

第十六回 参議院運輸委員會會議錄第六号

(一四三)

昭和二十八年七月三日(金曜日)午前十一時四十二分開会

出席者は左の通り。

委員長 前田 穰君
理事 入交 太蔵君
重盛 壽治君

委員

植竹 春彦君
岡田 信次君
仁田 竹一君
一松 政二君
加賀山之雄君
森田 義衛君
大倉 精一君
東 隆君

國務大臣

運輸大臣 石井光次郎君

政府委員

運輸省海運局長 岡田 修一君
運輸省海運局 海運調整部長 国安 誠一君
運輸省船舶局長 甘利 昂一君
運輸省船舶局長 植田 純一君
運輸省船舶局長 中村 豊君
運輸省船舶局長 長屋 千棟君
運輸省船舶局長 高尾海難審判官 長官 古谷 善亮君
運輸省船舶局長 常任委員 田倉 八郎君
運輸省船舶局長 常任委員 会専門員 会専門員

事務局側

常任委員 古谷 善亮君
常任委員 田倉 八郎君
常任委員 会専門員 会専門員

○日本国有鉄道法の一部を改正する法律案(内閣送付)
本日の會議に付した事件

第十二部

運輸委員會會議錄第六号

昭和二十八年七月三日

【参議院】

○鉄道敷設法等の一部を改正する法律案(内閣送付)

○道路運送法の一部を改正する法律案(内閣送付)

○臨時船舶建造調整法案(内閣送付)

○委員長(前田穰君) これより運輸委員會を開会いたします。

先ず日本国有鉄道法の一部を改正する法律案を議題といたします。政府より提案理由の御説明を願います。
○國務大臣(石井光次郎君) 只今から日本国有鉄道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。

日本国有鉄道が公共企業体として発足いたしました以来おおよそ四年を閲したものであります。この間の設立の趣旨を生かし、能率的な運営を図つて公共の福祉を増進し得るよう種々その制度に検討を加えて参つたのであります。が、今回管理制度と会計に関する部分を主としていたしまして日本国有鉄道法に所要の改正を加えようとしたためこの法律案を提出いたしましたことになつた次第であります。

最初に日本国有鉄道の管理制度に関する改正についてであります。日本国有鉄道については現在その指導統制に任ずる機関として監理委員會を設けておりますが、その性格が不明確な点がありますので、今回これに代えてその権限をより明確にして業務運営に関する重要事項の議決機関として経営委員會を設けることとしたと存じます。又總裁を内閣が任命する

に際しましては現行法は監理委員會が推薦したものにつきこれをなすことになつておりますので経営委員會の同意を得るにとどめることと改めました。

次に会計及財務に関する改正についてであります。日本国有鉄道は同法第一条に明示いたします通りその能率的な運営により、公共の福祉を増進することを目的とするものでありますからその事業の運営の基盤たる財務活動につきましては十分にその企業性を發揮し得るようになすべきことは勿論であります。併しなから又日本国有鉄道は全額政府出資の公共企業体として一般民間企業とその本質において性格的に異なるものであり、公共の福祉の見地から国の特殊の関心と監督に服する必要があることは申すまでもないこととであります。会計及び財務に関する改正の要点といたしましては日本国有鉄道の予算の形式、予算の繰越、利益金の処分、現金の取扱、資金の調達等の諸規定につきまして企業にふさわしいよう所要の整備を加えようとした第一であります。次に役員及び職員に関する給与準則について現行法では予算の中で給与の額として定められたいわゆる給与総額をこえてはならないこととされておるのであります。が、今回特別の給与につきましては若干の弾力性を与えたこととあります。第三に日本国有鉄道は一定の条件の下においては関連事業に投資し得ることを明らかにしたことであります。

以上が改正の主な点であります。これが詳細につきましては内容の説明を申上げる際に譲りたいと存じます。以上を以て提案理由の説明を終りたいと存じます。何とぞ慎重御審議の上速かに御可決あらんことを御願ひ申し上げます。

○委員長(前田穰君) 本案に対する質疑は次回にこれを譲りたいと思ひます。御異議ありませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(前田穰君) 御異議ないようでありますからそのようにいたします。

○委員長(前田穰君) 次に、鉄道敷設法等の一部を改正する法律案を議題に供します。政府より提案理由の御説明を願います。

○國務大臣(石井光次郎君) 只今から鉄道敷設法等の一部を改正する法律案につきまして提案理由並びにその概要を御説明申し上げます。

御承知のように鉄道敷設法は、日本国有鉄道の敷設すべき予定鉄道線路並びに国有鉄道に線路の敷設を許可する場合に必要な手続等を定めたものであります。が、この法律は大正十一年に制定されたものであります。この法律の別表即ち予定鉄道線路につきましては、現在に至るまで殆んど改正せられておらないのであります。

ひるがえつて、戦後における我が国の産業経済の事情を考慮すると、戦前に比べて著しくその趣を異にして参つたのであります。この新しい見地から敷設法を再検討して然るべきであるという各方面からの意見に鑑みまして、これを鉄道建設審議会に諮問いたしましたところ、本年二月十八日、十三の線路を敷設法別表に追加するを適當と認める旨の御答申を頂きましたので、ここに改正法律案として御審議を願ふことにいたしました次第でございます。

別表に追加する十三線路の内容につきましては、別に詳細に申上げることといたしますが、この線路を新たに追加することがこの改正案の主体でございます。

次に、このほかに改正いたします事項は、委員の任命等についての事務的な事項でございます。その第一は、法第六条第二項第三号中の委員「経済安定本部副長官」を「経済審議庁次長」に改めることとあります。これは経済審議庁設置に伴ひ改正せられることに相成つたのでございます。第二は、法第六条第二項第六号及び第七号の委員に対し、審議会開催の場合には、手当を支給することができるよう改めたこととあります。第三は、法第七條関係でございますが委員の任期の始期終期等につきまして、現行法では明確を欠く点がございますので、これを若干改正いたしたいと考へた次第でございます。

以上がこの法律案の概要でございます。が、国有鉄道の鉄道網を整備することによつて、産業資源の開発を促進し、以て我が国の経済自立の達成に貢献いたしたい所存でございますので、何

とぞ慎重御審議のうえ、速かに御可決
ありますようお願いする次第でございます。
○委員長(前田權君) 本案に対する質
疑を次回に譲りたいと思ひます。御異
議ありませんか。

○委員長(前田權君) 御異議ないよう
であります。
○委員長(前田權君) 次に道路運送法
の一部を改正する法律案を議題といた
します。政府より提案理由の御説明を
願ひます。

○国務大臣(石井光次郎君) 道路運送
法の一部を改正する法律案の提出理由
について御説明いたします。
道路運送法の実施後、自動車運送の
発達著しく、又、諸情勢も変化して参
りましたので、運輸省といたしまして
は、同法の改正についてかねてから検
討しておりましたところ、前国会に議
員提出として同法の一部改正案が提出
されましたが、解散のため成立に至ら
なかつたことは御承知の通りであります。
よつて、今回、同法案の趣旨を全
國的に取入れました上、自動車運送事
業に対する規定と自動車運送に關する
諸問題について必要な改正をいたし
ますと共に、諸種の届出制度の廃止等
により、行政手続の簡素化を図るため、
本法律案を提出した次第であります。

以下、本法律案による改正の要点に
ついて御説明いたします。
第一に、一般自動車運送事業の種類
ごとの定義を改正いたしました。一般
乗合旅客自動車運送事業は定路線、定
期及び乗合旅客の三要件を、一般路線
貨物自動車運送事業は定路線、定期及

び積合貨物の三要件を、それらに備え
るものと定義いたしますことにより、
実情に對應させると共に、西事業の類
似行為発生の防止に資することにした
のであります。第二に、自動車運送事
業の免許基準の一部を改正いたしま
すと共に、その適用方について事業の種
類及び地方の実情に對應させるように
したことであります。第三に、自動車
運送事業の運賃料金制度を改正いたし
まして、自動車運送事業の一部につい
ては確定運賃制度のほかに最高及び最
低運賃制度の途をも開くことにより、
実情に對應させるようにしたことであ
ります。

第四に、道路運送審議会を廃止し
て、行政手続の簡素化を図りますこと
に、適正供給輸送力の策定その他自動
車運送に關する基本的方針について陸
運局長の諮問に應ずるため、自動車運
送協議会を設けることにより、行政の
民主化を図つたことであります。自動
車運送協議会は、関係行政庁の職員、学
識経験者、自動車運送事業者及び利用
者のうちから、関係者の意見を徴して
任命される委員九人以内を以て組織
され、更に必要のある場合には、臨時
委員を置くことになっております。第
五に、自家用乗用車の使用届出制、輕
車運送事業の届出制等を廃止し、行
政手続の簡素化を図つたことでありま
す。

以上によりまして、本法律案の提出
理由についての御説明を終りますが、
道路運送の総合的発達を図りますため
には是非とも本法の制定を必要とする
ものと考えますから、何とぞ十分御審
議の上、速かに御可決されるよう御願
ひいたします。

○委員長(前田權君) 本案に対する質
疑も次回に譲りたいと思ひます。御異
議ございません。

○委員長(前田權君) 御異議ないと思
ひます。
○委員長(前田權君) 次に、臨時船舶
建造調整法案を議題といたします。

前回は引続き御質疑のかたは御質疑
を願ひます。
○一松政二君 私は幸い運輸大臣がい
らつたやいますから前回の質問に引続
きまして、若干質問を継続いたしたい
と思ひます。前回の法制局長の説明に
よつても、前のいわゆる戦時立法であ
つた管理法の第八条からあつた命令
が出ておる。命令でこれを許可制にし
たというところは幸うして釈明ができ
る程度であつて、決して妥当ではない。
やればやれんことはない、やつたこと
は不当であると言わなければかりの意見
のように私は承したわけでありま
す。世の中は日本の謬にもある通り、
泥棒にも三分の利があるといふくら
いでありますから、いわんや泥棒でな
い普通の議論はおおむね反対すれば反
對の理由があるし、賛成すれば賛成の
理由がある。決してそれは反対の人は
理論に負けてそれでややだ納得する
だけの話であつて、自分が理由がない
と思つて引下がる人は殆んどないわけ
であります。でありますから今の八条
から出た命令であつても甚だ不穩當で
あると考へる。殊に新憲法下にあつて
う命令を継続したといふことは私は運
輸省として今後のために大きな私は反
省をして頂きたいと思ひます。新憲
法ではあつた命令をひどく戒め

ておるわけですか。ところがやはりこの
法案はそれを受けておるわけでありま
す。前のやつは効力がなくなつたから
それに代るものを出したいといふので
ありますから、その根本において私はど
うしても反對せざるを得ない。なくて
結構なんです。運輸大臣が仰せになり
ましたいわゆる金融その他或いは事務
当局が常に口癖のように政府が幹
旋しなければ船一艘も造れないのだ、少
くとも外航船に關しては。然らば何を以
て法律で以てそんなものを許可制にか
ける必要があるかと言いたくなる。も
ろがなじがらめに金の面で世話になら
なければならぬ、執旋しなければで
きないといふ事情を知つていながら、そ
れが政府が口をきかなければできない
といふのに、でありますから船を造
りたいといふ人に対する運輸省の発言
権といふものは実に絶大なものだ。こ
ういふ法律は、何ぞこの法律を要せん
やと言いたいのである。にもかかわら
ず、これを許可制にしたい、そうして
今度は一方においてこれを三条におい
て、金融の面では何れも縛つていない。
金融のことは一口も触れておりません
が、この三条の許可を受ける基準につ
いて金融のことを全然触れなかつた理
由を大臣から御説明願ひたいと思ひま
す。

○国務大臣(石井光次郎君) 第一に、
今の最後のお尋ねにだけお答えをいた
しますが、これは開銀法のほうに規定
がありますので、このほうに出す必要
はないだらうといふような考え方でや
つたのでございませう。
○一松政二君 更に船の融資を受ける
場合には開銀法によつて政府の許可を
必要とするようになっておるのです
か。

○政府委員(甘利一郎君) 開銀法には
別段船の融資を受ける場合に許可をす
るとは書いてありませんが、ただ開銀
としては、開銀法の中に国の産業及び
経済の開発に寄与する設備等について
これに設備資金を貸付することができ
るというところが書いてありますので
で、こちらのほうは開銀のほうでや
ります。又開銀が独自の立場で金融ベ
ースとしてそういう選択をするのであ
ります。運輸省としては別個の海運政
策、造船政策の立場から、別個これ
を調査する必要があるもので、いろ
いろの調査或いは許可の基準として何
らかの法律を持たなければ或いは逸脱
する場合もありましようし、非常に權
限として弱い場合もありますので開銀
のほうでは別個にこういうような法律が
必要じゃないか、こういうふうな考
へております。

○一松政二君 今の説明を承れば承
るほどこの法律の必要性はないと考
へます。今の開銀法で、開銀法に対
するいわゆる原局の意見といふものが非
常に強い。開銀の總裁の説明を聞いて
も公式にそつたといふことは言いません。
非公式にロボットみたいなものだと言
つてゐる。自分に自由裁量の余地とい
ふことは非常に乏しい。原局から推薦
があり、原局の意見と反對の、反對と
いふか賛成でない、或いは強い支持の
ないものは金の面で非常に窮屈です
から、日本の産業は金の面で非常に強
制を受けておることは御承知の通り
です。従つてそういう國家の投資を必
要とし、市民の多くの金を特別な目的
のために長期に互つて使わんとすれば
原局の支持がなければ絶対に不可能な
のです。何のためにこういう形式的な法

律をこしらえて、そうして一つの船を造る場合に一店その案を出せばその船型からその損益計算からその会社の資産、信用からその償却から返済に至るまで、事細かく開帳が調べている。そして運輸省もちゃんとそれを知っている。運輸省も必ずそれに對して相談に乗つておるわけです。その上になぜこいう形式的な許可制が要るかと言へば、今管理法がなくなつて、私は管理法といふものが効力を失つたからこの形骸をここに更に生かしておきたいといふことから起つたことだと私は悪く想像する以外に考えられないので、今局長の説明を聞いても運輸省は運輸省としてこいう法律を求めたい、とつておかないと運輸省は世話をやくの基準がないといふようなお考えのようになつた。甚だ私は遺憾に考えられるが、船のようにも自由企業である、私は日本は外航船を必要とするであらうけれども世界の各国から見れば日本は造つてくれないほうが一番いいんです。世界は船腹過剰によつて運賃も暴落しておるのです。そこで日本だけは日本独自の立場からその中に割込んで行く必要上船をどうしても造らなければならぬ。これは私はわか

業者は今申しましたように、目光の市況につられてこれに殺到して来ます。これに金を貸そうとして銀行……勸銀も先ほど勸銀總裁が運輸省の言う通りだとおつちやつたかも知れませんが、或いは事実は私もそうとは思ひません。勸銀も幾分か金融機関の考えが強い。そうしました場合に、運輸省として何らこれを抑える権限がないと思ひます。私どもの考えている計画から全く外れた船舶の建造状態が現出するといふことになり得ます。財政資金も非常に窮乏であります。又民間の資金に對しては大体本年度は海運に對してどの程度の金を出すかといふ心がまえを持つてゐるわけです。従つて運輸省がタンカー五回は造る予定のところ十五回は造る、従つてそれにこれだけの金を出すと……といふことになり得ます。あと運輸省が二十万トンの貨物船を造りたいといふ場合に、もうすでにタンカーにこれだけの金を出した。従つて貨物船のほうに出す金がないといふふうな結果になつて、貨物船の建造計画に支障を來たす。従つて私もいたしましては、今後四か年間に一定の建造計画といふものを立てて、それによつてバランスのとれた日本の海運界といふものを再建する。その期間におきましては、少くとも運輸省としてそういう計画から非常な外れた現象が生ずるのを阻止する方途を、手段を持つておるというのが私どもの考え方でございます。

たから私は強く反対の意思表示をして來たのですが、まだ何か知らん、この最も自由企業であるべき海運に何かこの統制力を加えなければ何か乱れた形になつて來はしないかといふことを恐れるものですが、私は海運ほどこの時の波動を描く、時の経済状態及び荷動きの情勢、何か変乱があり、ストライキがあるとか、いろ／＼なことで長期的に荷動きの変化が起つたときに波動を描く業種は珍らしい。そこでですね。今日いいと思ふことが、これは非常に端的な例をとつて言へば今日いいと思ふことが明日は悪いと思ふことがあるのです。今年いいと思つても来年悪い。来年悪からうと思つて遠慮してゐるとその裏が出來て来年のほうがよくて、その次の年のほうが悪いといふような現象が起つて、これはなかく捉えることはむずかしいのです。若しそれが海運局長がおつしやるようにバランスがとれて、そうして平穩にものが進んで平水航路を行くように世界の経済状況といふものはそんなに平穩なものではありません。従つて今總理大臣もその計画をこしらえても又これを變えなければならぬいじやないかと言つて衆議院でも答弁されておることを聞いておる。然らば自由、自由といふのは自由の中にも一定の計画を持つてゐる。計画を持つてゐるけれども、がんじがらめでそれを法律で縛らない。一応この計画の、計画は計画であるけれども、それができるだけ成るべくその情勢に應じて法律を持つて行かなくとも経済ですから世の中の実態は法律通りには動きはしません。従つても自由党の考えが自由放任主義といふことをよく言われているけれども、自由

の考え方でもあり、運輸省としてもそういう見地に立つて私は世話をやかれておると思ふのです。何にも法律がなくなつてこいう世話は十分やき得るし、現にやいておるわけです。許可があつたからやいておるのじやない。でありますから私はこの許可制を必要とする理由は頗る薄弱である。薄弱なといふ理由があるならば、更に今海運局長は発言を求められてゐるようです。すから一つ御意見を承りたい。

○政府委員(岡田修一君) 運輸省が船舶建造について許可の権限を持たなければならぬ理由をいたしまして、私も戦後の日本の船舶構造といふものが相当アンバランスになつてゐる、或いは今後これを拡充いたします上におきましてもバランスのとれた構造にしなければならぬと考へておられます。ところが實際業者がこれを建造するといひます場合に、必ずしも日本海運の全体の船舶構造といふものを考へませんで、自分だけの利害打算でこれを造るわけであり得ます。例えば昨年タンカーが非常に多かつた、市況がよかつた、その場合に業者は皆タンカーの建造に殺到した。併し私も日本本タンカー業といふものは非常に根がない。むしろ根無し草といつていいほどで市況がいいときには成るほど稼がましようが、これが一旦過剰になりますと、そういう精油業者、その他殆んど関係のない日本のタンカー業者といふものは非常な苦境に立つておる。従つてタンカーの建造についても相當の制約を加える。そこで私も毎年タンカーの建造費は幾らくにかかると、これは日本の油の輸入量を考へまして、一定の計画を立てる。併し

○松政二君 私は大體のお考えはわかるのだけれども、それに許可制を持つていなければならぬことはできないといふ議論が私承服できないのである。というのは、海運局長は昨年の

の考え方もあり、運輸省としてもそういう見地に立つて私は世話をやかれておると思ふのです。何にも法律がなくなつてこいう世話は十分やき得るし、現にやいておるのじやない。でありますから私はこの許可制を必要とする理由は頗る薄弱である。薄弱なといふ理由があるならば、更に今海運局長は発言を求められてゐるようです。すから一つ御意見を承りたい。

○松政二君 私は大體のお考えはわかるのだけれども、それに許可制を持つていなければならぬことはできないといふ議論が私承服できないのである。というのは、海運局長は昨年の

の考え方もあり、運輸省としてもそういう見地に立つて私は世話をやかれておると思ふのです。何にも法律がなくなつてこいう世話は十分やき得るし、現にやいておるのじやない。でありますから私はこの許可制を必要とする理由は頗る薄弱である。薄弱なといふ理由があるならば、更に今海運局長は発言を求められてゐるようです。すから一つ御意見を承りたい。

海運局長は非常に造船業者と海運業の事を御心配になつておりますが、これは日本経済の全般を最も端的に相わしておるものであつて、ほかの業者といへども今日満足に税金を本当にゆめられる業者といふものは少い。ただこれは借金が増しておるだけだ。決して正当な利益から配当をし、金利を払える会社というものは美に少い。これは見込違ひである。見込違ひといふものは私は政府がどん／＼見込違ひをするので、すから、如何に許可制を持つていようと、見込違ひといふものは起る。従つて過去の見込違ひを例にとつて政策の根幹に織込んでゐるならぬ。如何に聡明な海運局長であつても、如何にこれをリードしておつても、あとから考

なことはないことはお互いに百も承知しておりますが、見違ひなんです。けれども許可制があつたから見違ひをしている、許可制がなければますます見違ひが大きくなると言うが、それはほとんど日本の業者というのは馬鹿ではありません。お互いに自分の身がかわいいのですから、自分の危険においつますからこれは許可制の有無と私は関係がないと思う。

それから今の管理法の問題についてはこれは一つ運輸大臣にお任せを願つて、そうしてそういうことがあるかと二重に許可制を持つていなければ日本政府の政策に矛盾を来す。あとから考えればどんな批判も起ります。それは私は総理大臣以下いわゆる政府、内閣と私どものに対して頗る私は不信の言動であると思う。これは私人事務当局としては成る程度々皆と

て頂きたいと思うのです。で私は今の理由では私は納得行きません。併しなから私は最も申上げましたように、泥棒にも三分の利がある、それを私はいつも例に引きます。でありますから、必要であるという理窟も立つのです。併し必要でないという理窟は更に以上立つ。その割合はどつちかということになる、それは見る人によつて違ふと、こういうことになる。でありますから、あなたは必要であると言ふし、私は必要でないと言ふ。これは或る程度平行線を描くかも知れませんが、でありますけれども、私はさつきの理由で納得の行かないことを申し上げて置きたい。

そこで私は今度は船舶建造調整法案のことですが、そこで一方では二万トン或いは七、八千トン以上のいわゆる遠洋航海に向く船において何らかの紐をつけて置きたいというくらいのことなら私はわかるのです。それは紐をつけなくても私はいいのです。いけるのです。けれどもその程度のものでなければあつて邪魔にならないという考えですけれども、今の五百トンに下したのは思想的に矛盾があります。五百トンのほうはこれを抑えよう、遠洋航海のほうはこれを抑えようというのです。金を無理して、日本のこの足らん金を運輸省が一生懸命になつて我が田に水を引いて船のほうにできるだけうんと持込みたいという考え方から来ているのです。一方五百トン程度のもは建造を抑えようという精神から五百トンにしたと、こういう説明になるので、私はその必要はないと思う。それなら私は要らんけれども、なぜそれだつたらもういゆる日本の旧領土で

あつた程度の或いは中国に行ける程度の船舶においては、私はそれは要らん。船舶がいふ／＼変化して今日では不適當であるというやうな船もあることは、これは占領政策が悪かつたからという問題が起きて来る。占領政策で日本に船を造らせるつもりはなかつた。日本を海運国にするなんてことは到底占領の當時では考えていなかったことで、建造を第一許さないと、僅かに辛うじてだん／＼情勢が変化しても、船が一番遅れてゐる。建造を許可するときはスピードの制限をして見たり、型の制限をして見たり、大きな制限をして見たり、あらゆる妨害をした。そして日本の近海の運賃を高くとして日本は占領によつて苦しんだ上は、運賃によつて世界の各船会社或いは船会社の者に私は三四年前に汽車と一緒に乗り合せたときに、もう二年ぐらひはいるけれども、日本の船会社ができ上つたら僕は用はないから帰るよと言つておりました。日本の船の多いときに来てしまつた。日本の船の多いに儲けて、それから日本の船ができれば我々是用がないから帰るとはつきり言つておりましたが、そういうわけで、政府の金を使つたりなどしても、今から見れば好ましくなかつた船もできてゐるわけだ。それは依然として許可制があつたけれども、更にもう一つ強い占領当局によつて制限を受けたんですから、これは私は自由にしてはどうかと思ひます。この許可制を見れば、輸出船も当然私はこの中に包含するのだらうと思ふのですけれども、輸出船に對して運輸当局は何の条項によつて抑えられるとお考えですか、この法文から言つて……

○政府委員(甘利嘉一君) これは造船業者に對する建造許可によつて抑えるのであります。第二条に初めから読みますと、総トン数五百トン以上の鋼製の船舶であつて、船舶安全法の規定により遠洋区域又は近海区域の航行区域を定めることのできる構造を有するもののうち政令で定めるものの建造をしようとするときは、書面を提出し、その政令で具体的に例を挙げてありまして、それに輸出船も書いてございませう。

○一松政二君 この法案が通る前提で政令ができるのであつて、法案が通らなかつたらその政令は無意味ですけれども、法律で私ははつきりしないものを政令に委ねるというのは甚だ怪しからんことだと思ふ。それが昨日の論議になつたわけだ。我々国会議員の納得の行かないことを、法律上納得の行かないことを、今度は政令でこれをきめるといふことになつて来る。これは明らかに憲法違反になつて来る。でありますから、その若し政令を用意してあるというなら、私はこの法律と同時にその政令を要求しなければならぬ。昨日私は憲法との問題においてあれほど法制局長を呼んで議論をしたわけだ。そして法制局長も苦しいけれども、前に水産委員会か何かで一つの問題があつたものだから、それが若し憲法違反であつたら命令が無効であつたといふことになる、引つくり返るやうな大きな騒ぎができるから、私はあの程度で質問を、一応了したのです。でありますから、この法律に基く政令で若しそういうことを規定してあるなら、第三条は何のためにあるか。第三条の許可の基準をこ

でもあつたわけだ。それを頭からぼんと許可制に持つて行つたから今のやうな矛盾した説明をしなければならぬ。あれには許可のことは何も語つていませんよ。許可制度じやなかつたのだ。それを許可制度に持つて行つたから今の説明が要るわけだ。私は何も政令のそんな詳しいことをここで求めるつもりはない、法の精神を……、法の精神と背馳した、或いは範圍を逸脱した政令を出される危険を我々は感ずるのである。新憲法によつてはそれを厳禁してあるわけだ。で又そういう法律も国会を通過してゐるわけだ。そこでこの第三条に許可基準を示してある以上は許可しなければならぬ、それと若し矛盾するような政令を出したら政令それ自身が無効です。その点はどうかお考えですか。

○政府委員(甘利嘉一君) 第二条のほうで「政令で定めるもの」は、例えば油槽船であるとか、貨物船であるとか、具体的に船の名前を書いてあるわけでありまして、第三条のほうの許可基準は同じ油槽船のうち、或いは貨物船のうちでも、この許可基準に合ふものは許可しなければならぬ、こういうふうな解釈をいたしておりますが……。

○委員(前田君) 一松君、大臣に對する……。

○一松政二君 それは……今の問題を私は一々大臣から答弁を承わりたいと思つておつたのです。本当は、だけれども大臣を煩わすのもお気の毒と思つて事務当局の代りをそのまま容認しておつたのでありますけれども、この大枠を法律で定めて、大枠の範圍内において政令が出るのは、これは當然そうなければならぬ。その大枠で私はこの

反です。その点は如何です。

○政府委員(甘利嘉一君) 今申しましたのは、第二条は、適用する船舶の範圍でありまして、第三条はその船舶のうち許可する場合にその許可の基準を掲げてあるものであります。今お話のやうに、法律にその詳細まで政令で定めることまでも盛りようなお話がありましたが、趣旨としては私も賛成で、又現在の法律としてはだん／＼そういうふうになつて来ておりますので、ここでも或る程度はつきり、遠洋区域又は近海区域の航行区域を定めることのできるものうちと、ここまではつきりと書いてあります。その船の油槽船とか、貨物船とか、輸出船といふことを一々ここに列挙するのは技術的な問題でもありますので繁雜になります。なお又第三条の許可にしても前の臨時船舶管理法の場合には何ら法律に許可基準は書いてありませんが、ここでは大まかではありますが一応許可基準を掲げてあります。又その許可基準のうち非常に重要なものについては審議院に於けてその意見を尊重するといふことと書いてありますので、前に比べれば非常に民主的な法律になつてゐる、こういうふうな考へております。

○一松政二君 そうすると、今の船舶局長の説明によつて過去のいわゆる省令で許可制に持つて行つたといふことが……いけなかつたといふことが……た。法令でははつきりなつていなかつたから政令でこれをきめた。法令では許可の制度じやないのだ。あの法令は明らかにただ順位の變更とか油槽船とかいふものを世話をやく程度であつて、それを調整するためのあの管理法

でもあつたわけだ。それを頭からぼんと許可制に持つて行つたから今のやうな矛盾した説明をしなければならぬ。あれには許可のことは何も語つていませんよ。許可制度じやなかつたのだ。それを許可制度に持つて行つたから今の説明が要るわけだ。私は何も政令のそんな詳しいことをここで求めるつもりはない、法の精神を……、法の精神と背馳した、或いは範圍を逸脱した政令を出される危険を我々は感ずるのである。新憲法によつてはそれを厳禁してあるわけだ。で又そういう法律も国会を通過してゐるわけだ。そこでこの第三条に許可基準を示してある以上は許可しなければならぬ、それと若し矛盾するような政令を出したら政令それ自身が無効です。その点はどうかお考えですか。

許可の基準を定めておりながら、今度は別な、その基準以外の第二条の政令によつてその基準をきめようということですが、それに対して大臣如何お考えになりますか。法律と政令との関係です。

○國務大臣(石井光次郎君) 御承知のごとく法律で定めるものが大抵で、そのうちで動ける範囲内において政令で定めるのは当然のことでありまして、政令のほうで法律を動かすべきものではない。これはおつしやる通りだと思います。これは今船舶局長が説明をいたしましたように、どういふ範囲のものを建造するかと、適当とする許可の基準はどうか、こういうだけでありまして、私そこで矛盾するものはないと思ひますが、なお案だけは政令の案がありますので、案を提出することにいたしました。なお併せて御覧頂きたいと思ひます。

○一松政二君 それから先ほどの根本問題、海運局長の言われた通産省が許可権を持つていけるけれども、運輸省が又別な面から許可権を持つていなければ日本の海運政策が円満に遂行できないという発言があつたわけですが、そういう或る意味においては、私は速記録は中止さして置きましたけれども、発言上どうかと思はれるような点も解釈の仕方によつては出て来やしないかと思つて速記録をとめされたわけですが、二重に許可権を持つていなければ海運政策の遂行ができないと大臣も認めになるのですか。

○國務大臣(石井光次郎君) 船に関する問題は運輸大臣が責任を持つてすべからず、通産省の責任から、若しこれが通産省の責任と、通産省のほうで

うでもそれに意見がありますれば勿論今でも話合つて、別にそれとつづばりあつてどういふ問題はないと思ひます。これは話合ひで勿論行きます。それから私もどういふものか規定を置かなくてもいいやないかというお話につきまして昨日でありましたか、前でありましたか私申しましたか、前でありましたが、これは前の法案を受けやるとか、或いはそのときの省令との関係がどうかというのを私離れまして、私はまあそういうものをよく知らなかつたのでありますが、それを離れまして、こういう許可の基準を法律で定めて置いたほうがいいやないかというところは、この間申し上げましたように、実にこんなものはあつてはなくていいやうな平凡な文句で、このくらしいことは当り前のことだ、常識の範囲を出ないやないかというお話もありました。その範囲内においてもこれを置いて置いたほうがいいのじやないか、この基準によつたら必ず許可もするし、というところで政府、特に運輸省が力を以て行政力でどんな方向にでも指導して行くことは十分できるとおつしやいます。又或る意味からすればそれを抑えることも必要やないか、余り役所がのさばり過ぎてはならない、今度はこれは非常に力になるともなるというやうな意味でこのくらしい程度のもを私は文句の上に現わして、そうしてこれが法律で定まつておるほうが結構じやないか、そういうふうになり、これは私の考えでございます。

○一松政二君 どうも運輸大臣としての御答弁ですから、まあその程度で了承して置きますけれども、第二条では許可の基準は別にきめてはいはざうなす。第二条によつて私はその輸出船を取締つたりなんぞするやうなことがどうしてできますか。建造の許可を受けるとは、この法文によつてわかります。だから輸出船であらうと国内船であらうと、この法文に従えば五百トン以上のものは許可を受けなければならぬ。併しながら許可を受けなければならぬ基準をはつきり第三条で示してある、それをきつきの船舶局長のお話によれば第二条でそれをやり得ると言うから私は大臣に質問しなければならぬのです。

○國務大臣(石井光次郎君) 第二条は今おつしやられたように私はこれは許可を受けるものの範囲をきめたもので、許可の基準を仰せの通り第三条でやる、そう思つております。

○一松政二君 今の大臣の御答弁は了承いたします。そうでなければならぬと思ふ、法文に明らかにそう書いてある。ところが第三条には資金の面で、資金が自由にできたりなどすれば今の開港や何かの御厄介になる必要もないし、輸出船においては外国の人が日本で船を造りたいと言ふ、又日本も船を輸出したいのだ、そうしてそれを許可するか許可しないか通産大臣に許可権があるのです。輸出関係ですから、そこで輸出というのに対しては私は何かどの標準によつて運輸省は取締れるかと聞いたならば第二条によつて取締れると、こう言うのです。

○國務大臣(石井光次郎君) 私は第二条で行くものではないと思ひます、こういう場合に、

○一松政二君 第二条の政令によつて取締ると……

○國務大臣(石井光次郎君) そうじやない。第三条の第一号の国際海運の健全な発展云々という点で行けばいいのであらうと、私はそう思ひます。

○一松政二君 輸出船は、私は日本政府は、日本の海運政策に邪魔になるから前記の船造つてはならぬというより、これは、私は絶対に言えないものだと考へます。世界の国際海運の健全な発展ならば、日本では船を造つてくれな、と言ふと思ひます。ところが世界で余つていけるけれども日本では足りないのだから、日本が世界の中小企業の立場なんだから、大企業の世界は持つておつて余りあるけれども、中小企業では足りないから設備を擴張しておれのほうでこれをやりたいということ、そのときに世界のどこかの国が日本に船を注文するといふときに、それは前記日本の健全な発展を阻害するから許可しないといふことはこの法律には私はそれは言えないと思ひますが、その点如何ですか。

○國務大臣(石井光次郎君) どうもこれで正面切つてそれを抑えられたいことはなか／＼困難だと思ひますが、まあどういふところから問題のある場合に、何か文句を言う材料にはここに上るよりほか手はないだらうと思ひます。

○一松政二君 そこで私は輸出船に対して、或いは船の型が何かで、運輸省が政令で若しそういうことを定めようとするれば、法の範囲を逸脱しておると私は考へなければならぬのです。そこで私が運輸大臣に伺いたいのだ。あつてもなくても差支えないのだから、この程度のもはあつてもよからうとい

う議論も成立つたのだから、なくてもいいという私の議論も成立つ。ところがあれは濫用という問題が起るのです。これがいいやなんだ。法律にあれば、法律にあるからやるのだ、殊に日本では法律にあるからやるのだという勵行癖があつてしようがない。やれないものはやらぬが、やれるものは放つていてもやる。やらざるがななものもあるのです。これは何も運輸省を指していいのではない。やれるものならやるのです。殊に国会議員などをつかまえて、お前らこしらへた法律じやないかとすぐその点を逆襲しようとする。そこで私はできるだけ法律はあつてもなくてもいいものならば、ないほうが国民のために望ましい、害がない。あればあることによつて国費を損をする。役人ができ、それから一々そこにも許可を申請しなければならぬ、通産省にも出さなければならぬ、開港にはお百度詣りをする、当業者といふのはみじめなものだ。今日社用族や公用族が起つていけるゆゑんはここにも一部の原因がある。だから私はできるだけそういうことは他の面からは正のことであるからそういうことは作らないで欲しい。無用な法律じやないかという私の考へ方なんです、今の大臣の御答弁だと、輸出船に対しては許可をする。許可に持つて行く根拠がこの法律では薄い。私は不可能だと思ふ。けれども、これは船舶局長に伺ひますが、船舶局長は命令で明らかに輸出船を許可にかけるお考えでしよう、現在のところは。如何ですか。

○政府委員(甘利一郎君) 一府政令で定めるように計画いたしております。併しその趣旨は、第三条の第一項によ

う議論も成立つたのだから、なくてもいいという私の議論も成立つ。ところがあれは濫用という問題が起るのです。これがいいやなんだ。法律にあれば、法律にあるからやるのだ、殊に日本では法律にあるからやるのだという勵行癖があつてしようがない。やれないものはやらぬが、やれるものは放つていてもやる。やらざるがななものもあるのです。これは何も運輸省を指していいのではない。やれるものならやるのです。殊に国会議員などをつかまえて、お前らこしらへた法律じやないかとすぐその点を逆襲しようとする。そこで私はできるだけ法律はあつてもなくてもいいものならば、ないほうが国民のために望ましい、害がない。あればあることによつて国費を損をする。役人ができ、それから一々そこにも許可を申請しなければならぬ、通産省にも出さなければならぬ、開港にはお百度詣りをする、当業者といふのはみじめなものだ。今日社用族や公用族が起つていけるゆゑんはここにも一部の原因がある。だから私はできるだけそういうことは他の面からは正のことであるからそういうことは作らないで欲しい。無用な法律じやないかという私の考へ方なんです、今の大臣の御答弁だと、輸出船に対しては許可をする。許可に持つて行く根拠がこの法律では薄い。私は不可能だと思ふ。けれども、これは船舶局長に伺ひますが、船舶局長は命令で明らかに輸出船を許可にかけるお考えでしよう、現在のところは。如何ですか。

○政府委員(甘利一郎君) 一府政令で定めるように計画いたしております。併しその趣旨は、第三条の第一項によ

るわけでして、我が国の、まあ国際海運の健全な発展に支障を及ぼすような輸出船その他の場合は勿論適用する意思はありません。

○一松政二君　そこで国民が非常な迷惑をするわけですか。ということとは、あとで回復する手続きはとつておる、聴聞会を開いて云々という……けれども、そうして聴聞会を開いた末で、そうして許可が間違つていた、余計な世話をしたので御迷惑かけてどうもお気の毒様という結果になる。そうするとそれを受けた損害は一体どうする。それに對する弁償の規定がございますか。損害賠償。

○政府委員(甘利男一君)　ないと思つておりますが、詳細調べましてあとでお答えいたします。

○一松政二君　そこで私はこういう許可制度なんというものは、正宗の名刀に属するもので、伝家の宝刀であるわけです。伝家の宝刀は昔から言われる通り持ち方によつてよくもなれば、悪くもなる。だからめつたに子供には持たせられないというのが昔からの考え方なんです。近頃は戦時以來或いは満州事変の方、殆んど統制癖がついて、すべて民間のことに對して官吏が世話をやく。そして非常にお役人に金をかけている。それが国民の悩みの種で、お役人が多過ぎて行政整理をしてくれという声が巷に高まつてゐる。いざやろとすれば、いろ／＼な慣行、複雑な理由によつて政府ができないという実情にある。そこで法律を作るといふと、役人が殖え、局が殖え、それで国の費用が高んで、それが税金を増して来る原因になるから私はそういうことを避けて欲しい。そういう観点から

私の理論は来るわけなんです。この輸出船の問題については非常に私は運輸省としても苦しいと思ひますから、これはまだ次回までこの点は私は留保して、そうして今考へておる政令の案を一応一つ頂きます。その上で又議論することにして、この法案はまだ予備審査でもございます。時日もございますから、私一人がしゃべつておるような恰好になりますから、今日は私は一応この程度で他の質問は次回に留保しておきますから、どうぞ委員長さようにお取計らい願ひます。

一応はこの辺で切り上げようと思つたのですが、海運局長に、さつきの質問にお答えになつたところで、この調整法に關して海運の助成策を頻りに答弁された。これは又別な観点なんです。ないのではないのだから、助成法案の、海運業者が苦しんでゐるとか、或いは船に對してどういふことをやらなければならぬというところは、この法律とは私は独立してやり得ることであるから、私は海運局長の答弁に對して聞き流しておりましたけれども、これは海運局長に私は改めて望む。この許可制度によつて海運の助成策をするというところは何にも關つておらない。むしろこれは制限する法なんです。許可というものは、許可制度にするといふことは、抑える法ですよ。やつて行けば全部片寄るからそれを抑える。いざれにしてもそれは抑えるのです。だから許可制度にするといふことは抑えるほうであつて助成法にはならない。助成策は別に私も考へがあるから、許可制度を反對しておるからといつて、助

成策に根本的に反對しておるといふ理由にならないのですから、その点は海運局長も誤解のないように願ひたい。この許可制度と助成策は別問題、それだけ申上げて一応今日のところは終ります。

○委員長(前田權君)　速記をとめて。
(速記中止)
○委員長(前田權君)　速記を始めて。それではこれにて本日は散会いたします。

午後零時二分散会

七月一日予備審査のため、本委員会に左の事件を付託された。

一、日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

一、鉄道敷設法等の一部を改正する法律案
一、道路運送法の一部を改正する法律案

日本国有鉄道法の一部を改正する法律案

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

目次中「監理委員会」を「経営委員会」に改める。

第三条に次の一項を加える。

3 日本国有鉄道は、運輸大臣の認可を受けて、その業務に直接関連し、且つ、業務の運営に必要な事業に投資することができる。

第二章の章名を「第二章 経営委員会」に改める。
第九条の見出しを「(経営委員会

の設置)に、同条中「監理委員会」を「経営委員会」に改める。

第十條を次のように改める。

(経営委員会の権限)

第十條 経営委員会は、日本国有鉄道の業務の運営に關する重要事項を決定する機関とする。

2 左の事項は、経営委員会の議決を経なければならない。

一 予算、事業計画及び資金計画

二 決算

三 長期借入金及び短期借入金の借入並びに鉄道債券の発行

四 長期借入金及び鉄道債券の償還計画

五 投資

六 その他経営委員会が特に必要と認めた事項

第十一條の見出しを「(経営委員会の組織)」に、同条中「監理委員会」を「経営委員会」に改める。

第十二條第一項中「監理委員会」を「経営委員会」に改め、同条第四項第四号中「(任命の日以前一年間においてこれに該当した者を含む。)」を削る。

第十三條第一項中「五年」を「四年」に改め、同条第三項を削る。

第十六條中「監理委員会」を「経営委員会」に、同条第一項中「二人以上の委員」を「二人以上の委員又は特別委員」に改め、同条第二項但書を削る。

第十九條第一項中「總裁は、監理委員会に對し責任を負ふ。」を削り、「監理委員会の特別委員」を

「経営委員会の特別委員」に改める。

第二十條第一項中「監理委員会が推薦した者につき、」を「経営委員会の同意を得て、」に、同条第二項中「推薦を」を「同意」に、同条第三項中「監理委員会」を「経営委員会」に改める。

第二十二條中「監理委員会」を「経営委員会」に改める。

第二十四條中「監理委員会」を「経営委員会」に改める。

第三十七條第二項中「七月三十一日」を「六月三十日」に改める。

第三十九條から第四十二條の二までを次のように改める。

(予算の弾力性)

第三十九條 日本国有鉄道の予算には、その事業を企業的に經營することができるよう、需要の増加、經濟事情の変動その他予測することができない事態に應ずることができ、弾力性を与えるものとする。

(予算の作成及び提出)

第三十九條の二 日本国有鉄道は、毎事業年度の予算を作成し、これに当該事業年度の事業計画、資金計画その他予算の参考となる事項に關する書類を添え、運輸大臣に提出しなければならない。

2 運輸大臣は、前項の規定により予算の提出を受けたときは、これを検討して適當であると認めたときは、大蔵大臣に送付しなければならない。

3 大蔵大臣は、前項の規定により予算の送付を受けたときは、運輸大臣と協議して必要な調整を行

い、開議の決定を経なければならぬ。

4 内閣は、前項の決定をしたときは、その予算を国の予算とともに国会に提出しなければならない。

5 前項の予算には、第一項に規定する添付書類を附するものとす。

(予算の内容)

第三十九条の三 日本国有鉄道の予算は、予算総則、収入支出予算、継続費及び債務負担行為とする。

(予算総則)

第三十九条の四 予算総則には、収入支出予算、継続費及び債務負担行為に関する総括的規定(第三十九条に規定する弾力性に関する規定を含む。)を設ける外、左の事項に関する規定を設けるものとする。

一 第三十九条の八第二項の規定により債務を負担する行為の限度額

二 第三十九条の十四第二項に規定する経費の指定

三 第三十九条の十五第一項但書に規定する経費の指定

四 長期借入金、短期借入金及び鉄道債券の限度額

五 第四十四条第一項に規定する役員及び職員に対して支給する給与の総額及び同条第二項の給与の支給に関する事項

六 日本国有鉄道の投資の目的及び金額

七 その他予算の実施に関し必要な事項

(収入支出予算)

第三十九条の五 収入支出予算は、

資本勘定、損益勘定及び工事勘定の別に区分し、更に収入にあつてはその性質、支出にあつてはその目的に従つて項に区分する。

(予備費)

第三十九条の六 災害の復旧その他予見することができない事由による支出予算の不足を補うため、日本国有鉄道の予算に予備費を設けることができる。

2 日本国有鉄道は、予備費を使用したときは、直ちにその旨を運輸大臣及び大蔵大臣に通知しなければならない。

(継続費)

第三十九条の七 日本国有鉄道は、工事又は製造であつて、その完成に数事業年度を要するものについて、特に必要があるときは、経費の総額及び年割額を定め、あらかじめ継続費として国会の議決を経て、その議決するところに従い、数事業年度にわたつて支出することができ。

(債務の負担)

第三十九条の八 日本国有鉄道は、法律に基くもの又は支出予算の金額若しくは継続費の総額の範囲内におけるものの外、債務を負担する行為をするには、あらかじめ予算をもつて国会の議決を経なければならない。

2 日本国有鉄道は、前項に規定するものの外、災害復旧その他緊急の必要がある場合においては、毎事業年度、予算をもつて国会の議決を経た金額の範囲内において、債務を負担する行為をすることができる。

(予算の議決)

第三十九条の九 日本国有鉄道の予算の議決に関しては、国の予算の議決の例による。

(予算の議決の通知)

第三十九条の十 内閣は、日本国有鉄道の予算が国会の議決を経たときは、運輸大臣を経由して、直ちにその旨を日本国有鉄道に通知するものとする。

2 日本国有鉄道は、前項の規定による通知を受けた後でなければ、予算を実施することができない。

3 第一項の規定により日本国有鉄道に対する通知があつたときは、運輸大臣は、直ちにその旨を会計検査院に通知しなければならない。

(追加予算)

第三十九条の十一 日本国有鉄道は、予算作成後に生じた避けることのできない事由により必要がある場合に限り、追加予算を作成し、これに当該予算に係る事業計画、資金計画その他当該予算の参考となる事項に関する書類を添え、運輸大臣に提出することができる。

2 第三十九条の二第二項から第五項までの規定は、前項の規定による追加予算に準用する。

(予算の修正)

第三十九条の十二 日本国有鉄道は、前条第一項の場合を除く外、予算成立後に生じた事由に基いて既に成立した予算に変更を加える必要があるときは、予算を修正し、これに当該予算に係る事業計画、資金計画その他当該予算の参

考となる事項に関する書類を添え、運輸大臣に提出することができる。

2 第三十九条の二第二項から第五項までの規定は、前項の規定による予算の修正に準用する。

(暫定予算)

第三十九条の十三 日本国有鉄道は、必要に応じて、一事業年度のうちに一定期間に係る暫定予算を作成し、これに当該予算に係る事業計画、資金計画その他当該予算の参考となる事項に関する書類を添え、運輸大臣に提出することができる。

2 第三十九条の二第二項から第五項までの規定は、前項の規定による暫定予算に準用する。

3 暫定予算は、当該事業年度の予算が成立したときは、失効するものとし、この暫定予算に基づく支出又はこれに基づく債務の負担があるときは、これを当該事業年度の予算に基いてしたものとする。

(予算の流用等)

第三十九条の十四 日本国有鉄道は、支出予算については、当該予算の目的の外に使用してはならない。但し、予算の実施上適当且つ必要であるときは、第三十九条の五の規定による区分にかかわらず、彼此流用することができる。

2 日本国有鉄道は、予算で指定する経費の金額については、運輸大臣の承認を受けなければ、流用し、又はこれに予備費を使用することができない。

(予算の繰越)

第三十九条の十五 日本国有鉄道

は、予算の実施上特に必要があるときは、支出予算の経費の金額のうち、当該事業年度内に支出を終りなかつたものを、翌事業年度に繰り越して使用することができ。但し、予算で指定する経費の金額については、あらかじめ運輸大臣の承認を受けなければならない。

2 日本国有鉄道は、継続費の毎事業年度の年割額に係る支出予算の経費の金額のうち、当該事業年度内に支出を終りなかつたものを、継続費に係る工事又は製造の完成年度まで、通次繰り越して使用することができる。

3 日本国有鉄道は、前二項の規定による繰越をしたときは、事項ごとにその金額を明らかにして、運輸大臣、大蔵大臣及び会計検査院に通知しなければならない。

(資金計画)

第三十九条の十六 日本国有鉄道は、国会の議決を経た予算に基いて、四半期ごとに資金計画を定め、これを運輸大臣、大蔵大臣及び会計検査院に提出しなければならない。これを変更するときも同様とする。

2 大蔵大臣は、前項の規定により提出された資金計画が国の資金の状況により実施することができないと認めるときは、その実施することができない限度を、運輸大臣を経由して、日本国有鉄道に通知するものとする。

3 日本国有鉄道は、前項の通知を受けたときは、その通知に基いて

資金計画を変更しなければならぬ。

(収入支出等の報告)

第三十九条の十七 日本国有鉄道は、毎月、第三十九条の八の規定により負担した債務の金額並びに収入及び支出をした金額を、政令で定めるところにより、運輸大臣、大蔵大臣及び会計検査院に報告しなければならない。

(決算)

第四十条 日本国有鉄道は、毎事業年度、財産目録、貸借対照表及び損益計算書(以下「財務諸表」という)を作成し、決算完了後一月以内に運輸大臣に提出して、その承認を受けなければならない。

2 日本国有鉄道は、前項の規定による運輸大臣の承認を受けたときは、その財務諸表を公告しなければならない。

第四十条の二 日本国有鉄道は、毎事業年度、予算の区分に従いその実施の結果を明らかにした報告書を作成し、前条第一項の規定により運輸大臣の承認を受けた当該事業年度の財務諸表とともに、運輸大臣を経て大蔵大臣に提出しなければならない。

2 大蔵大臣は、前項に規定する報告書及び財務諸表(以下「決算書類」という)の提出を受けたときは、これを内閣に送付しなければならない。

3 第一項に規定する報告書の形式及び内容は、政令で定める。

第四十条の三 内閣は、前条第二項の規定により日本国有鉄道の決算書類の送付を受けたときは、翌事

業年度の十一月三十日までこれに会計検査院に送付しなければならない。

2 内閣は、会計検査院の検査を経た日本国有鉄道の決算書類を、国の歳入歳出の決算とともに国会に提出しなければならない。

(利益及び損失の処理等)

第四十一条 日本国有鉄道は、毎事業年度の損益計算において利益を生じたときは、これを利益積立金として積み立てなければならない。但し、前事業年度から繰り越した損失があるときは、その利益を損失の補てんにあて、なお利益の残余があるときは、その残余の額を利益積立金として積み立てなければならない。

2 日本国有鉄道は、毎事業年度の損益計算において損失を生じたときは、これを繰越欠損金として整理しなければならない。但し、利益積立金があるときは、これを減額して整理し、なお不足があるときは、その不足の額を繰越欠損金として整理しなければならない。

3 資本取引により生じた額は、第五条第二項の規定による資本金の増加の場合を除き、その都度資本積立金として整理しなければならない。

(業務に係る現金の取扱)

第四十二条 日本国有鉄道は、業務に係る現金を国庫に預託しなければならない。但し、業務上必要があるときは、政令で定めるところにより、郵便局又は銀行その他大蔵大臣が指定する金融機関に預け入れることができる。

2 政府は、前項の規定により国庫に預託された預託金については、大蔵大臣の定めるところにより相当の利子を附するものとする。

(借入金及び鉄道債券)

第四十二条の二 日本国有鉄道は、運輸大臣の認可を受けて、長期借入金若しくは短期借入金をし、又は鉄道債券を発行することができる。

2 前項の規定による長期借入金、短期借入金及び鉄道債券の限度額については、予算をもつて国会の議決を経なければならない。

3 第一項の規定による短期借入金は、当該事業年度内に償還しなければならない。但し、資金の不足のため償還することができないときは、その償還することができない金額を限り、運輸大臣の認可を受けて、これを借り換えることができる。

4 前項但書の規定により借り換えた短期借入金は、一年以内に償還しなければならない。

5 鉄道債券の消滅効力は、元金については十年、利子については五年をもつて完成する。

6 日本国有鉄道は、運輸大臣の認可を受けて、鉄道債券の発行に関する事務の全部又は一部を銀行又は信託会社に委託することができる。

7 前項の規定により委託を受けた銀行又は信託会社については、商法第三百九条から第三百一一条までの規定を準用する。

8 日本国有鉄道は、国会の議決を経た長期借入金又は鉄道債券の限

度額のうち、当該事業年度において借入又は発行をしなかつた金額があるときは、当該金額を限度として、第三十九条の十五の規定による繰越額及び翌事業年度に持ち越す未払金の金額の範囲内で、翌事業年度において、長期借入金をし、又は鉄道債券を発行することができる。

9 第一項、第二項及び第五項から前項までの規定に定めるものの外、鉄道債券に關し必要な事項は、政令で定める。

2 前項後段の規定は、能率の向上により、収入が予定より増加し、又は経費を予定より節減したときは、その収入の増加額又は経費の節減額の二部に相当する金額を、予算の定めるところにより、運輸大臣の認可を受けて、特別の給与として支給するときは、適用しない。

第四十五条を次のように改める。

第四十五條 大蔵大臣は、必要があるときは、運輸大臣を経て、日本国有鉄道からその予算の実施に關する報告を徴することができる。

第四十七條中「第三十九条の十一、第四十条第一項及び」を削り、「同条第三項但書」の下に、「同条第六項」を加える。

附則

1 この法律(日本国有鉄道法第三條の改正規定を除く)は、公布の日から、同法第三條の改正規定は、昭和二十九年四月一日から施行する。但し、改正後の同法第三十九条から第三十九条の十五まで、第三十

九條の十七及び第四十五條の規定は、昭和二十九年年度以降の予算について、改正後の同法第三十七條第二項及び第四十條から第四十條の三までの規定は、昭和二十九年年度以降の決算について適用する。

2 日本国有鉄道の昭和二十八年年度の予算、昭和二十七年年度及び昭和二十八年年度の決算並びに昭和二十七年年度の損益の処理については、なお従前の例による。

3 改正後の日本国有鉄道法第十二條の規定により最初に任命される経営委員会の委員の任期は、同法第十三條第一項の規定にかかわらず、内閣が定めるところにより、任命の日から、一人は一年、一人は二年、一人は三年、一人は四年とする。

4 この法律の施行の際現に日本国有鉄道の總裁又は副總裁である者は、改正後の日本国有鉄道法第二十條の規定により總裁又は副總裁として任命された者とみなす。この場合において、これらの者の任期は、改正前の總裁又は副總裁としての任期の残存期間とする。

鉄道敷設法等の一部を改正する法律案

第一条 鉄道敷設法(大正十一年法律第三十七號)の一部を次のように改正する。

第六條第二項第三号中「經濟安定本部副長官」を「經濟審議庁次長」に改める。

第七條第一項但書を削り、同条第二項及び第三項を次のように改める。

前項ノ規定ニカカハラス前条第二項第一号又ハ第二号ニ掲クル者ニ付任命セラレタル委員ハ衆議院議員又ハ参議院議員タルノ地位ヲ失ヒタルトキハ委員タルノ地位ヲ失フ
委員ハ再任サルコトヲ得
第七条第三項の次に次の一項を加える。

任命委員ハ国会ノ閉会（衆議院ノ解散ノ場合ヲ含ム）中ニ於テ委員タルノ地位ヲ失ヒタルトキハ其ノ後最初ノ国会カ開カルル迄引続キソノ職務ヲ行フ但シ第二項ノ規定ニ依リ委員タルノ地位ヲ失ヒタルトキハ此ノ限りニ在ラス
別表第二号の次に次の一号を加える。

二ノ二 青森県三厩附近ヨリ渡島国福島附近ニ至ル鉄道
別表第二十一号の次に次の一号を加える。

二十一ノ二 宮城県槻木附近ヨリ丸森ニ至ル鉄道
別表第五十四号の次に次の一号を加える。

五十四ノ二 群馬県長野原ヨリ碓氷附近ニ至ル鉄道
別表第七十九号の次に次の一号を加える。

七十九ノ二 京都府宮津ヨリ河守ニ至ル鉄道
別表第八十六号の次に次の一号を加える。

八十六ノ二 兵庫県須磨附近ヨリ淡路国若屋附近ニ至ル鉄道及福良ヨリ徳島県鳴門附近ニ至ル鉄道

別表第九十号の次に次の一号を加える。

九十ノ二 岡山県總社附近ヨリ広島県神辺ニ至ル鉄道
別表第一百五号ノ二の次に次の一号を加える。

百五ノ三 高知県窪川附近ヨリ中村ニ至ル鉄道
別表第一百十号ノ二の次に次の一号を加える。

百十ノ三 福岡県油須原ヨリ上山田ヲ経テ漆生附近ニ至ル鉄道
別表第一百四号ノ二の次に次の一号を加える。

百十四ノ三 長崎県志佐附近ヨリ吉井ニ至ル鉄道
別表第三百十号の次に次の一号を加える。

百三十ノ二 後志国黒松内ヨリ岩内附近ニ至ル鉄道
別表第三百三十七号の次に次の一号を加える。

百三十七ノ二 石狩国深川附近ヨリ芦別ニ至ル鉄道
別表第四百十四号の次に次の一号を加える。

百四十四ノ二 天塩国美深ヨリ北見国枝幸ニ至ル鉄道
別表第四百四十七号の次に次の一号を加える。

百四十七ノ二 釧路国白糠ヨリ十勝国足寄ニ至ル鉄道
第二条 特別職の職員の給与に関する法律（昭和二十四年法律第二百五十二号）の一部を次のように改正する。

第一条第二十六号の次に次の一号を加える。

二十六ノ二 鉄道建設審議会委員 附則
この法律は、公布の日から施行する。

道路運送法の一部を改正する法律案
道路運送法の一部を改正する法律案

道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）の一部を次のように改正する。
目次中「第八章 道路運送審議会（第百三十一條―第百三十九條）」を第八章自動車運送協議会（第百三十一條―第百三十九條）に改める。

第三条第二項を次のように改める。
2 一般自動車運送事業（特定自動車運送事業以外の自動車運送事業）の種類は、左に掲げるものとする。

一 一般乗合旅客自動車運送事業（路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客を運送する一般自動車運送事業）
二 一般貨物旅客自動車運送事業（旅客を運送する一般自動車運送事業であつて、前号及び次号の自動車運送事業以外のもの）
三 一般乗用旅客自動車運送事業（一個の契約により乗車定員十人以下の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般自動車運送事業）
四 一般路線貨物自動車運送事業（路線を定めて定期に運行する自動車により積合貨物を運送する一般自動車運送事業）

五 一般区域貨物自動車運送事業（貨物を運送する一般自動車運送事業であつて、前号及び次号の自動車運送事業以外のもの）
六 一般小型貨物自動車運送事業（最大積載量が運輸省令で定めるトン数以下の自動車のみにより貨物を運送する一般自動車運送事業であつて、第四号の自動車運送事業以外のもの）
第六条を次のように改める。
（免許基準）
第六條 運輸大臣は、一般自動車運送事業の免許をしようとするときは、左の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。

一 当該事業の開始が輸送需要に對し適切なものであること。
二 当該事業の開始によつて当該路線又は事業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に對し不均衡とならぬものであること。
三 当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
四 当該事業を自ら遂行に遂行するに足る能力を有するものであること。
五 その他当該事業の開始が公益上必要であり、且つ、適切なものであること。

2 運輸大臣は、特定自動車運送事業の免許をしようとするときは、左の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。
一 当該事業の開始が輸送需要に對し必要なものであること。
二 当該輸送需要が一般自動車運送事業によつて満たされることを適切としなければならないものであること。

3 運輸大臣は、免許の申請を審査する場合において、前二項に掲げる基準を適用するに當つては、形式的面一に流れることなく、当該自動車運送事業の種類及び路線又は事業区域に依り、実情に沿うように努めなければならない。
第六条の次に次の一条を加える。
（欠格事由）
第六條之二 運輸大臣は、左の各号の場合には、自動車運送事業の免許をしてはならない。
一 免許を受けようとする者が一年以上の懲役又は禁錮の刑に處せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過していない者であるとき。
二 免許を受けようとする者が自動車運送事業の免許の取消を受け、取消の日から二年を経過していない者であるとき。
三 免許を受けようとする者が営業に關し成年者と同一の能力を有しない未成年者又は禁治産者である場合において、その法定代理人が前二號の一に該當する者であるとき。
四 免許を受けようとする者が法人である場合において、その法人の役員（いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職權又は支配力を有する者を含む。以下同じ。）が前三號の一に該當する者であるとき。

五 一般区域貨物自動車運送事業（貨物を運送する一般自動車運送事業であつて、前号及び次号の自動車運送事業以外のもの）
六 一般小型貨物自動車運送事業（最大積載量が運輸省令で定めるトン数以下の自動車のみにより貨物を運送する一般自動車運送事業であつて、第四号の自動車運送事業以外のもの）
第六条を次のように改める。
（免許基準）
第六條 運輸大臣は、一般自動車運送事業の免許をしようとするときは、左の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。

一 当該事業の開始が輸送需要に對し適切なものであること。
二 当該事業の開始によつて当該路線又は事業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に對し不均衡とならぬものであること。
三 当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
四 当該事業を自ら遂行に遂行するに足る能力を有するものであること。
五 その他当該事業の開始が公益上必要であり、且つ、適切なものであること。

2 運輸大臣は、特定自動車運送事業の免許をしようとするときは、左の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。
一 当該事業の開始が輸送需要に對し必要なものであること。
二 当該輸送需要が一般自動車運送事業によつて満たされることを適切としなければならないものであること。

五 一般区域貨物自動車運送事業（貨物を運送する一般自動車運送事業であつて、前号及び次号の自動車運送事業以外のもの）
六 一般小型貨物自動車運送事業（最大積載量が運輸省令で定めるトン数以下の自動車のみにより貨物を運送する一般自動車運送事業であつて、第四号の自動車運送事業以外のもの）
第六条を次のように改める。
（免許基準）
第六條 運輸大臣は、一般自動車運送事業の免許をしようとするときは、左の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。

一 当該事業の開始が輸送需要に對し適切なものであること。
二 当該事業の開始によつて当該路線又は事業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に對し不均衡とならぬものであること。
三 当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
四 当該事業を自ら遂行に遂行するに足る能力を有するものであること。
五 その他当該事業の開始が公益上必要であり、且つ、適切なものであること。

3 運輸大臣は、免許の申請を審査する場合において、前二項に掲げる基準を適用するに當つては、形式的面一に流れることなく、当該自動車運送事業の種類及び路線又は事業区域に依り、実情に沿うように努めなければならない。
第六条の次に次の一条を加える。
（欠格事由）
第六條之二 運輸大臣は、左の各号の場合には、自動車運送事業の免許をしてはならない。
一 免許を受けようとする者が一年以上の懲役又は禁錮の刑に處せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過していない者であるとき。
二 免許を受けようとする者が自動車運送事業の免許の取消を受け、取消の日から二年を経過していない者であるとき。
三 免許を受けようとする者が営業に關し成年者と同一の能力を有しない未成年者又は禁治産者である場合において、その法定代理人が前二號の一に該當する者であるとき。
四 免許を受けようとする者が法人である場合において、その法人の役員（いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職權又は支配力を有する者を含む。以下同じ。）が前三號の一に該當する者であるとき。

五 一般区域貨物自動車運送事業（貨物を運送する一般自動車運送事業であつて、前号及び次号の自動車運送事業以外のもの）
六 一般小型貨物自動車運送事業（最大積載量が運輸省令で定めるトン数以下の自動車のみにより貨物を運送する一般自動車運送事業であつて、第四号の自動車運送事業以外のもの）
第六条を次のように改める。
（免許基準）
第六條 運輸大臣は、一般自動車運送事業の免許をしようとするときは、左の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。

一 当該事業の開始が輸送需要に對し適切なものであること。
二 当該事業の開始によつて当該路線又は事業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に對し不均衡とならぬものであること。
三 当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
四 当該事業を自ら遂行に遂行するに足る能力を有するものであること。
五 その他当該事業の開始が公益上必要であり、且つ、適切なものであること。

2 運輸大臣は、特定自動車運送事業の免許をしようとするときは、左の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。
一 当該事業の開始が輸送需要に對し必要なものであること。
二 当該輸送需要が一般自動車運送事業によつて満たされることを適切としなければならないものであること。

五 一般区域貨物自動車運送事業（貨物を運送する一般自動車運送事業であつて、前号及び次号の自動車運送事業以外のもの）
六 一般小型貨物自動車運送事業（最大積載量が運輸省令で定めるトン数以下の自動車のみにより貨物を運送する一般自動車運送事業であつて、第四号の自動車運送事業以外のもの）
第六条を次のように改める。
（免許基準）
第六條 運輸大臣は、一般自動車運送事業の免許をしようとするときは、左の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。

一 当該事業の開始が輸送需要に對し適切なものであること。
二 当該事業の開始によつて当該路線又は事業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に對し不均衡とならぬものであること。
三 当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
四 当該事業を自ら遂行に遂行するに足る能力を有するものであること。
五 その他当該事業の開始が公益上必要であり、且つ、適切なものであること。

2 運輸大臣は、特定自動車運送事業の免許をしようとするときは、左の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。
一 当該事業の開始が輸送需要に對し必要なものであること。
二 当該輸送需要が一般自動車運送事業によつて満たされることを適切としなければならないものであること。

下に「且つ、運輸省令で定める場合にあつては、当該輸送施設等によつて事業計画に従う業務を行うことができることについて運輸大臣の確認を受け、」を加える。

第八條第二項に次の一号を加える。

五 運賃及び料金が対距離制による場合であつて、運輸大臣がその算定の基礎となる距離を定めたときは、これによるものであること。

第八條第三項を次のように改める。

8 第一項の運賃及び料金は、確定額をもつて定められなければならない。但し、一般乗合旅客自動車運送事業及び一般乗用旅客自動車運送事業以外の自動車運送事業のうち運輸大臣の指定する種類については、最高額及び最低額をもつてこれに代へることができる。

第十三條第一項中「自動車運送事業者」の下に「(一般乗用旅客自動車運送事業を営む者を除く。)」を加える。

第十八條第二項を次のように改める。

2 第六條の規定は、前項の認可について準用する。

第二十三條中「一般路線貨物自動車運送事業を営む者」の下に「(以下「一般路線貨物自動車運送事業者」という。)」を加え、同条中「運輸大臣が事業区域を指定したときは、」及び「その事業区域内において」を削る。

第二十四條を次のように改める。

(禁止行為)

第二十四條 事業区域を定める自動車運送事業を営む者は、発地及び着地のいずれもがその事業区域外に存する旅客又は貨物の運送をしてはならない。

第二十四條の次に次の一条を加える。

第二十四條の二 一般貨切旅客自動車運送事業を営む者(以下「一般貨切旅客自動車運送事業者」という。)(一)は、左の場合を除き、乗合旅客の運送をしてはならない。

一 災害の場合その他緊急を要するとき。

二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、運輸大臣の許可を受けたとき。

2 一般区域貨物自動車運送事業を営む者(以下「一般区域貨物自動車運送事業者」という。)(一)又は一般小型貨物自動車運送事業を営む者(以下「一般小型貨物自動車運送事業者」という。)(二)は、左の場合を除き、積合貨物の運送をしてはならない。

一 災害の場合その他緊急を要するとき。

二 一般路線貨物自動車運送事業者又は鉄道により運送される貨物の集貨又は配達のためにするとき。

三 多数の貨物の集散する場所に発着する貨物の運送であつて、運輸省令で定めるものを行うとき。

四 一般路線貨物自動車運送事業

者によることが困難な場合において、運輸大臣の許可を受けたとき。

第三十條中「この法律に規定するものの外、」の下に「事業用自動車の運転者、車掌その他旅客又は公衆に接する従業員の選任、」を加える。

第四十三條の見出しを「(免許の取消等)」に改め、同条中「期間を定めて」の下に「輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは」を加え、同条第三号中「第六條第二項」を「第六條の二」に改める。

第四十三條の次に次の一条を加える。

第四十三條の二 運輸大臣は、前條の規定により輸送施設の使用の停止又は事業の停止を命じたときは、当該事業用自動車の道路運送車両法による自動車検査証を陸運局長に返納し、又は当該事業用自動車の同法による自動車登録番号標及びその封印を取りはずした上、その自動車登録番号標について陸運局長の領置を受けるべきことを命ずることができる。

2 陸運局長は、前条に規定する輸送施設の使用の停止又は事業の停止の期間が満了したときは、前項の規定により返納を受けた自動車検査証又は同項の規定により領置した自動車登録番号標を返付しなければならない。

3 前項の自動車登録番号標の返付を受けた者は、当該自動車登録番号標を当該自動車に取りつけ、陸運局長の封印の取りつけを受けなければならない。

第四十四條第三号の次に次の一号を加える。

四 第四百二十條の規定により免許に附した期限が満了したとき。

第四十六條中「第二十四條、」の下に「第二十四條の二第二項、」を加え、同条中「及び第四十三條」を「第四十三條及び第四十三條の二」に改める。

第七十九條中「第四十三條、」の下に「第四十三條の二、」を加える。

第八十九條を次のように改める。

第八十九條 自動車運送取扱事業者は、左の場合を除き、一般区域貨物自動車運送事業者又は一般小型貨物自動車運送事業者が事業用自動車賃し切つて行う運送を利用し、積合貨物を運送してはならない。

一 災害の場合その他緊急を要するとき。

二 公衆の利便を増進するために必要である場合において運輸大臣の許可を受けたとき。

第九十五條中「自動車運送取扱事業者」の下に「第三十條、」を加える。

第九十六條を次のように改める。

第九十六條 削除

第九十八條中「及び第九十一條第一項から第四項まで」及び「これらの規定中」を削る。

自動車」という。)(一)に、「家用自動車を使用する者」を「家用貨物自動車を使用する者」に改め、同条第二項中「家用自動車」を「家用貨物自動車」に改める。

第二百二條第二項の次に次の一項を加える。

3 第四十三條の二の規定は、運輸大臣が第一項の規定により家用自動車の使用を禁止した場合について準用する。

第八章を次のように改める。

第八章 自動車運送協議会

第二百三條 自動車運送協議会は、陸運局長に、これを置く。

2 自動車運送協議会は、陸運局長の諮問に應じて、自動車運送につき、左に掲げる事項に関する基本的な方針を調査審議する。

一 一定の区域における適正な供給輸送力の策定その他輸送の需要と供給との調整に関すること。

二 輸送施設の改善に関すること。

三 運賃及び料金の基準に関すること。

四 従業員の服務及び養成に関すること。

五 その他輸送に関する重要な事項

は、関係行政庁に建議することができる。

5 自動車運送協議会は、自動車運送に関する事情について調査し、陸運局長に意見を述べることが出来る。

(組織)

第四百条 自動車運送協議会は、委員九人以内をもつて組織する。

2 自動車運送協議会の委員は、関係行政庁の職員、学識経験のある者、自動車運送事業者及び自動車運送事業を利用する者のうちから、運輸大臣が関係者の意見を徴して任命する。

3 自動車運送協議会が特定の都道府県の区域内の自動車運送に直接関係ある事項を審議する場合に、特にこれを審議させるため、自動車運送協議会に臨時委員を置くものとする。

4 第二項の規定は、臨時委員の任命について準用する。

5 委員及び臨時委員は、非常勤とする。

(委員の任期)

第四百五条 委員(関係行政庁の職員のうちから任命された委員を除く。)の任期は、一年とする。

2 委員は、再任されることが出来る。

(職務)

第四百六条 自動車運送協議会の職務は、陸運局において処理する。

(省令への委任)

第四百七条 この法律に規定するものの外、自動車運送協議会に關し必要な事項は、運輸省令で定める。百八条から百十九条まで 削除

第二百二十条中「条件」の下に「又は期限」を加える。

第二百二十二条第一項第一号中「第二章」の下に「第四章」を加え、同条中第二項を第三項とし、第一項の次に次の一項を加える。

2 第四十三條の二に規定する陸運局長の職務は、政令で定めるところにより、都道府県知事に委任することが出来る。

第二百二十二條の次に次の一條を加える。

(附則)

第二百二十二條の二 陸運局長は、その権限に属する左に掲げる事項について、必要があると認めるときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて聴聞することが出来る。

一 自動車運送事業の免許

二 自動車運送事業の停止及び免許の取消

三 自動車運送事業における基本的な運賃及び料金に関する認可

2 陸運局長は、その権限に属する前項各号に掲げる事項について利害関係人の申請があつたとき、又は運輸大臣の権限に属する前項各号に掲げる事項について運輸大臣の指示があつたときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて聴聞しなければならぬ。

3 前二項の聴聞に際しては、利害関係人に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

4 第一項及び第二項の聴聞に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第二百二十五条中「道路運送の振興

を図るため組織する団体」を「左に掲げる事業の全部又は一部を行うことを目的として組織する団体」に改め、同条に次の十号を加える。

一 構成員の行う道路運送に關する指導、調査及び研究

二 構成員の行う道路運送に必要な物資の共同購入、共同設備の設置その他構成員の行う道路運送に關する共同施設

三 構成員に対する道路運送に關し必要な資金の貸付(手形の割引を含む。)及び構成員のためにするその借入

四 構成員の道路運送に關する債務の保証

五 構成員の行う道路運送に關し必要な資金の融通のあつ、旋

六 構成員の行う道路運送の用に供する物資の購入のあつ、旋

七 団体としての意見の公表又は適當な行政庁に対する申出

八 この法律の規定により構成員が提出する報告書等の取りまとめ

九 前号に掲げるものの外、行政庁が構成員に対して発する通知の構成員への伝達その他行政庁の行うこの法律の施行のためにする措置に対する協力

十 この法律の違反行為の予防

第二百二十五條の次に次の一條を加える。

(自動車運送の総合的発達のためにする措置)

第二百二十五條の二 運輸大臣は、自動車運送の総合的な発達をはかるために、自動車運送相互の調整を

はかるとともに、自動車運送に關する資金の融通のあつ、旋、自動車運送の用に供する物資の確保及び自動車事故による損害賠償を保障する制度の確立に努めなければならない。

第二百二十九條第三号中「事業」を「輸送施設の使用の停止又は事業」に改める。

第三百三十條第一号中「第二十四條第一項」を削り、同条第二号中「第三十四條第一項」の下に「第四十三條の二第一項(第二百二十二條第三項において準用する場合を含む。)」を加え、同条第三号中「第十五條、」の下に「第四十三條の二第二項(第二百二十二條第三項において準用する場合を含む。)」を加え、同条第八号を第七号とし、第九号を第八号とする。

第三百三十八條第二号中「(第九十八條において準用する場合を含む。)」を削る。

附則

1 この法律は、昭和二十八年十月一日から施行する。

2 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七號)の一部を次のように改正する。

第五十五條を次のように改める。

(自動車運送協議会)

第五十五條 陸運局に、附屬機關として自動車運送協議会を置く。

2 自動車運送協議会については、道路運送法の定めるところによる。

3 この法律の施行前にした改正前の道路運送法及び道路運送法施行

法(昭和二十六年法律第八十四號)第十一條の規定による一般自動車運送事業の免許又は道路運送法第四十六條の規定による種類若しくは事業区域の指定は、運輸省令で定めるところにより、改正後の同法の規定に基いてしたもののみならず。

4 この法律の施行前にした改正前の道路運送法の規定による一般自動車運送事業の免許の申請は、運輸省令で定めるところにより、改正後の同法の規定に基いてしたもののみならず。

5 この法律の施行前にした行為に對する罰則の適用については、なお従前の例による。