

昭和二十六年五月十八日(金曜日)午後
三時十八分開会

○道路運送法案(内閣送付)

○道路運送法施行法案(内閣送付)

○委員長(植竹春彦君) それでは開会
いたします。

道路運送法案 同施行法案を一括議
題に供します。この両法案につきまし
ての詳細な提案者側の説明は、すでに
皆様のお手許に配付してあります通り
り膨大な部厚なものでありますの
で、これを読上げますことを省略し
たいと思います。どうぞ御賛成を
お願いいたします。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(植竹春彦君) 御異議ないものと認めまして、一括速記に載せることに御了解願います。それでは早速古谷専門員の報告を求めます。

○専門員(古谷善亮君) この法律案は新規な制定法案の形をとっておりますが、実は現行道路運送法の全面的改正でございます。この法律案は全部で十章百三十八条及び附則からなる極めて大部のものでございますが、省令等による現行制度を法律化し整理いたしましたものもございますし、又最近の民主的立法側によりまして、従来の行政方針を立法化した点もございます。全体が立法として新しい思想の下に構成されたというものでもございませぬ。従いまして御審議なさいますに当りまして若干御参考になる点を申し上げます。

ておきたいと思います。

第一は先ず第一条でございますが

第一条はこの法律の趣旨原則を闡明しておるのでありますので、非常に重要なものであります。このうちで「公正な競争を確保する」という言葉が出ております。これはすでに委員の皆様のお手許へも、いろいろ意見の開陳等

を要する向もあらうかと思ひますので、御審議の御参考に一言申し上げますが、最近の通運事業法におきましてもやはり同様な言葉を使つておるのでございます。この結果如何にも一路線に数營業者、即ち複數營業者を免許したすかの印象を與えまして、業界を刺戟しておる点もあらうと思ふのであります。そ

こで私ともこの法案を下調べいたしましたに当りまして、特に政府の御関係の向に御質問いたしましたその結果を申し上げますと、政府の関係官のお話では、およそ自動車の免許は免許基準によつて與えられておるのである、従つてその申請箇所の状況によりまして、或いは交通の需給関係を見まして、免許いたしました結果がたまたま一路線一業

者のみ許せば足りるという場所も起つて参りましようし、或いは需給関係におきまして複數業者になるような結果を見るようなこともあらうと思われるという御回答でありますして、こういう言葉が出ておりますために、必らず數營業者を併立させて、そこに競争を惹起させて公正な競争を確保するという御意図を持つているという正面からのお答えではなかつたのであります。

どこまでも免許は免許基準によるという政府のお答えであります。

次に問題になる点だけを申し上げます。第二章の自動車の種類でございますが、これがこの新しい改正案によりますると、大きな改正の一つの眼目になっております。従来四種類ございましたものを今度六種類に分類

されたのでございます。この中で一般貸切旅客自動車運送事業というのがございまして、これは簡単に申し上げますと、結局大型観光バスでございまして、皆さんすでに毎日殆んど御覧にならない日はないと思われるくらいこの国会の周辺に参つております大型貸切自動車又は観光自動車とも呼ばれて

おるものであります。これが独立の事業形態をこの法律に持たしたという点であります。この観光バスなるものにつきましては、従来いろいろその効用又は他の交通機関との統制等につきまして論議された問題でございますので、これの免許方針その他につきましては十分御検討を煩したい点と考えております。

次に大きな問題を申し上げますと、運賃でございますが、運賃といたしましてこの法律が新しい思想といたしております点は、運賃の定額制と現拂い制の確立という点でございます。これにつきましてはこの法律が新しく認めました一つの新思想が盛られておるとも言えるのでございまして、この点も十分御検討を煩したい点と存じます。由來このバスに限らず自動車運送

事業というものにつきまして、私ども
学説といたしましては、本質的に独占

企業形態には弱いものだと考えております。従いまして独占企業形態の下において独占価格を成立いたしますような点は、野放しにしておきますけれども、崩れがちなものであるというふうに見ておりますのであります。それ

をこの法律を以ちまして運賃の額並びに支拂方法を定めてこれを統制するということになりますので、実際問題といたしまして、いろいろ論議が出て参る余地があらうと思います。業界の意向といたしまして、一番直接関係があると思われましたトラックス協会につきましてこの点を調査いたしました。

たところ、トラツク協会におきましては賛成の意を表しておりますことを一言附加えておきます。

次は自動車道でございますが、自動車道と申しますものはこれは現行法規にもございますが、将来におきましては従来の貨取り道路の観念を離れまして、日本の道路が現在の日本の政府の予算におきまして、管理が遅々として進

んでおりません現状におきましては、或いは将来こうした民間企業によりきするところの道路事業というものも予想されるのではないかとというような点、殊に観光地帯におきましてそういう点が予想せられるのではないかとというようなこと、又は地方鉄道等が自動車運送に切替えますような気運が或いは出て来るのではないかとというような点、いろ／＼考え併せますという

と、従来あつた規定をただそのまま入れたといふことのほかに、そういう新しい面におきましてやはり一応御検討を願ふ必要があろうと考えられます。

その他細かい点並びに字句の用語上の表現の方法等につきましては若干調べた点もあるのでございますが、これはまあどちらかといえば細かい事項に亘りますので、ここで申上げる必要もなからうと考えております。ただ折角全面改正をなさいますならば、もつとこういう点を入れたかたと思われまします点は、大きな問題として二、三考えられるのでありまして、その点を政府当局にお伺いいたしましたところ、それらは別の規定にありますか、或いはこの法規の關係法令の省令で以て規定すべきものであるというようなものがあるのでございます。自動車運送の総合法規たる精神を持ちたいこの法規におきましては、只今の自動車に對します行政官庁の権限の分野等から見まして、そういう点が十分にこの法規の中に表現できない憾みがあるのでございます。まあその一つだけを申し上げますと、要するに自動車の事故に對しますところのいろ／＼の規定を整備したいという気持があるのでありますして、その一例は、例えば運転手の資格とか試験とかいう問題であります。これは海のはうの關係では過殺御審議願いました船舶職員法に詳細な規定が盛られておりますと同じように、この自動車のほうにもあつて欲しいよ

ずに実施に入りました関係上

〔理事 岡田信次君退席、委員長着席〕

御指摘のような完全な実施はどうかまだされておられるだけの自信はございません。が、先般の運賃改正の際もその点を十分含めまして、できるだけ早く完全な実施に入りたいというつもりでおりますし、民間業界のかたもそれについて全幅的に賛成であるということ、非常に民間と我々との間に十分に意思が疏通しておりますから、近く立派なものになれるだろう。こう思っております。ただ今度のこの改正法では御承知のように、附則で以て現在の物価統制令の存続する間はこの定額制及び現拂制は実施しないということになっております。というのは物価統制令によつては最高額を統制額としてきめておりますので、そういう考えかたと一定額を縛るという考えかたとは、多少実施に当つて相抵触するので、その点を調整するために差当りは定額制は実施いたしません。

○高木正夫君 そうしますと、今のお話によりまして、物統令があるまではそのまま実施されない。こういうことになるわけなんですか。

○政府委員(中村豊君) 廃止される……。

○高木正夫君 廃止される。そうしますと、現在やつておる通運事業定額制の關係、これを犯した者が實際上できるじやないか。つまり同じ車を使つて、一方は通運事業に使い、或る場合にはこれは普通の運送事業のようなものを使う。そうしたときに運賃が多少違つて来るというようににもなつて来て、そこにおかしい場合が生じるじやないか、従つてむしろこれを延ばすならば、率直に申し上げますと通運事業法のほうも暫くこれと歩調を合はせてやつておつたらどうかというふうな私は気がするのですが、そこらについてお考えは如何でしょうか。

○政府委員(中村豊君) 先ほど申しましたように、通運事業法においては準備が十分でないうちに急に実施に入りまして、物価統制令との關係の調整をとる暇がなかつたので、お話のようない問題が生じるわけですが、これについては先般の改正で、通運事業における集荷配達料金はトラックによる場合、荷牛馬車その他の小運搬具による場合も一緒にしまして、独自の集荷配達料金を作つたわけでございまして。従いましてそういう独自の定額ができたわけなので、トラック業者のほうに仮にこれが配達をやろうとすれば、新しい定額、通運事業法に基いてトラックと小運搬とをプールにした新しい定額制によるべきでありますので、集荷配達面ではこの法律と抵触しない、こういうことになるわけでありまして。

○高木正夫君 それから次に現拂制度であります。これもこの定額制も、理想からいって私は非常に結構だと思ふのですが、現在の我が国の経済事情、社会事情からいって、少しまだ無理じやないかという気がするので、而もこれを押切つてやられるならばやれないこともないのですが、そういう際にこれを犯した場合に罰則がどういうことになつておるか。それからアメリカのあの制度のようにインスペクターをたくさん置くとか何とかといふことになれば、なかなかこれも国の費用が多くなるかと思ひます。これらの取締の方法がどういうことになつておるか、相当のこれは人間が要するのじやないかと思ひますが、そこらについてのお考えを……。

○政府委員(中村豊君) 現拂制度の趣旨、精神は十分御了承願つておると思ふのであります。この実施の問題については、御懸念のような点を我々も心配しておるのであります。そこでこの違反した場合に罰則にかけることがいかにどうかをいろいろ研究したのであります。が、新しい制度でもあります。十分に習熟するまでは或る程度のいともまかりますので、荷主の協力を十分に求めなければ完全に実施されないものであります。から、さうな点をいろいろ勘案しまして、今回の法律案では罰則を置かなかつたわけでありまして。そうしてできるだけ早く荷主も含めた一般の業者及び荷主のかたの間にこの制度を本當に理解して頂いて、完全な実施をしてもらうように宣伝啓蒙といひますか、いろいろの方法を講じて見たい、かように思つております。幸か不幸か物価統制令が現在ありますので、先ほど申し上げましたように、物価統制令によつてこの運賃が統制されておる間は、定額制及び現拂制を実施しないといふことになつておるわけでありまして、その間に今のやうな啓蒙宣伝をやる。その間に今のような啓蒙宣伝をやる。又いよいよ実施に当りまして三カ月間なり、施行法によつて実施を猶予しております。又区域トラック事業については一カ年は実施を猶予する。こういうことをいたしておりますし、更に

○高木正夫君 趣旨は大変結構だと思ふが、今のやうな宣伝啓蒙の方法で、果してそれがうまく実行できるかどうか、私は懸念を持っております。それから物統令が廃止になるのはいつのことかわからぬので、これを規定に入れないので、その物統令が廃止になつたときに必要であれば入れるということのほうがいいのじやないかというふうな考へます。特に通運事業法との関連において……、そこらにもう少し御考慮の余地がないでしょうか。

○政府委員(中村豊君) 物統令の關係はいろいろ考へたのであります。その廃止のときにこういう規定を置くといふことは、又そのときに見れば急な話になるものであります。今から掲げておいて、十分理想と申しまして、運賃のあるべき姿を今から法律で掲げておいて、ただその実施を物統令の關係で延ばしておく、そうすれば業者のほうも荷主のほうも十分早くからその心構えでいて頂ける、こういうつもりで、あえて宣言的な嫌ひがありませんけれども、こういうふうにして

に法律そのものによつて経理上の手續その他の止むを得ない場合には、法定の期間は現拂を延ばしております。更に反覆継続して契約する、運送するやうな場合には運輸大臣の許可を得て更に延ばすことができる。こういうふうないろいろと間に期間を置いて、又いろいろと緩和規定を置いて、そういう性急に否でも応でも全面的に実施をするといふことではございませんで、そういう方法によつてだんだんと完璧を期することができるようになるだろう、こういうふうな思ひます。

○高木正夫君 わかりました。次の九条ですが、割戻をすることはならないといふことになつておりますが、もとよりこれは個人的な差別取扱になる場合はこれはいかにと思ひますが、例えば、一定期間に一定数量に達したものに對しては割引をするというやうなことは、これはやつても差支えないのじやないか。むしろそういうほうが實際の商習慣に適していると思ふのです。これは嚴重にこういふふうにする、何でもいかに私は考へるのですが、御意見は如何ですか。

○政府委員(中村豊君) お説の通りで、そういう合理的な割戻は割戻額そのものを八条で認可を受けておけば、その割戻というものが定額になるわけでありまして。この九条は、認可を受けずに勝手にそのときの思ひつきで割戻をしていこうという趣旨であります。又そのほかに割増しということも考へられるので、八条で認可を受けておけば差支えないそれが定額そのものになり変わるわけでありまして。

○菊川孝夫君 ちよつと遅れましたの

で、重複する点があるかと思ひます。第一にお尋ねしたいのは、これは画期的な法律と言つてもいいと思うのですが、この法の第一の目的の「公正な競争を確保する」という字句でございませうが、この解釈につきまして、これは必ず複数制をやらせるということになりませんと、公正な競争ということになりますと、例えば問題が起きると思ひますのは、今都営或いは市営等のバスの運行を盛んにやつております。それは一つの独占事業になつております。その区間において……そういうものには必ず競争線を設けさせて、公正な競争をやらせるという意味を含んでゐるかどうかというのを第一にお尋ねしたい。

○政府委員(牛島辰彌君) この第一条に「公正なる競争を確保する」という字句を今回採用いたしましたので、一部に非常に何でも複数制にして競争をやらせるのではないかと、いろいろな懸念を持つておられるような向きもあるやうに聞いておりますが、今回この字句を採用いたしましたことは、決してそういう意味合いではございせん。道路運送事業の免許につきましては、第六条に許可基準を掲げているわけでございませうし、申請が出ますれば、この基準に従ひまして審査をし、そうしてこの基準に適合したものを免許するという建前をとつております。で現在すでに既存の例えばバスの事業者がございまして、その事業者の行なつております事業そのものが非常にいい運営をやつてゐる。その当該地区におきまして、その輸送の需要を十分に満足させているというような場合には、新たに申請が出來ても、この免許基準には適合しないことに相成るわけであり

ます。ただ問題は戦時中何でもバスにつきましては一営業一路線主義というものを標榜いたしておつたのでありますが、そういうふうな形式的な方針とつておりません。従ひましてその当該地区におけるところのバス事業者が誠意がなく、実際に現地の輸送需要にマッチしないような経営をやつてゐる、或いは又誠意があつてもすでにそれだけの能力もなし、現地の需要に対応し得ないというような場合におきましては、その限度におきまして新たな申請が適格なものでありますならばこれは免許いたします。従ひまして複数になることもあるわけでございます。

その場合にこの法律におきまして競争事業が、バスといわず、他の自動車運送事業におきましても起きました場合には、一定の法律的な規制を加へまして、公正な競争を確保させる。決して不当な競争には及ぼしめないという意味合いのものでありまして、ただ公正な競争、特に競争という字だけを非常に強くとりまして懸念をする向きがございませうが、そういう心配はないものと御了承願ひたいと思ひます。

○菊川孝夫君 今の局長の説明でわかりましたが、第六条の二項では、運輸大臣は免許をしなければならぬ、と、こういうことになつております。この条件に合致した場合に、第六条の第一項の各号について……これは当然に見解の相違が起きるだらうと思ひます。これは運輸大臣のほうでは、供給輸送力が輸送需要量に対して著しく不均衡ではない、こういうふうな認めるといふかも知れませんが、沿線の連中が署名運動なるものを展開いたしまし

て、これはもう一つやつてもらつたほうがいいというような申請があつた場合に、これが対立したした場合のこの調整をどういうふうな考へておられるか。沿線の住民の要望等が合致してゐる、ところが既設の業者のほうでは反対だ。それから新設のほうに対しては、そういうふうな動きが盛んにまあ署名運動なんということをやつて参ります。それが対立した場合のこの調整をどういうふうになさるか。これをちよつと承りたい。一方においてはこれはしなければならぬと規定しておりますから、これは相当問題があると思ひます。

○政府委員(牛島辰彌君) 第六条の免許基準で只今御説のようにいろいろ意見が対立する虞れもありません。第三号或いは第四号、殊に第三号においていろいろ意見の対立する場合があると思ひます。この基準を實際に適用いたします場合にございましては、免許の申請手続として運輸審議会に諮問をしまして、道路運送審議会におきまして現地におきまして公聴会を開いておられます。従ひましてその公聴会におきまして賛成者或いは反対者のおの意見を述べまして、資料を提出いたしまして、その答申を運輸審議会において更に検討いたしまして、運輸大臣に答申が出て参りますので、それを尊重して処置する、と、こういう手続であります。この場合に公正な審査決議を行ひまして間違ひのないやうになして行くことになるのでありますが、それでもその決定に対しては不満がございませうれば、それ〴〵訴願その他の救済方法はこの法律においても考へておる次第であります。

○菊川孝夫君 今の点につきまして、将来これは必ず当委員会等には請願としてたくさん出て来る問題である。これは予想されますので、特にこれは私が念を押してお尋ねしておく次第でございますが、この取扱ひ方は非常によろしいので、これは調整の方法を考へておかなければならぬのじやないかと考へます。

これは打ち切りまして、次に目的の第二につきまして、道路運送の総合的な発達を図り、と、この第一の目的で謳つておるのでございませうが、道路運送につきましては、特に自動車のメーカは今は通産省の所管になつておる。それから運輸手の免許監督、これは警察関係の所管になつておる。道路管理は都道府県知事又は市長等がきめておる。それから製造工場は運輸省である。車体の試験検査も運輸省、道路の建設は建設省、こういうふうな所管がそれ〴〵違つておるわけでありませうが、この道路運送法と銘打つてこれだけの法律を作られる上において、これらの諸官庁において分割管理されておるのを総合的にやるということであつたならば、統合してやるといふことについて研究されたかどうか、この点について一つお伺ひしたいと思ひます。これは非常に不便だと思ひます。総合的な発達を図り、と、ここにはなつておりますが、非常に管轄区域が分れておつて、むしろ縄張り争ひが起るやうに今のところなつておると思ひますが、この法律案立案に當つてその点について自動車局長、運輸大臣は、関係大臣の間に話し合ひを持たれ、或いは折衝を持たれたか、将来もこのままで

行かれる方針であるか。

○政府委員(牛島辰彌君) 道路運送の総合的な発達を図り、という意味合いからいたしますれば、只今御指摘のございましたように、各省に分属いたしておりましたところのものを〴〵の権限をできるだけ集約いたしまして行なつて行くのが最もよい、又そうしなければならぬことであると信じておるのであります。従来行政機関の改正或いは行政事務の配分等の問題につきまして、私もいたしまして常に主張いたしておりますことは、自動車の生産に関するところの行政並びに道路に關するところの行政、道路交通取締のうち道路運送に關係の多い部門についての問題につきましては、常に私も主張いたしておるのであります。が、微力にいたしまして、未だその實現するに至つておらないのであります。生産事業に關しまして今回道路運送車輛法を制定するに際しましては、いわゆる整備、修繕、改良という面と生産とは、或る面に参りますと誠に近い面があると思ひます。その場合におきまして〴〵〴〵の問題がございまして種々折衝をいたしました。又道路との關係につきましても、行政機構の問題は別といたしましても、これは實際に道路行政と輸送行政は密接な關係にあるのであります。この法律におきましても特にその面を考へておるやうなわけでありませう。この交通取締の關係につきましては、この方面におきまして旅客自動車の運輸手の資格その他につきまして公安委員會のほうといろいろと話し合ひました結果、本法に一条を起すやうなことになるのであります。

○菊川孝夫君 次にこの法律の形態と

申しますか、法体系と申しますか、免許の面は、一応これは公法的なものだと私は思います。鉄道でいうと敷設法に相当するものだと思います。それから営業について、これは鉄道営業法に相当する私法的なものだと思います。が、免許とそれから営業と、例えば運送約款をどこに揭示しなければならぬというようになことをきめると、公法的免許の規定を一緒にして道路運送法としてしまつたが、こういう立派な形に、こういう形に持つて行く方針であるかどうか、この点について一つお伺いしたいのでございます。

○政府委員(中村豊君) 免許とか認可とかいうような公法的な規定がありましますし、それから今御質問の運賃料率を揭示しろというようなことは、これは事業者が義務付ける公法的な規定でございまして。又その他いろいろ改善命令であるとか運送引受事務とか、或いは事業計画通り運行しなければいけない義務とか、公共の福祉を害してはいけない義務とか、そういうようないろいろな義務的な規定があります。そういう点はこれは公法的な規定だと思つてわけでありまして、そのほか今度の法律では営業に関するようなこと、事業者の経営に関するような規定が入つて来たことは事実でございまして。その点では多少私法的に見える問題もございまして、公法私法の見え方を総合的に併せまして、道路運送の健全な発達という点から集大成したいというふうな気持ちでこの法律を作つたので、特に公法、私法関係をこつちやにして、法体系をめぐつちやくちやにしてしまつてしまうようなことではないと思つております。

○菊川孝夫君 次に第八条につきまして、「適正な原価を償い」と、この適正な原価というふうな字句で表現されておるのではありませんか、減価償却といふか、何年間に償却せよといふようなことを大体あなたのほうでは考えに入つてこれを法律に表現されたのが、適正な原価といふことになつておるわけでありまして。第二には、「適正な利潤」と、これは投下資本に対する何%といふようなことの算出方法といふものは、公式でもあなたのほうでできておるのかどうか、ただこの表現だけでございまして、これは非常にむづかしい。文章に現わした場合には適正な原価、適正な利潤といふようなことは誠に結構であります。これを認可される場合、受けるほうの場合、料金を拂つてパス、トラックを利用するほうにとつては非常にこの点はむづかしいと思つていますが、その場合お考えになる原則といふものがありましてあらわしを願いたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 「適正な原価」という上に「能率的な経営の下における」と、こう書いてありますように、ただ業者のかたが、俺は適正な原価だといふ言われても、受けるほうの役所の側で調べて、それは適正な原価とある場合には、これは適正な原価とは言えないので、やはりその事業を運営するに十分な能率を發揮して合理的な経営をしておる場合に、それでもなおかつ要する原価はこれは適正である、こういうふうに見たいと思つておるわけでありまして。その意味で「能率的な経営の下における適正な原価」と、これ一本で読んで頂けば、おのずからそれはどういふものを指すか具体的にきまつて来ると

思つておるわけでありまして。例えば燃料といふものはどのくらい要するものであるか、車輛は耐用年数がどれくらいであるか、タイヤはどのくらい要するものであるか、修理費は一般にはどのくらい要するものであるかとか、或いはその地区における人件費はどのくらいのものであるかといふことは、これはおのずからきまつて来ると思ひますから、そういうものをその具体的なケースについて調べて見たい、こういうふうな思つておるわけでありまして。適正な利潤の問題でございまして、この適正な利潤を何%に見るかは、これは非常にむづかしい問題であります。又自動車運送事業の中でもトラック、バス、或いはハイヤーその他のおの違つておるまいし、そのときどきに又その土地によつても違つておるから、これはよくその実情に合うように研究したいと、そのときよく検討したいと思つておるわけでありまして。

○菊川孝夫君 この運賃の認可をするときに、これは適正な利潤を含むものと、それから適正な減価償却ができるものと、この二つは必ずつくつてくるものと思つておるわけですが、これもやはり対立に思つておるわけですか、申請をして来たのと、あなたのほうで認めないという問題が必ずこれに對立して来るだらうと思つておるわけですか、それと私は思つておる。これには一応その原則といふものが、公式といふものが私にはなければならぬと思つておるわけですが、そうせんと、勘で以て承認するかどうかといふことではおかしいと思つておる。これは全国的な問題で、各方面から申請が来るものを、一々これはいいか悪いかで、勘で判断されたのでは工合が悪いと思ひますが、あなたのほうでこれを立案するに當つての公式、原則と

いふものがあると思つておるわけですが、それを聞かしてもらいたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) その点は先ほど高木委員からも御質問がありました。その点で、申請を業者のかたから出されて、それを運輸省のほうで受身で審査するのでありますけれども、そういうふうな全然見当がつかずばら／＼であつても実際に困つておるようなことも予想されるので、さうな場合には一応のめどとして、この地区においては大体このくらいが妥当であると思つておるようなことを実際には表わすようなことを措置もあらうと思ひます。併しそれは飽くまでも物産で、この辺ならば我々としても妥当に思つたのだが、自主的な、申請者の自由な判断で出し頂ければいいわけでありまして。

○菊川孝夫君 次に第十四条に参りまして、点検に要した費用、これは申込者が負担しなければならぬことになつております。これはまあ品名相違等の点検に要した費用だと思つておるわけですが、この費用といふことになつて来る、これは又必ずこの品名相違を發見して、点検したという場合には問題が起ると思つておるわけですが、その限度等はやはり運送約款に規定するといふように、結局は負担しなければならぬといふことですが、これは運送約款等にきめさせるつもりであるかどうかといふ点をお伺いしたいと思ひます。申込者のほうではこれを負担しなければならぬのです。

○政府委員(中村豊君) 業者のほうで負担……

これは品名相違で罰金をとられることになるのです。その点検に要した費用といふことになると、これは又むづかしいことになると思つておるのです。

○政府委員(中村豊君) 明示したところと異なる場合にはその費用は荷主のほうで負担する、こういうわけですが、併しその費用の額の問題は、これは荷主立会の下で同意を得てその場で開くのですから、結局その費用といふものは余りそう争いがあることではないと思つておるのです。その場で立会の下でやるわけですから、あれはうんとかかつたなんといつてあとで虚偽のことを言うことはできない。立会でありますから、それはどの額について問題は起らないと思つておるわけでありまして。なおそういう点とか、先ほどの運賃の問題でも、争ひが起つたりした場合に訴訟といふ途は開かれておるので、救済方法はあるわけでありまして。

○菊川孝夫君 これは必ず品名相違を發見したといふようなときには、恐らく荷主と業者との間では對立して喧嘩になることはわかつておるのです。これは貨物運送規則なんかでは、品名相違を發見した場合にどれだけ取られるといふことはちゃんときまつておる。業者との間の争ひになつた場合に、運送約款でそういうものは明示して置く、その限度はこういうふうなものであるといふ明示をさせなければならぬと思つておる。私は将来において必ず起る問題だと思つておる。この点が一方においては申込者に負担を課しておるわけですから、この点はお考え願わなければならぬと思ひます。これは一つ意見として申上げて置きます。

次に第十五条の運送拒絶の事由中

に、第七号にある「運輸省令で定める正当な事由」と、こういうのがあつたのですが、これは大体運輸省令として何を予定しておられるのですか。運送拒絶の場合、省令でどういふことを定めおつてもいいですか。これはお聞きして置かんと、運送拒絶ですから重要な問題が起つて参ります。第十五条の第七号です。これは法律でも認めて置かなければ、一方政令で制限されるのですから。

○政府委員(中村豊君) 具体的な例を申し上げますと、幼児、小さい子供とか重病人が單獨で乗ろうというものはこれは困りますから、そういうものは運輸省令で定めて除く。それから荷物にして見れば、荷造りの不完全とか宛先の不鮮明な貨物の運送を申込まれた場合には、それは運輸省令で正当な事由として断つてよいと、こういうようなこととであります。例としてはそういうものであります。

○菊川孝夫君 それは第十六条で「但し、急病人又は腐敗し易い貨物を運送する場合その他正当な事由がある場合は、この限りでない」、こういう運送順位の場合にもあるわけです。順位変更、この正当な順位というのは、これもやはり業者の選択によるものかどうか、この点について一つお聞きしたい。

○政府委員(中村豊君) 十六条の正当な事由として普通考えられますのは、例えば急行便の制度を作つたような場合には、それは早く先に送るというようにすることになるわけです。又その他法律や官庁の命令などによつて、運ばなければいかんとされた場合には優先輸送する、それがこの場合の例になるわけでありまして、

けであります。

○菊川孝夫君 わかりました。その次に第二十二條へ参りまして、「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」と規定しておりますが、この少量の限度等も運輸省令で定めるのか、これは非常に又問題だと思つたので、将来において業者が運営しました場合に、これを少量と認めるか認めないか、これはただ少量と抽象的に現わされておりますが、どういふふうにきめるのですか。

○政府委員(中村豊君) この少量の限度、程度を今すぐ申上げるまでには至っておりませんが、この郵便物、新聞紙というように例を挙げまして、その他まあこれに準ずるような、そのくらいのもものは旅客自動車でもバスで運んでも、そのためにトラックとの摩擦を起したり、輸送秩序を紊すようなことはないであらうという程度のもので、こういうこととさせていただきます。従いまして具体的にその範囲を確定してしまふことは困難でありまして、例として、この例からその趣旨を解釈して頂きたいと思つたわけでありまして。

○菊川孝夫君 それは例の解釈というよりも、業者になつて来るとするは行かないので「その他の貨物」と書いてあるだけですから、法律に何ら制限しておらないので、これは「等の貨物」としてあるのなら別ですが、「その他の貨物」というのですから、この文章ならそう解釈してやるのが当然だろと思つたのですが、「等の」というようにしてあれば別ですが、それは大丈夫ですか。そういうような敷衍しての解釈……。

○政府委員(中村豊君) これは「少量の郵便物、新聞紙」の上に「旅客の運送に附随して」という条件があることは御存じの通りであります。それからそれを付込んだために旅客の運送に邪魔になる場合、ほかの旅客に迷惑を及ぼすような場合、そういうものはいけません。この趣旨は、まあその程度のものと一緒にやつたほうが便利ではないか、旅客のために便利だし、ほかの旅客にも迷惑を及ぼさない、そういう程度のものであります。それで「その他の」というのは、この条文をずつと読んで頂くとそういう趣旨が出て来ると思つたのです。

○菊川孝夫君 これはなぜ私が申上げると申しますと、行商人なんかの場合が往々問題になるのです。行商人が持つてゐる荷物を持込ませるか持込ませないかというところが必ず問題になる。そういう金を取るか取らんかというところが必ず問題になるからして、この規則をどういふふうに解釈するかというところでお尋ねしているわけなんです。これは旅客の運送に附随するだろと思つたのです、行商人の場合は……。

積……。

○政府委員(中村豊君) これは「少量の郵便物、新聞紙」の上に「旅客の運送に附随して」という条件があることは御存じの通りであります。それからそれを付込んだために旅客の運送に邪魔になる場合、ほかの旅客に迷惑を及ぼすような場合、そういうものはいけません。この趣旨は、まあその程度のものと一緒にやつたほうが便利ではないか、旅客のために便利だし、ほかの旅客にも迷惑を及ぼさない、そういう程度のものであります。それで「その他の」というのは、この条文をずつと読んで頂くとそういう趣旨が出て来ると思つたのです。

○菊川孝夫君 これはなぜ私が申上げると申しますと、行商人なんかの場合が往々問題になるのです。行商人が持つてゐる荷物を持込ませるか持込ませないかというところが必ず問題になる。そういう金を取るか取らんかというところが必ず問題になるからして、この規則をどういふふうに解釈するかというところでお尋ねしているわけなんです。これは旅客の運送に附随するだろと思つたのです、行商人の場合は……。

○政府委員(中村豊君) 郵便物や新聞紙は公共性の強いものでありますから、他に運ぶような機関のない場合に、こういうものをバスでも運ばせないとはかに運ばないというふうな場合、これは公共負担という見地から認めてやらなければいかんという趣旨で、これはできたわけでありまして、その他のものの解釈について、いろいろ行商人の場合とかいうことは、ほかにそういう趣旨はなくて、その程度のものならば他の旅客も迷惑しないと思つたのです。今の旅客の迷惑になる物を運ぶという趣旨は、これは二十九条で禁止されておりますから、その行商人が非常に臭い魚なんかを持ち運ぶという趣旨は、これはとめられるわけでありまして、ただ併し行商人の業というものは、極く少量の薬品のような場合には、これは二十二条でいいんじやないかと思つたのです。

○小酒井義男君 関連して今の条文の中でちよつとお聞きしたいのですが、これは旅客の運送に附随する貨物という意味だと思つたのです。その場合にそれを認める客積なり重量なりというものは、個々の事業者がきめて行けばいいというお考えかということ、それから料金を取つてもいいの取らなくてもいいの、或いは取らなければいけないとか、或いは取らなければいけないとかいふふうにきめられるお考えかどうか。

○政府委員(中村豊君) その大きさや寸法、重量というものは、これはこの趣旨が今まで申上げたような趣旨ですから、特に運輸省令でどのくらいということをはきめることは必要がないと思つたのです。事業者の都合が實際事情に合うように、この精神を逸脱しない範囲でやつて頂ければこれは差支えないと思つたのです。併し、これも他の旅客の運送に迷惑を及ぼすというところでは困るわけでございます。それから料金の問題は、これはサービスでありますから差支えありません。それから運賃を取ろうとする場合には、これは認可を要する、こういうこととあります。

○菊川孝夫君 次に二十三條に参ります。して、一般路線貨物自動車運送事業を営業者が、この者は「自動車を使用し集貨し、及び配達すること」ができる。と、こういうふうになつております。自動車を使用した場合、これは反対解釈から行きますと、軽車輛を使用し集貨、配達を禁止する意味かどうか。ただ自動車を使つてやれるというだけであるかどうか、これをお聞きしたいと思つたのです。

○政府委員(中村豊君) これは軽車輛を使用する場合、この法律の軽車輛の章によりまして届出をして頂くわけでありまして、自動車を使用する場合、この法律の四條によりまして、本来ならばそれだけの免許を受けなければいけない。この場合には区域貨物自動車運送事業の免許を受くべきでありますけれども、それでは一般路線貨物自動車運送事業の健全な発達に支障を来しますから、特にこの条文を置いて、第四條の規定にかかわらず、免許を受けなくても集貨配達をすることができ、こういう趣旨でございます。ですからトラックの場合には、この指定を受ければ免許を受けなくてもよろしい、小運搬の場合には届出をする、免許は勿論要らないというわけでありまして。

○菊川孝夫君 次に二十七條におきまして、「年齢 運転の経験その他政令で定める一定の要件を備える者でなければ、これをしてはならない。」年齢、運転の経験、この年齢は、まあ運転手の免許を持つておつても年齢で以て制限しようとしておられるか、或いは経験年数、これはどの程度でこれを制限されるか、これは非常に又問題になるのです。免許状を持つておればそれ

は運輸の権利があるわけですが、ところが或る程度政令で、法律で認められていてのを政令で制限しようというわけですね。仕事に従事してあるのを政令に委任することになるわけで、重大な権利の制限になると思ひますので、どの程度のことを用意しておられるか、お伺いしなければなりません。

○政府委員(佐竹達三君) 只今の御質問にお答え申し上げます。目下の状態におきましては自動車、運輸の免許が道路交通取締法の問題になつておりまして、公安委員会が所管いたしてあります。それで現在では一般の免許だけでございまして、バスやトラックに対する昔ございしましたような就業免許といつたようなものは廃止になりまして、そのまゝの状態、現在では一般免許だけにたつております。それで私も昨年の法律を立案いたすことに当りまして、丁度非常に悪質のバス事故その他が頻発いたしました事情に鑑みまして、何とか少くともバスだけでも或る程度のレベルの制限を考えたほうがいいのではないかとこのことを考へまして、国警のほうに御相談申し上げました。それで国警のほうでは、只今のところ差当りまだ急には就業免許のようものを考へられる意向がないやうでございまして、話し合ひました結果、このやうな程度に制限をしよう、こういうことになつております。それで内容といたしましては只今考へておりますのは、まだ本当に熟してはおりませんが、年齢は大体二十歳以上ということ、それからそのほかにあつた土地の事情に習熟しておることとか、それからぬかるみですとか雪の場合ですとか、そういったやうな運輸

の技術に熟達しておることとか、そういったことがございするが、そのほか経験年数といたしましては大体バスで一年ぐらゐのことを考へております。そうしてハイヤーにつきましては半年ぐらゐのことを考へておりまして、差当り現在これが若し政令が実施になりましての場合には、大体一年ぐらゐはそのまま現状を認めて行こう、こういったやうな考へ方をして目下考へております。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

○委員(長(植竹春彦君)) 速記をとめて下さい。

ろうと思ひます。それでこれは何のための事業区域か、全く法律がきめた観念が案れて来ておりますので、今度の法律に主たる従たるというこの考へかたはやめて、事業区域一本で行く。それから出る場合には特別の許可という制度をとるやうにしたわけでありすが、その事業区域の考へかたであります。今申しましたやうに府県というが、昔でできたやうな小さいサークルを考へておるのではありませんが、そういう府県の区域と経済交通の区域とは全く違ふのでありますから、府県の考へかたは一切棄てて、新しい交通区域を取上げて行きたい、かように思ふわけでありまして、具体的に申しますと非常にむづかしいのであります。この自動車の行動半径を考へてサークルを描く、それは数府県に亘ることもありましようし、一つの県の半分、或る県については一つの県の半分、一部分しか入らないところもあり、或いは他の県全部に及び、更にその隣の県に及んで行くということが十分考へられるわけでありまして、それを個々の申請の場合に、或いは既存業者を新法によつて確認する場合に、実際に従来どういふやうにその事業者の車が動いていたかを、実績をよく拜見いたしまして、実績に合うやうにきめたいと思つておる次第であります。

貨物の種類によつて、鉄道で運ぶほうがいいものと、それから自動車を用いるほうがいいというか、とにかく自動車を使うという場合と、同じ経済圏といつても、非常に鉄道の場合と自動車の場合と違ひ得ると思ひます。それから旅客の場合は、これは実績といつたら非常に大変なことになると思ひます。東京から大阪、或いはもつと向うまで越えて実績を持つておる業者があり得るわけなんです。だから單なる実績というやうな意味のお話では、どうも納得が行きかねるわけでありまして、それとともう一点、従来の主たる区域、従たる区域といふ場合、主たる区域として定めるとなれば、従来の主たる区域といふものと同じやうな考へ方の区域を認められるつもりか。即ち手続は要りましようが、その区域の中ならば支店を置いてもうよろしい、営業所を置いてもうよろしい、自分の本社なら本社の近辺と同じやうな営業を区域内であるならば数府県先でもやつていいの、か、そういう意味で従来の主たる区域といふことと同じ考へ方で新しい区域といふものを考へておられるのか、そういったやうな点を一つ伺いた

かを判断する最も有力な材料になる、参考になるという意味でございします。そういう意味で重要視したいと思つております。

それから既存業者の確認に當つては、従来の主たる事業区域をそのまま事業区域に認めるのではありませんが、これはたび／＼申しますやうに、府県の単位といふのは全く交通上ではナンセンスでありますから、主たる事業区域そのものを認めるわけではなしに、主たる事業区域にいわゆる従たる事業区域を合はして、そしてその範囲で交通経済圏を適正に抑えよう、こういうわけでございます。そうして主たる従たるなしの事業区域ができるわけでありまして、その範囲内には勿論営業所を置くことはできるわけでありまして、これは営業所を置くことは、新設、変更は認可事項ではあるわけですが、併し絶対に置けないということではございません。

○前田君 私の申しようが悪かつたかも知れませんが、主たる営業区域と同じ今度の新しい区域かといひました趣旨は、性質が従来の主たる営業区域といふものと同じやうな性質で、今度新しく区域を認めるのか、こういう意味に伺つたわけでございます。

○政府委員(中村君) 従来の主たる事業区域の中では営業所を置くことができる、併し従たる事業区域には営業所を置くことは原則として認められなかつたわけですが、そういう意味では今度の事業区域といふのは、従来の主たる事業区域と同じやうな觀念、考へ方になるわけでありまして、

○前田君 従来の実績を参考として

そうして個々の場合に具体的にきめるのだという、これは甚だ私の申し過しかも知れませんが、非常にこの免許の重要な要素が、行政官の自由裁量に任されるという点が、一般国民にとつて非常に不安なような氣持がするのであります。即ち例えば従来トラックなからトラックで以て相当遠方まで行つておる、それはそのときの鐵道の貨車の状況にもよりましようし、それから腐敗しやすしい荷物というような場合、又鐵道で送るということの利害關係と、又工場、それから販売先の關係で、非常に急ぐといつたような關係で、鐵道で送ることは非常に商機を逸するといふような關係で自動車で運んでおる、かういふような例は非常に多いわけでありますけれども、機械的に區域を切られてこれ以外には行けないのだということとは、非常に詳しい調べをして、そうしてこの範圍に拡げておけば大丈夫ということであれば、或いは實際問題としては差支えないような案ができて得るかも知れんと思う。併しながらそれが一に行政官の自由裁量にかかつてしまふのだ、かういふことは甚だ不安定のような氣持がするわけでありまふ。その辺の御意見を一つ承わりたいと思ひます。

○政府委員（中村豊君） 既存業者の場合には確認の手続で実績をいう／＼勘案いたしますし、新規免許の場合には、道路運送審議会、運輸審議会にかかるということはお承知の通りであります。それで官吏だけの自由意思に任されるというわけではありません。又確認の場合は、実績を十分検討いたしますから、それほど御不安を持たれることは

ないのではないかと思うわけでありすが、ただ今までたまにあつたこととか、これからあるであろうという極く少数の例を頭に置かれて、その分まで一つ拵めておこうと欲張られる場合には、それは少し御要望が大き過ぎるので、その場合には削るということになるかも知れません。将来非常に長い遠いところにあるかも知らん、又曾つてあつたというようなものを併せてやり

り今度の法律では路線貨物のほうの申請で免許をとって頂くほうがよいのではないか、やはり路線と区域と分けました以上は、長距離の遠隔な地域に路線で行く、そうして近距離或いは場合によつては中距離になりますが、そういうものは区域で行く、こういうふう自然に分野を分けて行く必要があるのではないかと思うわけであります。

○前田重吉 私の心配する点は、最初

にお伺いした今度の区域というのは、従来我が主たる営業区域という認められたような仕事を全部やれる区域というものを作られるのか、その通りだ、こういうお話でありますから、そうすると今運輸省で考えておられる区域というものは非常に狭いのではないか、非常に狭いということが頭の中にあるから、それで主たる営業区域と同じ性質の区域を作るのだ、こういうことになるのじやないか、そうすると実際の場合に現在行われている営業の区域よりも狭い区域ということになるのじやないか、こういうことを慮れるのであります。即ちまあ例えば静岡県、山梨県、神奈川県ですか、この三つを主たる区域にする。そうするとそこでは従来の主たる営業区域と同じことが

できる。そうすると山梨と静岡と神奈川県の業者は、極端な場合を想像すれば、全部が甲府にも静岡にも横浜にも店を出して全く競争になる。こういうことが想像されるわけなのですが、それはいいのだ、こういうふうな御意見のようでありますから、自然この区域というものが比較的小さいのではないかと、こういうことが想像されるわけなのです。

○政府委員(中村豊君) 従来の主たる事業区域と同じ考えで今度の事業区域は考えたいと思います。ということでは、その区域内では営業所を作ることができる。ただそうだからといって従来と同じように狭いことを考えておるのではないので、たび／＼申しますように府県の境というものは全然無視してしまいたい、かように思います。た

だ表現の形式上、場合によつては図面を書くわけに行きませんから、形式的な免許状としては図面を書くわけに行きませんか、或いは便宜上行政区画としての区分とか何とかがいう名称を使うかもわかりませんかけれども、それは便宜上ただ表現の問題であります。それでそれならばどういう程度を考えるかでございませうけれども、或る程度トラックなり、乗用自動車の行動能力を考へまして、一日で行動し得る範囲というようなことはこれは考えなければいけませんと思います。二日も三日もかかつて行くところまでこれは事業区域として当然認められるのだということになつて然らば、これは自動車自体の性能としてはむしろ今度という路線事業になるべきであると思うわけであります。それで今例に引かれましたような山梨、静岡、神奈川というようなことは当然考

えられるわけですが、その場合に甲府に各三県のトラック業者が皆営業所を持つことができることになるのと、そこが問題でないかという点も我々も心配されるのでありますが、それはそういうことの可能性があるだけでありまして、営業所を置くことにつきましては、先ほど申しましたように認可事項でございますから、余りにそこに営業所が集中することによつて不当なる競争が起りそうな場合には認可しないということによつて調整できるのじやないかと思えます。

○前田穰君 では一応私はここで打ち
りまして、留保いたしておきます。

○委員長(植竹春彦君) それでは本日はこれにて散会いたします。

午後四時五十四分散会
出席者は左の通り。

委員長 植竹 春彦君
理事

岡田 信次君
小泉 秀吉君

高田	寛君
委員	

仁田 竹一君
山縣 勝見君

藥川 孝夫君
小酒井義男君

高木 正夫君
前田 穰君

鈴木 清一君

政府委員
運輸大臣官房長
運輸省自
荒木茂久二君

運輸省自動車局長	牛島辰彌君
運輸省自動車局長	中村豐君

局長 佐竹 達三君

事務局側

常任委員	古谷
會專門員	善亮君
常任委員	岡本
會專門員	忠雄君