

第十三回 参議院運輸委員會會議錄 第三十一号

昭和二十七年六月十九日(木曜日)午前
十時三十八分開会

委員の異動
六月十八日委員澤川榮左エ門君辭任に
つき、その補欠として岩男仁藏君を議
長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 山縣 勝見君
理事 岡田 信次君
高田 寛君

委員

植竹 春彦君
高木 正夫君
小野 哲君
小酒井義男君
齋 武雄君
前之園喜一郎君

政府委員

入国管理庁長官 鈴木 一君
運輸大臣官 間嶋大治郎君
運輸省鉄道監督 細田 吉蔵君
局有鉄道部長 大庭 哲夫君
航空庁長官 栗沢 一男君
航空庁次長 栗沢 一男君

事務局側

常任委員 岡本 忠雄君
常任委員 古谷 善亮君
常任委員 松尾 隆男君
局有航空管理 松尾 隆男君

説明員

局有航空管理 松尾 隆男君

日本国有 長崎線之助君
鉄道總裁

日本国有鉄道施設 中路 誠三君
局長 日本国有鉄道 林 武次君
保安課長

本日の会議に付した事件
○一般運輸事情に関する調査の件
(日暮里駅事故に関する件)
(観光事業に関する件)
○航空法案(内閣送付)

○委員長(山縣勝見君) それではこれより委員会を開会いたします。

先ず今回の日暮里駅事故に対しまして長崎國鉄總裁より發言を求められておりますからこれを許可することに御異議ございませんか。
【異議なしと呼ぶ者あり】

○委員長(山縣勝見君) それでは長崎總裁に發言を許します。

○説明員(長崎國鉄之助君) すでに新聞、ラジオ等によりまして御承知のこととでございますが、昨日の朝、日暮里駅におきまして旅客に死傷事故を生じましたことは誠に遺憾でございます。その概況をいづつ御報告申し上げます。事は十八日の七時半過ぎに起りました。日暮里の鶯谷かたの路線橋の山手線側、そこは突当りになつておりますが、羽目板が破損脱落したためにお客さんが十数名が線路上に転落したのであります。その瞬間に不幸にして東神奈川路大宮行の電車が進入して参りましたために、転落いたしました

したこれらのお客さんに触れまして死傷者が生じたのでございます。直ちに死者を処置すると共に、負傷者も東大、下谷、發路各病院に収容手当いたしました。死者の数は即死が三名、病院に入りましてから死亡したかたが四名、合計七名でございます。なおそのほかに重傷者が五人ございます。輕傷者で病院に入つておるかたが一人、かゝのごとき事故が生ずるにつきては、いろいろ原因等を究明中でございますが、なぜ當日、日暮里駅がこういふような混雑をいたしましたかと思ひますと、十八日の未明に上野駅の地平信号機所において火災が発生したのであります。そのために列車の運行が乱れまして、東北、高崎線の通勤列車を臨時に日暮里駅に停車させたために、これらの乗換客と常磐線の乗換客とが競合いたしました。平生よりも路線橋が甚だしく混雑してしたのであります。たゞ、先ほど申し上げましたように、電車が進入して来まして、恐らくお客さんがたはこれに乗車しようとしたために行詰りの羽目板に非常な圧力がかかつて来たものと認められるのでございます。この路線橋の構造その他につきましては、詳しいことはあとで技術関係のほうから御説明をいたさせます。この橋の竣工は昭和三年の七月頃でございます。無論爾後いろいろ修繕等をいたして参つておりますが、構造は主要部分が鉄筋コンクリートであります。底の部分も木造の羽目板になつております。床は鉄筋コ

ンクリートでありまして、床等については決してそう私どもはやわなものだとは考えておりません。ただ先ほど申し上げたように、異常の混雑と、異常の圧力がかかつたということのため、羽目板が少し押されまして、そこに破れができた、そこから不幸にして十数名のお客さんが線路上に転落した。そこへ電車が入つて来て不幸な惨事を惹き起した。かような事実と相成つております。路線橋の構造等については、技術のほうから御説明をいたさせていただきます。

○説明員(中路誠三君) 只今總裁から御紹介頂きました施設局の計画課長の中路でございますが、昨日誠に残念な事故を起したのであります。この國面は丁度突当りの羽目板が落ちたところを示したものであります。ここに縦の柱がございまして、そこに横棧を打ちまして、その上に羽目板を打つていたわけでありまして、この縦の柱にはボルトで押えておりました。この断面で見ますと、縦の柱を切つて見ますと、この断面でございまして、これにボルトがはまつております。そしてこの縦の柱の横棧がこういう工合に縦柱の切込みにかかつておりました。当日は、普通は三万ぐらいの人が路線橋の階段を上するわけでありまして、けれども、十数本の列車が平素停まらないにもかかわらず、當日は事故のために上野駅に入れませんので、三本運行を中止してあります。その他はここに停車し、降りまして関係上、四方程度の

人が平素よりも多くこの時間内に降りたと申しますか、従いまして一面大體かどでございまして、御承知の通り、路線橋の階段を降りるときには隅角部になつておりますので、それを水が流れるように降りればさほど力がかかりません。それが非常な圧力で先が詰つてくるにかかわらず、後から押して非常な圧力がかかりまして、この横棧に力に加わりまして、更にこれが縦柱に力がかかつてございまして、そうしますと、ここに大きな反力が生じまして、その力がこのボルトを中心として回転しようとする力と、これを引出そうとする力と両方が作用し、ここに會つてない力が起きたのであろうという工合に考えられるのであります。ボルトが曲つて更にこれが回転し、こういうような、横棧の彎曲をも手伝い、外れたものと思われまして、従つてこの間から人が落ちたというふうなことがなつたわけでございます。以上でございます。

○委員長(山縣勝見君) その他御説明でございますか、大體その程度で……。

本件に關していろいろ御質疑等もありと思ひますが、御質疑がございしたら……。

○岡田信次君 新聞を見ますと、とにかく路線橋の危ない所が十七カ所あるというのが書いてあるのですが、本當でございいますか。

○説明員(中路誠三君) 十七カ所というところは、いろいろ考え方によりましてあるのでございますが、我々今日

いろ／＼予算、その他から制約を受ける点におきまして、メイン・ガーダーと申しますか、主要構造部分に最も重点を注いで取替えせざるを得ない状態でありまして、恐らくこういうような稀有の圧力がかかるようなものも考えまして、或る程度補修を進めて行かなければならぬと思ひます。全国的には御承知の通り、八百六十カ所くらいは臨線橋があるわけですが、いろいろ耐用年数は約今日の会計規程によりまして、四十年になつておるわけでありまして、或いは五十年以上でも、今日でもよい修繕その他で現存して立派なものがございまして、併しながら、それらを考えまして、まあ四十年としまして、それをオーバーしてゐるのは大体全国に百五十程度だと私は承知しておるのですが、今年は御承知の通り、昨年以来、安全整備運動というものをやつておきまして、主体構造の、転落するといふような橋とか、脚の部分が折れるといふようなものにつきましては、極力力を入れておりますので、今年は約三十カ所やります、昨年五カ所程度やつておつたのであります、最近におきましては、重点を注いでおるといふことが言えると思ひます。

○岡田信次君 今の臨線橋の保守の、何と申しますか、機構というか、組織というか、大骨組の主体は保線区でやつてゐるが、ところが羽目板とか、屋根だとか、そういうものは管轄とか建築とか、一つの構造物が一つ／＼違ふといふことを聞いているのですが、果してそうであるのか。若しそうすると、一つの構造物をそういうふうに複

雑な、違つた機関がやるというやうなことが、保守が完全に行かないといふ一つの原因になるのではないか。そういう点について伺ひます。

○説明員(中路誠三君) 全国的に見まして、やはりそういうやうな二つに分けて保守している所がままあると思ひますが、本件に關しましては、やはり羽目板部分は建築がやつております。それから主体、いわゆる大きい力のかかるところ、これらは土木技術的におきまして相当技術的に時間その他を別といたしまして最も堅牢なる構造に作らなければならぬ關係上、土木事業にこれをやらしておるわけでありまして、羽目板等におきましてはもとより力のかかるところでございますが、簡単な設計で直ります關係もございまして、又鉄やコンクリートを扱つてゐるもの、勿論土木でも扱つてゐるわけですが、それよりもやはり羽目板等におきましては建築の大工の人といふよりは、最も私には臨線橋の保守が常道に行つてゐる、かように今日では考えておる次第でございます。

○岡田信次君 総裁に伺ひたいのですが、今申上げた事件ですが、要するに一つの構造物が、而もお互いに密接な關係がある構造物が異なつた系統、異なつた設備で保守するといふことが何らかの保守が完全に行かない一つの原因じゃないかと考へるのですが、今國鉄の機構改正をいろ／＼お考へのように直すといふお考へが織込まれておるかどうか。甚だ細かい問題ですが、お伺ひしたい。

○説明員(長崎忠之助君) 御注意の点十分に考慮いたしますが、併しそれが果していかどうか、又そういうところろに欠陥があると思はれますれば又別の方法で矯正して行くといふやうなことも考へられますから、お説のように機構改革の際には十分にそれらの点も慎重にやりたいと思ひます。

○高田寛君 今度事故を起したその部分は今の總裁の御説明によると、できから二十四年ばかりたつてゐるところのようですが、これはすでに相当危険であるから修理を要すると思へておられた場所か、或いは全然そういうところからこういう破損が起るというやうなことは予期しなかつたやうな場所か、その点は如何でしょうか。

○説明員(中路誠三君) 現地を見まして感ずるのでございますが、非常にぐたぶれておる、非常に朽ちておるといふ事は現在はおきませんし、先ほど申上げましたように先ず当時昭和年間におきまして作り直したものは、相当技術的にも品質的にも立派なものでありまして、会計規程にございすけれども耐用年限は四十年でございます。そういう点から行きまして、技術者としましてこれをすぐ修理しなければならぬといふやうには認めておりません。ただ窓がないとか、戦時中取つたあとがまだ直つておりません。そういう点におきまして、旅客が非常に御不便であつたであらうといふことを感ずるわけでございますけれども、構造自体におきましてはあのような異常な、恐らくこれまでにない混雑であつたであらうと思ふのでございまして、非常な稀有な力がかつたといふ工合に技術者として考へる次第でございます。

○高田寛君 いま一つ計画課長に伺ひたいのですが、あなたがこういう方面の担当の職にあるかたとして、こういう保守の面が非常に予算の關係、金の關係で保守しなければならぬと思つて、お考へのように保守できない、こういう保守の方面の予算が非常に足りなくて非常に心配であるといふやうな状態に現在あるかどうか、その点はどうお考へですか。

○説明員(中路誠三君) 全般的に申上げまして修繕費につきましては、これは戦時戦後を通じては相当荒廃しております。而もなお毎年の修繕費といふやうなものが非常に国家的な要におきまして少く、それが積り積つてこの前本委員会にも御説明なされたと思つてございまして、修繕費にしましてはもと取替費にしましては足りないといふやうな現状でございます。併しながら本件に關しましては修繕費が少いからと言つてこれをやらなかつたといふやうには私考へておりません。これはやはり稀有な事情によりまして普通ならば勿論大丈夫であるものが、非常な大きな力によりまして転落したといふやうに考へるのでございまして、修繕費全般につきましては本當に只今おつしやりましたように不足はしておりますが、併し不足によりまして旅客を痛めたりするといふやうなことは我々としてはその責に堪へないところでございまして、あらゆる人の面或いは予算の運用等によりまして、旅客、貨物の安全を期するといふやうな目的のため、昨年以来安全整備運動を動員いたしまして、安全整備運動といふやうなことをやつておるものでございまして、次第に御協力を得ましてこの取替復元或いは

は戦時中の修繕不足をもとに復元いたしますならば、全般的な事故の件数は他はだん／＼減つて来るものと私は考へてゐるわけでございます。

○小野哲君 私から簡単な点とは申上げかねるかと思ひますが、旅客が多数殺到したといふ事情につきましては、總裁の御報告によりまして十分了承できると思ひます。ただ問題は昭和九年頃であつたかと思ひますが、臨線橋の事故としては京都にもその例があつたと記憶するわけでありまして、従いまして只今の計画課長の御説明によりまして、大体施設そのものには瑕疵がなかつた、突発的な多数の旅客の重圧によつて不測の事態が発生したといふやうなものは聞きとれるわけでありまして、さうな多数の旅客が混雑いたしました場合において、駅内における旅客の誘導であるとか、或いは整理であるとかいふことにつきまして、何らか特別の措置をおとりになつたかどうか。この点が一つ検討の余地があつたのではないかと。なお又將來さうな場合においてどうすることが適當であるかといふこともこの事故を教訓として考へなければならぬ問題があるのではないかと。かように思つておりますが、その当時の模様を伺へばと思つてわけであり

○説明員(林武次君) 日暮里の駅におきまして臨線橋は二つございまして、北側と南側と二つございまして、この事故を起しましたのは南側のほうでございまして、大体平生は北側のほうで約幅員が三メートル半、南側は二メートル半でありまして、平生の状況ですと、乗換客の約七割が北側、三割が南側といふ状況であるわけですから、それで当日

は、先ほど總裁の御説明のように、非常には平生よりも量が殖えたというので、駅でも心配いたしました。駅長は踏線橋の上に取りまして整理に当つておつたわけですが、とても駅長だけの整理ではその多数の旅客をうまく誘導することができなかつたという状況なんです。大体日暮里の駅は現在常磐線が日暮里で電車が停まりまして、上野まで入つておりますが、大体常磐から来るお客さんは大部分が神田、東京、有楽町、新橋方面に参る客が多いのでございまして、それで今のところ東京駅のところに工事をいたしまして、常磐の新橋、有楽町乗り入れを考へておりますが、それで上野なり或いは日暮里なりの混雑の緩和をしたいという事を考へておりますが、まだ工事が完成してそこまで行くというまで至つていないわけです。当日は整理につきましては、そういう異常な混雑をうまく誘導するだけの整理が全面的にされていたという事は中上げかねますけれども、相当現場として注意をいたしまして整理をしておつたようです。現に駅長は踏線橋の上に取りましてやつておつたようですが、残念ながらこういう事態になつた、こういうことで、簡単ですが……

○小野哲君 只今の御説明によりまして、現場の駅長が非常に苦勞をして、多数の旅客を整理されたという努力につきまして、私も十分に理解はできると思ひます。ただ問題は、日暮里の踏線橋を見ますと、割合に日常の旅客の数がから見ましてキャパシティが少し少ないのではないか、幅が狭かつたいろいろの点があるのじやないか、こういうふうな気がするわけでありまして、従つて只今お話になつたような計画が達成できれば緩和されるであらうと思ふのでありますが、むしろ日暮里のような乗換の煩雑な駅において、踏線橋というものが果していいのかどうか、むしろ地下道に入るべきではなかつたか。私も経験があるわけでありましての上上げるわけでありまして、あのような駅では踏線橋というものがすでに無理ではなかつたか、こういうふうな気がするわけでありまして、東京駅を中心にした改良工事については御計画になつており、又工事は着々進行しておりますことは誠に結構だと思ひますが、日暮里駅だけを捉へて考えました場合においても、なお施設の上で十分に改良を要すべき点があるのではないか。思い切つてその改良工事、東京駅を中心にした改良工事をお持ちにならないで、この際日暮里駅の地下道施設を作るといふ改良工事に着手をされるのが妥当ではないか。同時に又多数の死傷者を出しておられます際において、この機会にさうなことをなさることが犠牲者に対する一つの何と申しますか、国鉄としてのお氣持を現わすゆゑにもなるのではないか。こう思ふのでありますが、さうな御計画があるのかないのか伺つておきたいと思ひます。

○説明員(中路誠三君) 東京附近の通勤緩和、これは車輛も施設もございまして、これらあたりに対しましてはいろいろ終戦以來努力しておるわけでございますが、何せこの異常な旅客の増加によりまして、なか／＼ケースが合わなくて、実は踏線橋のごときもお説の通り地下道にするという問題もございまして、そういうことは、例えば品川駅等におきましては今度は非常に八メーターの大きな地下道を作つておるような状況でございます。従いまして日暮里のほうにつきましては、まだその点まで考えるだけの予算の範囲というものがなかつたのでございまして、が、現地としては、東京鉄道局としてはいろ／＼輸送の流れ、その他慎重研究しておられまして、これらの踏線橋の数を殖やすとか、地下道の計画は今日まだないのでございしますが、踏線橋の幅を拡げるか、数を殖やすかという問題については、この一、二年研究はしておるわけでございます。併しなから現在までの状況は、先ほど申し上げましたように、品川、川崎、東京駅というふうなものに非常に予算を投じております関係上、こういうふうなところにもまだ廻らなかつたという現状でございます。今後日暮里駅をどうするかという問題は、将来のこの東京周辺の輸送の姿を改善するといふ大義と申しますか、根本方針に副いながら、日暮里駅をどうして行くかという問題については慎重研究をして見たいと只今思ふ次第でございます。

○小野哲君 もう一つ伺つておきたいのは、恐らく現場の駅長としては、さういふふうな日常の駅の運営から見まして、又旅客の取扱から考へまして、踏線橋の非常に日常不便であるといふふうなことに気が付いて、何かこれを改良したい、して欲しいというふうなことで関係鉄道管理局等へも申請をして、かねてからの希望を持つておつた、ところが遺憾ながらまだそこまでできなかったというふうな事情があつたのではなかつたか。言い換えれば、駅長としてはその駅の管理については万全を期して行きたいという熱意と努力をしながら、かような事故が発生した、而もこれは予測しなかつた原因のために、多数の旅客が殺されたために起つて来たといふことで、駅長の苦心、努力にかかわらず、かような事故が発生したといふことで、私は駅長の立場としては非常に同情していい点があるのではないかと、こう思ふのであります。が、駅長のほうからその工事をやつて欲しいといふふうな申請が相当前から出ておつたかどうか、この点について伺つておきたいと思ふのです。

○説明員(中路誠三君) その点まだ昨日より検査庁その他によりまして、どういふ駅長が発言をなすつたか、私知らないのでございしますが、いわゆる雨が漏つたり、或いはお客さんに非常に外見が悪いといふような点については、何度か直してつた点についていふことは言つておつたのじやないかと、いふことが考えられますのは、もう一つ、池袋よりあります踏線橋を見ますと、羽目板を今鉄板に取替へております。そういう関係で、今度の補正予算でも増額になれば、一つそちらのほうの、今度事件が起きたほうの踏線橋を直してもらいたい。併しそれは先ほど来申し上げましたように、雨のシーズンになりましたり、いろ／＼しまして、雨が降り込みますというふうな点におきまして、その池袋側の修理方法と同じようなことを考へておつたのじやないか。管理局のほうとしましては、根本的にこれらの輸送の流れをよくするために、幅を拡げるとか、或いは新設をしたいといふふうな希望は持つてありまして、我々も承知しておつたわけでございます。ですから、駅長の申請はそういうふうないわゆる根本的なものでなくて、勿論要望はしておりますけれども、まあ、それはよく調査しなければわかりませんが、今までは、昨日見た状況によりまして、北側のほうはさういふような工合で、割合にきれいになつております。で、今度上野側のほうもきれいにしてもらいたいといふふうな希望もあつたでしようと思ふのでございしますが、けれども、はつきりしたものは、踏線橋の数、或いは幅といふようなことは管理局のほうへ要望がございまして、それからその修理の点につきましては、管理局と駅長との間のものがございますから、予測だけで今お話をさせていただきますが、大体予測した点におきましては、そういう工合な程度ではないのかという工合に考へております。

○小野哲君 最後に、大体いろ／＼説明を伺ひまして私も大体のところを把握できたと思ひます。要するに今度の事故は、特別な原因のために思はざる多数の旅客が殺された。而も踏線橋の施設そのものについては大した故障はなかつた。又駅長も非常にその旅客の整理に對しては努力をした。而も踏線橋については、これが改良について、研究はされておつたけれども、まだそれができておらなかつたけれども、通常の乗換客の人員に對しては大體あれで賄ひ得るような状態にあつたので、従つて問題の事故は先ず突発的な、不測のものであつたといふふうには受取れるわけでありまして、目下いろいろ関係当局で調査の途中でありますので、内容については私もここで断れ

うな印象を受けたわけでありすが、總裁如何でございますか、大体そういうふうなことで一応了解していいものでしょうか。

○説明員(長崎惣之助君) 私のほうとしても今までのところでは先ほど来申し上げたようなことで考えておりますけれども、併しながら何と申しまして、貴重な人命を損傷するということは、その原因が何であらうが、不可抗力であらうが、責任あることであらうが、それはいわゆる責任問題の点でございます。まして、旅客の生命をお預りしております。我々としては、施設の万全を期する、そうして事故のないということに邁進して行かなければならぬことは、これは国鉄の本来の責務でございます。根本的な問題でございますから、それらの問題に關係なしにやはりそれは大いに重要視して、そうしてそういうような重大な事故が起らんように私は努力して参りたいと、かように考えております次第でございます。又不幸にして亡くなられたかた々々に対しまして、でき得る限りの丁寧な取扱をし、お見舞を申上げることが当然の私は責務である、かように考えております。決してこれが突発的な事故であるからといって、或いは駅長ができるだけの努力をしたから云々というようになことだけで世間に対して申開きをするとかという考え方は私いたしておりません。

○小野哲君 總裁の御答弁で私も承知したわけでありまして、今回の事故は極めて社会的には影響がある問題であらうと存じますので、只今の總裁の御弁明に信頼して、極力万全の善後措置を講ぜられますように要望いたします。私の質問は終りたいと思います。

○委員長(山縣勝見君) 他に御質疑がございせんようでありましたら、次の議題に移ります。御異議ございせんか。

【異議なしと呼ぶ者あり】

○委員長(山縣勝見君) それでは次に一般運輸事情に関する調査中観光事業に関する件を議題といたします。高田君から発言を求められておりますから……

○高田寛君 私は入国管理庁長官に一つ伺いたいと思ひます。これは外人の入国者特にアメリカの観光客に対するヴィザの問題であります。いろいろアメリカ人あたりは観光客として今ヨーロッパの殆んど全部の国に行く場合にヴィザが要らないのに日本に來るときはヴィザが必要とされてい、何とかこれをヴィザが要らないようにしていただけないかというようにお話をたびたび聞くのでありますが、政府としてアメリカ人の入国に対してヴィザが要らないようにするということ、うなお考えがあらくなるかどうか、これを一つお尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(鈴木一君) お話の点はときどき承わつておるわけでございますが、ヴィザのほうの關係は今我が國では旅券法の扱いの問題になつておる、出入国管理には關係いたしません、出入国管理の直接の所管ではないのでございせんけれども、或いは旅券法の所管であり、これは欧米局の渡航課の課長が見えておりますので、本省の方針も或いは説明をしてもらえると思ひますが、この問題は我々として十分考へる必要がある問題であると思ひ存じておりますが、現在直ちに改正

するということ意は恐らくないのではなかつたと思ひます。

○説明員(松尾隆男君) 外務省の欧米局渡航課長でございますが、只今高田委員からの御質問に對しまして、アメリカからの観光客に對しましては観光事業を奨励いたしますその趣旨から成るべく査証なしに入れたらどうかという御意見は私も昨年来たびたび聞いております。現に業者のかた、特にアメリカ側の船会社、航空会社の代表のかた々が私のところへ参りまして、極く最近にもお見えになりました。一つ何とかする意はなかつたかというふうなことの御話もございました。それで外務省にいたしましては勿論この査証の制度、若しそれが外国人の入出国にとりまして余り重要な意義を持たないものというふうなことになるにつれて参りますれば、各國の一般慣行に従ひましてこれを廢止するということも考へられると思ひます、又私たちが今極力各國の実施ぶりを研究いたしまして、成るべく早い機会にそういう段階へ持つて行きたいと思ひつたところであります。ただ御承知のようにこの出入国管理令のほうで第六條には「有効な旅券を所持しなければならぬ」という規定もございせん。これは又入管との關係もあるわけでございせんけれども、渡航課にいたしましては成るべくツーリストに對しましてそういう煩雜な若し査証というものが現在、或いは今後の國際情勢から見まして大した必要性がないにやないかというふうな結論が得られたといたしますなら勿論それも改めて考へたい。それは決して遠い將來でないだろうと予測いたしております。

す。御承知のように査証の廢止と申しますこともやはりこれは各國間で以て相互主義でやつておることとございまして、現に欧米、南米も含めましてヨーロッパ、南米の五十二カ國ではアメリカからのツーリストに對しましては査証なしで入國を認めておるようでございます。ただ五十二カ國がそうやつておるからというだけの理由で日本政府がそれと右へならえしなくちやならないということもどうかと私は考へておりますけれども、アメリカのほうとよく話し合ひまして日本人がアメリカへ行く、例の割當の移民で参りますツーリストのかた、或いは期限附のかた、或いは期限附のヴィジター等に對しましては同様の取扱をしてくれるならば日本側も又アメリカのツーリストに對しましてはこういうふうな査証なしに行きましようというふうにもつとよくお互いに話し合ひまして、そうして相互主義の原則で以てこのことを進めたいと思つております。

○高田寛君 査証というものは元來相互主義であるべきだということは私もよく承知しております。併し今ヨーロッパの私の承知しているところではイギリスとか、フランスとか、スイスとか、イタリアとかみんなアメリカ人の入國について査証は要らないことになつておると思つておりますが、而もそれらの國の人がアメリカに入るときには大体査証を要するという事になつておると私は承知しておりますが、これはやはりアメリカのツーリストを一人でも多く呼んで、その國の観光収入を挙げようというふうな見地から出ているのだと思ひます。日本の今日講和

條約も成立し観光事業という方面もますますこの機会に一つ拍車をかけて外國からの観光客の數も殖やし、外貨の獲得にも努めようと思つた際にはやはりこの相互主義というふうなことにこだわらず、相互主義というのとはお互いの利益を交換するということでしようが、今日の我々の見地からしましては向うから一人でも多くの観光客を呼ぶということが日本の國の利益になるのだと、こういう見地からしてアメリカ側が日本に對して査証を要らなくなるより前に進んでこちらが先ず査証制度をアメリカ等に對して撤廃する、こう行くべきにやないかと考へるわけなんです。この点については、相互主義ということに必ずしもこだわらなくてもいいにやないかと私は思つておりますが、この点如何でしよう。

○説明員(松尾隆男君) 渡航課長といつたしましては、又外務省にいたしましては、そういう皆さんの考へは一応承へることにいたしまして、やはり何と申しましては國際間の了解事項でもありますので、よく話し合つて、相互主義の原則で行きたいと思つております。

○高田寛君 まあこれは今日ここで別段あなたと話し合つて結論が出るとは勿論思ひません。ただお話を伺つたのであります。まあ私の考へとしましては、やはり観光事業振興という見地から、相互主義にこだわらずに率先して、こちらでアメリカの入國者に関する、ヴィザの制度をやめ、そうして、できるだけ日本に観光客を誘致するといふことに一つ拍車をかけるようにいたしたいと思つて、この点についてはなお外務省としても御研究

を願いたいと思います。

それから第二点の問題として、私の聞いているのは、ヴィザが廃止になるまでの段階におきまして、今例えはワシントンにいるアメリカ人が、ヴィザをもううためにニューヨークまで、日本の領事館まで出頭しなければならぬというようなことが非常に非難されているのであります。そういうような場合に、もつと現在の法律の下においても、もつと簡便な方法ができないものかと考えるのであります。例えは日本に入国させるのは好ましくないというのは、恐らくリストがあるのではないかと。それならばパスポートを郵便でこちらの領事館に送つて、そこに事が片附くのではないかと。ヴィザ廃止という前に第一段階としてそのような便宜な方法がとれるのではないかと。思いますが、その点についてのお考え如何でしょうか。

○説明員(松尾隆男君) 査証をとりますために御本人がわざ／＼出頭しなければならぬというこの出頭主義は、大体今のところ各国ともやはり同じのようでございます。ただ極く稀な一、二カ国で郵送を認めているやに聞いておりますけれども、私どもが今知り得ております情報では、各国共に、やはり本人の出頭主義をとつております。アメリカにおける各国の領事館が渡航の申請人に対して出頭主義をとつていふということも、私のほうで聞いておりますし、又東京におきまして日本のかたが最近随分たくさんお出かけになるのでございますけれども、その人たちはやはり一々御本人で以て各国の渡航先の大使館に参りまして、そうして査証を受けているような

実情でございます。郵送主義と申しますことは、非常に便宜でいいのでございませうけれども、今までの実例では、郵送の途中で紛失いたしましたりしたケースもございまして、各国とも現在のところはまだまだ大多数本人出頭主義をとつていふようでございます。で、旅券を持つておりますその御本人と、査証を申請なさるかたが同一人だといふことを確認した上で、査証はすべしものであるとあります。従つて、どうしても御本人の出頭主義は、そう急には改められないと思つてございませうけれども、これも又今後の国際情勢等よく睨み合せて、アツプ・ツ・ドイトな方向に私たちが持つて行くだけの心がまえと勇氣があるわけでございます。

○高田寛君 今日の問題はこの程度で打ち切りたいと思つて、結局今日の日本の国際観光事業と言へば、煎じ詰めればアメリカからツーリストを多く呼ぶということになる。それで日本に旅行することを、気安く手軽に來させるということに肝要な問題があるもので、いふ／＼日本の渡航費用が高きに過ぎるといふような問題を解決しなければならぬと同時に、又一方、今入国の中にパスポートの検査、税関の検査といふような問題も一層改善を要する点もあらうと思つて、今お尋ねしましたヴィザの問題といふのも、これはもう外国旅行者に対しては非常な煩瑣な難題にも煩瑣な問題でありますので、今日アメリカから日本に入国する人の中で、非常に入国を拒否しなければならぬような虚れが相当ある情勢だかどうか、この判断によりますけれども、そういう点の余り虚れがないならば、

一つヴィザという点でもできるだけこれはまあ手続を簡便にするように、早急に一つ外務省でも御研究願いたいという希望を申述べまして、私の質問はこれで一応終ります。

○委員(山縣勝見君) その他御質疑ございませうか。……他に御質疑がないようであれば、他の議案に移ります。が、御異議ございませうか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(山縣勝見君) それでは次に航空法案を議題といたします。本法案に關しましては、御承知の通り衆議院のほうでまだ本会議を通過いたしませんので、予備審査であります。今日日は質疑を続行したいと思つて、一応衆議院における審議の経過等を御報告いたして御審議の御参考に供したほうがいいやないかと思つて、今日今日各委員がたのお時間の関係もあつて、十二時十分前までは終りたいと思つて、一応航空法案に關して衆議院における審議の経過、これを御報告申し上げます。

○専門員(岡本忠雄君) 御報告申し上げます。衆議院におきまして、いふ／＼内閣の閣議の決定に基き、当初の航空法案が相当修正されて來たわけでありましたが、最後に衆議院の運輸委員会を通過しまして、本日の本会議に上程されておりますのは、皆様のところへお配りしましたような三点であります。

第一の十條第六項と七項を削る。これは製造過程におきまして、通産省と運輸省との検査なり監督の権限が錯綜して非常に不明確であり、ちよつと素人が見てもわからぬような條文が入つておりますが、この政治的妥協に基

て出て來たような條文を削られております。六項と七項はそういう關係であります。

それから第十六條三項を削る。これは十六條は修理及び改造の検査の項であります。この條文につきまして、十條第六項及び七項の規定を準用することになつております。十條の六項七項を削りましたために、従つて十六條の第三項を削るということになつていふわけでありませう。

次に十七條三項を削る。これも同様の経過であります。予備品の証明につきまして、やはり通産、運輸両方が關係することになつておつた條文を、これを削りまして、そうして條文を削つたわけでありませう。

以上三点を修正して委員会を通過し、今日本会議に出ております。なお問題として、修正するがごとく、せざるがごとく論議されておりました生産施設の検査、従つて生産施設証明といふ問題につきましては、そのまゝ残つております。なおそのほか細かい点につきましては、無線機器の問題、それからプロペラ發動機そのほか重要な裝備に關して、いふ／＼の疑いを挟む余地がありますけれども、それをばつきりする必要があるかないかといふような問題、かような少し細かい問題があります。一番大きな問題は、生産施設に対する検査乃至監督等につきまして、通産、運輸との關係がまだ解決されておられません。従いまして検査の一元的一貫性がなくてはならぬという考え方が申しますならば、この点が更に問題として残つていふわけでありませう。

○委員長(山縣勝見君) これは一応衆議院における本法案の審議の経過等御報告申し上げたのであります。速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(山縣勝見君) 速記を始め。只今衆議院における本法案の審議等御報告申し上げましたが、これらに關して、航空庁長官も見えておりますから、各委員から御質疑があれば御質疑を願ふことにいたします。

○前之園喜一郎君 衆議院の修正については、航空庁長官もいふ／＼御承知だろふと思つて、速記をつけて懸ければ、速記をとめてでも、衆議院の修正に対する御意見なり、その他に対する、航空法に対する長官としての御希望なり御意見なりを、今時間の御制限もあるようですが、極く簡略に御聞かせ願へば……。

○委員長(山縣勝見君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(山縣勝見君) 速記開始。

○高木正夫君 乗用車の問題につきまして一応質問をしたいと思います。が、明日は如何かと思つて、会期は延長するだらうと思つて、その次の機会の委員会に運輸省の整備部長並びに自動車局長、通産省の機械局長若しくは政務次官でもいいですが、御出席を願ひたい。そのことをお伝え願ひたいのです。

○小酒井義男君 私も一つちよつとここで何したい。実は問題は、行政協定が締結されてからの最初の問題として、実は東武鉄道の沿線において、ジーブと電車の事故があつて、そうして乗務員も怪我をし、電車が焼けたという問題があるわけなんです。それ

の損害賠償の処理の方法をどういふこととやられて行くかということについて、これは一つ外務省が主となると思うのですが、一度質問したいと思ひます。

○委員長(山縣勝見君) 承知いたしました。その關係官を呼ぶことにいたします。時期はお任せ願ひましょう。本日はこれを以て委員會を閉会いたします。

午前十一時五十一分散会