

第四十六回国会 運輸委員會 會議 録 第十九号

昭和三十三年三月二十四日(火曜日)

午前十時三十五分開議

出席委員

委員長 川野 芳満君

理事有田 喜一君 理事關谷 勝利君

理事塚原 俊郎君 理事西村 直己君

理事山田 彌二君 理事久保 三郎君

理事肥田 次郎君 理事矢尾喜三郎君

木村 俊夫君 佐々木義武君

進藤 一馬君 壽原 正一君

高橋清一郎君 高橋 禎一君

中馬 辰猪君 西村 英一君

長谷川 峻君 細田 吉藏君

増田甲子七君 井岡 大治君

勝澤 芳雄君 泊谷 裕夫君

野間千代三君 山口丈太郎君

内海 清君

出席國務大臣

運輸大臣 綾部健太郎君

出席政府委員

運輸政務次官 田邊 國男君

運輸事務官 佐藤 光夫君

(大臣官房長)

運輸事務官 若狹 得治君

(海運局長)

運輸技官 藤野 淳君

(船舶局長)

運輸事務官 廣瀬 眞一君

(鉄道監督局長)

運輸事務官 柄内 一彦君

(航空局長)

委員外の出席者

議員 久保 三郎君

日本国有鉄道副 磯崎 敬君

總裁

専門員 小西 真一君

三月十八日

旅行あつ、旋業法の一部を改正する法律案(内閣提出第一二〇号)(参議院送付)

国際観光ホテル整備法の一部を改正する法律案(内閣提出第一二六号)(参議院送付)

同月二十三日

道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律案(内閣提出第一四一号)(予)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

小委員会における参考人出頭要求に関する件

地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、海運局の支局の出張所の設置に關し承認を求めの件(内閣提出、承認第五号)

日本国有鉄道整備緊急措置法案(久保三郎君外四名提出、衆法第二七号)

中小型船舶造船業合理化臨時措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第一三二号)(予)

航空に關する件(日韓航空路等に関する問題)

○川野委員長 これより會議を開きます。

この際、日本国有鉄道の事故防止対策小委員会における参考人出頭要求に關する件につきまして、おはかりいたします。

すなわち、本小委員会におきまして、参考人の出席を求め、意見を聴取する必要を生じました際は、その人選、日時等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、これに御異議ございませんか。

○川野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

○川野委員長 次に、地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、海運局の支局の出張所の設置に關し承認を求めるの件を議題とし、審査を行ないます。

本件につきましては、御質疑はございませんか。——御質疑はないものと認めます。

○川野委員長 これより本件に対する討論に入りますが、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたします。

本件に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○川野委員長 起立総員。よって、本件は承認すべきものと決しました。

なお、ただいま議決いたしました本件に關する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

○川野委員長 御異議なしと認め、さ

よう決しました。

(報告書は附録に掲載)

○川野委員長 次に、久保三郎君外四名提出の日本国有鉄道整備緊急措置法案を議題とし、提案理由の説明を聴取することといたします。久保三郎君。

日本国有鉄道整備緊急措置法案

(目的)

第一条 この法律は、日本国有鉄道施設を緊急かつ計画的に整備することにより、鉄道幹線の輸送力の増強、通勤輸送の混雑の緩和及び輸送の安全の確保を図り、もつて経済基盤の強化と国民生活の安定向上に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「鉄道施設整備事業」とは、日本国有鉄道が行なう次に掲げる事業をいう。

一 線路を増設すること。

二 鉄道車両を整備すること。

三 鉄道を電化し、及びディーゼル化する。

四 鉄道保安施設を整備すること。

(踏切道を立体交差化することを含む)。

五 その他政令で定める鉄道施設を整備すること。

(第一期五箇年計画及び第二期五箇年計画)

第三条 日本国有鉄道は、昭和四十年以降五箇年間に第一期として、当該期間中において実施すべき鉄道施設整備事業に関する計画(以下「第一期五箇年計画」という)の案及び昭和四十五年以降五箇年間に第二期として、当該期間中において実施すべき鉄道施設整備事業に関する計画(以下「第二期五箇年計画」という)の案を作成し、運輸大臣に提出しなければならない。

2 第一期五箇年計画及び第二期五箇年計画には、次の各号に掲げる事項を定めなければならない。

一 当該各五箇年間に進めなければならない鉄道施設整備事業の実施の目標

二 当該各五箇年間に進めなければならない鉄道施設整備事業の量

3 運輸大臣は、第一項の規定により第一項の規定により第一期五箇年計画及び第二期五箇年計画の案の提出を受けたときは、閣議の決定を求めなければならない。

4 運輸大臣は、前項の規定による閣議の決定があつたときは、遅滞なく、その旨を日本国有鉄道に通知しなければならない。

5 第四項の規定は、第一期五箇年計画及び第二期五箇年計画を変更しようとする場合に準用する。

(交付金の交付)

第四条 政府は、日本国有鉄道に対し、政令で定めるところにより、

第一期五箇年計画及び第二期五箇年計画の実施に要する経費の財源に充てらるため、当該それぞれの経費の三分の一に相当する額の交付金を交付する。

2 日本国有鉄道が前項の規定による交付金の交付を受けたときは、当該交付金の額に相当する金額について、日本国有鉄道法（昭和二十三年法律第二百五十六号）第五条第二項の規定による政府の日本国有鉄道に対する出資があつたものとする。

附則
この法律は、昭和四十年四月一日から施行する。

理由
日本国有鉄道が行なう鉄道施設の整備に関する事業の緊急かつ計画的な実施を促進するため、第一期五箇年計画及び第二期五箇年計画の策定及びその実施に要する経費の財源について必要な規定を設ける必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

本案施行に要する経費
本案施行に要する経費としては、年間約千億円の見込みである。

○久保議員 たいだいま議題となりまして日本国有鉄道整備緊急措置法案について、提案の理由並びにその内容について御説明申し上げます。

日本国有鉄道は、国民経済の中で重要な地位を占めており、将来にわたってその地位は確保さるべき立場にあり

ながら、今日の国鉄は、輸送力の不足からくる幹線輸送の渋滞、異常輸送を続ける通動輸送、さらに統廃する事故等、その使命である大量客貨の安全、正確、迅速な輸送を遂行することがはなはだしく困難な状況にあります。

御承知のごとく、国鉄は、戦時中は戦力増強、戦後は経済復興の名のもとに、長期にわたってその施設を酷使してまいりましたが、昭和二十四年には、マッカーサー指令により、労働問題解決のため公共企業体に移行し今日に至っております。公共企業体としての国鉄に引き継がれたものは、開業以来とられてきた国営事業の実体はそのままとした、あいまいな公共性と企業性であり、それを包括する独立採算制のワクであり、そして極度に荒廃した老朽施設でありました。国鉄はしばらく経済復興の至上命令とインフレの中でその老朽施設をさらに食いつぶしながら輸送を続けてまいりましたが、遂に松木町、洞爺丸等の相次ぐ事故が発生し、それらの事態は、その食いつぶすべき老朽施設の限界を示すものとして、昭和三十二年頃から老朽施設の取りかえを中心とする第一次五箇年計画が実施されるに至ったわけであり

ます。

しかし、この第一次五箇年計画は、実施後、日ならずして改訂を余儀なくされたのであります。言うまでもなく資金計画の破綻であり、計画の過小でありました。原因はその財源を主として運賃値上げに求めたこと、政府がその政策の中でこの計画に責任を持たなかったこととあります。

かくして、第一次五箇年計画は四年度で打ち切り、昭和三十六年度から第

二次五箇年計画として再出発し今日に及んでおりますが、これまた主たる財源を運賃値上げに求め、加えて東海道新幹線建設の大事業を繰り込み、結果として新幹線早期完成が先行し、太平洋ベルト地帯の輸送力増強と近代化は予定どおり促進されましたが、幹線輸送の渋滞、通動輸送の混雑緩和等は本年度において約四〇〇の達成にすぎず、明年度予算案がそのまま実行されたとにしても、計画の五八〇であり、運賃値上げの際の公約は再度にわたって破棄されようとしております。しかも本計画も第一次と同様輸送の実情からして計画自体過小であり、この過小計画すら計画どおり実施できぬ現状では、打ち続く事故の根源を断つ方策など、もはや国鉄のみの責任と能力で解決を期待することは困難であると思量するものであります。

国鉄をしてかかる現状におちいらしめた原因の一つは、公共企業体としての国鉄が国営事業の国鉄から引き継いだものは老朽施設と大量首切りであり、その傷あとはいまだいやされません。また、国営直轄事業の制度をそのままとし、公共性も企業性も何ら解明されないまま独立採算制のみ面然と与えられたことであります。

国鉄の公共性は、陸上輸送の根幹として、安全、正確、迅速に輸送を行なうことにより国民経済に寄与することであり、国家の政策として行なわれるべきいわゆる公共負担と称される産業、文教政策からの運賃割引等は、当然国家の財政支出によってまかなわれる性質のものであって、独立採算のワクで運営される公共企業体の国鉄に引き継ぐべきものではなかったにもかかわらず、

そのまま引き継がれ、経営を圧迫していることであります。

また国鉄が陸運における独占的地位を失いつつあるとき、独立採算のワク内運営の行き先は当然のことく企業性の追及となり、その結果、目前の投資効果を得るため、合理的に急なあま

り、優等列車の増強のみが行なわれ、その結果は時代に逆行してローカル及び貨物の足をおそし、安全輸送対策は押しやられ、施設の酷使は限界に達し、過密ダイヤは神技と言われながらも、しかもそこからは現状を打開する資金を生み出すことはとうてい不可能なのであります。

次に、第二の原因であります。二次にわたる五箇年計画がいずれも過小であり、しかもその過小計画すら計画どおり実施されず今日に至ったもう一つの大きな原因は、五箇年計画が国鉄だけの計画であり、その予算を握る政府の責任によって、何ら権威づけられておらなかったこととあります。御承知のとおりその資金計画は毎年度の予算編成のなかで左右され、不安定な自己資金は過大に見積もられ、政府の責任であるべき財政投融資は極度に切り詰められ、計画は何らの権威も認められず、政府の手によって踏みじられたことであります。またこの財投を中心とする借入金比重は遠からず経営の破綻となることを予告されておることも御承知のとおりであります。

ちなみに明三十九年度予算案を見ましても、自己資金捻出の算術的操作により運輸収入を対前年六百億の大幅増とし、財投は国鉄の要求したワクより約一千億を削り、五箇年計画はわずかに五八〇の達成予定であり、計画とは

名ばかりのむざんな姿であって、上積みされた四百億の債務負担行為は国鉄総裁に対する慰めのことばとなっても国民大衆への公約実行手形とはならないのであります。

以上申し上げたとおり、国鉄は今日国民の要望にこたえるサービスの改善が行なわれなければかりか、安全輸送への不安が高まりつつあり、国鉄の威信はまさに地に落ちようとしております。しかしながら、わが国の地理的、経済的条件からして、自動車、航空機の発達にもかかわらず、大量輸送機関としての国鉄の存在を今後も必要とし、国鉄の安全、正確、迅速は国民的経済の中で現在並びに将来においても強く要求されておるところであります。

この要求にこたえる国鉄を再建整備するためには、新たな観点から緊急に対策を講ずる必要を痛感するのであります。その対策は、まず第一に、整備資金の大幅投入であります。今日、国鉄の投資不足が、どのくらいあるかを概略算定いたしますと、昭和三十六年度の初めの需給をもとにし、その整備水準を通過輸送については殺人的混雑から解放し、一般旅客輸送のそれを特殊時期を除き、座席が確保される状態とし、貨物輸送はおおむね申し込みの翌口発送を可能ならしめる程度の水準に回復させることとし、また安全輸送については徹底した保安対策を施した場合、おおむね一兆四、五千億と推定されますが、国鉄の現状からして、そのすべてを自己資金と借り入れ金によつてのみ調達することは不可能であります。よつて国鉄の機能と使命からして、道路、港湾、空港等と同様、政府が公共投資として所要資金の一部を

出資し緊急整備をはかることが肝要と考えられる次第であります。

第二は、二次にわたる五ヶ年計画が中途において挫折を余儀なくされた直接的な原因は、何と云っても計画が政府によって正式に承認され、政府の責任が明確でなかったことであり、それから、これまた道路、港湾と同様、政府の責任によって計画は承認される必要があります。

以上が本法案提案の理由であります。次に法案の内容について申し上げます。本法案は以上申し上げた理由により、日本国有鉄道の現状を緊急かつ計画的に整備し、国民的経済の中でその使命を十分発揮できることを目的としており、第一に、幹線輸送力の増強、通勤輸送の緩和等に必要な線路増設、車両の整備、輸送の近代化及び今日国鉄に強く要求されており、安全輸送のための保安施設の整備等を鉄道施設整備事業といたし、第一次五ヶ年計画以来とられてきた輸送力増強及び保安対策の計画を踏襲発展させようとするものであります。

第二は、これ等の整備事業は昭和四十年年度を初年度とし十ヶ年間に所期の目的を完遂しようとするもので、これを二期に分け、国鉄は昭和四十年年度を初年度とする第一期五ヶ年計画、昭和四十五年年度を初年度とする第二期五ヶ年計画のそれぞれについて計画を策定し、運輸大臣はこの計画について閣議決定を求めるとし、この整備事業が政府によって承認され、政府も計画完遂に責任を持つ体制とするものであります。

第三は、整備事業についての財源措置についてであります。前にも述べた

とおりの理由から、所要経費の三分の一を政府出資といたし、国鉄の健全な運営と整備事業の計画的な実施をはかるうとするものであります。

なお、整備事業の規模についてであります。国鉄の投資不足が一兆四、五千億と推測されますので、第一期五ヶ年計画ではこの立ちおくれを解消し、安全輸送の確保を重点といたし、第二期五ヶ年計画においては必要の伸びに合わせた輸送力の増強、近代化等に主力を置くこととし、十ヶ年間の総事業量はおよそ三兆三千億程度と見込み、第一期計画ではその半額約一兆六千五百億程度の事業量とし、政府出資は五ヶ年間に五千五百億、年間一千百億、残額一兆一千億は国鉄の自己資金と借り入れ金によってまかなう方針であり、年間平均しておおむね自己資金借り入れ金について、それぞれ一千百億といたす所存であります。

また第二期工事計画については、一応第一期工事と同額を見込みました。その後の需要変動等第一期工事のアフターケアも勘案し、その修正は予測されますが、現状においての見通しとしては第一期工事の規模と同額を見込んだ次第であります。

次に本計画実施にあたっては、特に次の二点につき留意すべきものと考えております。

すなわちその一つは、本法案による国鉄整備の目的は国鉄をして国民経済上その機能と使命を忠実に実行させるためのものでありますから、さきにも指摘したごとく、採算と利潤のより得られるための投資に偏した方針は強く反省されねばなりません。利潤を生まな

緩和等は本計画で優先実施すべき事業であり、そのためにこそ公共投資として政府が出資する意義もここにあらるのであります。

その二は、国鉄の投資不足の回復と経済成長についてであります。池田内閣の高度成長経済政策は幾つかの矛盾と問題点を露呈してまいりましたが、その中でも社会資本、公共投資の立ちおくれからくる経済成長のアンバランス、そしてそれはいまや経済成長をチエックするまでにはなはだしくなっており、資本の側からも社会資本の拡充が要求されておりますが、かかる事態になったことに対する反省と検討が必要であります。国鉄についても同様であります。本計画が今日までのような民間企業の無政府の設備投資をそのまま放任しておき、そのしりぬぐい策として実施される場合には、この計画による投資はさらに新たな矛盾を生み出し、とどまるどころを知らぬものとなり、とうてい国民的要求は満たされないのであります。

当然この無政府の設備投資をコントロールする中で本計画は実施される必要があるものであります。

また国鉄を含む総合的交通体系が確立され、その分野と方向に沿って本計画が実施され、国民経済の中で調和のとれた国鉄の姿になる必要があることとはいうまでもありません。

以上で御説明を終わりますが、何とぞ慎重御審議のほどお願いいたします。(拍手)

○川野委員長 次に、本委員会に予備審査のため付託されております中小型鋼船造船業合理化臨時措置法の

鋼船造船業合理化臨時措置法の一部を改正する法律案を議題とし、提案理由の説明を聴取することといたします。綾部運輸大臣。

中小型鋼船造船業合理化臨時措置法の一部を改正する法律案

中小型鋼船造船業合理化臨時措置法の一部を改正する法律案(昭和三十四年法律第百一十一号)の一部を次のように改正する。

第三条第二項第一号中「昭和三十八年度末」を「昭和四十一年度末」に改める。

附則第三項中「昭和三十九年三月三十一日」を「昭和四十二年三月三十一日」に改める。

附則 この法律は、昭和三十九年三月三十一日から施行する。

理由

最近における中小型鋼船の近代化の傾向及び中小型鋼船造船業の合理化の現状にかんがみ、中小型鋼船造船業について、昭和四十一年度末を目標とする合理化基本計画を策定し、これに基づいてその合理化を促進する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○綾部運輸大臣 ただいま議題となり

ました中小型鋼船造船業合理化臨時措置法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。中小型鋼船造船業合理化臨時措置法

は、中小型鋼船造船業の合理化を促進することにより、中小型鋼船の輸出の振興と海運業の健全な発達に寄与することを目的として昭和三十四年に制定されたものであります。その法律の期限は昭和三十九年三月三十一日までとなっており、

政府は、本法に基づき昭和三十八年度末を目標とする合理化基本計画及び毎年の合理化実施計画を制定いたしました。本法制定以来現在までの間に、財政資金約十七億円のあつせん、造船技術向上のための指導、経営合理化のための指導等の施策を講じてまいりました。

これらの施策により中小型鋼船造船業の合理化を推進してきたのであります。その事業活動の大部分が中小企業によって行なわれております。ために、経済事情の変化等の影響を受けまして、昭和三十八年度末までには合理化基本計画に定めた合理化の目標に到達できない状況にあります。さらに、最近における技術革新の進展に伴い、画期的な高経済性中小型鋼船の需要が生じてきておりますので、中小型鋼船造船業におきまして、これに即応できるような技術が必要になってまいりました。

このような現状から見まして、現行法の目的を達成するためには、本法の有効期間をさらに三年間延長いたします。昭和四十一年度末を目標とする中小型鋼船造船業の合理化基本計画を策定し、これに基づいてその合理化を促進する必要があるものであります。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますよう

うお願い申し上げます。

○川野委員長 次に、船舶局長より補足説明を聴取することといたします。
藤野船舶局長。

○藤野政府委員 中小型鋼船造船業合理化臨時措置法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして、補足説明をいたします。

わが国の造船業は、昭和三十一年以降その生産高において世界第一位を占め、海運の進歩発達及び国際収支の改善に貢献し、国民経済の発展に大きく寄与しております。これら造船業のうちその合理化のおくれている中小型鋼船造船業に対しては、昭和三十四年中小型鋼船造船業合理化臨時措置法が施行されて以来、同法に基づきまして、お手元に配付いたしました資料のとおり、合理化基本計画及び同実施計画を制定し、合理化に必要な資金として現在まで五カ年間に、日本開発銀行及び中小企業金融公庫に対し財政資金約十七億円の融資あつて、一般会計予算約二千三百万円及びモーターボート競争法第十九条交付金約三千五百万円をもつて、技術の向上及び経営合理化の指導等の施策を講じてまいりました。このほか、金属加工機械、金属工作機械及び運搬設備等の重要機械について、約三億五千万円の特別償却を実施し得るよう措置いたしました。

これらにより、中小型鋼船造船業の合理化を推進してまいつたのでありますが、最近における中小型鋼船造船業の状況と本法制定の際基準年次といったしました昭和三十三年におけるそれとを比較してみますと次のとおりであります。

ありますが、昭和三十四年三月末現在二百十七企業であつたものが、三十八年三月末現在三百四十二企業と約六〇％増加しております。増加した企業のはほとんどは、木船造船業との兼業企業であります。資本金別に比較してみますと昭和三十三年度に五千万円以上であつた企業は十三でありましたが、昭和三十八年三月末には十八となつております。

第二に生産の状況についてであります。昭和三十三年度の竣工実績五百四十一隻十六万八千総トンに対し、三十七年度は千二百六十一隻、約三十万総トンと倍増いたしております。昭和三十八年度上半期の実績は六百七十七隻、約十四万総トンと三十七年度の横ばいに推移してあります。このうち、輸出につきましては、昭和三十三年度の四十四隻、二万八千四百総トンに対し、三十七年度は二十三隻、一万三千総トンと減少いたしておりますが、三十八年度は隻数、トン数ともに三十三年度における実績を上回るものと推定されます。

なお、修繕の実績は、昭和三十三年度約七十五億円に対し、三十七年度におけるそれはドック等修繕設備の増設及び近代化により百二十億円となっております。

第三に雇用の状況についてであります。総トン数五百トン以上または長さ五十メートル以上の鋼船を建造または修繕することができ、施設を有する工場の昭和三十三年十月末における常雇用者及び臨時雇用者は、一万八千四百十六名であるのに対し、三十八年七月のそれは一万九千四百九十九名となつております。

これら雇用者のうち、常用雇用者の出勤率、平均労働日数、平均超過労働時間等は三十三年十月におけるそれと三十八年七月におけるそれはほとんど差はありませんが、一時間当たりの賃金は、三十三年十月におけるそれが八十三円四角のに対し、三十八年三月におけるそれは百三十円となつております。

なお、中小型鋼船造船業の全雇用者は、昭和三十八年七月末現在約三万一千人です。

第四に設備の近代化状況であります。昭和三十三年度以前はほとんど見るべきものがなかつたのであります。が、法施行以来合理化基本計画及び実施計画に基づきまして、造修用機械八百六十六台、運搬設備二百七基、ドック等二十二基、電源設備その他の設備の設置が行なわれ、その近代化がはかられました。

第五に合理化目標の達成状況についてであります。まず生産費の低減につきましては、合理化目標は一〇％以上となつておりますが、昭和三十八年度末には約六・七％低減するものと思われまふ。

次に技術の向上につきましては、安全性を確保するための技術については、大部分のものはその目標に到達していると思われまふが、経済性能の高い船舶の建造技術及び生産費の低減に役立つような技術については、いまだ目標に到達していません。

いまだで述べましたことは、中小型鋼船造船業の現状等についてであります。最近自動化船等の建造要求が中小型鋼船の分野においても強まり、これに即応するための新たな造船技術が要請されている次第であります。

このような中小型鋼船造船業の現状と最新の造船技術の要求にかんがみ、現行法の目的とする中小型鋼船造船業の合理化を達成し、船舶輸出の振興と海運業の健全な発達に寄与するためには、中小型鋼船造船業について、昭和四十一年度末を目標とする合理化基本計画を策定するとともに、合理化施策を講じ、当該事業の合理化に対する政府の決意と責任を明確にする必要があると思われまふ。

かくすることによりまして、中小型鋼船造船業は、企業間の協調等の推進、造船法の適切な運用等と相俟つて、大手造船業が達成し得た世界的に優位な技術及び生産方式等をも円滑に導入することとなり、大手造船業との生産性の格差は無理なく漸次縮小してくるものと思われまふ。

したがって、本法律案は、産業政策としてのみでなく、中小企業に対する特別対策としても重要な意義を有するものと考えられます。

以上、中小型鋼船造船業の現状と施策の概要について、簡単に御説明申し上げた次第であります。

んこれには船型が大型化してきたというところで、ドックなども、従来のドックの大きさは間に合わぬという面がありますが、それ以外にも、将来の受注なり何なりの見通し、船腹増強の見通し、こういうものを一応は頭に入れて造船計画をやっておられるではあらうと思ひますけれども、最近におけるたとえばOECD加盟とか、あるいはその全体的な開放経済というか、そういうことになつた場合に、造船部門ではいまだでどおりというわけにはまいらぬのではないかと思ひます。そこで、この傾向として設備が過剰傾向を生みはしないかという心配が一つあるわけですが、これは何らかの指導と方向を与えるべきだと思ひますが、この点についてはどういふふうに考えておりますか。

○藤野政府委員 ただいまの御質問は、中小型に限らず、造船全般についての設備投資に対する運輸省の考え方というか、指導方針についての御質問だと存するのであります。ただいま御指摘のとおり、造船業の需要は年によって変動の大きな性格を持つていて、非常に特徴のある産業でございます。ピークのときには従来の設備では間に合はなくて、急に設備投資をやる。不況になりますと非常に過剰が起こるといふことを過去幾たびか繰り返してきて、最近の船舶の大型傾向は非常に顕著でございます。もう二、三年の間、従来の設備では間に合はなくなりましたので、従来の設備を拡張いたしました。あるいは新しい土地を求めてそこに相当な規模の造船施設を建設するという傾向があらわれております。こ

定的な系列関係を打ち立てますためには、受注の面で系列化することも必要であると考えますし、またそのようなことを考えている大造船所もあるわ

けでございます。しかしながら、われわれの好ましい方向としては、大いにならず小といわず輸出船等を受注いたしました場合には、この系列内の最も適した造船所に仕事をやらせるというふうな方向に系列化が發展することをわれわれは願っておるわけでございますが、まだそこまでは到達していない状況でございます。しかしながら御指摘のような系列化に漸次進展するものとわれわれは考えておる次第でございます。

ます。

○久保委員　系列化が漸次進展するということではありますが、系列化もいろいろの意味においては系列化しなければいかぬと思うのです。ただ問題は、中小造

船所が大手の下請という、従来言われるところの下請で、中小造船業の犠牲において大企業が国際競争に勝っているというようなことがあってはならぬと思うのであります。多少最近はその

いう傾向が、造船ばかりではありませんが、その他にも出てまいりました。造船ではそういう傾向があるののかないのか御調査になったことがございませうか。

○藤野政府委員 大企業が中小の犠牲において拡大するということは、非常に好ましくない傾向でございます。最近は労働関係が相当需給が逼迫してまいったような地域もございます、賃

金も相当上がっておりまして、決して一方的に発注者側が下請を犠牲的に協力せしめるということとは、現時点においてはなくなっているというふうにわ

れわれは考えます。また下請のほうも非常に強くなっておりますが、現在船価は安うございしますが、非常に繁忙期でございしますので、そのようなことはあまりないのじゃないか、かように考えておる次第でございします。しかしながら、御指摘のように、これは非常に重要な問題でございしますので、下請の犠牲において大型造船所が繁栄するということは決して好ましいことじゃございせんので、あらゆる面で指導を強化していきたい、かように考えております。

○久保委員 次に、二つの実例でありますが、これはいまの質問に直接関係するかどうかわかりません。九州造船所がつい最近閉鎖ということになって、横濱造船所というの、これも中小の部類だそうでありますが、話に聞くとこれも最近店じまいするとういうわさが立っているというのですが、こういうものはないか、かようにお聞きしたい。九州造船所につきましては十分指導いたしておりますが、御指摘の横濱造船所につきましては正式に届け出も何にも参っておりません。いろいろ情報は聞いておりませんが、まだ公式な報告を聞いていない状況でございします。

○久保委員 ではその九州造船所はどういうためにそういうことになったのか、おわかりならお答えいただきたい。○藤野政府委員 九州造船所の現在の状況、この原因を申し上げますと、やはり経営面における合理化意欲が乏しく、経営力が弱かったということが一番大きな原因だと考えます。しかしな

がら、直接の原因と申しますと、三十年にインドネシア船主との契約で船をつくることになっておりましたのが解除になりました。一億六千万円の欠損を出したというのが一番近い原因でございします。以上のようなことでございします。

○久保委員 そこで直接的原因はインドネシアとの契約が解除になったというところでありますが、いままでもそうでありましたが、これからは新興国の船腹増強の意欲は非常にものがあると思ふのです。最近海運経済会議を何かジュネーブで開いておりますが、そこでも低開発国のそういう問題が提起されると思ふのです。その場合、これはもちろんあなたのほうだけではありません、外務省の関係も多少あろうし、あるいは通産省も場合によってはあると思ふのですが、この低開発国というか、新興国によるところの発注、受注というか、そういう契約の指導についても、これはもう少し万全を期してやらねと、いまの実例のように、インドネシアとの契約一億六千万円ですべていく、こういうことが間々出てくると思ふのです。こういう点についての御指導はいままでどういうふうになされておりますか。

○藤野政府委員 中小造船所の輸出活動の面につきましては、造船所自体が非常に弱うございします。また通例その間に商社が介在しているわけであり、中小造船業に対しましては、御審議いただきます法律の目的にも、輸出の振興とすることを目的に掲げておりますが、輸出の振興にあたりましては、輸出活動の弱点を補強すること、どうしてもやらなければならぬ。その

ほかにももちろん技術の問題もございしますが、これにつきましてはいろいろな指導の面がございしますけれども、今後積極的に正しい情報活動を行ない得るような拠点を現地に設けることも勉強の一つの機会ではあるまいかと、かように考えてまして、ジェットロと協力いたしまして、バンコクに小型船舶等の技術センターを設置することを三十九年度にやることに相なっております。ございしますが、中小造船業の進出の拠点としてそういう方面に輸出活動の方向を向けることにいたしまして、積極的に最も堅実な、また合理的な輸出活動ができるように指導するということが第一かと思ひます。

なお、船舶輸出組合というのがございまして、この組合に入っている企業と入っていない企業がございしますが、船舶輸出組合になるべく加入するとういうふうな指導いたしまして、組合活動を通じて正しい輸出活動を行ない得るよう指導してまいりたい、かように考えておる次第でございします。

○久保委員 そのジェットロと協力してバンコクに技術センターを設けるといふのは、これは国がやる性能のPRセンタードラウと申すのですが、取引関係がいまの御答弁では必ずしも十分でないように思ふのでありまして、これは言うならば、技術センターもけっこうでありまして、そういう方面には当然専門的な商談を取りまとめたり、あるいはきちんとしてくれるような精通した者を駐在するとか、これは業界などの協力も得てやればできることだと思ふのでありますが、そういう施策はあなたも考えておらないのでありますか。

○藤野政府委員 これは輸出の拠点、一センターでございしますので、御指摘のような、商社の有能な人材を活用するということももちろん考えている次第でございします。なお、先ほどの答弁は非常に的がはずれておりましたけれども、商社が介在しておりましたために、非常にやりやすい面もございするが、中小造船業の経営力が非常に弱いために、自己の利益を守るという面においては非常に足りない点が相違あるわけでございまして、そういう点につきましては、先ほど申し上げましたように、組合活動を強化して、正しい姿に指導していきたい、かように考えております。

○久保委員 それでは三十九年度は、政府のあつせんというか、資金投入はどの程度になっていきますか。

○藤野政府委員 三十九年度の資金のあつせんは、指定設備に要する資金十三億に対して五億円をあつせんする予定であります。

○久保委員 いままで六十三億のうち十七億、三十九年度は十三億に対して五億ということで、比率から言えれば多少多めだと思ひますが、全体の量としては、中小造船業に対しては少し辛過ぎやしないかと思ふのですが、どうなんですか。大体この程度で要求はほぼ満たしているんじゃないか、どうなんですか。

○藤野政府委員 造船業の設備投資には悩みがございまして、一つの大きな投資をいたしますと、翌年は少しまた控えるといったような状況でございします。三十九年度は十三億のうち五億で大体計画がまかなえるというように考えます。なお四十年になりまして、また実施計画をまた新たに立てるわけでございしますけれども、あるいは少しふえるというようになるかも知れない

わけでございます。

○久保委員 次に標準型の設計をいたして、これを幾つかつて、奨励しているわけでございますが、必ずしもそれに全部は統一できないと思うのでありますが、いかならばこの中小鋼船の造船業にとりまれば、標準設計によって受注することが一番合理的だ、これはコストも安くなるだろうと見ておるのですが、こういうことに対しては、いかなる船主に対しての要請というか、そういうものはあまり船政局としてはおやりになつておらぬのですか。

○藤野政府委員 標準設計をそのまま採用してもらえればコストが安くなるという事は、それは確実でございますが、船主がやはりいろいろ競争いたしまして、少しでも大きな船とか、固有な要求をその中に織り込みまして、造船業にいろいろ注文をいたします場合は、標準設計から少しはずれたものを注文するといふ場合が多いわけでございます。しかしながら、一例を申し上げますと、特定船舶整備会社が石炭専用船を建造いたします場合には、標準船をつくりまして、これによることを勧奨いたしております、公団においてそのような指導をいたしております。したがって、全くそのまま採用されるものではございませんが、それに非常に近いものが採用されておるといふことでございます。しかしながら、御指摘のように、せっかくつくった標準船がそのまま採用されるというのには非常に少ないという事は非常に残念なことでございます。今後船主の方面にも十分PRを続けてまいりたい、そのように考えております。

○久保委員 そこで、これは大臣にお尋ねしたほうがいいと思うのでありますが、融資の金利であります、これもまあ大手も中小も同じであります。開銀は八分七厘、こういうようなことになつてゐるのであります、いまの中小企業対策からいって、特に造船のいまの現状は、戦線整理もありましようが、もう少し何か金利の安いものを考える必要があると思ふのです。もちろん考へてはもらへましようが、来年度予算などで、そういうことを話題というか、議題にして、政府内部で折衝を試みたことはございますか。

○綾部国務大臣 折衝も試みました。政府内部で予算決定の以前に大蔵大臣と折衝いたしました。

○久保委員 ただ問題は、大手には、たとえば受注する船一つとってもこれは非常に格差があるわけですね。中小にはそれが無いという一つのハンディがあるわけですね。これは何らかの形でやっばり考えていくべきだろうと私は思ふのです。これは内航の場合でも、船の場合も出てくるわけですね。造船でもやはりそれによつてスムーズにいかいかぬかわからぬわけですね。だからこれは引き続き御折衝いたしたいと思います。

それからも一つお尋ねしたいのは、この中小の特に小のほうだろうと思ふのであります、企業診断をやつていくかという問題であります。企業診断をやらぬでは合理化の計画は立たぬと思ふのが、その企業診断をいまやつてゐるのかどうか。徹底的に企業診断をして、要求があるから合理化計画にのせていくというのではなく、やはり日本の造船全体を見てどこに問題があるか、具体的にはその造船

業がどこに問題があるか、それから始まらなければならぬと思うのだが、どうも中小企業には中小企業診断方式というのがございまして、一般の中小企業ですよ。造船のほうはどうなつておるのか、この点はどうか。

○藤野政府委員 中小型鋼船造船業に對しましては企業診断をすでに四社に對して行ない、なお技術関係の診断は三十数社に對して行なつておりまして、この診断の結果は設備資金の融資のあつて十分に反映させるようにいたしております。なお、この程度でわれわれは決して満足しておるわけではございませんで、経営の面、技術の面、あらゆる面で合理化、近代化を達成するための、診断をもう少し強化したい、かように考へておる次第であります。なお、診断員には非常に練達有能な方々がおられまして、非常に有効な、りっぱな診断をやつていただいております、かように思ひます。

○久保委員 来年度三十九年度では企業診断はどの程度のお考えですか。

○藤野政府委員 十数社を予定しておりますわけでございます。

○久保委員 ともかくにも企業診断が先行しなければならぬまいかと思ふのは思ひます。この点は能力にも限界があるでしょうが、もう少しつとめてやつてほしいと思ふ、さつき申し上げた金利の点については特段な措置を考慮して早急に対策を立ててほしい、かように申し述べまして、一応この問題については質問を終わります。

○内野委員長 次に、航空に関する件について調査を行ないます。

質疑の通告がありますのでこれを許します。久保三郎君。

○久保委員 それでは大臣にお尋ねします、日韓の民間航空が最近開始されたやうでありますけれども、その経過についてまず御説明いただきたいと思ひます。

○綾部国務大臣 御承知のように去る十七日に大阪—ソウル間、日韓航空を開始いたしました。これより先、日航と大韓航空公社の間に、日韓の現在の時点から考へまして、ソウルにはBOACともう一つ台湾の飛行機会社が乗り入れておるだけであつて、いかに日航としてもこれに協力してやりたいという希望がありまして、それがたまに合致いたしました。日韓航空の民間ベースにおいて交渉が妥結いたしてこの間始めたやうな次第でございます。

その概要は、七月の閣議了解の方針に従ひまして、昭和三十三年三月十六日、大韓航空公社に対しソウル—大阪線定期航空運送事業の許可を行なうとともに、日本航空に対して東京—ソウル線を免許いたしました。なおこれらの路線は両社の共同運航によつて運営されます。

大韓航空公社に対する許可の概要を申し上げますと、路線はソウル—大阪—釜山—東京、所要時間約二時間十分、使用機材フレンドシップF27号、それから運航回数週二回、火曜日と木曜日。運航開始予定日、昭和三十三年三月十七日。これは予定のとおり開始いたしました。運賃は片道ファーストとエコノミーと二つありますが、ファーストは日本の金にして二万五千五百五十円、それからエコノミーが一万八千六百五十円でございます。

す。会社の概況は、大韓公社はソウルの特別市にあります。それから国籍は大韓民国であります。それから代表者は申候、それから資本金は五億ウォン、邦貨に直して約十五億円です。全額が政府出資でございます。現経営の路線は、国内線にはソウル—釜山、ソウル—大邱、大邱—釜山等。それから保有機材はDC3二機、DC4一機、F27二機。

それから日本航空に対する免許の概要は、路線が東京—ソウル、一千三百四十九キロメートル。所要時間約二時間。使用機材コンバース880。運航回数週三回、月、水、金。運航開始予定日、昭和三十三年四月十五日。運賃がファーストが三万一千二百五十円、エコノミーが二万四千四百五十円。以上が概況でございます。

〔委員長退席、山田（彌）委員長代理着席〕

○久保委員 だいたいまづらでございまして、御注意を申し上げます。そこで、七月の閣議了解に基づいてというが、閣議の了解はどういう了解事項でありますか。

○綾部国務大臣 民間コミーシャルベースにおいて、どうしても日本の飛行機が—ソウルの往復が多くなつたのに、外国の飛行機だけ行つてゐるのは不自然じゃないか、日韓双方の意思が合致いたしました、閣議に報告しまして、日航が民間ベースでやりたいというので、飛行場の調査、機材の調査、その他に相当の時間をかけてやつたのであります。

○久保委員 いま日韓会談が進行中でございまして、いまのお話では、隣にあつて不自然じゃなからうかというこ

とありますが、そういうことをおっしゃるならば、不自然なものが幾つもございませぬ。これは言うならば日韓会議妥結の先行的施策としてやるように了解されたのでございませぬ。

○綾部国務大臣 日韓交渉の先駆といえますか、それとはこの協定をやったときには関係がなかったのです。

○久保委員 関係がなかったというならば、先般委員会でもお尋ねしましたが、たとえば与党の国会議員の諸君が中国へ参りまして帰ってきて、その中でいわゆる中国との民間航空開始の問題が提起された。これに対して黒金官房長官は考慮の余地ありという話をしていたのでありますが、敬頭徹尾、運輸大臣は、これは今日やらない、こういうお話でございませぬ、この日韓会議に朝鮮との民間航空が何ら開議了解の時点においては関係ないという、それで中身がそういうふうでありますならば、中国についても考慮する必要があると思うのですが、その点はこういうふうにご考えておられますか。

○綾部国務大臣 私どももいまの国際情勢下における日本の地位にかんがみまして、中共とやることは無理であるとは私は判断いたしました。やらないほうがいいと考えております。黒金官房長官がどういう意図でそういう談話を発表したかは私も聞いておりませんが、航空行政を扱う運輸省としては、ただいま私の申し上げたような方針をとっておる次第でございませぬ。

○久保委員 政府部内で運輸大臣と官房長官の考え方が相違しているというならば、当然閣議の中で統一見解というか、統一的態度を打ち出すべきだと思っておりますが、それはいまだ

今日まで閣議の論議の問題にはなっておらないのですか。

○綾部国務大臣 なっておりません。

○久保委員 しかし、それは官房長官とあなたのお考えが違ふというならば、当然調整して国会に臨むべきだと思ふのですが、その点はいかがですか。

○綾部国務大臣 官房長官との意見の調整という、官房長官の意見というのとは、その具体的にどうというのじやなかつたように、調整をする必要はある程度まではつきりしておらなかったというのを官房長官から聞いておりますものだから、閣議では問題にならなかったものであります。

○久保委員 どうもいまのお話だと、ことさらに閣議の中にもいろいろな考えをされている人があるのですね。向こうから具体的に提案されたのですか。——いや、具体的ですよ、中国からは。具体的に提案されたのじやないですか、いかがです。

○綾部国務大臣 私は中共の政府からは具体的に提案があったとは聞いておりません。

○久保委員 これはまた日韓の問題に戻りますが、日韓の航空開始の申し出はどちらが先につけたのですか。

○綾部国務大臣 ちょっと事務当局から……。

○栃内政府委員 日韓間の問題につきましては、政府間におきましては全然接触しておりません。私の記憶ではだいたい以前から日本航空及び先方の大韓航空という会社との間で非公式にお互いに行方ではないかという話が一応会社の非公式な姿でまともな話をして、それでは前に進もうではない

かという段階におきまして、運輸省のほうに日本航空のほうから、従来こういうような非公式な話があるが、これを進めていいであらうかというように申し出がございまして、その後におきましても日韓間の政府間では全然接触はございませぬでしたが、問題が非常に重要でございまして、閣議の御了解を得て、さらに具体的に会社間で話が進めるといふような経過をたどつております。したがって、初めはあくまで非公式な会社間だけの話が出まして、一定の段階において運輸省のほうにこういう話があるんだが進めていいであらうかというように意向を打診に参つた、こういう経過をたどつておられますので、日本政府からは韓国側から申し入れがあったというよりは経緯はございませぬ。

○久保委員 日航が言出したのか、大韓航空が言出したのかと聞いています。

○栃内政府委員 この点につきましては、だいたい前でございますので、現在におきましては記憶が明瞭でございませぬが、おそらく両社の間で私的に接触があった、その場合にそれがどちらのほうで積極的であつたかという点につきましては、当時の模様をいま振り返つてみますと、どちらかと言えば日本航空側が積極的であつたというように記憶がございませぬが、これはあくまで当時話を聞いた段階でございまして、正確にはちょっと申しかねます。

○久保委員 日航は国の助成ももらつてやっている特殊な会社であります。そこで国際線については御案内のとおり赤字を続けているのです。ついでに

日韓航空開始にあつて、この路線についてはどういふ経理の内容になる見込みでございませぬか。

○栃内政府委員 これは私どもの聞いておりますところでは、初年度はやはり赤字であらう、ただ今後これを継続するに従つて次第に黒字に転化する、こういう見込みでございませぬ。国際線は御承知のように、一般的に初年度から黒が出るということはほとんどございませぬので、日航の財政状態はもちろん最近だいはよくなつておりますが、過去における累積赤字がございまして、今後助成を必要といたします。

○久保委員 この韓国との間の初年度の赤字という程度のもは耐え得る、またこれを耐えることによって、将来における黒字を生んでいくというふうに考えますので、初年度赤字であるからこれをやらないというは少し消極的ではないか、将来黒字になる路線であるならば、この際開始すべきではないか、かように考えます。

○久保委員 なるほど国際線の常識から言えば、いまの御説明のとおりであります。これを開始することが日航にとつて国際線進出の一番いい時期であつたかどうかの判断ですね。今日政情も安定したとはいふものの、形は安定したが、日韓会談一つとっても野党がかなり猛烈な反対をやつていて、こういうさ中でありませぬ。しかも選挙の経過などを仄聞するところによれば、これはたいへんな選挙をやつた、いづれど政策があつたりするかわからぬ。経済事情は御承知のとおりこれはほめたものではない。実際は安定した地域とはわれわれ自身があまり見ておらぬのであります。もう少し様子を見

てやるならやつてもおそくはない、こう思うのですが、そういうところに値打ちというか、価値はどういうふうにとらえていますか。

○栃内政府委員 先ほど大臣が御説明なさりましたように、外国の航空会社が二社、日本と韓国との路線を相当前からやつております。先ほど大臣がBOACと申し上げたのはノースウエストの意味であると思いますが、ノースウエストとキャットと両社がやつております。しかもこの第三国の会社が相当長期にわたつてやつておるといふようなところから見まして、私はむしろ隣国の間におきまして早くやるといふことが適當ではないか、かように考へておつたようなわけでございませぬ。

現在の韓国の状況につきましてもいろいろ御意見もあるようでございませぬが、現に外国会社が二社もございまして安定した路線運輸をやつておるといふ際に、私は日韓両国の航空会社が路線を開設するといふことは決して早過ぎるというふうには考えておりませぬ。

○綾部国務大臣 先ほど私がBOACと申したのはノースウエストの誤りでございませぬから、訂正しておきます。

○久保委員 そこでノースウエストは東京—ソウル間をやつておるのですか。

○栃内政府委員 東京—ソウル間をやつております。

○久保委員 何年から開始ですか。

○栃内政府委員 いま資料を探します

が、ここに持つておりませぬでしたら後ほど……。

○久保委員 ノースウエストは講和発効以前からやつておるのですか、それともあとですか。

○栃内政府委員 これは私の記憶でこ

ざいますが、以前からだというふうに記憶しております。

○久保委員 日航のビヨンド・ニューヨークでありまして、これも片づかないままに今日おるわけですね。そういうものが片づかないままにいつまでもおそまきながらこっちへ入っていつても悪くないだろう、こういうふうにもとれるわけですね。これには二つの矛盾があります。いわゆるビヨンド東京をやらせておいて、もっと早く手を打たなければならぬのはビヨンド・ニューヨークでしょう。そうでしょう。

ところが隣国へキャットとノースウエストの二つが入っているから、これはやらなければならぬという理屈も一つはあります。ところが、もっと先にやらなければならぬのは、ニューヨーク以遠の問題ではないかと私は思うのです。

これは運輸大臣にお尋ねしたほうがいいのでありますが、国際線についてはどうも腰の弱いところ、それから何かわれわれからすれば日韓会談の先走りというか、瀬踏みでこんなことをやっているのではなからうか。探算や何かは度外視しているのでしょうか、少なくともこういう形はあまり好ましい形ではない。中国の問題も検討しているのかどうかわかりませんが、いまの国際情勢で、こういう話です。国際情勢になればいろいろ見方はあります。韓国にしても先ほどのやつは一つの見方。さらには北朝鮮というのは朝鮮半島の一つであります。北朝鮮との間の問題も今日残っておるわけですね。これについては何らの関心を示しておらないですね。いかがでしょう。

○綾部国務大臣 ビヨンド・ニューヨークの問題は、全く御趣旨のようにいままではおつておくのがおかしいので、私も運輸大臣に就任以来、これはどうして解決しなければいかぬと考へまして、この間の日米経済会議に私は初めて出たのですが、ホッジス長官に強くそれを要請いたしておきました。また引き続き武内駐米大使が交渉の任に当たられて、私は少なくともオリピックまでにこれはぜひ解決したいというように強く要請いたしておいて、目下交渉中のように聞いております。

それから、北朝鮮につきましては、御趣旨のように考えるべきが当然でございますが、私もどなたもいたしまして、北朝鮮の現状から考へまして、もう少ししばらく時を置くのがいいのじやないか、そうして順次開設できるものがあればやりたいと考へております。

○久保委員 あと肥田さんがおるようです。二問だけ……

この日韓の航空開始にあたって日本航空がこれに入つた。私の記憶が薄いのでありますが、たしかこの問題をひき上げていったのは二年か二年半くらい前だと思ひます。何かの使節団の団長か団員かで、全日空の社長の岡崎さんがこの問題を提起したのではなからうかと私は思ふのです。それはどうですか。

○板内政府委員 先ほどお答えできませんでしたが、ノースウエストの開始の日付は二十八年一月三十一日ということが資料に出ております。まずそれをお答えしておきます。

それから岡崎社長云々のお話でございますが、私も記憶があまりはつきりしてないわけでございますが、一時

全日空が韓国線をやりたいというようにな動きをしたことはあつたように記憶しております。岡崎社長がみずから韓国に行かれたのか、あるいは韓国からしかるべき人が日本に來た機会に全日空の社長なり役員の方が接触されたのか、その辺は私もはっきり覚えておりませんが、一時全日空も韓国路線をやりたいというところで、これはもちろんあくまで非公式でございまして、航空局のほうの了解を得て云々という問題じゃなくて、そういう意向があるという情報があつたという程度でございまして、そういうことがあつたように私は記憶しております。

○久保委員 これは運輸大臣にお尋ねしたほうがいいと思ふのですが、全日空にやらせるか日航にやらせるかは、やはり政治的な配慮が必要だと思ひますけれども、国際線だから日航だ。ところが、全日空はたしか沖繩へも行つております。あれは国際線じゃない。いわゆる日本の潜在主権があるというところから、これは国内線というふうに解釈しておられるわけですか。それが一つ。もう一つは、全日空から非公式であっても公式であっても自分のところでやりたいということがあつたと思ふのです。そのあと日航が一応来たいきさつについては、大臣なり局長は御承知だと思ふのですが、それはどうなんですか。

○板内政府委員 いまお尋ねの沖繩線でございますが、沖繩線を運輸省で全日空にゆだねました経緯といたしましては、一つは技術的な理由がございまして、これは鹿児島―沖繩間におきまして、当時全日空の機材と日航の機材とを比べますと、日航は飛ばす機材を

持つておらなかったという問題、それからいま一つは、沖繩と鹿児島との間の特殊な歴史的関係という点、その他を考へまして、全日空にはいわずに国内線の延長的性格としての沖繩線を認めていくという考へ方でございまして、ただ仰せられましたように、現在の状態におきましては沖繩―鹿児島間の路線というものは、法律的には国際線になる、かように考へます。法律的には国際線になります。実質的には鹿児島―沖繩間の歴史的な事情あるいは鹿児島―飛行場の施設、そして両会社がつ持つておる機材という点から見て、観念的、法律的に国際線であるというところで日航にやらせるよりも、むしろ実質上ローカル線の延長として全日空にやらせるという措置のほうが適当であつた、かように考へます。

○久保委員 その問題についてはいまだ航空小委員会もございまして、そのときにお尋ねすることとしますが、ただ大臣に一つお尋ねしておきたいのは、韓国との間に民間航空を開出したことにも一つの理由はありましよう。その理由の中にはいわゆる隣国であるというふうなことが一つの大きな比重になつています。そうするならば、同じ地続きで政權が違ふというところで三十八度線以北の問題がありましよう。そういう場合に、われわれは日韓会談に關係なく考へてきたのだというところから、当然北朝鮮の問題も度外視すべきではないというふうにも思ふのだが、これについてはどういう考へを持つておられるわけですか。

○綾部国務大臣 韓国は御承知のようにサンフランシスコ条約によつて獨立して、日本もこれを承認いたしており

ます。そういう事情によるものが一つ。北朝鮮につきましては、四満に北朝鮮が韓国と協調ができるような状態になることをわれわれは念願いたしまして、それができるようにしなければならぬやうな考へ方をしております。

○久保委員 そうしますと、北朝鮮が韓国と四満に協調できればやうな状態になることとありますが、国連で承認した韓国だからやる、国連で承認しないところはやらぬということでありまうか、いまの御答弁二つとすると、いかがですか。

○綾部国務大臣 国連が承認しておるということも重要なわれわれの判断の材料になつておるということをおし上げて、それだけで、だからやるということはございませぬ。

○久保委員 實際言つていまの御答弁にはあまり迫力がなかつたと思ふのです。北朝鮮の問題については、国連の承認事項を出しました。国連の承認だつて、当時の國が五十七カ國です。そうだと思ふのです。いまは百何十カ國あるのです。これは最近における、たとえばフランスの中共承認の問題にからんで、アジア・アフリカの國々も相当多くなつておりますし、いつ何ときどういふ結果になるかわからぬというのが国際情勢じゃないでしようか。だから私は国交回復がまだできないに民間航空を開始するのは、別にそういう承認されたとかされないとかいう問題はないと思ふのですが、どうですか、大臣。国連で承認された国とかされない国ということでは話が違ふと思ふのです。これは一つの理由だとおっしゃいましたが、たとえばそれじゃソ連との話はどうなつてゐるのか

りません。

○山田(彌)委員長代理 肥田次郎君。

○肥田委員 航空問題に關係して質問する前に、私は一つ委員長にお伺いしたいのです。この委員会は発言席がないのですが、これはどういうことなのですか。よその委員会ではたいがい一應発言席というものを設けられておられますが、私がこの運輸委員会に所属して三年数ヶ月、発言席というものをまだ一回も見ることがないのです。聞かしてもらいたいと思います。

○山田(彌)委員長代理 私は臨時の委員長ですから、委員長が出てきたらよくお伝えします。

○肥田委員 いや、これは先般も実は発言席を設けようという話をちょっと聞きましたので、きょうは発言席をつくっていただいておりますかと思っておたのですが、それがいいのです。

○山田(彌)委員長代理 よく委員長に伝えます。

○肥田委員 しかし委員長はいまだにお出掛けですか。じきお帰りになるんでしよう。もしお帰りになるんでしたら、暫時それまで休んでいただいて……。

○山田(彌)委員長代理 あとで相談しましょう。

○肥田委員 いや、それはたまたま……。

○山田(彌)委員長代理 速記をとめて(速記中止)

○山田(彌)委員長代理 速記を始め

て。肥田次郎君。

○肥田委員 それでは航空問題で関連を

して質問をいたしたいと思ひます

が、大臣にもう一度お聞かせいただき

たいのは、先ほど実はよくわからな

かったものでお伺いするわけなんです

が、韓国との航空路については閣議了

承というものでありましたが、閣議了

承というものと、それからこれも久保

委員から質問のあったように、日韓会

談との関連性というふうなものは、一

体閣議了承の中でどういふふうな形で

お話しになったのか、差しつかえのな

い範囲でひとつ聞かしていただきたい

と思います。と申しますのは、およそ

わゆる日韓会談の妥結を前提にして、

この韓国との航空路というものが急速

に閣議了承という姿になつてあらわれ

たのか、それともその前に全日空の岡

崎嘉平太さんが韓国に行つて、そして

そういう問題にも触れたというの

が、たしかこれは昨年の春ごろだった

かと思いますが、そのころそういうこ

ともありました。そういう関係とは全

然縁もゆかりもなしに閣議了承という

形になったのなら、なぜ韓国と日本と

の航空路の問題が、そういうふうに関

議了承でいきなり飛び出したのか、そ

の点の關係も少し聞かしてもらいた

いと思ひます。

○綾部國務大臣 御承知のように日航

は大部分政府出資でございますので、

日航がコマーシャル・ベースとはい

え、韓国と航空相互乗り入れをやる

ということにつきましては、日航の置か

れた会社の性質上、閣議に一応了解を

求めておくのが必要であると考えて

やつておるのでございまして、別に日

韓交渉を側面からどうするとか、これ

を見越してやつたというふうなことは、

閣議了承のときにはございせん。

○肥田委員 そこでお伺いしますが、

韓国との航空路というものが最近必要

になった、こういうふうにお考えなん

でしようか、どうでしょうか。

○綾部國務大臣 さきに申しましたよ

うに、外国の二航空会社が独占したよ

うな形になつてゐるのは、いかにも日

航としてこれから国際線に乗り入れる

上においてまずい、また外貨節約等の

観点から見ても、やはり隣の国

で、日本は韓国を承認してゐるので

から、ひとつやるほうがいいのではな

いだらうか、こういうふうにお考え

るわけですか。

○肥田委員 韓国がいわゆる北朝鮮と

休戦協定が成り立つてから、今日まで

相当な年月がたつております。しかも

その前に、北朝鮮との交戦中の間に

いても、韓国と日本との間の交流とい

うものはきわめて激しい交流があつた

と思ふのです。このごろになつて、急

速にこういうことになつたというのに

は、何かもつとはっきりした根拠があ

らうと思ふのであります。たとえば、

最近韓国との交流が特に激しくなつた

のか、あるいは李承晩政権の時代から

同じ程度であつたのか、これは航空局

長の方で、日本と韓国との相互の交

流について年次別にわかつておる範圍

で、一体どれだけ日本から韓国へ、韓

国から日本への公式な旅行者があつ

たのか、お聞かせ願ひたいと思ひま

す。

○堀内政府委員 ただいまのお尋ね

の、日韓間の旅客の流れでございます

が、これは逐年増加しております。た

えばこれは出入国の統計でございます

が、三十四年に旅客数で約二万であ

りましたのが、三十五年で二万四千、

三十六年に二万六千、三十七年に三万

四千、三十八年に四万五千というふう

に逐年ふえてまいつてきております。

○肥田委員 大臣がおっしゃつた、国

際的な面でも独占されておるといふこ

とは、最近になつてお気づきになつたの

ですか、どうですか。

○綾部國務大臣 そういうなにかある

といふことは前からわかつておりまし

た。しかし、日本で外貨の事情が非常

にやましくなりまして、特に、どう

考えましても、外国の二社だけがやつ

ておるといふことは、外貨節約の意味

からいいますと、さきに航空局長が

旅客者の統計、その他で申し上げま

したように、交流が激しくなればなる

ほど、外貨の消費が多くなるので、こ

れは何とかしなければいかぬといふこ

は考えておつたので、そのときに日航

がそういう交渉を、大韓航空公社と

マーシャル・ベースでやるといふこと

であるから、これはけつこうなこと

であるから、かように考えて推進いた

した次第でございます。

○肥田委員 外国との航空を外国にの

み独占されておるといふことは全く

同感ですが、しからば、その韓国だ

けではないに、これも久保委員からお

話があつたようになぜ中華人民共和國

との航空というものが開けないのか、

この点には同じように疑問を持つので

す。御承知のように、いわゆる香港

由でわざわざ遠回りをして、そして

韓国を経て北京に入る、こういうこと

をずっと長い間繰り返してゐるわけ

なんです、この点については空路の必

要はない、こうお考えになつておるの

ですか。それとも何か別な理由があ

つてこの促進については何もお考え

になつていないのですか。

○綾部國務大臣 もちろん航空路の設

置は必要と認めておりますが、先ほど

申しましたように、日本が置かれておる国際的地位に於ては、政府の方針に従つていまだその域に達せぬ、かように考へておるのでございます。

○肥田委員 自民党の中でも、いふん中国へ、北京へ行つておられる方があるのです。そういう方は向こうへ行くと必ずその必要性を説いて帰られるのです。それも二十年近い現象だと私は思つておるのですが、それで、なおかつこれもそのままにせられておる。これは俗にいますところの、いわゆる遠い親類より近い他人というこの関係からしても、韓国との航空路というものが、必要なら、中国との航空路というものは必要だと思ふのです。

これを積極的に推進されるということについては、今日のような状態の中、何か問題がありますか。たとえばフランスとの関係というものは、日に日に非常に具体的な進展を示しております。こうするとどうなるか。日本がみすみす目の前のりっぱな利益を失うことになるのですが、それは何よりもこの遠回りな航空路よりも近回りの航空路で北京と直接福岡を結ぶ。このほうがはるかに有効適切な手段だと思ふのですが、この点については大臣としてはどういうふうにお考えになつておるのですか。

○経部國務大臣 私といたしましては、政府の方針に、大きな国の方針に従ひまして、いまだその時期にあらずと考へておる次第でございます。

○肥田委員 政府の方針というところで逃げられることは私は聞いておるわけじゃないんでして、運輸大臣、そうしたら経部健太郎さんとしてはどうですか。

○経部國務大臣 私は池田内閣の閣僚でございますから、個人とそう二つ使ひわけるといふわけにもなかなかいかない。それで私はやはりもう少ししばらく国際情勢を見きわめた上でやるべきであると思つております。

○肥田委員 そういふことになる、これ以上お聞きすることも無理だと思ひますが、……。

○久保委員 関連して、それでは大臣、こういうことはどうなんでしょうか。たとえばエア・フランスが北京へ寄つてこつちへ来ると言つたら、どうですか。

○柵内政府委員 いまの御質問は、もろん仮定の問題の御質問と思ひますが、……。

○久保委員 いや現実になりつつある。

○柵内政府委員 現在のところ、フランス側からは全然そういう問題についての接触はございせん。

○久保委員 仮定の問題といつても、まだ正式には言つてきていませんけれども、これは現実の問題になりつつありますね、これは実際の見通しとして。ただし日本ではどう言ふかの問題になりますね。しかし、エア・フランスと日本航空はごらんのとおり、一つの協定を結んでいますね。言うならば親戚同士です、ヨーロッパのほうでは、そうなたつた場合に、無理に断つたり拒否できませんか。この辺でやっぱり考えをまとめておく時期だと私は思つてゐる。大臣の考えです。航空局長では無理ですよ。そうですね。いかがですか、大臣。

○経部國務大臣 具体的にになりました場合に、国際情勢その他を考へまして善処したいと思つております。

○肥田委員 大臣、それから、なんです、たとえば大臣の先ほどのおことばどおりだということになると、日韓交渉の妥結、非妥結に関係なしに、この航空路というものはそこで実施をすることにいたしますか。

○経部國務大臣 ただいまの方針はそれで協定を結んでおります。

○肥田委員 そうするとその日にちなんかについての協定はどうなつておりますか。

○柵内政府委員 大韓航空は週二便でございます。火曜日と木曜日というごときになっております。それから日本航空は四月十五日から予定してありますが、週三便で月、水、金、こういうことになっております。

○肥田委員 そこでひとつ伺ひたいのは、大韓航空会社と、それから韓国政府との関係というものはどういふ関係にありますか。たとえば日航と運輸省というふうな関係、こういう関係についてですが、それはどういふふうになっておりますか。

○柵内政府委員 大韓航空は資本金が五億ホアンということになっておりますが、これは邦貨で約十五億円、金額政府出資でございます。それから韓国におきましては、この会社が唯一の航空会社でありますという点におきまして、日本航空の日本における地位よりもまた別の地位を持つておる、かように考へております。

○肥田委員 韓国から来るのはソウルから大阪、そうでした。日本は、日航のほうでは東京からソウル、こういうことになりますね。これで限定された航空路になりますか、たとえば手近かな福岡とか何とかがいふようなのがあ

のは抜きになりますか。

○柵内政府委員 現在のところは、東京—ソウル、それからソウル—大阪というところでございます。この両路線とも別に中間地点に着陸するということは考へておりません。将来の問題としては、また別の路線ということが考へられる、かように考へます。

○肥田委員 そこでこれはどこへお伺ひするのが適切かということ、いわゆる航空局長だけでは限らないと思うのですが、たとえば沖繩の状態と韓国の衛生状態を比較すると、これは大きな差があると思ひます。たとえば韓国で盛んに赤痢やチフスがはやる、こういうようなことがいままででもあるのです。経済状態もはるかに思ひます。この衛生上の問題として、その点について管理というものは一体どういふふうによられますか、たとえばそうした伝染病というものが日韓の間に航空機の往来を通じて入つてくる、こういうことについて一体どこがこれは責任を持つて防疫という問題に当たりますか。

○柵内政府委員 防疫の問題につきましましては、これは一般的に厚生省でございます。現に羽田には厚生省の出先の検査関係をやつてゐる役所がございます。ここが衛生上の問題を責任を持つてやつております。現に東南アジア等いろいろな衛生上の問題が起きますれば、厚生省がこの対策をやつておるといふことでございまして、韓国におきましてそういう状況がもしかりに起こるとすれば、厚生省のほうでこの対策を講ぜられる、かように了解しております。

○肥田委員 航空局のほうでは全然その点は無関心ですか、それはいふところの国際路線というよりも、沖繩とか韓国とかといふ場合にはいわば国際路線といひますか、あるいは華国内路線といひてもいいくらいな関係だと思ひます。過去のいろいろな行きがかり上からしても、それで私が一番心配するのは、いわゆる出入国について韓国自身が衛生上にどれだけの注意を払われるかという心配がまずあると思ふのです。そういうものについて、なんです、航空局のほうでは、これはもう厚生省のほうでやつてくれるだろうというだけで手放しでまかしておきませんか。それからについては、航空局のほうでは飛行機を動かすことだけなんだ、あとは一切厚生省の責任だ、こういうふうな理解をしていいのですか。それならそれで、この航空路についてはただ単に運輸省でこれを認可するとかしないとかということだけでなしに、いろいろ厚生省との関係についてもわれわれは聞かなければならない問題が出てまいります。

○柵内政府委員 私ども政府の公務員でございますので、所管事項という問題についてはもちろんのこと、そのほかの問題についても配慮をしなければならぬことは当然でございますが、現在日韓間には、先ほどから申し上げておりますように、外国の航空会社が長年にわたつて往復をやつております。そしてその間において伝染病の問題もあるいはあつたかとも思ひますが、その場合には当然主務官庁としての厚生省が対策を立てられる。そこで、運輸省として衛生上の問題に全く無関心であるといふことは、これはと

るべきではないと思いますが、ただ航空局の現在の能力をいたしまして、そういう方面の専門家もおりませんので、実際問題として、そういう配慮はできるだけしなければなりません、所管といたしましては厚生省の所管になる、こういうことでございます。一般的にそういう点も十分可能な範囲内で気をつけてやっていかなければならない、その点はそのとおりでございます。具体的ない日韓間につきましては、長年にわたって外国の二航空会社が運航しておいて、それによって特に支障がないというふうな状態でございますので、衛生上の問題は、私はそれほど重要な問題ではないのじゃないか、むしろ今後具体的な問題が起きたとき、あるいは起きそうなきに、厚生省におかれて具体的な対策を講ぜられていくのが一番いいのではないか、かように考えます。

○肥田委員 運輸省としてその範囲の能力というところはわかります。しかし四月十五日には日航便というのは実際に運航するのですか、どうなんですか。

○柘内政府委員 この日を予定期日として、いま鋭意努力しております。おそらく四月十五日には可能だと思いますが、これは将来の問題でございますので、現在のところはやはり予定ということでございます。

○肥田委員 そうすると、私のほうで、暫時待ってもらいたいと思います。その日にちについてはなしに、きょうはもう時間もありませんから、これ以上の質問も無理かと思えます。したがって、韓国と日本との航空路については、これはよほど慎重な対策が必要だろろうと思います。われわれは、よ

く季節的にこの伝染病がはやるというところを、韓国の現在のいわゆる衛生事情、経済事情という点から決して安心はなりませんので、この点について厚生省としてどういうふうな対策を持っておるかということについてはお聞きだした上で、これらについてわれわれの考え方をまとめたいと思います。したがって、その関係もありますから、きょうは一応この日韓航空路の問題については質問を暫時保留という形で質問を打ちりたいと思ひます。

○山田(彌)委員長代理 井岡大治君。

○井岡委員 出入国管理令でもって韓国から日本に潜入して違反に問われている人が何人あるのか、この点を一つまずもってお聞きをしたいと思ひます。

○柘内政府委員 入国管理令の関係につきましては、私のほうで調査しております。私ので、法務省のほうで答えたい、かように考えております。

○井岡委員 私は、最近なお入国管理令で違反に問われて、あるいはそれにくぐって密航されておる方がたくさんあることを知っております。いま航空協定に基づいて、そして旅券を持って一応入ってくる。そして旅券の期間が切れてそのまま日本に滞在する、こういうことがあり得ないかと考えられないのです。これらについては当然、航空協定を結ばれた大臣としては十分お考えの上でやりになったことだろうと思ひます。この点についてお伺いしたい。

○綾部國務大臣 もちろん入国管理を扱っている法務省とも相談の上十分考えてやりたいと思ひます。

○井岡委員 法務当局と十分お話をなさったということですが、それではいま私がお尋ねをいたしました、期間が切れてそのままあるいは半永久的に在住される人たちに對して、どのような処置をおとりになるか、この点をお伺いしたいと思ひます。

○綾部國務大臣 ただいま申しましたように、法務省のその処置でございます。私、その具体的な処置については、私はここで答えできません。

○井岡委員 それでは角度を変えてお尋ねしますが、そういうことはあり得ないという認定でこれをお認めになつたのかどうか、この点をお伺いします。

○綾部國務大臣 そういう場合があり得るかも知れません。そういうことにつきましては、法務省と十分連絡をとって、今後そういうことの絶滅と申しますか、なからしめるように努力をいたしたいと考えております。

○井岡委員 かもでなくて、現実に韓国との交易が行なわれてないのに毎日のように密航されておる事実があるわけですか。この事実を大臣は否定されるかどうか、まずそこから聞きたい。

○綾部國務大臣 否定いたしません。私も遺憾なことだと考えております。

○井岡委員 そうすると、公然としてやり得るような措置を講じたということについては、私は軽率であつたと思ひますが、この点について軽率でない、こういうふうに御答弁なさるかどううか、この点をお伺いします。

○綾部國務大臣 私は慎重にやつたつもりでございます。

○井岡委員 慎重にやつておるつもりではあるけれども、現実に入国管理の法をくぐって入つておる事実があるわけ

です。これは認められたとおりで、それを公然とやり得るようになつたわけなんです。そうすると、いかに慎重におやりになつたといつても、これは私は慎重じゃない、こういうように判断する。この点は将来の大きな問題として残る。したがって私は、きょうは法務大臣がおいでになつておりませんから、法務大臣に出席を求めてこの問題についてあらためてお尋ねをしたいと思ひますから、これくらいにしておきます。

○山田(彌)委員長代理 次会は、委員長の指定により、来たる二十七日金曜日午前十時より開会することとしたし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時四十分散会