

その自動車運送事業者が受けた損失を補償することが出来る。」「旨を改正案第七十七條に規定しておりますが、国が自動車運送事業者、自動車運送事業を經營する道を開きながら、この場合における既存自動車運送事業者の受ける補償について、何ら規定されてないのは、はなはだ片手落ちと存するものであります。自動車道と普通の道路との関係におきましても、普通道路は道路法の規定によつて地方が開設するので、これがため自動車にいかの影響があつてもそれはかまわないという現在のやり方では、はたして正当と言えるであらうまいやうか。昔の内務省の當時におきましては、自動車道を奨励いたしまして、私たちもそれに沿つて自動車道を開設した一人であります。漸次普通道路がよくなるから、普通道路の補完的役割は完了したと思つて、自動車道を冷眼視せられるのでは、わが国に道路政策がないと言いたいくらいに遺憾にたえないのであります。要するに自動車運送事業の制度を維持せられる以上は、他の類似の事業同様、いろいろ經營できるだけの保護政策を立てられたいことを、切にお願いするものであります。

次に自動車運送事業の免許基準であります。自動車運送事業の免許基準を規定されましたことは民主主義的、はなはだけつこうなところの思ひであります。しかし免許せんとする一般自動車道にいかの影響を与えるかは、非常に大きな問題であります。この点、四十九條第三号により抽象的に規定されております。しかし自動車道はさきに申しました通り、一般のバス事業と異なりまして、非常に莫大な投資を要す

る。この投資は土地設備でありますから、固定して、転換ができませんのであります。よつてこの免許基準の四十九條第三号は、より具体的に明確にして、その解釈のいかんによつては、万一にも既存の業者が自滅にひたしような状態を起さないように、すなわち実質的には免許取消しと同じような結果を生まないように明快、具体的に自動車道の免許基準をお考え願ひたいと思つてあります。内務省が自動車道の開設免許に關しまして、昔地方長官に訓令しましたところによりまして、一般道路と自動車道との関係は、両者が対立して不要な経費を投下しないように、かつては指示して参つたように私は記憶しております。今回の改正案には、それらのことは全然関係がないようにうかがわれますが、免許基準には、政府の自動車道政策の大綱がわかるようにしてもらいたいと思つてあります。

次は自動車運送事業の補助の問題であります。自動車道の増加に伴ひまして、交通機関が錯雜して参りまして、一般道路におきましては、自動車の機能を上げるのができない時代が、やがて近い将来に迫つておるよう思われるのであります。自動車の機能を上げるためには、自動車道が必要になつて来ることは一目瞭然であります。自動車道を開設することによつて、交通上国家または國民の利益は、地方鉄道に数倍するとしもかわらないのでありますから、国の交通政策の見地からいたしまして、この事業を政府が助成せられる必要があると存するのであります。ことに自動車道の開設につきましては、一般道路は損害を免れ、また

負担を軽減される結果となるのであります。自動車道事業におかれども、自動車運送事業の助成補助の問題についてお考えを願ひたいと思つてあります。

次に主務大臣の一元化の点であります。自動車道の主務大臣は運輸、建設、内務の三府の共管になっておるのであります。自動車道を自動車と限つたものと見れば、運輸大臣が所管なさることが至当のようであります。また一面自動車道は、道路という点からすれば、建設大臣が所管なさることがよろしいように思われます。しかし實際に事業を經營しております私どもからいたしますと、両大臣の所管で書面を二通出すだけのことで済むならば、その煩わしさは何でもありませんが、兩者の意見が対立することをおそれるものであります。私が富士山自動車道の免許をもらいました當時は、道路運送法以前、自動車交通事業法の制定前でありまして、山梨県から許可していただきましたという意見を内務大臣に出しますと、内務大臣からよろしいという指令を出されて免許になつたものであります。意見の対立とかいうようなものは少しもなかつたのであります。私はどちらの大臣でもけつこうでありますから、主務大臣を一元化していただきたい、こういう点を特にお願いしたいのであります。今回の改正案にあたりまして、御承知の自動車道は、昭和六年に交通事業法の制定の中に加えられまして、爾來二十年間、一度も改正とかあるいは改正の機運が向いておらなかつたのであります。幸いに今度自動車道も改正されることになりましたことは、はなはだけつこうであります。

りますが、自動車道は、バス事業とかトラック事業とか、そういうものとは非常に違つた、さらに莫大な投資をもつて施設したにもかかわらず、一度も改正がないという点に、お考えをいたされまして、私どもの事業を十分保護されるような御改正を希望いたします。

なお自動車道以外の点におきまして、二、三御判断を願ひたいのであります。法第六條の三に「当該路線又は事業区域における」という項がありますが、この「当該路線又は当該区域における」を「当該地区における」と修正されんことを希望するものであります。その理由は、本條項は、自動車運送事業免許基準の三を立法化したものであると思ひますが、告示の「当該地区」を「当該路線又は事業区域における」というように、正確な表現をしたことはまことにけつこうであります。このため、当該地区という語に含めてあつた次の事実を廃止しないかという感じがするものであります。すなわち旧免許権者と競争するため、事業区域をわずかにはずれた地点から地点まで、同一目的で新たに免許を得ようとするものを、この法案では何ら統制しなくなるではないかという感じがするものであります。これは地区をあらかじめ限定してしまふことからは生ずるものではないかと思ふのであります。当該路線または事業区域というものを、もつと幅の広い言葉に願ひたいと思つてあります。現行法では、公共の福祉に反する結果を生ずる場合、第十二條の六で免許を禁じていたため、告示の当該地区を、た

とえば港湾のごとく、きわめて狭く解説しても救済の道があつたのであります。したが、改正法案では、現行法第十二條の六が削除せられておるため、この点の修正は非常に重要なものではないかと思つてあります。

それから次に、法案に削除された現行法第十二條の六を次のように改正して挿入し、法案第六條の五とする。たとへば当該事業の經營により公共の福祉に反する結果を生じ、あるいは本法上の事業権者の既得権を著しく害するような競争を引き起すおそれがあるときは、というような趣旨のものを入れてほしいような感じがするのであります。

以上簡單であります。自動車道の保護、自動車道既存業者の保護、一般の道路並びに新免許をされる自動車道についての既存業者の保護ということに對しては、どうか十分なる御検討をされて、われ／＼業者を守つていただきたいと思つてあります。

○前田委員長 次に杉野公述人にお願ひいたします。

○杉野公述人 逐條的に意見を申し述べさせていただきます。

第九條であります。「收受した運費又は料金の割戻をしてはならない。」とございまして、現実には私どもがハイヤーなどに乗りますときに、途中パンクをして目的を達しなかつたようなときでも、この條文がありますと、運賃なり料金なりの払いもどしをしてはいかぬことになりまして、こういう場合適合するような條文にお直しを願ひたい。

次は第一百一條であります。自家用自動車の有償運送を規制したものでござ

それから第百十三條の第三項であり
ますが、その事案について利害關係を
有する委員は、議決に参加することが
できぬとございますけれども、議決の
以前の討議、審議にも参加することが
できぬごとくにすることが至当であろ
うと考えます。

う点が物足りないかと申しますと、道路運送行政上重要なものであります。ゆえに、これが濫立されるのではその効果が非常に弱められる。また未加入者が非常に多くなつたのではその効果が弱められる。また経済的に立つて行かぬようになったのでは困るというような三つの点から見まして、これらの点を裏づけするような法律にお直しをお願いしたい。いまだ強力にこれを裏づけしていただきたい。少くとも車両両法における整備振興会ですか、その程度

競争状態を出現させ、適正な運営、公正な競争、または秩序の確立を求めるものは、不可能なことになるものと存じます。なおまた第一條の中の「適正な運営」または「総合的な養達」の字句の意味の中には、時期に応じまして、公正な競争を含むものと解釈されますので、今回特に公正な競争を法文化する必要はないと存じます。

〔委員長退席、大澤委員長代理着席〕

一般乗合自動車運送事業につきまして

次に第六條第一項について申し述べます。第六條第一項の免許申請に対する審査事項の中に、二号を新設追加することとございます。すなわち第五号の次に第六号といたしまして「当該事業の予定する路線が主として有効幅員六メートル以下の道路であるときは、同種事業の既免許路線に該当しないものであること。」第七号「当該事業の開始によつて第一條の規定に反するところな結果を生ずるおそれのないものであること。」この二号を加えることで

る危険をかゝることになるものと存じます。すなわち旅客の争奪とスピードの競争に陥りまして、悲惨な自動車事故を続発したすと思ひます。そのことは往年その実例が幾つもあるのであります。こういうようなことからあるうと存じますが、内務省からは、昭和十一年発土第二号自動車運輸事業路線の道路及び通路の規格に関する通牒が出されたのであります。それによりきすと、道路の幅は使用車両の二倍半以上でなければならぬという原則であり

まして、その趣旨はもつぱら危険防止にあつたことと思はれます。しかしそれはその当時からでなく、今もなおその点は考慮すべきことであらうと存じます。従ひまして今回の新規免許及び普通免許も、そうした見地から危険防止に備へる必要があるものと存する次第でございます。

次に第七号の理由といたしましては、第一條は本法の根本精神を規定したのでありますから、その申請が第六條第一項に掲げる免許基準に適合いたしまして、第一條の規定に反するやうな結果、たとえば事業の適正な運営を妨げるとか、道路運送に關する秩序の確立を害するとか、事業の総合的な発達を妨げ、または不当な競争を引起すとか、そういう結果を生ずるおそれのあります場合には、これを免許すべきでないことは当然であります。しかし第六條第一項に掲げられました免許基準と第一條の規定とは、その規定する範圍と対象が同一ではありませんから、第六條第一項に掲げられました免許基準に適合するゆゑをもちまして、第一條の規定に反するやうな結果が生じないとは断定できないものであります。なおまた第六條第一項に掲げられます免許基準と、第一條中の公正な競争の確保とを對比いたしますときは、一般乗合自動車運送事業につきましては、濫願、濫許を誘致しやすくなりまして、しかもまた申請却下の場合におきましては、訴願の対象ともなりやすいわけでありまして、第六條第一項第七号として、第一條の規定に反する結果を生ずるおそれのないことを免許基準に加えて、第一條の趣旨を一貫させることが必要であらうと存するの

であります。

次に補助について申し述べますと、理由といたしましては、法の第三十五條第三項に「前二項に規定するものの外、損失の補償に關し必要な事項は、運輸省令で定める。」とあります。これは立案者の方におかれましては考慮されていることと存しますが、ただ第三十四條による運送命令によるものと第七十七條による國營によるもののみを規定されて、自動車の運送義務に關しましては何ら補助が考えられておらないやうであります。その点につきましては海上運送法第二十條は補助をいたしております。第二十條はすなわち「政府は、定期航路事業であつて当該航路の性質上經營が困難なものに對し、郵便物の運送等公益上必要な最少限度の運送を確保するため、毎年予算の範圍内で補助金を交付することができ。」とあり、御承知のごとく一般乗合自動車運送事業も、道路運送法第二十二條に規定されてありますごとく、郵便物及び新聞紙の輸送義務を課せられてゐるのであります。最近のバス事業の經營内容はきわめて不健全でございまして、運賃は昭和二十三年の七月に認可をいたしましてそのまゝとなつておりますが、最近車両、タイヤ、燃料、ボディ、部品等の高騰は、きわめて著しいのであります。ことにはなほだしい車両のごときは、昨年一箇年中に約八回ほど値上りをして、八割上つております。タイヤのごときは昨年三回は値上りを示して、これまた約八割の値上りを示しております。その他諸税の負担もまたことに寒心にたえないところでありまして、そのまゝに放任されれば、事業の壊滅を來すこ

とはもちろんでありますけれども、この点につきまして私たちは憂慮いたしておるのでございます。しかしわれわれ事業者は、公益事業といたしまして責任の重かつた大なることを自覚いたしまして、經營の合理化をはかり、事業運営はやつておりますが、これ以上の資材の値上りに對処するためには、運賃のある程度の値上りもやむを得ないものと考えられます。しかし運賃とて一般國民經濟に及ぼす影響の重大さを考えますときには、それほどの高額の運賃を頂戴するわけには参らぬのであります。しかしそれらを彼此御勘案いただきまして、公益事業なるがゆゑをもちまして、海上運送法のごとく補償の條文を設けていただきたいと存するのであります。

次に第七十九條、國營自動車事業の適用除外について申し述べます。今回の道路運送法の改正にあたりましては、國營自動車運送事業の條文につきましては、現行法よりはるかに前進いたしまして民主的になつたことを、この機会にお礼を申し上げておきます。國營というのでありますから、本質的には一般民營が運送のできぬ路線を經營して、一般國民の輸送需要に應ずべきが、國營のあり方であると存じます。しかるに國營は獨立採算制のためか、至るところで民營事業者に脅威を感じしめてゐる現状であります。せつかくこの機会に民營對國營の争いをなくするためにも、本法第四條の免許、第五條の免許申請、第六條の免許基準、第七條の運輸開始、第十八條の事業計画の変更、第二十條の運輸協定の適用除外を、本條より削除していただきたいと存するのであります。

次に第六六條、道路運送審議会の組織について申し述べます。審議会にはそれ／＼定員が定められ、第七七條には各都府県が一人、但し北海道のみが四人を運輸大臣が任命することになつておりますが、委員一人では、第四四條の事業の免許、事業の停止及び免許の取消し、基本的運賃及び料金に關する認可事項の決定を取扱わしめることは、いろいろの点より不明朗さを醸成しなければいけません。考えられますので、あるいは予算、經費その他の理由もあろうかと存じますが、現在通り各都府県に二名ずつ任命することをお願いいたしたいのであります。

次に第七十三條について申し述べます。一般乗合自動車運送事業は、公益事業といたしまして、國營あるいは自治体また民營との事業の經營内容こそ違ひますが、事業の实体には何らかわりはないのであります。しかるに本法第七十九條において、國營自動車は、その路線が特別区の区域内または政令で定める市の区域内路線について、当該都府県及び市長の意見を徴さないで、國營自動車なれば免許になつた場合は運賃がでるといふことは、民營自動車事業に對しまして、あたかも差別的な待遇をしたかのような感があるものであります。ゆゑに本法第七十九條中の「第七十三條」を削除していただくことをお願い申し上げます。

○大運輸委員代理 次は國鉄労組、自動車協議會議長内藤東平君にお願いいたします。

○内藤公達人 我、國鉄労組におきまして自動車事業に担当しておりますので、主として第四章關係について公述申し上げたいと思ひますが、一應逐條的に申し上げます。

第二十四條の事業区域外の運送といふことがございしますが、これは從來のやうな主たる事業区域といふ考え方に立つておらないとすれば、はなはだ不便なものができるのでございまして、特にハイヤーあるいはバス、トラックといふやうなものに事業区域が適用せられまして、乗客の要請に應じられないといふやうな事態が招来するかと考えますので、この点私ども從來通りの「主たる事業区域」といふように御訂正をお願いいたして存じております。

次に二十六條に従業員の規定をしたこととありますが、第二項に「前項に規定するものの外、同項の従業員の服務規律は、運輸省令で定める。」といふふうにしてございまして、しかしながら御承知の通り自動車の運転手は、特に交通取締法その他諸規則によつていろいろな拘束を受けておりまして、ここにあらためて二重の監督をする必要はないのではないかと考えております。

次に「運転者」といたしまして二十七條に「年齢、運転の経歴その他政令で定める一定の要件を備へる者」とございしますが、これまた先ほど申し上げましたと同じやうに、われ／＼としてばまつた／＼納得の行きかねる問題でございまして、基準法もございまして、交通諸法規もございまして、それによ

つてわれ／＼は十分に監督を受けてお
るのでございまして、この点はぜひと
も御削除を願いたいと考えておりま
す。

次に第四章関係でございますが、大
体この法の立法の精神は、国有鉄道の
経営する自動車事業については、国有
鉄道が公共企業体に移行するととも
に、その性格も企業的に改められて来
た。従つて従来除外しておつたもの
を、事業計画あるいは運賃、料金に関
する規定を新たに適用して、民営事業
との調整をはかるというのが、この法
の精神であるというふうに私は考えて
おるのであります。

まず事業計画について申し上げます
と、従来国有財産法であるとか、ある
いは会計法等々によつて、十分規制を
受けております。これが昭和二十四年
の十二月に日本国有鉄道法に改正
がございまして、やはりその精神は
その中に盛り込まれてございまして、各
費目の流用等は当然できませんので、
事業計画に対するものは、予算上の制
約を十分に受けておるのでございま
す。また事業の監督にいたしまして
も、国有鉄道法によつてなされてお
りまして、ことさらにこの法案で二重の
監督をする必要はないのではないかと
われ／＼は考えております。運輸大臣
は、必要であるならば日本国有鉄道法
第五十四條の規定によつて、いつ何時
でも命令することができるとし、また報
告を徴することができるといふことが
規定されておるわけでございます。し
かも国有鉄道自動車事業は、御承知の
通りにその事業規模は全国的のもので
ございまして、その責任は地方組織に
はございせん。従つて陸運局とか、

あるいは陸運事務所がその現場を監督
するといふことは、かなりな矛盾がこ
ざいますし、同時にこれはだ不合理で
あるというふうにわれ／＼は考えてお
る者でございます。

次に運賃、料金に関する監督の規定
でございますが、これは適切な運賃を
定め、不当な運賃の抑止をするといふ
建前に立つて立案されておること考
えておりますが、国有鉄道は、鉄道營
業法であるとかあるいは諸種の規定に
よつて、営業上の制約をこれまた受け
ておるのでございまして、この法案で
規定をしなくても、われ／＼は十分に
監督を受けておるわけでございますし
て、万一不当な料金の適用をしたとい
つたとしても、先ほど申し上げました
日鉄法によつて十分な監督措置ができ
るのであります。

なお民営事業との調整云々というこ
とがございまして、これは後ほど條文
の方で具体的に申し上げることとい
つたしまして、そも／＼日本国有鉄道法が
施行せられた主たる目的の一は、能率
的な運営といふことであつたわけであ
ります。ただいま申し上げましたよ
うに、この二重の監督の結果は、おそ
らくその精神とまったく相反しまし
て、ただ非効率に役立つだけである
といふふうに私も考へております。
従つて次に申し上げる條文について
は、ぜひとも修正をお願いしたいとい
ふふうに考えます。

除外してあります。すなわち一方に免
許あるいは免許申請についての規定を
適用してございまして、一方に免許基準
については何ら明記されておらない。
適用が除外されていることとなります
が、国鉄からかりに自動車新線開始に
ついての承認書を受領した場合、いか
なる基準によつて審査をし、いかなる
基準によつて許可をするのが不明であ
ります。これはまったく非民主的では
ないかと考へておるわけでありませ
ん。次に第七十七條の補償関係であり
ますが、この規定そのものにはわれ／＼
は問題はないというふうに考へてお
りますが、實際これを事務的に取扱いま
す場合、補償金額の計算と決定は、ま
ず当事者間の合意にまかせられなけれ
ばならないというふうに考へておるま
す。一定の条件と期間内にも当事者
間に協議がととのわぬという場合に
は、運輸大臣の裁定にまかせることも
またやむを得ないと存じますが、これ
は過去の事情を見ましても、運輸省の
取扱者の個人的な感情によつて、ある
いは不当と思われるような補償金額が
決定されるおそれが、十分にあるであ
らうというふうにわれ／＼は考へてお
るのでございまして。

次に第七十九條の適用除外の規定に
ついて申し上げますと、「第十八條(重
要な事項に係る事業計画の変更であつ
て運輸省令で定めるものを除く。）」と
いうふうにございまして、この括
弧内はぜひとも御削除をお願いいた
す。理由はどういふ事項を運輸省令で定
めるつもりかは不明であります。民
営事業と並行関係にある路線に對して
の運輸系統、あるいは運輸回数の変
更の場合について、認可事項とするとい
う考え方が一應推察できるのでありま
すが、国鉄自動車では、民営事業との
調整には特に努力をして参つておりま
す。自主的に業者と折衝し、円満に協
定を成立せしめ、不当な挑発あるいは
圧迫というような事例は、今日までに
ありません。むしろそののみでなく、
相手業者の育成助長を行う能力と襟度
とを、十分に持つておるものでありま
して、先ほど申し上げました調整と
いうことにも、かわりがあります。
で、一応ここにその一つの事例を申し
上げますと、御承知の通り国鉄バスに
諏訪線というのがあります。これは長
野県の岡谷と上諏訪間で、諏訪乗合自
動車株式会社というのと同じ路線を並
行して走つております。これは昭和二
十三年当時、国鉄自動車を払い下げ
たというふうな議論が盛になされたこ
ろ、国鉄バスに対する非常な挑発行為
が行われておつたのであります。むし
ろわれ／＼は、これが従業員間の感情
問題にまで発展しはせぬかといつて憂
えていたものであります。昨年六月同
社もやつと納得しまして、運輸回数あ
るいは時間等の協定の締結に同意をい
たしました結果、円満に妥結を見てお
りまして、この結果最近では、この諏
訪自動車線の営業成績は、特にこの区間
に關しては好転しておるといつて、こ
の会社も喜んでおるといふような情報
を私どもは得ております。そのほか青
森におきまして、私どもの青森営業
所、それからあそこには青森市営のバ
スがあります。それといふ一つ民営
バスがありまして、三つの事業団体が
並行して走つておるのでございませ
ん。これらも十分な協定を結びまして、
まことに円満に行つておるのでありま

す。このようにわれ／＼は自主的に十
分調整はやり得るものだといふ考え
方を持つております。

次に第二章にさかのぼりますが、第
八條の運賃、料金の設定と変更の認可
に關する規定のうち、第二項一号に
「適正な原価を償ひ、且つ、適正な利
潤を含むもの」とあります。この立
法の趣旨はいたずらなる競合を避ける
意味であらうとは思われますが、解釈
によつては、国鉄自動車のごとく公共
性が強く、しかも業者の方が手を出さ
ないような山間僻地に事業を持つてお
るものにとつては、その事業継続に重
大なる影響を与へはせぬかといふよう
に私も考へております。従つてこ
れら山間僻地の人々の問題も、いわゆ
る適正な原価云々といふようなことに
よりまして料金を適用する結果は、山
間僻地の人々の負担も増大いたしました
ようし、文化均等といふ重大な問題に
も支障を生ずるおそれが十分にあると
存じます。この條文の御修正を願
うなり、あるいは国鉄自動車につきま
しては適用を除外していただきたいと
いうふうに考へておるものでありま
す。次に第三項に、運賃と料金は定額
をもつて明確に定めるとありますが、
この定額とはどういふ意味なのか、お
そらく最高運賃または最低運賃の思想
に對しまして、一定不変の運賃、料金
を意味しておると思ふのであります。
が、もしそれであるならば、バスの運
賃について考へてみますと、事業者こ
と、あるいはまた路線ごとにキロ当り
二円二十五銭とか、あるいは三円とか
一括認可の方法をとるのか、または三
角表を提出せしめて区間ごとの運賃を
確定するのか、不明なのでございま

す。具体的に三角表の運賃によつて認可をする方法であるならば、これは私どもは絶対に反対を申し上げたいと思ひます。その理由としては、国鉄たるものと民営たるものとを問わず、経済情勢とかあるいは社会の事情に即応し、適切な運賃を決定し得る能力を有しておられます。経済情勢の変動しやすい今日の時期において、許可申請後の慎重審議の結果、認可がおりたころには、すでに適正を欠いてしまつたといふような場合の生ずることを、われわれはおそれるものでございませう。従つて具体的な運賃の決定は、事業者がまかせて一向さしつかえないといふふうにお考えを願ひたいと思ひます。

次に、第八八條の道路運送審議会の委員の欠格事由でございますが、この中で、地方公共団体の議会の議員もまたこの欠格事項の中に入つておりますが、地方自治の建前から言つても、私どもはむしろこういう方々の兼職は、認めてしかるべきではないかといふふうにお考えを願ひたいと思ひます。

また、第八十條中の事業からの隔離でございますが、隔離の規定の中に、但し、当該委員の属する道路運送審議会が置かれる陸運局管轄区域内において業務を行わない場合には、これらの事業からの報酬あるいは投資を妨げないといふふうにお考えを願ひたいと思ひます。これはこれを削除していただいて、完全に隔離した人によつて運営されることを希望してゐるものでございませう。

次に、第八十五條でございますが、第三項に「公聴会において取り扱われた事項は、できるだけ速記の方法により」云々としてございませうが、私ども

は今までの過去のいろいろの体験からいたしまして、事業状態の事実の公述なり、審議状態の事業の歪曲を防ぐためには、この「できるだけ」を削除いたしまして、絶対に明確なる速記の方法によることをぜひお願いしたいといふふうにお考えを願ひたいと思ひます。

次に、第八十六條の報告及び検査に關する規定でございますが、これは国鉄自動車についてはやはり適用を除外していただきたいのであります。その理由は、国鉄自動車は国鉄法によつて監督されておりますし、先ほど申し上げましたように、運輸大臣は必要によつて五十四條の規定によつていつでも監督上の命令もできるし、報告も徴することができるとございませうから、不必要な重複を避けていただきたといふこととございませう。先ほど申し上げましたように経営規模が全国的であり、かつ地方組織に責任がなかつて、どう考えましても陸運局あるいは陸運事務所が現場を監督するといふことは、不当だといふふうにお考えを願ひたいと思ひます。

以上申し上げましたように、この法案の改正では国鉄自動車に關する限り、明らかに二重監督に相なりませう。公共企業体に移行したときの精神に相反するやうな考え方に立つたこの二重監督を受ける結果は、非常に非能率的にもなりませうし、これによつて何ら利益はないと考へております。以上申し上げ述べた私どもの意見は、決して特權を主張するものではございませうし、従つて優位に立つといふやうな考へは毛頭ございませう。ただこの二重監督のもとに、事務の煩雜化、あるいは諸種の障害を生じ、その結果がわ

れわれの労働の過重にもなるであらうし、そういうことをわれわれは憂へておりますので、ぜひともこの御意見を願ひまして、私どもの意見を採用あらんことをお願い申し上げます。公述を終ります。

○大連委員代理 次は東京都交通局総務課長人見拾蔵君にお願いいたします。

○人見公議人 ただいま御紹介いただきました人見拾蔵であります。私は道路運送法案の第八十三條に對しまして、原案通り決定されるように、東京、横浜、名古屋、京都、大阪及び神戸の六大都市を代表いたしまして、ここに賛成意見を述べたいと存じます。

現行道路運送法第二十九條によりますと、大都市では市域内に起終点を有するバス事業の免許、事業計画の変更その他の処分については、都知事または市長の意見が徴せられることになつておりますが、起終点のいずれかが都の区に存する区域外または市域外にある場合、さらに路線の一部が都の特別区の存する区域外または市域外で、大部分が都の区に存する区域外または市域内に存するやうな場合でも、これに對して主務大臣は何ら都知事または市長の意見を徴することなく、処分ができることになつておるのであります。これは起終点のある地点の相違のため、その取扱ひが異なるというところは、きつめて不合理でありまして、常に遺憾に存しておたのでございませう。都知事または市長といふものは、都市行政の担当者でございまして、都市の行政は幾多の部分にわかれておるのでございませうが、それらお互ひに密接なる關係を持つておりまして、都市のバ

ス事業についてみましても、他の行政部門ときわめて密接不可離の關連性を有するのであります。たとへばバスの走る道路の大部分は、都市の築造したものでございませう。その維持補修は都市が実行しておるのでございませう。これは國道であらうと、府県道であらうと、道路管理は大都市の場合、都知事または市長に責任がございまして、またバスの交通の安全を守る交通警察は、都知事または市長の管轄下にあるのでございませう。従ひまして改正案のごとき、都内または市域内のバス事業の免許その他の処分に際しては、すべて都知事または市長の意見が徴せられることになりませうれば、都知事または市長は、これらの方面につきましても慎重に考慮を払ふことができるのでございませう。私はすべての都市内の道路上の交通機関に對する処分については、本法案のごとき都知事または市長の意見を十分徴せられてしかるべきだと考へておるのでございませう。元來現行道路運送法第二十九條は、行政の民主化の思想に基いて、地方公共団体の意思尊重のために制定されたものでございまして、都市交通政策上きわめて有意義なものと存するのでございませう。しかるに前述のごとき不合理が生じますのは、法の不備に起因するものでございまして、これがために從來から六大都市はそれらの都会あるいは市会の決議を経まして、しばしばこの修正方を陳情して参つたのでございませう。本改正案によりましてこの不合理が除去されることになりませうと存じます。立案御当局に對して深く感謝するものでございませう。ここに満腔の賛意

を表したいと存じます。

ところが一部の方面におきましてはこの改正を反對し、さらには全文の削除まで主張しておるやうに仄聞いたしておりますので、この点につきまして、念のために一言させていただきます。その反對しと思つてございませう。その反對し主張の理由としますところを要約してみますと、道路運送審議会があるから、都あるいは市の首長の意見を聞く必要がない、あるいは都や市ではみずからバス事業を経営しておるから、都知事または市長の意見は不公正で弊害を伴ひやすいとか、または一部にはこれを修正して、意見を徴さなければならぬといふのではなかつて、意見を徴することができるといふやうに改正しろ、こういうやうなことが伝えられてゐるのでございませう。御承知の通り都知事及び市長は公選でございまして、直接市民から選ばれた市民の代表でございまして、市民の福祉のための公僕でございませう。また都知事、市長は、市民生活の實情を最もよく知つてゐるものでございまして、その意見は市民生活にとつて最も公正、適切であり得るのでございませう。また都市にはさらに都議会または市会がございませう。都市の意見は都の議会または市会によつて決定されるのでございませう。都知事または市長の判断にかりに誤りがあつたとしたならば、都議会または市会がこれを容認するはずがないのでございませう。都議会または市会が、何が市民の利益になるかといふことを常に念頭に置きまして、都知事または市長を鞭撻してゐるのでございまして、これによつて都市政の円満な

る運営を期しているのをごさいます。でありますからその意見は、道路審議会、運輸審議会、運輸大臣にとつても、その公正なる判断に基いて公正、的確なる判断を下す上におきまして、最も的確なる資料となるのをごさいます。その意見を徴することは、地方自治の精神から考えましても、きわめて重要で必要不可欠のものであります。従いましてその手続において、多少手数がかかるというようなことがございまして、公共の福祉をはかり、その処分の慎重を期するためには、やむを得ないことと存するのでございます。なお意見を徴することができるといふ修正意見でございますが、これはすなわち意見を徴しなくてもよいということになるのをごさいます。これでは仏つくつて魂入れずというわけで、こういう意見については断じて賛成できないのをごさいます。また都市ではバス事業を運営しておから、その意見は公正でないということでありまして、それは大きな間違いでございます。大都市には広汎なる都市計画がございまして、またその都市計画の根幹をなすところの一貫した交通政策があるのをごさいます。今日大都市みずからが交通事業を運営いたしておりますのは、この交通政策に基くのであります。都市の発展と市民の便益増進を第一義といたしておるのでございます。いわゆる公益主義に基いて経営しておるのであります。一般営利会社の事業とは本質的な差異があるのであります。従いまして都または市内に民営バスの申請がありました場合に、都知事または市長は、市民の利便増進という見地から、他の行政部門と

の関連において、全市民に及ぼす影響等を考慮いたしまして、前述の都市の交通政策の一環として判断するのでございまして、都知事または市長の意見が公正であるというものは当然のことであります。しかも本條文は、その示すごとく都知事、市長が最後の決定権を持つものではないのであります。以上、その意見を徴することによつて、何ら弊害を生ずるものではないと考えるのでございます。

以上のような次第でございまして、私どもは本改正法案が決定しましたあかつきは、改正の精神をよく生かしまして、都市政並に都市交通政策のより円満なる運営に努力いたしたいと存すると同時に、御当局におかれまして、当該都知事または市長より徴しました意見を十分に取上げられまして、都市交通の発展と公共福祉の増進をはかられんことを念願する次第でございます。

なお第七十九條におきます国の経営するバスにつきまして、第二百三三條の適用除外の細目は、先ほど来だんだん申し述べました理由によりまして、反対いたすものでございます。以上簡潔でございしますが、これで私の陳述を終りたいと存じます。

○大連委員長代理 次日本トラク協常務理事森田賢君にお願いいたします。

○森田公通人 トラク業者側の意見を開陳いたします。結論から申し上げまして、本道路運送法案には賛成であります。賛成のおもだつた要点を申し上げます。

第一は、トラク事業の実態に即した事業種類が規定されておること。こ

の改正法案によりまして事業の分類は、現行の道路運送法の一般貨物自動車事業は区域事業となつておりまして、その区域について現行の都道府県という行政区画を對象とした考え方から、自動車の持つ機動力、すなわち同一經濟圏を考慮した区域に改められておることでありまして、この区域の範囲につきましては、法案第二十四條に規定されております区域外輸送についての許可制から見まして、その範囲は大體りなすけることでありまして、トラク事業の実態に即したものとしまして賛成であります。たとえ現行法によりまして、神奈川県、川崎市にあるトラク会社は、実際は東京都を含めた京浜地帯一体がその事業区域であるにかかりませう、その免許された主たる営業区域は、神奈川県一円となつております。従つて實際上の輸送要請にこたえる公共事業としての責務を果す上に、非常に不便がございまして、当然これを改正されるべきでありまして、私たちとはつとにこの点を関係方面にも陳情して参つたのでありますが、現在までとなく紛糾を見ておりましたこの問題に明確な解決が与えられたことは、この改正法案に賛成する第一の理由であります。次に事業の種類が、運送契約の形式から運送形態の形式をも加味された、すなわち大型自動車と小型自動車という自動車の大きさからこれを分類されたことは、現行法における不備欠陥を補つたものと思ひます。すなわちトラク事業において免許を受ける場合、初めに小型自動車のみをもつて運営するといふ免許を受けま

ありますが、この小型自動車会社が大型トラクを使用し営業しようとする場合には、当然新規免許の方式をとらなければならぬのでありますけれども、現行法では単に事業計画の変更の認可によつて、小型の條件が削除され、そして大型トラクに変更される。こういうたものがはつきり明記されておることとは、現行法のいい点だと思ひます。

第二は、免許基準を本法中に規定されたこと。現行法では、事業の内容、條件等、その本質的なあり方を法律で規定しておきながら、基本的な権利得喪の規範となるべき免許基準の制度を運輸大臣の告示にゆだねておつた。改正法案にはこれが織り込まれて、さらに許可、認可等に際しても一定の基準が置かれたことは、行政の民主化とともに、明らかな輸送運営の確立が期待されるものと思ひます。

第三は、国において経営する自動車運送事業、すなわち国営トラクの問題であります。これらの企業体の行う事業で、民営事業と競合しやすいものにつきまして、民営事業と同様の法的規制を加えられたということ。これは今までトラクにおいて、バスに比べていろいろ問題が惹起してありますが、これらの問題がまた本法の改正案の第一條にありますが公正な競争の確保という意味におきましても、当然法的規制が加えられるべきものであると思ひます。

第四は、自動車運送取扱事業の規制。新たに自動車運送取扱事業、私どもはいわゆる水屋と呼んでおりますが、水屋に関する登録制度と、これに必要な手続規定が法律に規定されたこ

とは、当を得たものと思ひます。積合せ混載のトラク運送業者が、その区間内においてそれ／＼集貨配達の営業所または荷扱所を設置してありますが、その間隙を縫つて存在するのがこの自動車運送取扱業者、すなわち水屋であります。従つてこれら運送取扱業者は、自分の手で目的地に運送するのではなく、輸送業務はトラク業者に依頼して行うのであります。従つて荷送人の手から荷受人に引継がれるまでの間における責任の所在、あるいは運賃、料金の收受の問題等で、荷主との間に従来いろいろ紛糾が惹起し、企業体の不安定な水屋さんの場合に、その取扱つたもので最後の實質的責任、すなわち弁済の問題をさすのであります。この實質的責任をトラク業者者が負わされておつた場合がしばしばあつたのであります。これらの輸送責任を負荷し得ないような運送取扱業者に、一定の法的規制が加えられたことは、まことにけつこうだと思ひるのであります。

第五は、運賃、料金の制度についてであります。現在トラクの運賃、料金は物価統制令による認可運賃の制度がとられております。運賃、料金は申すまでもなく、トラク企業経営の本質的な要素でありまして、事業計画構成の基礎であります。しかも運賃認可に際しましては、その原価計算は企業保持に必要欠くべからざる最小限度のものに圧縮されたものであります。改正法案によりまして、運賃、料金の定額現払いの原則がとられましたことは、自動車運送業者が国の免許事業であり、本法によつて事業の基準あるいは事業者に対する責任の負荷、第十九

條の事業計画に定める業務の確保及び第三十二條に規定されております「公衆の利便を阻害する行為」の禁止等を法律に規定し、また第十五條において「運送引受業務」第十六條において「運送の順序」等も規定をいたしてあります。荷主に対して差別的な待遇をしてはならないことの規定であり、公共事業としての性格が明確にされたものと思ひます。定額現払い制は現に旅客事業において行われておりますが、改正法律案にトラック運賃、料金の定額現払い制が盛り込まれておること、まことに妥當な施策であると考へます。

第六は、自家用自動車に関する規定であります。本改正法によりますと、自家用と營業用の區別が判然として、一応従来の諸問題は解決するものと思ひます。さらに自家用車の使用制限規定が、現行法のたとへば對価の解釈等で不明確な点もありましたが、改正法によりますと、かような場合は使用を制限する、また災害のため、あるいは公共の福祉を確保するに必要な場合は、運輸大臣の認可を得て、その限りでないというふうにとにかく問題を起しておりました輸送分野の問題が明確にされたことは、營業用、自家用ともに歓迎すべきことと思ひます。事業用の自動車と自家用の自動車の分野は、あくまでも明確に規整され、法規上はもちろんであります。行政運用の面におきまして十分御留意をいたされ、真に明確なる輸送分野が確立されることを期待しておるのであります。従つて先刻他の公聴人から開陳がありました自家用自動車は自己の生産、加工、販売にかかる貨物を、有償

で運送することの規定を追加することには反對であります。自家用運送の規範に有償運送行為を認めることは、對価の收受を偶発的なものはさしつかえないという解釈から、一部に運送事業の類似行為がふえたというような事例もあり、營業用と自家用の區別を根本的に混同する結果が招来すると思ひます。以上が賛成の要點であります。

最後に、第七條に規定されております道路運送審議会の各都道府県に於ける委員の數であります。これについては第八国会において陳情書も提出し、請願をしたのであります。得れば現行法通り各都道府県二名とされたい。どうしてもやむを得ないときは、せめて各陸運局所在地並びに横浜、京都、神戸等の大都市の所在する府県においては二名とされたい。この理由は先刻来いろいろ公述がありましたが、さらにそれらに加えて、各陸運局所在地より任命された委員は、諸般の情勢から、大体互選で審議会の委員長に選任される結果になります。従つて委員長に任命された府県は、委員としての発言がどうしても稀薄になります。そこでその委員長に任命された府県一、二府県を除く府県、その他大都市を有する府県であります。当該府県から委員長とは別に委員を一名置くことが最も妥當であると思ひます。また大都市所在地は、交通機関も他の県に比較して多く、案件の内容に就いての特異性がありますので、この意味においても委員を一名増加することとが妥當であると思ひますので、この点について特段の御高配方をお願いするものであります。

簡単にありますが、以上賛成の意見を公述いたします。

○大澤委員長代理 次に品川ダイハツ販売株式会社取締役会長長山盛豊君にお願いいたします。

○山崎公雄 たいま御紹介にあずかりました山盛豊であります。勝頭に申し上げたいことは私の身分につきまして、今品川ダイハツ会社の会長という御紹介がありましたが、実は本件につきましては、先般申入書の中へ資格を書くことをつい落しましたので、電話で御紹介がありまして、私の家族がうかつにそういう返事をいたしました。が、その会社はまだ登記も済んでおりませんし、營業もはつきりいたしてありませんので、取消していただきまして、私の身分は参議院に出してあります。が、日本小型自動車工業組合の顧問、東京小型自動車運送事業協同組合の顧問、これが本日公述いたします。件についての私の関係団体であります。るから、さよう御承知願ひたいと存じます。

さて私は、最近東京におきます小型運送業界が非常に困惑し、かつ悩みに達していたのであります。この御計画が発表されて非常に喜んだ次第でございます。私は今回の改正にあたりまして、次の二点を織り込んでいただきたいと考へるのであります。その一つは、小型運送の免許申請書を大幅に簡易化したいただきたい。第二は、免許基準につきまして、どうか基準車兩數をはつきりと表わしていただき。その基準車は、大都市においては最低五兩、地方におきましては三兩、こういう免許基準をはつきりと表わしていただきたいということが、私の今日お願いする趣旨でございます。

さて、これにつきまして事情を申し上げますればまず免許の申請書が、現在においては非常に複雑でありまして、ここに私は見本を持つております。が、約十四、五ページもかかるような申請書を出さなければならぬ。この申請書の内容につきましてはいろいろの條項がありまして、たとえば與業費概算書とか、あるいは運輸收入概算書とかいうような、将来経営いたします上におけるいろいろの事業の内容を示さなければならぬという規則になっております。この改正法案の第五條第三項の、運輸省令で定める事業計画という規定に基いて書かなければならませんが、私はこれをきわめて簡易化していただきまして、この免許申請をいたします場合には、事業計画の中で事業の場所と使用車両數ぐらいを書いて、一ページか二ページぐらいの申請書で済むようにしていただきたい。と申しますのは、何も紙が惜しいのでも書くのが困るのでもないであります。が、この運輸計画とあるいはその他の計画については、どちらかというと、一つの計画と想像であります。で、これが審議会といひますか、道路運送委員会で開かれる公聴会におきまして、道路運送審議委員各位からいろいろと質問されまして、事業者が非常に困るというふうな事態を起しまして、この公聴会におきまして、俗に言へばこづきまされたいというふうなことがしばしば見受けられますので、どうかひととあまり必配しないように、簡易な免許申請にしていただきたい。こう考へまして、ぜひこの免許申請書の簡易化をお願いする次第であります。

次に第二の免許基準であります。こちらに運輸省の御当局の方も大分見えておられますが、これにつきましてはたび／＼運輸省にいろいろとお願いもいたしておりますが、率直に東京の実情を申し上げます。一番私の説明に當ると存じますので、簡単に実情を説明いたします。戦争前には東京には約五千の小型運送業者がありました。が、戦争中に企業合同で、一種の強制合同にあつて、小型、大型を一つの会社にまとめられた結果、小型自動車は戦時輸送に適しないということとを理由にされて、この小型運送車は全滅いたしました。約五千兩の車が全部破壊されて、戦争直後にはわずかに八十兩ほどのものが残つた。登録面では百兩ぐらい残つておりましたが、実際に客の求めに應じ得るものは、約八十兩くらいしか残つたというふうな実情であります。そこで私はこの小型自動車がそういうふうなことは困るというので、運輸省にいろいろとお願いいたしまして、御協議申し上げた結果、運輸省においても二月でしたか、五百兩、二十四の会社の設立を許されたのであります。おかげをもちまして、その後非常に繁榮におもむきました。が、私も一番心配いたしましたことは、この五百兩の車がどういう状態にあつたかと申しますと、つまり一方において既存の運送会社は廃業して参りましたが、一方荷主側では、小型運送を非常に要望しておりましたので、戦争の末期から戦後にかけてまして、いわゆる自家用自動車の無免許業者といひます。これが非常にふえまして、当時許可を得た五百台

どその人が責任を負うということが、今一般の習慣になつておりまして、こういうことを公の席で言うのもどうかと思いますが、実際は個人経営同様であります。その二台、三台あるいは一台を持つてゐる人たちが、そういう荷主とか公共に対して絶対に迷惑を及ぼしておられない。つまり運輸省で言われましたことはまつたく杞憂であつて、実際に当らなかつたということが言えますので、今日におきましては、ぜひその小企業をお許し願つてよろしいと考えるのでありまして、本法改正にあたり、あるいはこれを條文にお入れになることは困難でありましたならば、実際の運営において、私の言うことをお取上げ願ひまして、せめて重要都市五両、地方三両というふうになさいますら、業者の非常なる幸福であり、また小型運送の大きな発展であらうと存ずるのであります。東京は幸いにして、三年前にそういつたことから、今日約二千五百両から三千兩近くに小型運送が回復いたしました。地方におきましては、いかんせん、道路運送委員の考えというか、当局の考えというか、これがほとんど解決を見ておりません。ゆゑにこれらの地方では……。

○大澤委員長代理 山成さん、時間の都合がありますから、結論に入つてください。

○山成公達人 はい。地方の方では全然回復いたしておりますので、これらも、過去半生を傾けて小型自動車、発達、普及に微力を注いでおる私にとりましては、非常に遺憾な点でありますので、どうかそれらを御参酌願ひまして、改正にあたりまして、免許基準を法律ではつきり明示していただく

というような方法は講ぜられておらないわけでありませう。そういう点から見まして、一見抵当法案が不完全であるという印象を与えるわけでありませうが、ただ不完全ではありませうけれども、大体的に見ますとこの際や、自動車抵当法案というものを採択することが非常に必要ではないかと考え、それを強く希望いたしますわけでありませう。その理由と申しますのは、第一にこの法案そのものが不備ではありませうけれども、実際の運用においては必ずしもそれほど不備ではなからう。と申しますのは、大体自動車を抵当に入れたり抵当にとつたりするのは、いわば会社であるとか商人、そのほか法律に通じておりまして、やはり自分に都合のよいような約款を入れる、そういう例は現に自動車を担保にする際にもあるわけでございます。たとえば自動車に滅失した場合のごときをおもんばかりまして、自動車を損害保険に入れたとして、その保険証券を質にとつておくというようなことをいたしてあります。ですからもし自動車を抵当権者が押えるという点につきましても、必要があれば抵当権者の同意がある。そして同意を得なければだちに抵当権の実行ができる、あるいは損害賠償をしなければならぬ、こういうような約款を入れることが考えられますから、実際の運用ではそれほど不備ではない、かえつてその運用にまかせるといふ点にも妙味があるのではないかと考へられるわけでありませう。

それから第二に、この自動車抵当法案は一見不備でありますので、修正というものを当然だれしも希望するわけでありませうが、しかしこの抵当法案の欠点と申しますのは、実は自動車の性質そのものに基く部分が非常に多いわけ、自動車は先ほど申しましたように解体も容易でありますし、移動が容易であるということから、これを完全に押えるというところはなかなか困難なものであります。およそこの法律を採択するかどうかという問題につきましても、法律が技術的、論理的に非常に整つておるかどうかがという点から見るとは間違つておるわけで、論理的に整つておるけれども、実際の役に立たなければ何にもならぬ。その反対に論理的、技術的には欠陥がありましても、実際に採択の価値がある、こういうことにならうかと思つておるわけでありませう。現に自動車抵当法案というふうなものがあるわけでは、従来自動車に担保にとる方でもいろいろとあるわけでありませう。つまり自動車に担保にとる方におきましては、先ほど川島公述人の御説明の中にもありました通り、所有権の移転を受けるのであると思ひますけれども、しかし占有及び登録の名簿は担保を入れた方にあるわけ、従つてその担保を入れた方は自動車をはかに譲渡した場合には、担保にとつた者は事実上も法律上も担保を実行できない。占有の公定力で善意取得をいたしますから、担保をとつた者は所有権を失ふことになりまして、非常に不安なものであります。ところが自動車抵当法案というものができますれば、担保は所有権の移転にもかかわらず、どこまでもついて行くわけでありまして、この点におきましては自動車に担保にとる者の側にとつて便宜でありませうし、担保に入れる側にとりましても、それがためによいに金を借りられる、あるいは分割払いで自動車をかうという場合には、頭金が安くて済むということになりまして、現在相当金融に困つております自動車の買受人にとつても、非常に便宜なことにならうかと思つておるわけでありませう。自動車は解体や移動が容易であるというところは、これは別に担保法ができてから容易になるわけではありませうので、すでに移動が容易なものでありまして、担保法ができることによつて従来以上の欠点が生ずるというところを考へられないわけでありませう。このように自動車抵当法というものが業界から非常に要望されておつて、これが実際の役に立つならば、それで担保の価値はあるのではないかと、いろいろ考へられるわけでありませう。

第三に、自動車の所在地を移動したる場合には、担保権者の同意を必要とするというところは、前に私が立案の際に主張したこともございまして、一時はそれが取入れられましたが、その後の経過で削られたわけでありませうけれども、それをまたここで主張いたしますと、また自動車抵当法案が元にもどつてやり直すということになるわけ、そういうことは私といたしましては希望いたさないわけでありませう。なぜかと申しますと、自動車抵当法は現在も必要なんでありませう。これを急いで施行しなすとも、いろいろ準備がございまして、昭和二十七年の四月一日から施行するということになりまして、急いでも来年施行ということになりませうが、実は完全な担保法はかりに

できるとしてしまつても、それが将来のことであるといつたしますと現実の需要に足らないわけでありませう。そういうりつばな法案がたといひましても、時期を失しますればこれは実際の役に立たないわけ、そういう意味からいたしまして私としては、自動車抵当法案、道路運送車両法案の第二章の登録の規定がこれに関連いたしてありますが、それについてはなるべく御採択にならんことを切望するわけでありませう。大体の要点といたしましてはこの程度でございませう。

なお登録に関する事項が政令にゆだねられておりますが、この政令の規定が、自動車抵当の運用を全うする上において重要な事項を持つておるというところを一言申し述べまして、私の公述を終りたいと思ひます。

○大連委員長代理 次は日本小型自動車工業会事務理事、日本自動車会議所常務理事櫻井淑雄君にお願いいたします。

○櫻井公述人 私は大たい御紹介にあずかりました日本小型自動車工業会事務理事櫻井淑雄でございます。私の公述する範圍は、道路運送車両法案に關する問題でございまして、私は生産者の立場として、この法案に対する意見を述べさせていただきます。存じませう。結論的に申し上げまして、道路運送車両法案に対する生産者としての私の意見は、これに關して全面的に賛成でございますが、ただこの問題に關する若干の意見を、この機会に述べさせていただきます。もちろんその賛成である理由については、法案の趣旨から行きまして、最近の自動車が増加するにつれて、四十万台の流通状態を来しておるという状況と同時に、交通事故がかなり多い現象を来しておるのでありまして、これらの問題につきまして、あたかも先般起きた櫻木町の事件によりまして、これらを事前に防ごうという当局のお考え方で、道路運送車両に關し、保安上の問題をここに規定されることはきわめて時宜を得たわけでありまして、さらにもう一つの理由といたしましては、従来は道路運送法の中にわずかに三箇條をもつて規定されておりましたのを、その他につきましては省令あるいはその通牒によりまして、運輸大臣が生産者の生殺予奪の権限を持つておられたのが、それをさらに法律事項によつて民主化して行こうというお考え方に一歩前進をされたことについて、生産者の立場として賛意を表するのであります。私たちがこの手続中におきまして、運輸大臣に對していろいろと修正意見を述べたのでございませうが、当然生産者の立場といたしましては、自分たちのつくり出した車が円滑に流通されて、公共のために使われるということがわれわれの究極のねらいでございませう。従つてそういう面では、ある程度の公共上のねらいから制約されることは当然でございませうけれども、その公共性をあまりにも理想に走り過ぎて、生産者の自主性、獨創性を失つてしまふというところは、われわれがせつかく国際水準に躍進をして日本の自動車工業の技術を上げようという段階において、かなりの支障を来すおそれがあると思います。この点については立案中におきまして、再三当局に對して意見を述べて、特にこの問題については、ま

ず車両の構造装置に関する保安基準の問題並びにこの保安基準をきめる原則の問題が、われ／＼の一番大きな関心であつたのであります。この最初の手続におきましては、この車両の構造装置については、単に技術上の基準という点しかうたわれておらなかつたのであります。従つて四十六條の基準の原則についても、生産者に不当な制限を加えないという條項も盛り込まれておらなかつたのであります。従つてわれ／＼としましては、運輸大臣がかつてに技術上の各構造装置の細部にわたつてに干渉することによつて、生産者に不当の制限を加えるおそれが多分にある。従つてそれは先ほど申し上げました通り、メーカーの自主性が失われてしまふという点から、せつかく自動車工業が進歩して参りました現段階において、ある程度の制約はわれ／＼として忍び得るものでありますけれども、その限界を逸脱することによつて自動車工業が沈滞してしまふという理由で、この点について改訂方を折衝いたしまして、この提出されております法案の内容におきましては、保安上、技術上の基準並びに基準の原則におきましては、生産者に対しても不当な制限を課さないという條項が盛り込まれておりますので、われ／＼といたしましては一応この法律上の構成から行きまして、納得の行ける状況になつたのであります。ただ私たちがさらにこの技術上の原則について意見を述べさせていただきますならば、この原則につきましては、必要最小限度であるということと、四十六條の原則の中にうたつてもらいたいということ、保安上の基準をきめる場合には、民間各位の意見を十分尊重して、

重して、運輸大臣がきめてもらふ。言いかえればこの基準の原則をきめる場合には、委員会制度によつて広く利害關係人の意見を徴してもらふというふうに織り込んでもらへば、なお面議点晴の感があるのではないかと、かように考えるのであります。

第二の問題は、整備事業者の認証制度がこの法案にうたわれております。現在整備事業者、特に小型自動車につきましては、きわめてレベルが低いのであります。と申しますのは、小型自動車はその利用される面が、魚屋さんとか八百屋さんとかいうように一般の大衆でありまして、その技術的な観点におきましては、必ずしも普通の自動車の利用者とはかなり質的に異にしておるのであります。従つて整備事業者につきましては同じようなことが言えるのであります。小型自動車の整備は、現在毛細管的な組織をもつて全国的に行われておるのであります。この法案によりまして、整備事業者の認証制度の一連の規定によりまして、検査主任者を置かななくてはならないとか、あるいは検査主任者の任免権が運輸局長にゆだねられておるとか、いわゆる生殺与奪の権限が運輸局長にゆだねられておるのであります。小型自動車の現在の整備の段階では、現実はこの法の理想に対してあまりにも離れたような感を抱くのであります。従つてこの法自体の理想につきましては、私たちは賛意を表するものであります。が、実際の運営面におきまして、小型自動車の整備実態と法の理想が調整されるように、当局の配慮を願わすのであります。特に分解整備の境界の問題、これは省令によつて規定される予定でございますし、また認証基準の問題につきましても省令にゆだねられておるのでありますので、これらの問題をきめる場合には、民間関係者の意見を十分尊重してきめたいと思つて、同時に、この整備の問題につきましては、自動車整備振興会というものを法律的に認めておるのであります。この団体がおそらく整備技術の振興その他について、法の理想の問題をいろいろと研究して、業界の進展に寄与するように考えられておるのであります。この整備振興会の性格につきましては、具体的にうかがうことができないのであります。少くとも自動車の整備の実態は、普通自動車と小型自動車、いろいろとわかれておるのでございまして、その実態に即応した形において法の理想が達成されるように、この振興会の性格なり運営面において十分お考えをいただくようにお願いしたいのであります。

以上二つの点について申し上げたのであります。結論的には私は生産者の立場において、この法案について賛意を表するのであります。運営面において今まで申し上げました点について、十分御配慮になるようにお願いをして、公決を終りたいと思つております。

○大澤委員長代理 次に日本自動車整備協会副会長山口昇君にお願いいたします。

○山口公建人 私はトヨタ自動車販売店協会の理事長を兼ねております。で、本日の公決は整備事業者並びにカーディーラーの立場から申し上げたいと存じます。もちろん本法案につきましては全面的に賛成申し上げるとともに、あわせて一部の希望を申し上げさせていただきます。

終戦後わが国の自動車数は、年々ものすごい増加をしております。現在では四十万台に達して戦前の最高保有数をはるかに上まわつておるやうに聞きます。この増加は、同時に一方では、整備の欠陥による車両事故数も非常に増加しておる事実に対しましては、まことに寒心にたえない次第であります。さういふ整備不良の原因とする事故は、決して不可抗力でないだけに、極力防止方を痛感する次第であります。その欠陥を改善して、幾ばくでも事故を防止しなければならぬことは、ただに移動率を増す効果のみでなく、まことに保安上または国家経済上からしても、看過することのできない緊要なことであるとかたく信ずるものであります。かような整備の欠陥の原因は、第一に車両所有者側の整備に対する認識の欠如でありまして、これには所有者の整備観念を自覚していただくやう、絶えず普及、宣伝、指導することが肝要と思つております。

第二は、整備事業者側の責めでありまして、整備設備並びに整備用具の不備、不良や、整備技術の未熟、あるいは企業の不健全性から生ずる弊害であります。この企業の不健全性から生ずる弊害と申しますのは、整備を業とする企業が自由であるのと、技術上の責任もなく、比較的容易に何人でも開業可能であるので、整備事業を営業とする者が終戦後急激に増加して、遂に需要を是るかに凌駕するやうになつて、自然競争の結果、経営難から好ましいから副業を兼ねる者や、はなはだしいのは故意に整備営業を悪用するものさえあつて、この種においてはまづ

たゞ良心的整備はおぼつかないどころか、多くの弊害を伴つておるのであります。かような情勢に至りますと、業者の自主的調整あるいは改革することとはとうてい不可能であります。要するにこれら整備業者側の欠陥を改善して、整備の向上をはかるには、設備並びに技能について一定の資格の最低限度をきめるとともに、その整備企業体の組織を育成する積極的な政府の措置をとつてもらう以外に、方法はないものと思料するものであります。

そこで今度の法案は、保安基準、整備、検査等の車両保安上緊要な事項と整備管理の制度、整備士の技能検定制、優良整備事業者認定制度、なにかんなく整備事業の資格について一定の最低基準制をとる、いわゆる自動車分解整備事業認定制度と、それから企業の団体組織によつて整備一般の向上、発達をはかる目的でつくられた自動車整備振興会の規定等は、まさしく現下のまともでない整備を改善するため、法的指針をはつきり明示するもので、一般自動車整備界から待望する緊急かつ適切な事項であるとかたく信ずるものであります。すなわち、すみやかに本法案の施行をわれ／＼は切望願する次第であります。

なお終りに一言立案者御当局に希望を申し上げたいことは、前に述べました整備事業の認証基準に関する運用上のものさしをおさめることに對しては、低いくところを置いておられるやうに聞いておりますが、かくては本案の立法の趣旨に反するもので、あたかも仏つて魂入れずのたとえで、有名無実

二

の結果に陥りやすいことをおそれるもので、いよいよ自動車事業の重要性にかんがみまして、いさし高度の位置、すなわちあくまでも正当な整備能力を減殺しない様に、認証基準を置いていただきたことの希望を申し上げて、私の本案賛成の公述を申し上げます。

○大連委員代理 これにて公述人よりの意見聴取を終りました……

○山成公述人 私は車両法案について公述を申し込んであるのですが、何かお間違いないですか。

○大連委員代理 実はさつき一緒にやつていただく予定になつておつたのです。それでは時間の関係がありますから簡単に……

○山成公述人 簡単に申し上げたいと存じます。車両法案に對しましては、全面的に私は賛意を表するものであります。

まず私の言わんとするところは、先ほど櫻井事務理事が詳細を尽しましたので、あらためて申し上げることもありませんが、最近にちよつと気のついた問題で、当局に申し上げておきたいと存じますのは、法案中にいろいろと事故防止に關しまして、特に保安装置につきましていろいろと御苦心のあることを拝見いたしました。が、そういうた装置につきまして、これを運用いたします従業員、現場員を十分御訓練にならないと、せつかくのいい法案がその趣旨を貫徹できないのじやないか。と思ひますのは、私は先般群馬県に旅行いたしました、あるバスに乗りまして、たまたま私のそばがちやうど非常脱出口というところになつておりました。これは乗客が一見して、ほとんどわからないような設備

になつておりますが、この設備はかつて横須賀におけるガソリン爆発事件という大惨事から、急に運輸省の方でも大きな関心を持たれて、各バス会社に御注意になつてきた脱出口であり、たしますやう方が、どうにも私にはわからない。見ましても、とびらを開くかぎがないので、運転手を呼びまして、どうしてこれをあげるのかと聞きましたところが、それはハンドルを運転手台に預かつておられますから、非常の場合にはおつしやつていただければあ

けます。こういう返事でありまして、ガソリンが爆発したりして、そういうところを使用する場合には、一瞬を惜しむ時間なので、とても運転手がそこをあげるというとは及びもつかぬことでありまして、何かバス会社の間違ひではないかと考えます。要は従業員を十分御訓練になつて、有事の際に間に合ふようにしなければ、せつかくの設備も役に立たぬ。

もう一つは、先般私はある都バスに乗りまして、やはりこの装置について、どうしてもあけ方がわからないので、車掌を呼んで聞いてみました。が、車掌は首をひねるだけでありまして、これもあけるハンドルの場所を、鉄板の小さな箱のようなものでカバーしてあつて、そのカバーをどうさつてみて

もわからない。車掌も知らないようなことでも、せつかくあつたいい設備をなさつても、従業員すらそのやう方を知らないようでは、とつさの場合に一般乗客がこれを利用することは、全然おぼつかないことではないかと思ひますので、どうか法律に従ひましてでき

たいうのの構造を、その関係従業員

その他が十分会得して、乗客にもふだん指導して事故に對処するように御訓練になることをお願いいたしまして、私の公述を終ります。

○大連委員代理 これにて公述人よりの意見聴取は終了しました。各公述人に對し御質疑のある方は質疑を許します。

○坪内委員 関係法案のそれ／＼の人にお尋ねいたしたいと思ひますので、その順序によつて一括して答弁していただきたい。委員長においてよろしくおとりはからいが願ひたいと思ひます。

道路運送法案についての公述につきまして、天野公述人と杉野公述人に対してお尋ねいたしたいと思ひます。この二人の方は、本法案について結論的には賛成であるのか反對であるのか、この点を御説明願ひたい。

それから次に塚田耕一郎君にお尋ねいたしますが、第一條の公正な競争の削除方についてよく話はわかりました。さらに第六條の追加修正の点につきましても十分話はわかりました。法案の第三十四條におきまして、運輸大臣は、当該運送が災害の救助その他公共の福祉を維持するために必要な命令を出しまして、運送業者に運送を命

じて、あるいはいろいろな救済の關係ができるように相なつておりますが、この命令によつて業者の受ける損失は法律で補償することに相なつておりますけれども、第三十四條の規定によりますと、その補償額が国会の議決を経た予算の金額を越えない範圍内において補償するといふ規則に相なつておりますので、塚田さんなり山田さんは、この点についてどういふお考えを持つ

ておるか。国会で議決した予算の範圍を越えた事態を惹起した場合も、これを補償するの、その辺がどうも伺い得なかつたところでありまして、意見を申し述べていただきたと思ひます。

それから内藤東平君にお尋ねいたしますが、この法案では、従業員が二重の拘束を受けるのでも困るといふお話でありましたが、具体的にどういふやうに拘束を受けるのか。また先般の櫻木町の事故におきましても、その他国鉄あるいは省営バスの事故におきましても、いろいろの原因によつて事故が生じておりますけれども、一面従業員の執務ぶりの精神状態の弛緩も、そういう事故の原因になるのではないかと考えております。従業員に對しまして、国鉄總裁なり、あるいはそれ／＼の責任者が、どういふ形で實際の指導に當つておるかということについては、国会の当委員会においても非常に重要な質問点になつておりますので、そういうた事故防止については、實際の問題といたしまして、關係責任者、最高責任者からどういふ形でこれが徹底周知されておるかということについてお尋ねしたいと思ひます。

それから東京都の交通局総務課長の人見さんにお尋ねいたしますが、百二十三條の規定については全面的に賛成だといふお話でありまして、よくお話の趣旨はわかりました。そこで都知事あるいは市長の意見が、道路運送審議会なりあるいは運輸大臣に十分反映したか。その反映した事実についてあるならば、こういう点はわれ／＼の意見が反映したのだといふやうな、具体的なことをお願ひしたいと考えており

ます。それから次に山成さんにお尋ねいたしますが、小型運送關係の業態が終戦後は非常に大きくふえて来た、そこでその事業上の採算面は實際とれていのかどうか、とれていなければどういふ面とれていのか、あるいは事業を實際行つたあたりまして、どんな面に障害があるのかといふことについて、御意見を伺ひたいと考えております。

それから自動車抵当法案につきましても、川島さんにお尋ねいたしますが、この法案に全面的に賛成であるけれども、その抵当物件たる自動車の移動性を認めてくれといふやうなお話でありましたが、どのように移動性を認めて、具体的に処置をしたらいいのかといふことにつきまして、山田公述人でもけつこうでありますから、御意見を伺ひたいと考えております。

それから車両法案につきまして、山口さんにお尋ねいたしますが、最近の事故はいろいろ整備上について欠陥がある、用具の不備、不良に基いて大きな事故を生じているという御意見でございます。そういうた意見を当局に皆様方が具申せられました、實際問題としてどういふやうにこういう面が取上げられておりますか、あるいは自動車ブレーキを改善するにあたりまして、そういうた整備上の問題を皆さ

んで政府当局に上申いたしまして取上げられていのかどうか、等閑に付せられていのかどうか、そういう点で具体的な意見をひとつお願ひしたい。

それからこれはいづれの方でもけつこうであります。特に乗合自動車關係の塚田さんなり、あるいは森田さんでけつこうであります。罰則關係に

つきましては何ら御意見はないのかどうか、これらの規定で皆さん十分承知いたしているのかどうか、この点もあわせて御意見を伺いたいと考えております。

○天野公達人 ただいま坪内さんから、本改正案に賛成か反対かというような御質問がございました。私といたしましては今日の改正案は、以前の道路運送法よりさらに前進したものと思ひまして、全体といたしましては一応賛成であります。但し先ほども申し上げました通り、自動車道路の問題に對しましてははなはだ遺憾であります。が、自動車業者の保護規定を設けないというところは、この法案の一番ミスではないかと思ひます。

○杉野公達人 今度の道路運送法案は、原則的には私は賛成をするものでございます。ただ先刻申し上げましたように、三、四の新しくつけられた点、また修正せられた部分について、なお修正の意見があることを申し上げて賛成をするものでございます。

○塚田公達人 坪内先生の御質問に對してお答え申し上げます。私の申しましたことは、三十五條の第二項に損失補償のことだけしか規定していないので、そういう観点から考えますと、海上運送法の二十條には「政府は、定期航路事業であつて当該航路の性質上経営が困難なものに對し、郵便物の運送等公益上必要な最少限度の運送を確保するため、毎年予算の範囲内で補助金を交付することができ」という明文があります。従ひまして私は、この三十五條のうちには運輸省令で定めるとありますので、多分のうちに立案者は考へておつてくれる

のではないかと、こういうふうな疑問を持つたのであります。従ひまして海上運送法といひ、陸上運送法といひ、いずれに對しましても、電気、ガス、地方鉄道、バスといふものが、今学会でも問題になつておりますごとく、公益事業として浮び上つてゐるのであります。そういう観点から考えましても、この補償は当然損失補償でなくて、要するに経営困難なものに對しましても補償をしてくだることが當然ではないかと考へるのであります。従ひまして御質問のうちで、三十四條の「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」とありますので、私は実はこれについて非常に疑問を持つたのであります。が、おそろくこの問題につきましては諸先生方がわれ／＼業者に對し、非常なお考えをお持ちくださるならば、公益事業としてのわれ／＼の責任を果す上から考えましても、当然予算が国会を通過したものの範囲内であつても、場合によつては臨時予算の追加ぐらゐまでしていただいて、補償してもらふのが當然ではないかと私は思ひます。承るところによりますと、海上運送法は今回は三千三百万円も補償金をもらつて、全額を海上運送の方に充てたといふことにつきましては、私たちが陸上運送業者といひましては、バスといひわづトラックといひわづ、一面から非常に不愉快さを感じてゐる次第であります。

最後に、事故の問題であります。私には別して罰則についての意見を申し述べることはないのであります。○坪内委員 塚田公達人にさらにお尋ねいたしますが、第三十五條の第二項の、海上輸送との關係に照して合せて、

陸上運送の補償の助成の点も考へてほしいという点はよくわかるのであります。が、私のお尋ねは、第三十四條によつて、予想だになかつたような大災害が起きた場合に、運輸大臣はその権限によつて皆さんを動かして、その輸送をはかることができる規定になつてゐるのであります。が、これについて、国会で定めた額を越えない範囲内でやるのだ、弁償をやるのだ、こういうことになつてゐるが、この点について皆さんが今お話になつたような要望程度のものであるか、または何らかの修正案を皆さん方は考へてゐるのかという点をお尋ねいたしました次第であります。

○塚田公達人 ただいま坪内先生の御質問のごとく、予想だになかつたというよりな事故を起した場合におきましては、もちろん追加予算その他の方法によつて補償をしていただきたいと考へております。

○藤田公達人 お答え申し上げます。ただいま坪内先生から塚田さんと私に御質問をいただきまして、今塚田さんが述べられた通りであります。が、私が賛成理由の第七にあげました最後に、事業者關係の方々が述べられた御意見をよくみとりいただきたいといふ中、この損失補償の問題と一緒に言うたものとして、坪内先生がおくみとりいただいたものだと思つております。塚田さんのお述べになつたのと同じ趣旨のものであります。第三十四條と第三十五條にある「運輸大臣は、当該運送が災害の救助その他公共の福祉を維持するため必要」な損失補償ではないかと、国家が、公益事業として、諸資材の高騰等のため事業の運営困難とい

う面についても、補助金を制定されることを希望しております。その意味で第七の要項事項に掲げたのでございませう。

それから罰則の点は承知かという点に對しましては、やむを得ないものかと考へております。

○内閣公達人 お尋ねの点は二十六條と二十七條だと考へます。服務規律と運輸者の一定要件云々でございませうが、私もさういふことは、交通取締法で一応規制されておりました。われわれのところの運輸手諸君は、全課國家試験を通過して免状をいただいております。で、これにさらに何らかの規制を加える必要はないであらうかと考へておるし、それから二十七條の場合、特に申し上げたいのですが、運輸省の草案中の草案かもしれません。が、業界新聞の中に出ておりましたものの内容を見ますと、拘束時間なども規定するといふふうにいわれております。あるいは十歳から最高四十五歳で押えるといふようなこともいわれておりました。おそろくあの草案は廃案になつたと考へますが、最高年齢を四十五歳で押えるといふようなことが考へられ

ておるのであります。実際に運輸手が最高年齢を四十五歳に切りかえられた場合には、四十五歳以後の保障はどうなるのかといふことを、われ／＼も関心を深めておりますし、そういう点から交通法規で事足りるのであつて、必ずしもこういうものは必要がないといふ考へ方を持つておるわけではございません。従つて道路運送法自体がもし必要があるならば、交通取締法その他によつて規定された方がしかるべきでは

ないであらうか、こういうふうにか考へておつたわけではございません。

それからいふ一つ、事故などがあつた場合、従業員に對してどういふ取扱ひ方になつておるかといふふうなお尋ねでありました。が、私も私の方では、すでに國鉄として服務規律がございまして、仕業検査あるいは終業後の検査等は、全部一丁の規律としてやつております。従つてさういふものを個々の会社がおやりになられても一向さしつかえないと思ひます。なお事故について、私も私どもの大柄線で大きな事故を起しまして、まことに申訳ないと思つております。が、事故に對しましては、それが全國のどこに起りましたと、細大漏らさずこれを全部、従業員にその原因あるいは結果等を周知せしめて、その反省の資料にいたしております。なお最近では、戦時中にございました運輸手諸君に對しては、特に適性検査を行ひまして、その適性、不適性を判断しておりましたが、概してその結果も良好のようございまして、さういふたようなことから、おそろく今後の事故についても相当防いで行けると思ひます。なお適性検査は、監視庁あるいはその他の試験を受ける場合にもやつておりますけれども、なおさういふものが厳密に交通取締法規等を出されるならば、道路運送法でさういふ取締方法を考へなくてもよいのではないかと、さういふに考へております。

○坪内委員 大体了承できましたが、さらにお尋ねいたしますが、私がお尋ねする点は、最近の櫻木町駅の事故におきまして、あるいは四國における大柄線の事故におきまして、昨年八月の國鉄の二期的な機構の改革後、最

ないであらうか、こういうふうにか考へておつたわけではございません。

高首脳部の指揮命令、監督あるいは指導といったものの啓蒙というものは、実際問題としてはそういう内規がありまじようけれども、どういふふうにか皆さんに徹底されておられるかということ、あるいはそういう命令の徹底しない、あるいは監督指導が徹底しないというふうなところに、大きな事故発生の原因があつたのではなからうかというふうなことで、当委員会におきまして、慎重にそういう点を検討いたしておるわけでありまして、あなたがそういう立場におかれまして、最高首脳部の意見が、そういう事故の発生後あるいはその以前に、たとえば月に何回ぐらい、定期的に、非番を利用してやるとかいうような実際問題があるうかと思ひますが、そういう点を参考のために伺ひたいと考へた次第であります。その事実について、参考までに一つでもいいから御発表願ひたいと思ひます。

○内藤公述人 そういふものは月に一ぺんとか週に一ぺんとかいうことでなく、その都度、朝の点呼時に従業員諸君を集めて、これらについては注意等を与えておるわけでありまして、

○人見公述人 従来都知事の意見が認められておるかどうかという御質問でございますが、今までのところ、都知事の意見が無視された例はありませぬ。従来は意見を徴する場合の範囲が狭いので、今回これが広がるわけでございまして、その実施の上は、広い範囲において知事の意見を尊重してくださるようお願いいたしております。

○坪内委員 私がお尋ねした点のうちで、過去において皆さんが、こういつた点は取上げてもらわなくてはならぬというふうなことを上申されて、その意見が徴せられた具体的事実があるか、お尋ねしております。

○人見公述人 一つの場合でも徴せられております。

○川島公述人 お答え申し上げます。自動車の強制執行につきまして、自動車の移動性を考慮した適切な規定を設けていたのだと申し上げましたのは、御案内の通り船舶の強制執行につきましては、停泊地の裁判所へ手続をしなければならぬことに相なつておりまして、そのために實際上、船が動くために強制執行ができないというふうな聞いておりますので、自動車につきましても、東京に籍のある自動車、東京で手続をいたしますときに、それがたまたま動きまわつてゐるために、実際上の手続ができない、そういうことのあるとあります。適切な規定をきめていただきたい、こういうことでございまして。

○山田公述人 お尋ねの強制執行の際に、自動車に逃げられてしまふという懸念が、自動車抵当法の一歩めんどな問題でありまして、その点が実は非常に困るのであります。ただ現在のところそれを妨ぐ方法が全然ないかと申しますと、使用の本拠の位置を登録させておきまして、つまり自動車の所在地はどこかというところを登録させておきまして、その登録された所在地以外で自動車をかつてに使用する、つまり本拠の位置を登録しないのかえまして、三万円以下の罰金ということになつておきまして、不完全ではあります。ある程度それで防げるのではないかと、ある程度に思われます。ただ先ほ

ど申しましたように、使用の本拠の位置の仮登録について、抵当権者の同意が必要だということになつておきませんで、抵当権者が知らないうちに本拠の位置をかへられるということも起り得るわけでありまして、それは政令の規定が何かで適当な規定を入れていただければ、これもある程度は防げるかと存じます。ただそういうふうに自動車から逃げることは、現在すでにそうなるでございまして、抵当法ができたから逃げるというところにもなるまいかというふうな思つております。

○坪内委員 山田さんのお話は分かります。抵当権者が強制執行する場合、相手は鳥のように動いてゐる、そういう場合に、登録所在地関係のお話もよくわかりますが、罰則規定におきましても、これはただちに司法処分において罰金だということになつてゐる。罰金は私が申すまでもなく、それぞれ司法関係の正式な判決によつて行われることになつてゐるので、その以前に何らかの行政的な処置が必要であると私は考へてゐるのであります。法文にそういう行政的な処置をするとうたつてないのに、そういうふうにいふゆる罰則の司法処分があるから、ただちにそれをつかまえることができないかということになると、実際問題になるとできないと思ひますが、あなたの学者としての立場はどうですか。

○山田公述人 実際上逃げる場合はかなり出て参ると思ひます。ただそれがために嚴重な罰則をきめておくことにいたしました。ちよつと行政目的の罰則ならば理解できますが、たとえば登録をしないで本拠の位置を移すというところは、行政罰としては三万円以下

の罰金に処せられるわけでありまして、ただ抵当権者の同意を得ないで、強制執行を逃けたということだけで罰則を付することに参りますと、いろいろ異論もありまして、ある程度はそういう罰則をきめてもいいのではないかと思ひますけれども、なか／＼實現が困難じゃないかというふうに思ひます。

○坪内委員 そこで実際問題としてはそういう司法処分をしない、その司法処分をする前に行政的な処置が必要でありますから、司法処分の規定を設けるよりも行政的な処置をする、行政処分的な処置をうたうことが当然ではないかというところを實際問題から考へるのではありませんか、その点あなたはその行政処分を必要でないと思ひますか。それともやはりこのままの司法規定で、司法処分の処罰規定によつてこれが防止されるとお考へになるのかというところを参考までに伺ひたい。

○山田公述人 抵当権の執行というところになりますと、私権の實現でございしますから、これを行政官庁に抵当権者の便宜をはかつて、直接に自動車を押えることになつて、この現在の法律の規定全体の体系から申しまして、相当疑問があると思ひます。

○山田公述人 大体私に対するお尋ねは、小型運送業者の採算はどうか、それから第二は、どういふことをどういふ形でやりたいというところを希望してゐるのか、こういう御質問のように伺ひました。

それで第一の採算につきましては、実は私は協会の会長をいたしておりましたが、商売をいたしておきませんから、ごく詳しいことはちよつと申し上げかねますが、大体を申し上げます。

と、先ほども申したように、要するに相当に採算がとれて繁昌いたしました。三年間に五百台の車が二千五百台、約三千台にも伸びたということ、内容は相当よろしいと考へます。

大略を申し上げますと、一台の車の一箇月の稼ぎ高—これを水揚げと申しますが、一箇月の水揚げが少い車で大体が二万五千円ないし三万円、それから場所がよくてお得意を持ち、よく働く車は、一台で六、七万円を上げてゐるということが定評になつております。

平均いたしまして約三万五千円ないし四万円ぐらいの水揚げを持つておきまして、先ほども申し上げましたように約二千五百両、その出資社員が一千名であります。この六〇％は二両ないし二両を持つた業者でありまして、この一両、二両の業者がみな相当に家族も養ひ、生計を立てておりますから、一台でも家族を養ふような採算がとれると見てよろしいかと存じます。

それから第二の、改善をどうしたらいいかという私どもの希望をもう一度繰返しますと、要は今の一両、二両、あるいは三両、四両持つた人間が、運輸省の最近の御方針の十両の基準のベイスを置かれますと、二人、三人あるいはまた一両持つた十人寄らなければ、その会社ができないということ、つまり何人かの人が寄合ひ世帯にならないうと、この事業が行えない。それからもう一つは、事業を行いますのに法人会社という御注文なので、この法人会社にはいたしまして、いわゆる帳簿組織その他についても、相当よろ／＼なめんどろがありまして、朝から晩までしるしばんてんに地下たむをはいて運

しているような連中は、とうていそういつた会社帳簿組織というようなことはできませんので、いろ／＼と従業員を雇い入れたり、そういうことで費用が、先ほど申したように一台一万円近くもかかるということで、非常に大きなむだがありますこと、それからさつき申しましたように、この一両あるいは二両持った車両主は、店舗も、それからお得意というのれんも、格納場所も、みな持つて連中なのでありまして、自分のれんや格納場所、いわゆる店舗の施設を利用して商売をして行きたい、また自分の思うような商売をしたいということが熱望なのであります、運輸省の御方針の十両ベースというふうに定められまして、さつき言つたようにみんなが寄合ひ世帯をつくり、そしてまたむだに車庫もつくらなければならぬというやうな大きな支出、むだもありますので、それに非常に困つてゐるのであります。今回の改正法案の、あなたの質問を越えるかも知れません。

○坪内委員 お話の要点はわかりましたが、今お話のように小型のそういう営業を行う場合に、政府の十両基準ではとてもうまく行かないから、主要都市を五両程度にして、小都市を三両か二両程度にしてくれというのがあなたの御要望ですね。そういう話はわかつております。私も商売のことはわからないうが、われ／＼の感覚から申しますと、やはりそういう小さいものがあつておると、社会的な信用の程度も低いだらうし、またそういう資金面の点におきまして、強力なものが固まつてゐる方が、対外的な折衝、交渉においても便がよい点があるのではないかと考えられますが、あなたの今申されるいろ／＼な欠陥を補うには、むしろそういう強力な力なかりであつた方が、対外的にもあるいは金融的な面においても、あるいはあらゆる障害を打破する上においても、非常に都合のよいように思われますが、その点はどういうふうなお考えでありますか。

○山成公述人 あなたの仰せられることは、理論的にいへばもつともでありますけれども、実情は全然それに沿わないのです。さつき申しましたように、今度東京において非常に膨脹して、一社が百両以上越しましたが、その組織の根本が大勢の寄り集まりでありますから、内紛が絶えない。その内紛に悩まして、業者みずから解体させてくれというのを訴へ出したことが動機になりました。今東京では再編成という言葉を使ひまして、十両ベースというやうなことをやつておるのですけれども、十両ベースを希望したのではなしに、いつそのことわれ／＼の年来の希望である個人企業、戦争前同様の二両でも三両でも個人がやれるということに熱望しておるのであります。十両ベースになりますと、また寄合ひ世帯となり、再びそういう内紛が起きたり、紛争したりしなければならぬといふことが、非常に懸念されておるのであります。

○岡田(五)委員 日本トラック協会の森田さんにお尋ねするに適當な問題かと考えますが、このたびの道路運送法案によりますと、貨物自動車による貨物の輸送につきましては、原則として現払いをしなければならぬといふことになつておりました。特に経理上の手続の關係その他やむを得ざる事由

がなければ、一定の給予期間外は、先ほど申しました現払いでなければならぬことが、法律で明記されておるのであります。これは一面非常に貨物の運送業者を保護する規定である反面におきまして、荷主側の非常に不利、不便とする面がございます。また従来の貨物輸送の商慣習上から行きますと、非常に異例に属する立法であると私は考えております。先ほど申し上げましたように、貨物運送業者に対する非常な保護の規定のようでありまして、反面におきまして経理上の手続その他方やむを得ざる以外は、現金払いといひますか、現払いで運賃、料金を收受しなければならぬという拘束があるものであります。かような規定のもとにおいて、自動車貨物運送業者が円滑に事業の遂行ができるか、また反面に貨物運送協会として他の荷主側のこの規定に対する意見、要するに考え方をお聞き及びになつておると考えるのであります。本日不幸にして荷主側の代表者がごなたもおいでになつておりませんので、これに対するこの方面の声を不幸にして聞くことができないのであります。もし森田さんにして荷主側の声をお聞きになつておれば、これを御聞かせ願ひたい。また自動車貨物輸送業者側における事業の運営がこの規定に基いて便利になるか不便になるのか、その辺の所見をお聞かせ願ひたいのであります。

○森田公述人 お答えいたします。貨物自動車の運賃、料金の定額現払い制について御質問を受けましたが、これは貨物自動車業者といたしましては、絶対に制定していただきたいと懇請するものであります。理由につきましては先刻公述いたしましたので、その影響について申し上げます。昨年の十二月に全国の主要都市の統計などの非常に整備した四十六社について調査いたしましたところ、現払いが全運賃の一六％でありまして、一箇月以内に運賃収入のできてゐるものが六五％、一箇月以上に延びるものが一九％であります。このパーセントから見まして、荷主には定額現払い制は、そう危惧に値しないと思われまして、たゞ一部、非常に悪い言葉であります。運賃は利益が出てから払えばよいではないか、運賃はあとまわしだといふやうな感心しない荷主さんがありまして、どうしても回収困難なものもありまして、それを規制いたしますのは、どうしても現払い制という建前で聞くところによると、この現払いは手形その他有価証券で、一箇月以内のものならよいではないかといふやうにも聞いておりますし、善良な荷主さんには影響がないと確信しております。ただ悪質な荷主さんのために、取引事業が衰微し完全な車両も整備できず、公共事業体としての條件を欠いてゐるやうな場合は、その一九％の全部が悪質とは言えないが、そのために大半の大多数の善良な荷主さんが、御迷惑になる結果になるのではないかと考えられます。荷主さんへの影響についても、いろいろ直接会社から打診はいたしておりますが、そう大して影響はなさそうであります。

○大澤委員長代理 他に質問はありませんか。一質問がなければこれにて公聴会を散会いたします。公述人の皆様におかれましては長い間ありがとうございました。