

第十回国会 運輸委員會會議錄 第二十四号

昭和二十六年五月十七日(木曜日)

午後二時三十九分開議

出席委員

委員長 前田 郁君

理事 大澤嘉平次君 理事 岡田 五郎君

理事 坪内 八郎君

稲田 直道君 岡村利右衛門君

片岡伊三郎君 玉置 信一君

島山 鶴吉君 前田 正男君

滿尾 君亮君 山崎 岩男君

原 彪君 山口シヅエ君

出席國務大臣

運輸大臣 山崎 猛君

出席府委員

運輸事務官 荒木茂久二君

(大臣官房長)

運輸事務官 唐澤 勲君

(鐵道運輸局長)

運輸事務官 牛島 辰彌君

(自動車局長)

運輸事務官 中村 豊君

運輸技官(自動

車局長) 佐竹 達二君

委員外の出席者

専門員 岩村 勝君

専門員 堤 正威君

本日の會議に付した事件

道路運送法案(内閣提出第二三二号)

道路運送法施行法案(内閣提出第一

三二号)

海上運送法等の一部を改正する法律

案(内閣提出第一六一号)

○大澤委員長代理 これより會議を開

きます。

道路運送法案及び同法施行法案を議
題といたします。昨日に引続き質疑を
続けます。岡田五郎君。

○岡田(五)委員 簡単に五つ、六つ質
問を続けさせていただきます。

まづ第一にお尋ね申し上げたいの
は、このたびの法律で自動車運送事業
の業種が、旅客、貨物両方六種類に
なつておるようであります。一般路線
貨物自動車運送事業、一般区域貨物自
動車運送事業、それから特定自動車運
送事業、こういうふうな貨物関係につ
きましては三つになつておるようであ
りまして、旅客においても同じであ
りますが、たとえば一般路線貨物自動車
運送事業と一般区域貨物自動車運送事
業と、これが兼業ができるものでない
ものか。あるいは一般路線貨物自動車
運送事業をやれば、一般区域の方は
免許をされないものかどうか。この辺
御説明をお願いいたします。

○牛島政府委員 違つた種類の自動車
運送事業は、やはり免許基準に合致す
れば免許いたすことになつておりま
す。

○岡田(五)委員 御答弁の模様によ
りますと、一般路線の自動車運送も、
一方また附近の一定の事業区域内の、
いわゆる区域貨物自動車運送事業もや
れる、こういうふうに御答弁いたされ
たと考へるものであります。つまらぬこ
とを重複して質問するようであります
が、さういふ心得でよいのであります
か。

○牛島政府委員 その通りでございます

す。

○岡田(五)委員 それでは次に運賃の
問題についてお尋ね申し上げたいと思
うのであります。第八條の第三項に
「第一項の運賃及び料金は、定額をも
つて明確に定められなければならない
い。こういうことになつておるようであ
ります。しかもこの運賃及び料金は
運輸大臣の認可料金になつておりま
す。この定額の意味といひますか、定
額の範囲でありますか、具体的に例を
言ひますと、その一定の地区におきま
して一定の額をおきめになるのです
か、それとも一定の地区にとらわれな
い、もちろん地区も考慮の中に入
ると思ひますが、業者別におきめにな
るのであります。またさらに品種別
にこの定額をおきめになるものであり
ますか。もう一つは、かさ高品あるいは
重量品あるいは天候の関係、道路の開
係、いろいろと定額につきまして割増
しする場合もあるし、また割引しなけ
ればならないような条件もあると思
うのであります。その辺のところを明
確に各項目につきまして御答弁をいた
だきますれば、この定額という文字の
概念の実際の範囲が大体わかると思
うのであります。その辺のところを、具
体的な事項につきまして御説明をお願
いいたしたいのであります。

○中村(農)政府委員 定額制の実施に
ついての御質問でございますが、御指
摘のように具体的に申し上げますと、
地域別に業者別にもおの／＼違つてこ
とがあり得るわけでございます。これ

は全部業者からの申請に對しまして、
第八條の認可の基準に従ひまして、そ
の妥当であるかどうかを調べて認可す
るわけでございまして、その際に業
者ごと、地域ごとに適正な原価を償
い、かつ適正な利潤を含んでおるとい
うことであれば、おの／＼違つた額が
認可される、こういうことになるわけ
であります。また品種別につきまして
も、その業者の申請の内容を見まし
て、それが妥当でありますれば、品種
別にも違つて認可される。それは認可
基準の八條第二項第三号を見まして
「貨物の運賃及び料金を負担する能
力にかながみ」ということが書いてあ
ります。つまり、負担力主義も加味して
おるわけでありますから、品種別にも
違つて認可されるわけでございま
す。また割増し、割引という制度も、
申請がありましてそれがこの基準に合
致しますれば、認可されるのでありま
す。さういふ定額制といふのは相当複
雑なものであつてさういふかえりい
ないもので、定額制であるから画一的
な一本のものでやるといふことは決
してございせん。その意味では決して
実行不可能な、実情に合わないとい
うものではないといふことになるわけ
であります。

○岡田(五)委員 この運賃、料金関係
の規定をずっと見ておきますと、特定
の旅客及び荷主に対して不当な取扱い
をしてはいかぬ、また運賃の割もどし
をしちやいかぬ、また運賃については
できるだけ現払いをしなくちやなら

ぬ、また定額をもつて明確に定めなけ
ればならないといふように、運賃につ
いては非常に厳格のような規定になつ
ておられます。しかもこの定額といふ
ものは、先ほど言われましたように品
種別に、業者別に、地区別に、あるい
はときには数量別に、各条件を加味して
あるいは数量別に、各条件を加味して
いろいろの段階でおきめになるだらう
と思つております。ことに貨物自動
車によつて運ばれる貨物の種類は、お
そらく私には万、千を数えられると思
ひますが、こういうふうなものにつきま
して一々おきめになるのか、それとも
雑貨と称し、あるいは機械類と称し
て、大體別におきめになるものであり
ますか。私は事務的に非常に煩瑣な手
数をふまねると思つております。煩瑣
な手数をふまねなければ、こういうよう
な禁止規定を抜けばは幾らでも抜け
られるのではないかと。私はその点を非
常に心配するのであります。その辺
の事情をさらに御説明をつけ加えて
いただきたいと思います。

○中村(農)政府委員 御指摘のよう
に、品種別に、数量別に一々別々の認可
運賃がございましては、煩瑣にたえな
いことになると思ひますが、これは鐵道
運賃などとは違ひ、ある程度明確な、
簡明なものではなければならぬと思
ひますので、それほど複雑な認可申請が
ありまして、そのまゝこれを認可する
といふことは、かえつて實際に合わ
ないであらうと思つてございします。

第一類第十二号 運輸委員會會議錄第二十四号 昭和二十六年五月十七日

ただ先ほども申しましたように、貨物の負担力というのを考えると、あるいは認可基準の第四号にありますように、他の自動車運送事業者との不当競争のおそれがないようにするとかいう配慮をいたしますから、複雑であるとはいながら、同じような事業で同じような地域には、おのずから大体同じような運賃が認められる、こういうふうにならうと思っております。それほど御心配のような複雑なことは起らないのではないかと思います。

○岡田(五)委員 私がかえつて非常に心配するのではありません。むしろ自動車運送されておる荷物は、大体鉄道によつて輸送されておる荷物とはほぼ同じであると考えていいと思うのであります。ただ距離が遠いか遠くないか、あるいは道路の上を運送するかしないかという、自動車運送の特長からする距離の問題はございまして、品種は大体同じであらうと思ひます。私が非常におそれることは、鉄道が持つておられる貨物運賃表であるとか、あるいは等級表であるとかいうものに似た形をとらなければ、ここにきめられた厳格な、特定の荷主に対して不当な扱い方をしてはいかぬ、あるいは運賃の割合をどうしてはいかぬ、また定額で明確にしなればいかぬということ、荷主を保護し、自動車運送業者を保護する意味における定額運賃を厳守させるためには、かように詳細にして正確な表によつて認可せられるのではないかと。これが立案だけに終れば、定額制の定額制たるゆえん、趣旨を没却し、またこの禁止規定を巧妙に脱法する——と言つては誤弊があります、くぐるというふうな結果になつて、せ

つかく定額制をもつていわれる公平性を期せられた趣旨が没却されるのではないかと、かように私は心配するのではありません。なおその点につきまして、御説明をつけ加えていただければ、御説明をつけ加えていただきたい、かように考えます。

○中村(三)政府委員 御心配の点の複雑になることは、われ／＼もかえつて実際に合はなかつたと思ひますので、ある程度品種別あるいは地域別、業種別に重なるものが想像されますけれども、それは複雑なものではさしあたり認可すべきではないと思ひます。ただ現在の運賃が、御承知のように物価統制令に従ひまして、たつた一本最高額を統制額として押えてあるだけであるので、これではあまりに實際に合わない。貨物の種類によりましては非常に負担力の少ないものもありまして、そういうものについてはある程度の安い運賃を認める。あるいは同じ地域の業者はみな同じ額でなければならぬというふうな、サービスをまつた考えないような運賃を一律に認めるということはおかしいではないか。あるいは北海道から九州に至るまで、まつた同額であるというのでは、実情に合わない。そういう点を加味して、トラック運賃を徐々に合理的なものに持つて行くという趣旨でございます。その中で、すぐ複雑さばかりでないものになるというふうな見込みは持つていないわけでございます。

○岡田(五)委員 この点心配の仕方について、政府委員と私と大分程度が違つておるようでありますが、現行規定でございまして、罰もどしの禁止規定もなかつたかと思ひますし、また特定の

荷主に対して不当な差別取扱ひをしてはいかぬというふうな禁止規定はなかつたと思ひます。そのときの商慣習、そのときのお得意によつて適当な割引もし、適当な扱いもしつた、こういうことなわけですが、今度は非常な禁止規定があつて、しかも定額でしなかつたやうな、しかも今度の運賃は現行でなくちやならぬというふうなことで、この運賃制度については、われ／＼の感じと違つた非常に厳格な規定になつておるようであります。関係上、実は私はこれも荷主の保護になり、また自動車運送業者の両面の保護から、運賃の公平性と明朗性というふうなことから、定額制をおとりになつたと推察するのであります。かような点から言へば一業種ごとに鉄道の貨物運賃等級表または貨率表みたいなものをこしらえて、それを公示して、正々堂々と公平に貨物を取扱つて行く、こうあるのが理想の形であらう、またこう持つて行くことを期待しておられるのではないかと。今までのような認可料金のようないつても定額をおきめになるような気持では、今度の運賃制度のほんとうの趣旨を没却するのではないかと私は考へるのではありませんが、その点につきましてはあるいは政府委員と見解の相違に終るかもしれませんので、これ以上この問題についての質問は繰返さないことにいたします。ただお尋ねいたしたいことは、この自動車運賃につきまして、現行払いといひますか、運送貨物を荷受人に引渡して、そのときに金を受取れ、特別の理由がなければすぐ受取れ、こういうことになつております。これをいわゆる皆さん方は現払いと言つておられますが、要な質問であ

ります。これは現金払いという意味の現払いでありますか、そうでなくて広い意味の現払いでありますか、その辺念のために一応御質問申し上げます。

○中村(三)政府委員 現払いと申しますのは、現金払いという狭い意味ではございせん、むしろ即時払いと言つた方が合つたのではないと思ひます。従ひまして支払い手段といたしましては現金のみならず、手形その他の有価証券、そういう対価をもつて支払うということも認められるわけであり

○岡田(五)委員 次に自動車運送料金または運賃につきまして、なぜほかの運送業者では見られない現払いという制度をおとりになりましたか。この條文の立法趣旨と申しますか、意圖のほどをお聞かせ願ひたい。

それからついでにもう一つお尋ね申し上げますが、第十條の二項に「荷主の経理上の手続その他やむを得ない事由がある場合は、必ずしも現払いでなくともよろしいが、省令で定められた期間内において払え、こうあるのですが、荷主の経理上の手続というものは、解雇のしようによつては非常に広く解釋できるのであります。金がなから払えないというのも、考えようによつては経理上の手続とも解釋できるかもしれない、かように考えます。この「経理上の手続その他やむを得ない事由」という文字の解釋につきまして、御説明願ひたいのであります。

○牛島政府委員 現払い制度を採用いたしました理由は、ただいま御質問のありました定額制の運賃を採用いたし

まして、一般の荷主公衆に対しまして不当な差別的な取扱ひをしないように、また不当な競争を起さないようにいたす制度を今回採用いたしましたので、これを實際に定額制を守つて行く上から行きますれば、どうしても貨物自動車運送事業につきましては現払い制をとつて、荷物を引渡すときに運賃を支払うという建前が必要だと思ひます。従つてある荷主に対しては運賃の支払いについて特段にあつてはどうか、一連の荷主に対しては即時に払わせるというふうなことをしないように、すなわち不当な差別的な取扱ひをしないようにいたし、さらにそのことによつて事業者相互間において不当な競争に陥らないようにするため、この現払い制度を採用したのであります。

○中村(三)政府委員 荷主の経理上の手続その他やむを得ない事由がある場合は例外であるといふことは、非常に幅が広過ぎて逃げてしまふじやないかという御質問でございますが、経理上の手続で、ことに大きな会社なんかでは、すぐに右から左に現金があるいは支払い手段が出ないといふことは当然考えられますので、支払いする意思はあつながら、手続でどうしてもやむを得ない場合に、そこまで追求することは苛酷と思ひますので、そういうふうな、例としては、経理上の手続その他それに準するやうなやむを得ない事由のある場合にはよろしいといふことにしたわけでございます。十分に支払いの意思はあるにもかかわらず、手続その他の理由でまことにやむを得ない場合、こういうことになつておるのであります。

ると後払いの時期を長くしたことになるまし、あまり短かくしますと、せつかく第二項で緩和をした意味が没却せられますので、非常に困つておるわけでありまして、現在これ／＼の日數を考えておるといふことはまだ申し上げるまでに至つておりませんけれども、大體の見當は、アメリカその他の例も考えまして、十日から二十日くらいといふところでどうだろかといふことを考えておるわけあります。

しては、物価統制というものはできるだけ解除することが望ましいことと考へております。しかしながら自動車運送事業はきわめて公共性の強いものであります、その運賃が一般物価あるよりは国民生活に及ぼす影響は、相当重大なものでございます。従つて運賃は国民の消費生活に直結しているものでありますので、この統制解除については慎重を期して行かなければいけませんこととございまして、現状において

されまして、この認可料金を改正しなければならぬ、むしろ下げなければならぬという場合に、運輸大臣が認可料金の変更を命令できるような規定もないようでありますし、一にかかつて自動車運送業者からの自発的な値下げ申請がない以上は、この認可料金を維持されるということになりまして、むしろ自動車運送を利用する荷主側におきましては非常に不利であり、また荷主側を擁護する規定がこの法律の中

のでございますか。出先目撃車事務所に租出、許可を受ければそれで運輸大臣の許可になりますか、また陸運局長に一々許可を受けるのか、その都度どういうふうに許可を受ければよいのか、具体的な手続を御説明願いたいと思います。

○中村(豊)政府委員　その都度運輸大臣の許可を受けるということになりますと、非常にたいへんなことになるわけであります。それでこの点は地方の事情等によつて異なるので、見地も必要

業者から陳情を受けておるのであります。自動車部品その他自動車用燃料が非常に値上りをして来ておるのであります。しかもこれらの物資は統制経費撤廃の結果、ほとんど自由価格になつておるのであります。そのときと比べての輸出入あるいは国内経済状況に比べて、値上りをいたしておるのであります。ことに自動車用部品または燃料は、ほとんど外国から輸入しておる、こういうような関係で、自動車運送業者は自動車またはこれが運転に要する材料値上りのため、困窮をいへる。

せん。しかしながら今後におきまして、できるだけ早くこの統制を解除する方針のもとに、検討を続けて行きたいと思つております。私どもといふことは、自動車運送事業の各事業種別を一齊に解除することが困難でありますならば、事業種別に従つても統制を解除してもよいと思ひます。しかしながら本法におきましては、認可するといふことは単なる物価統制の目地から言ひのではありませんので、この運賃を認可して行くといふことは、一般の自動車運送事業のみな

よるな著しき経済事情の変動に基いて、認可料金を変更する必要のあつた場合には、どういふような法律的措施を講ぜられるつもりでありますか。その点重ねてお尋ね申し上げます。

○牛島政府委員 本法の第三十三條に、自動車運送事業者に対して事業の改善の命令を出し得ることとしております。従ひまして公共の福祉を阻害しておる事実があると認めるときは、事業者に対してしまして改善命令を出すことにしております。その第二号に

なものでなければ、即ち許可できるような
手続にいたしたいと思ひます。なお根
本的にはそうたび／＼かような事実が
起りませんように、現在ありますよう
な事業区域の範圍、すなわち府県を單
位にして、何々県一円とある程度の小
さい区域を直しまして、實際の交通経
済ブロックに適合するような、府県の
單位を全然離れた實際の交通に合うよ
うな区域を、十分実績その他をにらみ
合せて考えまして、そういうものを免
許して行く、こういうふうにいたしました
いと思ひのであります。

しておるであります。一面最後の白
動車運送業者の突入りであるべき運
賃、料金が、認可料金で統制をされて
おるのでありますが、なぜその運賃料
金をまだ統制しなければならぬか。
この点について、一應政府のお考え方
を念のために承つておきたいのであり
ます。

ず、その他の交通事業等におきまして、運賃を利用者の荷主公衆にはつきり公示することが必要と考えられ、た先ほども申し上げましたように、利用者に対して無差別的な取扱いなし、また不当な競争を起させない行く行政の取扱い方からいたしまして、運賃を認可にかけるというこ

「運賃、料金又は運送約款を変更すること。」というのが入つております。

○岡田(五)委員 二十四條の区域運送の場合でありますが、この区域運送業者が区域外に貨物を運ぶ場合には、その都度運輸大臣の許可を受けなければならない、こういうことになつておるのであります。その都度運輸大臣に

○岡田(五)委員　もうこれで私の質問を打ち切りますが、このたび道路運送車両法及び自動車抵当法に關連いたしました六つの法律案が出たのであります。非常に歴大な、非常に詳細な自動車關係につきましての監督または規制、認可、それらの事項をきめてやられるのであります。これがために

○牛島政府委員 御承知のように現在自動車運賃につきましては、統制令によりまして統制いたしました。従つて現在の運賃は最高をきめております統制額であります。物価の情勢もおおきく安定して参りました現在といたしま

は、今後とも継続して参りたいと思っております。

○岡田(五)委員 この運賃の認可について、認可せられた後におきまして、価が上がる場合は非常にけつこうなんでしょうが、経済事情が非常に委

單でござりますが、万一いづつどの荷物を区域外に荷主から委託されて運ぶかもしれないにかかわらず、東京まん中におられる運輸大臣に、その運賃許可を受けなければならぬといふ

あるのかどうか、またこれに対して人間が今までよりもどのくらいよいにかかるのか、またどのくらいの行政費をいいますか、予算を見積つておられるのか、御説明願いたいと思います。

○牛島政府委員 自動車関係の六法案を實施するにつきては、行政機構を改変する考えはございません。ただ現在の機構の中において、あるいは課の名称の変更というようなことが考えられなければならない状態になるかとも考えておりますが、行政機構を特に改変する考えはございません。この道路運送法にいたしまして、また車両法にいたしまして、現在省令事項になつておりますものを法律事項に引上げたものも相当多数ございますし、また法案といたしまして、道路運送法の全面改正を行いました関係で、非常に膨大になつた関係もございますので、私どもといたしましては、できるだけ現在の人間を増さないで、新しく仕事をいたしますものも消化して参りたいと考えております。ただ車両検査のごときものは、今後におきまして自動車の数が實際にふえた、あるいはまた担当のごとき非常に複雑な仕事を開始するということに相なりますと、人員の増加はやはりこの面ではある程度考えなければならぬと思つては、本年度の予算におきましては、今ただちに抵当の問題も起りませんし、今後の自動車の増加につきましては、やがて編成さるべき補正予算の節、あるいはまた来年度予算の編成にあたりまして、その面におきまして人員の増加を若干考えなければならぬかと考えております。

○玉置(信)委員 ごく簡単にお伺いしたいと思つて、免許の点についてお伺いしたいのでありますが、従来荷馬車の運送をしておつたものが貨物の運送事業を始めたというふうな場合に、今日までの地方の実情を見ても、

ますると、北海道地方ではマル通がほとんど独占に近い仕事をやつて参りまして、最近なおその弊が残存いたしておりますので、個人で貨物自動車を持つておる者が申請した場合に、容易に免許されないものであります。この事情は今日どういふことになつておりますか。この法案に基くとこの点はどうか。この点になるのか、一応お伺いして本論に入りたいと思つております。

○牛島政府委員 この法案におきまして、ただいま御質問になりましたいわゆる荷馬車というのは、軽車両事業になつておりますが、最近軽車両事業が相当小型貨物自動車運送事業に転向と申しますか、かわつて来る傾向が全国的にござります。小型事業の免許につきましては、第六條に掲げてござります。免許基準に照しまして、審査を行つて免許をいたしておるわけでござります。終戦後小型事業の新規免許をいたしましたものは百十二程度で、この中には荷馬車のいわゆる軽車両の関係の方も相当多いわけでござります。個人が免許されないというところは、具体的に事業についてよくお伺いいたしませんとわからないのでありますが、やはり事業をやります上に、ことに貨物運送事業をやります場合におきましては、資力、信用をこの免許基準において重大視しておりますので、その点であるいは免許にならなかつたのじやないかと考えております。

○玉置(信)委員 事例を申し上げて、さらに御意見を承りたいのであります。これは私、地元の問題でよくかつておることでありまして、詳しく承知いたしておるので、特に当局の御所見をお伺いします。実は私の地方では、御承知のようににしの大宗地帯でありまして、季節的漁獲であつて、非常に運搬の面で混乱を来すわけであります。ところで今日までの過程におきましては、マル通関係とか、あるいはマル通から分離された北海道自動車会社とかいふような大きな経営体が出ておるのであります。ところが個人の許可を受けるには、マル通あたりの内申書とか同意書がなければ許可をしないというふうな、今日までの行き方をとつておる。そこで当時私もお伺いしましたところによりまして、自動車の配分の状況等から見て、数字的に申し上げて、たとえば百両なら百両、それ以上はその地域における貨物の集散の数字をあんばいしてふやすことはできないから許可をしないというふうな、陸運局あたりの意向でありましたが、もしそうであるとするれば、そうした大きな機関の車を特にふやす理由はないと思つておる。さらにそれを具体的に申しますと、実は大きな経営をいたしておる経営体の名義をもつて経営することとはよろしいといふことで、その会社名義を借りて、その名義料を月に、数字は忘れませんが、たしか一万とか二万とかいふ名義料を出して、その会社に自動車を持込させて、そうして表面はその会社の自動車であるといふやうな名義において、個人が経営をしておる実情なんです。これは表面向きに発表することはかんばしくないことであらうとは思いますが、実際はそういうことになつておる。そのようなことにして車をふやすぐらいならば、独占的な仕事を打破していただいて、個人に経営させる方が最も民主的であり、しかも荷主の方面からその方が利

用価値があると思つて、こういうような点に対して、運輸省としては末端の調査をしておられるか、またこういうふうな個人には許可すべきであると思つておられますか。先ほどの局長の御答弁の趣旨に合うようにすれば、当然許可されるべきものと思つておると思いますが、この点について重ねてお伺いしたい。

○中村(豊)政府委員 御質問のようない事実があるとするれば、まことに奇怪なことでありまして、内申書といふのは私どももどういふわけが必要なのか、了解いたしかねるのであります。また既存業者の名義で名義料を払つてやればよいといふことは、まったく違反行為でありまして、現在の法律及び今度の改正法で厳に戒めておるところでございますので、さういふ事実がもしありとすれば、非常にけしからぬと思つておる。その点はわれ／＼まつたく存じておりませんから、よく実情を調べたいと思つておる。

○玉置(信)委員 第十條、第十一條の運賃、料金問題についてお尋ねいたします。交通機関の公共性にかんがみて、鉄道の運賃、料金制度のように、一定額の運賃、料金を定めて、そうして自動車運送事業の場合は、運送貨物を荷受人に引渡すまでに運賃、料金を收受しなければならぬといふことを規定せられて、さらに第十一條に持つて来て、その猶予事項を設けてあるものであります。こうした運賃の猶予規定によるものを、はつきり明示しておかなければならぬことになつておるやうであります。従来習慣によつて、たとえば運送したものを月末払いという場合に、適当に運賃の收受をするといふやうなことは認め得られないものであるかどうか、この点をお聞きしたい。

○中村(豊)政府委員 第十一條の問題では、ここにありますように反復継続的に行うやうなものを、毎日々々運賃を払うのはたいへんでござりますから、一月まとめて払う、こういうことでござりますので、そういう場合だけは許可をするといふことになつております。ただ一回だけ運んでそれを月末払いといふことは、むしろ十條の趣旨に合えば十條で行くといふことであり

ます。

○玉置(信)委員 第四百條の道路運送審議会のことについてお伺いいたします。この審議会の権限と、陸運局長の権限の点を主眼としてお尋ねするのがあります。陸運局長は、その権限に属する左に掲げる事項については、道路運送審議会にはかり、その決定を尊重して、これをしなければならぬ。以下三号のうちで、事業の停止、免許の取消しあるいは運賃、料金に関する認可等をこの審議会に諮つて、これを尊重してきめるといふこととあります。が、これらの最終的な責任はだれにあるのであります。この点をひとつ伺いたい。

○牛島政府委員 道路運送審議会は陸運局長の諮問機関でございますから、法律処分をなしました対外的の責任は陸運局長にあるわけでございます。

○玉置(信)委員 第七條の道路運送審議会の委員の選任についてお伺いいたしますが、これは都道府県知事の推薦する者といふことになっておりますが、知事の推薦によらなければならぬ根拠は、どういふ考え方によつて生れたのであります。

○牛島政府委員 一般的に、民意を聞くとして申します。広く適任者を得るためには、現在の制度上から考えますと、やはり都道府県知事に推薦していただくというのが一番適當であると考えたわけでありませう。

○玉置(信)委員 私は一応それは考えるのであります。しかし陸運局管下において、それと関係方面の輿論をただして、そこできめるといふ方法でないかと思ふのですが、知事に求めた方が、広い範囲に民意が反映される

とでもお考えになるか、この点をもう一度お伺いいたしたい。

○牛島政府委員 この制度をつくり出す場合におきましても、またこの法案を立案いたします場合におきましても、候補者の適任者をいかにして求めるかといふことが一番の問題となつたのであります。適任者を得る点からい

たしまして、運輸大臣あるいは陸運局長が主になつて各地の適任者を求める方がよいのか、あるいは都道府県知事にお願ひする方がよいのか、あるいは市町村長等の機関を利用した方がよいのか、いろいろ検討したのでございますが、陸運局長をして適任者を選任させるということになりまして、陸運局長の諮問機関になるものを自分が候補者を推薦することになりまして、道路運送審議会の自主性という点を考慮いたしますとあまり適當ではない、こゝういふふうに考えまして、都道府県知事の推薦ということにしたわけであります。

○玉置(信)委員 あとで大臣が来まして私に打切りたいと思ひます。この程度で私は打ち切りたいと思ひます。

○牛島政府委員 私は總括的質問を大臣に保留いたしまして、その点を大體第一條にかかわる問題であります。第一條以外の具体的な條文に關するお尋ねを若干申し上げたいと思ひます。

第一は、第三條の第二項第一号でございますが、一般乗合旅客自動車運送事業といふものを定義をせられまして、のにつきまして、なぜ一般バス事業の一番本質的な部分を形成してあります路線といふ觀念をここに書きこむならなかつたか、そのことをこれは裏から

規定せられておるのであります。こゝういふ最も顯著なる代表的なバス事業等の定義におきまして、ことさらにその根幹をはずれたものの規定をせられることは、立法技術としてあまり好ましくないように考へるのであります。が、一応の御説明を伺いたいと思ひます。

○中村(豊)政府委員 バス事業は、路線を定めて一般旅客を乗せ合はす事業が、一番典型的なことは御説の通りでございます。従つてさうに表から書くべきであるといふお説には、まづた傾聴すべきものがあるものでござい

ますが、いろいろと起案をしていこうと、いふところから問題が、第二号と第三号とで貸切旅客自動車運送事業を規制しまして、残つた乗合の關係を、路線をきめるものと路線をきめないものとに、いわば区域といひます。わけること

が、概念的に一番はつきりいたします。が、そのうちに事業種別としては四つになるわけでございませう。ところが路線をきめないで乗合をするような事業は、實際には存在理由がなくて、現在

もほとんどございませぬし、將來もまづ起らないだらうと思ひますので、さういふ事業についてまで種別として事業種別を新しく書き上げるというものが

かかと思つたわけでございませう。それがなければ、さういふものは除いてしまつて、第一号のものは路線を定めるとはつきり書けばいいではないかといふ御説でございますが、さうなりますと

御説でございますが、さうなりますと、路線を定めない乗合は、自動車運送事業ではなくなつてしまふので、免許を要しない、まづた自由な営業になる、かようなことになるわけでございませう。さうなりますれば、自由營

業であるといふので、どんなものすきの方かはわかりませんが、それをどんなやり出して、輸送秩序を攪乱するといふようなことがあつてははなはだおもしろくない、こゝういふようなことをいろいろ考へまして、御説のような多少明確を欠く、端的に書いてないといふくらいはございませうけれども、や

むを得ず一般乗合の中に路線を定めな

いものも入れたわけでございませう。しかしながら路線を定めなような乗合事業については、免許基準に照して考へてみますと、おそらく免許すること

は起らないのではないかと、かように考へるわけでございませう。

○牛島政府委員 路線を定めざる乗合自動車事業といふものが觀念上存在するもので、こゝう書いたといふお話でござい

ますが、さういふものは法律の明文で認めないで書けば私はよろしいと思ひます。であります。しかしこれは表現の問題でありますから、深く追究するほどのこともないと思ひます。第二号、第三号に關しまして、一個の契約により

るものであるか、お聞きしたい。

○中村(豊)政府委員 契約当事者として一人、それと運送事業者とが契約するので、一個の契約になるわけでございませう。運送の申込者が数人で構成されていても、契約の当事者になる者が一人であれば一個の契約、か

ういふに思ひます。

○牛島政府委員 数人であつても、数人の複合体が当事者であるといふ觀念も成り立ち得る。この議論をいたしますと、実益といふものは、つまりハイヤーの車をバス代用のように使用することは、實際問題として可能なことです。これらを取

締る考へで、一体この條章ができておるかどうか。はたしてどの條章によつて、いかにこれを取締り得るものであるかを伺いたい。

○中村(豊)政府委員 乗合と貸切とをわけると根本の趣旨は、乗合はお客様のおのの間に何ら意見の連絡がなく、みんな別個に一人々々がバス業者に契約する、こゝういふ場合でございませう。貸切の場合には、普通の場合には一人でありませうが、数人であつても、その数人の間に意思の連絡があつて、統一した意思決定がなされて、その意思決定に基づいて一人の者が運送人に申し込む、こゝういふ場合であれば貸切になります。つまり契約の当事者の申込者が、一人であるか数人であるかは問

つては、このお客さんもお客さんともいって拾つて行く。そうして実際は乗合と同じような働きをさせることが可能であつて、また競馬場その他の場合におきましては、そのことが非常に行われておるのであります。一体道路運送法は、かかる社会現象に對してはどういう態度をとられんとするのであるかというのが、私のお伺いの焦点でございます。

○中村(豊)政府委員 その一緒になつた人が、今まで全然顔見知りでなかつたのが、そのときに話合いをして、それでは一緒になつてやろうということになれば、そこに意思の統一があつたわけでありまして、従つてそれは貸切でさしつかえないと思ひますが、競馬場から一人乗つて行つて、途中からある人間が入つて来て、それが便乗をしてそのハイヤー業者の方と契約すれば、これは乗合になつてしまふ。従つてさうな場合に、それを貸切業者がやれば、これは違法行為、そういうことをやりたいならば堂々と乗合の免許を受けてもらいたい、かように思ひます。

○蒲尾委員 それでは貸切自動車はバス類似行為は、これを取締るお考えであるということが、明らかになつたと考へてもよろしいと思ひます。

その次に、同條第三項でございますが、特定自動車運送事業についてでございます。この特定の場合に、あるいは自分の工場の通勤者を無賃輸送をする、あるいはかつて三越が東京駅前サービス自動車を出しておつた、あるいは今、今度は事業の觀念に入らないものと解釈されますが、どういふことになつてゐますか。

○中村(豊)政府委員 その通りでございます。

○蒲尾委員 そういたしますと、これらの事業は、免許の手續もいらず、事実行としてやつてよろしいことになりまふか。

○中村(豊)政府委員 その通りでございます。

○蒲尾委員 その場合には、たとえば自分の工場の通勤者を運ぶとか、あるいは特定の学校の学生を運ぶとかいふたような、利用者とそのサービスを提供するものとの間に、社会的通念に基いて妥協の關係があると考へられることは、今回の法律の御制定によつてまことにけつこうだと思ひますけれども、かりに百貨店が東京駅等の連絡駅まで無賃のサービス自動車を出すとしようとなつて行つて、それが便乗として、運輸大臣が何らこれに關与しないといふ建前は、私は制度としては少し行き過ぎではないかと思つておりますが、どういふ御所見をおられますか。

○中村(豊)政府委員 現在の法律では、さうな場合無償であつても、これは特定事業といふことで免許を受けることにしておりますが、いろいろと実施した結果を見ておると、それを免許基準によつて縛るといふことは、あまりにも過當論ではないか。事實有償であれば別であります。無償である場合に、そこまで免許を要すると規定することは、むしろ實際には合はなくて、そういうものは無免許にして、自由営業にしても大した害害はない。むしろそれならば、国民の權利を侵害しないように認めてやつたらいふではないか、かように考へております。

○蒲尾委員 三越の例をとつたのであります。この三越のような事例に對して驚くべき御寛大な御精神で、ほとほと感服いたしましたのでありますけれども、私はその点は少し行政の錯覚を起しておられるのではないかと思つて、もういいたしますと、三越が神田の駅でも東京駅でも、あるいは上野駅でも、その資本力のあるにましまして、大型のりつばなバスを出して、自分の店にいらつしやい、いらつしやいとやる行為は、どんなに運輸量をたくさん運びましても、これは無賃輸送であるから、事実行にとどまるといふことになる。ところが百人も百五十人も満載して走るといふバスに對しては、バス事業の物理的な事実行はすでに出現してゐる。それに対する監督が、單なる普通の車両の検査とか何とかいう程度でとどまるものであれば、私はこれは道路運送法の一つの盲点ではないかと思つて、なるほどそれを免許申請をさせる必要はない。それは今回の御改正の方がよくいけれども、その利用者とその事業の經營者との間に、常識的な關連のない、不特定多数の一般公衆を無賃輸送をするといふやうな面につきましては、これはやはり何らかのコントロールが必要ではないか。決して從來のやうな取扱いが必要だとは思ひませんけれども、御考慮を煩はす必要があるのではないかと。私先般大阪に行きましたが、大阪では競馬場、競輪場に行きますには、市営のバスが無賃で輸送をしておる。これは私は驚くべき事実を見したのであります。何万人といふ人間の輸送をしておる。しかしこれは事実行といふことになつて監督を免

れるといふことは、私は実に奇怪なことだと思つて、御研究を十分願つたいた点であります。

次に第五條の問題でございますが、第五條の第一項第四号に「当該事業の經營が運輸上必要である理由」といふのを、免許申請したときに書かなければならぬことになつておるのであります。第六條の第一項第一号に行きますと、「当該事業の開始が運輸需要に對し適切なものであること」といふことがあり、第三号で需要のバランスのことを論じておられます。この三つのことは、私は非常につながつておるやうに思ふのであります。第四号のよう、六條の一の輸送需要に適切であるといふやうな感じ、どうもここらがあるまいい模倣として、立法のほんとうのお氣持がよくわからぬのであります。御説明をいただきたいと思ひます。

○中村(豊)政府委員 申請人は、自分の申請が運輸上必要であるとかたく信じていると思つて、その申請書を受けたい行政官庁はわかりませんから、一体どういふわけが必要であるかを具体的に説明するために、そういう書類を要求するわけでありまして、そういう書類によつて第六條各号の免許基準に該当する者を審査するといふことであつて、しかしながら實際には書面の上だけでは、十分に基準に適合するかいなかを判定できないことが多いのであります。

○中村(豊)政府委員 かりにそろばんに合つてもうけになることでありまして、はたしてそれが適正なものであるか、その地区において輸送需要があつて、それに対して合つてゐるかどうかといふことをよく審査しなければ、輸送需要がない、あるいは輸送需要に對して適切でもないものを、ただ事業の經營が有利であるからといふことでは、かような公益事業を免許するわけには行かないのが、この規定の置かれた理由であります。

○蒲尾委員 しかし第六條の第一号は、当然第三号に包含せられる、従つて第一号はいらぬものである。しかしこれは表現上の問題でありまして、深く追究いたしません。次は第八條に參ります。第八條には、業者は料金を定めて大臣の認可を

しよりから、多くの場合に、そのほかに行われるのが例であります。まず第一に書面において、申請人の必要とする意圖はどこにあるかといふことを知りたいたいわけでありまして、そのためにできた規定であります。

○蒲尾委員 前條第四号と六條第一号の關係がよくわからない。もちろん申請いたします人は、そろばんが立つ、従つてその事業は確かにその面の社会に需要されてゐるといふことを確信して出すのであります。第四号といふやうなものはほとんど飾りやないか。ところが御審査になるときに、当該事業の開始が輸送需要に對し適切なものであるといふこの表現であります。これは一体どういふことを考へておられるのか、よくわからぬのであります。

○中村(豊)政府委員 かりにそろばんに合つてもうけになることでありまして、はたしてそれが適正なものであるか、その地区において輸送需要があつて、それに対して合つてゐるかどうかといふことをよく審査しなければ、輸送需要がない、あるいは輸送需要に對して適切でもないものを、ただ事業の經營が有利であるからといふことでは、かような公益事業を免許するわけには行かないのが、この規定の置かれた理由であります。

受けなければならぬと書いてある。ところがこの條文で察しますに、これは個別的認可になる。先ほどの岡田委員に対する御答弁からも、それをよく察することができたのであります。さらにこの問題は隣接の定額制の問題にもかかわつて来る。私はこの第八條の個別的認可といふことについて、非常に疑念を持つてゐる。その場合に、問題を一つと明確にするために、定額運賃とあわせてお尋ねいたしたいと思ふ。この定額といふ意味でありまして、定額とは読めば字のごとくでありまして、何円から何円までといふのが定額であるか、あるいは何円までの運賃であつても十キロから二十キロまでというようなゾーン・システムでつくつた場合には、実質は相当フラクチュエートする内容を持つてゐるのでありますけれども、形は定額運賃になつてしまふ。つまり金額のきめ方におきまして、今までの運賃は最高運賃だから、五百円以内ならよい。今度の定額といふことは、二百円から二百円という具体的な数字をびつしやり押さえるものであるかどうか、四百から二百円までというきめ方が定額の概念の中に入るか、かりに金額が二百円ときめてあつても、その輸送距離なり何なりにつきまして、あるいはトン数につきまして、ゾーンを認めておれば相当幅があるが、かような幅のある定額制をお考えになつてゐるのか、非常にコンクリートなびしやつとした定額をお考えになつてゐるのか、この定額の形式いかんといふことをお尋ねいたします。

○中村(豊)政府委員 定額はお言葉のようになびしやつとしたものをいうのであります。従ひまして何円から何円までといふのは定額ではなくて、何円というそのものであります。

第二の、たとえば五十キロから百キロまでの間幾らというふうなゾーンの点は、定額制に抵触しない定額制であると思ひます。といふことは五十キロから百キロまでは、そのどこか距離をとりまして、それが一々何円という定額に該当するといふ意味で、あとの方の問題は定額制に合致するわけでありまして。

○瀧尾委員 貨幣価値のノミナルな面だけをびしやつときめて、ゾーンの方は相当幅があるといふことになりまして、これは両方の積で実際の価値がきまるのでありますから、非常にしり抜けとんぼの定額だと思ひます。しかしそれは意見でありましてからよろしいといひたしまして、なぜこの定額をおきめになつたか。従来の最高運賃制では、どこに弊害があつて、今回の定額という新しいシステムにお切りかえになりまして、その意味をひとつお尋ねいたします。

○中村(豊)政府委員 定額制の立法の趣旨は、日本の現在の事情では、あるいは非常に奇異に感じられるかもしれませんが、しかし業界の事情をいへば、考へてみますと、二つの点からその必要なる理由を考えられるわけでありまして。

第一は、自動車事業者相互間の関係で、甲の事業者はある額、乙の事業者はある額というふうな、おの／＼サービスを競うあまりに不当な値引をする、認可を受けた運賃があるにもかかわらず、あるいは現行においては統制額があるにもかかわらず、お互いに運賃でもつて不当な競争をするといふことでは、これは事業者の健全な発達にもなりませんし、あるいは荷主に非常な損害を及ぼすといふことになりまして、事業者相互の公正な競争のために定額制が必要であると思ひます。もちろんたび／＼申しましたように、事業者相互のおの／＼の定額の額そのものは、事業者によつて内容が異なることはあり得るわけでありまして。

第二の理由といたしましては、対荷主の関係でありまして、甲なる自動車運送事業者が、Aなる荷主には一定の認可を受けた額によつて運賃をとり、Bなる荷主に対してはそれよりも値引をして運賃をとるといふことは、荷主に対する不当なる差別待遇になつて、最も公正なるべき事業運営の点から、これは禁止すべきことであらうと思ひます。

さうな二つの点から見まして、この点は、この自動車事業界を明朗にして安定したものにするために、ぜひとも必要な制度であると思ひまして、自動車事業のような事業において、サービスを競うあまり、お互いに運賃を下げてダンピングに出るということでは、まったく事業の根柢を動搖させてしまふことでありまして、決して事業の確立をはかるゆえんではない。またそれが荷主にも不測の損害を起すことになると思ひまして、この制度をとつたわけでありまして。

○瀧尾委員 定額のお気持は一応わかるのであります。しかしながらその定額の御決定が、個別的認可の制度をとつてゐるということについては、私は非常に奇怪な感じがする。一体この世の中の経済現象において、同一経済社会において、交通の關係なり通信の技術的發展に基いて、一定の範囲内の物の価値は、必ずしも同一に帰すべきものではないと思ひます。ところがこのたびの法律の御趣旨は、Aの業者には、非常に上等の車を使つておつてサービスがよいからお前は百円でよい、Bの業者には、車が古くてがた／＼でサービスが悪いから五十円でよいといふような、定額運賃を御設定になるようでありまして、よく政府当局が口にせられる運送事業の公共性といふことは、今私の申し上げましたことに関連いたしまして、一体いかなることを内容としてお考えになつておるか、その点をひとつ伺ひたい。

○中村(豊)政府委員 定額制がある同じ地域では同額でなければおかしいと言われるのでありますけれども、同じ地域では経済情勢はちろん同様でありまして、たとえば賃金ベースであるとか、一般物価水準とかいふものは同じでしうから、一応は原価も同様のものではあらずでありまして、それこそはその事業者のおの／＼の得意、不得意、あるいは長所、欠陥がいふろいろあるものでありますから、ある事業者は車両費に非常に金をかける、ある事業者は整備費に非常に金をかける、あるいは燃料を非常に節約するとか、いろいろと長所を發揮すれば、これは理の当然として原価が違つて来るわけでありまして。しかしながら原価が高くて運賃が高いものが認められても、必ずしも競争に負けるというわけではありませんが、おの／＼長所を發揮すれば、運賃がかりに差があつても、お客さんあるいは荷主の好むところに従つて輸送を行つて行くことは、

十分想像できるわけでありまして。一例を申し上げれば、現にさうな例はあるのでございまして、東京箱根間あるいは熱海地域に乗合バスが動いておまして、A、B、Cと三つばかりあるわけではございますが、これなどは旅客運賃が違つております。ある会社のごときは、ほかよりも五割以上高いのでございまして、非常にりつぱな優秀車を使つてゐる。そのために特殊なお客が特にそれを選択してゐるというふうなものもあるわけではございまして、普通の場合に、特に運賃の差があつてはいいませんので、その場合を予想して、一応第四号でもつて不当な競争を起す場合には調整をするといふことになつてゐるわけでありまして。

○瀧尾委員 問題をもう少し明確にするために、われ／＼は自動車運送事業と申しまして、ちよつとわけて考えなければならぬと思ひます。今御説明になりました箱根行のバスのサービス等におきましては、乗客利用者が人間でございまして、そのサービスのよい悪いといふのは、経済的支出がらみ合つて、非常によく了解される立場にあります。非常な高級車を使つて、あるいはスピードが早い急行料金に相当するような割増し運賃を設定することと可能だと思ひます。しかし、私の主として申し上げたいと思つておりますことは、同一経済社会における単一価格という原則は、五感を持つてゐる人間ではない物の輸送の場合においてどうかといふことである。非常に新しい車で送つてもらおうと、三十年のフォードで送つてもらおうと、別にその物を毀損さえしなければ大して差はな

い。かような輸送のサービスを求められていて、この認可運賃は非常に奇々怪々なものである。こういうふうな個別の認可制度をとられて、たといそれが定額であつても個別的認可だということになりますれば、国がこの貨物運送事業を免許制にした意味がないように私は思います。これを利用せんとする一般公衆に対して、機会均等のサービスを提供してやるのである、安心してどの業者にも頼んでも、一定地域内においては大体同じ取扱いを受けるのだ、そのことを国は保証しておるのだ、この点を、これらの運送事業の公共性の重要な部分を発見するのであります。政府委員は貨物運送事業における公共性をそこにお考えになりませんかどうか、伺つておきたい。

○中村(豊)政府委員 もちろん旅客と違ひまして貨物の場合には、貨物そのものには何ら意思はありませんから、貨物そのものはいろいろと運送業者を選ばずしては荷主が選んでおられます、荷主が意思を持っておられますから、みずから好む運送業者を選ばなければならぬ、貨物だから選ばれる能力がない、ということはないと思います。ただその場合に、公共事業であり、公共性を強調するから、荷主に対して同等のサービスを提供するのが本質ではないか、こういう御質問でございますが、公共性というのは、貴重な旅客、貨物を運んで行く事業でありますので、きわめて重要である。しかもそれが社会、経済、国民生活の重要な根本の基礎を形成しておるから、この事業は公共性がきわめて強い事業である。

従ひまして運送を引受けなければいけないという義務がありますとか、申し込まれた順序に従つて運送をしなければいけない義務があるとか、あるいは認可を受けた運賃、料金、約款を、営業所その他の見やすい場所に掲示して、一般に周知させてやらなければならぬとか、事業計画に定められた通りの運行をしなければいけないとか、公共の福祉に反する行為をした場合には禁止されるとか、いろいろ普通の事業には全然ないところの重い義務を負つてゐるわけでございます。従ひましてそういうふうな重い義務を負わされて、その範囲でその事業者の長所々に応じて運賃額そのものがかわることとは、それだけでは決して公共性に反することではないと思ひます。

○瀧尾委員 中村政府委員の申されまことは、貨物運送事業が重い公共性を持つてゐる結果として現れたこととおつしやつてゐると思ふ。私から申せば、公共性があるからこそ引受けの順序をきめたのだ。公共性があるからこそ、監督の規定があるのだ、こゝろが、私が言ひたいことは、その公共性とは何であるか、いかなる作用、いかなるファンクションをさしてあなたはこの貨物運送事業に公共性があると考へておられるかということをお聞ひたい。もし国家社会をささえるわれわれの社会生活における重要な仕事だといふならば、たとえば製鉄事業といふものがあるが、近代の産業政策は鉄鋼の生産なくしては成り立たぬ。しかし鉄鋼生産事業は公共性があるかどうかということになると、トラック屋さんと製鉄所とを比べてみたとき、製鉄所が同じような公共性があるとは私は思はない。必要があれば外国からどん／＼買つて来たつてよい。その製品は社会生活にはなくてはならぬものであるが、その鉄をつくつてゐる事業そのものに公共性があるとは毛頭思われぬ。従つて貨物運送事業のいかなる性質をあなたは公共性の根拠としておられるか、私は概念の内容を伺つてゐる。従つて公共性があるから役所はこういう仕事を課しておるのだ、こういう仕事を監督しておるのだ、ということはおつてゐる。その実態をどういふふうにお考えになつておるか、それによつてこの議論が非常にかわつて来るのです。

○中村(豊)政府委員 公共性の根本は、かような運送事業は不特定多数の旅客または荷主に対して、運送するというサービスを提供する。相手は公共一般なのであります。それに対して重なる人命あるいは財産を運ぶ。ここに他の製鉄事業などは比較にならないほどの重要性があると思ひます。製鉄事業が公共性があるかどうかは、これは別問題であるが、自動車事業は対象が一般公衆であるという点に、公共性の根本があると思ひます。

○瀧尾委員 そういたしますと、中村さんのお考えになつておられますことと私の考へております公共性とは、あまり開きがないのでありますけれども、この運送事業といふものは、不特定多数の一般公衆に対して利用せられる便宜を提供しておるのである。そこには私も公共性を発見しておる。従つて公衆がこれを利用するに機会均等であるかやならぬという点を私は考へる。従つてよく事情を知らない人が、Aのトラック屋さんに頼んだら千円とられ

た、Bのトラック屋さんに頼んだら八百円でも行くところだつたというやうなことは、私は非常に奇怪だと思ふ。どうしても同一経済社会における一つのサービスの提供については、一定の基準がなければならぬ。単一でなければならぬ。従つて個別的認可というものは、業者側の事業採算を土台にしてものを考へておる。たとえば先ほどお話をしたような豪華なるバスなんかは特別でありますから、私はこれには差がついてよいと思ふ。しかし物の輸送というものは、その物は生卵を送つてこられるけれども卵がこわれないでつた、行く分には、何と五十年のニュー・カーで運ばうと、三十年のおんぼのカーで運ばうと、一向さしつかえないし、またその営業所が都心の非常に目抜き地代の高いところにあつて、原価が非常に高くないといふやうと、都会のすみっこにあつて一向かまわぬことである。従つて個別的認可ということとは間違つておる。同一経済社会においては、その経済社会のとり方が東京一円を一区域と見るか、品川一円を一区域と見るかは、相当議論の余地があるが、いずれにしても、一つの経済社会においてその中に生活してゐる人は、荷物を送るに公共性のあるトラック屋に頼んだ場合に、どこに持つて行つても同じ運賃で安心して頼めるといふところに、私はこの事業の公共性があると思ふ。その個別的認可で業者の採算を基礎にして、能率的経営における適正な競争をする。お前はこ

ういう目抜きの一坪何十万円とすると

ころになぜ車庫をつくつたかと、目を四角にしてしるやうなわけに行かない。しかし何十万円の場所に車庫をつくつた業者は、能率的経営をやつても原価は非常に高くなる。従つてかような考へで行けば、非常に高価な場所に営業所を設け、車庫を設けた業者の運賃は、当然非常に高くなるだらう、こゝろは私は非常におかしいと思ふ。もちろんサービスによりまして、取扱いが非常に丁寧であるとか、あるいは迅速であるとか、その他車でも美しい、いい車を使つておるということもフアクターであります。そのサービスは国民の背後に隠れておるいわゆる自由競争の、値段は同じでもあつてこの店は早い、あつてこの店は取扱いが丁寧だ、いい車を使つておるということ、お客の選択がここに生まれる。私は個別的認可は間違つておると思ふ。少くとも一つの経済社会における貨物運賃といふものは、同一でなくてはならぬ。それがいわゆる公共性を確保するゆゑである。その背後で各個人の業者は自分の特徴をそれ／＼生かしまして、それに対するサービス競争をすべきものであると考へるのでございまして、政府委員の御所見はいかがでございますか。

○中村(豊)政府委員 先ほど申し上げたやうな趣旨で公共性を御了承願ひたいとしますれば、旅客、荷主の一般公衆が運送を申込んだのに對して、ひとしく均等な機会を与えることはぜひ必要になります。そのためにこそ運送引受け義務が法律で嚴重に定められております。ただ問題は、運送の引受け義務を課せられた場合に、いかなる條件で

運ぶかということは、その事業者がそれの特色によつてかわつて来るのではなからうか、こういうことを申し上げておるわけでありまして、運送強制はもちろんとされておるわけでありまして、荷主がその業者の運賃が違ふことではわからないやないかと申されましても、運賃、料金または運送約款は、店頭に掲示すべき義務を課してありまして、周知法を講じておるわけでありまして、そこで同一地帯同一運賃という御説は、ある一定の運賃をきめた場合に、当然数個の事業者の中には、それよりも安い運賃でできる業者も必ずあります。またそれよりも高い運賃でなければならぬとできない業者も必ずあるわけでありまして、それをただちに同一運賃に無理に持つて行こうというのが実際に合わないものであつて、高い運賃でしかできないものに一定の運賃を強制することは、事業改善の意欲をなくさせますし、あるいは安い運賃でできるものに一定のそれよりも高い運賃でやらすことは、サービスに対する意欲をなくすることになるのでありますから、経済の原則から言へば、当然業者おの／＼によつて適正な原価をまかない、適正な利潤を含むものが出ることは、理の当然であらうと思つております。ただ御説のような点はございまして、自然そこにお互いが高いものは安くするようにより努力をしようし、安いものは事業の設備をよくすることによつて、一定の運賃に近づくことを試みるであらうから、自然の傾向として、これは同一の運賃にだん／＼と接近して来る、こういうことは申されるであります。

○満尾委員 私はどうしても納得しない。それは政府委員の御説明によれば、貨物事業のおもしろみというものは一つもない。私の考えで行けば、一つの経済社会における貨物の運賃は一つである。従つて数個の業者がおつて、それ／＼経営上の特色を持つておる。運賃はどうしてきめるかという平均経営というものを一応考えるよりはかたは、従つてその平均経営から見、レベルの下の業者もおれば、上の業者もある。レベルの下の業者は、どうしても收支相償うように勉強しなければならぬし、また安いコストで楽々とやつて行ける人は、自分がそれだけ研究したのだからうんともうかる。そのもうかる上に／＼勉強するようになつておる。これこそほんとうの経済上の実情に即しておつて、お役人のお考えになつておりますように、第八條の一項のごとくに行けば、勉強したものも勉強しなかつたものも、六分八分が知りませんが、一定の適正利潤を常に保証されるということとは、結局企業意欲を減退させる、この意味におきまして非常にこれはおもしろくないと思ふ。またこの八條の二項までやるということとは、あたかもトラック事業が自由経営とまつたかわらない。免許事業にして国がある程度の保護、監督をいたします以上は、どうしてもこれは同一運賃でなければいかぬ。そして背後のサービスにおいておの／＼が競争すべきである、こう考へるのであります。この事業の公共性とこの八條と、私は真正面から矛盾しておるという見解を持つておるのであります。議論になりますからこのくらいにいたします。

次に第九條でございしますが、運送業者は收受した運賃の割をどしをしてはならないと書いてあるものであります。これは公平の原則だろうと思ひます。この場合に、一体営業政策の割引というものを禁止しておるかどうかお伺ひしたい。

○中村(豊)政府委員 営業政策上割引をしようとする場合に、それが妥当なものであつて認可を受ければ、認可を受けたその割引額がすなわち定額になるものであります。この九條に違反するものではありません。

○満尾委員 割引をしようと思ふときには、あらかじめ申請せよということはどこかに書いてあるのをごさいますか。

○中村(豊)政府委員 九條で割引、割もどしは禁止されておまして、八條の三項で定額運賃であることをうたわれておりますから、定額運賃そのものとして認可を受けることになる、八條と九條の読合せでできるわけでありま

す。

○満尾委員 それは非常にむずかしい條文の解釋であつて、普通の人間にはこれはわからぬのであります。トラック事業といへどもこれは事業でありまして、運賃に關してもある程度の営業政策の幅を与えなければならぬと思ふ。たとえばある地方において甘藍が甘藍が非常に出る。それはわずから一月の間の季節的の貨物である。そういうような貨物につきまして、運賃政策上の営業政策がここに認められる余地を法律が明らかにしておらぬということ、これは非常な欠陥だと考えます。いかがでございませう。

○中村(豊)政府委員 政府委員の御質問は、割引というものをある程度幅を認める。たとえば定額幾らに対して一割以内ならば適宜というお話であらうと思ひますが、それは定額という觀念をわれ／＼は適切なものだと思いますので、それは抵触するといふわけでありませう。

○満尾委員 割引率等ことは行政官庁にまかせておけばよいのであつて、法律の建前としては割引をすることができ。しかもその割引は、Aの特定の荷主に対して割引するのはいかぬ、これは法律の精神に反する、しかしその季節、その貨物に關して、何人にも同様の割引運賃をもつて引受けるならば一向さしつかえない、これはあらかじめ道筋の承認が何かを得る程度、あるいは届出でもよろしい、簡単な手続でもつて、業者が営利上適正に活動し得る、公平の原則を破らない程度において割引ということをや得るようになつておられることが必要であらう。八條と九條を讀み合せればおの／＼からわかるではないかと思ふ。これは、困難ではないかと思ふ。特に割引、割もどしを禁止しておるという明文があるがゆえに私はこのことを申し上げます。

○中村(豊)政府委員 必要な公平の原則を破らない範圍において、割引運賃が必要なのは御説の通りであります。それを認可を受けてしまえばそれがすなわち定額になつて、決して法律違反ではございせん。また割引だけではありませぬ、割増ということがある場合には、それも認可を受ければそれでいわけでありませう。それが定額になるわけでありませう。

○満尾委員 第十條の現払いにつきましては、同僚委員からいろいろお尋ねがありましたから、省略したいと思ひますが、このたびの法律の改正の一つの山はこの点にあると思ふ。これは最も重要な事項であります。ただ現払いというのに、六十日先払いの手形でもよろしいという御答弁があつたように承つたのであります。これは非常に不公平である。片方では現金で払へ、片方は六十日後の支払いでいいぞ、こゝうことになる。支払い手段は必ずしも現金たるを要せずともある。三箇月後に払う。とにかくその手形を渡さなければならぬといふことになれば、第十條はほとんど骨抜きになつてしまふ、それは公平の原則にもとる。第十一條におきまして、同僚委員から御注意がありましたように、たいへんあいまい模糊としたことで、利用者便宜なように逃げ道がつくつてあります。第二項に特定な荷主に不当な差別待遇をするものではないと書いてありますが、かような後払いを認めることは、金利の負担において非常に不公平であります。この点は一体どういふようにお考えになつておりますか。

○中村(豊)政府委員 手形でもよいといふのは、現金だけを要求すること、現在の経済取引ではあまりに実情に沿ひませんので、そうしたわけでございますが、さうな長期の手形を例にとつて、極端な場合を特に誇張していただきますと、非常に現金の場合と差があるように見えるわけでありませう。もちろん現金払いに準ずるようなものを考えるわけでありませう。信用のある履行確実な、また銀行に持つ

うことになりまうので、そこに行政勉
分をなすものとまた道路運送審議会と
いうものとの間の調整ということも、
よく慎重に考えなければならぬと思ひ
ます。その意味からいたしまして、現

状におきましては道路運送審議会の委員の方々は非常勤の職員ともなつておりまして、その事務局を設定するようには考へておられないわけでありませう。

○坪内委員 われ／＼は、この道路運送審議会が文字通り自主的に完全な運営をやろうということになりますと、事務局でも設置して、陸運局にその庶務を置き、あるいは陸運局においてこれを処理するような行き方でない方がよいのではないかと、いろいろ考へております。もちろん目下のところそういった予算関係あるいは人件費その他の費用によつて、意のごとくならないという事になりますと、道路運送審議会というものがほんとうに文字通り自主的に運営できるものであらうかないのであらうかという事について、非常に疑問があるものであります。そこでこの法律がいよいよ国会を通過いたしました施行されることになりましたと、これは膨大な画期的な法の改正でありますので、各業者には何らかの方法でこれを講習して啓蒙するか、あるいは指導するといふようなことになるのであるかどうか、その点をまずお伺いしたいと思ひます。

○牛島政府委員 この法案につきましては、各業界の代表者の方々と相談いたしまして立案した経過もございますので、大体においてすでに御存じの点が多からうと思ひます。また御説のように、この法案は全部合せますと、非常に多数の條項からなつておりますので、あらゆる機關を使い、あるいは実際に現地に外出をしまして、各業界の方々によく徹底させたい、こういふふうに考へております。

○坪内委員 あとで大臣に王置委員から質問があるやうでございますので、後日に譲りまして、簡単に質問いたしたいと思ひます。この法案の指導啓蒙といふことについては、あらゆる機關を通じてこれを施行して、万全を期するといふことでございますが、現在道路運送審議会におきましても、あるいは陸運局におきましても、その他の官庁でもそうでございますが、そういった啓蒙費といふか、出張旅費といふものは、予算が非常に少いところ、たいへん大きな問題を惹起している点があることは御承知の通りであります。私の長崎県におきましては、長崎県陸運事務所が、車体の検査あるいはこういった關係業者に対する指導講習といふた面について、費用が足りないといふことで、業者にその費用を分担せたりして、検査庁によつて一網打尽に検査されたといふことも、御承知であらうと思ひます。その法律を施行いたしますと、この法律を施行いたしまして、陸運局あるいは關係当局の者が、業者に對してそれぞれの指導啓蒙あるいは育成をはかるといふことになりまして、さしたるやういつた予算面に最も大きな障害を来すのではないかと、私には憂慮いたすのであります。従つて將來この法律を施行するにあたりまして、あるいは過去においてさういつた例も他府県にもあるといふやうなことを私は漏れ聞いております。陸運局は出張旅費が十分ないために、まかされた出張費の範囲内で、いろいろと指導することができない。従つてそれを業者に負担せよといふやうなことも聞いておるわけでありませう。また私の長崎県に

おいては、全国一の離島があるのでございまして、役人がそれ／＼のところに出まわつてやることは、實際において困難な点もあるのであります。さういふことを感じますから、その点はどう慎重に運んで行かなければいけないといふことを私は考へておるわけでありませう。現在の陸運局のさういつた予算面では、これが十分やれる見通しがあるかどうか。あるいは將來さういつた收賄事件と申しましようか、覆職事件と申しましようか、さういふ事件もあるやうなことでございませうから、さういふ点について御所見を承つておきたいと思ひます。

○牛島政府委員 長崎県のことを申されてまして、まことに恐縮に存じております。事件の内容につきましては、私もよく存じております。ただいま御指摘になりました点は、主として車両検査につきまして、検査場の不備、あるいはまた事業者の要望等からいまして、實際に車両検査をいたした場合には、各地に出張してこれを行つておるといふ事情から起つての問題が多からうと思つております。この車両検査につきましては、私も本年度において旅費を相当増額してもらうことになつたわけでありませう。従いましと車両検査について従前のごとくいろいろの非難を受けることは、少くなつて参るだらうと考へております。ただ實際問題として、一般の旅費については極力節約をするという建前から予算が組まれております關係上、本年度の予算におきましては、一般の旅費は相當の削減を受けております。

ただいま私がこの法案の施行につきまして、各地に出向いて法案の趣旨徹底をはかると申しましたのは、各地に事業者がご集まりになれば、本省から實際に出向いて法案の説明に當りたいといふことでございます。

なお本年度の予算につきましては、先ほども御説明申し上げましたが、この法案を実施するにつきましては、極力現在人員をもつてこれに充當して参りたいと思つております。ただ自動車、同数の増加に伴います車両検査事務といふものは、数学的にふえて参るものでございまして、さういふ点について、人員の増加は、本年度も若干いたしておりますが、明年度においても当然必要なことであらうと思ひます。また御審議願つております抵当法案のごとき、新しい制度が実施されることになりますれば、これは明年からでございますけれども、これら人員の増加につきましては、来年度予算、あるいはもしも提出することになりますれば補正予算等におきまして、十分に努力して充實をはかりたいと考へております。

○坪内委員 まだいろいろ／＼質問いたしたい点がありますけれども、時間の都合上これを保留いたしまして、玉置委員に譲りたいと思ひます。

○玉置(信)委員 私はこの法案についていろいろ／＼大臣にお伺ひしたいことがありますが、満尾委員が相當總括的な質問をされるといふことでありますので、私も保留いたしまして、この機会に緊急質問の形式におきまして、二、三分の時間を拝借しまして大臣にお伺ひしたいと思ひます。

それは御承知のごとく、敗戦後の日本における企業として、世界注視の的でありました民間航空が、今回許可さ

れたといふことを承つておるのであります。この民間航空の航空路の問題につきまして、かつて大臣に御質問をし、御要望を申し上げておいたことがあるのであります。聞くところによりますと、この民間航空会社の現段階における運航状態は、北海道を除いておけるやに漏れ承つておるのであります。が、かかる重要な、しかも大きな公共性を持つておる民間航空におきまして、特に北海道のごとき特殊事情の地帯は、國際情勢等から考へまして、すべて重点的に考へなければならぬときにおきまして、北海道をとまわしにされておるといふことは、もしそれが事実とするならば、はなはだ遺憾と思ひます。この認可の経緯等につきまして、この際お伺ひできれば最も仕合せとするところでありませうと同時に、もしさういふことであれば、北海道も同時運航の開始されるやうに、私は特に北海道道民四百三十万の輿論のあるところをくみとりまして、この機会に大臣に御要請申し上げる次第であります。

一応御所見を承りたいと思ひます。

○山崎國務大臣 お答え申し上げます。北海道四百三十万道民の熱意ある御要望も一つと考へます。結論から申し上げると、北海道に對しましては、現在予算がないのでありますけれども、追加予算の形式できわめて早く実現するやうに、その下話が進行中でありませうから、さういふやうに御了承願ひたいのであります。それで決して北海道は、東京以南だけであつて、以北は無期限とまわしといふやうな趣旨ではございませう。北海道を必ず九州方面と同じやうに取扱つて

定をはかると申しましたのは、各地に事業者がご集まりになれば、本省から實際に出向いて法案の説明に當りたいといふことでございます。

なお本年度の予算につきましては、先ほども御説明申し上げましたが、この法案を実施するにつきましては、極力現在人員をもつてこれに充當して参りたいと思つております。ただ自動車、同数の増加に伴います車両検査事務といふものは、数学的にふえて参るものでございまして、さういふ点について、人員の増加は、本年度も若干いたしておりますが、明年度においても当然必要なことであらうと思ひます。また御審議願つております抵当法案のごとき、新しい制度が実施されることになりますれば、これは明年からでございますけれども、これら人員の増加につきましては、来年度予算、あるいはもしも提出することになりますれば補正予算等におきまして、十分に努力して充實をはかりたいと考へております。

○坪内委員 まだいろいろ／＼質問いたしたい点がありますけれども、時間の都合上これを保留いたしまして、玉置委員に譲りたいと思ひます。

○玉置(信)委員 私はこの法案についていろいろ／＼大臣にお伺ひしたいことがありますが、満尾委員が相當總括的な質問をされるといふことでありますので、私も保留いたしまして、この機会に緊急質問の形式におきまして、二、三分の時間を拝借しまして大臣にお伺ひしたいと思ひます。

それは御承知のごとく、敗戦後の日本における企業として、世界注視の的でありました民間航空が、今回許可さ

行くという方針にはわかりはないといふことをお考え置きを願ひたいのであります。その上に追加予算のような措置によつて、早急にこれを實現するよう、に手配中でありまから、この点も御了承願ひておきます。もちろんこれは日本航空株式会社ができ上り、そして國際的の向う側の会社との話合ひもできて、一まとめになり、兩者の間に事業運送の準備ができ、初めて運航するわけではありますけれども、政府としては、その場合に北海道を開闢せず、同じような扱いで行けるという方針にわかりなく進めて行くといふことを御了解願ひておきます。北海道はそうでありまけれども、青森、仙台等ははまだその運びに参りません。この点もあわせてお考え置きを願ひたいと思ひます。それらも予算的の措置ができれば、おつてその線に沿つて同じような扱いで進むといふことにお考えを願ひたいと思ひます。数日前の新聞に、東京以南の東京、大阪、福岡とかいふようなところだけ出て、北海道方面は一切なかつたやうであります。御心配になることはごもつとも考えますが、そういう状態であります。この点御了承願ひたいのであります。

○滿尾委員 道路運送法の問題につきまして、個々の條文につきまして政府委員より十分お話を伺ひましたが、私はこの法律の第一條に掲げました総合的な立場におきまして、大臣の御所信を伺ひたい。

、本日は大体五つのことをお尋ね申し上げたいといふ考えでございます。第一は、この道路運送法を運用せられますにあつたつて、大臣の御心算を伺ひたい。

たい。第二は、第一條のいわゆる公正なる競争といふことに關連してお尋ねを申し上げたい。第三は、同條のいわゆる運送秩序といふことについてお尋ねいたしたい。第四は、道路運送の総合的な發達といふ見地についてお尋ね申し上げたい。第五に、道路運送審議会につきましてお尋ね申し上げたい。こういうつもりでございますが、時間が許しませなければ、幾りました分を保留いたしまして、できます限り御答弁を願ひたいと思ひます。

今回の道路運送法の改正であります。これは現行法を施行せられましてから二年余り、その実績にかんがみまして、御提案になりました法律は幾多改善の跡が見られて、私どももその限りにおきましては非常に満足に感ずる次第であります。しかしながら終戦後今日までの運輸行政の實際のあり方といふものを反省してみまると、私はここに幾多の問題があり、それがゆゑにわざ／＼大臣にお出ましを願つて、この法律の改正ができました後におきまする大臣の御心算を伺ひたいわけでございます。

〔大沢委員長代理退席、坪内委員長代理着席〕

実は法律を見ますのに、私は三つの観点から考へております。一つは利用者、一つの立場から、一つは関係業者の立場から、一つはこの法律の運用に直接關与いたします運輸大臣の部下である行政機關の立場からの考へ方、かように翻つて見たいと思ふのであります。道路運送法はほんとうのねらいは私が申すまでもなく、國民一般利用者の立場が最優位を占めるものだと思ふのであります。しかしながらこの法律を與

際に運送して参りますうちには、ある面におきましては、利用者の利害と業者の利害あるいは行政機關の立場といふものが、いろいろに錯雜いたしまして、常に必ずしも利用者最優位の原則が、今日まで貫かれて來なかつたやうに思ふのであります。この法律が陸運に關する各種の事業の適正な發達をこいねがつておる。まことにこれらの事業は、この法律によつて免許事業とされて、國家の非常な厚い保護のもとに、しかし半面におきましてはまた幾多の義務も負わされておるわけでありま。何ゆゑに國がこれだけの保護を加へるのであるかといふことを考へてみましたときに、結局結局の目標は、國民一般の福利の増進にある。ところが長年の運輸省の行政のあり方を考へてみまると、いつの間にか直接業者に關連したる面に、非常に多くの耳目を奪われてしまつた、こういうきらいををしみ／＼感ずるを得ない。われ／＼は國民の利益を確保する

ために、関係業者を非常に丈夫なものにし、信用の高いものにし、これをつつばに育成して行かなければならぬ。しかしながらいつの間にか業者がその特權に隠れまして、あるいは不當なるインフルエンスを行政機關の末端にまで及ぼしたといふやうな事例がないでもない。ちやうど神様にもできるのに、神威を拜むのが建前なのに、いつの間にか神主を一生懸命拜んで、拜殿の方にはしりを向けておる、こういうやうなきらいさえも私は出て來たやうに思ふのです。それでどうしても一般利用者の立場といふものは、組織がありません。一人々々の人民がいろいろの角度からいろいろの感想を持つ。

しかしながらそれをわざ／＼行政官庁までしりを持ち込んで行くほど勇氣のある人も、根柢のある人も、一般庶民にはないわけですね。従つて運輸大臣とせられましては、國民の声をきき聞かなくてはならぬ。これが一番大切なことではなからうか。不幸にして國會の審議においてさへも、團結してあります有力なる業界の意見は、きわめて忠実に反映せられるけれども、一般利用者、庶民の声は十分反映しないきらいがある。このことを大臣はぜひ念頭に置かれまして、この法律の運用に當つていただきたいといふねがうものであります。またこの行政機關は――大臣は非常に歴大なる組織を全國に持たせておられる。これは多數の人間の集まりでございますから、たまに間違ひの起りますことはまことにやむを得ない。私も長崎に起り、また方々にあつた事件を存じておりますが、これは間違ひでありまから、私はさうやうな間違ひを取立てて責めるやうなやばなことを考へておるのではない。しかしながらかような間違ひの場合でなくて、日常の行政事務の運営にあたりまして、今私が大臣にお願ひしますやうな氣持が、十分浸透してないきらいがある。そして所在のその土地／＼のいろ／＼な事情、ことに業界の利害關係の反映等によりまして、はなはだ行政が明朗でないやうな面もとき／＼見受けられるのであります。それでこの行政機關に対する人事の問題でありまから、率直に申しまして、國鉄と運輸省との人事の問題、この間に運輸當局におかれては非常に御不自由になつておられる。もう少しこの仕事に打つてつづける人を、國鉄側から引抜くわ

けに行かないかといふ感を奥に深くする。やはり人にはそれ／＼特徴がありまして、自動車行政の末端機關といたしましては、かりに少しでかき悪いといたしまして、鉄道プロバの仕事には非常に有能な人がある。私が全國拜見いたしましたところによると、現在の行政機關の末端機構におきましては、非常にりつぱな勇氣のある業績をあげておられる方々もたくさんありますが、また一面の特長を殺して使つておる。またたつ場違いの人を場違いの場所に使つておる。その結果は御本人も不幸である。國民も不幸である。業者も不幸である。まづ困つたと思はれるやうな節がないでもないのであります。またわれ／＼の立場から考へますと、そのやうなことを申しますことは、結局お役所に対して、あとのあたりをおそれだれもほんとうのことを言わない。かく申す私でさえも、今日國會議員の立場にあり、かつ運輸行政の裏面に相當通じておりますものりの私でさえも、本日この言を大臣にあえていたすにつきましては、あとのあたりをおそれまして、実は戦々きやう／＼たる氣持を持つております。言ひたいことを半分も言ひません。言ひたいことを十分に

お察しを願ひまして、この法律の運用について、大臣におかれましてはそのかじのとり方を間違へないやうにしたいだきたい。個々の條文の議論なんかは実は大臣に申し上げるのは場違いであります。私はこういう法律運用の御心算につきまして、大臣の御答弁をいただきたいと思います。

○山崎國務大臣 滿尾委員の運輸行政について御経験と觀察に基いた御所見

を拜聴して、啓蒙されるところ非常に多いのであります。運輸大臣山崎自體が、本来から言えば場違いの人物を場違いのところに置いた形に相なつておりますので、私こそ戦々きようく、大過なくこの任務を果したいというこゝとに、日夜苦心いたしておるような次第であります。ただいま御列挙になりました簡條は、一々ごもつともであります。私もそういう線であり、そういう心持で、幸いにして国会を通過いたしますれば、ただいま滿尾委員のお言葉の趣意を拳々服膺して、これを法文以上にその実績をあげるために、それぞれの担当局者を鞭撻激励いたしまして、成果を上げることに努力したいと考える次第であります。さらにまた五箇條の御質問を御列挙に相なつたのであります。ただいままでのお尋ねは、總論的の御意見であつたと考えますので、一応ここで答え申し上げます。

○滿尾委員 それでは次に公正な競争について、お尋ねを申し上げます。法案の第一條に、公正な競争という字句をお入れになりましたことについて、私は非常に賛成申し上げる。これにほゞあるべき字句である。これについてはいろ／＼意見があるようでありますが、私は非常にけつこうであつたと考えます。この公正な競争という立場は、い／＼の角度から見られるのであります。私が運輸大臣にお尋ねいたしましたことは、第一に日本の陸上の運輸機関相互間において、自動車運送というものの立場と、自動車の運送というものの立場とを、この字句の中に見るのであります。法案を畫かれた人は、どうも自動車の畑の中の公正な競争ということだけをお考

えになつておるやうにとかくうかがわれるのであります。大臣の御所管といたしまして、鉄道と自動車の関係、ことにバスと鉄道、あるいは定期便の貨物路線と鉄道の問題というやうなものとあわせて、この問題を考えていただけない。さらにこのことを進めなすつて来るのであります。それで前回の地下鉄営団の改正のときにも、交通調整に關する問題について、大臣の御注意を喚起申し上げたやうな次第でございます。ただいま、このお尋ねは、日本の陸上の輸送機関のシステムをどう構成するかという点について、それが國家の立場から見て最も経済的であり、能率的であるというものををつくり上げるという考慮を失つてはならないと思ひます。この点につきましては大の十分なる御關心をひとつ喚起することにとどめまして、バスなり何なり技術的な議論は、鉄道監督局長と自動車局長を相手に展開するつもりであります。大局的にぜひ大臣御自身の心にとめていただきたいという心をお願ひ申し上げます。さらに今度は自動車間の公正な競争という問題でありまして、これは業態によりまして差違があるのではないかと。道路運送法はただ一括して、自動車運送事業の公正な競争と申しておりますけれども、実は同じ法律の認めております運送事業と申しても、いわゆる公共的、社会的な価値という点から申しますと、私はこの間に階段があると思ふのであります。それはバスを最も重しとし、その次はトラック、ハイヤー、タクシーといった順序で階段がある。これは人によつて違ふかもしれ

ません。従つてその階段に沿つて、やはり營業免許の方針がかわつて来る。今日までの運輸省の行政の実績を振りかへつてみますと、既存の秩序の維持というところに汲々としてゐる。これはもちろん部面によりましては、ハイヤー、タクシーのごとき、もう今日すでに濫許と称せられるほどのものもなすつてあります。しかし最も議論の対象となるものは、一般貨物、区域貨物、貨切りの問題であります。これらにおきましては、非常に現状維持的な要請が強く、終戦後すでに六年間にわたつては統計においてたゞの二十社しか許していません。たとえば東京区域のごときにおきましては、終戦後たゞの一社も許していません。これは、東京の経済状態は、終戦直後から今日までどれだけ復興し、経済活動の總量がいかほど増量したかという事実にとさらし目をしておいて、現状維持的であるやうにしか思へない。この点は事務当局にあつたて他日お尋ねいたしますが、かような実態の上に運輸省の行政というものが今日置かれてゐる。先ほども申し上げました通り、みなこゝまでの方でありまして、つくられた輿論の上に運輸行政というものが安坐してゐるのではないか。私をしてほんとうに言わしむれば、噴火山の上で居眠りをしておられるやうにしか思われぬ。いつまでもこの居眠りが続けて行けるだらうかという点について、深甚なる御考慮を求めたいと思ふのであります。いろいろこまかいことにつきましては政府委員に譲りますが、ぜひ大臣が所高所から、わが國陸上交通機関全体の中における自動車運送の立場、また自動

車業者間の公正な競争の確保ということについて、大局からい／＼御指導を賜りますやう、特にお願ひ申し上げます。○山崎國務大臣 御趣意まことにござつともであります。もちろんこの法律そのものは、自動車を中心とした法律でありますけれども、電車、汽車等と総合して日本の交通を統合調整して、円滑なる発達をして行かなければならぬことであり、もう一つ私をして忌憚なく言うことを許されるならば、道路そのものも自動車、汽車、電車と違つた方向にあつては相ならないと考えるので、平生の持論をいたしましては、当然まずもつて道路、汽車、自動車、電車、こうあつて初めて交通政策、運輸政策が、一貫した調整がとれるものではなからうかと考えておるやうな次第であります。そういうつもりで、ただいまの滿尾委員の御説の通り、われ／＼も微力ながらその趣意によつて、日本の交通行政の円滑なる発達を期し、産業の開発、地方の発展に資したい、こういう方針で進んでおる次第でございます。

○坪内委員代理 次に、海上運送法等の一部を改正する法律案を説題といたし、提案理由の説明を求めます。山崎運輸大臣。海上運送法等の一部を改正する法律案。海上運送等の一部を改正する法律案。第一條 海上運送法（昭和二十四年法律第八十七号）の一部を次のように改正する。

第二條第三項を次のように改める。

3 この法律において「定期航路事業」とは、一定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従つて運送する旨を公示して行つた船舶運送事業をいい、これを旅客定期航路事業と貨物定期航路事業とに分ける。

第二條第四項を同條第六項とし、以下順次二項ずつ繰り下げ同條第三項の次に次の二項を加える。

4 この法律において「旅客定期航路事業」とは、旅客船（十三人以上の旅客定員を有する船舶をいう。以下同じ）による定期航路事業をいい、「貨物定期航路事業」とは、その他の定期航路事業をいう。

5 この法律において「不定期航路事業」とは、定期航路事業以外の船舶運送事業をいう。

第二條第十二項の次に次の一項を加える。

13 この法律において「港灣関係業者」とは、定期航路事業に直接して行つた海上運送取扱業者又は定期航路事業のために船舶の停泊留施設若しくは荷さばき施設を供給する事業をいひ、「港灣関係業者」とは、港灣関係業者をいう。

第三條、第四條、第七條、第八條、第十七條及び第十八條中「定期航路事業」を「旅客定期航路事業」に、第八條から第十六條まで、第十八條及び第十九條中「定期航路事業者」を「旅客定期航路

事業者」に改める。
第十九條の次に次の三條を加える。

(貨物定期航路事業の届出)

第十九條の二 貨物定期航路事業を営もうとする者は、省令の定める手続により、航路ごとに、その事業の開始の日より十日前までに、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。

2 貨物定期航路事業を営む者が、その事業を廃止したときは、省令の定める手続により、航路ごとに、廃止の日から三十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。
(貨率表の公示等)

第十九條の三 貨物定期航路事業を営む者は、当該航路により貨物(石炭、ばら積の穀類その他大量輸送に適する貨物であつて省令で定めるものを除く)を運送する場合に、貨率表を定め、これを実施する前に、公示し、かつ、省令の定める手続により、運輸大臣に届け出なければならぬ。

(旅客船による貨物の運送についての準用)

第十九條の四 前條の規定は、旅客定期航路事業者が当該航路に就航する旅客船により手荷物及び小荷物以外の貨物を運送する場合に準用する。
第二十條の次に次の一條を加える。

(対外定期航路事業)

第二十條の二 第三條から第十九條まで及び前條の規定は、本邦

(本邦、北海道、四国、九州及び省令の定めるその附属の島をいふ。以下同じ。)の港と本邦以外の地域の各港との間又は本邦以外の地域の各港間に航路を定めて行ふ定期航路事業(以下「対外定期航路事業」といふ。)については、適用しない。

2 対外定期航路事業を営む者は、省令の定める手続により、航路ごとに、その事業の開始の日から三十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。

3 対外定期航路事業を営む者が、その事業を廃止したときは、省令の定める手続により、航路ごとに、廃止の日から三十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならぬ。
第二十一條第一項中「定期航路事業者」を「定期航路事業者を営む者(以下「定期航路事業者」といふ。)に改める。

第二十六條中「運輸大臣は、」の下に「本邦の各港間の航海であつて、」を加える。

第二十八條第三号中「当該荷主に對し、」の下に「不正又は不当に、」を加える。

第三十條第三号を削り、同條第二号の次に次の三号を加える。

三 虚偽の運賃請求書を作成し、運送貨物の品目又は等級について貨率表の適用を偽り、運送貨物の数量を偽り、その他不正な方法によつて、第十九條の三(第十九條の四)において準用する場合を

含む。)の規定により届け出た貨率表の運賃及び料金より高い金額又は低い金額で貨物を運送すること。

四 船舶運航事業者が加入を申し出た場合において、他の加盟者に比べ、加入の條件が不当に差別的であり、又は正当かつ合理的な理由がないのに加入を認めない明示又は黙示の貨客の運送に関する結合、協定又は申し合わせに参加すること。

五 荷主若しくは港によつて、又は日本の輸出業者に対して外国の競争者に比べ、不当に差別的な運賃及び料金を設定し、その他不当な運賃及び料金を設定する明示又は黙示の貨客の運送に関する結合、協定又は申し合わせに参加すること。
第三十條の次に次の二條を加える。

(港灣関係業者についての準用)

第三十條の二 第二十八條(各号列記の部分を除く。)及び第二十九條の規定は、港灣関係業者が他の港灣関係業者とする港灣関係業者に関する取扱条件に関する事項を内容とする協定等について準用する。但し、当該港灣関係業者に関連する船舶運航事業を行ふ船舶運航事業者が他の船舶運航事業者と協定等を行わない場合には、この限りでない。

2 前條の規定は、港灣関係業者が前項の協定等をした場合について準用する。

(荷主の禁止行為)

第三十條の三 荷主は、定期航路事業者と通謀して、虚偽の運賃請求書を受領し、運送貨物の品目又は等級について貨率表の適用を偽り、運送貨物の数量を偽り、その他著しく不正な方法によつて、定期航路事業者が第十九條の三(第十九條の四)において準用する場合を含む。)の規定により届け出た貨率表の運賃及び料金より低い金額で当該定期航路事業者に貨物を運送させてはならぬ。

第三十一條中「前條各号」を「第三十條各号(第三十條の二第二項において準用する場合を含む。)」に改める。

第四十二條中「船舶運賃金」を「商船管理委員会に「定期航路事業」を「旅客定期航路事業」に改める。

第四十二條の二を次のように改める。

第四十二條の二 創設
第四十七條中「定期航路事業」を「旅客定期航路事業」に改める。
第四十七條の二の次に次の二條を加える。

第四十七條の三 第三十條第三号の規定に違反した者は、五万円以下の罰金に処する。

第四十七條の四 第三十條の三の規定に違反した者は、三万円以下の罰金に処する。

第四十八條第六号中「第二十九條」の下に「第三十條の二第一項において準用する場合を含む。)」を加える。

第四十九條を次のように改める。
第四十九條 左の各号の一に該当する者は、一万円以下の過料に処する。

一 第十九條の二、第二十條の二第二項若しくは第三項、第二十三條又は第二十四條(第三十三條においてこれらの規定を準用する場合を含む。)の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

二 第十九條の三(第十九條の四)において準用する場合を含む。)の規定に違反した者

附則第二項中「二年」を「四年」に改める。

第二條 海上運送法等の一部を改正する法律(昭和二十五年法律第五十三号)の一部を次のように改正する。

附則第二項中「一年」を「二年」に改める。

附則
(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

(他の法律の改正)

2 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。

第四條第一項第十五号の二中「定期航路事業」を「旅客定期航路事業」に改める。

(経過規定)

3 この法律施行の際現に貨物定期航路事業者又は旅客定期航路事業者を営んでいる者は、この法律施行の日から六十日以内は、第

十九條の二第一項及び第十九條の三（第十九條の四において準用する場合を含む。）の規定にかかわらず、これらの規定による届出又は公示をすることを要しない。

○山崎國務大臣　ただいま上程されました海上運送法等の一部を改正する法律案の提案理由について説明申し上げます。

わが国海運も連合国軍の好意により、漸次定期貨物船航路の就航も許可され、すでに沖繩航路、バンコック航路、南米航路、印度、パキスタン航路が許可され、近くニューヨーク航路も許可される模様であります。これらの定期航路においては外国の定期航路事業者と公正な競争を行うべきであつて、運賃値下げその他の不正競争方法は厳に戒めなければなりません。これら理由からこの改正案においては、

第一に、従来なかつた貨物定期航路事業の概念を新しく設定いたしました。

第二に、補助金の交付、輸送命令を出し得る範囲等を国内の船舶運航事業者に限定し、日本と外国との間または第三国間には適用しない旨を明らかに規定いたしました。

たのであります。

第四に、運賃率を破る場合において、虚偽の運賃請求書を作成したりして、不正な方法で輸送を行つた場合、定期航路事業者はもちろん、荷主も定期航路事業者と通謀した場合には処罰されることにいたしましたのであります。

第五に、定期航路事業に直結して行ひ海上運送取扱業または上屋、棧橋供給業は、定期航路事業と同じ公益性がありますので、海運同盟の結成を認めるとともに、不正競争方法を禁止いたしましたのであります。

第六に、裸船は、外国国旗を掲揚しているにかかわらず、日本船員が乗船するため外交上の問題が残る、なお一年間許可制を実施することいたしました。なお国内における重要物資輸送命令をなお二年間発し得ることとしたのであります。

以上がこの法律案の提案理由であります。以上が、何とぞ十分なる御審議の上に、すみやかに御可決あらんことをお願いいたします次第であります。

○坪内委員長代理　本案に対する審議は、本日はこの程度にいたしまして、次会に譲りたいと思ひます。

本日はこれをもつて散会いたします。明日は午後一時半より開会いたします。その詳細は公報をもつてお知らせいたします。

午後五時十五分散会

昭和二十六年五月二十三日印刷

昭和二十六年五月二十四日發行

衆議院事務局

印刷者 印刷所