



附則

この法律は、昭和三十一年六月一日から施行する。

○吉野國務大臣 それでは提案の理由を御説明申し上げます。

わが国は台風、地震、津波、凶冷、旱魃等の自然現象による災害が多く、産業、交通等の社会活動に及ぼす影響の重大なるに堪がみまして、従来とも気象業務の整備に心がけて参りましたが、今回次のような事項につきまして改正いたしたい所存でございます。

第一、中央気象台が気象庁として運輸省の外局となるに伴って、気象業務法上運輸大臣の権限であるものを外局である気象庁の長官に移すとともに、中央気象台が行なってきた業務を気象庁の業務とするため関係規定を整理することであります。

第二には気象庁に気象審議会を設け、関係各界の代表の方々に、観測網の整備、予報警報の伝達方法及び利用の改善その他気象業務に関する重要事項の調査審議を願ひ、その答申により気象業務の改善を行い、もって自然災害の予防軽減をはかることとあります。

第三には津波警報の通知先に警察庁を加え、かつ警察庁との下部機関である都道府県警察の機関は、通知された事項を公衆等への周知に努めるように改めることとあります。

第四には気象及び水象の観測報告をしなければならぬ船舶の所有者に対し、航行区域、気象測器等について気象庁長官に報告させることができるように規定を整備することとあります。以上の四点がこの法案の改正点であります。

りますが、気象、地震等による災害の予防軽減をはかり、交通の安全確保、産業の興隆に寄与することを念願しておりますので、何とぞ十分御審議下さいますようお願い申し上げます。次第一号の御説明申し上げます。

○松山委員長 本案に対する質疑は次に御説明申し上げます。

○松山委員長 道路運送法の一部を改正する法律案を議題として質疑に入ります。質疑は通告によりこれを許します。關谷委員。

○關谷委員 簡単に二、三点お伺いしておきたいと思つてます。その第一は、道路運送法第三十三条の解釈についてありますが、この件につきましては、以前にハイヤー、タクシーの料金の問題につきまして、東京都におきまして非常な紛糾といつて、混乱を巻き起したときがあったのであります。これは大臣、自動車局長ともよく御承知のことであろうと思つておりますが、その際にクラウン、マスター等が同じ七十円というようになつて値下げをいたしました。これに客が吸取せられてしまつて、ほかの自動車はどうにもならぬというふうな結果が起きて参りましたために、これを八十円に値上げをしたいと思います。その際には運賃というものは申請によつてこれを認可するものであるから、申請者が申請をしない限りは認められないというふうな解釈であります。

【委員長 退席、木村(後)委員長代 理着席】  
そのために、あの当時相当事態が解決するかに見え、解決するという方針がいわれながら、その申請が延びたために、解決が長引いたということがあるのです。あの際にこの第三十三条の二号の解釈をいたしました。申請がなければどういふふうな事態のときは、これはできないのだという解釈であつたのであります。そのために一部では今度の道路運送法の改正の際には、あのような場合には運輸大臣が告示をして、これを命ずることができるといふような一項目を設けなければならぬじゃないか、どうにも運輸省がやりやうがないというふうなことであつたので、こういうふうな一項目を入れようじゃないかというふうな話が出ておつたのであります。最近聞きますと、これは自動車局長の私的な話でありまして、御承知のことですが、最近聞きますと、これは自動車局長の私的な話でありまして、変更を命ずることができるといふふうな解釈になつておるといふのであります。あの当時はできない、今ではできるのだ、こういうことでその解釈がそのつど変わるということでは大へんなことになりまして、この点だけじゃ明確にしておいて、もしそれができないということならば、この際条文にこれを盛り込んで、これを解決していくことが、將來の運輸行政、自動車行政の上に必要なことであると考へます。で、私はその点はずきつりとした大臣の御答弁を伺つておきたいと思つてます。

○吉野國務大臣 法律の解釈でございますが、こまかいことは政府委員の方によりお話ししますが、ただお話しになりましたように同じ条件をその時によつて違えて解釈をするということとはよくないと思つてます。ここに書いてあります公共の福祉を阻害しておる事

実あり、つまり御承知の通り立法例には公益上必要であるという場合と、それから今のようになつておる場合は二つありまして、公共の福祉を阻害しておるといふ事実が今お話しになりました事象が適合するかしないかという問題だらうと思つてます。ただタタシ料金上げるといふことは、それが公共の福祉というものを害することになるかならぬか、そういう具体的解釈の問題でこれをきめるべきものだと思います。しこうしてお話のありましたこの前の具体的事象について、それをどういふに解釈したかということとは、局長の方からお答えいたします。

○山内政府委員 具体的な事例でございますので、あの当時の状況につきまして御説明申し上げます。ただいま大臣から申し上げましたように、この公益命令を出すということには、もちろん公益を阻害している事実があるかどうかということで、役所といたしましては相当慎重に考へねばならないわけがございます。あの当時の命令を出したこと、それがなくなったので、そういう御疑問が出たのではないかと考へております。が、あの当時といたしましては最終的に相当公益を害している事実があることを役所として認定をしまして、公益命令を出すという一歩手前までいったときに、業界において納得して取りやめたので、公益命令を出さなかつたわけでございます。そこで今回の法律を制定いたします際に、この解釈を一定しなければならぬ、この解釈をどういふ具体的の場合を想定いた

しまして、法制局とも十分な相談をいたしたわけでございますが、その場合にはこの第三十三条の第二号によりまして出せるという解釈がはつきりいたしておりますので、ああいう具体的な場合、公益を阻害している事実がありと判明いたしました場合には、この第三十三条によりまして運賃変更命令を出すつもりでございます。

○關谷委員 あの際にも最終的にはこの条項によつて命令を出すつもりであつたというふうなお話は、ちょっと私が聞いておりました。事実が相違してはいるように思つておりますが、あの際眞田局長のところに私が参りまして、何とかこの事態を取扱しなければならぬではないかといふことを話に参りました際に、どうにもこの運賃とやらものは申請によつて認可するのだから、何とも運輸省といたしましてはいたした方がございませぬといふことになつておつたのであります。業界もその通りあの当時は了解をいたしておつたのであります。どうも今の自動車局長が言われる話とは事実が違つていふことが間違つていふのか、山内局長の言つていふことが間違つていふのか、お伺いいたします。

○山内政府委員 いろいろその場の話の行き違ひで、具体的の場合に出せる出せないといふ議論が分れると思つてますが、運賃、料金については第三十三条の公益命令を出せないといふことは、法律上からも出てこないわけでありまして、明白に第三十三条におきましては、公益を阻害している事実があると認めるときには、第二号によりまして「運賃、料金を又は運送約款を変更する

こと。を命ずることができるとありま  
すので、運賃の変更命令を三十三条に  
おいて出せないという解釈は法律上も  
ないと私は考えております。

○山内政府委員 そういたしますと、あ  
の解釈と今の解釈とは違うように私  
は思うのでありますが、局長の言われ  
るように最終的にはそうであったとい  
うことならば、その当時も今も解釈は  
変わっていないことになるのであ  
りますが、あの際にはどうにもならぬ  
ということ、その後こういふふうな  
事項を道路運送法の改正の際に一項目  
入れるべきであるという話を持ち上  
ておりましたのも、その当時はできな  
いという解釈であったことに基因して  
いるのであります。そういたしますと、  
将来あのような場合にはこの三十  
三条の二号によって大臣が変更を命ず  
ることができるといふことになってい  
るのか、その点くどいようでありま  
すか、もう一回御答弁を願いたいと思  
います。

○山内政府委員 当事者でありませ  
んので、あるいは御質問の趣旨に反す  
るかもしれませんが、そういう事態が生  
じた段階におきまして、客観的条  
件が変ってくるのではなからうか。当  
初の場合におきましては、まだ公益を  
阻害しておる事実が発生しなくとも、  
だんだん時のたつに従って、そういう  
事実が起つたということも想像できま  
す。将来の問題におきましては、もち  
ろん具体的事実を想像することはでき  
ませんが、三十三条のように公共の  
福祉を阻害しておるといふ事実が認定  
できます際には、将来の問題としてこ  
の公益命令を出し得ると私は考えてお  
ります。

○山内政府委員 「公共の福祉を阻害して  
いる事実があると認めるときは」とあ  
りますが、この間のあの問題を、料金  
騒動と言ったのではおかしいかもわか  
りませんが、あの問題が起つた場合に  
は、公共の福祉を阻害しておる事実が  
あったのかないのか、私この点ちよつ  
と伺っておきたいと思ひます。

○山内政府委員 先ほど申し上げまし  
たように、最終段階におきましては、  
運輸大臣といたしまして、公益命令  
を発する一歩手前に行つたと前任者に  
聞いております。ということ、それ  
だけ公益を害する事実があつたといふ  
認定に立って、公益命令を出さんとし  
ておつた私は考えておるわけでござ  
います。その公益命令を出さないでも  
済んだということは、必ずしも公益を  
阻害していなかつたということにはな  
らないわけでございまして、そういう  
違反行為が終つてしまえば、公益命令  
を出す必要がなくなつてしまつたため  
に出さなかつたわけでございまして。出  
さんとするということによって、業界も反省  
をされたといふふうにご考へており  
ます。

○山内政府委員 あれが公共の福祉を阻害  
したといふのは、どんな点で阻害した  
ことになるのか、ちょっと私には局長  
の御答弁ではふに落ちぬのでありま  
す。あの際に公共の福祉を阻害し  
た—別にこれが、何といひますか、  
利用者に迷惑をかけたのではないとい  
うふうにご考へますと、この公共の福祉  
を阻害するといふふうな言葉を、後に  
またこれをいろいろと解釈することが  
あると思ひますので、そういうこと  
のないように思つてくどくお尋ねをす  
るわけでありまして、あれのどうい

点が公共の福祉を阻害したといふの  
か、あの際の中からお考へになつて、  
一つ御説明を願ひたいと思ひます。

○山内政府委員 当事者でございま  
せんで、的確に御説明できるかどうか  
はお許し願ひたいと思ひますが、まず  
第一に法規違反の行為をしたというこ  
とが第一点、その法規違反に対して、  
官からの勧告にもかかわらず、それを  
無視して法規違反を継続したという事  
実が一つ、もう一つ、それに伴いまし  
てある種の、暴力行為とまではいかな  
いかもありませんが、そういうふうな  
ことも聞いておられますので、そういう  
ことを総合的に考へて、役所としては  
公益を阻害する事実が発生している  
という認定のもとに、公益命令を発しよ  
うと決意したのじやなからうかと考へ  
ております。

○山内政府委員 法規違反があつたり、そ  
れから暴力に近いようなことがあつた  
といふのでありますが、それは会社相  
互間のトラブルであつて、そのこと自  
体が公共の福祉を阻害するといふこと  
に、私はどうも頭が悪い関係が解釈が  
できないのでありますが、運賃が安く  
なつてあつたといふふうにご考へれば、  
公共の福祉は阻害してないものであ  
つて、当事者間だけの問題で、これをそ  
ういふふうにご考へてはあつたお尋  
ねしたいのでありますが、これはそう  
いふふうなことで解釈に疑義があつて  
できないといふのなら、この際道路運  
送法改正の際にはつきりしておきたい  
と思つてお尋ねをするので、あ  
の事柄が、どこが公共の福祉を阻害した  
か、その点私には納得がいきませ  
んが、納得のいくように一つ御説明を願

たいと思ひます。

○山内政府委員 運賃は、御承知の通  
り定額運賃主義をとつておりました、  
それぞれの場合に、ハイヤー、タク  
シー業者がその運賃を守るといふこと  
を、この道路運送法は要望してござ  
います。それは第一条に「公正な競争を確  
保する」といふことを書いてありま  
して、これが一つの公益とわれわれは考  
へておりました。そのために、運賃を  
下げて競争することは、不当競争とい  
ふ状態を生じたいしたもので、この点に  
おきまして、道路運送法の第一條  
の目的を阻害することになりますの  
で、まずそこで公益を阻害すること  
になります。また路上において暴力類似  
の行為が行われるといふ状態は、やは  
り社会福祉に対して一応公益を阻害す  
る行為になるのではなからうか。的確  
に当時の実情を把握いたしましてお  
りませんので、こまかい実際について  
の御説明はいたしかねるのであります  
が、一般的に考へて、そういうふう  
にその当時の事情を解釈しております。

○山内政府委員 簡単に御尋ねしたい  
と思つたのが長くなりますが、法律違反  
そのものが、直ちに公益を阻害した、  
こういうことになりませんか、もう一回  
御答弁を願ひたい。

○山内政府委員 違法の行為がそこに  
起つておられますし、道路運送法で非常  
に強く規定している、そういう公正な  
競争といふものを阻害している事実  
は、公益を阻害していることになるの  
ではなからうかと思ひます。

○山内政府委員 どうも私は、この条文は  
やがてまたあなたの方の解釈が變つて  
くるのではないかと、それを  
懸念して押し問答をいたしているの

ありますが、あの際の状態は公益を  
阻害したのである、そのためにこの三  
十三条の二号でやれるのだといふこと  
は、これは運輸省で協議をして、そし  
て運輸省の意向としてはつきりしたの  
か、あるいはあなた個人の解釈であ  
るか、この点をはつきり伺つてお  
きます。

○山内政府委員 法律の解釈は、もち  
ろん法制局が権威がございしますので、  
法制局に十分その点協議をした上で  
答へ申し上げておきます。

○山内政府委員 そういたしますと、あ  
いふふうな場合には、この条項は適  
用して差しつかないのだといふこと  
になります。また路上において暴力類似  
の行為が行われるといふ状態は、やは  
り社会福祉に対して一応公益を阻害す  
る行為になるのではなからうか。的確  
に当時の実情を把握いたしましてお  
りませんので、こまかい実際について  
の御説明はいたしかねるのであります  
が、一般的に考へて、そういうふう  
にその当時の事情を解釈しております。



法律には無理に従わなくてもよろしい、こういうことになるわけですか。

○山内政府委員 法律に従わなくてもいいというわけではないのでございまして、結局超過勤務の問題があるとか、あるいは深夜作業の問題であるとか、いろいろ労働基準法の関係で問題がありますが、そういう際に、二十四時間を八時間に切りかえるという点について申請があれば認めるということも考えておるので、その点は業界とも十分話し合っているというふうなわれわれには答弁いたしております。

○關谷委員 そういたしますと、四月一日から実施することを原則とするが、申請があつた場合にはその申請を許可するのだ、こういうことに解釈していいのかわるか、この点重要な問題でありますので、はっきり御答弁を願います。

○山内政府委員 私もその方の当局ではないのでございまして、個々の場合にそれを認めるというほどははっきり答弁を聞いてはおりません。必要があれば当委員会におきまして労働省に御質問願いたいというふうな考えです。

○關谷委員 私はこの問題につきましてはあなたによく協議をして、そうして列車の乗務員、船舶の乗組員のように特例を認めるというふうにしたらどうか。なおこれにつきましては適当な処置を講じてもらいたい。労働者の好むような方向に持つていくために努力してもらいたいと言つておつたのでありますが、まだ十分にそういう努力をされておらないというところは私には遺憾に思います。そういたしますとはつきりとしたようにするということ結論はあなたに聞いておらない、こういう

ことになるわけでありませうか。

○山内政府委員 一般的なそういう問題に対する話は聞いたわけがございませうが、御指摘のように、個々の会社の要求についてそれを全部認めるというふうな結論までは聞いていないわけがございませう。一般的にいろいろ問題があるようございませうが、それにつきましては、業界とも十分話し合つておるわけであるし、そう急に業界の意思に反して強行するというようなことはいたしたくないというふうな話を聞いてきておるわけでありませう。

○關谷委員 もう少し業界のことを考へてやるような、親切な態度を示していただきたいと私は思うのでありませう。労働者は毎日働いておつて、そういうふうなことを一々陳情に来る余裕もないはずであります。私は早急に局長にお願いしたいことは、すでに四月一日から八時間交代制を実施するというふうな建前になっておるといふのでありますから、早くこれを解決しなければその際には間に合わないということになりませうので、その際になつてあつてもない、こうでもないということになつて、実際混乱を起すようなことがあつては、これこそ公共の福祉を阻害することになるかもしれないのであります。さつき私に労働基準局あるいは経営者、労働の代表者が、完全に運輸手の意向を反映していないというふうなことも聞いておるのであります。なるべくできるだけ多い範囲といつても代表的な会社の一社に一人くらい、十社、二十社といふふうにするれば大体の見当がつくのではないかと思つておるが、そういうふうな人と運輸手の代表者、それから経営

者、労働基準局、運輸省、これがさつき協議をやられて、そうしてよく意向を聞いて結論を出してもらいたいと思つておるが、そういうことができませんか。

○山内政府委員 私どもはもちろんそういう業界のお世話をいたしておるつもりで、そういうことにはいたしたいと思つておるが、御承知の通りこの労働問題につきましては、主務官庁は労働省でもありますので、そういう点につきましては労働省と十分打ち合せをいたしたいと思つておる。

○關谷委員 そういたしましたならば、早急に労働省と打ち合せをして結論を出して、この委員会に御報告を願いたいと思つておる。なおこういうふうなことにつきましては、組合というものを積極的に援助して、それを強力なものに、指導のできるというふうなものにしておいたならば、こういうふうな際には、その組合自体がそういうふうなことにつきましておせんをする、いろいろ交渉をするというふうなことになるが、今組合というものが全乗、日乗といふので、両方に分れて、思つておるに二本建て組合を組織をいたしておるようでありませうが、これを一本化するにつきまして、私は自動車局長にかつて積極的にこれを統一するといふので、お願いしたことがあるのであります。それが、それ以来そういうことに積極的な努力をせられたことがあるのかないか。もしありとすれば、その経過を知らしていただきたいと思つておる。

○山内政府委員 この問題は御承知の通り古い問題でございまして、前に運輸省におきましてそういう方

向を希望する処理をいたしたことがありませんし、将来ともそういう御趣旨のようになつておると思つておる。

○關谷委員 この一本化の問題につきましては積極的にこれを支援して、そうして明朗な団体が対立なくして発展するようになつておるに持つておるにございませう。こういうふうな組合が差展をいたしまして強力なものになつてきて、いろいろな指導、その他福利厚生というふうなことも話して話して、そうしていろいろと業界の向上をはかるといふふうな持つていくことが、私は非常に大事なことだと思つておる。この際一そう自動車局長が御努力をされますように私からお願いをいたしまして、あまり長くなりますから私の質疑を打ち切ります。

○堀内委員 関連して私は運輸大臣にお伺いしたいのであります。申すまでもなく運輸省の所管に自動車、鉄道、船舶、ことに船舶の中にも内海と外海とがあるようでありませうが、そういう各種の輸送機関があるのをごさいますと、それらの機関に対して運輸大臣がいかに御方針を指導しておられるか、その点を御答弁願いたいと思つておる。

○吉野國務大臣 そのお尋ねの件は、いろいろな交通機関があるが、それを運輸省として総合的に全体のことをやるのにはどういふふうな考えていくといふお話だと思つておる。実は私正直に申しまして、こちらへ来て研究したところによると、まだその方面に十分な行政の手が伸びないと思つておる。しかし私が言ふまでもなく、鉄道にしても地方鉄道にいたしましても、一つの有力な競争者がやはり道路運送のバスであるとかトラックであるとか、こ

ういふ問題でありますから、これをやはり全体として、諸外国における例の問題がらぬ問題である。それに将来は航空機の問題にしても、現に御承知の通り長距離運送の方は運賃が低いものでございませうから、その方がすなわち瀬戸内海方面の一ぱい汽船、機帆船というものの経営の方に非常に響いておる。こういういろいろな問題がございませうので、なるべく早い機会におきましてそういうようなものを一括した行政をやりたい、こういう考えを持つておる。

○關谷委員 それでは内閣に交通審議会というものもできておるから、そこらに對してもどういふ方針をやつたらいいかということをごさいますか。諮問中のごさいますと、実際は非常にむずかしい問題だと思つておるが、そこに手をつけませんで今のようならばばらばらにやつておりましたら、あとで非常な混乱を来たして收拾がつかなくなるのではないか、こういうふうな考えておる。

○堀内委員 そこですでに御承知のように、鉄道と自動車では税金の面等においていろいろな問題が起つておるのでございませうが、外洋船舶に対する政府の方針として、実は御承知のように自動車も本年より所得にかつておる。外洋船舶も本年より所得にかつておるといふことになつておる。私設鉄道だけが外形課税になつておるのでございませう。外洋船舶の税金を所得にかけようということにいたしましたのも、外洋船舶の重要性はもちろんであります。すけれども、おそらくその収入が非常に少いというふうなことで、これを育成するといふ意味からそういうふう

になったのだらうと思ひます。私設鐵道も御承知のように今非常な困難状態にあるわけでありませぬ。そこでわたわれは、この私設鐵道の育成のためにぜひこれも所得課税にいたしたいということで努力しておるのであります。その点について大臣の御方針を承わりたいと思ひます。

○吉野國務大臣 たいま御質問になりました問題なども、つぎはぎ行政の一例でございまして、私は理論的には、やはり今御指摘になりました地方鐵道のようなものほほかのものと同じように——外形課税と申しますか、今のやり方は調子がとれないものだ、こう私は思つております。それでそれから、これは實際問題としてどうなつたかと申しますと、多分地方行政の方の關係で、そこだけの面から見て、その当時便宜きめたものだらうと思ひますから、私は適当な時期にぜひこれを改めまして、同じ方針に行くようにしたい、こう考へております。

○堀内委員 次は、これはあるいは局長さんでもけっこうでございますが、外航船舶の經營状態が、昭和二十八年以前と二十九年、三十年といった最近の状態では、赤字から黒字に移つておるようによれわれは認識しておるのでございませぬが、その辺の状態がもしわかりましたら、ちょっと教へていただきたいと思ひます。

○朝田政府委員 最近の利子補給対象会社の五十数社について調べたところによりますと、運賃市況が相当好転をいたして参りましたので、經理状況もよくなつてきておることは事實であります。従ひまして昨年の九月份決算におきまして、私たいたいま資料を持つて

おりませぬが、約百億の償却前の黒字を計上しておるような状態でありませぬ。これを前年の同期と比べますと、非常な経理の好転を來たしておることも事實であります。しかし御承知のように今償却未済が五百億ばかりまだ残つておりますし、繰り越し損失が五十億ばかり残つておるようによ記憶しております。こういうことでございませぬので、企業經營基礎の強化という点から考へますと、まだ相当問題がある、こういうふうによ考へております。

○堀内委員 そこでこの外洋船舶は、二十九年より非常な黒字に転換して、いい状況であると私も認識しておるのでございませぬ。ところが今度の地方税の改正の状態を見ますと、二十九年より黒字に転換しておるにもかかわらず、この利益を法人税並みにして、過去の赤字を補てんするといふようなことにして、非常な急迫の状態になつておる外航船舶の税金を軽減して、過去の赤字の補てんをすることが適当だといふことの要望事項が、運輸大臣から自治庁長官に対して出ておるよ聞いておるのでございませぬが、この關係は、地方鐵道の赤字の状態はもつと、ひどいのでありませぬ、こういう大資本の会社が、しかも明瞭に好転してきておるにもかかわらず、その方の利益をさらに過去の損失の方の補てんに使うといふようなことの要望をなされた趣旨をお伺ひいたします。

○吉野國務大臣 こともつともでございます。実は地方鐵道の方によつても同じようにしてほしいといふことは、運輸省としては自治庁に再々要求しておるわけでございます。ただ微力にして今日まで實現されないという状態では

ございませぬ。これはなるべくすみやかな機会に是正して同じように調子をとりたい、こう私は思つております。

○堀内委員 私の聞きませぬところは、外航船舶の税金を減税しなければ、それでつて——私鉄の事業税を所得課税にするといつたところで二億八千万か何億でありますし、整油の問題にいたしましても二十六億九千万円という予定をしておるのでございませぬが、この船舶の方から減税する額は約三十億と聞いておるのでございませぬ。これを運輸大臣の要望によつてそういうふうにしたというお話でございませぬが、それがなかりせば、この私鉄の問題も整油の問題も、さらに申し上げますれば地方税關係におけるふる屋だとか、大工、左官だとかいうこまかいものもみんな解決するのでございませぬが、こういうことに対して大臣の考へをお伺ひしたい。

○吉野國務大臣 先ほど申し上げました通り、その点は確かにちぐはぐなところがございます。ですからこれは近き将来においてぜひそういうことのないように改めたい、こう思つております。

○堀内委員 そこで大臣にお伺ひしますが、問題は、この大臣から自治庁長官にお出しになつた要望書を撤回される御意図がありますかどうか、それをお伺ひいたします。

○吉野國務大臣 私も具體的のことはちよつと不案内の点がありますから、よく調べましてまた申し上げます。

○堀内委員 申すまでもないことでございませぬが、外航船舶も非常に重要であるが、これは非常な大会社であつて、しかも好況を回復してどんどん好

転しつつあるのでありますから、この際この方の三十億という金が浮くならば、それによつて整油税のごときもたといかけるにいたしましても半分以下で済むのでなからうか、また私鉄の問題のごときもこれが一挙に解決するといふような非常におもしろい財源でありますので、この点について一つさらに御尽力をお願いいたします。

○關谷委員 委員長にお願ひしておきたいのですが、次の委員会の際に労働基準局の關係を呼んでいただいて、そうして質問をしたいと思ひますので、そのお取り計らいをお願いいたします。

○山口(丈)委員 今の質疑応答の中で私は簡単に関連質問をしたいと思ひます。今の私鉄の税金の問題でありますけれども、これは外形標準課税できわめて重税であります、この不合理な税金を是正して所得課税に変えるといふことは、非常に急を要する問題であると思ひます。特に今日中小私鉄におきましては、労働者のベースもはなはだしきに至つては九千円程度というふうなことで、そうして三カ月も四カ月近くもその賃金が支払われないでおる、不払いになつておる、こういうふうなことで非常に苦しんでおる私鉄が多いのであります、さような私鉄を一日も早く不合理から救済することとは、やはり交通事業という公益性を持つものとしては当然の措置ではないかと思ひます。どうも運輸省の行政を見ておりますと、海には非常に恩惠的な行政でありますけれども、陸に對しましては本年の行政は非常に後退した行政が行われておるのでないか、非常に不均衡な行政が行われて

おるのではないかとこふうに考へるわけでありませぬが、運輸大臣は一体どう考へになりますか、お尋ねをいたします。

○吉野國務大臣 先ほど申し上げました通り、私も御趣旨については大体同感なんです。同感でございますからなるべくそういう不均衡はないように努力したい、こう思つております。

○山口(丈)委員 同感であるといふことでございませぬが、しからは今の運輸大臣の要請なるものも、きわめて私は不可解なものであると思ひます。これは事務当局から出されたものかどうかは知りませぬけれども、しかし運輸大臣もあまり御存じないようであるといふことは、こういう重大なことを非常に軽く運輸省が見ておられるのではないかとこふうに考へます、非常に遺憾に思つておるわけでありませぬ。従つてもう少し陸上運送の關係におきましては留意をしていただきたい。特に私鉄、わずか三キロあるいは四キロに満たないようなきわめて短かい鐵道でありませぬ、その先にあります工場の製品に對しても、この鐵道がもし運行を停止いたすといふことになりませぬと、その会社の生産費が二割増加になり、二割コストが高くなる、こういうふうな実例があるわけでありませぬ、そのような小さな私鉄でありませぬ、そういうふうによに公益性の重大なることをきわめて明瞭に証明しておるわけでありませぬ。ところが一方經營は困難であります上に、このような重税がかけられておりますから、國鉄との間における運轉運輸におきまして、その納金に非常な滞納を來たしておる。ところがそれは当然國鉄へ支払うべき金であ

おるのではないかとこふうに考へるわけでありませぬが、運輸大臣は一体どう考へになりますか、お尋ねをいたします。

りまして、それに対する過意金も取られますことは法規上明瞭でありまして、それは国鉄といたしましてもどうにもならない問題であります。ところが一方におきましてはその滞納を支払うということになりまして、ほとんどその収入の全部を充てて数カ年を要するというような事態にありますが、しかも過意金に対しまして利子というものは四銭という高額の利率であります。これはどうしても私鉄というものは成り立って参りません。しかも運賃の値上げなどは、たゞそれがそのような短かい鉄道でありまして、その運賃を自由にするという事は許されません。なぜならば今御説明申し上げましたように、その運賃を上げますることによって、これまたあらゆる面の生産コストに非常に影響してくるわけであり、こういふ点から考えますと、たとえ五キロ、十キロ、あるいは四キロに満たない鉄道でありまして、今これに育成して、その公益性にこたえることがその最大の使命でなければならぬと思ふのです。こういう点について一休運輸省はどういうお考えをもち、今後対処せられるのであります。私は憂慮にたえませんが、一つ運輸大臣から十分にその所信をお伺いしたい、こういうふうにお考えのわけでありませぬ。

○吉野国務大臣 大体お話の通りに私も考えておるのであります。さればこそ地方鉄道軌道整備法というものは、よつて、地方鉄道の手元の不如意なものには補助金も出しておる。そういうこともやつておる。しかし何分にも時代の変化と申しますか、やはり自動車というものの方に客足をとられるわけでありませぬ。それで現在はその

ういふ地方鉄道がバスを兼営するとかなんとかいう方法で、辛うじてその日を過しておるといふものが多々あるだろうと思ふのであります。それで、これをどういふふうな全体やるかという事は、なかなかむずかしい問題でございます。むずかしい問題でございますが、しかし私が言うまでもなく自動車ではやり得ない、鉄道でなければならぬものが貨物の種類によりまして、たくさんあるのですから、やはり地方鉄道には地方鉄道のそれぞれの使命というものがございませぬ。そうしてもし今お話の通りそういうものがどうしても経済上の事情でとまったり何か分ではございませぬけれども補助金を政府が支出して、辛うじてそれを維持している、こういう状況であります。ですから私もやはりお話のような考えで、地方鉄道というものは今の必要の点から考えまして、何とか立っていくように政府としても考えなければならぬ、こう考えております。

○山口(文)委員 今形式的には地方鉄道整備法に基く予算も計上して、補助金も計上して、辛うじてそれを維持している、こういう状況であります。ですから私もやはりお話のような考えで、地方鉄道というものは今の必要の点から考えまして、何とか立っていくように政府としても考えなければならぬ、こう考えております。

あると思ふのです。しかも今運輸大臣がお認めになりますように、このような地方鉄道は辛うじて自動車事業等に力しておる。これはお認めになつておる通りであります。ところがそこへのがれようといふと、今度は軽油税などの重税が加つて、そうして痛いものはものの上にもまた針を刺すというやうなことになるわけでありませぬ。こういふことでは地方産業の開発もできないし、その開発に貢献してあります鉄道を維持することも困難であると思ふのであります。一体これはどういふお考えでありますか。私はどうも運輸行政の根本政策というものを疑わざるを得ません。運輸大臣は、この軽油税の問題にいたしまして、これをもう少し強く大蔵省なり建設省に当られて、おられるべきではなかつたかと思つて、私は非常に遺憾に思ひます。もう少しこの軽油税につきましても、政府原案として予算も取つておると思ふのでありますけれども、私の見る目では、この軽油税も予算面からいいますと、キロリッター六千円というものは高額であります。しかも私は、これを少くとも四千円程度に引き下げたとしても、予算を割るという事は決してないと思つております。一休運輸省はそれらの点について努力をなさるお考えであるか。また将来地方鉄道軌道整備法に基きます補助金も、要求通りせめて一億程度のものをのつて、そしてこれらの鉄道を育成する意思をお持ちであるかどうか、一つ承つておきたいと思ひます。

○吉野国務大臣 お話の通りせつかく努力したいと思ひます。ただ問題は、要するに中央地方の財政の問題といかに調節するから、こういう問題がまた別の観点からあるのでありまして、私どもの希望がどうも十二分に達成されないことは、微力でありませぬ。でもございませぬが、はなはだ遺憾に存じておりますから、将来はお話のように私もできるだけ努力したいと思ひしております。

○山口(文)委員 最後に希望を申し上げておきますが、何べんも言うように政は従来にない後退だと思ひます。しかも国鉄にまで固定資産税をかけるやうとなつておる。私は運輸省に参りまして、そういう不合理なことをなさるなら私はこれはあくまでも反対だといふことで、強く意見を申し述べたおきました。それでようやく納付金という一私初めから主張していた通り、せめて取るのなら納付金だ、納付金以外の名目では断じて許さぬということ強く言つておつたのであります。その通りになつたやうであります。それにいたしまして、私はこのやうな認識不足な行政はないと思ひます。公共性を一方にしておきなから、その公共性を無視するやうな一休運輸省の方で、私の部下でしよ、係官も加つて話をしまして、三省の係当局の間で一応の案ができた、そういうことのお報告を受けております。

○吉野国務大臣 私もおけすけに申し上げますが、私の方と自治庁の方と、それから運輸省の方ですか、何か数字が違ふというやうな話がありまして、それではその違ふのはさういふ、違ふべきものではないわけでございます。それから、それを調整するといふので、何か係官も加つて話をしまして、三省の係当局の間で一応の案ができた、そういうことのお報告を受けております。

○濱野委員 関連質問で。運輸大臣、先ほどあなたは山口君の質問のときに、あれも考えていこう、これも考えていこうとおっしゃつておるのでありますが、軽油税の問題で六千円の税率、これは政府が出したのであるからその通りだと思ふが、六千円という税率をきめる算定基礎について、閣議で実際自治庁の言う通り承知したというふうなことを代表して、本委員会の決定した要望事項について、地方行政委員会の調査会に臨んで、自治庁の奥野事務部長から私は聞いたのだが、算定基礎を自治庁の案の通り閣議で了承したのである。また大臣はそれを知つておられるのか。

○吉野国務大臣 私もおけすけに申し上げますが、私の方と自治庁の方と、それから運輸省の方ですか、何か数字が違ふというやうな話がありまして、それではその違ふのはさういふ、違ふべきものではないわけでございます。それから、それを調整するといふので、何か係官も加つて話をしまして、三省の係当局の間で一応の案ができた、そういうことのお報告を受けております。

おかしですが、一等打撃を受けるのは、新しい税を作られる運輸大臣の監督指導をしておる自動車経営の面で、これは非常に大きく響いてくるので、これをそそっかしく何か部下が相談をしたからそれを承認したとやられたのでは困るし、またただいま同僚の山口君から質問されて大臣がお答えした答弁のときも、さらに堀内君から質問されて、将来近いうちにこうという答弁も、これはこだけの形になつてしまふ。真剣に大臣が考えてくれるならば、今度の軽油税の創設のときについては、この委員会の空気が少々部下から御報告にあずかつておることでありましようから、閣議で了承するなんという簡単なやられてはまことに困ると私は思う。そして委員会に出れば、あなたはりっぱに御趣旨に沿うようにとおっしゃられたのでは、これはどうも少々ちよつと工合が悪いのですがね。私どもは今でもがんばっているのですよ。この委員会は全会一致で社会党も合せて、一つの要請書を地方行政委員会の方へ出しておるので、一つこれはあらためて御記憶をお願いします。

それからもう一つ、先ほど同僚の關谷さんからの御質疑中に、百五十台も乗った車のうち大多数は二十四時間の執務がよろしい、こういう話だ。これは大臣もよくよく考えてもらわなければ困ると思う。特に自動車局長もそうだと思う。この道路運送法という法律は、自由主義経済の中に生きてくる計画経済なんです。従いまして、これは免許というふうなものが生まれ、認可というふうなものが起きて、運営上は非常にむずかしい仕事なんです。これ

は私どもが言うよりは、あなたの方が非常にむずかしいと思う。ところが實際やってみると、ほんとうにむずかしい法律だ、この正当なる実施については非常に困難な法律だと知りながら、他面この方の仕事をおやりになっていくと、役所の方はこういう特異性のある法律だということをいつのまにかつい見失うことがあり得ると僕は思う。その見失っている事実が、今日日本の社会において、關谷君のおっしゃるよいうに、二十四時間勤務した方がよろしいというふうな非常に危険な意見が出てくると思うのです。私は二十四時間勤務するのがなせよよろしいのか、実は今自分の気持ちに問うて自分が觀察をしているのでありますが、これは運転手の所得からきておると思うのです。二十四時間働かなければ運転手諸君は食っていけない、会社もまた二十四時間働いてもらわなければその経営がでない。この二つからきておると思います。こういう現実を前にして運輸行政、特に道路運送法の運用というものはどうすべきか。これは現実を直視して、そうして革命的な措置をとらなければ直らないと私は思う。ところが、ただいま提案されて論議になつております道路運送法の一部を改正する法律案の要綱を見ますと、その理由として、自動車運送事業による輸送の安全を確保するということになっておる。これは一体どういうことなのか。人間がああ精巧なる機械を使って、混雑したる東京都内を二十四時間休みなしにぶつ飛ばしてごらんないさい。大臣、ほんとうに安全の確保ができませんか。この法の改正のねらっている安全とか正確とかいうようなことは、大

臣、とても問題にならぬのです。話にならぬのです。もつと現実を直視して、皆様はこうした改正法律案を出して、国会の協賛を経てやたらよからうと思ふかもしれないが、私は、今までのやり方によつて今日の現実ができたのだから、この現実はずでに救うべからざるものだと思ふ。単なる一部改正法律案くらい作つてみたからといって、どうにもならぬところまできておると思うのであります。これは大臣、率直にいつてそうお考えにならないか。二十四時間働かすなら安全たり得ないこととはもう事実です。たとえば国鉄でもそうでしょう。国鉄であの電車の運転ダイヤを作つてみる。これを二十四時間ぶつ飛ばされたらどうなりますか。それで安全が維持できると思ひますか。こんなことはしなくてはなりません。雑踏しておる大東京都内においても、先ほど關谷さんがおっしゃつたよいうに、二十四時間の方が都合がいいという。それをそのまま放置しておいて、大臣はこの改正法律案に出ている安全などという趣旨とマッチするとお考えになりましようか。これは一事務官にまかせておくとおっしゃることではないと思ひます。実を言へばこの法律は、私どもも与党だつてナンセンスだと思ふのです。実にナンセンスなんです。こんな小さなものを削つてみたりつけ加えてみたりして、あなたの方の提出している改正法律案の趣旨にうたつておるようなものとはほど遠い現実がきておるのです。ですからこの点は一ツ真剣に考えてくれぬといけません。先ほどの閣議の問題もそうだし、それからただいま同僚の關谷君の

おっしゃつたあの意見、これはどう考へてもナンセンスです。私どもは社会党の諸君とともに、与党野党になつて、こんな甘いなものじゃない。もつともつ道路運送法運送について根本的に考え直さなければならぬことがある。こう思ふのですが、これはどうです。○吉野野務大臣 もう一言もありません。實際大へん御難儀いただきまして、私もよく考えて一つ努力いたしたいと思ひます。全くお説の点につきましては私はい一言もございません。○濱野委員 それからも一つ、夜間の二十四時間輸送というふうなことで、これは先ほど關谷委員から労働省云々の話もございましたが、役人諸君はアメリカやイギリスの輸送状況というのはおわかりだと思ふ。アメリカでは長距離輸送、重大なものの輸送は、夜間輸送をやつておるのです。これは交通量が少なくて危険率が少いからです。好んで夜間輸送をしていくわけではない。この改正案のように安全というものを第一にしている。それでそれから夜間輸送をどんだんやつておる。従いましてあそこの労働法では夜間輸送について特別の賃金を払っていないのです。輸送機関というものは夜も昼も同じということになっております。それでですから特別な人件費はかかつてこないことになつております。そういう方向に持つていつて真剣な法律改正でもやるならばともかく、この点は一ツ十分御研究を願ひたいと思ひます。これは与党も野党も、ただその場の巧みなる、そして円滑なる御答弁をいたただいただけでは、こういう危険な事業をやつておる自動車というものは、またその行政

というものはうまいかかないと思ひます。

○木村(俊)委員 長代理 続いて旅行あつた法律の一部を改正する法律案を議題として質疑を許します。通告順によりこれを許します。○山崎鶴吉君。○山崎委員 たいだいま議題となりまして、私は運輸大臣及び觀光局長に二、三お尋ねしてみたいことがあります。時間があつたので簡単に申し上げますが、この法律は第十三国会にできました新しい法律でございますが、その後この運営についていろいろ批判もございしますが、大体お伺いをしてみたい要点といたしましては、現在あつせん業者は国内に何軒ぐらいあるかというところを、まず第一番にお尋ねしてみたいと思ひます。

○山崎委員 たいだいま議題となりまして、私は運輸大臣及び觀光局長に二、三お尋ねしてみたいことがあります。時間があつたので簡単に申し上げますが、この法律は第十三国会にできました新しい法律でございますが、その後この運営についていろいろ批判もございしますが、大体お伺いをしてみたい要点といたしましては、現在あつせん業者は国内に何軒ぐらいあるかというところを、まず第一番にお尋ねしてみたいと思ひます。

○山崎委員 たいだいま議題となりまして、私は運輸大臣及び觀光局長に二、三お尋ねしてみたいことがあります。時間があつたので簡単に申し上げますが、この法律は第十三国会にできました新しい法律でございますが、その後この運営についていろいろ批判もございしますが、大体お伺いをしてみたい要点といたしましては、現在あつせん業者は国内に何軒ぐらいあるかというところを、まず第一番にお尋ねしてみたいと思ひます。

○山崎委員 たいだいま議題となりまして、私は運輸大臣及び觀光局長に二、三お尋ねしてみたいことがあります。時間があつたので簡単に申し上げますが、この法律は第十三国会にできました新しい法律でございますが、その後この運営についていろいろ批判もございしますが、大体お伺いをしてみたい要点といたしましては、現在あつせん業者は国内に何軒ぐらいあるかというところを、まず第一番にお尋ねしてみたいと思ひます。



る。たどて言えは一流の大会社がとつてゐる。また一方には家もない部屋借りみたような人が許可をとつておる。そういうふうにあまり統一しておりませぬために、いろいろな弊害が起つておるようでありますが、今回の改正は実におとなしい、どこも無風で通るような法律をここに提出されておるようでございますが、このようなやわらかい取締りの改正案で今後の運営がうまくいくかいかないかという疑義を持つものであります、この点につきまして観光局長の見通しはいかがでしよう。

○間島政府委員 今度の改正につきましては、今お話がありましたような、この法律が相当なまぬるいものであるというふうな弊害をよく認識いたしました、従来ものものに比べますればかなりきつくなりましたのであります、たとえば従来は過去二年間に不正行為をしていないというふうな条件を満たせば、ほとんど全部が営業保証金を供託して登録することができることになっておりましたが、今度の改正では、旅行あつせん業を営むに足る資力信用並びに経験、能力というふうなものをも一つの条件といたしておるのであります。それによりまして、能力のない者あるいはまた資力が乏しくて業者に迷惑をかけるおそれのあるようなものが、まず出現することを防ぎたい。かように存じておる次第であります。それからもう一つ、従来旅行あつせんをやりませぬ場合に、利用者側とお客あるいはまた利用者側と旅行あつせん業者、それから旅行あつせん業者と交通機関、あるいは宿泊業者との契約内容があまりはつきりしていなかつたため

に、いろいろ事故を起しておるようであります。たとえば途中で旅行を中止した場合は、事前に中止した場合の払い戻しにきまつてもきめてない、あるいはまた団体の場合には契約を結んでおるといふふうなこともありまして、こういうことがやはりいろいろ事故を起すもとでもありますので、今度の改正では旅行あつせん業者の責任を明らかにして、その中にそういう金の払い戻しに関する事項、そういうふうなものを入れさせまして、必ずこれを届け出なければいけない。そうしてこの旅行あつせん業者が違反した行為に対しては、罰則をもつて臨むということにいたしております。それからまた事故が起つても、従来はただ業者から報告を徴するだけにとどまつておりましたが、なかなか実態をつかむのに困難をいたしておつたのであります、今回の改正では、不正行為をやつたと思はれるようなものについては、営業所に立ち入り検査をし、また関係者に質問をすることができるといふふうな制度にいたしております。この改正法が通過いたしましたならば、従来よりも相当事態を改善することができると、またわれわれといたしましては努力いたしまして、この改正の趣旨に沿わなければならないと存じておる次第であります。

○山田委員 今お話の点と少し相違している点がありますが、これは立場でやむを得ないと思つて、兼業をやつておりましたとすれば、日本の有数な大きなあつせん業者があり、また一方には部屋借りでどこに居るかわからないような人で、許可を持つて居る人がある。その点を心配しているのです。私が心配しているのは、今あつせん業というものは、国内ばかりでなく、国際的見地から考えまして、外国の人が日本に來た場合に、あつせん料が一番高い、不親切だ、設備が整つていないという声をしばしば聞きますので、このあつせん業の将来というものは重大な關係にあるという観点から、これをもっと強固な、りっぱなものにしたいという観点からこの点をお尋ねしているのです。たどて申し上げれば、個人的にいえば日本旅行会、ツーリスト・ビュロー、関西の一流の電鉄会社、内地でいえば交通公社、そういうものも結局同じではないかと思つておるのですが、あまりにも相違があるために、でこぼこが多いために、これがうまくいっていかない。私はしいて言うならば、一流のあつせん業者が、外客なんかが來た場合に、あつせん料が高くないこと、これを言われるのは、はなはだ面目ないことであるから、まずこれについても甲乙丙三種くらいに分けて、甲はどのものを、乙なら乙はどのものを扱えるくらいの基準を定めて、この問題を取り上げていくことが將來のためにいいのではないかと考えますが、これらの点について、観光局長また運輸大臣の所見をお伺いしたいと思います。

○間島政府委員 今お話のごとく、旅行あつせん業者の状態は、非常に大規模なものから、またたった一人でやつているというふうな非常な零細なものまでたくさんあることは事実でございます。

○山田委員 今お話の点と少し相違している点がありますが、これは立場でやむを得ないと思つて、兼業をやつておりましたとすれば、日本の有数な大きなあつせん業者があり、また一方には部屋借りでどこに居るかわからないような人で、許可を持つて居る人がある。その点を心配しているのです。私が心配しているのは、今あつせん業というものは、国内ばかりでなく、国際的見地から考えまして、外国の人が日本に來た場合に、あつせん料が一番高い、不親切だ、設備が整つていないという声をしばしば聞きますので、このあつせん業の将来というものは重大な關係にあるという観点から、これをもっと強固な、りっぱなものにしたいという観点からこの点をお尋ねしているのです。たどて申し上げれば、個人的にいえば日本旅行会、ツーリスト・ビュロー、関西の一流の電鉄会社、内地でいえば交通公社、そういうものも結局同じではないかと思つておるのですが、あまりにも相違があるために、でこぼこが多いために、これがうまくいっていかない。私はしいて言うならば、一流のあつせん業者が、外客なんかが來た場合に、あつせん料が高くないこと、これを言われるのは、はなはだ面目ないことであるから、まずこれについても甲乙丙三種くらいに分けて、甲はどのものを、乙なら乙はどのものを扱えるくらいの基準を定めて、この問題を取り上げていくことが將來のためにいいのではないかと考えますが、これらの点について、観光局長また運輸大臣の所見をお伺いしたいと思います。

○山田委員 今お話の点と少し相違している点がありますが、これは立場でやむを得ないと思つて、兼業をやつておりましたとすれば、日本の有数な大きなあつせん業者があり、また一方には部屋借りでどこに居るかわからないような人で、許可を持つて居る人がある。その点を心配しているのです。私が心配しているのは、今あつせん業というものは、国内ばかりでなく、国際的見地から考えまして、外国の人が日本に來た場合に、あつせん料が一番高い、不親切だ、設備が整つていないという声をしばしば聞きますので、このあつせん業の将来というものは重大な關係にあるという観点から、これをもっと強固な、りっぱなものにしたいという観点からこの点をお尋ねしているのです。たどて申し上げれば、個人的にいえば日本旅行会、ツーリスト・ビュロー、関西の一流の電鉄会社、内地でいえば交通公社、そういうものも結局同じではないかと思つておるのですが、あまりにも相違があるために、でこぼこが多いために、これがうまくいっていかない。私はしいて言うならば、一流のあつせん業者が、外客なんかが來た場合に、あつせん料が高くないこと、これを言われるのは、はなはだ面目ないことであるから、まずこれについても甲乙丙三種くらいに分けて、甲はどのものを、乙なら乙はどのものを扱えるくらいの基準を定めて、この問題を取り上げていくことが將來のためにいいのではないかと考えますが、これらの点について、観光局長また運輸大臣の所見をお伺いしたいと思います。

○山田委員 今お話の点と少し相違している点がありますが、これは立場でやむを得ないと思つて、兼業をやつておりましたとすれば、日本の有数な大きなあつせん業者があり、また一方には部屋借りでどこに居るかわからないような人で、許可を持つて居る人がある。その点を心配しているのです。私が心配しているのは、今あつせん業というものは、国内ばかりでなく、国際的見地から考えまして、外国の人が日本に來た場合に、あつせん料が一番高い、不親切だ、設備が整つていないという声をしばしば聞きますので、このあつせん業の将来というものは重大な關係にあるという観点から、これをもっと強固な、りっぱなものにしたいという観点からこの点をお尋ねしているのです。たどて申し上げれば、個人的にいえば日本旅行会、ツーリスト・ビュロー、関西の一流の電鉄会社、内地でいえば交通公社、そういうものも結局同じではないかと思つておるのですが、あまりにも相違があるために、でこぼこが多いために、これがうまくいっていかない。私はしいて言うならば、一流のあつせん業者が、外客なんかが來た場合に、あつせん料が高くないこと、これを言われるのは、はなはだ面目ないことであるから、まずこれについても甲乙丙三種くらいに分けて、甲はどのものを、乙なら乙はどのものを扱えるくらいの基準を定めて、この問題を取り上げていくことが將來のためにいいのではないかと考えますが、これらの点について、観光局長また運輸大臣の所見をお伺いしたいと思います。

○山田委員 今お話の点と少し相違している点がありますが、これは立場でやむを得ないと思つて、兼業をやつておりましたとすれば、日本の有数な大きなあつせん業者があり、また一方には部屋借りでどこに居るかわからないような人で、許可を持つて居る人がある。その点を心配しているのです。私が心配しているのは、今あつせん業というものは、国内ばかりでなく、国際的見地から考えまして、外国の人が日本に來た場合に、あつせん料が一番高い、不親切だ、設備が整つていないという声をしばしば聞きますので、このあつせん業の将来というものは重大な關係にあるという観点から、これをもっと強固な、りっぱなものにしたいという観点からこの点をお尋ねしているのです。たどて申し上げれば、個人的にいえば日本旅行会、ツーリスト・ビュロー、関西の一流の電鉄会社、内地でいえば交通公社、そういうものも結局同じではないかと思つておるのですが、あまりにも相違があるために、でこぼこが多いために、これがうまくいっていかない。私はしいて言うならば、一流のあつせん業者が、外客なんかが來た場合に、あつせん料が高くないこと、これを言われるのは、はなはだ面目ないことであるから、まずこれについても甲乙丙三種くらいに分けて、甲はどのものを、乙なら乙はどのものを扱えるくらいの基準を定めて、この問題を取り上げていくことが將來のためにいいのではないかと考えますが、これらの点について、観光局長また運輸大臣の所見をお伺いしたいと思います。

○山田委員 今お話の点と少し相違している点がありますが、これは立場でやむを得ないと思つて、兼業をやつておりましたとすれば、日本の有数な大きなあつせん業者があり、また一方には部屋借りでどこに居るかわからないような人で、許可を持つて居る人がある。その点を心配しているのです。私が心配しているのは、今あつせん業というものは、国内ばかりでなく、国際的見地から考えまして、外国の人が日本に來た場合に、あつせん料が一番高い、不親切だ、設備が整つていないという声をしばしば聞きますので、このあつせん業の将来というものは重大な關係にあるという観点から、これをもっと強固な、りっぱなものにしたいという観点からこの点をお尋ねしているのです。たどて申し上げれば、個人的にいえば日本旅行会、ツーリスト・ビュロー、関西の一流の電鉄会社、内地でいえば交通公社、そういうものも結局同じではないかと思つておるのですが、あまりにも相違があるために、でこぼこが多いために、これがうまくいっていかない。私はしいて言うならば、一流のあつせん業者が、外客なんかが來た場合に、あつせん料が高くないこと、これを言われるのは、はなはだ面目ないことであるから、まずこれについても甲乙丙三種くらいに分けて、甲はどのものを、乙なら乙はどのものを扱えるくらいの基準を定めて、この問題を取り上げていくことが將來のためにいいのではないかと考えますが、これらの点について、観光局長また運輸大臣の所見をお伺いしたいと思います。

きましては、一〇%を上回るようなものも例外としては認めております。原則としては最高料率一〇%で、それを非常にこまかくきめております。たとえば宿泊料金につきましては、国内の分につきましては大体五%ないし一〇%というような料率で届け出でられているのが通例でありまして、大体一〇%を適正だと考えている次第であります。

○星山委員 今私は外国人観光客に対する点をお尋ねしたのですが、内地の宿泊問題にまで触れているようであります。外国の観光客が来た場合に、特に募集して費用をかけてお客を集める場合は別であります。この中でもただ申し込んで、つまり旅行あっせんを頼んだ人の方が多いように思いますので、これらの場合においては最高一割—最高一割でもほんとうの外客であった場合には、国家の何らかの方法でその半分くらいは国家が補助いたしました、その観光客の負担はせいぜい五分以内くらいにおさめるようにしなければ、今後国内の観光事業は発展しないと思えます。まず料金が低い、あっせん料が高いと言われてしまつては、はなはだ不面目の点が多いのであります。この点をもっと急所をついていただきたい。それから規定をもっとはつきりしていただきたい。それから申し込んだ場合には、最高一割でその五分くらいは何かの方法で負担する。外国の観光客にしては、もちろんこれくらいは条件をつけなければ、日本の観光政策というものは発展しない。さきの二十二国会で観光局もできただのでございますから、観光局長としてはこれらの点に特に御留意を願います。

して、むしろ国内観光よりも国際観光というものを全面的に取り上げる関係上、ここにあっせん業という立場が大きな役割を果すのでございますので、この際私はこれを強く要望するものであります。また国内の旅館にいたしましても、旅館にただ紹介しただけで、飲んで食って一割も二割も要求するやうなことは、結局お客様の負担になりますので、これも最高一割以内と限定してもらいたいのではないかと。今申し上げた通りこの業者が、常識のない人があまりにも多過ぎる関係上、これらの点を特にうたつていただきたいということをお望みするものであります。それでなければ日本の観光政策というものは、この一点によつてすべてが破壊されるのであります。もちろんホテルの問題にしてもまた旅館の問題にしても、いろいろ問題がございますが、まずあっせん業としてこの要件を取り上げていただきたい。しかし観光局長は、もう百も二百も御承知のことでございますから、お考え願いたい。

て、一つでも、いつときでも宿泊客なり観光客に満足を与えたいというのが趣旨でございますので、どうぞこの点を十分に御理解下さいまして、私はこのあっせん業の、あまり平凡なところの一応疑義がありますので、もう一応訂正のできるところは訂正していただいて、りっぱな旅行あつせん業法にしていただきたいと思います。希望申し上げます。私は質問を終ります。

○松山委員長 次いで海運に関して調査を進めます。

青函連絡線航路における浮流機雷の問題について、質疑の通告がありますので、これを許します。下平君。

○下平委員 最近の新聞報道等では、津軽海峡に浮流機雷が現われてきて、そのために青函連絡線航路が夜間運航を停止してあるやうな報道があります。相当重要な問題であろうと思っております。浮流機雷の状況並びにこれが対策について若干質問をいたしたいと思います。

保安庁の方々に、浮流機雷の今現われている状況はどんな状況か、まずお伺いしたいと思います。それから、それに対する国鉄当局の対策といいますが、それによって輸送力その他にどのくらいの影響を与えているか、その二点についてまずお伺いしたいと思います。

○砂本説明員 日本近海におきます機雷は、第二次大戦に直接関係したものといたしまして、日本の機雷、アメリカの機雷、多々あるのをごさいます。それは別といたしまして、直接朝鮮動乱と申しましうか、朝鮮事変に関連すると思われるものが現在問題に

なっております。二十五年度の七月からの統計によりますと、実際に機雷として確認いたしましたものが三百六個でございます。その根拠がきわめて明確ではないのでございますが、いろいろ推定いたしますと、北朝鮮の東海岸の沿岸に敷設されたものが、その警備と申しますのが切れて、海流なりあるいは季節風その他の影響によりまして日本沿岸に流れてくる。それが定期的に毎冬の十二月から一月あるいは二月の候におきましては、山陰方面を大体において南の方から北に移動してある。それが夏分になりまして奥羽地方、津軽海峡、北海道の西側、こういう出現の方向で、大体例年はば一定した経路をもつて現われておるのでございますが、ことは少し出現の時期がずれてきて、すでに二月月になって津軽海峡の西口と、一つははつきりと確認いたしましたもので、海峡の中に入ってきた、これが例年と型がちよつと変わっております。そういう状態が今までの経過でございます。もう一つ、多くはすでに爆発しない、いわば安全装置がかかっていると申しましようか、あるいは死んでおると申しましようか、漂着いたしましたも、あるいはまた銃撃で処分いたしましたもそのまま爆発しないで沈むものが大部分でございますが、中にはやはりまだ爆発力を残しております、海岸に漂着してぶつかつて自然に爆発して若干被害を及ぼしたもので、あるいはまた発見いたしました、それを海中で処分いたしましたのは、私どもの巡視船に乗って、自動小銃を使いますが、それで銃撃して処分するのでございますが、たまには爆発を起す、こういう状態でございます。

非常に概括でございますが、今までの浮流機雷の状況はそういう状態でございます。ただつけ加えたいことは、海上を漂流しております、航行船舶に直接衝突その他によつて被害を及ぼしたという例はございません。以上でございます。

○西阪説明員 機雷によりまする国鉄の輸送状況の影響でございますが、旅客輸送につきましては、まず機雷が出現しております、船は昼間にまともな運航いたしまして、輸送力を上げるやうに努力してあるのでございます。旅客の輸送につきましては、原則として夜船を渡つて、昼の汽車で北海道内を旅行されることが便利であります。またその逆の場合も、北海道内を昼旅行してきて、夜船を渡つて内地の方へ旅行される方が便利でございますので、そういうやうなダイヤで輸送を組んでおるのでございますが、夜間運航ができませんやうになりましたので、旅客の方々に毎日に海を渡つていただくというところで、旅行の計画上大へん御不便をおかけしております。輸送の総量におきましては、目下のところは送り切れないというところはない現状でございます。それから貨物輸送につきましては、これも夜間輸送をやめておりますので、大体二割五分から三割くらいの貨物輸送力が減少いたしております。従つて北海道並びに内地にそれそれかなりの滞貨を持っております現状でございます。

○下平委員 これはことし始まったことではなくて、昭和二十六年ですか、朝鮮動乱当時から始まっておりますがもう半月くらい夜間運航が停止せられ

ておる状態なんです、時間がありませんので、結論をちょっと聞いて、あとはいくつ伺いたいと思いたす。現在まだ運航を停止しておるようなんです、夜間運航再開の見込み、あるいは夜間運航を再開するについで、保安庁並びに国鉄当局から伺いたいと思いたす。

○砂本政府委員 先ほど申し上げましたように機雷は、毎年多少の消長はありますが出ておるもので、日本海側はずっと島根県方面から、北は北海道まで、機雷に対する警戒態勢をその状況に応じて実施はしてきておる。先ほど申しましたように今年は一昨年より暮れからでございますが、北に出現いたしましたのが少し早いのでございます。北に対する警戒は、従来は夏季に入りまして比較的多くなり、夏季も夏季で何年かやっております。先ほど申しましたように、すでに津軽海峡の西口にも出ておるもので、夏季態勢に入っております。これは国鉄さんとも十分連絡いたしまして夏季態勢に入っておりますのでございますが、夏季態勢と申しますと巡視船の数を増強すると同時に、他の区域並びに他の時期におきまして、海上保安庁と自衛隊とは常時密接な関係を持っておりますので、その地区における船艇をともに運営して警戒態勢に入っております。六月一日から九月一日あるいは十月一日に及ぶこともありまして、津軽海峡においてやっておりますが、この態勢は先ほど申しました時期はそれの機雷の出現によって直ちに手を打ちまし

て、現在では海上保安庁の船艇七隻が海峡に集結し、ヘリコプター一機をこれに加えております。それから自衛隊もすでに四隻これに配置されておる。常時海上の必要と思われる地域を警戒いたします船艇は、四隻ないし六隻をやっております。その警戒方法と申しますのは、海峡の西口のかなり広い範囲を船で海面を警戒いたしまして、機雷を発見するわけでございます。昼の間に人間の目あるいはめがねによって十分発見され得る状態において、日中警戒いたしましたその海面が御承知のように海峡はほぼ平均二ノットの速さでもって東の方に流れておる。調査をいたしまして、夜間航空の連絡船が通ります航路をまず安全にすることを目的に、警戒の方法を講じておるわけでございます。

○西坂説明員 国鉄といましては、海上保安庁の夏季特別警戒態勢を常に続けていたしまして、その状態のもとで夜間運航を実施する、そういう心づもりでございます。問題は波が相当荒い日もありましたり、あるいはまた海難その他で各地に緊急に海上保安庁の船が出動される必要等があったりいたしまして、実を申しますと夏季警戒態勢が、私たちの希望いたしますように常に実施されるということが私たちの希望なのであります。そういう姿にしていただきまして、自分的には夜の運航を開始したい。今度の場合におきましても、ただいまのところは相当の警戒をとっていただいておりますので、私たちもこの間の情勢をよく納得していただきまして、なるべく早い機会に夜

間運航を開始したいと思つて、目下努力をいたしておるところでございます。

○下平委員 そうすると、保安庁の方では夏季警戒態勢をしいたから、警戒としては大体従前通りの手を打つたと言われるのですが、国鉄当局の方はその態勢に信頼をして運航したいが、乗組員が不安がついて、いまだに夜間運航の再開ができないということなんですか。

○西坂説明員 乗組員に不安があるのが唯一の原因というのではございませんで、私たちがいたしましてはただいまのところ、夏季警戒態勢を実施していただきますれば、なるべく早く運航を開始したいという心づもりでございます。

○下平委員 国鉄当局にお伺いしたいのですが、今保安庁の警備部長さんは夏季警戒態勢は完全にしていると言われているので、その上に立つて国鉄の御答弁を求めたのですが、そういうと、国鉄の方では今保安庁のやっている夏季警戒態勢は不安だ、こういうことをおっしゃるのか、ちょっと国鉄当局の考えがわからぬのです。乗組員が不安がついておると言ったり、どこに再開のネックがあるか知りたいたいです。

○西坂説明員 夏季警戒態勢のときは大体大きな船が三ばいくらいと、やや小さな船の二はいくつかで警戒をしていただいでいるのでございまして、相当風の激しい日もございまして、その警戒が思うにまかせないような場合もあるやに聞いておるのであります。そのような状態でありまして、私どもの輸送にいたしましては、海が荒れて警戒の勢力がやや少くなるとか、あるいはまた

海難その他でやや勢力が少くなるといふ日は夜間運航をやめずし、そうでない日は夜間運航もやるといふ姿になりまして、なかなか輸送いたしたても計画がむずかしいでございます。そういったことから考えまして、夏季の警戒態勢において私たちの船では二十メートルから二十五メートルくらいの風のときにも出かけていくわけでございまして、そうしたときにも常にやっております。またずっと永続していただきますことが非常にいいと思つておるのでございまして、今回もそういったような姿にしたい段階に入つておるわけでございまして、そうした実情を考慮いたしまして、船員その他にもよく納得させて運航させて、安全な運航を期したいと思つておるのが現在の段階でございます。

○下平委員 夜間運航をするかしないかという判定を下して、その開始の権限を持つておられるところはどこなんですか。

○西坂説明員 海上保安庁の警戒の模様を御連絡いただきまして、その結果、最終的には国有鉄道が夜間運航をやるかやらないか決定いたすのでございまして。

○下平委員 この前の洞爺丸事件のときにも、出航の問題については、責任の所在についていろいろ風説が飛んでおりまして問題がございましたので、機雷で事件があることを好むわけではございませんけれども、もう少し出航の命令権、判定する責任の方について明確に聞いておきたいと思つておるのですが、国鉄当局といえは局長から船舶部長といろいろありますが、最終的に判定を

下す官職の方はどなたでございませうか。それをお伺いしたいのでございまして。

○西坂説明員 青函船舶鉄道管理局長でございます。

○下平委員 今国鉄当局の御答弁の中に、夏季警戒態勢がときたま海難等によって態勢が少し弱化するところもあるし、特に風波の高いとき等の場合の警戒がきわめて困難で、そのときには欠航せざるを得ないような形になる。そこで輸送を計画的に行う立場からは非常に困つたことだ。できれば常時態勢を強化してもらいたいという御意見がありました。そこで私も考えてみまするに、あの広い海面でわずかな機雷の発見ということは大へん困難だと思つておる、具体的に起きた今回の事件を見ますと、十九日の日に一個、二十日の日に一個発見されておる。当然予想をしないときに予想されな一個所で機雷が発見されたのですから、これに対する警戒態勢、あるいはこれらの機雷の根拠なり、いろいろの推移というものを引きわねなければ、夜間運航は開始できないと思つておる。ところが今いただいた資料を見ますと、十九、二十日に発見をされて、四日後の二十三日には、もうすでに全運航を開始しておる。この間警戒に当たった保安庁の方々、並びに三日くらいたった後にもう安全だという判定をつけたられた国鉄の皆さん方は、どういう状況の判断から判定をつけたらたか。わずか三日か四日運航を開始して、三月十日には青函航路を横断して、機雷があべこべのようなところで発見されたという状況です。そんな突発的に機雷が出たというような危険なこと

で、二日三日のごとでなぜすぐ夜間運航を開始したか。これをお伺いすると、だれが一体どういう判定をしたか、あるいは判定の根拠というものが少しわかってくるようになると思いたすので、その間の経緯を少し御質問いたしたいと思えます。

○西販説明員 先月の十九日、二十日と二度機雷が出まして、その後関係の水域を海上保安庁で全部御警戒いただきまして、関係の水域には機雷はない、出た二個の機雷は処分をしたという御報告をいただき、他方相当警戒態勢を増加していただきまして、夏季警戒態勢に近い姿で警戒していただきました。そういうわけで、私たちの方もいたしましては、関係の水面に機雷がないという確認をいただき、また西口で相当嚴重な警戒をとっていただきましたので、そういう態勢の整いましたときに、夜間運航を開始いたしましたのが二月の二十四日でございます。そういう状況でございます。

○下平委員 この問題は、機雷の根源もわかっておりませんし、明確な事由もわかっておりませんので、捜査に当られる保安庁の方々、あるいはそれに直面して運航される国鉄の方々の努力というものは、私は非常な苦勞をしておられると思えます。その点を追及するわけではございませんが、しかし何か警戒の対策、あるいは警戒に対するいろいろな設備等に不足があったら、機雷の発見がおくれるというようなことがあれば、これは直していかなければならぬと思うのです。そこで十九、二十日と機雷が発見をされて、関係水域には機雷がない、こういう保安庁の報告に基て運航を開始したと言っており

ますが、その後も保安庁では、海上の警戒を続けておられたと思うのです。そこで三月九日の日の海上保安庁の方の、この津軽海峡に対する警戒の状況を少しお伺いしたいと思っております。と申しますのは、今保安庁の説明によりますと、海運二ノットで、六時間か八時間と航路に支障のある箇所にくるというので、その前日に警戒が十分行われたということになれば、機雷が航路を横切っていくというようなことは、およそあり得ないと思えますので、三月九日にどういう警戒態勢をしかれておられたかということも、保安庁にお伺いしたいと思えます。

○砂本説明員 そのときのいろいろな状況で、多少船艇の数の相違がございますが、先ほどちょっと触れましたように、夏季態勢におきましてもいろいろ連絡を密にして、自衛隊と海上保安庁がいろいろ連絡をとってやっております。でございますが、ただ警戒しております線、現実について陸奥湾の入口まで流れてきたのか、どう通ったのか、ちよつとまだあとをつけるわけに参らないのでございますが、さっそく私どもの調査した結果によりますと、その間多少巡視船に手薄があったことは認められます。それで今後の態勢におきまして、よくその間を十分注意して、そういう手薄なになり過ぎることのないように、十分気をつけるようにしたいと思っております。

○下平委員 私が調べたところによりますと、三月九日の日には、海上保安庁の方では、ほかの方の業務のために、警戒にほとんど従事していません。三月九日に調査が出ております。三月九日に警戒に当たったのは、自衛隊関係が

一隻だけで警戒に当たっていた、こういうふうな私の調査では出てきておりませんが、このことがいい悪いということではなくて、保安庁の方々が、時が予想されるときでもないときに現われた直後でありまして、十分警戒をしなければならぬという気持はお持ちになつておつたと思うが、保安庁の方の手不足の関係で、私は警戒がおろそかになつたのではないと思えます。時たまこういうときに限つた機雷が現われてきて、幸い船と衝突をしなかつたから大事はなかつたのですが、こういう手抜きかというものは、一ぺんあつてもおしまいだと思つた。事人命に關する問題でありますので、私はもう少し警戒態勢というものを検討する必要があるのではないかということも、痛切に感じておるわけです。

そこでもう一つ、それらの意味でお伺いしたいのですが、幾つかの浮流機雷が発見されておりますけれども、私どもの聞いておるところによりますと、巡視船あるいは自衛隊の船舶が発見するよりも、漁船が発見する率の方が多いというふうな聞いております。その実情はどうなんでしょうか。

○砂本説明員 お説の通りであります。非常に広い海面でございますから、あの海面に巡視船を一々配置しまして、全部の機雷発見は事実上非常にむずかしい問題ではないか。従つて、私も今まで出ました機雷の発見の場所からいろいろ推算したりして、その機雷の流れるルートにつきましては、詳細な研究は続けておりますが、そういうもので重点的に巡視船も配置するとともに、他の一般の海面においては、漁船その他の航行船舶に、機雷警

戒の重要性を十分認識していただいで、非常な協力を得るわけでございます。やはりその報告によつて事前に発見することが非常に重要でございます。割合からいいますと、一般船舶の発見によつて通報を受け、それによつてかけつけるのですが、その通報を受けてまたそれを捜す仕事も非常に重要でございますけれども、なるべく早く正確な位置を知らせていただいで、かけつけるというふうなやつていのが現状でございます。

○下平委員 もう一つお伺いしたので、保安庁の船のトン数が非常に小さいというふうな二百から三百、四百というふうな小な船のようであります。私も青函航路を七、八回乗っておりますが、あの青函航路よりも、機雷の警戒区域であるところの西口の方は、もっと波浪が高いというふうな聞いております。従つて、特に西口でこれを捕捉して処理することが一番安全だと思つたのですが、その安全な区域を警戒するに、現在保安庁の持つておる船では非常に困難だし、あるいは少し荒れたような日には、発見がほとんどできないというふうな聞いております。西口捜査に対して保安庁の持つておる船で今十分間に合つておるかどううか、その点をお伺いしたいと思つた。

○砂本説明員 なかなか十分ということはいかないと思つた。函館におります船は七百トン、それから四百五十トンであります。これは海難救助におきましては、いかなる暴風の場合にも出ていってその仕事をやっておることは、私としてもいい切れないの

でございますが、あまりにも冬の日本海でありますから、大きい方がより仕事が行いやすいことは言えると思つた。しかし現在四百五十トンまででございますと、かなりの荒天にもこれはもちろん出しておるのでございますが、相当困難はございますが、やれないという事はないと思つた。

○下平委員 それで先ほど言われたように、国鉄の方としては、はつきり保安庁の方の前では言い切れないと思つたのでありますが、やはり警戒態勢というものにいささが不安があるということとは、率直に国鉄の態度だと思つた。さつきおつしやられたように、常時警戒態勢を増強してもらわなければならぬ。その上でないと安心した輸送、計画的な輸送というものができないというのが、国鉄の言われるところだと思つたのであります。大切な、特に貴重な人命をお預かりしている国鉄の立場としては、ごもっともだと思つたのであります。さらばといつて、率直に言ひまして、保安庁の現有船舶で津軽海峡の警戒ということに完全を期すという事、非常に困難だと思つたのであります。保安庁の皆さん方にお伺いすれば、海難等の問題、いろいろな問題にしてもほんとうに極に達しておるような形になつておる、こつ言われておりますので、これを単に国鉄あるいは保安庁という限られただけのワケで青函航路の安全警戒の確保を期すということが、無理ではないかというふうな私考をしております。そこで実は保安庁の文書をいただいで見ると、自衛隊に連絡をして、自衛隊と共同してこれらの掃海を行なつておるとありましたけれども、今日でも自衛隊の干

二二

ソ級のブリゲート艦が一隻津軽海峡に配属されているようであり、もう半月近くも運航が停止していることである。内地各地あるいは北海道においても、相当の貨物の受託制限を行なっているという状態になっていると思ふ。一日でワム換算で百二十六両で、十五日といえは大体二千兩近い貨物が停滞して、内地―北海道間の輸送力がかなり困った状態になっていると思ふのであります。

そこで私は運輸大臣にお伺いをしたのであります。実はきょうは時間がありますので、あとに留保したいと思ふますが、それらの青函航路における機雷に対して何らかの対策を立てていかなければ、当分の夜間運航停止ということになると思ふますが、二月十九日か三月十日に発生したことでありますから、運輸大臣の方でそれそれ掃海その他についての手配を講じておられると思ふますが、その手配の状況を運輸大臣からちょっとお伺いしたいと思ふます。

○吉野國務大臣 先ほども事務当局の方から申しましたが、いわゆる夏季警戒態勢というものは、いよいよ夏が近づいてきて、今まではその程度である程度目的を達しておいたのであります。が、ここのものは時期も早うございまして、従つて海も少し荒れ過ぎるという点もございましょう。夏と違ひまして今お話の点もしくごもつともと思ふますから、もう一べんさらさらこの現状にかんがみましてよく考えまして、また自衛隊なども必要があれば、もう少し協議を遂げて、万全を期したいと思ふます。

○山下委員 時間がありませんから、実はきょう緊急質問を申し上げたのは、やはり機雷の問題であつて、輸送力に重大な影響を及ぼしておるの、じんせん日を重ねておるわけにいかないと思ふますので、それで緊急に御質問申し上げたのであります。次回の委員会には私はまた少し警戒態勢その他について、三十分質問したい点が残つておりますので、それを中心にして運輸省の対策をお伺いしたいと思ふます。次回の委員会までには、一つ処置をしていただきたいと思ふます。その対策等についてお答えのできるように、一つ処置をしていただきたいと思ふます。

○山口(丈)委員 閣下して運輸大臣に一つお尋ねしますが、今の青函連絡船は夜間航行が半月以上停止いたしておるようであります。下平委員の質問に対する運輸大臣のお答えでは、これに對してあまり積極的に哨戒態勢をとつていられないようでありました。もちろん直接業務ではありませんが、半以上もこの重要な青函連絡が夜間とだえていられるに、何ら手を打っておられないような様子であります。これは私は運輸省としてその責任を非常に軽んぜられておるのではないかと思ふますが、これは一体どういうわけになりますか。一つお伺いしたいと思ふます。

○吉野國務大臣 実は何もしてないというわけではないので、努力はしているのです。実際を申し上げれば、やはり船が十分でないというところに原因があるのだらうと思ふます。これは今すぐどうというわけにいきませんから、海上保安庁としては自衛隊の方に

はできるだけ助力をしていただくようにやつております。実は率直に申し上げますと、夏季態勢という今まで比較的大丈夫だと思ふような態勢をしましたのもごく最近のことでございます。多分その間にギャップがあつたことは私も大へん申しわけないと思ふます。

○山口(丈)委員 私はそういう態度はよくないと思ふ。やはりもっと積極的に運輸大臣は行政官庁としても、この重要な交通網を確保するためには、警戒態勢に對して格段の努力をしていただくことは当然だと思ふのです。船がないとおっしゃいますけれども、しかしそれは船の使用方法によつては幾らでも私はこの哨戒を強化することはできると思ふます。ただ津軽の場合は十分ではありませんから、こういう場合には非常態勢をとつても、この交通網は確保しなければならぬと思ふのです。それを怠つておるというところ、非常に運輸行政上おもしろくないことがある。もう少し哨戒態勢を強化していただくようにお願いしたいと思ふ。

それから因縁に尋ねますが、今の青函連絡船は風速何メートルくらいまで出港し、航行しているか、一つお伺いします。

○西飯説明員 大体二十メートルから二十五メートルくらいまでの間の場合には、出港して運航いたしております。

○山口(丈)委員 海上保安庁からの御説明によりますと、今配船しているのは、大体二十メートル程度までの風波には耐えて哨戒できる、こういうこととありますが、聞くところにより、青函連絡船が先に走つて、哨戒

船があとから走つておる、当然そのノット数においてはかなわないということ、実際には間に合つていないということとありますが、そういうことでは困ると思ふのであります。一体保安庁の船の最大速度はどのくらいか、そして何メートルくらいまでの風波に耐えて哨戒の任務を尽せるのであります。

○砂本説明員 船体は小さいのでございしますが、安全性が非常に高いので、もちろん二十メートルの風でも出航できます。それからスピードが落ちて警戒の効果がなくなるのではないかと御質問。ちよつと二通りあると思ふのです。風にさらからう場合と、いろいろ波の關係がありますが、からが小さいほど風や波の影響が大きいので、スピードも落ちるわけでございます。青函連絡船はかなり大きい船でございますから、波風によるスピードの落ち方が非常に少いわけでございます。そういう状態と一緒に航海いたしますと、そこにスピードの差が出てくるわけでありまして、海上保安庁の船のスピードは、大体船にもよりますが、十一から十三程度みな持つておる。これは普通の状態でございますが、非常に波風に影響を受けますので、そういう場合にはぐつとスピードが落ちるわけでありまして、しかし西口哨戒はそうスピードを出して突っ走るわけではございませんから、哨戒そのものはできるわけでありまして、ひどくしげますときに効果がないという場合もあり得るわけでありまして、非常に海面が荒れておるに、その発見がより以上困難を来たすというときには、あるいは手控えするときもございします。それで連絡船が

航海いたします範囲におきまして、巡視船が出られないということもございせんが、一緒に並んで走る場合は、巡視船のスピードの低減が必ずあります。それから誤解を招いておるかと思ふます。一つのテストとして、直接護衛というものがございしますが、これはどれだけの効果が上つてどういふふうにやられるかを、今まで例がなかつたもので、十何日でございます。そういふふうに行きますときにしげますと、並んでいくこと自体困難だ、こういうこととございします。

○山口(丈)委員 この問題はいろいろ哨戒と直接護衛と二つの問題があるわけでございます。私のお尋ねしたものは、直接護衛の場合のことを聞いたわけです。そこで哨戒となりまして、今下平委員が言いましたように魚船が非常に多く機雷を発見している。これは船の数の問題だと思ふます。その哨戒する船は速度よりも船の数にある。そこでお尋ねいたしますが、現在一体直接護衛を含めて何隻くらいを配船されておられますか、一つお聞かせ願ひたいと思ふます。

○砂本説明員 直接護衛は一応テストをやりました、いろいろ困難がございします。今、今中止しております。それで一般哨戒をやつておりますが、先ほどちよつと触れたのですが、私どもの船は現在七隻、それからヘリコプター一機、そのほか海上自衛隊が四隻をこれに配置しておる。これが現在直接當つております隻数でございますが、やはり休養その他もございします。常時海上において哨戒しておる船の数は四隻ないし六隻が現状でございます。

ます。西口の方でございます。

○山口(文)委員 先ほどの下平委員の質問によりますと、東口の反対の方にまで機雷が通つておる。もちろん広い海上でありますから、見のがすということもあるわけでございまして、それも、それは大へんなことでありまして、航路を横切つて機雷があるということになりますと、これはやはり夜間の航行はできないということになります。まして十一隻あるものが、わずかに四隻ないし六隻というものが平均ということになりますと、これでは非常に危険な話で、手薄だと思つて、保安庁としては今申しますように、大型船あるいはそういうスピードを持ったものではなくとも、いまま少しこれを増強されるような余裕はないもので、また運輸大臣としては、もう少しこれを他から回して、そうして哨戒の船の隻数を強化していくお考えはないか。この両面からお答え願ひたいと思つて。

○砂本説明員 四隻ないし六隻が完全に哨戒いたしますならば、見のがすことは今までの経験からいたしまして大體ないのではないかと一応考えられます。連絡船の航路を横切りました東サイドに出ました場合は、多少手薄のあったことは私も認めております。従つて今までの実績その他からいまして、はほこの態勢であるならば、安全が確保できるのではないかと、七隻の配置を全体的業務からいたしますと、かなり困難でございまして、その困難を押して、たとえば小樽の船を函館に回し、また八戸の船を函館に回してそれだけの態勢を整えてお

りますので、各地ともひっこ抜かれたために非常に影響を受けておりますが、これは重大なことでありまして、先ほども手を打っていないではないかというお言葉もございまして、だんだん増強するというように手を持って、それ以前もかなり関心をもちまして、突然出てきたわけではございません。だんだん北に上る状況にあつたわけでもございまして、他の管区におきましても態勢を強化しつつ今日にきたわけでもございまして。

○吉野國務大臣 大體今係から述べた通りですが、海上保安庁関係としてはやはりそれぞれ方々に海難事故が予想せられるものから、ある程度それだけのことはしたのです。残るところは、あと自衛隊の方にだけ御援助を願ひるか、これは私はまだ話し合ひの余地があると思つて、正直を申しますと、こちらでお願いしても自衛隊の方の通常の仕事を乱さない程度において、今援助を受けているのだからと思つて、もう少し自衛隊側と私は相談の余地がありはせぬかと思つて、先ほど下平委員も申されましたように、その方面についてさそく考慮してみたいと思つて。

○山口(文)委員 私はこの運輸省、海上保安庁、国鉄の方の今までの答弁で、現実に即して大きな食い違いがあると思つて、海上保安庁の方あるいは運輸省の方ではこれだけの船を出しておれば、はほ哨戒態勢というものはできて、安全が確保できると思つて、こういうことなんです。し

はないわけなんです。それだけ安全に哨戒できておれば、私は少しも夜間の航行を停止する必要はないと思つて、ところが、現実にはこの海上の不安があれば、夜間の航行は停止せられておると思つて、こういうことでは、何ほ安全だと思つても安全でない。これは現実の問題として、ちゃんと停止しているという厳肅な事実があるのです。この事実というものは安全でないということを証明しているのです。ですから、その航行に安全感を与えるためのなほ一そうの警戒態勢、哨戒態勢というものをとらない限り、このゆいゆい問題を解決することはできないと思つて、洞爺丸の沈没いたしましたときに、私は本會議で質問いたしました、一ぺん交通機関というものは、汽車が倒れる、あるいは船が沈むということになりまして、これは取り返しのつかない人命、財産の損失を招くわけでありまして、それあるがゆいにより一そう周到な注意を常に払つていなければならぬのが、交通機関の特徴であります。そういう意味からいって、これは安全でないからこそ、私はこの夜間の航行が停止されておるのだ、こう思つて、そういう意味からいって、なほ一そう強化する必要を感じられておるのではないかと思つて、いかがですか。国鉄当局も海上保安庁もなおこの事実を事実としてお認めになって、そうして、強化の必要をお感じにならないか、一つそれをお伺ひしたい。

○西販説明員 私たちといたしましては絶対に安全なことが最大の要件でございまして、安全につきましては、

できるだけ慎重な措置をとりまして、万が一にも事故が起るようなことがございませぬやうに心づもりで、運輸に對処しておるのでございまして、ただいまの状況におきましては夏季態勢に近い状態、あるいは夏季態勢の場合もございまして、をとつていただいでおるのでございまして、何分にも二月十九、二十日と出て、その次には三月の十日にもまた出まして、しかもそれが航路を横切つて東側にまで機雷が流れ込んだという状態でございますので、保安庁の態勢に對して不信を抱いておるのことはございませんが、先ほども申しますように、もう少し慎重にと申しますか、よく情勢を見まして、そして大體これならばおさまつてきたようだと私たちも納得いたしましたときに、夜間運輸を開始したいと思つておるような次第でございまして。

○吉野委員 時間がありませんから、要点だけ二、三點御質問申し上げたいと思つて、幸い運輸大臣がおいでになつておりますから、私は運輸大臣にきょう御答弁をしてくれというその目的のために質問するのではございませんが、関係の諸君がおいでになりました、過ぐる運輸委員会で私が質問したことでありますが、どうも十分納得がいかないから、まあ再質問の形になります。御承知の通り韓国は、一方面的に世界の公海に、広いところは約四十マイルのラインを設けて、もしこれを強行して漁業をするような場合は砲撃する場合もあると、氣遣いに刃物を持たしたような宣言をしております。ところが去年の二月の十四日に、底びき網の漁船、これは日魯漁業の所有船ですが、御承知の通り海上衝突予防法に

よれば、韓国のフリゲート艦はよけて通らなければならぬのに、日本の二十五人乗りの漁船に後から二回も追突して沈没させて二十一名の諸君が死んだ。これは海上保安庁の方から答弁を求めました。けれども私はそのときに納得がいけないままに運輸大臣の出席を要は待つておつたのですが、去年の二月の十四日の夜の十時過ぎなんです。佐世保港外約八マイルの地点で、二十一名死んだ。ところが連絡が十分でなかつたために、海上保安庁の人々は驚いて捜索してくれしたが、朝になつて出動した。従つて氣の毒な二十一名の諸君の死骸は今日まで一つも上らない。韓国に外交上日本の外務省から交渉したところが、それは日本の漁船が悪いのだ、この一点張りで遅々として話が進んでおらない。ところが日魯漁業の方も法で定められた通りの補償金もやつていない。外国の損害を受けた場合には、たとえばビキニ環礁のあの放射能をかぶつて久保山さんがなくなつて、百万とか三百万とかもあつた。そういうことを例にとつて外交上交渉をして、先方の国から、なるほど損害賠償しなければならぬということになつて金がかかるまでには相当の日数がかかる。そこで閣議を開いて、一時その弔慰金その他の見舞金等の立てかえをしてやろうじゃないかということとで、そういう話がまとまつた。韓国所有のフリゲート艦に後から二回突っかけられて沈没して二十一名が死亡している。これはラインの中に入れば砲撃するかもしれないませんが、佐世保のアメリカの軍港に、アメリカとの打ち合せか何か、いろいろ重要な軍事上の機密でしよう、韓国の軍艦がやつてく

る。横須賀には年に八回も来て、佐世保には去年の統計をとってみると二十五、六回来てゐる。よその国の港に勝手に参つて漁船に追突して殺しておいて、日本の漁船が悪いのだ、日本の近海、日本の陸上に近いところに韓国の軍艦がやってきて追突しておいて、日本の漁船が悪いのだ——日本の法律には海上衝突予防法というものがありません。大体米国の軍事基地になっておるところでも、日本の領土には交りはない。何がゆゑに韓国所屬のフリゲート艦が用事もないのに、政府の許可を受けずにやってくるのです。やってきた上に、こういう不当なことをやって、一銭の弁償金も払おうとする誠意を示さない。御承知の通り十九日に首相官邸で相当有力な与党の幹部、一部の大臣の諸君が鳩山首相と一緒にダレスさんに会つたが、案外強くはないけれども、軍事力と経済力を背景に持ったダレスというネゴが、重光さんというこまかいネズミを天井裏に追い込めて、そこへすくんでしまつておる日本の外交では、アメリカに気がねするならいけれども、韓国の李承晩なんという人は、これは保安庁も御承知の通り、ずっと前長官だった木村篤太郎さんと並べたら、どっちがどっちだかわからないような顔をしておる。話をしても、相手が正常な人間で常識を備えておるならわかるけれども、外務省も、頭が狂つた、柱時計で申しますと歯車が四、五枚欠けてゼンマイがはずれてしまつておる、そういうものを相手にするときは相手にする方法があるのです、もう一年たつておる。しかも日本の領海、佐世保の近くです。そこへ勝手にやってきて、船を沈没させて、

二十一名を殺しておいて、とにかく一銭の弔慰金も払おうとしない。日本の外務省も何かよその国の問題のようにおもひで一つも解決のために努力しておらぬ。一年もたつたら——尋常六年卒業生くらいの頭があつたら、これは半年くらいで解決できるのです。だからこういう天井裏ですくみ上つておるような外務大臣はかえろというて、私も不信任案を出したのでありますが、この問題について所管の關係もあるから、重光外務大臣なり外務省の諸君と話をしようとなつておるのか。それは連絡が非常に悪かつた点もありますよ。夜の十時ごろに衝突をしておいて向うの船は逃げてしまつて、いまだにかまらぬ。そのフリゲート艦の番号はわかつておるのです。そういうことがあつたのです。遺族の諸君は路頭に迷つておるのです。みなお年寄りや乳飲み子をかかえてきゆうきゆう言つておる。船長や機関長くらいになればもう金額も少しは多いのですが、下級船員に至つては二目と見られぬ非常に苦しい生活状態に追い込められておるに、だれも救済してやる人も保護してやる人もない。外務省は腰が抜けておる。これでは話が進まない。相手は氣遣いに刃物を持たしたような、大體頭のゼンマイのゆるんでおる男である。もう少しはつきりした交渉をして、適當なときに中間報告を遺族の人にしてやるくらいな氣持を持ってもらいたいです。それから政府は、韓国から賠償金、弔慰金をとつたときには——一律に七万五千円の見舞金を支給して——ありますが、七万五千円が大體何カ月か月の生活費にあたりますか。日露漁業からもらつておるのが十二万四千円、

一月に割つたら一万円ちよつとです。今一万円では子供三人をかかえ、年寄りをかかえてやつていけませんよ。どろぼうをするか親子心中をするか、どつちかを選ばなければならぬという状態になつておるときに、もう少し真剣に交渉を進めてもらわなければいけないのじゃないか。その推進方を運輸大臣は一つ外務大臣と話し合つて——これはお調べになつたらわかりませんが、詳細な話はこの間の運輸委員会です。記録も全部とつてあります。ところが、その大ざっぱなところを私に合つて、どうなつておるのだ、弔慰金であつたら、久保山愛吉さんがもつたくらい金額をもらつてくれなければ承服できないと思う。同じ日本で赤字だらけの目航でも、もく星号が伊豆の大島に突つかけて落ちたら、二十万円の葬式費、十萬円の弔慰金、それで百万円を別に出しておる。日本の赤字だらけの航空会社でも、あのやまらによつて百三十萬円の金を出しておる。相手は韓国です。それは戦争に負けて二十萬の軍隊を連れて九州へ逃げてきて、九州を根拠地として北鮮と戦つたといつて、上級将校の宿舎を至急五千ほど建てろ。自民党の田中龍夫君は、当時山口の県知事でしたが、さすがは田中義一のむすこです。よけいなことを言うな、金がないのだといつてはねつた。ああいう危急なときには、九州を自分たちの戦争をする根拠地にしようとして、将校の宿舎まで作れと命令したことがあるのですよ。そういうやつだから一つ腰を据えて交渉をしてもらわなければいかぬ。

がんと一つ私たちが申し上げたことをお伝え願つて、その半分は運輸大臣も責任を持つて話を進めてもらいたいというのを私は希望しておきます。この次の委員会のときでけつこうでございませうから、その経過を一つ御報告願ひたい。

それからもう一つ海上保安庁の砂本さんにお尋ねいたしますが、私はこの間名古屋の第五空軍の司令部に行きました。その将校があるホテルを接収して十年ほどになつておる。それはいつでも移転ができるように宿舎もでき上つておる。これは私も見てきたのですが、そのとき名古屋の港の方に一直線に入つて行くと、一年三百六十五日で非常な経費の節約になる。こうやつて名古屋にすつと入つておる途中に標識をつけて機雷がある。それをぐるりと迂回して名古屋の港に入る。それでさえも年間六百萬トンの輸出入の貨物が、港を通じて名古屋から積み出されておるくらいである。この機雷をのけてくれれば、一年間にどれだけ外国汽船も国内汽船も助かるかわからぬ。物資の輸送が迅速になる。これはどうぞ一つ何とか処置をしていただきたいという陳情があつた。専門室の方からそれぞれ要路の方の係官にお願ひをして、それは一つ掃海してあげましょうというお話があつて、私も安心しておつたのですが、もうこのころはのけていたのだと思ひますが、その点おわかりであれば一つお答えをお願いします。

○砂本説明員 今お話がありました掃海は海上自衛隊の所管でございませうが、名古屋の機雷関係によつて非常にむだな航海をして入るということとは

承知をしております。これはかなり改善されております。ただ最近確かに陳情が私の方に来ておつたと思ひますが、一部必要な面でもまだ残つておる面があるのではないかと、いろいろうらに考えますが、これはそういう陳情を受けますまでもなく、向うにやはり港長がおられます、いろいろ船の運航については関心を持っておられますので、そういうものがやはり現地の事情を連絡して参りますので、これはそのつど自衛隊とも十分連絡して促進をあつせしめておきます。何分にも年度の計画もございませうし、かなりの予算もかかるのであります。今までやつていただいたのは非常に無理をして、重要な航路の掃海が済んだことも報告を受けておられますし、なお若干残つておるところがあるかもしれません、その促進には私も及ばずながら協力したいと思ひます。

○青野委員 非常に御丁寧な御答弁で私どもは満足しております。これは御承知の通り海流とか風力によつて流れてくるものと違つて、あるところはきまつておるのですから、それは一つ予算の關係もありませんから、適當な方法で至急にやはり完全に安心して航海できるように、その障害物を取り除いていただくように、海上自衛隊とあなたの方と十分連絡をとつて、地元の方の要望を大体かなえてやる方が適當な方法かと思ひます。ましていれんや名古屋では二十以上、正確に言つて二十二くらい米軍のために接收家を使用されて非常に困つておる。それがために貿易の面でもバイヤーが名古屋に来て泊まれないというふうなことであり、都市計画が実施されない

のもアメリカ村ができ上つておるから  
だ。そういうことなんかも考慮して、  
いかに競争に勝つたものが一方的横  
車を押すかという事を考えてみる  
と、これも一つ早急に解決して、解決  
されるものは次々に解決していくよう  
に、これはここに確かに機雷がある、  
ここにもあるということが、標示でわ  
かっているのですから、これは一つ急  
速に取り除いていただくように、あなた  
の方からも自衛隊の方に御連携をとっ  
ていただいて、一つ最善の御努力を願っ  
ておきたいということをはっきり申し  
上げておきます。これで終わります。

○松山委員長 この際お諮りいたしま  
す。小委員長の選任についてでありま  
すが、鶴光に関する小委員長でありま  
した濱野清吾君が、一度委員を辞任さ  
れておりますので、小委員長は欠員と  
なっております。それでこの際その選  
任をいたさなければなりません、そ  
の選任については委員長に御一任いた  
だきたいと存じますが、御異議ありま  
せんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕  
○松山委員長 御異議がありませんの  
で、濱野清吾君を鶴光に関する小委員  
長に指名いたします。

なお小委員長の選任につきまして、  
委員の異動等に伴うものにつきまして  
は、自今小委員の選任と同様に委員長  
に御一任いただきたいと存じますが、  
御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕  
○松山委員長 それではさよう取り計  
らいます。

本日はこれにて散会いたします。  
午後四時四十五分散会

第十八号中正誤

- 頁段 行
- 一四 三 「第七」を二七行に操り
- 一四 三 下げるべきの誤
- 一四 三 行頭は一字ずつ上げる
- べきの誤