

と、形の上では、法律の上では同格のものになつてくる。これが混乱を引き起こすきっかけになつてくるのですが、ここが非常に重大なポイントだと私は思います。運転手、乗務員というものは旅客とみなさないのだということになつてまいります。この法律はすっきりとした解釈が成り立つのでありますが、運転手、乗務員を旅客と見るということになりますと、この法律の、貨物フェリーと旅客フェリーとの区分をどこでするのか、こういうことになつてまいります。十二台以下のトラックだけを積む小さなものだけが貨物フェリーであつて、それ以上のものはみんな旅客フェリーになつてくる、こういうことになつてまいりますが、これはどういふふうにかへておられますか。これは将来大きな混乱を起こすものになりますので、はつきりしておかなければなりません。

○若狭政府委員 今回海上運送法の改正を立案いたしましたのは、いま御指摘のように、十三名以上の旅客を運送する場合は免許制になつておりまして、これにつきましては非常に厳重の審査を行なつた上で免許を与えておるわけでございまして、最近自動車のフェリーが急激に増加してまいりまして、これについては、いま御指摘のように、一般旅客を運ばないから、船の型は大きくて、実際上は、たとえば三十台、四十台の自動車を積むことができまして、それを免許を受けないうで運航するというような弊害が相当出てまいるといふような形勢でございまして、これは人命の安全という面から見ましても、また旅客定期航路の運送秩序という面から見ましても、いろいろ問題がございまして、したがって、われわれといたしましては、運転者も含めまして旅客定員が十三名以上のものにつきましては、従来どおり免許制を厳格に施行してまいりたい。それ以下のものににつきましては、今度の法律改正によりまして許可制にいたしましてこれを規制する、助長することになしに、むしろ十三名以上の旅客定期航路というものの秩序を守ると同時に、人命の安全という面からいふ条件を付し

ておりますけれども、これ以外のものについてはむしろ規制をしようということで、十二名以下の旅客定員を持つておるような自動車航路につきましてはこれを許可制にするといふような考え方でも法律を立案いたしましたわけであります。

○關谷委員 そうしますと、十三名以上積む場合には、貨物だけをいままでやつておつたものも全部旅客定期航路事業の免許を受けなければならぬ、こういうことになつてまいります。そうしますと、いままでの旅客定期航路事業の秩序を守るためにと言ひますけれども、これは混乱におとしれるための法律になります。おかしいことになつてまいりますが、そうなりませんか。

○若狭政府委員 従来の海上運送法によりまして、たとえば十三名以上の運転者を乗せる場合には当然免許をとらなければ營業はできないはずでございまして。しかしながら、私は貨物を運ぶ貨物自動車運送を運んでおるんではないかと、免許をとらないうで相当大きな船を運航しているというのが実情でございまして、こういう点について誤解のないように、われわれとしては、十三名以上運ぶ能力を持つておるものは全部免許制としてはつきり規制してまいりたいと考へておるわけでございまして。

それから問題は、そういう場合に、たとえばバ客をどんとどつてしまふ、自動車航路事業としての免許を受けておるながら、一般の旅客をどんとどつておるという弊害はあらわれてこないかという問題があるわけでございまして、これにつきましても、その当該航路の旅客輸送の需給関係を十分検討いたしまして、免許の際に適當な条件をつけたらいいことをわれわれとしては考へておるわけでございまして。したがって、自動車航路事業という免許を受けながら一般のバ客を運ぶことによつて需給関係を混乱させるといふことがないように、われわれとしてはできるだけ注意をまいりたいと考へておるわけでございまして。

○加藤(常)委員 関連して伺ひますが、いまの關

谷君の御質問もごもつともであり、局長の御答弁も當を得たやうであります。その間に現状がちょっと行き過ぎになりまして、この法で規制いたしまして、關谷君から御質問のあつたやうな点が将来生じやすい現状であります。と申しますのは、いままで届け出制の貨物フェリーは、届け出をすれば、貨物だからといって幾ら運送してもいいといふので、地方によつては二十台、二十五台積む。そうなりますと、当然、自動車運送者も一体でありますから、自然と二十人、助手を入れますと三十人、四十人の運送をいたしておるのであります。そうすると、十三名まで、これもいろいろな見方が法の解釈によつて、常時十三人積むのはどうかといふような疑念の点もあつて、それはともかくとして十三人まではよからう、それを現に二十人なり三十人オーバして運送しておるのであります。これは今回の改正にもうたつておるやうに、この点を厳格に規制するといつておりますが、さあ実際にこの法律を施行してやつた場合に、従来から二十台、三十台積んでおる船が許可制となつて、貨物フェリーという許可制をとつて運送をやる場合に、關谷君から話があつたやうに、やはり二十人、三十人を積んで走る、このような混乱を来たす場合があるのであります。そういう場合に、これは旅客定期だから免許制にしたいといふことになりまして、それを免許制にしなければならぬといふことに追い込むやうな結果になつた場合には、これはまた重大な混乱を来たすのであります。と申しますのは、大

ばならぬといふやうな結果を招くと思つてでありまして、この点は、關谷先生から質問があつたやうに、これを乗客ではなくして上客といふやうなかつて認めたなら混乱を招かないではないかといふやうな点から、また、十三名以上の定員に該当するものであるといふだけで免許制に追い込んでいくといふやうなことは、これはまた混乱を招きますから、この点はこの法の改正にあつて一つの重大な疑点であると思ひますので、海運局においても十分御検討を願つて御善処なさるやうに御忠告を申し上げたいと思ひます。

○若狭政府委員 いまの問題は御指摘のとおりでございまして、われわれといたしましては、従来この自動車航路送船といふものは非常に急激に発達をしてまいりまして、いま御指摘のように単なる届け出だけで船をつくつておるという状態でございまして。こういうものは実績をつくりましてその後免許申請をするといふやうな例が非常に多いわけでございまして。これが輸送定期航路の秩序を乱しておるという実情でございまして、まず第一に船舶の建造規制をすることができないかといふ問題がございまして、これにつきましても、現在内航海運業法によりまして建造規制を行なつておるわけであります。したがって、従来のように船をつくつてしまつたからどうも動かさなければならぬといふやうな事態は、われわれのほうから十分地方にも連絡をとりましてこれを押えております関係上、今後はそういうものはおそれく出てこないであらうといふふうにかへられるわけでございまして。

それから、この十三名以上の運転者の問題でございまして、これにつきましても、一番問題になりますのは、やはりバスではないかという感じがしておるわけでございまして。バスの運行につきましても、バスの乗車人員が非常に多いという点から需給関係にも非常に大きな影響を及ぼしてゐるという点で、それから船舶の安全運航という面につきましても、いろいろ問題があるわけでございまして。たとえばバスの乗客は、すべて船内に

おる場合にはバスの中から出て、一般の旅客の客席に行ってもいいというような指導もいたして、おるような関係もございまして、バスの運送につきましましては事業計画の中で明確にこれを規定してもらおうということ、必要によりまして許可の条件としてこのバスを乗せるか乗せないかという点を明確にしていまいたいというように、われわれとしては考えておるようなわけでござい

○關谷委員 バスの場合は、旅客定期をやっておる人間が旅客フェリーをやっておるのがほとんどでございまして、バスの際には問題ないのになつてきておる。そのトラック輸送が非常に盛んになってきておる。そのトラックだけだということでは、いままでは届け出制でやってきた。そういうような届け出でやってきたものも、實際船が大型化してきておるの事実なので、将来このトラック輸送の面が大きく伸びてくることは、私は間違いないと思ひます。その際に十三人以上が旅客フェリーということになると、運転手だけを教えても、十二台以下の船でなければトラック輸送の許可は出せない。それ以上のもは全部旅客フェリーということになってしまうのだから、これはそこで免許との区分がつかなくなってくる。たとえ二十台、三十台積むような大型の貨物フェリーであっても、それは許可制でやれるというふうなことにするのは、この運輸者、乗務員というものは旅客ではないのだという扱いをすることによって明確にできるけれども、それをしなかつたならば、将来これは大きく混乱を招いて、トラックだけをやるということ、そのフェリーが旅客定期の免許を持つておるということになつてくると、その名前にとらわれて、また計画変更とかどうとかいうようなことになつてきて、最初の免許をとるのと違つてやりやすくなる。そういうようなことを必ずやらせてくれということで計画変更が出てくる、それをまたしなければならぬ。いろいろ政治的な配慮等によつてやらなければならぬような事態が出てきて、従来の旅客定期航

路事業というものを混乱におとし入れられるような結果に必ずなると思ひます。これはならぬと保障ができません。私、必ずなると思ふ。このトラックだけを運ぶのでも十二台以下のものでなければならぬ、それ以上のものは旅客にしてしまふのだというところで、許可で済むものを免許を与えるということになつてくるわけですが、免許という点になると、権利になつてまいります。権利になつてまいりますと、それから後に変更してくれということ、いままでの海上運送だけでない、陸上運送、道路運送の場合にも私はそういうようなことになつておると思ふのですが、私はそういうふうになつて、非常な混乱を招くことになると思ひますが、そう思ひませんか。そしてこれからつくるものは、トラックをやるものは小さいものでなければならぬということになります。大型のトラックの貨物フェリーというものはできないということになります。私はこれからの海上輸送、これからのトラック輸送というものが大きく伸びてくる際に、こんなまづい改正案を出すということはどうもふに落ちないのですが、そんな気がしませんか。そこまで考えずにこの法律改正をやつておられるのですか。

○若狭政府委員 現在は、先ほども申し上げましたように、四十台、五十台程度の自動車を選び得る能力のある船舶を建造いたしました。単なる届け出だけで事業を行なつてゐるわけではございません。したがひまして、それが放置されておりました、そういう状態が相当多数に出てまいりました。そういう実績ができたあとで免許の申請が行なわれるわけでありまして、かえつて秩序の混乱を招くのではないかというのがわれわれの考えであります。したがひまして、いま御指摘のように、この自動車航送事業は、十二台以下の、旅客定員十二名以下のものを対象とするわけにござい

ますから、許可申請が出てまいりました場合におきまして、船舶の構造その他が現在のうちに四十台、五十台のようなものを自動車航送として許可するといふ場合は、私はあり得ないといふふうに

考えておるわけにござい

○加藤(常)委員 ちょっとその点が關谷君の質問と局長の御答弁と食い違つておる点があるのではありません。現在届け出制の貨物フェリーでも、これをやらんとする場合、船舶の建造許可を運輸省へ届け出す。そうすると運輸省の船舶局のほうで、貨物フェリーの場合には、この船舶は何台積むのだ、こういうので、十二台でございまして、こういうふうな申請をして船舶の建造を許可しておるのではありません。これは局長が言つたように、今後許可制になれば、現在よりまだ一そう船舶を建造する許可が判然とすると思ひます。それであるから、その点がうまくいくのであります。が、實際は十二台積む船だといつても、今度運輸省の場合には、運転手以外に助手を積む、また十二台の船を積んで走るのだといつても、無理すれば二十台、二十五台ぐらいは積める能力を持つておられます。常時十二、三台でなくして、二十台積んで走つておる。そうなりますと、いま關谷君から質問があつたように、相当多数の定員十三人以上をオーバーする、そういうことはいかぬじゃないか、また自動車貨物運送をする場合に、もう少し積ましてもどうだといふような疑念が出てくるのであります。そうした場合に、これを悪いと知りつつ、悪いことをやつたのに免許に追い込むことはできないのでありますから、この点は、この法を施行する場合に、き然たる態度で運輸省がそれを規制する確信があるか。または確信がない場合は、これをどういふような解釈をするかという点が私は残つておると思ひます。關谷先生の御質問も当然でありますし、海運局長の答弁もはつきりいたしておりますけれども、實際これを行なう場合になかなかそうはいかないといふような疑念の点があると思ひます。

○若狭政府委員 いまの問題は御指摘のとおりでございまして、十二名以下の定員を持つてゐる船が、實際は二十台、三十台の自動車を運ぶといふ場合が懸念されるわけにございまして。しかしこれを放置するよりは、われわれとしては許可制を

しきまして、厳格にこれを監督してまいりたいといふふうに考えておるわけにございまして、むしろそういうような、いま關谷先生がおっしゃいましたような懸念があるために、この法律を制定して厳格に規制してまいりたいといふふうに考えておるわけにございまして。これを放置しておきますと、結局船舶の建造というものをやはりなかなか規制するわけにまいりませんし、許可制があつて初めてこの規制もできるわけにございまして。したがひまして、大きな船をつくつて自動車をしどし運んでいく。これは地方の住民の利便という点にも結びつくわけにございまして、ある程度既成事実が出てまいりますと、これを押えるといふことは非常に困難なことになつてまいります。したがひまして、そういう面から現在の航路秩序というものが非常に乱れてくるということをわれわれとしては心配いたしておるわけにござい

○關谷委員 局長の答弁と私の質問とは食い違つておる。そうすると、なんですか、この貨物フェリーというのは、何台以下のものが貨物フェリーということになるのですか。その際に十二台といふことになれば、運転手だけでなければならぬ、他の乗務員は乗つてはならぬ、こういうふうなことになるのです。そうすると、最高十二台ということにするのですか。何台以下のものが許可制といふことになるのですか。これは實際問題としてむずかしい問題なんです。将来これは許可をするしなないといふことで大きな問題だ。簡単にあなた方は考えておりますけれども、これは非常に混乱します。と、出先の海運局あたりでは許可するかしないかといふことについては、私は非常に苦しむだらうと思ふ。何台以下を貨物フェリーといふことで許可するのですか。

○若狭政府委員 最高十二台以下でござい

のです。それに助手が乗ることがあるのです。フェリーでやるやつは大い長距離の輸送をするのですが、その際には運転手の交代者も乗っておるかも知れませんが、そういうふうな場合に、十二台を積む許可をしたときに、これは十三人以上の旅客が乗るといふことになってまいります。そうすると、それはいつも違反といふことになり、運転手の交代者も乗せてはならない。こんなことになって、取り締まりという面がそういうふうなことでできるかできないかといふことになってきますし、私はかえって混乱を起こすのじゃないかという気持ちがありますが、これはどういうふうな扱いをしますか。

○若狭政府委員 そういふ必ず助手が乗っているというふうなものにつきましては、十二台の自動車載せるといふことが無理なわけでございます。そういう場合には、やはり正式の免許事業者として免許をとっていただくというわけの考え方でございまして、したがって、十二台以下という制限でございまして、当然常時たとえば助手が乗ってなければならぬという場合には、やはり搭載車両の数を減らしていただくというのをわれわれとしては監督しなければならぬと考えておるわけでありまして。

○加藤(常)委員 そろそろ、初め船舶を許可するときから大体十二台はよろしい、それで建造許可を申請する。運送車は十二台積んで、助手は乗らないようにして、運転手だけは乗れるのです。という建造許可をとっておるのであります。でありますから、いま局長が言ったように、十二台は私は認めておるのでありますから、積ましていいと思います。そういう場合に、助手が乗った場合は、ほかの一般の旅客船に乗って到着地まで待つておる、こういうふうな取り締まりをするのが当然で、十二台を五台に減らせといふのはちょっと局長の答弁が間違つておると思います。それが実際に閣下先生が言ったほんとうにそれが厳密に断固としてそういうふうな取り締まりが

できるかできないか、従来の海運局の現状から見ると、そこまではちょっとやらのじゃないか、そういう実態論が起るものであります。これが閣下先生が実際に十二台積んで、助手がそこそこ乗っていく、そういう場合に規制することはたぶんなからう、こういう見地からかえって混乱を来たすから、閣下先生が言われたのは、十二台以上の場合には当然免許の申請をしなければならぬのであります。また従来からやつておる免許制のフェリーのほうから見て、ごまかしたものが免許になるというものはもってのほかだ、こういうふうな矛盾も出てくるのであります。十二台の場合には、これはいたし方がないと私は思います。それ以上助手が乗った場合には、ほかの船舶で到着地に行つてもらう、こういう規制をする以外に道がないと思ひますが、閣下先生が言つておるの

は、そういう規制ができないのだから、この際せめて十二台までは、運送する場合に運転手ぐらゐは、まあ何か改正でなくして、海運局のほうで認めるというふうなことにすれば、取り締まりなり、その他の点が実際に適合したやり方にいけるから、そうしたらどうかという御質問と思ひます。この点について、法の改正自体から見ますと、私は局長が言つておるのとは当然と思ひますが、実際論から見ると、閣下先生が言つておるような十二台許可しておいて、助手も乗っていくから始終違反を犯していくことになる、法の施行と実際の矛盾がありますので、この点は海運局でこの法律を施行する場合に解釈を拡大して、解釈できる範囲まではやらなくちゃならぬかと私は思ふのであります。この点は海運当局の御意思によつて、今後の取り締まり方針、いろいろな法を施行する場合のやり方を勘案して、断を下してやつていただくほかに道がないと思ひます。

○若狭政府委員 ただいまの問題は、たとえば乗用車等につきまして、家族が乗つておるとか、いろいろな場合が想定されるわけでございます。そういう場合の取り締まりについて非常にむづかしい問題があるといふことは事実でございます。ただ、従来のように、これを法的に放置いたしておきますと、先ほど申し上げましたように航路運送の秩序、海上運送の秩序といふものが保てないといふ状況にきておるといふふうなわれわれは考えておるわけでありまして、こういうふうに許可事業にいたしましたことは、そういう事業を規制してまいらうといふのがわれわれの考え方でありまして、したがって、法律的にも明確になりました。た段階におきましては、海上保安庁とも十分連絡をとりまして、やはり定員の厳守といふことはあくまでも実行していただくという考え方で、われわれは現在その問題を進めていきたいと考えております。

○閣下委員 これはおかしいですよ。私が言つておるのは、従来の貨物フェリーのことをいま言つておるのです。トラックだけを積むものでも十二台積みまして、中には助手を連れておるものもある。それに、フェリーでやる場合ですから長距離が多い、そうなるにつれて、交代の運転手が乗つておることもある。それが、十二台で許可をしておいて、いま言うように交代の運転手は別の手だけがそれに乗つて行けといふようなことで、助手は別の行けといふようなことにして、それはやれますか。そんなことはできるはずがないのです。料金を一台幾らできめておるので、それにトラックと運転手と助手と両方乗つておるから、その助手の乗つておる分は運賃がふえる、割り増しがあるといふわけではないのですから、その際におまへは一人だけで行け、運転手だけであとは乗つてはならぬのだといふことが言えるはずがない。やはりみんな絶えずやつておるようなものについて、非常に両方親しみができておつて、そんなことを言つても、ほかに客をのがすようなことはしないといふことになってまいります。それらのものをあつさり乗せてしまひます。そこで十二台で二人ずつ乗つておると二十四人になります

が、まあ十二台に一人よけい乗つておつてもこれは違反といふことになりまして、それが二十四人乗つておれば大きな違反といふことになりまして、そういうようなことを絶えず取り締まつていなければならぬ。現実の姿としては必ずそういうようなことになるというところがわかつておつても、それを取り締まる。ちょうどわなをこしらえておいて、その中に入れておいて処分をする、こういうふうなことを私はもう少しはきりさせれば、そんなことにならないで済むと思ひますが、これはこのままでもやるだけの自信があります。それを取り締まるだけの……。

○若狭政府委員 現在の海上運送法の旅客定員は十三名以上を免許制にいたしておるわけでありまして、実際上は、先ほど例にあげておりましたように、こういう十三名の旅客定員に対する違反といふようなものは、相当多いことも事実であると考えております。ただこれを放置いたしておきまして、先ほどから申し上げておる通りに、人命の安全の点から見ても相当問題がございまして、また海上の運送の秩序という面から見ても、だんだんくずれいくという形勢でございまして、何らかの法的規制を必要とする。その場合に、現在の旅客定員の十三名以上のものは免許制になっておりますので、これは自動車を選びます場合とあるいは旅客を運ぶ場合とを問はず、すべてこれを免許制にする。それ以外につきましては、むしろ航路秩序という面から見ましてこれを規制するといふほうが適當である、という考え方でこの法律案をつくつておるわけでございます。

○久保委員 ちょっと関連して。——だいたい詰つて御質問のようでありまして、私はあらためてしますが、いまの問題でありますけれども、閣下委員からお話があつたようなことが実際に実情としてあるわけですか。法の上ではないはずなんですがね。といふて、これを拡大解釈というのか、そういうものでやれるものではないかと私は思ふのです、頭数

が、まあ十二台に一人よけい乗つておつてもこれは違反といふことになりまして、それが二十四人乗つておれば大きな違反といふことになりまして、そういうようなことを絶えず取り締まつていなければならぬ。現実の姿としては必ずそういうようなことになるというところがわかつておつても、それを取り締まる。ちょうどわなをこしらえておいて、その中に入れておいて処分をする、こういうふうなことを私はもう少しはきりさせれば、そんなことにならないで済むと思ひますが、これはこのままでもやるだけの自信があります。それを取り締まるだけの……。

○若狭政府委員 現在の海上運送法の旅客定員は十三名以上を免許制にいたしておるわけでありまして、実際上は、先ほど例にあげておりましたように、こういう十三名の旅客定員に対する違反といふようなものは、相当多いことも事実であると考えております。ただこれを放置いたしておきまして、先ほどから申し上げておる通りに、人命の安全の点から見ても相当問題がございまして、また海上の運送の秩序という面から見ても、だんだんくずれいくという形勢でございまして、何らかの法的規制を必要とする。その場合に、現在の旅客定員の十三名以上のものは免許制になっておりますので、これは自動車を選びます場合とあるいは旅客を運ぶ場合とを問はず、すべてこれを免許制にする。それ以外につきましては、むしろ航路秩序という面から見ましてこれを規制するといふほうが適當である、という考え方でこの法律案をつくつておるわけでございます。

でありますから。かつこうが違ふというくらいなら拡大解釈できますが、人数の問題でありますから。そこでこれは旅客定期船の需給の關係とも関連があります。だから言うならば、もう一つ制度として限定旅客定期免許、限定とはさき關谷委員から指摘があったように、運転者、乗務員です、これだけは運んでよい、そういう限定された——いわゆるバラ積み旅客をとることは、定期旅客船に与える影響が大きいので、秩序が混乱しますから、だからもしいまの点を充足する、あるいは現状に合わせるというならば、限定旅客というか、そういうものがあるかどうか知りませんが、限定した旅客定期の免許、こういう制度をつくる以外にないだろうと私は思うのです。ということは、十二名を十三名とか十五名にかつてにするわけにはいきません、船舶安全法の關係もございまして、だからそうなりまして、単にフェリーの問題でなくて、旅客船の問題になりますから、關係するところ非常に多いのでありまして、どうしても実情からいって取り締まりも不可能である、あるいは取り締まりという問題よりは実情に合わせる。船の構造が十五台積めるようになっている、あるいは二十台積めるかもわからぬというような大型船になると、十二台でおさまるといふような船もあると思うのですが、そういう実情からいって十二名までということでは確かななかな押え切れません。それはやはりいまの旅客限定免許というものでやったらいいのではなからうかと私は思うのです。しかしこれもなかなかむずかしいかもしれませんが、私は方法としてはそうだと思うのです。そういうものを御研究なさることは、いかがでしょう。

○高林説明員 法律解釈論の点がありますので、私から御答弁申し上げます。

まず結論から先に申し上げますと、いま久保先生のおっしゃいました限定免許の問題でございまして、現行法二十三条の五におきまして、「免許、許可又は認可には、条件を附し、及びこれを變更することができる。」こういうふうにな

なっております。この条件といたしましては、二十三条の五の二項にございまして、「免許、許可若しくは認可に係る事項の確実な実施を図るため必要な」というふうな規定されておるわけでありまして。したがって、この場合に、限定免許というふうなことをこの二十三条の五によりまして進めていきたいというふうに考えております。

この場合に、ではいかなる方法で限定というものを考えるかということにつきましては、この自動車航送事業の改正案の二条に定員がございすけれども、この定員の中で「次の各号に掲げる人及び物を合わせて運送することとする。」という自動車航送事業の定義がございす。その中に各号といたしまして、「当該自動車の運転者」というのが一号、二号といたしまして、「前号に掲げる者を除き、当該自動車に乗務員、乗客その他の乗車人がある場合にあっては、その乗車人」、それから第三号には「積載貨物」というふうな三つ分けておるわけにございす。そこでこれらの自動車航送事業のいわば内容と申しますようなものは、まず運転者というものが、それから運転者以外の乗車人、これはいろいろの場合があると思ひます、助手の場合もございすし、それから自家用自動車の場合にそこだれか友だちが乗っておるというような場合もいろいろあるかと思ひます。そこでそれぞれの自動車航送事業にこれらの三つのものが要件として加わっておりますので、これにつきましては、今度は「事業計画」というもの、今回の改正案におきましての十一條でございすけれども、従来は「運航計画」ということになっております。

そこでその事業計画におきましては、当該自動車航送事業がまず運転者のみを乗せるところのものであるかどうか第一点、それから当該自動車運転者以外の乗車人というものはどういふ範疇のものであるかということが第二点、貨物のことについてそれぞれ必要に応じて考えなければならぬと思ひますけれども、それぞれ事業計画に運転

者あるいは運転者以外の乗車人というふうなものを明示いたしまして、それらももし變更がございす、たとえば十二人あるいは十五人というふうなそれぞれ運転者あるいは運転者以外の乗車人が合せてそういうふうな数字になるケースがいふございすけれども、それらの場合につきましては、それぞれ事業計画の變更ということ、従来十二人としておりましたのが、もし十三人というふうなことになるならば、法律上は当然事業計画の變更を必要とするということになってくるわけでありまして。

そこで、その事業計画の變更が必要になってくるので、それは認可処分にかかってくるということになります。それからこの事業計画を担保いたしますために、二十三条の五によりまして、免許にそれぞれ所要の条件をつけるように進めていきたいというふうに一応考えておる次第でございす。

○久保委員 ちょっと参事官の説明は専門的過ぎましてわかりにくいのでありますが、一つの例でお尋ねします。いまの事業計画變更を十二名から十五名にできたというときには、どうなさいますか。

○高林説明員 そのときには当然新規に免許事業ということになるわけにございす。

○久保委員 しかしそれではいわゆる旅客輸送と貨物輸送の秩序という前提を一つ置かねければならぬですね。それから片方には、もう一つは特に貨物の問題をいまやっておりますが、貨物フェリーの場合は、一般の内航船との關係があるので、いま問題が出ておる、これを没却しての話は実際にはどこまでかという問題が一つあります。当然内部的には基準を設けなければいかぬと思ひます。百人も乗せられるような、自動車貨物と旅客を乗せる、いわゆるばくの言うところの限定免許というものは実際問題としてあり得ない。そういうものを考えていけば、いまのようにいくと、十五名になれば当然旅客の定期に免許を

切りかえてもらひましょう、それではそうした場合に、今度一般のバラ積みというか、一般の旅客まで吸収できるわけですね。それでは一般の定期旅客船の秩序を乱すということになるわけですね。これは主として貨物というのでありますから、私はこれは貨物としての範疇で押えていく、名前は法律上しかたがないから限定旅客免許というふうにしてやたらどうか、こういう方法がありはしないか、こう思うのです。というのは、私が二つ申し上げた輸送秩序の問題がある、これは無制限にやたら大型化していきま。大型化をどんどん急速にやられた場合に、定期船も困るし、内航のほうも困ってしまう、そういうことを考えれば、いまのお二人の御質問で、実際は十二名以下の車が十三台乗った、車のほうは十三台乗せられるが、人間は十二人、しかし実情はそうだからもぐって乗つていく、そういうことではしょう。

それを法的にも救済し、いわゆる一つのワケをはめるといふなら、やはり限定免許という制度を考えてみたらどうかというのが私の主張なんです。

○關谷委員 そうしますと、十三台以上の貨物フェリーというものはないということになるわけですね。そこをはつきりしておかなければいけません。

○若狭政府委員 この法律では、自動車と運転者が一体となつて輸送するものを考えておりますので、現実的には、たとえば貨物自動車だけを乗せて運転者は一切乗せないという企業の経営のしかたもあり得るかと思ひますけれども、そういうものは、観念的にあり得るわけではございまして、おるわけにございすので、旅客定員十三名以上のものは自動車航送事業の範疇には入らないわけにございす。したがって、最大限度十二台以下のものをこの事業の許可制度の対象にするということにございす。

○關谷委員 そうしますと、それはそれで原則でいいと思ひますけれども、もう少し貨物フェリーと旅客フェリーというものを画然とすることを考

えなければ、こんなまずい法律では、取り締まりの上からもこれから先の許可、認可のときに困ることができそうです。そうして、これからますます大型化しようとする際に、もう十三台をこえたら貨物フェリーといふのはなくなるのだということになる。二十台積ももうが三十台積ももうが、貨物フェリーは貨物フェリー、旅客フェリーは旅客フェリーと、かちつと分けられるような法律体系の形が望ましい。そのためには、これはいまの場合やむを得ぬのかもしれないけれども、将来これを考えなければ、せっかく伸びようとする貨物フェリーを伸ばさないことになっていく。それを伸ばそうとしたら、やむを得ず、十三人以上だからというので、旅客フェリーの免許をやらなければならぬことになる。そうすると、旅客フェリーの免許をもらったら、それはもう従来のものと形の上で同じようなものが出てくる。形が同じになってくると内容まで同じにしてくれとくるのが人情であり、そういうふうには発展してきます。そうすると将来はそれのために混乱を起すことは間違いないのであって、いま理屈を言うのじゃありませんが、ここ二年先になったら、どうぞと私が言うたときには、あなた方が答弁できない結果がでてくる。私はいまから予言しておきます。これはもう少し、いま久保委員が提案しておるような、これはトラックだけしか積まない貨物フェリーなんだ、二十台積もうが三十台積もうが、貨物フェリーなんだ、そのためにいまの海上運送をとりあえずやることは不完全であるけれども、将来には考えなければならぬ。そうしてそれには限定ということで運転手、助手だけを乗せるための特別な法的規制をして、それによって大きな貨物フェリーもできていく、こういうふうなことにしなければいけません。これをやっておりますと、貨物フェリーの発展を阻害しますよ。これは悪法ですよ。そのために十三台以上のものがみんな旅客と同じ形になってくる。そこから混乱が始まる。私はいまから予言しておきます。こういうふうなことは、将来早い機会に改正しなければならぬ。限定免許というふうな方法を考えなかったら、貨物フェリーと旅客フェリーとこれを画然とすると、画然じゃない、これは混乱を起す法律です。私はいまからはっきりそれは言うておきますから、将来の運用を誤らないようにしていただきたい。そういうことができませんか。

○若狭政府委員 この法律は、先ほどから申し上げておりますように、十二名以下の旅客運送を行なうものであつて自動車航送を行なうもの、これを許可制にする、これを制限しようということが目的でございます。実情は、こういうような形態でどしどし大きなものが出てまいりまして、それが航路秩序を乱しておるといふのが実情でございます。したがって、あるいは御指摘のように、こういう法律改正によって自動車航送船の発達を抑制するといふような結果が出るかもしれないけれども、われわれといたしましては、実際の需要があるものであればやはり正式の免許をとって出てきてもらいたい。それから既存の事業、航路秩序との関係につきましては、事業計画の認可あるいはその認可の際の条件ということによって調整をはかっているといふことになっております。したがって、あるいは御指摘のように、数年後にさらに新しい考え方で自動車航送といふものを取り上げるということを考えなければならぬような事態がくるかもしれないけれども、当面の問題といたしましては、内航運送の問題もございまして、また航路秩序の維持もございまして、最近続出したところをばかしてまいりまして、小さい事業者の抑制ということをはかっています。序は全く乱れてしまつておることをわれわれとしては心配いたしておるわけでございます。

○閣下委員 私が言いますことが局長にはどうも通じないのです。局長がことさらにそれをして逃げておるのかもわかりませんが、私が言うのはこういう意味ですよ。はつきり言いますと、貨物フェリーは二十台積むものであろうと三十台積むものであろうと、貨物フェリーとしての許可でいいことに法律体系を整えろというのです。それから旅客フェリーは旅客フェリーで免許制にして、貨物フェリーが、貨物の積載台数が多からそれにも免許をやらなければならぬような、そんな案のかつたものにするなというのです。貨物はいつまでもたつても貨物で許可でいいんだ、許可といふことでやれるようにしろ、そして限定のいふ関係もありましょう。どういふような形にするか、貨物フェリーは許可といふことでやれるようにして、許可と免許とははつきりそこで区別できることになって、初めて貨物フェリー、旅客フェリーといふものがはっきりした形になるのだ、こういうふうな、十三人以上になつたら免許になつてしまふんだということになつたら、形の上からは、や、乱れ始める。形が乱れてくる内容も乱れてくるということなんです。そこらのところは考えて、なるべく早い機会にこれを改正するのが私はいいと思つて、それを法文をわざと変えただけでやろうとするところに無理がある。すでに参議院を通過してここに出てきておるので、私は、これは運用の面でやらなければならぬと思つて、その点運用の面で間違いないようにと要望するのですが、私は近い機会に、貨物フェリーは百台積むような貨物フェリーになつても許可でいい、免許のほうは十三人か十五人であっても免許でやらなければならぬ、そういうふうなことにしてはどうかというのです。が、そういうふうな将来早く改正するといふような気持ちがありませんか。

○若狭政府委員 これは私たちがいま御指摘のとおりの方でこの法律案の改正を検討いたしたわけでございます。しかし現在の法制が十三名以上の旅客定員を持つておるものにつきましては、船舶の安全上の面から見ましてこれを免許制にいたしておるといふのが現在の法制でございます。たゞと運輸者でありまして、上乗りでありますし、やはりこれは人命の安全の面から見まして、旅客定期として扱ふべきであるといふような考え方から、その区別が非常に困難であるといふところから、こういう体系になつてきたわけでございます。したがって、実際上のこの法律の実施にあたりましては、いま御指摘のような問題があるかと思つて、われわれといたしましては、事業計画の変更あるいはその認可といふような面であつて、点については十分監督指導いたしてまいりたいと思つておりますけれども、将来自動車航送船といふものが急激に増加いたしました場合に、現状のままでいかうか、むしろ御指摘のとおり、この法律の改正といふものは、小さい十二名以下の自動車航送船の航送を抑制しようといふところにねらいがありまして、大きなものにつきましては何ら特別の考え方を持つておらない、従来の旅客定期航路の免許をとつてもらつて、今後の情勢の推移によりましては、あるいは御指摘のような、たとえば限定免許の方法とか、あるいは自動車航送事業といふものを、従来の旅客定期航路事業といふものと全然別個に規制するといふような必要が出てくるかもしれないけれども、われわれといたしましては、立案当初は御指摘のようなことで実はいろいろ検討しておつたわけでございます。しかし、現在の法律系から見まして、こういうふうなことで出てまいつたわけでございますけれども、今後の情勢の推移によりましては、十分そういうことも検討を続けてまいりたいと思つております。

○閣下委員 最初はそういうふうな考えなければならぬ、やってみるとあつちも直さなければならぬ、こちらも直さなければならぬ、うるさいから、こちらくらいで済ませるということであつたんであるかと思つて、そこからこちらもしんぼうをいたします、それから先、いまやつておるものでもトラックであれば届け出でいいということ、二十台、三十台載るような大型でやつておるものもありますが、そういうふうなものに對しましては、これらはいままで届け出でやつておつたもの、そいつをびしりとやめいといふようなこととは言えないことになりませんが、そういう際の取

り扱いはどういふようにするのですか。既成事実
はこれを認めて、そうして大きいもので安全性の
あるものを許可していくんだというふうになりま
すか、どうなりますか。

○若狭政府委員 そういふ二十台、三十台の場合
には、当然この海上運送法に定める免許の申請を
やっていたらなければ今後の事業の運営はでき
ないわけでございます。われわれはそういう点に
つきましては、この法律の施行ができました場合
には、海上保安庁とも十分連絡をとりまして、そ
の点の規制を強化してまいりたいと考えておる次
第でございます。

○關谷委員 それからもう一つ。この料金決定の
ときには、運転手や助手というものは旅客とい
ふふうに見ていないので、一台幾らというふう
にきめておるのです。そうして法律的に今度い
う場合には、これは旅客だという。一方運賃決定の際
には旅客でない。そうしてこの法律を行なう上
においては、これは旅客であるというふうなま
ことに首尾一貫しない法律でありますので参事官、ま
たひまなときを考えて、将来それはすっきりした
ものに直していただきたいと思ひます。

それからもう一点第二十一条であります。が、
「特定の者の需要に応じ、特定の範囲の自動車航
送をする貨物定期航路事業」は自動車航送貨物定
期航路事業から除外してあるので、これは届け出
でいいということになっておるのであります。ま
が、そうすると、ここにも法の矛盾が出てくるの
であります。「特定の者の需要に応じ、特定の範
囲」これはこういう場合ならいいのです。ト
モタ自動車とか日産自動車がつくった自動車を専
門で運ぶやつはこれは何ら差つかえない。そ
れを想定してこの条文を書いたのであらうと思
います。特定の者の需要に、特定の範囲の自動車航
送をする。そうすると、かりに日通という特定
のもの、特定の需要に応じて日通のトラックという特定
の範囲の自動車を航送する場合にはこれは届け出
でいい、こういうことになるわけですね。文句の

上からいくとそうなるのですよ。それでいいの
どうか、これははっきりしておいてもらいたい
と思ひます。

○高林説明員 ただいまの、特定の業者の需要に
応じ特定の範囲の自動車を航送する事業とい
うのは、先ほど先生が例にあげられた場合に
おきましては、たとえばトヨタなんかの場合で
ございます。あるいは普通の自動車運送業者が当該自
動車の事業用の自動車を、いわゆる家用の自動
車だけを自動車航送するというようなものをこの
場合において考へておるわけでありまして、そこ
でいま御指摘の日通なんかの場合におきましては、
家用運送というところではなしに、一般公衆の用
に供するところの自動車事業をやっておるわけ
でございますので、この範囲には入らない。ただ特
殊に日通自身の荷物などがございまして別で
ございまして、普通の場合におきましては、家用
自動車ではなしに一般公衆の用に供するところの
自動車航送をやっておるというふうに考へてお
ります。

○關谷委員 おかしいですよ。そんな解釈がで
きますか。積み荷が日通のものであらうと人のもの
であらうと、日通の自動車には変わりはないので
すよ。それは日通という特定のものの需要に応
じて、ある一つの会社が日通のトラックだけを運
ぶ、ほかのものは積まないのだというふうな場合
にはこの届け出でいいのだ、こういう解釈が成
り立つと思ひます。これはどうなんですか、
ことは上からはそれでなければなりません
が……。

○若狭政府委員 この規定につきましては、表現
が明確でない点があるかと思ひます。たとえば内
航の關係の荷物の需給状況ということも関連いた
してございまして、また旅客の一般の需給という
うなことも考へておるわけでございますので、そ
うな特定のものと申しますのは、そういう輸送に直
接の關連のない事業者であつて、工場間の輸送で
あるとか、そういう特殊の場合のみを考へてお
りまして、一般の輸送事業に直接の關係を持つてお

るようなものをここで想定いたしておるわけでは
ございません。

○關谷委員 そういふふうな面でも、この条文の
上からいいますと、非常に解釈がむずかしいな
る。運営の上でそういうふうなやつていく、免
許、許可の際には、そういうふうなやつて、取り
締まり等もそうしていくということならけつこう
ですが、今度の改正案をいろいろ深く考えれば考
えるほど、むずかしくなつてきます。というの
は、あなた方が考へて、うるさくなつたから、し
かたがないから、この程度でやつてしまつたから
この程度になるのですが、少し早い機会にすつき
りした形で法律を改正してもらいたいと思ひま
す。そしていままではこれは届け出でよかつたの
でありますから、定員をオーバーしておるかどう
かというふうなことだけしか取り締まれなかつた
のでありますが、今度からは許可を持つておるか
おらないかというところで取り締まれるわけであ
りますが、これは十分に取締まりてもらいたい
と思ひます。いま各方面ではこの法案が通過する
というところを見越してかけ込みで届け出をやつ
て、事業をやつておるものがたくさんあります。そ
の既得権を認めるといふに殺到してくることは間違
いないのでありますが、これらにつきましては、
旅客定期航路事業等を混乱におとしれないよう
に、非常な決断がなければやれないと思ひます。
が、その点思い切つてやられるのかどうか。これ
でやつていこうと思ひましたら、許可の際あたり
思い切つてはねるだけの決断がなければならぬ。
そうかといつていままでやつておるものを一切認
めないといふわけにいかないというので、あなた
たち中央にいてはわかりませんが、おそらくこの
許可は出先の海運局あたりでやるのだと思ひま
す。が、出先の第一線あたりは非常に困ると思ひ
ます。そこらの点は何か通牒というふうなものを徹
重にやつて混乱せしめないといふようなことを徹
底させなければいかぬと思ひますが、そういうよ
うなことを考へておられますか。

○若狭政府委員 当然、先ほどから問題になつて
おりますように、十二台以下の自動車を積むとい
うことで實際はそれより多いものを積んでお
るというふうなケースが一番問題になるかと考へてお
ります。したがひまして、今度の法律が公布され
ました場合には、そういう取り締まりについて十
分われわれとしては努力してまいりたいと思ひ
ておるわけでございます。

○關谷委員 もう一つ、これからの認可等につ
いて考へなければならぬことであると思ひま
す。が、同一航路で同一の業態のもの、たとえば一
つの航路に二以上の旅客フェリーができた場合に、
その運賃の認可という点については、それが異
なつておるといふふうなことはよくないと思ひ
ます。両方が同じだといふふうなことにしなければ
なりません。その運賃調整というふうなことは非
常に問題になつてくると思ひます。この点は貨物
フェリーと旅客フェリーで運賃が違ふというこ
とはやむを得ません。それは施設その他におい
てもずいぶん違ふと思ひます。しかし同一航路
で同一業態のものについては同一額でなければ
ならない、そうして、その運賃を固く守るという
ふうに指導しなければならぬと思ひますが、そうい
うことは考へておられますかどうですか。

○若狭政府委員 原則的にはそのとおりでござ
いまして、われわれとしてはそういう方向で指導し
てまいりたいと思ひますが、ただその航路
の事情によつて、たとえば夜中の便であるとか、
あるいは船舶が非常に老朽しておるといふよう
なものについて特別料金を設定したいという希望
のものもあるかもしれせんので、そういう場合に
は実情をよく調査いたしまして、措置してまい
たいと思ひております。

○關谷委員 運賃は厳重に守らせませんと、私は
こういう事態ができてくると思ひます。いままで
貨物フェリーや何かを大きい船でやつておつたも
のにどうして免許をやらなければならぬという
形ができてまいります。そうすると、需要と供給
とのバランスがとれなければならぬのだけ
も、いろいろな既成事実とか何とかいふので、輸

後この法を実行する場合に、運賃の認可なり貨物
フェリーのほうの運賃の認可制度かもしれないがほか
の制度でやるのか、同一認可制度でそれを実施す
るか、また運賃をきめる場合、同一航路で、同一

運賃でやるのか、貨物フェリーは少しは差をつけ、それを必ず実行させるのか。私はかようなことを申し上げるのはいかかと思ふのでありますけれども、従来から運輸省でも海運関係のほうは、法律はつくつたが実際は実行せぬ。ただ名目だけの法律をつくるのであらう私はかえつて悪法になると思ひます。運賃をやる場合には、それはいかに運賃を取り締まりしても、多少はめぐりがありまされどもその運賃を厳守する体制に持つていくか。多少のめぐりは、これは世の中でのいろいろの悪人もできますから、一例を取り上げて全部が悪いということではできません。しかし、このままこの法を実施する場合には、ただ法は、貨物のほうも運賃は認可制度にしたが、実際実行する場合には、もう何ら規制がないという現状であるならば、この法律は私は施行する必要がないと思ひます。これに対して従来のような海運当局のやり方でもなく、厳格に運賃の問題は取り締まられていく。両方ともどういう方法で認可制にするのか、または少し違つた運賃の規制で貨物フェリーはやるのか、そしてこれが法を実施する場合に免許フェリーのほうは、これは重大問題だから業界が委員会でもつづいて監視隊をこしらへよう、こういうようなことも出ておりますが、そういう場合、法を施行する役所のほうは、法律は出したけれども、これはかつて次第だというふうな従来のやり方でないように、厳として取り締まるのだという確固たる答弁を、局長でなかつたら参事官でも課長でも、当局の敢たる方針をひとつお示し願ひたいと思ひます。

○高林説明員 まず貨物運賃の規制のやり方でございますが、今度の改正案の第二十三条の四の改正案項でございますけれども、ここにおきまして、「第八條から第十一條まで」云々という規定は、「自動車航送貨物定期航路事業について準用する」というふうにしておりまして、第八條以下、先ほど先生が御指摘になつたとおり、運賃は認可制になっております。その点では両方とも同じ認可制、貨物フェリーの場合でも旅客フェリーの場合でも、同じ第八條の規定によるところの認可制でやつていくというふうにして今度の改正案を考へておる次第でございます。もちろんこれも運賃の勵行方につきましては、私も地方海運局におきまして従来も非常に努力しておりますけれども、今後ますます——やはり運賃が一番問題でございますので、その点は海上保安庁ともよく協力いたしまして、この認可の処分その他に違反をしないよう、またそういうような事例が発見された場合には、先ほどの十六條の処分に關するところの違反といふことになりまして、当然事業に対する停止あるいは免許の取り消しといふような問題が発生してまいる、それらの点については十分注意し、また努力して施行していきたいと思ひます。

○加藤(常)委員 いまの参事官の御答弁ではつきりいたしました。結局この法律案の改正は、最終的には先ほど閣下からあつたように、貨物フェリーと旅客フェリーとの区別をはつきりさせる、免許制と許可制をはつきりさせます。許可制以外の貨物フェリーは、これは定期的にやるものは取り締まる。これが第一の問題。

次に、法律を施行する場合には、ただいまの参事官の解釈では、私も危惧いたしておりますが、従来のような規制でなく、貨物フェリーのほうの許可制のフェリーも、また免許制のフェリーのほうも、貨物運賃は同等な認可制で厳重にこれは規制をして監督をするということに了承したいと思ひますが、それでいいですか。

○若狭政府委員 いま御指摘のとおりでございます。なお、先ほど御質問の中で、運賃といふものについて、自動車航送事業の場合と一般旅客事業の場合の運賃が違ふのかどうかというふうなお話がございましたが、これにつきましても、先ほど關谷先生に申し上げましたとおり、われわれといたしましては、原則的には全く同一航路、同一自動車につきましても全く同一の運賃額でいくということをお前提に考へております。ただ先ほど申し上げましたように、たとえば、夜中の便があるとか何とかいふ場合に、多少の割引といふことはあり得るかもしれませんが、それは特殊な例外でございます。原則的には全く同一運賃といふことで考へておるわけでございます。なお運賃の収受の勵行についての監督につきましては、われわれが先ほどから申しておりますように、あらゆる努力を傾けてまいりたいと思へておるわけでございます。

○關谷委員 一つ私はお尋ねしておかなければならないことを忘れておりますのでお尋ねします。が、自動車航送貨物定期航路事業者がやりますのは、これはトラックだけということであつて、バスとかライトバン、乗用車等は、たとえ客を乗せておらないという場合でも、積んではならないといふふうにしておきませんことには、バスとかライトバン、乗用車等を、空車なんだからこれは貨物定期航路事業者がやつていいのだといふことになりまして、そこがまた混乱のきつかけになるような気がいたします。これはどういふふうに区分しますか。人間の乗り得るものは、トラック以外のライトバンとか乗用車、バスといふふうなものは、これは旅客定期航路事業者のほうでやるのであつて、貨物フェリーのほうはやつてはならないのだといふふうにはつきりますのですか。そこらはどういふふうにお考へておりますか。

○若狭政府委員 貨物につきましては、旅客の収容人員が非常に多いわけでございますので、からのバスを運ぶだけであつて、実際上は乗客の乗っているものは運ばないといふような事業の形態は考へられないわけでございますので、そういう場合にはやはり明確な指導方針をもつて、バスについては対処してまいりたいと思へておるわけでございます。それから乗用車につきましては、自動車航送事業の中で、その乗車人員が十二名をオーバーするかどうかという、そういう可能性が常にあるのかどうかという点にやはり問題をしばりまして、これを考へていくことにしたいと思へておるわけでございます。

○關谷委員 私が言うておりますのは、こういうふうにしたらいといふのです。バスとかライトバン、乗用車といふふうなものは、貨物フェリーは積んではならないのだといふことにしておけばすつきりするといふのです。それをしないで、そういうものを積んでもいいのだといふことになりまして、わずかの客がそれに乗つておつたとか何とかいふことで、そのくらいのもものはよろうといふことになつて、やはりこれが違反をするきつかけになりますから、そういうふうなことをしないようにするためには、最初のときめが大事だといふことで、私はそういうふうにお考へておるのです。いまの、バスの場合には人間がたぐさん乗るので、からの場合はないといふことを言つておられますけれども、からの場合もありません。どこからどこまで運んでくれといふようなことでフェリーを使つて、行きは客を積んでおりますけれども、帰りはからで帰つてくることもあるのです。私は現にそういうふうなを見ておる。ないとは言えないのですが、そういうふうな場合に、空車であるから、客を乗せておらないから、これは貨物フェリーのほうにやつていいのだとか、乗用車もこれは客を積んでいいからといふようなことでやつたのではよくないが、人間を選び得るそのものは、トラック以外のものは、これは旅客フェリーのほうでやるのであつて、貨物フェリーはトラックに限るのだ、こうはつきりしたほうが、取り締まりにおいても一番都合がよくなつてくる。それでなければ、取り締まりができないといふことになるといふことを心配して私はお尋ねしておるわけです。

○若狭政府委員 バスの場合には、空車の場合にはもちろんあり得るであつたとしても、一般的に考へまして、いつでも乗客を積める状態でございますので、これは乗客を積んだ場合には十二名の制限を超過することが明らかでございますので、そういうものについての規制といふことは当然考へられるわけでございます。ただ、いま御指摘のような自動車につきましては、もちろん自動

車航送船自体の規模の問題もございすけれども、小さいものは三台、四台という程度のももございすので、そういう場合にやはり常識的に考えても、制限の人員をオーバーしないという場合がやはりあり得るわけでありす。したがいまして乗用車を一切積んではいけないというような規制を加えることは、実際問題として非常にむずかしい。ただ航路の需給関係から見まして、その事業開始につきましてそういう条件をつけるということはあり得るわけございす。

○關谷委員 おかしいですよ。そうすると空車であつて十三人をこえない場合は、バスであらうと乗用車であらうと、それは積んで差しつかえない、こういうことになるわけのような御答弁ですが、そうすると、何です、監視でも出して絶えず見ておらなければならぬようなことになる。これは貨物フェリーのほうはトラックだけだということに限定することが、一番取り締まりの上からいってもすつきりするのですが、そういうふうにかえ直してみたらどうですか。

○高林説明員 いまの問題でございすけれども、もちろん理論的には旅客定員の範囲内でございすれば旅客の乗車した乗用車やバスの運送も可能なわけございす。しかしながら、このようない自動車航送を認めます場合には、実際問題として定員超過も起こりやすい、また貨物船でございすから、非旅客船によりまして旅客を運ぶというようなことも、安全という見地から非常に問題でございす。そこで、この貨物フェリー事業の許可にあたりましては、原則といたしまして、運送する車種を貨物車というふうに限定するように措置したいというふうに考えておる次第でございす。

○加藤(常)委員 いま参事官の答弁と局長の答弁とが違つてゐますが、免許制と許可制とはつきりそこ一段階あるのではありません。そこでバスのほうの問題は無理でありますから、当然バスは積めない。貨物フェリーというものは貨物を積むために、許可制と免許制との差異を生じておる。そ

こへ持つてきて先ほどから言つたように、貨車だけでも十三人をオーバーしようといういろいろな解釈の疑点が実行する場合にある。一般の車種の許可がバスだとかまたは乗用車というふうに、旅客を専門に運ぶというふうに陸上の規定がそうなつておるものを、一人乗つたら貨物フェリーに積んだらいいというふうなことになる。これはますます混乱を来すと思ひます。このころはバカンスの時代で、そういう貨物フェリーのほうは許可制で、片一方は免許制というふうなことを知らない一般の乗用車が家族を連れて二台でも乗りますと、これはオーバーして、そういう場合に事故でもあつた場合には、これは大問題が起ると思ひますから、参事官の言うように旅客をおもに運ぶバスとか、こういう場合にはこれは貨物フェリーには積まないのだ、こういうふうな大体的方針で、同じ乗用車でもこれが新車で、形は乗用車でも、製造会社から販売業者に貨物として、だれも乗つていけない、また許可もとつておらない、商品として、貨物として送る場合もあり得るかもしれない。そういう以外に貨物フェリーには積まないという参事官の定義が私ははつきりしておると思ひますから、ついでに局長もそこに同調して御答弁願ひたい。

○若狭政府委員 御指摘のとおりでございすので、われわれとしては原則的には貨物自動車のみ運送ということについて指導してまいりたいと考えておる次第でございす。ただ法律的に、たとえば運転者が一人乗つて、ライトバンを一台載せてもらいたいというものを直ちに違反として取り扱うかどうかという問題については、多少問題があるのではないかとこのように考へますけれども、われわれの行政指導といたしましては、そういうような方針でやつてまいりたいと考へます。

○大西委員長代理 次会は来たる十八日火曜日委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時四十一分散会

運輸委員会議録第二十一号中正誤

ベ	段	行	誤	正
一	四	三	申請得	申請後
二	一	元	なるいは	あるいは
三	二	四	YS11級	YS11機
四	九	二	不足してたい	不足していた
五	七	た	た	た
六	二	少	少ない	少ない
七	一	九	管制管	管制官
八	四	〇	理在	現在
九	一	元	ございまいす	ございまいす
一〇	三	三	これはまず、こ	これはまず
一一	三	官	官制所	官制所
一二	三	の	ので、	ので、
一三	三	の	ので、	ので、
一四	三	の	ので、	ので、
一五	三	の	ので、	ので、
一六	三	の	ので、	ので、
一七	三	の	ので、	ので、
一八	三	の	ので、	ので、
一九	三	の	ので、	ので、
二〇	三	の	ので、	ので、
二一	三	の	ので、	ので、
二二	三	の	ので、	ので、
二三	三	の	ので、	ので、
二四	三	の	ので、	ので、
二五	三	の	ので、	ので、
二六	三	の	ので、	ので、
二七	三	の	ので、	ので、
二八	三	の	ので、	ので、
二九	三	の	ので、	ので、
三〇	三	の	ので、	ので、
三一	三	の	ので、	ので、
三二	三	の	ので、	ので、
三三	三	の	ので、	ので、
三四	三	の	ので、	ので、
三五	三	の	ので、	ので、
三六	三	の	ので、	ので、
三七	三	の	ので、	ので、
三八	三	の	ので、	ので、
三九	三	の	ので、	ので、
四〇	三	の	ので、	ので、
四一	三	の	ので、	ので、
四二	三	の	ので、	ので、
四三	三	の	ので、	ので、
四四	三	の	ので、	ので、
四五	三	の	ので、	ので、
四六	三	の	ので、	ので、
四七	三	の	ので、	ので、
四八	三	の	ので、	ので、
四九	三	の	ので、	ので、
五〇	三	の	ので、	ので、
五一	三	の	ので、	ので、
五二	三	の	ので、	ので、
五三	三	の	ので、	ので、
五四	三	の	ので、	ので、
五五	三	の	ので、	ので、
五六	三	の	ので、	ので、
五七	三	の	ので、	ので、
五八	三	の	ので、	ので、
五九	三	の	ので、	ので、
六〇	三	の	ので、	ので、
六一	三	の	ので、	ので、
六二	三	の	ので、	ので、
六三	三	の	ので、	ので、
六四	三	の	ので、	ので、
六五	三	の	ので、	ので、
六六	三	の	ので、	ので、
六七	三	の	ので、	ので、
六八	三	の	ので、	ので、
六九	三	の	ので、	ので、
七〇	三	の	ので、	ので、
七一	三	の	ので、	ので、
七二	三	の	ので、	ので、
七三	三	の	ので、	ので、
七四	三	の	ので、	ので、
七五	三	の	ので、	ので、
七六	三	の	ので、	ので、
七七	三	の	ので、	ので、
七八	三	の	ので、	ので、
七九	三	の	ので、	ので、
八〇	三	の	ので、	ので、
八一	三	の	ので、	ので、
八二	三	の	ので、	ので、
八三	三	の	ので、	ので、
八四	三	の	ので、	ので、
八五	三	の	ので、	ので、
八六	三	の	ので、	ので、
八七	三	の	ので、	ので、
八八	三	の	ので、	ので、
八九	三	の	ので、	ので、
九〇	三	の	ので、	ので、
九一	三	の	ので、	ので、
九二	三	の	ので、	ので、
九三	三	の	ので、	ので、
九四	三	の	ので、	ので、
九五	三	の	ので、	ので、
九六	三	の	ので、	ので、
九七	三	の	ので、	ので、
九八	三	の	ので、	ので、
九九	三	の	ので、	ので、
一〇〇	三	の	ので、	ので、

昭和四十年五月十九日印刷

昭和四十年五月二十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局