

(第十三部)

第六回 参議院運輸委員會會議録第十一号

(一五〇)

昭和二十四年十一月二十九日(火曜日)
午前十時二十六分開会

本日の会議に付した事件

- 国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣送付)(右法律案に關し証人の証言あり)
- 小委員長の報告
- 小名浜海上保安署を保安部に昇格の請願(第五号)
- 網代線新島嶼台新設に關する請願(第二十二号)
- 陸中黒崎に燈台設置の請願(第二百四号)
- 郡山市に測候所設置の請願(第四十五号)
- 松阪港改修工事施行に關する請願(第五十九号)
- 塩釜港の第一種重要港認定等に關する請願(第六十三号)
- 宮津港修築に關する陳情(第六十五号)
- 機帆船燃料増加等に關する請願(第五百十八号)
- 郡山駅舎改築促進に關する請願(第六号)
- 吹田駅北出口地下道掘さく工事促進に關する請願(第十五号)
- 紀伊東線始発駅を松阪駅まで延長の請願(第四十三号)
- 倭似、広尾兩駅間に鉄道敷設の請願(第七十五号)
- 淡路、栗原兩駅間に鉄道敷設促進の請願(第二百二十四号)
- 淡路、栗原兩駅間に鉄道敷設の請願

(第三百二十八号)

- 国有鉄道用品購買制度改正に關する請願(第二百二十五号)(第四百六号)
- 大越駅名の呼称訂正に關する請願(第二百二十六号)
- 野沢、萩野兩駅間新設、置の請願(第四百十三号)
- 草軽電気鉄道株式会社営業路線縮小反対に關する請願(第六百八十八号)
- 相生、西大寺兩駅間に鉄道敷設の請願(第二百八十一号)
- 湯の元駅に急行列車停車の請願(第二百三十八号)
- 久之浜駅に、線橋架設の請願(第二百六十三号)
- 板橋旅客ホーム改造に關する請願(第二百六十五号)
- 要田駅確設に關する請願(第二百七十五号)
- 中村、新地兩駅間に駒ヶ嶺駅設置の請願(第二百八十三号)
- 大垣駅、樽見間鉄道敷設に關する請願(第二百八十六号)
- 福岡県臨田、中久原間に国営バス運輸開始の請願(第三百二十七号)
- 朱鞠内、羽幌兩駅間に鉄道敷設の請願(第四百九号)
- 大橋、足ヶ瀬兩駅間に上有住駅設置の請願(第四百三十三号)
- 岐阜駅改築工事促進に關する請願(第四百三十六号)
- 北陸線増設工事完成に關する請願(第四百九十七号)
- 浜松、米原兩駅間および米原、姫路兩駅間鉄道敷設促進に關する請願

(第四百九十八号)

- 新港臨港線完成促進に關する請願(第五百六十五号)
- 觀光事業振興緊急対策に關する請願(第五百六十六号)
- 陶磁器の貨物運賃通算制実施に關する請願(第六百二二号)
- 酒田港の国有鉄道用石炭陸上輸送切替に關する請願(第六百六十六号)
- 山形、北山形兩駅間府県道大會展街道山形停車場踏切に、線橋架設の陳情(第一号)
- 多治見、名古屋兩駅間鉄道電化に關する陳情(第五号)
- 浜原、備後十日市兩駅間鉄道敷設予定路線中一部変更等に關する陳情(第七十一号)
- 國際觀光事業の助成に關する法律案(内閣提出・衆議院送付)
- 通運事業法案(内閣提出・衆議院送付)
- 日本通運株式会社法を廃止する法律案(内閣提出・衆議院送付)
- 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關する法律案(内閣提出・衆議院送付)
- 公聴会開会に關する件

有鉄道運賃法の改正を只今當委員會で審議いたしておりますので、この点について皆様の御意見を伺いたいたためであります。

改正案の内容はすでに新聞紙等で御承知のことと思いますが、本法案の目的は国有鉄道の貨物運賃を八割値上げとするものであります。その主旨は去る五月に国鉄においては旅客運賃を値上げたのであります。経路上の事由その他で今年度八十六億の赤字を見込まれております。この赤字補填のためと海陸運賃調整の目的とで今回の貨物運賃の値上げを政府は企図しているのであります。現在の貨物運賃は原価に對しまして四八%にしか過ぎませんので、公正な原価を償う建前から、貨物運賃の値上げを政府は企図しているものであります。貨物運賃の八割値上げをいたしまして、政府の調へによりますと、物価に對する運賃の割合は四・一%でありまして、昭和十一年の四・六%に對して尙低くなつていゝと言ふのが政府の見解であります。以上運賃改正の要旨であります。これにより海陸運賃の調整は概ね期待されるところと政府は考へておるのであります。資料等お手許に差上げてありますので十分御覽の上御意見を承つて本委員會の参考にいたしたいと思つております。

向時間の都合がありますので誠に恐縮であります。お一人十五分以内の程度でお願いいたしたいのであります。尙又委員諸氏より各位に對して質疑があると思ひますが、これに對し

ましては簡單明瞭に五、六分ぐらいの程度において御答弁を願ひたいと思ひます。本日御出席になりました参考人は三井船船の一井氏、日産協の本村氏、東洋経済新報の榎本氏、旭海運の小山氏、日本トラック協会の森田氏、全国金屋労組の神長氏、東京中小工業協議会の伊藤氏、これらの方々であります。本日御出席になりました順に御答弁を願ひたいと思ひます。尙專門員より運賃改正の内容の大略について御報告をいたします。

○專門員(古谷善秀) 私專門員の占谷でございます。運賃改正の内容の大略につきまして只今委員長が申されしたので、又新聞にも出ておりますので、大體御了承と思ひますので省略いたしたいと思ひますが、お手許に配付した資料につきまして資料の三、四ヶ所を短かに御紹介いたします。

八十六億の赤字があるといふことは第五表に出ております。これが予想されておる赤字であります。これは財政上の理由と次に海陸運賃調整の目的があるのであります。その關係の方は第十五表にございまして、第十五表には現行と改正後の鉄道と汽船の運賃の比較が出ておりました。鉄道を一〇〇とした場合の指数が出ております。これを御覽置願ひます。次にこの運賃改正が貨物運賃の値上といふことにいたしました一つの大きな理由は、貨物運賃は原価を割つておるといふことなんでございまして、その資料は十四表に出ております。貨物の電灯当りの運賃に

対しする輸送原価が昭和十一年以降列挙してございます。その終りの方に昭和二十四年度、二十五年度が出ておりますが、大体四八%程度になつております。それで運賃改正をした場合に、物価に対する影響如何ということでありまして、物価と運賃との割合については十二表に出ております。この中欄の数字が昭和二十四年七月における実績でございまして、この欄の終りの方に運賃の割合の数字が出ております。先程昭和十一年と比較して云々と委員長から言われましたが、昭和十一年のは左の方に四・六%と出ております。改正後における予想の数字は右の中欄に四・一%と出ております。以上簡單であります。先程委員長が申されました数字の出でおります表を御紹介申上げた次第であります。

○委員(板谷順助君) これより御出席の順序によつて御発言をお願いいたします。その前に宣誓書に捺印をお願いします。

〔証人宣誓書に捺印〕

○委員(板谷順助君) では三井船舶の社長の一井保造君。

○証人(一井保造君) 最初に私の意見を結論的に申上げたに存じます。今回の鉄道運賃改正につきましては、各産業或いは各証人等によりましていろいろの御意見、又中にはその影響から考えまして無理からん御要求、或いは御意見があるかと存じます。私は、私には大局から考えまして鉄道運賃の今回八割改正につきましては、それは必要であり且つ妥当であると考へております。以下私の考えを申上げたいと存じます。

は事の両輪のごとく、これを一元的に考える必要があると考へます。それは一つは海も陸もその能率を発揮するという観点から考へまして、又第二には公正な競争をするという観点から考へまして、一面の輸送力を十分に發揮させるという大きな観点からして、これは一元的に又相關して考える必要があると思つております。申すまでもなく、鉄道は従来國家の企業といつたしまして經營されて参りました。大体これに對しては金利或いは償却或いは保險或いは租税等の費用につきましてはこれを考へない。一方海運につきましてはこれは普通の私企業といつたしまして、一般の企業と同様な立場で經營をして参りました。最近の事例を見ますと、鉄道におきましては御承知の通り莫大な國家予算上の赤字を出しまして、従つて運賃面におきましては低率でございまして、他方海運面におきましては莫大な赤字が出ております。今回この鉄道が公共企業として獨立採算制に變つたというところは今後鉄道の經營を能率化するという観点から考へまして、又先刻申上げた海運の輸送の公正を圖るという観点から考へまして、誠に喜ぶべきことであると私は存じております。

さて獨立採算制の建前で行くということになつて参りますと、現在の運賃ではやつていけない、旅客運賃の値上には限度がある、貨物運賃はどうしても引上げなければいけないということ、これは先刻もお示しになつた貨物運賃を上げて、そうして獨立採算制を行つて一方合理化能率を上げて行く、本當に一つの事業としてやつて行くというところは、これは必要であると存じております。

ております。八割値上が妥当かどうかという観点につきましてはこれはいろいろの意見があるかと存じます。今回の改正の一面に海運運賃の調整という問題がございますが、勢い海の方からこの問題について比較して申上げたに存じます。先刻も表で海運運賃の調整後の運賃比較について御説明がございましたが、海運運賃の調整につきまして或いは現在の海上の運賃が高過ぎるのではないかと、従つてこの点についての疑問が起るかも知れませんが、これにつきましては、いささか御説明をしたいと思います。

御承知の通り戦争によりまして我が國の海運は大体九割以上の船舶を失いました。今後の日本の海運というものはこれは新造船を基礎にしてやつて行く必要がございます。ところが現在の新造船の建造値段というものは戦前に比較しまして非常に上つております。上つておりますが併しこれを國際的に考へて見ますと、極く大ざつぱりに申しまして、イギリスの新造船に比較しまして七割乃至三四%、これはタービン貨物船、ディーゼル船、ディーゼルタンカー種々ございしますが、タービン貨物船は日本を一〇〇%としてイギリスは一〇七%、ディーゼル貨物船は日本を一〇〇%としてイギリスは一三%、タンカーは日本を一〇〇%としてイギリスは一二%、かようにイギリスの方が高いのであります。アメリカは又イギリスと共に大分高いのであります。大体アメリカはイギリスに比較しまして五割乃至一〇〇%高うございします。従つて現在の日本の造船船価は高いと申しまして、向これを國際的に見たらば低位にございします。

それから金利につきまして考へます。これは日本の金利は御承知の通り見返資金の金利が七%半でございします。一般市中の金利は一分見當でございします。ところがイギリスは海運金利におきまして三%、オランダで七%乃至八%、フランスは客船が三%、貨物船が二%、アメリカが三・五%、スエーデンが五%、ノルウェーが五・五%、フィンランドが六%、かように新造船の資金に對します金も我が國は非常に高い金利を出してあります。従いましてこれらの建造費並びに金利等を考慮いたしまして、いづゆる償却をなす場合におきまして十八年間の償却で等率償却としますならば五・四%の償却費がおります。又十八年間で等率償却が三七・三%の償却が要ります。大ざつぱりに申しまして資本といたしまして五割以上のものが食われておるといふ勘定になります。ところが現実には現在の運賃収入から考へますと、航海に關する諸費用及びこれらの船員費或いは保船等を差引きまして逆算しますと、資本金に支拂い得る割合は僅かに三割一分九厘となりまして、只今申上げた償却費に到底達しないのであります。これが海運の現状でございます。かような高い金利を負担し造船の船価につきましては、米よりも低うございしますが、それで以てかように苦しい經營をなさなければならぬ、而もこれから先外国に出まして各國の商船と競争して貿易外收入を稼ぐという大きな使命を持つております。海運につきましては、どうして各國と比較して考へなければならぬ。そういうことでございまして、勿論この外に船員費等につきましては、我が國の方が幾らか低うございします。低うございしますが、只今から申上げますことを見まして、今の日本の海上輸送のコスト即ち運賃というものは、これは決して高くないということを御説明いたしたわけであります。

それで今回鉄道の方が八割値上がで海上の方が九割三分値上げた場合に、おきましては、大体見合がございします。詳細な資料がここにございしますが、私共の方の作り出したものによりまして一例を申上げますと、海上では若松より東京までの石炭運賃を考へて見ますのに、現状におきましては運賃諸掛を含まして海上が九百九十二円六十銭、鉄道が八百二十九円四十銭でございしますが、今度海上を九割三分、鉄道の方を八割上げまして海上の方が千四百一十一円十九銭、鉄道が千四百二十五円三十二銭、大体見合がとれますので大体かようにして海運の調整ができるという結果に相成ります。

今度鉄道の方が公共企業体になりまして、尙金利につきましては対外部負債以外には考へていない。税金についてもこれは掛けない。又償却につきましてもいづゆる一般企業のように考へておられない。勿論従前は變つたお考えになつて思ひますが、さような條件におきましては、従いまして海運運賃の調整という点から考へまして、今回の鉄道の八割値上ということが必要である、妥当であると考へます。これが、私の意見の大体であります。

○委員(板谷順助君) 委員各位にお諮りいたしますが、参考人の個々の意見に對して質疑がありましたらば行

新報社の模本君に御発言願います。

○証人(模本君) 東洋經濟の模本でございますが、或いは一通り参考人から陳

になるかは皆御承知のことと存じます。率を設定するとか、或いは貨物の等級

に對しましては特定運賃を設定すると

るとそう大した影響はないと思ひます。併し先程石炭の例を申しておりましたが、そういうような個別的事業を見ますと相当にあると思ひます。例えば石炭のごときも優良炭のカロリーの高い炭ならば相当値上をして売れますが、劣質炭は非常に現在でさえ売れなくて困つておるのでこれが値上になりますと中小炭鉱は相当大打撃を受けると思ひます。勿論戦後続出したような劣質炭企業がつぶれるのは国家的な見地から見ても止むを得ないという見方もありますけれども、この点は相当考慮をされる必要があるのではないかと思ひます。

以上で私の運賃改正に対する考えは大体盡きますが、ただここに問題があるのはこの国鉄の赤字八十六億です。これがどうして出て来てるのかというところが一つ問題になるのじやないかと思ひます。人員整理によつて数十億の経費が節約されそれから日通を通じてやつておつたのを、今度は直営になつてそれで二十億経費が節約され、それから今度は車輛修繕を外注しておつたのをやはり国鉄でやつてそれで二十五億、計算いたしますと大体百億というものの経費が節約できておると思ひます。これを考慮されて尚且八十六億の赤字になるのかどうか。仮に考慮されておつたのを八十六億の赤字になるものとしてしましても、更に石炭の購入代金を節約できるのではないかと。これはいろいろ数字を聞いてみましたけれども、正確な数字が分りませんが、監督局の調べでは大休運炭会社がなくなつてその手数料がなくなつた、或いは炭が自由販売になつて安く買える、それからカロリーの高いものを買

つて三十億見当の節約ができるというふうに調べておられますが、又一説によりますと数十億から百億にも達するといふような計算をしておられるものもあります。そうしますと約五十五億といふような運賃の値上による増収は、カバーしてお釣りが来るということになります。併しながら私はそれがために運賃の値上をしてはならないということではありません。運賃の値上は妥当であるといふことは先程申上げた通りであります。併しながらこういうふうにして石炭代の節約ができるということとは明白なことなのでございます。戦前は国鉄は三百萬トンの石炭を使つておつたのが現在七百萬トン使つておつた。その理由の第一はカロリーの低下した、僅かカロリーの低下したために倍以上の石炭が必要で、逆に申しますとカロリーの一回上げれば量が非常に少なくて済むのではないかと、そのカロリーの上げるによつて石炭代の節約といふものが恐らく百億くらいは出るのじやないか、これは正確な数字は分りませんが考えられます。でそういうことを考えますと、また国鉄のこの企業には合理化の余地が多分にあるのではないかと考えられます。

そういう点をもう少し研究されて、そうしてその金でどうしたらいいかと申しますと、第一に旅客運賃の調整であります。これはこの資料にも申述べてありますが、一、二等の倍率の引下とか、長期定期の引下とか、距離運賃を実施するとか、そういうふうなことが謳われてありますが、そういうことを是非やつて頂きたい。それから第三は積卸をやつて頂きたい。現在十三億幾らか計上されてお

りませんが、時価積卸をすれば百五十億に上るといふことをいわれております。それで積卸不足は現在までに二千億に達しておるといふような状態でございます。それから積卸に力を注いで頂きたい。それからサービスも漸次好くなつては来ておりますが、もつとこういう経費を節約してサービス改善の方に向けて頂きたいと思ひます。まあ取扱等の上り下りなどは絶対にないようになさる幸せに存じます。

それから先程三井船舶の井井さんでございまして、先程お話がありました。海上運賃と陸上運賃との調整の問題でございまして、それは戦前海上運賃は陸上運賃の三分の一程度であつたのが、今では逆に海上運賃の方が高くなつておる。今度の改正後においても石炭を除く鉄鉱石、木材、鉄鉄その他はやはり海上運賃の方が高くなつておるので、この点果してまだ調整が出来ておるのかないのか素人考えとしては疑問でございまして、尤も海上運賃が高過ぎるというわけではないのであつて、まだその点から言へば陸上運賃が低過ぎるのではないかといふふうに考えられますが、併し一時に大巾な値上をすれば勿論物価への影響が大きいので問題でございまして、その点素人考えとして調整されておるのかどうか、私としてはまだ調整されておらないのではな

いかにかと考えられます。大体この辺で。

○委員長(板谷順助君) それでは次に旭海運の小山さん。

○証人(小山亮君) 鉄道運賃の値上に對しましては結論的に賛成いたしま

或いは炭が自由販売になつて安く買える、それからカリの高いものを買

して現在の陸上運賃をこの程度に上げ
たから将来の海上運賃は今のままでよ
ろしいかといふことを言われまして
も、私はこの点に対しては明確なる答
えを申し上げかねるのであります。以上
であります。

○委員(板谷順助君) では次にト
ラック協会の森田君。

○証人(森田君) 国有鉄道運賃値上
の問題につきましては、第一に鉄道運
賃と貨物との関係、第二に鉄道運賃の
旅客と貨物との調整、第三が海上輸送
と陸上輸送における運賃の調整、第四
は陸上輸送における鉄道輸送とトラッ
ク輸送との運賃の調整、これらの点が
検討されるべきだと思ひます。第一、
第二、第三の点につきましては、それ
ぞれ関係の方々からお話がありました
ので、私としてはトラック事業者の立
場から第四の陸上輸送における鉄道運
賃とトラック運賃の調整という問題に
ついて意見を申し上げます。

トラック輸送の問題であります
が、本年度の輸送計画量はトラックは
一億二千五百萬トンとなつており
ます。経済情勢の急変、特に有効需要
の減少に伴う物資生産計画の改訂を考
慮いたしました。これを大幅に下廻
るとは考えられませんが、そこで鉄道運
賃の八〇%値上を見ました場合に、鉄
道貨物が大体距離にしまして貸切貨物
は五十キロ、小口貨物は百キロ以内の
ものがトラックに転移されるものと考
えられるのであります。その数量は私
共の算定では大体年間三百五十萬トン
程度と推定いたしております。

次にトラック運賃と鉄道運賃との開
差であります。車扱によるトラック
と鉄道の現行運賃の比較について一例

を挙げますれば、一トンにつき三十二
キロの場合、トラックは五百四十四
であります。鉄道は五百八十三、五十
錢であります。同じく一トンにつき三
十六キロを輸送いたします場合にト
ラックは五百六十四、鉄道は三十二キ
ロの場合と同じく五百八十三、五十錢
となつております。現行運賃において
は三十六キロが運賃面より見た輸送
分野の限界でありまして、三十六キロ
以内においてトラック運賃の方が安く
なつております。改正運賃八〇%値上
の場合においては、その限界は五級品
で四十キロ、三級品で四十四キロまで
延びることになります。更に貨物等級
の格下げを考慮いたしますならば、概
ね五十キロ圏内はトラック運賃の方が
安くなることになると考えます。小口
扱におきましては、トラックと鉄道の
貨物運賃比較に關する、トラックの輸
送に依存すべき分野については、これ
は現行運賃においては三十キログラム
の貨物で六十キロメートル、四十キロ
グラムの貨物で三十キロメートル、六
十キログラムの貨物で十キロメートル
輸送が、運賃面より見てトラックの方
が安くなつております。改正運賃にお
いては、六十キログラムの荷物で百二
十キロメートル、七十キログラムの荷
物で六十キロメートルの輸送がその限
界になつております。更に取扱料を含
んだ場合を鉄道と比較いたしますなら
ば、六十キロの限界が更に八十キログ
ラムまで伸長されることになりま

す。言い換へますれば、現行鉄道運賃が
八〇%増の運賃改正を実施された場
合、現行のトラック運賃面と比較した
限界が三十キログラムの貨物において
六十キロメートルから百五十キロメ
ートル、六十キロの貨物は三十キロメ
ートルから百二十キロメートルにそれ
ぞれ伸長されることになりま

す。更に
取扱料を含んだ場合には、六十キログ
ラムの貨物は百五十キロまで伸びる結
果、小口扱は概ね現行の四十キロメ
ートルの限界が百キロメートル程度まで
はトラックの方が安くなることになり
ます。従ひまして、鉄道運賃八〇%増
の改訂により、トラックの小口扱の分
野は車扱の場合よりも、距離において
大きく伸長される結果となります。
次にトラック運賃の問題であります
が、昭和二十二年十二月に、トラック
実働一日一車当りの実経費即ち原価が
二千九百圓の計算に基きまして、当時
の実運賃專制制一日一車九百圓であ
つたのであります。私共はこれの改
訂を要請したのであります。昭和二十
三年六月に、鉄道運賃の二十五割値
上とのとき、トラックは十五割増の專
制一日一車二千二百五十圓という、原
価を割つた価格が認可されております
。爾來トラックは、サービスの向
上、諸資材の費用、経費の節減、人件費
の節約等、企業維持のため、極端な合理
化に努めて来たのであります。その
後地方税法が改正され、今後運賃を改
訂した場合は、損益に關係なく、外形標
準税、運輸収入の二・四%であります
が、これが賦課されることになり、現
行諸税の四割五分に相当しているガソ
リン税は実施されております。更に
にガソリン、油脂、タイヤ、車輛諸価
格の値上り及び道路損傷負担金、道路
改修協力費等の特別公課その他一般諸
税の改正累加増徴価格に基く不合理な
現行の車輛償却制度、これらの点から
当然トラック運賃は値上をお願いしな
ければならぬ段階に來ていたのであり
ます。

併しなから一方陸上輸送における鉄
道とトラックとの貨物運賃面から考え
ますれば、かねてからこの輸送分野の
見地から、遠距離は鉄道に、近距離は
トラックにとの根本方針が確立せられ
まして、政府においては、国鉄輸送量
の五八%、それから都市中心の私鉄一
五%の貨物をそれらのトラックに転
移せしめるといふ計画が策定されまし
て、昨年十一月から六大都市を中心
に本年三月から全国地域にこれを実施さ
れておるのであります。この成果に
鑑みましてこの実効を期するため
は、鉄道の近距離貨物の受託の停止、
それから近距離貨物運賃における鉄道
とトラックとの運賃の調整、それから
資材の裏付等の措置を要請されたので
あります。近距離貨物運賃の受託の
停止という問題は、行政措置上種々の
困難な点があるかと思ひます。
第二の近距離における鉄道とトラッ
クについての運賃の調整については、
今回鉄道運賃八割値上に關連いたしま
して、トラック運賃を仮に現行のまま
といたしまして、鉄道運賃改訂額と比
較し、先程申し上げましたごとく車扱に
おいて五十キロ、小口扱において百キ
ロ程度の貨物の転移が運賃面よりして
可能となつて参りますので、大体三百
五十萬トン程度の貨物の流れに大きな
期待を持つておるわけでありま

す。
結論をいたしまして、陸上輸送の総
合的調整については、夙に諸外国にお
いても研究、実施されておるところで
あります。鉄道とトラックは本来が
競争關係にある輸送機関ではなく、共
に公共企業として国家的にその機能を
生かした調整が図られねばならぬもの
であります。我が国においては運ま
きながら終戦後直ちにこれに着手され
ておるところであり、この鉄道近距離
輸送のトラック転移に不可欠の條件で
ある運賃調整を行うためには、どうし
ても鉄道運賃については近距離を高く
することが望ましいのであります。従
ひまして、今回の運賃改訂、八割値上
は止むを得ないものと考えるものであ
ります。
○委員(板谷順助君) 次に中小企業
の伊藤さんどうぞお願いいたします。
○証人(伊藤英男君) 私伊藤でございます。
中小企業の中の中小工業の私達は、
工場敷において九八%、労働人員数に
おいて六五%、この度の戦後の輸出生
産実績におきまして六三%を占めてお
る仲間でありま

ます。而して今や我々個々の企業における合理化は限界に達しておると言つて過言でないと思ふのであります。おしる国營、公營、関連産業の合理化こそが民間に先んじて徹底的にやるべきであつたと思ひますし、又やらねばならないと思ふのであります。企業合理化のファクターを占める多くのものは後者にあると私は思ふのであります。二、三日前の新聞にも報ぜられておりますごとく、歴大な国内ダンピングの横行は官民共に顕著となつて現れておるのであります、こうした購買力の欠乏の狀態の今日におきまして、今日の運賃を更に消費者へ転嫁することは、全く不可能であると私は言えると思ふのであります。我々仲間はずでに一月以來九月までにおいて六千軒以上の企業整備がなされておる事實は、單に戦後の繰出した企業家のみがそうであつたとは言えないのであります。二代三代に亘る業者におきましては今日の不景氣のために倒産の苦しみを味わつております。この事實、更に今回の運賃の負担が我々生産者としての工場にかかつて来ますならば、これは正しく工場閉鎖の命令にも等しいと私は感ずるのであります。

八割値上いたしまして、物価に目ざして影響はないとの御見解もございしますが、然らば全く右の事情を御承知の上生産者への負担強要をお考えになつておるのであらうか。かかることであるならば、一方には首を絞つて他方で足を引張るような様にも似て、余りに慘酷ではないかとさえ私には思えるのであります。物価水準に占める割合合算は、昭和十一年には四・六一%であり、昭和二十四年七月には二・〇三%と

であるということは、国鉄側の資料にもございましたし、又権威ある調査機関である東洋経済のお方からの御発言もあつた通りであります。併しながら昭和十一年と今日との比較において、私達の食生活において、又租税率の比較において、どういふことにその背景がなつておるでありませうか。昭和五年から十一年を平均一〇〇といたしまして、昭和二十四年には二〇三・一％となつておりますこの租税率、かかる資本蓄積の雲泥の差がある経済の背景の相違は、民間においては給料の遅配欠配となり、企業の倒産となり、それが示しておる通りでありまして、かかる論は経営実態を無視しておるに外ならんと私は存する次第であります。値上後の減少見込三％としてございますが、果してその程度で食止め得るであらうかという点、それは先程も御指摘ありましたごとく、今日の赤字はどうかして赤字が出て来たのであるかという点こそ重大問題であると私は思うのであります。旅客運賃値上の際におきまして増収を見込んでおつたに拘わらず、それが却つて利用者の激減のために七十三億円の赤字を生じておるといふようなことは、私は今度の運賃値上に対してもその生ずる結果を案する者の一人であります。

聊か木材に例をとつて見たいと思うのでありますが、先程日産協の木材さんからも御指摘がありましたごとく、木材面からこれを見ますならば、一般用材について言いますと、販売価格中貨車納金の占める割合は製材については七・四六%、素材につきましては四・九二%と我々の計算はなるのであります。これを国鉄の調査と比較いた

しますならば、我々の七・四六%に對しまして製材において五・四五%となり、素材の一四・九二%に對しては七・七四%となつておるのであります。かかる計算は聊か独善的でありはしないかという不安を抱く者であります。又先程も御指摘がありましたごとく素材において一三・六%、製材において七・三二%でありまして、特に海運に委ねる地域においてはその比率は更に大きくなるのであります。北海道のときは立木価格の運賃に對する割合は三三%を占めております。仮に当局の要望を認めたる場合には、北海道移出の木材に對しては、運賃のときは消費者の公定価格より逆算すれば立木価格は零になるという極端な結果を生ずるのであります。更に北海道には地理的條件によつて沿岸の海上輸送に頼らなければならぬ箇所があり、その地方の木材業者にとつては貨物運賃の値上は全く致命的であり、営業を放棄しなければならぬという悲惨な実情にあるのであります。更に炭鉱におきましては、我々中小企業者の立場においては、まず苦境にならざるを得ないのであります。又銅におきましてもそうでございますが、これは二重、三重の痛手になつて参りまして、聊か冗長に流れますので数字を略しますけれども、尙農機具等におきましては、これが全国に亘つております関係上、この製材の痛手は莫大であります。更に今日の農民の苦境に立つてゐる場合において、これを農民に転嫁することは誠に不可能なのであります。

尙森田さんからお話がございました。となく、近距離がトラックに移行するという情勢にあります。その比率は

三百五十万という事でござりますが、これは比率において小さいとはいえない／＼総合的に考えまして果して三％で喰ひ止められ得るかどうかということに私は大きな不安を持つ者であります。更に国鉄のサビスの点につきまして、いろ／＼今日改良されておるということを聞き、又私達も目撃するのであります。このサビスの根本精神において聊か趣き違ひはありはしないであらうかという点であります。各駅における軽貨物のサビスのときは全く業者のサビスであり女給のサビスに過ぎないのであるといつても過言ではないであります。国鉄のサビスの根本、その一番大事なものはやはり低運賃であり、低運賃は最上のサビスであると私は主張したいのであります。

尚ボンド切下の外、輸出貿易の方向は申すまでもなくいろ／＼苦しい事実があります。私達が如何にしてコストを切下げてそうしてドッジ氏の九原則に副い、如何に日本の経済の自主をなさねばならぬかに日夜ひし／＼と我が身を削つてコストの低下に挺身しておるのであります。いろ／＼引上げると、引上げざる物もございます。が、現状の法律のままにおきましてどうしようも一〇％引上げなければならぬ、或いは真鍮金物であるとか、アルミであるとか、磁器鉄器であるとか自動車等のタイヤであるとか、或いは又二〇％の引下げなければならない物、或いは極端なものに至りましては鉄鋼線のごとき五三％も引下げなければ、輸出目的を達し難いというようなものもございまして、如何に産業界が苦しみつつある

るかは御承知の通りであると思うのであります。かかる情勢を政府も御承知でありますればこそ、この今回の値上のはね返りのうち鉄、肥料に対しては補給金増加分として十二億円を補正予算に組むことを忘れなかつたと私は思うのであります。かく感じ来ますときに、いろいろ国鉄で貨物を輸送すれば輸送するほど赤字になるというような実情につきましては、私たち余力がありますならば感程適正な運賃を当然負担いたしましたので、國際市場においてもその適正な條件の下に、真に日本人の信用と尊敬を取戻すべく私たちは更に身を削つてもそのために奮起したいと思うのであります。諸般の事情が、私たちにその負担をしようと思つてましたし得ない事情に置いておると思うのであります。かかる情勢の下に、根本的な問題として私たちに考えられておりますのは、独立採算制に對してすら疑いを生ぜざるを得ないという事実であります。これは私たちが苦しいが故にその痛感するのとも分りませんが、現実に向面しております実情が私たちにそれに対する疑問すら強要しておると言つて差支ないと思はるのであります。結果といたしまして、今や現在の政府が希望し又我々に唱へつつあるところの経済的自由主義は夢と化しはしかいかと私は思うのであります。何と云へば、我々中階級級の窮体化及び没落は、官僚たちの強化となり、官僚主義の権輿となり、遂には独裁の発展にすら大きな社会的基礎を與える結果となるであらうからであります。我々中小企業家の運命は單に我々のみ運命に止まらずして、独占企業の運命でもあり、すべてを含めての吾民

本の共通の運命であると私は思うので

○証人(榎本弘君) 私は価格に占め

の方面におきましてのこういうような

の下落をしております。その結果公定

争できない。本来トラックは近場廻り

本の共通の運命であると思はるうのであります。民自党側の一部の方々の御意見にも伺えるごとく、話はよく分つておるが余りにも時間がないとおつしやるのであります。この点につきましまして我が国の政治、経済が如何に無計画な希望なき多忙の中にあるかを思うとき、我々の説得は毫も顧みられずして、不幸にも予言のみが事実とならねばよいがと、我々の運命と共に愛する祖国日本の運命を案する者であります。

かかる理由によりまして是非御再考を頂きまして危急存亡にかかわる国家の運命に繋がることを再認識頂きまして、是非何とか食い止めて頂くように切にお願いしたいと思つ次第であります。

○委員(板谷順助君) 尚全国金融労働組合副委員長の神長さんが本日おいでになる都合になっておりますけれども、未だに見えませんがこれは棄権されたものと認めます。

尚御出席の証人の各位に対して委員の方から御質問がありましたらお申出願います。

○内村清次君 東洋経済新報社の榎本さんですか、あなたの証言の中に、大体その運賃の値上というは物価へのはね返りは少しは認めると、はね返りはあるだろうというような御説明であつたやうであります。一体あなた達の御統計からしましてどれくらいはね返つて来るかという点を一つ、お調べになつておられるかと思ひますが。

○証人(榎本弘君) 調べておりませんが、(榎本弘君) 併し大分お調べになつて大体お話があつたのであります。

○証人(榎本弘君) 私は価格に占める割合という点から大さうばに大したものではないという見通しを持つておるだけですが、正確な何%くらいにはね返つて来るかというやうなはね返りを計算すると、それは可なりものになるかも知れませんが、その点はまだ調べておりません。

○内村清次君 そうしますと資料は運輸省から頂いた、例えばここに提出したやつ資料、それによつて発言が大体そういうふうな集約されておつたやうであります。そうしますと、その全面的に八割というものは幾らかはね返るといふことは肯定されておるんですが、この八割というものを、即ち貨率の点については御意見ございませんか。八割でいいか、或いはどれだけがいいかという、全面的に八割でいいのですか。

○証人(榎本弘君) 私はその技術的に八割が妥当であるかどうかということとはよく分りかねますけれども、大体五月の旅客運賃の値上のはね返りとして、旅客運賃より貨物運賃を上げるべきだといふ意向だつたのですから、我々の主張は今度の場合には合致するし、むしろ八割でなく二倍ぐらゐにして、もいんじやないかというやうなふうな考へるのですけれども、正確な物価へのはね返りが分りませんし、大体八割でござつただけでもいいんじやないか、原案で……

○内村清次君 あなたは経済関係をよく担当しておられる方ですが、そうしますと現在の日本の経済状態からいいたしまして、いわゆる経済のインフレーションの状態だと、今後の物価政策

の方面におきましてのこゝろいうやうな点も、絶對的に本當の簡單であつて、要点だけでいいんですからお聞かせ願ひたい、あなたの調べたおられる点だけ……

○証人(榎本弘君) そういう経済の見通しですか。

○内村清次君 ええ。

○証人(榎本弘君) 物価に限りませんが、全部ひつくるめてですか。

○内村清次君 簡単に要点だけでいいんですが。

○証人(榎本弘君) 大体まあインフレは収束の形を取つておりますが、これは先程中小工業の方もおつしやつておられたのですが、現在のデフレ不況の一番大きい原因はやはりドッジ・ラインにあると思つておられて、それを修正乃至緩和することが根本問題なんであつて、運賃の値上がが国民生活に響くというやうなことは非常に比重の小さい問題なんです。私共はそういうドッジ・ラインの線でどういふやうな不況が来てそれがますます深刻化して来つたあるから、それを幾分緩和するか修正して、そうして雇用を殖やす、生産も殖やすというのが根本的な意見でございます。

それでインフレは大体現在収束しつつありますが、併しまだ再高進の懸念が全然ないことはない。現在すでに米価は上りましたし、今度貨物運賃も上るし、電力料も引上げられるとすれば、当面公定物価は上ると見なければならぬと思つてございしますが、一面有効需要がない、購買力が全然ないので、闇物価の方は相当下落しておる。消費材は今年の五月から、生産材は今年の三月から現在に至るまで一本調子

の下落をしております。その結果公定価格は上つても実効物価、CPIにしまして八月まではやはり多少上つて来ておりましたが、九月に来てやや下つております。実効物価は大勢としてはやはりその限界に達した、大勢はやはり停滞乃至下落の方向にある。今後公定物価が多少上つても闇物価の方の下落があれば、実効物価としては大した影響はない、物価に關する限りそういうふうな思つております。

○内村清次君 結構です。それからトラック協会の方、森田さんですかにちよつとお尋ねしたいのですが、あなたの御説明によりまして、トラックの今の運賃率、大体限界の八十キロですかにまで延長された。これは車扱の方ですか、そうして来ますと、今のトラックの即ち営業状態からいまして、更にあなたの方の貨率を上げなくちゃならぬというやうな御希望が協会内に圧倒的にあるわけですか、どうですか。

○証人(森田賢君) 現在のトラック運賃は原価が二千九百円であるに拘わらず、二千九百五十円に固定されておる。それでいろいろ企業の合理化によつてその赤字の補填に努めておるのでありますけれども、一方先程来のお話がありましたやうに有効需要も多少減つております。いろいろ荷物の減少で鉄道との競争関係にも盛かれておるわけでありまして、従ひまして鉄道の近距離貨物が現在のところ車扱において三十六キロまではトラックの方が安い、大体に要するにトラックは車扱は五十キロまで、小口扱は百キロまで、鉄道と同等に競争できる態勢に運賃を改訂しなければ、トラックは鉄道に競

争できない。本来トラックは近場廻りをやる、鉄道は遠距離というのを、輸送する性能にあつてそういう政府の政策が立つておるのであるから、運賃調整が貸切扱においては五十キロ、小口扱においては百キロ程度の荷物をトラックに積んで行かれるやうな運賃が必要なんだが、たゞ一八〇%値上によつてそれが可能となつて来るから賛成すると、トラック業者の立場から見まして……

○内村清次君 ただ私が聞いておりますのは、現在の即ちキロ程内の延長だけで八割値上したからというやうな、あなたの方の大体希望に達するやうなキロ程の限界延長はできたわけですか。

○証人(森田賢君) そうです。

○内村清次君 できたがまだ不十分であるから、いわゆるあなたの方の運賃率を上げるやうな希望が大勢を支配しておるというやうな空気はありませんか、そこでです。

○証人(森田賢君) トラック運賃は改訂の希望はあるのでありますけれども、今申上げましたやうな荷物の減少等もあり、鉄道運賃の値上とは切離して経済情勢の転換によつて別個に考へて行きたい、かように思つております。

○内村清次君 そうするとあるわけですね、あるが併しまだその時期ではないというやうな意見ですか。

によりまして考えたい、こういうわけ
であります。一律に全国的に今希望の
程度をどういふふうに言えといわれま
す。非常に困難な立場にあります。
○内村清次君 もう一遍、それではあ
なたの方でどれくらいその輸送貨物が
鉄道から移転して来るんだというよう
なお見通しでありますか。

○証人(森田賢君) 先程申し上げた
通り車扱において二百五十トン、小口扱
において百五十トン、大体三百五十
万トンの荷物が転移するものと推定し
ております。

○前之園一郎君 一井さんと小山さ
んの御意見を承わりたいと思ひます
が、御両氏とも大体値上には御賛成の
ようですが、ただ個々の問題について
はやはり多少御意見があられるのじや
ないかと思ひます。例えば先程から
お話のありました木材、石灰、こ
ういふものは殆んど八割値上によつて業
者は壊滅的な打撃を受けるような者も
あると思ひます。例えば木材の例を
とつて申上げますと、遠距離のもの、
例えば北海道から阪神、東京地区に送
るようなもの、或いは九州からそう
した地方に輸送されるものなどは、こ
の運賃の値上によつて原木は只にな
る、只になるだけでなく尙足が出る
というようになつてゐるわけなんです
そうすると結局独立採算制という目標
に全く逆の結果になつて来る。木材が
只になつて原木が足を出すというの
で、こちらへ持つて来られるわけもな
い。といつて運賃が上つたから木材を
こちらで高く売れるかという、御承
知のように実際に公定を下廻つ
ておるといふ状態でありまして、実はこ
ういふものに対しては具体的に御賛成

ではあられるようですが、特別な考慮
を拂ふ必要があるとお考えにならない
か。例えば等級を下げる、或いは遠距
離運賃をやる、木材は六等級だそうで
す、現行法の運賃を木材六等級を仮に百
円といたしまして、等級を最低の十一
級に下げるといふことになると五六分
になる。つまり五十六円になるといふ
ことになるのであります。そういうこ
とによつて若しできるものであるとす
ると、結局八割上げても現行と同じよ
うなことになるわけでありまして、或
いはその他遠距離運賃の方法、これは陸
運、海運共に考えられるわけなんです
が、それ以外に適当にこれを調整して
行くといふような最もいい方法はない
ものでありましようか、御両者の御意
見を承わりたいと思ひます。

○証人(一井保造君) 只今の問題につ
きまして、これは現在すでに海上運賃
が高いといふために、木材その他の貨
物につきましては、陸運を利用してお
るという状態でありまして、従つて八割
値上をいたしまして、尙更に海上運
賃が高いといふ場合におきましては海
上は荷物は来ないと思ひます。併しな
がら原価を切るから陸上運送もできな
いという事情につきましては、只今八
割値上は一般的な議論でありまして、
どうするかということは別個の観点か
ら考へて、そうして鉄道の方で何らか
の便法を講ずるなり、或いは運賃がい
けなければ何かに外に対策を講ずるとい
ふことになりまして、海上におきまし
ては若し調整が不十分な場合において
は実際に移転ができないだらう、そう
して又然らば今度は海上の方でそうい
う場合に運賃を下げて、尙海上輸送に
行くかといふことは、それがいわゆる

自由競争の時代においては、個々の船
主が自分の考えから、材木運賃を仮に
下げて、外の方の負担力がある方を取
つてやるといふ、或いは方法がある
と思ひますが、若しこれが何かになれば
取れないという現象が起りますので、
従つて今のところ船舶運賃がやつて
おりますつまり八百総トンにつきまし
ては可なり窮乏で、調整の方法はなか
らうと思ひますが、又それ以下のもの
につきましては個々の船主の考えによ
りましていろいろの場合が生じ得ると
思ひます。ですから或いはどうしても
要る荷物であると思つて安い運賃で
できるかも知れませんが、そういうわけ
であります。

○前之園一郎君 今その陸運の鉄道
運賃に対して、何か木材等について具
体的な便法をお考えになつていませ
んか。

○証人(小山亮君) これは鉄道の方の
話で計算はどうなつておるか知りませ
んが、今実際に業者が八割値上をされ
た場合に、ただ特定の人のみがどうし
ても算盤に合わないといふ実際の場
合があります。これは適当に考へる
のが正しいやうな方じやないかと思ひ
ます。ただ従来までの関係でありま
す。と、鉄道と海上と運賃だけの面では、
船賃だけの面では鉄道運賃に比べて
遙かに安いのであります。ところが木
材の関係でありまして、この積卸に
大なる費用を要するのです。これをパ
ッケージにして見ますと船賃が四
六分、積卸の費用が五六分になりまし
て、現地の積卸の状況は御承知のよう
に非常に荒い所でのオーブン労働
であります。それがために天候に左右
される、それが非常に多いのでありま

す。従つて積卸に非常に費用を要する
ので、只今公定で決められております
運賃は大変大きいんですが、船会社
の手に入るのはそのうちの四六分であ
りまして、後は現地の積卸の業者の手
に入る金が五六分というのが今までの
この内容であります。けれどもこの点
において現地の積卸の業者、或いは揚
地の積卸の業者の費用等が今より減額
することはできないといふことになり
ますれば、双方脱合して、特別な考慮
の必要があるのではないか、こういう
ふうにお考えをしております。

○委員(板谷順助君) 外に御質疑あ
りませんか。それではどうですか、そ
れで大体終了いたしましたして如何でござ
いますか。それでは証人の皆様は
はお忙しいところおいで下さいまして
いろいろ御意見の御発表を願ひまし
て、それを我々が参考としてこの運賃
改正の審議を進めたいと思ひておりま
す。どうも長い間ありがとうございました。

午後一時三十分休憩
午後三時三十分休憩
午後三時三十分休憩

午後一時三十分開会
○委員長(板谷順助君) これより再会
いたします。先ず諸陳情の小委員長
の報告を願ひます。

○小泉秀吉君 只今から諸陳情並びに陳
情の小委員会における審議の結果を御
報告いたします。

諸陳情第五号、小名浜海上保安署を保
安部に昇格の請願、この請願の要旨は
小名浜港は東京、塩釜間の唯一の避難
港であり、商港、漁港として、又海難
救助基地として重要性を有するたに

現機構を拡充して保安部に昇格せられ
たいといふことであります。政府當局
の説明によりますと、本港は海上保安
業務の地位が頗る重要であることは認
めてゐるが、速急な昇格は困難であ
る。併し配属船舶の充実、通信施設の
新設等については実現するように努力
したいといふことであります。審議の
結果、願意は妥協であると認めまし
た。

次に諸陳情第二十二号、網代岬観音島
燈台新設に関する請願、及び同第二
四号、陸中黒崎に燈台設置の請願、こ
れらの要旨はいずれも海難防止のため
の燈台新設であります。政府當局の説
明によりますと、網代観音島及び黒崎
に航路標識の設置については昭和二十
五年度に新設の計画を以て予算を要求
中であるが、それが認められた上、早
急に実施することとあります。審
議の結果、いずれも願意は妥協と認め
ました。

次に諸陳情第四十五号、郡山市に測候
所設置の請願、この要旨は当市は特に
地形上から気象の変化が著しいため速
かに測候所を設置されたいが、予算関
係で実現困難の場合は簡易測候所なり
とも設置されたいといふことでありま
す。政府當局の説明によりますと、本
年度は相当程度の予算、人員等の削減
をしたために早急な設置はできかねる
が、将来予算の事情が許されるなら
ば、その趣旨に副いたいといふことと
あります。審議の結果、財政の許す限
りにおいて施設すべきものとして願意
は妥協であるものと認めました。

次に諸陳情第五十九号、松阪港改修工
事施行に関する請願及び第六十三号、
塩釜港の第一種重要港認定等に関する

諸陳情第六十五号、郡山駅舎改築促進
諸陳情第七十五号、模似、広尾岡駅間
購入物品の約八割を中央調達とし、且
考慮し、願意を妥協と認めました。

る請願、陳情第六十五号、宮津港修

築に関する陳情、この要旨はいずれも

目下第二期修築工事施行中であるが、

此の機に徹底的に改修工事を断行せら

れたこととあります。尚塩釜港

においては第一種重要港認定に

より、同港の機能を最大に發揮し得るよ

うに講ぜられたいこととあります。

更に陳情第六十五号の要旨は、戦

時中より数次の災害によつて港務衙役

もできない状態で、地方開発のために

も速かに修築工事を断行されたいと

いうことです。政府当局の説明により

ますと、松阪港、塩釜港、いずれも重要

港で、港務の改良整備を必要とする

が、昭和二十五年は港務関係公共事

業費が大幅に削減される虞れがあるの

で、いずれの港も目下のところ実施

は困難であるが、松阪港と塩釜港は引

続き浚渫のみ実施するということが

あります。尚塩釜港の第一種重要港

認定については、目下立案中の港務法

次に請願第六号、郡山駅舎改築促進

に関する請願、この要旨は、昭和二十

年二度の爆撃のため、駅の本屋並びに

待合室が破壊され、応急措置がとられ

ていたが、更に過般のキヤイ台風に

より甚大な被害を受け野天同様の状態に

なつてゐる。尚、市の復興都市計画事

業も駅舎が未完成のために進捗せず

いるから、駅舎の改築を急いで欲しい

というのであります。小委員会におき

ましては、郡山市の地理的条件並びに

現在の駅舎の状態よりして願意を妥

と認めました。

請願第十五号、吹田駅北出口地下道

掘さく工事促進に関する請願、この要

旨は、吹田駅北出口地下道掘さく工事

は戦時中に三分の二を完成したまま中

止され現在に至つてゐるが、旧龜岡街

道が狭隘のため非常な混雑を呈するの

で、昭和二十五年には是非完成して欲

しいというのであります。小委員会に

おきましては、現地の事情を考慮して

請願第七十五号、篠栗、広尾両駅間

に鉄道敷設の請願、この請願の要旨は、

資源開発のため日高、十勝を結ぶ動脈

として、又幌泉地方の文化向上のため、

冬期及び雨期に欠行する不安定な

現在のバス、トラックの交通機関の代

りに、日高線の終点篠栗から幌泉村を

経て十勝国広尾町に至る日勝鉄道海岸

線を敷設して欲しいというのでありま

す。小委員会におきましては、本線が

予定線であり、沿線にニッケルその他

の地下資源も多く、且つ林産、水産資

源も豊富であり、又十勝、日高の運輸

連絡上も必要であるので、願意を妥

と認めました。

請願第二百二十四号、請願第三百二十

八号、遠別、築別両駅間に鉄道敷設の

請願、この要旨は、北海道西北部の重

要資源開発のために、北海道羽幌町築

別より天塩郡遠別町に至る天塩沿岸鉄

道を速かに完成されたいというのであ

ります。本区間は運輸系統並びに拓殖

購入物品の納入割を中央調達とし、且

つすべて公開入札制となつたため、地

理的條件に恵まれな地方産業に甚大

な影響を及ぼすに至つたから、中央購

買制度の物品のうち相当程度を地方購

買制度のものに改正して欲しいという

のであります。小委員会としまして

は、政府当局より現状を聴取し、審

議の結果、新制度が実施されたばかり

だから、当局の側において尚検討の上

善処されたいという結論に達し、願意

を妥と認めました。

次に請願第二百二十六号、大城駅名の

呼称訂正に関する請願、この請願の要

旨は、福島県田村郡大城町所在の磐越

東線、大城駅名の呼称は現在「おおこ

え」と清音で呼ばれてゐるが、同地名

は古くから「おおこえ」と濁音で呼ばれ

てゐるから駅名の名称も、「おおこえ」

に訂正されたいというのであります。

小委員会におきましては、地名は、そ

の土地の呼称によるべきであるという

考慮し、願意を妥と認めました。

次に請願第六十八号、草軽電気鉄

道株式会社営業路線縮小反対に関する

請願、この請願の要旨は、草軽電気鉄

道株式会社営業路線は上信越国立公園

一帯の唯一の交通機関であるが、同社

が今同右営業路線の十分の六に相当す

る新幹井沢・上州三原間路線の撤廃を

決議したことは、我が国の観光事業及

び沿線三町一村の交通運輸の上に重大

なる影響を及ぼし、因策に反して上信

越国立公園一帯の観光地帯を荒野とす

るものであるから、観光事業の発展を

図り、沿線地方の交通維持のため右路

線の維持存続を固めたいというので

あります。小委員会は本請願の審議に

當つて、政府当局より草軽電気鉄道株

式会社の状態及び一部路線の撤廃決議

等につき説明を求めたところ、現在の

ところ未だ正式に廃止認可申請は提出

されてゐない旨の答弁がありました。

で、正式に廃止認可申請が提出され

外貨を獲得し、経済再建に大なる寄與をなすことは多言を要しないところであつて、特に輸出不振の現状より見る

外収入の果す役割は極めて重大である。然るにこれに対する国内の受入体制、特に道路、宿泊設備その他諸施設の現状は、質、量共に甚だ貧弱であるから、速かに本事業に対する根本的な振興策を講ぜられたいものである。

小委員会におきましては、審議の結果、願意を妥協と認めました。次に諸願第六百二号、陶磁器の貨物運賃通算制実施に関する諸願、この諸願の要旨は、愛知県知多郡地方は、瀬戸物の産地として有名な特殊産地であり、終戦後貿易再開を控えて事業に邁進しているが、運賃が地方鉄道と国有鉄道の併算制によつてゐるため、過重な負担をすることとなり、当地産業の発展に大きな支障となつてゐるから、運賃改正に際しては、運賃通算制を採用せられたいものである。

小委員会におきましては、産業の性質並びに地理的環境を考慮し、願意を妥協と認めました。

次に諸願第六百六十六号、酒田港の国有鉄道用石炭陸上輸送切替に関する諸願、この諸願の要旨は、国有鉄道用炭の陸上輸送切替は全国中酒田において海運界の危機として叫ばれてゐるが、全輸量の四四％を鉄道用炭に依存してゐる酒田港においては鉄道用炭取扱皆無となる場合は、港務経営に壊滅的打撃を受け、海運業界の崩壊は必定であるから、鉄道用炭の海上輸送を陸路輸送に切替を進行せられないように処置して欲しいというのであります。小委員会におきましては、酒田港の発

展の経緯並びに裏日本の地理的、気象的條件を勘案し、願意を妥協と認めました。

次に陳情第一号、山形、北山形両駅間府県道大曾根街道山形停車場路切に、線路架設の陳情、この陳情の要旨は、山形市を縦断する奥羽線の西側は、兵営、練兵場であつたため、東側との交通量は従来は少かつたが、終戦後各種工場や学校、住宅等が急増したため東西の交通は頻繁となり、現在両者を結ぶ交通路は府県道大曾根山形停車場路切のみで日に三万二千六百余の歩行者及び四千三百七十余の車馬の交通量に多大の不便を感じてゐる。それに加えて最近列車の運行が増加し、東西の交通の遮断される回数が日に百六十四回にも及ぶから、速かにトンネル又は、この線路を設けられたいというのであります。小委員会におきましては、政府当局より説明を聴取し現状を確認し、願意を妥協と認めました。

次に陳情第五号、多治見、名古屋間駅間鉄道電化に関する陳情、この陳情の要旨は、中央線多治見、名古屋間の沿線は、我國陶磁器の主要生産地で、名古屋との関係は極めて密接なものであり、一方戦災疎開による沿線居住民の大部は名古屋への通勤者であるため、唯一の交通機関たる中央線の交通量は毎列車定員の数倍に達し、殊にトネルの多い路線のため通勤者の不便と危険は言語に絶するから、国鉄電化の線に沿ひ、多治見、名古屋間を速かに電化せられたいというのであります。小委員会におきましては、現状を考慮し、願意を妥協と認めました。

次に陳情第七十一号、浜原、備後十日市両駅間鉄道敷設予定路線中一部変更等に関する陳情、この陳情の要旨は、三津線浜原駅から江川に沿ひ、浜原村大字信喜郷都賀村、都賀村、阿須那村、口羽村を経て備後十日市駅に連絡する線が予定されてゐるようであるが、江川沿岸の地質、地勢及び江川ダムの建設計画等を十分に考慮されて、浜原駅から東に向ひ浜谷村を経て、都賀村で予定線に合するよう変更せられ、又同時に浜谷村地内の物資の集散を円滑にし、村民の利便を図るために同村に停車場を設けられたいとの陳情であります。小委員会におきましては、政府当局より説明を聴取し、審議した結果願意を妥協と認めました。

以上諸願三十五件、陳情四件は小委員会におきまして審議いたしました結果、採択して内閣に送付するを妥協と認めました。以上御報告申し上げます。

○委員長(板谷順助君) 只今の小委員長の報告通り決定することに御異議ございませんか。

○委員(長谷川順助君) 御異議ないことを認めます。よつて小委員長の報告通り決定いたしました。

○委員長(板谷順助君) この際通運事業法案外二件に対する質疑は後述にいたしましたして、国際観光事業の助成に関する法律案を議題に供します。これに対する質疑は大體終了いたしましたのでありますが、直ちに討論に入りたいと思ひますが、御異議ありませんか。

○委員(長谷川順助君) それでは討論に入ります。御意見のある方は一つ御発表を願ひます。

○高田重君 国際観光事業の振興を図らなければならぬといふことは、すでにその論議が盡されてゐるのであります。この観光事業の振興を図るためには、一面国内の観光施設の充実を図り、又観光客の普及を図ると同時に、一方又国際観光宣伝を大々的に実施に移さなければならぬと思ひます。

○委員(長谷川順助君) 他に御意見はありませんか。御意見ありませんければ、討論は終結したものとみなします。

○委員(長谷川順助君) 他に御意見はありませんか。御意見ありませんければ、討論は終結したものとみなします。

○委員(長谷川順助君) 他に御意見はありませんか。御意見ありませんければ、討論は終結したものとみなします。

○委員(長谷川順助君) 他に御意見はありませんか。御意見ありませんければ、討論は終結したものとみなします。

法案外二件に対する質疑を継続いたします。御意見のある方……

○内村清次君 通運事業法案の第六條ですが、第六條によりまして免許基準がこれに譲つてあります。今回の政府の説明によりまして、今までの独占的な形を排除して、公共性を持たせて濫立を防止して社会化の方に持たせて行くような御説明の内容があつたのですが、併しこの第六條の免許基準を見ましても、将来の濫立というような点について、私少し懸念を持つておる点があります。そのような調整はどうか。その点について先づ一点お尋ねいたします。

○政府委員(牛島辰雄君) 第六條に書かれてございます四号からなつております免許基準に該当するものにつきましては、第二項にありまして欠格事項がございせん限り、免許をするという建前でございまして、非常に基準が幅のある又具体的でないという御批評もあるかと思ひますが、この基準によりまして免許をいたして参りますれば、必ずしも左程濫立ということはないことになりやしないかと考えております。と申しますのは、勿論鉄道の大運送に附帯しております小運送でございますので、大運送たる鉄道の施設の効率は向上せざるという観点からいたしますれば、沢山の小業者が濫立いたしますれば、大運送たる鉄道の施設の効率は向上せざるということには、なか／＼むづかしい点も出て参ることもございます。したしまして、鉄道施設の能力如何によりまして、数の多いと申しますか、数多く認められるところも出ます。又その取

取扱量によりまして、実際免許業者といふものは決つて参りまするので、具体的にどの駅が派山できるということにつきましては、具体的に個々の駅について考へて参らなければならぬといふ結果になると思ふのであります。この基準でありまして、濫立するといふようなことにはならないと思ひます。

○内村清次君 現在すでに小運送業が廃止になる改正が見えましても、相当地方においては、いわゆるこのように通運事業に關係をしたいといふような希望者が出ておつたようであり、するが、一体そういうような状態は、現在ここへ資料は一部出しておりましたけれども、全国的にどういふふうな情勢であるか、又その後において、今免許審理をしておられる点はどういふ点であるか、どういふ地方に多いのであるかといふような点を一つ詳しく説明して頂きたいと思ひます。

○政府委員(牛島辰雄君) 第一次に取扱数量五十万トン以上を基準としたしまして、全国に三十三地区を告示いたしましたところ、免許申請者数は全部で百四十二に及びました。第二次といふかしまして取扱数量二十五万トンを基準にいたしましたところ、全国に二十八箇所を告示いたしましたところ、これに對しましては全部で五十五申請がございました。

○内村清次君 將來この免許基準に適合して、各駅に對します通運事業者を設定せられるに當りましては、これは複數制をとつて行かれるというふうな噂も出ておりますが、これはどういふふうな基本的な精神で行かれるのであるか、その点を一つ承りたいと思ひます。

○政府委員(牛島辰雄君) 今後におきまして通運事業法が実施になりますと、通運事業を経営するものは相當多數申請があるかと思ひます。従ひましてそれらに對しましては、その申請につきまして審査を行ななければならぬとせん。審査を行ひまして、その申請でりました駅の實情に應じまして、既存の業者の取扱状況その他を考慮して、實際に免許される業者といふものは決まると思ひます。審査をいたしまして、實際問題としましては運輸審議會にこれを諮りますから、運輸審議會においてその實際の業者数といふものも具体的に決まると思ひますが、申請があれば必ずこれを認めるということにけられないと思ひます。申請がいたされたものでありまして、この基準に該當しない、例へば申請の内容が非常に不正確なものであるというふうなことに當りましたり、或いはすでに相當数の業者がございまして、更にそれに申請をして来たといふような場合におきましては、到底そこにおきましてはその事業が成り立たないかといふような場合におきましては、これは認められない場合もあるかと思ひのであります。

○内村清次君 そうなつて参りますと、この運輸審議會といふこの機構が相當これは重大であることは設置法案にも對してあります。問題は今後この通運事業を社會化して行こうといふような点と配合せまして、相當審議會のその構成人員であるところの人に、小運送業に對するところの認識の深いといふような方々がおられなくちやできないと思ひますが、現在の審議會におきまして、そういうような

点につきまして何か不便がありはしないかどうか。又將來においてどういふようなものを特定の人を決めるような、政府の方において運輸省の設置法の範圍内において審議會構成を變更するといふような意思があるかどうか。この点について伺ひたいと思ひます。

○政府委員(牛島辰雄君) 現在の委員の中にも小運送には非常に造詣の深いと思はれる方がおられます。

○内村清次君 まだ答弁は不十分であります。これは現在においてはおられるかも知れませんが、併し一貫してこの法案の中にそういう構成事項を獨占するような規定を設けられる意思があるかどうか。

○政府委員(牛島辰雄君) 只今のところこの通運事業法にそういうことを規定する考えは持つておりません。

○内村清次君 そうしますと、法案の改正についての考へがないとおつしやれば、結局この人のおる間においては、或いはそういうような点が消化されて、或いは均衡が取れる、同時に政府の意圖するような点、同時に又利用者においても利便な点、こういうような社會的なものが解消しますが、これは重大な問題であつて、或いは小運送に現在おる人、非常に経験のある人、こういうような人の中から當然一人、或いは即ち審議會の委員あたりは特別に考へなくちやならぬと思ひますが、この点はどうか。

○政府委員(牛島辰雄君) これは運輸方面に關する経験も勿論考慮に入れますけれども、法律に規定してございまして、委員は年齢三十五歳以上の者であつて、高い経験と高い識見を有する者のうちから、内閣總理大臣が

兩議院の同意を得まして任命する、こういうことになつておりました。小運送に経験がある、或いは地方鐵道事業に経験があるという、特定の関連事業に経験があるということございませんで、勿論そういう経験があることは一層望ましいことではございませうけれども、いわゆる広い常識家、広い経験があり、高い識見を持つた人が全体的に判断をして、そしてその判断になります。そのデーターは當然事務當局の方が準備し、又委員会自体が聽聞を開きまして、それによつて事實をはつきりし、その事實に基いて高い経験と高い識見から判断を下す、こういう建前に相成つております。尙念のため申し上げますが、この委員は兩議院の同意を得て任命されるものでございします。

○内村清次君 これは設置法案の即ちこの第九條の点を政府委員の方でおつしやつたようですが、勿論これは兩議院の同意を得ます。得ますが先ず選考の途上におきまして、やはりこの政府の選考を主体といたします關係で、現在の審議會の委員の方々の選考事情及び又兩院でこの取扱の方につきましても、これはもうすでに我々も経験済みであります。要はあなたの方の選考といふことがありますが、選考よりもむしろこういう点には、この法案に或いは明記するといふような点まで考へるべきではないか、同時にこの公益性といふのは、これはもう申すまでもないことであつて、鐵道運賃上切つても切れない問題であるといふ以上はですね、やはりこの公益性といふことは相當當局としても考へなければならぬ問題ですから、そういうような意

思を段々と深めて行かれるかどうか、この点を一つもう一回念のために御いして置きます。

○政府委員(牛島辰雄君) それは御説御尤もでございます。御承知のように運輸審議會に付議しなければならぬ事項は非常に範圍に亘つておるわけでございます。海運から陸運、國鉄關係運賃と、非常に広範な事項に亘つておりますので、この委員の中にはできるだけそういう方面の経験を有するといふ人を選考の範圍に入れるといふことは當然でございませう。又いふゆるそういう経験のない純然たる學識経験を有するといふ人も入れる必要があるだらうと思ひのであります。これは御存じかと思ひますけれども、アメリカにおきまして州際交通委員會の制度に倣ひ、關係方面のサジェクションによりできたものでございまして、それはそういう経験を必要とするけれども、その経験に著目し過ぎてはいけません。広い経験と高い識見を持つていたといふ、いわゆる全般的な世故にたけたと申します。そういう方々を選ばべきである。例へば判事は社會萬般の事情を知つておるわけではございませぬけれども、常に丹念なる事實の発見に努めることによつて、それに対して良識、いわゆる広い経験と高い識見を持つてゐることを要するのであつて、それによつて公平な判断ができるというのである。こういう趣旨を他面に含めておるのであつて、内村委員の言われるような点も十分勘案いたしまして、又今申上げたような点も考慮いたしまして彼此勘案して、政府におきましてこの選考が行われることと思ひのでございます。

○内村清次君 將來この免許基準に適合して、各駅に對します通運事業者を設定せられるに當りましては、これは複數制をとつて行かれるというふうな噂も出ておりますが、これはどういふふうな基本的な精神で行かれるのであるか、その点を一つ承りたいと思ひます。

○政府委員(牛島辰雄君) 今後におきまして通運事業法が実施になりますと、通運事業を経営するものは相當多數申請があるかと思ひます。従ひましてそれらに對しましては、その申請につきまして審査を行ななければならぬとせん。審査を行ひまして、その申請でりました駅の實情に應じまして、既存の業者の取扱状況その他を考慮して、實際に免許される業者といふものは決まると思ひます。審査をいたしまして、實際問題としましては運輸審議會にこれを諮りますから、運輸審議會においてその實際の業者数といふものも具体的に決まると思ひますが、申請があれば必ずこれを認めるということにけられないと思ひます。申請がいたされたものでありまして、この基準に該當しない、例へば申請の内容が非常に不正確なものであるというふうなことに當りましたり、或いはすでに相當数の業者がございまして、更にそれに申請をして来たといふような場合におきましては、到底そこにおきましてはその事業が成り立たないかといふような場合におきましては、これは認められない場合もあるかと思ひのであります。

います。
議案におきましても、そういうような
有する者のうちから、内閣総理大臣が
ない問題ですから、そういうような意
と想うのでございます。

○内村清次君 第十二條の事業計画の
変更の点につきましてお尋ねいたしま
す。この項目に「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」という点があり
ますが、省令においてはどのようなよう
な点をお定めになるか、この点を一つ
明確にして頂きたい。

○政府委員(中村重君) この省令では
事業計画のうちで軽微なものを定める
わけでございますが、例えば、
本店、支店その他の店舗の新設、廃
止、移転というようなこととか、名称
の変更、それから自動車の車身、形
式、年式、原動機の種類、燃料の種類
の変更というようなこととか、或いは
自動車以外の運搬物の数とか倉庫の棟
数、面積、専用線の延長、車輛の変
更、従事員数の変更というようなこと
は、事業をやるにつきましては極めて
重要な要素でございますけれども、そ
の変更を一つ認可にかからしめるとい
うことはこれは煩瑣でございます。す
が、事業者の創意に任せて、届出で以
て事後の内容をよく見て行くという程
度に止めたいというよりなことござ
います。

○内村清次君 そういふような煩瑣な
点までも省令で縛って行くと思し
ます。一体通運事業者がいわゆる免許
と、一体通運事業者がバスされて、
許可を受けて、その基準にバスされて
許可を受けて、勿論その内容にお
いては少しは変更されて行かれます
と思いますが、一体この事業計画の変
更というより大きな変更をすね、
又更に運輸省の方に伺うとか、この規
定に従わなくちゃならないというよ
うなことを実際にやるのであるかど
うか、その点を一つ……

○政府委員(中村重君) 勿論最初申請
するときに出した計画通りですと統
けて行くことが、事業としては一番安
定しておるのでございまして、し
も、すべて鉄道輸送の変動に応じて事
業規模を拡張したり或いは縮小したり
することが必要になるものであります
から、どうしてもこのような事柄の変
更は起り得るわけでございします。そ
うし重要なことは認めて、只今の
在の対象にいたしまして、只今の
省の創意に任じていいのではないかと
いうことで、事業に相当輸送の波に
応じた弾力性を持たす必要があると思
うわけでございします。

○内村清次君 第二項の「即ち」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」という点、これに對
するどういふものが公衆の利便を害す
かというよりあなたの方の御見解、そ
れが一つ、それから第二の事業計画の
変更によつて通運が一般の事業と著
しく不均衡となる虞れがある、この点
についての解釈を明確にして置いて頂
きたいと思ひます。

○政府委員(中村重君) 第一号の例を
申上げますと、事業計画の中でも自動
車の数なんかは集荷配達能力を決定す
る上に非常に重要な要素でございます
が、事情が変つたからといって自動車
の数を非常に減らすような場合には、直
接集荷配達能力が足りなくなりまし
て、荷主、公衆が非常に迷惑を來たす
虞れがあるものでありますから、その
ような場合には第一号に該当するもの
として、これは認可をしないというこ
とが起るわけでございします。第二号
の場合には一般需要即ち荷主、公衆の通

運に對する需要があるに拘わらず、そ
れを事業計画を縮小してバランスがと
れなくなるという虞れがある場合を言
うのでございまして、第一号と第二号
とは書き現わし方はいろ／＼とありま
すが、主として減少する場合が一番心
配になると思ひます。但し増加、非常
に頻やした場合には、これ又一般の需
要に對して供給過剰になるという虞れ
が著しくなつた場合には、第二号で同
様に認可を抑えるということが起り得
るわけでございします。

○内村清次君 次にこの十三條の規定
ですが、これは自動車を使つておらな
い通運業者が自動車を使うというよう
な場合には、運輸大臣に認可を求めな
なくてはならない、こういうことにな
つておりますが、先ず通運事業のため
に、それは田舎駅においてたこの小
口扱いだけを考へて行くというような
ところもこれはあるだらうと思ひます
が、併し一般的に免許、許可を受ける
ような通運業者に對しまして、自動車
を使用しておらないというよりなこと
ろが実際にあり得ますか。

○政府委員(中村重君) 現在ある小運
送業者は一応附則で以て既得権者とし
て通運事業の免許を受けたものとす
るに、現在の事業者の中には今のお話の
ような田舎の方でトラックを持たない
業者が相当ございします。小運搬で荷
車、荷牛馬車で賄つておる業者が相
當なわけでございまして、そういう業
者が自動車を持とうとする場合にこの
十三條に當ります。ですから、新たにこ
の法律によつて免許を受けるという場
合でも今のお話のような非常な田舎の
山間僻地において、そういうトラック

を差当り必要としないという申請をし
て来た場合に、それで結構だ、十分で
あるという場合には免許を與える。そ
の後の事情の変化、輸送力の増加によ
つてトラックを使ひたいということも
想像できるわけでありますので、こ
ういふ條文を置いたわけでございします。

○内村清次君 そうして見ますと、そ
ういふような小さい駅の通運事業者の
みに適用するものである、そういう点
にも適用ができると思ひます。これ
は一つの事業計画という点においては
みなされないものでか。第十二條
の……

○政府委員(中村重君) お説の如く事
業計画の一つでございします。それでそ
の十二條で言はずに十三條に對しま
したのは、これはこの自動車を使つて
通運事業をやるということとは通運事
業の中の集荷配達になるわけでござい
ますが、同時にそれは道路路上を自動車
を使用して物を運送するという点から貨
物自動車運送事業ということになりま
して、そのままで置いて置けば道路運
送法の免許を受けなければいけません。
そのようになるわけで、両方の法律に
よつて免許を受けるということは同じ
運輸大臣の下に両方の手続をしなけれ
ばいかんという煩瑣な点がございしま
すので、両方の合致した部分については
一つの観点から判断しよう。それで十
三條で以て通運事業の免許というだけ
で、或いは通運事業の認可というだけ
で問題を簡単に扱つて、事務の簡素
化、業者の方に対する便宜を図らうと
したわけで、それを十二條からここへ
持出して特則を開いたわけでございま
す。

運送法関係の即ち、免許、許可の方
の点は全然これであつて削除して、結局
運輸大臣の方でも特例を設けて、この
法律によつて認可をするということ
ですか。

○政府委員(中村重君) ちよつと説明
を落しました。お説のように法律の
附則の七項に特別にそういう規定を置
きまして、道路運送法の一部を改正し
て十一條の方で次の一條を加える、
(通運事業者の特則)とありまして、こ
の本法の十三條の認可を受けた場合に
は道路運送法による貨物自動車運送事
業の免許を受けたものとみなす。但し
この通運事業を行う範囲についてあ
ります。そういう免許を受けたものと
みなすという特則を開いておりま
す。

○内村清次君 それから第十五條の点
を今少し一つここで説明をして頂きた
い。どうも法案が重なつております
係で、よく見込みない点がありま
す。

○政府委員(中村重君) 少し説明は細
かくなるかも知れませんが、只今申し
ましたのと全く逆の場合で、今度は道
路運送法によつて貨物自動車運送事業
の免許を持つておるものは、そのこと
は通運事業の見地から見ますと、集荷
配達ということになりまして、通運事
業の免許を受けなければいけないので
ありますけれども、貨物自動車運送事
業の免許を受けたいと思ひます。その
中味はいろ／＼書いてございします。そ
れども、その内容を申上げますと、運輸
大臣が、大体この貨物自動車運送事業
の免許というものは愛知県一円という
うに、主として県単位で県内のどこで

も仕事ができるように免許がされてお
ります。従いましてそのまゝみなして
しまいますと、愛知県なら愛知県の県
内のどの駅にでも出入りができるとい
うことになりまして、それはその既
存業者との関係、他の運送業者、トラ
ック業者との関係で混乱が起るとい
けませんので、その愛知県一円のうち

どの駅に出入りができるという駅を取
扱駅として指定するということかどう
しても業界の整理上必要になると思
いますので、そういう指定をしたい。
その指定をしましたときは、篠島駅な
ら篠島駅として指定をしましたときに
は、次のような条文についてはトラ
ックの免許があるものとみなすとい
うことになるわけでございます。四條の第
一項というものは、免許を受けなければ
ならないということについてでありま
す。それから九條というものは名義の利
用や事業の貸借をしてはいけないとい
う規定でございます。十條は事業の管
理をやるには許可を受けなければい
けないということでございます。十四條
は事業の停止や免許の取消しを如何
なことがあつた場合に取消しを如何
な定めてあります。十六條は駅がその取扱
の物品運送の営業を停止した場合に
は免許が失効するという規定ござい
ます。十七條は通過の引受で、通過を
申込まれたときは引受を拒絶しては
いけないという規定でございます。二十
條は運賃、料金は認可を受けなければ
ならないという条文であります。二十
一條は通過料金を定めて認可を受けな
ければならないという規定であります。
二十二條は運賃、料金、約款は公
衆の見易い所に掲示しなければいけ
ないというように条文でございます。
二十六條は事業が公衆の利便を阻害し
ている事実があると認めるときは事業
改善の命令を出すという規定でありま
す。二十七條は荷造、保管、仕分とい

うような特殊の仕事をする場合に通過
事業と同じような条文の適用がある
というように規定。そういうような規定
の適用については通過事業と同じよ
うに免許を受けたものとみなす。こ
ういふことがよくよく書いてあるの
であります。

○内村清次君 そのうしますと、この條
項は、これは貨物自動車事業の免許を
有するものの取扱を指定したときに
は、これ／＼であつて通過事業の免許
を受けたものとみなすというようにな
らなつて来るんです。これはです
ね、非常に輸送秩序というものが混乱
しやしませんですかね。

○政府委員(中村豊君) その点心配
されるものですから、今言つた愛知県
一円の中の駅にでも集荷配達できると
なると、そういうふうな秩序が紊され
る處があるものでございまして、愛
知県内にもトラック業者が沢山ござ
いますし、各駅にはすでに通過事業が
ありますし、又今後各駅に新しい通
過業者が免許されると思ひますから、
そういうふうな各駅業者の大体の分野
を考へながら整理するために取扱駅を
指定するわけでございます。これに
よつて御心配のやうなことがなくして秩
序を維持しようという考えであります。

○内村清次君 その間にこの業者間に
おいて非常な不当競争が起りしませ
んか。

○政府委員(中村豊君) そういうこと
が起らないように指定に當つては十分
に需要供給の関係、駅の構内の規模を
考へてやつて行きたいと思ひます。

○内村清次君 それから第十六條の点
につきまして、これは免許の失効です
が、これは第四條乃至第五條ではつき

りしておりますから、こういうよう
なものは削除するというやうなお考え
はないのですか。

○政府委員(中村豊君) 免許は一種の
通過事業をやる権利を設定する行為で
ございまして、そのまゝいつまでも
置いておくというところは特定のものに
特別の権利を附與することになります
ので、どうしてもこの掲げられた三つ
のやうな場合にはその特権がなくな
る、ここで終りにするのだということ
を明らかにして置かなければいけない
と思つて、こういう条文が置かれたの
でございます。

○内村清次君 これがあるために却つ
て又幾らか緩和したというやうなこと
はないのですか。

○政府委員(中村豊君) 緩和したとい
うことではなくて、一度認めた権利で
ございまして、特別の法規違反その
他がない限りは事業の停止とか免許の
取消しをやるべきではない。特別の場
合、法規違反その他の事項があつた場
合だけ十四條で停止や取消しをやるわ
けでございますから、そういう事柄で
はなく、例えば取扱駅が物品運送を
やらなくなつた、品物の種類を限定し
たときにその品物の取扱をいしなく
なつたとか、廃止の許可を受けたとか
いうやうなやうな場合だけは、これは
やうなにもやうなやうななくなつたわけ
でありますから、当然失効になるとい
うので、整理の意味でこういう規定を
置いたのであります。

○内村清次君 第二十條の第三項に、
「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なければ
ならない。」この定額という点はどう
ですか。

○政府委員(中村豊君) これは新らし
く置かれた規定でございます。現在
では小運送運賃料金は最高運賃を決め
て、それ以内では幾らでもよろしいと
いうことになっております。物価等統
制令の建て方もその通りでありますけ
れども、段々と通過事業が整備されて
参りますと、上は最高限度は決めて置
いて下は幾らでもよろしいというの
不合理ではないか、やはり原価計算や
適正利潤を検討してこれ／＼の額とい
う一定の額があるのが本當でいかと
いうことに考へられましたので、一定
の額というものを決めて、その上でも
いけない下でもないというやうな考
え方になつております。尤もいろいろ
な事情によりまして、特別の場合には
割引運賃というものを認可を受けれ
ば、その定額よりも割引くことができ
る、こういうふうになつております。

○内村清次君 この定額制をお決めに
なつた御趣旨も分りましたけれども、
實際においてこの定額制というものは
守られるものであるかどうか、これが
一番今後同じ駅の中におけるところの
即ち運送業者間におきましても問題に
なるのであります。これが本當に守ら
れるかどうかという問題と、それから
問題はやはり運送業者がこれを大臣認可
によつて決定する場合、運賃、料金が
問題になるのですから、やはりこれは
實際においてこういうふうな法律に明
記して決定した方がいゝものであるか
どうか、又これは当然しなればなら
ないと思ふのであるかどうか、そうい
うやうなものが乱脈になつて来はせ
んかという過去の経験からしまし
て、御意見を拜聴したいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 御説のごとく
確かにこの点を守りますことはむずか
しい問題であり、又現状からは相当進
み過ぎたやうな感じはいたしますけれ
ども、過去の小運送の現状を見ますと
、非常に大口のお客さんには割引を
して安い運賃とする代りに、その地区
内の引越荷物なんかを依頼するやうな
一般市民からは高い運賃を取るとい
うことで、非常に不公平な取扱があつ
たわけでありまして、又大口荷主の尊
厳についても、お互い安い運賃、うん
と原価を割つて値下げをするために、
結局共倒れというやうな事態もたびた
び起つたわけなのでございまして、
現状からは非常に進み過ぎておるやう
な感じはありますけれども、是非定額
制を維持して通過事業の合理化を図り
たい、かような趣旨から規定したわけ
でございます。

○内村清次君 ちよつと飛びまして二
十六條の事業改善の命令ですが、運輸
大臣はどうかやうな状態を知つて行
くか、又それを知つて行くのと
同時にこういうやうなことを運輸大臣
の認定によつて決めて、そうして改善
を命ずるというやうなきつ点を出す
のか、この点を一つ伺ひたい。

○政府委員(中村豊君) これは公衆の
利便を阻害している事実があるとい
う非常に困つたときだけにやる場合であ
りまして、公衆の利便を増進するやう
な積極的な場合には、事業改善の命令
のやうな強い方法は取らない、消極的
な場合にやるといふのが第一の趣旨で
ございまして、それからこれをいゝ／＼
と使つて無理をするのではないかと
いふ心配はございしますけれども、そ
れについては勿論三十三條で運輸審議
会に諮問して、その意見をよく尊重して

て、その協議が整わなければできない
問題としますと、免許の中にも一般的

その上でやるといふことですから、自

中でも、輕微な事項は届出でいいので

て、その協議が整わなければできない

問題としますと、免許の中にも一般的

その上でやるということですから、自由意思でやるということではございません。又これを受けた場合に果してそれが不当であるかどうかという点に疑問がありまして、受けた業者がそれに不服の場合には三十五條で訴願の途も開かれて、救済方法を考えております。

○内村清次君 今の訴願の途が開かれておるとおっしゃったのですが、それは命令が発した後の問題であるから、これを命令を発する前において何かその事業者及び関係者の意見を聴するような方法は、これは一つも講じてないようですが、この点はどうですか。

○政府委員(中村重君) その点は今申しました三十三條の運輸審議会に諮つて、その意見を尊重してするという点で、ここで公正な判断をして貰うということになります。

○内村清次君 二十八條の問題ですが、これは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ぬという点で、一応これで認可制を取っておりますが、これはどういふ点に適合した場合のときに認可をされるのであるか、又通運計算事業というものは、これは昨日も村上委員からおつしやつたように相当関係がある問題ですが、この点について一つ御所見を承りして頂きたい。

○政府委員(中村重君) 二十八條の第二項の終りの方に第六條の規定、つまり通運事業そのものの免許基準を認可する場合に、それをやはり準用しておるのでございまして、六條の四つが基準になるわけでございまして、○内村清次君 そうすると、事業者団体法との関連性は、これはもう打消さ

れるわけですね、問題は……

○政府委員(中村重君) 事業者団体法の関係は、この附則に入つておりませんので、事業者団体法の適用を受けることになりません。そこでそうならば通運事業者が持ち寄りで作るような通運計算事業はできないことになりまして、この点につきましてはできるだけの早い機会に改正することを関係方面と折衝しようというところは、局長から昨日回答した通りであります。

○内村清次君 この運輸審議会の諮問事項で、第三十三條ですが、これは運輸審議会の機構からいたしまして、相当大きな問題も取扱つておるようですが、免許、許可、認可その他の処分をするときには運輸審議会に諮らなくちゃならぬが、この運輸審議会が輕微な事項と認められておることについてはその限りではない、この輕微な事項という点をどこに織込まなければならぬという理由はどこにあるのですか。輕微な事項という輕微の問題の御説明からお願いしたいのです。

○政府委員(中村重君) これを全部この通り、免許、許可、認可その他の処分というものは、事業の停止とか、免許の取消、又は事業改善の命令とかというようなことをすべて審議会に諮るとなると、これは大変な仕事の量になりまして、どうしても或る程度輕微なこととは許して貰わなければいけないのじやないか。殊にそれが根本的な方針に關係したり、或いは業者の根本的な利害關係に影響するものでない限りは、これは事務を迅速に処理するためにこちらに許して貰つてもよいのじやないかという趣旨でございまして、例えて見ますれば、事業計画の変更の認可の

中でも、輕微な事項は抽出でいいのですが、それよりは多少重くとも、運輸審議会に一々お諮りしなくとも済むようなものがある。又地域的に山間地方でありまして、そう全国的な影響もないその土地において需要供給の關係から大して影響のないようなこと、或いは品物、荷主を限定して免許をする場合の免許を受けた業者の事業計画の変更とか、或いは譲渡というようなこと、あるいは輕微な例は考えられるのでありますが、そういうものについては何かなくとも済まして貰つてはどうかと思つてあります。又それについては運輸審議会によく御相談しまして、その承認の協議が整わなければ、そういうことはできないわけでございます。

○内村清次君 そうすると、これは免許、許可、認可というものは相当地な大きな問題なのですが、併しその中に輕微な事項があり得るとはまあ私達も考えられないのですが、やはり民主的な機構があればそこに諮つて、そしてその決定を尊重して行くというところに審議会の任務があると思つたのですが、やはりこういうような事項は認めなければならぬでしようか。

○政府委員(中村重君) 免許、許可、認可という事項は非常に重要なことだと思つて、併しながら性質としては重要でないものがあるわけではございません。事務の性質と内容によつては我々が考へ分けができるのではないかと思つた。勿論その場合にもそういふことの決定をしますためには、今申しましたように審議会によく御相談し

て、その協議が整わなければならぬのでございまして。

○内村清次君 この輕微な事項を認めるのは、結局これは事務当局の方で認めるのでしやうか。やはりその事務当局の認定によるものであるか、やはりこういうふうな点を置いて置かなくちゃいけないのですか。

○政府委員(中村重君) その点はちよつと説明をもう一度はつきり申しますと、但書は運輸審議会が輕微な事項と認めるので、運輸大臣でなしに、運輸審議会の方で輕微な事項と認めて呉れなければいけないわけです。そういうことについては例外を作る審議会が判断をするわけですが、そうしてそういうことがありまして、今までのやつておるやり方は、その結果を連絡事項として審議会にこういうことをいたしまして、若し不適当の場合には審議会からいり／＼と御注意があるわけでございます。

○内村清次君 併しこの諮問事項を運輸大臣が諮問して行くのは、免許、許可、認可その他の処分というふうな大きな問題をこれは審議会に諮つて、そしてこれは運輸大臣だけの考えではいけないというところは分りますね。かけることは分るが、そういうふうなことで当然審議会にかけざる道程におきましては、事務上の手続としてあなた方が見て判断してやられるのでしやうか、それをかけた以上はやはりこの三つの條件に適合しておるものとしたならば、運輸審議会が輕微な事項としてそれを審議したいというふうなことがやはりあるのですか。

○政府委員(牛島辰彌君) これは實際問題としますと、免許の中にも一般的な免許と非常に限定された免許もございますし、又認可と申しまして、この法律において各所に認可という事項もございまして、又許可になつておる点もございまして、その免許、許可、認可と申しまして、その内容の事項によりましていり／＼實際問題として重要だと思われれるもの、比較的輕微なものだと思われれるものがあるわけでございます。それから、予めこういう事項は輕微な事項として諮問をしないで処理し得るようには審議会において決めて頂く、こういうことにならぬと思つて、それで現在の運輸省設置法の運輸審議会の第六條の規定の第二項におきまして、運輸審議会が輕微なものとして認めるものについては、運輸大臣は、運輸審議会にはからぬでこれを行うことができる、というところになつておりました。この法律だけではなしに、その他の運輸審議会に諮つて、その決定を尊重して運輸大臣がいり／＼と処分をしなければならぬという原則ができておりますが、そのうち非常に輕微な事項と運輸審議会が認めたものは、運輸大臣が諮らないでできるといふように審議会の規定でもなつております。従いましてこちらにおきまして、この法律において全面的に免許、許可、認可その他の処分は、審議会の諮問にかけらるものである。併しそのうち事項によつて輕微と思われれるものは、審議会に諮らないで、運輸大臣においてこれは諮らないで処分をするこ

とができる、こういう意味合でござい

○内村清次君 これは先程の政府委員と牛島さんとお話が食い違つてゐるよ

なるのでございますから、非常に仕事

事務の簡素化を図っております。

で止むを得ないかと思いますが、この

業者を認める余地が十分あると思いま

○早川一君、そこで重ねてお尋ねい

たしますが、その場合には第六條の基準というものはどういうふうになりま

すか。基準が適用されるのですか、さ

れないのですか。

○政府委員(中村重君) 第六條はその通りの基準を適用するには余りに強過ぎると思うのでございまして、すけれど、この指定をするという趣旨は業界の混乱を避け、荷主の便宜を図りながら秩序を維持しようという趣旨でござい

ますから、六條の基準の精神はこの場合にも考えられなければならないと思

います。

○早川一君、そういたしますと、只

今内村委員から質問のありました運輸

審議会には、このことは諮られる事柄

になりますか、ならんのですか。

○政府委員(中村重君) その点は勿論

三十三條で諮ることになるわけですが、

但しその手続が軽微であると審議会でお認め願えれば、例外になるのであり

ます。

○飯田精太郎君、日本国有鉄道の所有

地内にある日本通運株式会社の施設の

処理等に関する法律案、これについて

二、三お伺いしたいのですが、この法

律で日本国有鉄道が買収したければた

らんとする施設の主要なものの数量等

を御説明願います。

○政府委員(牛島辰彌君) 実は日本通

運の所有しております施設でござい

ますが、これは全国の駅に散在してお

ります関係で、而もこの第二條、第

三條によりまして買収といいますが、

国有鉄道が譲り受けます範囲を国有

鉄道が指定する、運営上必要なもの

として指定したことになるわけですが、

はつきりした数量は未だ分つておら

なわけでございますが、先ず大

体推定いたしました、又この第二号に

ございまして入換の動力車でござ

います、こういうようなものは八十

輛と申します、八十二輛ある、或い

は機械装置等につきまして二百二十五

ある、こういうことは中上層得られま

すけれども、その他の諸所でありま

るとか構造物等にいたしまして、一応

調べたものはございまして、果してど

れだけ譲り受けるかということになり

ますと、はつきりした数字がございま

せんので、只今国有鉄道におきま

して調査を進めておる次第でございま

す。

○委員(板谷順助君) ちよつとお待ち

下さい。その点は大変おかしにや

ないですか。国有鉄道が九十九万株ま

で株を確保をしているのだから、あな

たの方に調べがつかなければ通運の方

にある筈はない。それを手許に備えて

置かないというのはいささか

か、曖昧な答弁じゃないか。

○政府委員(牛島辰彌君) 第二條に

ございまして、荷役機械、二号、貨車

の入換に使用する動力車、三号の倉

庫、上屋、労働員宿所、荷役所その他

作業用の建物、四号の貨物の積卸及び

保管に使用する構造物、こういうこと

になつておりました、実際に譲り受け

ますのは、国有鉄道が事業の運営上荷

主或いは通運事業者に開放して公平に

使わせる、通運事業者に実際に公平に

使わせる必要なものということになつ

ておりました、国有鉄道がその限度に

おいて指定をいたしますから、従いま

してそういうことになりまして、実際

の数量というものははつきりしてお

なわけでございますが、入換動

力車のごときもの、或いは機械装置等

のものはこれははつきりいたしてお

ります、その外建物等になります、実

際に労働員宿所として譲り受けるとい

うようなものになります、どれだけ

の面積と申しますか、そういうことが

只今のところでははつきりいたしてお

りません、ただ臨時的に所有地内にあ

りまする荷役場はどの程度あるかとい

う点ならば、軒数だけ分つておりま

す。

○飯田精太郎君、この法律の目的は今

の御説明とははつきりしないのです

が、大体的に性質の仕事を排除しよ

う、まあ公平に通運事業者に使われ

る仕事をやらせようというふうにな

るわけですが、目的はなんなん

ですか。取上げて国鉄自身で直轄でや

ろうというお考えなのか、或いはその

設備を公平に使わせて、すべて通運事

業者にやらせようという目的なの

か。

○政府委員(牛島辰彌君) この目的

は、新たに免許された通運事業者

が従来からあります日通と比較した

しまして、これらの施設を日通が独占

しておきますと、それだけ劣位に立

つことになりまして、公正な競争がで

きなくなる、従いまして日通から国有

鉄道に對しまして譲り渡すという種類

が出ますものから、同時にこの法

律によりまして国鉄に譲り受ける義務

を課しまして、そうして所有権を取得

いたしまして、その施設を公平にすべ

ての通運事業者に使用せよというこ

とに目的があるわけでございます。

○飯田精太郎君、そうしますと何です

か。日通の持つておる施設、そういう

産業に必要な施設というものは全部譲

り受ける、そうして日通の私有の施設

は所有地内には置かせない、従つてそ

の他の通運事業者の私有施設も今後は

所有地内には設置せんというふう

にお考えなのですか。

○政府委員(牛島辰彌君) 第二條に掲

げてございまして施設は、先ず大多数は

国鉄が買受けることになると思いま

す、或いは具体的場所に参りまし

て、国鉄が強い買上げなくてもいい

というふうな場合が出て来ないとも限

らんとお考えでございますが、先ず大抵買

上げるということになつております。

それから日通以外の通運事業者に對し

ましては、第五條におきましてやはり

国鉄の所有地内にあります施設は、こ

れを国鉄が予算の範囲内におきまして

譲り受ける。ただこの場合におきまし

ては日通と違ひまして、貸借をする

というところを認めております。従いま

して今後場合におきましては、一つ

の施設を作り、この通運事業のために

必要な施設というものは予算の許す限

り国鉄において施設をするという結果

になるだらうと思ひます。

○飯田精太郎君、今の御説明ですと、

日通以外の通運事業者の施設は買上げ

るとか、又は借り受けて全部まあ取上

げる、日通の持つておる施設はなん

すね、幾分は予算の範囲内ということ

になると、残るのはいささか

○政府委員(牛島辰彌君) やはりこの

日通以外の通運事業者につきま

して、その第二條の施設に準ずるものと

いうことになつておりますから、全部

ではございせん、第二條の施

設に準ずるもの、これは又同様に予算の範

圍で買ふこと、又は貸借をするとい

うことに相成るわけでございます。

○飯田精太郎君、そうしますと、ど

うして日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借りということ

は、日通の方は貸借

ありますが、これの修理とか、保守とかいうことは鉄道自体がやるわけなんです。機械の設備の改善とか保守とかいうことは非常に現在遅くなりはしないかという点が懸念されるのです。この点の責任はどなたが持つてやるのですか。

○政府委員(牛島辰彌君) 日通のものにつきましては、これは全部所有権が国鉄に移りますから、これは国鉄がすべての保守を行うことになりす。日通以外のものを賃借りした場合に、やはり国鉄が保守の責任に任じなければならぬ。おかしなことに、これは、国鉄におきまして、適当に使用料金を他を決定いたしました。行なうことに考えております。

○飯田精太郎君 それらの買収といいますが、譲り受けの予算はどのくらいになっておりますか。

○政府委員(牛島辰彌君) 先ずこの法律において考えておりますのは、第四條の第二項の規定によりまして、国鉄の九十九万株と施設とを交換するといふことでございすが、交換する場合でございすが、交換をいたした限度におきましては、予算を必要といたしません。ただ日通の株が幾らに評価されるかということにかつておると思いますが、この評価をいたしたものは、第三條の第二項に書いてございすように、日通と国鉄と第三者の方が御相談願つて決めることになるのではないかと思ひますが、仮に六十円と評価いたしましたとしても、約六千万円に少し足りない程度だと思ひますが、どの程度の実際に施設が譲り受けられるかということが決りません以上、物件

の値段は出て参りませんけれども、私共としては一億円にはならない程度の金じやないかと思つておりますが、従つて施設の評価額を最評価の関係で考へて参りますと、やはり株の値段より若干は高くなるのではないかと考へております。従つてその上の値段と、施設の評価との額の差額というものは、国有鉄道の二十五年度の予算の上にこれを掲げて参りたいと思つております。

○委員長(板谷順助君) 今の飯田君の質問に關して、第三條のその譲り受ける物件は日本国有鉄道に指定する。そこで問題は国鉄と日本通運と協議をして定めた候補者の中から運輸大臣が選定する第三者との協議によつて決めるというが、これで一体公平を期することとができますか。どうもこれは内輪でぐるぐるしてやればできるような傾向があるように思ひますが、どうですか。

○政府委員(牛島辰彌君) この評価の点でございすが、第三條の二項に書いてございすように、日本通運と国有鉄道と第三者と三人で決めるわけでございます。

○委員長(板谷順助君) その第三者と誰が選定するわけですか。運輸大臣が選定するわけですか。運輸大臣が選定をいたしました場合は、大蔵大臣と協議をして第三者を決める。その第三者と三人でお決め願つたその価格につきましては、協議だけではないのであります。運輸大臣が認可をいたします。認可をいたします場合は、大蔵大臣と協議をいたして決める。

○政府委員(牛島辰彌君) 何人もありませんが、その三人の第三者を運輸大臣が選定するわけでございますが、運輸大臣が選定をいたしました場合は、大蔵大臣と協議をして第三者を決める。その第三者と三人でお決め願つたその価格につきましては、協議だけではないのであります。運輸大臣が認可をいたします。認可をいたします場合は、大蔵大臣と協議をいたして決める。

○委員長(板谷順助君) どうも、上つと何だか……

○内村清次君 私もその点に對して、質問したかつたのですが、推薦という字句があるために、いわゆる通運事業者と日通ですかね。それから推薦した即ち三人のこととで、これはやはり大きな問題があると思ひます。而もそれを決定したものが今度又運輸大臣がそれを認定してやるという上なことで、協議はこれは勿論大蔵大臣と第五項で協議しなければならぬという上なことになつております。

○政府委員(牛島辰彌君) この法律は、例へば先ず最初業者から挙げたもの、或いは今度は挙げたものを推薦によつてその人が大きな権限を持つといふようなことはこれは民主的ではない。やはり運輸審議会に諮り、又別に公正を期するとかいふような点を考へなければいけない。どうもその話が余り早く通じているような感持がいたします。

○委員長(板谷順助君) 公平を期されればよいけれども、どうも……

○政府委員(牛島辰彌君) 第三者を交した三人で協議したその評価がそのまゝ直ちにその評価額に決定するといふことになりす。或いはお説のようなくとも言われるかも知れませんが、それを更に運輸大臣と公平に国庫大臣としての大蔵大臣がこれについて協議に與かつて参りますれば、先ず公平を期し得られるものと考えております。

○委員長(板谷順助君) この点どうですか。

○小泉秀吉君 第三條ですが、これは

○政府委員(牛島辰彌君) この法律は

○政府委員(牛島辰彌君) この法律は

○政府委員(牛島辰彌君) この法律は

○政府委員(牛島辰彌君) この法律は

○政府委員(牛島辰彌君) この法律は

こういうふうな行き方にこれは決めてありますけれども、運輸審議会に諮つたのでは困るんだといふような理由何かあつて、運輸審議会というものをこの場合にはネグレクトしておるのであれば、やはりこれは運輸審議会に当然關係があると思ひます。その点一つ説明を願ひたいと思ひます。それからそれからもう一つはやはりこれは何處かで見ても全体にこの法律案の目的が、書いてある文字は分るが何かこうはつきりしない、もう少し我々に分るようなうたい説明を一つして頂きたいと思ひます。

○政府委員(牛島辰彌君) この法律は他の半面が……

○政府委員(牛島辰彌君) この法律は

○政府委員(牛島辰彌君) この法律は

○政府委員(牛島辰彌君) この法律は

○政府委員(牛島辰彌君) この法律は

○政府委員(牛島辰彌君) この法律は

の公正な、自由な競争体制というものを考へまして、これらの日通の施設をも国鉄が譲受けて、そして競争体制の一助にすると、こういう意味合の趣旨なのでございす。

それから運輸審議会に諮問するといふことでございすが、實際問題といたしまして、これらの施設の譲受けその他は全国各所に散在いたしてありますものを一々評価いたしまして、その集計になつて参るわけでございます。運輸大臣といたしましては国庫大臣である大蔵大臣に對しまして協議をし、国鉄の財産の状態を御相談するといふことでよいのではないかと考へた次第でございまして、非常に細かなものの評価の集積になつております。国有鉄道財産といたしまして、大蔵省とはつきり国有財産に準すべきものといひまして、はつきりして置きたい。こういうふうな考へておる次第であります。

○小泉秀吉君 そうしますと、外の言葉で言へば第一の答えの方は、日本国有鉄道が日通の大株主であるから、最近法律關係で資産その他のものの保護をしなければならぬので、日本国有鉄道がそれを買取るといふような形式で施設の損害を国の方で保護するといふようなふす。悪い言葉を使つてますが取れるようにですが、そういうふうな一面は了解してよいですか。

○政府委員(中村重君) これは日本通運の施設を適當な価格で買取つて保護をするといふような見地からでは全然ございせん。して、日本通運が同鉄の構内に有利な場所を占めて設備をしておる場合に、折角新しい通運事業者を免許いたしまして、そういう新

○前之園重二君 そうするとです。普通の会社になりたいといふことが、

著を免許いたしても、そういう新

○委員長(板谷順助君) ちよつと速記を止めて。
〔速記中止〕
○委員長(板谷順助君) 速記を始めて下さい。

やないか、こういうふうに考えておる次第であります。又動力車にいたしましても、只今までは日通の動力車でございますれば、日通の入れ替えはやり

經濟罰則の整備に関する法律というものの適用はされないことになった、こういうことを書いておるわけであります。

輸大臣の認可を得ようが、外の会社と違つた特別の義務を持つておるような会社では自由な競争はできないから、早くそういうものを止めて身輕な

○前之圖書一郎君 それは聊か詭弁だ
 と思うのですが、これは商法ははつき
 りしておるのです。商法の規定によつ

て株式会社の組織というものがはつきりしてゐるので、前の理事というものが直ちに取締役、或いは監事が監査役になることはあり得ないのですから、決してそういうような商事会社というものはあり得ないことになるのです。その点……

○政府委員(中村豊君) この日本通運に限らず、こういう特殊会社はすべてこういう形でできておるのでございまして、大体そういう特殊会社は一般の商法による株式会社という性格の上に、もう一つ上置きに、こういう特殊会社法によつて特殊な性格が與えられておるわけでございまして、その特殊な性格がなくなるといふだけで、従つてあとに残つたものは普通の株式会社の性格としては残るわけである。かように考えます。

○前之園善一郎君 そういうことはないでしよう。取締役、監査役というものは、株主總會において選挙しなければならぬ。この法律の施行によつて、そういうものがなくなるのですから、新たにこれは選挙しなければならぬといふことになるわけなんです。結局これは不備ぢやないのですか。そこまですれなかつたといふことは、やはり法律の不備だといふ疑持がするんです。

○政府委員(荒木茂久君) 御承知のように商法と特別会社法との關係は重疊的な關係がございまして、理事とか監事とか申しておりますのも、商法の適用におきましてはやはり取締役、監査役、こういうことで、罰則の規定の適用等に関しましては、理事と書いてございまして取締役と書いてござい

まして、同様に商法の適用が規定されるのでありまして、法律的性格は正に同一であるといふことが言えると思つてございまして。而してこの場合にその点を更に明瞭ならしめて置くという措置が、更にベターでなければならぬといふことは、すでに我々も考へておるわけでございましてけれども、これは附則の規定でございまして将来永遠に続く規定でないの、附則といふものを作ります場合には、先ず想像され得る必要な限度において規定するといふことを大體建前としてございまして、その観念的に考慮されます。附則は想像され得る必要な限度に止める。こういう趣旨でございまして、観念的に考えればそういう場合も起つて来ると思ひますが、併しそういう場合が起りましたと、これは甚だ少しなのでございましてけれども、此理窟を付けますれば、二進も三進も行かないといふことにはならないで、解釈で参る余地があるのではなからうかと、かように考へておるわけでござい

○前之園善一郎君 大分お苦しい御答弁のようで、まあこの程度でやめておきましよう。

善処されるように要望いたします。

○鈴木清一君 いち／＼お尋ねしたいのですが、大分重複する点もありませんから、二三質問させて頂きます。

先ず最初に私は委員長に苦言を呈したいのです。というのは御承知のようにこの問題もこれは大きな問題であるから、できれば公聴会なり証人なりを喚問して頂くように発言したわけなんです。それを何らその後話らず、その

まま審議に入つてしまつたといふことについては、私は委員長に対して苦言を呈したい。今後そういう点についてはどうぞよろしく願ひたいと思ひます。

先ず第一にお尋ねしたいのは、先程の牛島さんのお話の中に施設に對しまして、未だに何といふか、数字的に見てどのくらいあるかといふことをまだ分らないといふことです。それにも拘わらずこの法が施行されますれば、二月一日から実施されるように何が出てくるようでありませうけれども、その間に再評価の問題もありませうし、そして又株との關係もいろいろありませうので、確實にそれができ得るかどうか。先ずそれを一つ先にお尋ねしたいのです。

○政府委員(牛島辰彦君) この日本国有鉄道の所有地内における日本通運株式会社の施設の処理等に関する法律案は、これは御審議願ひますれば公布の日から施行することになつております。それから駅構内にあります普通の所有の施設の調べといふものは、一応あるわけでございまして、ここに持つておきます。ただ私が先程申し上げましたのは、この施設の中から實際にビツク、アップしまして、どの程度出て来るか分らないといふことを申し上げたのでございまして、ここにございませうが、私が只今申し上げてもよろしいございませう。

○委員長(板谷順助君) 簡單明瞭にどうぞ。

○政府委員(牛島辰彦君) 事務所、荷置場、詰所、それからその他の建築物、構造物、機械装置、入替動力車、こういうふうに一応は調べてございま

す。荷置場が五百三十一、構造物が八十三、機械装置百二十五、入替動力車八十二、それで只今申し上げましたようなものの再評価の額を申し上げますと、約八千八百四十圓になると思つております。その外事務所等ございませうから、事務所の一部、或いは建築物等の中にも若干出て参りますと、約一億圓内外のものになりはしないかといふのが私共の予想でございまして、實際には個々の物件につきまして測定して見ませんと、はつきりした数字が申上げられない。こういうことを申上げたのであります。

○鈴木清一君 今大體一億圓というような想定を申されたようでありませうが、九十九万株のあれが五十圓としまさか、六十圓は別として、若しここに過不足を生じた場合、鉄道側において足りなかつた場合、それから又通運側において足りなかつた場合、この点についてお尋ねして置きます。

○政府委員(牛島辰彦君) それは第四條に書いてございまして、第四條の第三項に「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ふなければならない。」又第四項として「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、差額をそのこえる額の株式を他に譲渡する。」ですから施設の方が高かつたらば、国有鉄道は金銭で支拂ふことになりませう。併しその支拂の限度といふものは、先程申し上げましたように第二條の本文の一番最後にございまして「予算のうち工事勘定で定められた額の範囲内」ということになりませう。

それから株の値段が若しも高かつた

といふことになりませうれば、国有鉄道はその余つた株は、日本通運に譲渡するのではなしに、他のものに譲渡する。こういうことになつております。その他のものに譲渡する場合におきましては、その第六項におきまして証券処理調整會議にかけましてこれを処分するといふことになるわけでございませう。

○鈴木清一君 それでは通運事業法のことにしてお尋ねしたいのですが、免許制でなく自由制としたらいいではないかといふ意見が考へられるのですが、理由は御承知のように六條の免許基準の中に非常に抽象的であつて、若しこの中にトック何台、施設どのくらい持つておるかといふような具体的な点を示せば、まだ非常にこの点については、一つの免許基準としての取り方があると思つたのですが、この点については、何れに就いてないのです。けれどもそういう意味から行きますと、むしろ免許制にするといふことではなくして、自由制に持つて行つた方がいいんではないかといふ感じを受けるのですが、何かこれは具体的に基準といふものはあるのですか。

○政府委員(中村豊君) この免許制度にしたわけは、現在ある小運送業法、そのものができた昭和十二年の當時の状態に照つて考へて見ますと、お分りになるんじやないかと思つたのであります。が、當時は全国に数千店の店があり、これがお互いにひどい競争をして、そのために事業者相互間が不当競争によつて共倒れを起した。又その結果荷主に対して非常な迷惑をかけ、貨物引換所の假滅しとか、或いは損害賠償を支拂ひすることができないとか、

償を支拂いすることができないとか、

もございまいしうけれども、この点非常に急ぐ点と、それから相当細い、成る程總額としては一億円にも

るかも知れませんが、一つ、非常に細かい問題でございまして、實際各に散在しておるのでございますから、そういうものを一々お諮りするといふことは困難であるものであります。こういうふうな方法をとつたのでございます。

○鈴木清一君 残念ながらその点、左方については、私らと違うので、一つ、私共の申上うたいのよ、第

なるものは余り関連のない方といふ
とが至当にすぎないかというふうによ
られるわけです。まあこれはちよ
考え方の相違になります……

○政府委員(牛島辰彌君) この第
の選ひ方その他につきまして、こ
律の草案を作りますときに、揉み
んで結局こういうことに決つたわ
ございますから、その点御了解を

いと思います。

○委員長(板谷順助君) これにては終了したものとみなしてよろしいと思いますか。

○内村清次君 委員長……

○委員長(板谷順助君) 成るべく早くやつて下さい。

○内村清次君 日本国有鉄道の所内にある日本通運株式会社の施設

○政府委員(牛島辰彌君) それは法律に期限が明示されており、それらのことはやはり日通に

る集中排除等の関係もございまして、又実際の作業としましては御審議願ひまして、直ちに公布実施いたしまして、少なくとも三ヶ月、四ヶ月はかかるのではないかと、こういうふうに考へております。

○委員長(板谷順助君) 内村君簡単にやつて下さい。君の発言を制限するわけではないが、一渡り済んでおるんだから簡単にやつて下さい。答弁も簡単にやつて下さい。

○内村清次君 只今の御説明によりまして、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るというようなことを書いてあるんですな。そうすると一応予算が決まる場合にこの工事勘定も決まってくる。だからして一定の計画性は持たなくちゃならんわけですね。そういう計画性があるとなれば、大体どれくらいでこれを一つ処理の勘定をするかというように計画性がなければならんと思うんですな。だからですね。やはりこれは一定のこうやつたという何がある以上はやはり何か計画性があると思ひますから、その点を一つ……

○政府委員(中村量君) 計画性とはいはしても、具体的には第二條の性格に當嵌めるものを選び出さなければいけないものでありますから、できるだけ急いでやるということの氣持で、又集積の指令もそういうことにならうかと思ひます。従つて来年度に入ることとはこれは止むを得ない。従つて来年度の予算に頭を出すということでござい

○内村清次君 大体の目安は付きはしませんか。それは付けなくちゃ……本

年度はどれくらい頭を出すといつたような一応計画性がないと、我々が法律を審議して、一体この施設その他の譲渡の完了があるとか、安い税金が付くというようなことでは締め括りが明確になつておらんのですな。

○政府委員(中村量君) これはいろいろ議論がありまして、その評価には第三者が入つて公正にやるわけですから、その点で多少暇がかかる、而もそれを運輸大臣並びに大蔵大臣が選任するというわけで、その点に暇がかかるが、国鉄と通運はそれで目安というものは今年度、来年三月までに大体決めて、四月からの予算で以て結末を付ける、こういうことにやるのが一等いいと思ひます。

○内村清次君 結末を付けるというのは、来年度予算で全部やつちやうんですか。

○政府委員(中村量君) その通りでございます。

○内村清次君 全部やつちやうんですか。来年度の予算だけで全部鉄道に支拂うべきものは支拂つて行くというやうなことははつきりするんですか。この点は一つ責任者の牛島さんから明確に一つ聞いて置きたい。

○政府委員(中村量君) その通りでございます。

○内村清次君 今後の予算審議の場合にも問題になつて参ります。

○委員長(板谷順助君) それは政府委員の方においても、今内村君の言われたように大体計画は立つておらんければ……それは内村君の言通りだ。質疑は終了いたしました。

○委員長(板谷順助君) 話つてゐる。○鈴木清一君 意見が出ていない。質問の要求は出てゐるけれども、終りましたという意見は出ておりません。それは一応聞いてやつた方が……

○委員長(板谷順助君) 質疑は終了したものとみなすについての賛成の諸君の挙手を願ひます。

○内村清次君 ちよつと待つて下さい。その前に発言を許して下さい。

○委員長(板谷順助君) 多数と認めます。これより討論に入ります。議事進行について話がありますか。

○内村清次君 あります。これは昨日の委員会におきまして私は発言いたしました。この重大なことをあなたも忘れていらつしやる。政府の説明にもありますように、公共性が相當あるのが、ということをおつておられる。この法案全体を眺めまして私は重要なことである。重要であるからいわれる公聴会を開いて貰いたいということをお願いしてゐる等です。この点に對しまして委員長としては、当然これは必要であるかないかの点を皆に打合せな

くちやならん。それを忘れていらつしやる。私はまだ大分質問があるのだ。一応の條文の解釈を聞いただけであつて、まだ私としては質問の点は残つております。重大なことを忘れ、又今言つたやうな質問を制限して行かれるというやうなことは、これは委員長として考へて貰いたい。先づ公聴会の件ですね。この件を一つ探上げて、当然探上げてくべきであるから皆に話つて頂きたい。

○委員長(板谷順助君) その点につきましては大体予算に關係のない法案に

つては、公聴会を開くことを得というだけの程度で、そこで大体打合わせをいたしましたところが、別にその必要がない。金期も切迫していることだから、聞かんことに多数の意見を得たので、実はこの話を進めておるわけでありませう。これより討論に入ります。

○内村清次君 話つたんですか。

○委員長(板谷順助君) 話つたんです。委員長はその必要を認めない。諸君の結果公聴会を開く必要を認めない。

○内村清次君 必要を認めないというのは委員長は強断ですね。

○委員長(板谷順助君) そうでない、委員諸君に話つた結果であります。

○内村清次君 一つ話つたのですか。

○委員長(板谷順助君) 昨日……

○内村清次君 併し昨日私はやつとおつたのですか……

○早川一君 運賃の問題のときに一緒に話が出たのです。

○委員長(板谷順助君) 討論に入りまして、御意見がありましたら御発表願ひます。

○鈴木清一君 今内村君の要求しました点ですが、私もちよつと先程委員長に申し上げたのですが、どうもやはり委員長の諸事の運び方にそういう点ではちよつと私は皆の意思を無視した動かし方があると思ひます。というのは先程早川さんはこの間言つたやうなことを言つておられますけれども、委員長が一方の解釈で、予算の件わんのは諸君がごき得るからということがあるから、それだからかかるとか、かけないかということをおなははかけないかというふうに先に先入主によつて、そうしてそういうふうな議論を持つて

行かれた。明らかに皆さんに拒否なり賛成なりを得て、これを公聴会をやるとか、ここに証人喚問をやるかというやうなことを決められつやつたというやうなことは、早川さんはそう言われるやうですが、私出席しておる限りではそういうことを受取つておりません。でありますから、今後そういうことはつきりけじめをつけてやつて頂きたい。質問としまして、まだ先程内村君が言つたやうに期間があれば十分質問したいし、いろいろのことも聞きたい点が多分にある。それも大体期間がないということが皆氣持の上にあれ

ばこそ或る程度言いたいことも言われない人達も多分にあるわけですね。そういうことを委員長の方において十分お察し願つて、議事の運営の上ではそういうことを十分含んでやつて頂きたいと思ひます。たま／＼質問したいという人があつたらば、その人には十分発言を許して頂きたい。全部が発言するべきであつたならば、あなたのお考えで以て発言の抑制ということも或る程度了解できることがあるかも知れない。

併しなから何人委員がおられようと、内村君が断ち切れないから質問しておる。例へて言へば私も質問しておる。内村君だけが質問して私は質問しておらない、そういう点はよく察せられて、今後の運営にも十分氣を付けて頂きたいと思ふ。非常に委員長は私の立場から見れば、委員長の立場において理解があると思ひます。今までなどもそういう了解の下に私共あなたに對しましては苦言も言わずに來ております。どうか今後の運営については十分御考慮して頂きたいと思ひます。

○委員長(板谷順助君) 取明いたしま

ませんか。それは付けたくちや……本
るのは……
ましては大体予算に關係のない法案に
そうしてそういうふうな議事を持つて
○委員長(板谷順助君) 釈明いたしま

すが、昨日の運賃改正の委員会におき
まして、公聴会を開くべきや否やとい
うことを委員の多数の人に語つたわけ
であります。丁度あなた方おいでに
ならない、そこで語らんことに決定し
たしたわけでありまして、従つて又委員
各位の発言に対しては、私はできるだ
けお許ししておるつもりであつて、あ
なかも最後の質問であるということに
打切られたために、それ以上の発言は
ないと思つたのです。又内村君は御承
知の通り一番長く各條に亘つて御質問
になつたのですから、もう終了した
ものと考へておつたわけでありまして
であるから、質問の点はやれば幾らも
あるかも知れませんが、その場
合において引續き発言がないのであり
ますから、終了したものと委員長がみ
なすことも止むを得ないことに一つ御
了承願ひたいと思ひます。

討論に入りまして、どうぞ御意見が
あつたら一つ御発表願ひます。御意見
ありませんか。
○内村清次君 先程委員長のお言葉の
中に私が、いわゆる公聴会を提出した
者が、不在のときに協議をして決定し
たとおつしやつておるのですが、実は
昨日私この委員会がある時間中委員会
にはおつたつもりであります。勿論最
初の提案のときに直ちに私はこの問題
を提起いたしまして、そのときには一
応の委員長の御意見はありましたが、
併しこれは委員長だけの御意見であつ
て、議員が規則を尊重しまして、そう
して規則に従つて提出した以上は、こ
れは六十一條では協議しなくてはなら
ないということになつておりますか
ら、これは今日まで私はこの点につ
きまして、委員長がどうお取扱いにな

かということをお考へておつたわけ
です。その提示もない。私の質疑もた
相当度つておるにも拘らず、委員長
の方で質疑の打切りをされて、もう現
在質疑が決まつておりますからして、
質疑の点につきましては残念ながらも
うこれ以上多数の御意見に従つてや
りませんけれども、ただ問題は御協議な
さつておつたかどうかということが、
どうしても私はその点に對して納
得が行かない。だからしてやはりこ
ういふ問題は重大な問題でありますか
らして、提出したところの議員がい
るときにおいて處理して頂きたい。こ
ういふようなことを特に一つお願いし
たい。勿論これはあなた方が若しも協議を
しておるとおつしやるならば、当然こ
の点につきましては速記もあることだ
と思ひますからして、私は速記の点に
つきましては調べ見まして、本當に
委員長がやつておられるかどうかとい
う点につきましては、あとに問題を残
したいと思つております。

○委員長(板谷順助君) 尚改めて申上
げて置きますが、別に速記はついてお
りません。ただ理事並びに委員の主な
る方々に相談いたしましたところが、
もう期日も切迫しておることではあ
り、大体予算關係でないものであるか
ら、公聴会を必ずしも開かなければな
らないという規定はありませんので、
その点開く必要はあるまいということ
で、委員長において了承したわけであ
ります。

○小泉秀吉君 昨日は大体出てお
つたつもりですけれども、速記がない
ものだからして余り軽率な発言と思
つて遠慮しておりましたが、只今の
話だと、理事の間で協議をしたように
も聴取されるような御発言でございます
が、私理事の一人として、理事として
はそういう御相談には與つておらんよ
うに心得ておりますけれども、こ
ういふことを繰返すのが本意でない
ので、内村君が今言われたようなふう
に、とにかく内村君の今の御主張は公聴会を
開くかどうかというのを議題にした
らうということに強烈に御主張のよう
でございますからして、一つ皆さんにお
諮りをして、その御意見を採決して頂
くというふうなことにできれば一番簡
單で、甚だ明瞭に話が付いていいと思
ひますが、そういうお取扱いができれば
お願いしたいと思ひます。

○委員長(板谷順助君) 討論にも入
つてゐるのであります。併し議事進
行についてそういうお話がありました
ので、公聴会を開く必要があるか
ないかということをお考へてくださ
います。開く必要があるという方の
挙手を願ひます。

○委員長(板谷順助君) 少数でありま
す。それによつて一つ御了承願ひま
す。

○内村清次君 この際私は通運事業法
に對する修正案を提出したいと思
ひます。只今各委員の方に配りた
しましたのであります。先ず私が
この法案に對する修正をしたい点は、
第六條の免許申請書の審査をし、二
項において審査の結果、免許基準に
適合し、且つ一定の場合を除いて免許
しなければならぬこととしておるが、
一に規定しておる程度の標準では濫立
を防ぐことができず、曾ての輸送混亂
時代を再現することは必然である。従
つて「運輸大臣は通運事業の免許に關

し、適當な基準を定め、これを公示し、
この基準に適合する申請があつたとき
は、当該事業の経営により公共の福祉
に反する結果を生ずるような競争がひ
き起され、又は鉄道施設の効率的利用
を妨げる虞のない場合においては事業
の免許をすることができ、」と改め
る。

第十二條は事業計画の変更である
が、この項の基準は鐵道獨善的であ
り、業者の不当支配であるからこの項
を「運輸大臣は前項の認可の申請を受
理した場合、その計画が当該關係
者、利用者によつて賛成され、且つ甚
だしく輸送秩序を阻害するものでない
限り、これを認可しなければならぬ
」と改める。

第十三條は自動車の新規使用である
が、當然に前條の事業計画の変更とな
るものであるから全文削除すべきであ
る。

第十五條は、道路運送法によつて貨
物自動車事業の免許を有する者を運輸
大臣が取扱職を指定した場合に、集貨
運送の通運事業の免許を受けた者とみ
なすことを規定しておるが、このよう
な便法によるならば當然に不当競争と
輸送秩序の混亂が惹起されるから、正
當な手続と審査に基く免許でなければ
ならないので、全文を削除すべきであ
る。

対して討論に入っておりますが、外に御意見がありましたら一つ御発表願います。別にございませんか。

○鈴木清一君 私は先ずこの法案に對して反對であります。といふのは、非常に今の独占企業的な性格があるところの道路を廃止する。そして一般の人達がこれに對して、誰でも、勿論免許基準はあるといひましたが、これに適合する人は誰でもやつて行けるというやうなことを諷してある趣旨であるのであります。けれども、御承知のようにに政府の今の政策といふものが、到底誰でもこれをやつて行けるだけの金融措置といふものも付いておらないし、又どなたが希望してもこれをやれないといふ事情であるといふことは、国民よりもむしろ政府がよく知つておられる筈である。そういう時期において、何故にわざとこのことを出さなければならぬのかといふことに對して、私は疑問を持つわけである。そういうやうな意味からいひまして、先ず大綱といひましては、そうした誰がやろうといふこともできないものをやういふに置いて置いて、強いて民主的な名に借りて民主化するのだという意味で實際は出されたこの通運事業法の趣旨は、独占企業法の趣旨に關つて誰もやつて行くことができないといふ一つのことが起きると思ひます。それにも拘らず、そうしたことを承知の上で殊更に今何故出さなければならぬのか。そして又御承知のように、先き程からも出ておりますように、財産の譲受の問題につきましても、いつごろいふことを收支決算をつけるのかといふことも月途が立つておらない。そのやうな重大な問題

でも、そのやうに期限さえも、政府自体においてまだこの期限についてさうも明確化することができないといふやうなときに當つて、何故今出さなければならぬのかといふことについて、先ず原則的に反對するわけでありまして、個々の條文につきましても、今社会党案として出された修正意見につきましても、我々が賛成するものであります。が、併した先程も申しましたやうなことに、この免許の基準といふやうなものについて、たゞ單に大まかに出してやるだけであるといふこと、そして又運輸審議会に、この機構が完全に運輸審議会の責任においてこうしたいといふの廃止或いは免許等につきましても、審議会がフルに動いてタッチするといふところの規定までもまだ行つておらない、こゝういふやうな点と、それから又今一つこの財産譲受の問題につきましても、こゝうした重要な財産を譲受するのに對しては、たゞ單に第三者を入れる、而もその第三者に對する規定といひまして何らできておらない。こゝういふ不備な状態でありまして、返上を申したいのであります。意見として申し上げます。

○小泉秀吉君 私は本案に反對いたします。理由は、先刻速記を止めて政府委員の御説明を伺つた感から申しますと、これは政府がいかに關係から日通を保護してこのまま法的の根拠をつけて、そして日通を保護するためにこのもろ／＼の法律を出したといふやうな感じが非常に強いたした。私は一体この法案そのものに對して、社会党からいへば修正意見が出ておりました。それは只今内村君からお話があつた通りで、この修正意見も結構だと思ひますが、大体原則としてはこゝういふ運送法を作るといふやうなことに私は反對はいたしませんけれども、前段申し上げましたやうな理由がその奥にあって、早急にこゝういふ法律案を三つ揃えて来て、そして日通を現状のままで救済しようといふたやうな意図が余りに鮮やかであるといふことはどうしても私は面白くない。かやうな意味においても私は一遍違つた角度からこの法案の目的にふさわしいやうな出し方をして頂くまで本案に賛成なから反對をいたします。かやうに考えます。

○委員長(板谷順助君) 外に御意見ありませんか。……それはこれより採決に入ります。採決に對しては各法案一件々について採決いたします。先ず第一に、通運事業法案に對する内村君から修正案が出ておりますが、修正案に對して賛成の諸君の挙手を願います。

○委員(若手者少数) 賛成の挙手を願います。

○委員長(板谷順助君) 少数。否決であります。

○内村清次君 少数否決を修正案を提出しましたのが今されたわけですが、そこでこれはまあ同じ党の小泉委員からも反對意見が述べられたわけですが、この修正を先ずかけて、その後において、そして反對が賛成かといふやうな手続が當然取られなくやならぬ。で私も若しも修正が通らなかつたなら、この点に對しては反對意見を申述べたかつたわけですが、どういふ点で反對をするか……まあ併し同じ党の小泉委員が反對意見を述べられましてから、私は更に委員長の方で反對意見を述べたことを許されれば述べてもよいと思ひますが、私はこの修正が通りませんならば、これに對しては反對であるといふ……

○委員(板谷順助君) 分りました。あなたからさつき修正意見を述べられましたから、それでいいものと委員長はみなしたわけでありまして……

○鈴木清一君 速記をちよつと……

○委員(板谷順助君) 速記をちよつと止めて……

○委員(速記中止) 速記を始め……

○委員(板谷順助君) 速記を始めて……

○委員(若手者多数) それでは通運事業法案に對して原案通り可決することに賛成の諸君の挙手を求めます。

○委員(若手者多数) 賛成の挙手を求めます。

○委員(板谷順助君) 多数。可決いたしました。

○委員(板谷順助君) 次に日本通運株式会社法を廃止する法律案について採決をいたします。本案に對する賛成諸君の挙手を求めます。

○委員(若手者多数) 賛成の挙手を求めます。

○委員(板谷順助君) 多数とみなします。

○委員(板谷順助君) 次に日本国有鐵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。これを議題にいたしまして採決いたします。原案通り賛成諸君の挙手を求めます。

○委員(若手者多数) 多数。三案とも可決すべきものと決定いたしました。

次に本院規則第四百四條により委員長の口頭報告の内容については委員長において慣例により御一任願います。それから三案を可とされた方の御署名を願います。

〔通運事業法案〕

早川 慎一 飯田精太郎
村上 義一 高田 寛
前之園喜一郎 大隅 憲二
〔日本通運株式会社法を廃止する法律案〕
内村 清次 飯田精太郎
早川 慎一 村上 義一
前之園喜一郎 高田 寛
大隅 憲二

〔日本国有鐵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〕
村上 義一 飯田精太郎
早川 慎一 前之園喜一郎
高田 寛 大隅 憲二
○委員(板谷順助君) それじや本日はこれにて散會いたしました。明日は午前十時から開會いたします。午後四時四十七分散會。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
高田 寛君
早川 慎一君
村上 義一君
鈴木 清一君
國務大臣

つておられない。そのような重大な問題
した。私は一体この法案そのものに
反対をするところである。まあ併し同じ党
た。

国務大臣

運輸大臣 大屋 晋三君
国務大臣 本多 市郎君

政府委員
運輸事務官 荒木茂久二君
(大臣官房長)
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)
業務部長

事務局側
常任委員 古谷 善亮君
会専門員

証人
三井船舶株式 一井 保造君
会社社長
旭海運株式 小山 亮君
会社社長
日本産業協会 木村 宗夫君
東洋経済新報 榎本 弘君
社論説委員
日本トラック 森田 賢君
協会事務局長
東京中小工業協 伊藤 英男君
議事常任委員

十一月二十八日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(予備審査のための付託は
十一月二十四日)

一、通運事業法案(予備審査のため
の付託は十一月二十四日)

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
に関する法律案(予備審査のため
の付託は十一月二十四日)

一、国際観光事業の助成に関する法
律案(予備審査のための付託は十
一月二十五日)

昭和二十四年十二月十三日印刷

昭和二十四年十二月十四日發行

參議院事務局

印刷者 印刷所