

第六回国会 運輸委員會會議錄 第十一号

昭和二十四年十一月二十四日(木曜日)

午後二時三十二分開議

出席委員

委員長 稲田 直道君

理事 大澤嘉平治君 理事 岡村利右衛門君

理事 關谷 勝利君 理事 前田 郁君

理事 松本 一郎君 理事 佐伯 宗義君

理事 田中 義平君 理事 大西 禎夫君

片岡伊三郎君 黒澤富次郎君

高橋 定一君 土倉 宗明君

坪内 八郎君 島山 鶴吉君

松井 政吉君 河本 敏夫君

清藤 唯七君 柄澤 孝子君

山崎 岩男君 飯田 義茂君

石野 久男君

出席國務大臣 運輸大臣 大屋 晋三君

出席政府委員 (運輸大臣官房 長) 運輸事務官 荒木茂久二君

(自動車局長) 運輸事務官 牛島 辰彌君

(自動車局業務部長) 運輸事務官 中村 豊君

委員外の出席者 専門員 岩村 勝君

専門員 堤 正威君

十一月二十三日

日本通運株式会社法を廃止する法律案(内閣提出第四五号)

通運事業法案(内閣提出第四六号)

日本国有鉄道の所有地内にある日本通運株式会社の施設の処理等に関する法律案(内閣提出第四七号)

の審査を本委員会に付託された。

本日の會議に付した事件

道路運送法の一部を改正する法律案(内閣提出第三二二号)

日本通運株式会社法を廃止する法律案(内閣提出第四五号)

通運事業法案(内閣提出第四六号)

日本国有鉄道の所有地内にある日本通運株式会社の施設の処理等に関する法律案(内閣提出第四七号)

○稲田委員長 これより運輸委員會を開きます。

本日の日程に入ります前に、これからの議事順序について申し上げます。

本日はまず昨日本委員会に付託になりました三法律案につきまして、政府より趣旨の説明を聴取いたしまして、次いで道路運送法の一部を改正する法律案に対する質疑を続行いたしたいと思います。

さてお時間があれば諸願の審査に入る予定でありますから、御了承願います。

それではこれより日本通運株式会社法を廃止する法律案及び通運事業法案を一括議題といたし、審査を進めます。

まず政府より右二案に対する趣旨の説明を求めます。運輸大臣大屋晋三君。

日本通運株式会社法を廃止する法律案

日本通運株式会社法を廃止する法律

1 日本通運株式会社法(昭和十二年法律第四十六号)は、廃止する。

2 経路関係罰則ノ整備ニ関スル法律(昭和十九年法律第四号)の一部を次のように改正する。

別表乙号中第六号を次のように改める。

六 削除

附則

1 この法律は、通運事業法(昭和二十四年法律第 号)施行の日から施行する。

2 日本通運株式会社がこの法律施行の日以前において商法(明治三十二年法律第四十八号)に適合していない事項を同法に適合させるため同法第三百四十三條の規定による株主總會の決議をした場合においては、その時以後日本通運株式会社法及び経路関係罰則ノ整備ニ関スル法律は適用されないものとする。

3 前項の規定により日本通運株式会社法及び経路関係罰則ノ整備ニ関スル法律が適用されなくなるまでの間にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

目次

第一章 總則(第一條—第三條)

第二章 通運事業(第四條—第二十七條)

第三章 通運計算事業(第二十八條—第三十二條)

第四章 雜則(第三十三條—第三十七條)

第五章 罰則(第三十八條—第四十一條)

附則

第一章 總則

(この法律の目的)

第一條 この法律は、通運に関する秩序の確立、通運事業における公正な競争の確保及び通運事業の健全な発達並びに鉄道による物品運送の効率の向上を図り、もつて公正の福祉を増進することを目的とする。

(定義)

第二條 この法律で、「通運」とは、他人の需用に応じてする左に掲げる行為をいう。

一 自己の名をもつてする鉄道(軌道及び日本国有鉄道の経営する航路を含む。以下同じ。)による物品運送の取次又は運送物品の鉄道からの受取

二 鉄道により運送される物品の他人の名をもつてする鉄道への託送又は鉄道からの受取

三 鉄道により運送される物品の集貨又は配達(海上におけるものを除く。)

四 鉄道により運送される物品の鉄道の車両(日本国有鉄道の経営する航路の船舶を含む。への積込又は取卸

五 鉄道を利用してする物品の運送

2 この法律で、「通運事業」とは、営利を目的とするしないを問わず、通運を行う事業(国の行う郵便の事業を除く。)をいう。

第三條 この法律で、「通運計算」とは、通運事業者の需用に応じて、通運から生ずる通運事業者間の債権債務の決済又は債権の取立をすることをいう。

2 この法律で、「通運計算事業」とは、営利を目的とするしないを問わず、通運計算を行う事業をいう。

2 この法律で、「通運事業」とは、営利を目的とするしないを問わず、通運を行う事業(国の行う郵便の事業を除く。)をいう。

第三條 この法律で、「通運計算」とは、通運事業者の需用に応じて、通運から生ずる通運事業者間の債権債務の決済又は債権の取立をすることをいう。

2 この法律で、「通運計算事業」とは、営利を目的とするしないを問わず、通運計算を行う事業をいう。

第二章 通運事業

(免許)

第四條 通運事業を経営しようとする者は、運輸大臣の免許を受けなければならない。

2 通運事業の免許は、取扱駅及び第二條第一項各号の種別について行う。

3 通運事業の免許は、荷主、取扱物品の種類又は作業場所を指定し、その他業務の範囲を限定して行うことができる。

(免許申請)

第五條 通運事業の免許を受けようとする者は、左に掲げる事項を記載した申請書を運輸大臣に提出しなければならない。

一 氏名又は名称及び住所

二 事業の経営上使用する記号

三 取扱駅

四 第二條第一項各号の種別

業務の範囲を限定する免許を受

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十一号 昭和二十四年十一月二十四日

けようとする者は、申請書に前項に掲げる事項の外、荷主、取扱物品の種類又は作業場所その他業務の範囲をあわせて記載しなければならない。

3 申請書には、事業の施設、事業放支見積その他省令で定める事項を記載した事業計画を添附しなければならない。

4 運輸大臣は、通運事業の免許を申請した者に対し、前各項に規定するものの外、商業登記簿の謄本その他必要な書類の提出を求めることができる。

(免許基準)

第六條 運輸大臣は、前條に規定する申請書を受理したときは、左の基準によつて、これを審査しなければならない。

- 一 当該事業の開始が一般の需要に適合するものであること。
- 二 当該事業の開始が公衆の利便を増進するものであること。
- 三 当該申請に係る事業を適確に遂行するに足る能力を有するものであること。
- 四 当該事業の開始が鉄道による物品運送の効率の向上に資するものであること。

2 運輸大臣は、前項の規定により審査した結果、その申請が、同項の基準に適合していると認めるときは、左の場合を除いて、通運事業の免許をしなければならない。

一 免許を受けようとする者が一年以上の懲役又は禁この刑に処せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者であるとき。

るとき。

二 免許を受けようとする者が免許の取消を受け、その取消の日から二年を経過しない者であるとき。

三 免許を受けようとする者が法人である場合において、その法人の役員が前二号の一に該当する者であるとき。

(事業の譲渡及び譲受の認可等)

第七條 通運事業の譲渡及び譲受は、運輸大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

2 通運事業を行ふ法人の合併は、運輸大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。但し、通運事業を経営する法人と通運事業を営まない法人が合併する場合において、通運事業を経営する法人が存続するときは、この限りでない。

3 通運事業を経営する法人の合併があつたときは、合併後存続する法人又は合併により設立された法人は、免許に基く権利義務を承継する。

4 前條の規定は、第一項又は第二項の認可について準用する。

(相続)

第八條 通運事業の免許を受けた者が死亡した場合において、相続人が被相続人の経営していた通運事業を引き継ぎ経営しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 相続人は、被相続人の死亡後六十日以内に前項の認可の申請をした場合においては、その認可があつた旨又はその認可をしない旨の

通知を受けるまでは、第四條第一項の規定にかかわらず通運事業を経営することができる。

3 第六條の規定は、第一項の認可について準用する。

4 第一項の認可を受けた者及び第二項の規定により通運事業を経営する者は、通運事業の免許を受けた者とみなす。

(名義の利用及び事業の貸借等)

第九條 通運事業の免許を受けた者(以下「通運事業者」という。)は、その名義を他人に通運事業のため利用させてはならない。

2 通運事業者は、事業の貸借その他如何なる方法をもつてするかを問はず、通運事業を他人に経営させてはならない。

(事業の管理)

第十條 通運事業者の通運事業の管理の委託及び受託については、運輸大臣の許可を受けなければならない。

2 運輸大臣は、前項の許可の申請を受理した場合において、当該申請が左の基準に適合していると認めるときは、これを許可しなければならない。

一 当該事業を継続して運営するために必要であること。

二 受託者が当該事業を管理するのに適している者であること。

(事業の休止及び廃止)

第十一條 通運事業者は、通運事業の全部又は一部を休止し、又は廃止しようとするときは、運輸大臣の許可を受けなければならない。

2 運輸大臣は、前項の許可の申請があつたときは、その休止又は廃

止によつて公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認める場合を除く外、これを許可しなければならない。

(事業計画の変更)

第十二條 通運事業者は、事業計画を変更しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。但し、次條の規定による運輸大臣の認可を受けた場合その他省令で定める場合は、この限りでない。

2 運輸大臣は、前項の認可の申請を受理した場合において、当該申請が左の基準に適合していると認めるときは、これを認可しなければならない。

一 事業計画の変更が公衆の利便を害するおそれがないものであること。

二 事業計画の変更によつて通運が一般の需要と著しく不均衡となるおそれがないものであること。

三 事業計画の変更が鉄道による物品運送の効率を著しく低下させるおそれがないものであること。

(自動車の新規使用)

第十三條 通運事業のために自動車を使用していない通運事業者が、通運事業のために新たに自動車をしようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 運輸大臣は、前項の認可の申請を受理した場合において、当該申請が左の基準に適合していると認めるときは、これを認可しなければならない。

ばならない。

一 使用しようとする自動車の供給輸送力が、当該事業に対する物品の集貨配達の需要と均衡のとれたものであること。

二 自動車を使用することが当該事業の能率的な運営を図るため必要であること。

(事業の停止及び免許の取消)

第十四條 運輸大臣は、通運事業者が左の各号の一に該当するときは、期間を定めて事業の停止を命じ、又は免許を取り消すことができる。

一 この法律若しくはこの法律に基く命令若しくはこれらに基く処分、第四條第三項の規定による業務の範囲の限定又は免許、許可若しくは認可に附した條件に違反したとき。

二 正当な理由がないのに許可又は認可を受けた事項を実施しないとき。

(貨物自動車運送事業者の特則)

第十五條 道路運送法(昭和二十二年法律第九十一号)第十條に規定する貨物自動車運送事業の免許を有する者は、運輸大臣が取扱駅を指定したときは、第四條第一項、第九條、第十條、第十四條、第十六條、第十七條、第二十條及び第二十二條まで、第二十六條及び第二十七條の規定の適用については、第二條第一項第三号の行為を行ふ事業について通運事業の免許を受けた者とみなす。

(免許の失効)

第十六條 左の場合には、通運事業の免許は、当該範囲について、そ

の効力を失う。

一 取扱駅が物品運送の営業を廃止したとき。

二 取扱物品の種類を限定した通運事業の免許を受けた場合において、取扱駅がその物品の運送の営業を廃止したとき。

三 事業の廃止の許可を受けたとき。

(通運引受義務)

第十七條 通運事業者は、左の場合を除いては、通運の引受を拒絶してはならない。

一 当該通運の申込が第二十一條の規定により認可を受けた通運約款によらないものであるとき。

二 委託者が第十九條第一項の規定による明告をせず、又は同條第二項の規定による点検の同意を與えないとき。

三 当該通運に関し委託者から特別の負担を求められたとき。

四 当該通運が法令の規定又は公の秩序若しくは善良な風俗に反するものであるとき。

五 天災その他やむを得ない事由があるとき。

(通運順序)

第十八條 通運事業者は、通運の申込を受けた順序により、物品を鉄道に託送しなければならない。但し、鉄道の輸送上の事由その他正当な事由があるときは、この限りでない。

(物品の種類及び性質の確認)

第十九條 通運事業者は、通運の申込があつたときは、その物品の種類及び性質を明告することを委託者に求めることができる。

2 通運事業者は、前項の場合において、物品の種類及び性質につき委託者が告げたことに疑があるときは、委託者の同意を得て、その立会の上で、これを点検することができる。

3 通運事業者は、前項の規定により点検をした場合において、物品の種類及び性質が委託者の明告したところと異なるときは、これがため生じた損害の賠償をしなければならない。

4 通運事業者が第二項の規定により点検をした場合において、物品の種類及び性質が委託者の明告したところと異なるときは、委託者は、点検に要した費用を負担しなければならない。

(運賃及び料金)
第二十條 通運事業者は、通運事業の運賃及び料金を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、左の基準によつてこれをしなければならない。

一 能率的な経営の下における適正な原価を償い、且つ、適正な利潤を含むものであること。

二 特定の荷主に対し不当な差別的取扱をするものでないこと。

3 運賃及び料金は、集貨、配達、取扱、積込、取卸その他業務の種類別について定額をもつて明確に定めなければならない。

(通運約款)
第二十一條 通運事業者は、通運約款を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、左の基準によつてこれをしなければならない。

一 公衆の正当な利益を害するおそれがないものであること。

二 少くとも物品の受取及び引渡、運賃及び料金の收受並びに通運事業者の責任に関する事項が明確に定められているものであること。

(運賃、料金及び通運約款の揭示)
第二十二條 通運事業者は、運賃、料金及び通運約款を事務所その他の事業場において公衆の見易い箇所に揭示しなければならない。

(引渡不能の物品の寄託)
第二十三條 通運事業者は、その責に帰すべき事由により物品の引渡をすることができないときは、荷主の費用をもつて、これを倉庫営業者に寄託することができる。

2 通運事業者は、前項の規定により物品を寄託したときは、遅滞なくその旨を荷主に通知しなければならない。

3 通運事業者は、第一項の規定により物品を寄託した場合において、証券の交付をもつて物品の引渡に代えることができる。

4 通運事業者は、第一項の費用の弁済を受けるまで、倉庫証券を留置することができる。

(引渡不能の物品の競売)
第二十四條 通運事業者は、委託者及び物品の引渡を受くべき者が知

れない場合において、省令で定める手続により公告をした後三箇月を経過してもなおその権利者を知ることができないときは、その物品を競売することができる。但し、損敗し易い物品は、公告をした後三箇月以内でも競売することができる。

2 通運事業者は、物品の引渡を受くべき者が知れない場合において、委託者に對し相當の期間を定めその物品の処分につき指図をすべきことを催告しても委託者がその指図をしないときは、その物品を競売することができる。但し、損敗し易い物品は、催告しないでも競売することができる。

3 通運事業者は、物品の引渡を受くべき者が物品の受取を拒み、又はこれを受け取ることができない場合において、相當の期間を定め物品の受取を催告し、その期間経過後更に委託者に對し相當の期間を定めてその物品の処分につき指図をすべきことを催告しても委託者がその指図をしないときは、その物品を競売することができる。但し、損敗し易い物品は、催告しないでも競売することができる。

2 通運事業者は、省令で定める様式の帳簿書類によりその会計を処理しなければならない。

(事業改善の命令)
第二十六條 運輸大臣は、通運事業者の事業について公衆の利便を阻害している事実があると認めるときは、通運事業者に対し、左に掲げる事項を命ずることができる。

一 事業計画を變更すること。

二 運賃、料金又は通運約款を變更すること。

(附帶業務)
第二十七條 第二十條から第二十二條まで及び前條の規定は、通運事業者が通運事業に附帶して行う物品の荷造、保管及び仕分、代金の取立及び立替その他通常通運事業に附帶する業務について準用する。

第三章 通運計算事業
(認可)
第二十八條 通運計算事業を經營しようとする者は、運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 第五條第一項第一号及び第二号、第三項並びに第四項の規定は、前項の認可を申請する場合に、第六條の規定は、運輸大臣が前項の認可をする場合に準用する。

(通運計算事業の運営)
第二十九條 第七條から第十二條ま

で、第十四條、第十六條第三号、第二十條、第二十五條及び第二十六條の規定は、通運計算事業に準用する。

(通運計算規程)

第三十條 通運計算事業の認可を受けた者(以下「通運計算事業者」という。)は、通運計算規程を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも同様とする。

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、左の基準によつて、これをしなければならぬ。

一 公正且つ迅速な通運計算を確保し得るものであること。

二 通運事業者に不当な負担を課するものでないものであること。

三 少くとも通運計算に関する契約の締結及び解除、通運計算の方式、通運計算の停止、計算料の收受並びに通運計算事業者の責任に関する事項が明確に定められてゐるものであること。

(通運計算に関する契約の締結)

第三十一條 通運計算事業者は、通運事業者が通運計算に関する契約の申込をした場合には、その申込が前條の規定により認可を受けた通運計算規程によらない場合を除き、これを承諾しなければならない。

(通運計算に関する契約の強制の禁止等)

第三十二條 通運計算事業者は、通運事業者に対し、如何なる方法によるかを問わず、通運計算に関する契約を締結することを強制して

はならない。

2 通運計算事業者は、通運事業者が通運計算に関する契約の解除を申し出た場合には、通運計算規程による場合の外、これを拒絶してはならない。

第四章 雜則

(運輸審議会への諮問)

第三十三條 運輸大臣は、この法律の規定に基づき、免許、許可、認可その他の処分をしようとするときは、運輸審議会に諮問し、その決定を尊重してこれをしなければならない。但し、運輸審議会が輕微な事項と認めたものについては、この限りでない。

(免許等の條件)

第三十四條 免許、許可又は認可には條件を附し、及びこれを変更することが出来る。

2 前項の條件は、公衆の利益を増進し、又は免許、許可若しくは認可に係る事項の確實な実施を図るため必要な最少限度のものに限り、且つ、当該通運事業者又は通運計算事業者に不当な義務を課することとならないものでなければならない。

(訴願)

第三十五條 この法律又はこの法律に基づく命令の規定により行政官庁のした処分に不服のある者は、訴願をすることが出来る。

(職権の委任)

第三十六條 この法律に規定する運輸大臣の職権の一部であつて政令で定めるものは、陸運局長が行う。

(報告及び検査)

第三十七條 運輸大臣は、第一條の目的を達成するために必要があると認めるときは、通運事業者又は通運計算事業者、事業に関し報告をさせることが出来る。

2 運輸大臣は、第一條の目的を達成するため必要があると認めるときは、通運事業者又は通運計算事業者の事務所その他の事業場にその職員を派遣して、帳簿書類その他の物件を検査させることが出来る。

3 前項の場合には、当該職員は、その身分を示す証票を携帯し、且つ、関係人の請求があるときは、これを呈示しなければならない。

4 第二項の検査は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第五章 罰則

第三十八條 左の各号の一に該当する者は、十万円以下の罰金に処する。

一 第四條第一項の規定に違反して通運事業を経営した者

二 第八條の規定に違反して通運事業を経営した者

三 第九條の規定に違反した者

第三十九條 左の各号の一に該当する者は、五万円以下の罰金に処する。

一 第四條第三項の規定による業務の範囲の限定に違反した者

二 第十四條の規定による通運事業の停止の命令に違反した者

三 第二十條の規定による認可を受けずに運賃又は料金を收受した者

四 第二十八條第一項の規定に違反して通運計算事業を経営した者

五 第二十九條において準用する第八條の規定に違反して通運計算事業を経営した者

六 第二十九條において準用する第九條の規定に違反した者

第四十條 左の各号の一に該当する者は、これを三万円以下の罰金に処する。

一 第十條第一項、第十一條第一項若しくは第十二條第一項(第二十九條においてこれらの規定を準用する場合を含む。)、第二十一條第一項(第二十七條において準用する場合を含む。)、第二十七條及び第二十九條において準用する第二十條又は第三十條第一項の規定により許可又は認可を受けてしなければならない事項を許可又は認可を受けないでした者

二 第二十二條(第二十七條において準用する場合を含む。))の規定による揭示をせず、又は虚偽の揭示をした者

三 第二十九條において準用する第十四條の規定による通運計算事業の停止の命令又は第二十六條(第二十七條及び第二十九條において準用する場合を含む。))の規定による命令に違反した者

四 第十七條、第十八條、第三十一條又は第三十二條第二項の規定に違反した者

五 第三十七條第一項の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

六 第三十七條第二項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者

第四十一條 法人の代表者又は人若しくは法人の代理人、使用人その他の従業者がその法人又は人の業務に関し、第三十八條から前條までの違反行為をしたときは、行為者を罰する外、その法人又は人に對しても、各本條の罰金刑を科する。

附則

1 この法律は、昭和二十五年二月一日から施行する。

2 小運送業法(昭和十二年法律第四十五号。以下「旧法」という。)は、廃止する。

3 この法律施行前にした行為に對する罰則の適用については、旧法は、この法律施行後も、なおその効力を有する。

4 旧法又は旧法に基づく命令によりした処分、手続その他の行為は、この法律中これに相当する規定がある場合には、この法律によりしたものとみなす。

5 この法律施行の際現に通運計算事業を経営している者は、この法律施行の日から三箇月以内に限り、第二十八條の規定による認可を受けなくても通運計算事業を経営することが出来る。この期間内に認可の申請をした場合においてその申請に対する認可又は認可の拒否のある日まで同様とする。

6 この法律施行前にした道路運送法第十一條の規定による小運送業のためにする貨物自動車運送事業の免許は、この法律第十三條の規

定による認可とみなす。
7 道路運送法の一部を次のように改正する。
第十一條の次に次の一條を加える。

(通運事業者の特則)

第十一條の二 自動車を使用して通運事業を営むことの免許を受けた者又は通運事業法(昭和二十四年法律第 号)第十三條の規定により新たに自動車を使用することの認可を受けた者は、主務大臣が第十條に掲げる種類を指定したときは、第十一條第一項、第二十三條、第二十七條、第三十條、第三十一條第四号及び第三十二條の規定の適用については、その種類について通運事業のためにする貨物自動車運送事業の免許を受けた者とみなす。

第二十三條、第二十四條第一項第二号及び第二十五條中「小運送業者」を「通運事業者」に改める。
8 事業者団体法(昭和二十三年法律第九十一号)の一部を次のように改正する。
第七條第二号中「小運送業者」を「通運事業者」に改める。
9 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。
第四條第四十二号を次のように改める。

四十二 通運事業を免許し、及び通運事業の業務(附帯業務を含む。)に関し、許可し、又は認可すること。
第四條第四十二号の次に次の一号を加える。

四十二の二 通運計算事業を認可し、及び通運計算事業の業務に関し、許可し、又は認可すること。
第四條第四十四号中「及び小運送業者」を「通運事業者及び通運計算事業」に改める。

第六條第一項第二号中「及び小運送業者」を「通運事業者及び通運計算事業」に、同項第八号中「小運送業者」を「通運事業者」に改め、同号の次に次の一号を加える。
八の二 通運計算事業の認可若しくはその取消又は事業の停止

第六條第一項第十一号の二の次に次の一号を加える。
十一の三 第二号、第八号及び第八号の二に規定するものを除く外、通運事業法(昭和二十四年法律第 号)の規定に基き許可、認可その他の処分

第二十八條第一項第三号を次のように改める。
三 通運事業(附帯業務を含む。以下同じ。)及び通運計算事業に関する免許、許可又は認可に関すること。
第二十八條第一項第八号中「及び小運送業者」を「通運事業者及び通運計算事業」に改める。

第二十八條第二項第六号中「小運送業者」を「通運事業者」に改める。
第五十一條第一項第七号を次のように改める。
七 通運事業者及び通運計算事業に関する免許、許可又は認可に関すること。

第五十一條第一項第二十一号中「小運送業者」を「通運事業者、通運計算事業」に改める。
第五十二條第二項中「小運送業者」を「通運事業者」に改める。

○大屋國務大臣 ただいまより通運事業法案並びに日本通運株式会社法を廃止する法律案の提案理由について御説明申し上げます。

まず通運事業法案について申し上げます。たいと思ひます。法案の説明に入りまします前に、まず小運送制度の沿革の概略を申し上げ、御了承を得ておきたいと存じます。小運送業者が昭和十二年に施行されました。小運送業者は自由営業であつたのであります。これがため業者濫立ははなはだしく、業者相互の競争は激甚をきわめ、経営上の破綻を来すものも数多く、荷主公衆に不測の損害を及ぼすものも少なくかつたので、政府としては微温的ながらも、利用者の利益の擁護と、鉄道の能率増進のため、公認制度をとり、次いで指定制度を採用して参つたのであります。が、これらの制度は反面、指定店と非指定店との対立を招く等、幾多の弊害を伴う結果となりました。そこで昭和十二年に小運送業者法を制定して小運送業者を免許制度として、免許業者に対し適切な監督取締りを行うこととしたすとともに、日本通運株式会社法を制定して、小運送業者間の取引より生ずる債権債務の決済、貨物引換証の整理保証、小運送業者の経済的助成、及び小運送業者が行うため数箇の会社を統合して、日本通運株式会社を設立したのであります。その後時代の要請により漸次集約経営により、業界の強化をはかろうとする機運が濃厚となり、今日のいわゆる一駅一店制度の実現を見たのであります。

以上述べて参りましたとき経過により、小運送業者の総合的運営が行われ、かつ業界は従来の家内商業的な規模より近代的经营に移行し、種々困難な状況のもとによくその公共的使命を達成して参つたのであります。その反面において漸次独占的な弊害も見受けられるようになり、荷主公衆に対してはさういふサービスに欠ける傾向が生じて参つたのであります。ここに就いてすみやかにその弊を除き、小運送事業を公正な競争のもとに健全に発達させ、サービスの向上及び小運送の増強をはかることが強く要請せられたのであります。政府はこれがため過渡的方策として客年十一月「駅における小運送業者数の復数化実施の件」に関する閣議決定を行い、これにより既存業者のほかは新規業者をさしあたり一業者を免許する方針をとり、本年三月十九日第一次として主要地域三十三駅を指定し、新規小運送業者免許を行うことを明らかにし、さらに引續いて二十八駅を指定することにより、着々と自由公正な競争をなし得る道を開いて、現在に至つておる次第であります。

これらの情勢に対応するためには、現行小運送業者法では必ずしも十分とは申せませんので、新たな構想のもとに今回本法を提出した次第であります。

以下簡単に本法案の骨子について申し上げます。
第一に申し上げたいことは、本法においては現行の「小運送」の名称を「通運」という名称にかへ、通運行為を明細に定義づけ、その対象を明らかにしたことであります。現行法におきましては小運送の定義については何ら言及していなかつたのであります。本法において明確に定義づけ、その業態を五つに分類いたしました。

第二に申し上げたいことは、通運事業の免許、許可、認可の基準を定め、その基準に適合するものは免許する建前をとつたことであります。通運事業は道路運送事業、ないし鉄道、軌道、バス事業と同様、国民生活に直接重大なる関係を持ち、その社会公共への影響は大きいので、主務大臣が免許、認可等の行政監督の措置をとることになつてゐる点は、現行法とかわらないのであります。本法においては免許の基準を設け、すべての基準に従つて免許、許可、認可等の行政措置をとるようにしたのであります。この基準はいたずらに免許、許可、認可を抑制するものではなく、公衆の利便の増進をはかることに、一般の需要及び鉄道の運営効率を考慮し、公正な競争が行われることに重点が置かれておるのであります。

第三に、本法は通運事業の公共性にかんがみ、荷主公衆の保護と利便のため、事業の公正なる運営を期し、業務取扱の面で通運約款、荷主に対する責任に関する事項等に関し規定を設け、通運行為の法律関係を明確にしてあります。

第四に申し上げたいことは、通運計算事業についてであります。通運計算事業は過去におきましては、全国的には相当数の濫立を示し、種々弊害が認められましたので、日本通運株式会社法を制定し、日本通運株式会社にこれ

らの計算会社を統合し、全国的に統轄された組織をもつて計算事業を行つて参つたことは、前に述べた通りであります。元來通運取引から生ずる債権債務は、通運業者みずからの手でこれらの処理を行ふより、第三者の立場にある通運計算事業者にこれらを集合相殺させる方が、費用、時間の点からも、また事務能率の上からも有利であります。政府としては、通運事業における秩序の確立、健全なる発達及び荷主公衆の利益を保護することに役立つ、健全なる計算事業者の出現を望むものであります。これらの点を総合検討いたしました結果、計算事業を認可制度とするともに、特に一章を設け、通運計算事業の運営に関する規定、料金、計算規程の認可制、計算契約引受け義務及び契約強制の禁止等を規定いたしました。

第五に申し上げたいことは、本法案と道路運送法の両法の適用を受ける事項について、適当な調整をはかつたこととあります。すなわち道路運送法に規定する貨物自動車運送事業の免許を持つておりますものは、主務大臣が取扱ひ職を指定いたしましたときは、本法律案にある集貨配達の事業について免許を受けたものとみなすこととし、また新たに通運事業の免許を受け、または自動車を使用してない通運事業者が、通運事業のために新たに自動車を使用することにつき認可を受けたときは、貨物自動車運送事業の免許を受けたものとみなすこととし、両法による手続の重複を省略することとしたしております。

最後に申し上げたいことは、運輸大臣が法律に基く権限により免許、認可

等の行政措置を講じます際は、すべて運輸審議会に諮り、その意見を尊重して行ふこととし、通運行政の適正な運用と免許、認可等の公平を期しておる次第でございます。

なお現在施行されております小運送業法は、本法律案が成立いたしますれば、廃止されることとなります。

以上、通運事業法案につきまして、ごく概略を御説明申し上げましたが、次に日本通運株式会社法を廃止する法律案について、御説明申し上げたいと思ひます。

日本通運株式会社法による日本通運株式会社は、前にも申し述べましたが、小運送業法の改善のためにその使命を果して参つたのであります。小運送業法の公正なる自由競争体制を整備せんとする現段階においては、現在の特殊会社としての日本通運株式会社の性格は適当でないで、現行日本通運株式会社法を廃止するために、本法律案を通運事業法案と同時に、本国会に提案いたしましたわけであり。なお本法案においては、日本通運株式会社法がいまだ効力を有するうちに、通常の商事会社法に性格を変更した場合は、同法を適用しないこととし、経過措置を用意いたしました。

以上で二法案の提案につきましての御説明を終りたいと思ひますが、通運事業の健全な自由競争体制を確立し、公共の福祉を増進し、その民主的な運営を期するためには、ぜひとも本法律案の実施を必要とするものと考えますから、何とぞ十分御審議くださるようお願いする次第であります。

○稲田委員長 次に引き続きまして、日

本国有鉄道所有地内にある日本通運株式会社の施設の処理等に関する法律案を議題といたし、政府より本案に対する趣旨の説明を求めます。運輸大臣大屋晋三君。

日本国有鉄道の所有地内にある日本通運株式会社の施設の処理等に関する法律案

第一條 この法律は、日本国有鉄道

がその所有地内にある通運事業者の所有する荷役機械等の施設を譲り受けること等により、これらの施設の公正且つ有効な利用と通運事業における公正な競争の確保とに資することを目的とする。

第二條 日本国有鉄道は、この法律施行の際現にその所有地内にある日本通運株式会社の所有する左に掲げる施設のうち、日本国有鉄道がその事業の運営上荷主又は通運事業者に対してその有効な利用を確保し、共通の利便を與えるために必要なものを、第四條第二項の規定による交換により、及び予算のうち工事勘定で定められた額の範囲内で譲り受けなければならない。

一 荷役機械
二 貨車の入換に使用する動力車
三 倉庫、上屋、労働詰所、荷扱所その他作業用の建物
四 貨物の積卸及び保管に使用する構築物

第三條 日本国有鉄道が前條の規定により譲り受けるべき物件は、日

本国有鉄道が指定する。

2 前項の規定により日本国有鉄道が指定する施設の価格、第四條の規定により日本国有鉄道が日本通運株式会社に譲渡すべき株式の価格その他の施設の譲受及び株式の譲渡に関する事項は、日本国有鉄道、日本通運株式会社及びこれらの者が協議して定めた候補者のうちから運輸大臣が選定する第三者の協議によつて定める。この場合においては、施設及び株式の価格については、運輸大臣の承認を受けなければならない。

3 前項の協議が整わないとき又は協議することができないと認めるときは、運輸大臣が裁定する。

4 前項の裁定があつたときは、その裁定の定めるところにより、第二項前段の協議が整い、且つ、同項後段の承認があつたものとみなす。

5 運輸大臣は、第二項前段の選定、同項後段の承認又は第三項の裁定をしようとするときは、大蔵大臣に協議しなければならない。

第四條 日本国有鉄道は、この法律施行の際現に所有する日本通運株式会社の株式を他に譲渡しなければならない。

2 日本国有鉄道及び日本通運株式会社は、第二條の施設と前項の株式とをその対等額の範囲内で前條の規定により交換するものとする。

3 前項の場合において、施設の価額が株式の価額をこえるときは、日本国有鉄道は、金銭でその差額を支拂わなければならない。

4 第一項の株式の価額が第二條の施設の価額をこえるときは、日本国有鉄道は、遅滞なくそのこえる額の株式を他に譲渡するものとする。

5 第二項の規定による株式の譲渡については、有価証券の処分、調整等に関する法律（昭和二十二年法律第八号）は、適用しない。

6 第四項の規定による株式の譲渡については、有価証券の処分の調整等に関する法律は、適用があるものとする。

第五條 日本国有鉄道は、その所有地内にある日本通運株式会社以外の通運事業者がこの法律施行の際現に所有する施設であつて第二條の施設に準ずるものを、予算の範囲内で譲り受け、又は賃借しなければならない。

2 前項の通運事業者は、同項の施設を日本国有鉄道に譲渡し、又は賃貸しなければならない。

3 第三條の規定は、前二項の場合に準用する。

第六條 日本通運株式会社がその所有する施設であつてこの法律施行の際現に地方鉄道業者又は軌道経営者の所有地内にあるものについて、これらの者の要求によりこれを譲渡し、又は賃貸しなければならない場合における譲渡又は賃貸すべき物件、その譲渡価格又は賃貸料その他譲渡又は賃貸に関する事項は、日本通運株式会社及び当該地方鉄道業者又は軌道経営者の協議によつて定める。

2 第三條第三項及び第四項の規定は、前項の場合に準用する。

附則

- 1 この法律は、公布の日から施行する。
- 2 この法律中「通運事業」又は「通運事業者」とあるのは、通運事業に関する法律が制定施行されるまでは、それぞれ「小運送業」又は「小運送業者」と読み替えるものとする。

○大屋国務大臣 たいだいまより日本国有鉄道の所有地内にある日本通運株式会社施設の処理等に関する法律案の提案理由について御説明申し上げます。

日本通運株式会社は、さきに過度の経済力集中排除法の規定により指定を受けておりまして、近く持株会社整理委員会より指令を受けることになっております。またさらに同社は会社経理応急措置法の規定により、特別経理会社となつており、従つて企業再建整備法により整備計画を立て、主務大臣の認可を受けなければならないのであります。これらの整備計画及び認可は、過度の経済力集中排除法の施行に伴う企業再建整備法の特例に関する法律により、過度の経済力集中排除法の決定指令の内容に従わねばならないこととなるのであります。ところがこの集中排除の決定指令は、日本通運株式会社のみに対する一方的措置でありまして、この指令を的確かつ迅速に実施するためには、さらに必要な法律上の措置をとる必要がありますので、本法律案を提案いたしました次第であります。

以下簡単に本法案の内容について御説明申し上げます。

第一に申し上げたいことは、日本国有鉄道に対し、その所有地内にある日本通運株式会社の一定の施設を譲り受けるべき義務を課したことであり、また譲り受けるべき施設の範囲は、日本国有鉄道がその事業の運営上、荷主または通運事業者に対して有効な利用を保証し、其通の利便を興えるために必要なものであります。さらにこれらの物件については、日本国有鉄道が指定することとしたし、譲り受けの価格その他に關しましては、公平かつ適正を期するため、当事者のほかに、両者が協議して定める候補者のうちから、第三者を選定し、これら三者の協議によつて決定することになつております。次に譲り受けの方法といたしましては、日本国有鉄道が所有する日本通運株式会社の株式と對等額の範囲内で交換し、なお不足の場合には予算のうち、工事勘定で定められた額の範囲内で譲り受けることにいたしました。

第二に申し上げたいことは、日本国有鉄道は、その所有する日本通運株式会社の株式を、他に譲渡しなければならぬこととあります。日本国有鉄道は前に述べましたごとく、日本通運株式会社の施設と對等額の範囲内で交換するほか、株式の価額の方が高いときには、その額の株式については有価証券の処分調整等に関する法律により、他に譲渡しなければなりません。

第三に申し上げたいことは、日本国有鉄道は日本通運株式会社以外の通運事業者より、その所有地内にある施設を予算の範囲内で譲り受け、または賃借りしなければならないこととあります。日本通運株式会社の場合と異なる

点は、賃借りし得る余地が残されておることとあります。これに伴い通運事業者は、これらの施設を日本国有鉄道に譲渡し、または賃貸しする義務を負うこととなつております。

第四に、地方鉄道業者あるいは軌道経営者の場合についてであります。この場合においては、日本通運株式会社がこれらの地方鉄道業者、及び軌道経営者の要求により譲渡し、あるいは賃貸ししなければならない施設の価格その他の事項は、両者の協議によつて定めることとしたし、

以上で本法案の提案につきまして御説明を終りたいと存じますが、通運事業の健全な自由競争態勢を確立し、公共の福祉を増進し、その民主的な運営を期するためには、ぜひともこれらの法律の実施を必要とするものと考えますから、何とぞ十分御審議くださるようお願いいたします。

○稲田委員長 たいだいま運輸大臣より一応の法案に対する説明がありました。が、なお自動車局長より、これらの点につきまして逐條的に簡単に説明をしてもらつた方がよいと思ひますから、これを許します。御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○稲田委員長 では牛島自動車局長。

○牛島政府委員 たいだいま運輸大臣から御説明のありました通運事業法案、日本通運株式会社法を廃止する法律案、並びに日本国有鉄道の所有地内にある日本通運株式会社の施設の処理等に関する法律案につきまして、簡単にその要点を申し上げます。たゞいま御説明がございましたように、小運送業の公

正なる自由競争態勢をとりまします上においては、関連しておる法律案でありますので、本日同時にここに御説明申し上げることに相なつたのであります。御承知のように小運送業は、昭和十二年小運送業法ができましたときに、四千百軒の業者がおつたわけでございますが、これが本年の三月になりまして、一般の免許を受けておるものが、日本通運を含めまして二百二十七軒のものが免許を受けております。限定免許のものが百三十二軒、合計いたしました三百五十九業者に相なつておるのであります。小運送業といひましては、その当時の経済事情のもとにおきまして、非常に家内商業的な業種から、近代的な企業にずつと進んで参る上において、十分その目的を達したかと思つてございしますが、最近の経済情勢から考えてみますと、独占の傾向が強くなつて、これがためにサービスの面、あるいは公正な取扱ひの上において、ややもすると公共の福祉を増進する上に疑問があるという観点からいたしまして、ここに小運送の公正な自由競争態勢をつくる必要があると考えておるのであります。この点に対しまして運輸省といたしましては昨年十一月に、小運送業の複数制の実施に関する件を閣議において決定いたしました。さきに御説明がありましたように、すでに全国の主要な駅三十三につきましてこれを実施いたしました。すでに十九箇所の新たな免許者を出しております。こういう状態でございまして、実は通運事業法もこの三年計画いたしましたおりましたのが、やつと本日ここに提案できるという状態に相なつたわけでございます。

まず第一に、この通運事業法におきまして、従来のごとく小運送業者を一駅一店というふうな方針ではなしに、もつと多数の業者になつていただく、そして自由な競争態勢をつくる、そして同時に、日本通運といふ非常に規模の大きな業者がございしますで、これに対抗する上からいたしまして、お互いに新たな業者の方々を、商取引の上においても便利になるように、一つの小運送業者として保護育成して行くという上からいたしまして、この中核となるところの、小運送によつて生じますところの債権債務の決済であるとか、あるいは債権の取立てをするといふような事業を行うところの通運計算事業を、この法律において新たに認める。そして日本通運と全然別個に、一つの小運送網を全国に引き得るような形態にいたしたい。こういう観点で通運事業法を制定いたしているのであります。

さらに日本通運株式会社は、従来政府あるいは国有鉄道と密接な関係に法律の上でなつておりますので、これらの特殊な会社としての政府あるいは国有鉄道との関係を、この際この法律を廃止して断り切られて、全然日本通運株式会社が普通の商法上の会社に改めようとする。と同時に、第三に法律によりまして、日本通運株式会社が現在国有鉄道の所有地の上に、荷役機械であるとか、上屋であるとか、労働員の詰所であるとか、そういうような相当の施設を持つておられますので、これらの施設を国有鉄道に買わせて、国有鉄道はその譲り受けました施設を、新たに免許され、業者となりますところの

新しい通運事業者に対しまして、これを公平に使用させる機会を與える、こういうような意味合いにおいて三つの法律はつながつておるのであります。

まず第一に、通運事業の点につきまして、從來と異なつた法律の要点について、きわめて簡単に申し上げたいと思ひます。第一章の総則におきまして、第一條はこの法律の目的を書いておりますのであります。これにつきましては別段申し上げることもないと思ひますが、第二條におきまして通運の定義を下しております。從來の小運送業法によりまして、はつきり学問的なと申しますか、定義が定められておりましたので、今回は第二條におきまして、まず通運というものはどういうものであるかという定義を下しました。

第一に「自己の名をもつてする鉄道」、この鉄道というのは、今後軌道及び日本国有鉄道の経営する航路、すなわち青森、函館間、あるいは高松、宇野間等の航路を指しておりますが、そういうものを含めての鉄道によるものの「物品運送の取次又は運送物品の鉄道からの受取」いわゆる運送取扱業に属するものでございます。第二は「鉄道により運送される物品の他人の名をもつてする鉄道への託送又は鉄道からの受取」運送代便業と称するものであります。第三は「鉄道により運送される物品の集貨又は配達（海上におけるものを除く。）これは鉄道の大運送にかかります前に荷物を集貨し、あるいはまた到着したものを配達するといふ仕事でございまして、これは從來は付随運送と申しておるものであります。それから四としまして、「鉄道により運送される物品の鉄道の車両（日

本国有鉄道の経営する航路の船舶を含む。）への積込又は取卸」これは從來の小運送業法におきましては、この意味合いがはつきり出ておりませんでしたから、今回は四号といたしまして、「鉄道の車両への積込又は取卸」をはつきり通運というところに規定いたしましたわけでございます。五は「鉄道を利用してする物品の運送」でございます。これは利用運送と申しておるものでございまして、東京から大阪まで鉄道を利用して送るといふ契約をなす場合でございます。一と二と五とは法律行為としての定義を書き、三、四におきましては事実行為としての定義を書いておりました。もちろんこの通運につきましては、陸上の通運を指しておるのであります。集貨配達等におきましては、商法上の海上にかかるものとののは除かれておるわけでありまして、それで通運の定義を下しまして、その第二項におきまして「通運事業」とは、営利を目的とするものではないとを問はず、通運を行う事業をいふ」と規定しておりますのであります。ただ郵政省において郵便物を運送するものは、通運事業ではないということに規定いたしております。

次に第三條でございますが、これは新たに通運計算、先ほど申し上げました小運送業者の相互の債権債務の決済あるいは債務の取立て等の仕事をやります際の相互計算でございますが、この通運計算というものの定義を書きまして、その事業をこの法律に表わしたわけでありまして、次に申し上げたいことは、大臣の御説明にもございましたが、通運事業に関する免許であるとか、許可であるとか、あるいは認可とかいふ言葉がたくさん出て参ります。この第二章以外におきまして、また第三章においても出て参りますが、これらの事項に對しましてはすべてその條項の中に基準を定めまして、その基準にのつてて免許をする、あるいは認可をする建前をとつておるのであります。從來の小運送業法等におきましては、法律自体にこれらの基準を書き置いておりませんが、今回はこれらの基準を法律に書きまして、大臣そのものの権限に對するところの自由裁量の余地が少くなつたとも言ひ得ることと思ひます。この法律の四條、六條等におきまして、事業経営の免許のことが規定してございまして、最初に経営免許につきまして御説明申し上げたいと思ひます。

第四條に「通運事業を営むしようとする者は、運輸大臣の免許を受けなければならない」となつております。これは免許を受けること自体につきましては、從來の小運送業法と同様でございます。そして第五條におきまして免許申請の手續を書いて、第六條におきまして免許の基準をうたつております。この第六條の第一項におきまして、一号から四号まで免許基準を掲げております。第一号には「当該事業の開始が一般の需要に適合するものであること。第二号は「当該事業の開始が公衆の利便を増進するものであること。第三号「当該申請に係る事業を適確に遂行するに足る能力を有するものであること。第四号「当該事業の開始が鉄道による物品運送の効率の向上に資するものであること。これらの免許基準を掲げまして、これによつて申請を審査する。そういったしまして六條の第二項

におきましては「運輸大臣は、前項の規定により審査した結果、その申請が、同項の基準に適合していると認めるときは、左の場合を除いて、通運事業の免許をしなければならない。こういふふうに書きまして、免許をする建前をとつておるのであります。ただその場合ににおきまして第二項の一、二、三と三つの場合を書きまして、免許を受ける資格事項を定めておるわけでありまして、従いまして第六條の免許基準一、二、三、四の四号まで該当するものであつて、第二項の資格事項を持つていないものは、免許される、こういう建前でありまして、そこで第七條において事業の譲渡を受け、あるいは譲り渡しをする。あるいは十條におきまして事業の管理の場合、あるいは十二條の事業計画の変更の場合、十三條の事業のために新たに自動車を使用する場合、二十條におきまして運賃、料金の認可を受ける場合、そういう場合におきましてはすべて、ただいま六條に掲げましたような基準を掲げまして、それに対して免許可をいたす方針を明らかにいたしておるのであります。

次に申し上げますことは、通運免許事業者の権利義務の關係を、從來の小運送業法においてははつきり例示いたしておりませんので、これから、こういう点について通運事業の公正な運営をはかるため、十七條から二十五條までの間に規定を設けております。十七條におきましては、「通運事業者は、左の場合を除いては、通運の引受を拒絶してはならない。」として、五つの場合を掲げております。通運事業者は通運の申込みを受けましたならば、ここに掲げてある五つの場合を除いては、引受けなければならない、こういう引受義務を課しておるのであります。さらに十八條におきましては、通運の順序を定めております。引受けました物品を、申込みを受けた順番によつて鉄道に託送をする。人によつて差別をしたりしてはいけない。こういうふうに通運順序のことを定めております。それから十九條におきましては、通運の申込みがあつたところの物品の種類、あるいは性質を確認するところの、通運事業者に対してはそれに應ずる義務を與えておるわけでありまして、第二十一條におきまして、通運約款に書くべき事項を定めておりますが、この通運約款によりまして、実際に荷主は託送ができるといふように、一般の正常な利益を擁護するといふ意味合いから、通運約款を定めることを命じておるのであります。それから運賃、料金は、認可を受けなければならないけれども、認可を受けた運賃、料金または通運約款等は、荷主、公衆の実際に見やすいところに掲示する義務を負つております。それから二十三條におきまして、引渡し不能の物品の寄託のことを書いております。二十四條におきましては、引渡し不能の物品の競売のことを書いておまして、これらの権利義務關係を明確にいたしまして、通運事業の公正な運営をはかる、こういう趣旨をもちまして、十七條ないし二十五條の規定を設けたわけでございます。

その次に先ほど申し上げました通運計算事業のごときでございますが、通運計算事業は日本通運ができました昭和十二年ごろにおきましては、全国的な

ものを持つておりましたものが三つ、北海道だけのものが二つ、九州地方の地域的のものが二つございまして、この七つを統合いたしまして、日本通運の計算事業といたしておるのでございしますが、今後小運送事業の複数制が実施されて参りますと、やはり通運計算事業というものは、当然必要でありまして、そういうものが通運の性質上から、また私どもが考えておられます公正な競争態勢の上からいたしまして、必要であろうと思つたのであります。こういうものに対しては認可事業といたしまして、新たにここに第三章として規定いたしておるのであります。この認可することによりまして、通運事業の公正な競争に、また通運事業の新しい態勢を望む上からいたしまして、これらの規定によりまして、よい計算事業業者の出ることを望んでおるのであります。しかし過去の例からいたしまして、ややもしますと、これが経済力を中心にいたしまして、非常な闇をつくることもございまして、あるいは商取引の障害をなすようなことも考えられますので、第三章におきましては、民間事業といたしますと同時に、通運事業に対する條項を二十八條、二十九條等におきましてこれを準用いたし、さらに三十條におきましては、通運計算規程というものをつくるように義務づけておるのであります。この三十條の第二項におきましては、通運計算規程の内容となすべきものを一号から三号まで掲げておるのであります。その三号によりまして「少くとも通運計算に関する契約の締結及び解除、通運計算の方式、通運計

算の停止、計算料の收受並びに通運計算事業者の責任に関する事項」というようなことを、明確に記載することとを要求しておるわけでありまして、さらにこの通運計算に関するところの契約の締結でございしますが、これは加入いたしますことも、また脱退いたしますことも、すべてを自由にいたすということにいたしておるのであります。決して強制をしたり何かしないように、ここに三十一條、三十二條等の規定を掲げておるのであります。

次に申し上げますことは、十三條、十五條並びに附則の六、七に關することとでございまして、これは道路運送法と通運事業法との間におきまして、從來は二重の手続をいたしませんでした、自動車を使用して小運送が営めなかつたというような点がございしますので、その点の調整をはかりまして、手続の簡素化と輸送力の効率化をはかつたものであります。すなわちこの十三條におきましては、小運送業者が自動車の使用をまだしない小運送事業者であり、また場合に、小運送事業者のために新たに自動車を使用しようというような場合には、この法律によりまして自動車の使用の認可を受けることにいたします。それと同時にこの認可を受けますと、附則の七におきまして道路運送法を改正いたして、それが同時に道路運送法の規定によりまして、「通運事業のためにする貨物自動車事業の免許を受けた者」とみなす。ということにしまして、手続上簡略化しておるのであります。それとちょうど反対の場合が第十五條の場合でございまして、第十五條の場合には、道路運送法によつて免許を受けておる者が、どこ／＼の駅と

取扱い駅を指定されますと、今度はこの法律によつて、積みおろし等の通運事業の免許を受けた者とみなすということにしております。いわゆる地場運送の者が駅を指定されますと、その駅については集貨配達の小運送の免許を受けておるということにみなしまして、その意味合いにおいては、この通運事業者になるわけでありまして、別段にその他の手続による必要なしに、一つの手続で両方をやるという意味合いで、この道路運送法と通運事業法との手続の簡素化をはかつておるのであります。

その他三十三條におきましては、この法律に基いて免許可あるいは認可等の処分をなす場合には、運輸審議会に諮りまして、その決定を尊重して処分をなすということにしておるのであります。ただ運輸審議会が軽微な事項と認められたものは、運輸審議会に諮らないでやるつもりでございしますが、これは運輸審議会との今後の問題として残つておるわけでありまして。

なお、この法律に規定する運輸大臣の職権の一部は、政令で定めたものは陸運局長が行ふことになつておりますが、この陸運局長に委譲をするについては、運輸審議会等の意見を十分に尊重しなければならぬことと思つております。

第五章の罰則でございしますが、從來の小運送業法の罰則は、最高が千円でございしましたが、この法律によつては、最高十万円、次が五万円、三万円というふうに、三十八條、三十九條、四十條とわけてきめております。通運事業法についての要点は、大体以上の通りでございまして。

次に、日本通運株式会社法を廃止する法律案でございしますが、この法律は至つて簡單で、御説明するまでもないのでございしますが、ただこの日本通運株式会社法を廃止する法律が公布されて、実際に会社法を廃止する日までの間に、日本通運株式会社が、商法上の普通の会社になる。すなわち商法の規定によつて、株主總會を開いて特別の決議をいたしますと、その前に、従つてその廃止の日が参りましたときは、円滑に移譲し得るように、定款その他を変更する必要がある。従いまして、こういう規定を設けます。同時に「経済関係罰則ノ整備ニ關スル法律」の適用についても、その決議があつた場合においては、実際に廃止の日以前においても、この適用を廃止するということを規定しておるわけでありまして。

次に御説明申し上げますのは、日本国有鉄道の所有地内にある日本通運株式会社施設の処理等に関する法律案でございしますが、これは至つて短いものでございまして、條を追つて御説明申し上げます。

第一條におきましては、目的を書いております。この目的は、日本国有鉄道の所有地内にあります日本通運並びにそのほかの通運事業者が所有いたしておりますところの、荷役機械等の施設を国有鉄道が譲り受けまして、その施設を一般に荷主、通運事業者に公開をいたしまして、公正かつ有効な利用と、通運事業者における公正な競争を確保することに資するということを目的にいたしておるのであります。

第二條におきまして、買い受ける国有鉄道が、日本通運から譲り受けるところの物件の範圍を規定いたしております。その物件の範圍はそこに書いてございまして、一号から四号までございまして、荷役機械、貨車の入れ換えに使用する動力車、三号为倉庫、上屋、労働員詰所、荷扱所その他作業用の建物、四号为貨物の積みおろし、保管に要する構築物、この四号に該当する施設の中におきまして、国有鉄道が實際に見まして、国有鉄道を運営して行く上において、この施設はどうしても荷主あるいは通運事業者を利用させ、共に通運に利便を與える必要があると考えたものになるわけでありまして。従いまして、国有鉄道の駅構内その他におきまして、これらの施設の所有にございまして、国有鉄道が荷主、公衆に開放しなければならぬと思つて指定したところの施設になるわけでありまして。そうして国有鉄道は次に参ります第四條によりまして、日本通運の株を九十九万株持つておりますが、この九十九万株を処分しなければならぬが、この株とその施設とを交換をする。もしも交換をいたす場合に、株の値段が施設の物件の評価額より低い場合におきましては、国有鉄道の二十五年度の予算のうち、工事勘定にそういう施設の額を上げておきまして、その額の間に買入というように第二條は言つておるのであります。

第三條は、第一項におきましてただいま申し上げました第二條によりまして、これらの施設の譲り受けの場合には、国有鉄道が駅の施設、この施設というものを指定するということに第一項に書いております。そうしてこれらの施設の価格、あるいは国有鉄道が持つております日通の株式の価格、

その他譲り受け、譲り渡しに關する必要な事項は、日本通運と日本国有鉄道、それから第三者の三人でこれをきめる。譲り受け物件並びに株式の評価額は、日本通運と日本国有鉄道、第三者できめる。こういうことであります。その第三者を選びますには、日本国有鉄道と日本通運とが協議をして、若干人の候補者を選んで参ります。その選んで参りましたものを運輸大臣が選定することになります。なおこの選定をいたします場合には、国庫大臣としての大蔵大臣に運輸大臣は協議をいたすことにいたします。そうしてこの三人によつて協議した結果、物件並びに株式の評価額というものが出ますが、この価格につきましては運輸大臣の認可を受ける必要がございます。この運輸大臣が認可いたします場合もやはり大蔵大臣に協議してきめることにいたしております。それがこの條の第二項でございますが、第三項におきましては、三人で協議をいたしまして協議が整わない、あるいは協議ができないと認めた場合には、運輸大臣が裁定をいたします。この裁定をいたします場合はやはり大蔵大臣に協議をいたします。第四項はただいま申しました前項の裁定があつたとき、その裁定の定めるところによりまして、第二項前段の協議が整い、かつ同項後段の承認があつたものとみなすという規定を入れております。

それから第四條でございますが、国有鉄道は、先ほど申し上げましたように、日本通運株式会社は、この譲り渡すところの物件と株式とを、対等の価額の範囲内において交換をするというのをきめております。交換をいたしますと、予算上これを計上する必要がないものでございますから、交換によりまして大部分のものは実施ができるものと思つております。交換する場合には、施設と株式が全然一致するとはございせんから、施設の方が株式の価額よりも高い場合には、国有鉄道は金銭でその差額を支拂い、また株式の方が施設よりも高い場合には、国有鉄道は運賃などその越えた額の株式を、他に譲渡しなければならぬといううことにいたしております。この株式の処分につきまして、交換する場合、交換によつて株式を処分いたします場合には、有価証券の処分の調整等に関する法律の適用をいたしません。従いまして証券処理調整協議会にこれをかけずにやります。しかしただいま申し上げましたように、株式の価額が施設の価額よりも高く、他に譲渡するといふような場合には、証券処理調整協議会にかけまして、これを処分することになります。

第五條は、日本国有鉄道の所有地内には、若干日本通運株式会社以外の通運事業者が施設を持つております。これらの施設も国有鉄道といたしましては、予算の範囲内におきまして譲り受け、または賃借りしまして、これを一般に公開しなければならぬのであります。ただこの場合におきましては、日本通運の施設を譲り受ける場合と異りまして、賃借りを認めておる点であります。第二項は、日本国有鉄道の所有地内に施設を持つておる通運事業者は、その施設を日本国有鉄道に譲り渡し、または賃貸ししなければならぬ義務を定めておるのであります。この場合におけるところの評価等につきましては、第三條の規定を準用いたしますことにいたしております。

第六條は、地方鉄道、軌道等に、日本通運株式会社がいろいろの施設を持つておりますが、これらの施設につきましては、もしも施設の経営者から要求がありますれば、日本通運株式会社はこれを譲り渡し、または賃貸しをしなければならぬのであります。この場合には譲り渡すところの譲渡、あるいは賃貸しをするところの価格等につきましては、日本通運株式会社と、その当該私鉄の経営者との協議によつてその額をきめる、こういうことにいたしております。

以上をもちまして三法案の要点を申し上げた次第でございます。

○大澤委員長代理 ただいまの三案につきましては、質疑は暫時留保いたしまして、これより道路運送法の一部を改正する法律案を議題といたし、前会に引続き質疑を行います。石野君。

○石野委員 私は大臣にごく簡単に二つの点についてお尋ねしたいと思つてます。すでに各党の委員諸君からそれぞれ質疑されたのでありますが、特に道路運送法の一部を改正する法律案をここに提案されるに至りました経緯をいたしまして、政府がその実施方を選考して、陸運分室廃止等のことをなされておりました、そのことについて特に社会党の米窪氏あたりからも意見を述べられておる点について、大臣の所見をお伺いしたいと思つております。本件は休会中における本委員会におきまして、こうした行為に対する意思表示が決議文としてつくられたといふことは、すでに米窪氏から論ぜられたところでありまして、私はこの際大臣はこうした意思表示がはつきりしているときに、それと相反するようなことを、特に法律の改正を行われる前になされることについては、その法律案の改正が行われるという見通しを持たれてなされたと思つておりました。この点について大臣はどのようにお考えになつて、このような実施方をなされたのであるか。このことは行政の衝に当られる大臣といたしまして、立法院の意思をどのように見ておるかといふことの尺度にもなりますので、私はあえてこの点について大臣の所見をお伺いしたいと思つております。特に民自党の關谷委員から、もしこの法律案が議會において政府の意図通りに通過しなかつた場合には、どのような責任が出て来るかといふようなことの御質問もあつたのでございまして、この点については、別に大臣からはつきりと御返事もなかつたのでございまして、私はこの際あらためて、大臣のこの点に対する所見をまずお伺いしたいと思つております。

○大屋國務大臣 その点は運輸大臣も、運輸行政を運輸省の所管系統に置いておく方がよろしいという考え方で、その理由はしばしば申し上げました通り、ガソリンとか、あるいはタイヤ、チューブとかいふような物資の配給といふような事柄は、どうしても運輸省直屬の行政系統に保有しておきたいということを強く考えております。

て、そのために、この道路監理事務所は廃止いたしますが、そのかわりに分室をつくる制度を国会において承認をいただいたのであります。ところがその分室が、在来の道路監理事務所とひたひたで、各府県に一箇所ずつ設置されれば、何らめんどうはないのであります。行政の簡素化といふような事柄の思想に強く支配をいたされまして、分室を置くにいたしました。全国都道府県に一つずつは置けない。おそれる。たとえば十七箇所ぐらいしか置けないといふ事柄になつておつたのでございまして、そこで、国会が終了いたしました。休会に入りましてからも、この問題につきまして種々検討をいたしました。末に、やはりこの種の行政をいたしましては、都道府県にこれを扱う箇所が少くとも一箇所ずつなくてはならない。三県の事務がある一県の某地において取扱われるといふことになりまして、遠路はる／＼そこへやつて参らなければならぬといふようなことで、たとい運輸省自体に行政権が保有されるにいたしましても、非常に不便であるといふ事柄を、運輸大臣といたしまして考えましたが、ちよ／＼といたしましては国会の休会中でございます。夏分にかつておりました、委員諸君も御在京の方が非常に少なくて、みな国に帰つておられ、あるいは旅行されておられるようなあんばいで、運輸大臣がこの分室を十七箇所ぐらい置くよりも、いつそのことこれを地方の都道府県に委譲して、都道府県が一箇所ずつこの仕事を扱う場所を持つてい

討の結果考えまして、その事柄を、たま／＼時を同じくして国会が閉会中でありまして、委員諸君に十分御協議をするひまがなかつたのであります。その点はなほ残念でございますが、運輸大臣はさような経路におきまして、むしろこれは地方に委譲して、各地方が一箇所ずつの事務所での仕事を処理した方がよろしいということに考えをかえまして、実は閣議でこれを決定いたしました。引續いてこれが処理に必要なものは、省令、あるいは政令で行けるものは政令で規定いたしました。それ／＼この事務を都道府県に委譲いたしました。どうしても法律によらなければならぬものを、今議会に提出いたしました次第でありまして、考え方をいたしますと、全部何もかも国会が開けてからそれを提出した方がいいのではないかと考えている方が、私にはやはり小口から、できるものは運輸大臣の一個の権限で、あるいは政令の形式で、小口から地方に委譲した方が、より効果的であるという考えのもとに、実はやりましたわけでございます。

○石野委員 大臣のただいまの御答弁は、すでに何べんも聞いておりまして、こういうふうな処置をとらなければならなかつた行政当局のいろ／＼な事情等については、よくわかつておるのであります。問題は、そのことよりも、むしろこうした事情を十分に察知しておられて、なおかつ九月十二日の決議文に対して、大臣の所信の開陳があり、その後信念の変更が大臣の心境の中にあつたということを伺つたわけでありまして、問題になる点は、小口から地方に委譲することが、効果的であるということよりも、むしろ今日ここに出ております道路運送法の一部を改正する法律案そのものが、もし国会の意思において、これが政府の意図通りには通過しなかつたときに、先行いたしました、たとえば政令なり省令等によつて処置しましたものと、そういう法律が国会をもし通過しなかつたときとの関連性の問題が重要であらうと思つておられます。特に行政の面からいましてこれらものは、法律があつたら改正されるということにかかわらず、常に関連性のあるものと思ひます。また今日ここで法律案が上程されておりますこの事項を省いて、先行したものを、ただ単に小口から地方に委譲したというだけでは、かえつて能率化が非能率化になる危険性があるとも、私たちは考えるわけでありまして、このような点から、私は法律案があつたら、続くという点に對して、政府の、特に当路大臣としての運輸大臣の御心境が、法律案が上程されたならば、必ず議会は通過するものだという御信念に基いて、すでにこうした政令なり、あるいは省令等をなすことの決断をなされ、閣議等においてそういう意思表示をなされたのでありまして、どうか。この点をばつきりお伺ひしたい。

○大屋國務大臣 国会の決議においては、運輸大臣のとりました措置は反対の方向をとることは承知いたしておりますが、ただいま申し上げました通り、途中において運輸大臣の信念に変更が参つたのでありまして、その変更された信念に基いて、小口からやりましても、別に不便はない。かえつてその方が効果的である。しかしながらその

措置をとりますためには、この法律案が議院に提出されたならば、最終的には必ず御審議を願つて通過できるであらうと考えてやりましたわけですが、しかしながら私の考え通りに行かずに、もしもただいま御審議を願つておる法案の成立ができないということになりますと、非常にここに齟齬を來して、この行政上たいへん支障を來すことは間違いないのであります。ただ運輸大臣の権限で、省令あるいは政令においてやりますことを、先に分離してこれを委譲いたしましたも、今回提出しました法案が通過いたしましたれば、前にやりましたことがかえつて効果的であるということについては、やはりはないと考えておる次第であります。

○石野委員 私は、大臣が心境の変化を來した、その理由等についてはよくわかりました。その他ただいま大臣が、はずしておいて、もしもあとから來るこの法律案が通過すれば、前にやつた行為は非常に効果的になるのだということもまた認めるのであります。問題は、あとから続くところのこの法律案が、どのような形態で続くのかという点について認識でございます。大臣は少くとも九月十二日における十分御承知の決議文というものは、それが国会の意思表示の形態であるといふことも御存じのはずだと思います。私は当時この委員会には所屬していませんが、その決議文を見ますと、全会一致であつたのでございまして、委員会の議事録を見ますと、全会一致であつた決議文がござれておるのでございまして、與党も野党もどちらも含めて、あのような決議文が出ておること

は、これは国会の意思である、私はこのように考えるのでございます。このようないしは、お聞きをいたします。この元にはわかつておる。わかつておるにもかかわらず、しかもそれが長い時日を要したのではなくて、近々わかつておる。この間に、このような重大な行為を決定力をもつてなされる。その決定力は実に偉大であると思ひます。しかしそれはあまりにも議會を輕視する大臣の心境の一端が現われておるものではないか。さういふことは、私に思ふのでございます。これについて

は、ただいま非常に樂觀的に、この法律案があつて国会を通過すれば、非常に効果的だつたというその仮説は、その通りと私は受けましますけれども、しかし大臣はさういふ仮定が、当時の委員會の事情から、はたして生み出されたであらうというふうにお考えになつたかどうかというところを、ここで私はあらためてお尋ねしたい。

○大屋國務大臣 それは議會の決議は、當時も十分に尊重いたしておりましたし、ただいまその気分にかわりはないのでありますが、この行政の方式を私がとりました通りやるといふことが、より効果的であるという信念に基きまして、議會に出ました場合には、必ずこれを慎重に検討して御通過を願ふものと考へて、実はやつたような次第であります。

○大屋委員代理 ただいまの大臣の答弁に對して、なお石野君の質問に對しての委員會の処置は、明日理事會を開いて委員長の裁決を仰ぐということになつておりますから、御了承願ひいたします。

○石野委員 ただいまの問題につきま

しては、一昨日米澤氏が委員長に對して心境のお尋ねをいたしましたときに、委員長は非常に明快な御答弁をなさつておりました。あとで理事會等でそういう問題に對する処置をされるということは、もちろん承つております。私はこの点については、大臣の心境の変化と同時に、與黨の方でも心境の変化があつたということも聞いておりますので、これ以上私は追究しない方がかえつていいかと思ひますので、その点は押えます。

なおいま一つお尋ねいたしたいのでございますが、特に人事の問題でございます。出先機關を地方に委譲いたしました後におけるところの人事の問題について、特に地方事務官等になつてしまひます諸君の、いわゆる所管の問題等についてのことでございまして、これによりまして、地方事務官として大臣の所管内に置かれるということになつておるわけでございますが、さういふときの事務の能率化の点については、かえつていろ／＼の点で自由が來ないかどうかということについての御意見をひとつ承りたいと思ひます。

○大屋國務大臣 事務の内容は、陸運局長からさらに都道府県知事に委任いたしました。お説の通り人事は運輸大臣が掌握いたしておりますので、別にこの点に對しまして、執務上は、あるいは人事行政の上には、さしたる支障はないと考へております。

○石野委員 出先機關が地方に委譲されまして、特に知事が大臣に代行していろ／＼な仕事をされるのでありまして、それを大臣はやはり所管大臣として持つておるから、別段その点につ

権だけは運輸大臣が握る。実務だけは府県自治にまかせるということであつては、非常に中ぶらりんのものではあつて、これでは地方もたいへん迷惑する面も出て来ると思ふのであります。もし地方自治の強化ということが眼目であるならば、これは思い切つて、一切合財を譲るといふことが、とるべき措置であると思ふのであります。そこでお尋ねしたいのは、こういうような中途半端な態度、この前も十七ほど分室をつくるというような中途半端な態度、さらにまた一歩進めて、今度は人事権だけはこつちで握つておるが、実務だけは向うにまかせるといふような、これまた中途半端な、朝に一城夕に一城というふうに、一歩々々城を落して行つて、しまいにほとんど全部まかせるといふ御方針であるのか。すなわち言いかえるならば、この措置が暫定的の措置であれば、あるいはこれでよろしいといふ御方針であるのか、その点をひとつ伺いたい。

○大屋国務大臣 この結末を見ました経路は、田中君御承知の通りであります。これが暫定的の処置とか、あるいは恒久的の処置とかいふことは考えておらぬのであります。要するに地方に委譲してもさしつかえない国務であると考えまして、仕事を委譲したのであります。やはり人事権の方は運輸大臣が掌握しておいた方が、ベターであるといふふうに考えておりますので、これが必ずしも中途半端な、ぬえ的な制度であるとは考えておらぬのであります。もしその時間の経過、執務の経路を見まして、これが悪い制度であるといふならば、またいかにうにも改正いたすといふことは、もちろん

んさしつかえないと思つております。○田中(義)委員 しつこいようでありますが、今の点についても一度御質問します。人事権は運輸大臣、すなわち中央政府、それから実務は地方長官というふうな形は、これは別に例がないわけではあります。非常に混乱を来すわけでありまして、もうすでに私どもは、これは困つたことになるといふことを予想しておるのですが、もちろん政府当局もそういうことを考慮されておると思ひます。どうも了解に苦しむのは、やるなら一緒にすべつとやる。やらなければやらないで元に戻れ、いいという、そこがどうも中ぶらりんな態度で行かれると、またぞろ次の国会で、どうもぐあいが悪いから、全部委譲ということになりかねない。それで、これは国会の威信にも関するし、政府の威信にも関すると思ひますが、その辺はもう一度重ねて御尋ねします。

○大屋国務大臣 この自動車業務に従事しております職員は、非常に熟練、経験を要する、いわゆるエキスパートを必要とする面が多いといふような事柄もあります。また最初に考えましたところでは、これはどうしても本省が握つておるべき国務であると考えた面が非常に強いのを、押し切つて地方に委譲した関係もございまして、全面的に人事権までも地方に委譲するよりも、かえつてこれが正しいといふ考え方でやつておるような次第であります。

うな国民の輿論という点については、どういふふうな考慮をされておりましたか。○大屋国務大臣 自動車の業者は全部こぞつて、地方委譲に反対であるといふ輿論もよく承知をいたしておりました。また各都道府県の自治体の長ないし関係者は、全部これを自治体の長に委譲してくれといふ熾烈なる輿論のあることもよく存じておりますが、当該の大臣としては、両者を勘案して適当に考慮したつもりであります。

○柄澤委員 向うの観光委員会におりましたので、あるいは重複するかもしれませんが、このことは何べんも各委員から運輸大臣に御質問があつたと思ひますけれども、当時本多国務大臣と大屋運輸大臣との間に、相当意見の食い違ひがありまして、私どもも大屋国務大臣の意見に對しましては非常に心強く思つていたわけでありまして、あのころにあのくらい強硬に主張されておりました大屋運輸大臣の御意見といふものが、またこの運輸委員会全体の決議となつておりましたものが、閣議でくつがえされたいという点について、国会の権威が失墜されるように思ひますが、運輸委員会の全体の決議に對して、運輸大臣はどういうふうにお考えになつていらつしやいますか。

○大澤委員長代理 柄澤委員に申し上げますが、昨日も米窪委員からその点についての質問がありまして、なお本日石野委員からの質問もありましたので、それについては明日理事会を開いて、この委員会に對しての理事会としての決議をして、委員長から大臣に對して適當の処置を講ずるといふことになつております。御了承を願ひます。

○柄澤委員 この前米窪委員に對する大臣の御答弁を承りましたが、実に抽象的で、ただ心境の変化といふような御答弁であつたように思ひます。私も当時地方庁へ委譲することに反對いたしました最も大きな根本的な原因は、運輸行政の全国的な一元化といふものが、地方へ委譲されることによつてそこなわれるという点でございまして、また運輸大臣はその点については同じ御意見であつたと思ひます。心境の変化といふのは、そういう具体的な問題に對する御見解が、時間がたちましたことによつてどうかわりになつたかといふことでございまして、地方自治体の強化といふことが、今度の法案の中心になつていふように考えられるのでございまして、地方自治体の強化といふことを名目にしておられますけれども、実際に地方へ行つて参りますと、各省における省の達といふような形でもつて、いろいろのものが中央から参りまして、中央の命令に従わなければならぬといふような形で、地方自治体の官僚は自主性を持つておらないのでございまして、あらゆる行政機構のファッショ的な、独裁的な全体のことという方針と、言葉だけの自主化、民主化が、具体的にどう行われるかといふことが問題になると思ひます。あの当時あれほど強硬に運輸行政の一元化を主張されておりました運輸大臣の心境の変化といふことが、そういう点でどういふふうにおかわりになつたかといふことでございまして。

○大澤委員長代理 大臣はそれに對しては答弁がないのであります。それでは定足数を欠くおそれがありますから、本日はこれにて散会いたします。なお次回は公報をもつてお知らせいたします。午後四時十五分散会

昭和二十四年十二月十四日印刷

昭和二十四年十二月十五日発行

衆議院事務局

印刷者 印刷 庁