

第二十四回 参議院運輸委員會會議錄第十七号

(三三五)

昭和三十一年四月十七日(火曜日)午後二時三分開会

委員の異動

四月十四日委員青木一男君及び石坂豊一君辞任につき、その補欠として仁田竹一君及び三浦義男君を議長において指名した。

本日委員川村松助君及び竹中勝男君辞任につき、その補欠として山本米治君及び大和与一君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 左藤 義詮君
理事 岡田 信次君
木島 虎藏君
早川 慎一君

委員

仁田 竹一君
平林 太一君
三木 與吉郎君
内村 清次君
大倉 精一君
小酒 井義男君

政府委員

運輸政務次官 伊能 繁次郎君
運輸省港灣局長 天整 良吉君
運輸省自動車局長 山内 公猷君

事務局側

常任委員 古谷 善亮君
会専門員

○理事の補欠互選
本日の会議に付した案件

○道路運送法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○倉庫業法案(内閣送付、予備審査)

○委員長(左藤義詮君) 運輸委員会を開きます。

まず、委員の変更を御報告申し上げます。四月十四日青木一男君辞任、仁田竹一君が補欠、石坂豊一君が辞任、三浦義男君が補欠、四月十七日竹中勝男君辞任、大和与一君が補欠、川村松助君が辞任、山本米治君が補欠選任せられました。

理事の補欠互選に關してお諮りいたします。本島委員が運輸委員を辞任されました。再び委員に復帰されましたが、理事が一名欠員となっております。この互選は成規の手続を省略して、便宜その指名を委員長に御一任願いたいと思存しますが、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(左藤義詮君) 御異議ないと認めます。それでは私より木島君を理事に指名いたします。

○委員長(左藤義詮君) 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。

引き続き、質疑のお方は御発言を願います。

○平林太一君 数をちよっと伺っていただきたいのです。対象になっておりますトラックの自家用というのは、どのくらいの数になっておりますか。

○政府委員(山内公猷君) トラックのうちで自家用の数字につきましては、私の手元に現在ございますのは三十年十月三十日の記録でございますが、普通車につきましては、自家用車は十一万一千両でございます。小型の四輪につきましては八万三千両、小型の三輪車につきましては三十七万五千両、牽引車につきましては三百九十六両、非牽引車につきましては九百五十両でございます。合計いたしまして三十年十月三十日現在で五十七万両でございます。

○平林太一君 事業用トラックと称するもので、これはどのくらいありますか。

○政府委員(山内公猷君) 事業用のトラックにつきましては、ただいまのような数字を省略していただかしまして、総数を申し上げますと、十月三十日現在におきまして八万九千両でございます。

○平林太一君 そこでこの自家用トラックと事業用トラックの貨物輸送に対する限界、こういうものはどういうふうな御解釈になられておるのですか。

○政府委員(山内公猷君) 意味がちょっと聞きとれないのでございませう。○平林太一君 事業用トラックとそれから自家用トラック、これの輸送貨物ですが、輸送に対する限界ですね、これは自家用と常に言っておるし、一方は事業用と言っておりますが、輸送に對して一体どの程度か。つまり自家用車が事業用に今度認証制を設ける。逸脱ということになりますけれども、結局その自家用トラックが逸脱する行為を、事業用トラックの範囲を侵害する、犯す、こういうことがこの焦点になつてゐるようですが、その限界はどういうふうな御解釈をなされるか。

○政府委員(山内公猷君) その限界はすでに現在の道路運送法でございまして、おのずから現在でも明らかに分る荷物を運ぶものが自家用でございまして、営業用といふのは、他人のために貨物を輸送することを業務としておる事業を事業用としておりまして、おのずから現在でも明らかに分るおのるところでございませう。

○平林太一君 これは事業用トラックはただいま八万台、こういうふうな何っております。それから自家用が五十万台、こういうわけですが、この事業用のトラックの八万台というもので、この現在の日本全体の輸送の使命というものが、そういうものをこれで十分達成してゐる、こういうふうにお考えになつておるかどうか、それを伺いたい。

○政府委員(山内公猷君) 現在トラック輸送力が少なくて、輸送に困難を來たしてゐるという事実はございませう。貨物というものは年々、経済の伸びるに従ひまして、ふえて参ります。その意味におきましては、自家用、営業用ともに将来日本の経済の伸びに従つてふえるべきものとわれわれ考え

ておりますが、現在のところ、この営業用のトラックにおきまして、輸送が非常に困難になつておるという現状ではないように私も考えております。○平林太一君 これは僕の考えでは、八万台という程度のもので、これは円滑な輸送が行われていない、こういうふうな想像するわけなんです。そういうことがこの自家用車が便宜、つまり交通の輸送の臨機の処置をみずから認めることでなくして、いわゆる荷物を輸送しようとする目的の荷主、そういうものの要請によつてこれが若干、つまり自家用車から事業用のトラックの輸送に延長されている、こういうふうな思ひますが、この点どういふものか。

○政府委員(山内公猷君) その場合に、現在の法律におきましても、有償においてそういう輸送をすることは禁止されておるところでございまして、そこがやはり免許事業であるというところの本質でございませう。もしもそういう輸送要請があるならば、やはり何と申しますか、そういう仕事をやるためには、現在の法規によりまして、免許を受けて仕事をしなければならぬわけでございます。その道は開かれておるのでございまして、われわれといたしましては、そういう必要がある地区があれば、免許をやはりつてやるのが正当であるというふうな考えでおるわけでございます。

○平林太一君 そうすると、この事業用トラックに對して八万台、これは数

ということもあるわけでございまして、その点につきましては、法の運用を十分円滑に、また厳正に行うように心がけたいと思っております。

○平林太一君 それなら、大前提に、なぜ今日までこういう問題を放置しておったか、いわゆる法律々々とおっしゃるが、なぜこの処置を法律制定の際にいたしておかなかったか。

○政府委員(山内公猷君) 二十六年にその有償制を付加いたしましたときには、事業としてそういうふうにいわれるもぐり運送をやるということは許されないことであるからということで、有償制を付加したわけでございまして、その後の実績によりますと、法の盲点に藉口して、初めから自家用で荷物を送るといふのではなくて、他人の荷物を送るといふことを偽装いたしました、料金以外の方法で金をとるといふような事例も相当多く現われて参りましたために、今回の有償制を取る法の改正を御審議を賜わっておるわけでございまして。

○平林太一君 そうすると、二十六年という、七年、八年、九年、三十年、三十一年と五年ある。今初めて発見なされたのですか。二十六年にそういうことをなされて、そういう処置が行われて、そうして一年たち二年たつと、少くとも二十八年ごろにはそういう事態はもうはつきりしておるはずで、それをなぜそのときにしなかったか。今日五年も六年もたつて、そうしてこれは一つの社会習慣というか、ならわしと、こういうような状態になつて、なじんできたのです。われわれの所へ事業用トラックがあまりにも陳情などが枚挙にいとまがない。それだか

ら、この法律の意図は、これはあなた方がやるのではなくて、事業用トラック業者がこういうものを、いわゆる法律を、利益擁護のために、利益を独占しようとして、国家の秩序とか何だとかいうことは、私もからいいますれば、はなはだ越権しごくなんです。そういうことを何して、そうして一方には五十万台の自家用車の輸送力はいわゆる減退さしてしまふ。そうしてその反面にトラック業者のみ栄えようと、こういうふうには考えられるのです。自家用車の中から五十万台が一斉に陳情に来たらどうないますか。これは自家用車の方は知らないからです。それから若干、今お話しした通り、それは事業用との差別があるから、幾らかじくじたるものがあることは言うまでもないことであるが、そのじくじたるものがある。そういうものをそこにするべきを与えておくのが、円滑なところの全体の日本政治の発展ということになるわけですね。法律によって一々そういうことをやるならば、法律を作ることごとに、日本のつまり国力というものは全体的にこれは弱体化していくわけですね。どういふふうにおそれをお考えになられるか。これは別にあれだから、僕も賛否のことは、おのずからそういう問題について固執するわけではないが、大へんな問題だと思ふ。僕はこれは、こういうようなことは、順次日本のこういう企業というものが、大きな資本企業というものにそれを放置しておいても、中小弱小企業というものが大企業のために資本力によって圧倒される。しかもそれにとどまらずして、今度の法律によってつまり萎縮せしめていくことは、日本全体の、こ

れは国の全体の問題として考えなければならぬから、こう言っておるわけですね。自動車局長、それを何かいかにこれは法律違反をしておるのだ、それだから取り締まるのだ。これじゃ、裁判所でこれはもし自家用トラックがその限界がどうだということ、行政訴訟を起すことにもなる。そういうことは、いわゆるこういうものを作る場合に、自動車局長としての広い視野の上からお考えにならなくちゃならぬ、こう思うのですが、これは陳情書は自動車局長の所へも行ってありますか、トラック事業者から陳情は。

○政府委員(山内公猷君) 最近陳情書も参っております。反対のものも参っておりますが、ただ申し上げたいことは、自家用が自家用として荷物の輸送をフルに行うことにつきましては、運輸省としまして全然それがいけないということではないのであります。逆に、自家用は自家用として十分に活用するようにわれわれは望んでいられるわけでありまして、その自分の荷物があいておりますときに、他人の荷物を有償で送るといふ行為が、現在それも法規で禁止されておるところでございまして、その理由をいたしましては、これはまた営業車は営業車としてそういう仕事をし、国家に税金を払って、正当な料金でやっておるわけでありまして、ところが、そういう自家用車がいわゆる内職的にやりますと、非常に運賃もダビングをいたしますし、そういうことでは税金もそれにはかからないわけでありまして、営業用の自動車の運行に相当の影響を及ぼすという趣旨のもとに、この法規でも禁止されておる

ところでございまして、その辺、自家用自動車というものにつきましても、運輸省が十分その自家用として活用されるように、われわれといたしましてはその面における配慮は十分今後ともいたすつもりでありますし、従来もそういうつもりでやってきたわけであり

○平林太一君 今あなた、局長のお話で、自家用は自家用としての荷物を運ぶことに配慮するということ、それは、そんなことはしてやらなくてもいいのです。何も自家用は自家用として自分でやっておるわけですから……。ただ、意図するところは、自家用に、事業会社がこのように陳情してくる事業行為に類似したところの行為がある。しかしこれは自家用はどきども自家用である。だから、その限界がある程度事業用にひくしい行為をしても、そういうことは取り締まるべきではないのです。税金とおしやるけれども、自家用の人だつてみな、事業をしていれば税金を納めますよ。それじゃ事業用トラックの税金の総額はどのくらいになりますか。税とおしやるなら、金額を一つお示し願いたい。今の八万台の。

○政府委員(山内公猷君) 今手元に持っておりますので、調べましてお答えをいたします。

○平林太一君 それははなはだ何です、私の考え方からいえば、不用意千万である。税の問題をおっしゃるならば、そういうものはやはりお持ちにならない、人税を出してある。あるいは個人所得税を出してある。会社でいけば法人税です。ところが、この八万台から上つ

ておる国の法人税の総額なんでものはいくらよりうたまるものです。僕から推定したところによりますれば、その税を対象として、いわゆる事業用車を、擁護するということは、これは、われわれからいえば、そのずれが、これは非常にもつてのほかのことなんです。どうです、これは。一体これは僕は、何といひますか、日本の民主政治のためにこういうことは非常に不安で、それだけの問題を、それを生かすか殺すかの問題です。それを一つ承わっておきたい。

○政府委員(山内公猷君) 自家用を、われわれの方の政府提案によりましては、そう圧迫するということとは考えておらないわけでありまして、この有償制を取る問題につきましては、十分自家用の組合等も了解があつての上で提案もいたしておるわけでありまして、その辺、何かこの有償制を取ることにしようとして、自家用を非常に圧迫するといふふうにお考えでございましたならば、自家用の組合にはわれわれの法律につきましても十分の了解を得ていたわけでありまして。

○平林太一君 もう最後です。これはこの限界というのを僕はそう言っておきまして、これはやはりそういうふうにはやらぬ方がよいのじゃないか。やはり今まで通りで、今まで通りに生かしておいて、そして新しく今何か自家用の方を——だんだん今のお話では、順次御答弁が柔らかなつてきた。そしてある程度は自家用のことも擁護する、こういうお話のように聞かれますが、それはそういうふうになくちやいかぬのです。事業用と自家用

問題は、輸送という問題をあれして、事業用というものに独占せしめる。トラックは自家用というものは、当然、トラックですから物を運ぶものですから、それを遊ばしておくということ

は、いわゆるそれが自家用以外に輸送をするところの時間があるならば、大いにこれは勤勉努力させるということが国策としてはきわめて大切なことな

んです。それを押えればですよ、いわゆるそれだけ日本の輸送というものはそれで減退するわけです。これだけの施設を持っていないのを僕は憂える

から、そういうことを……。もう賠償問題も払わなくちゃならぬでしょう。国のこの乏しい中から、あらゆる出費

をあれして、この国の国力というものを充実していくなくちゃならない。だから、自家用というものが、働ける範

圍は最高度に働かせるということ、事業用と自家用という区別はしてあつても、それをいわゆる働かせるという

意味において、これ以上の現行の自家用車及びその事業用のトラックに定められていて取り締まり、法律なりを、現状のままでおけばいいのだ。そ

れをあらためて事新しく、何かこの陳情から見ると、もぐりと云っておるのです。もうもぐりというものが、もぐりならもぐりでもいい。それはもぐり

をさせることが国家的に有益である場合は、それをとるべきなんだ。そういうふうにさせることは全体のために

なる。それが政治なんだ。こういうことをもぐりだからといって言うことによつて、これを嚴重なる取り締まりをしていかなきやならぬということは、国

家全体の上からいって、非常なつまり

国損であり、一大損失なわけなんです。それだけのことを申し上げ、これに對してあなたの最終的の一つの御答

弁を伺っておきたいと思ひます、良心的な……。

○政府委員(山内公猷君) 先ほどからたびたび申し上げておりますように、そういうことで違法行為を是認するとい

うことは、もちろんわれわれ法律によりまして行政をやっております者は許されなければありまして、その

点は十分御了解を願ひたいと思ひわけでございます。またこの有償制の法の運用によりまして、これでは十分、善

良なる者よりも悪い、法をくぐるという方々だけをそれは言い過ぎかも知れませんが、かえつて法律に穴を作つて

悪いことをさせるというふうにするという悪弊が相当出て参りましたので、その点につきましては、十分各自家用

の組合その他とも連絡をいたしまして、もちろんそういう方々におきましても、そういう法律をくぐつて悪いこ

とをする人を擁護することは適當でないという御了解のもとに、私も出し

ました今回の道路運送法の一部を改正する法律案に御賛成をいただき、もし

もこの法律が実施になりましたら、ならば、法律に御協力をいただきましたら、話を付けているわけでございまして、

いろいろお話の点につきまして行政運営を十分適切にやるといふことにつきましては、十分留意して行つつもりでござい

ます。○平林太一君 そうすると、これです、これは免許を持つて、許可を受けて、そうして税金を払つて、そうして

しないものをもぐりトラックというのか、そうして伺つておる僕の考えでは、もぐり自家用というものはそういう

ものではない。ちゃんと国の法律の手續をして、そうして一台のトラックを持ったことによつて、自動車の稱を、

あなたがさつきお話しになるように納めておるところの業者である。しかし、たまたま事業用の、大企業、大商

業のトラックの事業用トラックというものは、これをいわゆる自稱もぐりと稱しておる。僕からいへば、もぐりな

んというものではない、法律を犯すというふうなことは、そういうふうなことは、当然こういうことは世の中にあり

得ることです。こういうことをやり始めたら、世の中の、全国の、幾ら法律を何千何万作つても、際限がないで

すよ。かえつていわゆる秩序というものが悪くなるということになりますね。これはどうですか。

○政府委員(山内公猷君) もぐりトラックと申しますのは、いろいろな態様がございまして、たとえば自分の家

業でトラックを持つておりまして、それが半分しか月に荷物を送る必要がない場合に、あとの半分をほかの人の荷

物を有料で輸送するというような場合もありましようし、あるいは全然自分の事業にはトラックの必要がないの

に、初めからトラックを自分で所有いたしまして、免許を受けずに人の荷物を営業車と同様に送る。いろいろな態

様があるわけでございまして、そういう行為につきましては、このトラック事業というものが免許企業になつてお

りまして、これは公益を保護するため

に免許企業になつておるものにつ

きましては、免許を受けなくては

るわけでございます。

○早川一君 それではまあ特定事業というものの実態が、われわれとちよつと、自動車局なり運輸省で見られる考え方が若干違っているように思われるのですが、時勢の進歩で特定事業といえども非常に一般多数の人を相手にする事業になりつづつあるという現状から、こういうものは必要だとお考えになつたと理解してよろしいですか。

○政府委員(山内公猷君) ただいまお話しになりましたように、特定というものは相当多くなつておることは事実でございますが、本質的にいいますと、われわれ免許を取り扱つております場合に、事業遂行能力というものは非常にまあ抽象的なものであるかもしれないのでございますが、やはりそういう点にまで十分注意をして事業の免許を考へるのが特定においても必要ではなからうかと申しますのは、特定におきましては、荷物なりお客さんなりが特定しているだけでございまして、輸送行為自体は同一でございまして、そういう法域につきましても、十分われわれとして慎重に考慮する必要があるという判断のもとに、第三号の修正をお願いしておるわけでございます。

○大倉精一君 今の問題に関連しまして、交通事故防止対策要綱についてちよつとお伺いしておきたいのですが、この対策本部というのはいかう構成になっておるのですか。

○政府委員(山内公猷君) 対策本部の構成は、大体におきまして各官庁の事務の連絡機関というような意味のものでございまして、関係官庁の、運輸省、警察庁、建設省、通産省という、

われわれが集まりまして、いろいろ協議しておるわけでございます。

○大倉精一君 そういう連絡事務機関だということなんです、そこで策定された交通事故防止対策要綱の内容についての実効力といひますか、そういうような問題については何か特に措置をされておるのですか。ただこれが単なる作文、あるいは理想、目標に終ることなく、これを現実現実に履行するということに対して特段の配慮があらうことになると思うのですが、その内容についてちよつとお伺いしたいのですが。

○政府委員(山内公猷君) 内容は非常に広範にわたりますが、たとえば今回われわれが提出しております法案も、この会議の議題になりまして、いろいろ審議をした結果、各省も必要であるというところでございましたものでございまして、そのほか実際ににおきましては、従来路線事業におきまして免許申請をいたします際に公安委員会の意見を徴するというようなことも行われておらなかつたために、事後に工合の悪いこともあつたというように、そこで、そういうところの意見も徴するようにいたしました次第でございまして、あるいは今般も御説明申し上げましたように、自動車運送事業に対する監査規則というものも不備でございましたが、ここで各省いろいろ相談をいたしまして、私の方でも三十年十二月二十四日に作りまして、そういうものにつきましても、事故防止の見地から、事業監査というものをそういう点でやつていこうというふうないろいろな仕事につくましまして、逐次実施に移りつづつあるところでございます。

○大倉精一君 この連絡事務関係の中に大蔵省は入つておられますか。

○政府委員(山内公猷君) これは内閣の副長官が主催でいつちもやつておるわけでございます、大蔵省は私の記憶では入つていなかったのではないかと申しておりますが、はつきりいたしません。

○大倉精一君 この内容をちよつと私今見たのですが、内容において相当予算措置の必要な面がたゞさんあると思うのですが、そういうような点におけるところの問題はどういう工合に解決されるのか、たとえば取締りの強化をする、あるいはまた街頭の検査を強化する、あるいは検査官を増加する、こういうような人員増加の面もたゞさん出てるのですが、そういう問題についてはやはり予算措置が伴わなければならないと思うのですが、そういう問題に対する推進方法としてどういう工合になっておりますか。

○政府委員(山内公猷君) こういう仕事をすることについては必要な予算の点のお尋ねでございしますが、それにつきましては、今国会に成立いたしました予算にも含まれておる点も相当あるわけでございます、一例を申し上げますと、ただいま申し上げました監査に對する費用はたゞか五十万円入つておつたと思ひます。そのほか全体的にこういうことにつきまして見たところでは、私どもの相対入つておるわけでありまして、

○大倉精一君 内容についてちよつと参考のために伺ひしておきたいのですが、二ページの「交通事故の取締の強化」という所に、その(イ)の所に「交通事故の主要な原因となつてゐる交通違反の取締を強化する」、こうなつてゐるのですが、この取締りを強化する内容はどういうような方法になつておるのですか。

○政府委員(山内公猷君) これは主として警察庁でやられるわけでございますが、結局これは交通違反というものの、對して取締り、何と申しますか、ルーズに流れると、先ほど警察庁の部長も説明いたしましたように、交通違反が絶えないので、その点におきまして交通違反というものの、對してさらに重点を置いて取締りをやつて、交通事故の主要な原因であるという違反の故のおもな原因であるという違反の故のおもな原因であるという趣旨であらうと思つております。私の方で直接やっておりますので、警察庁が主管でこれはやつておるわけでありまして、

○大倉精一君 私はそういうところをお尋ねしたかったのですが、ここで総合的な対策本部というものを設けられて、関係各省と事務的にいろいろ連絡されて内容を検討されていると言われからして、この対策本部に關係しておられる方は、かりにそれが労働条件の問題にしても、あるいは警察の問題にしても、その他の問題にしても、みな御承知になつておると私は思ふのですが、やはり依然としてそれは労働省の問題だ、それは警察の問題だといふふうになつておるのですか。

○政府委員(山内公猷君) 御承知の通り、私昨今参りましたので、事務的に調べれば十分わかることでございますが、今手元にこの具体的な内容について資料がありませんので、自分でお答えできないわけでございますが、こういうことにつきましては専門家がおりまして、各省ともいろいろ相談してき

めた案でございまして、その点につきましては十分連絡しておると思つております。私非常に不勉強でございまして、まだ十分勉強しておらない点もございまして、お調べいたしました上で、具体的にどういふことになるかということにつきましては後刻お答えさせていただきますと思ひます。

○大倉精一君 私はそういうことが非常にこの対策本部の仕事として大事な仕事だと考へるわけなんです。つまり警察の方では法規に従つて何でもかんでも取締りをやればよいという観点に立つてあらうし、あるいは労働省の方は労働問題については労働基準法がどうのこうのという主管問題もあるし、また運輸省の方では交通安全その他の方からいろいろな展開があるだらうと思ふ。そういうような意見を互いに戦つ合つて、そしてある特定の見解なり措置なりに流れることなく、いろいろ御相談なすつて交通安全というものの強化をはかる、こういう工合になつていかなければならぬと私は思ふのですが、やはり依然として、今のお答えでいくと、それは労働省の問題だからわからぬ、建設省の問題だから向うでやるのだといふことになれば、これは内容をずつと並べてあるのですが、それは結局各省が勝手に持つてきて、おれのところはこうやるのだ、おれのところはこうやるのだといふようなことを羅列したにすぎないという感じを受けるのですが、そういう点はどうか。

○政府委員(山内公猷君) この委員会を置きました趣旨が、各省の連絡を緊密にし、ただいま御質問のありました趣旨を貫くために置かれたわけござ

いまして、この委員会におきましては十分それらを検討した上でできたものでございまして、各省とも協力して事故の絶滅を期そうという趣旨で、内閣においてこういう会議の指導をしておるわけでございまして、各省が、私答弁が趣かたつたのでございすが、ちよつと今具体的な内容につきましてお答えできませんので、その点はお許し願ひたいと思ひますが、十分それは連絡の上、分掌をきめて逐次実施に移そうという趣旨でこの委員会ではできたわけでございまして。

○大倉精一君 これはよくお尋ねしませんが、すつと見てみますと、こういふことは処罰する、取締りを強化する、こういうものはこういう工合に規制する、これはこうやる、というのが非常に多いと思うのです。その原因となつておるものを探求する部面がちよつと薄弱なような気がするのですが、その中で、四ページのの項、この項目を私は全体を通じて非常に大事な問題である、この問題をほんとうに解決しなければこの対策は取締りに偏重した対策になつてしまつて、結局その原因を剔抉するということにはならない、こう思うのですが、この「適正な労働条件を考慮する」というようなこと、あるいは「慶々労働条件について重大な違反を犯す業者について」というようなこと、これは具体的にどういふようなことが想定されますか。「適正な労働条件を考慮する」ということは、具体的にどういふことになるのですか、参考のために伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(山内公猷君) 適正な労働条件で、われわれが免許の際に提出を要求いたします書類といつたしましては、就業規則というようなものも十分調べますとともに、その労働時間、賃金制度というようなものも審査の対象とするように考えております。また施設面におきましては、十分な睡眠施設があるかどうかという点も審査の対象に考えておるわけであります。

○大倉精一君 そうしますと、この労働条件あるいは賃金等を審査の基本条件にするとなると、その次の「慶々労働条件について重大な違反を犯す業者」ということは、これはどういうことになるわけですか。初め届け出たもの、あるいは申請した条件と違つた労働条件をやつておる業者と、こういうことになるのですか、あるいは労働基準法に違反しておる業者、こういうことになるのですか、それはどつちですか。

○政府委員(山内公猷君) もちろん審査をいたします際に、そういう条件でたとえ免許ということになりましても、これは免許を受けたあとでそれを実施しないということになりますので、一応われわれの方といたしましては、その事業については適正に行われていないということも考えられますし、法の違反を行つておるといふ場合にはもちろん、労働基準法における違反が道路運送法の違反にもなるという場合には、処分の対象になることは当然でございまして。

○大倉精一君 これは重大なことですから、ちよつとお伺ひしておるのですが、初め届出あるいはまた申告をした労働条件、そういうものと違つた労働条件を免許後においてやつておる、そういうような業者については、いわゆる事業の改善命令、免許の停止等適正な行政処分を行うことになるわけですか。

○政府委員(山内公猷君) もちろん形式的にはお話の通りでございまして、まあしかし行政でございまして、その場合に内容の審査は十分いたさなければならぬと思つております。なぜそういう違反を、免許条件と違つた条件になつたかという事実も十分審査した上で、悪意があつてそういうものを賣つたという場合には、この規定通り処分の対象になるわけでございまして。

○大倉精一君 そうしますと、従来とあまり変わらないことになるのじゃないですか。あとから調べてみて、労働条件が非常に違つておる、調べてみたら企業の経営状態が悪い、やむを得ぬ、こうなつてくると、結局同じ格好になるのじゃないか。そういうようないわゆる申告をした労働条件でやれないという業者、それを適格な業者として、免許をしたということについては、問題がさかのほつて出てくるわけですが、結局今の御答弁ですと、免許してからあとで労働条件が違つておつたのだが、しかし調べてみたら企業内容によつて仕方がない、赤字だからやむを得ないということになつてくれば、これは死文になるのじゃないか。

○政府委員(山内公猷君) その場合に、たとえば形式的には、それは違つてゐるじゃないかという改善命令も出せます。またそれは違つておるから事業を停止してはどうかということも考えられるわけですが、企業の内容により停止という重大な問題になりま

すと、これは経営者だけの問題でないわけでありまして、そこに働いておられる従業員の失業という問題もわれわれは十分に考えなければならぬわけでございます。行政の措置といつたしましては、その場合われわれといつたしましては、まず善意をもつた警告、企業が経済情勢において非常に悪くなつたという場合には、企業者はもつと努力して労働条件を満たし得るような努力をするように勧告をしなければならぬものと思ひます。しかし、それでもだめな場合には、あるいは改善命令を出すということもありますが、本質的にだめであれば、それはまあ停止の問題じゃないわけではございまして、企業そのものがつぶれてしまつて、企業になりますので、われわれといつたしましては一番重要であることは、この停止というふうなことにつきましては、経営者の利益のみならず、働いておる労働者の利益をととも考慮して処置すべきものでございまして、形式的には労働条件に違反しておるといふことで免許の停止ということをやれば、かえつて労働者の条件を悪くすることを行つておるといふことは、これは行政官として適当でないといふふうに考へておりました。御答弁をいたしております趣旨は、一応そういうふうにおきましては具体的な場合に、適切な行政措置をやるということが、私たちに課せられた責務ではないかというふうに考へておるわけであります。

○大倉精一君 まことにこもつともな御意見と思ひますが、ただ、非常に具体例を引いて恐縮と思ひますが、免許申請をして免許が下りた、それによつて営業を開始した、その直後に労働条件ははなはだしく變つておる、そういう申告の内容も變つた状態で、もう営業を開始した、これは明らかに虚偽の申告をしたということになるのですが、そういう場合にはどうなるのですか。

○政府委員(山内公猷君) その場合には、直後でございまして、もちろん改善命令を出すべきものであると考えます。と申しますのは、直後といつた、事情が變つておらないわけではございまして、そういう場合には、免許をとるために役所に対するいわば虚偽の申告をしたということもお説のように考えられますので、正しくそれを実施させるのがわれわれの責任じゃないかと思ひます。

○大倉精一君 改善命令を出して、改善しなかつた場合にはどうなりま

○政府委員(山内公猷君) 改善命令を聞かないでしなかつた場合には、事情によりましては免許の停止という、そういうさらに進んだ行政処分も考えられるわけでありまして。

○大倉精一君 それと関連しまして、たとえば運賃、取扱料金が認可料金になつておるといふ場合、さらに定額料金というものもあるといふ場合で、認可料金、定額料金というものをほんとうに実施されておらないといふようなものに対する行政指導は、どういふ工合にやつておられますか。

○政府委員(山内公猷君) その点は非常にむずかしい問題でございまして、御質問の趣旨は確定運賃でございまして、

なので、トラックの運賃のようなものではないかと思われるわけですが、それは、そういう場合におきましては、われわれといたしましては、トラックの運賃につきましては、一割の幅がございまして、それをやはり守らせるといふのがわれわれの責任でございまして、やはり守らない者につきましては、それぞれ勧告をするということが必要であらうと思ひます。しかしトラックの運賃につきましては、実情いろいろむづかしい問題がございまして、これは全部のトラック業者が守るといふ意思を持たなければならぬものでありまして、この点につきましては十分今後法律を守るように、行政指導の面におきましては強力にそういう措置を考えなければならぬものであらうと考えております。

○大倉精一君 これはさきの質問と非常に密接な関連があると私は思ふんですが、今不当競争をやつて、認可料金があつてもなきがごとし、あるいは定額があつてもなきがごとし、こういうような非常にダンピング競争によつて経営内容というものが悪くなり、従つて申告したところの適正の労働条件というものがやれないというような弊害が起つておると思ふんですが、従つて、この二つを密着した行政指導によつてやらなければならない、こういうものが解決しないんじゃないか。従つて、トラック業者にしても、あるいは通運業者にしても何にしても、認可料金、定額料金というものをきちんとして、私は改善されていくと思ふんです。これはやはり自由競争の突進からいつて困難だらうと思ふんですが、これはやはり監督官庁としての運輸省の強い行政指導に待つよりほかには方法はないんじゃないか。従つて、この定額料金なり認可料金なりにつきましては、はなはだしくこれを固めておると、そういう面に対しては、さきの質問の通り、あれと同じようにやはり改善命令というものを提出しになる、そしてその内容を改善するような指導をする、こういうふうに考えてもいいわけですか。

○政府委員(山内公猷君) お話のように、トラックの現状につきましては、行政の全般について適正に行われるといふことを考える必要があるわけですが、いまして、その点につきましては、私も業界の有力な方々あるいは協会の方々にそういう順守方を現在強く申し入れをいたしておるわけでございますので、業界自体におきまして、現在の一応不当競争というダンピングにつきましても、その弊の存するところを反省しておられまして、業界の自分の力でそういう定額制あるいは料金の適正を守らうという機運も高まつておりますので、われわれといたしましては、ただいたすに法をもちて臨む、先ほどいろいろ御質問を受けました、それが正しいことではなくて、まず業界が自主的にそういうふうに行われることが一番望ましいことであるといふ意味におきまして、そういうことにつきましては運輸省も、当然のこととありますが、助力を惜しまないという態度で反省を求めておりますし、業界自体もそういう機運が非常に強くなつてきておることは、われわれとしても喜ばしいことであり、またこれを十分実現させなければいけないといふふうに考えておるわけでございます。

○大倉精一君 私はその問題につきましては、かねがねいろいろな論議をしておることでありますので、今さらどうのこうの言う必要はないと思ふんですが、ただ、やはりこの際そういう点について特に行政指導の強化をしてもらいたいことを要望するわけですが、たとえばハイヤー・タクシーの場合でも、御承知の通り、あれは定額賃金といふものはあまりないわけですが、一日大抵大体責任額が八千円なら八千円といふことになりまして、大体一キロ二十円くらいとしまして、四百キロくらいやれば走りなければならぬ。四百キロ走るといふことになるわけですが、交通違反になれば、従つて、この要綱によつてびしびし取り締られる。しかも運転手は、自分が交通違反をやるわけではなくて、やらされるわけですね。こういう面からも十分に考慮してもらなければならぬし、さらにまた会社によつては、事故を起すと全部これが運転手の負担になる。たとえば一べん衝突をしますといふと、その自動車の損害というものは全部何十万円か運転手にしよわされる。一たん事故を起したならば、その会社をやるわけにはいかぬ。ちょうど昔のお女郎さんみたいな、身請金を出さなければその会社はやめられぬといふひどい条件が課せられてゐる。従つて、これを取り返すために無理な運転をする、事故が起る、こういう悪循環になつてきますので、従つて、私は交通要綱の内容はけっこうだと思ふんですが、いわゆる取締りとか、あるいは規制をする、こういう面にはかなり重点を置いて、処罰を重くすれば運転手が氣をつけるだらうというような考へ方ではなくて、そういうような問題についてほんとに責任を持った一つ行政指導をやつてもらはないかという、やはりほんとにこの問題は解決しない。特にこの際要望しておくわけなんです。

それから、これは最近起つてゐることなんです、車検を保持せずに運行をするといふことはできないはずなんです、できないですね。車検を備へてけず運行するといふことはできないはずですね。

○政府委員(山内公猷君) 車検証を保持せずに運行することはできないわけでございます。

○大倉精一君 最近ある労働争議が起つて、そこでいわゆる暴力団が車だけを持ち出して、それをずつと稼働している実例があるんですが、そういうようなものは取締り関係はどうなつてゐるんですか。

○政府委員(山内公猷君) いかなる理由がありましても、われわれの觀念では、車検証を持たずに運行するといふことはこれは許されてはいないわけでございます。具体的には私実例を知りませんが、こういうことがよくわからぬわけでございますが、車検を保持せずに自動車運行することはできないわけでございます。

○大倉精一君 今ここで具体的に名前をあげて申し上げることは差し控えますけれども、もしそういうような事例があり、現に行われているといふことがわかつた場合に、これはさかのほつて、処罰されるわけなんです、これはどういふふうになるんですか。

○政府委員(山内公猷君) 罰則の規定は、事前にやるのが御承知の通りないわけでございます、その事態が起りましたあとで審査してやるわけでございますが、過去にありまして、それはやはり処罰の対象になる事案だと思ひます。

○大倉精一君 この問題はこの委員会では具体的に申し上げることは避けまされども、これは十分一つ取締りをして、こういう問題に対して放任をしないようにお願いをしたいと思ふんです。

○委員長(左藤義隆君) 速記をとめて。

(速記中止)

○委員長(左藤義隆君) 速記を始めます。

次に倉庫業法案を議題といたします。

質疑のおありの方は御発言を願ひます。

○小酒井義男君 二点ほどお尋ねしたいと思ふんですが、営業を許可制とすることになつて、そうして経過規定としては、二カ年間は現状のままやれる、こういうことになるのですが、この二カ年間に許可基準に合わないというものがどのくらいあるか、そういう点についてお調べになつておたら一つ。

○政府委員(天竺良吉君) 許可基準をいたしております点は、第五条の規定でございます、その一、二、三、四号はこれは欠格事項でございます。それから四号が「倉庫の位置、構造又は設備が保管する物品の種類に應じて運輸省令で定める基準に適合しないとき」といふふうにしてありまして、一、二、三、四号に該当いたしますとちよつと救済の道がないのでございますが、四号の場

合でございますと、保管する物品に應じましてそれに適合したものにすれば足りるという点でございます。それからさらに構造または設備が現在不備なものとして申しますのは、防火構造になつていないというような点で、一般雜貨には不適当だということに考えられるものがあるの点でございますが、これを改造をいたしますのにそんなにむずかしいことではないのでございまして、防火構造にしますのに厚さ二センチくらいはラス張りのモルタルにいたしますれば、大体充足される。その単価は坪当り千円くらいで改造ができるという見込みでございますので、ほとんど二年間のうちには現在倉庫業を営んでおるものが欠格をすることはない見込みで進んでおるのでございます。

○小酒井義男君 今説明のありましたように、欠格するものがない見込みだとおっしゃいますが、もし資力の点においてどうしてもそれが欠けるというような場合は、何かこれに対する資金の裏づけでもお考えになつておるのか。

○政府委員(天笠良吉君) その点につきましては、従来も中小といひますか、倉庫業に對しまして、開發銀行だとかあるいは中小企業金融公庫だとかという所から、資金のあつせんをしておりましたのです。特に今回そういうことになりました場合に、中小企業金融公庫から改造資金の融資をいたしまして、そうして条項を充足するよう努めたいというように考えております。

○小酒井義男君 それから次に、この第十條ですが、特定の利用者に對する不当な差別的取扱いを禁止しておるよ

うですが、そういう例はどういうものがあるか、一つ御説明を願ひたい。

○政府委員(天笠良吉君) 不当な差別的取扱いと申しますのは、倉庫業者が立地的なことを、独占を利用いたしまして、特定の荷主に對して正当な理由がないのかかわらず寄託の引き受けを断わるというような行為でございまして、このようなことをしてはならないというふうな禁止して、一般に正当な理由がなければ引き受けの義務があるというふうにしておるのでござい

ます。

○小酒井義男君 私は倉庫業についてはどういう例がございまして、それでお尋ねするのですが、そういう例があるのでしょうか、具体的に。

○政府委員(天笠良吉君) 私は具体的にどういふ例がございまして、それでお尋ねするのですが、そういう例があるのでしょうか、具体的に。

ないでも引き続き倉庫業を営むことができる、こうなつております。二年間にたえば新しい許可標準によつて、基準によつてもう一ぺん申請し直さなければ、倉庫業を継続してはやれないということですか、この点。

○政府委員(天笠良吉君) お説の通りでございまして、二年間にもう一度全部許可の申請をいたしまして、その審査の結果營業の許可を得た者が倉庫營業ができるということでございます。

○早川一君 これはまあ従来の何ですと、みなすのとは違ふのですな。もう一ぺん審査をし直すというのですな。

○政府委員(天笠良吉君) はい、お話の通りでございまして、二年間には継続することは認めますが、その間に許可を受けなければ、營業はできない、こういうことでございます。

○早川一君 これはまあ現状をお伺いするのですが、これに該当する、二年間そのまゝ継続できる、これは法律でなつておりますが、大体現状において従来届出であつたものを、二年間にいろいろ設備を変えさせるとかいうことで、業者の振り落されるという数字はお見込みがあるのですか。

○政府委員(天笠良吉君) 今のお話の点で、先ほどの第五條の許可基準でございまして、これで一号から三号までに該当するものは、これはアウトになるのですけれども、しかし二年間、法律施行から二年半ございまして、その間に二年間という基準も大体なくなりまして、第四号の構造の方では、大体今の改造をして構造の点でよくしなければならぬというのが、大

体の見込みでございますが、坪数にし

て約十二坪ほどある見込みでございます。そのものは、もし保管の品物を変えなければ、改造をしなければ困るという点でございますが、もし塩だとかそういうものに限定いたしますれば、そのままでいいんじゃないかと

いうふうな考えております。

この法案をお出しになるまでに、業界その他各方面とどういふような折衝をせられたか、これに對して反對等の意見がなかつたか、役所としてはどういふ準備をこの法案にせられたか。聞くところによると、第一次案、第二次案等の若干のいろいろ推移があつたようですが、もしそういうことについても、私どもの審議の参考に伺うべきことがあつたら、一つ伺つておきたい。

○政府委員(天笠良吉君) この法案については、最初は倉庫業というのはやはり証券をして、倉庫証券の流通をして、經濟界に貢獻するのが本来の筋だといふような意見も非常に多数ございまして、そうして倉庫業の營業の許可、即ち、証券の許可といふような点で進みたいといふふうな私どもも考え、また業界にもそういう声が非常にあつたやうでございまして、しかしまた業界の一部には、それほどまでに一時に行かなくてもいいのじゃないかといふような意見もないではありませんが、それで本来の理想の營業許可、即ち、証券、いやしくも倉庫業そのものは証券できる程度のものではなければ、他人の物を預かつておつて十分でないじゃないかといふ意見もございまして、また商法にも倉庫業者は寄託者から要求されれば倉庫証券を発行しなければならぬのだといふような規定もございまして、そこまで到達したいといふふうな考えたのでございまして、しかし一筆にそこまで行きますには、現在倉庫業を届出によつて営んでおられます皆さんの倉庫業者が失格をするといふようなことがあつては、これまた行政上おもしろくない。それで

○委員(左藤義詮君) 私から……

○政府委員(天笠良吉君) この次まで

に急いで大よそのことを調べまして、

お答えいたします。

○委員(左藤義詮君) 私から……

○政府委員(天笠良吉君) この次まで

に急いで大よそのことを調べまして、

第一段階として許可制に直して、相当構造も引き上げてりっぱなものにして、やがては倉庫証券を発券できるように進めてゆきたいというような順序で参つてきております。

○委員長(左藤義隆君) 本日は、これにて散会いたします。

午後三時三十分散会

四月十四日本委員会に左の案件を付託された。

一、直江津、越後湯沢両駅間鉄道敷設促進に関する請願(第一一六九号)

一、自動車にどう除備付けの請願(第一一八七号)

一、飯山、新井両駅間鉄道敷設に関する請願(第一一八八号)

一、東北本線電化第一期工事区間延長に関する請願(第一一九九号)

第一一六九号 昭和三十一年四月四日受理

直江津、越後湯沢両駅間鉄道敷設促進に関する請願

請願者 群馬県議会議長 白石 邦太郎十三名

紹介議員 小柳 牧衛君

上越線、越後湯沢駅から北陸線直江津に通ずる上越西線の敷設計画は、東京と北陸を最短距離で結び、さらに東京、北陸、大阪を連絡する大環状線たらしめるのが国交通政策上重大なる意義を有するものであるが、昭和二十八年の鉄道審議会において、直江津、十日町、六日町を結ぶ案と対立抗争したため保留のまま今日に至っているが、このような地方的利害関係のために審議がおくれているのは遺憾であるか

ら、工事の難易、諸条件の適否を比較検討して、上越西線(直江津—越後湯沢間)の敷設を早急に実現されたいとの請願。

第一一八七号 昭和三十一年四月五日受理

自動車にどう除備付けの請願

請願者 長野県議会議長 矢島 武治

紹介議員 羽生 三七君

近時自動車数の激増に伴い、その運行がきわめてふくそうしているのに反して、いまだに整備補装されていない道路が相当数残存しており、自動車の運行によって砂れきあるいは汚土、汚水を飛散して沿道の店舗家屋を汚染し、又は歩行者に多大の迷惑と危険を与えているから、これが被害防除のために、自動車のどう除備付けを道路運送車両の保安基準に定められたいとの請願。

第一一八八号 昭和三十一年四月五日受理

飯山、新井両駅間鉄道敷設に関する請願

請願者 長野県議会議長 矢島 武治

紹介議員 羽生 三七君

国鉄信越線は中部日本の横断鉄道として最も古く、表日本と裏日本とを結ぶ交通幹線として主要な地位を占めているが、極端な急こう配で全国にも例のないスイッチバックの施設によって辛うじて運行しており且つ冬期は全国最大の豪雪に悩まされ輸送力と速力とははなはだしく減殺されている状態である。かかる不便を解消するために現在

新設が要望されている飯山線飯山駅、信越線新井駅間はこう配がゆるく加えて冬期間の豪雪もわずかのトンネル工事によってすべてを解消し又、輸送力において約三倍、運行回数において約二倍、距離の短縮によって約一時間のスピードアップが可能であることが数次にわたる国鉄当局の調査の結果明らかにされたところであるから、是非とも飯山、新井両駅間の鉄道を敷設せられたいとの請願。

第一一九九号 昭和三十一年四月六日受理

東北本線電化第一期工事区間延長に関する請願

請願者 栃木県議会議長 稲川 時

紹介議員 相馬 助治君

栃木県民多年の要望であった東北本線電化工事がいよいよ着工されたが、県北那須地帯は、御用邸をはじめ日光国立公園の一環である那須、塩原等の温泉郷を控えて観光客の往来特にはげしく、その門戸をなす西那須野、黒磯駅への電化はつとに熱望されていたにもかかわらず第一回工事から除外されたことは、はなはだ遺憾であるから、貨客のふくそうする今日、県北資源の開発、衛生都市として輸送力の強化等の見地からも諸条件にめぐまれている黒磯駅まで本線電化第一期工事区間を延長せられたいとの請願。

昭和三十一年四月二十日印刷

昭和三十一年四月二十一日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局