

第十回国会 運輸委員会 議録 第二十六号

昭和二十六年五月十九日(土曜日)

午後二時十六分開議

出席委員

委員長 前田 郁君

理事 大澤嘉平治君 理事 岡田 五郎君

理事 坪内 八郎君

岡村利右衛門君 尾崎 末吉君

黒澤富次郎君 前田 正男君

満尾 君亮君 山崎 岩男君

原 彪君 山口シヅエ君

今野 武雄君

出席政府委員

運輸事務官(鉄道監督局長) 足羽 則之君

運輸事務官(自動車局長) 牛島 辰彌君

運輸事務官(自動車局長) 中村 豊君

運輸技官(自動車整備部長) 佐竹 達二君

委員外の出席者

専門員 岩村 勝君

専門員 堀 正威君

五月十八日

国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律案(内閣提出第一七五号)

同月十九日

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(前田郁君外四名提出、衆法第五九号)

同月十八日

舞鶴港附近の橋脚除去に関する請願(水谷長三郎君紹介)(第一九九三号)

宇津野、小本間鉄道敷設の請願(小

澤佐重富君紹介)(第一九九四号) 日向長井、三重間鉄道敷設並びに日豊線電化の請願(湖通義君紹介)(第二〇三四号)

宮崎、小林間鉄道敷設の請願(湖通義君紹介)(第二〇三五号)

杉安、湯前間鉄道敷設促進の請願(湖通義君紹介)(第二〇三六号)

日ノ影、高森間鉄道敷設促進の請願(湖通義君紹介)(第二〇三七号)

志布志線延長工事促進の請願(湖通義君紹介)(第二〇三八号)

港湾法の一部改正に関する請願(宮原幸三郎君外三名紹介)(第二〇六三号)

同(岡田五郎君紹介)(第二二二〇号)

びわくに対する貨物運賃割引の請願(岡西明貞君紹介)(第二二二二号)

東北線電化の請願(青木正君紹介)(第二二二三号)

の審査を本委員会に付託された。

本日の会議に付した事件

道路運送法案(内閣提出第一三二二号)

道路運送法施行法案(内閣提出第一三三二号)

自動車抵当法案(内閣提出第一三三三号)

自動車抵当法施行法案(内閣提出第一三四四号)

道路運送車両法案(内閣提出第一三五五号)

道路運送車両法施行法案(内閣提出第一三六六号)

日本国有鉄道法の一部を改正する法

律案(前田郁君外四名提出、衆法第五九号)

○坪内委員長代理 これより会議を開きます。

委員長不在でありますので、理事の私が委員長の職務を行います。

道路運送法案、同施行法案、自動車抵当法案、同施行法案及び道路運送車両法案、同施行法案を一括して議題といたします。質疑を続けます。

○満尾委員 私は前回運輸大臣に対する質問を二項申し上げたのでありますけれども、三、四、五の三項目はまだ御出席がございませんので、後日に保留いたしました。事務的な若干のことにつきましてお尋ねを続けたいと思っております。

第十三条でございますが、この運送条件を変更した場合に告示をせよというところが書いてある。しかし「あらかじめ」と書いてあるだけであつて、告示期間について何らの定めがないのであります。この期間を置くお考えはないのであつか。「あらかじめ」というのは、その告示直前までにやればよいという意味であるか。これは他の運送業、運輸事業等の例から見ても、あるいは一週間なり二週間の期間を置くことが普通であります。自動車運送事業において十日、二週間置くという「あらかじめ」と書いてあつて、これだけ期間を設けないのは、法律といたしましてはいささか不備ではなからうかと考へるのであります。政府委員の御見解を伺います。

○中村(豊)政府委員 これは運賃、料金、あるいはその他の運送約款を変更した場合ですが、運賃につきましては、その変更は道路運送審議会に諮問しますから、その際に公聴会などにかかれまから、一般の意見というものは十分聞かれるわけでありませう。約款については公聴会はありませんけれども、そういう変更について現行法では「あらかじめ」という期間を置いてないのを、むしろ多少進歩した意味で「あらかじめ」と置いたわけでありませう。これにさらなる期間を限るといふのは、あまりにそこまでの必要はなからうというので、あらかじめ事前に知らす、こういうことだけにとどめたのでございませう。

○満尾委員 いやしくも告示の義務を課した以上は、告示期間を明確にした方が公衆のために便利だ、また私は絶対必要であると思ふ。ただ告示の期間というものが、他の重要な交通機関ほど長き期間を要しない、あるいは三日でもいい、こう思ふのであります。が、「あらかじめ」というので即日でも入上は、この「あらかじめ」は非常に不親切だと思ひます。ぜひ政府委員の御再考を煩わしたい。

それから第十四条であります。荷物の点検をいたしました場合に生じた損害を、業者が負担しなければならぬことになつておる。私はこの賠償の責任は少し業者の気の毒ではないか。これは賠償責任を課する必要がないように思ふのであります。まずみだりに

荷物を開かないようにするためには、こういうことも必要であるかもしれませうが、実際問題として始終開くような場合は少いであらうし、また事業者が事業者としての立場から、重大な危険があるとの疑いを持った場合でありませうが、これが見込み違いでありませう。この損害賠償の責任を業者に課する必要はないと思ひます。どういふふうなお考えであるか伺いたい。

○中村(豊)政府委員 これは御説のようなことも考えられるのでありますけれども、内容の点検することをむやみやたらにやられて、しかもそれが荷主の明告したところと違わないのに、その費用を荷主に持たすといふことは、これまた荷主にとつては耐えられないことであらうと思ひます。自分で正しい内容を明告したのに、疑いを持たれて開かれた。中は自分の言つた通りであるといふのに、その費用を持たされたのでは、これは耐えられないと思ふ。やはり権利の濫用を防ぐ意味で、はたして荷主の言つた通りであるならば、開いた側の運送業者が持たなければいけない、かように思ふわけでありませう。但し運送業者が内容を明告してくれと言つたのに、荷主が明告しなかつたり、あるいは点検するのに同意を與えなかつたといふような場合、そういうときでもどうしても運送を引受けなければいけないかといふと、それは次の第十五条の第二号によりまして、そういう場合には運送を拒絶してもいいかといふことにしてあります。そ

れぞれ相まつてこの辺のところであつた線を見出したわけでありませぬ。

○満尾委員 御説明でございませぬけれども、こういうことは実際の問題としてはいまさらしうしよつちゆう起ることではないし、託送者が運送業者に対しては、説明をすればお互いに了解がつく。第三号のような場合は、これはきわめて例外的な事象である。品物は何であるかと聞かれて、そうお話を言うことではないし、そうお互いにその間に意思の拮抗の起るチャンスは非常に少い。これはこういう性格の事業を営むにたいして運送業者としての、当然の権利だと思つて、従つてその当然の権利を行使した結果、実際としては間違ひなかつたかもしれませぬ。見込み違ひであつたかもしれませぬけれども、その場合の損害賠償を業者が負担せしめるのは、私は少し行き過ぎだと思つて、この種の事は、事実問題としてはいまさら大して問題はないのであります。私が、いやしくも法律にこのことの特に出上げて、こういうくあいな判決を興えておつたら、問題がある。私はこれは少し法律の行き過ぎではなからうかと考へるのであります。この程度において私は業者の業務遂行上の当然の権利として、これを認めてもいいのではないかと、かように考へる次第であります。

○大澤委員 実は十四条の二項で「貨物の種類及び性質につき申込者が告知したことに疑があるときは、申込者の同意を得て、その立会の上で、これを点検することができる。」となつておられます。申込者の同意を得て点検した場合、もしそれに対して損害をこうむつた場合は、運送業者が損害の賠償を

するといふようなことになつておるやうであります。申込者の同意が得られなかつた場合は、どういふことになりませぬか。これは調べることはできないことになつておるやうであります。申込者の同意を得て、「申込者の同意を得て」という文字があるので、同意の得られない場合に対しては、同意の得られない場合でも、貨物運送業者は引受けなければならぬと思つておるやうですが、この辺の見解がはつきりしないので伺ひます。

○中村(豊)政府委員 さうな場合に運送業者としては非常に困りますので、第十五条の二号で、荷主が点検の同意を興えないときには、運送の引受けを拒絶してもいいということになるわけでございます。そういう場合はお断りいたしますというので、その運送人の責任を緩和したわけでありませぬ。

○大澤委員 それについて、同意を得られない場合に、もうすでに荷物を運搬した場合にどういふことになつるか。かりに統制物資や何かを輸送してはならないといふものを輸送した場合に、途中で荷が危険だといふことがわかつたので、それを調べる場合に、申込者が同意をしない場合は、それを運搬することもあるいは片づけることも實際問題としてできないと思つておるやうですが、その場合、どういふ結果になりますか。

○中村(豊)政府委員 第十四条の規定は、今お話のありましたやうな、送つてしまつてからの場合はないものであります。貨物運送の申込があつたときは「申込者の同意を得て」といふので、最初の申込を引受け

ります。それで点検の同意が得られなかつたならば、第十五条で引受けを断ることができるとなつておるやうですが、御質問のやうな、運送の途中なり着いてからそういう疑ひを起した場合は、問題でありませぬが、その場合には引受けるときにその事実がわからなかつたのだし、運送途中でもそれについて故意または過失がなかつた場合には、運送人としてはかりに統制物資違反のものを運んでも、何ら責任はないわけでありませぬ。そういうことは他の法令の規定によつて律せられることであらうと思ひます。

なお満尾委員の先ほどの御質問について加えて申し上げますと、内容が荷主の明告したところと異なる場合には、運送業者がその損害を賠償しなければならぬのは苛酷ではないかといふことでも、あるいは公衆の利便を害するやうな規定にひつつかかるわけでございます。

○満尾委員 十八条についてお尋ねしたいと思ひます。この二項の第一号に、「公衆の利便を害することとなるおそれがないもの」といふ一項があるのであります。この「公衆の利便を害することとなるおそれがない」といふ字句は、非常にあいまいな模範としておるが、この字句の表明するところは、あらかじめ特定の業者が社会に約束しているサービスの低下といふ意味であるかと

うか。たとえば十回運行するといふ約束をしておつたところを五回にするといふことが、公衆の利便を害することになるのであるかどうか。積極的に公衆の利便を害する行為を運送業者がやるというところは、常識上考えられない。従つてこの字句は、あらかじめ約束したサービスを履行できない、サービスの低下といふふうには解釈するものであります。そういう意味でございませぬかどうか伺ひたい。

○中村(豊)政府委員 大体御説のやうな場合が多いのであります。サービスを低下すれば公衆の利便を害するおそれが相当生ずる、従ひまして事業計画に定められた回数なんかを減らすといふやうな場合は、認可をしないのが大部分の場合でございませぬ。ただ例外としては、事業計画を拡張するやうなことでも、あるいは公衆の利便を害するやうなことがありませぬならば、やはりこの規定にひつつかかるわけでございます。

○満尾委員 第二十条について伺ひます。「連絡運輸又は共同経営に関する契約その他運輸に関する協定をしようとする」とありますが、この「その他運輸に関する協定」といふのは、なかなかむずかしい協定だと思つておるやうです。一体どういふふうな内容の協定を予想しておられるか伺ひたい。

○中村(豊)政府委員 設備の共同使用、連絡運輸または共同経営といふのが例に並べてありまして、その他の運輸に関する協定といふことになるわけでございます。この場合は、たとえば事業計画としての運輸回数、運輸系統といふやうなものを両者で協定して、適正な回数、系統にするとか、あ

るいは営業所その他の事業設備の位置なんかを相談するといふやうなことが入るわけでありませぬ。

○満尾委員 私が御尋ねしました真の気持は、二十条で「その他運輸に関する協定」といふに並べておいて、二十一条の私的独占禁止法の除外例が、全面的にこの字句で除外されるといふ意味であるかどうかということをお聞きしたいのであります。

○中村(豊)政府委員 その通りでございませぬ。二十一条で、二十条の規定は全面的に独占法から適用除外されるわけでございます。

○満尾委員 そういたしますと、たとへば運賃の協定その他私的独占禁止法の禁止しております行為も、この二十条プラス二十一条の解釈で、大体運輸事業に関する限り、適用がないといふふうな解釈してよろしいのでありますか。

○中村(豊)政府委員 運賃の協定の問題は非常にデリケートな問題でございませぬ。この点は運輸に関する協定に合せていかにどうかは、解釈上非常に異論のあるところでございます。その点は関係の官庁とも十分打合せて、はつきりさせたいと思ひます。

○満尾委員 実は二十条の「その他運輸に関する協定」といふのが非常にあいまいでありまして、ひとり運賃のみならず、いろいろ公衆の利益を害するやうな、カルテルあるいはトラストといふやうな方向に、これを発展して行く可能性をこの中に含んでおられます。そこで私はそのことを心配して、二十条、二十一条のことをお尋ねしたのであります。ただいまの御答弁では、私が知らんと欲するところはばやけておりまして、真意を捕捉したい

思うわけでありませう。

次に第二十八条に移りまして、「六歳未満の小児については、旅客一人につき少くとも一人まで無償で運送しなければならぬ。」と書いてありますが、これは妙な規定の仕方でありませう。少くとも」というようなミニマムをきめて、それ以後のことがあいまいになっていることは、この六歳未満小児無償という原則を執行する上において、將來非常に疑義を生ずる。従つて明確に書かれたらどうか。「少くとも」と書いてありますから、その経営者がかつてにできる。しかし小児無償の原則を立てる以上は、この範囲を明確にせられる必要があると思ひますが、いかがでございますでしょうか。

○中村(豊)政府委員 これは小児無償輸送の原則をうたつたわけでありませう。ただその場合に、何人でもみんな無償で輸送しなければいかぬというのでは、これは無理なことでありませう。一人だけは絶対に無償で行けるということがあります。それ以上無償を許されることは、事業者がその意思ならば非常にけつこうなことでありませうから、その意味で「少くとも」としたわけでありませう。

○満尾委員 政府委員は私の見解に御賛成がないようであります。こゝういふあいまいな、最低限度をきめる、ことに賃金をとるかとならぬかという重要な問題につきまして、非常に幅のある規定の仕方は、誤解があつていかぬ。これは明確に御規定になる御意思はないかどうか。

第二十九条へ行きまして、いろいろな旅客に対する制限であります。この中で、非常によつて服装をしてお

つて、隣の人に迷惑をかけるというのも当然禁止すべきものだと考えますが、御意見はいかがでございますでしょうか。

さらに時間節約のために続けませうが、第三十条におきまして、この事業者が遵守すべき事項を運輸省令できめると書いてあります。この中で、旅客の便利の確保のために遵守すべきことは書いてあるが、安全性を確保するためのことはここにうたつてないのであります。これは別な法律に譲るといふ意味で書かれたのであるか。私はやはり事業者に対する法律として、この条項に併記すべきものではなかつたかと考へるのですが、私の氣のつかぬところにおきまになつておるかどうかをお伺ひしたい。

○中村(豊)政府委員 二十九条で、たとえば旅客がどろくつをはいていてきたない場合には、そういうのは乗車を禁止すべきだというお説でございますが、あまりどろくつというようなことは……。

○満尾委員 いや、どろくつじやない。非常にきたない服装をしておるわけです。

○中村(豊)政府委員 それは公衆の交通機関ですから、そこまで法律ではつきり禁止してしまふということもいかかと思はれるので、この二十九条に書いた程度のことだけにしておいて、あとは健全な常識にまちないと思ひます。まだ現在の情勢ではそこまで禁止してしまふのもいささか無理ではないかと思はれます。

それから三十条の省令への委任に、安全の問題が入つていないというお話でございますが、安全保安について

は、車輛に関する限りは、道路運送車輛法に詳しく規定がされておるわけでありませう。運行の安全の問題につきましても、二十五条とか、二十六条、二十七条というふうな条文がその点に触れておるわけでありませう。

○大澤委員 第二十二條に「一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に附随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができ。」となつておりますが、例の海上運送法によりまして、郵便物その他を運送するために、政府の補助金を出しておるのではありません。運送事業者が海上であると陸上であると問はず、いずれにたしませても同じ国家の重要な事業であると思ひますが、海上運送に対して国の予算をもつて、すでに昨年度は三千万円、本年度は三千三百万円という補助金を出して、陸上運送が同じ仕事をしておるにもかかわらず、補助金を交付する何らの規定がないのでありませう。政府は、海上運送と陸上運送に対してどういう考へ方をもつて、この法律を想定されたかと思ひます。

○中村(豊)政府委員 海上運送法の主管ではありませんが、海上運送法の方では、当該航路の性質上、経営が困難なものに対して補助をするというわけでございます。経営困難であるが、ほかに交通機関がないから、郵便物の運送その他公益上の必要のために、どうしてもやれぬ場合、その損失補償の意味で補助金をやる、こゝういふことだと思つておりますが、陸運の方では、郵便物の運送は大部分、幹線に

ついては国有鉄道がありますし、その他の地方の枝葉については、乗合バスがその役目を負うわけでありませう。だからその点で、多少海上と陸上とは違つて、海上ではほかの交通機関もな相当の負担がかかる場合に予想されるので、こゝういふ補助制度をつくつたわけでございます。その点、多少性質が違ふものだと思います。

○大澤委員 次に三十四条におきまして、運送事業者が「災害の救助その他公共の福祉を維持するため必要であり、且つ、当該運送を行う者がない場合又は著しく不足する場合に限り、自動車運送事業者に対し、運送すべき旅客若しくは貨物、運送すべき区間、これに使用する自動車及び運送条件を指定して運送を命じ、又は旅客若しくは貨物の運送の順序を定めて、これによるべきことを命ずることができ。」のあたりですが、先ほどの御答弁によりまして、命令を發して運送を命じて、事業者が損失をこうむつた場合に対して、その二項の規定で、損失補償に對しては、「補償金の総額が国会の議決を経た予算の金額をこえない範囲内でこれをしなければならぬ。」ということになつておるわけですが、この「補償金の総額が国会の議決を経た予算の金額」というのは、どういふ予算があるんですか、またどの程度の金額であるか、承りたいと思ひます。

次に、お伺ひしたいことは、三十六条の「自動車運送事業者は、その名義を他人に自動車運送事業のため利用させてはならない。」ということになつておるわけですが、三十七条において、運輸大臣の許可を受けなければこれが

できるというふうになつておるようでありませう。運輸大臣の許可が、すなわちかりにタクシー業者なりあるいはハイヤー業者が、自分の自動車を運転手なり何なりこれに貸し與えて、それによつて貸し與えた賃金をその事業者が受取るということ、公共の利便を害しないのであるならば、運輸大臣はこれを許可しなければならぬというふうになつておるようでありませう。この第三十六条は、第三十七条の運輸大臣の許可を受けられさしつかえないということになると解釈してさしつかえないかどうか。

○中村(豊)政府委員 三十七条は自動車そのものの貸渡しでございますが、三十六条は名義の利用とか事業全体の貸渡しとかいふわけで、範囲が違ふわけでございます。もう少し詳しく申し上げれば、三十七条は動産としての自動車を貸し渡すわけでありませうから、事業者が車を貸したことによつて、ほかの事業者の設備がそう弱体化しない、あるいは貸すことによつて大してその他の実害が起らない場合には、これはよろしい。しかしそれを自由放漫にやらせれば、事業の基礎が不安定になりますから、許可制度にかからしめなつて、こゝういふわけで、あくまでも自動車という動産そのもの話でございます。ところが第三十六条の方の第一項は、いわゆる名義貸しの問題でございます。まして、免許を受けたその権利そのものを他人に貸し渡すということでありませうから、名義を借りて實際やるものは、無免許営業になつて処罰されるわけでありませう。また第二項の「事業の貸渡」といふのは、従業員、事業施設など一切を含めて他人に、その他人の

名前で経営をさせるということであり、借り受けました者が、同じく無免許営業になるわけでございます。いずれにしても三十六条は、その事業全体を一括して貸したりする場合をいうのであります。

○大澤委員 そうしますと実際問題として、東京都内のタクシー業者が会社の車、動産を運転手に貸し與えて、この運転手がどういふことをするか、それは別として、貸付手数料を月に五万円なり十万円なり会社が貸費をとるということに對して、これが公共の利便を害さないということになれば、運輸大臣は許可しなければならぬことになつておりますので、タクシー業者とすれば、ただ単に自動車を持つていたのでは何らの営業行為にならないので、たとい月に五万円でも十万円でもの貸費をとることを目的で、その事業を営んでい

る場合があるが、自動車を運転手に對して月何ぼという契約で貸し與えていることはさしつかえないかどうか、この点承りたい。

○中村(豊)政府委員 今のような場合は、その車を借りた運転手が、自分の名前で営業をやつて運賃を收受したり、お客を勧誘したりするという事業をやりますれば、それは三十六条第二項にいう、事業の貸渡しを受けたことになり、従つてその運転手は無免許営業で、法律違反になるわけであり、また運転手が自分の名前でなく、借りた会社の、何とかタクシーという会社の名前で営業して、運賃を自分の収入にするという場合には、会社の免許の名義を借りたということ、名義借りの無免許営業になるわけであり、またそれを貸したタク

シー会社は、名義貸しの違反になるわけであり、すなわち三十六条第一項になるわけであり、それでお話のような点は、いずれから見ても三十六条の違反になるわけであり、三十七条はそういうものではなしに、営業とは全然関係なしに、人の車、事業用の車を借りるとか、あるいは免許権を持つておる者が足りない車を補うために、他の事業者から事業用の車を借りるという場合で、借主の方にその車を使う正当な権限があるか、あるいは車を借りても営業をやらぬという場合をさすわけであり、

○大澤委員 そうしますと三十七条の方で免許を受けた運送事業者が、営業をやるかやらないかはもちろん知れるはずはないのでありまして、要するに一箇月五万円とか十万円とか、あるいは一日千円とか二千円とかいうような金額の点はいずれにいたしまして、契約の点に貸すということ、今のお話で行くときできないことになり、結局免許を受けた事業者とすれば、その車を一日幾らなり、月幾らで貸すことが、営業の目的ではないかと思ひます。またこれを貸す場合でも、当然ただいまのお話で参ります、かりに一日貸す場合に、千円で他のお客様に貸すとか、あるいはだれに貸すとかいふことになる場合にも、運輸大臣の認可を受けなければ、一日幾ら、あるいは月幾らで貸すことができないということになる、運輸事業の目的を遂行することは非常にむずかしい、これはどういふ関係になるか、この点はむしる解釈に苦むむむあり、少し掘り下げて御説明願ひたい。

○中村(豊)政府委員 免許を受けた事業者は、免許の際に事業計画を立て、これ()の車でこれ()の事業をやるという内容を約束してあるわけでございます、その通り実行する義務があります、その義務を履行するにさしつかえない場合に車を人に貸すのは、この三十七条の二項で許可になるわけであり、たとへば自分の設備が余つていて、事業計画を履行するにはなお余りがあるようなとき車を人に貸す場合には、三十七条で手続をすればいいのでありますが、全然自身自身で事業を經營せずに、ただつたく車を他に貸すという車貸業をやるだけの目的で、事業の免許を受けることは違法であります。車貸業は自動車運送事業ではないにかかわらず、自動車運送事業の免許を受けておいて、車貸業に専念することは違法であります。

○大澤委員 ただいまの御説明によります、運送事業者が全部他に自動車を買すというふうな場合には、もちろんそういふことに解釈されることも当然であります、その一部を、かりに百台のものならば、そのうち十台なりあるいは二十台なりを貸し與えるという場合に、かりに一日貸す場合でも運輸大臣の許可を得るか、また許可を得なければならぬかというところになるわけであり、貸す場合として、大会社が事業者に對して、一箇月間車輛を貸せ、あるいは半月間貸せとかいふようなことは当然あることだと思ひます。それがかりに造船会社なりあるいは大きな貿易会社なりが、百台ある自動車会社に對して、百台全部貸してくれと言つた場合、どのお客様に事業者が貸すのも、一つの営業である

以上何れ拒むこともできないし、また採算が合えば貸すことも当然さしつかえないと思ひます。そういう場合に、今のお話で行くときできないように聞えるのでありますが、こういう点に對して、実際問題といたしますれば一日貸してくれということに對して、すぐ運輸大臣の許可を得るということも、はなはだ事務が煩雜でむだなことであるようにも考えられますので、どういふふうか、その点を御説明願ひたい。

○中村(豊)政府委員 御指摘のような問題は、專屬配車という名前でやつておりますが、一日幾らという運賃を認め可ましてそれで許している。従つて三日なり一週間なり一月、そういう契約を締結してやれば、一月の專屬配車というところになるわけでありまして、それは車を貸すという考え方でなく、運送事業者が自分の責任で、自分の運転手、自分の燃料、資材で車を動かして営業をやる、ただその場合に、あるところに專屬に車を出して、荷主さんなりお客さんを専門に運ぶという契約になるのでありまして、それは三十七条の問題ではなくて、運送契約の一つの形であり、そういうものはもちろん是認しております、現に方々で行われておるわけであり、ただその場合はあくまでも運送事業者にすべての責任と義務があるが、そういう場合はよいわけであり、

○大澤委員 そうしますと、ただいまお伺いしましたような場合は、運輸大臣の許可は受けてなくてもいい、ということになるわけであり、それから、もちろん一月貸そうが半月貸そうが、大臣の許可はいらぬ、ということに了承して

さしつかえないですか。

○中村(豊)政府委員 はい。

○大澤委員 次に、かりに百台ある者が、動産でありますから、十台の自動車を貸し與える場合に、運輸大臣の認可を求めれば、車だけを貸すことで認可するの、あるいはそれに運転手なり何なりを全部つけて貸さなければ、認可しないかということをお聞きしたい。つまり運転手なり燃料なりをつけ、たまた車だけを貸す場合に、運輸大臣は認可するかどうかということであり、

○中村(豊)政府委員 誤解があるといけませんので、もう一度先ほどの御質問に對して念のために御答弁いたします。一日なり一週間なり一月專屬で他の者に貸すのは、三十七条の運輸大臣の許可はいらぬのかというお話ですが、專屬配車と稱して、運送の責任を荷主や運転手や燃料、資材、全部運送事業者が持つて專屬させる、というの、運輸大臣の許可がいらぬ、運送契約の一つの態様として認められるわけであり、それでさしつかえないわけであり、それから車を貸すのは、運転手その他の資材をつけるのかというお話ですが、これは車だけを貸す場合を考へております。

○大澤委員 先ほどのお話では、車を貸す場合、百台あるものを百台貸したのでは目的に反するということであり、百台の中で十台なり二十台なり、油も運転手もつせずに、車だけを貸し與える場合に、運輸大臣は許可をしないかということ、許可しなればならぬ、これはただ行政官庁として、公衆

○中村(豊)政府委員 誤解があるといけませんので、もう一度先ほどの御質問に對して念のために御答弁いたします。一日なり一週間なり一月專屬で他の者に貸すのは、三十七条の運輸大臣の許可はいらぬのかというお話ですが、專屬配車と稱して、運送の責任を荷主や運転手や燃料、資材、全部運送事業者が持つて專屬させる、というの、運輸大臣の許可がいらぬ、運送契約の一つの態様として認められるわけであり、それでさしつかえないわけであり、それから車を貸すのは、運転手その他の資材をつけるのかというお話ですが、これは車だけを貸す場合を考へております。

○大澤委員 先ほどのお話では、車を貸す場合、百台あるものを百台貸したのでは目的に反するということであり、百台の中で十台なり二十台なり、油も運転手もつせずに、車だけを貸し與える場合に、運輸大臣は許可をしないかということ、許可しなればならぬ、これはただ行政官庁として、公衆

の利便を害するかどうかということの判定だと思ひますので、どういふふうに判定を下されるか、どの程度までを認めるかということをお聞きしたい。

○中村(豊)政府委員 三十七条第二項によつて、その貸渡しによつて公衆の利便を害することとなるおそれがある場合以外は、許可をしなければいかぬというわけですから、百台のうち二十台がよいか十台がよいか五台がよいかは、その都度々々考えなければいけません、免許を受けて事業計画を約束してあるのですから、それだけを履行する義務があるのに、その事業計画をやるだけの能力がなくなつてしまふやうな場合には、公衆の利便を害することになるわけであり、つまりどの程度というものは、実際に當つてみなければわからないので、自分のところに残している車で、十分に事業計画通りの仕事ができるか、需要を満たし得るかどうかによつてきまるわけであり

ます。

○坪内委員長代理 本案に対する審議は、今日はこの程度といたします。

○坪内委員長代理 次に、ただいま日本国有鉄道法の一部を改正する法律案、前田郁君外四名提出、衆法第五九号が付託になりましたので、本案を議題といたします。まず提案者より提案理由の説明を求めます。前田正男君。

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)の一部を次のように改正する。

目次中「第二章 監理委員会(第九条第十七条)」を「第二章 削除」に改める。

「第二章 監理委員会」を「第二章 削除」に改める。

第九條から第十七條までを次のように改める。

第九條から第十七條までを削除する。

第十八條 日本国有鉄道に、役員として、總裁、副總裁各一人、理事十五人以内及び監事三人以内を置く。

第十九條第一項中「總裁は、監理委員会に對し責任を負ふ。總裁は、第十一條に規定する職務上當然就任する監理委員会の特別委員とする。」を削り、同條第三項の次に次の一項を加える。

4 監事は、日本国有鉄道の業務を監督する。

第二十條を次のように改める。

任命を行うことができる。

6 内閣は、前項の規定により總裁を任命したときは、任命の後最初に召集される国会において、總裁の任命について、両議院の承認を求めなければならない。両議院の承認が得られなかつたときは、内閣は、第二十二條第一項の規定にかかわらず、遅滞なく總裁を罷免しなければならない。

7 總裁及び副總裁の任期は、各四年とし、理事の任期は、三年とし、監事の任期は、二年とする。

8 役員は、再任されることができ

る。

第二十一條を次のように改める。

(役員欠格事項)

第二十一條 左の各号の一に該当する者は、役員であることができない。

六 前号に掲げる事業者の団体の役員又は名称の如何にかかわらず役員と同等以上の職権若しくは支配力を有する者(任命の日以前一年間においてこれらの者であつた者を含む。)

第二十二條を次のように改める。

(役員欠格事項)

第二十二條 内閣は、總裁が心身の故障のため職務の執行ができないと認める場合又は總裁に職務上の義務違反があり、その他總裁として不適当であると認める場合においては、両議院の同意を得て、これを罷免することができる。

2 内閣は、副總裁若しくは監事が心身の故障のため職務の執行ができないと認める場合又は副總裁若しくは監事に職務上の義務違反があり、その他副總裁若しくは監事として不適当であると認める場合においては、これを罷免することができる。

3 總裁は、理事が心身の故障のため職務の執行ができないと認める場合又は理事に職務上の義務違反があり、その他理事として不適当であると認める場合においては、運輸大臣の認可を受けて、これを罷免することができる。

4 運輸大臣は、理事に前項に規定する事由があると認める場合においては、總裁に対し、当該理事の罷免を命ずることができ

る。

四項」を「第二十一條」に改める。

第三十四條第二項中「国家公務員法」を「国家公務員法(昭和二十二年法律第二十号)」に改める。

第五十三條第一号中「及び他の運輸事業の讓受」を削り、同條第三号を第四号とし、第二号を第三号とし、第二号及び第五号として次の二号を加える。

二 他の運輸事業の讓受、運輸事業の貸渡又は借受及び運輸事業の經營の委託又は委託

五 基本的な業務運営組織の変更

第五十四條を次のように改める。

(命令、報告及び検査)

第五十四條 運輸大臣は、公共の福祉を増進するため特に必要があると認めるときは、日本国有鉄道に對し、左に掲げる事項を命ずることができ

と認めるときは、監事に対し、日本国有鉄道の事業の経営成績及び財政状態に関し、意見を求めることができる。

4 第二項の規定により運輸省の職員が立入検査をする場合においては、その身分を示す証票を携帯し、関係人の請求があつたときは、これを呈示しなければならぬ。

5 第二項の規定による報告の聴取及び立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

第五十五条中「副総裁又は」を「副総裁、」に改め、「理事」の下に「又は監事」を加え、同条第五号中「又は虚偽の報告をしたとき。」を「若しくは虚偽の報告をし、又は検査を拒み、妨げ、若しくは忌避したとき。」に改め、同号の次に次の一号を加える。

六 前条第三項の規定に基く意見の申出を怠つたとき。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 この法律施行の際、現に日本国有鉄道の総裁又は理事の職にある者は、日本国有鉄道法第二十条の改正規定にかかわらず、その地位を失ふことがないものとする。

3 この法律施行の際、現に日本国有鉄道の理事の職にある者の任期は、理事に任命された日から起算するものとする。

4 国有鉄道運賃法（昭和二十三年法律第百二十二号）の一部を次のように改正する。

第九條の二の次に次の一條を加える。

（運賃料金の変更命令）

第九條の三 運輸大臣は、公共の福祉を増進するため特に必要があるとき認めるときは、第五條、第七條第三項及び第八條から前条までの規定により定められた運賃又は料金の変更を命ずることができる。

5 運輸省設置法（昭和二十四年法律第百五十七号）の一部を次のように改正する。

第六條第一項第一号中「認可」の下に「若しくは変更の命令」を、同項第九号中「他の運輸事業の譲受、」の下に「運輸事業の貸渡若しくは借受、運輸事業の経営の委託若しくは受託、」を加える。

○前田（正）委員 たいま議題となりました日本国有鉄道法の一部を改正する法律案につき、提案者を代表いたしました。提案の理由並びに要旨を御説明申し上げます。

日本国有鉄道法は、第三回国会において可決を見、昭和二十四年六月一日から施行せられたのでありますが、この法律は公務員の労働問題解決を契機として、急遽法制化せられたため、その内容は必ずしも整備されたものとは言い得ないのであります。今第三回国会において本法審議の際に述べられ、最も重要な事項をあげますと、従業員に関する事項を除いては、監理委員会の性格及び総裁との関係、役員に関する事項、運輸大臣の監督権等でありまして、そのうち財務に関しては第四回国会において改正せられたので

あります。

公共企業体としての日本国有鉄道は、発足以来約二箇年を経過いたしましたのでありますが、その間における実情に徴しまして、国鉄運営上並びに運輸行政の総合性を期する上にも、適切でない認められるものがあるものであります。まず監理委員会であり、本委員会は国鉄の最高機関として「国鉄の業務運営を指導統制する権限と責任を有する」と定められているのであります。必らずしも所期の目的を達しているものとは考えられないのであります。むしろ総裁の諮問機関であるいは監査機関的存在と見るに至当とするようであります。しかも「総裁は監理委員会に対し責任を負う」と定められているため、国鉄運営の責任の所在は明確ではないのであります。ついではこの際これを廃止して、国鉄運営の責任体制を確立し、総裁以下役員をして、全責任をもつてその創意、くふうによつて運営に当らしめることが、国鉄経営の能率化と健全なる発展を期するゆえんであると思料するのであります。

次に運輸大臣の監督権についてであります。日本国有鉄道の公共企業体たる本質にかんがみ、これが自主性は得る限り尊重し、これに対する監督を最小限度にとどめなければならないことはもとよりであります。国鉄は国の事業を経営、監視しているもので、監督上の最高責任は申すまでもなく運輸大臣にあるのであります。従つて公共の福祉の確保、他の運輸機関との総合調整をはかるため、監理委員会廃止に伴つて、必要の最小限度において、若干の許認可事項を追加するとともに、命令権の内容を明確にすべきである

と考へるのであります。以上のような趣旨に基いて立案いたしましたのが、本改正案であります。その要点は次の通りであります。まず第一に、監理委員会を廃止したこと、これが本改正案の主眼であります。第二に、役員に關しましては、監理委員会の廃止に伴い、新たに監事を置き、総裁、副総裁、理事並びに監事の員数、任免方法、任期等を規定または改正した点であります。第三には、運輸大臣の許認可事項としたしまして、運輸事業の貸渡または借受け及び運輸事業の経営の委託または受託、並びに国鉄の基本的な業務運営組織の変更の二項を追加し、また運輸大臣の国鉄に対する命令権の内容を明らかにいたしました。国鉄が運輸大臣の許認可を受ける事項並びに地方鉄道法または軌道法の規定により地方鉄道業者または軌道経営者に対し命令、許認可した事項であつて、国鉄と関連のある事項を示したほか、運賃法の規定により総裁の定めることが出来る運賃料金の変更を命ずることが出来るようにいたしました。命令権はいわゆる伝家の宝刀で、みだりに発動すべきものでないものであります。公共の福祉を増進するため、特に必要と認められる場合に限られるのであります。

に、命令権の内容を明確にすべきである

と考へるのであります。以上のような趣旨に基いて立案いたしましたのが、本改正案であります。その要点は次の通りであります。まず第一に、監理委員会を廃止したこと、これが本改正案の主眼であります。第二に、役員に關しましては、監理委員会の廃止に伴い、新たに監事を置き、総裁、副総裁、理事並びに監事の員数、任免方法、任期等を規定または改正した点であります。第三には、運輸大臣の許認可事項としたしまして、運輸事業の貸渡または借受け及び運輸事業の経営の委託または受託、並びに国鉄の基本的な業務運営組織の変更の二項を追加し、また運輸大臣の国鉄に対する命令権の内容を明らかにいたしました。国鉄が運輸大臣の許認可を受ける事項並びに地方鉄道法または軌道法の規定により地方鉄道業者または軌道経営者に対し命令、許認可した事項であつて、国鉄と関連のある事項を示したほか、運賃法の規定により総裁の定めることが出来る運賃料金の変更を命ずることが出来るようにいたしました。命令権はいわゆる伝家の宝刀で、みだりに発動すべきものでないものであります。公共の福祉を増進するため、特に必要と認められる場合に限られるのであります。

なご運輸大臣に立入り検査権を認め、国鉄から報告を徴するほか、いつにても独自の立場において立入り検査をなし得ることとし、また、監事に対し国鉄の事業の経営成績及び財政状態に關し意見を求めることができることとしたしまして、双方相まつて監督者として国鉄の実情を把握するに遺憾のないようにいたしましたのであります。

その他本法施行に伴い、必要な役員任期の経過規定並びに運輸審議会付議事項の追加等、所要の改正をいたしました。

以上日本国有鉄道法の一部を改正する法律案の提案理由並びに要旨について申し上げます。何とぞ慎重御審議の上、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 これより質疑に入ります。質疑はございませんか。――質疑がないようでありますので、今日はこの程度とし、次回は公報をもつてお知らせいたします。

本日はこれにて散会いたします。午後三時二十七分散会

昭和二十六年五月二十八日印刷

昭和二十六年五月二十九日発行

衆議院事務局

印刷者 印刷所