

第六回 参議院運輸委員會會議錄第十号

昭和二十四年十一月二十八日(月曜日)午後三時二十分開会

本日の會議に付した事件

○国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣送付)

○証入喚問に関する件

○通運事業法案(内閣送付)

○日本通運株式会社法を廃止する法律案(内閣送付)

○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(内閣送付)

○委員長(板谷順助君) 只今から運輸委員會を開会いたします。先ず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ます。速記を始めて。

午後三時二十一分速記中止

午後四時二十三分速記開始

○委員長(板谷順助君) 速記を始め

○内村清次君 第六表の説明をお願いします。

○政府委員(足羽則之君) 第六表は貨物運賃を八割上げました場合に、どういふふうになるかという表でございますが、これは見て頂ければ比較的簡単だと思ひますが、四月から十二月までは、現行収入を四月から十二月までと一月から三月までに分けまして、そうしてここに総計が挙げてありますが、それから利用減三%、値上期間収入という所を見て頂くと、利用減三%という数

字が鉄道の欄双方に挙がつております。自動車については変更がございませんから、それに挙がつていないのでございます。そうしてその値上期間に對する収入の金額が、その次の欄に挙がつております。値上後の収入がそこに、現行収入の計の所と、それから値上期間収入、今の利用率三%減の次の収入金額、その値上期間の収入に對して、この一月から三月までの収入の三%減の金額が、その値上期間の収入の所に六五二、六六四と挙がつております。その値上率が一・八でありまして、その値上率が一・八を掛けたものが値上後の収入になつておりました、それでその値上後の収入と、それからその第一欄、手前の収入との差額が増収額という欄に挙がつております。そこで増収額と現行収入との合計が二十四年度の収入としてそこに挙がつておると、以上大体さういふふうな現し方で、前の数字が挙がつておるわけでありまして。

○内村清次君 ただ現行収入を一月から三月まで、鉄道の船舶を含んだ小口扱が六億七千二百万円になる、と、さうしますと、この値上期間の収入というものは、これはやはり一月から三月までの一・八倍をこれに掛けたのですか。

○政府委員(足羽則之君) 六七二、八五〇、その三%減を見込みますと、六五二、六六四になるわけです。この六五二、六六四に對して、これは數量が三%減つたのに對する金額でありますか

ら、それを八割値上するので、一・八を掛けたのが値上後の収入一、一七四、七九五になる。さういふふうな数字が動いて示されております。

○内村清次君 さうしますと、四月から十二月、それから一月から三月までの計の三億一千二百二十万円です。これから差引いたのがこの何になつて来ますか。昭和二十四年度の収入になつて来る。これだけのものが……

○政府委員(足羽則之君) 増収額です。

○内村清次君 この増収額というものは、ただ値上期間の増収額になつて来ますか。

○政府委員(足羽則之君) その合計欄を見て頂きますと、増収額の合計欄の一番下の五十四億六千九百万幾らというものは、これは値上後の増収額でございます。

○内村清次君 さうしますと、これに現行収入をプラスしたのが二十四年度の収入ということになるわけですね。

○政府委員(足羽則之君) さうです。この五十四億六千九百万幾らという第六表の合計の最後の欄ですね。その増収額の一、一番下の欄ですね。それが第五表の一月一日より八〇%増収額の所の貨物という所に出ておる数字と丁度合うわけです。

○内村清次君 この点は合います。合いますが、補正予算の貨物の三百九十三億という奴が、これがどうしても見付けられなかつたのです。この数字が見付け出されないわけですね。補正予算

の三百九十三億という、この第五表と第六表との連関の……

○政府委員(足羽則之君) こつちの貨物収入の、補正予算の所には連合軍の収入が入つておりますから……

○内村清次君 あ、さうですか。それが分らないのです。

○政府委員(足羽則之君) 第十二表は先程御説明を申し上げたのですが、鉄道の輸送にかかつております主要なる貨物が、ここに二十六品目挙がつておると思ひますが、それにつきまして現在の昭和二十四年の七月の、それ……ここに該当しております項目の調査が、一トン当りの額、それから二十三年度の平均輸送キロによるもの、それから現在の一トン当りの運賃、従つて価格と運賃との割合、それから物価に對する運賃の現在に對する十一年の倍率です。さういふものがそこに挙がつておるわけでありまして。

それから二十四年の七月の次の欄は、然らば二十三年の平均輸送キロと、それからそれと違つて十一年と同じような、つまり長さだけ輸送されたとすれば、その運賃の割合、価格に對する運賃の割合がどうなるかということ、参考としてその次の所に挙げておるわけです。

それから改正案としましては、二十三年度の平均輸送キロによるものと、十一年度の平均輸送キロによるものと、二つ挙げておるのであります。併し現実の問題として、数字として見る

べきものは二十三年度の平均輸送キロ、つまり最近の輸送キロ、さういふものによつて、大体どういふ物価、価格と、それから運賃との割合になるか、これが主にならう、さういふふうな思ひます。十一年度を取つております意味は、十一年度は先ず戦争直前の物価の比較的安定しておつた時代、従つてその時代のそれ……の価格と運賃の割合といふものは、一應適正なものとして考えられるのではないかと、さうするとその十一年の運賃と、それから価格との割合と、それから現在及び改正後の運賃と価格との割合と比較するといふことが、一番全体を大體に掴んで説明をし、或いは御了解頂く場合に、一番いい資料じゃないか、さういふ意味でこれは作られておるわけでありまして。

○内村清次君 ただこれは昨日の委員會でこれは、運輸大臣がこれの表を見て物価との開き辺りを御説明をしておられました、問題はここに挙げられましたのは、今年の七月一日でございます。七月一日になりますと、大體インフレーションが一應デイスインフレーションの線で少し行き過ぎた程度に吸収をされて、そしてその後物価が幾らか横道になつた、その時の状態です。問題はその後七月、八月、九月となつて来ましたが、その物価の状態と、運賃の、即ち比率、これを取られたものはあります。

○政府委員(足羽則之君) それはまだありません。

○内村清次君 ないですか、残念だなあ。この点が一番大事な一点……今安本では九月、十月分を発表しているんです。この点予算委員会でも安本の資料と比較して、運賃がどう物価に響いて来るかというのを検討してやつてくるんですが、この問題だけで、ここではただ二十四年の七月現在において、二・三％の運賃との割合が出ているだけであつて、まあ当時経済が安定しておつたと言われる昭和十一年には、四・六一の割合であつたというふうなことになるのであります。ここに約二・三％の差ができてくるんですね。それで物価に對するところの比率というものは、運輸省の方では低いんだ、そのベースは低いのだという御説明が、これは昨日の大臣の話でもあつたやうでしたが、問題はこの七月以降、即ち現在とそれから今後補給金が切れ、そして先程各基礎産業からの陳情がありました点も考慮されて、運賃率がどう物価に響いて来るかという点、これは今後のこの問題の論議の焦点になると私は思つておる。その点に對しての資料がなかつたことを遺憾に思いますが、それではその次の十四頁……

○委員長(板谷順助君) 内村君ちよつとお待ち下さい。この際ちよつとお話りいたしますが、明日の午前十時から証人喚問の形式において公聴会を開きたい。その人選につきまして、委員長に御一任になりましたので、それの名前を発表いたしますが、日本産業協会の木村宗夫君、東洋経済新報社の榎本弘君、日本トラック協会事務局長の森田賢君、三井船舶株式会社の一井保造君、旭海運株式会社小山亮君、そ

れから労働組合にも交渉いたしましたけれども、誰も出る者がないというところで棄権をされましたから、これも一つ御承知置きを願いたいと思つておる。○内村清次君 全国鉱山労働組合の副委員長を出して頂きたいと思つておる。○委員長(板谷順助君) どうですか、御異議ありませんか。(異議なしと呼ぶ者あり)

○委員長(板谷順助君) それではそう御承知を願いたいと思つておる。それから中小企業の全般的の委員長伊藤英男君を追加したいというのですが、御意見ありませんか。それではさういうことにいたします。○内村清次君 政府委員に第十四表の運賃と輸送原価の問題を伺いたいと思つておる。

○政府委員(足羽則之君) 今回の値上につきまして、輸送原価ということが非常に問題になつたわけでありまして、この表は昭和十一年以来現在まで、及び二十四年度補正予算によりまして、それから二十五年度は先程の第二次案でございまして、これによつて一応輸送原価と運賃がどうなるか、それから運賃、これは現在の貨率によるもの、それを旅客と貨物についてここに挙げたてあるわけでありまして。一例として昭和二十四年度を取つて申上げます。昭和二十四年度は旅客は運賃が九十三銭八厘でございまして、それに対して原価が六十三銭、結局この運賃と原価との割合ですと、六割七分というものが原価としてかかつておる。結局旅客では運んで結局儲かっている。さういふことであります。それから貨物の方を見て頂きますと、運賃として二五・九銭、一円十六銭弱運賃として入つてお

るものに対して、二・三・九銭、二円十四銭弱運賃がかかつておる。結局収入の一割八分四厘、大体支出がかかつておる。さういふ表でございまして、ずつと上の欄から最後の双方の割合を見て頂きますと、旅客においては大体ずつと収入がある姿になつておりますが、貨物につきましては、昭和十四年までは大体収入以下の経費がかかつておるのですが、昭和十五年からは収入以上になるようになっておる。それが現在二十四年度では一倍八四になつておる。さういふ数字でありまして、これがまあ今度の八割乃至、或いは運輸審議会におきまして、九割若しくはそれ以上運賃を貨物について値上をすべしという、いろ／＼な議論の際に検討されたものであります。

○内村清次君 これは一貫して貨物運賃の原価が運賃率に對して非常に高くなつておるのだ、さういふ点ですね。分りました。では第十五表を……○政府委員(足羽則之君) 第十五表は、これは現行と改正案と両方示してあるんであります。改正案では、鉄道は八割の値上案、汽船は原価運賃に「よる」と下に但書が書いてあるのではありませんが、実は汽船の方の点につきましては、私ちよつと詳しく御説明を申上げかねます。これによりまして御覧を頂きます点は、最後の現行及び改正案について、この最後の鉄道を百とした場合の割合、これがこの表を見て頂つた主要な点かと思つておる。即ち石炭に現行の率が大体、八割から九割前後であります。それが改正案によりまして、鉄道運賃も上り、或いは汽船の運賃も上りますが、併し鉄道を百とした

場合には、概ね石炭は現行よりも船の關係が安くなる。それから木材につきましては大体現状とさういふか、それより少し安くなる、大体さういふ数字であります。それから鉄鉱石、それから鉄鉄、それから木炭、さうした主要な貨物について、同様の表をお示ししてあるわけでありまして。○内村清次君 問題は石炭の問題といたしまして、室蘭小樽、それから行く海送、及び陸送での運賃率の違ふのと、それが今度運賃率の違ふところ、それが今度運賃率の違ふところ、殆んど同じキロでありながら、貨率も違つて行く。そのために石炭の集荷が、例へば室蘭に一方に納まつて行くといふような陳情が来ておるやうでありまして、この点は非常に重大だと思つておるが、さういふような關係になつて参りますか。この点は、これは地理的に委員長は詳しいから……さういふような石炭の方から陳情が参つておりますが、さういふ關係に非常に輸送形態が、室蘭ならば室蘭に一方によつてしまふのだ。小樽に現在よつておつたのが、室蘭の方に取られてしまふといふような陳情が来ておるのです。

○委員長(板谷順助君) その点について、例へばこの京浜と室蘭の間が、一ト四三百三十円、それから小樽が四百九十円、それから留萌が五百円、釧路が五百二十円、それで航路別でこの運賃を決めた關係から、さういふ点があつて、そこで今小樽辺の六十円も高くなるやうと言つて非常に騒いでいる。ところが航路別というところは、例へば小樽を中心とすれば、裏日本の日本海方面

に輸送したらいのじやないかと言つても、その点がさういふわけに行かない。京浜の方へ売る石炭の量が多いのでありますから、今御質問のよう航路別ということになると、さういふ非常な不公平な問題が起るので、これに對する何です、例へば将来航運の費用を或る程度まで節約するとか、或いは又腕づくによつて……さうしてできるだけ産業合理的にそれを節約して、差額をできるだけ除くことにするが、今のところは航路別となると、さういふ今御説のような不公平な問題があるのでも騒いでいるけれども、これも地域別から行くと、どうも止むを得ない現状なんです。

○内村清次君 これは運輸省の方として、さういふような偏重に對して、何か積極的な考案でもあれば一つお教え頂きたい。○委員長(板谷順助君) これは非常に困難なんだ。海運の關係のものは明日やりますから、そのときお尋ね下さい。○内村清次君 それでは第十六表を御説明願います。○政府委員(足羽則之君) 第十六表は、国有鉄道の運賃改正におきまして、自動車それから電車それから小運送や郵便の料金、おの／＼が昭和十一年を百といたしまして、現在大体どのくらゐまで上つておるか、指数がどうかというところを、参考までに御説明した表であります。例へば、旅客運賃は最初の一キロ当りの貨率でございまして、十一年を百とすれば現在は九十二倍になつておる。それから貨物につきましては、現在は七十二倍になつておる。それから海運につきまして、その

それ／＼指数という欄を御覧になると、汽船運賃の若運賃が二百十三倍、汽船船の若運賃が四百五十倍、それから飛びましてトラックは百五〇倍、それからバスが八十三倍、或いは都内電車が百十四倍、当運送費が九十五倍、はがきが百三十三倍、一銭五厘のものが二円になつて百三十三倍、そうした指数を御参考までにここに書いてあるのであります。

○内村清次君 この点は運賃率が上つても外の、例えば葉書や自動車その他よりも非常に少いのだという指数ですね。そういうふうに考えていいのですか。

○政府委員(足羽則之君) 尙これに関連しましては、第十七表なり或いは第十八表のこの消費指数と関連さして見て頂くと、御便宜であると思ひます。大体御参考までに、いろ／＼な指数がこの表以下第十八表までに集めてあるわけでありませぬ。

○内村清次君 では説明は一応これで……

○鈴木清一君 第十五表の中の諸掛が改正後も現行も七十四になつておりませぬ。この諸掛の内容はどういうものなんですか。

○政府委員(足羽則之君) 説明員に説明いたさせませぬ。

○説明員(岩岡明藏君) 詳しい資料を持つて参りませぬでしたけれども、これは海運局の厚生課と連絡を取りまして、殆んど地域によつていろ／＼序列が違ひますので、各荷役賃につきまして、そこで大体想像される費用の中間的なものを探つたものでございまして、結局港荷役賃、船内荷役賃、解賃、そういうふうなものが入つておる

わけでございます。鉄道の方でございますと、貨車の積下し料、それから取扱手数料、これだけでございませぬ。

○委員(板谷順助君) それでは運賃法案に対する質疑はこの程度にいたしておきまして、明日公聴会を開いた結果、更にこれを継続することといたします。

○委員(板谷順助君) 本委員会に付託されております通運事業法案、その外二件を議題に供して質疑に入りませぬ。

○村上義一君 この通運業法によつて免許を得て通運業者になるのですが、第二条の第一項の第一号の事業を行う者は、商法による運送取扱業者であると思つておりますが、即ち自己の名を以てする物品運送の取扱いをなすという者は、商法の規定によつて、この第二条の第一項の第一号の業務を行う者は、商法から見れば物品取扱、運送取扱業者であります。従つて又商法の規定によつて、こういう通運業者は荷主の要求によつて、貨物引換証を發行する義務があると思つております。

併し本法には、貨物引換証については何ら触れてないのであります。今廃止せんとする日本通運会社法では、その事業目的を決定してあります。条文の確か第一条の第二項だつたと思ひます。貨物引換証の整理及び保証という仕事をすることになつております。この点について通運業法では、何ら触れる必要がないという御見解でありませぬか、一応伺ひたい。

○政府委員(中村豊君) 只今お尋ねの問題はいろ／＼考えましたが、貨物引換証の整理、保証は、相当最近のような実情では高いものになります。それ

でそれを事業としてやり保証までするということについては、相当の負担になり大きな資力を要するものでありますから、この際こそまてを計算事業者にお願ひすることは無理であろうと思つて削つたわけでありませぬ。

○村上義一君 通運計算事業との問題は別であります。又同時に附加して業務ができません。政府委員の御説明の如く、この貨物引換証の整理保証というところについては、非常に経費が高くなるというお話でありませぬ。これは御尤も至極であります。ただ私の憂うところは貨物引換証というものは、要するに日本の商取引、商慣習におきましては、代金の、運送する品物代金の取立の方法として、大部分が利用されておると思つております。或る程度の信用を確立した社会において、この方法で代金の取立をするのは、荷主にとつては最も経済的で利便なことである。この場合におきましては、荷物引換証を荷物發送地の銀行が受け付けなければ意味をなさな

いということになります。自然保証と

いうことが絶対の条件のように考へるのであります。勿論非常に信用の厚い会社が荷物引換証を發行する場合、今日荷物引換証が一口で数百万円、或いは数千万円に上るものがあると思つております。こういうものを運送業者に荷主が要求して、運送業者が發行した、そして通運業者の發行する引換証を、荷主が銀行で現金に換え、現金を受取るということができなければ、利便であるとは言えないのであつて、同時に過去における貨物引換証の運用が、殆ど全部と言つてもいいくらい、品代金の回収方法に使われていた

ということを考へまして、何らかこの点については将来方法を、措置を講ずる必要があるように思つております。本法案がこれに何ら触れないでおるといふことは、この間の社会の要請に對して、欠くるところがあるのではないかとおもうのであります。将来について何らかお考へがないか一つ伺つて置きたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 貨物引換証が取引の重要な手段になりまして、これによつて非常な利便を受けておるといふことは御尤もで、お話の通りでございますが、これについての規定を特に今度の法律に入れなかつたのは、現在の小運送業法でもそれについては触れていらずに、一般の商法の規定にすべて委ねておるのであります。大体その考へを踏襲して、この改正法でも、この新しい法律でも入れなかつたのであります。ただそれが悪用されて、非常に荷主に迷惑をかけるという弊害は過去に非常にございまして、その点はやはり非常に心配しなければいけない問題であると思ひますが、それにつきましては、今度の法律でも免許制度を維持いたしまして、免許の際に要する信用を十分に、前のように引換証の仮渡しとすることによつて、荷主に不測の損害をかけるということではできただけ防止するといふ配慮をいたしておりますので、特に引換証についての規定を置かなかつたわけでございます。

それから今後の改正についての意見はないかとお話でございます。御尤もな御趣旨と思ひますので、よく研究いたしたいと思ひます。

○村上義一君 尙、この通運業者たらんとする者が申請によつて、運輸大臣がそれ／＼の手続を取つて免許する。その際に資力、信用について十分研究をされるということは、今御説明の通りで、至極御尤もであります。この法規においてもその点は明記されてあります。併し制度において非常に欠くると思つております。貨物引換証一通について数百万、或いは数千万円の引換証を發行することは、珍しくないと思つております。そういう引換証が滞りなく所期の目的を達するよう

に運営せられるところまで、資力、信用を審査せられることは、これは至難だと思つております。で、今日までは日本通運株式会社によつて設立せられた日本通運株式会社、法律の命ずるところによつて、大なる信用を持つて、この貨物引換証の整理及び保証業務を行なつて来ておる。これが消えることに相成ります。この点が欠くるのじやないかというふうにも思つております。今これを作らうとしても、所詮お説のごとく、政府委員の御説明のごとく、殆んど不可能に近い困難性があると思つております。将来に何らかこれは方法を講ずる必要があると思つて、今直ちに救済策を講ずることは不可能に近いと思つております。将来に適切な方法を講ずるよう希望して置か

第であります。

○委員(板谷順助君) 村上さん、今の問題について私一言言わして頂きたいが……

○村上義一君 どうぞ。

○委員(板谷順助君) 例えば船舶に

おける船荷証券のごとくです。陸上のその貨物についても、例えば荷為替を作る者に対して、金融の途を断るという上において、何かそこに信用問題を伴うと言つて見たところが、荷主側から行けば金融の道を断らなざるやならんというふうな関係において、どうも将来の問題でない。現実の問題だと思ふがどうでしょう。

○政府委員(中村豊君) 貨物引換証を發行して荷為替にして、金融の道を講ずることが出来るわけでございますが、その何らか信用なり保証するものがなければ、なかなか金融機関でも簡単に融資の道を、荷為替を發行してくれないのじやないかということであらうと思ふ。その点は何か保証制度を置くようなことを考へて見たのでありますけれども、非常に貨車一車は何百万円となるようなものを保証するといふことは、これはなかなか法規的にやつて見ても困難であらうと思つて、法規上は作らなかつたのであります。まあ現在日本通運が保証をやつておられますのは、これは日本通運の方で恐らくこの制度は残して貰えるだらうと思ふから、その方面の力によつて、その制度はその意味では維持されて行くと思ふが、新しい事業者が出て、それを取上げるということ、これはどうしても困難であらうと思ふ。

○小泉秀吉君 この第二条の第二項によりますと、「通運事業」とは、営利を目的とするといふことを問はず、「云々」といふようなことがあるんですけれども、例えば農業協同組合とか、農業協同組合の連合会といふようなものが、この法律に合うような目的並びに

方法を以て、この通運事業をやりたいといふようなことを申出て来る場合、この法律の条文に適合しておつた申請であれば、やはりそれはこの法律によつて許され得るのであります。か、そういうものは排除するといふような御意見であるか、政府の御意向を明確に伺いたいと思ふ。

○政府委員(中村豊君) 農業協同組合のような組合がこの事業をやるには、第四条によつて免許が要りますが、その場合には、第六条によつて、ここに四つばかり基準を与へてあるわけですが、この基準に適合したときには、免許しなければならぬといふことになつております。別に特別扱をするわけではなく、同様に審査するわけでございます。

○小泉秀吉君 もう一つ、これは政府委員に伺うのか、大臣に伺うのか、政府の御方針として伺つて見たいんですけれども、この法律ができませんと、今までも法律上免許をやつておつて、結局陸運事業といふものは、絶対に免許、許可といふものをこの法律でやるということになる。一方海運の方の港運事業その他のものは、今のところ自由になつてゐるようでありまして、海陸の一貫作業といふようなことが、相当やはり経費の節約とか、事業の発展その他の面において、非常に重要なことでもあります。必要だと思ふのであります。政府はこの港運事業と言いますか、港運送事業の方面にも、これと同様のような法律を作つて、免許制にするといふような御意思があるのか。又その海陸両方いへるような連関を以てゐるようでありまして、そういうものを平等に、一貫作業を、

互に有資格者であれば許可してさせるといふような御方針か、その点を伺いたい。

○政府委員(牛島辰彌君) 港運送事業の免許制或いは届出制にするかどうかというところであります。これにつきましては未だ研究をいたして居る段階でございます。従いまして現状におきましては、自由営業になつておられます。ただ通運事業法が、以前の小運送業法のとくも同様に、陸上におきましては、免許制になつておられます。関係上、その接点におきまして、いろいろの問題を起して居る次第でございます。今、今回運輸省といたしましては、これに對しまして調整を図つて参りたいと思つております。港運地帯における、港運の運送業者は、小運送業とは相互に密接な関係はございますが、本質的にも、又沿革的にも、それ／＼独自の事業分野を持つておられますので、両方の事業は必ずしも兼営しなければならぬといふようなことはないと思ふ。ただ事業が関連いたしておられますので、その面から小運送業の場合におきましては、これと同じ問題が陸上におきましては、貨物自動車運送事業、又軽車輛の運送事業者等に対しましても起つて参りまして、すべての港運送業者に小運送の免許を与えるということになりまして、同じようにトラック業者或いは荷牛馬車に對しましては、免許しなければならぬといふような結果になりますので、小運送業者の独自の経営といふのは非常に困難となるばかりでなしに、又事業の分野といふようなことも失われると見ております。従いまして調整をするという場合

におきましては、海陸連絡の貨物の中に水揚又は解積みの作業と、貨車積み又は貨車下し作業に直結するような場合におきましては、この両方の作業は一貫して行われる方が、作業能率の点からいたしまして、又経費の面からいたしまして望ましいことである。港運送業、小運送業との調整を図る必要があると思つておられます。こういう見地に立ちまして、港運地帯におきます小運送業の免許に關しましては、次のようなことによりまして処理して参るのが適當であると思つております。

先ず第一に港運送業者が小運送業の一般免許を申請いたしました場合におきましては、小運送業の免許基準に照しまして、それに適合して居る場合には免許を与へる。第二には特定の港運、例えば六大港又はこれに準ずるような特定の港運につきましては、港運送の特殊性を考へまして、例外として、一又は二駅につきまして一般免許を考慮して参りたいと思つておられます。第三には、水揚或いは解積み作業を行う港運送業者でありまして、一貫作業の貨物に對して相當の作業実績を有して居る者に対しては、海陸連絡貨物の貨車積込、取下し作業に對しての限定免許を与へたいと考へておられます。こういう調整方法によりまして、港運送業の自由営業と陸上におきます小運送業の免許事業との間の調整を図りますれば、先ず妥當な方策ではないか、こういうふうに考へておられます。

○早川慎一君 先程協同組合の免許に對して中村政府委員から御説明があり

ましたが、協同組合は組合員のために利用するとか、運送するとかいふものではないから、一般免許の對象になるのですか。或いは限定免許としてのお考えなんですか。その所の所がちよつとはつきりしませんが。

○説明員(中村豊君) 協同組合は主として組合員のための通運事業をやるという場合が多いのでしようから、多くの場合は限定免許になると思ふ。併しながら協同組合が一般の免許をたいと申請された場合は、申請書の内容を拜見して基準に當る場合には、これは必ずしも限定免許に限らずに一般免許を与へても、これは差支ないと思ふ。要は申請の内容なり御希望の内容によつて考へるといふことになつておられます。

○早川慎一君 併しその場合に協同組合といふものの性質から言いますと、飽くまでも今の組合員のために出来てゐるのであります。それが普通一般の免許を取るといふことは、他のいろいろな業者といふような点も考へて、その点はやはり限定免許が原則であつて、一般免許をやるということは性質上をかしいように思ふのですが、そういうことは拘泥されたいといふのであつて、どうですか。

○政府委員(中村豊君) 御説のごとく性質上は限定免許が原則であらうと思ふ。併しながら協同組合と申しますのも、新しい協同組合といふ企業そのものを目的にするために、協同組合を作るようなものは、大体その内容によつて一般免許が考へられる、こういう考へでございます。

○村上義一君 この法案の第三十三條に「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なければならない。」ということが規定せられてあります。第三十六条にこの法律に規定する運輸大臣の職権の一部を政令で陸運局長に委任することができるといふ趣旨が定められておるのであります。この陸運局長に対する委任権限は、第三十三条の但書の範囲内のもに限り、という予定なのであります。か、その辺の事情を伺いたいと思ふのであります。つまり陸運局長が委任された職権を行使する場合に、審議会の諮問手續はどうなるかという問題であります。

○政府委員(中村豊君) これは実は政令を作つて要綱をお配りするべきものでございまして、まだ意見がはつきりとはつきりとは決つてないものですから、内容がお配りできないのは非常に申訳ないと思ひます。この点は御説のごとく運輸審議会を設け、それに諮問するという建前になつておりますから、その精神から考えまして、但書で軽微な事項を運輸審議会の方で認めることに話が付いたものについて、その中から陸運局長に委任するというのがこの趣旨に合ふと思ひますので、さういふことだと思ひます。

○村上義一君 尙一、二伺いたいのですが、附則の第七項、道路運送法の第十一条の次に次の一条を加へ、第十一条の二の二行目の終りに「主務大臣が第十条に掲げる種類を規定したときは、云々とあるのであります。臨時立法の場合には、大抵大臣の行政所管を明確に書くのが普通だと思ふのであり

ますが、特にこの場合、主務大臣という文字を用いられたのはどういふ事情であるか、伺いたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) これは実は道路運送法を引張つておるのでございまして、道路運送法では運輸大臣と言わずに、一々主務大臣という名前を使つてございまして、それをその通り引用したわけでございまして。

○委員長(板谷順助君) よろしくございませうか。私から一点伺いたいことは、つまりこの通運の、この事業法案の第二十八条の規定によつて、通運のこの計算事業者がすな、これがそのなんぞですね、事業者団体に引つかへるようになつておるのですが、これが除外せられていないという、どうも一方に又独占的の弊害が起るといふような危険があるのですが、これは一体どうお考えになつておられますか。

○政府委員(牛島辰彌君) 通運計算事業を行なう場合におきましては、新たに免許を受けました通運事業者が相寄りまして、出資その他の形式によりまして、会社又は団体等によりましてこれらの計算事業そのものの性質からして、通運計算事業そのものの性質からして、一番多いものと思ふのであります。又は第三者が行う場合も起るかと思ひますが、最初におきまして、場合が多かるうと思ふのであります。さういふような場合には、確かに御質問のようになつて、事業者団体の第六條の規定によりまして、適用を除外いたしません限り、事業者団体法違反の適用によりましてできないといふことになつてございまして、通運計算事業を私共としましては一つに限らず、二つ三つと規定を

しておる点から申しますれば、事業者団体法の適用除外を、この法律におきまして事業者団体法の改正をなすべきところであると思ふのであります。いろいろな折衝の過程におきまして、事業者団体法を改正するといふことは、この法律によりましては実現がでなかつたわけでございまして、関係者の間におきましては、事業者団体法の適用除外についての改正は、次の国会においてこれを行うといふことを言われておりますので、それを信用いたしまして、この法案からは取除いたわけでございまして、私共としまして、事業者団体法の適用除外をすべきであると思つておるので、今後におきましても、これが実現に努力いたしたい、こゝういふふうにお考えを次第でございませう。

○委員長(板谷順助君) 尙も一点伺いたいことは、先程小泉君からも御質問がありました。大体通運事業者は陸上を主として、いわゆる鉄道、トラックその他に対する業務に従事すべきものであるが、最近において通運事業者が海の方に進出する傾向がある。そこで各超党派の海運議員連盟におきまして、通運が海運に進出するといふことについては絶対に反対である、こゝういふ決議をしておるわけでありまして、それについての見解はどうですか。

○政府委員(牛島辰彌君) 通運事業者と申しましては、結局現在におきましては日本通運のことだと思ふのでございまして、私共といたしまして、日本通運が港灣運送業に進出するといふことにつきまして、港灣運送業者の方々のいろいろの陳情その他を聞いております。たゞ先程も申し上げました

ように、港灣運送業が自由営業でございまして、日本通運がこれに進出する、港灣運送に進出するといふことを、法規的に拘束するといふことはできないと思つております。運輸省におきましては港灣局、海運関係ともいろいろ協議いたしまして、日本通運が現在進出しております港灣につきましまして、の、いろいろの事情等も調査いたしまして、現在の実勢力といふものは必ずしも左程、全体的に見まして平均を取りますれば、大した数量にはなつておりませんと思ひますから、今後日本通運が現狀以上に港灣の面に進出しようとする港灣、及び現在すでに日本通運が港灣運送業者との間に或る程度の摩擦等を生じておられますような港灣につきましましては、日本通運の港灣運送業の複數制実施によりまして影響であるとか、或いは又小運送作業者との関連といふような点を考慮いたしまして、個々の港灣につきましまして関係者間の協議をいたしまして、調整を図つて参りたいと思つておりますが、これらの方針は運輸審議会等にも諮りまして、官庁といたしましては、下部機構にもこの方針を徹底をさせますと同時に、日本通運に対しては行政的に指導をして参りたい、こゝう考えております。

○委員長(板谷順助君) それでは本案に対する質疑は大體終了したものとみなしてよろしくございませうか。大體終了したものとみなしまして、明日は午前十時から公聴会を開きますから、是非一つ御出席を願ひたい。尙午後一時半から本委員会を開くことに、御異議ございませうか。

○小泉秀吉君 ちよつと、この日本通運株式会社法を廃止する法律案と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云々といふのは、関連して審議する……

○委員長(板谷順助君) え、さうです。○小泉秀吉君 だから、今のお話は、限定までに行つていないのだが、後又ずつと行くといふおつもりなんですか。

○委員長(板谷順助君) それは無論明日一十分御質問下さるうちに……それと本日はいかに散会いたしました。

午後五時二十九分散会  
出席者は左の通り。  
委員長 板谷 順助君  
理事 小泉 秀吉君  
飯田精太郎君  
委員 内村 清次君  
大隅 憲二君  
前之園喜一郎君  
小野 哲君  
高田 寛君  
早川 慎一君  
村上 義一君  
鈴木 清一君

政府委員  
運輸事務官 足羽 則之君  
(鉄道監督局長)  
運輸事務官 牛島 辰彌君  
(自動車局長)  
運輸事務官 中村 豊君  
(自動車局長)  
説明員 日本国有鉄道業務局貨物課長補 佐 岩岡明誠君

昭和二十四年十二月七日印刷

昭和二十四年十二月八日發行

參議院事務局

印刷者 印刷所