

第十回 参議院運輸委員會會議錄第二十号

昭和二十六年五月二十一日(月曜日)午後一時十九分開会

本日の会議に付した事件

○國際觀光ホテル整備法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○戦時中政府が買収した鉄道の譲渡に関する法律案(衆議院送付)

○道路運送法施行法(内閣送付)

○道路運送法施行法(内閣送付)

○委員長(楠竹春彦君) 只今より運輸委員會を開会いたします。國際觀光ホテル整備法の一部を改正する法律案を上程いたしました。政府側から提案理由の説明を求めます。

○國務大臣(山崎猛君) 國際觀光ホテル整備法の一部を改正する法律案の提案理由について御説明申し上げます。政府におきましては、このたび政府部内の審議會等を整理する方針を立て、これに基づき本法により設置されておりますホテル審議會も廃止することとなりましたので、本法中審議會関係の條文を削除することとしたいたしました次第であります。

なほ、本法が実際に運用されてから、すでに一カ年になん／＼といったしておる点がありますが、その間規程内容の不備の点なども見出されましたので、この機会に本法による登録の申請條件、旅館登録の人的條件及び登録施設基準等について所要の改正を行わんとするものであります。

何とぞ慎重審議の上御可決あらんことをお願いいたします。

○委員長(楠竹春彦君) 次に専門員の本法案に対しまして報告を求めます。

○専門員(古谷善亮君) この問題は只今提案理由にありましたような事情でございまして、御方針の問題でございまして、私より事務的な面につきまして、多く申上げる必要はないものと思ひます。本件を調査いたしまする除に、政府につきまして、現在の審議會のメンバーなり、又現在までに審議會が取扱いました事項及び審議の経過等詳細に承つたのであります。この場合は後刻御質問等がございました場合に、私が政府につきまして調査いたしましたことを、ここにお取次ぎ申すよりは、直接政府から御答弁、御説明願つたほうがよろうと考えますので、この際政府に現在の審議會のメンバー並びに先ほど申しましたように、審議會の実績等につきまして、最初に御説明を願うということにいたしたいと思ひます。

○委員長(楠竹春彦君) 本法案は今回に政府側の更に詳細な説明並びに質疑に入りたいと思つております。

○委員長(楠竹春彦君) 次に、戦時中政府が買収した鉄道の譲渡に関する法律案を議題に供します。提案者より提案理由の御説明を求めます。

○衆議院議員(坪内八郎君) 只今議題に供せられました戦時中政府が買収した鉄道の譲渡に関する法律案について、提案の理由を御説明申し上げます。政府が地方鉄道会社から買収しまし

た鉄道は過去において相当多数に上つてゐるものでありますが、その大部分は本来国が敷設すべく予定されておりました路線の買収でありまして、鉄道国有法の精神に全く合致いたしております。然るに昭和十八年、十九年に至りまして、今次の戦争遂行の目的から必要なるものである限り、本来地方鉄道であるべきものを多数買収いたすことになりました。その買収路線は、この二年におきまして、実に二十二線に上つております。然るに今日におきましては、この買収の目的は全く消滅してゐるのであります。これは再び地方鉄道会社に払下げ、その企業の創意と努力により、その地方の利便に最も適合するように運営させることが極めて適當であると考えられ、業界より、第一国会以来、この趣旨により、私下の請願が繰返し提出されておつたのであります。そこでこの際これを民間に払下げることが、地方交通の利便の増進並びに国及び地方公共団体の財政の改善にも大きな寄与となるものと考えらる次第であります。この払下げを受け得る相手方につきましては、元來の買収の経緯より考えまして、できるだけ旧所有会社又はその会社と密接な関係のあるものに払下げることが適當であると考えられますが、他面、鉄道事業の公共性から見て、それらの会社のみに限定せず、更に広く鉄道事業経営の能力があり、且つその経理的基礎が確實である会社にも払下げ得るようにすることが適當でありますので、その

旨を定めますと共に、払下に當りましては、鉄道固有の原則に反せず、且つ公共の利益と合致した限りにおいて行うことを明らかにしております。又この払下を実行するに當りまして、最も問題になりますのは、譲渡価格を如何なる点において定めるかの点であります。本法律案におきましては、当該鉄道の買収価格、買収後に要した建設改良費、時価及び当該鉄道の企業収益力を參照いたしまして、不當な価格を以て払下とならないように、公正妥當に定めることとしたいたしました。又職員につきましては、払下路線又は譲渡会社に密接な関係のある者は、その申出によりまして、当然会社が引き継がなければならぬこととし、且つその際に不利な取扱を受けないように特別の保護規定を置き職員諸君の待遇保障に万全の措置を講じております。なお、鉄道の譲渡に関する事項は、運輸大臣が決定したものであります。運輸大臣が正にして適切な実施を確保いたしますために、運輸大臣は運輸審議會の慎重な審議の結果による意見を聞かなければならないこととしたいたしました。

以上本法案の要旨を述べました。何とぞ慎重御審議の上速かに御可決あらんことを切望いたします。

なおこの機会にお許しを得まして、一言議題外の件について御了承を頂きたいと思つておりますが、去る五月の十七日にモーターボート競走法案につきまして、当委員會と地方行政委員會が合同審議をいたすことに相成つて

おりまして、私はその法案の提案者の一人といたしまして、委員會に出席いたしました。提案の御説明を申上げる予定にいたしておりましたところ、いろいろの事情のため私が出席できなかったことにつきまして、皆様方に非常に御迷惑をかけたことにつきまして、この機会にお詫びを申し上げますと共に、御了承を頂きたいと、かように考え、一言お詫びを申し上げたいと、かように考えております。

○内村清次君 この際提案者にちよつとお尋ねしますが、戦時中に買収されました鉄道の払下問題につきましては、これは提案者自身から申述べておられるように、第一国会からの請願もあつたのであります。問題は第五国会のときにおきまして、相当その提案の時期につきまして、我々参議院といたしまして、又運輸委員會といたしまして、異論のあつたような、即ち会期切迫のときに提出されました。非常に委員會といたしまして、混乱をいたしましたような状況があつたわけでありまして、今回又更にこの鉄道の払下問題が、かような国会の会期切れ間近になつて、この重要法案を提出されるような動機、そういう考え方は余辺にあるのであるか、そういう点を先ずお伺いしたいのであります。第二点につきましては、その法案自体に対しまして審議の問題について、これは委員會といたしまして、極力慎重審議をせなくてはならない性質の問題でありますからして、かよう

な取扱いを我々は希望いたし、我々もそういう観点に立つて審議をいたしたいと、かように思つておられますが、ただ今の御説明の内容におきましては、逐次今後の審議の過程におきまして、御説明もあらうかと存じまするが、この法案の骨子といたしておりますところの、どの程度の買収線に對しまする私下を目途としておられるのであるか、こういう点につきまして、お伺ひいたして置きたいと思ひます。

○委員長(楠竹春彦君) 如何でありますか。只今例によりまして専門員のこの法案に對しまする報告をしてもらひまして、それから質疑に移る、その質疑のときにお答え願ひ、こういうようなことにいたして御了承願つて……。

○内村清次君 それは總括的な問題ですから、提案者からの話を聞きましよう。

○委員長(楠竹春彦君) ちよつと速記をとめて下さい。

〔速記中止〕

○委員長(楠竹春彦君) 速記開始。

○専門員(古谷善亮君) 簡単に申し上げますが、これは前回、第五国会におきまして、御審議願ひました法案でございまして、昭和二十四年の五月十七日に本委員会に予備審査付託になりました、二十二日に本付託になりましたが、会期満了いたしました、審議未了になつた法案でございます。この戦時中と申しますのは、御承知の通り昭和十八年と十九年のことでございます、戦時中政府が買収しました鉄道は二十二鉄道、千六十一キロでございます。この買収の日におきます建設費は一億六千五百万円、買収価格が三億二

千五百万円、これはいろいろ今までのすでに御審議願ひしたことでありまして、すでに御承知の点だらうと思ひますので、詳しいことは申上げる必要ないと思ひますが、形式は地方鉄道法第三十條以下を適用いたしまして、買収いたしましたものでございまして、併しながらその買収の前後におきましては、当時の国家総動員法関係の思想が支配いたしておりましたことも事実でございます。この買収されました会社その後の処置につきましては、行政措置によりまして、交付公債は登録公債にいたしたことも事実でございます。又会社の解散を禁止いたしましたことも事実でございます。但しその後一年いたしまして、これを緩和いたしておられます。以上が極めて簡単な概略でございますが、この法案につきましては、一、二申上げて見るならば、この法案自体は大体前の思想を受継いでおりますのでありますが、ただ法律のテクニクといたしまして、第七條の一項で、運輸大臣が認可いたしました、その譲渡に對しますところの告示がありまうと、大体この運輸大臣の決定の内容と同一の内容を持つた契約が成立するといふ規定になつております。これは法律のテクニクから見まして、若干検討を要するのではないかと存じます。それから、それらなおこれは包括的にこの会社に対する授權立法と見ますれば、これでもよろしいかと思ひますが、元來買収いたしますときには、一個々の鉄道につきまして、買収に必要な公債発行に関する法律案を国会に上程いたしておりました関係もございまして、それと

個別下けいたしますときに、国会に提出することが釣合ひ上どうかという問題があると思ひます。その他一、二御検討を要する事項があると思ひますが、いずれも法律のテクニクの問題でございます。この法案をどうというふうにお扱い下さいますかは政治上の問題でございますので、私どもの関与いたします範圍外と存じますので、以上のことだけを御審議の参考に申上げた次第であります。

○衆議院議員(坪内八郎君) 内村委員の二点のお尋ねに對しましてお答えいたしたいと思ひます。先ほど委員長からも議事進行についてお話がございましたように、今日はこの法案の提案の理由を御説明申上げる程度にとどめて頂きまして、この次の機会に質疑応答をして頂く、こういう考え方にやつて議題に供せられてお願いすることに相成つたのでございまして、次の機会でも十分あらゆる角度から質疑がございましたらば、お答え申上げることになつておるわけでございまして、が、お尋ねの第一点の提案の時期につきまして、こういう会期の切迫しておるのに、なぜもつと早く出さないのかというふうな意味のお尋ねであつたと、かように考えますが、お説の通り、この法律案は非常に或る意味におきましては重要な法律案でございまして、我々提案者もいたしまして、あらゆる角度から慎重にこれを検討を加えまして、去る三月の下旬の休会前にこれをどうしても提案いたしたい、かような考えの下にその準備その他を進めておつたのでございまして、その筋の関係もございまして、OKがとれなかつた。その後地方選挙にぶつか

りまして国会が休会に入つた。その休会中にこのOKがとれたというような関係がございまして、今日当委員会にお願い申上げたような次第でございまして、更に第二の点につきましては、この法案が実に大事な法案であるから、慎重に審議して頂くということにつきましては全く同感でございます。あらゆる角度から十分御審議頂かなければならぬのでございしますが、お尋ねのどの線をこの法案において私下げるのかという点につきましては、提案理由にも説明申上げておりますように、この法案が通りまうと、直ちに特定の会社に私下をするといふようなことは明記されてないのでございまして、従つてこの法律案が通過いたしましたれば、それらの関係会社なり、提案理由に申上げておりますような関係にあるものの申請に基づきまして、初めてその申請を受理して、それらの機関に諮つて決定されるというふうになりまうので、この法律案の通過と同時に、特定の会社にどの線だといふふうに決定されないことを御了承願ひたい、かように考える次第でございまして、

○委員長(楠竹春彦君) それではこの案は本日はこの程度に御了承願ひたいと思ひます。

○委員長(楠竹春彦君) それでは次に道路四法案中、先ず道路運送法案及びその施行法案を一括して議題といたします。前回に引続きまして、御質疑のあるかたはどうぞお願ひいたします。

○内村清次君 牛島局長、ちよつとあなたのはうに自主的なこれは関係があるかどうかは、この点鉄道法規文書に

よりまうと、どうも直接の関係はないように認められますが、併し前々この道路運送法案を私たちが審議いたしました過程におきまして、この所管の一端といたしまして、軽車両ですね、これの問題も、その認可についても或いは経過についても大体運輸省が関係を持つておつたやうであります。問題は日本国有鉄道構内営業規則というものができておりますねその中に第四項に軽車両とあります。厚生車ですね、この構内営業の認可規程というものが出ておるわけですね。これが現在におきまして、こういう認可が、構内営業に關しましてどれくらい認可計数が出ておるかという点についてお調べができておりますか、どうか。

○政府委員(牛島辰彌君) 国鉄におきまして、駅の構内に厚生車或いは自動車等の構内営業を認可すると申しますか、許可するやうなことは、實際問題として国鉄の用地内に立入ることになりますので行なつておるわけでありまして、その件数につきましては、私どものほうには資料が只今ないわけでございまして、国鉄に照會いたしますれば得られることと思ひますが。

○内村清次君 そうしますと、あなたのはうで資料はとられますが、大体その運輸省の監督権といたしまして、この規則全般についても一通りは目を通しておることだと思ひますから、そういう関係から用地内における、即ち構内におけるこの営業は、これは当然できるんだと、これは申請によつて勿論検討はしますが、できるんだという前提に立つて申請して認可をしないやうな規定も、やはりこれは道路運送と同じやうな規定というものが

○委員長(楠竹春彦君) それでは次に道路四法案中、先ず道路運送法案及びその施行法案を一括して議題といたします。前回に引続きまして、御質疑のあるかたはどうぞお願ひいたします。

○内村清次君 牛島局長、ちよつとあなたのはうに自主的なこれは関係があるかどうかは、この点鉄道法規文書に

○委員長(楠竹春彦君) それでは次に道路四法案中、先ず道路運送法案及びその施行法案を一括して議題といたします。前回に引続きまして、御質疑のあるかたはどうぞお願ひいたします。

項目にあるわけですから。あるわけですが、それに該当しないものは認可してよろしいというように、即ち認可規定というものが第五條にはつきりしておるのですがね。運輸省といたしましては、当然これは国鉄のほうで認可をすべきものであるという御解釈をしておられるか、どうか。

○政府委員(牛島辰彌君) 軽車両の営業につきましては、届出を以て足りることに道路運送法におきましてはなっております。而もこの権限は都道府県知事に委任してあるわけでございます。従いまして軽車両で営業するものは、都道府県知事、或いは特別の区の区長さんに届出れば営業ができるわけでありまして。ただ鉄道の用地内において営業をしようとする場合には、国有鉄道が営造物の管理者といたしまして、更にそれを認可なり、許可を与えておるわけでございます。国が行う行政の範囲とちよつと違つた面から行われておるのでございます。

○内村清次君 その点はよくわかりますが、ただあなたがたの方針として、この構内営業規則にははつきりと、こういう点、こういう種類のものは営業させるのだ、併し第六條によると、例えば懲役に行つたものとかのいろいろの、即ち認可させないところの種目も書いてありますけれども、そういう資格も併しさせるのだといった方針というもので……現在軽車両の即ち構内業務に認可ができない状態にあるようにも聞きますが、それはどういう点からそういうような御方針であるか、或いは当然規定に謳つてゐるならば認可をさすのか、即ちその必要があるかどうかという方針を知らせてもらいたい。

○政府委員(牛島辰彌君) 只今申し上げましたように、国鉄の営造物の管理者といたしまして、国鉄の用地なり、或いは施設の中におきまして、営業するということに協力してゐるわけでございますが、それは国鉄の実際の事情によりまして、いろいろ問題がやつて来ると思ひます。その点は丁度駅の構内において売店を設ける場合におきましても、やはり営業と届出の事業と若干それは……軽車両は届出でございますから、違ひますけれども、営造物管理者としての許可なり、権限を行使するということとは同じになるわけでございます。国鉄の事情によりまして、駅構内が若しも狭い場合等におきましては、或いは国鉄としては、これを許可しない場合もあり得ると思ひます。その点で道路運送法におきましては、関与しておらんわけでありまして。

○内村清次君 そこで道路運送法には、そういう細目の点については、いわゆる現場と言いますと、営業事務所長とか、そういうような人たちが或いは局長という人たちに権限を任してあります。只今の御答弁の中には構内の、即ち狭いその他の所においては何か考慮するが、併しその他の場合においては当然許可項目として載つてゐる以上は、これは当然運輸省としては、やはり既定通りの許可を方針とするというふうな御考えで作られたことであろうと思ひますが、そういう特別な狭い区域は別として、地方の実際の状況によつてはよろしいというふうな所もあろうと思ひますが、そういう所は総括としては許可をするという方針

であるかどうか。それでは許可をしない、全体的にも許可をしないという方針であるか。そういう点の明白な点を話して頂きたいと思ひます。

○政府委員(牛島辰彌君) 只今のお尋ねの問題は、運輸大臣といたしまして、実際にその具体的事情に應じてとやかく国鉄総裁に指示する性質のものではどうもないように私は考えておりますが、国鉄総裁がみづからこれを許可することが最もいいのではないか、こういうふうな考へてゐるわけなのであります。

○内村清次君 その点はわかります。そこで国鉄総裁のほうからですよ、勿論こういう許可をしたんだというふうなことになるて来れば、あなたのほうでは文句はないという前提ですね、それが一つ、それでよろしいと思ひますね。そうしますと、第二点は、今全国的に一つもそういう所がないというふうな実態であるとすれば、許可項目に載つてゐるのに、どういふ方針でそういう認可をしておらないかという、その理由が聞きたいのです。それを一つ……

○政府委員(牛島辰彌君) 厚生車は駅の構内に相当数乗入れられておるのではないかと私も考へておるわけでございますが、厚生車の営業につきまして、運輸省として考へておりますのは、只今申し上げましたように、これを届出の事業といたしまして、免許制をとつておらんわけでありまして。従いまして厚生車を以て運送事業を行う場合には届出をすれば、その人はその事業を営営することはできるわけでありまして。ただ駅の構内において働く場合に事業を行おう、営業をしようという場

合に、そこは国有鉄道の用地内でありましてから、その中において営業をするというときに国有鉄道総裁の認可と申しますか、許可が必要になる、こういうことでございまして、その人はできるわけから申しますと、その人はできるわけにございまして、それに国有鉄道の用地内におけるところの営造物管理権に基いて許可をされる、或いはされな

いという問題が起るわけですから、この点は国有鉄道におきまして、その必要を認めるか認めないかという問題に帰着するのではないかと申します。

○内村清次君 そこでわかりました。これも先ほどからのあなたの答弁でもわかつております。ところが私が聞かんとすることは、先ほどから言つておるのですが、そのところまで具体的ににお話しにならないから……。大体あなたがたの気持ちもわかりましたから、それでは実際の現在の国鉄といたしまして、而も構内を是非営業の場所としたいという認可事項に對しまして、各停車場地域におきまして、そういう認可が下りておるかどうかというふうな資料、又資料と同時に、若しもそういう認可数が全国からどれくらい出ておるか。それからそれに対して国鉄は許しておるか、許していないか。それからその次には若し許しておらないとすれば、どういふ考へで許されないか。それから又場所次第によつては許してもよろしいという気持ちがあるかどうか。こういう点を一つこの次の委員会で御答弁がございましてよろしいと思ひます。

○政府委員(牛島辰彌君) 国鉄の用地内の使用或いは国鉄の総裁の権限の問題になりますと、自動車局長として私

から御答弁申上げるよりは、むしろ現在の機構で申しますと、国有鉄道の監督をやつております方面から申上げる筋合いだろつと思ひます。只今御発言がございしました点につきましては、これを鉄道監督局並びに国有鉄道のほうに申伝えます。ただ私の知つてゐる範圍内におきましては、この構内営業の権限は一部鉄道管理局長に委譲されてはいないかと思ひます。そうしますと、全国に一応多数の駅がございしますので、すぐにその資料がございしますかどうか、これは若しも委譲しておりますと、なか／＼資料の収集に暇がかかりはしないかと思ひますが、とにかく只今のお話によりまして、その方面に連絡をとりたいと思ひます。

○岡田信次君 この道路運送法の第三章に「自動車道及び自動車道事業」というのがありますが、今後自動車専用の停車場のいろ／＼計画が出て来るだろうと思ひます。或いは地上の場合もありまして、地下の場合もあると思ひます。こういうものはこの自動車道並びに自動車道事業の種類に入るものかどうか伺ひたい。

○政府委員(牛島辰彌君) モーター・ブルの点につきましては、この自動車道には入らないわけでございます。○岡田信次君 今後入れなくてもいいのですか、お入れになるお考えはありませんか。

○政府委員(牛島辰彌君) 都市以外の交通につきましては、今後モーター・ブルは非常に大きな問題になることと思ひます。ただモーター・ブルを法制化するということにならますと、この立案に當りまして、一応は考へておるのでございますが、なか／＼参

考になるべきものも持合せませんし、しますので、一応今回は見送つておるわけでございます。併しながら、すでに東京のごときところにおきましては、モーター・プールの問題は大きな問題になりつづいておるもので、今後これを検討いたしまして、できますれば、自動車道と相並んで考えたいと考えております。

○岡田信次君 次に国営自動車のあれですが、第四章の国営自動車関係は、主として国有鉄道がやつておる自動車のことですか。

○政府委員(牛島辰彌君) 現在国営を以て自動車を経営しておりますのは、一般自動車におきましては、ないわけでございます。ただ国立病院等におきまして、特定の自動車運送事業を営んでおるものがございます。国有鉄道につきましては、国営自動車法の附則におきまして、国とみなされておりますので、その章に規定いたしておりますことは、実際に最も多く適用されるのは国鉄自動車についてであります。

○岡田信次君 そうすると、第七十六條の「当該官庁は」ということがありますが、これを準用すると、どんな官庁でも運輸大臣に許されれば、今後ほとんど国営自動車をやれるということになりますか。

○政府委員(牛島辰彌君) お説のように他の官庁におきまして、自動車運送事業に関する経営を計画されまして、この法律の手續に従ひまして、運輸大臣の承認を得られれば経営ができるということになります。

○岡田信次君 そうすると、あつちこつちの官庁が若しやるようなことになると、日本全体の自動車運送の行政と

してよいことですかね。

○政府委員(牛島辰彌君) 国において自動車運送事業を営むたします場合におきましては、やはり道路運送法にいたしましては、公聴会その他の手續をきめまして、免許基準の精神に従つて運輸大臣の承認を得るということになりますので、全般の交通方面から見まして、政策上破綻をするというふうなことはないと思います。それからその経営を行わんとする省におきまして、設置法を出しておきますので、所管事項にする必要がございます。従つて設置法を改正をするという問題も出て参りますので、単なる運輸大臣の承認だけで、すぐ事業ができるということにはならないと思いますので、交通の面が混乱をするということは先ずないと思います。

○岡田信次君 そうすると、結局實際問題として、国営自動車は国有鉄道がやることになるんだということになると思いますが、それでは如何にも他の官庁でもできるようなふうに、その條文を變えて置かなくともいいと思ひますが、どうですか。

○政府委員(中村豊君) 今までの沿革や、現在の実勢から見れば、国営自動車の大部分は国鉄自動車でありまして、將來も恐らくその通りだろうと思ひますが、併し国鉄だけに限る必要は毫もありませんので、交通政策の全体から見て、必要とあらば他のものが他の形でやることを抑制する必要はないと思ひます。殊に特定自動車について、すでに今申しましたように、国立病院であるとか、地方の営林局であるとかいうようなものが、そういう事業をやつておるわけでありまして、

○岡田信次君 自家用自動車についてちよつと伺いたいのですが、例えば、昔三越とか、デパートが送迎に自動車をおかしておりましたね、ああいうのが非常に発達したか、発展するといふか、相当一般の乗合自動車を攪乱する元になるのですが、ああいうのは自家用に入るのか、特定自動車運送事業の中に入るのか、どちらですか。

○政府委員(中村豊君) 現在の道路運送法では、自動車運送事業というものは、他人の需要に応じ、自動車を使用して旅客又は貨物を運送する事業を言うのでありますから、お話のような三越の送迎用の自動車は有償であらうと、無償であらうと、特定自動車としての免許を受けなければいけないわけでありまして、ところが今度の改正法律では、第二條の第二項にありますが、自動車運送事業とは有償とする事に、自動車運送事業とは有償とする事に、三越の自動車は無償でお得意さんを送迎する場合は、自動車運送事業でなくして、免許は要らない、こういうことに變つたわけでございます。その趣旨は無償でやる事業まで、それを特定事業と言つて、特にやかましく規定するほどの実害はないであらう。そこまで免許を受けなければいけないということは余りに苛酷に過ぎるので、有償と無償という線で一線を画すようにするほうが實際に合うということに直したわけでありまして、

○岡田信次君 そうすると、ところが片一方の自動車運送事業のほうだと、無償、有償にかかわらず免許をとらねばならぬということに相成つておるのですが、そこちよつと一貫しないような気がするのですが、どうですか。

○政府委員(中村豊君) 御説のような食い違ひがあるのでございますが、自動車運送事業というものは全く素人ができない事業で、設備その他の点から車両及び交通の保安といふことを考えますと、仮に無償でも自由にやることは、これは放任できないものですから、主として保安の見地から無償でも免許事業にしたわけでありまして、

○高木正夫君 先日の質問に引續きまして、二、三の御質問を申し上げたいと存じます。その前に先ず第一に、先ほど岡田委員から御質問がありましたモーター・プールのことですが、お説のようでありまして、差当りは自由営業、若しそういうことを計画する人があれば、賃貸の業とか、そういうことも殆んど自由放任に任ずる、当分は任ずるというお考えでありますか。

○政府委員(牛島辰彌君) お説の通りであります。

○高木正夫君 それから次に二十三條と二十四條の路線と、それから区域の關係であります。これが一番大きな骨子になるやに思ふのであります。この二つの條文は、つまり一方のほうは、路線事業のほうは運輸大臣が事業区域を指定したときには、当然その事業区域内において運送ができる、こういうことになつておりますが、二十四條のほうの区域のほうは、これに反して区域外に出る場合には運輸大臣の許可を受けてやらなければならぬ。そこにちよつと不均衡のような感じがするものであります。この許可といふのは、運輸大臣の許可といふことは、これはまあ現実においてはどの辺のところでも許可するのであるか、多少不公平に考へるのですが、その点のお考へ

如何でしようか。

○政府委員(中村豊君) 二十三條は指定で済まして、二十四條を許可にかけおけるのは不均衡ではないかというお話でございますが、二十三條は路線貨物事業の性質から見まして、必ずその末端で集貨配達を伴わなければ荷主の満足を得られませんから、どうしても不可分のものであるといふのが事業の本質だろつと思ひます。ところがあの法律ではその路線と区域とを別免許にしましたから、本来なら二重免許をとらなければいけないが、それでは余りに嚴重だから、不可分であるといふ集貨配達といふような附随的な運送については、わざ／＼免許をとらなくてもよろしい、そこで免許をとらないで、許可かといふことですが、路線をやる以上、必ず集貨配達をやらなければいけませんから、原則として皆認めるといふ意味で、ただ指定だけを受けるといふふうに非常に軽い手續にしたわけですが、その例は御承知のように、通運事業法でも、トラック事業者が取扱駅の指定を受けたときには、そこへ入つて通運事業の一つであるところの集貨配達をすることができるといふ條文がありますように、まあ原則として認めてやろう、併し全く自由ではないから、必要な手續きをとつて行政官庁にはつきりわかるようにするといふ場合に、この指定といふのをとつたわけでありまして、そういう氣持であります。ところが二十四條を許可にしましたのは、これは事業区域を新しく考へます以上は、原則としてその区域からよそへは出ては行けないということでありまして、どうしてもやむを得ない場合に出る場合、例外に認めよ

うというのでありますから、これは指定では経過するので、その都度その許可を得るといふに、少し重い感じはいたしませんけれども、手続きを厳重にしたわけでありまして、そこでそういう許可の基準というお話でございますが、それは第二項にありますように、その運送が旅客又は荷主の利便を確保するに必要だということが先ず第一であります。それからその区間に免許を有する他の事業者があつて、それによつて運ぶことが困難であるかどうかということが第二番目の基準で、そういうことをよく斟酌して許可かどうかをきめなければいけない、こういうことになつたわけでありまして。

○高木正夫君 成るほど二十三條の集貨配達をみずからやらなければならぬといふことは、従来物品の扱いのときにはいいかと思つたのですが、積合せ輸送の場合には、おのずからそれが違つて来るのじやないか。それからこれは少し根拠問題になります、二十四條のこの区域を定めることは、この前田委員からもお話があつた通りに、なか／＼これはむづかしい問題だと思つたのです。私はこれは意見になるかも知れませんが、この根本が、自動車の輸送の分け方が、現在の実情と申しまうか、無理な分け方をしておるんじやないかという感じがするわけなんです。それよりもむしろこれから自動車の道が発達して参りますと、もう全然この区別をのけてしまつてやつてもいいんじやないか。区域路線というようなくとをそこまで統制をとらないでも、もう行ける時代がそう遠い将来でなしに来るんじやないか。これは大きな根本問題になるわけですが、私はそういう

見解をとつておるのですが、いつまでもこの区別で以て進んで行かれるお考えですか、どうかというのを伺つて置きたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 誠に非常に見解を富んだお話でございますが、このトラック事業の事業種別の分け方は、實際非常にむづかしい、苦しんでおるところでございます。沿革を申し上げます、前の前の、つまり自動車交通事業法時代には、トラックの事業種別を区間事業と区域事業に分けたことのあるのであります。この区間事業というのは、今度の路線事業にまあ近いと思ひます。ところがそれではどうも實際に合はぬといふので、現在の道路運送法では、区間とか、区域といふ分け方をやめて、積合せと貸切といふ分け方にして、それが現在行われているわけでありまして。ところがそれをやつて見ますと、どうも積合せと貸切で分けられるのも實際に合はなくなつたわけでありまして。といふことは、東京、名古屋間という積合せ免許を普通とされるわけですが、そうすると、その区間は積合せ貨物しかできなくて、貸切はできないうわけでありまして。それから又東京都一円という貸切の免許をとられると、その間では貸切はできるけれども、小口の積合せができないことになつておるわけでありまして。そこでそれでは實際東京、名古屋間に路線を持つた事業者が、積合せだけじやなしに貸切もしなければいかんような荷主の要望が出て来る場合に、その免許を別にしたらなければいかんといふことになりまして、それから東京都内で積合せをやろうとするときには、停車場、市場その他貨物の集散の多い所について積合せ

をすることは、区域事業者でもできるんだという緩和規定が今施行規則にありますけれども、そんなことでやつと緩和しておるわけなんです、實際いろいろやつて見ると、積合せと貸切といふ区別が實際に合はぬ、そこで研究の結果やはり前の考えの区間と区域が考へ方としてはいい、併し区間では余りに幅があり過ぎるから、バスと同じように路線といふ頭で行こうといふことになつて、ぐる／＼廻つて今度のようにな改正法になつたわけでありまして。その点でもう自動車事業の實際が押えにくいといふよりも、自動車事業自体の實際がぐる／＼逃げ廻つておるものですから、どの規定の仕方でもびつたりと合うような規定をすることは、まだ現在発達の途中にあるものですから、困難であらうと思ひますが、最も実情に近いような種別に直すといふことにしたわけでありまして。

○高木正夫君 多少私も意見はあるが、まあその辺でよくわかりました。それからその次は三十一條でございます。したか／＼自動車運送事業者は、その事業年度、勘定科目の分類、帳簿書類の様式その他の会計に関する手続について運輸省令で定めるところに従ひ、その会計を処理しなければならない。といふことになつておりますが、これは大体事業者は事業規模に応じて自分の事業の活動を正確に把握する処置をとればいいのでありまして、会社の経理面までタッチするといふことは少し行き過ぎるじやないかといふ感じがするわけですが、それについてお考えをお聞かせ願ひたいと思ひます。

それからついでに、第三十三條の六「旅客又は貨物の運送に關し支払うこ

とあるべき損害賠償のため保険契約を締結すること。これらも経営者の自由意思に任したらいんじやないかといふ感じがするのですが、ここまで取締らなければいかんかどうか。

○政府委員(中村豊君) 会計の問題は、現行法では二十二條に同じような規定があるのでありますが、その大体同じ精神を踏襲しておるわけでありまして。その趣旨は、公共事業でありますから、できるだけ会社の経営を合理化し、施設、サービスをよくして、荷主、公衆のために便益を圖つてもらわなければいけない、又経営の合理化によつて運賃をできるだけ安くしてもらふといふことが公共の福祉を増進するゆえんであるといふので、普通の自由営業と違つて経営については十分に努力してもらわなければいけないといふわけでありまして。それにつきましては、ただ各会社の創意工夫に任すだけではなしに、経理の仕方の様式については運輸省令定めて処理してもらふ、又それによつて報告を出して頂いて内容を拜見するといふわけでございます。できるだけ経営の合理化に努めて頂く、そのための処理の基準を作つただけでありまして、経営者が十分な創意工夫を発揮して頂くことは決してとめるわけではございません。むしろそれを非常に望んでおるわけでございます。ですからそれほど強くお考え願ひなうていいんじやないかと思ひます。それから改善命令で保険に付するといふことを命令できるという場合の問題であります。これは実は自動車といううような、交通機関を運轉して道路の上を走るのでありますから、相当一般通行者その上に被害を及ぼす虞れが非常

にある、その場合に損害賠償の責任を生ずるのであります。その場合に経営者の資力、信用によつては、賠償することが非常にむづかしいことが起る、併しなぐらいやしくもそういうものを以て営業しておる以上は、それだけの責任を十分といつてもらわなければいけない。賠償責任を十分にとるだけの資力、信用がなければいけないのが、この運送事業に關する根本の特色であらうと思ひます。そのため免許のときに資力、信用をやかましく言うわけでありまして、その賠償能力を確保するために最も簡単な、而かも明快な方法として保険というものが考えられるわけなので、必要によつてはその保険にかけなさいといふことを命令するわけでありまして。これは自動車こそそういう事業であるといふ特色によることであらうと思ひます。

○高木正夫君 その次に四十一條であります。休止又は廃止の場合に運輸大臣の許可を受けなければいけない。こゝなつておりますが、これは届出でもいいのじやないか。一カ月前くらい届出でいいのじやないか。丁度港灣運送法では一カ月前に届出をする。特にこれを許可にした理由がよく納得できないのであります。

○政府委員(中村豊君) 港灣運送事業と異なりまして、自動車運送事業は免許事業でありますから、事業の開始について免許を得て、他のものとは違つた特別の権利を持つわけでありまして、その権利を行使し、その事業を継続する義務があるわけでありまして。それを事業者の自分だけの一存でこれを休止又は廃止してしまうことは、それを利用する荷主、公衆、旅客、荷主に

○高木正夫君 その次は第五章であります、自動車運送取扱事業であります、いわゆる水屋であります、通運事業のはうの水屋のこの規制はどうなっておりますか。それとの釣合いがまだとれんと思うのでありますが、若し規制ができていないとすれば、むしろ通運事業をやつて、それからこれをするのがまあ順序じやないかと思つて、それから又根本問題として、今ここまでやるまだ時期が来ておるかというかといふことを私は疑問にまだ思つておるわけであります。それらに

なければいけない。それがトラック事業のためでもありますし、又これを利用する荷主、公衆のためにも是非とも必要であるといふので、かような規制をすることにしたのであります。

○高木正夫君 この問題は貨物運送に対する非常な将来も僕は問題じやなからうかと思つのです。まあ今のままでほつて置いてもいけないから、多少規制をしてやるということは非常に結構だと思つて、これがよく表に出て参りますと、相当これが発達することに参ります。そうすると、通運

○政府委員(中村豊君) この将来をどうするかは非常にむづかしい問題なのでありますが、我々として現在仕事を取扱つておる点から申しますと、積合せトラック、今度の路線トラックを免許する際には、相当やかましくこの営業所をどういうふうにして経営するかを審査しておるのでありますで、できるならば直営で行つてもらいたいということを、たび／＼はつきり申請人に申上げておるのであります。で、大きな会社で、又取扱数量の大きい場所には直営の営業所を持つようにトラック事業者のかたもなつて来られました。

〔速記中止〕

〔委員長退席、理事高田寛君着席〕

○理事(高田寛君) 速記を始めて。:

○高木正夫君 第六章の軽車両の問題ですが、これは運賃統制については何も無いようですが、それだけのものをこの法律で規制しなければならぬか。むしろ地方公共団体に、自治体に任して置いていいじゃないかというような気がするのですが、これを法律で規制する理由を申しますか、そういうことをちよつとお聞かせを願いたい。

○政府委員(中村豊君) 軽車両は戦争中及び終戦後非常に重要な輸送分野の一端を担ひまして、距離を問題外にして、数量だけで見れば、国鉄は勿論、自動車よりも余計なものを運んで来たた

○政府委員(中村登君) この行政庁の意味は第二百二十二條の第二項にありますように旅客車両については、都知事或いは市町村長、この東京都知事と市町村長、貨物輕車両については知事、こういうようにしてあるわけであります。従いまして、實際は最末端に下しておる、先ほどお話もありましたような、そういうことに任せて法律で規定しなくてもよいじゃないかというお話であります、法律で規定しておるわけ

けは只今申上げた通りで、ただ実際の仕事はそういうふうな地方の末端に下してあるであります。

○高木正夫君 もう一つ自家用自動車
の営業行為、これが大分業界で問題になつておるのは御承知の通りであります、今度の法律でどういふ程度まで改正と言いますか、取締る、そういう点はどういふふうによつておりますか。

○政府委員(牛島辰彌君) 自家用自動車
の営業類似行為を行うために、一般営業者に対しては非常な影響を与える、このために自動車運送業界におきまして、大きな問題になつておることは御承知の通りでありまして、これが開設につきましては、私ども非常に苦心をいたしておるところであります。

今回の法案におきましては、第七章に自家用自動車の使用という規定を掲げて、従来といさか変つた点もあるのでございます。自家用自動車を使用いたします場合には、只今までは省令によりまして、使用届出をいたしてあります。これはやはりその使用の目的等、自家用自動車の実態把握のために必要であるかと存じまして、今回はこれを本文の中に入れたわけでありまして、次に、最近の経済事情の関係からいたしまして、自動車を共有することが間々あるわけでございます。この共有につきましては、この禁止すべき根拠はないと思つております。ただ問題は自家用車として共有された自動車が実際に使用される場合におきまして、営業者との関係において非常に複雑な問題が起るかと思つたので、共同使用をなす場合には、これを許可にかけることにいたしました。第百條

の規定を置いておるわけでありまして。この第百條の規定の精神は、自動車の共有自体を禁止することでございます。で、自家用自動車の共有を自家用の名において営業類似行為を禁止する意味合いのものであります。従いまして、その第二項において自家用自動車の共同使用の態様が自動車運送事業の経営に類似していると認められる場合は、許可を与えることにいたしました。

この点につきまして、実際の問題となりまして、法人等におきましては、共有の使用、共同使用といふことは起り得ない問題であると考えられております。次に従来現行法におきましては、対価を得て自家用自動車を貸渡してはならない旨を規定しております。この対価を得て運送行為を禁止いたしておるのであります。が、対価の意義に關しまして、種々解釈がござつて、そのために営業類似行為が起つておるというような実情もあるものであります。その意味からいたしまして、今回の法律においては有償で運送の用に供してはならないというようにいたしまして、有償で運送の用に供してよい場合、災害のため緊急を要するときは、又は公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合運輸大臣の許可を受けたとき、この二つの場合に限定をして認めることにいたしましたわけでございます。

○高木正夫君 これは些細な問題ですが、これを取締る場合に、現在では自家用と車に書いて乗用してあるわけですが、それに対して品種を横に書くようにしたらどうかというふうな業者の希望もあるのですが、細かい問題です。

○政府委員(牛島辰彌君) 只今私言
い落しましたが、「(自動車に關する表示)といたしまして、第百二十七條に掲げてございまして、これも貨物の自家用自動車からいたしますれば、一つの制限規定にも相成るかと思ひます。

只今お話のございましたように、トラックの横に自家用という表示をいたしておられます。この規定は現行法においてはこれを強制するだけのものがなかつたわけでございます。営業者に対しては、トラックの外側に種々氏名であるとか、名称とか、記号といふようなものを表示させる規定が省令に

おいて定められておりますけれども、自家用自動車にはないわけでありまして、規定によりまして、自動車の外側に、使用者の氏名、名称又は記号その他運輸省令で定める事項を公示するといふことを法律事項として規定いたしましたわけでありまして、只今お話の取扱いとこの物品その他につきましては、物品その他を外側に公示するかどうかという点については、まだきめてございせんのですが、そのほか特定事業者の關係もございまして、実際に使用するものに對し、その取扱物品なり、或いは又免許についての條件限定といふような点をはつきりさせるような書類を携行させるようにしたかどうかとも考へております。

○岡田信次君 この第百條の自動車を
共同で使うという場合には、誰が一体登録をし、許可をするのですか。
○政府委員(牛島辰彌君) 使用の許可
を申請する場合には、共同、共有者の中から代表者が申請することになつて

○高木正夫君 もう一つ國營自動車の
進出について、大分これも業者のほうで問題になつておりますが、今度の法律でどの程度までそれに手を加えられるか、あらましのことをお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 今度の法律で
変えましては、第七十九條におきまして、事業計画の変更でありまして、重要なものは認可事項にするといふことにしてあります。それから運賃料金に關しても認可を受けなければいけな

こととあります。それから更にもう一つは、國營自動車の事業者のところに付て検査をしたり、或いは報告をとることができるようになつたわけでありまして、こういうことによつて重要な事項はすべて民營自動車と同様に一定の監督に下に服することになりますから、行政官庁において両方を相互に公平に総合的に見て行くことができるというところになれば、その間の調整が十分にとることができるようになると思ひます。

○高木正夫君 その際に計画する場合
に何か取締りがないのですか。つまり國營自動車を始める場合に、やはりこれは認可庁でやつておるわけですか。
○政府委員(中村豊君) それは承認と
いうことになつております。七十六條で承認ということになつております。これは従来は運輸大臣に協議するといふことになつておりましたけれども、協議では少し實際の内容を現わしませうので、運輸大臣の承認を受けるといふことで自由にはできないわけであり

○前田穠君 前回区域ということにつ
いていろいろ伺ひしたようでありますが、まだよくわかりませんので、甚だしつこいようですが、今日もう少し質問を続けたいと思ひます。今日は見方を変えてお尋ねをしたいのであります。一般路線貨物運送事業といふものと一般区域貨物運送事業、この二つの免許の種類は一体どこが違うのかというところを一つ伺ひしたいのであります。この五條の事業計画でどういふことを運輸省におきめになるのか、それはわからないのでありますから、それはさておきまして、法律の面だけで見ますと、路線貨物運送事業といふものは線の運送である。それから区域のほうは面の運送だ、こんなふうにも言えるのでございます。面

と言つても道路は線でありまして、非常に線と面とはばやけてくるわけでありまして、そこへ路線のほうでは行く先きで一定の区域を指定すれば、その中では自由に運送ができるようになつておるのであります。ますますその區別というものはばやけて来ておるようにも見えるのであります。が、運輸省令で事業計画をおきめになるといふことと合して、路線営業と区域営業とどういふふうに進むのか、そのところを御説明願ひたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) この分け方に
今度変えようとしたのには、相当実態を考へて苦心したのだといふことは、先ほど高木委員に申上げた通りであります。普通の場合には今のお話のように区域は面の運送で路線は線の運送と、こういうことにならうと思ひます。従いまして区域の場合には比較的

小範圍の区域、例えば自動車の行動半径を頭に置きまして、それに実情を勘案したような区域が考えられる、ところが路線のほうは、その区域の中でどの道路を通ろうと、これはもう区域事業でありますので、わざ／＼その中で一定の路線をきめようとする事業者はいないだろうと思います。従いまして路線を申請される事業者は、その事業区域という面の範圍を越えて、相当中距離以上に出る場合に始めて路線自動車事業というものが生れて来る、こういうふうに考えるわけでありまして、それならば逆に考えて、そういう中距離以上の路線をたくさん頭に描いて、その道路のどこにでも行けるようなものを含んだところの大きな事業区域というものは考えられないか、若しそれが考えられるならば路線事業の意味がなくなつて来るのじゃないか、こういう疑問が起るわけなんです。これは誠に実施に当りましては問題になる点であります、そういう点をどういうふうに判別するかは、今申しましたようにトラックの行動半径というものを考えて事業区域は別して行く、それを逸脱して中距離以上に走るものは路線として区別して行く、こういうことが大体実際に合うようになるのではないかと、かように思うわけでありまして、なおもう一言附加えさせていただきます。なおもう一言附加えさせていただきます。なおもう一言附加えさせていただきます。

○前田君 自動車の行動半径というのはどういふことかということをお伺いしたいと思ひます。まあそれだけ一つ……。

○政府委員(中村君) 今までの燃料事情その他では割合に距離が短かつたのですが、それらの資材、燃料の節約のために相当よくなつて参りますから、相当広い範圍になると思ひます。これを具体的に言いますと百キロ以上、限度は百五、六十キロまで行けるのじゃないかと思ひます。

○前田君 自動車の事業の現状を考えている／＼この分け方について苦心をしたのだというふうなお話でありましたが、私どもの日常見聞しておる範圍の特殊の事情かも知れませんが、我々の感じでは、こういうた分け方をすると、路線事業のほうが非常に都合がよくなるのではないか、だから極く短距離の果境を越えたところの経路の中心地付近までの区域事業と、それから外へ出た路線事業と合せてどれか免許を出願すると、こういうたような傾向になるように思ひ、即ち免許者、二つの種類になつておるが、實際はどの業者もこの二つの運送事業を兼営するという傾向になりやしないか、こういう感じがしますが、そういうふうにお考えにならないのですか、どうかこれを一、言換えますと、区域というものを特にきめる必要がどこにあるのか、おつ放していけないのか、なぜ区域というものを限定しなければならぬのか、こういうことも関連すると思ひます。すべての業者が二つの事業を兼営することにならぬか、区域というものを特に限定してきめなければならぬ理由はどこにあるのか、こういうことをお聞きしたい。

○政府委員(中村君) これは現在の傾向では両方の事業を経営しようという空気が圧倒的であります。そういう申請がたくさんあるのであります。これは最近の特殊な事情ではないか、こう思ふのであります。事情が又變つて来れば、おの／＼専門の業者が出て来てくれるのが望ましいと思ひます。例えば東京における大会社のごとく定期専門というのがございまして、それでそういう会社の話では区域なんかは到底やる気にならないという話もありまして、又資力、信用の弱いところは区域だけしかできなくて、路線のような遠くへ出て、而もできるだけ営業所を運営するということも望まれるような事業はともやり切れないというところでありまして、比較的小さい弱小な事業者が区域をやられて、資力、信用の大きな業者が路線に出る、こういうふうになつて来るのではないかと、そういうふうな路線に分野が分れて来るのではないかと思ひわけでありまして、そうなれば、それで区域としての独自の存在理由があるわけでございます。

○前田君 私も実はそういうふうにお考えしております。資力、信用のある非常に大きなトラック会社が路線に力を入れるならば、弱小な会社は区域にちこまつてゐる。それが自然にそうなるべきだと思ひます。だからこういう区域別は要らないのじゃないかという、法律として要らないのじゃないかという気がするのです。なぜこういう区域別を法律で作らなければならぬのか、そこが伺ひたいのです。

○政府委員(中村君) お説のようにに資力、信用のある者が路線をやるといふことになりまして、区域と路線とは、この法律が要求する／＼な義務や規制の方法に輕重、緩急の度合に差が出て来るというわけでありまして、例えば望ましいことは路線は定期であつてほしい。法律では別に義務付けておりませんが、不定期の路線といふことは事業の性質上望ましくないから定期線を要求するといふようなことがだん／＼出て来ると思ひますし、その他手続にしても審査についても、路線をやる以上は路線をやるにふさわしいだけの実質規模を持つたものを要求する。でそこまで至らないものは区域でやつて行く。こういうことにならうと思ひますから、やはり両方の事業の種類は必要自然に分解ができて来る、かように思ひます。

○前田君 そこで先刻お尋ねしました五條一項三號の運輸省令で規定されることはどういふことで以て規定されるのですか。それは只今あなたの言われたようなことは、結局この法律で書かないで省令に書くという意味なんですか。ちよつとその御趣旨というのは、法律ではどこにも現われていないので……。

○政府委員(中村君) まだ具体的な案ができていないのを申訳けないと思ひますが、路線事業については、例えば終点の地名番とか主な競馬地とかいふものをはつきりしまして、その間における営業所などについても具体的にきめてもらうわけでありまして、ところが区域事業につきましては、大体の事業区域といふもののサクルを出しまして、その中で特にどこを取つてもいいといふことは無いと思ひます。それでその場合に定期で運行するものにあつては、その定期の一日何回であるかといふことを、路線についてははつきり出してもらうわけでありまして、そういう定期運行の内容とか、営業所の場合、それを直営するか、他に水屋を使うかといふような問題については、路線については特に申請書に書いてもらつて、嚴重に慎重に審査する。そういうところに自然に差が現れて来ると思ひます。

○前田君 この定期線といふことは、特に路線営業の一つの要素としてお認めになるのですか。非常に今度軽く扱われておる、法律の表現にちつとも現われていないので軽く扱われておる、或いは從來この定期線といふのは非常に取締りなかつたといふか定期線といふものは殆んど有名無実であつたから、それを放棄しようといふ考えやないかと思つたのですが、そうじやないのですか。やはりその路線営業の要素の中へ入るわけですか。

○政府委員(中村君) 定期線といふことは非常に重く考えております。ただ実情はお話のように有名無実になる虞れがありますので、法律で路線事業は定期で運行するものであるという定義をつけるまでにはいたさなかつたのであります。それから又そういう定義をつけますと不定期で路線をするものは、これ又一つ事業種別を作らないと今度は無免許事業になつてしまふので、路線の中にはこの法律の規定だけからいいますと定期も不定期もあり得るわけでありまして、定期を非常に重要視して最も望ましいものと考へておりますので、申請書には事業計画の内容として定期で動かすかそうでないかを出してもらつて、不定期の場合

には行政方針としては免許基準に照して免許することは相当むずかしいことになつて行くのではないか。法律の実施に当つて定期線が強く取扱われるというわけでありませう。

○前田君 だん／＼わかつて来たようでありませう、それでも一つ伺つておきたいのは、路線営業は従来の積出貨物の場合と非常に観念が變つて来たのか、免許基準と抽象的には書いてあるのですが、そういう抽象的な免許基準の問題ではなしに、實際免許されるに當つて、これは運輸審議会等のいろ／＼審査もありませうが、行政官庁の方針としては一路線一営業とか或いは二営業とか或いはそういうたことに捉われないで、具体的に必要ということだけを見て重複免許ということとは従来とはよほど考え方を異にせられるつもりではないか。

○政府委員(牛島辰彌君) この貨物の路線事業につきましては、一路線一営業主義というようなものは採用いたしておりませうです。何分終戦後特に昨年度から非常に急激にこれを免許しまして差違して参つたのでございまして、現在におきましてはまだその差違の過程にあると思ひます。東京名古屋、名古屋大阪の長距離の路線事業につきましては多数の業者にこれを免許をいたしております。鉄道輸送との関連もございまして、實際の輸送需要量、又その供給輸送力との均衡等も今後において相当問題になるかと思ひます。現在はまだ差違の過程でございませうので、どの程度の業者に認めるのか、その数を限定するということなどは今後の検討に待ちたいと思ひます。

○前田君 それでは区域の問題はこの程度で一応打ち切られて、次に運賃支払方法の問題を伺いたいと思ひます。先ず第一に運賃支払方法を現払いということに變更されるのはどういふ点を狙つておられるのかとどういふ点で、それから運賃支払方法と物価統制令とがどういふ関係にあるのかということをお願いいたします。

○政府委員(中村豊君) 運賃支払方法を限定する制度にしました理由は、荷主に対して不当な差別取扱をすべきではないという趣旨から出ておるのであります。甲の荷主に対しては即時払を要求し、乙の荷主に対しては一週間遅れでよろしい、別の荷主は一月遅れでよろしいということでは非常に荷主に対して取扱が不当に差別されるので、これはすべてのものに同等のサービスを提供しなければいけないという運送機関の原則に反するわけであります。それからどこかに線を一本引かなければならぬ。それならば最も妥当なところの即時というところに持つて行くが、いゝとこういふことにしたわけでありませう。もう一つの理由は運送業者相互間の不当な競争を避けるためにとつた制度でありまして、逆に言えば甲の業者は荷主に対して即時払を要求し、乙の業者は同じ荷主に対して十日遅れでよろしいということになれば当然乙の業者の方に荷主はつくということになりませう。運賃の支払時期によつて不当な競争を起す虞れがありますので、その点からもこの制度をとつたのであります。それで物価統制令の関係は、この附則にありませうに物価統制令による運賃料金の統制が存続する間はこの規定は停止されまして廃止の翌日から施行されることになりませう。

○前田君 あとの運賃のきめ方については物価統制令と直接無関係であると思ひますが、支払方法と物価統制令との関係は具体的にどういふふうになるのかとどういふ附則を置かれたかということをお願いいたします。

○政府委員(中村豊君) 定額制の精神と、物価統制令の統制額との精神は矛盾します。定額制の実施を延したわけでありませう。支払定額制と現払制は運賃制度として不可分なるのであります。ですから現払制度の方も延したわけでありませう。

○前田君 この現払ということは恐らくは業者にとつて非常に望ましい一面であると同時に、現払を現実にも厳密に行うということは非常に困難な面と両方あると思ふ。その非常に困難な面は業者自体の中にもあり、それから相手方の荷主の方の側にもあると思ふのですが、そういうことについて業者自体の中にある面とは、これはできるかできないかはわかりませんが、猶予期間中に取除く工夫を業者がしなければならぬことだと思ふのであります。荷主の側に存する現払制の困難というものはどういふふうにお考えになつておられるでしょうか。

○政府委員(中村豊君) 荷主協力して呉れる意思がないとこの制度もなかなか実行がむずかしいことになるわけでありませう。そこで荷主にもこれに従うべき義務を規定することが一番規定としたら万全でありますけれども、さうに荷主に協力義務を持たせるような規定は只今の立法例では物価調関係以外には殆んど見当たらないのでどういふ単独の法規にそこまで触れることはどうも

少し範囲を越えているように思われるのでその規定を行なかつたわけでありませう。その点では御指摘のように弱くなるのであります。それに、これについては十分に荷主にもよく趣旨を徹底させるように努力して、實際的にはこれに協力して貰うように持つて行こうと思つております。

○前田君 もう一つこの自家用自動車の問題について伺ひたいのであります。従来からこの行政の方法で以ていろ／＼自家用の乱雑な運行というものを取締ることになつておつたようでありませうが、實際においては余り取締りが徹底してゐなかつたといふことを私も殊に最近この法律案が出てからよく業者から言われるのであります。これは畢竟運輸省の事務当局が足る地方に持つておられないといふこと、一つの大きな原因があるかも知れませうが、この点に關しまして将来どういふふうにお考えになつておられるか。それに關連しまして一つ、自家用自動車の使用という問題があるようでありませうが、この共同使用といふのはどういふような標準で許される程度なかと、その共同使用を許される程度な標準なりの如何による、これは自家用自動車がいかにものを取締ろうといふことと逆行するやうな結果になる虞れがなしと思ひます。この共同使用に關する御方針を伺ひたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 自家用自動車の取締の問題はこの自動車行政としての重要な問題の一つであります。それに、これについて完全な実施がされてゐないといふことは甚だ遺憾に思つております。できるだけ努力をしまして、又

予算や定員についても又人選についても末端行政を強化するといふことに努力しましてこの目的達成に資したいと思つております。ただ各陸運事務所の取締の模様を見ておると、非常に熱心でいゝが、余り熱心でなくとも熱心でないところもありません。ところがさういふ実績の上つた地区においては、今度は自家用自動車の側から取締りが嚴格過ぎてけしからん、もつと緩和しろといふいろ／＼陳情やその他の形で出て来るやうなわけで全く痛し痒しの状態でございます。我々としてはそういう実績の上つたところに対して取締に手心を加えるといふやうなことはなくて、そういうところを模範にして他の地区ももつと努力するやうにといふことを却つて逆に言つておるやうなわけでございます。

なお次に共同使用の許可の基準といふことでございますが、これは法律としては営業類似行為をする虞れがない場合といふやうに抽象的にいつておりますが、具体的に一つのめどとしてはまだ確定はしておりませんが、現在共有について取締の通牒を出しているわけでありませう。その通牒における考え方は、共有者ですから今度の場合には共同使用者が自己の持分なり自己の権限に應じて使用することができるといふものであるといふのであつたか、その使用が輸送秩序維持の建前から一般運送事業者との関係において弊害の起り得ることも予想されるので、現在は一応通牒では所有者五人以内でその車が一台であることが望ましいといふことを極めて具体的に通過しておるわけでありませう。併しこれは具体的過ぎませう

でもう少し実情で研究したいと思ひます。それから共有に名を借りて営業類似行為をする者は嚴重に取締らなければいかん、又共有者或いは共同使用者が法人である場合にはこれは極力避けなければいかん。と考えますのは、数人の法人が共同使用することになりまふと、利用者たる範圍は非常に広いものになつてしまふわけでありまふ。そこで更に考えられる基準としましては、余りに広範圍に亘ると、その使用を管理するために、共同使用、共有といふながら専門の管理をする人間を置くとか組織を置くということになりますから、それでは非常に会社の一般免許とか、或いは限定、特殊免許に近くなりますので、そういう管理について特別の組織や人を置くような場合には、それは共同使用の範圍を逸脱したものではないか、こういうことも考えられるわけでありまふ。そういうような点をいろいろ考えまして何らかの基準を明らかにしたいと思ひます。

○前田君 もう少し残つておりますけれども、一人で余り長くなるようです。一応本日はこれで打ち切ります。○理事(高田寛吉) ちよつとお諮りいたしますが、まだ質疑続行中でございますが、只今本委員会において審議中或いは審議すべき法案に關連しまして衆議院の前田運輸委員長から発言を求められておりますが、発言を許可することに御異議ございませんか。

○理事(高田寛吉) そうです。○理事(高田寛吉) それでは前田衆議院運輸委員長どうぞ。○衆議院議員(前田郁) 私が衆議院の運輸委員長の前田郁でございます。実は運輸委員会に付議されております問題がたくさんあるのでございまして、いろいろな事情によりまして大変遅れまして、参議院の委員会の方に私どもが参りまして説明をしたり、お願いしたりしなければならんことがたくさんございまして、大変遅れましてのためにまだ御挨拶にも上ることができなかつたわけでございますが、今明日から上りまして衆議院の各法案についていろいろ御説明申上げ、又御協力をお願いしたい、こういうわけでございまして、取りあへず今日は挨拶がてらにちよつと皆さまの貴重な時間をかりまして御挨拶をしたい、こういうわけで参つたわけでございます。どうかよろしくお願いいたします。

○理事(高田寛吉) それでは質疑を続行いたします。質疑のある方はどうぞ。○村上義一君 本法の目的、つまり第一條に明記されてあるのですが、これにつきましては前回に質問もあつたやうでありますけれどももう少し伺いたいと思ひます。前回には公正な競争を確保するという意味において質問があり、言い換えれば一路線一營業を確保しておる場合はそうでないが、相当量の輸送需要がある場合には一路線二營業或いは數營業を認めて行くのだ、こういうような御説明があつたと伺つておるものであります。自然民間自動車相互間におきましても、又民間自動車と国鉄經營の自動車との間に公正なる競争を予期しておられるといふことは窺ひ知ることができたのであります。陸上輸送というものは、ひとり自動車のみならず鉄道軌道の輸送といふものがあるのであります。従つて

道路運送の総合的な發達を図るといふだけでは本法の目的である公共の福祉を増進するという狙いが満たされない場合が生じて来るといふふうに考えられるのであります。で、国鉄を初めとして地方鉄道又軌道との關係についてやはり公正なる競争を確保するという趣旨であるのかどうか、この点一つ伺いたいと思ひます。

○政府委員(牛島辰彌君) 道路運送第一條において公正な競争を確保する目的に掲げましたこのこと自体におきましては、他の交通機関との公正なる競争といふことは考えておらないわけでございます。ただ実際にこの法律を執行し、又他の交通機関、他の鉄道軌道等の法律処分をなす場合において、この相互の間においてこれを如何に規制するかということにつきまして

は相当行政の実際といたしまして考慮すべき問題が多々あると思ひます。自動車運送事業を主体として考えますと、更に国鉄等との交通機関との競争といふことは事業の本質上相当あり得べきこととございまして、又これらの機関が相錯し相当發達の段階に達します場合におきましては、交通調整の一環といたしまして他の交通機関との間の調整も考えなければならんと思ひます。殊に運賃の面におきましても、又実際の事業計画の面からいたしましても考えらるるところが相当多いと思ひます。併しながら現在の自動車運送事業といたしましてはまた發達の段階にございまして、各々の交通機関がその分野において相当にその特徴を活して發達して参る必要があるかと思ひます。私ども常に自動車運送事業

の免許等の処分をなす場合におきまして最も考慮しておりますのは、地方鉄道軌道殊に地方にございまして、その小規模の地方鉄道軌道と自動車運送事業との間には相当慎重に考慮しなければならん点も多々起つておりますので、そういう点につきましては道路運送法を執行いたします場合におきましても十分考慮して参りたいと思ひます。現に運輸省の内部的にも地方鉄道軌道との関連におきまして、乗合自動車車関係の事業に対しましては相互に協議いたしましてその万全を期しておるやうな次第でございまして、貨物輸送、殊に路線貨物運送事業につきましては未だその本當の發達の段階にございまして、かかる手続はとつておりませんが、次第に今後の推移によりましては、これ又路線の許可等に當りましては内部的に事務を連絡しなければならんかと考慮いたしております。ただ国鉄道路に対しましては国鉄道路の事業が相当大規模であり自動車運送事業がまだ真に競争するまでの段階には達しておらないと考えられますので、運送事業の免許につきましては余り考慮をいたしておらんわけでありまして、一番問題になりますのは、国鉄道路の中におきまして国鉄の行きますところの自動車運送事業とこの法律によりまして、民間の自動車運送事業との間でありまして、この法案におきましてもその調整につきまして若干の規定を挿入いたしまして今後の調整に当たりたいと考へておる次第であります。

○村上義一君 只今の御説明で御趣旨は大體理解いたしましたのであります。が、更にこの第八條の二項、即ち運輸大臣が、運賃及び料金の許可申請を受

けて、その認可をしようとする場合における基準が四号掲げてあるものであります。この四号目に「他の自動車運送事業者との間に不当な競争をひきおこすこととなるおそれがない」といふ点を特に明示してあるのではありません。でこの場合も勿論この地方鉄道とか軌道とかいふものの運賃料金との關係は総合的に考察せらるべきものであると考へられるものであります。この立法の御趣旨はそんなんであります。したが、一応伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(牛島辰彌君) この法案は道路運送事業についての事項を規定いたしておりますので、他の交通機関との問題については触れておらんのであります。運賃の面につきましては実際にこれを行政を執行いたします場合に、これは運輸審議会或いは道路運送審議会等に諮問をいたしますもので、それらの間におきまして十分にその間の調整は図り得られるものと考えております。

○村上義一君 只今御説明のように道路運送審議会に諮問をせられて、そして運輸大臣は決定にそれを重要な資料にせられる、いわゆる道路運送審議会の意見を尊重せられるといふことは十分付度できるものであります。その道路運送審議会において第八條の運賃料金の認可問題に關し、又更に十一條にも第三号に同様なことが明記されてあります。これらの問題処分に當つて道路運送審議会が本法を誤つて解釈せられて、そうしてただ単に道路運送にのみ立脚して意見を決定せられることがあるとするならば、非常なそこに立法の趣旨とマッチしない結論が出て

○理事(高田寛吉) それでは前田衆議院運輸委員長どうぞ。○衆議院議員(前田郁) 私が衆議院の運輸委員長の前田郁でございます。実は運輸委員会に付議されております問題がたくさんあるのでございまして、いろいろな事情によりまして大変遅れまして、参議院の委員会の方に私どもが参りまして説明をしたり、お願いしたりしなければならんことがたくさんございまして、大変遅れましてのためにまだ御挨拶にも上ることができなかつたわけでございますが、今明日から上りまして衆議院の各法案についていろいろ御説明申上げ、又御協力をお願いしたい、こういうわけでございまして、取りあへず今日は挨拶がてらにちよつと皆さまの貴重な時間をかりまして御挨拶をしたい、こういうわけで参つたわけでございます。どうかよろしくお願いいたします。

○理事(高田寛吉) それでは質疑を続行いたします。質疑のある方はどうぞ。○村上義一君 本法の目的、つまり第一條に明記されてあるのですが、これにつきましては前回に質問もあつたやうでありますけれどももう少し伺いたいと思ひます。前回には公正な競争を確保するという意味において質問があり、言い換えれば一路線一營業を確保しておる場合はそうでないが、相当量の輸送需要がある場合には一路線二營業或いは數營業を認めて行くのだ、こういうような御説明があつたと伺つておるものであります。自然民間自動車相互間におきましても、又民間自動車と国鉄經營の自動車との間に公正なる競争を予期しておられるといふことは窺ひ知ることができたのであります。陸上輸送というものは、ひとり自動車のみならず鉄道軌道の輸送といふものがあるのであります。従つて

道路運送の総合的な發達を図るといふだけでは本法の目的である公共の福祉を増進するという狙いが満たされない場合が生じて来るといふふうに考えられるのであります。で、国鉄を初めとして地方鉄道又軌道との關係についてやはり公正なる競争を確保するという趣旨であるのかどうか、この点一つ伺いたいと思ひます。

○政府委員(牛島辰彌君) 道路運送第一條において公正な競争を確保する目的に掲げましたこのこと自体におきましては、他の交通機関との公正なる競争といふことは考えておらないわけでございます。ただ実際にこの法律を執行し、又他の交通機関、他の鉄道軌道等の法律処分をなす場合において、この相互の間においてこれを如何に規制するかということにつきまして

は相当行政の実際といたしまして考慮すべき問題が多々あると思ひます。自動車運送事業を主体として考えますと、更に国鉄等との交通機関との競争といふことは事業の本質上相当あり得べきこととございまして、又これらの機関が相錯し相当發達の段階に達します場合におきましては、交通調整の一環といたしまして他の交通機関との間の調整も考えなければならんと思ひます。殊に運賃の面におきましても、又実際の事業計画の面からいたしましても考えらるるところが相当多いと思ひます。併しながら現在の自動車運送事業といたしましてはまた發達の段階にございまして、各々の交通機関がその分野において相当にその特徴を活して發達して参る必要があるかと思ひます。私ども常に自動車運送事業

の免許等の処分をなす場合におきまして最も考慮しておりますのは、地方鉄道軌道殊に地方にございまして、その小規模の地方鉄道軌道と自動車運送事業との間には相当慎重に考慮しなければならん点も多々起つておりますので、そういう点につきましては道路運送法を執行いたします場合におきましても十分考慮して参りたいと思ひます。現に運輸省の内部的にも地方鉄道軌道との関連におきまして、乗合自動車車関係の事業に対しましては相互に協議いたしましてその万全を期しておるやうな次第でございまして、貨物輸送、殊に路線貨物運送事業につきましては未だその本當の發達の段階にございまして、かかる手続はとつておりませんが、次第に今後の推移によりましては、これ又路線の許可等に當りましては内部的に事務を連絡しなければならんかと考慮いたしております。ただ国鉄道路に対しましては国鉄道路の事業が相当大規模であり自動車運送事業がまだ真に競争するまでの段階には達しておらないと考えられますので、運送事業の免許につきましては余り考慮をいたしておらんわけでありまして、一番問題になりますのは、国鉄道路の中におきまして国鉄の行きますところの自動車運送事業とこの法律によりまして、民間の自動車運送事業との間でありまして、この法案におきましてもその調整につきまして若干の規定を挿入いたしまして今後の調整に当たりたいと考へておる次第であります。

○村上義一君 只今の御説明で御趣旨は大體理解いたしましたのであります。が、更にこの第八條の二項、即ち運輸大臣が、運賃及び料金の許可申請を受

来ると思うのであります。そういった御心配は当局はお持ちでないかどうか伺いたいのではありません。又何らかの方法をお講じになるか伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(牛島辰彌君) 現在実際に運賃を決定いたしておりますのは、国鉄の運賃といたしましては国会においてこれを決定されております。国会で決定に相成るにつきましては運輸審議会においても或る程度これを審査いたしております。地方鉄道、軌道につきましては運輸審議会においてこれを個別に審査をいたしております。自動車運送事業につきましても運輸審議会においてこれを審査をいたすことに相成つておりますので、すべての運賃の面につきましては運輸審議会においてこれを総合的に見て頂くというのが、現行法の建前からいたしまして最もよいことだと思ひます。自動車運送事業につきましてはこれを現地に意見を徴するという必要が若しも発生いたしますれば、運輸審議会から地方の道路運送審議会にその意見を求めるなり調査の嘱託をなすことが出来る規定がございますので、現地におきまして公聴会を開き、実際の一般業者との関係、或いは利害関係人等の問題が審議されることと相成ります。その道路運送審議会の審査報告に基きまして、それを基礎とし運輸審議会は更に他の交通機関の運賃との関連を考慮して答申がなされることと相成ると思ひます。

○村上義一君 大変くだいようですが、道路運送審議会が諮問に依じて意見を、或いは委託に応じて意見をまとめられるという場合に、やはり根本は

本法の明文がその基礎となるのじやないか、まあ基準になるのじやないかと考えられるのであります。そのときに誤解を来たしはせんかということを実は慮るのであります。その点についてそういう心配はない、他にこういう方途があつて陸運事業全般に亘つた総合的な考え方をするというような何か他に別の定規があるならば伺いたいと思ひます。

○政府委員(牛島辰彌君) 輸送審議会において総合的に運賃の検討が加え得られる点は只今申上げた通りでございますが、その他の面につきましてはこの法案の條文にはないわけでございます。ただ実際の行政の問題となりますと、鉄道監督局との事務の打合という面においてこれを解決し得られることと思つております。

○村上義一君 先ずその点は或いは更に改めて伺ひするかも知れませんが、次に移りたいと思ひるのであります。

同じく第八條の問題であります。第二項の一号に「適正な原価を償ひ、且つ、適正な利潤を含む」というように明示してあるものであります。この「適正な利潤」というのは現在の市場金利からいいますと何分くらいを考へになつておるか伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(中村豊君) 御承知のように現在の運賃統制は物価統制令によつておるものでありますから、この法律の現在及び今後の改正法律にもよらずに施行が延ばされるわけでございます。物価庁と物価統制令についての審査をする際の利潤につきましては余り見られていないわけでありまして、それ

は利潤を見ないという考えではなくて、適正な原価と我々が判断したものの中には、更に節約の余地があるであろうという見込の下に利潤は企業の一層の努力によつて生み出すべきであるという精神から、利潤そのものは認められず原価だけで計算されておるわけでありまして、これからの考えとして、勿論適正な範囲で十分原価を厳重に審査をしなければいけませんけれども、その上でできた原価に対しては当然利潤がプラスされるべきであります。その率をどのくらいにするかというところは一概になか／＼言ひ得ないところだと思ひます。と申しますことはこれを五分であるとか、一割とか、一割五分とかいうふうに一律の率で見ますと、事業によつては原価が非常に嵩んで高いものもありますし、非常に原価の絶対数が低いものもあります。高いものについてまで一割を与へ、低いものについて一割しか抑えないということだと、利潤の額が非常に絶対額が違つて来るということになりますのでなか／＼一概に言ひ得ないところでありまして、極く簡単に申しますれば、五分以上一割を越すものがあり得るというところであると思つております。

○村上義一君 只今非常に實際的なお話を伺ひましたが、実は非常に公益事業中においての原価計算、運賃料金或いは価格に対する原価計算について、従来政府の実行せられた点について非常に私懸念を持つておるのであります。それは同じ公益事業であつても、電力料金につきましては二十五年は勿論のこと、二十四年度においても八

分の配当というものを原価に計上しておられる。これは関係政府委員から電力特別委員会において説明があつたと思ひます。然るに自動車運賃のごときは今政府委員から御説明のありましたごとく、實際的に彼此勘案して料金を決定しておられるというふうな考へておるのであります。併しながら今お話を伺ひましたごとく努力、工夫、創意によつて利潤は特に生み出すというふうな考へ方で原価には殆んど入れておられない。のみならず運賃料金を決定するに當つて利潤を除く、その他の原価から或るパーセンテージは当然企業者の努力によつて節約、いわゆる原価を減少できるのだという数字を掲げて差引をして、なおかつ適正な利潤といふものは全然見えていなかったというのが今日のまでの実情であつたやに承知しております。このやうな考へ方では同様に公益事業の一つである相互間に非常に偏頗な制度として取扱われたと思ひます。これは物価庁に申上げることかも知れませんが、特になこの点について私「適正な利潤を含む」というこの明文を見て全く方針を一変せられるものだと、こゝろ解して特別にお伺ひしたような次第なのであります。そういうふうな解釈をいたしてよろしうございませうか。

○政府委員(牛島辰彌君) この條文は先ほど申上げた通り物価統制令の運賃統制がはげれたあとに生きて参るものであります。従ひまして、私どもとしましては原価計算を行ひまして適正な利潤を含んだものとして今後も運賃の審査に当たりたいと思ひます。

○村上義一君 なおこの適正なる原価

という内容についてであります。勿論適正な原価、今日は物価統制令が行われておりますがこれが或る時期に廃止になると先ず仮定しますが、併し物価統制令が行われておつてもこの精神はそう変らないはずだと思ひます。お尋ねしておきたいのですが、適正なる原価といふものの中には償却といふものは勿論あるものであります。自動車は五六年償却になつておりますから、償却年次から申せばすでにすべて現在の自動車は終戦後にできたものだといふふうにも一応解釈できますけれども、實際は十五年或いはより以上前から使つてゐるものも今日あるのであります。それでこれは当局にお伺ひしたいのですが、この償却を原価に計上せられる場合には、合理的な適正な再評価をした、それに基いた償却という意味に解釈していいものかと思ひます。その点は如何でございませう。

○政府委員(中村豊君) 適正な原価には勿論適正な償却を含むべきであります。従ひまして車両の価格の変動のひどいとき、或いは車の古い新しいの差のひどいときに償却の額を見る見方は非常にむづかしいのであります。最近貨物自動車運賃改正について考えました考へ方は、一応実績を基礎にしまして事業者として古い車がどのくらい、新しい事がどのくらいというこ

とを基礎にしまして、それをプールにして車両の原価計算を算定いたしました。併しながら今後の問題としては償却は即ち廃車を補充して新車購入の基に當てるべきでありますから、適正な再評価に近いものを基準にすべきである、かように思ひます。

○村上義一君 次に百六條の審議会の

構成についてありますが、現在構成されておるところの審議会の委員数から比較しますと、大体どの審議会も半減せられるように見受けるのでありますが、これはこの数ではどうも少いように考えるのであります。殊にこの第一條の本法の目的即ち公正な競争確保という見地から見ても、陸運のあらゆる機関相互の関係を勘案し総合的に判断を下して行かなければ公共の福祉増進に寄与できないと思うのであります。従つてそういう適任者があれば一人でもいいわけであり、理窟としては、併しながら府県知事の推薦によつてその中から選定せられるということに相成つておりまして、現在の実情を見ましても大体自動車関係の経歴を持つた人ばかりで構成されておるようには考へるのであります。それを更に半数にするということに相成りますと、まず、本法の目的達成が困難になつて行かぬかというふうな心配を持つておられますが、この半数にせられたことについての理由を又意図せられる点をお聞きしたいと思つておられます。

○政府委員(牛島辰彌君) 現行の道路運送審議会は審議会となりますが、前回は運送委員会と言つておりました。その当時におきましては中央地方と分れましてあつたわけであり、中央は地方の委員長を以て中央の道路運送委員会を構成いたしておりました。地方においてはいろいろ調査審議しましたことを中央の道路運送委員会におきましてこれを最後的に決定をいたしましたわけであり、その後昭和二十五年の一月から運輸審議会におきまして、中央道路運送委員会において行なつておりました。

する最後の決定をなすということに相成つたわけなのであります。逆に申しますと道路運送審議会は陸運局長の諮問機関として陸運局長の諮問を受け決定するといふ機関になりまして、大臣権限に属すべき道路運送法の事項はこれをすべて運輸審議会において決定するといふことに相成つたわけであり、従いまして地方におきましては、運輸審議会から地方の道路運送審議会に事務の調査を囑託いたしまして行なつておるわけでございます。現行法の道路運送審議会と、実際に現在行なつておられます道路運送審議会との事務が性質上異なつて参つておる点は争えない点でございます。従いまして実際の行政の運営に当りまして或る程度従来よりは委員の定数を減少させまして、実際の公聴会その他の事務に当らせることも適當であると考へていたしまして、又一方政府におきましても予算の節減という点も考へていたしまして委員の定数を約半減いたしましたわけでございます。勿論この委員は広く学識経験のある民間の方々の意見を行政の上に反映させる意味合から、委員の候補者推薦を各都道府県知事をお願いをするわけでございます。各都道府県知事自体の代表という意味合ではないのでございまして、道路運送審議会を今後最も適切に運営して参りますには、その人の適任者を得るといふ面にあることは申すまでもないことと考へております。

○村上義一君 大体の御趣旨はよく理解しておるわけですが、それでは只今のお話の内容にありましたが、その経費の節約という面を考へてもどうも給与が非常に少い。そして恐らく今後とも兼職の制限その他持統せられることと考へるわけですが、この給与は非常に少く、一方において陸運局長の権限に属するものについて意見を求める、或いは又運輸審議会の委託によつて中央に代つて調査答申をするといふ、この大事な仕事を掌るべき各委員の給与が余りにも僅少であると思つておられます。この点からも公平なる措置を確保したいような感を持つております。それらについて当局はどういうお考えをお持ちであるか伺いたす。

○政府委員(牛島辰彌君) 私どもも只今お説のように道路運送審議会の委員の方々の給与というものにつきまして、は、もう少し安定した高額の給与にしたい、こう考へております。ただこの給与を考へます場合に一つ困つた問題があるわけでございます。この道路運送審議会の委員はやはり国家公務員でございます。ただ非常勤というところになつておるわけでございます。現在の給与の体系からいいますと、非常勤の公務員に対しては一般常勤の公務員に対する給与と異なりまして、委員に対する手当を支給いたしております。従いまして手当ということになりますと、実際に勤務された日にちに応じてこれを支給するというところに相成るわけでございます。現在、現在と申しますか以前は委員長は月額八百円、委員は七百五十円でございます。一般公務員の給与引上に伴ひまして今回非常勤職員につきましてもやはり給与を引上げるということに相成りまして、非常勤の公務員に対しては勤務一日について一千八百五十円以下

下の範囲内で人事院の承認が得られるということになつたわけでございます。今回運輸省としましては人事院と協議いたしました結果、委員長に対しては勤務一日につき月額日額一千六百五十円、委員につきましては日額一千四百五十円の給与にいたすことになつておるわけであり、ただこの勤務について日額は増加いたしました。問題は予算総額の問題でございます。現在予算を編成いたしますにつきますと、委員の実働日数を十日と見ておられますので、やはり予算上実際の支給となりますと一万五、六千円のものとなつてしまふわけでございます。これではやはり給与として決してよいとは申されなかつたことは勿論でございます。私どもとしては勿論この解決につきましても更に努力をいたしたいと思つておられます。このところは予算総額の問題である、又更に進めばこの委員を常勤にするかどうかという問題にまでならざるを得ない、こういうふうな思つておるわけでございます。

○村上義一君 只今の御説明によつてよく意図しておられる点、又当局が御苦心になつておられる点、よく了解いたしました。とにかく学識経験者を集めて依怙最良のないようにして、そして従つて兼職を制限したり種々にそこに制約を加えるといふことはこれは止むを得ないことだと思つておられます。その場合に非常に給与が少いという問題がよく起つて来る次第なのであります。予算総額の増加をしましてとにかく何らかの特別の方法を講じられるといふことを強く希望しておる次第であります。又それに順応して国会にお

ても最善の協力をいたして行きたい、そうして本法の有終の美をなすように仕向けて行きたいと思つておる次第であります。

○政府委員(牛島辰彌君) この百二十三條は、只今専門員の方からお話の

○専門員(古谷善亮君) この百二十三條は現行法にもある規定であります。『政令で定める市の区域内』とござい

ありましたようにこれに似た同趣旨の規定が現行法の二十九條にございす。違ひます点は從來はこの政令で定められた市内の区域内に起点、終点を持つておりますところの一般乗合旅客自動車運送事業の免許申請のあつたとき等に意見を徴することになつておるわけでございますが、今回は市の区域外から市の区域内に入つて参ります免許申請の外合においても、その市の区域内の路線については市長の意見を聞くというところに相成つたが一番大きな問題です。そのほか運賃の点とかがございすが一番現在問題になつておりますのはその点であると思ひます。この都知事又は市長の意見を徴するということは、都知事又は市長は公選せられた一般市民、市民の代表者でございすので、一般乗合旅客自動車運送事業が市民の日常生活に直結いたしてあるというふうな、非常に公共性高度の事業の關係もございまして、市民の代表であるところの市長の意見を徴してこれを参考とし、運輸大臣が持つておりますところのこれらの権限を行使するのが最も民主的であらう、こういう意味合でございす。運輸大臣はこれから一般乗合旅客自動車運送事業の免許につきましては権限を有しておりますので、その権限の行使につきまして、たとえ都知事又は市長の意見を徴しましてもこれに拘束されるものではないと解釈いたしております。

○村上義一君 只今御説明のありましたごとく、民選になつた今日はお更一般の市民の意見を代表するもので、又更にこの市内なら市内の道路を監視するものであるというふうなことも一つの理由であると思ひます。一応民

主的なやりかただということとは、これは思考できることであります。ただ實際問題としてこの市長が同じく業者である、電車の経営者である、或いはバス事業者であるという場合には、とかく市民の交通上の便益を確保する或いは増進するというよりも、その事業の財政的見地から意見を定められる場合の方が多様に考えられるのであります。過去の事例なんです。そういう点を強く今思ふものでありますから、即ち言い換へますれば、市民の交通という便益の増進、或いはこの交通を利便にすることによつて産業経済の発達に寄与するということよりも、そのときのその年度の軌道事業又はバス事業の財政を慮ることが一層急であつて、これに意見を左右されるということにとにかくながちであると思つたのであります。そういう点を前提として実はお尋ねしたのであります。この解釈が運輸大臣が決して拘束されるものでないということでありまして、若し拘束されるという場合にはまあ大体法文では尊重せなければならぬと書いてあると思ひますが、若しそういう尊重せなければならぬという趣旨とこれが同じ意味であるとするならば、むしろこれに業者である場合はこの限りでないという但書を付けることが至当だと考へて実はお尋ねしたような次第であります。いろ／＼ありますがどうございしました。

○政府委員(牛島辰彌君) ただ一言付け加えて申上げておきますが、この法文を審議立案いたしましたに際しまして、いろ／＼の意見が出て参りましたのでこの点を付け加えて申上げておき

たいと思ひます。市長の意見を徴しなければならぬということにつきましては、一部は市長の同意を求めなければならぬ、又或るときは市長の意見を尊重しなければならぬというふうな御意見も非常に強い意見もあり、又そういう陳情等もあつたわけでございますが、私どもはこの意見を徴しなければならぬということを書きましたのは、そういういたゞきさつの上に立つてこれを書いておるのであります。決して現在の規定をそのままここに持つて来たという程度のことではないということだけ申上げておきます。

○理事(高田寛君) はかに御質問ございせんか。はかに御質問なければ本日はこの程度で打切ることにしてどうですか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○理事(高田寛君) それでは本日はこれを以て散会いたします。

午後四時二十八分散会
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 内村 清次君
高木 正夫君
前田 穰君
村上 義一君
松浦 定義君

衆議院議員

運輸委員長

前田 郁君
坪内 八郎君

國務大臣

運輸大臣

山崎 猛君

政府委員

運輸大臣官

房部部長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

運輸省自動車局長

附則

この法律は、公布の日から施行する。

五月十八日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、戦時中政府が買収した鉄道の譲渡に関する法律案（衆）

衆戦時中政府が買収した鉄道の譲渡に関する法律案

第一章 総則

（この法律の趣旨）

第一條 この法律は、日本国有鉄道をして、政府が昭和十八年及び昭和十九年に今次の戦争の必要に基いて地方鉄道会社から買収した鉄道（休止中のもの及び附属物件を含む。以下同じ。）を、公共の利益に合致する限り、旧所有会社又はこれと密接な関係のある会社等に譲渡させ、もつて地方鉄道を強化して地方交通の利便を増進し、あわせて国及び地方公共団体の財政の改善に寄与することを目的とする。

2 この法律のいかなる規定も、鉄道国有法（明治三十九年法律第十七号）第一條の趣旨を変更するものと解釈してはならない。

第二章 譲渡に関する手続

（申請権者）

第二條 左に掲げる会社は、この法律の定めるところにより、前條第一項に規定する鉄道の譲渡を申請することができる。

一 昭和十八年又は昭和十九年に

当該鉄道を政府に買収された会社（その会社が合併した場合に、合併後存続する会社又は合併により設立された会社）

二 前号の会社の当該買収当時における残存線路を現に経営している会社

三 第一号の会社が消滅（合併によるものを除く）している場合、当該鉄道と線路が接続している等密接な関係にある会社

四 その他その会社であつて鉄道事業経営の能力があり、且つ、その経理的基礎が確実なもの（譲渡申請書）

第三條 前條に規定する会社が、鉄道の譲渡を受けようとするときは、商法（明治三十二年法律第四十八号）第三百四十三條に定める決議を経た上、この法律施行の日から三箇月以内に譲渡申請書二通を日本国有鉄道に提出しなければならない。

2 前項の譲渡申請書には、左の事項を記載した企業目録見書並びに会社の定款及び譲渡の申請に関する株主総会の議事録の謄本を添附しなければならない。

一 資金調達計画

二 運輸計画

三 運送営業上の収支概算

四 改良計画の有無及びその内容

五 その他参考となる事項

（譲渡に関する決定）

第四條 日本国有鉄道は、前條の規定による譲渡申請書の提出を受けたときは、遅滞なく、その一通を運輸大臣に送付しなければならない。

2 運輸大臣は、前項の規定による譲渡申請書の送付を受けたときは、遅滞なく、譲渡の申請のあつた鉄道について左に掲げる事項を、運輸審議会の意見を聞いて、決定しなければならない。

一 譲渡すべきかどうか

二 譲渡すべき鉄道の区間の範囲

三 譲渡すべき車両その他の物件の範囲

四 譲渡の価額

五 譲渡の代価の支払時期及び支払方法

六 譲渡の期日

七 権利義務の承継に関する事項

八 その他譲渡に関する事項で事実上の重要なもの

3 前項に掲げる事項特に同項第一号に掲げる事項は、当該鉄道の位置、利用状況、収支の状態その他諸般の事情を考慮し、当該鉄道を譲渡することが公共の利益に合致し、且つ、第一條第一項の目的を達成するかどうかを判断して、決定しなければならない。

（譲渡の価額）

第五條 鉄道の譲渡の価額は、当該鉄道の買収価額、買収後当該鉄道に關し支出された建設改良費、時価及び当該鉄道の企業収益力を参しやくして、公正妥当に定めるものとする。

（譲渡に関する決定の通知及び告示）

第六條 運輸大臣は、第四條第二項に掲げる事項を決定したときは、遅滞なく、その旨を日本国有鉄道及び譲渡申請者に通知し、且つ、譲渡すべきものと決定したとき

は、その旨及び譲渡の期日を官報で告示しなければならない。

（譲渡契約の成立並びに譲受の義務）

第七條 前條の規定による告示があつたときは、その告示の日において、日本国有鉄道と譲渡申請者との間に、第四條第二項の規定による運輸大臣の決定の内容と同一の内容の譲渡契約が成立したものとみなす。

2 前項の契約の内容に従い、日本国有鉄道は、譲渡の申請のあつた鉄道を譲渡し、譲渡申請者は、当該鉄道を譲り受けなければならない。

3 国有財産法（昭和二十三年法律第七十三号）の規定は、日本国有鉄道が前二項の規定によつて鉄道を譲渡する場合に、適用しない。

（譲渡の代価の支払）

第八條 譲渡の代価の支払は、会社が買収を受けたときにその代価として政府から交付を受け、支払の日において現に所有している国債証券で、することができ、この場合における国債証券の引渡価格、時価及びその交付価格を参しやくして、大蔵大臣が定める。

2 前項に規定するものの外、譲渡の代価の支払については、国有財産法第三十一條の規定を準用することができる。

（説明の聴取等）

第九條 運輸審議会は、政府職員、日本国有鉄道若しくは当該鉄道の譲渡を申請した会社の役員若しくは職員その他審議のため必要があ

ると認める者をその会議に出席させて必要な説明を求め、又はこれらの者に対し必要な書類の提出を求めることができる。

2 運輸大臣若しくはその指名する運輸省職員、日本国有鉄道の役員若しくはその指名する職員又は当該鉄道に關し真に利害關係を有する者は、運輸審議会の会議に出席して、意見を述べ、又は説明することができる。

（委員の就職の制限）

第十條 運輸審議会の委員は、委員の職を離れた後二年間は、この法律により鉄道の譲渡を受けた会社の役員となることのできない。

第三章 職員の引継

（職員の引継）

第十一條 左の各号に掲げる者で、この法律により鉄道の譲渡を受ける会社の職員となることを日本国有鉄道及び当該会社に申し出た者は、譲渡の日当該会社に引き継がれるものとする。

一 日本国有鉄道の職員で譲渡の日譲渡区間の鉄道に勤務している者

二 前号に掲げる者の外、政府が買収した際にその会社の職員であつた者で買収に伴い運輸省の職員となり、引き続き日本国有鉄道の職員として勤務している者

（職員の待遇の保障）

第十二條 前條の場合において、会社は、当該職員が譲渡の際に有する待遇に相当する待遇を保障しなければならない。

(職員の保護)

第十三條 條十一條の規定により会社
に引継ぎ継がれた者で前條の規定
の実施に關し不服のある者は、讓
渡の日から起算して三十日以内に
その旨を運輸大臣に申し立てるこ
とができる。

2 前項の規定による不服の申立があつたときは、運輸大臣は、その申立を審査して、理由があるとして認めるときは、会社に対し必要な事項を命ずることができる。

第四章 雜則

(免許及び認可)

第十四條 会社は、讓渡の日において、讓渡区間の鉄道につき、地方

鉄道法(大正八年法律第五十二号)

第十二條の規定による免許及び同法第二十條の規定による認可を受けたものとみなす。

第十五條 会社は、讓渡の日において、旅客及び荷物の運賃その他運輸に關する料金並びに旅客列車及び混合列車の運転速度及び度敷につき、従前通りの運賃及び料金並びに運転速度及び度敷をもつて、それぞれ地方鉄道法第二十一條第一項及び第二十二條第一項の規定による認可を受けたものとみなす。

2 会社は、讓渡を理由にして、旅客及び荷物の運賃の値上をし、その旅客又は荷主の負担を増加してはならない。

(施行規定)

第十六條 この法律に定めるものの外、この法律施行のため必要な事項は、命令で定める。

附則

1 この法律施行の期日は、公布の日

日から起算して九十日をこえない期間内において、政令で定める。

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。

第二十七條第二項第四号の次に次の一号を加える。

五 戦時中政府が買収した鉄道の讓渡に關する法律(昭和 年法律第 号)の規定による日本国有鉄道の營業線の讓渡に關すること。

同條第三項中「第一項第一号から第五号まで」を「第一項第一号から第五号まで及び第二項第五号」に改める。

五月十九日日本委員会に左の事件を付託された。

一、掛川町、御前崎村間鉄道敷設に關する請願(第一七三七号)

一、港灣法中一部改正に關する請願(第一七六四号)

一、宮崎、小林西市間鉄道敷設促進に關する請願(第一七八四号)

一、志布志線鉄道延長に關する請願(第一七八五号)

一、日向、高森間鉄道敷設促進に關する請願(第一七八六号)

一、日向長井、三重町間鉄道敷設促進に關する請願(第一七八七号)

一、杉安、湯の前両駅間鉄道敷設促進に關する請願(第一七八八号)

一、日本海中部外二基地に海上保安庁救命艇基地設置の陳情(第四一四号)

第一七三七号 昭和二十六年五月八日受理

掛川町、御前崎村間鉄道敷設に關する請願
請願者 靜岡県小笠原掛川町長 葛ヶ谷龍太郎外百七十

六名
紹介議員 河井 彌八君

靜岡県掛川町より御前崎港に通ずる国鉄自動車路線の開設については、国会においてもその必要を認め第三、第四、第五、第六、第七、第八の各国会において採択されているにもかかわらず未だに実現を見ないまま現在に至つて

いる。しかるに近時この沿線は、産物の増大と交通量のいづるの増加によつて、もはや自動車をもつてしても同地の輸送難を解消できない実情にあるから、沿線地域の産物輸送と住民の交通便利を図るため、掛川町、御前崎港間に国有鉄道敷設を実現せられたいとの請願。

第一七六四号 昭和二十六年五月九日受理
港灣法中一部改正に關する請願
請願者 神奈川県横須賀市長 石渡直次外三名

紹介議員 山田 節男君 岡本愛 祐君

旧軍港市の平和産業港灣都市転換については、さきに旧軍港市転換法が制定され、国が積極的援助されることになつてゐる。しかるにこのために最も必要とされている港灣工事が、昨年五月施行の港灣法によつて、その費用の五割を地元負担と規定されているため、転換事業に大きな支障を与えているから、港灣工事の費用は従来通り全額国庫負担とするよう港灣法を改正せられたいとの請願。

第一七八四号 昭和二十六年五月九日受理
宮崎、小林西市間鉄道敷設促進に關する請願
請願者 宮崎県議會議長 日高 弥一

紹介議員 三輪 貞治君

宮崎市と小林市を結ぶ重要路線である宮崎線には、現在国鉄バスの運輸が行われてゐるが、旅客、物資ともに交通量極めて大きく、さらにこの間に鉄道を開通して直結するたとは、沿線の豊富な農林物資輸送の増大と住民の受ける恩沢のみにとどまらず、宮崎県の政治経済、文化産業の進展に寄与するところが大きく、本鉄道の開通は、県民の育しく熱望してやまないところであるから、これが早急実現を斯せられたいとの請願。

第一七八五号 昭和二十六年五月九日受理
志布志線鉄道延長に關する請願
請願者 宮崎県議會議長 日高 弥一

紹介議員 三輪 貞治君

第一七八六号 昭和二十六年五月九日受理
日向、高森間鉄道敷設促進に關する請願
請願者 宮崎県議會議長 日高 弥一

紹介議員 三輪 貞治君

日豊線延岡駅より分岐する日の影線は、日の影町を終点としてゐるため、本線の使命を充分に發揮できない実情にあるから、沿線の豊富な鉱物資源および林産資源を開発し、地方産業の振興と文化の向上を図るため、日の影、日向、高森間の鉄道敷設をすみやかに実現せられたいとの請願。

第一七八七号 昭和二十六年五月九日受理
日向長井、三重町間鉄道敷設促進に關する請願
請願者 宮崎県議會議長 日高 弥一

紹介議員 三輪 貞治君

現在の日豊線市棚、重岡間は、トンネルと急こう配が多いのに反し、日豊線日向長井、および豊肥線三重町間を結ぶ鐵道予定線は、こう配が緩やかな上距離的にも時間的にも相当短縮され、加えて林産物の宝庫といわれる沿線地区開発に寄与する極めて大なるものがあるから、右予定線をすみやかに實現せられたい。なお、これを機会に輸送力増大のため日豊線を電化せられたいとの請願。

第一七八八号 昭和二十六年五月九日受理
杉安、湯の前両駅間鉄道敷設促進に關する請願

一五

請願者 宮崎県議會議長 日高

弥一

紹介議員 三輪 貞治君

日豊線広瀬駅より分岐する妻線終点
杉安駅と、鹿兒島本線人吉駅より分岐
する湯の前線とを接続することは、地
方産業の振興ならびに地方文化向上の
ため極めて重要なことであつて、沿線
住民多年の熱望であるから、すみやか
に杉安、湯の前両駅間の鉄道敷設を実
現せられたいとの請願。

第四一四号 昭和二十六年五月十二
日受理

日本海中部外二基地に海上保安庁救命
艇基地設置の陳情

陳情者 北海道知事職務代理者
北海道副知事 野口常
利

北海道の沿岸海域は気象、海況の急変
いちじるしく、海難発生は全国の約二
十パーセントを示しており、これらの
遭難漁船の大部分は本道沿岸漁業の根
幹をなす小型漁船であつて盛漁期が最
もいちじるしい。これらの海難救助の
遭難監視のため、本道には海上保安庁
所轄の救難船基地十箇所設置されてい
るが、日本海中部、オホツク海東部、
太平洋東部には未だ救難所の設備がな
いため海難事故防止と海上交通安全の
徹底をきし難い現状であるから、これ
ら三基地に対し救命艇基地を設置せら
れたいとの陳情。