

第六回国会 運輸委員會會議錄 第十二号

昭和二十四年十一月二十五日(金曜日)  
午前十一時五十五分開議

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 松本 一郎君

理事 米澤 満亮君 理事 佐伯 宗義君

理事 田中 堯平君 理事 木下 榮君

小川 原政信君 川端 佳夫君

關内 正一君 高木 章君

黒澤 富次郎君 坪内 八郎君

島山 鶴吉君 満尾 君亮君

河本 敏夫君 柄澤 孝子君

飯田 義茂君 石野 久男君

出席國務大臣 大屋 晋三君

運輸大臣 荒木 茂久二君

運輸事務官 牛島 辰彌君

運輸事務官 中村 豊君

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

十一月二十五日 委員 岡田五郎君、尾崎末吉君、尾關

義一君及び小西寅松君等任につき、

その補欠として小川原政信君、關内

正一君、高木章君及び川端佳夫君が

議長の名で委員に選任された。

十一月二十四日 国有鉄道運賃法の一部を改正する法

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第十二号

昭和二十四年十一月二十五日

第一類第十二号

運輸委員會會議錄第十二号

昭和二十四年十一月二十五日

第一類第十二号

運輸委員會會議錄第十二号

昭和二十四年十一月二十五日

第一類第十二号

運輸委員會會議錄第十二号

昭和二十四年十一月二十五日

第一類第十二号

運輸委員會會議錄第十二号

別表第三

第七條第二項の規定による車扱貨物貨率表

(一グラムトンにつき)

| 等級                   | 1     | 2     | 3     | 4     | 5     | 6     | 7     | 8     | 9     | 10    | 11    |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| キロメートルまで             | 182   | 133   | 106   | 84    | 73    | 69    | 62    | 55    | 50    | 44    | 39    |
| 10                   | 239   | 182   | 139   | 110   | 96    | 91    | 81    | 72    | 65    | 57    | 51    |
| 20                   | 296   | 225   | 172   | 136   | 118   | 112   | 101   | 89    | 81    | 71    | 63    |
| 30                   | 353   | 268   | 205   | 162   | 141   | 134   | 120   | 106   | 96    | 85    | 75    |
| 40                   | 410   | 312   | 238   | 189   | 164   | 156   | 139   | 123   | 112   | 98    | 87    |
| 50                   | 467   | 355   | 271   | 215   | 187   | 177   | 159   | 140   | 127   | 112   | 99    |
| 60                   | 524   | 398   | 304   | 241   | 210   | 199   | 178   | 157   | 143   | 126   | 111   |
| 70                   | 581   | 442   | 337   | 267   | 232   | 221   | 198   | 174   | 158   | 139   | 123   |
| 80                   | 638   | 485   | 370   | 293   | 255   | 242   | 217   | 191   | 174   | 153   | 135   |
| 90                   | 695   | 528   | 403   | 320   | 278   | 264   | 236   | 209   | 189   | 167   | 147   |
| 100                  | 752   | 579   | 442   | 351   | 305   | 290   | 259   | 229   | 207   | 183   | 162   |
| 120                  | 829   | 630   | 481   | 381   | 332   | 315   | 282   | 249   | 225   | 199   | 176   |
| 140                  | 866   | 681   | 520   | 412   | 353   | 340   | 305   | 269   | 244   | 215   | 190   |
| 160                  | 963   | 732   | 559   | 443   | 385   | 366   | 327   | 289   | 262   | 231   | 204   |
| 180                  | 1,030 | 783   | 597   | 474   | 412   | 391   | 350   | 309   | 280   | 247   | 218   |
| 200                  | 1,097 | 834   | 636   | 505   | 439   | 417   | 373   | 329   | 298   | 263   | 233   |
| 220                  | 1,164 | 885   | 675   | 535   | 466   | 442   | 396   | 349   | 317   | 279   | 247   |
| 240                  | 1,231 | 936   | 714   | 566   | 492   | 468   | 419   | 369   | 335   | 295   | 261   |
| 260                  | 1,298 | 986   | 753   | 597   | 519   | 493   | 441   | 389   | 353   | 312   | 275   |
| 280                  | 1,365 | 1,037 | 792   | 628   | 546   | 519   | 464   | 410   | 371   | 328   | 289   |
| 300                  | 1,432 | 1,088 | 831   | 659   | 573   | 544   | 487   | 430   | 390   | 344   | 304   |
| 320                  | 1,499 | 1,139 | 869   | 690   | 600   | 570   | 510   | 450   | 408   | 360   | 318   |
| 340                  | 1,566 | 1,190 | 908   | 720   | 626   | 595   | 532   | 470   | 426   | 376   | 332   |
| 360                  | 1,633 | 1,241 | 947   | 751   | 653   | 621   | 555   | 490   | 444   | 392   | 346   |
| 380                  | 1,700 | 1,292 | 986   | 782   | 680   | 646   | 578   | 510   | 462   | 408   | 360   |
| 400                  | 1,767 | 1,343 | 1,021 | 810   | 704   | 669   | 598   | 528   | 479   | 422   | 373   |
| 420                  | 1,820 | 1,388 | 1,056 | 837   | 728   | 692   | 619   | 546   | 495   | 437   | 386   |
| 440                  | 1,880 | 1,429 | 1,090 | 865   | 752   | 714   | 639   | 564   | 511   | 451   | 399   |
| 460                  | 1,940 | 1,474 | 1,125 | 892   | 776   | 737   | 660   | 582   | 528   | 466   | 411   |
| 480                  | 2,000 | 1,520 | 1,160 | 920   | 800   | 760   | 680   | 600   | 544   | 480   | 424   |
| 500                  | 2,150 | 1,634 | 1,247 | 989   | 860   | 817   | 731   | 645   | 585   | 516   | 455   |
| 550                  | 2,300 | 1,748 | 1,334 | 1,058 | 920   | 874   | 782   | 690   | 626   | 552   | 488   |
| 600                  | 2,450 | 1,862 | 1,421 | 1,127 | 980   | 931   | 833   | 735   | 666   | 588   | 519   |
| 650                  | 2,600 | 1,976 | 1,508 | 1,196 | 1,040 | 988   | 884   | 780   | 707   | 624   | 551   |
| 700                  | 2,750 | 2,090 | 1,595 | 1,265 | 1,100 | 1,045 | 935   | 825   | 748   | 660   | 583   |
| 750                  | 2,900 | 2,204 | 1,682 | 1,334 | 1,160 | 1,102 | 986   | 870   | 789   | 696   | 615   |
| 800                  | 3,050 | 2,318 | 1,769 | 1,403 | 1,220 | 1,159 | 1,037 | 915   | 830   | 732   | 647   |
| 850                  | 3,200 | 2,432 | 1,856 | 1,472 | 1,280 | 1,216 | 1,088 | 960   | 870   | 768   | 678   |
| 900                  | 3,350 | 2,546 | 1,943 | 1,541 | 1,340 | 1,273 | 1,139 | 1,005 | 911   | 804   | 710   |
| 950                  | 3,500 | 2,660 | 2,030 | 1,610 | 1,400 | 1,330 | 1,190 | 1,050 | 952   | 840   | 742   |
| 1,000                | 3,650 | 2,774 | 2,117 | 1,679 | 1,460 | 1,400 | 1,250 | 1,110 | 992   | 880   | 774   |
| 1,100                | 3,800 | 2,888 | 2,204 | 1,748 | 1,520 | 1,444 | 1,292 | 1,140 | 1,034 | 912   | 806   |
| 1,200                | 3,950 | 3,002 | 2,291 | 1,817 | 1,580 | 1,508 | 1,334 | 1,230 | 1,115 | 984   | 869   |
| 1,300                | 4,100 | 3,116 | 2,378 | 1,886 | 1,640 | 1,553 | 1,394 | 1,320 | 1,197 | 1,056 | 933   |
| 1,400                | 4,250 | 3,230 | 2,465 | 1,955 | 1,700 | 1,608 | 1,458 | 1,410 | 1,278 | 1,123 | 996   |
| 1,500                | 4,400 | 3,344 | 2,552 | 2,024 | 1,760 | 1,672 | 1,496 | 1,480 | 1,360 | 1,200 | 1,060 |
| 1,600                | 4,550 | 3,458 | 2,639 | 2,093 | 1,820 | 1,736 | 1,560 | 1,540 | 1,442 | 1,272 | 1,124 |
| 1,700                | 4,700 | 3,572 | 2,726 | 2,162 | 1,880 | 1,786 | 1,598 | 1,610 | 1,523 | 1,344 | 1,187 |
| 1,800                | 4,850 | 3,686 | 2,813 | 2,231 | 1,940 | 1,846 | 1,666 | 1,680 | 1,605 | 1,416 | 1,251 |
| 1,900                | 5,000 | 3,800 | 2,900 | 2,300 | 2,000 | 1,900 | 1,700 | 1,700 | 1,686 | 1,488 | 1,314 |
| 2,000                | 5,150 | 3,914 | 2,987 | 2,369 | 2,060 | 1,960 | 1,760 | 1,760 | 1,768 | 1,560 | 1,378 |
| 2,100                | 5,300 | 4,028 | 3,074 | 2,438 | 2,120 | 2,014 | 1,802 | 1,802 | 1,850 | 1,632 | 1,442 |
| 2,200                | 5,450 | 4,142 | 3,161 | 2,507 | 2,180 | 2,074 | 1,862 | 1,862 | 1,931 | 1,704 | 1,505 |
| 2,300                | 5,600 | 4,256 | 3,248 | 2,576 | 2,240 | 2,128 | 1,904 | 1,904 | 1,998 | 1,776 | 1,569 |
| 2,400                | 5,750 | 4,370 | 3,335 | 2,645 | 2,300 | 2,188 | 1,964 | 1,964 | 2,094 | 1,848 | 1,632 |
| 2,500                | 5,900 | 4,484 | 3,422 | 2,714 | 2,360 | 2,242 | 2,006 | 2,006 | 2,176 | 1,920 | 1,696 |
| 2,600                | 6,050 | 4,598 | 3,509 | 2,783 | 2,420 | 2,302 | 2,066 | 2,066 | 2,253 | 1,992 | 1,760 |
| 2,700                | 6,200 | 4,712 | 3,596 | 2,852 | 2,480 | 2,356 | 2,108 | 2,108 | 2,339 | 2,064 | 1,823 |
| 2,800                | 6,350 | 4,826 | 3,683 | 2,921 | 2,540 | 2,410 | 2,168 | 2,168 | 2,421 | 2,136 | 1,887 |
| 2,900                | 6,500 | 4,940 | 3,770 | 2,990 | 2,600 | 2,470 | 2,210 | 2,210 | 2,502 | 2,208 | 1,950 |
| 3,000                | 6,650 | 5,054 | 3,857 | 3,059 | 2,660 | 2,530 | 2,270 | 2,270 | 2,584 | 2,280 | 2,014 |
| 以上 100 キロメートルまで増すごとに | 300   | 228   | 174   | 138   | 120   | 114   | 102   | 90    | 82    | 72    | 64    |

律案(内閣提出第五四号)の審査を本委員会に付託された。

本日の会議に付した事件

道路運送法の一部を改正する法律案

(内閣提出第三二号)

日本通運株式会社を廃止する法律案

(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)

国有鉄道運賃法の一部を改正する法

律案(内閣提出第五四号)

○稲田委員長 これより運輸委員會を

開きます。

本日はまず昨日日本委員に付託に相な

りました国有鉄道運賃法の一部を改正

する法律案を議題といたし、審査を進

めます。

まず政府より本案に対する説明を求

めます。運輸大臣大屋晋三君。

国有鉄道運賃法の一部を改正する

法律案

国有鉄道運賃法の一部を改正す

る法律

国有鉄道運賃法(昭和二十三年法律

第百十二号)の一部を次のように改

正する。

別表第三を次のように改める。

附 則

この法律は、昭和二十五年一月一日から施行する。

○大屋国務大臣 たいまいから国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案の提案理由を御説明申し上げます。

国有鉄道におきましては、去る五月旅客運賃の改正を行ったのであります。その後の経済事情の変化その他の事情によりまして、予定の収入を得られず、本年度大抵八十六億の赤字を生ずる結果に立ち至りました。来年度におきましては、このまま推移いたしますれば、大抵二百数十億円の収入不足となるわけでございます。

国鉄におきましては各般にわたり経営の合理化を行い、これに対処してゐることは言うまでもないことであります。何分にも運送原価の半ばにしか達しない貨物運賃のもとにおいて、收支の均衡を得ることはすこぶる困難と言わざるを得ません。このような事情によりまして、今回公正な原価を償うという観点から、貨物運賃の入割値上げをいたしたいと存するのであります。この入割値上げによりまして、平年度においては收支の均衡を得ることができ、輸送力の維持増強に必要な経費をまかなひ得ることとなるのであります。しかし国鉄の貨物運賃は、單に国鉄の財政上のみから考へべきでないことはもちろんでございます。現在問題となつております海陸輸送の調整の観点からも検討するべきであります。これにつきましては国鉄運賃八割値上げによりまして、海運賃は採算ベースに基く自由運賃形態に到達することが期待され、海陸の調整は十分その

目的を達し得ることとなるのであります。

国鉄の貨物運賃を入割値上げすることにつきましては、それが一般物価に影響を与えるのではないかと議論があるかと考えますが、検討いたしました結果、最近におきましては、インフレも終熄の段階にあり、価格統制も漸次緩和されつつありますので、この程度の値上げでは消費者価格に影響する程度は、僅少であると考えるのであります。

次に旅客運賃の調整の問題につきましては、財源の關係上、来年度において通行税法の改正されます機会に、それとにらみ合せて遠距離運賃減、一、二等倍率の引下げ、長期定期の割引等について考慮したいと考えておりますので、あるいは来る通常国会に国有鉄道運賃法一部改正として、御審議いただくことになるのではないかと考えます。

以上、国有鉄道運賃法の一部改正法律案の提案理由と、その内容について御説明申し上げますが、何とぞ慎重御審議いただきまして、すみやかに可決あらんことをお願い申し上げます。

○稲田委員長 次に日本通運株式会社法を廃止する法律案、通運事業法案及び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施設の処理等に関する法律案の三案を一括議題とし、審査を進めます。これより質疑に入ります。質疑の通告がありますからこれを許します。關谷勝利君。

○關谷委員 私の独占の最たるものであります。過度の経済力集中排除の対象であるべき日通の解体、細分化が、今日まで遅延しておりましたこと

は、各方面から奇異の目をもつて見られておつたのであります。一部から疑惑が向けられておつたのであります。その独占は解消せられんとしておるのであります。この法律案によりまして、経済力の集中排除の点につきましては、いまだ十分の措置が講ぜられておらないのであります。またこの法案を見ましても、まだ日通擁護の觀念から脱却していない。このように思われるのであります。

〔委員長退席、大澤委員長代理着席〕

政府当局はいかにお考えになつておりますか。御答弁を願ひたいと思ひます。

○牛島政府委員 ただいまの御質問でございますが、問題は、日本通運株式会社の集中排除が、どういふ指令が出ることかという点にかつておると思ひます。でございます。日本通運株式会社といひましては、昨年の四月にその再編成計画を、持株整理委員会の方に提出いたしました。今日に及んでおるわけでありまして、それに対しまして、その他の多数の指定された会社に対しましては、すでに集中排除の指令が出ております。日本通運が最後に残つたと聞いております。その再編成の計画を提出したときにおいて、その内容等につきましては、すでに新聞紙上にも出ておりますので、御承知のことと思ひます。日本通運といひましては、相当多数の支店、その当時におきまして、第二会社として分離すべきものを約百六十九店、日本通運支店として存続するものを二百九店、そう

いうふうに分割するよりな案を立てておつたのであります。また現在日本通運の投資してあります会社は、四百九十九社ございますが、そのうち継続的に、非常に密接な關係にあるところの五十二社を残して、他は処分する。またその当時の計算におきまして、特別損失七十三万円ほどになつております。これは繰越し欠損として処理する。また再編成の円滑な運営をはかるため、現在の資本金二億一千五百余万円のもの、五億五千万円程度に増資する。また本社、支社、支店等の機關を簡素化する。その他分離いたしましたところの店所の処理という点もきめておりました。しかしこれに對しましては、いまだに持株整理委員会としては何らの指令をいたしておりませんが、最近これに關連いたしました、本法案に盛り込みましたようなことが、正式に私の方に示されたわけでございます。それが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書いてあります。そのようなことが、示されたわけでありまして、これが私どもの考えといひましては、日本通運株式会社に持株整理委員会から指令をいたします。うちの一部分であり、またその指令によりまして、日本通運株式会社が拘束はされませんけれども、日本政府といひましては特別の措置をとりませんと、日本通運株式会社の集排が実施できない。従ひましてこの法律にあげておりますものは、日本政府として法律的に措置をいたしまして、日本通運株式会社の集中排除の実施の一助にするという感じが、裏づけをする。こういう意味合いにおいて解釈いたしております。

○關谷委員 今お尋ねいたしましたも、まだ支店の分離というふうなことに、持株整理委員会等において指示がない。こういうふうな承つたわけでありまして、いかに通運事業法を制定いたしました。そして新規事業者を免許するといひました。現在の日通を細分化して、その横の連絡をいひますか、それを絶たぬ限りは、新規免許者とはこれと同じようにに競争するといふことは不可能であつて、経営が成立しないといふようなことは、これはいささかでもこういう方面に経験のある者でありましたならば、ひとしく認めることである。日通の細分化に關しましては、これは政府といひまして、持株整理委員会その他關係方面等に対して、その日通の細分化をしなければ、この通運事業法というものは無意味であるといふような点から、この方面に對して勧告をす

す。私も正式には何らそのほかには聞いておりませんが、聞くところによりまして、日本通運株式会社の支店等を分離するといふことは、その指令の中に入つていないといふようなことも聞いております。またこの法律案において規定しました以外の物件につきましても、日本通運は処置しなければならぬ。たとえば投資会社に対するところの株の処分、あるいは機帆船であるとか、はしけの面におきましても、処分をするといふようなことが入るといふことを、非公式には聞いておりますけれども、正式には何ら聞いておりませんので、政府としてこの日本通運株式会社の集中排除に伴うるべき措置を示し、それをこの法律案に盛り込んだ次第であります。

○關谷委員 今お尋ねいたしましたも、まだ支店の分離というふうなことに、持株整理委員会等において指示がない。こういうふうな承つたわけでありまして、いかに通運事業法を制定いたしました。そして新規事業者を免許するといひました。現在の日通を細分化して、その横の連絡をいひますか、それを絶たぬ限りは、新規免許者とはこれと同じようにに競争するといふことは不可能であつて、経営が成立しないといふようなことは、これはいささかでもこういう方面に経験のある者でありましたならば、ひとしく認めることである。日通の細分化に關しましては、これは政府といひまして、持株整理委員会その他關係方面等に対して、その日通の細分化をしなければ、この通運事業法というものは無意味であるといふような点から、この方面に對して勧告をす

るといふような御意思があるかないか承りたい。

○牛島政府委員 御質問の御趣旨は、日本通運が全国各地に支店を持ち、小運送業の一つの網を持つておる。この網は、たゞ一通運事業法を制定しても、日通が非常に勢力が強過ぎるので、ほかのもの事業が成立たぬ、こういう御趣旨だと思ひます。私も同意的にしましては、小運送業の最も理想的な形態と申しますのは、やはり全国に小運送網を持つておるものが、小運送業そのものの各地の取引の性質から考えまして、当然だろ。最もいい形態だろと思つておられますし、また食糧その他の重要物資が統制になつておる場合におきまして、この重要物資の流通秩序を確保するといふ上からいたしまして、やはり小運送業といたしましては、全国的に網を持つておるものが、最も望ましいと思つておられます。ただ問題は、この小運送網が一つの問題になりかば、複数の方がいいかという問題は、全国に多数の小運送網ができることが望ましいと思つております。その意味合いにおきまして、しかし現在免許して参ります新しい免許の通運事業者を、一挙に全国的なものにするとは、とうてい現在の事情からいたしましてできませんし、すべきではありませんので、すばつとこの法律が通りますれば、できるだけ早く全国に新しい、しかも事業経営の健全な事業者を免許いたしまして、これらのものがお互いに通運計算事業等を通じて密接に連絡し、事実上の小運送網を形成することによりまして、日本通運の形態に対しては相当対抗し得るものと考へておる次第でございます。

○關谷委員 今のお話を聞いておりましたが、明らかに日通擁護の觀念からやはり抜け切れておらないと私考へするのであります。そういうふうになりまして、全国に網を持つものが理想的で、そういうものをつくりたい。こういうことで、全国に小運送の網を持つといふことになると、非常に大きな資本がいくつになつて来るのでありまして、とうてい中小企業などは成り立たないといふことになつて来るのであります。それでもやはり政府当局としては、そういうふうな大資本だけで、中小企業は成り立たないでも、小運送業に關する限りはやむを得ない。こういうふうなお考へであるのかどうか。

○牛島政府委員 新しい免許を得ました通運事業者は、全国に代理店であるとか、取次店であるとかといふような形態におきまして、実際上は網を張つて参るものであります。従ひましてその点で、さほど大資本を要せずとも、対抗し得るような形態になると思ひますし、また小運送業が全国的な網を必要といたしますことは、国有鐵道が全国に網を張つておられて、これに最も密接に關係のある小運送業でありますので、やはり運送網を全国的に張ることが理想的なことであると思つております。

○關谷委員 私はどうもその意味がわからぬのでありますが、もちろん各駅あたりで、どれだけの複数制になるのかわかりませんが、そういうことでやることになつて、それがお互いに相互代理の形態をとつて、そうして網を形成するといふことはあり得ることであると思ひますが、日通あたりのような一つの資本をもつて、それで全部やつておる場合に、その資本力に押されて、とうてい将来やつて行く方の網を形成する各個が成り立たない。これは私たちの今までの事業の体験から割り出して、必ずそういう結果が出て参ると考へるのであります。當局はどのようにお考へになりますか。

○牛島政府委員 通運事業法によりまして、新たに免許します事業者が漸次ふえて参りますと、日通と対抗する意味合いにおいて免許せられた事業者でございまして、それらのものの間に必然的に商取引が実現され、またその計算というものは、通運計算事業によりまして、相互に密接にまとまつて来るといふような意味合いから、事実上小運送網は完成されて参りまして、相当対抗し得るものと思ひます。

○關谷委員 私がお尋ねするのは、日通の現在の形態を細分化するといふのは、経営上のつながりといふことは、小運送業を営む上においてはどうして小運送業を営むものでありまして、新しくつくりましても、これが相互に代理店契約といふようなことで、一つの網をつくることはやむを得ぬと思ひますが、先ほどから局長が言われるのを聞いておきますと、日通の現在の資本形態をそのまま認めることが、まことに理想的であるかのように受取れるのでありますが、その点のどのような御見解でありますか。

○中村(豊)政府委員 今局長がいろいろ御説明した点を補足いたしますれば、日本通運の現在の形態は、全国的な網の組織を大體において一つの資本でやつておるのでありますから、これ

が通運事業としては一番理想的な形だと思はれるわけでありまして、というのは、取引店、代理店契約、あるいはそれに通運計算事業が介在しまして、一つの網を形成するといふことは、今後望ましい方向として育てて行かなければいけないのであります。それよりもさらに進んで一つの形態でやるということの方が、より相互の連絡を円滑かつ迅速にやらすことになりまして、それが理想であると思ひますが、従つてそういう理想と逆行するようにこれを分割することは、通運事業の形態からして望ましい形ではないと思はれるわけでありまして。

○關谷委員 そういたしますと、日通の現在の資本的なつながり、全国的なものをそのまま置くといふことになる。これは過度の経済力集中排除法にひつかつて来るようなことになりませんか。

○中村(豊)政府委員 過度の経済力集中排除の見地からは、持株会社整理委員会からいかなる指令が出るかは存じませんが、開通事業あるいは直接開通のない事業に対する投資であるとか、兼営といふようなことについては、これは排除しなければいけないけれども、通運事業そのものの形としては、こういう形がいいのであるといふ点で認められれば、それは過度の経済力の集中ではない。他のいろいろの事業を兼営したり、投資することが、集中であるといふふうには考へておられないのじやないかと考へるわけでありまして、もし微細に申し上げますれば、そういう大きな形態と、今後出て来る小さい形態との關係は、事業能力の較差ではないかといふことならば、これ

は一つの議論になると思ひますけれども、この点は独占禁止法の精神からいろいろ判断しなければいけないと思ひますが、これまた通運事業の理想的な形態は何であるか。通運事業のあるべき姿はどういふものであるかを考へて、判断して行かなければいけないものだと思はれるわけでありまして。

○關谷委員 結局そういうことになる。私はこの上その点について議論をかわしても無意味だと思ひますが、この法案におきまして、どうも現在の日通の形態をそのまま残すといふことになりまして、この通運事業法が有名無実になつてしまふ。そうして新しく免許せられたものは、ことごとく倒れて行くといふような状態が出て来るといふことを、私は今から予言しておくものであります。その際にそういうものに対してどういふふうな扱いをするかといふことが、再び問題になつて来ると思ひますが、それは見解の相違と申しますか、それ以上の追究はいたしません。一つの大きな資本で、日通のような形態のものがあつたと、私こういうふうな例をよく承知いたしておるのでありますが、もし肥料その他の公団あたりが、その輸送を全国的に一本に契約をするといふようなことになつて参りますと、相互で代理店契約をやつて営んでおるような新しい免許者のところで、とうていそれをとり得ないといふことになつて、資本一本の日通が全国的な網を持つておるために、それがやる。部分的のものであれば、安く契約ができるといふものであつても、新しい免許者ではとうてい全国的なものを請負契約

は、一括したものができないということになつて、日通に非常に高い料金をもつて請負わす。これが現実なんでありまして、そうしてこの国家の財政が非常に窮乏していると言ひながら、日通は膨大な利益を占める。こういうようなことに事実がなつておるのであります。ところが、こういうようなことを地区的に分割して、これが運送契約というやうなことをまとめる場合には、非常に節約ができる。こういうことで、私は通運事業法ができるということに非常に期待をいたしておたのでありますが、日通があの形態をそのまま保つておつたならば、そういうふうなこともうていでき得ないのであります。依然として日通が、この鉄道によりまして、その六〇%以上も運ぶというやうな結果が生れて来るだろうと私たち考へるのではありませんが、公団その他に對しましては、やはり国家の経費でありまして、この運送契約等が非常に高く契約がせられておる。そして、膨大なものを中間搾取をやつて、下請させておる。これが現実なんでありまして、こういうことに對しまして、公団その他に對して部分的にこれを契約するやうな方法をとつて、経費を節約する。運賃の引下げというふうなことで、国家の経費を節約するために、公団その他に運輸當局としてこれを勧告されるやうな用意があるかどうか。承りたいと思ひます。

○中村(豊)政府委員 運送の点は、現在のような全国的な組織を持つてゐる日本通運が、現在においては確かに有利であると思ふのであります。ただそれは何處も申しますやうに、全国的な組織でなければ、こういう重要物資

の輸送統制、配給統制、あるいは流通秩序の確立というやうな点から申しまして、どうしてもそういう全国的な組織を使わざるを得ない。たとへてみますれば、絶えず物の流動の模様によりまして、着順を変更して需要供給をうまくやつて行くというやうな点から見ますと、自由に動くやうな全国的な組織を使わざるを得ないというのが、この元請制度の發達した原因でございまして、もう一点をいたしましては、運賃をプールにしなければ、とうてい個々の運賃計算ではできないから、運賃プール制をとる意味からも、全国的な組織を必要とする。こういうことから起つたのであります。現在それは日本通運が大部分振つておりますけれども、先ほど申しましたやうな新規業者が取引店関係、あるいは代理店関係を、その間に通運計算事業者が介在して、新しい網ができますれば、それは十分對抗して、新しい元請業務をとることができ得るであらうと思ふのであります。その点は、元請をさせる物資を持つておる官庁や公団と、運送店との契約でございまして、これは自由契約になるわけで、われ／＼として開与する余地はありませんけれども、ただ今御指摘のやうな運賃が高いとか、高い料金を与えておるというやうな点につきましては、運送元請契約の質率というのについて、物価庁が認可をしなければいけないということ、

〔大澤委員長代理退席、委員長着席〕それについては運輸省も十分相談に乗つておるわけでございまして、そういうやうな点から不当な運賃、料金を拂ふことは、押えることができるであ

らうと思ふのであります。

○關谷委員 どうも今の運輸當局あたりは、日通擁護に陥つてしまつて、病官に入つておるのではないかと、うらに思ふのであります。これを全国一本でなければ流通秩序が成り立たない。こんなばかげた議論はないと思ひますし、なお運賃プールでやるがために、これが一本で、請負わざなければいかぬのだ。この議論は成り立たぬのであつて、その売渡価格というものを決定しておつて、それで實際にその面の中から運賃を支拂うのは、各部分的な契約をする場合に非常に安上がりとするというところは、私は事實を握つており、體驗をしておるのであります。そして、そういうことであります。流通秩序が成り立たぬ。プール運賃制が成り立たぬというやうなことは、まことに日通擁護以外の何ものでもないといふやうな考へを持つておるのであります。私は、いさ／＼日通といふものを細分化して、そして新規免許を受けたいものが成り立つやうな方法を考へなければならぬと思ふのであります。これに對しては依然として、新規事業者が成り立つといふことは第二として、日通の形態をそのまま置くといふ政府の考へであるかどうか、もう一度承りたい。

○中村(豊)政府委員 先ほどの説明で少し漏れましたが、地域的な部分的な元請といふことは考へられると思ふのであります。現在日本通運しかありません。その中でも本社一本で全国でやるほかに、支社あるいは県における支店ごとの元請契約をやつておるやうなもの、相当あるわけでありまして、何處

も全国的組織と申しましたけれども、地方的な地域的な組織を持つておるものでも十分やつて行けるし、とり得ることができ得るだらうと思ふわけであり

○關谷委員 そういふお考へであるならば、それ／＼地方には地方の特殊な運送機関というやうなものもあり、その状態によつていろいろ小運送業者といふものも将来できて行くのに、新しい免許者を生かすという意味においてその区域というやうなものをあまり細分化するといふやうなことも、あるいはできないかとも思ひますけれども、ある一定の地域を限つて、そのあたりは一本の元請でやつて行くというやうなことは、地方的な新規に營業免許を考へてもらいたい。物価庁あたりその他に關しましては、運輸省の發言権があるといふなら、そういう方面にもよく留意をしていただきたいと思ひます。

なおこの通運事業法を見ますと、すべて新しくやらうとするものがみな免許制をとつておるのであります。海上運送法によつて見ても、貨物運送といふやうなことは届出制でやつておるのであります。陸の方は免許制にし、海の方は届出制で自由によれる。こういうことになりました。陸の方は海へはいくらでも進出する機会があるが、海の方から陸の方へ進出しようとする免許がある。そしていろいろな條件がある。こういうやうなことになるので、一貫作業をやらうというやうなことに非常に不便な場合があるものであります。海陸平等の立場から言つて、これは両方とも免許制にする

か、あるいは両方とも届出制のままの自由企業でやるか。いずれかにすべきものであると思ひますが、政府當局はこの海陸の平等等ということに對して、どのような考へを持つておられるか。

○牛島政府委員 ただいまの御質問の、港灣運送業と陸上の通運事業などの調整の問題は、運輸省といたしまして、非常に重要な問題として考へておるのであります。御承知のやうに港灣運送業は、戦後統制をやめまして、自由營業になつております。通運事業につきましては、先ほど来御説明申し上げましたやうに、昭和十二年以前におきましては自由營業でありましたものを、自由營業の各種の弊害からいたしまして、昭和十二年に免許營業にいたしまして今日に及び、そのために現在のごとき、ただいまの御説のごとき強大な日本通運ができました。そのため独占といふやうな経過をたどつておりました。沿革的にも小運送業と港灣運送業とは違つておるのであります。また小運送業と港灣運送業は、おのおのその事業の分野においても違つておると考へられる点もございまして、小運送業と港灣運送業とを必ず兼営しなければならぬといふことにはならないと思ふのであります。また港灣運送業を全部陸上の通運事業者として免許するといふことになりました。陸上におきまして道路運送業者、いわゆる貨物自動車運送に當つておりますトラック業者、あるいは荷馬車その他のものに對しても、すべてを自由營業にしなければならぬといふやうな点も考へられるのであります。私どもといたしましては、港灣運送業者が免許出願し

ますれば、本法案の免許基準に適合するものに對しましては、他の者と同様に公平に、港灣通運事業者としての一般免許をいたして参りたいと思ひます。また特定の港灣、たとえば六六港あるいはこれに準ずる港灣等につきましても、港灣通運の特殊性からいたしまして、しつて經濟地位を広くとらずに、その港灣におきます一駅あるいは二駅を指定いたしまして、免許をすることに對して考慮をいたしたい、このようにも考へております。また港灣通運業者のうちには、貨車の積みおろしにつきましても、相當の業績を有するものもございまして、これらのものでございましては積みおろしに關するところの限定免許を与えてもよいと考へております。このことによりまして港灣通運業者が、通運事業者としての免許を受ける機会に相當ふえて参るものと思ひ、また現在いろいろ問題になつております点につきましても、解決し得るものと思ひております。

○關谷委員 海上運送法において海上の貨物の輸送、これはことごとくが届出制になつておるのであります。そしてこの陸上におきましますものは鐵道で運ぶからというので、小運送あたりが免許制になつてゐる。こういうところが海陸不平等である。これに對しては運輸大臣はどのように考へておられるか。御答弁をお願いしたいと思います。

○大屋國務大臣 海の方の運送業は、元來外國貿易との關係がございまして、ずつと自由によつて來ておるのであります。陸の方は、ただいま牛島局長が申されました通り、昭和十二年以前において無數の業者が濫立をい

たしまして、非常に弊害があつたことにかんがみて、昭和十二年に現在の法律をつくつたのであります。今日はその法律がすでに現在の經濟事情に適應しないというので、ただいま免許制であります。しかもその免許をただ腰だめでやるというものでなしに、四項目でしたか、五項目でしたかの基準を明瞭に法律の中に書きまして、それに該當するものを免許すること、これにいたした沿革的なことがあつたので、一律に港灣の方には自由であるから、關谷委員のように陸でも自由にするか、あるいは陸が免許制だから海の方も免許制にした方がいいというふうな考へえは、その間に差別待遇的な觀念でお考へになつておりますがこれはやはり実情に即した沿革的な發達を遂げた關係で、現在ではさうに考へておる次第であります。

○關谷委員 差別的に考へるといふやうな意味でもないのではありませんが、現在国内の海上運送が、運送業者といいますが、回漕店といふやうなものが濫立をして、非常な競争状態に陥つておるのであります。そういうことは届出制でだれでもやれるというやうなことで、濫立しやうがどうしようが、海のことには對してはあまり運輸省は關心を持たない。小運送などになると非常な關心を持つて免許制にする。その考へ方がどこから出ておるか。海上の実体を御存じないのでそのやうな方法をとりたれておるのか。もう一回伺ひたいと思ひます。

○大屋國務大臣 海の方の業者が非常に濫立状態で、陸上の昭和十二年以前のような状態がもしあつたといひますれば、それに適應する規定なり法律をつくつてもよろしゅうございませうが、陸の方はすでに過去においてさんざん苦しい経験を重ねましたので、免許制が最も適當であると確信いたしておる次第であります。

○關谷委員 大體現在の日通が現在の形を保持して行く。こういうことになつて行くと、これはすべて輸送の一貫請負をやるというやうなことで、日通が海上の部分までも一貫して請負う。そしてその海上部分は、きつめて安い運送料金によつてこれを下請させしめる。また海上輸送の方で、これが陸上を含めて一貫請負をいたした場合は、海上の運送業者の方から日通の方にその下請を依頼する。こういうことになりまして、規定料金以外は一切引かないといふやうなことで、全部日通の言う通りにならなければならぬ。こういうやうなことになるのである。このやうなことになるやうなものが海上に進出するといふやうなことを、何らかの措置によつてこれを抑制して、そして海上方面の運送業者が成立つやうな方法をとつて、海の方がいいたげられ、陸の方が暴利をとるといふやうなことがないやうに、業界が非常に健全に發達するやうな、海上輸送方面にも健全な輸送が行われるといふやうなことを、政府当局としては何らかの措置を講ずるといふやうな考へがあるかないか、この点伺ひたいと思ひます。

○牛島政府委員 最近港灣運送業者の方々から、日本通運が各地の港灣に非常に進出するといふやうなことからいひまして、各種の陳情が参つておることはよく承知いたしております。現実にある港灣につきましても、相互に

いろいろの問題を起しておるやうであります。しかし實際の数字によりまして、現在進出をいたしておりますものも、全国的に平均いたしますと約一割ぐらいの程度のものだやうであります。しかしこのやうな紛議が起き、また日本通運をいたしたとしても、現在支店を置いておられますところが、今回の新規免許の關係その他の關係よりいたしまして、支店を縮小しなければならぬといふやうな点もございします。相互にいろいろ利害得失が考へられます。運送業者といひましてはこれら紛議のある港灣、あるいは將來日本通運が港灣運送に進出しやうといふやうな場合におきましては、關係当事者においてよく相談をして、しかる後に解決をはからう、こういう考へ方でありませう。

○關谷委員 ただいまの日本通運と關係者の間に相談をするやうにと言ひとおりましたが、日通はどん／＼現地でやつておられますのを、運輸省なりその出先機関がじつとそれを直接見るわけではないのでありまして、それに対しては何かの方法を講じなければ、この港灣運送あたりの小企業は、この日通の大資本に押されて、とうてい成立たぬといふことは、業界におられます者は痛感しておられます。何らかの政府としてとるべき措置とか、あるいは何かの形においてそれを抑制する方法をとらなかつたらば、とうてい港灣運送業者、あるいは海上の運送業者といふものが成立たぬのであります。それに対してはたゞ当事者と相談をするやうにと言ひましたが、そういう状態に遭遇したならば、一々言うて行かなければならぬといふやうな

ことになりまして、それよりむしろ何らかの措置を講じて、それが円滑に行くやうな方法を、前もつて講ずることがが私は必要ではないかと思ひますが、どのような方法によつてやられようとするのか、それを承りたいと思ひます。

○牛島政府委員 個々の港灣につきまして、關係当事者がよく協議をして、相互の調整をはかるという方針は運輸省としてとりきめておるのであります。これに基きまして各下部の組織に通牒をいたすことはもちろんございします。私も自動車局をいたしましては、日本通運にその旨行政的な指導をいたしたいと思ひます。御承知のように港灣運送業者が自由營業でございします。法律によりまして港灣進出を抑へるということではできませんので、行政指導によりまして日本通運にこの方針を徹底いたしたいと思ひます。

○關谷委員 日通の關係になりますと、まことに不公平であつて、日通擁護の何もでもないといふことを、繰返して私言わなければならぬといふやうに思ふのでありますが、これはこの程度でよいとおきますが、この免許基準等を見ましても、まことに漠然としておきまして、官庁の裁量といふものにもつもののがきわめて多いのであります。官庁でいけなかつたと言へば、それかといふやうなことで、官庁はそれ認めたから許可をしたのだといふことで、そこが非常にあいまいなやうな気がするのであります。これはある一駅、各駅の扱いの数量といふものが、大體今の標準によつてきまつておる。今までの実績によつて大體わかつておるのであります。それをどの程度の

ことになりまして、それよりむしろ何らかの措置を講じて、それが円滑に行くやうな方法を、前もつて講ずることがが私は必要ではないかと思ひますが、どのような方法によつてやられようとするのか、それを承りたいと思ひます。

ことになりまして、それよりむしろ何らかの措置を講じて、それが円滑に行くやうな方法を、前もつて講ずることがが私は必要ではないかと思ひますが、どのような方法によつてやられようとするのか、それを承りたいと思ひます。

クラスのものはどういうふうな設備を持つておれば大体これを許可するといふふうな、免許の基準というものをいふ少く具体的に決定することが、将来これを免許する上において非常に便利であり、そして国民の疑惑を招くことがないのではないか。このように考へるのでありますが、どういふふうな御見解を持つておられるか。

○中村(豊)政府委員 免許基準の点について、御質問のような点が出ることはごもつとも思つてございすけれども、免許基準というものをいろいろ研究しまして、もう少し具体的に規定した方がよいようなことにも考へてみたのでございすけれども、免許基準というものは、大体全国共通に普遍的なものでなければならぬし、また現在のように経済情勢がいろいろとかわりまして、各駅の取扱ひ数量が非常に変動のあるときに、何か数字的なことを書いても、絶えず動かなければならぬといふようなことを考へますとある程度数字的な、経済界の変動に影響されぬ、半恒久的なものにしなければ、基準というものの性質に合わないといふことになりまして、法律上はまことに抽象的過ぎるようなきらいがあるものでございすけれども、このような表現になつておるわけでありまして、これは外国の例などをいふと調べましても、こういうふうになつておるわけではございす。それならばかような抽象的な基準で、運輸大臣の自由裁量の余地を非常に大きく持つてゐる。基準というものは書いてあるけれども、事実は相当広い自由裁量で思ふようになるのではないかと、この点御懸念でございすけれども、この点

につきましては、基準が今言ひましたような性質上、やむを得ず抽象的になりましたので、その趣旨を十分しんじやくして考へて行かなければならぬわけではございまして、実際の適用にあたりましては、申請者からの申出によつて公聴会を開いて、よく実情を調査いたしますし、またその適用の具体的な場合には、三十三條にもありますように、運輸審議会にかけて、その決定を尊重しなければいけないことになつておりますから、運輸大臣の主務大臣としての自由裁量の余地は、非常に狭いものになつてゐる。こういうこととでございすから、どうか御了承願ひます。

○關谷委員 この法案につきましては、今の政府当局の御答弁では、まことにふに落ちぬ不満な点が多々ありますので、なお皆さんの質問が終りました後に、もう一回御質問申し上げたいと思ひますが、一応本日は質問を打ち切ります。

○米窪委員 ただいま關谷委員と政府とのやりとりを聞いておると、私も日本通運株式会社が、特殊法人としての従来の法律が廃止されて、通運事業法によつて拘束されるという点で、やや独占事業の性格が薄らいで来たように思はれますが、実際の運用では依然として、實質的には小運送業についてはやはり独占的な形態を保持してゐると考へております。これに対する政府の答弁も、私聞いておつてはなほ不満足でありますから、何ゆゑに日本通運会社が細分化を行わないかという経緯につきまして、持株整理委員会が今日までこの問題をどう取扱つておるか。あるいはこれに対して運輸当局

がどういふお考へを持つておるか。もしおさしつかえなかつたならば、その経緯について、あるいは書面でもよろしいし、口頭でもよろしいから、われわれに御報告を願ひたいと思ひます。

○大屋国務大臣 米窪君の御質問でございす。それは一にかかつて、ほかのあらゆる種類の持株整理委員会におきまする処理と同様に、この日通の問題に対しても、政府は何らあずかり知るところがないのでございす。

○米窪委員 すでに政府は日本通運株式会社が法律を廃止して、新たに通運事業法という法律を出されるのは、何か細分化についての見通しなり、御成算があつて、そういう法律を出されると思ひますが、この点をさうにお伺ひいたします。

○大屋国務大臣 持株整理委員会では、かようにこれを分割するかという内容については、少しも政府としては承知しておらないのでありますが、目下の経済界の現状、この通運事業の現状にかんがみまして、日通法の廃止を目途にいたしたにすぎないのでございす。

○米窪委員 従来一駅一店主義であつた日通の小運送の形態をおとりやめになつて、複数にされた。自由競争にされたといふことは、形式の上から一段の進歩だと思ふ。そこでこれは發送駅と到着駅との共同計算をする共同計算事業といふものが、日通のみならず、申請をして簡単に許可が与えられるといふ共同通運計算事業というものが行われるようなくあいて法律になつておらない限り、やはりこれは日通の独占になると思ふ。それは二十八條においてきわめて簡単に、運輸大臣の認可を

受けなければならぬ。通運計算事業については、これを經營しようと思ふ者は運輸大臣の認可を受けなければならぬ。こうあるのでございす。それが、それと同時に附則の第五によつて、従来通運計算事業をやつてゐる者は、三箇月の間認可を要しないという特典を与えておるのであります。しかも新たにこの認可を申請しようとする者は、事業法に依つて非常に拘束されるのでございまして、これはほんとうに小運送の民主化をはかつて、日通の独占を排するために、計算事業となる手続をもつと簡単にしなければならぬ。それには当然事業法に修正が必要となるのでございす。當局はこの法律を出されるときに、事業者団体法を私が申し上げた様に沿うて簡単にできるやうに拘束を解くやうな何かのお考へがあるものでございすか。

あるいは主務官庁との横の御連絡があつたのか。その点をお伺ひします。

○大屋国務大臣 前の質問に對しまして、私の答弁を補足いたしておきます。持株整理委員会がどういふプランでやつておるかといふことは、政府は少しも関知いたさないことはただいま申し上げた通りでございす。この通運事業法を制定すべきであるといふこと、それから日通会社を廃止すべきであるといふことに対しては、本年九月にその筋からサセションが参りまして、そのサセションに従ひましてこの法案を起草したといふことになつておりますから、それだけ補足いたしておきます。

○牛島政府委員 ただいまの御質問でございす。通運計算事業を免許制度にいたしますと、通運事業者が出資

をするとか、あるいは団体をつくるとかいふやうなかつて、通運計算事業を開始して、相互の利益のためにやる。こういうふうになると私も予想したてしております。それにつきましては事業者団体法の六條の例外として規定をしなければ、できないといふやうになつて参るのであります。

○稲田委員 ちよつと速記をとめてください。

〔速記中止〕

○稲田委員 速記を始めてください。

○牛島政府委員 この点につきましては、いろいろ関係方面と折衝をいたしました結果、附則の第八において、この第六條の廃止の事を入れます。た、こういうことでございす。

○米窪委員 將來この事業者団体法の第六條を、牛島局長が今言われるやうなく、いかに改正する意図があるといふのは、これは関係筋にその意図があるのか。あるいはこの事業者団体法の主務官庁の方でその意図があるのか。この点をもつと明らかにしてもらひたい。

○牛島政府委員 実はその当時この事業者団体法につきましては、関係の方面とも、また公正取引委員会方面とも話し合ひましたが、公正取引委員会はもちろんその強い意図を持つております。

○米窪委員 繰返して申し上げますが、せつかくこの日本通運株式会社が廃止して、通運事業法をつくらうとされているのでありますが、実際にこの法律案のいわゆる独占を廢して民主化しようとする真意は、通運共同計算事業者の点を、第二十八條のような簡

單なものでなしに、もつとはつきりと、容易に簡単にこれが申請ができ、また認可されるようにきめられないと、私は実質的にこの独占事業というものを排除することはむずかしいと思う。そこにおいて事業者団体法によつて拘束されておるのでございますから、この通運計算事業者として申請する者は、必ずしも事業者団体法によつて縛られないという、何か抜け道を本法へお入れになるお考えがなかつたか。また将来お考えになるかということをお尋ねいたします。

○稲田委員長 速記をとめてください。

〔速記中止〕

○牛島政府委員 われ／＼としては、ただ事業者団体法を改正することに努力したい、こういうふうに考えております。

○米澤委員 しかし關谷委員のお尋ねにもありましたが、日本通運株式会社が特殊法人という資格——優先的な條件がなくなつて、一般の通運事業法に縛られるということになつても、あの歴大なる資本と組織を持つておれば、勢いやはり／＼の面において、この独占を排除することの規定がない限り、事実においてはやはり小運送業においては、独占的な形態になることは、關谷委員の言われておる通りであります。一つの例は、これに対して小運送業者が非常な心配と危険を感じておることは事実であります。またわれわれもそう思う。そこでひとしく小運送業としても、港灣運送法については一つの制限を設けて、日通がその組織と

機能をもつて、港灣における運送事業に対して、小運送業者と競争が容易にできないという、一つの制限をそこに設けるといふことは、われ／＼としては必要だと思ふのですが、当局としてそういう政治的の処置をお考えになつたことがあつたかどうか、お尋ねいたします。

○大屋國務大臣 ただいまの点を御説明申し上げますが、日通が歴大なる資本力と組織力で、港灣の方に侵入をいたすことに對して、在來の港灣業者が非常に心配をしておるということは、まことにものともなふことなのであります。それはやはり監督官庁といたしまして、運輸省の方でそれ／＼の事情に即して、あまり横暴独占をしないように心がけるという以外に、ただいまはそれを法律に明記して、その進出を排除するといふところまでは、実は考へておらぬのであります。そういう弊害のないように、十分監督行政の方で注意をいたして行きたいと考えております。

○米澤委員 時間を御心配になつておりますから、一応私の質問をこれで打ち切ります。なお後に質問することを保留して、一応これで打ち切ります。

○大澤委員 議事進行に對する動議を提出いたします。この際道路運送法の一部を改正する法律案を議題といたし、審査を進められんことを望みます。

○稲田委員長 ただいまの大澤君の動議に御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

する法律案を議題といたし、審査を進めます。

この際委員長より発言いたします。先日米澤委員が大臣に対して、道路運送事務所の件について、本委員会の決議をとりはからう上について、遺憾な点があつたことにつき、質問があつたのであります。その際に大臣は、心境の変化によつて決議と齟齬するような結果を來して、遺憾に存する旨のお答えがございましたが、この点につきまして念のため、委員長がいま一応お尋ねいたしておきたいと思ひます。大臣のいわゆる心境の変化の要點は、道監を置くことを得という條文の解釈を、委員会の方ではなるべく置くようにするとの趣旨と解して、あのような決議をしたのであるが、政府の方では置かないで済む。置くも置かぬも、そのときの國家の情勢からであつて、国会からその点については善処を政府に委任されたものと解したものであつて、政府は／＼と考へた結果、今日の段階では政府では国内の諸情勢から見

て、置かない方がよいと解して、閣議では置かないように決定したのであつて、その際に大屋運輸大臣は、多数の他の大臣のそのような意見に従わねばならなかつたといふこと、すなわち最初には委員会の置かねばならぬという意見に賛成してゐたのであるが、右の閣議における設置法の條文の解釈の意見に従わねばならなかつたという立場になつたといふ、すなわちやむを得ない心境の変化であつて、これがためにその間において委員会の決議を無視したとか、あるいは委員会の決議に反対したとかいふようなことではなかつたのである。その間において委員会との

連絡がとれなかつたために、意思の疎通を欠いて、このような結果を來したにすぎぬといふように、本委員長は解しているが、これに對して大臣はいかに思われますか。

○大屋國務大臣 ただいま委員長の言われた通りであります。その間の事情をさらに申し上げますと、決議の趣旨は、陸運局の分室が各府県に設置せられ、ガソリン、タイヤ等の配給を受ける側が、遠距離の地に出かけて行く不便をなくし、かつこれら物資が米國の厚意に基く貴重な輸入物資であるから、全国的に見て需要に応じて適正公平に配分されるよう、確保することに考へたのであります。他方現内閣は、國の地方出先機關をできるだけ廢止するとの方針をとりつておりますので、この方針を曲げないで、決議の趣旨を實現するために、閣議においてもしばしば論議を重ねたのであります。その結果分室を移して、各都道府県の陸運事務所として、都道府県の各部に所屬せしめず、知事直屬とし、職員は國家公務員たる身分を保有させて、その任免権は運輸大臣に留保したのであります。すなわち地方出先機關を廢止するといふ方針と分室存置という考へとを、今申し述べました方法によつて調整したつもりであります。このように苦心し努力したことを、分室移管を實施する前に、十分本委員会に御説明し、御了承を仰ぐべきであつたのであります。まことに遺憾であつたと存じております。今後運輸行政を推進するにつきますと、當委員会に十分連絡し、その御意見を尊重して行くつもりであることを、ここにはつきりと申し上げます。

○稲田委員長 ただいま大屋運輸大臣より、本委員長の解する通りに大體違ひないという答弁がありました。はたしてしかりとすれば、如上の意味によりまして各位の御理解を得まして、ここに大屋運輸大臣に對しまして、今後においては本委員会と密接なる連絡をおとりになり、今後遺憾なきを期せられることを本委員長より御注意して、ここに本問題を打ち切りたいと思ひますが、いかがでありますでしょうか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○稲田委員長 さらばさうに決定をいたしました。

○大澤委員 これに對する質疑はこの程度に打ち切り、討論を省略して採決せられんことを望みます。

○稲田委員長 ただいまの大澤君の動議に御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○稲田委員長 ただいまの大澤君の動議を、起立採決いたします。賛成の諸君の御起立を願ひます。

〔賛成者起立〕

○稲田委員長 起立多数。よつて本問題は、動議の通り決定いたしました。これより本案に對して採決をいたします。本案に賛成の諸君の御起立を願ひます。

〔賛成者起立〕

○稲田委員長 起立多数。よつて本案は可決いたしました。報告書の点は、委員長に一任あらんことを希望いたします。御異議ありませんか。

○稲田委員長 引き続きまして、これより日本通運株式会社法を廃止する法律案、通運事業法案及び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の三案を一括議題とし、審査を進めます。これより質疑に入ります。梶澤君。

○梶澤委員 免許、許可、認可につきまして、運輸大臣がこれをなすことになつておりますが、運輸審議会に諮問することを条件としておられるのであります。この法案が出ます前に、政府は昨年の十一月の三日に閣議によりまして、複数制を決定されたのでござい

ます。これは私も前から考えますと、同法案の出ます前に、こういうことが閣議で決定されて、今まで日通の統制のもとに行われておりましたこの小運送が、複数制にかつたという事は、やはり政府としての非常に独裁的なやり方ではなからうかと思ひますが、その経過について御答弁願ひたいと思ひます。

○牛島政府委員 昨年の十一月に閣議におきまして、日通と申しますか、小運送業の複数制を実施いたしました。その複数制と申しますのは、現在の法律によりまして、小運送業は申請してこれを免許する。免許しない場合がごくわずかに書いてございますが、運輸大臣の自由裁量の中において免許をし得るわけでありまして、しかしこれは行政の必要からいたしまして、一駅に一店とするときめておつたのでありまして、これをその経済の実情その他に適合せまして、一駅に二店も三店も認めて行くという事は、経済の実情に合つたことでありまして、非常によいことだと思つておるのであります。ま

たこれをきまして、運輸審議会の關係を御心配のようでございますが、運輸審議会にかけますのは、実際に申請された人が多数ありまして、どの人を一番適当な人として免許するかということについて聴聞会を開きまして、申請者に全部集まつていただき、意見を聞く。その意見を尊重して運輸大臣がきめるといふことで、まことに民主的な方法で実施しておるのであります。

○梶澤委員 そういたしますと、小運送の免許につきましては、立法過程の非民主性といふことを私も考えるのであります。そういうことは断じてないという御意見でありますか。

○牛島政府委員 この通運事業法案は、昨日も申し上げましたように、二、三年提出準備をいたしておつたのでありまして、昨日の十一月に閣議決定をいたしました。現在やつております免許の方針と申しますのは、また免許の仕方といふものは、この法律の精神にのつてやつておるものであります。まして民主的なものだと思ひます。ただ閣議決定の内容が、その当時におきましては、通運事業法が出るまでは、新たに認める事業者はさしあたり一店にしておこうといふことであつたのであります。

○梶澤委員 私どもは、戦時中に軍事的な目的ではありましたが、運輸の全鉄と相關連いたしました。小運送の全国的な統制をなして来た効果は、やはり認めなければならぬと思つておられます。それが今回のような形におきまして、自由競争といふことで、はたして小運送業の国全体におきますとこの種の輸送の秩序の確立、並びに健全な発達ができるかどうかといふことについて

は、非常に疑問があるわけでございます。その点につきましては、先ほど来關谷委員に対していろいろ御答弁があつたわけでございますが、その御答弁では抽象的でありまして、決して私どもの満足の行くものでないのでございます。ですからひとつ具体的な問題について、御答弁を願ひたいと思ひます。

ただいまの免許制につきまして私どもの憂慮いたしますことは、自由競争という観点から、小運送が持つております公共性が没却されて、いたずらな混乱を起すのではなからうかといふ点でございます。その例をいたしましては、その複数制になりましたときの事情でも、函館、新潟、仙台といふようなところで、運輸審議会が審議されました場合に、いろいろ私どもの納得の行かなかつた点があるといふことを仄聞いたしております。ことに政党的な關係とからみまして、いろいろの業者との取引が行われているといふようなことも、仄聞されているのであります。そこで運輸大臣にお伺ひしたいのであります。免許制からみまして、昨年の複数制になりました以来、そういうことは絶対になかつたかどうかといふことでございます。

○大屋國務大臣 在来免許申請が百四十二件ございまして、そのうちで免許をいたしたのが十九になつておりますが、ただいま梶澤委員の言われたように、各地におきまして申請者を審査いたしますものに、非常な困難な、たとえば実力が相伯仲しておるか、あるいは片一方には非常な特長を持つておるが、片一方では非常な欠点を持つておるか、片一方では非常な欠点を持つておるかといふようなことがありまして、各地におきまして審査上に相当慎重を

要し、かつ判断に苦しむような場面はございまして、その間に政党的な色彩がからみ、不正が介在したといふようなことは、毫もないのであります。その点ははつきりと申し上げておきます。

○梶澤委員 運輸大臣にもう一つお伺ひしたいのであります。運輸審議会といふものは、諮問機関だといふ点が強調されてきたのであります。それは、あつた法律が実施されて以来、大体その方針にかりはなれど私どもは存じておりますが、その点はどうか。

○大屋國務大臣 運輸大臣はあの審議会の意見を尊重して、事を処理するのであります。前国会においてもしばしば問題になりましたが、諮問機関であります。

○梶澤委員 そういたしますと、この小運送の免許の場合、運輸審議会の意見を御尊重になつておきめになつたことに対しての責任は、運輸大臣におありになるわけでございますか。

○大屋國務大臣 もちろんさうでございます。

○梶澤委員 それでは私も運輸委員会といたしまして、運輸審議会で審議いたしました決定意見その他について、具体的な小運送の免許制に關する問題についての、議事録のようなものがありましたならば當委員会へ、この法案がござります前に御提出願ひたいと思ひます。ただいま御質問申し上げまして御答弁を煩わすことができませんか。

○大屋國務大臣 運輸審議会の日常の審議は、議事録をとつておりません。決定した事項を運輸大臣に出す場合には、書面をもつて送達されております。

○梶澤委員 岡山の小運送業者の免許の経過につきまして、運輸大臣のお知りになつておられる限りの御答弁を承りたいと思ひます。

○大屋國務大臣 こまかい経過は私存じませんが、慎重審議の結果、岡山商運株式会社に免許をしたといふこととでございます。

○梶澤委員 当時運輸審議会でも、この許可に對しましては非常にいろいろの問題があらになりまして、この審議会が一時中止の状態にあつたように承つておりますが、その理由はどこにあつたのでございましょうか。

○大屋國務大臣 劈頭に申し上げました通り、この免許の申請者が甲乙丙丁とたくさんある場合に、それを一々検討いたしますと、長短いろいろございまして、その取捨選択に非常な苦心をいたし、また慎重審議、ときには議論沸騰いたし、ときにはいろいろな疑問も生じたようなことが、この審議を通じましてしばしばあつたと聞いております。私は一々審議の経過は存じませんが、運輸審議会の審議の結果が運輸大臣に出されまして、それを慎重審議いたしました。この免許を運輸大臣においていたしたわけでありまして、

○梶澤委員 運輸審議会の問題につきましては、またいづれ具体的な資料をもちまして、御答弁を煩わしたいと思つております。

次に、この法案によりまして、トラック業者が通出するところの道の開かれていふように考えられております。また国有鉄道の現在の赤字の打開のために、貨物の輸送の方に進出するよう承つておりますが、そのお見通しはいかがでございますか。

# ○中村(豊)政府委員 この通運事業に

対して、トラック事業が進出すること  
ができるかどうかという御質問でござ  
います。これは法律の十五條にもあ  
りますように、トラックの免許を受  
けておられます。それだけで通運事  
業のうちの集貨配達という仕事は、免  
許を受けなくともやれるということに  
なっております。今までの法律より  
はその点はトラック業者は非常に有  
利になつております。これは事柄の性質  
上当然であらうかと思ひます。そのほ  
かの一般免許、すべての仕事をやれる  
かどうかについては、一般の免許基準  
に照らして判断するのでございます。か  
ら、トラック業者であらうと、先ほど  
いろ／＼お話の出ました港灣関係の事  
業者であらうと、倉庫業者であらうと、  
その他いろ／＼の方が申請されるでし  
ようが、それについては公正に判断し  
て可否をきめるべきものであらうと思  
ひます。

次に、鉄道がトラックの方に進出す  
るという御話は、この通運事業の關係  
ではなくて、一般のトラックのお話で  
あらうと思ひます。このお話でも  
いわゆる省営自動車一般のトラック  
界への進出、こういう御質問と存じま  
す。その点につきましては、省営自動  
車は本来省営バスというものを主にし  
てスタートしましたので、その後機動  
力が足らなかつたときに、機動的に鉄  
道の大きな能力でもつて、必要を満た  
して行くという事で出発したトラッ  
クを、相当かかえておるわけござい  
まして、これを何らかの方法で活用し  
たいという事は、鉄道側のかね／＼の  
希望でございまして、赤字解消の

意味からも何らかの方法をとることも、  
もつともだと思ひます。ございませう  
けれども、その点につきましてははたして  
省営自動車、その場所において事業  
をやつていか。あるいは民営自動車  
をやつていか。その場所において  
はすでに民営のトラック事業者が、相  
当大きな能力を持つて存在しているか  
どうかという需要供給の關係と、その  
地区における特殊な事情をよく考へて  
具体的には判断しなければいけないこ  
とだと思ひます。一般的な結論を出  
すことはむりであらうと思ひます。

○中村(豊)政府委員 先ほど御質問が  
ございましたが、こういう法律で新た  
にどんな／＼新規の業者を免許すれば、  
むしろかえつて競争がひどくなつて、  
混乱が起るのではないかと、いろいろ  
ございませうけれども、そういうことが  
あつてはいけないものでございませう  
から、免許制度にしてありまして、基準  
に該当しなければ認めない。基準に該  
当すれば免許する。こういうシステム  
になつておるのでございまして、これ  
を自由営業になつたのは、御質問  
のような御趣旨によつてそうしたわけ  
でございまして、いわゆる自由営業では

なくて、規律された免許制度のもと  
に、業界の健全な発達をはかるという  
わけでございます。その意味で通  
運に關する秩序の確立ということに表  
現しておるわけでございます。

それから先ほどのトラックの問題  
は、この通運事業とは別に、さらにそ  
の隣りの場合でございまして、それに  
ついても現在道路運送法において、道  
路運送の秩序の確立ということと、第  
一の目的にうたつておりますが、同じ  
ように免許制度にかからしめておるわ  
けでございませうから、そのトラックの  
面においても御心配のようなことは起  
らないかと存じます。なお省営自動車  
が、一般的にトラック事業者がその場  
所を担当するのはいかにかということ  
は、具体的にその地区において判断す  
る、こういうことを申し上げたのでご  
ざいませう。

○中村(豊)政府委員 まだ十九件しか行つてお  
りませんのに、免許制はすでに地方で  
は相當な非難と混乱の聲が起きておる  
わけでございます。そういう具體的  
な問題につきましては、また別の機会  
に御意見を承りたいと思つておりま  
す。これは相當重要な問題だと思つて  
おります。

通運計算事業は、業者の死命を制す  
るものだと思つておりますが、これの  
掌握と統制権を持つのは日通だけで  
思ひます。そういういたしますと  
やはり日通のみが、その点でも有利で  
ないかとわれ／＼考へるのでございま  
すが、いかがでありますか。

○牛島政府委員 現在確かに日通だ  
けでございまして、従ひましてこの法案  
によりまして、免許事業といたしまし  
て、新たに健全な通運計算事業者の出

現を望んでおるわけでございます。

○中村(豊)政府委員 この法案にはどうしても  
荷主、労組、小運送業者の意見を、十  
分に取入れることのできるようになつて  
ほしい。これは非常に問題になつて  
おる部分であります。審議中に諮問し  
て、その答申によつて運輸大臣がせら  
れることは、今地方から非常に非難が  
ござい／＼と起つております。この形で  
免許をなさるべきではない。そういう  
民主的な形の法案をおつくりになる御  
意思があるかないか、承りたいと思ひ  
ます。

○牛島政府委員 私どももいたしまし  
ては、今回の法案の趣旨は非常に民主  
的であると思つております。

○中村(豊)政府委員 免許をいたす場合に  
おいては、法案に免許の基準を設け  
る。認可をいたす場合、許可をいたす  
場合、すべてその基準を法律事項に  
いたしております。さらにこれらの許  
可等は、国会において御承認になつた  
運輸審議会の委員の方に諮問いたしま  
して、その決定を十分尊重して、大臣  
がその職権を行使されるということ  
が、現在におきまして非常に民主的  
であると思つております。

○中村(豊)政府委員 免許の基準というもの  
は、この法案に初めて入れたもので  
ございまして、この法案はまだ審議中  
でございまして、通過いたしておりま  
せん。それにもかかわらずなせ十九件も  
免許が出ておるか。こういうふうな形  
で政府がいつでも国会の権威、運輸委  
員会の決定というふうなものを、片つ  
ぱしから無視していろ／＼なことをや  
つておられる。この責任はどういうふ

うにお考へになるか。

○牛島政府委員 大体昨年の十一月に  
行われました免許基準と申しますのは、  
今閣下掲げておられますものとさほど  
違つておりません。たださしあたり一  
駅一店を設けるという制限的なもの、  
あるいは当分の間限定免許はこれを行  
わないというふうなものがございま  
す。従つてそれらの一つの方針が、今  
度の法案と抵触する点がございませ  
うが、この競争を引起さないように、ま  
た鉄道の施設の能率を妨げないよう  
に、免許をして行くという閣議決定の  
方針というものは、この通運事業法案  
において掲げてあります免許の基準  
と、さほど違つておるものとは考へて  
おりません。

○中村(豊)政府委員 私の質問の趣旨は、法案  
の内容がどういふことを言つてお  
るのではありませんで、その立法手  
続、具体的に施行して免許いたしま  
すまでの過程が、今の法案とどういふ  
關係というのではなくて、公聴会も開か  
れず、委員会にもかかれず、そうい  
う民主的な形を一切とらずに、ただ閣  
議でまづつて、それがただちに複數制  
の実施となつて免許が行われ、しかも  
それがいろ／＼な点で今非難的にな  
つていふという点、この点を申し上げ  
ていふのです。それがはたして民主的  
であるというふうにお考へになるかど  
うか。私も民主的であるとは考へら  
れないという事を申し上げたいので  
ございませう。

○中村(豊)政府委員 この法案の提出  
前にそういう措置をとつたのは、もち  
ろん独断でやつたものではありませ  
ん、当時小運送審議会という、各方面  
の権威の方に集つていただきまして、

その小運送審議会によく御相談して、その意見を伺つた上で、今のような基準をつくり、それから現在のような免許をやることを御承認願つたわけでございませう。その後運輸省設置法によりまして、運輸審議会ができたものでございませうから、小運送審議会は運輸審議会の方に附け込んでいただいて、運輸審議会の名において、同じような趣旨でやることを御承認願つて、その運輸審議会にかけ、しかもその前に聴問会を開いてやつておるといふようなこととでございまして、各方面の学識経験の方の意見を十分伺いながらやつていただく。その点そういうふうな方法で、民主的な措置をやつておると申し上げたのであります。

○柄澤委員 大休具體的なことはあとにして、これで打ち切ります。

○大澤委員 本法案は、鉄道小運送業が、従来の一駅一店主義を排して、公正な自由競争が行われ、サービスの改善と鉄道運送の効率の向上とによつて、公共の福祉が増進される態勢を規定されておりますが、通運事業における真の公正な自由競争態勢は、荷物の發送駅と到着駅を結ぶ交互の関連性の確立、すなわち通運計算事業があわせた複数化されなければ、その目的は達成されないものであります。この法案の第二十八條によつて誕生を予想される通運計算事業者は、第一、現在の日本通運株式会社が従来の独占的な実績を生かし、計算事業の認可を受けて、引続き計算事業を営む場合、第二、これと対抗する立場にある複数化された新規通運事業者が、交互計算の必要から相集まつて形成する場合、第三、通運事業と全然関係のない第三者が、單に計

算事業としての営利のみを目的として形成する場合、この三つの場合が考えられるのであります。第三の場合には、既存実績を持つ第一のものに對抗することが採算上困難であり、かつ通運事業者に不当な負担を課し、ひいては運賃高となる結果を招来することが予想されるので、ただちにこれが実現は不可能と思われるのであります。第二のものがその存立の立場よりして、法律の制定と同時にただちにこれに着手することは当然考えられるところでありませう。しかしこれは同一條件のもとにおいて、真に公正な自由競争を行わしめる施策であり、独占禁止法並びに経済力集中排除法等、一連の民主化した産業のあり方を示す立法の本質に合致するものと確信いたすものであります。この本質的な問題を生かすため、要すれば諸般の関連上の法規等は、これが排除規定を設けるべきであると思ふべきものであります。見方によつては、これら通運事業者が集まつて通運計算事業者となると、事業者団体となり、事業者団体の適用を受けることとなりまして、かくては計算事業経営は不可能となることも考えられ、また事業者団体の適用を受けるとなれば、その結果は日通の独占擁護に陥ることとなりますので、本件は事業者団体の適用除外を希望する一般事業例とは、まったく趣を異にした特別の特別といふべきものであります。通運事業法案第二十八條によつて認可、設立を予想される通運計算事業者は、事業者団体の適用を除外する旨の規定を、附則第八の一項に加えられることを希望いたしますのであります。すなわち本法案附則第

八に「通運事業法第二十八條の規定により認可を受けた通運計算事業者の行う事業については事業者団体の適用を除外する」といふ意味の規定を加えられたのであります。しかしながら今国会においては会期も切迫し、関係方面との連絡等諸般の事情より、これが改正を繰り込むことは困難のごとく見受けられますので、通運事業の本質よりいたしまして、新規通運事業者による通運計算事業者の設立は、焦眉の問題であり、一日も早く設立でき得るよう、政府当局におかれては次期国会に法律改正を用意されることをお願いし、さらに運輸委員長としては、本会議員長報告に際し、以上の希望意見を繰り込んで報告くださるよう、修正意見を希望として申述べた次第であります。

○牛島政府委員 通運計算事業の認可いたしました新しいものができます場合に、事業者団体の適用除外の規定いたしましたおりませんために、非常に通運計算事業者がでにくくなるということは事実でございますので、私もいたしましては、次期国会に事業者団体の適用を除外し得るようになり、極力努力をいたしたいと思つております。

○大澤委員 ただいま自動車局長からの御答弁もありましたが、次期国会にはぜひとも政府当局から、本法案の改正に對しての提案をなされるよう、重ねてお願いいたします。私の質問を終わります。

○瀧尾委員 私はまず大臣にお伺いしたいのであります。今回の法案の御提出になりました理由が、昨年の九月、その筋のサセシヨンによつて出した

んだというお話であります。私はそれがほんとうであるかどうか、ちよつと疑念に思ふ。大臣のお話によると、いかにも法案が運輸省自体の御研究の結果でなくて、そういうところに端を発しているというところは、きわめておかしいことである。運輸大臣はわが国の小運送界の事情に即して、自主的にこの法案をお考えになつたのではないかと考える。それにつきましては、この法案の提出が非常に遅れた。私は昨年、一昨年あたりから、すでに運輸大臣としては、まさにこの法案のごとき政策をとらるべきであつたと思つて、期待しておつたのであります。ところが、どういふわけか今日まで遅延しておつたのである。運輸省からお出しになつた法案はたくさんあつたのであります。最も重要な政策に對するものが、今日まで御提出が遅れておつたことを、むしろ奇怪に存ずるのであります。その間の事情につきまして、運輸大臣の御見解を伺いたいと思ひます。

○大屋國務大臣 現在の一連の運送関係の法規を改正するということは、今日に始まつたことではないのであります。こゝろ三年間引續いて、運輸省といたしまして研究しておつたのであります。ただいま瀧尾君の御引用になつた私のさつきの発言は、関係筋からサセシヨンがありましては本年の九月でございまして、そのサセシヨンによりまして、新しくこの問題をわれ／＼がとるというのではないのであります。たゞ／＼この九月にサセシヨンがございまして、本法案の提出がそのサセシヨンの線に沿つて促進されたという程度であることを御

了承願いたします。

○瀧尾委員 それでは政府委員の方に少し事務的な質問をいたしたいと思ひます。まず第一條の法律の目的でございまして、「通運に関する秩序の確立」と書いてある。この「秩序の確立」ということが、とかく近ごろの運輸省関係の法律にはつきものになつているのであります。非常にこれが將來に疑念を生ずるおそれがある。今日「通運に関する秩序の確立」とはいかなることを意味しておられるか、御説明を伺いたい。

○中村(農)政府委員 その点は先ほどもちよつと御説明いたしました。またつたの自由競争の態勢において、そこに混乱を生ずることは避くべきでございまして、規律された態勢に置く意味で免許制度をとつておるといふことが、「秩序の確立」の大きな眼目であります。けれども、そののみならず、さらに大臣の提案理由でも御説明申し上げましたように、十七條以下に、通運を利用する者と通運を供給する通運業者との間の、権利義務関係をいろいろと書いてございませう。そういうことによつて、従来何ら権利義務ではつきりした規定のなかつたやり方を、できるだけはつきりと現わして、もつて秩序の確立をしようということになつたわけでございませう。具体的な内容は十七條以下二十五條くらいまでが、それに該当する例でございませう。

○瀧尾委員 秩序といふことの内容は、この通運事業を利用する人と業者との権利義務の関係をさして、十七條以下のことを言われるのであるか。あるいは免許業者間における秩序の意味であるか。そこらの点がはなはだ不明

確でありますが、どういふふうにか  
えておられますか。

○中村(豊)政府委員 その業者間にお  
ける関係は、この第一條の表現ではむ  
しろ「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」、こ  
ういふところに業者間の関係はおもに  
表現してあるわけでございますけれど  
も、業者間の関係、及び業者と利用者  
との関係、そういう全体の通運に関し  
て、大きく「秩序の確立」と最初にあ  
つたわけでございますから、通  
運に関する秩序は、全体についてであ  
ります。業者間についての特殊の問題  
は、以下に書いてあるわけでございます  
す。

○満尾委員 「秩序の確立」の御質問は  
それくらいにいたしまして、さらに  
「目的」でありますから、これは非常に大  
事な條文でありますから、私は少しく  
どいようであります。念を入れてお  
きます。第二の目的は「事業の健全な  
発達」、これははなはだ明瞭でありま  
す。第三に鉄道によつて「物品運送の  
効率の向上」ということが書いてある。  
この「効率の向上」ということは一体ど  
ういふ内容を考へておられるのか、お  
伺いたします。

○中村(豊)政府委員 通運事業が公共  
性があり、きわめて重要であるといふ  
のは、申すまでもなく利用者に対して  
非常な影響を与える意味からである、  
これが第一点であります。

第二点としては、他の事業と違つて、  
鉄道輸送の業態にあつて、不可分な関  
係にあり、通運事業の能率のよしあし  
が、鉄道輸送にただちに影響するとい  
ふふうな関係にあるものでありますか  
ら、そういう特殊な使命を持つ意味で、

この事業が重要であるといふふうには  
わけておりますが、そういうふうな見  
地から、通運事業を規律するにあたり  
ましては、鉄道輸送の能率向上といふ  
ものが重要な要素をなすわけござい  
ます。それならば「鉄道運送の効率の  
向上」とはどういふものかと申します  
れば、通運の供給力がたくさんあれば  
あるほど、多々ます。併せてござい  
ますけれども、同時に鉄道構内という  
ものが、わが国においては御承知のご  
とくきわめて狭く、また施設あるいは  
荷置場、荷役機械、倉庫、上屋といふ  
ものが、非常に不足している状態でござ  
いますので、そういうものをうまく  
利用して、そこを利用者相互間に円滑  
な調整をはからなければ、かえつて大  
きければ大きなほどよいにかかわらず  
その間に相互に摩擦混雑が起るとい  
うことを心配しなければいけないもの  
でありますから、さういふ見地からも  
「鉄道運送の効率の向上」を考へて行か  
なければならぬといふわけでありま  
す。

○満尾委員 そこでいわれる「鉄道運  
送の効率の向上」の意味するところは  
わかりましたが、私はこの第一條の目  
的ははなはだ重要なことを落しておら  
れるのではないかと申す。私の感ずる  
ところでは、この一條の規定をもつて  
しては、利用者の權益といふものは十  
分確保せられておらぬ。「秩序の確立」  
といふ点において、引受けの義務その  
他のことはございましてよろけれども、  
通運事業の第一の目的は、小運送通運  
事業にかかるところの荷物が、正  
確で、迅速で、低廉で、安全でなければ  
ならぬ。このことをなす第一條に書か  
れないのであるか。今の「効率の向上」

の中に、かような意味を含めておられ  
るかと思つたのであります。分  
上若干の無理がある。しかるに「通運  
に関する秩序の確立」と、「事業の健全  
な発達」と、「物品運送の効率の向上」  
と、この三つを並べてみても、小  
運送にかかると品物自体の性格、迅速、  
低廉、安全といふ意味を表現されてお  
らぬように思ふのであります。これ  
についての政府の御答弁をいただきたい  
い。

○中村(豊)政府委員 もちろん利用者  
に対して正確、迅速、安全、低廉に運  
ぶべきことは、当然の要請でございま  
す。それをねらうことが当然でござい  
ますが、それをどこにうたつてあるか  
と申しますれば「通運に関する秩序の  
確立」といふ点につきまして、混乱  
のない秩序のもとにおきまして、たと  
えば荷物事故をできるだけ防止するよ  
うにすることが、あるいは不幸にして事  
故が起つた場合には、その損害の賠償  
責任をはつきりしてやるといふような  
点で、荷主の利益を保護することは必  
要なこととして考へたい。従つて先ほ  
ど申し上げましたが、十七條以下の條  
文で、いろいろとすることがうたわれ  
ているわけでありまして、またさらに  
「通運事業における公正な競争の確保」  
とございまして、とにかく公正な競争  
によつて、十分にサービスが競われし  
能率を上げます。結局を供与するこ  
によつて、利用者に対して便益を供与す  
ることになるわけでございますから、  
「秩序の確立」とか、「公正な競争の確  
保」といふことによつて、今のような  
御要望は達成せられ、そういうことと  
結びまして、もつて公共の福祉を増進  
するのだ、こういうふうについて

わけであります。表現の仕方はいろいろ  
と考へられますけれども、御要望の  
ような点はここに十分盛り込んである  
と考へるのであります。

○満尾委員 政府委員の御答弁であり  
ますが、しかしいづれにしても「公正  
な競争の確保」と書いてありまして  
も、法律の表現としては率直平明を欠  
いている。一番の大眼目を表現の上に  
落している。「秩序の確立」といふこと  
は道路運送法にもあるものであります  
が、その場合におきましても今御説明  
のようなことまで含めるのは、相当む  
りでないかと思ふ。またこの言葉が將  
来実際の運用にあたつて、いろいろに  
解釈されて、問題を將來に招くお  
それがある。従つて私は第一條の立案  
の御精神はよくわかつておりますけれ  
ども、せつかくの御精神がこの表現を  
もつてしては、不十分でないかといふ  
ことの疑念を持つのであります。

その次に、第六條の基準についてお  
伺したい。第六條に基準を明確にう  
たつたと言われたのであります。こ  
れははなはだ不明確なのであります。  
この抽象的な字句は、あつてもなくて  
もよいようなことが書いてある。特に  
その中で問題なのは、この第一号に「当  
該事業の開始が一般の需要に適合する  
もの」と書いてある。この字句が將來  
の運用におきまして最も問題でありま  
す。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。この「一般の  
需要に適合するものである」といふこ  
とはだれが判定するか。これを具体的  
にもう少し標準を示さなければ、きわ  
めてかようなあいまい模様の文句で書  
いてありますと、わからなくなる。こ  
の基準の中で一番大事なものはこの第一

号であります。この第一号の解釈が、  
將來に非常な禍根を残すと思ひますの  
で、具体的にはどういふふうにお考へ  
になつてゐるか、御説明いただきたい。  
○中村(豊)政府委員 この表現は抽象  
的であり過ぎるということ、先ほど  
關谷委員からも御質問がございました  
が、免許基準といふものは全国的に共  
通なものでなければならぬし、經濟  
界の変動によつて絶えず変更されるよ  
うなものでは困るので、ある程度の恒  
久的のものでなければいけないといふ  
点から、自然にやむを得ず抽象的にな  
るといふことは、御了承願ひたいと思  
うのでございます。これの解釈の問題  
でございますが、普通一般の荷主が、  
現在の通運業者のほかに、さらに何店  
もの免許業者ができることを希望する  
場合は、どんな場合であるかと考へま  
すと、第一としては既存の通運業者の  
能力が不足である、サービスが十分で  
ないといふことが、第一番目であると  
考へられます。また第二番目として  
は、既存の運送業者の能力はまあ、  
あるけれどもその運営方法が悪くて、  
荷主の需要にこたへ得ないといふ場  
合が考へられます。さらに第三番目と  
して、既存の運送業者の能力は十分で  
ある。またサービスも大体よろしい  
が、さらに自由公正な競争によつて、  
さらにいいサービスを期待したい。こ  
ういふようなことが考へられるわけ  
であります。第一番目、第二番目はも  
ちろんであります。第三番目につい  
ても一般の需要として相当考へなけれ  
ばいけない問題じゃないかと思ひま  
す。但しその場合に、その第三番目を  
望むの余り、多くの業者がでまし  
て、そこに不当な競争が行われるよう

なことでは、せつかくの希望が達せられず、逆の効果として、荷主に不測の損害が及んで来る。こういうことになりまますからこの点は、そういうことが予想されるならば、もうその場合は一般の需要に適合しないことになる。こういうふうに考えられます。さらにもう一つは、その能力や申請の内容が、ある程度その地区に適合したような規模でなければ、どうしてもその地区に合うようなサービスができない。ごく小さい規模でも、特殊な専門的な技能を持つてゐる場合には、それは限定免許として考えられるのでありますけれども、いさしくも一般免許として、すべての物品について、すべての通運をお引受けする以上は、その地区に合うような規模を持つてゐることが、これまた一般の需要に適合するゆゑである。こういうふうに考えられるので、そういうような意味合いにおいて、この規程を考へて行くべきではないかと思ふわけでござります。しかしながらそれを具体的に適用するにあたりましては、もちろん先ほど申しましたように、運輸大臣單獨で判断するのではなくて、公聴会あるいは聴聞会を開いて、需要供給の關係なり、現在の既存業者のサービスぶりや、今度申請される方の御要望を承つて、よく実情を把握し、その上で運輸審議会にかけて公正な審議をしてもらつて、その決定を尊重する。こういうような仕組みで、いろ／＼と二重、三重の段階を経てゐるわけでござりますから、十分に公平な結論が出ることであると思ひます。

○満尾委員 せつかくの御説明をいただきました、まだどうも少しさとり

切れぬところがあるのであります。第六條の附段に、左の規程によつて審査しなければならぬ。また合つておれば、免許しなければならぬと書いてある。原則として免許することが建前のように、この文章には書いてあります。従つて第一号の一般の需要に適合するかどうかの問題で、実際の運営は逆の方へ解釈されるおそれがある。従つて私はこの一般の需要といふことについての御見解を、重ねて伺うゆゑんであります。特にこれは道路運送法の關係においても同じことになつてゐるのであります。運用実績から見てもあります。だが、一体それを判定するのであるか。既存の業者は当然、新しい業者が発生することを好まれませんから、そういう需要がありませんと言ふのであります。ところがお役人の調査といふものではない、かような陸上運輸の数量の判定といふことにつきましては、算術的にその明確に出るものではない。見るとによつていかうにも動く。またこの通運事業といふものも、結局鉄道にかかるとありますけれども、相当の近距離貨物であれば、ある場合は地場トラックでも参ります。従つて通運事業にかかると仕事の量といふものは、限界がはつきりしておるものではない。そのときの経済状態、あるいは輸送の状態、あるいは時間の問題、いろいろの要素によりまして、おそれなく現在におきましては二百キロ以内くらいは陸上運送といふものは、あるときは鉄道により、あるときはトラックで飛んで行つてしまふ。つまりAの機関からBの機関へ、あるいはBからCへ、いつでも転化し得るので、正確にこれを捕捉することは困難であります。

す。ところが運輸省の役人は、いつの間にか自分たちの見る目が非常に正確なものであるといふような錯覚を起すおそれがある。従つて、実際の運用につきましては、いろ／＼な條件がそこに錯雜して参りました。この第一項の適用が非常に公正だとは、将来言ひにくいと思ふ。従つてこの一般の需要に適合するものであるといふことの解釈を、この際はつきり伺つておきませんと、将来このことは非常に問題が起る。そこで私はこういうあいまい模範な基準は、実はやめてもらいたいことがほんとうのところなんです。これは陸運の貨物の性格といふものが、A、B、C、Dをちよつとしたりはしないで、いつでも転化し得るといふことを念頭に入れたら、かゝるものが、またいろ／＼願書を出してしまふと、御審査になるのに時間がかかる。トラック業の実績に徴すれば、約一年近く書類を温めてゐる。そのうちに世の中はかわつて荷物は減つてしまつて、一般の需要がないじやないか。こういう口実に使われることが非常に多い。一体運輸大臣は、これらの陸運の免許事業に対して、この一般の需要に適合するといふことを、時間的にどう考へておられるか。たとえばある業者が申請をしたが、それがこの二箇月なり三箇月なりは、お役所風の測定に従つて荷物が減つた。そうするとこれは一般の需要に適合しないといふ判定をせられるものであるか。もう少し長期のものの見方をせられるものであるか。そこらについて御見解を伺いたす。

あるのであります。私も認めるのであります。しかし行政の要諦といふものは、満尾君とくに御承知の通り、その経済的の面、あるいは時間的の面、あるいは社会的の面、公共的の面、いろ／＼な面をあらゆる資料によつて検討いたして判断するのであります。不適當な判断をする場合もないとは言えないのであります。そういうふうな判断をして行くのであつて、これを近代的には、民主主義的に公聴会を開き、あるいは最近の制度である運輸審議会にかけて、またいろ／＼な知識経験を持つた委員が、還うアングルからこれを検討して参るといふようなことを、総合いたしましてやれば、まあまあその不合理でない判断ができると思ふのであります。ただいま満尾君が、時間的にはどういふ感覚を考へておるかといふような一々のことに対しては、こゝで答弁しても無用である。要するに私はあらゆるアングルから、免許の新出願が、需要に応じた適切な出願であるかどうかといふことは、ただいま申し上げたような気持で判断すべきものであります。ただいま羅列しているようなことは、もちろん申し上げられないのが、かえつてこの経済現象の原則であり、本質であると考へてゐる次第であります。

○満尾委員 私が申したのは、こういう意味です。時間的と申すのは、なぜそういうことを言ふかと言へば、いやしくも免許事業を出願するのでありますから、ちよつと調子が悪くなつたからといつて、かつてにやめられない。大臣の認可がなくなちややめられない事

業を出願する以上は、その事業を計画してゐる人は、十年、二十年、五十年、百年の計画をもつて出願すると思ふのであります。しかるに免許を御審査になるときに、一般の需要と合致しておるかどうかといふことを御判定になるときに、わずかこの二箇月、三箇月あるいは半年以内くらい、きわめて短期間の経済上の、小さなさなみのごとき波動をもつて、今は輸送力が余つてゐるから、ここに新規免許は許さない。こういうような御判定になるおそれが多分にあるのであります。この免許事業をやる以上は、今年の夏アイスキヤンデーをやつて、一山当てようといふような考へで出願する人はないのであります。従つて事業の恒久性という点から見ても出願してゐるのでありますから、御審査になりますときに、あまりに近視眼的に、一般情勢といふものを御判定になることは間違ひである。もつと悠久の経済の趨勢、わが国の国民経済がどういふ動向に向いておるかといふところまで立ち返つて、大局的な御判断をしていただくにいたさねば、この一般の需要に適合するといふ言葉が、将来非常にあだをなしまして、私はわが国の陸運の進歩をはばむものと考えますので、この法律をつくりましますときに、これをはつきりと御答弁を得ておきたいと考へる次第であります。

○大屋國務大臣 ただいまの御質問の要点であります。免許をいたした。それがすぐ不的確であつた。あるいは一般の需要にミートしなかつたといふやうなことがあつてはいけなから、すべからず相当のコンスタントのファクターをつかまえてやれといふ気持はよ

くわかるのでありますが、しかし一概にそうも行かないので、経済的現象というものは、非常に昨今激しく変転いたしておりますので、悠久な——これは言葉の綾であります、悠久な、非常なイターナルなことを考えて云々という気持はわかりますが、そこに十年間というような先を明確に考えてやるというようなことは、申し上げられないと私は申したので、満尾君のお気持は、今免許した、ただちにそれが短時間の間に、不的確性を暴露するといふようなことのないようにしろという御注意だろうと思ひまして、その点は十分注意いたさせるつもりであります。

○満尾委員 大臣はまったく私の申し上げることを逆にとつておられる。話はまったく逆です。つまり目前の情勢から言えば、輸送力は余つてゐる。だから新規のものは許可しないのだという判定が行われがちであるが、そうではなくて、この免許事業というものは、やつた以上かつてにはやめられない事業でありますから、目先の小さな経済上の波動に従つて、許したり許さなかつたりされては困る。もつと大きな気持で、ここ二月や三月ぐらいの様子では少し不景気のようにだが、行く／＼は必ず需要が起るだろうというやうな、大きな立場でお許しを願いたいというこゝとを申し上げているのです。大臣は私の質問をさかさまにとつておられる。

○大屋国務大臣 抽象論でわからなかつたが、私の表現でもう全部を網羅しておるのであります、あなたはそういう気持でおつしやつてゐる。私は何となしに総括論をやつただけのこと、御趣旨はよくわかりました。

○稻田委員長 残余の質疑は次会にこれを続行することにして、本日はこれをもつて散会いたします。

午後二時七分散会

〔参照〕

道路運送法の一部を改正する法律案  
(内閣提出) に関する報告書  
〔都合により別冊附録に掲載〕

昭和二十四年十二月二十日印刷

昭和二十四年十二月二十一日発行

衆議院事務局

印刷者 印刷所