

第十回 参議院運輸委員會會議録第二十三号

昭和二十六年五月二十四日(木曜日)午前十時三十六分開会

本日の会議に付した事件

- 海上運送法等の一部を改正する法律案(内閣提出・衆議院送付)
- 日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(衆議院提出)
- 道路運送車輛法(内閣送付)
- 道路運送車輛法施行法案(内閣送付)
- 自動車抵当法案(内閣送付)
- 自動車抵当法施行法案(内閣送付)

○委員長(植竹春彦君) 只今から運輸委員會を開催いたします。

第一に海上運送法等の一部を改正する法律案を議題に供します。政府から本案の詳細説明を求めます。荒木官房長。

○政府委員(荒木茂久二君) 提案理由の説明のときに申上げたような経緯によりまして改正をいたすわけでございますが、その要点をもう少し詳しく御説明申し上げますと、第一は従来は定期航路事業とそうでないものと、二つに分けていたわけであります。定期航路事業と不定期航路事業と申しますのは、旅客定期だけであつたわけであります。それを貨物定期に、いわゆる貨物定期に關しまして若干の規定を設けるといふ建前から、又觀念上の分析の自然の姿に従ひまして、船舶運航事業を定期航路事業と不定期航路事業に分けて、その定期航路事業を更に二つに分けて、旅客定期航路事業、貨物定期航路事業、この二つに分けたわけで

ございます。定期航路事業のほうは必要上そういうふうに分けましたけれども、不定期航路事業にも又觀念上は貨物と旅客とがあり得るわけでありますけれども、それはその必要はございませんので、不定期のほうは旅客と貨物に分けるといふ措置を、分けて規定するということをお願いいたします。

第二の点は、補助金の交付、輸送命令を出し得る範囲を国内の船舶運航業者者に限定したわけでございます。現在の法律におきましても、補助金の交付し得るものは旅客定期航路事業、いわゆる離島航路等でありまして、国内のいわゆる旅客定期航路事業に限つて現に支出してあるわけでございます。昨年度は三千万円、本年度は三千三百万円を予算に計上してあるわけでございまして、外国航路についてはこれを支出するつもりというところは毛頭ないのでございますが、諸般の事情を考慮しまして、更にこの補助金を日本から外国の港に行く場合は勿論、日本船による外国の港相互間の航路に対しても補助金は適用しない、補助金は交付しない。又同様の趣旨によりまして輸送命令を出し得る範囲も国内のものに限るといふ趣旨を更に附明に規定した。この趣旨は従来もその通りでございまして、規定上更に一層明瞭にいたしましたわけでございます。

第三はコンファレンスに關することでございますが、コンファレンスに入つておるメンバーに対してのみ、荷物を出すということに約束いたしました場合に於いて或る程度の運賃の割引をいたすということが通常行われておる事柄でございます。ところが現行法によりまして、このところ現行法者団体の厳格な規定によりまして、それに対する例外が極めて厳格になつておりますために、今申上げましたような事態は違法なことに相成るわけでございます。併し一般に行われておることでございますが、それが非常に不当な場合は不当競争になりますけれども、リーゾナブルである場合においてもこれを認めるのが然るべきことであるといふことで、公正取引委員會、その他関係当局の了解も得まして、その割引率がリーゾナブルである場合においては差支えない。然らばどの程度が大体リーゾナブルなものであるかといふことは、條文には不公正又は不当に、こゝろいう字句で表現してありますが、その具体的適用においては、大体五〇程度で行く場合においては、「不公正又は不当」といふことに該当しないといふ解釈を進めておるわけでございます。第三番目の後段でございますが、これはエクスクルーシブ・コンファレンスに關することでございます。現在におきましてはエクスクルーシブ・コンファレンスに入るといふことが認められていないわけでございます。御存じのようにインドネシア航路が許可になりますと、その關係の海運同盟はいわゆるエクススクルーシブ・コンファレンスに

該当いたしますので、これに加わりまして我が海運が進出するということになりまして、非常な障害を來たしますので、これもその運賃同盟の條件が不当でない限りは参加してよろしいといふふうに、独禁法及び事業者団体法の規定を緩和いたしましたのでございます。

第四番目の点は、同盟に入りまして、同盟運賃を破るといふことは最もいけないこととございまして、戦前において日本の海運がさうなことをいたしましたというので不信を買つておる。なお戦後日本の海運が復活して行く場合において又さういふ運賃、カットレート・コンペティションをやるといふのはなかりかといふ危懼を諸外国から遺憾ながら持たれておりますので、我が国においてはさういふことはいたさないものであるといふことを聲明すると同時に、又實際問題といたしましてさういふ不公正な方法によつて競争をするといふことはいたさないという趣旨の下に、虚偽の運賃請求書を作成した

り、不公正な方法で輸送を行つた場合において、定期航路事業者に対しては処罰規定を設けましたと同時に、又荷主の側におきましても定期航路事業者と通謀してやつた場合、いわゆる共謀の上でフォールス・ビリングをやつた場合には同様に荷主も処罰するといふ、いわゆる日本海運においてカットレート・コンペティションといふものが不当に行われぬことを保障するよう規定したわけでございます。次は第五番目の点でございますが、

これは貨物定期航路事業におきまして、不公正な競争をしないということを確認いたしておるのでございまして、その両端における運送取扱業者及びいわゆるターミナル・オペレーターの間においてこれを拘束しておかないといふと、その間に於ける不当競争によりまして、結局定期航路事業者のほうにおいても、定期航路事業者を通じた運賃諸掛りに不当競争ということが起り得る余地がございますので、海上運送取扱業者又は上屋橋橋供給業者が定期航路事業者と同盟が結ばれておる場合におきまして、その定期航路事業と直結しておるような海上運送又はターミナル・オペレーターにおいても海運同盟の結成を認めまして、さうしてその不当競争を抑える途を講じたわけでございます。

第六番目は裸用船でございますが、裸用船をするにつきましては、裸用船をしまして、その裸用船をする船の属する国の船舶海運関係法規によつてはできない場合もございまして、さういふ法規のルーズな国があつた場合におきましては、その船を裸用船をいたしまして、日本の船員を乗つて当該国の国旗を持つて廻るといふことができないわけでございまして、さういふ場合におきましては、日本船員が乗船いたしますために外交上の問題が起る。又その他の面におきましても国際的不信を招く虞れもあるわけでございます。なお現在領事館が各地に存在いたしておりますので、船員の保護等に關

して、その要点をもう少し詳しく御説明申し上げますと、第一は従来は定期航路事業とそうでないものと、二つに分けていたわけであります。定期航路事業と不定期航路事業と申しますのは、旅客定期だけであつたわけであります。それを貨物定期に、いわゆる貨物定期に關しまして若干の規定を設けるといふ建前から、又觀念上の分析の自然の姿に従ひまして、船舶運航事業を定期航路事業と不定期航路事業に分けて、その定期航路事業を更に二つに分けて、旅客定期航路事業、貨物定期航路事業、この二つに分けたわけで

しましても何ら手段を講ずる手がございませんで、この裸用船に關して運輸大臣の許可制をもう一年経続しより、現在許可制になつておりますが、その許可制をもう一年間延期いたそうというのでございます。なお国内におきます重要物資輸送命令も又二九年間発し得ることにいたしましたのであります。

以上が改正の趣旨でございますが、衆議院のほうにおかれまして、この海上運送法の一部の修正が行われたのでございます。その修正は、内容的には政府の提案いたしましたものと何ら変わる所がないのでございますが、ただ表現の点におきまして修正されたのでございますが、それを御紹介申し上げますと、題名が海上運送法等の一部を改正する法律というのを等を削りまして海上運送法の一部を改正する法律、こういうふうに直しまして、その一番初めのところの「第一條」とあります「第一條」を削除いたしました。それから終りのほうの第二條を全部削除いたしましたのでございます。そして附則の最後の項でございますが、この最後の項の、附則三項の中頃の「十九條の二第一項及び」というのを削りまして、そして第四項として新たに（船舶の借受の許可）という見出しの下に「海上運送法第四十四條の二第一項の規定のうち、船舶の借受の許可に關する部分は、この法律施行の日再びその効力を発生し、この法律施行の日から一年を経過した日にその効力を失ふ。但しその効力を失ふ時までにした行為に對する罰則の適用については、その時以後も、なおその効力を有する。」という

いうふうに修正されたのでございませう。その趣旨を申し上げますと、二條を全部削りましたが、この二條は裸用船の許可制を一年間延長するというので二條のような表現方法を用いたのでございませうが、その許可制の期間がすでに五月三日を以て切れておる。その規定をただ一年を二年と直すということでは疑問が残るからというので、この二條を削除いたしまして、只今讀みました附則四項が附加えられてございませう。これは却つてそうしたほうが趣旨が明らかであるということ、我々もいたしまして賛意を表しておる次第でございます。原案の附則末項、いわゆる三項の「十九條の二第一項及び」を削られましたのは、不定期航路事業につきましても現行法の二十三條によりましてすでに届出をとつておりますので、政府としてはその事情を知つておるはずであるから、新たに貨物不定期航路事業というものが法律上新たに規定されても、その貨物定期航路事業に該當する実質のものはすでに存在しておるのであるから、それが貨物不定期航路事業としていろいろ届出をしておるのはそのまま認めてよろしいのであつて、新たにそういう届出をする必要はない、こういう趣旨でございます。我々のほうにいたしましては定期航路事業となりますれば届出をせよという事項も多少詳細なことを要求したいと思つたのでございませうけれども、大体現在の定期航路事業につきましても政府のほうにおきましても、数も少らざるが、大体内容も心得ておりますので、その規定は削除されても差支えないということ、賛成をいたしました次第でございます。以上

大体の趣旨を申し上げます。  
○委員長(植竹春彦君) 次に専門員の報告を求めます。

○専門員(岡本忠雄君) この法案につきまして、只今も官房長から詳細説明がありまして、更に先般秋山次官から國際的な關係そのほかこの運送法改正を必要とする法文上の明確を期するための必要等詳細にお話もありましたし、そういう説明の下に検討して見たのであります。併しこれも只今欠く点がありまして、併しこれも只今補足的な説明がありましたように衆議院において修正を加えられましたので、私どものところとしましては修正案を加えた全体としまして特に指摘すべきものは何もありません。むしろイギリスのほからいろいろの目を以て日本の不当競争を警戒する傾向にある際に、この法律改正案のごとく明瞭にして行くことが目下のところ最も必要であるという見解も持ちまして、極めて適切な立法法というように結論を得た次第であります。以上御報告申し上げます。

○委員長(植竹春彦君) 次に質問に移ります。  
○山縣勝見君 大体この法律の改正法案は結構だと思つておりますが、一、二御質問いたします。貨物定期航路事業についてはそこに規定がありまするが、国内航路については日程のコースというものが、日程表のコースというものが非常に困難だろと思つております。外国航路については的確に行くでありますけれども、国内航路はそれの確に日程表がでないものであるが、政府においては外国航路に比して国内航路の日程表については或る程度

といふか、その嚴格に解釈した意味において考えられておらんと承知いたすのですが、それでよろしいでしょうか。  
○政府委員(荒木茂久二君) 日程表は事前において公表されることを要件としておりますけれども、その内容が何月何日、何月何日かというよりなビツクされたものであることを要しないのでございまして、只今山縣さんがおつしやつた程度で考えておる次第であります。

○山縣勝見君 私もさういふ意味で考えになつておると思つておりますが、従つて何月何日やなくて、月二航海とか月三航海とか、そういうような意味における日程表で国内航路はよろしいと、こう解釈してよろしいでございませうか。  
○政府委員(荒木茂久二君) その通りでよろしいと思つております。

○山縣勝見君 この二重運賃制の問題であります。この「不正又は不当」といふのは大体公正取引委員会あたりの認定に従つて解釈すべきものであらうと思つておりますが、具体的には先ほどお話の五割というお話であります。要するにこの今回の改正の要点は、國際海運慣習、國際慣行にこれはコレスpondするといふことが重点だと思つておる。その際において国内的に公正取引委員会の認定が、具体的にこれが「不正又は不当」であると認定するベースのパーセンテージが、國際慣行と或いは合致しない場合も起きると思つておりますが、その場合において、大体この法律改正の趣旨は國際慣行、日本海運が國際海運に参加するといふ意味から、國際海運にコレスpond

ドすることが必要であるという場合において、國際慣行が日本の公正取引委員会の解釈と違つた実際の、例えばリベートにいたしたとしてもそれが仮に一割である、或いは七分である、而も日本の公正取引委員会は五分である、こゝろ見た場合に、いずれも勿論國內法的には公正取引委員会の認定するパーセンテージに従うべきであるけれども、法律改正の趣旨からいふとさうでなく、國際慣行にコレスpondするといふことになれば、この際行政的にどういふふうに運輸省は考えて行かれるか。その点を一つお伺いしたい。

○政府委員(荒木茂久二君) 公正だとか不当とかいふような抽象的觀念を具體的に適用する場合におきましては、その社會通念に従つてきめられるわけでございます。その社會通念と申しますのは、当然この海運が國際的なものであつて、特に國際的に活動しておる場合におきましては、當然國際的な慣習、國際的に行われておる事柄を含めて社會通念といふ事か、「不正又は不当」といふことをきめるスタンダードがきまるべき筋合だと思つております。従つてこの「不正又は不当」の一応の決定権は公正取引委員会にございませうが、公正取引委員会がその具體的適用をいたす場合には、當然に國際的な慣習を參照してきめることと信するわけでございますが、その点について國際的な実情を十分知らないできまるといふようなことが若し万一あるような事態が起きた場合におきましては、運輸省といたしましては十分公正取引委員会と連絡し、國際海運における実情を詳細な資料によつて説明し、不当なる、非常識なる、實際に

適合しないような結論を出さないように十分努力いたすつもりでございませう。

○山縣勝見君 なお船員の問題については他に御質問があると思ひますが、一年間許可制をなす実施するということですが、将来の見通しは……何ですか、外地におけるいろいろな機関、外交上の機関も整備しないからこういふことになつておると思ひますが、将来どういふふうなお見通しでございませうか。一年間許可制をして、その後どういふふうなお見通しでございませうか。一年間と抑えられておるのか。

○政府委員(荒木茂久二君) まあ這般の事情につきましては、私たち素人よりは山縣さんがよく御存じであつて、在外、外国におきます日本人のいわゆる保護ということとは領事館がこれに當るといふことが建前でございませうので、講和條約ができて、日本の船の入るようなところには大体領事館が置かれるという事態が起きました後において、この許可制を廃止してもよからうと考えるわけがございまして、なおその一年間といたしましたのは、先ず一年間以内にはそつとた事態が、いわゆる領事館が置かれるときが来るのではなからうかという予想と期待を以て書いておるわけでありまして、不幸にして一年経過後におきましても現在のような情勢が継続する場合にはおきましては、或いはこの一年といふものを更に延期して頂かなければならないという事態が来るかと思ひますけれども、我々といはしましては、そつと早く来ることを期待しておるわけでありませう。

○山縣勝見君 この定期航路事業に対して海運同盟を認めると、従つてターミナルに対しても一貫性を持つておると私ども見ておるのでありますが、そのためにややおすればターミナルにおけるいろいろた船主或いは運送を行わんとする者に対して、非常な不当な率を強要し、独占的になるというふうな点についてはお考えになつておると思ひますが、その点についてはどういふふうなお見通しでございませうか。

○政府委員(荒木茂久二君) この中にはいわゆる港運業者というものは入つていないわけでありまして、御指摘のような懸念はなきにしもあらずでございます。それによつてさういふゆるゆるを結んで不当の利益を壟断するといふようなことのないようにいたしたいと思ひます。なお且つその点については更に研究をいたして見たいと思ひておるわけでありませう。

○小泉秀吉君 十九條の三でちよつと伺いたいのですが、括弧の中に、(石炭、ばら積の穀類その他大量輸送に適する貨物であつて省令で定めるものを除く)といふこの「省令で定める」といふのは、おおよそ見当がついておると思ひますが、どういふ……、大量のものなら一切を除くといふふうには了解していいの、何か個々別々に品名でも挙げておるというふうな御意向か、その点を一つ。

○政府委員(荒木茂久二君) この問題につきましては、具体的にどういふふうなことにございませうかといふことにつきましては、船主協会等ともいろいろ相談しておるわけでありませうが、御存じのやうに賃率表を公示せまされて、それによつて非常に嚴格に縛るといふ

ことは行き過ぎであると思われませう。石炭ばら積とか、いわゆるバラストに該當する大量貨物についてまでこの賃率表を規定して縛るといふことは実情に即しないものがございますので、そつとつたものを除くといふことにいたしたいと思つておるわけでありませう。この省令では品名、数量等について相当詳細に規定したいと思ひまして、折角研究してございませう。

○小泉秀吉君 そつとと大体趣旨はわかるやうですが、省令で定める場合には、関係業者の意見も相当参照して行くのだといふその行き方は、大体ばら積はここに列挙してあるやうな石炭その他の類似しておるやうなものを省くのだといふ趣旨と了解してよろしいですか。

○政府委員(荒木茂久二君) その通りでございます。

○小泉秀吉君 もう一つ二十八條の第三号であります、大体一般的御説明でわかつておるやうな気もするのですが、第三号のこの條文は「当該荷主に対し、その荷物の運送を拒絶し」云云といふのを「当該荷主に対し、不正又は不当に」といふことを挿入した。この両方の條文における差違といふものをもう少し明確にして頂きたい。

三号にありますが、それによつておるのといふことになつておるのでございませうが、それがさういふ国内海運、国際海運を通じた商慣習上りイズナブルなものとして考えられておるやうなものは差支ない。不正又は不当でない限りはそれによつていふに獨禁法、事業者団体法の適用を更に緩和したものであります。なお御存じのやうに目下政府において獨禁法及び事業者団体法の緩和について根本的な研究がなされておるやうでございますが、若しさういふことに相成りますれば、その獨禁法及び事業者団体法の緩和の線に沿ひまして更にこの規定は改正する必要があるものと思ひますけれども、現在の段階におきましては、先ずこの程度に緩和して早速実施したい、さういふふうにお考えおるわけでありませう。

○委員(植竹春彦君) ちよつと速記をとめて。

(速記中止)

○委員(植竹春彦君) 速記を始め、他に御質問はありますか……御質問がなければ質問は終了したものと認めて討論に入りたいと思ひます。御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(植竹春彦君) ではさう決定いたしました。討論に入ります。それでは御発言のかたは賛否を先ず明らかにしてから討論をお願いいたします。

○山縣勝見君 本員は海上運送法等の一部を改正する法律案に対して賛成をいたすものであります。

日本海運が今後国際海運に参加して、本當に国際信義を守り、さうして

国際慣行に従つて世界海運の一員として堂々と世界海運に参加しますためには、どういたしまして戦争中その他その後において置かれた日本海運の姿といふものを適当に修正しなくてはいかん。さういふ点から今回の法律案が提案されたことと承知したものであります。先ず国際信義を日本海運が守つて行くといふ線から見て、この法律の中に、第一に従来日本の海運といふものがややおすれば政府の補助或いはその他保護を受けて、さうして不当に外国海運と競争したといふ姿は今後許さるべきでないし、又日本海運もさういふことを求めてはいかんと思ひますが、さういふ意味において補助金の交付その他については国内の船舶運送事業に限つて、日本と外国との間、或いは第三国間の輸送に關してはさういふ措置をとらないといふことを明らかにすること。なお第二には、従来一番問題になつて参りましたこの不当に運賃率をカットして、さうして不正な方法によつて外国海運と競争するといふやうなことはこれ又許さるべきでないといふこと、日本海運が求めてはいけなないのでありまして、さういふ意味の規定を置かれたこと。なお又第三には、国際慣行に従つた日本海運の姿であるべきであるといふ点から見て、その前提として、先ず貨物定期航路事業の規定を新たに置かれたこと。なお従来コンファランス、これを国際慣行に従つた姿においてこのコンファランスを法律上認めるという措置をとられたこと。なお又このコンファランスと最も密接な關係にあるターミナルにおける海上運送取扱業その他

の業務に対して海運上コンファランス

の業務に対して海運上コンファランス

を認められたこと。なお又現状に即して船員等の保護監督に対する措置をとられたこと。なお又国内における重要物資の輸送に關して適当な措置がとられたこと。これは現状から見ても、又日本海運の將來から見ても当然の措置であろうと思つてあります。ただこれらの運管に對しては、先ほど質問の際に申し上げたことについては政府において一つ最善の善処をされることを希望いたしますが、總体的に見まして、この法律案は適正であろうと思つて、その意味において賛成いたします。

○委員長(植竹春彦君) 次は日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題に供します。速記をとめて。  
〔速記中止〕  
○委員長(植竹春彦君) 速記を始め、それでは暫時休憩いたします。  
午前十一時十五分休憩  
午後一時三十八分開会

○委員長(植竹春彦君) 只今より運輸委員会を再開いたします。  
日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題に供します。専門員の御報告を求めます。  
○専門員(古谷善亮君) 御報告申し上げますが、この日本国有鉄道法の一部を改正する法律につきましては政治的に御解決を願わなければならぬ事項を含んでおりますので、私どもの立入る範圍は非常に少ないのであります。別に申上げる点等は差控えたいと思つて、ただ八頁の四行目でございますが、この点だけは専門員といたしまして少くとも皆さんに御指摘申し上げて、この一点だけ申し上げておきます。それは第二十六條第二項中「第十二條第四項」を「第二十一條」に改めるという項でございます。即ち兼職に關する規定でございます。これは御承知の通り只今両院協議会にかかつております問題でございますので、恐らく私が拜察いたすところによりますと、うと、衆議院におかれましてもそれはまだきまりませんので、一応この形です。御送付になつたものと拜察いたしますことが自然であり、又素直な考え方でないかと思つてございます。

○委員長(植竹春彦君) 次は質疑に入ります。  
○内村清次君 提案者にお尋ねいたしますが、先ずこの總体的な問題といたしまして日本国有鉄道法の制定によりまして現在の国鉄機構が公共企業体としての機能を發揮いたして、国民の公衆の福利の便に供して行く、又同時に産業の發展のためにその大きな機能を動員して行くという法律の改正の趣旨が盛り込まれたわけでありまして、この提案者のお氣持といたしましては、この改正によつて企業体自体をどういふふうな性格の下に置かせるかとされておるのであるか、その点先ずお聞きしたいのです。

○衆議院議員(前田正男君) 只今の御質問でございますが、日本国有鉄道法が制定されました公共企業体となり、獨立採算制の立場に立ちまして、その後關係者のかたがたの努力によりまして相当赤字も克服され、又いろいろの車輛その他の整備も完全になつて来た。こういう点において相当獨立企業体としての実績は榮がつたものと私は考へております。併しながらこの法律を作り出す当初におきましても、衆議院及び参議院におきまして相当問題になりましたところのこの企業体の一番中心の意思決定機關及び議決機

関、或いはその指導統制の問題、こういった方面につきましては、実は法律を作り出すときにおきましても相当問題がございまして、各党ともいろいろと御質問もされ、又討論においても近き將來においては適當な修正をしなければならぬ、こういうことを話しておられたのであります。そのうち主なところの財政關係のものは先ずその次の第四国会のときに修正されておるのであります。その後約二カ年経ちまして、我々その当時から疑問を持つておりましたところの箇所が実は法文通りに行われていないというところは明瞭であります。特に國家の国有鉄道でございますが、國民の代表であるところの国会或いは政府、或いは又その国有鉄道の幹部、こういう者の間の責任權限の範圍をもつと明瞭にして連絡をよくして行くということは、この機会に改めたほうがいいんじゃないかと、こう考へたのであります。そこで改めるに當りました方向といたしましてどういふふうなことを考へたかと思つて、私たちがいたしましては折角国有鉄道を公共企業体という企業体の方向へ持つて行つたのでございまして、何とかもう一歩前進して一般の企業体に近いような方向へ持つて行くほうがいいんじゃないかと、こういうふうな考へた次第であります。皆さん御承知の通り一般の会社におきましては、会社を代表します権限のあるところの者が責任を持つておりまして、御承知の通り株主から重役が任命されて、重役会その他が責任を以て運管をしておるのでございます。然るにこの公共企業体におきましては監

理委員会という中間的な存在の機關がございまして、總裁は代表していなから責任を持たない、権限のあるところから責任がないというふうな法文になつておりまして、これでは代表するところの権限のある人が本當に自分たちの經驗を活かして創意工夫、努力いたしまして、能率的な企業体に近い運管というものは甚だ困難である。こういうふうな考へた次第でございます。従いまして、私たちはこの機会に更に一般の企業体に近づけるといふ意味におきまして、又国有鉄道を非常に能率化し、又責任と権限とを明瞭にする、こういう点からいたしまして、私どもは更に疑問に思つておりました点をこの機会に修正したらどうか、こういう考へ方でありませぬ。

○内村清次君 只今の御答弁の大体の御趣旨といたしましては、提案者自身も、この公共企業体の性格をいさ少し強化する方向へ持つて行つて、責任体制を明確にいたしたいという考へが御答弁の筋の上に承つたのであります。折角この改正法律をお出しなされたら、折角この改正法律をお出しなされたら、いさ少し掘下げられまして、ただ権限のみで公共企業体に本當に移行できるかどうかという御判定がなされたのであるかどうか、これが第一点です。質問の重点というものは、やはり獨立採算制を国鉄自体に強要されて、經理の獨立、こういう問題を中心としたし、考へない、獨立採算制そのものにつきましても相當無理が生じはしないか。こういう考へ方については、今回の改正法律の中にお考へが及ばなかつたかどうか。即ち三十六條以下の經理

○委員長(植竹春彦君) 討論は終局したものと認めて御異議はありませぬか。  
〔異議なしと呼ぶ者あり〕  
○委員長(植竹春彦君) 御異議がないものと認めます。それでは採決に入ります。念のために申し上げますが、本案は衆議院において修正せられたものがこちらに送付され、その送付案が原案でございます。この衆議院送付案について御賛成のかたの御挙手をお願いいたします。  
〔総員 挙手〕  
○委員長(植竹春彦君) 全会一致と認めます。よつて本案は原案通り可決すべきものと決定いたしました。爾後の手続一切は例によりまして委員長に御一任をお願いいたします。それでは多数意見者の署名をお願いいたします。  
多数意見者署名  
岡田 信次 松浦 定義  
高田 寛 小泉 秀吉  
菊川 孝夫 山縣 勝見  
高木 正夫 前田 穰

でありますので、そのほりのきまり方に合せてこの項も自然それに合います。このままでも参ります。ことに、このままでも参ります。ことに、結局何と申しますか問題が残りますので、これだけはどうか適當に御措置願いたいということを一点申し上げておきます。以上でございます。  
○委員長(植竹春彦君) 次は質疑に入ります。  
○内村清次君 提案者にお尋ねいたしますが、先ずこの總体的な問題といたしまして日本国有鉄道法の制定によりまして現在の国鉄機構が公共企業体としての機能を發揮いたして、国民の公衆の福利の便に供して行く、又同時に産業の發展のためにその大きな機能を動員して行くという法律の改正の趣旨が盛り込まれたわけでありまして、この提案者のお氣持といたしましては、この改正によつて企業体自体をどういふふうな性格の下に置かせるかとされておるのであるか、その点先ずお聞きしたいのです。  
○衆議院議員(前田正男君) 只今の御質問でございますが、日本国有鉄道法が制定されました公共企業体となり、獨立採算制の立場に立ちまして、その後關係者のかたがたの努力によりまして相当赤字も克服され、又いろいろの車輛その他の整備も完全になつて来た。こういう点において相当獨立企業体としての実績は榮がつたものと私は考へております。併しながらこの法律を作り出す当初におきましても、衆議院及び参議院におきまして相当問題になりましたところのこの企業体の一番中心の意思決定機關及び議決機

関、或いはその指導統制の問題、こういった方面につきましては、実は法律を作り出すときにおきましても相当問題がございまして、各党ともいろいろと御質問もされ、又討論においても近き將來においては適當な修正をしなければならぬ、こういうことを話しておられたのであります。そのうち主なところの財政關係のものは先ずその次の第四国会のときに修正されておるのであります。その後約二カ年経ちまして、我々その当時から疑問を持つておりましたところの箇所が実は法文通りに行われていないというところは明瞭であります。特に國家の国有鉄道でございますが、國民の代表であるところの国会或いは政府、或いは又その国有鉄道の幹部、こういう者の間の責任權限の範圍をもつと明瞭にして連絡をよくして行くということは、この機会に改めたほうがいいんじゃないかと、こう考へたのであります。そこで改めるに當りました方向といたしましてどういふふうなことを考へたかと思つて、私たちがいたしましては折角国有鉄道を公共企業体という企業体の方向へ持つて行つたのでございまして、何とかもう一歩前進して一般の企業体に近いような方向へ持つて行くほうがいいんじゃないかと、こういうふうな考へた次第であります。皆さん御承知の通り一般の会社におきましては、会社を代表します権限のあるところの者が責任を持つておりまして、御承知の通り株主から重役が任命されて、重役会その他が責任を以て運管をしておるのでございます。然るにこの公共企業体におきましては監

理委員会という中間的な存在の機關がございまして、總裁は代表していなから責任を持たない、権限のあるところから責任がないというふうな法文になつておりまして、これでは代表するところの権限のある人が本當に自分たちの經驗を活かして創意工夫、努力いたしまして、能率的な企業体に近い運管というものは甚だ困難である。こういうふうな考へた次第でございます。従いまして、私たちはこの機会に更に一般の企業体に近づけるといふ意味におきまして、又国有鉄道を非常に能率化し、又責任と権限とを明瞭にする、こういう点からいたしまして、私どもは更に疑問に思つておりました点をこの機会に修正したらどうか、こういう考へ方でありませぬ。  
○内村清次君 只今の御答弁の大体の御趣旨といたしましては、提案者自身も、この公共企業体の性格をいさ少し強化する方向へ持つて行つて、責任体制を明確にいたしたいという考へが御答弁の筋の上に承つたのであります。折角この改正法律をお出しなされたら、折角この改正法律をお出しなされたら、いさ少し掘下げられまして、ただ権限のみで公共企業体に本當に移行できるかどうかという御判定がなされたのであるかどうか、これが第一点です。質問の重点というものは、やはり獨立採算制を国鉄自体に強要されて、經理の獨立、こういう問題を中心としたし、考へない、獨立採算制そのものにつきましても相當無理が生じはしないか。こういう考へ方については、今回の改正法律の中にお考へが及ばなかつたかどうか。即ち三十六條以下の經理







強する必要も起るだらうことは考えられますが、私どもの気持といたしましては、できるだけそのほうから冗員を節約しまして、それに廻して行きたいということを考えております。それからあとのお話の整備管理者とか検査主任者という者は、これは役所の定員の問題ではございませんが、実際問題といたしましては、私どもの整備に關しまする全体の考えかたをいたしましては日本の整備の状態は非常によろしくない。むしろやや寒心すべき状態であると思ひますが、ただこれを如何にしてよくして行くかということにつきましては、政府が手を下して引掻き廻して行つてもいけないだらうと思ひますので、その意味におきまして軽い意味の規正を加へまして、現状を混乱させることなく、現状をそのままむしろ認めまして、それにやや責任体系をつけたような形をこしらへまして、それによつて自主的に整備が發達して行くようにという根本的な考えかたからこの法律案を考えておるのでございまして、整備管理者のごときものは、資格はそうむずかしい資格ではございませぬので、現在使つておられる人間で大体のところは殆んど間に合ひだらうということを考えておりますし、又施行法におきまして経過規定を一年と置きまして、一年の間は無資格でもそのまま存続しておいてもかまわない、並びにその資格の中に今回のこの法案の中に盛込んでおりますが、現に実施しております自動車整備技能者検定、これをこの法案にも盛込んでおりますが、その検定を受ければそれで資格が付くと、こういう形にしてございまして、現状といたしまして、現在の状

態は殆んどそのまま受入れられて、そういう態勢に入り得るといふふうに考えております。  
○委員長(植竹春彦君) ちよつと速記をとめて。  
〔速記中止〕  
○委員長(植竹春彦君) 速記を始めます。  
○高木正夫君 この二十八條の自動車登録番号標交付代行者、これはどういふ人なんですか。  
○政府委員(佐竹達三君) 只今の状態におきましては車輛検査が済みまして、車輛のナンバーを上げますと、そのナンバーとそのナンバーをもらわれたかたは、大体その車検場のそばにナンバー・プレートを買つておられるのであります。今この法律によりまして、車輛のナンバー・プレートというものはその者の登録番号を表示するものという事になつておるのであります、今までのナンバー・プレートとちよつと觀念が變つておるのであります。これは外国の例を見ましても、政府が支給しておるのが本当なものであります。これは本来政府が支給するのがよいと存じますけれども、予算や何かの都合で非常に急にはむずかしい点もあるだらうと存じますので、これを大体今までのような形のやり方にしたしたいと考へたのであります。又その場合に今までのナンバーとはちよつと意味が違ひまして、重大な意味を持つことになりまして、その販売をいたします者を運輸大臣が指定して、こういう名前を付けたというのでございまして、實際問題といたしましては、現在そこで販売して

まするのは、まあいわば自然発生的に大体一軒くらい、各県によつて違ひますが、大体一軒くらいでやつておるようでありまして、それは整備業者がやつておる場合もございまして、それを専門にやつておる者もありまして、又何かの協会や組合なんか店を出して販売しておられるところもございまして、いろいろございましてけれども、私どもの現在の考え方といたしましては、混乱を起すということをしなないために、一応特に支障のない限りは今までやつておつた者をそのまま認めて行こうという氣持でおります。  
○高木正夫君 それからも一つは手数料ですね。これはどの程度ですか。  
○政府委員(佐竹達三君) 手数料は二百二條にいろいろの場合の手数料が書いてございまして、これは最高価格でございまして、その範囲内で別に政令で定めるといふことになつております。大体実費をカバーする程度と思ひます。

○岡田信次君 この車輛抵当法案ですが、バス会社なり或いはトラック会社、多数自動車所有している場合に、一々これに抵当権を興えるという事は非常に煩わしいと思つて、これを一括して財団とか何か作つて、これに抵当権を興えるという事は考へえになられましようか。  
○政府委員(齋藤博君) お答え申し上げます。只今御質問の財団抵当の問題につきましては、前の自動車交通事業法に自動車財団抵当規定がございまして、この前の昭和二十三年の道路運送法の際にはこれを削除しておきました。最近の金融状態からいたしましてこの必要性を痛感いたしております。

○高木正夫君 それからも一つは手数料ですね。これはどの程度ですか。  
○政府委員(佐竹達三君) 手数料は二百二條にいろいろの場合の手数料が書いてございまして、これは最高価格でございまして、その範囲内で別に政令で定めるといふことになつております。大体実費をカバーする程度と思ひます。

○岡田信次君 この車輛抵当法案ですが、バス会社なり或いはトラック会社、多数自動車所有している場合に、一々これに抵当権を興えるという事は非常に煩わしいと思つて、これを一括して財団とか何か作つて、これに抵当権を興えるという事は考へえになられましようか。  
○政府委員(齋藤博君) お答え申し上げます。只今御質問の財団抵当の問題につきましては、前の自動車交通事業法に自動車財団抵当規定がございまして、この前の昭和二十三年の道路運送法の際にはこれを削除しておきました。最近の金融状態からいたしましてこの必要性を痛感いたしております。

○高木正夫君 それからも一つは手数料ですね。これはどの程度ですか。  
○政府委員(佐竹達三君) 手数料は二百二條にいろいろの場合の手数料が書いてございまして、これは最高価格でございまして、その範囲内で別に政令で定めるといふことになつております。大体実費をカバーする程度と思ひます。

○岡田信次君 この車輛抵当法案ですが、バス会社なり或いはトラック会社、多数自動車所有している場合に、一々これに抵当権を興えるという事は非常に煩わしいと思つて、これを一括して財団とか何か作つて、これに抵当権を興えるという事は考へえになられましようか。  
○政府委員(齋藤博君) お答え申し上げます。只今御質問の財団抵当の問題につきましては、前の自動車交通事業法に自動車財団抵当規定がございまして、この前の昭和二十三年の道路運送法の際にはこれを削除しておきました。最近の金融状態からいたしましてこの必要性を痛感いたしております。

実はこの自動車抵当法を制定いたしました際に、これと併せて財団抵当についても研究をいたしたのでございまして、現在のところ日本の財団抵当は工場財団抵当の制度とそれから鉄道財団の制度と二つ大体系がございまして、それから工場財団は選択主義、それから鉄道財団は所屬主義という制度を採用いたしておりますが、在来の自動車財団はその中間的な性格を持つておりまして、いろいろその本質的な問題に研究すべき点がございまして、又手続も割合複雑でございまして、又いろいろ研究いたしたのでございまして、今日まで間に合いません。早速この抵当法が若しも制定せられました後におきまして併せて財団抵当についても研究いたしまして、できるだけ早い機会に御審議を願ひたい。こういうふうに思つております。

○高木正夫君 それからも一つは手数料ですね。これはどの程度ですか。  
○政府委員(佐竹達三君) 手数料は二百二條にいろいろの場合の手数料が書いてございまして、これは最高価格でございまして、その範囲内で別に政令で定めるといふことになつております。大体実費をカバーする程度と思ひます。

○岡田信次君 この車輛抵当法案ですが、バス会社なり或いはトラック会社、多数自動車所有している場合に、一々これに抵当権を興えるという事は非常に煩わしいと思つて、これを一括して財団とか何か作つて、これに抵当権を興えるという事は考へえになられましようか。  
○政府委員(齋藤博君) お答え申し上げます。只今御質問の財団抵当の問題につきましては、前の自動車交通事業法に自動車財団抵当規定がございまして、この前の昭和二十三年の道路運送法の際にはこれを削除しておきました。最近の金融状態からいたしましてこの必要性を痛感いたしております。

○高木正夫君 それからも一つは手数料ですね。これはどの程度ですか。  
○政府委員(佐竹達三君) 手数料は二百二條にいろいろの場合の手数料が書いてございまして、これは最高価格でございまして、その範囲内で別に政令で定めるといふことになつております。大体実費をカバーする程度と思ひます。

○岡田信次君 この車輛抵当法案ですが、バス会社なり或いはトラック会社、多数自動車所有している場合に、一々これに抵当権を興えるという事は非常に煩わしいと思つて、これを一括して財団とか何か作つて、これに抵当権を興えるという事は考へえになられましようか。  
○政府委員(齋藤博君) お答え申し上げます。只今御質問の財団抵当の問題につきましては、前の自動車交通事業法に自動車財団抵当規定がございまして、この前の昭和二十三年の道路運送法の際にはこれを削除しておきました。最近の金融状態からいたしましてこの必要性を痛感いたしております。

○高木正夫君 それからも一つは手数料ですね。これはどの程度ですか。  
○政府委員(佐竹達三君) 手数料は二百二條にいろいろの場合の手数料が書いてございまして、これは最高価格でございまして、その範囲内で別に政令で定めるといふことになつております。大体実費をカバーする程度と思ひます。

○岡田信次君 この車輛抵当法案ですが、バス会社なり或いはトラック会社、多数自動車所有している場合に、一々これに抵当権を興えるという事は非常に煩わしいと思つて、これを一括して財団とか何か作つて、これに抵当権を興えるという事は考へえになられましようか。  
○政府委員(齋藤博君) お答え申し上げます。只今御質問の財団抵当の問題につきましては、前の自動車交通事業法に自動車財団抵当規定がございまして、この前の昭和二十三年の道路運送法の際にはこれを削除しておきました。最近の金融状態からいたしましてこの必要性を痛感いたしております。

○高木正夫君 それからも一つは手数料ですね。これはどの程度ですか。  
○政府委員(佐竹達三君) 手数料は二百二條にいろいろの場合の手数料が書いてございまして、これは最高価格でございまして、その範囲内で別に政令で定めるといふことになつております。大体実費をカバーする程度と思ひます。

○岡田信次君 この車輛抵当法案ですが、バス会社なり或いはトラック会社、多数自動車所有している場合に、一々これに抵当権を興えるという事は非常に煩わしいと思つて、これを一括して財団とか何か作つて、これに抵当権を興えるという事は考へえになられましようか。  
○政府委員(齋藤博君) お答え申し上げます。只今御質問の財団抵当の問題につきましては、前の自動車交通事業法に自動車財団抵当規定がございまして、この前の昭和二十三年の道路運送法の際にはこれを削除しておきました。最近の金融状態からいたしましてこの必要性を痛感いたしております。

○高木正夫君 それからも一つは手数料ですね。これはどの程度ですか。  
○政府委員(佐竹達三君) 手数料は二百二條にいろいろの場合の手数料が書いてございまして、これは最高価格でございまして、その範囲内で別に政令で定めるといふことになつております。大体実費をカバーする程度と思ひます。

○岡田信次君 この車輛抵当法案ですが、バス会社なり或いはトラック会社、多数自動車所有している場合に、一々これに抵当権を興えるという事は非常に煩わしいと思つて、これを一括して財団とか何か作つて、これに抵当権を興えるという事は考へえになられましようか。  
○政府委員(齋藤博君) お答え申し上げます。只今御質問の財団抵当の問題につきましては、前の自動車交通事業法に自動車財団抵当規定がございまして、この前の昭和二十三年の道路運送法の際にはこれを削除しておきました。最近の金融状態からいたしましてこの必要性を痛感いたしております。

○高木正夫君 それからも一つは手数料ですね。これはどの程度ですか。  
○政府委員(佐竹達三君) 手数料は二百二條にいろいろの場合の手数料が書いてございまして、これは最高価格でございまして、その範囲内で別に政令で定めるといふことになつております。大体実費をカバーする程度と思ひます。

○岡田信次君 この車輛抵当法案ですが、バス会社なり或いはトラック会社、多数自動車所有している場合に、一々これに抵当権を興えるという事は非常に煩わしいと思つて、これを一括して財団とか何か作つて、これに抵当権を興えるという事は考へえになられましようか。  
○政府委員(齋藤博君) お答え申し上げます。只今御質問の財団抵当の問題につきましては、前の自動車交通事業法に自動車財団抵当規定がございまして、この前の昭和二十三年の道路運送法の際にはこれを削除しておきました。最近の金融状態からいたしましてこの必要性を痛感いたしております。

○高木正夫君 それからも一つは手数料ですね。これはどの程度ですか。  
○政府委員(佐竹達三君) 手数料は二百二條にいろいろの場合の手数料が書いてございまして、これは最高価格でございまして、その範囲内で別に政令で定めるといふことになつております。大体実費をカバーする程度と思ひます。

○高木正夫君 それからも一つは手数料ですね。これはどの程度ですか。  
○政府委員(佐竹達三君) 手数料は二百二條にいろいろの場合の手数料が書いてございまして、これは最高価格でございまして、その範囲内で別に政令で定めるといふことになつております。大体実費をカバーする程度と思ひます。

○岡田信次君 この車輛抵当法案ですが、バス会社なり或いはトラック会社、多数自動車所有している場合に、一々これに抵当権を興えるという事は非常に煩わしいと思つて、これを一括して財団とか何か作つて、これに抵当権を興えるという事は考へえになられましようか。  
○政府委員(齋藤博君) お答え申し上げます。只今御質問の財団抵当の問題につきましては、前の自動車交通事業法に自動車財団抵当規定がございまして、この前の昭和二十三年の道路運送法の際にはこれを削除しておきました。最近の金融状態からいたしましてこの必要性を痛感いたしております。

○高木正夫君 それからも一つは手数料ですね。これはどの程度ですか。  
○政府委員(佐竹達三君) 手数料は二百二條にいろいろの場合の手数料が書いてございまして、これは最高価格でございまして、その範囲内で別に政令で定めるといふことになつております。大体実費をカバーする程度と思ひます。

○岡田信次君 この車輛抵当法案ですが、バス会社なり或いはトラック会社、多数自動車所有している場合に、一々これに抵当権を興えるという事は非常に煩わしいと思つて、これを一括して財団とか何か作つて、これに抵当権を興えるという事は考へえになられましようか。  
○政府委員(齋藤博君) お答え申し上げます。只今御質問の財団抵当の問題につきましては、前の自動車交通事業法に自動車財団抵当規定がございまして、この前の昭和二十三年の道路運送法の際にはこれを削除しておきました。最近の金融状態からいたしましてこの必要性を痛感いたしております。

○高木正夫君 それからも一つは手数料ですね。これはどの程度ですか。  
○政府委員(佐竹達三君) 手数料は二百二條にいろいろの場合の手数料が書いてございまして、これは最高価格でございまして、その範囲内で別に政令で定めるといふことになつております。大体実費をカバーする程度と思ひます。

○岡田信次君 この車輛抵当法案ですが、バス会社なり或いはトラック会社、多数自動車所有している場合に、一々これに抵当権を興えるという事は非常に煩わしいと思つて、これを一括して財団とか何か作つて、これに抵当権を興えるという事は考へえになられましようか。  
○政府委員(齋藤博君) お答え申し上げます。只今御質問の財団抵当の問題につきましては、前の自動車交通事業法に自動車財団抵当規定がございまして、この前の昭和二十三年の道路運送法の際にはこれを削除しておきました。最近の金融状態からいたしましてこの必要性を痛感いたしております。

○高木正夫君 それからも一つは手数料ですね。これはどの程度ですか。  
○政府委員(佐竹達三君) 手数料は二百二條にいろいろの場合の手数料が書いてございまして、これは最高価格でございまして、その範囲内で別に政令で定めるといふことになつております。大体実費をカバーする程度と思ひます。

ら、現実には買手のほうにあるにもかかわらず、法律的に売手にございませう関係上、税が売手にかかつて来る、こゝういふ弊害がございませう。第三番目には現行の道路運送法におきましても登録は車輛の所有者が登録をしなければならぬわけがございませうが、その見地から申しますと、売手である販売会社が登録をいたさなければならぬわけがございませうが、これが現実には買手である自動車運送業者が登録をいたしているというにおきまして、道路運送法違反をあえて犯しているわけがございませう。このような見地から今の月賦販売の制度は非常に法律的にも又事実的にも債権者である販売会社を非常に不安な立場に陥れております。それから逆に今度は自動車運送業者が自動車を持つておりまして、それを担保に供しまして銀行その他から融資を受けます場合には、いわゆる譲渡担保の方法をとつてはいるわけがございませう。これも形式的には債権者に所有権を譲渡する恰好になりますので、やはり只今申しました所有権留保と同じような弊害が発生するわけがございまして、この見地から是非自動車所有者に利用させつつも金融の目的を達成するためには、現行一番発達した抵当制度が一番よろしかろうというふうに考えて自動車抵当法を採用したわけがございませう。

引だと考えております。なおその関係から自動車に保険を付することを強制することがいかどうかという問題につきましても目下研究中でございまして、いずれ研究成果が挙りましたら何らかの法制的な措置を講じたいと考えております。

○委員長(植竹春彦君) 速記をとめて。  
〔速記中止〕  
○委員長(植竹春彦君) 速記を始め、それではこれで散会いたします。午後二時五十一分散会  
出席者は左の通り。

それから御二点の御質問の自動車の危険性につきましては、まだその保証については抵当法には何ら規定してありません。これは現実には恐らく大部分の場合、担保に供する場合にはそういう危険性を考えまして、債権者は保険証券を質に入れておくのが大体の取

五月二十三日日本委員会に左の事件を付託された  
一、海上運送法等の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は五月十五日)  
一、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(衆)(予備審査のための付託は五月二十一日)

理事  
岡田 信次君  
小泉 秀吉君  
高田 寛君

委員  
植竹 春彦君  
岡田 信次君  
小泉 秀吉君  
高田 寛君  
山縣 勝見君  
内村 清次君  
菊川 孝夫君  
小酒井義男君  
高木 正夫君  
前田 穰君  
松浦 定義君  
鈴木 清一君  
前田 正男君

衆議院議員  
前田 正男君

政府委員  
運輸大臣官房長 荒木茂久二君  
運輸省自動車局長 牛島 辰彌君  
運輸省自動車局整備部長 佐竹 達三君  
運輸省自動車局総務課長 齋藤 博君  
事務局側  
常任委員会専門員 岡本 忠雄君  
常任委員会専門員 古谷 善亮君

昭和二十六年六月五日印刷

昭和二十六年六月六日発行

参議院事務局

印刷者 印刷所