

第四十六回国会 運輸委員會 會議錄 第二十二号

昭和三十一年四月一日(水曜日)

午前十一時二十一分開議

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 彌一君 理事 久保 三郎君
理事 肥田 次郎君 理事 矢尾喜三郎君
佐々木義武君 進藤 一馬君
壽原 正一君 高橋清一郎君
高橋 積一君 長谷川 峻君
細田 吉藏君 増田甲子七君
泊谷 裕夫君 山口丈太郎君
内海 清君 佐々木良作君

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 若狹 得治君

運輸事務官 若狹 得治君

運輸事務官 若狹 得治君

運輸事務官 若狹 得治君

運輸事務官 若狹 得治君

運輸事務官 若狹 得治君

運輸事務官 若狹 得治君

運輸事務官 若狹 得治君

運輸事務官 若狹 得治君

運輸事務官 若狹 得治君

運輸事務官 若狹 得治君

運輸事務官 若狹 得治君

運輸事務官 若狹 得治君

運輸事務官 若狹 得治君

○川野委員長 これより會議を開きます。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。矢尾喜三郎君。

○矢尾委員 御承知のとおり、本日から日本の国がIMFの八条国に移行され、国際的にも重大な段階になってまいりました。国際界の交通についても今後重大な段階になってくると思うのでございしますが、この際私は、航空、特に国際航空の問題につきまして、二、三、運輸大臣にお伺いしたいと思ふのでございします。明日航空小委員会が開かれますので、その際にこまかいことにつきましてはお伺いしたいと思ふのでございします。本日は大まかな問題を二、三お伺いしたいと思ふのでございします。

第一にお伺いしたいと思ふことは、日本の国際航空に対するところの基本方針が確立されてないように思うのでございします。もちろん国交の正常化してある国と、いまだ国交を正常化しておられない国とにおきましては、おのずからその取り扱い等につきましては、多少の差異はあると思ひますけれども、まず第一番に私の質問に先立つ前に伺しておきたいことは、所管大臣である運輸大臣としては、国際航空に對するところの基本方針をどこに置いておられるか、どういふ方針を打ち立てられておられるかということについて、まずお伺いしたいと思ふのでございします。

○綾部國務大臣 國際航空に対する根本的の考え方といたしましては、御承知のように日航法によりまして、國際航空につきましては日航が主として当たる。しこうしてこの日航を中心とした國際空路を擴張することに鋭意私どもはやつてまいりたいと思ひます。

いま問題になっておるのは長い間の懸案であるいわゆるビヨンド・ニューヨークの問題が一つ。これが現在におきましては、日本の航空政策の一番の基本をなすものであると考えまして、これが解決に、去月開かれました日米經濟委員會におきまして強く主張し、目下武内大使を通じてアメリカと折衝しておるといふのが現段階であります。そのほか当面する問題としては、中共の日本乗り入れをどうする、あるいはパキスタンの問題等々につきまして、私はいま鋭意検討いたしまして、日本の航空事業を、外貨獲得の一翼としても、ぜひひとつ日本の航空網を世界に充実するように努力したいと思ひます。

○矢尾委員 いま運輸大臣の御答弁の、日航を中心として國際空路を擴張してはよくわかるのでございします。國交が正常化されておるところの國につきましましては、日航を中心として推し進められるといふことはよくわかりますが、しかし國交の正常化しておられない國に對するところにはどういふような方針をとっておられるかということについて、まずお伺いしたいと思ひます。

○綾部國務大臣 國交の回復してない國につきましては、許される限りにおいて拡大していきたいという方針のようでありまして、ひとつこの際お伺いしたいと思ひますのは、昨年の十一月、パキスタンがカラチから北京、上海を経て東京乗り入れを日本に要請してきてございしますが、これに對しまして日本政府はどういふ態度をとられたのでございしますか、まず承りたいと思ひます。

○綾部國務大臣 その問題につきましては、交渉の経過と詳細なことにつきましては、航空局長よりお答えいたします。

○堀内政府委員 ただいま御指摘のございましたパキスタンとの交渉でございますが、これはたしか昨年の十一月にわたつたと思ひますが、先方から代表團が参りまして約二週間にわたつて東京で交渉いたしました。先方といたしましては、カラチから中國大陸の地点を経由して日本に來たい、こゝういふ要望がございましたのは事実であります。これに對しましてわがほうとしましては、現在パキスタンと日本との關係におきまして、日本航空は南回りヨーロッパ線におきましてパキスタンを經由して歐洲まで行つております。それからパキスタンの航空会社は、現在のところ香港を経由して日本まで來るといふ權利は与えております。しかしこれは現実に行使してありません。したがって日本とパキスタンとの間におきましては、兩者對等の立場におきまして相互に權利を認め合ふ。したがつて、わがほうとしては、パキスタンが日本に來ることはきわめて歓迎するものである。日本がパキスタンで非常な待遇を受けているといふことから申しまして、香港經由で東京に來ることは當然の權利であるから、その道を選ばれてはいかかかといふような話をいたしました。先方といたしましては、それはもちろん權利は持つておられるけれども、その後の情勢、いわばパキスタン側の情勢の変化によつて、香港經由でなく中國大陸を経由して日本に來たい、こゝういふ要望が出された。これに對しまして當時のいろいろ國際的な情勢という点を勘案いたしまして、これは主として外交上の問題でございします。が、當時におきましては中國大陸の地点、この地点は具體的には北京であるか、上海であるかといふ点はまだはっきりしきまつておらないようございしますけれども、いずれにしてもさういふ地点を経由して日本に來るといふ点につきましては、協定を改定するといふわけにいかない事情にあるといふことを説明いたしましたところ、先方といたしましては、いまだきかないならば、ぜひなるべく近い將來にさういふことを認めてもらいたいといふような

本日の會議に付した案件

小型船舶運送法及び小型船舶運送組合法の一部を改正する法律案(内閣提出第一一六号)

航空に関する件(日中及び日韓航空路線等に関する問題)

第一類第十号 運輸委員會會議錄第二十二号 昭和三十一年四月一日

ことで、一応昨年の十一月の会談というものは意見は一致せずしてそのまゝいざ休会という形になったわけでございます。しかし幸いにベキスタン当局もわがほうの置かれた事情というものはよく了解いたしまして、ただベキスタンとしてはできるだけ早く自分のほうの要求を日本がのむようにという希望を残して代表団は本国に帰った、こういうような経緯になっております。

○矢尾委員 この際お伺いしますが、国際航空協定は、たとえばこういう一方の路線、日本から向こうへ行くときには香港を経由していく、向こうから来るときには一方的に向こうの要求というものがいられるということとは、話し合いによってできるのですか。それは向こうもそこを通過するから日本の飛行機もそこを通過しなければならぬというわけではないでしょうか。

○堀内政府委員 二国間の国際協定におきましては、通常の場合には、ほぼ同じ路線をお互いに認め合うというのが普通の状態でございます。ただ、場合によりまして、それにかわるべき地点をお互いに認め合うということももちろんございます。それから非常に離れた別個のルートを確認するということは、絶対ないわけではございませんが、普通はあまり行なわれていない。しかし、これは両国間におきまして合意を見れば、理論的には可能でございます。あるいは世界のものも航空協定を見れば、そういうケースが絶対ないというとは言えないと思っております。

○矢尾委員 そうすると、大体日本が向こうとの間において承認せられな

かったということは、いろいろの事情を勘案してというその中に、中国の上を通ってくるという、いわゆる国交正常化がされておられない中国の上を通ってくるということも一つの大きな原因となっておるのですか。

○堀内政府委員 その点ももちろんいろいろな条件の中に入っておったと思ひますけれども、そのみではなない。そのほかの関係する諸国という点の外交関係も顧慮されておるというところでございまして、いわばその段階になりますと、これは日本の外交政策の問題にむしりなっておりますので、航空当局というよりも、いわば外交政策上の配慮ということにウェイトがむしりかかってくる、こういうことになると思ひます。

○矢尾委員 その問題はそれといたしまして、次にお伺いしたいのは、御承知のとおり十月にはオリンピックが日本において行なわれます。そうすると御承知のとおりオリンピックは政治思想等はこれにまぎれてはならない、いわゆる勘案してはならない、これを超越した立場からオリンピックというものが行なわれるのであるということの上から立って、最近におきましても、政府は北朝鮮の代表団の入国を認める、あるいは東独の代表団あるいは応援団などで入国を認められておるといふ情勢でございまして、そうするととももの国から日本の国に対して臨時の入国の要請、選手団その他の輸送に対する要請があると思ひますが、これに対してどういうような方策をお考えになっておられますか。もう時日は二百余日しかありませんので、根本方針は立っておりますと思ひますが、それに対してのお

考えをひとつ聞かせていただきたい。

○堀内政府委員 御指摘のようにオリンピックの機会に参加各国の選手あるいはその国のスポーツ関係の役員というものが多数日本にあられる、またその場合に通常の定期航空に乗ってこられる方も多数ございまして、また、場合によっては臨時便というものが、日本にあられるということも想像できます。したがってこの問題につきましましては、すでに外務省のほうにこの取り扱いについてございまして協議をいたしております。ただ最終的にどういう国のどういった便がどういふところまでまだ具体化してございせんので、いまはつきりと申し上げられませんが、外務省としても、私どもの接触しておる範囲におきましては、オリンピックという特別の事態に対処して相当弾力的にお考えになるのではないかと、かように想像はしておりますが、まだ外務省から正式な御回答はない、かような段階であります。

○矢尾委員 その問題は、外務省の方針がきまれば運輸省としてはそれに対して異議なく応じられるというようにな体制をとっておられるのですか。

○堀内政府委員 外交上の観点につきましましては、外務省の御意向を承って、それによって私のほうは対処してまいるのでございまして、技術的な問題につきましましては私のほうでも十分検討して安全上の点で過誤のないようにつとめなければならぬ、かように考えております。

○矢尾委員 それでは次にお伺いしたいと思ひますのは、日中の問題が最近におきましても強く浮き上がってまいりまして、昨年の秋、中国において

日本の展覧会が開かれました。私も代表団の顧問団の一人として参加いたしました。そのときに、日本から向こうに渡航された人は、その関係者のみでも数百人を数えるような状態でございます。年間を通じて、中国、特に北京、上海方面に行き来される人は、最近におきましては何千というよう大きな数字にだんだんとなつてきていると考へます。それからまた貿易関係におきましても年々増加しておりますので、ますます拡大されていくというところでは、私が申し上げるまでもないと思ひます。そういう場合に、いま私たちが、日本が本日から八条国に移行されて国際社会の仲間入りをしたというときにおいて、日本の一つの大きな悩みの点としても国際収支の問題がございまして、国際収支の問題においては、北京まで日本から飛行機で飛べば大体三時間ぐらいで行けるものを、香港まで行つて香港で一晩泊まって、あくる日汽車に乗ってまた向こうへ行くという、大体三日ぐらいかかります。その間におけるところの外貨の消費というものはばく大なものであると私らは考へられるのでございまして、そういうことを考へましたときにおいて、日中間におけるところの航空機によるところの直接の航路が必要だと思ひるのでございまして、特に中国におきましても、また日本の国会におきましても、日中貿易促進議員連盟というものがございまして、自民党の人五、六十人を含めて二百数十人が参加しておられます。これらの人々の一致した意見も、何とかこういう不便な、また日本の国策の上から考へても得策でないような方法よりも、直接の乗り入れというこ

とについてすべてが要望し、中国側においても要望されておるのでございまして、これにつきましまして、さつき申しましたように、国交が正常化されておらないので、政府間の協定というものは現在の段階においてはむずかしいと思ひますが、民間ベースによるところの交流というものは、さきに官房長官談話におきましても、民間ベースによる交流ということは許されるべきであるというところを言うておられるのでございしますが、そういう点について運輸大臣はどうかお考えを持っておりますか、聞かしていただきたい。

○後部国務大臣 私といたしましては、矢尾委員の申されたような趣旨において一日もすみやかに、国交は回復してございせんが、航空機による交流は望ましいことと考へておりますが、日本の外交の方針の上でそれが実現しないのははなはだ遺憾に考へております。外務省の外交方針に基づいて、ただいまそれが実現しないというのが実情でございまして、一日も早くそういうことが解消いたしまして、日本の航空機も行けるようになるし、また向こうの航空機も来られるようになることを、私も航空行政をあくする者としては諸種の条件上、外貨獲得の面から申しましても望ましいことであるが、現状においてはなかなか困難であるというところを御了承願ひたいと思ひます。

○矢尾委員 そういう点につきましまして、私は政府内部におけるところの意見が統一されておらないのではないかと考へられるのであります。御承知のとおり先月の二十一日ですか、黒金官房長官は私見ということを前提として、

○綾部國務大臣　兩方とも現在においては困難に考えております。主として政治的でございますが、技術的に見ましても航空技術の上から、すなわち安全という点からも現時点においては困難である、それを一々解決するように努力いたしているのが現状でございます。

うような支障があるとかいうようなことは、そういうようなことを利用してやろうと思えば、それは現在定期航路に乗っても同じことが言えるのでありまして、民間の積み上げの方式においてそういうことが実現されるということについて、私は担当大臣の運輸大臣として、もう少し積極的に考えていただきたいと思うのですが、どうでございいますか。

○綾部国務大臣 たびたび申しますように、日本の状態がそういうようになることを念願して、その一日も早くからんことを希望いたしておりますが、現状においては困難であるということを示し上げておるのであります。

いうことを考えますと、どうしてもこの際に中国に対する貿易、日中貿易というものを力強く推し進めていかなければならない段階であると考えております。御承知のとおり、あの大東亜戦争といわれる戦争が起こったということも、中国という東洋における大きな

この中国の市場というものを度外視しては、とうてい發展する見込みはないと考へておるのでございます。そうしてまた、昨年十一月に行なわれました、もうすでに新聞その他で御承知のとおり、中国における日本の展覧会におきましても、あの大きな期待をもつて迎へられ、そうして大成功裏に終つて、また本月から東京、大阪並びに——福岡はまだ決定していないようですが、ここにおいても今度は中国の展覧会も行なわれるということでございますので、そういううなときに、香港を経由して来なければならぬといううな、こういう便利の悪いような

とはとうていできないと私は考えておるのでございます。そういうような点も考えてもらいまして、日本の飛行機が向こうへ行けなくても、フランス航空路ができれば、日本の客が乗っていくということもできますし、一方的な利用ということもできます。そういう

最後にもう一つお願いしたいと思ひますことは、いま申しましたように、昨年の十一月に日本の展覧会が北京、上海において行なわれ、ことし来月、再来月にかけては中国の見本市が日本において開催されます。それに對しまして國際貿易促進委員會の南漢宸主席が日本に来ることになっておるのでございますが、これに對しまして日本に對して直通便を出してもらいたいという要求があるように聞いておるのでございます。これに對しましてどういうような配慮をとられるのであるかどうかということをはひとつお聞かせ願ひたいと思ひます。

に來られるということに對し、まして、特別の便を出すことはむずかしいというような考えのように私は受け取るのですが、昨年におきまして、日本が向こうにおいて膨大な規模のもとにおいて開きました展覽会におきましても、石橋湛山氏が総裁となっ

て向こうに参られました。私たちは顧問として出席したのでございますが、老齢の、まだ病氣も完全に回復しておられない石橋湛山氏に對しまして、中国がとりました態度というのはまことに丁重をきわめ、半端のところを歩くにしても手押し車をつけて、そして十分の取り扱いをしてやる。そういう日本のやった展覽会のお返しという意味において、向こうがこちらでやるという場合において、中国から来る多数の要人を飛行機で送るところでなくして、やはり老齢であるところの南漢宸氏などに對しまして、特便というやうなものを送られて、特便という国としても文句を言う国はない、こう考へておるのでございます。いままでにおいて国交正常化されておらないところの韓国に對しまして、先ほども大野伴陸氏が参られましたときも、これはこちらから特便を出してやるというやうな状態でありまして、その他いろいろなケースも数えてまいりますならば幾多あると考へますので、いろいろな点について日中友好の立場に立ちましても、また政府の根本方針であるところの積み上げ方式の一端といたしましても、そういうことが必要ではないか、こう考へます。そういうやうな点につきましても、十分御協力下さいますことを要望いたしまして、時間が参りましたので、この程度で質問を終わります。

○川野委員長 肥田次郎君

○肥田委員 私も日韓航空路の開設の問題について質問を続けていきたいと思ひます。

まず第一に航空局長にお伺ひします、この前おっしゃった四月十五日、こ

ろに日韓航空路の開設予定だというお話でしたが、これはその後変更はありませんか、そのとおり確定ということになるのですか、どういふふうに理解したらよろしいですか。

○堀内政府委員 現在のところ四月十五日を予定しておりますが、まだ最終的に確定ということではございません。

○肥田委員 最終的にということですが、どういふことなんでしょうか。ざっくりとやらんにお伺ひしておるのですが、非常にあやふやなという意味でまだということですか。大体その予定は確率の強いものだとどういふふうに考へてよいのですか、どうでしょう。

○堀内政府委員 現在のところ大体可能であらうというふうに考へておりますが、まだ最終的に私のほうは結論を出しておりません。

○肥田委員 しまいのほうがよく聞かえなかつたのですが、最終的にはまだはっきりしないというその意味は、どういふことなんでしょうか。いわゆる日韓の政府協定という意味のものがまだはっきりしないからということになるのか、それとも民間協定ということなんでしょうか、この関係はどうなりますか。もう少しはっきり聞かしてもらいたいのです。

○堀内政府委員 私が大体だいたいぶだろと申しましたのは、そういうスケジュールですべての準備を進めておりますが、準備というものはなかなかそのとおりいかないということがあつたという意味で申し上げておるのであります。両方の話し合いとかさういうことよりも、むしろ準備自体が完全に間に合うかどうかという点につきま

して、私のほうとしてはまだ最終的な確定を得ておらない、こういう意味であります。

○肥田委員 確認の意味でお伺ひするのですが、これは政府協定ですか、どういふ協定になるのですか、この航路協定は。

○堀内政府委員 これは前にも申し上げたかと思いますが、両航空会社間の協議に基づきまして、おのおの航空会社が相手国の航空当局の許可を得て行なう、こういうことでございまして、政府間においては協定のなものではない、要するに、日本としましては、大韓航空の申請を許可するといふ形、韓国におきましては、おそれく日本航空の運開始というものを韓国航空当局が許可するといふ形、こういうことでもって行なうという形でございます。

○肥田委員 そうすると、韓国の大韓航空と、それから日航との間に相互間に協定をする、こういうことなんでしょうか。それが具体化されれば航空路は開設されて就航できる、こういうことになるのですか。

○堀内政府委員 両航空会社の協議といたしますが、約束というものはできておるわけでございます。その約束の中におきまして、おのおの航空会社は、相手国航空会社の所屬しておる国の政府、すなわち日本航空は韓国の航空当局の許可を得る、先方は日本航空当局の許可を得るということによつてやろうということでございます。したがつて、それは会社間でございまして、別に相手国政府を拘束するといふやうな効果はないわけでございます。

○肥田委員 そうすると、私はことばの使い分けということとでやかく言うわけじゃないのですが、よくわかりませんから、なおはっきりお聞きしたいのは、韓国は韓国のいまの朴政権に對して、日本との航空路について申請をして、韓国政府の許可をもらう、日本の日航は日本政府の許可をもらう、そういうことによつて航空路の設定ができる、こういうふうに考へていいわけですか。

○堀内政府委員 いま私の申ししたのは、国際間の取り扱いがどうなるかというのを申し上げたのでございまして、そのほか、日本としては日本航空の事業計画の変更申請を認可するといふ措置を日本航空に對してはとらなければなりません。これは日本航空が新たに路線を開張するということに對しての政府の認可が必要でございまして、それから、私は韓国の航空法をつまびらかに承知しておりますが、おそらく大韓航空も日本に乗り入れるということにつきまして、先方の政府の認可を得る、こういうことになつていくようにございまして。

○肥田委員 どうもそこところがよくわからぬのですが、いわゆることばどおり理解をすれば、結局双方の政府が許可すればそれでオーケーという形になるのでしょうか。そういうことになるのでしょうか。

○堀内政府委員 いまおっしゃいました意味は、こういうふうに理解いたしますが、日本航空が韓国に行く場合には、日本航空自体が日本の航空当局の認可が要るといふことと、相手国である韓国の航空当局の許可を要する、それから先方の場合はその逆である、こうい

うことでございまして。

○肥田委員 しかしそれだけじゃいけないのでしよう。何かその取りきめをする、たとえば日航は日本の政府の、大韓航空は韓国の政府の、こういうことになつて、そして日本と韓国との政府間におけるところの協定というものはどうなるのですか。それは要らないのですか。いまの航空局長の話ですと、それは二義的なものになるのです。これは結構みたいなもので、仲人があつたに於て、双方がうんと言えばそれでいいんだ、こういうふうにいふ局長のことはでは理解できるのですが……

○堀内政府委員 先ほどから申し上げておりますとおり、日本の航空当局と韓国の航空当局間においては何らの協定というものは存在いたしておりません。通常の場合でございまして、まず兩國政府間に協定がございまして、それに基いてやるといふのが普通の行き方でございますが、今回は兩國政府間には何ら協定というものはない。したがつて、日本としましては韓国政府を相手にするということではなく、韓国の航空会社から申請が出てきたものを認可する、こういう形をとつておるわけでございます。

○肥田委員 そこで私はお伺ひしたいのですが、これは大臣と局長とそれぞれからひとつお答えをいただきたいと思ひます。いまの局長のお話を聞いておると、結局相互信頼で、日本は韓国の航空会社、韓国は日本の航空会社と取引をするということが、それぞれ韓国でうんと言えばそれで開設できるという段取りになるわけですか。ですから、その際にそういう信用の取りつけ

というものは一体どこを根拠にしてやるのですか。たとえば日航が万一場合の相手は、日本の政府に許可をもったんだから日本の政府が責任を持つてくれるだろうと考える。ところが韓国も同じことを考えておる。韓国と日本との政府間にはそれについては何らの協定の取りかわしも必要じゃない、こういうケースが一つあるわけですね。そういうことになってきますと、これは一体、そういうことなら実はお二人からお答えをいただきたいと私が言うのは、この前の予算分科会の質疑応答の記録を見ますと、たまたま小林進君が中国と日本との航空路開設について質問をしております。そのときにあなたの言っておられるのは、これは国際間の協定だから、航空局としてはこれはもう全然問題のないことなんだ、こういうふうな意味の答弁をしておられるのです。いまお答えを聞いておると、外国との航空路協定というものは政府間の協定なんだ、こういうふうに片方ではおっしゃっておられるのに、韓国と日本との航空路については、これは両国がうんと言ったからそれでできることなんだ、こういうふうにおっしゃっておるのですが、これは韓国は特別扱いということであるというふうにおっしゃっておるのですか。

○柵内政府委員 先ほど申しましたように、二国間におきましては、通常の場合航空協定を締結いたしまして、しかる後両国航空会社が相互に乗り入れる、あるいは場合によっては片方がおくれるということもございます。それが原則でございます。日本と韓国との間におきましては、原則的にはそれが

一番好ましいということはもちろん言えるわけでございますが、しかし行政許可を相互にやるということによって、実際上は同じような効果は発生し得る。もちろん航空協定を結んだのと全く同じではございませんが、相互に飛行機を乗り入れるということが可能であるということでございます。決してこれが原則的だということわけではございませんが、こういう方法をとり得る、こういうことでございます。

○肥田委員 これは局長、もう少しわかりやすく——というよりも、私ははっきりしてもらわなければいかぬと思うのですが、予算分科会の答弁を見ても、そういうことばの使い分けはできるかもしれないけれども、外務省のほうでも、それからあなたのほうでも、政府協定がなければできないんだ。こうおっしゃっておる。韓国と日本の場合には——政府協定がなければだめなんだ、政府協定がないのに、そういうことは全然問題として考えられない。こうあなたはおっしゃったのです。ところが、韓国の関係については、もう政府間の問題は抜きにして、両航空会社がうんと言えればそれでできるのだ、こういう処置をとっておられるわけですね。そんな権限はあるのですか、あなたのほうに。あとに何か手続が一つ抜けているのではないのですか。

○柵内政府委員 ただいまおっしゃいましたような点で、両航空会社がうんと言えればできるということではございませんので、うんと言ったあと、お互いにおのおのの政府の許可が必要であるということ、航空会社だけではできないわけでございます。その点は政府が全く関与しないという意味ではなくて、政府は、許可をする、しないという点の権限は持つておるわけでございます。ただ、両国政府間に協定がなくても、相互に許可し合うということによりまして、定期航空路線の開設は可能である。しかし、これは原則的ないき方ではないというふうに私は御説明しているわけでございます。

府が全く関与しないという意味ではなくて、政府は、許可をする、しないという点の権限は持つておるわけでございます。ただ、両国政府間に協定がなくても、相互に許可し合うということによりまして、定期航空路線の開設は可能である。しかし、これは原則的ないき方ではないというふうに私は御説明しているわけでございます。

○肥田委員 そうすると、私がこの前、もし日韓の国交その他いろいろ問題がここでもうにもならない、何ら進展をしない、こういうことになってくると、この関係はどうなるのかお聞きしましたら、これには関係ないことなんだ、こういうふうにおっしゃったわけですね。そうすると、いま言うように、一体両国のいわゆる航空路開設というものは、その国の政府の許可をもたなければならないことになる。そうすると、政府と政府との間に何か橋渡し協定をすべきものがなかったら、一体どこが責任を持つつかということが出てくるのですが、そういうことはなしに、とにかくお前目をつぶしてやるからかつて取引をしる、こういうふうには日本政府も朴政権も取り扱いをすることになるはずなんですが、それをあなたのほうではちゃんと準備をしておいて、そして両方の政府がいわゆるちゃんとしたものを取りかわすようになるといふ、こういう一つのやり方もある、こういうふうにおっしゃっておられるけれども、事実上、やり方もあるのではなしに、それが先行して、それがすべてであって、あとはもう形式的に両方が、そういうものがあるうとなかろうと黙認をしておればそれでやれる、こういうことになるような気がす

るのですが、それはどうなんですか。

○柵内政府委員 何回も申し上げますように、通常の場合におきましては、政府間協定、いわば一種の条約というふうなものでやるのが普通でございます。ただ、韓国の場合には、そういうことでなくて、例外的な措置をとったということでございます。今後この例外的な措置を通常の、いわゆる協定期式にかえるかどうかという問題は、今後の問題でございます。もちろん、両国間の協定ができればなおさら通常原則に帰ってけつこうだと思えます。

それから、ただいま政府同士が黙認すればいいというふうにおっしゃいましたが、日本としましては、韓国の航空会社の許可申請を許可しておるわけでございます。決して黙認しておるという関係ではございません。

○肥田委員 この例外措置をとったという大きな論拠はどういうことなんでしょう。

○柵内政府委員 現在日本と韓国との間には外交関係がございせんので、政府間でもっていわゆる航空協定を締結するということは不可能でございます。一方、日本と韓国との間におきましては、旅客も毎年ふえております。しかも、その旅客をノース・ウエストと台湾のC.A.T.という二外国航空会社が運んでいるということとずっと続いております。しかも、お客がふえてくる。この場合に、日本と韓国の両航空会社がこの間の運送を開始するということは非常にけっこうなことではないかというふうな観点。しかし、一方、国交が回復しておりませんので、航空協定は結ばない。しかし、例外的措置としまして、両国政府が相手国航空会社

社の許可申請を許可するという形において、両国の航空会社が日韓間でもって相互に飛行機を飛ばし合うということができ、また、そのことによって第三国に壟断されておりました日韓間の旅客あるいは貨物を積み取り得るという点が非常にいいことではないか、こういうことではないか、例外的措置をとるということになったわけでございます。

○肥田委員 この例外措置——特別措置ということになるのですか、この航空路開設について例外措置をとったとして、その他の関係はこの例外措置で完全に問題が起らないようになるというふうにお考えですか。いまおっしゃったように、政府と政府との間の正式なとりきめというものはできない。こういう現在において、飛行機のみ韓国と日本との航空路を開設した、これは特別措置だ、こういうふうにおっしゃるのですが、その他の問題はこれに矛盾が起らないようになっていくというふうにお考えですか。

○柵内政府委員 その他の問題という意味が私よくわからないのでございしますが、私としましては、航空協定なしでも、これはもちろん理想からいえば航空協定ができるということが理想でございますが、なしでも現に日韓間の旅客、貨物輸送は第三国のみに壟断させない。しかも、年々旅客がふえてくる。これを両国航空会社ができるだけ積み取るというのは非常にいいことではないか、かように考えておりますが、その他の問題とおっしゃいますと、どうも具体的によくわかりませんので、あるいは私自身の専門外の問題で何かあるのか、その辺私わかりません。

○柵内政府委員 現在日本と韓国との間には外交関係がございせんので、政府間でもっていわゆる航空協定を締結するということは不可能でございます。一方、日本と韓国との間におきましては、旅客も毎年ふえております。しかも、その旅客をノース・ウエストと台湾のC.A.T.という二外国航空会社が運んでいるということとずっと続いております。しかも、お客がふえてくる。この場合に、日本と韓国の両航空会社がこの間の運送を開始するということは非常にけっこうなことではないかというふうな観点。しかし、一方、国交が回復しておりませんので、航空協定は結ばない。しかし、例外的措置としまして、両国政府が相手国航空会社

社の許可申請を許可するという形において、両国の航空会社が日韓間でもって相互に飛行機を飛ばし合うということができ、また、そのことによって第三国に壟断されておりました日韓間の旅客あるいは貨物を積み取り得るという点が非常にいいことではないか、こういうことではないか、例外的措置をとるということになったわけでございます。

○肥田委員 その他の問題というのは、あとでお聞きしたいと思うのですが、どうもいま局長のおこぼれを聞いてみると、例外措置をとったというのは、現実的に即して韓国と日本との間に人の交流がだんだん多くなってくる。そうすると、その移動する旅客をよそに取られたくないから日本で行うのだ、こういう御見解のようですが、これはともかくといたしまして、そうすると、これを延長していくと何ですか、たとえば中国と日本との間に人の交流が盛んになってきた場合には、航空局としては、政府がどうこうということにかかわらず、やはり航空路の開闢は相互間においてあり得るということになりますか、これは間違いありません、いまのあなたの特例という筆法でいくと。

○柝内政府委員 ただいまの日中間の問題でございしますが、これに関しましては……

○肥田委員 日中間に限らず、どの国でもそういうことはあり得るということになりますか。

○柝内政府委員 それでは、どこの国でもということでは申し上げますが、両国航空会社が相互に飛ばし合うといういわゆる航空だけの面におきましては、理論的には可能でございましょう。ただそれは、いわば原則に対する例外でございまして、そういうものをどこにとりやる、一国との間ならよい、二国はよい、三国まではよいという点はいろいろ議論がございましょう。例外でございまして、なるべく少ないほうがよいという点は言えると思ひますが、理論的には可能でございましょう。ただその場合に問題になりますの

は、航空プロパーの問題はもちろん非常に重要な要素でございしますが、そのほか主として外交上の観点というようなものから見てみ合つてまいりまして、外交上の観点から好ましいか好ましくないかというふうな判断は、私は別個に出得るというふうな考えます。

○肥田委員 航空局長、何も先回りして外交上の問題を言われなくても、私は外交上の問題を聞いていたわけじゃないのです。あなたのほうも、外交上の問題は外務省がやることだ、こういうふうにおっしゃっていますから、私はそういう問題を聞くとは思われないのです。ただ、韓国との航空路の開闢についてとった措置については例外だ、実質上はこのほうがいいと思うからこういう措置をとったのだ、こういうふうにおっしゃっていますから、それはそれとして受け取れます。けれども外交上の問題だとかなんとかいうことになりまして、事が大きくなりますから、私はそういう意味で聞いたのではなくて、たとえば中国でもその他のどの国でも、そういう状態になれば、当然、外交上の問題とは別に航空路の開闢について相互間において話し合いが進められる余地があるのだ、例外というものは、一度できれば必ずその次にもそういうことが起こり得るのです。それでなかったら、私はこの特例というものの条件は、先ほどのお話だけではないと思う。韓国を中心にしてこういう特例があるのなら、いまの三十八度線で分かれておるところの北鮮についても同じ扱いが生れてこなければならぬ道理なんです。これはみづから日本の政府あるいはアメリカ、

こういうところが中心になって北鮮を、変なことばで言うと、まます扱いにしているから、これとの航空路が別な形でいろいろとられておる。いわゆる朝鮮半島という姿で見る限りは、もう一視同仁に見なければならぬ。日本が朝鮮を併合して、戦争で終わりましたから、四十年近く日本の総督がおつてこれを治めてきた、こういう関係から見ると、いわゆる朝鮮人と称する人々の見る目というのはみんな同じなんです。この前も大平さんが言つておつたように、韓国との国交が正常化されれば、かつて日本に国籍を持つておつた者、あるいは日本で生まれた者、こういう者についての取り扱いはおのづから別に考えていきたい、こういうふうな大平さんは言つておつた。ですから、韓国といわゆる北鮮とを一體だれが区別して考えることができないのか。日本の場合には、みんな一つのものとして考えなければならぬ責任を感じるんです。そういうことだと思ひますので、私はいまあなたのほうで例外として措置したと言われたので、例外なら、そういう例外は今後も当然起こってくる、こういうふうには私に考へたから、お伺いしたわけです。

それから、これによつていろいろな問題がそれらにびつたりしていろいろな問題がたたくさんありますよ。あなたのほうは飛行機さえなにしておればいいのだというふうな考へておられるようですけれども、そうはいかないと思うのです。これはしかしよろしいです。それからもう一つお伺いしたいのは、技術的な面で、東京—ソウル、ソウル—大阪、この間の料金と、それか

ら、このどちらの場合でも、韓国と日本の貨幣はそれぞれそのまま通用するようにするので、何か決済措置を設けてやることになるのですか。

○柝内政府委員 運賃につきましては、IATA運賃を適用しておりますので、普通にいままでやつておりました運賃と同じでございます。

それから、決済につきましては、申しわけございませんが、私自身がよく承知しておりませんので、調査いたします。

○肥田委員 料金はわれわれわかりませんので、参考のために幾らかということを開かしていただきたいと思ひますが、決済関係のほうはどなたにお伺いしたいんですか。

○柝内政府委員 運賃は、ソウル—大阪につきましては、ファーストで、邦貨にして二万五千五百五十円、それからエコノミーで一万八千六百五十円、こういうことになっております。

なお、決済関係につきましては、私から御答弁すべき筋と思ひますが、いま確信を持って御答弁し得ない点がございしますので、調査してお答えいたしたいと思ひます。

○肥田委員 それから、先ほど矢尾委員からも質問がございましたが、韓国との航空路の扱い方でなしに、オリンピックを中心にしてそれぞれの国が、たとえばそれぞれの国の中には日本政府が好ましく思つておる国も含まれていて、そういう国が自国の飛行機で日本に乗り込んでくる、こういう場合には、これはどういう扱いにせられま

外務省のほうに相談をいたしております。そこで外務省からまだ最終的な回答を得ておりませんが、外務省としても、オリンピックという特別の行事であるということ、かなり弾力的に考えなくちゃならぬというふうな非公式な見解を持っておるようでございますが、どこまでどういうふうにするかという点については、まだ回答を得ておりません。

○肥田委員 この点は私は矢尾さんと全く同感でして、もちろんわが日本社会党という立場でも考え方は同じなんです。日本の飛行機がそれぞれの国とその期間特別な航空路契約というふうなものを結んで、いわゆる入国についての便宜をはかる。北京なら北京へ、あるいはどこへでも日本からみづから飛行機を送り込んで、オリンピックに参加あるいは参観する人を日本に連れてくる、こういうふうな積極的な考へえというものはまだ航空局としてはないんですか。それともオリンピックの委員会などではそういうものについて何か航空局に対して要請はございせんか。

○柝内政府委員 オリンピック委員会からはそういうことは別に承つておりません。むしろ外国から日本に來られる方は非常に歓迎するわけでございまして、私もとしまして、臨時便等につきましては、できるだけ便宜をはかるというところは考へております。ただ、航空局がオリンピックのお客さんを外国に行つて誘致するということは、航空局の立場としてはやや行き過ぎではないか。いわば外国の航空機がこういうふうに入ってきたという場合に、できるだけの便宜を供

与するということは、航空局の立場として考えております。

○肥田委員 行き過ぎというような意味にはわれわれは考えておらぬのです。航空局がお客さんを引っぱりに行きなさいという意味じゃないんです。そういう際には航空局が率先して、そういうかまえて積極的な指導をする。こういうことは当然観光あるいはオリンピック委員会というところから、航空局としてこれに対してどういう協力をしてくれるだろうか、こういうことも腹がまえの中に入れておいてもらわなければならぬだろうということ、横道にそれましたが、私はいままお伺いしたわけですが、

○板内政府委員 先ほど答弁しましたのをさらに具体的に申しますと、現在私のほうから、日本にございます外国航空会社の支店あるいはもう少し広い範囲に、できるだけ何月何時ごろという便を仕立てたいという希望を早めにとりまして、そしてたとえばそれらの時間の調整をある程度しなければならぬという問題もございします。そういう要請は各国別に出して、そしてその要望を取りまとめた上で、これでできるだけ皆さんが御不自由のないように、最も迅速にお客さんが処理できるように、こういうことをやろうというので、そういう準備はすでにやっております。

○肥田委員 もう一つの問題、防疫の関係、これはちょっとおとしまして、その前に海運局長にちょっとお伺いしたいのですが、飛行機のはうは実はいまこういう事情であるということをおわれわれも知りましたが、海路の航

路の関係というものは実はあまりよく知っておりませんので、どういうことになっておられるのか、韓国と日本の航路、これを簡単に聞かせ願いたいと思ひます。それから、そういう面についてはずべて何らかの脅威を感じようのか、こういふことも含めてひとつお伺いしたいと思ひます。

○若狭政府委員 海路につきましては、終戦以来、韓国、北朝鮮、中共との間に絶えず船舶の出入があるわけでございます。これは別に協定はございせん。各船会社の危険において現在運航いたしておることとございせん。実際に参っておりますけれども、現在まで問題になったというふうな事実はございせん。ただ、乗組員が何かの嫌疑を受けまして取り調べを受けたというところは、北朝鮮につきまして一度あったというふうに記憶しております。

○肥田委員 現在、定期航路というものはありませぬね。

○若狭政府委員 現在、日本の海運会社と、韓国の海運会社というのがございしますが、共同いたしました、月二回くらいだったかと記憶いたしておりますけれども、定期航路を開設しております。

○肥田委員 済みませんが、その定期航路というのをもうちょっと詳しく知らせてもらえませんか。

○若狭政府委員 阪神から門司へ寄りまして、釜山までの航路を、韓国の海運会社とそれから日本の関西汽船、九州商船、この三者のジョイントサービスによりまして定期航路を開設しておりますわけでございます。旅客運送も行

なっております。

○肥田委員 これはもうこれ以上拡大をされるという意思はありませんか。たとえば、航空関係でこうして積極的に関金連絡船から非常に歴史もあるし、とにかく日本の連絡船といえども、釜山連絡船だくらいに思っておったのですが、もし急速に日韓問題というものが片づいたということになると、これはたとえです、ということになると、この間の航路というものは、もういよいよおなじにひんばんなものになると思ふのですが、これはいまのところは何も考えておられませんか。

○若狭政府委員 現在いろいろな計画があるようでございすけれども、実際問題として旅客、貨物の需要というものは急速に伸びておるといふ状況じゃございせんので、現在程度でしばらく推移を見守るという状況ではないかと考えております。われわれのほうで、別にこれに補助いたしておるといふような関係もございせん。業界のほうの自主的な企業活動に待っておりますというふうな状況でございす。

○肥田委員 最近の輸送人員というのですか、それはどのくらいになっておるでしょうか。

○若狭政府委員 ちょっといま手元に資料がございせんので、至急取り寄せて御報告申し上げます。

○肥田委員 大ざっぱに言つてどのくらいかということもわかりませんか。

○若狭政府委員 いますぐ調べまして御報告申し上げます。

○肥田委員 それでは、先般私が質問の関連で残しておいたところの日韓航

空路が開設した際の防疫の措置についてお伺いしたいと思ふのですが、防疫課長、お見えになっておりますか。

——先般私がお伺いした点を簡略に聞いてもらいたいと思ふのですが、日韓航空路が開設されると、現在の状態では、われわれの耳にするところでは、韓国の衛生状態というものは一つ間違えばいわゆる伝染病が流行するやうな危険性が多分にある。去年もいろいろな伝染病でわが国も警戒をしたやうなことがありました。そういうこともあるので、航空機というものが短い期間の中に往復をするというところになると、どういふ関係でいわゆる伝染病を運んでくるやうなことになるかもわからない。したがって、これらに対する対策としてはどういふことかという事で、お伺いしたところが、これは厚生省の防疫でないかとわからない、こういうことであつたわけですが、したがって、私がお伺いしたいのは、韓国における防疫対策と、それから飛行機内における防疫、それからもちろんいわゆる人の防疫、そういうものを含めて、これは一般の今日行なわれていないいわゆる予防注射その他の関係以外のことと考えなければいかぬのじゃないか、こういうことを前提にしてお伺いするわけですから、もし開設された際にはどういふことになるのか、この点をまずひとつ聞かしてもらいたしたいと思います。

○春日説明員 国際検疫と申しますと、御承知のとおりWHO、世界保健機構でございすが、その国際衛生規則に基づきまして検疫を世界一律の方法で行なつておるわけでございます。その一律と申しますのは、国際衛生規則というものは許し得る最高限を規定いたしておりますので、それ以下の措置でなければ許されず、こういう規則でございす。したがって、韓国と日本との航空路が開設されまして、そこに適用されますところの検疫方法といひますものは、やはり国際衛生規則に定められたことに限定されるわけでございます。現在わが国も韓国もこの国際衛生規則を批准いたしておりますので、その範囲内で行なうわけでございます。しかしながら、もちろんいろいろな応用問題と申しますか、適用方針につきましては、とるべき手段は多々あるわけでございます。しかしながら、航空機の検疫と申しますのは非常に宿命的な問題がございす。と申しますのは、船ならば十日、一週間かかって来るところをわずかに数時間、たとえて申しますと、香港から参りますのも三時間、インドあたりから参りますのも七、八時間で参る。したがって韓国から参るわずかに一時間半、二時間という時間と比べましても、本質的にそう変わりはないということとございまして、現在コレラあるいは痘瘡などの常在地であるインドあたりから参ります飛行機の検疫と、韓国から参ります検疫との間に実際問題として特別扱いをするという考え方は現在のところ持っておりません。

それから、私も国際衛生規則で定められたいわゆる検疫伝染病の汚染地——流行地でございすが、汚染地の指定が、これはWHOの指定によつてありましたが、それに従つては特になきびしいと申しますか、検疫方針をとつておるわけでございます。韓国の場合は、昨年のコレラ発生以降は、現

生規則というものは許し得る最高限を規定いたしておりますので、それ以下の措置でなければ許されず、こういう規則でございす。したがって、韓国と日本との航空路が開設されまして、そこに適用されますところの検疫方法といひますものは、やはり国際衛生規則に定められたことに限定されるわけでございます。現在わが国も韓国もこの国際衛生規則を批准いたしておりますので、その範囲内で行なうわけでございます。しかしながら、もちろんいろいろな応用問題と申しますか、適用方針につきましては、とるべき手段は多々あるわけでございます。しかしながら、航空機の検疫と申しますのは非常に宿命的な問題がございす。と申しますのは、船ならば十日、一週間かかって来るところをわずかに数時間、たとえて申しますと、香港から参りますのも三時間、インドあたりから参りますのも七、八時間で参る。したがって韓国から参るわずかに一時間半、二時間という時間と比べましても、本質的にそう変わりはないということとございまして、現在コレラあるいは痘瘡などの常在地であるインドあたりから参ります飛行機の検疫と、韓国から参ります検疫との間に実際問題として特別扱いをするという考え方は現在のところ持っておりません。

在のどこ何らの検査伝染病の発生はございせんので、たとえて申し上げますと、アメリカから参ります飛行機と同じような方針で行なっておるといふことでございします。

それから韓国の衛生状況について批判する立場にはございせんが、私、最近の東南アジア諸国あるいは韓国の情勢あたりを私なりに見ますと、韓国の衛生状況は、一部は悪いところもございしますが、少なくとも防疫対策については、かなりアジア地域としては高度な国の一つであろうかと、私は韓国に参りまして感じた次第でございします。

○肥田委員 まあ最近、いろいろと内乱やその他を続けておる東南アジアと韓国とは比喩的なものがあると思つた国です。これはかつて日本が統治しておつた国です。ただ、これは最近ここ数年間の事情を見て、伝染病が流行し得る可能性というものは、日本から見るとはるかに多い。アジアという全体の地域から見たら少ないかも知れぬけれども、そういうことをわれわれは気にしておるわけ。まあいろいろと伺つてみますと、特殊なことはする必要はないだろうというところ。ございしますが、人の問題はそれといたしまして、貨物なんかの場合にはどういふお扱い方になるのか。これもいろいろおる国際基準に定めるところの取り扱い、こういうことになりまして。

○春日説明員 荷物につきまして、いわゆる動物でございしますとか、それから植物類、こういったものは、動物検査あるいは植物検査、いわゆる農林省の管轄に属する検査でございします。一

般の手荷物類その他につきましては、これはケース・バイ・ケースで行なつてまいりますし、それから伝染病の病原体を運ぶ荷物と申しますと、たとえば痘瘡が流行いたしましたとすれば、きれ類、ほろ類、こういったものが問題になるわけ。ございしますが、そういった場合には特にそういったものの扱いは厳重にいたす、こういうことにならうかと思ひます。

なお、ちなみに、昨年、一昨年あたりから台湾あるいはフィリピンその他にコレラの流行が起きた際、バナナの輸入禁止あるいは冷凍エビの輸入禁止といった問題をかけた例がございします。これは実は検査法に基づいて輸入禁止をとつたわけではございせんが、食品衛生法に基づいてとつたわけ。ございします。したがって、そういった伝染病の病毒侵入と申しますか、移入のおそれがあるようなものの検査と申しますものは、単に検査法ばかりではございせん。ある場合には食品衛生法と申したものでございします。置けるわけ。ございします。

○肥田委員 長らくいろいろ正常な状態になつたわけですから、われわれも非常にその点、実際に韓国というものの衛生状態が、はたで見た目と、それから戦争が終わつてすでに二十年近い今日の間に、韓国の場合に、従来よりよくなつておるといふことはどうも考えにくい。ですからそういう点で伺ひしたわけ。

それから航空局長にお伺ひします。これは余分なことですが、昨年の春でしたか一昨年の暮れでしたか、韓国にもコレラが出ました。こういうようにコレラとかあるいはこういう悪性の伝

染病という場合には、これは当然航空路をいゆる一時中止をするというふうなことも、そのときの事情によつたら当然起きてくることですね。時間的に非常に早いところ。すし、韓国のソウルと大阪、東京といへば、これはあつて言つて間に合わないことがある。こういうことも当然起るだろうと思ふのです。これはまあいま私らのものとも山のものともまだわからないうちのじゃないかと思ふのですけれども、そういうことを別にしても、とにかく伝染病という問題については非常な注意を要するという意味から、これは念のために伺ひしておきたいのですが、そういうときには航空路の閉鎖というふうなこともあり得る、こういうことになるでしようね。

○柄内政府委員 伝染病の問題につきまして、韓国にそういう不幸な事態が起つた場合には、厚生省の御当局とよく相談して善処したい、かように考えております。

○肥田委員 それでは私のきょうの持ち時間もだいたい過ぎたようございします。一応これで質問を打ち切りまして、また次の機会に質問を継続させてもらいたいと思ひます。

○久保委員 ちょっと関連。――ひとつ大臣にお伺ひしておきたいのですが、いままで御答弁があつたかどうか。わかりませんが、日韓会談は昨日、金議長で、これが大平・金メモを学生代表に韓国で発表したということでありま

ついで伺ひするわけ。ありませう。しかしすでに閣議等でも論議されたいと思ひますが、こういう形の中で、いままで御説明があつたような日韓航空が、正常に安定していゆる開設される見通しがあるのかどうか、この日韓会談と関連して日韓航空の問題は今日の時点でどう考えておるか。先ほどの航空局長の御答弁では、まあ何とか順調というふうなお話が出ておるようであります。はたしてそういうふうな解釈して取り進んでよろしい情勢に今日あるかどうか、いかがでしようか。

○綾部國務大臣 日韓のいゆる大平・金のメモにつきまして、閣議で何か話があつたかというお話でございしますが、私も今日までの閣議では、さうなことに外務大臣の報告も所見も伺つておりません。それからたびたび申しますように、この日韓航空の民間相互乗り入れという問題は、日韓会談とは全然関係なく、たびたび申しますように、ソウル・東京間、韓国の空路はノースウエストとC.A.T.と二便しかないで、これに外貨を支払ふからいって、これは外貨政策の上から、相互に乗り入れをやつて幾らかでも外貨の節約に資して、同時に便利になるようにしたいという考え方から始めたこと。ございまして、ただいまのところは日韓会談がどうなると、相互乗り入れのあれは私は順調にいくという考え方を持っております。

○久保委員 日韓会談の推移にかかわらずということですが、両国の国際関係は、なるほど日韓会談の推移はもう大体われわれの見方ではこれで

一応腰を落ちつけてというか、中断であります。その中断だけならば、一応いま大臣がおっしゃつたように日韓会談とは関係なくという理由で、これは順調に進んでいく一つの要素はあると思ひます。それは日韓会談に關係のないという前提で日韓の航空は始めるのですから、これはそれで理屈としては成り立つのです。しかし、御案内のとおり、昨日、与野党一致して、満場一致で、昨日、韓国の国会では、李ライソンの嚴重警戒を決議してゐるのです。こうなりましたと、逆に日韓の關係は、いゆる停止ではなくて、相互にうしろを向いた形になつたと認めていいと思ひます。さうなつた際には、はたしていままでどおりの方針で日韓航空をやつていくことが適切かどうか。これは担当大臣として十分判断すべき時期だと私は思ふのですが、どうで

○綾部國務大臣 私は日韓交渉が決裂したと思ひません。目下双方交渉を続けていくというのが双方の意向でございしますから、そういう考え方のもとに立ちまして、日韓相互の航空乗り入れをどうするかというふうなことは、考えなくても、既定方針どおり遺憾なくやつていけると確信いたしております。

○久保委員 日韓会談が決裂したというふうには別に断定はしません。日韓会談はいずれにしてもまあここでひとつちよんというところでありまして、それはちよんではなくともいいですよ。ところが、李ライソンの警戒体制をさらに嚴重にするという決議は、これは日韓会談とは別でありまして、少なくとも両国関係には好ましい姿では

ないのではないか。日韓会談の進行が停止して、前向きでいるまままで停止したにしても、この李ライン厳重警戒という決定は、これは両国関係にとってはお互いに好ましい姿では全くない。わが国民の感情からいってもこれは問題だと思ふのです。そういう際に、日韓航空だけは順調に取り運ぶというのはいかにかと思つてゐるのです。その点をお聞きしてゐるのです。

○綾部国務大臣 私はあなたと遺憾ながら考え方が違ひまして、航空相互乗り入れという事は両国民の念願でございます。日韓会談その他に關係なく、必要にして双方の利益になると考へてやっておるので、いまにわかには韓会談の影響によつてこの航空の相互乗り入れをどうすべきかという事についてたゞいま考え方はいたしておりません。順調にいくものと信じてやうていくつもりでございます。

○久保委員 私は話の方向を変えて、それでは日韓会談に關係なくということでも、李ラインの厳重警戒体制をしつとくという事は、両国關係が少なくとも友好的に進もうという日韓会談とはまるつきり反對ですよ。しかも李ラインについて日本政府は認めてゐるのですか。正當なものとしていままで認めてゐるのですか。いかがでしょう。

○綾部国務大臣 私は認めてないと思ひます。正當な關係と認めておりません。が、しかし、そういうことが今度の交渉のなにごとにございまして……

○久保委員 正當と認めておらないところに、さらに厳重警戒という体制をしつとくということが、どうも友好關係にはマイナスであります。ところが、必要なものであるという日韓の航空です

が、必要だからどこへでも出すというようには先ほど来の長々の御答弁ではとれない。いわゆるわが国の政治的判斷、外交的判斷からということでありますが、そういう認めてないということにさらに嚴重にやる。しかも運輸大臣所管の、その他の日本漁船の防衛というか、保護というか、これは海上保安庁の仕事でございます。こういう問題についてもそれぞれ適切な措置をおとりになったと私は思ふのですが、まずその点はどうでしょう。

○綾部国務大臣 隨時としております。適切な処置をとるよう平生からも指令してありますし、今回のようなことが起こればさらにその体制を強固にするだろうと考へております。また強固にすべきだと考へております。

○久保委員 いまお話しのとおり、そういう情勢になれば、常日ごろとてゐるが、さらに必要があれば強硬にとらなければいかぬ、こういう考へをしておられる。そうなりますと、どうも日本政府の考へとして——李ライン問題も日韓航空も一連の日本政府の問題であります。別々に切り離したものでありませんか。だから、これは慎重に扱うというのが當然ではなからうかと思ふのでありますが、既定方針どおりどうしてもやりますか。その場合に、何か事故が起きたり何かした場合には、あなたは責任をおとりになりますか。いかがです。

○綾部国務大臣 私は順調にいくものと確信いたしまして、変える意思はありません。続けていきます。その場合に事故が起きました場合には、もちろん事故の原因によりましては私は責任をとらなければなりません。

○久保委員 事務当局に聞きますが、外務省に対して、日韓間における情勢の変化——大きな変化ですよ、これは。いままで友好的に日韓会談をやつてきて、李ラインについてもその方針に従つておそろくやつていたと思ふのです。ところがこれが急變して、外交文書はメモは発表される、李ラインはさらに嚴重に警戒されるというのは大きな外交上の變化であります。いわゆる日韓の航空についても、これは外交の問題があります。そういうのをひくるめて最近の外交情勢について外務省に問い合わせなり相談はされましたか。

○堀内政府委員 日韓間の問題、航空の問題につきましては、これは昨年の四月ごろから始まつた問題でございます。日韓間のいわゆる交渉というものは切離されて別個に進められた問題でございます。したがつて、日韓間の交渉というものは、もちろんこれ

がうまくいくことはけっこうなことでございますけれども、私は本質的に別個のものであるというように考へております。また外務省との間におきまして、さきに新聞に出ておりますような記事は私は新聞を通して読んでおりますけれども、特に外務省から何らの意思表示もございません。

○久保委員 外務省から意思表示はないですよ、大体。外交文書まで発表されちゃつて、何のかんばあつて運輸省に連絡できましよう、はつきり言つて。むしろ、航空あるいは李ライン警戒、漁船保護、そういうものを任命されてゐる運輸省は、進んで韓国内の政治情勢あるいは対日感情、そういうものををつぶさにこの時期は点検されるの

が好ましいことだと私は思ふのです。運輸大臣は順調にお進みになると言うからそれ以上お聞きしても何ですが、私は別にこれを全面的に否定はいたしませんけれども、少なくともこれは用心深くやるべきだと思ふのです。それだけ申し上げて、終わります。

○川野委員長 次に、小型船舶運業法及び小型船舶運組合の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行ないます。

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 先般要求した資料に基づいて、時間もありませんから簡明にしてわかりよくひとつ御説明いただきたく思ふのです。それを先に聞いて、それから質問しましょう。

○高林説明員 資料は三つ提出しております。そのうち、まず第一の内航海運輸送量の推移という資料について御説明申し上げます。

三十七年度の内航海運の総輸送量は、一億九千五百万トンでございます。三十八年度、これは内航の指定統計によりまして十二月まで出ておるものでございまして、それに見込みを含めまして、三十八年度は二億九百六十八万トンでございます。そのうちにはしけによりまして、その輸送がございまして、それを引きまして、三十八年度の鋼船及び木船の輸送量を見ますと、鋼船につきましては一億一千六百万トン、木船につきましては六千七百万トン、大体六三%と三四%というふうに鋼船、木船の輸送比率がございま

す。これが第一の資料でございます。第二には、内航海運の推移でございます。いずれもこの船腹量は年央船腹をとつております。三十八年度におきますところの総船腹量といたしましては、全体で二百六十七万総トンでございます。そのうち鋼船が百五十三万トン、木船が百十三万トン、大体鋼船が五八%、木船が四二%という数字になつております。以上は大体実績推移の数字でございます。

第三には、内航適正船腹量の試算という資料でございます。これについては、輸送量につきましては、四十三年度までの輸送量の見通しを立てております。この輸送量につきましては、省内におきましていろいろ検討いたしまして、四十五年までの輸送需要の見通しを立てております。これは貨物輸送につきましては、鉱工業生産指数によりまして大体これを検討いたしまして、その場合におきまして、その内航輸送量は約三億四千万トンでございます。これが四十五年の見通しでございます。これは大体におきまして生産指数に基づいてやりましたが、その場合に年率の成長率は、輸送の伸び率は約七%でございます。大体同一の年率で伸びるものとしたしまして、三十八年度から四十三年度までを推定したわけでございます。したがつて、基礎といたしましては、鉱工業生産指数の伸びというふうなものを考へておるわけでございます。その結果、四十三年度におきますところの貨物船の輸送量総計は、一億八千七百万トンでございます。それから油送船の輸送見通しといたしましては、約七千三百万トンというものが大体の今後の見通しでございます。

次に、輸送量の下の欄に適正船腹量という欄がございます。この適正船腹量につきましては大体においての考え方は、従来の運航実績報告がございまして、それを考えまして原単位というものを策定しております。その輸送原単位によりまして適正船腹量を一応考えた次第でございます。三十八年度の適正船腹量につきましては、鋼船の貨物船が百八万トン、油送船につきましては二十九万トン、木船の貨物船につきましては八十万九千トン、木船の油送船につきましては四万トン、したがって計といたしまして、貨物船の三十八年度におきますところの船腹量は百八十九万トン、タンカーについては三十三万トン、合わせて二百二十二万トンが一応私どもが考えておりますところの適正船腹量の考え方でございます。以後大体そのような考え方で原単位を基礎にいたしまして今後の輸送需要と、それからそれに対応するところの船腹量というものを三十九年度から四十三年度に至るまで試算したものでございます。

なお最後の欄に、現有船腹量という欄がございます。これは先ほどの二番目の船腹量の三十八年度船腹量と同様なものでございます。したがって、現在におきましては、鋼船、木船合わせて二百六十七万トンが現有船腹量になるわけでございます。それに対して三十八年度といたしましては、ほぼ二百二十二万トン程度の船腹量が適正ではなからうかというふうな試算したものでございます。ただこの試算につきましては、鉱工業生産指数というものを基礎にいたしまして、今後の輸送需要というものを策定し

た。したがって現在中期計画その他の作業を行なっております。その点で今後若干の修正はあるものと考えております。さらにまたこの適正船腹量の原単位につきましては、今後専用船舶化ということがかなり大きくなると考えられますので、原単位が相当上がることも、ある時点においていけば技術革新等とも称すべきものを相当考えなければならぬという点はございまして、一応従来の実績を基礎にいたしまして、原単位を策定したというのが以上の資料の概要でございます。

○久保委員　そこで、この原単位は幾らになりますか。

○高林説明員　原単位は、鋼船の貨物船につきましては七四・五が年間原単位でございます。それから油送船につきましては一二・二でございます。それから木船について申し上げます。木船の貨物船については七八・九、それからタンカーにつきましては八四・三ということでございます。

○久保委員　そこで、時間もありませんので資料を要求したのであります。最近における団体協約で新しく承認した、最近認可をしたもの、こういうもののサンプルを出していただきたい。

○高林説明員　組合法に基づきますところの団体協約でございますか。

○久保委員　そうです。それから最近におけるこれは重要な貨物でいいのであります。大体いま標準運賃並びに料金指定、これをやっていると思うのであります。たとえば石炭の場合はどういうことになるかわかりませんが、国鉄の石炭運賃の問題もありますから、これとを合わせたところのもの、

の、それから油、それから砂利、セメント、そういうものが多いでしょうね。そういうものの最近というか、新しいものもありませんが、標準運賃並びに料金、こういうものを出していただきたい。

それから海運組合のいわゆる調整事業としてどういうものをどういう組合がやっているか、これを出してほしいと思います。その実績それから実勢運賃というか、実際の運賃ですね、そういうものを出してほしいと思います。

それからもう一つは、鋼船、木船含めてありますが、いまの法律に基づいて五百トン未満と五百トン以上のトン数別の船腹量ですね、総トンも入れてです。これを出していただきたい、以上であります。

だいぶまばらになりましたが、せっかく大臣がおられるのに質問しても權威がなくなると困るから、この辺にしておきましょう。

○川野委員長　次会は来たる三日金曜日午前十時より理事会、十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。
午後零時十一分散会