

第四十回
参議院運輸委員會會議錄第十六号

昭和三十三年三月二十二日(木曜日)

午前十時三十八分開会

出席者は左の通り。

委員長 村松 久義君
理事 天竺 良吉君
金丸 富夫君
谷口 慶吉君
大倉 精一君

委員

江藤 智君
重宗 雄三君
島島徳次郎君
平島 敏夫君
松浦 清二君
加賀山之雄君

国務大臣

運輸大臣 斎藤 昇君

政府委員

運輸大臣官房長 広瀬 真一君
運輸省海運局長 辻 章男君
運輸省船員局長 若狭 得治君
運輸省港湾局長 坂本 信雄君
運輸省鉄道 岡本 悟君
運輸省自 木村 睦男君
自動車局長 梶本 保邦君
運輸省観光局長 梶本 保邦君
事務局長 古谷 善亮君
常任委員 古谷 善亮君
会専門員

○船舶職員法の一部を改正する法律案
(第三十九回国会内閣提出)(継続審

査案件)

○日本観光協会法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸事情等に関する調査(港灣に関する件)

(都市交通に関する件)

○委員長(村松久義君) ただいまより委員会を開会いたします。

まず、船舶職員法の一部を改正する法律案を議題といたします。前回に引き続き質疑を行ないます。

○松浦清一君 海運の経営基盤の強化をはかつていきます問題に関連をして、ちよつとお伺いしたいのですが、この間、運輸大臣がこの席を去られて、あとで大倉委員のほうから若干の御質問がございましたが、きょうの新開によりまして、日本、アメリカ、オーストラリア等の太平洋を取り巻く主要国の港湾労働者で組織しておる全太平洋アジア港湾労働者連絡委員会というものが、日本の港湾労働法の制定運動を支援するため、二十七日を中心にして本船の荷役をボイコットするということを決定したということが報道されておるのです。しかもハワイの国際仲仕倉庫労働支部では、すでに二十日から日本船の荷役の拒否をやつておる。こういうことが報道されておる。しかもこの運動に対しては、国内の労働組合でも日本検数労働組、全海事、自治労、全農林、全税関等の十二単産で組織しておる港湾共闘会議がこれに対して支援をする、そういうことになって

おるのです。これは日本船舶の稼働率に非常に大きな影響を及ぼすんじゃないかということに心配するのですが、大臣が把握しておられます現状と、これに対する対策についての御所見を承りたいと思います。

○国務大臣(斎藤昇君) おっしゃいますように、新聞等でそういう情報をお聞きしておるわけですが、しかしながら、外務省筋を通じて情報キャッチをしたいと、かように考えておるのであります。そのほうからまた的確な通報がございせん。また国内におきまして、御承知のように賃上げにからむ争議も行なわれておりますことは知っておりまして、今の点を特に取り上げて、いわゆる政治的ストという形におきましてはまだ私のほうにあまり触れてこないのであります。

関係業者あるいは海運業者等からもまだ何の話も聞きません。したがって、できるだけ詳細な情報をつかみたい、かように考えておりますが、今そういう状態でございます。で、これに対する対策もそういう現状の把握がまだ十分でございせん。言われておりますとおりといたしますならば、諸外国におきまして、何と申しますか、日本の労働組合の政治的要求に対して、しかもその政治的要求の政府等に対してまだ何の意思表示もない現状のもとに、そういう政治的ストが、もし伝えられると、これは正常な、何と申しますか、労働争議と違ひまするので、

したがって、こういうことは各国政府がどういふように扱うのか、これも外交筋を通じて情報を確かめますると同時に、これに対する関係諸国の考え方とも問い合わせたい、かように思つて関係筋には連絡をいたしておるのでございせん。

○松浦清一君 二十七日に二十四時間ストをやるといふことなんです。まず実際にこれが行なわれた場合、どういふことになるんですか。それを予想してどういふものかといふことを今とやかく言う筋合でないかもしれんけれども、何か対策ございせんか。

○国務大臣(斎藤昇君) 伝えられるごとく、太平洋沿岸の各港湾労働者全部がそういうストに入るのか、その点がはつきりいたしておりません。また日本国内におきまして、必ずしも全部の港湾労働者がストをするようには聞いておりません。いわゆる総評系に属しておられます団体が入るとすれば、いわゆる賃上げストに名をかりてやるのではないだろうかといふような気がいたしておる程度でありまして、もしそうだとすれば、日本の国内におきましては若干の支障を来たすであろうと存じます。外国におきましては全部がやるのかやらないのかよくわかりませんので、もし全部の港湾労働者がストをやるとすれば、日本船が二十七日にはどの程度の荷役をやる予定になつてゐるかわかりませんが、その日の荷役はとると、こう考えなければならぬと思つております。まだ海運業者等からもそれに対する何の措置も、また何の意見もこちらのほうに申し出ておらないという現状でございます。

○松浦清一君 これはけさの読売新聞に出ておつた記事で、ほかの新聞にも出てゐるかと思つて全部探したが、見当たらないのでありますが、全港灣の組合のほうにハワイから連絡が来たところからすると、二十日から二十七日にかけて、サンフランシスコ、ロスアンゼルスそれからオーストラリアなどの主要港で日本船の荷役を拒否する、それからインドネシア、ニューギニア、セイロンなどの港湾労働者も支援をするということに決定したといふことが報道されてゐる。政治ストであるかないかはわかりませんが、私はこれがいいとか悪いとかいふことをここで議論しようとは思ひませんが、そういう対策が——世界的といひますか部分的といふかわかりませんが、ここに書いてある規模で実行されるということになれば、日本船の荷役に対する影響はかなり大きいと思ふ。お前、そういうことをやるのは悪い、悪いと言ふばかりでなしに、どうしたらいいかという対策を考えておかないと情報収集してゐる間に船がとまつてしまつたといふことになるのですね。これに対しては今のところ無策というわけですか。

○国務大臣(斎藤昇君) 今のところは正確な情報をつかみたいといふことで、労働大臣とも、こういう動きがあるようだ、したがって、労働省として

うことであつたのでありますが、やはり少なくとも法律を出すのが適當であるという結論に達しまして、今、もつぱら法案の作成中でございます。しばらくお待ちをいただきます。その時期があまりにおくれるようであれば、今のような措置をおとり下さつても、政府としては、あるいは運輸大臣の私といたしましては、異存はないと思つておるのではありませんが、今そういう段階でございますので、御了承をいただきます。

○松浦清一君 予算委員会は今月一ぱいで終わるから、そうすると、もう重要法案といへば、ガリオア、エロアとタイ特別の協定の問題と、選挙法と、中小企業基本法が社会党のほうから出ておりますから、そういう問題が重要法案で、大臣もそう毎日縛られるというのではないわけですね。私がそういうことを希望するばかりでなしに、これはもう各委員の方々も、こういう重要問題の審議だから、運輸大臣ばかりに責任を負わしてどうのこうのというのではなしに、総理も大蔵大臣も出てきてもらつて、真剣にやろうじゃないですか。日本海運の助成、強化という問題については、十分自民党さんも率先して法案を出して真剣にやつておられるわけだから、同じような気持を持つておる者同士がここでどうだこうだと言つてみたつてしようがないでしょう。そのときに運輸大臣はどうかうしろのほうにすわつておつてもらつて傍聴してもらつて……

○委員長(村松久義君) ○お答えいたします。

ただいまの御要求はごもっともなことだと思ひますが、ただ、今議案の審

査中でございますので、したがつて、議案に直接関係のあるものはもちろん考えなきゃならぬと思ひますが、当委員会の運営といたしましては一般運輸事情等に関する調査をいたしておりますので、その際にお譲りを願うこともあり、また、ただいまの大臣の発言によりますと、あなたの問題にしておられる問題は、やがて提案をするということになつております。したがつて、その提案の時期においても機会がある、こういうことでございまして、

したがつて、予算委員会の終了後この問題については理事會に諮つて決定をいたしたい、かように委員長は考へております。

○松浦清一君 せっかく委員長のお考へであるけれども、委員長は船舶職員法の一部改正法律案の提案の趣旨をあなたは誤解なさつておる。もう一ぺん読んでみて下さい。

○委員長(村松久義君) よく存じております。海運の企業合理化の問題もあるということはよく存じております。

○松浦清一君 知つておられれば、そういうお諮りをするのは間違ひじゃないでしょうか。

○委員長(村松久義君) したがつて、時期については、あなたの御要求を満たし得る時期があるということをお願い上げておるのです。どうでしょう、予算委員會終了後にひとつ理事會に諮つて、さらにあなたのおっしゃるような広範なる運輸行政全般に関する御発言をなさる機会があると思ひますから、そのときに議つていただきたいと思います。

○松浦清一君 そんなことないですよ、あなた。船舶職員法の一部を改正

する法律案の提案理由の説明に、船舶職員法を改正しなければならぬ主たる理由としてあげられておるものは、わが国海運企業の現状がきわめて困難な事態に直面しておるの、政府としては、海運、企業の国際競争力を強化するためにこれをやるのだ、あらゆる努力をするのだ、あらゆる努力の主たるものは、日本の海運の力を強くすること、これが法案の提案の主たる理由なんです。ほかに何も無い。

○委員長(村松久義君) 理由に「かんがみ」という言葉を使つております。したがつて、時期がございまして、本

○松浦清一君 時期と言つたつて、本法案に関連をしてやらなければならぬいじやないですか。

○委員長(村松久義君) 内容については、いろいろありますから、そこで、時期はあなたのおっしゃる通りに、予算委員會の終了後において大臣をそろへたい、こういう御趣旨をくみまして、その時期には、ちやうど大臣の言われるような直接の問題が出て参ります。したがつて、その機会にお譲りを願ひたい、こういう趣旨でござい

○松浦清一君 だから、この法案を分けて審議をするということに対しては賛成できませんよ。この法案を提案した主たる理由というものが、海運企業の国際競争力を強くしなければならぬと、こういうことが主たる理由なんですよ。理屈じやないですよ。いかにすれば日本の海運企業の国際競争力が強くなるかということを探り下げて検討していかねば、本質的にこの法案の審議をするということではできない

わけです。切り離すべからざる問題です。

○委員長(村松久義君) よくわかりました。よつて理事會においてこれを決定したいと存じます。

○松浦清一君 それじゃ、そのときまで質問を保留しておきます。

○大倉精一君 関連。これは理事會でやるというお話ですけれども、この法案と関連して、そういう取り扱ひを理事會で相談しよう、といううこと

とすね。今、松浦君の言つておることは——この人は海運の専門家ですから、この法案の主たる理由であるところの海運企業の合理化あるいは育成ということに対して、はたしてこの船舶職員法というものがこれに役立つものかどうかと、こういうことなんですか。これはこの法案に関連をいたしまして、そういう措置をとるようには理事會で取り計らうと、こういう趣旨に承知して差しつかえありませんね。

○委員長(村松久義君) 問題は、これはちやうど速記をとめていただきましう。

〔速記中止〕

○委員長(村松久義君) それじゃ、ひとつ速記を始めましょう。

松浦委員、ひとつあなたの出席大臣の要求を御発言を願つて、速記にとどめておきます。

○松浦清一君 この船舶職員法の一部改正法律案の提案趣旨の基本をなすものは、日本の海運基盤を強化して、国際競争にたえ得るようにならなければいかぬと、こういうことが提案趣旨の根本なんです。それは、運輸大臣のみならず、総理大臣、大蔵大臣、経済企画庁

長官、三人そろつてもらつて、日本の経済成長政策に関連して、そして国際競争にたえ得る日本の海運にするためにはどうしたらいいかということに質疑をしたい。したがつて、以上の三人の大臣の御出席を要求いたします。

○委員長(村松久義君) 御要求の大臣出席等については、あらためて理事會に諮つてこれを決定いたしますから、さう御承知を願つて、あなたの質疑は、もし、運輸大臣に対する質疑があれば、その部分をひとつ御継続願ひ、しからざる場合においては、質問を保留されたいことを希望いたします。

○松浦清一君 運輸大臣と、海運をどうして増強しなければならぬかということについては、別に話したことはないけれども、僕らと見解は違ひないのだ、運輸大臣とともに総理、大蔵、経済企画庁長官に詰め寄るうと、こういうわけですか。よろしいか。

○委員長(村松久義君) それじゃ、運輸大臣に対する質疑はなしと認めまして……

○松浦清一君 そうじやない、保留しておくのだ。

○委員長(村松久義君) せっかく出席しておられるのですから、もし質疑ができたなら、やつて下さいな。

○松浦清一君 いや、そのあとに。

○委員長(村松久義君) 留保のまま、よろしいですか。——それじゃ、理事會において決定いたします。

本日の本案に対する質疑はこの程度にいたします。

○委員長(村松久義君) 次に、日本観光協会法の一部を改正する法律案を議題といたします。

ます。ただいまのところ、別に内規としましては、あるようなないような格好で、何と申しますが、できるだけ会員を多く入っていただきたいというようなことで、別にどのくらいというようなものとはきめていなかったのが現状でございます。

○大倉精一君 その会費、賛助金というのはいきまわっていかれたというのですね、これは相当の金額がやはり出ておるわけですね。先ほども三分の一という従来の出資があったと聞いておるのですけれども、これはやはり協会のほうで大体新しい会員なり何なりに対して、本年度はこのくらい出せというようなことを指示するのですか。あるいは任意に会員が提出してくるわけですか。

○政府委員(橋本保邦君) やはり一番大きい国鉄の四千万とか、日本交通公社の二千万とか、東京都の二千万というようなところが、東京の大口のところ、何と申しませんが、実際の運営をしますと、話し合いで、今年度はこれくらいというので先にきめまして、それできまるものでございますから、あとは、何と申しませんが、個々の会員の方には、よろしく願いますと、そうしますと、大体地方公共団体でございますと、従来地方議会議に諮って出しておられたような点もございまして、従来これくらいだったから、ことしもこれでいいかというふうなことがございまして、今度法律の二十一条で、運営委員会が会費のこ

とをきめるというふうなことになるわけでございます。○大倉精一君 次に伺いたいことは、提案理由の説明の中に、「業務の

範囲を拡大する」ということが出ておるんですけれども、業務の範囲を拡大する内容はどんなものですか。

○政府委員(橋本保邦君) これは法律の目的の中に当てはまるかどうかというものでございまして、私も議論したんですが、インドネシアから日本へ観光のことに、講習生が現在来ておるわけでございます。これを今東洋大学にお願いをいたしまして、そこに預かってもらいます。いろいろ六カ月間の講習をやってもらっているというふうなこともございまして、これがはたして観光協会法でいわれておるところの第一の目的に当たるかどうかというふうなことがいろいろ議論になりましたので、「業務の範囲を拡大する」というふうなことがここに入り、それからもう一つは、多年希望のヴィジターズ・ビュローというふうな問題、これが一番大きな問題になるわけでございます。これが今度の改正の出資の一億、即ヴィジターズ・ビュロー、こういうふうな御了承をいただきたいのでございます。

○大倉精一君 そうしますと、大体業務の範囲を拡大するということは、ヴィジターズ・ビュローというふうなものを新しく作る、そういう仕事を加えるんだと、こういうことですか。

○政府委員(橋本保邦君) さようでございまして。

○大倉精一君 次に伺いたいことは、「役職員の給与及び退職手当の支給基準の設定、変更等についての監督規定を設ける」という工合に書いてあるんですけれども、かりにこの協会に職員の労働組合ができた場合、労働

組合の性格はどうなるんですか。これは公務員に準じてやるのか、あるいは民間の労働組合としてやるんですか、団体交渉その他は自由にやれるわけですか。

○政府委員(橋本保邦君) 御指摘の役職員の給与、退職手当、こういうふうな点につきましては、現在政府から出資が出ておまして、特別の法律でできております。いわゆる特殊法人が二十八ございまして、その二十八の特別法をつぶさに検討いたしました結果、今度政府出資を機会に、いわゆる出資に伴う当然のこととして、こういう規定を、何と申しませんが、国の監督を強化するといいますが、国家意思が協会の中に反映していくと申しましようか、そういうふうなことでこれを入れたわけでございます。

それから労働組合と申しますか、今協会の職員全部で五十人足らずでございます。よく笑うんでございまして、けれども、観光局が、ちょうど以下ユース・ホステルの職員を入れますと五十人ほどございまして、両方合わせると、百人以上というところを茶飲み話によく申すのでございまして、労働組合ができました場合、私はやはり民間の労働組合の範疇に入るもの、国の出資とか補助金がございしますもので、予算の範囲で、ある程度の制約を受けていく、こういうことになるんじゃないかというふうに考えておるわけでございます。

○大倉精一君 まあたとえ五十名でも百名でも労働組合ができれば組合活動をしなればなりませんが、今の御答弁で大体民間労働組と同じような性格だと承知しておきます。

最後に承っておきたいのですが、観光客の誘致と同時に、輸送あるいはその他のサービスの点に対して、監督指導というものはどういうふうなんでしょうか。

○政府委員(橋本保邦君) 先生の御指摘のとおり、一番やはり心配になりますのは、海外活動宣伝をやった外人が日本へやってきた、さて日本へ来てみると暗に相違の状態じゃないか、こう言われまして、もう何と申しますか、百日の説法何とやらと申しますが、九俣の功を一簣に欠くような結果になるわけでございます。むしろ聞いてきふよりもっとすばらしいことというふうな印象を与えてほしい。そうすれば口から口へ宣伝が伝わりまして、ますますよくなるんじゃないか、かように考えておるわけでございます。一番問題はやはり受入態勢としましては、宿舎の問題、それから運輸省の所管ではないのでございまして、道路の拡充というふうないろいろの問題、それから国立公園地帯の問題、これは厚生省になるわけでございますが、そういういろいろのこともございまして、運輸省の関係で申しますと、宿泊施設、それから旅行あつせん業者、これが親切にやってもらうというふうなこと、それから日本へ来てのガイド、これが親切に扱うというふうなことが、やはり一番大きな運輸省としての眼目になっていくんじゃないか。それから観光協会を中心に随時運動を展開いたしております。国土美化運動、こういうふうなこともこれは私や

は大きい進めていかなければならぬ問題だと、かように考えておるわけ

でございます。

○大倉精一君 それで運輸省の所管の事項については、運輸省として指導し監督もする、その他の今おっしゃったような道路の問題なり、公衆衛生の問題なりあるいは万般の問題があると思

いますけれども、そういう全般の事項に対する監督、指導、助成というものはどこでやるのか。

○政府委員(橋本保邦君) 全く観光についての行政が多岐にわたっておりまして、非常にこの問題を強力に進めていきます場合のいつも障害になって、私ども残念に思っております。ございまして、今そんなことを言っても始まりませんので、現在では総理府に観光を担当する部局と申しますか、内閣審議室で観光の問題を調整と申しますか、各官庁にわたっておりまして、観光の問題を総合調整するという格好で、事務を進めておるわけでございます。また同時に総理府に観光事業審議会というものが設置されまして、そこでいろいろ内閣総理大臣からその審議会に御諮問をされ、そうしていろいろ御審議をいたして答申をちょうだいして、その答申のつとめて運輸省がやるもの、厚生省がやるものはやるというふうな格好で、ただいま実際の行政は進めておるわけでございます。

○大倉精一君 運輸大臣にお尋ねしますけれども、今の問題についていろいろ協議をする、審議をするというのじやなくて、現実具体的な問題として次から次へいろいろ出てくるわけですね。そういうような問題について総理府が総合的な調整をするというので

こういう問題についてどこを窓口にするか、そういうふうな問題があるので、いかがですか。

○國務大臣(斎藤昇君) ただいま観光局長が申しておりますように、内閣に観光審議会を設けました。そこで、審議会をして重要な項目を関係各省に答申の形で出してきてもらって、おるわけです。その答申の趣旨に沿って関係の各省庁がやることになっておるわけでありますが、何と云っても観光行政の一元化と申しましても、たとえば運輸省が現在の状態で道路を作るわけにも参りませんし、また衛生をやるわけにも参らないというふうなことで、これは連絡調整といえますが、すべて日本の観光というのを主にして各般の行政をして参らなければなりません。しかしながら観光行政の中心は運輸省にあるわけでありまして、したがって運輸省が中心になりまして関係各省に強く要望し、そうして観光行政の推進に努力をしてもらうというよりなからうかと思っております。運輸省といましては関係各省に強く呼びかけ、依頼をいたしましてそうしてやって参りたい、かように考えております。

○大倉精一君 そうしますと運輸省が中心になって交通対策本部というふうなものを作ってありますが、観光対策本部というふうなものは設けられておりません。

○大倉精一君 私の懸念しておることは、外人の観光客を誘致するといいますが、これからはそう金持ちばかりでないと思ふのです。簡単に暑中休暇を利用して来るようなそういう庶民的な観光客が多いし、それはまた誘致しなければならぬと思ふ。その場合における観光客の受入態勢というのは、道路とか何とかそういう恒久的なものにいろいろ欠陥があると思ふ。たとえば旅館にしても来てみると日本の旅館は高い。私いつか昭和二十七年でしたか外国へ行ったときに、ロンドンの新聞に出ていました日本はばかにしておる、日本に行くに旅館はべらぼうなものだというふうな意味の記事を見たことがある。そういうふうな監督は一体どこでやるか。あるいはまた交通問題にしても、私は国鉄によく言うのですけれども、最近の特急車以外の車は急行でもだめですよ。一等車に乗りましても洗面所はまっ黒け、きたない話だが便所にしても非常にきたない。しかし観光客は高い特急ばかりに乗りましてもいいと思ふ。そういう点の監督なり指導はどこでやるか。しかもそれは身近なことで審議をする必要はない。じゃそれを運輸省のほうでやる、あるいはどこかへ行つてすぐ直すかどうかということですね。そういうような点についてどこで監督するかということが心配ですね。

○政府委員(堀本保邦君) 全くお説のとおりでございます。お言葉に出ました日本のホテルが高いということはもうずいぶん方々から、特に海外旅行をなさいました方々から、お帰りになるとびにまるで私がホテル料金を高くしておるようにおしかりを受けるのでありますけれども、今度新しく運輸省としてはこういう政策をいたしたのであります。今ホテルの建設費はどのくらいかかるかと申しますと、大ざっぱに御了承いただきます金額を申し上げますと、一室一千万とお考えいだいでけつこうだと考えております。ホテルにはロビーも要れば食堂も要るそれから調理室も要る機械室も要るというふうなことで、そういうたいわゆる部屋を有効に働かすための設備が要るわけでございます。ホテル全体の建設費を有効な部屋割りで割りました場合には、大体一室一千万円見当の建設費がかかる、かように御了承いだいていいのでございます。そういういたしますと、一室一千万円かかる、そこへ一人あるいは二人が泊まるということになりますと、勢いホテル料金が高くなるを得ない。これを一体どうすればホテル料金は安くなるのかということが私どもにも与えられる課題でございます。で、その課題を解決いたしたために、今後私どもは一室五百万円見当のホテルを建設しようと思ふ。か、こういう政策を強力にたたいま打ち出しておるところでございます。で、それはどういふことかと申しますと、それじゃ五百万円以上のホテルと云うものはお前たちは認めないのか、こういうお話になるかもしれない、それがそれはそうじゃございませんで、国が財政投融資の対象として考えるホテルの建設は、一室五百万円を限度とする、五百万円の三分の一は開発銀行の融資で考えましよう、こういうことなんです。じゃあ一千万円のホテルをお作りになりたい方は、当然お作りになつていただいでけつこうです。それは当然自己資金でやるなり、あるいは増資をするなり、市中銀行から借り入れをするなり、適宜に自己資金を運用してやつていただきたい。国がお世話をして申し上げるのは一室五百万円見当のホテル、こういうふうな政策を強力に打ち出しておるわけでございます。それにありますと、大体二千万円見当の部屋代でいけると、かように私どもは見当をつけておるのでございます。二千万円になりますと大体今の半分くらいになると思ひますので、これをひとつ強力に進めていきたい。

○大倉精一君 旅行をして一番やっぱ旅行者の気分をこわしたり何かするものは宿舎、寝泊まりするところですね。特に私はこの際観光ホテルもけっこうなだけありますが、ともすれば外人用のホテルとなれば豪華ホテルを作りたがっておる。一室五百万円の基準で助成をするというのですが、そのほか外人が日本へ来る、日本を知りたい、日本に触れたいというですから日本の屋の上とか日本の旅館、そういうようなものを非常に好くという傾向がある。ある外人が日本に来たら日本がどこにもなかつたという人がおるのです。こういうこともやはり観光客誘致にそれは考えなければならぬと思ひます。そういう点について私はいろいろ気になっているのは、一体、全体的な

が中心になって交通対策本部というふうなものを作ってありますが、観光対策本部というふうなものは設けられておりません。

○大倉精一君 私の懸念しておることは、外人の観光客を誘致するといいますが、これからはそう金持ちばかりでないと思ふのです。簡単に暑中休暇を利用して来るようなそういう庶民的な観光客が多いし、それはまた誘致しなければならぬと思ふ。その場合における観光客の受入態勢というのは、道路とか何とかそういう恒久的なものにいろいろ欠陥があると思ふ。たとえば旅館にしても来てみると日本の旅館は高い。私いつか昭和二十七年でしたか外国へ行ったときに、ロンドンの新聞に出ていました日本はばかにしておる、日本に行くに旅館はべらぼうなものだというふうな意味の記事を見たことがある。そういうふうな監督は一体どこでやるか。あるいはまた交通問題にしても、私は国鉄によく言うのですけれども、最近の特急車以外の車は急行でもだめですよ。一等車に乗りましても洗面所はまっ黒け、きたない話だが便所にしても非常にきたない。しかし観光客は高い特急ばかりに乗りましてもいいと思ふ。そういう点の監督なり指導はどこでやるか。しかもそれは身近なことで審議をする必要はない。じゃそれを運輸省のほうでやる、あるいはどこかへ行つてすぐ直すかどうかということですね。そういうような点についてどこで監督するかということが心配ですね。

○政府委員(堀本保邦君) 全くお説のとおりでございます。お言葉に出ました日本のホテルが高いということはもうずいぶん方々から、特に海外旅行をなさいました方々から、お帰りになるとびにまるで私がホテル料金を高くしておるようにおしかりを受けるのでありますけれども、今度新しく運輸省としてはこういう政策をいたしたのであります。今ホテルの建設費はどのくらいかかるかと申しますと、大ざっぱに御了承いただきます金額を申し上げますと、一室一千万とお考えいだいでけつこうだと考えております。ホテルにはロビーも要れば食堂も要るそれから調理室も要る機械室も要るというふうなことで、そういうたいわゆる部屋を有効に働かすための設備が要るわけでございます。ホテル全体の建設費を有効な部屋割りで割りました場合には、大体一室一千万円見当の建設費がかかる、かように御了承いだいていいのでございます。そういういたしますと、一室一千万円かかる、そこへ一人あるいは二人が泊まるということになりますと、勢いホテル料金が高くなるを得ない。これを一体どうすればホテル料金は安くなるのかということが私どもにも与えられる課題でございます。で、その課題を解決いたしたために、今後私どもは一室五百万円見当のホテルを建設しようと思ふ。か、こういう政策を強力にたたいま打ち出しておるところでございます。で、それはどういふことかと申しますと、それじゃ五百万円以上のホテルと云うものはお前たちは認めないのか、こういうお話になるかもしれない、それがそれはそうじゃございませんで、国が財政投融資の対象として考えるホテルの建設は、一室五百万円を限度とする、五百万円の三分の一は開発銀行の融資で考えましよう、こういうことなんです。じゃあ一千万円のホテルをお作りになりたい方は、当然お作りになつていただいでけつこうです。それは当然自己資金でやるなり、あるいは増資をするなり、市中銀行から借り入れをするなり、適宜に自己資金を運用してやつていただきたい。国がお世話をして申し上げるのは一室五百万円見当のホテル、こういうふうな政策を強力に打ち出しておるわけでございます。それにありますと、大体二千万円見当の部屋代でいけると、かように私どもは見当をつけておるのでございます。二千万円になりますと大体今の半分くらいになると思ひますので、これをひとつ強力に進めていきたい。

○大倉精一君 旅行をして一番やっぱ旅行者の気分をこわしたり何かするものは宿舎、寝泊まりするところですね。特に私はこの際観光ホテルもけっこうなだけありますが、ともすれば外人用のホテルとなれば豪華ホテルを作りたがっておる。一室五百万円の基準で助成をするというのですが、そのほか外人が日本へ来る、日本を知りたい、日本に触れたいというですから日本の屋の上とか日本の旅館、そういうようなものを非常に好くという傾向がある。ある外人が日本に来たら日本がどこにもなかつたという人がおるのです。こういうこともやはり観光客誘致にそれは考えなければならぬと思ひます。そういう点について私はいろいろ気になっているのは、一体、全体的な

い、東海道は自分一人で単身で下っていく。京都へ着いたとたんに、京都でいわれる何と申しますか、東京のはとパスのような市内循環バスに乗ってそれで見て回るといふような、いわゆる丸がえの旅行から必要な個所だけガイドを使う。汽車にさせる乗りというのがありますけれども、ガイドのきせ利用のような格好の利用がふえつつございますので、したがって、そういう面からガイドを全国一般、東京のことも京都のことも九州のことも知つてというふうな、全般的なガイドからローカル・ガイドというものを考えていかなければならぬのじゃないか。そういう制度を作つたほうが料金も安上がりになるし、そういう方向に進むべきじゃないかというふうなことを考えておるわけでございます。全く先生のお話のとおりだと私も考えておるわけでございます。

○大倉精一君 そうしますと運輸省が中心になって交通対策本部というふうなものを作ってありますが、観光対策本部というふうなものは設けられておりません。

○大倉精一君 私の懸念しておることは、外人の観光客を誘致するといいますが、これからはそう金持ちばかりでないと思ふのです。簡単に暑中休暇を利用して来るようなそういう庶民的な観光客が多いし、それはまた誘致しなければならぬと思ふ。その場合における観光客の受入態勢というのは、道路とか何とかそういう恒久的なものにいろいろ欠陥があると思ふ。たとえば旅館にしても来てみると日本の旅館は高い。私いつか昭和二十七年でしたか外国へ行ったときに、ロンドンの新聞に出ていました日本はばかにしておる、日本に行くに旅館はべらぼうなものだというふうな意味の記事を見たことがある。そういうふうな監督は一体どこでやるか。あるいはまた交通問題にしても、私は国鉄によく言うのですけれども、最近の特急車以外の車は急行でもだめですよ。一等車に乗りましても洗面所はまっ黒け、きたない話だが便所にしても非常にきたない。しかし観光客は高い特急ばかりに乗りましてもいいと思ふ。そういう点の監督なり指導はどこでやるか。しかもそれは身近なことで審議をする必要はない。じゃそれを運輸省のほうでやる、あるいはどこかへ行つてすぐ直すかどうかということですね。そういうような点についてどこで監督するかということが心配ですね。

○政府委員(堀本保邦君) 全くお説のとおりでございます。お言葉に出ました日本のホテルが高いということはもうずいぶん方々から、特に海外旅行をなさいました方々から、お帰りになるとびにまるで私がホテル料金を高くしておるようにおしかりを受けるのでありますけれども、今度新しく運輸省としてはこういう政策をいたしたのであります。今ホテルの建設費はどのくらいかかるかと申しますと、大ざっぱに御了承いただきます金額を申し上げますと、一室一千万とお考えいだいでけつこうだと考えております。ホテルにはロビーも要れば食堂も要るそれから調理室も要る機械室も要るというふうなことで、そういうたいわゆる部屋を有効に働かすための設備が要るわけでございます。ホテル全体の建設費を有効な部屋割りで割りました場合には、大体一室一千万円見当の建設費がかかる、かように御了承いだいていいのでございます。そういういたしますと、一室一千万円かかる、そこへ一人あるいは二人が泊まるということになりますと、勢いホテル料金が高くなるを得ない。これを一体どうすればホテル料金は安くなるのかということが私どもにも与えられる課題でございます。で、その課題を解決いたしたために、今後私どもは一室五百万円見当のホテルを建設しようと思ふ。か、こういう政策を強力にたたいま打ち出しておるところでございます。で、それはどういふことかと申しますと、それじゃ五百万円以上のホテルと云うものはお前たちは認めないのか、こういうお話になるかもしれない、それがそれはそうじゃございませんで、国が財政投融資の対象として考えるホテルの建設は、一室五百万円を限度とする、五百万円の三分の一は開発銀行の融資で考えましよう、こういうことなんです。じゃあ一千万円のホテルをお作りになりたい方は、当然お作りになつていただいでけつこうです。それは当然自己資金でやるなり、あるいは増資をするなり、市中銀行から借り入れをするなり、適宜に自己資金を運用してやつていただきたい。国がお世話をして申し上げるのは一室五百万円見当のホテル、こういうふうな政策を強力に打ち出しておるわけでございます。それにありますと、大体二千万円見当の部屋代でいけると、かように私どもは見当をつけておるのでございます。二千万円になりますと大体今の半分くらいになると思ひますので、これをひとつ強力に進めていきたい。

○大倉精一君 旅行をして一番やっぱ旅行者の気分をこわしたり何かするものは宿舎、寝泊まりするところですね。特に私はこの際観光ホテルもけっこうなだけありますが、ともすれば外人用のホテルとなれば豪華ホテルを作りたがっておる。一室五百万円の基準で助成をするというのですが、そのほか外人が日本へ来る、日本を知りたい、日本に触れたいというですから日本の屋の上とか日本の旅館、そういうようなものを非常に好くという傾向がある。ある外人が日本に来たら日本がどこにもなかつたという人がおるのです。こういうこともやはり観光客誘致にそれは考えなければならぬと思ひます。そういう点について私はいろいろ気になっているのは、一体、全体的な

い、東海道は自分一人で単身で下っていく。京都へ着いたとたんに、京都でいわれる何と申しますか、東京のはとパスのような市内循環バスに乗ってそれで見て回るといふような、いわゆる丸がえの旅行から必要な個所だけガイドを使う。汽車にさせる乗りというのがありますけれども、ガイドのきせ利用のような格好の利用がふえつつございますので、したがって、そういう面からガイドを全国一般、東京のことも京都のことも九州のことも知つてというふうな、全般的なガイドからローカル・ガイドというものを考えていかなければならぬのじゃないか。そういう制度を作つたほうが料金も安上がりになるし、そういう方向に進むべきじゃないかというふうなことを考えておるわけでございます。全く先生のお話のとおりだと私も考えておるわけでございます。

指導監督というものはどこでやるか、ここが私は問題だと思うんですね。

○国務大臣(斎藤昇君) まことにおっしゃるとおりごもっともだと存じます。で、役所の権限ということになりますと、先ほど申し上げたようでございますが、しかしながら、役所の権限があまりしても、これを実際に行ないますのはホテルであればホテル、あるいは旅館の業者、あるいは衛生関係であればやはりホテル関係とか、あるいは観光地にいる人たちのやり方、考え方というものでございます。したがって、私はこのたび日本観光協会が非常に拡大整備されました機会に、この観光協会の会員にこれらの人たちが入っているわけでございますので、今後日本の観光国策を通じて、今おっしゃる点が今後日本の進んでいく道だろう、したがってこの観光協会が中心になりまして、そうして会員を指導しながら、あるいは会員ともどもに今おっしゃった方向に指導し進んでいくというあり方が一番手つとり早いし、一番効果的であろう、そういうふうな観光協会を運用して参りたい、かように考えております。

○大倉精一君 この点は特にひとつ政府も関心を持ってもらいたいと思うのです。特に大衆的な観光客の誘致とこれに対する国内の取り扱い、あるいはまた処遇等が最も有力な国際親善の方法になると思うのです。そういう意味で外貨獲得以外にそういうようなことがあるので、特にひとつ関心を持ってやってもいい。

それから、これは国内の問題も同様ですから、この際お聞きしておきたいと思うのです。どうも団体客の誘致で

すね、これは盛んに各機関でやっておるんですが、ともすればこれと輸送が伴わないという点がありますね。たとえば国鉄にしましても輸送が逼迫しているのにほとんど団体客を誘致している。一般の輸送に非常に大きなしわ寄せがきている、こういう傾向が方々に見られるんですが、団体客の輸送と団体客の誘致というものに政府はどういう指導方針を持っているか、これをひとつ聞きたい。

○国務大臣(斎藤昇君) 団体客の誘致をいたす場合に、何といつても輸送といふものが前提に相成ります。主としてこれを担当いたしております国鉄も、自分の輸送力をまかのう限度で団体の申し込みに応じているわけであります。したがって、何としても全体の輸送力を増強しながら、一般の需要と団体の需要両方満足させていかなければならぬと考えておりますが、しかし一般の需要を抑制をして団体客を誘致をするというわけには参りません。したがって、一般の輸送に支障のない限度において団体客を扱う、そういう方針でなければならぬと思っております。

○大倉精一君 という方針でなければならぬことはもちろんなんですけれども、現実の問題としてそのバランスがとれていない場合がたくさんあるんですね。ですから団体客の誘致は交通公社もやればその他の団体もやる。これは営利会社ですからほとんど輸送力におかまいなしにやっていく、こういうことでもって非常に列車なんかまで一般の輸送にたいへんどうも犠牲が寄ってくる、こういう面がたたくさんあるんですね。そういう面についてもひとつこれを機会に政府としても関心

を持って御指導願いたい。

それから最後に資本金が一億円なんですけれども、大体観光事業を百パーセント効果的にやっていくにはどのくらい要するのですか。これでいいんですか。

○政府委員(橋本保邦君) 私ども大体二十億の政府出資が必要だと考えております。これはジェトロ日本貿易振興会が昭和三十三年にできまして、観光協会は一年あとの昭和三十四年にできたのでございますが、ジェトロのほうではできた当初三十三年から政府出資が二十億ついたのでございますが、わが観光協会のほうは一年おくれでできたにもかかわらず、補助金のみで今日まで運営されておったわけでございまして、私も目に見えざる見ざるの差こそあれ、ともに国際収支の改善に寄与するのは同じじゃないかというので、ジェトロ並みというのを強く機会あるごとに関係方面と折衝いたしておつたのでございまして、それで当初の要求は十億の政府出資をちようだいいたしまして、資金運用部へ預託いたしまして、その利息の六分五厘、六千五百万円というものを毎年変わらざる財源として活動の原資にしたい、こういうお願いであつたのでございまして、いろいろの御方針もあつたようでございますが、今度は出資が一億、そのかわりこれは昭和三十七年度に施設費として使い切つてよろしい一億である、こういうふうなことになるわけでございますが、見かけは十億のほうで非常に多いわけでございますが、それがたれた場合には六千五百万円、これはまるまるの場合で一億でございますから、結果としては三千五百万円の

プラスというふうなことになるのでございまして、ジェトロが二十億の政府出資で昭和三十三年以来やっておりますので、私どもはやはりジェトロ並みということで努力を今後続けていきたい。六分五厘でございますたら一億三千万円というものが毎年入ってくるわけでございまして、これでこそ初めて国家的な安定した長期計画が海外活動宣伝に立てられるのだ、かように信じておる次第でございます。

○大倉精一君 大臣に要望しておきますけれども、今の御答弁によりまして、二十億要る、そうして一億三千万円という毎年の運転資金確保の必要がある、こういうことなんです。ですからせつかく作るならば、常に短かしたすきに長しというものを作らずにちゃんとしたものを作り、しかも観光客の誘致は単に外貨の獲得ばかりでなく、これは日本の国際的な一つの立場からいって非常に有効な外交手段であると思う。そういう意味からいって、この協会の強化についてはさらに積極的に努力を願いたいと思う。これを要望しておきます。

○委員(村松久義君) 速記をとめて。

○委員(村松久義君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員(村松久義君) 速記をつけ。ほかに御質疑はないようでございますが、質疑は結局し、討論に入りまして、御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べを願います。別に御発言もなければ直ちに採決を行ないます。本案に賛成の諸君の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員(村松久義君) 全会一致と認めます。よって本案は全会一致をもって可決すべきものと決定いたしました。なお、報告書の作成等につきましては、委員長に御一任を願います。

○委員(村松久義君) 引き続き運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○委員(村松久義君) 引き続いて運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○委員(村松久義君) 引き続いて運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○委員(村松久義君) 引き続いて運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○委員(村松久義君) 引き続いて運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○委員(村松久義君) 引き続いて運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○委員(村松久義君) 引き続いて運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○委員(村松久義君) 引き続いて運輸事情等に関する調査を議題といたします。

○委員(村松久義君) 引き続いて運輸事情等に関する調査を議題といたします。

り上げて意見書が出て参っておりま
す。その意見書のうちで、まあ運輸省
として所管している問題につきましては
は、それを尊重いたしまして、次々に
われわれとしては実現に移して参つて
おるつもりでございますし、労働者の
安定の方法をいたしましては、できる
だけ常用の労働者の資質を高め、これ
は福祉厚生施設に力を入れる、これは
私のほうの所管ではございませんが、
職業紹介の業務を円滑に進めるとか
いろいろあると思うのでございますが、
われわれといたしましては、現在まで
やつて参りましたことを、今後さらに
強力に一つ一つを実現できるように進
めて参りたいと考えておるわけでござ
います。しかし、それだけではなかな
か根本的の方策じゃないんではないか
という御議論もございまして、港務の
労務の雇用の安定につきましては関係
する官庁も多数ございまして、本国会
に総理府の中に港務労働等対策審議会
というものも設けられる案が提出され
ておりますし、そこに関係者の方がみ
んなお集まりになって論議をされる
ということも伺っておりますので、その
御意見を尊重いたしまして今後対処し
ていきたい、こういうふうに考えて
おります。

○大倉精一君 大臣にお伺いします
けれども、先ほど松浦委員に対する御答
弁は、どうも現状認識というものが的確
ではないと、私はそういう印象を受け
ました。そこで、二十七日には国際的な
規模において統一行動を行なう、すで
に外国では二十日ごろから日本船のボ
イコットに入つておる、こういう事実
が今日の前にあるのです。これに對
して労働問題は労働省だということ

と、半面やはり港務の運営あるいは港
灣運送というのに対しては所管が運輸
大臣でありますから、これは他人事と
して見ておるわけにはいかぬと思うの
です。今度の港務労働者の争議という
ものの本質は、現場ではいろいろな経
済問題というものが前に出ておるよう
でありますけれども、何といたしても日
本の港務労働者の置かれておる条件と
いうものが全く前時代的なものがある
に残留しておる。タコ部屋なんかも
あるし監獄部屋もある。あるいは神戸
においては傷害事件まで発生しておる
という、そういうような港務労働者の
前時代的な状態から脱却したい、しな
ければならぬというこういう本質的な
ものを持つておるわけですね。これに對
して外国の労働組合が同情をし、支援
をし、共同して立ち上がつて行こう、こ
ういうのでしたら、こういう認識のも
とに政府としてはどうする、という具
体的なものではなくても、誠意を示して
やらなければならぬと思うのです。そ
ういう点について大臣はどういうふう
にお考えになっておられますか。

○国務大臣(斎藤昇君) 大倉さんの
おっしゃるとおりだと考えておりま
す。何といたしても港務労働者の労働条
件を近代的にいたしますについては、
やはり港務運送業者といいますが、こ
れらの人たちの経営をやはり近代的な
ものにして行く必要があろう、かよう
に考えております。前回の委員会でも
私はお答えしましたように、今までの
届出のあったものを今度は登録許可と
いうように直して参りたいというの
その一端でございまして、これをさ
らに強化をいたしまして、そうして今
おっしゃるような、港務労働者の労働

条件ができるだけ一日も早く近代的な
労働条件に切りかわるよう努力して
参りたい。このたび設けられることに
なりました港務労働等対策審議会も、
もつぱらそういう趣旨に従つてその熱
意の政府の現われとひとつお考えをい
ただきたいと思ひます。運輸省は労働
問題直接の所管ではありませんが、し
かしこれの影響するところは、やはり
港務の機能の十分な発揮という点で
ございまして、これは他省の所管と
は考えないで、労働省と同じように重
要性をもつて推進して参りたい、か
ように考えております。

○大倉精一君 まあ港務の問題は、大
臣も就任当時の所信表明の中で、海運
の問題、港務の問題を重点施策として
考えるという御発言がございました
が、これは港務の問題と一口に言いま
すけれども、非常に間口が広く奥行き
が深い、なかなか容易なものじゃない
と私は思うのです。なかなか港務
の施設等については、これはもうお金
をかけて専門家が設計をして作ればす
ぐできるのですが、問題はやつぱり人
間だと思つたのです。港務に働く労働
者の問題というものを解決しなければ
ならぬ。これには付随して今おっ
しゃつたように運輸省の所管として港
灣事業、運送事業者、港務事業者の問
題がある。で、両方とも労働者の問題
あるいは港務事業者の問題も制度的な
検討を加え改正を加えて行かないと車
なる宿舎を作つたりあるいは退職金を
設けるというふうなことは私は解決
しないと思つたのです。したがって、要は
港務に必要な労働者を確保するために
は、やはり港務労働者が港務に働くこ
とによつて生活の安定、将来の保証と

いうものを得られるというふうな根本
的なものを考えていかないと問題は解
決しないと思つたのです。ですから
政府としてもこの際港務問題につきま
しては、特に労働問題については制度
的な検討を加え改正をしていく、こ
ういふことでなければならぬと思つた
すけれども、お考えをひとつ聞かして
もらいたいと思ひます。

○国務大臣(斎藤昇君) 全く同感で
ございます。港務における労働者の制度
あるいは法律その他によりまして、改
善をいたして参らなければならぬま
いと考へております。港務労働審議会にお
きましてそういう点を中心に取り上
げてもらつてもいいと思ひます。

○大倉精一君 そういうために御承知
のように社会党からも港務労働法案が
出ておりますけれども、この賛否は
別にいたしまして、そのねらい、目的
とするところのものは、港務労働者の
制度的な改革をねらつて出されてお
るわけですね。したがって、今私の趣旨
とは全く同感だ、こういうふうにお
っしゃれば、この法案は法案としてま
して、そういう方向に政府としても努力
をしてもらわなければならぬと思つ
た。それについては、やはり労働省、運輸
省が一緒になつて港務労働者の連中
もひざを突き合せてその誠意を示し
てやる必要があると思つた。そうして
また港務労働者みずからの声を聞いて
やらなければならぬ。そういう機会を
お作りになつたらいかかと思つた
すがどうですか。

○国務大臣(斎藤昇君) 社会党の提案
をしておられます法案等も重要な参
考の御意見として検討をいたして参
りたいと思つております。また今お

しやいます港務労働者等の意見も、直
接聞いてはどうかという御意見でござ
います。私もかねがねそういう考え
を持つております。予算国会等で非常
に多忙でありましたために今までその
時期を得ておりませんが、時期を得た
第私はずいぶん機会を持つて参り
たいと、かように考えております。

○大倉精一君 今のお話でそういう機
会を持ちたいというこれについては、
今度の二十七日の統一行動がどこまで
進展していくか、どこまで緊迫化して
いくか予想がつかせませんが、その
場合にはやはり政府が誠意を披露し
て、こういう国際的な事態というもの
を事前に解決をするという努力をしな
ければならぬと思つたのです。当然労働
問題ですから自主的に労使関係でや
ればいいんですけれども、しかし事は
一般産業と違つた非常に大きな意義
のある問題に発展してきていると思ひ
ますから、事と次第によつては事前にそ
ういふような機会を作つて、ひざを突
き合はして話をし合う。労使関係の問
題は別にしましてです。別にしまし
て、ひざを突き合はして話をすると
ういふ機会を持つ必要があると思つ
た。この点はいかがですか。

○国務大臣(斎藤昇君) 心がまえは
持つております。
○大倉精一君 そういふ心がまえが
ありになるようでありますから、心が
まえは、これはもう実施をしてみら
うという前提だと思ひますので、事態
の進展いかんによつてはこういう努力
もひとつしてみらうというのを強く私
は希望したいと思ひます。この問題は
これで終わります。

○委員長(村松久義君) 次に都市交通

規制の問題を議題といたします。

○大倉精一君 この前の委員会におきまして、今度陸運局長と警視總監において一応意見の一致を見たといわれる案について、その及ぼすところの影響、これに対する対策というものについて実際に知らせ願いたい、こう言っておきまして、これについてひとつ御報告をお願いしたいと思います。

○政府委員(木村睦男君) 一昨日先生から今のお話に関する資料の御要求がございましたので、現在資料にいたすべく検討いたしておりますので、ちょっとお待ちいただきたいと思っております。この次の委員会に資料として差し上げたいと思っております。

○大倉精一君 どうもそういうことがおかしいと思うんですがね。これは相当重要な交通規制でありますから、これをやったら対象者はどれだけあるか、あるいはこれによって及ぼすところの影響はどういう方面にどんな影響があるか。たとえば自家用トラック、小型トラックを規制すれば、中小零細企業にはどんな影響があるか、これに対する対策はどうか。あるいは大型車の交通を規制した場合に、これが都市経済——東京都におけるこの経済活動にどういう影響があるかというところ、あるいはこれに伴って自家用車あるいはトラックのターミナル、あるいはモーター・プール等についてはどんなことをやるか。こういうことをあらかじめ検討をした上に立って、じゃやろうしよう、こうならぬと、うそだと思ふんですが、どうも資料がでないからというお話なんですけれども、これはそういうことをあとから検討されるんですか。

○政府委員(木村睦男君) 資料としてまとめております点は、ただいま申し上げましたように、この次ぐらいいで上がるつもりでございますが、お話の点の影響その他につきまして現在私たちが調べておりますことをそれでは概略申し上げさせていただきますと思っております。

今回の規制の案によりまして、まずトラックにつきましては七トン半以上の大型の車ということになっております。それで、現在しからば七トン半以上のトラックがどの程度あるかと申し上げますと、これは東京都区内で所有しております車についての数字でございますが、七トン半から八トン未満、これが千二百二十二両ございまして、それから八トン以上全部含めまして二千二百一両ございまして、したがって七トン半以上を合計いたしますと三千四百二十三両という車がございます。なお、都外から都内にはおります車が六%以上の率で、はいつてきておりますので、七トン半以上の車についてもほぼ同じ程度だという推定のもとで、この三千四百両の六%増しで考えますと、三千五百から三千六百というふうな数字になると思っております。これだけの車が規制の対象になるわけでございまして、もちろんこの中には特殊な車、トレーラーあるいは長物車等も含まれておりますので、これらにつきましては必要性に応じて許可を与えて不都合のないようにするというものになっておりますので、これらを除きます。一般の七トン半以上の車というものは、自家用が約八百両、営業用が二千二百両ですから、約三千両というものが普通車としての七トン半の車でございます。そのうち路線用の車が、もちろん営業車でございまして、約六百四十両ほどでございます。

こういう状況でございますが、これらの規制の対象になります、時間帯におきまして当初の案よりよほどゆるくなりまして、昼間の二時間を穴をあけました関係上、全然昼間、外からは入れない、あるいは中から外へ出られないということでございます。それで、かなり緩和をされております。それから道路につきましても、最初の案でいいますと三十八路線、この三十八路線全部押えますと、ほとんど川に囲まれている二十三区から外に出るということが、不可能な状況でございますが、これが二十路線にいたしましたので、都内都外への出入りも道路によりましてはできるというふうな状況でございます。その点で影響は相当小さくなっておりますというふうに考えております。なお、今後とも昼間の通行のことを考えまして、行政指導でできるだけ夜間に回すようには指導を続けますが、まずまず今の時間帯、それから道路の二十路線ということ、それから昼間二時間の穴あけということによりまして、その大きな影響はないであらう。心配されまゝのは、鋼材あたりを運ぶ場合の特殊車あるいは長物車でございまして、これも警察のほうで必要に応じて一々許可制で走らしめるように考えておりますので、まずこの程度ですと、そう大きな影響はなしに、多少の影響は忍んでいたかなければなりませんが、その程度のことでは済むのではないかと、この程度で一応の見当をつけて、現在こまかく検討をいたしておるわけでございます。

それから、その次の三十人乗りのバスでございますが、これも時間が夕方五時から七時までの二時間でございまして、その上にこの二時間内でございます。また、修学旅行等、前から計画がきまっておりますようなもの、この時間帯に貸し切り列車で東京駅に着くというふうなものも多数ございますので、駅から旅館への輸送、それから一応遊覧を終えて帰校する、あるいは旅館に帰るといふふうなものは除外いたしておりますので、夕方二時間という時間帯におきまして、これだけの例外措置を考へておきますれば、これもそう大した影響はなくて済むのではないかと、この一応は考へておるわけでございます。

なおトラックにつきましても、もっと詳細な影響等につきましては、いましばらく時間をかしていただきたい。かように考へております。

○大倉精一君 都心における駐車車の禁止はどうなっておりますか。

○政府委員(木村睦男君) 都心におきまして駐車車の問題につきましては、特自家用車、また自家用車の中で自家用乗用車、これに対する対策としてわれわれも議論したのでございまして、一応今回の通行の規制の対象には、なかなか自家用乗用車のうちからどういうものを押さえるかというところで、技術的にも非常にむずかしい点があると、いふようなことでございまして、これは都心におきまして駐車あるいは路上放置、こういう点を徹底的に取り締まることによつて、都心に車を持って、はいても置き場所がないからはいれないというふうな、間接的に都心の乗り入れを規制できるようにしようではないかという考え方で、今後そのほうの措置を強く講じようということで両省話ができております。

なおこの問題につきましては、交通対策本部の関係各省のわれわれの会議におきましてこの問題をいろいろ検討いたしました。警察当局といたしまして、駐車禁止区域の拡大、これを強化することについて、相当思い切った措置を講ずるというふうな言っておりますし、また路上の放置につきましても、目下対策本部におきましても議論をいたしておるところでございます。また、路上放置を取り締まるために道路交通法あるいは道路法等によりましていろいろ措置を今後さらに強化していく。なおこれには法律政令の改正の必要の場合もございまして、またこれを待たずに行政指導の強化によってやり得る面もある。かように考へられますので、これらにつきましまして目下具体的な案につきまして、関係各省集まって検討いたしておるのが実情でございます。

○大倉精一君 そうしますと、自家用乗用車の都心における駐車禁止は、まだ具体的にはきまっていないわけですか。

○政府委員(木村睦男君) 現在でも駐車禁止はやっておりますが、さらにこれを強化いたすことによりまして、もっとその実効を上げようということも警察当局のほうでその方法を進めて参つておるような実情になっております。

○大倉精一君 私は自分で計算しないからわかりませんが、大体まあ勘でいきますと、都心における駐車車

を作れば必然的に人も車も集まることは当然であるので、こういう場合には集まった車が交通の障害になってはいけないので、適当な駐車場の設備を持つべきであるという議論も出ております。両方とも意味のある議論でございますので、現在まあ駐車場につきましては、建設省のほうで具体的な案を検討されておりますけれども、この両方

の議論をわれわれ集まりましていろいろ話し合っております。決して駐車場を都心に必ず作らなければいかぬという一方の議論だけでまとめるわけではございません。よくその点も考えてやってみようと思ひます。

○大倉精一君 この問題は、この前、川島さんも、都心に作るという意味は、商店、中小企業等で自家用車を持つて置き場がないから、その入れものを作つてやるのだという答弁があつたんですが、そういうことであれば、これは共同車庫であつて、駐車場ではないわけですね。と同時に、毎日新聞とかどこかで交通関係は公約するといふ中で、川島さんもこの乗用車の駐車場は郊外適当な場所にするという意見もありました。そういう案をひとつ大いに検討してもらいたい。外国において、外国のことばかり言うようでは、けれども、この機会にいろいろなるものを讀んだり何かしたもんですから……。

今ではアメリカあたりでも、都心におけるビルディングにつきましては必ずしも車に乗つて通つてくるということを期待しないらしいですね。こういう問題もあわせてこの際検討してもらいたいと思ひます。

○国務大臣(斎藤昇君) 都心の駐車場の問題は、交通関係懇談会で強く大倉さんのおっしゃるとおりに要望をいたしております。ただ、日本の東京の道路の交通計画は、今後相当進んで参ります。したがつて、その場合のことを考えてみますと、今よりももう少し上がつてもよからうかと、かように考へております。現状においてのあれを前提とすれば、これ以上駐車場を作るのはやめてもらいたい。しかしながら、今後の改良あるいは道路の状態等を考えれば、もう少しくらい上がつてもいいかもしれないけれども、とにかく都心には駐車場をあまり作らないというその方針を堅持してもらいたいといふことを強く私から要望いたしております。

○大倉精一君 全く同感でありまして、であるから駐車場法案には反対しないのでありますけれども、作る時期、運用によつてはかえつて弊害があるといふこともひとつお考え願ひたい。と同時に、都心における駐車禁止の——自家用車ですね——範圍を拡大し、強化するといふことになるという、いろいろな問題が起ると思ふのですね。たとえば今ニューヨークで問題になっておりますところのお医者さんの車はどうするかとか、外交官の車はどうするかとか、報道用の車はどうするかといふこともあるのですが、こういうこともこれから研究すると思ふのですが、万般、ひとつ新しい交通政策ですから、そういう点も、これはお考え願ひたいと思ふ。

○国務大臣(斎藤昇君) 今の点も、そこまで私は突き進んで警察当局に要望をいたしております。ほとんど路上には駐車ができないといふことを原則にし、しかし、その場合において特に駐車させなければならぬものというものを考へて、それ以外のものは駐車させないといふことを将来の目標に置いて、駐車禁止をもつと一日も早く拡大してほしいといふことを強く要望いたしております。

○大倉精一君 私は今度の東京陸運局長と警視庁の間でできた案については必ずしも賛成しないのです。といふことは、前から言つておる通りに、まず自家用車の間接的な抑制をやつてどのくらい効果があるか、おそろくこれを適當にやれば、都市交通は、現状においては私は相当効果があるのじゃないかと考へておつたわけなんです。しかし、こうきまつたといふことになれば、こういういろいろな問題が想定されるのです。昼間二時間の穴といふのは、はたして路線トラック等の場合において、都心における交通を利用する時間が十分であるかどうかといふことです。規制される範圍は、どこからなんですか。東京都のたとえば例を言つてもらえばいいのですけれども、そこから入つてきて、二時間で、はたして東京都のある地点まで行けるかどうか。そういう点はどうかですか。

○政府委員(木村睦男君) 二十路線の各路線について、どこからどこまでが規制の対象になるかといふ具体的な最終案は、これを今後公安委員会が公示し、実施するまでにさらに詰めていくことになっておりますが、一応予定されておりますもの、二の例をあげますと、たとえば第一京浜国道につきましては、日本橋の橋の上から新橋一丁目、八ツ山橋及び大森六丁目各交差点を経て大田区の六郷の橋の東詰までといふことで、これは六郷川の橋のところから押えるといふことになると思ひます。

○大倉精一君 どの橋。○政府委員(木村睦男君) 六郷です。川崎と東京の間を流れております。それから中原街道でいいますと、品川区の西大崎の交差点から大田区の丸子橋の東まで。それから甲州街道でいいますと、新宿の旭町の交差点から幡

ヶ谷の交差点を経まして世田谷の給田町というところがございまして、その交差点までというふうなことで、一応それを予定しておりますが、詳細はさらに多少の変更があるかと思ひます。大体そういうふうな押え方をしようと考えてございます。

なお、昼間のたつた二時間では、これに路線トラックなんかとても無理ではないかといふ御意見でございまして、私たちも若干その心配はいたしております。規制の時間は二時間になっておりますけれども、その前後の三十分ぐらひはどうしても、何といひますか、二時間を有効に使つたためには、ある程度の考慮を考へなくちゃいかぬだろうといふことを、両者の話し合ひのときに話し合つております。したがひまして、時間的には十一時から一時という二時間といふことできめまして、たけれども、十一時前の三十分、一時以後の三十分の程度は、例外的にやむを得ぬものは通さなさいかぬ。そうでなければ、出かかったものが出られな、入りかかったものが途中でとまるといふことになりまして、そういう点は、運用におきまして無理のないようにいたそうといふふうに話し合つておりますから、そういうふうな運用の仕方になるかと思ひます。

○大倉精一君 それから駐車路線の時間帯が昼間二時間、前後三十分ずつ三時間ですね。その間の待機場所といふのは予定されておるんですか、トラックの待機場所は。○政府委員(木村睦男君) これにつきましては、これははっきり公示になりますと、特に路線トラック等につきましては、あらかじめ事業者のほうでい

ろいろ考慮してもらひまして、道路の途中で時間がきて立ちんぼしないように方法を講じてもらふということも要請せざるを得ないと思つております。中には、突然道路で時間がきて立ちんぼせざるを得ないということも初めのうちは起るかと思ひますが、その点につきましては、事前にPRをよく警察のほうでやつてもらひまして、なるべくそういう事態が起らないように、自主的な措置ができる指導をやつてもらふように、これも両方の間で話しておりますから、円滑にそこはいくようにやつてもらふことになると思ひます。

○大倉精一君 やつてみてもらうのはいいが、實際問題としてこれの取り締まりなり指導ができるかどうか疑問に思ふんですね。たとえば十一時から一時までになりまして、一時十分前にはもう入つちやいかぬことになると、十分前には、あるいは三十分前には入つちやいかぬかもしれない。かりに十分前に入つてきたものはとめるわけにはいかないでしょうが、十分前の信号にひつかかつてとまつちやつたらどうするか、そういう問題が出てくると思ひます。ですから、私は非常に実行がむずかしいと思ふんです。一ぺんおやりになることはけっこうだと思ふんですけれども、私は實際問題としてむずかしいのじゃないかと思ひます。むしろ乗用車なり自家用車等の規制の方法についてお考へになったほうがいいと思ひますが、あまり言えば業界擁護になりますからやめますが、私は決して業界擁護じゃないんです。實際おやりになってみて、これはおそろくむずかしいのじゃないかと思ふ。これの対

象は荷を積んだ車ですか、から車ですか。

○政府委員(木村睦男君) それは差別をつけて考えておりません。実車も空車も同じように一応適用になると思います。

○大倉精一君 そうしますと、都内における荷役は、その荷を持って行かないことになりませんか、時間帯によって。だから十一時ごろに入り込んで、荷を積んで出てこれない。時間が足りないから翌日まで待たなければならぬ、そういう問題も起こってくると思ふのです。さらにこれを指導する警官の数も問題があるでしょうし、私はこれは非常にむづかしいと思ふのです。やれないことは初めから私はやらんほうがいいと思ふんです。これは技術的にむづかしいと思ふんです。

もう一つ心配になりますことは、路線トラックでも、たとえば七トン半以上を主体とする業者があるだろうと思ふのです。あるいは一台、二台、三台を持つている零細な路線業者もいる、こういう業者の補償といいますが、そういう対策はどうしますか。これでもってつぶれてしまう業者がありますね、商売ができないこともありますね、これはどうしますか。これはしかもつぶれていいというのではないと思ふ。国家が免許したんだから、国家の免許業者をやめてしまえということではない、これはどうしますか。

○政府委員(木村睦男君) 今回のこの規制の案は、実は初めてでございますので、いろいろわれわれも議論をして参ったのでございますが、これが完全だと、効果の点におきましてもあるいは影響の点におきましても、これがほ

んとくに完全な案だというのは、実はなかなか発見できなかったんです。しかし、何とか規制をしなければいけないという段階であることには考えが一致しております、できるだけいろいろな角度から検討いたしまして、一応このような話し合いになったわけでございますので、これを実施いたしまして、その状況を見ながら、不十分な点、あるいは欠陥のある点は私は改めるべきであると考えております。と同時に、この案を実施することによりまして、深刻な影響を与えるような場合が起ります場合には、この方法に対する再検討あるいは他にこれを指導いたします、その影響を除去する方法等も真剣に考えてやっていきたいと思っております。何にいたしまして、最初の試みでございますので、いろいろ欠陥もあるかと思ひますが、一応これでやりまして、その実態をもう一応見まして、次にこれを修正するなり何なり、よりよい方向にだんだん仕向けたいかなければいけないのじゃないかというように考えて努力をいたすわけでございます。

○大倉精一君 このきまつた案は実施されるだろうと思ふんですが、大臣にちよつとお伺いするんですが、今私が申し上げました、これによって生ずる具体的な犠牲が直ちにでると思うのです。ですから、今申し上げたような二台か三台を持った路線業者ないしはトラック業者が、これでもってほとんど営業活動ができないか、あるいは非常に大きな犠牲を受けてそうして倒産しなければならぬ、事業を廃止しなければならぬという問題が出てくる

と思う。あるいは七トン半以上の大型トラックを主体として営業を営んでおります業者もあるんですね。これは直ちにこの倒産だということがあるのうな、非常に犠牲になるものがあるのです、こういうような問題に対して大臣どう思ひますか。

○国務大臣(斎藤隆夫君) あるいはおっしゃるような場合も出てくることはあり得るかと思つておりますが、しかし今までも大体六割程度は夜に回してありますし、七トン半以下の車もあり七時まで、その間二時間というさらに穴があいていくということであれば、まあ例外的なものもあるいは起り得るかもしれませんが、大体これだといふことはなしにいくのではないかと考えております。実際の状況を見まして、そしてそういう事態があるというようになれば、また適当なことを考えて参りたいと、かように考えております。

○大倉精一君 非常に甘いと思ふのですよ、考え方が。現実にはさつき私が指摘したように、二時間より少ない、都内における業務活動は二時間より少ない。トラックの使命というのは、早く送るといふことが使命です。その日に

行つたらその日に積み込んで出発する、これなんですけれども、東京都内に関する限りは、しかも東京都内にそういう取引先を持つてゐる、荷主さんを持つてゐるような零細業者、一台、二台、三台という業者は、十一時ごろから都内に入つて、荷物を積むが、翌日では商売にならぬのです。これは大きな業者は別ですよ。さらにまた七

トン半以上を持つてゐる、しかも東京都内のものが主要なものだといふ場合に、翌日でなければ、しかも十一時にならなければ出てこれられないということになると、これは商売にならぬと思ふのです。たいした影響がないというふうには考えるのは、ちよつと甘いんじゃないかと思ひますが、局長そういうケースは起こりませんか。

○政府委員(木村睦男君) 実はそういう点もいろいろ議論をしてみたのでございまして、まあ最初のことでもありませんので、そういった大きな影響なしにやれるんではないかというふうな感じを持つて、最終的にこれでまともなわけでございますが、もちろんおっしゃるような特に大きな影響を受けるようなところがあるかとも思ひます。そういう点は実施の状況を見まして、そういうことがあるとすれば、大いに改めていきたいと、かように考えておりました、融通性を持つてひとつ実施の実情を見ながら、より一そういふ方法に持つていきたいと、かような気持ちで、まあこの程度でということ話し合いをやつたわけでございます。

○大倉精一君 要望しておきますが、こういうような現象について調べてもらいたいとの前言つたのです、これをやつた場合はどういふ現象が起るか、これに対する対策はどうかというのを調べて報告してもらいたいと、こういうことを要望したのですけれども、そういう点についての調査がまだされてないやうでありますけれども、これは非常に重大な問題です。国家に免許した責任があります。免許した業者が、これによってで

きないということになったら、これは大いに責任をとらなければならぬと思ふので、これはぜひともデーターを作ってもらいたい。これは簡単にできると思ふのです。七トン半以上持つてゐる業者の分布状態がどうなつてゐるか、あるいは一台、二台、三台という東京都内を主たる活動範囲としてゐる業者はどんなにおるか、これはたいへんに多くなつてゐるのですね。ですから、これは簡単なことだと思ひますけれども、私は相当重大な影響があると思ふので、ぜひともひとつ調査して報告してもらいたいと思ふのです。いいですか、そういう資料が出ますか。

○政府委員(木村睦男君) はい、現在いろいろ調べておりますので……

○金丸富夫君 今、大倉委員がお話になりました問題ですね、特に時間の規制の問題について、私どもの考えとしては、やはり一番大事なのは八時から八時までのことはこれは暴論であるといふこと。次には、少なくともその間にいろいろの今までの動いておる実績等から見て、十一時から二時半ないし三時までという線は、現にりっぱに谷間ができておる。この間にぜひ少なくとも四時間程度はあけてもらいたいといふことを強く要望を申し上げておつたのですが、今度の規制でもわずかに二時間というふうなことになる、これは先ほど大倉委員が言われると同様な結果が非常に起こつてきやしないかと思ひます。また、今から折衝されるであろういわゆる区域の問題ですね。路線になつたから円ではなくなつて、結局路線という規模になりまして、それは私はいいと思ふのです。裏通りのいわゆる迂回線というも

いうものを大いに今までもやはり運輸省としては経済企画庁等に強く認識をしてもらうように努力をされてこれらたかどうか、その点を一つ、合わせて三点お伺いしたいと思います。

○国務大臣(斎藤昇君) この車種別の規制は、運輸省の横やりによって骨抜きになったなどと新聞が報じておるくらいであります。私は今おっしゃいましたような趣旨から、まず交通規制というか、車種別の規制をやる前に、取り締まりあるいは交通指導というものをと厳重に、あるいは強くやるべきだと要望をいたしております。警察庁あるいは警視庁もその予定をいたしております。まず交通警察官というものを増すようにということも強く要望をいたしております。これはおそろくそのうち、実現をすると思っております。それから、ただ単に規制だけでなく、道路の拡幅あるいは立体交差等、おあげになりました点も、これは強く要望をいたしております。交通関係懇談会にも東京都知事及び都の道路関係の人たちを呼びまして、警察庁、警視庁が要望しておる程度の、少なくとも道路の差しあつたの拡幅あるいは改善というようなものをやるについで、東京都はどういう考えでおるか、東京都の今日の工事能力をもつてして、今東京都が予算に出しておる以上に、さらにどれだけやれるかということを検討いたしておるわけでありまして、数百億に上ると思ひますが、これは補正予算あるいは予備費の支出等によつてやろうということ、今具体的に計画を進めております。ただ、これは本年度中にとやうか、これは本年の末にでき上るの、あるいは本年の末に

なるとか、来年にまたあるということになって、あすからすぐ実効のあるものではないと思ひますが、それぞれそういう意気込みでやつておるわけでありまして、規制によつて物価が上がる、物価に影響を及ぼすということも承知いたしておるわけでありまして、今申しましたような方法によつて乗用車は間接的な規制をやつていこう、なお、申し落としましたが、車庫の設置という点、道路を車庫がわりに使つた、あるいは長時間路上に駐車をして、あるいはこれをひとつ厳重にやるようにしようというので、これは警視庁はその方針で進むはずでございます。少なくとも都心部において今よりも駐車禁止区域を定める。そしてさらに路上に車庫がわりに使う——これは法制上非常にむづかしいのでありますけれども、しかし、おのづから常識的にわかるわけでありまして、場合によれば、そういう立法措置をやる。ただ、その車庫または車の常置場所を、いやしくも車の所有者は持つべきだということ、一つの行き方でありまして、これは全国——いなか、都会を問わず、いやしくも車を持つておる者は車庫を、あるいはまた車庫といわなくても道路以外の所に常置場所を持つべきだ、この観念はわかりまして、わかりませんが、しかし、これを罰則をもつて臨むという事になりまして、法律上非常にむづかしい問題が起つてくる。持つべきだという観念だけから、もしその常置場所に車を入れていないという理由は何かといへば、これは路上に放置をして、そして交通の妨げをする

からいけないのだという理由であれば、これはよくわかると思うのであります。が、車の所有者たる者は車庫を持つていないということだけで処罰をするということになりますと、これは立法技術上非常にむづかしい問題になります。この点は法制局も入れて検討いたしておりますが、今日までの検討いたしましたところを御披露申し上げますと、路上に長時間駐車をしたが、その一定の路線、あるいは一定の地域においては非常に困るということ、道路を指定してそういうふうなやつていくというのが筋道じやなからうかというので、その方向に今立法の準備をいたしつつあるわけでありまして、結論を得次第、さようにいたしたいと思ひます。また、これは今申しします方法ならば、新しい立法なしでも、警察の道交法の取り締まりでできる面が大部分あるのでありますから、これを早く実行に移すようにということ、強く要望をいたしております。

物価にはね返らないようにできるだけの措置を考えていきたいということも同感でございます。これも努力いたしたいと思ひます。

○大倉精一君 最後に運輸大臣にお尋ね——お尋ねよりも要望がもしあれば、交通警察官の増強というのは、たびたびいわれておりますから、これはもう重複するからやめますけれども、同時に運輸省における関係の職員です、これは非常に足らぬと思ひます。すな、私は、施設も足りない。これをやはり飛躍的に増強させなければならぬと思ひますが、この問題、いかがですか。

○国務大臣(斎藤昇君) まあ車の増強に伴つて運輸省の職員が不足をしております。これは御承知のとおりでございます。しかしながら、昨今のいろいろな情勢から、官庁職員をふやすことはきわめて困難であります。し、必要なのはこれはやむを得ませんけれども、できるだけ事務の簡素化をはかつて、そうして職員の能力を必要とすることに持つて参りたい、かように考えております。

○大倉精一君 まあその問題は私はなかなか了承できないのだ。私はそういう人間の問題を非常に消極的な考えでやつておつたのでは、おそらく今度の規制あたりは、これはもう仏を作つて魂入れずということになるだろうと思ひます。これは大臣ひとつ積極的の人員、施設の強化についてはお考えを願ひたいと思ひます。これは要望です。それで、速記をちょっとやめて……。

○委員長(村松久義君) 速記をやめて。

〔速記中止〕

○委員長(村松久義君) 速記をつけ。じゃ本件に関する質疑はこれで終局いたします。

本日はこれで散会します。

午後一時二十六分散会

昭和三十七年三月二十九日印刷

昭和三十七年三月三十日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局