

(二) 以上鐵道省幹部の意思表示に依つて第一に重大なることは系統會社の計畫たる縦斷合同一驛一店主義は既に**法律上**の欠陥によつて葬り去られたる事である。

當初吾々に配付せられたる縦斷合同案は、その第四に**資金中報償金額**に對しては普通株式を交付し、現金出資並びに物件買収金に對しては一割配當**優先株式**(合同會社の現在株式も同等とすること)を交付すること即ち通運國際明治(後に中外も參加)の三社の資本は全部一割配當付の優先株とし、その他の合併には、普通株を交付し、算定額の三割(後に二割とす)を現金出資せしめて之に一割配當優先株を交付して會社を成立せしめんとするのであるが、此の案は青木次官の言明する通り**商法違反で成立不能**のものである。即ち**商法**第二百一十一條には、「會社ハソノ資本ヲ増加スル場合ニ限り優先株ヲ發行スルコトヲ得此ノ場合ニ於テハ其旨ヲ定款ニ記載スルコトヲ要ス」とありて、同二百十條には資本の全額を拂込んだ後にあらざれば**増資**することを得ざる規定があるのである。故に創立の場合に基本資金たる最初の拂込株式を優先株とすることは商法の禁ずる所であつて會社は成立不能となるべきものである。今後三社側は種々なる**苦肉策**を講ずるであらうが營業者は彼の亂暴なる企ては到底實現不可能なるものとして安心してよろしいのである。況んや各方面に非難や反對が猛烈を極めて居るに於てをやである。

(三) 横斷合同に對しても、既に鐵道側が資意を表せざるのみならず、元來これは縦斷合同に反對せんが爲めに生れたる一つの戰畧に過ぎなかつたのであるから急速に實現せしむる必要は無くなつたのである。殊に業界の近況は新會社の拂込みは殆んど不可能の状態にて、東京各驛を始め各地方共一致の行動の出來ざること今日迄に明瞭の事實である。これまた鐵道省側より近日何等かの解決案が發表されるまで進行を中止するは當然のことである。

(四) 作業合同と交互計算の統一に就ては、鐵道省の穩健なる人々の眞の希望する所と見て差支へない。今後如何なる解決策が提示されるかは豫測出來ないが、恐らくはこの点に落着するものであらうと思ふ。

吾々小運送業者は此の点に充分の注意と研究を盡してその実績を擧げること努めなければならぬ。これは公認未公認を**對等同一**に取扱ふことは論を俟たぬ所であつて佐竹次官の談話中にも、公認は既に六千に達せんして當初の理想を没却して終つたのであるから此の際には**差別**を附してはならぬと言明されたのであるから此の問題は業界一致の問題として取扱ふ可きである。

之を要するに、鐵道省側も、合同運動側も、今日までの方針を一變して新しい解決方法を發見しなければならぬ破目に陥つて居るのであるから、業者諸君は輕舉妄動せず善後策に就て注意せられんことを希望して止まないのである。以上は本會を代表して吾等の責任を以て言明する所である。

## 全國鐵道中立運送業同盟會

會長 衆議院議員 磯 部 尙

副會長 深 澤 豊 太 郎

本部 東京市芝區霧月町八番地

15. 8. 21
456