

第二十二回 参議院運輸委員会會議録第十五号

昭和三十年六月九日(木曜日)午後二時五分開会

出席者は左の通り。

委員長 加藤シヅエ君

理事 木島 虎藏君

委員 川村 松助君

一松 政二君

高木 正夫君

内村 清次君

大倉 精一君

小酒井義男君

片岡 文重君

三浦 義男君

平林 太一君

政府委員 栗澤 一男君

運輸省海運局長 古谷 善亮君

事務局側 常任委員 会専門員 田倉 八郎君

説明員 運輸省海運局 定期船課長 岡田京四郎君

本日の会議に付した案件

○海上運送法の一部を改正する法律案 (内閣提出)

○委員長(加藤シヅエ君) それでは、ただいまから運輸委員会を開会いたします。

海上運送法の一部を改正する法律案を議題といたします。

質疑のおありの方は、順次御発言を願います。

○一松政二君 私は別に皮切りをやるというつもりはなかったのだけれども、ほかに質問者がどうもないようだから始めますが、旅客の不定期航路事業というものを今度の特に対象にして、本法の改正を試みられておるようですが、三百幾つとか前の資料にあつたようですが、そのうちの主なる不定期航路をやつておるところを特別に私は資料を要求したいと思つたので、まず資料を持たずに、一応海運局長から、こういうところのこの程度の不定期航路をやつておるのだというようなことを、おわかりでしたら御答弁願いたいと思つた。

○説明員(岡田京四郎君) 私から御説明申し上げます。旅客不定期航路事業だけを非常に大規模にやっております事業者というものは、非常に大きな近代的経営といふものは、そういうような形でやっておりますものは、実はほとんどないのでございますが、たとえば瀬戸内海の各地等におきまして、あるいは伊豆の地区にもござりますが、それから全国各地でそれぞれにおきまして、比較的小さいものでござりますが、会社組織をもつて行なっております。あるいは一定の季節を限りまして、機帆船業者等が、それ以外につきましては主として貨物の輸送を行なつておるのでござりますが、一定の多客期の

シーズンに限りまして、相当、数カ月間継続的に、その期間のみは旅客の運送をやる、こういうふうなのが各所にあつてござります。

○一松政二君 私はそういう抽象的な説明を求めておるのではないので、どこどこどの島の間に一体どの規模の程度が、一日に一回とかあるいは二日に一回とか、あるいはそれが単なる一マイルか二マイル離れている海上ではなくして、この島とこの島との島を不定期ではあるが一応やつておるといふふうなものを例示していただければ、この定期航路との概念上の區別がなかなかつけにくい。私が考へるのは、定期航路、つまり今特に例にあげられた瀬戸内海にいたしまして、各島と島との間をすつと、瀬戸内海汽船あるいはその他のものが一応やつておる。かりに不定期というところになれば、そういうところじゃなくて、単にある島とある島をやつておるといふようなものがたくさんあるのじゃないか。それだから、私どもの概念からいへば、それは渡し船のような気がする。それを不定期の航路をやる人であるといふふうには解釈できるかどうかについて、非常に疑問を持つてゐるわけなんです、それをわれわれにのみ込めるように一つ説明をお願いしたい。

○説明員(岡田京四郎君) 島と島との間をやつておる渡しと先生はおっしゃつたのでござりますが、多くは瀬戸内海の各島がそれぞれ、これは具体的に一つ一つの例をあげてござります

が、相当の人口があるわけにござります。それらの島の人から見ますと、そこをやつております定期航路というものはいわば唯一のその島の住民の足なんでありまして、そういうところ

に、一定シーズンを限りまして、今度不定期航路事業者が同じような、大体はほ似たような旅客の運送を行う、こういう例があります。これは渡船と申しますか、やはりその島のほんとの住民の足を確保してやらなければならぬという目的から見まして、その当該旅客の不定期航路事業に対する育成といふふうなことも考へられるわけでありませう。

○一松政二君 それをやや事業の体裁をなすほど、小規模ながら株式会社その他の経営形態において行われてゐるというお話ですが、それは一体どんな規模のものか。どのくらいの船を持つて、どのくらいの航路を、私がいう渡し船でない以上、たとえば三つが四つの島を、たとえば瀬戸内海汽船が十の島を縫つてやつておるとすれば、そのうちの四つか五つは不定期のものが行つて荒している。それにはこういうものがあるといふのが、何かおわかりでないのですか。もしきょうわからなければ、私はこれを今日すぐ結論を出すわけにござりませぬから、三百幾つとかあるそのもの、どこどこの間をやつてゐる、あるいはどこどこをどこをこつこつに縫つてゐるのだ、それが毎シーズンこつこつに縫つてゐるといふところで、それが非

常なつまり弊害がある、野放しにできないということから起つてゐるのだらうと思つたのですけれども、しかしある方がいわゆる島の人の便利にはなるから、従つて、そういうふうな需要があるからそこへそういう供給者が現れてゐるのだらうと思つたから、あることそれ自身は非常に住民の歓迎するところであらうと思つた。だから、それをどの網に引つかけて取締らなければならぬものか。その弊害の度合いを知りたいのです。でありますから、きょうは具体的にお答へがないようですから、この次の機会までに、すでに三百何ぼとかいふ概数はわかつてゐるようです

から、そのうちの大きなものを何ぼか拾ひ出して、あとは単なる渡船なら渡船といふふうな、一つ資料として御提出願いたい。

それから提案理由の説明の中に、旅客の不定期航路事業を自由に、現在程度に届出しておくと、利用者の利益を阻害する云々とおるのですが、これは一体どういふことをさすのか、伺いたい。

○政府委員(栗澤一男君) 不定期航路事業と申し上げましたが、大体たとえば離島住民の足である、あるいは港内の船舶に対する船員その他の乗客の足になつておるといふふうな、相当公益性のある事業も相当ござります。そういうふうな事業について、たとえば設備が非常に悪い、あるいは安全上多少危惧があるといふたうなことも、需要者の利益を阻害する一つの例にな

ると思ひます。またそういうものが非常に乱立いたしますと、お互いに不当競争を始め経営の基礎があふなくなるといふふうなことも聞いて、先へいって間接的ではあります、先へいって利用者の利便を失うような結果になるというところもござります。あるいは安全法の規定に抵触するに至らなくても、たとえば機橋が非常に腐朽しておつてこれも危険があるといふふうな安全上の問題にも、利用者の利便に關連する面が十分出てくる、こういうふうな考へておきます。

○一松政二君 どうも今の説明は、いかにもこじつけみたいな気がする。船舶の安全ということならば、それはまた別に船舶安全法で取り締まればよいはずで、別にそれを許可制にしたからそれが免れるというわけじゃない。そうして不当競争をやつて、それが次第に非常にひどくなつて、どつちか倒れる。両方も倒れやしない、必ずどつちか残る。私は、この企業の競争というものに運輸省は常に氣を配らば、いかにも秩序を持たすようなことを言われるけれども、私は当らないと思ふのです。倒れる倒れるといつておるのは、ちよつと自殺する、自殺するといつて声を大きくするものが自殺するためにはない。死ぬのは黙つて死ぬのであつて、声を大きくすることは、何か救いの手を求めるようなのがとかく声を大きくして言つておるのであつて、渡し船は、たとえば東京に花火大会がある、川開きがあるという場合には、もうそこいらのはしげが全部幾ら幾らでお客さんを乗せてくる。お客さんをとる。それがために非常に便利です。日ごろはそういうものはない。何

かお祭り騒ぎでもあれば臨時に金をとつてやるというところは、これは利用者には利益なのであつて、定期航路が島と島との間を、そう、汽車が陸上を走るといふ何回もやるわけにいかない、これは船ですから。従つて、その間に、小さな間隙を縫つてやる船が、これは自然に起つてくるのでしよう。それはそこへそういう需要があるから、またそれを計画することが便利であり、またそれが計画する者がそれによつて何かの利益を得る。それが利益がなくなればやめますよ、ひとりりで。であるから、それが安全にやつておるかどうかというのなら、これは別に私は方法があるかと思つて、免許制度にしておるからといつて、その船を一々私にはあなた方が点検しないだらうと思ふ。ただ書類の上に出ていることだけを審査されるだけの話であつて、實際に船を一々見てそれを許可しているひまはないと思ふ。でありますから、私はこの不定期航路事業を——これもまた第一私はわからない。さつきのあなたの説明が私わかりません。

不定期航路、旅客の不定期航路事業といふのは、私はどうもびんとこないのだ。貨物の不定期航路といふのはあります、旅客の不定期航路、渡り船ならよくわかるのですが、不定期航路といふのはよくはわからん。でありますから、今伺いましたその利用者の利益を阻害するといふのは、これは私は論争はやめますよ、幾ら言つたつて、こじつければ、私はいつも例に引くどろぼうにも三分の理があるといふから、いわんやどろぼうでもなんでもない。こういうことは見方によつ

て、弁護士が何とでもこじつければ、白を黒と言ひ、黒を白と言ひのと同じように、やつちやつたならば議論のたのめは次の機会に、不定期航路の問題が鮮明になるまで、留保しておきます。

○大倉精一君 一番初めに伺ひましたことは、これは定期船の協会からこゝういう申請が出たといふふうな聞いておるのですが、今のつづつ御説明を聞いておると、不定期船が何か特定の時期に随時入つてきてやるので、定期船の経営に非常に脅威を与える、こゝういふことで運送の秩序が乱れるから取り締まなければならない、監督しなければならぬ。こゝういふことが趣旨だと思ふのですが、これは実際に定期船の経営者が不定期船があるがために経営に脅威を受けておるのですか。

船業者としましては、冬のような旅客の少い場合にも、義務としてある程度の運輸を確保しなければならぬといふ義務を負うわけであり、それは交通の足でござりますので、たゞいふ規定は要らないのであります。それに対して、やはり旅客の少いとき、これは相対的な赤字も出るが、旅客の多いときには相当な赤字も出るので、一年間を通じてある程度ペイするといふような経営状態にある程度なつております。旅客の多いときにこゝういふことをして旅客を吸収されますと、定期船業者としても自分の事業の経営の計算が非常に立たなくなるといふふうなことがござりまして、年間を通じての経営に支障をきたす、こゝういふふうな事例を見るわけでありませぬ。

○政府委員(栗澤一男君) 私どもただいま提案いたしております理由は、それだけではないのでござりますが、事実さういふ事例は定期船の方からもたびたび出ております、私どもの方も認められると思つております。たとえば、一年を通じてはござりませんが、特定の旅客の多い期間に限つてこちらの船を持って参りまして、定期船事業者がやつておられます一定の区間を、その船でもつて運航する。しかも定期船業者と申しますのは、大体毎日、たとへば何時に出発する、こゝういふふうな日程表、時刻表を公示しておりまして、それによつて運航いたしておるものであります。これによりまして、その日程表の時刻の直前くらいに船を出して、そこへ来るお客を相当吸収して行つてしまふといふふうな事例がござります。そのために、普通定期

るということをお察して、免許するわけでありませぬ。従つて、そのために定期船は業者の船にオーバ・ロードがかかつて危険を来たすといふふうなことがないよう運営いたしたい、こゝういふふうな考へておられます。不定期でございますから、季節的に特にお客の多いときだけにやるということもできるわけでございます。

○大倉精一君 そこで私のお伺ひしているのは、法律を改訂しなければならぬほどそれほど定期船の経営者といふものが経営不可能な状態に陥つていふこと、あるいは陥る傾向があるのか、あるいは以上利潤といふものを欲しているのか。さらにまた反面に、不定期航路業者が特にこゝういふふうな収入を見込んで年間の経営が成り立つたと思つておるが、それがいけないといふことになると、こぢんちんの不定期の方が経営が成り立たないといふ現象が起つてくるような気がするのですが、こゝういふことはありませぬか。

なお、最後にお話のございましたら、そういう場合に不定期をやめさせたら一方の方が成り立たないじゃないかという問題でございしますが、これも決して全部やめさせるということはないのでございまして、不当競争に陥るような方法はできるだけとせないといいことでございしますので、決して今までやってきたことが全くできなくなるといふようなことは考えておられないわけでありませう。

○大倉精一君　そこで、取締りといいますが、こういうふうな監督の対象を、不定期航路のうちの一部に限定して、臨時に旅客の輸送をその船が対象とされぬところの不定期旅客ですか、航路ですか、これの区別は、明確になっておりますか。

○政府委員(粟澤一男君)　私も不定期航路事業としておりますものは、法律上の考え方といたしましては、一定のコースをきめて、旅客船を使って相当期間継続して、反復的にその旅客の輸送をやるということを目的とする事業というふうに考えております。従いまして、今御説明のあったこういうような、たとえば定期の免許を受けた事業者が、特定の学校とか会社の依頼を受けまして、臨時的にほかの地点で旅客を運ぶというふうなものは、その航路について相当程度反復的に実際の輸送をするという目的を持って、というまでは至らぬと思っております。その航路についてはそういう目的を持った事業とは認定できない、こういうふうにご考慮しております。

○大倉精一君　そこで、私はずっと法律を讀んでみますと、もう妙なことから発見するのですが、たとえば、これはあとで逐条的にやらなければならぬと思うのですが、法文改正の第二十条一項ですね、これを見れば二十と、「一定の航路に旅客船を就航させて人の運送をする不定期航路事業」これがいわゆる許可の対象になるわけですね。そうしますと、一定の航路を持つておられなければ許可も何も受ける必要はないじゃないか。従いまして、殊に宇野―高松間をやっておいて、今度は大阪から淡路島まで行くというふうな船を出す、これは一定の航路を持つておられませんか。随時どこへも行く。この方が便利じゃないか。一定の航路を持つがために、許可を受けなければならぬ。許可を受けていなければ、どこへ行ってもやれる。かえって、そんなだったら、許可を受けずに、私の所ではどこにでも行って営業しますから、一定の航路を持つておられませんかということになれば、許可を受けなくてもいいのです。これは対象にはならないのです。そういうふうにご解釈していいのです。

○政府委員(粟澤一男君)　そういうふうにご考えられるということもあり得るわけですね。その場合でも、たとえば宇野―高松間を今度ばかりで、その次に、将来にわたって考えますと、宇野―高松間をやつて、その次に、宇野―高松間がある程度反復的にやるというふうなことであれば、宇野―高松間の航路で、これは不定期航路事業であるというふうな認定をなし得ると思ひます。

○大倉精一君　どうもその意味が私ははつきりしない。反復してやるということとは、どの程度反復してやるのか。反復してやるということは、二回やっても三回やっても、反復してやる。今宇野―高松間をたとえば五百人の生徒をやるのに、一べんに全部乗せられないから、百人づつ五回に分けてやる、これも反復してやるということになるのか。たとえば宇野―高松間だけでほかの所はやっておられぬから、これは取りの对象にはならないといつても、いやほかに必要があればそれも注文に應じてやると、こういうことになれば、これは一定の航路ということには言えないわけですね。その辺のけじめが、私は今の臨時旅客輸送と不定期旅客輸送の区別が非常にあいまいです。ですから、この法律を作つてみて、こういうことの許可を受けない方がかえつて便利だということも考えられる。そういうことも可能である。そういう法律じゃないかと思うのですが、その点いかがですか。

○政府委員(粟澤一男君)　やはり問題のポイントといたしましては、その航路において数回反復してやるということが事業と認められるかどうかというふうな点になると思ひます。従いまして、初めから三べんしかやらないというふうなことであれば、それはむしろ臨時運航でありまして、今回は三べんであるが将来やはり、事業でございまして、旅客があればまたやるといふことであれば、それはその航路における不定期航路事業であるというふうにご認定をなし得ると思ひます。従いまして、本人が、私は三回だけやつてあとはどこに行くかわからないというふうにご念しておつても、やはり認定する方におきましては、その航路における反復する意思がある事業であるというふうにご認定できれば、そういう許可も必要だということになる、こういうふうにご考えます。

○大倉精一君　どうもその辺がよくわからぬのですが、これは私どもの方としてもさらに研究しますが、さらに一つ伺ひしておきたいことは、この定期事業者ですね、定期事業者は、今おっしゃつたように、公益事業である。いわゆる経営の採算と同時に公益のために奉仕する事業である、こういうことになつておられるのですが、公益という觀念にはいろいろ私はあると思うのですが、あなたの方の考えておられる公益というものの觀念について、一応お伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(粟澤一男君)　先ほども少し申し上げましたが、たとえば離島航路で、定期航路の船による以外に本土あるいは隣の島に行く足がないといふふうなものは、多分に公益性のある公益事業だと、こういうふうにご考えるわけでございます。あるいは山の中で陸上の交通も相当不便である、そこに川がありまして、その川を相当上りおりする旅客船がございまして、それが年中航行しておるといふ場合も、これは相当公益性がある事業だと、こういうふうにご考えます。

○大倉精一君　そこでこの提案理由の説明の中に、さつき一松さんがおっしゃつたように、利用者の利益を阻害するおそれがあると同時に、運送の秩序の面というところもあるし、それから事故が頻発するから特に監督を強化しなければならぬというところをおっしゃつておられる。従つて、私は事故が頻発するといふことは、公益という考え方がやはり安全といふこともこの中に入つておるといふふうにご考慮になつておられるのですが、その点はどうか。

○政府委員(粟澤一男君)　先ほどの一松先生のお話にも若干関連があるかとも考えますが、たとえば料金の問題にしまして、特定の、ただいま申し上げましたような島との間の、これ一本しかないといふふうな交通線の場合には、独占事業になりますので、相当料金で暴利をむさぼるといふようなことも考えられる。そういう場合にも、ある程度の基準によりましてこれを制限して認可するといふふうなことも、一つの公益的な見地からの裁量になる、こういうふうにご思ひます。ただいまのお話のように、危険性を防止するといふことも一つのやはり公益的な考え方でございます。たとえばその事業を営む者が相当の知識経験を持つておられるということも、直接ではありませんが、やはり間接には安全という面に相当寄与し得るといふふうにご考慮するのであります。あるいはまた、たとえば狭い港内等におきまして大型船の航行が非常にひんぱんな場合、小さな通船が不定期に相当混雑して通つておるといふふうなことも、やはり一面航路の妨害にもなり、あるいは危険があるといふふうなことも考えられるのであります。そういうふうな場合には、公益的に見たらその点ある程度の規制を加えるというごことが必要になるのじゃないか。以上のような点でやはり公益的な考え方をしなければならぬといふふうにごわれは考えます。

○大倉精一君 この免許基準の中
も、第六号の「当該事業の開始が公益
上支障のないものであること」こうう
たつてあるのではありませんが、この「公
益上支障のないものである」というこ
とですね、これは今おっしゃったよう
に、非常に幅濶して航行が危険だと、
そういうものについてある程度規制を
加えなければならぬと、こういうこと
を意味しておるのですか、これは。

○政府委員(栗澤一男君) そうい
う場合を考へておるわけでございます。
○大倉精一君 それは大体、日本の国
のどこの港にありますか、こういう現
状は。

○政府委員(栗澤一男君) 私ども先
般、たとえば横浜港等におきまして、
現在非常にそういう免許を受けておら
ぬ業者が通つて危険であるから、相当
程度規制してもらいたいということ
を海難防止協会等から陳情を受けてお
ります。

○大倉精一君 「横浜港等の「等」と
いうのは、ほかにありますか。
○政府委員(栗澤一男君) そのほか
も、たとえば非常に狭いしかも急流の
川がございまして、そういう所で定期
船、不定期船が相当幅濶して上りお
りするといふ場合にも、やはりある程度
危険その他を考へて公益的な見地から
判断しなければならぬ場合もあり得る
かと考へます。

○大倉精一君 どうもその辺が私はび
んと来ないのですが、たとえば横浜港
だけが、今の幅濶するといふこと
については、その幅濶だけがそういう
ような問題があるとするならば、これ
はそういうところについて特別に行政
指導をするなり何なりをすることがあ

り得ると思つておるのですが、これを法制化
してゆくといふことについて、一般の
問題として法制化してゆくといふこと
について、どうですか、少し窮屈なと
ころがあらはせぬかと思つておるが、
その点どうですか。
○政府委員(栗澤一男君) 直接陳情を
受けましたのは横浜港だけでございま
すが、ほかの港につきましても、名古屋
屋港とか大阪港とかいふようなところ
においても、ある程度そういう問題の
陳情を受けておりました。今後ともそ
ういふふうな趨勢にあるといえるので
はないかというように考へておしま
す。

○一松政二君 それに関連して……こ
の問題はさつき聞いたのと同じな
のですが、今私は大倉委員と海運局長との
やりとりを聞いておつても、さっぱり
腑に落ちない。結局、ただ抽象的な観
念論を繰り返しておるにすぎないの
であつて、結局、具体的に今の不定期航
路と称するもの、そういうものの具体
的な例を出してくれなければ、横浜港
の遊覧船か何かを例にとられたつて、水
上警察でもなんでも注意を与えて、航
路のどこどこを何時間というように
時間制限をすれば、警察が方々にここ
は通つちやいけないとかあそこは通
ちやいけないとかいふことをやってい
るのと同じで、私はこれは運送法を改
正してそれを取締るというのとは別
な考へ方でおつておる。取締るなら取締る、別
な考へ方でおつておる。取締る方法はあると思つて
おる。もとも私はこの旅客の不定期
航路事業というそれ自身の解釈ができ
ない。渡り船ならわかるけれども、渡
し船以上の不定期航路の旅客船といふ

のは……。だから、例をもつて一つお
示しを願うまでは、それは私はお預け
しておきたいと思つておる。その上であら
めて論争しようと思つておる。
そこで、今の大倉さんの聞かれた、
たとえば公益あるいは運送の秩序を乱
すといふことが、口ぐせのように出る
のです。ちよつとこれは去年か一昨年
でしたか、タグシーのその事業範囲を
府県単位に限るとかなんとかいふとき
に、私はひどく論争したのですが、今
東京の事例を見れば、許可をしたタグ
シーが、適法に許可をして、そうして
その辺の経済事情から交通事情を勘案
して、まあ運輸省の文句に従えば、い
かにも合理的に許可したはずなんで
す。今ごろになつてこのぶざまな運賃
競争をやつて、手のつけられないよう
な状態になるなんていうのは、許可し
ておつてすでにこれなんです。です
から、許可すれば、許可した場合に
は今度は競争してはいかぬのですか。
それからまた適法に現在やっておるも
のはおそろく三百幾つかある。それが
許可を申請をしたならば、これはあな
た方はここごとく許可するだらうと思
う。おそろくそうだらうと思つて。それ
が今度は運賃競争をしたといふ場合
に、競争しちやいかぬといふわけでは
ございませぬ。お客が少なけれ
ば運賃競争になる。お客が多いとき
は競争はしません、両方も満足な状
態にあれば、繁栄といふものは、これ
は人間のわざでどうにもならない。だ
から、運賃値下げ競争のあるときに
これを不当競争といふ、競争がなけれ
ばそれを適正だといふことは、そいつ
は景気とか不景気とか、人が幅濶する
とか幅濶しないといふことを、法律の

上でこれを規制しようといふ観念
と、私は区別することはできない。法
律でもつて何でもそういうことができ
るように思ふことは私は間違ひじやな
いか。だから、免許を受けないで届出
だけでやつておれば非常な秩序の攪乱
になるが、免許を一応受けてやつて
おればそれは攪乱にならぬといふこ
とに――攪乱という言葉がおかしいの
ですが、競争することなんだ。競争
することをあなた方はこれは差しつか
えないと思つておるに違ひないけれ
ども、それがどう違ひますか。経済上
実際問題としては、免許を受けた場合
には適法の競争であつて、ただ届出だ
けでやつた場合には、それが競争した
場合には秩序の攪乱になるというて
一方の定期船業者が陳情に來られてお
る、こういうのですが、これは不景気
のときには当然これは起つてくると思
うのだ。お客さんの足が減る場合に
は、けさの新聞かゆうべの夕刊か知り
ませんが、鉄道が非常にガラあきに
なつてきちやつて、急行を八本も九本
も中止するといふような状態を起し
おる。海上においてもそういうことは
シーズンによつてはあり得るのです
よ。だけれども、それを直ちに何で共
倒れになるとか――共倒れになるほど
の大きなやつが不定期でもつて競争し
ませぬよ。私はもう、だから、そいつ
はさつき不定期事業の具体的な例を
見るまでは、これは他日に留保してあ
ります。秩序の維持といふのと運送
秩序の攪乱といふ言葉は、あなた方概
念上しよつちやうお使いになるのだ
よ、説明なさるときにです。これは
どれから先が不当競争であつて、どれ
から先が適法の競争であるといふこと

は、これは判断つきませぬか。それを
ちよつと旅客課長の説明を承わりの
説明員(岡田京四郎君) 今一松先生
のおっしゃつたような、たとえば運賃
の例でございませぬと、一応運賃につ
きましては確定額の認可制をとつてお
ります。従つて、もし全体としてたと
えは運賃を値下げしていい、あるいは値下
げしなげなやらないといふふうな情勢
になりましては、適法にこれを
行うためには、値下げの申請をしまし
て、それが認可になつてから行つとい
う認可制をとつております。法律がこ
ういふ秩序ある行為の要求ができるわけ
でございませぬか、もしそれをそういう建
前をとつておらない場合には、その場
限りで、あるいはたえば非常に人数
が少くてしかも夜おそい、そういうよ
うなときには暴利をむさぼる。逆に、
相手方との競争をしよつといふその
ときには、むしろ値引きをするといふ
ときには、非常に秩序のない、無秩序な
り方をするといふことが考へられる。
まあそういう点の防止にやはり運賃の
認可制といふものが必要なんじゃない
かといふふうにお考へております。

○一松政二君 それはとんでもない説
明なんだ。そういう説明が、第一ここ
の東京のおおひさもとのタグシーを
ごらんない。雨が降つたり、芝居がは
ねたりするときは、あなた方の今言
う規定外の料金をとる。それから今、
現在は運輸省でどうにも始末のつかぬ
ような運賃競争が起つておるじやあり
ませぬか。しかもこれが認可制です
よ。それをただ単に、法律をこつとい
ふにすればそれが適正に行われると

は、これは判断つきませぬか。それを
ちよつと旅客課長の説明を承わりの
説明員(岡田京四郎君) 今一松先生
のおっしゃつたような、たとえば運賃
の例でございませぬと、一応運賃につ
きましては確定額の認可制をとつてお
ります。従つて、もし全体としてたと
えは運賃を値下げしていい、あるいは値下
げしなげなやらないといふふうな情勢
になりましては、適法にこれを
行うためには、値下げの申請をしまし
て、それが認可になつてから行つとい
う認可制をとつております。法律がこ
ういふ秩序ある行為の要求ができるわけ
でございませぬか、もしそれをそういう建
前をとつておらない場合には、その場
限りで、あるいはたえば非常に人数
が少くてしかも夜おそい、そういうよ
うなときには暴利をむさぼる。逆に、
相手方との競争をしよつといふその
ときには、むしろ値引きをするといふ
ときには、非常に秩序のない、無秩序な
り方をするといふことが考へられる。
まあそういう点の防止にやはり運賃の
認可制といふものが必要なんじゃない
かといふふうにお考へております。

は、これは判断つきませぬか。それを
ちよつと旅客課長の説明を承わりの
説明員(岡田京四郎君) 今一松先生
のおっしゃつたような、たとえば運賃
の例でございませぬと、一応運賃につ
きましては確定額の認可制をとつてお
ります。従つて、もし全体としてたと
えは運賃を値下げしていい、あるいは値下
げしなげなやらないといふふうな情勢
になりましては、適法にこれを
行うためには、値下げの申請をしまし
て、それが認可になつてから行つとい
う認可制をとつております。法律がこ
ういふ秩序ある行為の要求ができるわけ
でございませぬか、もしそれをそういう建
前をとつておらない場合には、その場
限りで、あるいはたえば非常に人数
が少くてしかも夜おそい、そういうよ
うなときには暴利をむさぼる。逆に、
相手方との競争をしよつといふその
ときには、むしろ値引きをするといふ
ときには、非常に秩序のない、無秩序な
り方をするといふことが考へられる。
まあそういう点の防止にやはり運賃の
認可制といふものが必要なんじゃない
かといふふうにお考へております。

は、これは判断つきませぬか。それを
ちよつと旅客課長の説明を承わりの
説明員(岡田京四郎君) 今一松先生
のおっしゃつたような、たとえば運賃
の例でございませぬと、一応運賃につ
きましては確定額の認可制をとつてお
ります。従つて、もし全体としてたと
えは運賃を値下げしていい、あるいは値下
げしなげなやらないといふふうな情勢
になりましては、適法にこれを
行うためには、値下げの申請をしまし
て、それが認可になつてから行つとい
う認可制をとつております。法律がこ
ういふ秩序ある行為の要求ができるわけ
でございませぬか、もしそれをそういう建
前をとつておらない場合には、その場
限りで、あるいはたえば非常に人数
が少くてしかも夜おそい、そういうよ
うなときには暴利をむさぼる。逆に、
相手方との競争をしよつといふその
ときには、むしろ値引きをするといふ
ときには、非常に秩序のない、無秩序な
り方をするといふことが考へられる。
まあそういう点の防止にやはり運賃の
認可制といふものが必要なんじゃない
かといふふうにお考へております。

は、これは判断つきませぬか。それを
ちよつと旅客課長の説明を承わりの
説明員(岡田京四郎君) 今一松先生
のおっしゃつたような、たとえば運賃
の例でございませぬと、一応運賃につ
きましては確定額の認可制をとつてお
ります。従つて、もし全体としてたと
えは運賃を値下げしていい、あるいは値下
げしなげなやらないといふふうな情勢
になりましては、適法にこれを
行うためには、値下げの申請をしまし
て、それが認可になつてから行つとい
う認可制をとつております。法律がこ
ういふ秩序ある行為の要求ができるわけ
でございませぬか、もしそれをそういう建
前をとつておらない場合には、その場
限りで、あるいはたえば非常に人数
が少くてしかも夜おそい、そういうよ
うなときには暴利をむさぼる。逆に、
相手方との競争をしよつといふその
ときには、むしろ値引きをするといふ
ときには、非常に秩序のない、無秩序な
り方をするといふことが考へられる。
まあそういう点の防止にやはり運賃の
認可制といふものが必要なんじゃない
かといふふうにお考へております。

は、これは判断つきませぬか。それを
ちよつと旅客課長の説明を承わりの
説明員(岡田京四郎君) 今一松先生
のおっしゃつたような、たとえば運賃
の例でございませぬと、一応運賃につ
きましては確定額の認可制をとつてお
ります。従つて、もし全体としてたと
えは運賃を値下げしていい、あるいは値下
げしなげなやらないといふふうな情勢
になりましては、適法にこれを
行うためには、値下げの申請をしまし
て、それが認可になつてから行つとい
う認可制をとつております。法律がこ
ういふ秩序ある行為の要求ができるわけ
でございませぬか、もしそれをそういう建
前をとつておらない場合には、その場
限りで、あるいはたえば非常に人数
が少くてしかも夜おそい、そういうよ
うなときには暴利をむさぼる。逆に、
相手方との競争をしよつといふその
ときには、むしろ値引きをするといふ
ときには、非常に秩序のない、無秩序な
り方をするといふことが考へられる。
まあそういう点の防止にやはり運賃の
認可制といふものが必要なんじゃない
かといふふうにお考へております。

は、これは判断つきませぬか。それを
ちよつと旅客課長の説明を承わりの
説明員(岡田京四郎君) 今一松先生
のおっしゃつたような、たとえば運賃
の例でございませぬと、一応運賃につ
きましては確定額の認可制をとつてお
ります。従つて、もし全体としてたと
えは運賃を値下げしていい、あるいは値下
げしなげなやらないといふふうな情勢
になりましては、適法にこれを
行うためには、値下げの申請をしまし
て、それが認可になつてから行つとい
う認可制をとつております。法律がこ
ういふ秩序ある行為の要求ができるわけ
でございませぬか、もしそれをそういう建
前をとつておらない場合には、その場
限りで、あるいはたえば非常に人数
が少くてしかも夜おそい、そういうよ
うなときには暴利をむさぼる。逆に、
相手方との競争をしよつといふその
ときには、むしろ値引きをするといふ
ときには、非常に秩序のない、無秩序な
り方をするといふことが考へられる。
まあそういう点の防止にやはり運賃の
認可制といふものが必要なんじゃない
かといふふうにお考へております。

は、これは判断つきませぬか。それを
ちよつと旅客課長の説明を承わりの
説明員(岡田京四郎君) 今一松先生
のおっしゃつたような、たとえば運賃
の例でございませぬと、一応運賃につ
きましては確定額の認可制をとつてお
ります。従つて、もし全体としてたと
えは運賃を値下げしていい、あるいは値下
げしなげなやらないといふふうな情勢
になりましては、適法にこれを
行うためには、値下げの申請をしまし
て、それが認可になつてから行つとい
う認可制をとつております。法律がこ
ういふ秩序ある行為の要求ができるわけ
でございませぬか、もしそれをそういう建
前をとつておらない場合には、その場
限りで、あるいはたえば非常に人数
が少くてしかも夜おそい、そういうよ
うなときには暴利をむさぼる。逆に、
相手方との競争をしよつといふその
ときには、むしろ値引きをするといふ
ときには、非常に秩序のない、無秩序な
り方をするといふことが考へられる。
まあそういう点の防止にやはり運賃の
認可制といふものが必要なんじゃない
かといふふうにお考へております。

か、法律がなかったらそれが乱用されるという事は、私はあなた方の説明では満足することができないのですよ。それでそれが秩序の維持になるとか、秩序の攪乱になるとか、一つのただ觀念上のあなた方のビジョンにすぎないと思うので、経済行為というものはそんな簡単なものじゃない。先ほど運賃の値下げの問題も出た。まさか、賃上げは許可を受けずにはやれませんが、賃を下げる方は下げたらいいいじゃありませんか。何も一々そんなものまで許可して、それからその場合は多くは私は結局渡し船の程度だと思ふのですよ。だから、あまりにさまつなことまでも、重箱をようじで突くようなことまでも、法律で取締るとか、あるいは法律をやったそれがよくなるという觀念は、私は同意することができないのです。そこまで法律というものは及ぶものではないのです。ですから、私はこういう法律の改正について、はなはだ疑いを持っておるのです。私は関連質問でありましたから、次に大倉委員に譲ります。あとはまたあとでお伺いいたします。

○大倉精一君 それではちよつとほかの角度から御質問してゆきたいと思ふのですが、公益事業であるから免許制にする。この場合に、公益事業に対して免許制にする限りは、公益事業としての一つの義務が出て来る。従って私はこれがために、その事業に対するところの適正な保護政策というものをしなければならぬ、助成策もとらなければならぬと思う。そこでこの場合には、いわゆるこの問題はほかにもあると思うのですが、この問題に関する限りこういうことも言えるのではない

か、すなわち定期航路船が——定期航路の運賃が果して適正であるかどうか、こういう問題が出てくると思う。従って、たとえば不定期航路船が今度の法律によって許可制になる。そうすると、たとえば宇野なら宇野港から高松に行く、今までは不定期船としてやっておいたものが、今度は許可をすることで新しくそこで事業をすることができるといふことになれば、そうしますと、定期船が脅威を与えられることになるので、ここに突いてくるから……。その場合においては、平常時の運賃料金というものが適正ではないのではないか。いわゆる年間を通じてその会社が、他業者の輸送量を勘案をして、経営が成り立つような運賃料金にしなければならぬ。それをやる、これが非常に高くなつてお客に迷惑をかけるというふうになれば、国家として何らかの補助をしなければならぬという問題も出てくるだろうと思ふ。その問題を考えてみるという、こういう工合にいわゆる花見時とかなるとかというときのほかは、船が多くて経営が成り立たないというところは、こういうことは平常時におけるところの運賃料金が適正でないのではないかというふうに考えるのですが、その点はどうですか。

○政府委員(栗澤一男君) お説のような考え方はあるいはいたさなければならぬかとも思いますが、しかし一方、やはりその航路を利用します住民の負担力といふ点か、そういうったようなものも考慮しなければならぬと思ふのであります。経営の面からだけの採算制という点からだけでは、やはり運賃といふものは考えられぬと私は思ひます。従いまして、採算の点からも考へ、あるいは住民の負担力その他その地方の経済力、あるいは一方には鉄道その他の運賃もございしますから、そういう点を考慮して運賃には認可をいたしまして、なおその上で足らぬ分につきましては航路補助金その他のものを考えるという方法をとるべきであると考えております。

○大倉精一君 船ばかりでなくて、私はこの点に根本的な疑問があるわけですから。たとえば陸上運送の場合でも、これもトラックでもって荷物を運ぶとか、あるいはバスで人を運ぶとか、あらゆる企業全部が公益事業かということになると、これまた疑問があると思ふ。たとえばこれが本当に公益事業であるためには、さつきおっしゃつたように、その路線が荷物があつてもなくても、あるいは人間が、お客さんがあつてもなくても走らなければならぬ、一人でも二人でも走らなければならぬ、いわゆる経営採算を度外視する事業です。あるいはまた小運送部面におきましても、全然採算の合わないようなことになつても、採算を度外視してここに荷扱い設備をしなければならぬ。あるいはまたバス、私鉄でも、全然これはもうからない、お客が全然ないようなところでも、鉄道を引っぱつて、あるいは路線を設けるということになる。こういう場合におけるところの運賃料金というものが、そういうもの全体を含んで総合的に適正利潤になるといふような運賃料金でなければならぬはずであります。その場合に、そういうものは全部総合して適正運賃料金になるがためには、負担力に伴う、あるいは荷物の場合においてはは

る差異というものがあつてはあり得るかと思ひますけれども、私どもの了解しておるところでは、今のところ効果は同じだといふふうに考へてあります。

○大倉精一君 ところで、私はなぜそういうことを聞くかという、この免許基準をどうと見てみますという、どの場合でもほとんど同じなのですね。ただ非常に抽象的で、適合してあるかどうかというのを判断すること自体が私は不可能に近いと思つたのです。さつきも一松さんの質問があつたのですが、たとえば第一号を見ましても「著しく供給過剰にならないこと」とある。少しくらいは供給過剰でもいいのか、あるいは「著しく」というのはどういふ認識か。これは一体数字的にどういふのを把握できるのかどうかという問題がありますし、さらにまた、たとえばこの第五号の「申請者が当該事業を適確に遂行するに足りる能力を有するものであること」ということについて、この能力というのとは一体どういふものを想像しておるのかということなんです。能力とは何ぞや、こういうことなんです。これは一体免許の場合に、実際の場合にどういふ形で判断されるのか。ちょっと参考のために聞いておきたいと思ひます。

○政府委員(栗澤一男君) こういう規定の書き方はいづれも、先ほど申し上げましたように、道路運送法なり航空法なり、書き方がしてあるのでございまして、実際にまた適用する場合には、お説の通り相当判断に迷ふこともあろう。しかし、これ以上法律で数字的に書けと言われましても、なかなかこれは非常に困難でございまして、従いまして、やはり相当の資料を集め、公聴

会を行い、しかる後に運輸審議会におきまして合議制によつてこれを検討し判断する、こういうふうな慎重な方法がとられておるのでございます。私どもも大体、今でございます法律によりまして、こういう表現にしたわけでございます。ちょっと今のところ、これ以上具体的にどうとびつたりするといふ表現に自信がないものでございまして、こういうふうになつておるのでございます。

○大倉精一君 たとえば「能力」というのはどういふふうなものでございましょうか。

○政府委員(栗澤一男君) ちょっと忘れましたが、大体考へておりますのは、経済的あるいは財政的な能力、そのほかにも人的な能力といふふうなものを考へております。財政的能力としては、この事業に当てるための相当の資産、信用力等があるということ、そのほかにも、経営者あるいはその経営に当る相当の人が、過去において相当程度の知識経験を持つておるといふふうなこともあわせて考へたいといふこと、こういうふうな考へております。

○大倉精一君 そうすると、新しくこういう不定期航路という商売をやるという人は、能力がないことになるのですか。

○政府委員(栗澤一男君) その場合に、全然経営者もそういう知識経験がない、あるいはその経営に参加するスタッフにおいても全くそういうふうな知識も経験もない、要するに能力に欠けておるといふふうな場合には、やはりこういう基準には適合しないかと思ひます。

○大倉精一君 これはそんなに大事業

じゃないかと思つたのです。この不定期航路はですね、大事業じゃなくて、ちよつとした船一ぱい持てばできる商売なんです。それを過去のそういう深い造詣、経験というものが要るものでしょうか。

○政府委員(栗澤一男君) ただいまお話しのような、非常に規模の小さい、たとへば一ぱいの船を動かして足りるという程度の事業でございすれば、おのずからそこに要求される人的能力といふものが、限定はし得ると思ひます。たとへばその船に対する、どうせ船のことでございまして、船員法その他で要求されておりますそういう船員でも、ほんとうに過去に経験のないような、新しく養成所を出てきたという程度の船員では、あるいは足りないかも知れない。若干でも、そういう船員で前に過去の経験知識といふものがございすれば、相当程度の能力とは考へられます。

○大倉精一君 この論議はやめますが、私はこれは、こういう簡単な仕事は、精神薄弱者かあるいは精神異常者が何かでなければ、健全なる人格と精神を持つていけば、これは私はやれることだと思つた。私はそれ以上言うのはやめまされども、この次の「当該事業の開始が公益上支障のないものであること」ということも、これもまたきわめて漠然たるものでありますので、私としてはこれはこういうことを考へられないものか。それは免許の基準が、交通運輸に関する限りは、これは事故を起したりなんかするのにはやっぱり人間なんです。これは人間が起すものです。これは船の設備も、もち

ろん管理も必要でしようし、その他のことも大切でしようけれども、私は人間が事故を起す本源になると思つた。従つて交通運輸に関する限りは、人間の問題はやっぱり考へなければならぬのじゃないかと思つたのです。そこで人間の問題とは何ぞやということになる、その経営者の今の能力ということになるかも知れませんけれども、しかし経営者だけでやるのじゃございませんで、運転士その他乗務員もおりますので、そういういわゆる従事員ですね、従事員の問題を考へなければならぬのじゃないか。これはやはり公益事業としてあなた方が認定して、そうして公益事業を遂行させるというがためには、公益事業として支障のない遂行をしなければならぬ、運営をしなければならぬ。この場合に、公益をあくもするものは人間でありますので、しかも会社の社長なんていうのは事務室におつて、実際に動かすのじゃないので、それから、実際にその中に乗つて動かしていき人間のことをやっぱり免許の場合に考へなければならぬ。その場合には、一々その人間の名簿を出させるわけにいきませんので、従事員の取扱いについては、こうせい、あせいといふ、こういう差し出がましいことじゃなく、こういう差し出がましいことじゃなく、こういふ基準を要求する必要があると思つた。そういうことは考へられませんか。

○政府委員(栗澤一男君) 先ほど申し上げましたように、道路運送法なり航空法なり、書き方がしてあるのでございまして、実際にまた適用する場合には、お説の通り相当判断に迷ふこともあろう。しかし、これ以上法律で数字的に書けと言われましても、なかなかこれは非常に困難でございまして、従いまして、やはり相当の資料を集め、公聴

い。それがあらゆる私は事故やあるいは支障の原因になつてくるのだと思ふ。救命ブイをどだけ準備しても、あるいは安全装置をどだけ付けても、要は衝突しなければいい。衝突したり、そういうことをやるといふことは、安全ということに関する限りは、非常に中心問題であるので、その中心問題になる中心が人間の問題である。

人間の働く基準といふものをどういふところにきめておく必要があるのじゃないか。こういうことによつて運賃ダビングといふものも、あらゆるものも防げるのじゃないか。さつき一松さんがおっしゃつたように、あなた方が今運賃料金を引き下げるときには、申請によつて認可するのだ、こうおつしやる。ところが、運賃料金を下げて認可をしても、勝手に法律を破つてはなくなつて、勝手に法律を破つて引き下げても、運輸省としては手がかぬ。引き下げたものは、なぜそういうことをやるのかという、結局労働者の賃金といふものにしつ寄せることができると、そういう余裕があるので引き下げることができ。しかしながら、人件費といふのはずっと一定にしておけば、そういうことはできな

いはずで、従つて正当なるサービス競争ができる。これが日本の交通運輸に関する限り、すべてが労働者の頭にしつ寄せられてくる。ここに私は考へなければならぬ根本問題があるのじゃないかと思ひますが、そういう思想は運輸省当局ではお持ちになつておりませんか。

○政府委員(栗澤一男君) ただいまのお話、まことにごもっともでございまして、私どもも交通事故というものは

申しますか、もとになるものをまず押えなければ、実際上どうにも取締りができないじゃないかというのが実情のようであります。むしろ海上保安部、港長あるいは水上署から、取締り当局の方からはそういう点についてのまづ事業のものとどこから考えるべきじゃないかというところがたびたび出ていたのです。ことにこの傾向が、実際上の問題といたしまして、特に遊覧船事業というものが最近に発達いたしました、現実にもそれが非常に顕著になってきておるといふ實際上の要求からも、特にこの面に事業法の面からも規制を加えるべき必要が生じたというふうな考えております。

○大倉精一君 私の聞いておるのは、船の客船のことはいろいろさっきお話があったので、一応承わったのですけれども、取締りの対象が、あいつは取締りの対象にならぬ、こいつはなるのだ、こういう区別があるのです。今度は貨物船の不定期船が取締りの対象にならない、フリーになるのですから。ですから、横浜港なら横浜港、あるいは四日市港なら四日市港で、貨物の状況によっては、また貨物を運搬する船がどんどんそこに入ってくる。こいつはやっぱり輻湊の仲間に入るでしょう。貨物も輻湊の仲間に入るが、それは取締らない。しかもこれが遊覧船に衝突すれば、相手の遊覧の客も死んでしまうことになる。そこで私の聞いておるのは、輻湊というのが公益上問題になるのであれば、当然貨物もその対象になるのじゃないか。こいつがちょっとわからない。

わけでございますが、ただ、貨物航路事業につきましては、全体の海上運送法における一般的取締りと申しますか、規制の要請からいたしますと、特にそういう航行上の安全をはかるといふふうな目的からのみ本法でもって特別の規制を考えるというのには、むしろ行き過ぎではないかというふうな考へる。それはむしろ別のことと譲るべきではないか。しかし特に旅客運送事業につきましては、本法でもって免許制あるいは許可制をとるわけでございますけれども、そういう積極的な免許なり許可なりをいたします際には、一つの要件として、今後はそういう一つの全面からの見地も加えるべきじゃないかという、こういうふうなことで考へておるわけでありませう。

○大倉精一君 私はその安全ということと公益ということとは、これは関係があると思うのですけれども、安全即公益というふうには私はちょっと疑義があるのです。まあその論議は別にしまして、これは何回お聞きしても同じことになると思うのですが、私はこの航行の安全ということだけなら、これははかに法律もあって、船舶安全法とか船舶職員法、港則法、海上衝突予防法、内海水道航行規則、こういうものがあるわけですね。これを守っていただければいいわけですね。守っていただければ、船が多過ぎるから、そいつをやらせるかやらせぬかということが問題になつたわけですね。船が多過ぎるといふその仲間に貨物船が入つて、片一方を取締つて片一方は取締らないというこゝとであれば、貨物船の方は無制限にやつてもいいのだという、極端な言い方をすれば、そういうことになるので

す。だから、その精神がどうも私はわからぬ。従つて、今特別に法律を変えてこういうものを特別に取締らなければならぬということが、どうも私はわかりませぬので、いろいろな角度からお伺いするのですが、これも私はわかりなない一つの問題であります。いわば貨物は放任主義で、幾らふえようがこいつは勝手にやらすのだ、こういうふうな方針ですか。貨物の船ですね、定期船について……

○説明員(岡田京四郎君) 結局、法全体のバランスの問題ではないかと私は思うのでございますが、貨物については本法は単に届出だけを要求しております。その他いろいろな角度からの考へをしまして、免許制なり許可制をとるということをやっているわけでありませう。それが安全の見地だけを特に問題にして、その面からのみそういう免許制と申しますか、許可制にするの申しますか、そういうことにするの申しますか、そういうふうな考へられる過ぎでないかというふうな考へられると思ひます。一方旅客運航の船につきましては、定期及び不定期について免許なり許可制をとるといふ建前をとりますので、その際には一つの要件として、そういう航行の安全の面からの考へもむしろおられた方が實際的ではないか、こういうふうな考へております。

あつて、さらにお客さんの多いときかなんかなら不定期のものが出てくると思ふのですが、たとえば東京都内の遊覧自動車があるが、必ずあれは時間があつて、どこどこから朝何時に出る、あれは定期に出ているはずなんです。横浜の遊覧船は定期に出ているはいいわけですか。この点をちょっと伺いたい。

○説明員(岡田京四郎君) 横浜の遊覧船は、御指摘のように時間のきまつておりませぬものと、それから今度それとは別に、時間を定めておらないものと、二通りございませぬ。時間を定めておらない方は、陸上におきまして最近貸し切りバスといひますか、観光バスが非常に発達しております。そのまゝ関東各地と申しますか、方々から横浜に行きまして、たとえば横浜市内及び横浜港を見て、その人たちが今度バスからおりまして船の方に乗る、そういうものを相手とするために遊覧船業が成り立っているということが実情なのであります。

をしはしない。下げる方の競争、下げの方が秩序を紊乱するというお話なんです。下げる方は乗る方からいへばけつこうな話で、それがために非常に危険だという。この危険の方は、さつき大倉委員から指摘されておるようにな、別の角度からこれは取締りの方途があるわけ、それは別問題です。従つて、公益上も考へるとすれば、むしろ運賃を上げることを抑制する方に役立つのだ。利用者からいへばです、運賃をむしろ海上の運賃は陸上の、特に瀬戸内海のごときは鉄道運賃を上げないからといって、運賃の申請があつても、二割申請があつても今しか許可しないというふうなことを今やつておるわけですね。ところが、そこで今の臨時運航のやつが、それより安いレートでいんだからやつておるわけですね。それが一方牽制して、そういうものがあるから、上げればまたそれに響くので、一般の利用者からいへば便利なので、公益上はなはだけつこうな話なんだ。それがために船が、瀬戸内海汽船が、ほかにもあるでしょうが、そういうのが倒れてしまつて、その航路に就航するものがないというふうなことは、私はちょっと予想ができません。従つて、まあどの程度に陳情者があるか知りませんが、その陳情者の要望を入れて直ちに——まあ直ちにじゃないかも知れませんが、私は軽々に法を改正すべきじゃない。一方からいへば、一方の遊覧船の方からいへば、こいつは普通の船舶の航行のじやまになるから許可制にしなければいけない。そうすると、この許可の基準によれば、そういうものは許可の基準を作らなければ

○一松政二君 港内見物をするというわけですね。その場合に、この法律で目的を二つにしている。その横浜の遊覧船のごときは、結局、陸上のバスが横浜の陸上からの見物をすると同時に、海からの見物をさせるといふのが臨時にあるというのですが、今度瀬戸内海の方の例をとれば、これは不当競争をするのだ。不当競争するといふのは、もうそれは先ほどから論議しているのですが、これが不当であるか不当でないかというところは、そう判断つてくものじゃないし、まあ大倉委員の発言の中にもあつたようだが、運賃は、私言っているように、上げる方の競争

や、この法がかりに施行された場合には必ずあなたの方免許しなけりやならぬ形態をとってきます。これはその場合にどうされるのですか。それは許可しないのですか。それかといって数かふえるから、そいつは数を制限しようというのですか。どういってお考えですか。かりにこの法律が通って施行されるとした場合に、申請は必ずこの許可の基準に合ったものが出てきました、従って許可しなけりやならぬよ。その場合に今度は数を制限して、時間を制限しておかきりなる考えかどうか。それを一つ答えていただきたい。

○説明員(岡田京四郎君) そういった現在やっておりますものが許可の申請をいたしましたときに、許可の基準に照らしまして、たとえば今の横浜港の例のようにございますと、かりに需給関係だけを中心に見ますと、おそらく観光事業でございますから、そういう船があればあるいはそれだけまた需要もふえるということで、需給のパランスがとれるんじゃないかということが考えられるかとも思うのでございまして、この六号を今度加えますことによつて特に制限もできるのではないかと、いふふうにお考えます。それからまた、かりに免許なり許可なりいたしました際に、やはりこれが全然届出制にすぎない、あるいは自由放任にかかされておられます場合には、いわばその規模を無制限に広げてもよろしいわけです。また時間も適宜、自分の好みに従つて運航の時間を定めることもできるのではないかと、そういう点もいろいろの調整をはかりまして、船もあまりふやさせない、あるいは時間を

他の事業者との間隔を見まして適當な時間とところに落ちつけることによつて、秩序を保ち得るといふようなことは、従来の定期航路事業の免許の際にもやっておりますこととございます。今後ともそういうふうな運営をやつて参りたいというふうに思はます。

○一松政二君 先ほどちょっとはつきりしなかったのですが、今横浜には、定期の遊覧船とそれから不定期と、両方あるわけですか。

○説明員(岡田京四郎君) そうですね。一松政二君 それで、今の横浜の遊覧船はどういうところを通つていられるのですか。今のは船の海上運送の旅客船及び貨物船の航行のじまになるというお話ですが、先ほど大倉委員からの御発言がありました、ほかにほしげやいろいろな幅濶しておる横浜港ですから、遊覧船が特にそれをじまするから、遊覧船かというのは、事実行つて見かしないかということ、事案行つて見ないとわからせんが、まあ常にランチみたいなものはあつちへ行つたりこつちへ行つたりしているのですが、どこを一通つていられるのか。それがまた事実じまになつたために、それをよけようとして海上衝突でも起つた事件があらますか、どうですか。

○説明員(岡田京四郎君) 横浜の実例を申し上げますと、海難防止会、あるいは主として横浜の水先人の組合員の方々がたびたび昨年の秋から陳情に来られていたのだからでございますが、その人たちの話に徴し、あるいは現地の海運局なり海上保安部の当局の話も総合いたしますと、大体定期航路の免許事業者が定期の遊覧をやつていられるというふ

うな場合には、割合にコースもきちつと正確に定めてある。ところが、現在野放しになっております人たちが管本位に、極端な場合には大型船に非常に接近した所までわざわざ見せに行く。あるいは、わざわざ前を通るといふわけでもございませぬが、少しあいではいるわけですが、むしろスリルを味わわせるために非常に極端なこともやつておる。これが実情として、水先人の方からすれば、われわれは港則法によりますと、はしけもそれからこつた遊覧船もみな一応種類船といふ扱いになつております。港則法そのものからいいますと、水先人は、大型船舶の船長さん、自分の方はまっすぐ行けばよい、よける必要がない。小さい船の方が避けなければならぬ。小ぢんちやくに行つていいはずなんです。かりにはしけ、そういう貨物ものもございまして、もしかりに万一事故があつても、大した問題はない。しかしこれが多数の人を乗せている、のちを現実にも目の前にして、どうしてもやはり手が鈍らざるを得ない。結局、たとえ速度をゆるめるとかいふいろいろなことをしなければならぬ。これはむしろ人情からいって、当然そうだ。そのために大型船舶の航行に非常に支障がある。こういうことをたびたび言つてきておられます、正式に運輸大臣に対する要望書、それからお聞きしますところでは、国会の衆参両院の当時の運輸委員長あてでござ

れが出ておるうちに実は承わつております。そういう実情をいろいろ聞きまして、また現地の人たちのお気持ちも、大体そういうことも往々あるといふふうにお承知しておるわけでございます。

○一松政二君 それは私も考えられると思うのだ。そういう点は危険になる、じまになることは、これは陸上の自動車で運送しておるところも、いろいろな自転車やその他の危険がたらくさんあるのと同じように、これを基本の海上運送法でもつて、海上運送法の免許にひつかけてそれを取締らうとするところに、私はちょっと納得がゆかない。そういうローカルな一さまつたことを、この基本の海上運送法といふこと、これは世界の世界に雄飛する船船のことをおおむね対象にして私

はできていなければならぬ法律だと思ふ。むろん国内のものもありますが、その一例を聞けば、横浜港なんですから、それは將來大阪にも神戸にもそういう非常に近ごろ遊覧バスです。遊覧バスが多いうから、海上にもそういうものが現れないとも限らないが、海上運送法の免許によつてこれを取締らうとするところに、私ちよと納得がゆきかねるのです。

それで、今の瀬戸内海のもの、それから川のもの、どこか一つ具体的に、先ほど小酒井氏もそういうことをお考へになったのじゃないかと思つて、それが、もつと具体的な例を一つ示してもらわぬことには、こういう海上運送法のような基本のところへ持つてきて、川の渡し船がどうか、島のどこかの渡し船で運賃を下げるからそれが不当競争になるから、あるいは遊覧船が

じまになるから、海上運送法でそれを免許制度にしなければそれが防げないのだというところは、私はどうも少し、何だか法律的に私にはびんとこない。そういうものを取締るには、別の角度で私は取締るべきものだと思ふ。これを免許制度にひつかけて取締るというのには、どうしても納得がゆきませぬ。それだと、私どもはこれを改正していいという判断が下せない。そういうものを取締るといふことは、私はお程度必要だといふことは感じます。ただ、渡し船が、時間前にお客さんがうんとあるときに幾らか安いやつをやつても、これも免許にしたからといって、免かれ得ないかと思ふ。東京のタクシーが免許であるにかかわらずやつてはいるのですから、事次第によつては、私はそういうことが起ると思ふ。

また既存の会社の存立を危くするといふことも、これは業者の陳情が少し大き過ぎると思ふ。どうか、私に關する限りは、今の各地方における例を一つ示していただかぬことには、その程度のものでこの海上運送法の不定期旅客運送事業といふようなものを一項目こしらえて、そういう航路法に私は載せてきたところに、私の割り切れない疑問点があります。私に關する限りは、もう一度申し上げておきたい。もう一度申し上げておきたい。そういうわけならば、これ以上議論をするのは無意味だと思ふ。この程度ならば、不定期旅客運送事業といふものをこの中に織り込むことには不賛成です。

○片岡文重君 關連して一つお尋ねしたいのですが、先ほど高木委員でした

か一松委員でしたか、この改正しようとする四条に該当した場合には、必ずその許可をしなければならぬというところになるであろうと思う。これは百歩を譲って、この法案が妥当であったとした場合に、一応肯定されるような御答弁だつたと思うのですが、この第四条の第一項は「運輸大臣は、旅客定期航路事業の免許をしようとするときは」とありますね。結局、しないという断定を下せば、こういう基準に適合するかどうかを審査する必要はなくなってくるわけだ。だから、申請が出た場合に、しようかしまいか、まずその主観的な立場に立ってお考えになつて、自分としては——自分としてはというの、つまり海運局としてはこれらの事項に該当するようだから一つしようかという目安がついて、初めてこの条文に適合するかどうかを審査する意思が出てくる、こういうことじゃないのですか。

○政府委員(粟澤一男君) これは先ほどもちよつと申し上げたかと思つて、審査をして、免許をしないかを決めなければならない。その審査をするかどうかを審査しなければならぬ、こういうふうな見方と言いますか、解釈の仕方でございます。従つて、お話しのように、免許をしようとするときはこういう基準に照らした審査をするのだが、しようしなれば審査をしないくてもいいという解釈は出てこないわけです。

○片岡文重君 しかしこの第四条の案文は明らかに「免許をしようとするとき」と書いてあるのだから、先ほども申し上げましたが、こういう条文作成にしまして、法制局の審査を受けて最後の決定をするわけでありまして、法制局で審査の際に大体、ただいまございませぬ道法運送法なり、あるいは交通事業法その他の法律はこういう書き方をしておりますので、しかもそういう解釈として先ほど私が申し上げましたような解釈なんだから、この書き方によつて、その結果私どもはそれに従つたわけですが、こういうことなんでございませぬ。

○小酒井義男君 今回の問題ですが、ほかの法律なんかこういう書き方がしてあるというのですが、非常にそういうあいまいな表現でなしに、この意味は、旅客定期航路事業の免許申請が出されたときは、左の基準に適合するかどうか審査して、適合しておれば許可しなればならぬという意味だと思つておられるから、いろいろ何なんですか、どうしてこれでききいかなのだらうか。もつと明確に、条文の整理をもつとはつきりとしたらいいじゃないかと思つたのだが、はつきりしたら何か

都合の悪いことがあるのだからか。○政府委員(粟澤一男君) 私ども別にございませぬ。○片岡文重君 まあ、海運局長も大へんお骨折りのようですよけれども、少くともせつかく条文を整理しよるべく改訂しようという御努力なものですから、少しも疑義がある条文をそのまま通すという事はどうかと思つて、もし今海運局長の御答弁の理由であるならば、これはやはり小酒井君の言われたように、もつとはつきりさせるべきであらうと思つて、それで、法制局がその専門の立場からそういう御説明があつたとしても、海運局長としてはもつと明快な答弁を自信を持って私どもに与えて下さるだけのはつきりしたものでないならば、将来海運局長がやはりこれを、この法に基いてその許可をしないかを決められるときに、やはりいろいろな疑惑が生まれてくるのではないかと、もう一度一考慮していただきたいという事です。

それからその次にお伺いしたいのは、この一号の中に「全輸送需要に対し著しく供給過剰にならないこと」とありますが、この供給過剰という限界ですけれども、たとえば朝の七時それから午後の五時ごろは結局、通勤、通学等の乗客がいずれの場合も多いでしょう、遊覧は別として、普通の学期船の場合には従つて、これはいわゆるラッシュのピークになると思つて、しかし十二時過ぎあるいは午後三時ごろになれば、乗船の人員というものは非常に少なくなつてくる。平均の需要というものは、そのラッシュのピーク

と午後九時との間の人員が出てくる、こう考えます。その場合に、この供給過剰の限界というものは、その平均をとつておられるのか、それともそのラッシュのピークをとつておられるのか。もしくはそういうところまではこれをお考えになつておられないのか。その点をまずお聞きしたいと思います。

○説明員(岡田京四郎君) 大体平均的なものをとつて考えたわけでありまして、と申しますのは、大体事業が、事業として「旅客航路事業を永続的に確保する」となつておりますが、この定期航路だけについて申しますと、永続的確保のためには、やはり事業が長くやつていなければならぬ。そのためにはやはり平均的なもので押えて、その運賃の定め方と両方を見まして、結局採算が大体とれてゆく、採算点に立つものであるかどうか、こういう点も中心に考えております。

○片岡文重君 そうすると、経営の永続性といふ点から、経営の健全性というところが重点を置いて、輸送ということが二義的になつてくるように考えられますけれども、多くの人命に對する事故が起る原因というものは、その定員をこえて乗船するということに起るのが今までの例です。そこで、この供給過剰の限界というものはその定員をこえるところに私はあると思つて、それが、ラッシュのときにたくさん乗船しても、その定員をこえて何もうも出すということであるならば、それでいいでしょう。その平均数でもいいでしょうけれども、その平均数でもいいのか、このラッシュのピークを限界点として考えなければならぬ

いと私は思つたのですけれども、その点いかがですか。○説明員(岡田京四郎君) 特にそういったラッシュと申しますか、そういうのが非常にはつきりしているような航路も、航路によってはあるかと存じますが、そういう場合には、ことに今までの事業では事実上定員超過もやりかねないというふうなところもございませぬ。○片岡文重君 定員を超過するような場合がむしろ御説明で申し上げた、実際は相模湖における事故を追想してみても、あれはほんの一例にすぎないのであつて、現実には定員をこえて乗せているのが、船も車も今日の常識じゃないですか。従つて、特に水上における輸送に當つては、その供給過剰の限界というものが、平均数ではなくて、最高を目標としてなおかつその経営を維持できるように経営者は当らなければならぬというふうに定むべきではないか、こう思つたのですが、その点はこの法の上からは考えられないのですか。

○説明員(岡田京四郎君) 定員超過が、たとえば通勤用の船の場合に、常時起つておられることはほとんでないのじゃないかと考えるのであります。ほんとうの多客期などに非常に急が、遊覧客と申しますか、そういうものがどつと出てきます場合には、往々にして定員超過の実情もあるかと思ひ

い

ますが、平常の状態として渡船的な役目を持っておりますものにつきましては、あまりその例がないのじやないかと思ひます。一方におきまして、現行法におきまして、かりにそういう事態がありますと、第十九条によりまして、事業改善の命令でございますが、そういうものを出してその需要を満たすようにさせる、こういうことになつていくわけでありませう。法律的には一方においてそういう命令権を留保していくという形になっております。

○片岡文重君 定員過剰をしておりますことは、むしろ通勤時、通学時は普通だと私は思うのですがね。たとえば、横浜内における場合でも、それから横浜港内等の遊覧船の場合でも、どれくらい定員をこえておられるか、それは一様ではないでしようけれども、少くとも普通の場合には定員をこえているのが現状だと私は思うのです。それを是正するのは、いろいろ安全を守るべき法によつて是正されるおっしゃるけれども、今の場合は、これは新たに事業を始めようとする者に免許するかどうかというのを考える一つの基準になるのですから、将来そういう是正を必要とするものであるならば、これは最初から許可しない方がいいのですから、その許可するかしないかの基準になる一つのポイントとして、供給過剰の限界というものはやはり具体的に当局としては考えがべきはずだと思ひます。その具体的な考えというのは、今あなたがおっしゃったように、平均数であるということ、一番たくさん乗る、定員をこえるということには考えないということであるならば、先ほど来の人命の安全を確保するということ

に重きを置いてこの改正がなされるといふことは、だいぶ違つてくると思ひますが、その点は矛盾しておりませうか。

○政府委員(栗澤一男君) ただいまのお話の第一号の解釈としましては、ただいま定期船課長から御説明申し上げましたように、平均輸送需要というものを考へておられるということ、現在はその通りでございます。現行法の第二号に「単位輸送力が当該航路における平均輸送需要量に對し著しく均衡を失しないものであること」という点で、その点明確にしてあるものであります。大体現在の考へ方は、一応需要供給としましては平均をとるといふふうなことが原則であるといふふうなことも考へております。この現行法の第四号に至りまして、「利用者の利便に適合する運航計画を有すること」という事項もございまして、御説明のような、通勤のために特に必要な渡船であるとか、あるいは離島航路であるとか、いずれの場合にいたしましても、そういうところはやはり通勤者のために特別に通勤時刻にはそういう定員に適合するだけの船が必要であるということが、真に利用者の利便に適合するゆゑんであるといふふうにも考へております。そういうところではやはり、お話のように、定員過剰でなくとも、とにかく時間内に利用者を選べるというところが一つの基準であるといふふうな考へております。

○片岡文重君 私が前にそれをお尋ねしたのは、今あなたがおっしゃったように、二号四号を削つて、そうしてこの一号にまとめておられるから、そこで特に私はお尋ねしたのでありますが、今の

御説明によりますれば、むしろ現行法の方がはつきりしておられるのじやないですか。つまり「平均輸送需要量に對し著しく均衡を失しないもの」と明らかにしてある。それを削つて、わざわざ「著しく供給過剰」という抽象的な文句に直したところに、私は定員をはつきりさせるということじやないかと思ひます。お尋ねしたのでありますが、今の御説明だったら、むしろ現行法の方がはつきりしているんじゃないですか。例えば四号にしても、定員をこえて回数は何回にも往復する、あるいは何回も発船するという運航計画を立てさせるということであるならば、むしろ現行の四号の方が具体的になつていないんじゃないですか。

○政府委員(栗澤一男君) むしろ逆と申し上げました。ただいまの現行法の、今申し上げました「利用者の利便に適合する運航計画」という規定は、改正の場合にも三号にそのまま入つております。それから第二号の方の平均輸送需要量といふものが、一隻々の船につきまして先ほど定期船課長が御説明されましたような平均輸送需要に對する比較まで考へて、一応規定された事項でございまして、むしろ、この条項があることによりまして、昼はお客が少いのだが、お話のような通勤時間によいけいあるというときには、かえつて現行法のこの規定は支障になるというふうな考へております。

○大倉精一君 私はこまかい条文についての質問を保留しますけれども、きょうは一応考へ方だけをお伺いしておきたいのですが、もう一回念のためにお伺いしておきたいのですが、この説明書の中に「旅客定期航路事業に對する

攪乱ともなる」という問題、あるいはその次の行の「運送の秩序維持」この内容についてどういふ現象が攪乱をおおるのか、どういふ現象が輸送の秩序が乱れておるといふのか、その考へ方について、ちょっとお伺いしておきたいと思ひます。

○説明員(岡田京四郎君) 私から御説明申し上げます。秩序の攪乱と申しますか、それはやはり極端な例で申し上げますと、定期航路がダイヤ通り運航いたします。その直前に、不定期航路の事業者が出てきて、むしろ定期航路に本乗るべきつもりで来ていて一般のお客さんをさらつておられる。これは一番極端な例でございまして、たとえば一つの例としてそういうことが考へられます。それから運賃につきまして、そのときの客の弱みにつけ込んで、場合によつては暴利を取つた。それからまた定期のすぐ前等に、むしろ定期事業者の方をいじめようというふうな場合には、運賃を安いものでお客を誘引するというふうなことが、こういうのが起つておられるわけでありませう。そういうことが一番顕著な例でございませう。

○大倉精一君 事業に對する攪乱といふのは、

○説明員(岡田京四郎君) そういつた行為が不定期事業者あるいはまた他の事業者によりましてたびたび行われるというふうなことになります。結局、それだけでなくあまり経営状態のよくない旅客定期航路事業者といたしまして、非常に不採算になり、結局、長くその事業を完全に遂行することがむずかしくなる、こういう結果が招来するといふことであると思ひます。

○大倉精一君 それじや、その内容に

ついでに論議は今避けますが、事業を攪乱しないように、運送の秩序を乱さないようにということで、免許をなさない。免許をなすたあとにおいて事業を攪乱するような現象が起り、それから運送秩序を乱すようなことが起り、不当競争の現象が起つたとしたら、運輸省はどういう工合に、どういふ措置をされますか。

○説明員(岡田京四郎君) そういう場合には、法律には事業の停止及び免許の取り消しの規定があるわけでございます。実際にはこれを直ちに発動するのではなく、そういう事業者を呼びまして、この法律のいわゆる行政指導と申しますか、そういう面でもできるだけ指導をしていく。どうしてもそれがいつまでも守られない場合には、場合によつてはこの取り消し、停止の発動ということも考へられるのではないかと、こゝろに思ひます。

○大倉精一君 十六条の取り消しは、そういうことは書いてないのですよ、これは。

○説明員(岡田京四郎君) この十六条の第一号でございませう。第一号は「この法律又はこの法律に基く命令若しくは」——現行法でございませうが「若しくは」は処分違反したとき」となつておられます。つまり「この法律」といふのは海上運送法に違反したということ、それで、海上運送法違反といふのは、たとえば運賃は認可を受けなければならぬ、その認可運賃で実施をしなければならぬ、ということがなつておられるのでございませうが、これがその認可運賃でないもので、あるいは運航計画を定めておられて、その運航計画による運航を確保しなければならぬとい

う義務がございますが、これをその通りやらなかったというふうなことでございまして、これはいずれも海上運送法違反ということになる。従って、取り消し原因に足りるということになります。

○大倉精一君 私の疑問に思っておることは、これはその業者が違反すればそういうことができると思ふのです。要するに、あなた方が不当競争にはならぬ、不当競争をやらせちゃいけないのだ、事業を攪乱させちゃいけないのだ、交通秩序を乱しちゃいけないのだという、そういうために免許をおやりになる。しかしその免許をおやりになったあとにおいて、事業を攪乱する現象が起り、交通秩序を乱す現象が起り、不当競争が起り、ダンピングが起り、事業経営が危殆に陥るといふような現象が出た場合に、どうしますか。そういうものは事業の停止及び免許の取り消しの中に入っていない。そういう場合に、いやえらいことになったといつてほうっておきますか。〔タクシーに似たようなものだ。どうにもなりやせんや〕と呼ぶ者あり〕

○説明員(岡田京四郎君) 一応法律的には、やはり海上運送法違反の事態が招来するのじゃないかと思ひます。

○大倉精一君 それでその場合には、法律によつて、第十六条によつて取り消しを行うとおっしゃるから、それを私聞いたのですけれども、私のほんとうに聞きたいのは、免許する者の責任だ、運輸省の責任ですよ。それを聞きたいのです。ですから、免許した上においては、優勝劣敗の原則に従つてこれはやりやいじゃないかというなら、免許なんかせぬ方がいい。免許す

る限りにおいては、これは公益事業であるからして、公益上差しつかえないと思つて免許するわけだ。それがために、免許という一つの手段をもつて運輸省がほんこをおさる。あるいは免許という一つの権限といふですか、そういうものを持つておる。同時に、その責任がある。それで今までの実例は往々にして、何らか外部の圧力や、いろんな顔や、いろんなつながりでもつて、ほんとうの実情というよりは、むしろ免許してみたり、免許しなくてみたり、こういうことによつて現在陸上運送というものにおいても非常な困難が起つておる。これはやっぱり免許した方に責任があると思ふ。そういう場合の責任について、たとえば旧法の例によるといふと、そういうような不当競争から経営状態が悪くなつたらば、これは事業の停止、免許の取り消しをやるといふことでした。ね、旧法では。しかしこれでは資産状態がそういう不当競争によつて悪くなつたといふことは、これは一半の責任はやっぱり免許する方にあると思ふ。その考え方を要するにお伺ひしているのです、今日は。その免許後におけるところ

の、そういう不当に秩序を乱し、あるいは事業の攪乱という状態が起り、あるいは不当競争が起り、ダンピングが起り、それによつて公益事業会社の経営が不能に陥る、あるいは公益のために害が起つてくる、あるいは公益の事になつた場合には、運輸省としてはいかなる指導をされるか、そしてその責任は一体どうなるのかといふことだけを一つお伺ひしておきます。

○説明員(岡田京四郎君) やはりたゞいまのお話のような場合には、運輸省

といたしましては、行政上の責任はあくまでもあると思ひます。ただし、事後にいろいろ指導した場合には、普通に許された行政上の指導措置といふは、やはりこの法律に書いてございませう。あるいは届出を取り、すうな認可、あるいは届出を取り、なおかつ法律命令に従わない場合には、これを許可の取り消しをするといふふうな手段以外には、法律上の方法としては認められていないといふふうな考へておるわけでありませう。しかし、なお許される範囲内の行政上の指導措置といつたものは、できるだけいたさなきゃならぬ、こういうふうな考へております。

○大倉精一君 まあ、これはあとに申し上げます。私はこれは徹底的に、この問題は私も、海上運送だけじゃなくて、今の免許制度のしかれておる今日において、根本的な問題と思ふのです。私はしかも、この免許制度があるがゆえに、非常にこの問題が起つておる状態であると思ひます。私は免許制度そのものには賛成します。賛成しますが、内容そのものが非常に不備なるゆえに、非常に不必要な混乱が起つておる。それをまた繰り返そうとしておる。この海上運送法にそれをまた今度繰り返そうとするところに、私は非常に疑義があると思ふので、そういうことを聞きたいと思ふが、これは後日の論議に譲るとして、この点一つ当局の方で十分考へていただきたい。

○委員長(加藤シツエ君) お諮りいたします。本法案に関する質疑はまた次回に譲ることにして、今日は質疑はこの辺で打ち切つてよろしゅうございませうか。

「異義なし」と呼ぶ者あり
○委員長(加藤シツエ君) それではさうに決めます。ちよつと速記をとめて下さい。
〔速記中止〕
○委員長(加藤シツエ君) 速記を起して下さい。
本日はこれにて散会いたします。
午後四時十五分散会

昭和三十年六月十四日印刷