

第六回 参議院運輸委員會會議錄第七号

昭和二十四年十一月二十五日(金曜日)  
午前十時四十七分開会

本日の会議に付した事件

○日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(板谷順助君) これより会議を開きます。

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題に供しまして質疑を継続いたします。どうですか、今国有鉄道の質疑を継続しておりますが何か……

○丹羽五郎君 昨日私がお尋ねした第四十六條の問題ですが、これは結局国有鉄道の財産の処置についてのことがこれに規定されてあるのですが、営業線及びこれに準ずる重要な財産を譲渡する、これは明らかに分つておりますが、「交換し」ということ、又は担保に供することができない」ということを区分的にこの條文に現わしておるならば、私は貸与ということもこれに入れなくちやならんことじやなかろうかと、かように考へておるのですが、その主たる理由は、昨日私は九十九ヶ年間というものを申し上げましたが、一ヶ年間の貸与をすつと切換えて行くならば、永久貸与ということもでき得ることであつて、又現在そういうような便宜な方法をやつておることが多々ある。一例を上げれば、ここで政府は相當の有利な路線を政策的にそれを他の某に貸与する、そして僅かな貸与料を政府が取つて、そしてその団体に運営させるというようなこともでき得ることであるのであります。かくのご

とく交換又は担保というように区分的にこの條文に現わすならば、私は貸与ということをするのもできないというやうな條文をここに入れることが必要じやなかろうかと、かように考へておるわけですが、再び政府の御意見を拜聴したい。

○政府委員(足羽則之君) この現行法の制定の場合の経緯は私は存じませんので、その間、その貸与ということ考へたかどうかということは、その当時の事情は私、つまびらかにいたしませんのですが、併しこれを大体見ますと、重要な財産のこの所有権のような場合に、大きな影響のあるやうなことをここに譲渡、交換或いは担保というふうにして書いてあるやうに私は考へます。又貸与という問題は、従来の恐らく考へたことはなかつたであらうと思ふのであります。まあ大体そういうことは予想されないやうなもので、今申し上げましたやうな重要な点について、この所有権の処分についての重要な点について、ここに規定してあると思ふのであります。貸与という問題は、或る程お話しのようなやうな場合も考へられるのではございしますが、特に規定をする必要もないではないか、こゝういふやうな感じを私個人的な考へでございしますが、お話を伺いながらさういふやうに考へます。

○丹羽五郎君 それははいわゆるあなたのお考へであつて、私は客観的立場においてこれを見れば、かような区分は所有権の移転、政府の御答弁は主たる行為は移転だというやうなお話も伺つておるのですが、私は所有権を移転する、移転に等しい行為において私は貸与ということも出来るのじやなかろうか。こゝ考へておるので、交換ということを入れておる以上は、私は貸与とすることを考へるのじやなかろうか、何かここに私はい一つの抜道があるやうな気がしてしやうがない。

○政府委員(足羽則之君) 尚その点につきましては研究をさして頂きたいと思ひます。

○前之園喜一郎君 私は欠席しておりましたので或は質問が重複することになるかも知れませんが、さういふ場合は御注意下されば質問しません。第三十九條の第一項に、「毎事業年度の予算を作成し」という言葉が使つてあるのですが、この三十九條の全体から考へて、私はむしろこれは予算というよりも予算の草案を作成するといふやうなことになるのじやないか。昨日来非常に議論があつたのですが、いわゆる独立採算制といふものに基いたところの自主的な予算といふものが考へられる国有鉄道が、一つの案を作つて運輸大臣に出して、運輸大臣がそれを認定すれば大蔵大臣に送付して閣議にかける。いわゆる閣議にかけて決めたときに予算といふ言葉が使われるのであつて、三十九條の第一項の、いわゆる予算の作成といふことは、これは言葉が不適当ではないかといふことは、いわゆる非常に自主性に乏しい国有鉄道の予算の作成であるといふことが考へられるといふふうに私は思ふわけでありすが、むしろ

るこの條文の内容から考へて、「予算を作成し」といふ言葉は当たらないといふ氣持がするのですが、その点どうですか。

○政府委員(足羽則之君) 予算は内閣が決定して、国の予算と共にこれを国会に提出するといふやうに第四項に書いてあるのでございしますが、併し日本国有鉄道は、国とは別人格の公法人でございますので、やはり国有鉄道としては予算を作成して、これに対して運輸大臣或いは大蔵大臣が検討をし、或いは所要な調整というやうな必要な手続を行ひまして、それを内閣が議院に提出するといふので、やはり予算といふ言葉で現わすのが、今申しましたやうな別個の公法人であるといふ考へ方から適當ではなからうか、こゝういふふうに考へます。尚、予算を作成しといふ言葉は、今御審議を願つております改正案でない、現行法にも使つております。

○前之園喜一郎君 言葉の綾としては、或いはさういふことになるかも知れませんが、實質的にも、むしろ私にはやはり予算の草案に過ぎないのではなからうかといふふうに考へるわけでありすが共に、予算そのものに對しても自主性を貫くことはできない、運輸大臣が認めないといふことになれば、その予算といふものは成立しないといふことになるわけでありすが、さういふ意味において、實質的にもやはり予算の草案みたやうな価値しかないものじやないかといふふうに考へるのですが、重ねてこの点について御答弁を願ひたいと思ひます。

○政府委員(足羽則之君) 今の予算の草案といふ表現の方がいいのじやないかといふ言葉の点につきましては、やはり先程御説明申し上げましたやうな御説明しかできないと思ふのであります。が、相當国有鉄道としての自主性を持つておりまして、單に予算の草案を作成して、それが運輸大臣が検討をし、或いは大蔵大臣が必要なる調整を行なつて、それは何も決定権と申しますか自主性がないのだといふのでなく、相當

予算を作成するという意味での自主性はありますが、併しその結果、予算の実施の面におきましては現在よりもずっと楽になつております。その一例として、従来は、前御説明申し上げましたように、予算という形式で議院に出すか、出さんかということは、この草案を作りますときにいろいろ検討をしたわけであり、併し国有鉄道が非常に大きな企業体でありまして、且つ政府がこれを全額を出資しており、この活用については、国としては相当な何と申しますか、関与する面がなくやいかん。又その事業も公共性を帯びておりますので、そうした点から考えましても、やはり相当関与するという点がなければいかん。こうまあ簡単に申し上げますと、その結論に落ち着きまして、その関与の程度如何の問題でございますが、この改正法に載つております点は現在の関与程度よりはずっと楽になつております。ただ前々御説明いたしましたように、会計法或いは財政法そうした一連の操作関係の法規からの適用がなくなりますが、その点が非常に大きな国有鉄道としては利点だと思つておりますが、同時にそうした法規に今まで書いてありましたが、その枠から外れますために、その中の主要な部分をこの国有鉄道の中にはつきりした條文として取入れなければならぬので、この改正案を見て頂きますと非常に効力が現在より強くなつたような印象をむしろ逆にするようなふうになつてくるんじやないかと思つております。けれども、併し現行法よりもそういう点ははずっと楽になつております。例えば予算或いは決算の面におきまして、

大体現行法を踏襲してゐるのでござい、併し併しその結果、予算の実施の面におきましては現在よりもずっと楽になつております。その一例として、従来は、前御説明申し上げましたように、予算という形式で議院に出すか、出さんかということは、この草案を作りますときにいろいろ検討をしたわけであり、併し国有鉄道が非常に大きな企業体でありまして、且つ政府がこれを全額を出資しており、この活用については、国としては相当な何と申しますか、関与する面がなくやいかん。又その事業も公共性を帯びておりますので、そうした点から考えましても、やはり相当関与するという点がなければいかん。こうまあ簡単に申し上げますと、その結論に落ち着きまして、その関与の程度如何の問題でございますが、この改正法に載つております点は現在の関与程度よりはずっと楽になつております。ただ前々御説明いたしましたように、会計法或いは財政法そうした一連の操作関係の法規からの適用がなくなりますが、その点が非常に大きな国有鉄道としては利点だと思つておりますが、同時にそうした法規に今まで書いてありましたが、その枠から外れますために、その中の主要な部分をこの国有鉄道の中にはつきりした條文として取入れなければならぬので、この改正案を見て頂きますと非常に効力が現在より強くなつたような印象をむしろ逆にするようなふうになつてくるんじやないかと思つております。けれども、併し現行法よりもそういう点ははずっと楽になつております。例えば予算或いは決算の面におきまして、

とができるこれはまあ平たく言つて、結局業務量が殖えた、それによつて収入が殖えたとその収入の殖えた額だけを使つてよろしい、こういうことになつていふわけですね。ところが収入の見積といふものは、いわゆる見積であつて、實際においては見積通りに収入がないかも知らん。そういう場合に喰違ひを生じたときはどういふふうな経理になるのですか。

とができるこれはまあ平たく言つて、結局業務量が殖えた、それによつて収入が殖えたとその収入の殖えた額だけを使つてよろしい、こういうことになつていふわけですね。ところが収入の見積といふものは、いわゆる見積であつて、實際においては見積通りに収入がないかも知らん。そういう場合に喰違ひを生じたときはどういふふうな経理になるのですか。

とができるこれはまあ平たく言つて、結局業務量が殖えた、それによつて収入が殖えたとその収入の殖えた額だけを使つてよろしい、こういうことになつていふわけですね。ところが収入の見積といふものは、いわゆる見積であつて、實際においては見積通りに収入がないかも知らん。そういう場合に喰違ひを生じたときはどういふふうな経理になるのですか。

とができるこれはまあ平たく言つて、結局業務量が殖えた、それによつて収入が殖えたとその収入の殖えた額だけを使つてよろしい、こういうことになつていふわけですね。ところが収入の見積といふものは、いわゆる見積であつて、實際においては見積通りに収入がないかも知らん。そういう場合に喰違ひを生じたときはどういふふうな経理になるのですか。

とができるこれはまあ平たく言つて、結局業務量が殖えた、それによつて収入が殖えたとその収入の殖えた額だけを使つてよろしい、こういうことになつていふわけですね。ところが収入の見積といふものは、いわゆる見積であつて、實際においては見積通りに収入がないかも知らん。そういう場合に喰違ひを生じたときはどういふふうな経理になるのですか。

とができるこれはまあ平たく言つて、結局業務量が殖えた、それによつて収入が殖えたとその収入の殖えた額だけを使つてよろしい、こういうことになつていふわけですね。ところが収入の見積といふものは、いわゆる見積であつて、實際においては見積通りに収入がないかも知らん。そういう場合に喰違ひを生じたときはどういふふうな経理になるのですか。

とができるこれはまあ平たく言つて、結局業務量が殖えた、それによつて収入が殖えたとその収入の殖えた額だけを使つてよろしい、こういうことになつていふわけですね。ところが収入の見積といふものは、いわゆる見積であつて、實際においては見積通りに収入がないかも知らん。そういう場合に喰違ひを生じたときはどういふふうな経理になるのですか。

とができるこれはまあ平たく言つて、結局業務量が殖えた、それによつて収入が殖えたとその収入の殖えた額だけを使つてよろしい、こういうことになつていふわけですね。ところが収入の見積といふものは、いわゆる見積であつて、實際においては見積通りに収入がないかも知らん。そういう場合に喰違ひを生じたときはどういふふうな経理になるのですか。

とができるこれはまあ平たく言つて、結局業務量が殖えた、それによつて収入が殖えたとその収入の殖えた額だけを使つてよろしい、こういうことになつていふわけですね。ところが収入の見積といふものは、いわゆる見積であつて、實際においては見積通りに収入がないかも知らん。そういう場合に喰違ひを生じたときはどういふふうな経理になるのですか。

とができるこれはまあ平たく言つて、結局業務量が殖えた、それによつて収入が殖えたとその収入の殖えた額だけを使つてよろしい、こういうことになつていふわけですね。ところが収入の見積といふものは、いわゆる見積であつて、實際においては見積通りに収入がないかも知らん。そういう場合に喰違ひを生じたときはどういふふうな経理になるのですか。

とができるこれはまあ平たく言つて、結局業務量が殖えた、それによつて収入が殖えたとその収入の殖えた額だけを使つてよろしい、こういうことになつていふわけですね。ところが収入の見積といふものは、いわゆる見積であつて、實際においては見積通りに収入がないかも知らん。そういう場合に喰違ひを生じたときはどういふふうな経理になるのですか。

とができるこれはまあ平たく言つて、結局業務量が殖えた、それによつて収入が殖えたとその収入の殖えた額だけを使つてよろしい、こういうことになつていふわけですね。ところが収入の見積といふものは、いわゆる見積であつて、實際においては見積通りに収入がないかも知らん。そういう場合に喰違ひを生じたときはどういふふうな経理になるのですか。

とができるこれはまあ平たく言つて、結局業務量が殖えた、それによつて収入が殖えたとその収入の殖えた額だけを使つてよろしい、こういうことになつていふわけですね。ところが収入の見積といふものは、いわゆる見積であつて、實際においては見積通りに収入がないかも知らん。そういう場合に喰違ひを生じたときはどういふふうな経理になるのですか。

とができるこれはまあ平たく言つて、結局業務量が殖えた、それによつて収入が殖えたとその収入の殖えた額だけを使つてよろしい、こういうことになつていふわけですね。ところが収入の見積といふものは、いわゆる見積であつて、實際においては見積通りに収入がないかも知らん。そういう場合に喰違ひを生じたときはどういふふうな経理になるのですか。

とができるこれはまあ平たく言つて、結局業務量が殖えた、それによつて収入が殖えたとその収入の殖えた額だけを使つてよろしい、こういうことになつていふわけですね。ところが収入の見積といふものは、いわゆる見積であつて、實際においては見積通りに収入がないかも知らん。そういう場合に喰違ひを生じたときはどういふふうな経理になるのですか。

とができるこれはまあ平たく言つて、結局業務量が殖えた、それによつて収入が殖えたとその収入の殖えた額だけを使つてよろしい、こういうことになつていふわけですね。ところが収入の見積といふものは、いわゆる見積であつて、實際においては見積通りに収入がないかも知らん。そういう場合に喰違ひを生じたときはどういふふうな経理になるのですか。

内容となる事項はどんなものか、これは具体的にここでもう一遍伺いたい、この二点を伺いたい。

○政府委員(足羽則之君) 三十九條の六項の予算の形式、内容は政令で定めることにしてありまして、この点については目下検討中でありまして、大体は現在の予算と同じような予算総則、或いは歳入歳出予算、それから債務負担行為、こういう三つの形式、内容になろうかと考えておりますが、まだその点確定はいたしておりません。目下検討中であります。

それから四十四條の給与準則にはどういふ点を定めるかということでございますが、これは国有鉄道で給与準則を定めるわけではあります、大体決める事項といたしましては、現在の基本給、諸手当、そういうふうなものがこの中に入るかと思ひますが、まだその範囲については検討いたしております。

○委員長(板谷順助君) よろしゅうございませう。

○大隅憲二君 よろしゅうございませう。

○内村清次君 運輸大臣に御質問いたしますが、大臣はこの国有鉄道法の一部改正法案に對しましての質疑に今回まで欠席しておられまして、勿論多忙な点も認めるわけではあります、重大な問題につきまして質疑ができませんのであります、この点私遺憾に存じますが、第一この大臣の今回の法律案の説明に當りまして、この公共企業に移行したところの日本国有鉄道がこの能率的な運営をし、且つ公共の福祉を増進することを目的としておるといふことをはつきり説明の内容に申

されております。そこでこの改正案の出ます根本のいわゆる第三国会におきますところの日本国有鉄道法が制定される時に、本院といたしましては政府に要望書を提出しておるわけでありまして、その要望書が如何なるものであるかということをお伺いしたい、政府に要望書が提出されておるもの、その点一つどういふ要望書であつたかということをお伺いしたい、あるかということをお伺いしたい、おきたいと思ひます。

○国務大臣(大屋三三君) 今内村君の御質問ですが、この要望書の趣旨を酌んで今回日本国有鉄道法の一部の改正を提案したのでございます。

○内村清次君 その要望書の内容をよく御吟味になつておるかどうかを伺いたい。

○国務大臣(大屋三三君) よく吟味してやつたつもりでおります。

○内村清次君 どうもその要望書の項目を今政府委員から提出されたよう、でも、どうも今の御態度では初めて見られたような態度ですが(笑聲)……

○国務大臣(大屋三三君) 冗談をいつて貰つては困るので私も内村君と一緒に議員であります。本来言いますと大體あの当時の参議院の空気が、本法案の通過に對して不満足であつたことは御承知の通りであります。然るに勿々のことです、一応予め通して置く、その要望書の趣旨を最も近い機会に具現して貰いたいといふのが、この要望書の精神であつて、今出ておるものでちよつと見ただけで、今それを初めて見たようなことは毫もないので、それは甚だ酷であると思ひますが、まあ今回の国有鉄道法の一部改正の條文ももう少し徹底的にやる方がいゝとは勿論考

えておりますが、しばしば委員会でも言明いたしました通り、やはり長い五十年の歴史を持つた日本国有鉄道をコーポレーションの形に一応切替へました、またこのコーポレーションの実施後時間も少いので、果してどういふ方向にメスを振つて行つたら組織なり、或いは能率の向上にいいかと、また的確には時間の関係で分らないが、今一応は不十分ながら今回の法律を提案いたしました、これから時間を経るに従ひまして、悪い点があれば、だん／＼これを研究いたしまして、法律の改正を必要とするものはこれを改正するに吝かでない、かように考えておる次第であります。

○内村清次君 今回この改正案を出されたが、これはもうすでに半年も出ておるのであります、而も又公共企業体として今大臣がいわれるように組織的な改革も相当現存しておるのであります、その点につきましては我々も認めますが、併し六ヶ月間の企業体の運行によつて、特に改正をしなればならない点は、監督の立場にある大臣はよく御承知のことと思ひます。そこで飽くまでも委員会といたしましても、又多数を以て決定せられまして、この要望書といふものは近く改正されるであらう。即ち今回のこのいふような時期に、この点を十分改正点に取入れてそして自主的な且つ高能率的な運営を図るようにするようなこの要望書であつた筈です。それを大臣の方では次々に將來考へて行くといふようなことであつては、この歴大な公共性を持つたところの企業体といふものが、スムーズに行かない、いつまでも独立採算制の目的に合はず結局赤字が

どん／＼出ておるといふようなことになつて行くのは、私は非常にあらうと思ふのですが、先ずそこで大臣が今認定されておりますような今回の改革の途上にある点において、何故か、会計面におきましてあなた自身が監督をして、そうして企業体が自主的な動きをやつて行くといふような事態を監督しておられるに拘わらず、三十九條以下三十九條に出ております予算の面におきまして、更に大蔵大臣と協議をすといふような項目を持つて来られたのか。その点につきましては要望書の中にははつきりと、会計を整理する、法律の原案作成に對してはこういう諸点を考へて貰いたいという言葉が織込んである、そういう点を何故考へられなかつたか、この点を一つ伺ひます。

○国務大臣(大屋三三君) 御説は尤もですが、大體日本国有鉄道の資産といふのは政府から、国から全部財産を引き継いだものであります、且つ又予算を編成する機能が政府にあります。従つて直接業務上の監督者は運輸大臣であります、以上申し上げました二点からしまして、やはり当然大蔵大臣がこれに交渉権を持つといふことは否めないものであります。然らばと言つてそれが決して、国鉄運行上のいわゆる自主権に、大蔵大臣の関与が妨害になるという意味合は、毫末もないと思つております。

○内村清次君 憲法によりまして、いわゆる行政権の主権者といふものは、内閣総理大臣が国会の指名によつてなつておることは、もう当然申す返りもないことですが、即ちその総理大臣が任命したところの閣僚の人達は、これは同等の資格において而も又所管の責任者として企業体即ち自分の所管事務を監督して行く、同時に又その監督外の問題につきましては、これは閣議で決定をして行くという線が立法の最大要点であると思ふのです。そうして見れば勿論予算編成上の点につきましての事務上の問題については、これは大蔵大臣と協議をなさることも必要であらうが、これを立法化するに於いて、即ち立法の精神といふものは、同時に予算面においては閣議が責任を持つてこれを決定する、それが運輸大臣をして重からしむるところのゆゑであると私は思ふのです。あなたの上に大蔵大臣がおるといふことはあなた自身がやはりこれは権限執行上においてどうも不満を感じて貰わなくちやいかにんじやないかと思ふのです。

○国務大臣(大屋三三君) 内村君は誤解をされております。この法律を讀んで見ますと、日本の行政組織法の中には各一省でなくして二省に跨り或いは三省に跨り、共管或いは共管よりもつと弱い意味で協議を要するといふような仕組になつておるのであります、あなたの只今仰せられたように、この本法律の條文が大蔵大臣が運輸大臣の上に介在して権力を振うといふことは毫末もないので、それは誤解であります。運輸大臣が業務上監督し、財政法その他予算編成の意味におきまして、或いは国有鉄道の財産が政府の財産であるといふような点に關連いたしまして、協議乃至共管という意味合になつておるので、決して運輸大臣の上に大蔵大臣が介在してお

とすることはないからさように御了承願いたいと思います。

○委員長(板谷順助君) 内村君ちよつとお待ち下さい。

○内村清次君 重大問題ですから……

○委員長(板谷順助君) あなたの御質問については、この委員会においては再三繰返されましたので、実はこの前の委員会におきまして、今お話のような要旨というものを申し上げて、

ところがその実際は、公共企業体として独立採算制を獲得する上において、自主性を持たせるといふ意味において、然らば最後の責任を誰がとるかというところまで問ひ詰めたところが、

政府委員は、それは鐵道の總裁が最後の責任をとるといふ意味のことをいつたので、従つてこれにつきましても、

今加賀山説明員も御出席を願つておるのでありますが、果して自主性を保つ上において、最後の責任を總裁が取るか、取らんか、取ることにするのか、

これを先ず第一に伺つて置きたいと思ひます。そうすると、例えばこの運賃の上において、或る程度弾力性を持つという権限が總裁にあるのかないのか、

か、そういう点を先ず第一に伺つて置きたい。政府委員はそういう答弁であるが、あなたはそれを肯定なさるのかどうか、それを承りたい。

○説明員(加賀山之雄君) 政府委員の言われる通りです。

○内村清次君 これは加賀山總裁が言われることは無理ないことであつて、それに決定しておるのですから、勿論その法案に、そういうふうに加賀山總裁をして言わせるような規定になつておるのですよ。これでは委員長が今言

われましたような、即ち自主的な運営

というものは、總裁の権限ではない。結局これは運輸大臣が監督をし、更に又三十九條で運輸大臣といわれるけれども、この第三十九條の第二項に、運輸大臣が即ち前項の規定による予算の提出を受けたときは、これを検討して、

適當であると認めるときは、これは大蔵大臣に送付しなければならぬ。そうすると、大蔵大臣は、前項の規定によるこの、予算の送付を受けたとき

にはこれを検討して必要の調整を行い、閣議の決定をしなければならぬ。そうすると、やはりあなたが監督をして行かなければならぬというやうな監督権といふものは、この点においては、

やはり大蔵大臣から一步下つたことになる。同時に而も又それを閣議の決定を経なくちゃならぬといふものは、これは最終段階にしなければならぬ。その席上で協議の形で、いわゆる大蔵大臣の御意見を聞かれますこともこれはよいでしょう。併しながらそこで決定することはい

いのだが、その過程において大蔵大臣を持つて来る必要はないと思ふ。そこは、あなたの上にあるといふ論法はそこです。

○國務大臣(大屋三三君) 内村君は日本

のいわゆる政府の行政組織を誤解しておるのであつて、例えば運輸大臣の管理しておるところの日本国有鐵道であつて、他の、仮に例えば文部大臣の所管する六・三制の經費を取る場合におきましても、如何に經費を盛るか

という文部大臣の考えと、予算編成権を持つておる大蔵大臣が従来、やはりこれと同じ關係にある。農林省の關係を見ても然り、日本の各行政組織は皆

さうになつておるので、それを上だとかといふやうなことは導かないのでありますから、さう御了承願います。

○内村清次君 そこはいわゆる事務上の問題は事務上の問題として、大蔵大臣の所管する予算編成上についてのこれは財政法上で決まつておりますが、その点についてそれはやつてよいのだが、併しそれはどこまでも事務上の折衝にして、閣議の席上においてさういふやうな調整の問題は考へて然るべきものである。而も又今回の問題といふのは、公共企業体になつておる。さうして自主的な、独立採算的なやり方を總裁及び管理委員会の自主性に任せ

て、さうしてやらせるというやうな根本的な考へがある以上は、これは國家統制といふやうな面からは一步緩かになつた即ち問題であると思ふ。この企業体を円滑にされるためにはやはりそこに重点を置いて立法の精神といふものは作られなくちゃならぬと思ふ。その点が一つも認められていない。これは委員会が一致したところの要望書の中にある條項が一つも認められてないといふゆゑなんなんです。

○國務大臣(大屋三三君) それはしばしば繰返す通り、國鉄の龐大なる財産といふものが政府の出資であり、且つ國鉄の予算をつまみ一般の予算と同じやうに編成するといふ組織になつてい

る以上は、その予算の編成をめぐる決定に対して大蔵大臣がこれに対して発議権を持つといふことは、ひとりこの本法律案の特殊な問題でなくして、只今申上げました日本の行政組織体に対する大蔵大臣の予算編成権といふ共通な面の一つに属するに過ぎないので

あつて、決して、そのこと自体が日本国有鐵道の運営に關して運輸大臣がこ

の國鉄總裁を監督することは、これは當然であります。更にその上に大蔵大臣が介入するといふことは毫もないのでありますから、そこは一つ御了解願いたいと思ひます。

○委員長(板谷順助君) 今の話なら大抵、何じやないですか。

○内村清次君 併し今日は監督の方も、所管の大臣も来ておられるし、それからこれは加賀山總裁も見えておるから、こ

ういふやうなやはり機会を委員長に一つ作つて頂きたかつたんです。

○委員長(板谷順助君) それは發言をなさるのはいいんだが、今の問題は意見の相違で幾らおつしやつても盡きないだろう。

○内村清次君 加賀山總裁にちよつとお伺ひしたいのですが、第四十四條の点に対して、これは非常に公共企業体としての権限について心配している問題があります。勿論關係法案について一言お伺ひしたいのでありますが、條項によりますとこの事業年度内の年度支出は国会で議決をする、さうするとその予算の中で給与の額といふものがこれははつきり決まるわけですが、この給与の額をはつきり決めて、その額以上の即ち操作といふものはこの立法においては認められない、拘束され

るというやうなことになるが、さういふやうな拘束されたことで今後企業をやつて行かれる点について、いわゆる即ち従事員の協力を求めて、さうして或いは節約をやつて行くといふやうな、即ち特別な努力を必要とするよ

うなときにおけるところの給与の問題については、支障がありませんかどうかと私達は考へておる点が一点です。この点につきまして一つ先ず御答弁をお願いしたいと思ひます。

○説明員(加賀山之雄君) 本来でござい

ますれば全く独立の經營体として自主的に給与の額並びに準則を自主的に決められるといふことは、これは非常にいいことだと思ふのであります。非常ないいことだと思ふのであります。先程から大臣並びに政府委員から御答弁のありましたやうに、国有鐵道は非常に比類のない大きな組織であつて、又独自の公益的な企業であります。従ひましてこの従事員の給与につきましても、本来のこの予算を決めるときに、根本の重要な枠でありましてそれを決めて、さうしてそれに基いて準則を決めるといふことに相成るかと思ふのであります。成程程任意に勝手にそれを事業年度内において自由奔放にやるというとはできないかも知れませんが、一面さういふた余り自由奔放では、他の公務員或いは民間における給与にも非常に影響を与えま

すし、そこを自制しつづ最も適切な給与を立てて行く。その根本は予算の審議を受ける前です。その問題は問題を考慮して処置をして行く。事業年度内において特別の変更すべき事情が出て来れば、再び又これは予算補正の問題として国会の審議を受けるという点に思ふのであります。その点について非常に経費上著しい支障になる点はないといふやうに私としては考へております。

○内村清次君 この公共企業体の關係労働法につきまして、この点でこれは總裁にも關係しますし、運輸大臣にも

うなときにおけるところの給与の問題

については、支障がありませんかどうかと私達は考へておる点が一点です。

この点につきまして一つ先ず御答弁をお願いしたいと思ひます。

○説明員(加賀山之雄君) 本来でござい

ますれば全く独立の經營体として自主的に給与の額並びに準則を自主的に決められるといふことは、これは非常にいいことだと思ふのであります。非常ないいことだと思ふのであります。先程から大臣並びに政府委員から御答弁のありましたやうに、国有鐵道は非常に比類のない大きな組織であつて、又独自の公益的な企業であります。従ひましてこの従事員の給与につきましても、本来のこの予算を決めるときに、根本の重要な枠でありましてそれを決めて、さうしてそれに基いて準則を決めるといふことに相成るかと思ふのであります。成程程任意に勝手にそれを事業年度内において自由奔放にやるというとはできないかも知れませんが、一面さういふた余り自由奔放では、他の公務員或いは民間における給与にも非常に影響を与えま

すし、そこを自制しつづ最も適切な給与を立てて行く。その根本は予算の審議を受ける前です。その問題は問題を考慮して処置をして行く。事業年度内において特別の変更すべき事情が出て来れば、再び又これは予算補正の問題として国会の審議を受けるという点に思ふのであります。その点について非常に経費上著しい支障になる点はないといふやうに私としては考へております。

○内村清次君 この公共企業体の關係労働法につきまして、この点でこれは總裁にも關係しますし、運輸大臣にも

うなときにおけるところの給与の問題

の精神と合わない結果というものが出て来る問題でありますから、この問題につきましては大臣としてはなかなか苦しい答弁であります。議院としてこの立法措置については相当考えなければならぬという点を私は申し上げま

して質問を終わります。

○鈴木清一君 余り出ておらなかつたので質問することが重複するかと思ひますけれども、今までの話の内容ならんかを聴きますと、大体内村君から質問しておりますので、その答弁は聴いておりますからよろしゅうございませう。

○委員長(板谷順助君) 他に御質疑は  
ありませんか、それじやどうも……そ  
れでは質疑は終了したものと……

○前之圖書一即君  
私は總裁に質問し  
たいと思いますが、管理部長が廃止せら  
れて鉄道局が十九とか二十とかでできる  
のだという報道がありましてから、全  
國的に非常な波紋を描いておるとい  
うことは御承知の筈だと思うのですが、

すが、そういう点。それからまあ全国的に鐵道局を作るといふことになる。九州には幾つ鐵道局ができるのか。又その設置場所等についても御検討になつておられるのか。鐵道局を作られる場所の選定等に対する基本方針というやうなものを承つてみたいと考えております。もう一つありますがこれは済んでから。

○委員長（板谷順助君）　今この法案が済んでからゆつくり一つお聞きになつたらどうですか。

○前之園喜一郎君　それでもよろしう  
ございます。

○委員長(板谷順助君) それでは質疑は終了したものとみなし、これより討論に入ります。

○内村清次君 私はこの際日本国<sup>日本国</sup>有敎  
道法の一部を改正する法律案に對しま  
して、修正案を提出したいと存じま  
して、実は昨日成規の手續を以ちま  
して委員長の手許に出しておるのであ  
りますが、その要点につきまして、こ  
の理由を申述べたいと思います。

先ず第十二條の監理委員會の構成につきまして、第一項中に「又は金融融業」を「金融業又は労働」について広い経験と知識とを有する年齢三十五年以上の者と、改正規定を加えるもので

あります。それで日本国有鉄道法によりまして、国有鉄道は公共企業体として発足したものでありますが、その趣旨と申しまするのは、官僚的な国家経営を改めまして、より能率的な且つ

又民主的な公共企業体にせんかためである。と信ずるものであります。この場合に経営の最高機関であるところの監理委員会に直接その経営の運行を日夜担当しております労働代表を参

加せしめるということは、国鉄公共企業体の実態に即応した円滑なる運営のために不可欠な條件であると思います。

更に又終戦後あらゆる面におきまして民主主義の進展は激しく、今日においてもその経営の従業員の意思を無視しては、その円滑な運営は到底不可能でありまして、ただ一片の上からの命令のみでは、心からの協力は到底期待ができないものであります。そこでこの民主主義の原則であり、且つ又国鉄従業員の創意と熱意ある協力の態度をこの制度の上に生かしまして更に倍加させた。かような基本的原則からいたしまして、監理委員会の構成員の中に労働代表を加えたゆえんであります。

次に第二十六條、第二項を次のごとく改めるものであります。即ち「國務大臣、国会議員、又は政府職員は職員であることはできない」と改めまして、地方公共団体の職員であるが故に職員たり得ない項目を削除したのであります。その理由といたしますところとあります、本来公共企業体の職員も、その政治的活動の自由であることは憲法における基本的人權の保障ばかりでなく、又国家公務員の制限からも別の取扱ひをなされておるものであります。が、そういたしますと、この場合に國務大臣と中央における国会議員の場合、これは職責上一時公共企業体の職員は常勤いたしかねますが、地方公共団体ににおけるところの議員は、その数も非常に多く、又勤務にさほどの影響もない場合が多いのであります。で現在、国鉄職員は五十万おりますが、この組織などには結集しておりますところ

のこの動労大衆の意思は、是非とも地方各議会に反映する必要があると思います、且つ又そのことは日本の民主化のために実に大きな役割を果すものであると思います。この地方における公産団体の議員は、これは質問の点におきまして明らかなでありますように、すでに多数を占めておりまして、これを拘束するということは、政治的にも又社会的にも非常な障礙を各方面に与えるものでありまして、憲法におきまるところの基本的人権の保障という点からも即時撤回すべきものであると思います。現に同じ公共企業体といったまして、専売公社におきましてはこの項目はすでに撤去されておるものでありますから、国鉄におきましてこの項目の削除は当然行わるべきであると思います。

こういふような観点からいたしました。修正案を提出した次第であります。

第三には、国鉄公共企業体の会計につきまして次の諸点の改正を要求するものであります。公共企業体といひまして出資しました理由の一つは会計の独立採算を図るという点であります。併しながら今回出しておりますところのこの一部改正の法律案につきましては、国鉄の事情からいたしまして、その公共性という点からいたしまして無理な点が非常に多いように思はれて、而も又漸時独立採算制を助長して近い将来に経済が安定をいたしましたならば、この会計の自主制と責任の確立をいたすということが基本的な原則であります。この原則に基づきまして企業会計の自由な自主的な運営を行うために、大蔵大臣の過度な関与と権限を排除することが必要であ

ります。この改正案におきましては、大蔵大臣の権限が細目に互つて過度とならないように注意を要する。この点を改めまして、この国家公共性としての監督は運輸大臣と内閣全体の責任においてこれを施行する。この点を主に取ります。そこで第三十九條の第二項、国鉄予算の提出があつた場合、運輸大臣は「大蔵大臣に送付しなければならぬ」ということを「内閣に送付して閣議の決定を経なければならぬ」と改めたいのであります。又第三項の「大蔵大臣は、前項の規定により予算の送付を受けたときは、これを検討して必要な調整を行い、閣議の決定を経なければならぬ」とあるのを削除して、以下一項ずつ繰上げまして、以上の修正によりまして第三十九條の六第二項、第三十九條の七第二項及び第三十九條の八第二項中、いづれもその中にある第六項という句を第五項に改めて頂きたいのであります。以上の趣旨によりまして、第三十九條の十三、予備費使用の場合の第二項、第三十九條の十四、四半期毎の資金計画、第三十九條の十五、債務、收支の報告等、いづれも大蔵大臣に提出し、報告するところの項目を内閣に改めるのであります。第四十條の第二項、決算報告につきまして、「運輸大臣を経て大蔵大臣に提出しなければならぬ」と改めるのであります。また「運輸大臣に」と改めるのであります。又同條第二項における「大蔵大臣」も同様に「運輸大臣」に改めるものであります。

第四に、給与準則を定めました新四十四條におきまして、その後段にあ

るところの「この場合においてこの給与準則は、これに基く一事業年度の支出が国会の議決を経た当該年度の予算の中で給与の額として定められた額をこえるものであつてはならない」という項目を削除するものであります。即ち職員給与は、一定の予算の枠を以てして縛られることはなくして、公共企業体の経営と採算条件によつて団体交渉の結果決められることがこのたびの新制度の趣旨であります。今まで国鉄がインフレのため赤字になつていつて、一般財政からの給与支出を抑制して、今後経済安定に伴ひまして独立採算が確立された場合におきましては、却つて予算の枠で給与全体を縛るというのでは、全く国鉄職員の人権と団体交渉権を無視し蹂躪する規定であると言わざるを得ないのであります。かかる点からいたしまして新四十四條の後段を削るものであります。

以上修正案を提出いたしますから、委員長におきましては、各委員の方々にこの点お諮りをお願いしたいのであります。

○委員長(板谷順助君) 外に御意見ありませんか。

○丹羽五郎君 私はこの法案に対して相当強い実意を持っております。今の内村君の意見とは少し違ひますが、大体この法案をよく見ております。に、財政法、会計法の改正をいたしまして予算の実施に対して自主性を持たすこと、経営上生じた利益金の処分を前年度からの繰越した損失の補填に充てる、市中銀行から金融を図るというふうなことで、非常に日本国有鉄道の能率的運営に歩を進めたいように

は実に見えておるのであります。当委員会におきまして第三国会において三ヶ條の強い要求書を出して、政府に是非ともこの点は今度の改正に入れて貰いたいということを要求しておりまして、今度も出ました。法案は殆んど、その片鱗は見えておりますが、本日はなくしておるというふうな結果になつたように思われまして、非常に私はこの法案に対しては不満を感ずておるのであります。且つ昨日から、四十六條のところに財産権の措置というところに対して、そこに交換があれば貸与ということが是非必要だということを強調しております。政府はさうなことを予見して、いなかつたのかというのを申しまして、政府も予見をしていなかったということも言つておる次第であります。物を交換するのに対しては、貸与ということは必ず付くべきものだ、こういう貸与というふうな言葉は、私は恐らく若しも疑獄事件が起きるならば私は四十六條から必ず起るといふことをここで強調して置きたい。前之園委員も昨晩からその点を法律家として非常に詳しく研究して来たが、貸与ということはこの中へ修正意見を出してでも、入れて置きたい、ということ強く前之園委員も強調されておつたので、私もよく同委員の研究に対しては敬意を表する次第であります。

且つこの四十九條におきましても政令でこの請負業者を決めるといふことを昨日政府委員の説明を受けたのですが、大体この四十九條の但書の中に、「緊急な必要のある場合、一般競争入札の方法に準じてすることが不利である場合」、これは成程請負業者が談合

して来たり何かして来て、政府に非常に不利な態勢をとつて来た場合には、これは私は「一般競争入札の方法に準じてすることが不利である場合」となるならば「この限りでない」といふことは入れておくことは差支ない、かように考えておられますけれども、場合又は政令の定める場合においては「この政令の定める場合」といふことが、私は、これ又大きな問題を生じて来る、鉄道においてはいろいろの問題が過去に起つておるのでありますから、かような問題の起りやすい法文をここに置くといふことは、公共の福祉に反するのじやなからうか、かように考えておるのであります。実はこの法案に対しては私はさうな観点から、修正なり又は何かをしてこの法案を直して頂きたいといふ考えを持っておりますけれども、まあ法案は今度、新らしく財政法の改正においていろいろの日本国有鉄道としては処置をして行かなければならぬ、会計法上の処置を早くしなければ困るといふことも成程高率を發揮するゆゑであることも又一方考えて見たい。かように考えまして第四十六條の点は、特にこれは政府に一日も早くこの貸与といふことのできることを実施するといふことに要求をいたしまして、遺憾ながら私はこの法案に賛成いたします。

○飯田精太郎君 私はこの改正案によりまして日本国有鉄道が公共企業体としてその自主、独立性が確立せられ、又責任の所在も明らかになつて、経営の自由が確保せられるような態勢が整つて、これまでの官業の非能率がこれによつて一掃せられるものと期待しておつたのであります。この改正案を

見ますに、甚だその点不十分であると思ふのであります。併し根本的な修正はなか／＼短時日には容易でないようでありますので、私はこの際次の要求事項を付してこの案に賛成するものであります。

要求事項を讀み上げます。

「この法律改正案は日本国有鉄道が独立採算制による公共企業体として、その責任において高率な経営をなし、且つ経済界の変動に應じ自主性を發揮しうるには不充分と認むるので、政府は第三国会に於ける本院の要求事項の趣旨に基き更に研究の上、その実現に努力すること。」

○委員長(板谷順助君) 外に御意見ありませんか。

意見ありませんければ討論は終結したものと見なします。

先ず内村君より討論中に述べられました修正案について採決をいたします。

内村君の修正案に賛成の諸君の挙手を願います。

〔挙手者少数〕

○委員長(板谷順助君) 挙手者少数と認めます。

向丹羽君並びに飯田君が述べられました御意見は希望意見であります。この希望意見を付しまして衆議院送附の原案通り賛成の諸君の挙手を願います。

〔挙手者多数〕

○委員長(板谷順助君) 多数を以て可決すべきものと決定をいたしました。尚本会議における委員長の前頭報告は委員長に御一任を願います。それではどうぞ御署名をお願いすることにいたします。

多数意見者署名

|       |        |
|-------|--------|
| 丹羽 五郎 | 飯田 精太郎 |
| 早川 愼一 | 植竹 泰彦  |
| 大隅 憲二 | 前之園喜一郎 |

○委員長(板谷順助君) それでは本日はこれにて散会いたします。

午後零時十二分散会

出席者は左の通り。

|          |          |
|----------|----------|
| 委員長      | 板谷 順助君   |
| 理事       | 飯田精太郎君   |
| 委員       | 丹羽 五郎君   |
|          | 内村 清次君   |
|          | 植竹 泰彦君   |
|          | 大隅 憲二君   |
|          | 前之園 喜一郎君 |
|          | 小野 哲君    |
|          | 高田 寛君    |
|          | 早川 愼一君   |
|          | 鈴木 清二君   |
| 国務大臣     | 大屋 晋三君   |
| 運輸大臣     |          |
| 政府委員     |          |
| 運輸事務官    | 足羽 則之君   |
| (鉄道監督局長) |          |
| 説明員      |          |
| 日本国有鉄道総裁 | 加賀山之雄君   |

十一月二十四日本委員会に左の事件を付託された。

一、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は十月二十九日)

同日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、日本通運株式会社法を廃止する法律案

一、通運事業法案

一、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

する法律案

一、国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案

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案

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 経済関係則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総会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済関係則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及び経済関係則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。

通運事業法案

通運事業法案

目次

第一章 総則（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 雑則（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 総則

（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、もつて公共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ことができる。

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

2 業務の範囲を限定する免許を受けようとする者は、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、事業收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付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。

3 申請書には、事業の施設、事業收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付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。

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 通運事業を行う法人の合併は、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経営し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

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 通運事業を行う法人の合併は、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経営し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

經營することができる。

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經營する者は、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に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、通運事業を他人に經營させてはならない。

(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。

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、使用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。

一 使用しようとする自動車の供給能力が、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 自動車を運転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、運輸大臣が取扱職を指定したときは、第四條第一項、第九條、第十條、第十四條、第十六條、第十七條、第二十條から第二十二條まで、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う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 取扱職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、取扱職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申告をせず、又は同條第二項の規定による点検の同意を与えないとき。

三 当該通運に關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申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、受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申告したところと異ならないときは、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申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。これを変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について定額をもつて明確に定められなければならない。

(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。これを変更し

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掲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

2 通運事業者は、前項の規定により物品の寄託したときは、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倉庫証券を作らせたときは、その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。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、委託者に対し相当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、相当の期間を定めて物品の受取を催告し、その期間経過後更に委託者に対し相当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、その物品を競売することができ、その物品を競売しないでも競売することができる。

4 通運事業者は、第二項の規定により競売をしたときは委託者に、前項の規定により競売をしたときは委託者及び物品の引渡を受くべき者に、遅滞なくその旨の通知を發しなければならない。

5 通運事業者は、第一項から第三項までの規定により競売をしたときは、その代価を供託しなければならない。但し、その全部又は一部を運賃、料金、立替金又は保管、

公告、催告若しくは競売に要した費用に充当することができる。

(会計)

第二十五條 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 事業計画を変更すること。

二 運賃、料金又は通運約款を変更すること。

(附帯業務)

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帯して行う物品の荷造、保管及び仕方、代金の取立及び立替その他通常通運事業に附帯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 通運計算事業を経営しようとする者は、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。

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ない。

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は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いるものであること。

(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はず、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。

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、運輸審議会にはかり、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、及びこれを變更することができる。

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に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き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、訴願をすることができる。

(職權の委任)

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

(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に、事業に関し報告をさせることができる。

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できる。

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。）の規定による指示をせず、又は虚偽の指示をした者  
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、その法人又は人に対しても、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対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できる。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

運事業を経営する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。  
第七條第二号中「小運送業者」を「通運事業者」に改める。  
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」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）の規定に基く許可、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「通運事業及び通運計算事業」に改める。

第三十八條第二項第六号中「小運送業者」を「通運事業」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、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」に改める。  
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

日本国有鉄道に所有する日本通運株式会社の施設の処理等に関する法律

第一條 この法律は、日本国有鉄道がその所有する日本通運株式会社の所有する荷役機械等の施設の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、共通の利便を与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、労働員詰所、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造物

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、施設及び株式の価格について

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の、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、差額を金銭でその差額を支拂わなければならない。

5 第二項の規定による株式の譲渡については、有価証券の処分の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、その所有する日本通運株式会社の所有する日本通運株式会社の施設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、又は賃借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事業者又は軌道事業者の所有するものについて、これらの者の要求によりこれ

を譲渡し、又は賃借しなければならない場合における譲渡又は賃借すべき物件、その譲渡価格又は賃借料その他譲渡又は賃借に関する事項は、日本通運株式会社及び当該地方鉄道事業者又は軌道事業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」と読み替へるものとする。

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百二十二号）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。

第七條第二項の規定による車扱貨物賃率表

別表第三

| (一)      |     | (一グラムトンにつき) |       |       |     |     |     |     |     |     |     |     |
|----------|-----|-------------|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 等級       | キロ程 | 1           | 2     | 3     | 4   | 5   | 6   | 7   | 8   | 9   | 10  | 11  |
| キロメートルまで | 10  | 182         | 138   | 106   | 84  | 73  | 69  | 62  | 55  | 50  | 44  | 39  |
|          | 20  | 239         | 182   | 139   | 110 | 96  | 91  | 81  | 72  | 65  | 57  | 51  |
|          | 30  | 296         | 225   | 172   | 136 | 118 | 112 | 101 | 89  | 81  | 71  | 63  |
|          | 40  | 353         | 268   | 205   | 162 | 141 | 134 | 120 | 106 | 96  | 85  | 75  |
|          | 50  | 410         | 312   | 238   | 189 | 164 | 156 | 139 | 123 | 112 | 98  | 87  |
|          | 60  | 467         | 355   | 271   | 215 | 187 | 177 | 159 | 140 | 127 | 112 | 99  |
|          | 70  | 524         | 398   | 304   | 241 | 210 | 199 | 178 | 157 | 143 | 126 | 111 |
|          | 80  | 581         | 442   | 337   | 267 | 232 | 221 | 198 | 174 | 158 | 139 | 123 |
|          | 90  | 638         | 485   | 370   | 293 | 255 | 242 | 217 | 191 | 174 | 153 | 135 |
|          | 100 | 695         | 528   | 403   | 320 | 278 | 264 | 236 | 209 | 189 | 167 | 147 |
|          | 120 | 762         | 579   | 442   | 351 | 305 | 290 | 259 | 229 | 207 | 183 | 162 |
|          | 140 | 829         | 630   | 481   | 381 | 332 | 315 | 282 | 249 | 225 | 199 | 176 |
|          | 160 | 866         | 681   | 520   | 412 | 358 | 340 | 305 | 269 | 244 | 215 | 190 |
|          | 180 | 963         | 732   | 559   | 443 | 385 | 366 | 327 | 289 | 262 | 231 | 204 |
|          | 200 | 1,030       | 783   | 597   | 474 | 412 | 391 | 350 | 309 | 280 | 247 | 218 |
|          | 220 | 1,097       | 834   | 636   | 505 | 439 | 417 | 373 | 329 | 298 | 263 | 233 |
|          | 240 | 1,164       | 885   | 675   | 535 | 466 | 442 | 396 | 349 | 317 | 279 | 247 |
|          | 260 | 1,231       | 936   | 714   | 566 | 492 | 468 | 419 | 369 | 335 | 295 | 261 |
|          | 280 | 1,298       | 986   | 753   | 597 | 519 | 493 | 441 | 389 | 353 | 312 | 275 |
|          | 300 | 1,365       | 1,037 | 792   | 628 | 546 | 519 | 464 | 410 | 371 | 328 | 289 |
|          | 320 | 1,432       | 1,088 | 831   | 659 | 573 | 544 | 487 | 430 | 390 | 344 | 304 |
|          | 340 | 1,499       | 1,139 | 869   | 690 | 600 | 570 | 510 | 450 | 408 | 360 | 318 |
|          | 360 | 1,566       | 1,190 | 908   | 720 | 626 | 595 | 532 | 470 | 426 | 376 | 332 |
|          | 380 | 1,633       | 1,241 | 947   | 751 | 653 | 621 | 555 | 490 | 444 | 392 | 346 |
|          | 400 | 1,700       | 1,292 | 986   | 782 | 680 | 646 | 578 | 510 | 462 | 408 | 360 |
|          | 420 | 1,760       | 1,338 | 1,021 | 810 | 704 | 669 | 598 | 528 | 479 | 422 | 373 |
|          | 440 | 1,820       | 1,383 | 1,056 | 837 | 728 | 692 | 619 | 546 | 495 | 437 | 386 |
|          | 460 | 1,880       | 1,429 | 1,090 | 865 | 752 | 714 | 639 | 564 | 511 | 451 | 399 |
|          | 480 | 1,940       | 1,474 | 1,125 | 892 | 776 | 737 | 660 | 582 | 528 | 466 | 411 |
|          | 500 | 2,000       | 1,520 | 1,160 | 920 | 800 | 760 | 680 | 600 | 544 | 480 | 424 |

附 則  
この法律は、昭和二十五年一月一日から施行する。

(二)

| 等 級                | 1     | 2     | 3     | 4     | 5     | 6     | 7     | 8     | 9     | 10    | 11    |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| キロ程                |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| キロメートルまで           | 円     | 円     | 円     | 円     | 円     | 円     | 円     | 円     | 円     | 円     | 円     |
| 550                | 2,150 | 1,634 | 1,247 | 989   | 860   | 817   | 731   | 645   | 585   | 516   | 456   |
| 600                | 2,300 | 1,748 | 1,334 | 1,058 | 920   | 874   | 782   | 690   | 626   | 552   | 488   |
| 650                | 2,450 | 1,862 | 1,421 | 1,127 | 980   | 831   | 833   | 735   | 666   | 588   | 519   |
| 700                | 2,600 | 1,976 | 1,508 | 1,196 | 1,040 | 988   | 884   | 780   | 707   | 624   | 551   |
| 750                | 2,750 | 2,090 | 1,595 | 1,265 | 1,100 | 1,045 | 935   | 825   | 748   | 660   | 583   |
| 800                | 2,900 | 2,204 | 1,682 | 1,334 | 1,160 | 1,102 | 986   | 870   | 789   | 696   | 615   |
| 850                | 3,050 | 2,318 | 1,769 | 1,403 | 1,220 | 1,159 | 1,037 | 915   | 830   | 732   | 647   |
| 900                | 3,200 | 2,432 | 1,856 | 1,472 | 1,280 | 1,216 | 1,088 | 960   | 870   | 768   | 678   |
| 950                | 3,350 | 2,546 | 1,943 | 1,541 | 1,340 | 1,273 | 1,139 | 1,005 | 911   | 804   | 710   |
| 1,000              | 3,500 | 2,660 | 2,030 | 1,610 | 1,400 | 1,330 | 1,190 | 1,050 | 952   | 840   | 742   |
| 1,100              | 3,800 | 2,888 | 2,204 | 1,748 | 1,520 | 1,444 | 1,292 | 1,140 | 1,034 | 912   | 806   |
| 1,200              | 4,100 | 3,116 | 2,378 | 1,886 | 1,640 | 1,558 | 1,394 | 1,230 | 1,115 | 984   | 869   |
| 1,300              | 4,400 | 3,344 | 2,552 | 2,024 | 1,760 | 1,672 | 1,496 | 1,320 | 1,197 | 1,056 | 933   |
| 1,400              | 4,700 | 3,572 | 2,726 | 2,162 | 1,880 | 1,786 | 1,598 | 1,410 | 1,278 | 1,128 | 996   |
| 1,500              | 5,000 | 3,800 | 2,900 | 2,300 | 2,000 | 1,900 | 1,700 | 1,500 | 1,360 | 1,200 | 1,060 |
| 1,600              | 5,300 | 4,028 | 3,074 | 2,438 | 2,120 | 2,014 | 1,802 | 1,590 | 1,442 | 1,272 | 1,124 |
| 1,700              | 5,600 | 4,256 | 3,248 | 2,576 | 2,240 | 2,128 | 1,904 | 1,680 | 1,523 | 1,344 | 1,187 |
| 1,800              | 5,900 | 4,484 | 3,422 | 2,714 | 2,360 | 2,242 | 2,006 | 1,770 | 1,605 | 1,416 | 1,251 |
| 1,900              | 6,200 | 4,712 | 3,596 | 2,852 | 2,480 | 2,356 | 2,108 | 1,860 | 1,686 | 1,488 | 1,314 |
| 2,000              | 6,500 | 4,940 | 3,770 | 2,990 | 2,600 | 2,470 | 2,210 | 1,950 | 1,768 | 1,516 | 1,378 |
| 2,100              | 6,800 | 5,168 | 3,944 | 3,128 | 2,720 | 2,584 | 2,312 | 2,040 | 1,850 | 1,632 | 1,442 |
| 2,200              | 7,100 | 5,396 | 4,118 | 3,266 | 2,840 | 2,698 | 2,414 | 2,130 | 1,931 | 1,704 | 1,505 |
| 2,300              | 7,400 | 5,624 | 4,292 | 3,404 | 2,960 | 2,812 | 2,516 | 2,220 | 2,013 | 1,776 | 1,569 |
| 2,400              | 7,700 | 5,852 | 4,466 | 3,542 | 3,080 | 2,926 | 2,618 | 2,310 | 2,094 | 1,848 | 1,632 |
| 2,500              | 8,000 | 6,080 | 4,640 | 3,680 | 3,200 | 3,040 | 2,720 | 2,400 | 2,176 | 1,920 | 1,696 |
| 2,600              | 8,300 | 6,308 | 4,814 | 3,818 | 3,320 | 3,154 | 2,822 | 2,490 | 2,258 | 1,992 | 1,760 |
| 2,700              | 8,600 | 6,536 | 4,988 | 3,956 | 3,440 | 3,268 | 2,924 | 2,580 | 2,339 | 2,064 | 1,823 |
| 2,800              | 8,900 | 6,764 | 5,162 | 4,094 | 3,560 | 3,382 | 3,026 | 2,670 | 2,421 | 2,136 | 1,887 |
| 2,900              | 9,200 | 6,992 | 5,336 | 4,232 | 3,680 | 3,496 | 3,128 | 2,760 | 2,502 | 2,208 | 1,950 |
| 3,000              | 9,500 | 7,220 | 5,510 | 4,370 | 3,800 | 3,610 | 3,230 | 2,850 | 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    |

昭和二十四年十二月六日印刷

昭和二十四年十二月七日発行

参議院事務局

印刷者 印刷所