

○山本(幸一)委員　そうすると、大平さん、あれですか、過去に呉学文さん

か、そういう点を少し聞かせてもらい

ね。身元まで保証すると石橋さんが申し込まれた、これは事実ですか。

という報告を受けたわけでございませう。それで、去年の八月には御入国を

れだつて私は日本の政党についての批判だと思ひます。批判の本質に至つて

は同じことだ。他国の者が日本の政党内なり政治なりにいろいろ発言するとすれば、あなたの方のことは借りるならば、いわゆる内政干渉。したがって、その点は立場は違ふけれども本質には変わりないと思ふ。そういうときに、呉学文だけをなぜそんなにおそれなければならぬのか、私は不思議でしやうがない。率直に言つて、呉学文から批判されて一向に恥ずかしくない政治をあなたの方がやつておられれば、何もこわくないと思ふのです。なぜおそれるのか不思議なんです、それを聞かしてもらいたいと思ふ。

○大平国務大臣 山本さんの言われる意味で呉学文氏の入国をおそれているということでは決してないのでございませう。これは一つの国際礼議の問題でございまして、たとへば、お互い国交を持つておる友好国でございまして、大使を交換しようという場合にアグレマンを拒否することもあるのです。これは何もその個人を拒否することではないわけではございませう。問題は、国際礼議として、お互いの国の交わり、関係の取り結びにおきまして、ちゃんとした一つの折り目をつけていこうじゃないか、私どもの希望するところは、中共政権と日本とは国交はございませぬけれども、事実上いろいろの関係があり、人の交流があり、物の交流があるわけではございまして、こいねがわくは、お互いの立場を尊重し、お互いのメンツを尊重し、ちゃんとした折り目の上になつてそういう関係が打ち立てられていくことが望ましいわけではございませう。したがって、日本に入られた方が、日本の最も基本的な政策に

ついて、あるいは現内閣につきましても、あなたの方野党がどんどん攻撃されることは、これは国内の政策をつくり出す上におきましての道程におきまして果敢な論議があることは当然でございませうが、他国の方々がその国の政府につきまして不当な論議をされるというやうなことは、私は国際礼議に反すると思ふのでございませう。かりに、逆に、日本の方が北京に参りまして、毛沢東政権についてそんなことを言われる方はないであらうと思ふのでございませう。国際礼議の問題といたしまして、日中関係というものは、お互いの立場を尊重した上で、礼議をもつてやつてまいることが両者の将来のためになると私は思ふのでございまして、過去にそういうことがある方は御遠慮いただきたくて申し上げることは、決して日中の友好関係の阻害とか何とかいふのじゃなく、また、その方が来られることがこわいというわけでも何でもなく、これは折り目正しい両国の関係を取り結んでいく場合の当然の礼儀じゃないかということではございませう。これはもう国際的に定立された関係でございませう。決してこの方がお入りになることがこわいとか何とかいふ意味でそういう措置をとつてゐるわけではございませぬ。

○山本(幸一)委員 大平さん、呉学文を拒否しても日中友好関係に決してひびが入らないと思ふ、こいねがわくは、お互いの立場を尊重し、お互いのメンツを尊重し、ちゃんとした折り目の上になつてそういう関係が打ち立てられていくことが望ましいわけではございませう。したがって、日本に入られた方が、日本の最も基本的な政策に

○大平国務大臣 山本さんの言われる意味で呉学文氏の入国をおそれているということでは決してないのでございませう。これは一つの国際礼議の問題でございまして、たとへば、お互い国交を持つておる友好国でございまして、大使を交換しようという場合にアグレマンを拒否することもあるのです。これは何もその個人を拒否することではないわけではございませう。問題は、国際礼議として、お互いの国の交わり、関係の取り結びにおきまして、ちゃんとした一つの折り目をつけていこうじゃないか、私どもの希望するところは、中共政権と日本とは国交はございませぬけれども、事実上いろいろの関係があり、人の交流があり、物の交流があるわけではございまして、こいねがわくは、お互いの立場を尊重し、お互いのメンツを尊重し、ちゃんとした折り目の上になつてそういう関係が打ち立てられていくことが望ましいわけではございませう。したがって、日本に入られた方が、日本の最も基本的な政策に

ついで、あるいは現内閣につきましても、あなたの方野党がどんどん攻撃されることは、これは国内の政策をつくり出す上におきましての道程におきまして果敢な論議があることは当然でございませうが、他国の方々がその国の政府につきまして不当な論議をされるというやうなことは、私は国際礼議に反すると思ふのでございませう。かりに、逆に、日本の方が北京に参りまして、毛沢東政権についてそんなことを言われる方はないであらうと思ふのでございませう。国際礼議の問題といたしまして、日中関係というものは、お互いの立場を尊重した上で、礼議をもつてやつてまいることが両者の将来のためになると私は思ふのでございまして、過去にそういうことがある方は御遠慮いただきたくて申し上げることは、決して日中の友好関係の阻害とか何とかいふのじゃなく、また、その方が来られることがこわいというわけでも何でもなく、これは折り目正しい両国の関係を取り結んでいく場合の当然の礼儀じゃないかということではございませう。これはもう国際的に定立された関係でございませう。決してこの方がお入りになることがこわいとか何とかいふ意味でそういう措置をとつてゐるわけではございませぬ。

○山本(幸一)委員 大平さん、呉学文を拒否しても日中友好関係に決してひびが入らないと思ふ、こいねがわくは、お互いの立場を尊重し、お互いのメンツを尊重し、ちゃんとした折り目の上になつてそういう関係が打ち立てられていくことが望ましいわけではございませう。したがって、日本に入られた方が、日本の最も基本的な政策に

○大平国務大臣 山本さんの言われる意味で呉学文氏の入国をおそれているということでは決してないのでございませう。これは一つの国際礼議の問題でございまして、たとへば、お互い国交を持つておる友好国でございまして、大使を交換しようという場合にアグレマンを拒否することもあるのです。これは何もその個人を拒否することではないわけではございませう。問題は、国際礼議として、お互いの国の交わり、関係の取り結びにおきまして、ちゃんとした一つの折り目をつけていこうじゃないか、私どもの希望するところは、中共政権と日本とは国交はございませぬけれども、事実上いろいろの関係があり、人の交流があり、物の交流があるわけではございまして、こいねがわくは、お互いの立場を尊重し、お互いのメンツを尊重し、ちゃんとした折り目の上になつてそういう関係が打ち立てられていくことが望ましいわけではございませう。したがって、日本に入られた方が、日本の最も基本的な政策に

○大平国務大臣 山本さんの言われる意味で呉学文氏の入国をおそれているということでは決してないのでございませう。これは一つの国際礼議の問題でございまして、たとへば、お互い国交を持つておる友好国でございまして、大使を交換しようという場合にアグレマンを拒否することもあるのです。これは何もその個人を拒否することではないわけではございませう。問題は、国際礼議として、お互いの国の交わり、関係の取り結びにおきまして、ちゃんとした一つの折り目をつけていこうじゃないか、私どもの希望するところは、中共政権と日本とは国交はございませぬけれども、事実上いろいろの関係があり、人の交流があり、物の交流があるわけではございまして、こいねがわくは、お互いの立場を尊重し、お互いのメンツを尊重し、ちゃんとした折り目の上になつてそういう関係が打ち立てられていくことが望ましいわけではございませう。したがって、日本に入られた方が、日本の最も基本的な政策に

○大平国務大臣 山本さんの言われる意味で呉学文氏の入国をおそれているということでは決してないのでございませう。これは一つの国際礼議の問題でございまして、たとへば、お互い国交を持つておる友好国でございまして、大使を交換しようという場合にアグレマンを拒否することもあるのです。これは何もその個人を拒否することではないわけではございませう。問題は、国際礼議として、お互いの国の交わり、関係の取り結びにおきまして、ちゃんとした一つの折り目をつけていこうじゃないか、私どもの希望するところは、中共政権と日本とは国交はございませぬけれども、事実上いろいろの関係があり、人の交流があり、物の交流があるわけではございまして、こいねがわくは、お互いの立場を尊重し、お互いのメンツを尊重し、ちゃんとした折り目の上になつてそういう関係が打ち立てられていくことが望ましいわけではございませう。したがって、日本に入られた方が、日本の最も基本的な政策に

けたので、呉学文の入国をそれほどおそれる必要はないじゃないかと仮定的に申し上げたのだが、しかし、今度の拒否によつて、少なくとも私どもが新聞等を通じて拝見すると、南漢宣団といふものがあるのは訪日不可能になるかもしれない、こいねがわくは、南漢宣団といふものが新聞を通じて談話を発表してみえる。私は、あなたの方、日中関係の将来の友好に傷をつけるものではないという断定はできぬと思ふので、場合によると思ふべき事態になるかもしれない。そういうことをあなたの方は十分御検討の上、断じて友好関係を傷つけるものでないことを確信しておやりになったのですか。

○大平国務大臣 お互いの政権に対して礼議をもつておつき合ひするということ、私は友好関係を増進していく上において最も根本的なことと思ふのであります。逆に、呉学文さんの御入国についてお断りする、けじめをちゃんとしていくということが、私どもは、日中関係の将来にとりまして、友好関係の増進に役立つものと思ひます。

○山本(幸一)委員 私は新聞で散見したのですが、これは法務大臣の談話だと記憶しておりますけれども、呉学文が入国すると、この問題の状況いかにあつては第二の周鴻慶事件を起すおそれがあるというやうなことを言つておりますが、それはどういふ意味ですか。

○大平国務大臣 それは私は一向関知してないことではございまして、私どもは、山本さんも御承知のとおり、査証を与えるというものは、個人個人に与えてゐるわけではございませう。その人の入国を認めるのが適当かどうかということ、これは、日本が主権国家として判断するわけではございまして、この問題はもう呉学文さんだけの問題でございまして、それ以上のものでもないし、以下のものでもないと思ひますので、周鴻慶問題とは全然関係ございませぬ。

○山本(幸一)委員 大平さん、私はあなたの本心じゃないやうな気がするんだ。これはうがった見方かもしれないけれども、実は、今度の問題については、法務大臣一人ががりに、例によつてがんこを売りのものにしてゐる人ですから、それががんならば、その結果あなたの方はその意見に屈服した、こり承つておられます。いまのあなたの説明を本心とは私は思つておらぬ。あなたの方の理解力のある人が、呉学文一人だけを拒否することによつて何か日本の利益をそこなわれないというやうな考え方を、それは大平さんが持つてゐると思ふのですが、この意見はやはり法務大臣の強かつたものでしょう。

○大平国務大臣 私が終始念願いたしておりましたことは、承認国であらうと未承認国であらうと、国交を持つておるやうと持つておらぬやうと、外交を預かる私にいたしましては、常に一番第一に考えなければならぬことは礼儀だと思つておられます。それから誠意だと思つておるわけではございませう。この問題につきましましては、日中関係というものの展望に立ちまして、日中関係を将来打ち立てていく上におきまして一番基本的なお互いの礼議の気持ちでその点は御注意いただきたいというところを申し上げることは、これは非礼どころじゃない、私は先方も十分御理解いた

立場で処置をしていくについても、担当大臣である法務大臣が自分かつてにやれるものではない。幾ら国際慣行といったって、やはり国内法に基づいてその範囲内でやるわけですから。これはいままでもしよつちゅう入国の問題で外務委員会の質疑応答の中で政府が再三再四言ってきたことです。これは出入国管理令に基づいてやるのでしよう。今度の呉学文さんの入国拒否も当然出入国管理令に基づいて処置したのだらうと思いますが、一体何条の何項を法的根拠にしてこれを処置したのですか。それをまず外務大臣から伺いたい。

○大平国務大臣 出入国管理令というのは、水ぎわで日本に入れるか入れないか、そこから発動するわけでございます。いまの呉学文さんの問題は、まだ出入国管理令の段階には至っていません。

○松本委員 それなら、その前にさっき言われたようなものも理由をあげて拒否したということになりますから、なおさら、さっき言われたところの具体的な事実というものを、これを決定される前には当然検討されたらうと思うのです。あなたのさっきの答弁では、過去に入国したときのいろいろの言動について承つておる、あるいは報告を聞いておる、こういうあいまいな御説明なんです。これは、正式に入国拒否をきめるにあたって、何年のいつ呉学文さんがどこでどういう状況のもとにどういふ発言をしたかという記録を一つ一つ検討されてこの結論を出されたのですか、どうですか。

○大平国務大臣 法律論をいたしましては、私いま松本さんに申し上げたと

おり、入国管理令というのは、本人がかりに羽田に着きまして、それを入国を認めるか認めないかで有権的に働く法律なんですから。それで、かりに外務省のほうでビザを発給したとしておる者でも、入国管理令の趣旨に反する者では拒否できる。たまたまに違つておるのです。ところが、それが外務省と法務省の見解がしよつちゅう違つたことになりました。日本に入国される外国の方々に御迷惑をかけるので、実際の手順をいたしましては、外務省と法務省と打ち合わせまして、それでそのないようになつておるわけでございます。したがって、私どももいたしましては、入国管理御当局の御意見というふうなものもよく伺つて判断しなければならぬ、そういうわけで、先ほど申しましたように、そういう御報告を私どもは受けておるわけでございます。

○松本委員 そこで、本来はだれでも入れる。しかし、人によつては入れては、あいの悪い場合がある。だから、出入国管理令である程度制限できる規定をつくつておるわけでしょう。しかし、それだけではいかぬというので、いま法務当局と外務省との間で、国交未回復の国民の入国についてはどうするかというようなことが慣例的にいままでもつとやられてきた。それに基つて、呉学文さんの場合は過去に入国したときに具体的な行動が好ましくない、そういう結論なんです。さっきも法務大臣が説明していたように、それについての報告を、あなた法務当局から受けたと言われるけれども、その報告は、いつという状況で具体的にどういふ発言をした、あるいは行動を

したからいけないのだ、そういう具体的な資料も提出を求めて検討されたのですか、そう聞いておるのです。

○大平国務大臣 法務当局のほうから事実を伺つております。ただ、先ほど山本さんにも申し上げたとおり、それはどういふ事実であるか、いつどこでどうしたのだというふうなことを、まあ申し上げないのが通例でございますので、御遠慮しておるということでございます。

○松本委員 それは外務大臣は知つておるのですか知らないのですか。法務大臣から、ただ、これは思わしくないのだ、過去の入国のときの言動が当時の誓約と違反している、だからこれはやめたほうがいい、こういう報告だけを受けているのか、あるいは、その根拠になつておる具体的な事実を資料としてちゃんと提出されて、それを検討されたのかと聞いておるのです。

○大平国務大臣 ええ、そういう事実は法務省のほうから御連絡を受けております。

○松本委員 そうすると、そういう事実をもとにして、そしてさらに入国を拒否した場合の政治的影響とかそういうことも一切考慮した上で内閣の責任をきめた、こういうことですか。

○大平国務大臣 仰せのとおりでございます。

〔委員長退席、安藤委員長代理着席〕

○松本委員 そうなると、いかに国交未回復の国の関係とはいへ、へたをするところでつち上げてこれを好ましくない者と判定して入国を拒否するといふような事態になりかねないのです。だから、これは、国会としても、これから

の日の中の関係というものは非常に大事な時期ですから、特に中国との関係については慎重に検討する必要がある。はたして政府のつた処置の根拠にいつておる呉学文さんの過去の言動といふものを具体的にどれだけのいきり政府はつかんでおるのか、その具体的につかんだ事実がはたして拒否するに値するものであるかどうかということ、私は、私は最高の機関である国会がそういう具体的な事実を中心に検討する必要があると思つておる。一担当の法務大臣の報告を聞いて、ああそうですか、それじゃ今回はやめておきましょう、こんな簡単に処置して済むものではない、私は思ふ。特に、大平外務大臣は、日中については相当積極的な意欲を持つておると推察できるような発言が方々でありました。ワシントンポストの編集主幹に対して、あなたは、アメリカもこれから中国と特に新聞記者の交流をやることはいいいじゃないか、場合によつてはひとつ日本が橋渡しをしてほしいといふような積極的な意見さえ述べられている。私は呉学文さんという人をよく知つております。日本人でもあの方に世話になつた人がたくさんいます。人柄は温厚篤実な、ほんとうにりっぱな人です。日本に來たときは、飲み屋に行つて気楽に酒を飲みながら談笑のうちに政府の批判をする。こともあろうかもしれない。だから、どういふ環境でどういふことを言つたのか、それを具体的に明らかにしてもらわないと、私も、法務大臣からそういう報告がありましたから好ましくないといふ結論を出しましたでは、国会としては承知できない。だから、それはどうしても内容的に言つても公に

できないのだといふことがあれば、秘密会でもけつこうですよ。やはりこれはさつぱらにそのいふ事実を言つていただかなければならない。先方さんだって疑心暗鬼を生みますよ。呉学文さんとしても、事実が違つていれば黙つていられないでしょう。それが事実かどうかをまずはっきりさせなければならぬ。そして、それが日本政府に非常に大きなあれを与えたということになれば、呉学文さんとしても、はあこのくらいのことでは日本政府がそんなに神経をとがらすなら、これくらい少し気をつけなければならぬ、両国の将来のためにならぬなといふことになつてくるでしょう。事実を明らかにしないで、ただおまえさんの言動はけしからぬ、これではほんとうの友だちづき合ひのやり方ではないと思ふ。だから、少なくとも国会でもう少し具体的な事実を発表して、話し合ひをする機会をつくりたいと思つておる。それは委員長とも相談しますが、やはり政府がそういう態度に出る国会尊重のかまえといふものが第一に必要だと思つておる。大臣の御意見を伺つておきたい。

○大平国務大臣 国際慣例をいたしまして、どういふ理由で、どういふ事実を踏まえて、どういふ処置をしたといふようなことを明確にすることは、普通通しない慣例になつておるわけでございます。そういうことを政府のほうで公開するといふことは適當でないと思ひます。ただ、精一ぱい申し上げたのは、現政府に対する御批判あるいは安保体制に対する御批判というふうなことは、日本の政權にとりましては非常に重大な問題でございますので、そ

ういったことにつきましてはお互いに相手の立場を尊重して、そして礼儀をもっておつき合いをするというようにありたいと思うわけでございます。私はそのことが日中関係の将来を律する上において非常に大事だと思っております。わけございまして、それは中共のほうも御理解いただけるものと思えます。そのことは日中関係のために非常に大事なことだと私は思っておりますのでございまして。

○安藤委員長代理 関連質問を許します。川上貢一君。

○川上貢一君 私は関連であります、いま松本委員が質問されたことは非常に重要な件だと思えます。そこで、いま大平さんはああいう答弁をなさいましたが、これは外務省が法務省とは別にして、文書をつくっておる。その文書は、ペーパーで約四枚、興学文がこのようなことを言っていたという材料がある。このものを人に見せておる。だれに見せたかというのを言えと言われたい言います。あなたは、こういうものはあるのがあるけれども、発表してはいけないうとおっしゃいます。ほかの人に見せたものが国会に見せられませんか。だれに見せたかということをおっしゃいます。それは、それは申し上げます。一人じゃない、多くの人に見せておる。この事実がわれわれははっきり知っておる。これをこの国会で明らかにしなければ、国会を通じて、あるいは政府の真意のあるところも討議することができない。適當でない人間だ、そうですかというわけには国会としてはいいかない。この点については、松本委員の質問は全く正しい。私の言いたいのは、これは重要だからと

いうようなことを外務大臣も言われませんが、なぜそれならば人に見せておるのか。それもよろつと見せたものではあります。こうこうこういう事情でありますから興学文は入れられませんかと言いつて見せておる。これを国会になぜ出せませんか。われわれは、これを見なければ、外務大臣はそう言われましかれども、これがほんとうに正しいかどうかというのを判断することはできない。これを要求します。ちゃんとできておるのです。ペーパー四枚ほどです。事実を明らかにして政府はすみやかにこれをここに出来るかどうか。そうしなければ審議にも討議にもならない。どうしますか。私の関連はこれだけあります。

○大平国務大臣 いま川上先生のあげられたことは私存じないこととございまして。よく調べてみます。

○安藤委員長代理 山本幸一君。

○山本(幸一)委員 それでは、大平さんとこの問題でいつまでもやってもしょうがないのですが、私も、冒頭申し上げたように、あまりくどいから二、三回にわたりますが、あなたは、国際外交慣行上そういうものは事実を発表することは非礼に当たらぬ、こういうことですが、私の見解でいけば、具体的事実があるとするならば、それははっきり示したほうが非礼に当たらないのではないかと、それを隠して、ただ法務省からの報告を承ったという抽象論、いわば安保を批判した、現政府を批判したという抽象論だけで入国を拒否することのほうにむく非礼だと思っております。そういう意味において、私はきょうとは言いませんけれども、少なくとも次の機会までには、やはり、入国を

拒否したと称する興学文の過去の言動、それはいつどこでやったのか、それがまたどういう内容なのか、それをひとつ具体的に示してもらえませんか。私は強く要求するのですけれども、きょうとは言いません。示せるかどうか。示す方法についてはいろいろ考えましよう。示す方法はまた相談に乗りませんが、示されるかどうか、これだけ承っておきます。

○大平国務大臣 実は、入国拒否というよりなことは、外交事務の上ではしつちゅうあることとございまして。それは完全に政府の主権に基づいた判断でやっておるわけで、これは定立した国際慣行でございまして。それから、先ほど申し上げましたとおり、それにつきまして事実も理由も全然申さない国もあります。それから、私どももいたしまして、それをどのように国会に對して申し上げるべきか、一般世間に対して申し上げるかということにつきまして、特別の基準も何もないわけとございまして。特定の個人の問題でございまして。こいねがわくは、これは政府の認定ということをやっておるわけとございまして、御信頼をいただきたいと思っております。それをたつてどうしよう、こう言われることとございまして、私はやることもやらないとも申し上げられませんが、もう少し検討させていただきます。お約束はできませんけれども。

○山本(幸一)委員 あと一問でやめましよう。それをぜひ私どもに示してもらいう機会を早急につくってもらいたい。示し方については相談に乗りましよう。私はなぜそういうことを言うかという、それはなるほど単にこれだけではな

い、他にケースがあるんだとあなたは先ほどからおっしゃるが、私が聞いておるのは、あなたとは言わぬけれども、少なくとも代表的には賀屋さんのごとく、共産主義諸国の頭の共の字だけどもしやくにさわる、虫が好かぬ、そういう人々の考え方で多くはそれらの国について拒否されておるわけなんです。あんまり他に私は聞いていません。それはないとは言いません。あるには違いないが、聞いておりません。したがって、私どもは、少なくとも国会もこの問題を取り上げた限りにおいては、やはり国会議員としてその具体的な事実だけをしっかりと聞いて、せめても私どもが納得できる線を発見したい、これが私どもの強い要求なんです。

〔安藤委員長代理退席、委員長着席〕

したがって、ぜひひとつこれはそういう機会をおつくりいただきたい。このやり方については、それぞれ理事会で御相談願うなり、また私どももその方法についてはいろいろ相談に乗る用意があります。そこで、私は、この問題はこの程度にしておきます。

○徳積委員 関連。

○白井委員長 徳積君。

○徳積委員 関連でございますから、いまの興学文の問題について一括してお尋ねいたしますから、漏れなくお答えをいただきます。おっしゃいます。まず第一に、外務大臣に御注意申し上げましよう。興学文の発言と称せられるものは、日本の外交政策について、その部分の特に中国に対して影響の甚大な部分について中国側の意見を言っ

たにすぎない。こういうことは当然あり得ることです。たとえば、われわれが北京へ参りまして、中ソ同盟条約の中の対日軍事条項というものは好ましくない、だからこれはわが国の今後の外交路線と話し合いの中で修正または削除してもらいたいという意見を、われわれは堂々と述べています。それに対して向こうは、わがほうの基本的な方針、外交路線に反対する意見であるから困る、お帰らない、もうあなた二度と入れませんよなどと絶対的に言つてましよう。内政の問題じゃないのです。中国に直接重大な関係のある安条約というものの、その部分について、日米の協力の問題だけじゃなくて、外交条約の中国に直接重大な関係のある部分について中国側の希望の意見を言つたのが何が悪いのですか。何が内政干渉ですか。われわれも外へ行って言っているんですよ。日本の議員も、外国へ行つたときに、われわれ日本の外交路線は、自民党は自民党の立場、社会党は社会党の立場で意見を言つておる。それを言わないで、それで何の一体友好がありましようか。何の訪問の価値がありましようか。いまの山本委員の要求によつて秘密会でもけつてもらいたい。しかも、やつたのは外務省の調査じゃないでしよう。このごろの公安調査庁なんというものは、われわれの会合にも尾行をつけて、しかも昔の特高と同じなんだ。あることばじりだけをメモして、好ましくないことを言つた、誹謗したと言ふ。前後の脈絡がない。そんなものを外務大臣が信用して、それを興学文氏との時期における——今度の興学文の立場という

にしておきます。

たにすぎない。こういうことは当然あり得ることです。たとえば、われわれが北京へ参りまして、中ソ同盟条約の中の対日軍事条項というものは好ましくない、だからこれはわが国の今後の外交路線と話し合いの中で修正または削除してもらいたいという意見を、われわれは堂々と述べています。それに対して向こうは、わがほうの基本的な方針、外交路線に反対する意見であるから困る、お帰らない、もうあなた二度と入れませんよなどと絶対的に言つてましよう。内政の問題じゃないのです。中国に直接重大な関係のある安条約というものの、その部分について、日米の協力の問題だけじゃなくて、外交条約の中国に直接重大な関係のある部分について中国側の希望の意見を言つたのが何が悪いのですか。何が内政干渉ですか。われわれも外へ行って言っているんですよ。日本の議員も、外国へ行つたときに、われわれ日本の外交路線は、自民党は自民党の立場、社会党は社会党の立場で意見を言つておる。それを言わないで、それで何の一体友好がありましようか。何の訪問の価値がありましようか。いまの山本委員の要求によつて秘密会でもけつてもらいたい。しかも、やつたのは外務省の調査じゃないでしよう。このごろの公安調査庁なんというものは、われわれの会合にも尾行をつけて、しかも昔の特高と同じなんだ。あることばじりだけをメモして、好ましくないことを言つた、誹謗したと言ふ。前後の脈絡がない。そんなものを外務大臣が信用して、それを興学文氏との時期における——今度の興学文の立場という

のは、昨年の原水禁の一員としての立場とは違ふのです。南漢震の責任における使節団の団員です。そういう判断を誤るなどという事は、もう外務大臣として、外務省として失格だと思ふのです。最近の公安調査庁の調査と称するものが、いかにも公平・公正で権威のあるかのごとくあなたは言われるけれども、われわれは信用できない。そういう意味で私は聞くのです。だから、外交官に対してアグレマンを拒否した場合に、そういうことを対外的に発表しないのが国際慣例であることはわれわれも心得ております。しかし、国内の行政の取り扱いとして、最近公安調査庁の調査と称するものは、もう目に余るものがありますから、先ほど松本委員の言われたように、場合によつてはでつち上げすら可能である。そういう意味で、一体どこでどういふことを言ったのか。われわれも全部心得ております。一昨年の三十六年の呉学文の会合は、どこでどういう会合が行なわれたか、どういふ規模の程度のものであったかという事は、われわれのほうにも全部記録がありますから、それと符合するかどうか、明らかにしていただきたい。これは内政問題です。だから、いまのことについて、私は希望を申し上げて、考慮しなさいという事です。御考慮された上の御回答を期待いたしております。

そこで、私が申し上げたいのは、それなら保証人がついていていい。受け入れる団体が保証書を入れていい。そのときに、われわれの聞いているところでは、公安調査庁が調べたのは三十六年に各地において数回にわたりその好ましかる言をい

ると言っているが、そうであるなら、なぜ第一回のときにこの保証人に対して注意をしませんか。注意をしましたかどうか、それを聞きたい。ほんとうに友好的なら、あなたはお客様として来たんだ、だから、あれは言い過ぎですから、今後呉学文さん注意してもらいたいということを、保証人を通じて言われるのが、友好的な儀礼じゃないでしようか。そのことをやられたかどうか、法務省にお尋ねをいたします。その事実をお尋ねするので。これが第一点です。

第二点は、特にあなたと池田さんが、この呉学文を拒否することによつてどういふ結果が生ずるという、その見通しなり判断をされた上で拒否を了解されたかどうか。これは賀屋法務大臣の所管であります。おそろくは、賀屋法務大臣は、昨日石橋さんにおられる前に、すでにあなたやそれから総理その他関係大臣には了解を取られたと思ふのです。了解なしにやられたと思いません。そのときに、池田さんやあなた、特にあなたが、これをやれば日中のいまの外交関係にどういふ結果、影響を持ち来たらすかというところを御判断になつて拒否されましたか、これを伺いたいのです。われわれはちよつと参考のためにそのことについて申し上げます。これは賀屋さんもそう言うのですが、昨年呉学文さんは原水禁大会に来たと言つたのを御断わりした。ところが、中国の諸君は、彼を香港に残して、ほかは入つてきた。だから、これは個人の問題だ、今度もそうだと。あなたも、そういうことを報告を聞いておられるから、それであるかのごとき御発言がさつき

ありましたね、昨年も断つていて。と。昨年のときとこととは違ふので。ことしは、実は、日本側の団体から向こうを招待して、そして南漢震さんどうぞおいでくださいということとで、実はそれじゃお伺いいたしましよというので、南漢震使節の団の編成をして、これは非常にいいな団体です。だから、これは御承知でしょう。団の名簿を外務省御検討になつておられなきや教えてあげますけれども、これは非常に権威を持った、好意に満ちた団の編成になつておられるわけ。その一員に対してここでけちをつけるという事は、南漢震を信用しない、南漢震使節団全体に対する非友好的な態度である、こういうことになるわけです。したがつて、呉学文一人を置いて南漢震その他十一人が入つてくるというやうなことを一体お考えになつてどういふ措置をおとりになつたかどうか。私はそういうことはあり得ないと思つてゐるのです。のみならず、この十日からの見本市が問題になりまして、この十五日からは広州において交易会が始まります。この交易会もどうなるかわからぬでしょう。あなたのほうの党で、しかも池田さんに最も近いという松村さんがこの一両日中に北京に行こうと言つておられる。こういうことで行けますか。あなたはそういうものもろもろのどういふ結果が起きるかということに対しての外交上の御判断の上でどういふことをやり、そのはね返りというものを考えてやつたのか、お尋ねいたします。

第二回は何かというと、北京から三十日に日本の受け入れ団体に対して相当強い電報が来ております。昨日の朝もまた同様の電話がかかつてきております。この文章は関係団体から法務大臣並びに外務省にお届けしておるはずですが、これは大臣はごらんになりましたか。そういたしますと、私がいま申しましたように、呉学文の入国を拒否することは外交上における重大な障害になつてくる。日中間前進のために、その責任をあなたはとらなければならない。その責任をあなたはおとりにする覚悟の上で、いまでもこれを拒否し続けるつもりであるかどうか。あるいは、そういうやうな情勢になるならば、ここでよく話し合ひの上で、そして、今後好ましかる者は好ましかるぬと言いますから、そういう点についてはひとつ友好的にやつてもらいたいというところで、もつと友好かつ柔軟な態度をとるべきだと私は思ふのです。

ここで長崎國旗事件以上のような障害を池田内閣の大平外務大臣の手によつて引き起こさしめるという事を、私はあなたのために日本と中国とのために好ましくないと思ふのです。特に、これを断る理由については、これから先に明らかにしようという事になつておる。それから、保証人を入れたしてやつておるといふが、保証人に対して、第一回に好ましからぬと思つたときに注意したかどうか。それから、これからどういふ問題に対して大きな影響が起きるわけですが、それに対して、どんな影響が起きてまわぬ、日中関係に非常な障害になつてもかまわぬ、こういう態度でお進めになるつもりであるか。その結果に対する外交上の責任についてあなたにお尋ねをするわけですから、そういう見通しに立つておつたか、そういう事態が起きてまわぬといつて、今後それ

問題ばかりでなく、どの問題につきましても、外務大臣として責任ある立場で責任ある行動をとっておるつもりでございます。

それから、いま御指摘の電報は、宿谷さんでしたか、お届けいただいた拝見いたしました。

いつもあらゆる言動につきまして私は責任を持って行動いたしておるわけでございます。いま私どもがとおる方針を変更するつもりは毛頭ございません。

○山本(幸一)委員 それじゃ、さつき私が要求したことをぜひ実現するように願います。

委員長にもこれはぜひ御配慮願いたいと思ひます。いずれ理事会で御相談願うことでしょうか。

○白井委員長 ただいまの御要望は、いずれ理事会で相談いたしまして決定いたします。

○山本(幸一)委員 そこで、私は冒頭申し上げたように、きよりの質問をしようとする本論の質問をしたいと思ひます。

これは四月九日から大阪市で大阪国際見本市の主催で開かれるわけですが、これを機会に北朝鮮の貿易代表者が三名入国を希望しておるわけですが、それから、同時にまた、先方の希望だけでなく、日本の北朝鮮との関係商社、七つの商社が招待をしたい、さらに訪日願いたいというので招待を出しております。かいつまんで申し上げますとこういふ経過です。

そこで、私どもは、こうした問題になるべくなら国会等で大上段に取り上げることを避けて、ぜひひとつ政府

側、特に法務省側とできる限り話し合いをしてこの問題の結論をつけたいというところで、もう一カ月も一カ月半も前から法務大臣、法務省側にも要請をし、さらにまた黒金官房長官にもその旨を詳細に説明して要請をしております。

あなたにも、これは外務省には行きませんでしたが、個人的にこの問題は伝えておると記憶しておられます。そこで、そういう手段を尽くしながら、私は私なりにできるだけひとつ話し合いで片をつけようという努力をしてきました。ところが、依然として何らの明確な回答がない。そこで、先般、日には記憶はございませんが、いまから十日ほど前、あるいは十日以上前からもしませんでしたけれども、いま国家公安委員長になられた当時の外務委員長赤澤君、それから、現法務委員長の濱野君、このお二人にもその経過を御説明申し上げて、いまだに返事がないので、これをこの際ひとつぜひお二人のあつせん外務、法務の合同理事懇談会でも持つてもらえぬだろうか、そこで私どもは法務大臣の御出席を願ひ、ひざ詰め合はせてとつくり相談をしよう、という手配をしたわけですが、幸いに両委員長はこの旨を御理解いたしまして、いま申し上げたように、十二、三日前だと思ひますが、常任委員長次室で両委員会の合同理事懇談会を開いたわけです。その際に、もちろん朝鮮人の帰国、往來保障の問題等も話題になりましたけれども、主として中心になりましたのは、いま申し上げたように貿易の問題です。私はあらゆる努力をしてそういう手配を運んできた。ここで説き上げてみますと、朝鮮側で三人が来たという旨さ

んは、団長に朝鮮国際貿易促進委員会の常務委員・書記長呉炳烈君、朝鮮金剛協同貿易商社副社長朴哲明、それから、朝鮮金剛協同貿易商社機械金属部長康生竜、この三人の、いずれも貿易関係の相当の地位の方ばかりです。そういう経過で、この三人のお話を聞いてまいりましたけれども、全然ナシのつてです。法務大臣のほうの回答もありませんし、官房長官のほうの回答もありませんし、ナシのつてです。私は一日特にまた官房長官に会つて、もう四月九日は目の先だ、数日後に四月九日が迫るので、まごまごしておれませんか、きよりのうちに回答を願ひたい、こう申しましたけれども、これまたナシのつてです。私は昨年北朝鮮に参りました。そこで貿易問題等についても話し合いをいたしましたけれども、お聞き及びでございます。いまや、鉄鉱石三十万トンの契約の促進もいたしました。これはおそろく契約に六十万トンの契約が促進せられると伝えられております。これは、言うまでもなく、一昨年のいわゆる強制パター制だとかあるいは決済禁止措置などが解かれて、そうして対朝鮮との貿易取引は年々増加しております。一昨年より昨年、昨年よりことし、本年はおそらく昨年の六、七割を上回る取引額になると私は見ております。それで、これは御承知のように、特に最近の商談の中心が、各種のプラント、それから大型機械、この引き合いが非常にふえてきておるわけです。したがって、金額が毎年のしてきておる。こういう状況で、これらの商談を進めるにについては、理屈抜きに、やはり、その機

械の特徴、あるいは機械の技術上の問題、あるいは専門的な知識、そういう関係から、両国の人事の交流がなければできません。人事の交流といえは抽象論ですが、少なくとも、両国の技術者、専門家が交互に交流し合つてそれらの知識の開陳をし合ふなければ、スムーズな商談が進行できないと思ひます。外務大臣は、大蔵省にもおられ、将来大蔵大臣になられるといううわさも聞いておりますが、こういうことは知っておられると思うのです。それを全然ナシのつてで返事がない。

日には刻々と迫つておる。一体、外務大臣及び法務省の、私は名前を知りませんが、そこにぞろぞろとすわつておられる幹部の諸君、こういう大型機械やプラントの取引で技術的な交換や専門的な打ち合わせが必要であるかどうか、それとも、必要なしで、単なる文書の交換や電話でやれるかどうか、これをまず最初に私は承りたいと思ひます。

○小川政府委員 ただいま山本先生からのお尋ねでございます。ナシのつてのままだとございまして、ナシのつてのままだとございまして、この問題につきましましては、法務大臣からも検討するように御指示がございました。私どもも外務省その他と意見の交換と申しますか検討をやつておるのでございまして、ただいままでのところ、確実な決定的な回答を申し上げる段階に至つておりません。ただいまのおことはございまして、至急検討の結果をまとめまして、あの懇談会の席上に私もおりましたので、両委員長を通じて御返事を申し上げたいというふうに考えております。

○山本(幸一)委員 いま私が尋ねておるのは、この種の取引には、細目の打ち合わせあるいは技術的な打ち合わせ、それらの専門的な打ち合わせから、人と人の交流がなければならぬと思ひますが、その必要があるのかどうか、それを聞いておるのです。これはひとつ外務大臣、あなた専門家だから答弁してください。

○大平国務大臣 あなたの御指摘のような人の交流はあつたほうがベターだ、当然だと思ひます。

○山本(幸一)委員 そうすると、外務大臣、その意味において入国の要請は当然だ、こう思ひますが、いかがですか。いまあなたは、ベターだ、それは必要だと思ひますが、こうおっしゃつたが、それなら、入国の要請も当然じゃないかということになるのですが、その点いかがですか。

○大平国務大臣 そこがむづかしいところでございます。その場合に入国問題をどう政府として判断するかという場合に、いろいろな要素をあわせて考慮しなければなりません。いま入管局長が御報告申し上げた趣旨も、いろいろな角度から、いま御提示の問題について、そういう御事業、御商売をやられる上におきましての必要もあわせて考慮検討いたしておるという段階でございます。

○山本(幸一)委員 外務大臣も入管局長も聞いてもらいたいのですが、あなたの方、気のきいたお化けの引つ込んだころの回答では困るのです。九日です。八日までに入国しなければならぬのです。八日までに入国しなければならぬのに、いまだに検討検討で

は、これはだれも理解しませんが、それは、突然私どもがこういうことを申し上げたのなら、それは検討というところばふさわしいかも知れません。しかし、先ほどから私が申し上げておる通りに、ずっと一月も前から、なるべく国会でこの問題を大上段に取り上げることは好ましくないと思つて、あらゆる手を尽くしてきておるのです。それをいまだにナシのつぶてで、やうと今日国会で取り上げるようになってから検討しますというのでは、私どもも納得しない。だから、私は、技術あるいは専門的知識の交換のためには当然入国は認めるべきだと思つてゐます。また、それが日本の利益にもなる、もちろんこれは貿易が互恵平等で、それから相手方の利益にもなりましようが、日本の利益にもなるんだ、こう私どもは考へておるのです。したがつて、もう検討の段階でない。入れるのか入れぬのか、こういう点を私はここではっきりさせてもらいたい。

○大平国務大臣 いま言われたこの国際見本市開催の時期も頭に入れて検討いたしておるわけでございます。決して無責任に遅延いたしておるつもりはありません。

○山本(幸二)委員 私は外務大臣にもう一つ聞いてもらいたいのですが、われわれが昨年北鮮へ行つたときに、北鮮側の貿易大臣は、日本で間に合う品物は日本で間に合はしたい、こういう態度です。これはもう私だけじゃなしに多くの人の前で言明しておつた。ところが、技術者の交流すらも日本政府は許していない、こういう状況である。その結果北鮮に対する貿易の現状はどうかと申しますと、最近では、特に

西ドイツ、イギリス、オランダ、ベルギー、こういうところからどんどん大口の商談が進行して、せっかく日本の商社が商談を進めておつたものがほとんど横取りされておるのです。具体的な例を申し上げますと、私の調べたものでは、たとえば日本と引き合ひのあった三千トン級の冷凍運搬船、それから、大型コンプレッサー、この二十台が、商談が進められて引き合ひができたので、その瞬間、技術者の交流もできなないので、オランダに取られてしまつておるのです。これはごく最近の問題です。それから、特に最も近い問題としては、十万吨能力の尿素プラントがやはりオランダに取られてゐるわけですよ。こういうことは、言うならば日本商社の非常な不利益であると同時に、そのことは私は日本自体の不利益になると思つてゐます。しかも、これらの三人の諸君は、いまお読みしたように、この点買屋さんも認められたのですけれども、政治色は全然ない、こう私に言明しておられます。買屋さんは、したがつて、前向きで、これは検討できると言われたのですが、先ほど申し上げたように、何らの返事がない。きよになつてから検討いたしますと言われるが、九日から開かれる。北朝鮮から日本へ来るには飛行機で来たつて三日かかるのです。地図で見れば隣だけれども、三日かかるのです。それに、あすから三日もかかつて、かりに二、三日後に検討の結果どうだといつたつて、もう時間的には間に合はなくなるのです。だから、私は、あなた方のいまの御答弁は気のきいたおぼけの引つ込んだころの御答弁だと言つておるのです。だから、きょうが勝負です

よ。きょう、入国させるかさせぬか、この問題を私は明確にさしてもらいたい。できなければできないでいいですよ。私は私の覚悟がある。もう一ぺん頼みます。

○小川政府委員 ただいままで検討を続けておるといふふうに私は申し上げたつもりでございますが、何ぶんにも北朝鮮との間にはまだ人事の往来につきまして非常にむずかしい状況が続いておられますので、昨年スケート団十名を入れましたほかは、まだ北朝鮮からの入国につきましては先例がないわけでございます。関係省においてもいまの状況で入国を認めるということはお話でもございまして、近日中にはつきりした結論を出しまして、先般の会合のときに大体きまりましたルートを通じてお答えをいたしたいというふうに考へておる次第であります。

○山本(幸二)委員 それは、局長、国交未回復は北朝鮮だけではない。中国もそうなんです。中国では、先ほど外務大臣が言われておる通りに、それぞれのケースにおいて人事の交流を認めておると思つてゐます。私はそんな形式論でないと思つてゐます。いま幾つかの日本商社がこのために非常に困つておる。しかも、日本の経済の立場から言つてもこれは不利益だ。こういう事態が差し迫つてゐるときに、未回復だからという理由で困難ですというふうな、そういう答弁では何人も納得させることはできません。それなら、未回復の国が全部そうなつてゐるなら、それは私は場合によるなら納得しなす。しかし、現に中国は人事の交流をやつておるではないですか。そういうこと

になれば、あなたの方の見解でいけば、中国より北朝鮮のほうが好ましくなり、こういう結論になると思つてゐるのです。が、どうなんです、それは。

○小川政府委員 環境をいたしましては、確かに類似しておる点はございまして、しかしながら、やはり、国家間の関係というものは、歴史的ないろいろな背景を積み重ねた結果、だんだんとそういうふうになつていくものでございまして、たとえば中共ないしは北越からは入国を認めておりながら、北朝鮮からは認めないのとは話が違つてはなにかというお考えもお持ちになるかもしれませんけれども、やはり、入国をさせるかさせないかという場合におきましては、入管だけで判断するわけには参りませんので、いろいろな国際情勢とか、国内の諸問題等を勘案いたしまして、私どもが窓口になつてきめるわけでございますので、やはり、諸般の関係を検討して、まだ時期が適当でないというふうな空気が濃厚でございまして、そういう意味で先ほど申し上げた次第でございまして。

○山本(幸二)委員 あなた方はすぐ答弁には国際情勢の問題あるいは国内の諸般事情と言つて、そのことはですりかえるのですが、それで私は聞きたい理由で、北鮮のいわゆる政治性を持たないという法務大臣の言明の貿易代表団が入ることがどういふ差しつかがあるのです。また、日本の国内情勢から言つてどのような差しつかがあるのです。その具体的な事実を示してください。ただ単に抽象論で国際情勢と諸般の事情と言つてみたところで、それはどうにも承認できません。

それではその理由をあげてください。こういう国際情勢だから北朝鮮からかりに経済の代表であつたらそれが政治性がなないにしても入国ができればきぬと、その事実をあげてもらひなす。

○小川政府委員 いかなる国際情勢ないしは国内状況がはばんでおるかというところでございますが、私ども、先ほど来申し上げておりますように、独自の判断でやつておるわけではないのでございまして、その点は御了承をいただきたいと存するのでございまして。

○山本(幸二)委員 それでは、外務大臣に聞きましょう。自分ではとても答へられぬというのですから、独自の判断ではない、いわゆる政府としての判断だ、そうすると、外務大臣が一番国際情勢には詳しいわけだ。詳しいからなつてゐると思つたが、そこで、あなたから、現下の国際情勢から言つて北朝鮮のそういう経済代表を入れることは好ましくないという理由をあげてもらひたいと思つた。

○大平国務大臣 不幸にいたしまして朝鮮半島が南北に分かれておりまして、一方の国との正常化交渉というものをやつておるといふ事情、そういう事情が北朝鮮との事実上の関係を取り結ぶにおきまして関連がありましたというところは、山本さんも十分御承知のことと思つてございまして。そこで、私どももいたしましては、北朝鮮の關係につきまして、商売、貿易の關係等、事実上依然可能な限りやらなければならぬということ、従来とも、いま御指摘のように決済關係その他考へてまいつたわけでございます。それから、一点、人の交流だけが

残ったというのが現時点における問題でございます。したがって、この状態ではいいものかという、私はいいいのとは思っておりません。それはたびたびあなたにも申し上げておるとおりでございます。これをどのように打開してまいるかということ、日韓交渉との関連等におきましていつも頭に置いて考えておるわけでございます。この人事の交流という先例のないことを踏み切ることにつきましては、それだけの決意が要るわけでございます。いまして、それをしよつちゅう検討いたしておるわけでございます。この状態が不自然であり、また事実不便な状態であるというところは、重々あなたが御指摘のとおり私は心得ておるつもりでございます。いま現時点で、しかしそういう一般論をやっておてもいけませんので、あなたがいま持ち出されておる問題というのは焦眉の問題でございます。あなたも先ほど御披露されましたように、いろいろな経緯をたどって運動を推進されたわけでございます。私も、私と法務大臣で早急に御相談いたしまして御返事いたします。

よ。そういうときに、その専門家が技術的な話をしよう、あるいはその機械の特徴を教えてもらいたい、そのために人事の交流をしようというの、これは日韓交渉と何の関係があるのか、何で日韓交渉とからまなければならないのか、それは納得できません。もつと率直に言ってもらいたい。もつとほかの理由があるでしよう。それをもう一ぺん答えてもらいたいと思います。しつこいようだけれども。

○大平国務大臣 北鮮との人事交流につきましましては、沿革的に申しますと、帰還問題という問題がありまして、あるいは赤十字社のごあつせんで順調にいったわけでございます。第二に起こつてきた問題といたしましては、自由往来の問題が起つてきたわけでございます。この問題につきましては、私も懸念いたします。これは山本さんにもたびたび申し上げたことでございます。自由往来運動が展開された場合の運動者側の言い分等に、えらい事実を歪曲されている結果誤解がありはせぬか、それから、事実上の必要と運動全体の規模のバランスから言いましても、非常に政治的なにおいがいたしたのでございます。その点は、政治的な問題、政治問題というもので過熱してくるというようなことはできるだけ避けねばなりませんので、正確な事実の上に――いまあなたのおっしゃる貿易の必要上人事の交流・技術者の交流をしないのはいかぬじゃないかというふうな事実を踏まえての御発言というものは、私は非常によくわかると思つております。運動の立脚している、何か日本政府が非常に非民主的に非常に非人道的でという、政府に

○山本(幸一)委員 どうも、大平さんの答弁は、承認したようないやうな、結果においてはしない、こういう答弁に聞こえるのですが、私は、大平さんの答弁の中に、現下の国際情勢とは主として日韓交渉の継続中でもある、こういうことを承りましたが、日本と北朝鮮とは、たとえば強制労働制にしても決済の制限にしても解除されて、現に貿易がやられておるのです。現に、先ほど説明したように、それは年々歳々ふえておるのです

する誤解があるようでございます。で、そういった空気を一べんなくしまして、それで事実を事実として踏まえた上で合理的に考えていくような雰囲気というものがまず必要でなからうか、そう感じたのでございまして、したがって、北鮮との人事交流の問題につきましましては、不当に政治性を持つ、そしてそれにいろいろ間違つた尾ひれがつかぬようにしていただかなければならぬじゃないかというふうなことが、今日まで人事交流をちゅうちよする、日韓交渉と別の一つの要素になつておつたのではないかと思つてございします。そういう点につきましても漸次理解が進んでおるようには私は思ひますので、そういう事態の推移も見まして、至急に法務大臣と御相談しようというのを私も約束をいたしておるところでございます。

○山本(幸一)委員 ああ、大平さん、あなたの答弁と局長の答弁とは違つたのです。あなたはできるだけそういう事実を踏まえて法務大臣と相談しようという意図だ。局長はそうじゃない。いまの国際情勢から言つてむずかしい、こういう答弁です。むずかしいという答弁。これは内容にはたいへん違いがあるのです。そういうことだけのがれるあいまいな態度は許されぬと思つたのです。特に私が申し上げたのは、先ほどから言つておるよう、日韓交渉と何の関係があるのだ、純然たる経済関係者が現に進行している商談のために来たりあるいは国際見本市に参加することが、何が日韓交渉と関係がある。それも日本と全然取引がなければ別です。先ほどからくどく言っているように、取引はほとんどや

られてゐるのだ。そういう現実、事実があるのですから、その上に立つて、それに必要な商談とかあるいは技術の交流だとか、あたりまえのことじゃないですか。私はそのところにちゅうちよする余地なんかないと思つております。したがって、少なくとも大平さんの答弁の中に、九日の開催日までに関に合うように私のほうは前向きで検討するといふ答弁があれば別だ。その答弁をはつきり聞くまでは、私はいまの御答弁では納得することはできぬわけです。どうですか。

○大平国務大臣 早急に法務大臣と御相談いたしまして御返事いたします。それで、その日をどうするかという、いつ返事するかというふうなことは、御相談申し上げてからあなたにお返事申し上げることでお許しをいただきたいと思います。

○山本(幸一)委員 私は別段外務大臣をさして言つておるわけじゃないのであります。法務省を中心とする現政府、まことに不誠意であり、これは人間性が全くないと言つていいと思つた。たとえば、赤松君が、法務委員会あるいは外務委員会が存じませんけれども、少なくともあの朝鮮人が願望としておる自由往来の保障の問題についてお尋ねしたら、法務大臣は、ケース・バイ・ケースで行ないます、こう言つておるのです。そのときはこの問題も出てくるのです。たとえば芸能人の交流の問題も出てくるのです。それらを全部合せてケース・バイ・ケースで検討します、やります、こう言つておるのです。ところが、事実、それじゃそのことを正直に受け取つて窓口で手続すると、てんで受理しない。これ

らは上のほうから何らかの指示があるまでは私どもは受理することはできませんと窓口は言つてゐる。受理してみなければケース・バイ・ケースになぬじゃないですか。受理した結果初めて、これはいけないとか、この人はだめだとか、この人ならよろしいとか、具体的な事実が出てくるので、受理を拒否しておいて、ケース・バイ・ケースとは一体何ですか。だから、不誠意だと私は言うのです。そういう不誠意の積み重ねを今日までやつておる。しかも、私が先ほどから申し上げておるように、この問題についてはあらゆる手を尽くしてきておるが、やはりその不誠意は依然として全然解消されてないのです。そういう不誠意の積み重ねというのは、私どもは堪えきれないのです。だから、大平外務大臣は至急にお答えを言つておるが、お答えをおくもつたつて間に合はぬのですから、私はそういうお答えなら必要ない。あなた方はやらぬとおっしゃるに違ひない。そして、私どもをどたんばまで引っぱり込んでいふい投げを食わせようという気持ちがあるかもしれない。そうならば、あなたの不誠意に対しては今後私個人としてもあるいは党としても承認しがたいのです。特に、先ほどから言つておるように、この貿易の問題をこまめに私が発言するに至つては、――何も私は発言を好んでおりません。あらゆる手配をしてきておる。あらゆる話し合いを積み重ねてきておる。いわんや、両委員長長の肝いりで、十日以前に懇談会で開いてゐる。そして、そこで法務大臣が私に言明したのは、これは、人事往来、いわゆる自由往来の問題と

○大平国務大臣 早急に法務大臣と御相談いたしまして御返事いたします。それで、その日をどうするかという、いつ返事するかというふうなことは、御相談申し上げてからあなたにお返事申し上げることでお許しをいただきたいと思います。

九

違つて、政治性はありませんから、私は前向きで検討しますと説明してお

もらいたい。

委員会では山本君から外務大臣に質問し

か」と呼び、その他発言する者あり

まず第一にお伺いしたいのは、開放

は前向きで検討しますと説明してお

てもらつて、法務大臣は検討中だとい

〇白井委員長 ちよつと速記をとめて。

経済に向かう場合におきまして、日本

あつたのだです。それに何か

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

わらず返事がないというふうなこ

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

は、私どもに対する政府の不誠意で

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

す。少なくとも私個人をばかにした

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

いうことです。これは単にこの問題だ

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

けじやない。そういう不誠意の積み重

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

ねで国会運営ができるならやつてご

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

んなさい。私もこれからその決意でや

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

ります。これは国会運営に關連する

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

問題です。ことごとく相手を裏切る、一回の

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

返事もしない、全く誠意が認められぬ

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

じやないですか。これは私は国会運営

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

全体に關係する問題だと思ふ。私は、

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

即日、きよう直ちに返事がない限り

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

は、これは重大な決意をしておりま

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

す。国会運営の問題として扱います

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

よ。そういう意味で、それが明らかに

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

なるまでは、何の条約があろうと、何

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

の法律があろうと、その審議進行には

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

外務委員の一人として私は反対です。

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

賛否は別です。賛否は別だが、あな

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

た方の誠意が認められてこそ初めて私

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

どもは国会運営に協力できるので、誠

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

意のないところに国会運営の協力がで

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

きますか。どうです、あなた、きよう

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

じゅうに回答してもらえますか。きよ

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

うじゅうに回答してください。だめな

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

らだめ、よろしいならよろしいと、法務

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

大臣と相談して回答してもらいたい。

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

その結果で私の態度をきめましよう。

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

これほど私はばかにされたことはない

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

い。その返事をしてください。できな

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

ければ、私はこれを国会運営上の問題

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

として扱います。もしいまきまるの

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

だったら、休憩してその間に相談して

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

その点を質問しておいて、あとは外務

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

大臣と相談して回答してもらいたい。

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

その結果で私の態度をきめましよう。

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

これほど私はばかにされたことはない

〇白井委員長 速記を始めて。

〇大平国務大臣 山本委員の御質疑の

の賠償が完了するところまでを考

に為替銀行に貸し出してありますものが約三億七千万ドルばかりございます。そのほかに民間で投資をしてありますものが十億ドル余りございます。そのほかにもございますが、日本の資産の内容、それから外国勘定の内訳につきましても、いつも申し上げておりますように、世界各国もこれを公表しないといふことでございますので、この席で申し上げられるのは、私がいまださうばに申し上げた程度のこととひとつ御理解いただきたい、こう考えます。

○松平委員 合計をちつとも言わないのだけれども、合計が聞きたいわけなんです。私が申し上げますから、合っているかどうか、あとでチェックしてもらいたいと思う。延べ払い輸出、これは円借款を含んでです。これが約十億ドル、直接投資が五億六千万ドル、国際機関への出資金が二億七千万ドル、したがって、長期のものは約十八億五千万ドルあるということになる。短期のものは、輸出ユーザンス、オーブン・アカウント、貸し越し、為替銀行の手持ちの外貨等入れまして約九億四千万ドル。外貨準備、これはいま申し上げました。ゴールド・トランシュ、スタンダードバイを合わせて、全部合計してみますと、それが約四十九億ドルくらいになるのです。日本のいわゆる外貨並びに日本の持つであろうところの長期並びに短期のものを含めまして、大体四十九億ドルくらいになる。そこで、今度は支払い勘定はどうなっているのか。支払い勘定は、株式並びに国債、外債、借入れ金の返済、余剰農産物借款、延べ払い輸入、これで三十三億五千万ドルばかりござ

います。長期のものが、賠償、ガリオア・エロア、これを合わせて十億四千六百万ドルばかりございます。短期の輸入ユーザンス、ユーロダラー、自由円、石油の關係のスタンダードバイ、これらのものを合わせて十二億五千九百万ドル、それから、IMFのスタンダードバイ、これも払わなければならないと計算しますと、これが三億ドル。これを計算しますと、支払いのほうは七十四億ドルになるわけであります。日本で持つておる外貨並びに日本の受け取り勘定として今後七、八年の間に日本が持つべきと予想されるものが四十九億ドルで、日本が支払わなくてはならない外貨は逆に七十四億ドルあるわけであります。この数字に對して、大蔵大臣は大体正しいと思っておるかどうか。私の見るところでは、すべて計算してきているのですが、今後賠償を払う、その年限までに日本が支払うべき金というものは、およそ七十四億ドルある。したがって、今日のバランスを見ると、受け取りは四十九億ドル、支払いは七十四億ドル。受け取りの中には現在持つておる外貨も含まれております。そういうのが日本の外貨のバランスなんです。いまのような日本の外貨のバランスが、四十九億ドルに對して七十四億ドル払わなければならないというこのこと、これは七、八年でやらなくちゃならぬと思うのですが、こういうような今日の外貨のバランスというものは、日本としてはきわめて重大な關係でなげななくてはならぬ問題である。今後この外貨を支払っていくと、日本は賠償を取るのではありませんから、国民が働いて支払っていくわけであるけれども、あえ

て支払っていくという場合におきまして、見込みがあるならばよろしいけれども、しかし、本年度のような、むしろ逆に、貿易關係で四億ドル、貿易外収支で四億ドル、来年はさらに貿易外収支は五億二千万ドルというぐあいに赤字がふえていくということであるならば、いつまでたつたら一体借金が返せるのかというところになるわけであります。大蔵大臣はきわめて樂觀していらっしゃるように見えます。しかしながら、日本の外資の収支の数字をこまかく検討してみると、いまのような数字になるわけでありまして、これは日本の財政としてはきわめて重大な問題ではなからうかと思ふ。しかも、韓国に對してさらに有償・無償を五億ドル払うというわけでありまして、それにまたブラズされるということになる。そういうたしますと、十年後までに日本は八十億ドルのものを払わなければならない、こういうことになるわけであります。日本の貿易その他の収支に對して今後見通しがあるなら私はいいと思ひます。しかし、ここ当分、おそらく五年や六年では見通しはない。海運の赤字だけでもとんとんにするのには七、八年かかるというわけでありまして、この問題はきわめて重大であらうと思ひます。いま申しました、受け取り四十九億ドル、支払い七十四億ドルというこのバランスについて、大蔵大臣はどういうふうに一体処置をするつもりなのか、これを伺つておきたいと思ひます。

○田中事務大臣 國際収支の長期拡大安定は非常に重要な問題でございます。なお、私は、日本の将来の外貨準備その他につきましては、悲觀もいたしておりませんし、また、樂觀もいたしておりません。一々國際収支の長期拡大安定をはかるべく細心の注意をしながら適切な施策を行なつてまいりたい、こういう考えでございます。

第三点目の、日本の資産・負債勘定につきましても、先ほど申し上げたとおり、これをどの国でも発表いたしておりません。また、日本も発表いたしません。こういうことでございまして、あなたがいまお述べになりました数字と實際の数字が違ふかという御質問に對してはお答えできません。しかし、お互い、國民の一人として、日本の将来の問題に對して取り組みながら、まじめな立場で論議をいたしていくことは、好ましいことであると思います。政府もそのような発言に對してはまじめに受け取つておるわけでございます。しかし、私が申し上げられるとすれば、その内容は言わぬということでございますから、なかなか話にくい話でございますが、ただ、そうでなくとも國際収支が悪いとかいろいろなことを言つておるときに、あなたがそういう数字を御発表になりますと、いろいろどうも誤解などがあつては、これはたいへんだと思いますから、私の感じを率直に申し上げますと、少し健全過ぎるお考えのようでございます。こちらのあるものに對して非常に低目に見ておられるといふことでございまして、それから、これから払ふものに對しては、ドルで払ふんじやなく、日本が役務及び物等で払ふといふようなもので、少なからず計算をされているような気がいたします。しかし、いずれにしましても、私のほうでは内訳は申し

上げられませんが、こう申し上げておるわけでございますので、これ以上申し上げるわけにはいかぬと思ひますが、松平さんの御心配になるような状態ではない、これだけは言えると思ひます。

日本の企業においても、オーパー・ローイングの解消、こういうことが唱えられておりますが、その唱えられておる日本の企業等に比べて、日本がどうかというところ、これはそれよりも非常にいい立場にある。また、日本のたくましい經濟成長の状況を考へてまいりますと、私は、将来の國際収支は樂觀ができるということではございせんが、國民がたゆまない努力を續けていく場合に、必ず将来に向かつて前進がはかれる、國際収支の不安がないような状態を招来することのできる國民であり、できる日本の經濟の状態である、また政府もそのような施策をとつていく、こういう考え方でございします。

○松平委員 数字を発表すると、不必要な混乱を与えるといふことで、数字を発表しないといふ大蔵大臣の答弁であつたのですが、計算してみるとさうなりません。ただ、しかし、いま大蔵大臣が言われたように、日本の支払い勘定の中には、物、役務等で払ふものもある。私どもは、それを計算して、それを引いてみても、なお支払い分がかなり多いのです。大体今後六十二億ドルくらいになります。日本の取るほうの分は手持ちまで入れて四十九億ドル。日本のバランスはまことにまずいのです。そういうことです。

そこで、こういった外貨収支の非常なアンバランスが、いま日本に、発表できないけれどもあるわけなんです

す。しかしながら、これは、大蔵大臣は悲観しないと言われたけれども、やり方によっては悲観すべきものではないかと思う。どこの国だってかなり借金もしてしまふ。しかしながら、私が心配しておるのは、これは不必要な心配じゃないかと思うのですけれど、いまのこのような数字に対して、日本が今後ドルでどんどん払っていくのだという財政金融の措置ができて、そうしてドルで払っていくのだ、借金を返していくのだというなら、私はそれもいいと思うのです。ところが、しばらくの間は見込みはないかと思うのです。貿易にいたしまして、あるいは貿易外の収支にしまして、これは昨年よりむしろ経常取引なんかは多くなる、すでにそういう数字が政府自体からも言われておるわけです。したがって、私たちが心配しておるということはそういうところにあるわけであつて、減っていくというならいいのです。しかしながら、ここ当分の間はふえていくというのだから、これはますます困つたものである、こういうふうな考へておるわけです。その点いかがですか。

○田中務大臣 これからますますふえるということが心配だと言われますが、政府も心配しております。払うはふえないように、受け取るほうはふえるように、こういう施策をいまやっておるわけでございます。でございますから、公定歩合の引き上げをやつたり、窓口規制を行ないましたり、預金準備率の引き上げを行ないましたり、また輸入担保率の引き上げを行なつたり、国民に対して、一〇％も一五％も伸びては、これではどうにも

ならないから、ひとつ名目九・七％、実質七％の成長で押えながら、また国内においては自己資本比率を上げるように資本の充実をはかつたり、また貯蓄の増強をはかりましたり、最もいい体制を迎えよう、こういう施策をやつておるのであります。私は、あなたの言うことに對して、まじめに、あなたがたい御発言だと思つて何つておるわけでありまして、しかし、あまり不安ばかり考へておつて、手をこまぬいておるといふことよりも、やはり、日本の過去の歴史等を見て、また現在の状態も十分見た場合には、十分やれるという考へに立つて、自信を持つて前進を続けるというほうが、日本のために、国民のためにも好ましい。いまから十五年ばかり前に世界中の学者が来り、日本は一体金をつぎ込めば経済が復興できるだらうか、三年間かかつてやつて極東委員会の報告は、日本はいかにしても再起不能であるという結論が出たのですが、再起不能どころではない、この状態をつくつたわけでございますから、やはり、日本人の持つ優秀性、日本人のたくましさ、勤勉性、こういうことをすなおに評価をするならば、日本民族の将来は暗いものであるという考へには立つておらぬのであります。

○松平委員 それは田中大蔵大臣の人生觀もそういうことだと思ふ。いまもそういふことだ。しかし、大蔵大臣は七月ころにはやめなくちやならぬかもしらぬ。だから、これはあなたがいま悲観ばかりしては困るというのですね、けれども、あなたのようなぐあいには幾らか樂觀論をしないと、實際日本としては困るだらうと思ふのです。

だから無理してあなたも樂觀論を述べているのだらうと思ふけれども、しかし、これはきわめて重大でありますよ。

それから、戦後における日本の復興といふものについて、いま御発言があつたけれども、私は違ふのです。戦後のいままでの復興と今後の日本の行き方といふものは違ふのです。戦後は、とにかく閉鎖経済であつて、一生懸命にやるといふことでやつてきたのですから、今度は四面敵の中でやつていくのですね。そこで、その考へはやはり引き締めていかなくちやならぬと思ふ。

そこで、お伺ひしたいのは、いま、いろいろなことをやつてかきいであつた、公定歩合の引き上げもやつたり、貯蓄もするといふことでかきいであつたのだといふことでありますけれども、それでは何いふことが、本年度、来年三月までに予想される日本の国際収支の赤字といふものは、大体どれくらいに予想しておりますか。

○田中務大臣 昭和四十年三月三十一日まで、総合収支で一億五千万ドル、こういうことでございまして。これは政府が発表しました見通しでございます。しかし、まだこれから一年間、すべり出したばかりでございますから、いまあなたがおっしゃるような、こういう気持ちに全部国民がなつてくだつて、もつと合理的に経済を進めてもらひ、消費の抑制もやる、物価の安定もやる、また輸出の振興に全力を注ぐといふことになれば、政府が計算した一億五千万ドルの赤字は出ないようになるかも知れません。少な

くとも政府が計算いたしました一億五千万ドルの赤字をなるべく少なくしたい、こういうことでいま各般の施策を行なつておるわけでございます。

○松平委員 その一億五千万ドルの赤字といふものは、これは、もう少し分折してみると、かなり外国から短期でも何でも借りてこなくちやならぬ。そういう金があつて初めてそこで一億五千万ドルといふことになるのじゃないか、と考へるのですが、一体、どれくらい借りてきて、そしてなおかつ一億五千万ドルの赤字といふことになるのですか。

○田中務大臣 すでに世に明らかにいたしておるわけでございますが、輸出が六十二億ドル、輸入が六十二億ドル、経常収支の赤字が五億五千万ドル、これに資本収支の四億ドルを差し引きますと、一億五千万ドルの赤字といふことでございまして。この見通しを発表しましたときには、輸出の六十二億ドルはできるだらう、これは大体議論のないところでございまして。ただ、輸入が、今年すでに五十七億八千万ドル、多くなれば五十九億ドルにもなるというときに、大体六十二億ドルの輸入で押えられるか、こう考へるならば、当然この一億五千万ドルといふものはふえる、こういうことが国会でも言われたわけでありまして、新聞雑誌にも書いてあるわけです。ところが、今度引き締まらないいわゆる金融調整等を行ないました結果、輸入ももう少しは六十二億ドルでバランスをするかも知れぬ。しかし、輸入がバランスをするような場合、多少輸出の六十二億ドルは伸びるかも知れぬ。まあとんとんにはいくだらうといふことで、その不安

は消えたわけでございます。ところが、利子平衡税等の問題で、外資というものは入らないだらう、入らない入らないと何回か私は半年間やられてきたわけでありまして、結局、三月三十一日になつたら、外資は三十八年度も政府が予想したよりも順調に流入しておるわけでございます。でありますから、利子平衡税等が皆さんが、入らない入らない、君が幾ら入ると言つても入らぬよ、と言つたものでございまして、四億ドルという低い数字を計上したわけでございますが、しかし、その後の状況を見ると、これは一億ドルが一億五千万ドルはよけい入りするのだ。悪くてもそのくらいは入るだらうといふことがもし事実とすれば、総合収支でバランスをするといふこともあり得るわけでありまして。でありますから、三十九年度一ぱい、政府が見通しを立てた国際収支よりもよりよくしたいといふのが政府のいまの願ひでございます。

○松平委員 資本収支四億ドル、あるいはそれがもつと一億五千万ドルも上回るかも知れない、こういうことだつたけれども、その資本収支の中に、将来やっぱり返さなくちやならぬものもかなりあると思ふ。将来返さなくちやならぬものもあるだらうし、利子もあるだらうし、配当もあるだらうし、いろいろあります。そここの四億ドルの内容をもう少しこまかく説明していただきたい。

○田中務大臣 経常取引につきましては、輸出が六十二億ドル、それから輸入が六十二億ドルで、貿易収支のしりはゼロであります。貿易外収支が三十七年度が二億二千五百万ドルの△

三十八年度の四一二月が三億六千六百
万ドルの△、三十八年度見込みが四億
千万ドルの△、それを三十九年度は五
億五千万ドルの△に見ておるわけであ
ります。それから、資本収支につきま
しては、長期で二億五千万ドル。これ
は三十七年が二億九千七百万ドル、三
十八年四一二月が四億三千五百万ド
ル、三十八年度が四億ドル、こう見て
おったものを、非常に低く見て二億五
千万ドル。短期収支につきましては、
三十七年が一億七千二百万ドル、三十
八年度が二億七千万ドル、こういうこ
とでございますが、これをうんと低く
見て一億五千万ドル、こう見て、長短
合わせて四億ドル、こう見ておるわけ
でございます。でありますから、それ
で五億五千万ドルマイナス四億ドル・
イコール総合収支じりが一億五千万ド
ルの△ということになるわけございま
す。もう特別借款等は三十八年度末
までに全額返済をいたしておりますの
で、このような数字が出るわけござ
います。

たものが一億五千万ドルの△でござい
ますから、これよりもよくなるという
ことは申し上げられますが、全部それ
をよくして、今度黒字が出るかというよ
うなことは、いまの時期としてはなか
な相定しにくいわけでございます。
しかも、あなたが言うように、あまり
甘いことは国民の前にすること自身
がいいことか悪いことかという問題も
ございまして、いまの段階では、少
なくとも当初想定いたしました四十年
三月三十一日の総合収支じりは少しよ
くなるだろう、こういう考えでありま
す。

○松平委員 欧州における外貨の手当
てというようにのことについては、どう
いうようなことをいま考えており、い
まやっておりますか。たとえば、ロ
ンドンあるいは西ドイツ、スイスも若
干あるでしょう。つまり、利子平衡税
の結果、欧州からの手当てというもの
が必要になってきておるということ
で、政府はお考えになっておるようだ
けれども、現在どの程度それは進捗し
ておるか、その点を伺っておきたいと
思う。

○田中事務大臣 御承知の、昨年の七
月の利子平衡税問題から、非常にヨー
ロッパ市場が小さいからと思つておつ
たわけでございますが、その後はヨー
ロッパ市場では比較的に日本の外資調
達というものが円滑に行なわれており
ます。これは御承知のとおりでござい
ます。一番初めにやりましたのは、
御承知の、戦前の国債、英貨債の発
行を行なつたわけでございます。これ
は小さい金額でございましたが、これ
が非常に人気を得たということでござ
います。それから、二年前からでござ
いますか、やつておりますマルク債、
大阪府市債の二千五百万ドル、一億マ
ルク、これがすんなりと出ました。その
ほかに、スイス・フランの五千万フラ
ン、千五百万ドルだと思ひますが、
これも私たちが三十九年の半ばごろか
らできるかなと思つておつたわけであ
りますが、現地側の非常な要請もござ
いまして、首尾よくと言える情勢で消
化をしたわけでございます。そのほ
か、ドル建て債の転換社債が出たり、
これは武蔵とか民間のものが四つ五つ
出ておるようでありまして、三十八年度
の欧州市場の見通しに対しては私たち
も慎重でございましたが、その後アメ
リカで未発行であった国債分くらいは
三十八年中に流入したわけございま
す。三十九年の上期にどのくらいにな
るかということではいま試算をしていま
す。と、欧州で起債できるものが大体一
億二、三千万ドル程度は見込まれると
いうような状態でございます。

○松平委員 次に、個々のケースにつ
いて若干伺いたいと思ふのですが、技
術導入はOECDにおいて日本で留保
しておるわけなんです。ところが、い
ままでの技術導入の例によりまして、
昭和三十五年から三十七年、三十九年
約二千件くらい輸入許可をしておりま
す。そこで、ロイヤルティーはすでに
一億ドルをこえるというような状況に
なつてきておる。さらに、OECDに留
保はしておるけれども、従来よりも緩
和をするという考え方に立たざるを得
ないと思ふ。したがって問題は、過去
に見られたことは、比較的技术導入の
制限がきつた時代においても、か
なりの件数に達しておるし、それから、
実際の状況はむしろ過当競争がかなり
行なわれていると思ふ。たとえば、モ
ンテカチーニのポリプロピレンにして
も、非常な過当競争を行なつて高いも
のを買つてきておるといふ反面におい
て、むしろ国内の技術開発というもの
をにぶらせるような傾向もなきにしも
あらずなんです。そこで、技術導入の
関係について、いままでも過当競争は
なかなか制限できなかった。今後また
ますこういふことがあるのじゃないか
と思ひますが、これについては一体ど
ういふ考え方で過当競争をやめさせて
いくような手だてをとろうとするの
か。むだな競争をしてむだな外貨を払
うというのがいままで行なわれたわけ
です。今後これらのことはむしろ逆に
もつとひどくなるという傾向があるの
じゃないかならうかと思ふので、その辺の
対策についてお聞きしたいと思ふ。

○田中事務大臣 技術導入につきまし
ては、御承知のとおり、戦後、石油化
学等、技術導入をすることによつて長
足に日本の産業基盤が強化され、技術
水準も向上したという利点があるわけ
でございます。同時にまた、特に何年
も何十年もかかつて築き上げた高度の
技術に対して、日本人がそれを受け入
れて直ちにこれを消化するだけの能力
であつたということもありまして、世
界で驚くべき経済発展の基盤をなした
ということも事実でございます。であ
ります。その反面、技術導入という
ものに対して、日本人が舶来品が好き
だ、こういう性質が技術導入の状況に
まであつたといふ知れるような状態であ
る。いわゆる過当な導入をやつておつ
たというような状況も確かにございま
す。あなたがいま御指摘になつたもの
も四グループに集約しなければなら
なかつたというような例もございま
す。特に、日本人の同じ企業の中、同
じ業種の中で、A社がアメリカの技術
導入したから、B社は今度は西ドイ
ッだ、C社はフランスだ、こういう考
え方で、確かに一時花盛りのようなこ
とがありまして、私も技術屋でありま
すから苦々しく感じました。しかし、
その反面、非常に日本の経済にたくま
しい成長力を植えたといふことも
あり得るわけでございます。でありま
すから、ロイヤルティーなどにつきま
しても、年間一億ドルをこすというよ
うな状況でもありますので、OECD
加盟に際しても留保いたしましたわけであ
ります。この問題に対しては、外資
に関する法律もありますので、これか
らもう十分厳選をして、日本の技
術でもって間に合うものとか、また、
同じようなものをやつたり、またせり
合つて高い料金を払わなければならぬ
というようなものに対しては、厳選主
義で臨むつもりでございます。同時に、
日本にも輸出をする技術はたくさんあ
るわけでございますから、低開発諸
地域等に対しては日本の技術も十
分輸出してまいりたいということ、
日本の技術提携、それから現地に對す
る技術援助、また技術の輸出というよ
うなことも行なうことによりまして、
これらの必要ならざる手数料を払うと
いうような弊害は、もう以後絶対にな
いように細心の注意を払つてまいりた
い、こう考えます。

○松平委員 いま、大蔵大臣も御承知
だろふと思ひますが、特定産業振興臨
時措置法という法案が出ております。
この対象になつておるいまあなたが指
摘された石油化学にしてもあるいは自

動車にしても、これらのものが競争して外国と提携して技術導入をして、なほ産業は発展しました。しかしながら、一面において過当競争が行なわれている。これを統合しなくちゃならぬ。しかも、統合するには特別の融資を税金をまけてやるという、また国家が損をしなければならぬということを経営者によってやらうとしておるわけです。このことは、一つは、いまあなたが指摘された過当競争の結果なんです。そういう意味においては、過去においてすでにそういうたあやまちを外資委員会等に行なってきた。今後開放経済に向かつてますますそのあやまちが濃厚化してくるというのを私は心配しているわけです。いま大臣は嚴重に競争主義で臨むということを言っておたけれども、過去においてすでにそういう実績を積み上げて、しかも開放経済に向かつて以上以上に競争主義というものがとれますか。私はその点について非常な懸念を持っています。一体どういうやり方で競争主義を過去以上にやっつけていくつもりであるのか、そのことをお伺いしたいと思います。

○田中国務大臣 いままでは案外こちらがよくやりました。さういふことが、あなたが御指摘になるように、確かに技術導入ブームというよりなことでマイナスもあつたと思います。そこらは認めるにやぶさかでないわけでございます。これは、しかし、戦後の無資本の状態から、とにかく立ち上がるためには何でもかんでもという国民的な機運がございましたから、そういう意味でも、急ぎのあまり、木を見て森を見ず、こういうことで、自分の産業

がよくなれば国際収支の問題よりもまずという考え方が国民的にもあつたと思ひますし、いろいろまだないない行政上の問題もあつたと思ひますが、今度は、もう八条国移行、OECD加盟等で再びあと戻りができないということでございます。そういう意味で公定歩合の引き上げ等も行なつておるわけでございますから、やはり、歴史的な金解禁にも匹敵すべき確かに重要な時期でありますので、国民各位もいままでもより引き締まつた気持ちになりますし、政府も八条国移行というところがいかに重要であるかということに對しては十分PRするつもりでございます。また、いままでの失敗によつて、いままで幾らかそういう過当な導入等がありましたが、今度非常にわれわれも専門化しておるわけでございますので、そういう問題に對しては、今度は万遺憾なく、通産大臣、また農林大臣、外務大臣、大蔵大臣というよりなそういう機構が、要らないものを導入すれば国際収支が悪化して長期にわたるのを縮めることになるのでありますから、しかも、このように国際収支問題が世に喧伝され、国会においても最重点的に議論されるという時期はいままでなかったものであります。ちやうどその時期に際して皆さんが国際収支の問題に對して将来を考へながら活発に御議論をいたしておるといふこと自体が、重要さをお互い自身ひしひしと感ずるのでございますので、そういう意味において、これからは万遺憾なきを期してまいりたい、こう考えておるわけでありませう。

○松平委員 日本の企業家が、経済の復興発展ということでもつてがむしやに過去においてやつてきたという、いまの大臣の答弁なんです。が、どうも、日本の企業家のもの考え方というものが、やっぱり欧米と違ふ感覚というものがあつたと思ふのです。これを直していかなければならぬ。つまり、国内においても、相手を倒せばいいのだ相手を倒して、おれがひとりやつていくのだというふうな気持ちがある。いまの企業の中には非常に濃厚なんです。この点が欧米とかなり違ふ点じゃないか。つまり、資本主義の発展の過程が違ふので、日本におけるこういう経営者の考え方というものが社会性を持たない半面がある。非常にがむしやなところがある。そこが非常に復興を早めた原因でもあるけれども、また、行き過ぎで今日困つておる状態が出ておる。もつと企業家に社会性を持たせるといふ指導を政府はしなくちゃならぬと思ふのです。企業家の言ひになつてやつていくというのではなくて、企業家の教育、訓練が必要だと思ひます。ヨーロッパにおいては、ギルドから発達した資本主義というものは、この精神がずつとあるものであつて、そして、無理な、相手を倒せばいいのだという企業意識はないわけですよ。ここに、私は、日本の将来について日本の企業家のとるべき態度というものを對しては、大蔵大臣なり通産大臣というものは相當國家的な立場に立つて彼らを指導し教育するといふかまゝがあつてしかるべきだと思ふのです。それはあらゆる制度のもとにおいても必要だろし、場合によつては法律措置も必要だろしと思ひます。あるいは行政的措置も必要だろしと思ひます。これはその考え方でもつていただかなければいかぬ。それが日本の特徴でもあるが、非常な欠点だ、こういうふうな考へておるわけですが、その点についての大蔵大臣の御所見を承つておきたいと思ふ。

○田中国務大臣 非常に前向きな御発言をいたしてありがとうございませう。まことにそのとおりでございます。日本人のいいところであり、悪いところでもあります。拔けがけの功名、暮夜ひそかに一人だけ行つて敵の大將首を取つてくる、こういう考へ方です。それがたいへんなマイナスをつくつておるといふことも事実でございます。それは、やはり、日本が一面において原材料のない国であり、労働力でもってカバする非常に苦しい経済環境のもとで過去何十年間、明治初年から九十年にわたつてやつてきたその反面、日本人の持つ特有なマイナス面が事業面に對しては相當出ておる、こういうことは確かに言へます。同時に、企業の合理性という問題とチームワークという問題に對しては、これはヨーロッパなどのように何回か何回か戦乱でもつて無資本になつて立ち上がつてきた、そういう経験から来る民族的なたくましさといふもの、むだをしないといふ考へ方に対しては、確かに日本人は、英知も持ちながら、技術も高い水準でありながら、平均にむだをやる。これだけは確かに日本人の特性であり、戦争に敗れたことのなかつた日本人の国民性がこうしてつちかわれてきたのだと思ひます。がしかし、今度戦争に負けて、これはたいへんだといふことで努力をしてまいりま

したが、これからはだんだんとやはり合理性を持つてきて、売れるか売れないかわからないものをとにかくよけいにつくつてみずから首を縮めたり自分の同業界を混乱させたりするような悪弊はだんだんなくなつてくる、こういうふうな風潮であらうと思ふ。なぜかといふと、これは、いままでは国内的に敵は隣の同業者であつたわけですが、今度は世界じゅうの国と競争しなければならぬわけでありませう。ですから、兄弟げんかなどをやつていられるような状態ではないのです。でありますから、先ほど申し上げたように、いままでは温室的な半鎖國経済的な中におりましたから、やはり社会の意も小さく、また考へ方も暗かつたわけでありませうが、その意味で、今度は高いロイアルティイなどを払えば自分がコストダウンできないわけでありませう。そういう意味で、世界の同業者といふものと絶えずコストを比較しながら努力をしないといふ国際経済社会でもつて立つていけないわけでありませう。私は、そういう意味で、いままでのようなロスというものは少なくなるし、まじめな経営態度になるであらうと思ひます。同時に、過当な競争をして高いロイアルティイなどを払うような余裕もなくなる、こういうことを考へておるわけでありませうが、これは鳥が落ちてくるようなことを待つておるわけにいかないので、政府もあらゆる角度からロスのないよう施策をしなければならぬといふふうに考へておるわけでありませう。でありますから、私は、海運の集約化、少し荒っぽいことではございましたが、これなども、いつまでも政府がやつてくれるまで

はって、われわれが力がなくなつたのはわれわれの責任ではないのだというふうな考えでおる者に何か活を入れなければいかぬ、そういう考え方で海運の集約を前提にして各般の施策を行なつたわけでありまして、あらゆるものをこうしようというのでは全然ございせんが、国民の自覚に待ちながら、政府もあらゆる施策を行なつて、国際競争力に打ち勝つような状態をつくり出さなければならぬというふうに考えます。

○松平委員 私は、開放経済であつてもなかなか直らぬと思ひます。日本の企業体のいままでの意識ですね。そういうやり方は開放経済に向かつても相変らずやつていくのではないかと、こゝういふふうには見ておるわけですが、その簡単にこの習性というものは直りません。ですから、それは輸入の面でも輸出の面でもともにあらわれてくると思ひます。現在、たとえば輸入の面におきまして、従来におけるような過当競争というものは相変らずやはり行なわれていく。そこに非常なむだというものを私はかかえ込んでいくと思ひます。輸出の面にいたしましては、いつか、あなたじやなかったが、大蔵委員会で私も申しましたけれども、かなりダブつて合併事業等を一つの場所では日本の企業体というものはやつていくわけでありまして、それでみすみす利益を失うというふうなことを平気でやつておられます。だから、これはどこかでチェックしていくような強力なものを持たぬと、やはり直らぬと私は思ふ。このような状態がしばらく続いていくと困難な状態になるから、そのときには思い切つた措置をやはり

とるということをしなければならぬ。日本のいまの資本家の頭は昔と違ひます。それはみな三流の重役なんです。これはだめなんです。そのことは私は少し大蔵大臣とは見方が違つてゐるわけですが、

それはそれでございまして、技術導入の件ですが、技術導入の件につきましても日本は留保条件を持っておりますけれども、問題は、技術導入について、加盟国二十カ国でどの国も留保してないわけですね、經常取引として。ところが、日本は、技術提携、技術導入の問題は資本取引、こゝういふカテゴリーの中に入れておる。それは、そのシェアを持つとか、いろいろの条件がついておるから資本取引の部類に入つておる。資本取引の部類だから、なるべく留保条件もつけてもいいといふわけであつて、技術導入の部類で、技術導入そのものは經常取引であつて、ほとんどどの国も、これはいわゆる第二流国といへども留保をつけておらぬわけですね。ただ、日本は、御承知のような中小企業のこととか過当競争ということで留保をつけておるわけなんですけれども、最終の目標はこれをはずすんだといふことをやはり言わざるを得ないんです。その点について、OECDの考え方と日本政府の考え方とにギャップがあるわけですね。OECDは、經常取引だ、だからなるべく条件をつけさせないといふ考え方。日本のほうじゃ、資本取引だといふことで、それをあくまで主張していくといふ考え方。そこで、私は伺ひたいのは、最終の目標といふものはフリーにしちゃうんだといふことを、これはどうしても言

わざるを得なくて、あの声明の中に入つてゐるわけですね。そこで、これは外務大臣のほうになるかもしれないけれども、大体十八カ月でOECDは再検討をする、こゝういふ条項がありまして、したがつて、一年半たつとこの問題が蒸し返されてくる。あれをはずせ、留保をはずせといふことになつてくる。それでがらばつても、三年目にはまた来る、こゝういふことになつていくと思ふのです。この条項に關する限りは、早く自由化を迫られてくる条項ではなからうか、こゝういふふうに思ひますが、外務大臣はどう考えておられますか。大蔵大臣でもいいです。

○田中事務大臣 技術導入を經常取引にするか資本取引にするか。これは確かにほかの国はみな經常取引でございまして、私のほうは、資本取引といふことで、外資に關する法律で措置しておるわけでありまして、これはどつちでもたいしたことはないわけでありまして、実害があるかないかといふことでございまして、これは実害は日本においてはなないわけでありまして、長期にわたるものは、資本取引と認定して、外資に關する法律によつて措置してゐるわけですね。ただ、これは、特別の留保を取つてゐるんだから、十八カ月後にはまたやめさせられる、少なくともそういふ議論が出るだろう、こゝういふ御議論であります。まあ普通考えればさうであります。私はさう考えておらないのであります。この問題に對して、OECDはもちろん資本の自由化を目標としておられますけれども、日本が入る場合に、技術導入に對しては留保をするといふ場合、どうしてするのですかと云うから、日本は戦前・戦

中・戦後を通じて三十年間も實際鎖国状態でありました、しかもいま一年間に技術導入料といふものを一億ドル以上も払つてゐるのですよ、しかも日本には世界に例のない中小企業といふのがあるので、この中小企業といふものは三年や五年や十五年で片づくものではないんです、こゝういふ事実を申し上げておらう、これは異口同音にすなわち、もうほとんど問題なく留保を認めておるわけでございます。でありますから、この日本の特殊性といふことを十分理解をして、対日コンサルテーションでも非常によく理解して、いつたわけでありまして、まあ次回、その次といふような、可及的すみやかにこの留保を撤回しなければならぬといふようなものではないわけでありまして、また、同時に、日本が何年も何年もやつてゐるうちに、年間何億ドルも払うような技術導入をこれから何年もしていくといふほど日本の技術が低水準であつては困るわけでありまして、私はさつき申し上げたのですが、日本でも外国に輸出できる技術がたくさんあつて、レンズにしろ、御承知の、望遠鏡とか、テレビとかラジオとか、まだまだ精密機械においてもひげを取らないものがたくさんあるわけでございます。OECDに加盟をして留保を取つておるこの技術導入というものが近い機会に撤廃要求にあつて日本が非常に混乱をするといふようなことは、いま考えておらないわけでありまして。

○松平委員 その次に伺ひたいのは、商業資本といふもの、つまり、割賦販売制度といふようなものによつて外国の金融機関なり会社なりが日本に入つてくるという傾向がだんだん増大してきておると思ふ。昨年でしたか、日本の自動車業界が金に困つて、アメリカのゼネラルが金が残つてゐるというので、使節を出して懇請をさせた。そして、六億ドル金があると言ふ。その金を貸してくれと言つたところが、これは実は日本の自由化を待つてPRとして広告宣伝並びに支店開設のために取つてゐる金なんだ、こゝういふことを聞いてきて、連中はびくつきりして歸つてきた事実がございまして。したがつて、私は、いわゆる耐久消費財のようなものが出てきて、この販売ルートといふものが混雑してゐるわけですね。これに對して、何かこれを規制するといふようなことを考えておられるのか、そのまゝにしておるというのであるか。いま国内で小売商がスーパーマーケットで困つてゐるというのと同じようなことで、今度は大きな資本によつて日本が脅かされるということになるわけなんです。この点についてはどう考えていますか。

○田中事務大臣 先ほども申し上げた通り、日本には中小企業といふ特殊なものがあるわけでございます。物価を下げなければいかぬ、消費者物価に對しては台所にできるだけサービスしなければいかぬといふことで、生活協同組合組織ができてゐるわけですね。それに対してまた割賦販売といふことになるわけでありまして。でありますから、こゝういふ特殊な事情を十分考慮して、少なくとも外国からの消費者金融ともいへば割賦制度といふものに對しては慎重に対処しなければいかぬと

いう考えでございます。確かに二つ三つ持ち込んでおられますが、私たちが、いまこれを許可しようという考えは持つておられないわけでありまして。消費者物価を引き下げるとか、消費者に対するサービスから考えれば、確かに安くていいものが入るといふことになれば当然考えなければならぬことではございましょうが、日本に消費者金融といふものがまだ発達をしておらず、こういうことで、日本でできる機械であつても、外国のほうで延べ払いでもつてやつてくれるので外国から機械を輸入する、それで国際収支が悪くなつておるのでございまして、特にそういうものに對処して開銀に對して体制金融のワクをつくらうという経緯から考へても、これ以上一般消費者の中に膨大な資本力を持つてくるというところは、攪乱するおそれがあるのです。で、まず、原則的には、日本の中小企業などを絶対攪乱をしないといふことではなければならぬものを許可しないといふ考え方、もう一つは、アメリカの品物とか、また西ドイツが西ドイツの品物を持つてきて安く売られてはたまらないので、よしんば許可するにしても、九〇％日本品を売るかと、せめて八〇％は日本品をやるかとか、この程度の考え方を待つておるわけでありまして、非常に慎重である、このように考へていただいていいと思います。

○松平委員 もう一つの懸念は、いわゆるノックダウン方式、これが出てくるとする。組み立て工場。いままでの国会審議においても、一体政府は知つておるか、あるいは国会議員がつかつたのか、ノックダウン方式ではないけ

れども、貿易の自由化に對してかなりいろいろなミスをしてきたように思うのです。たとえば、トマトジュース、ケチャップ、これは自由化を延期した。ところが、トマトの濃縮したもののは自由化になつたんだから、いま久里浜あたりの工場では、濃縮したトマトを持つてきて、日本のトマトを買わない、それでもつてケチャップやジュースを製造してある。こういうばか、何となく、変なことにしてしまつた。それから、去年でしたか、大蔵委員会にかつたところの、例のブドウ酒の原料に干しブドウを使うという酒造法の一部改正といふことが行なわれて、今日山梨県その他のブドウ生産地は非常に困つておる。あの少ししたたしたのをどどん自由化で持つてくる、こういうことでブドウの生産は日本としては非常に困る、こういうことが現在あるわけだ。ですから、私は、いままでも、これは政府のほうでもそういう点についての手抜きというものがあつたであらうし、国会でもあつたのじゃないかと思ふ。大蔵委員会の議事録を見ても、干しブドウを原料にするという一部改正案について、だれもそれに対して発言をした議員がないのです。やつてしまつてから、これは大ごとだといふことがいまわかつた。こういうような状態なんぞ、よほど政府はきめのこまかいことをしてもらわねと、国民に非常な迷惑を与えてしまふおそれがあるわけなんです。

そこで、いま私が申しましたようなノックダウン方式にしても、同じようなことが考へられはせぬか。前半申し上げました自由化のことについては、これはもう通産省の責任であらうと思

いますし、あるいは農林省の責任であらうと思ひますけれども、組み立て工場等の場合は、これはやはり大蔵大臣の管轄下に入らざるを得ない。これに對しては一体どういふ措置をとらうと

○田中事務次官 非常に専門的な御発言でございます。確かにそこは日本の盲点であつたわけでございます。戦前も車などを部品で持つてきて品川でもつて組み立てたこともあつた。これはグラハンページなどという車はもういりケースによつて持ち込まれた。現在でもそういうようなことがたくさんございまして。これは、私がカナダとかアメリカへまいりましたときに、日本人といふのはいろいろであつても案外ばかなんだなといふことを私は逆に考へた。外国は全部そういうふうにしてち込んでおるわけだ。どうして一体デトロイトあたりの市でフォルクスワーゲンとかヨーロッパの車が組み立てられてゐるか、一体何でやつてゐるんだらう、こう言ひますと、製品はなかなか関税が高かつたり非常にうるさいといふので、材料として半加工のものを自由に持ち込んできて、そうしてドイツ系のアメリカの国民がおるわけですから、ドイツ系の国民とドイツ本國の資本が提携をしておつて、アメリカ・フォルクスワーゲン、こういうような会社でもつてどどんとつてきて、国内で関税なしでもつて販売できる。こんなことは商道徳としていふことだとは思ひませんし、日本人は、武士は食わねど高うじ式な考え方で、こういうことはしないんでしようが、まあ、やり方によつては、こつちばかり受けておるのではなくて、先方

に對してもやり方はある。私はアメリカの人の話をしましたときに、日本人は、かきねを幾ら高くしても、関税を幾ら上げても、そのかきねを飛び越して入つてくる、いかんともなしがたい猛烈な国民である、こう言ひます。

西ドイツなどは、飛び越さないで下をくぐつてくる、だから、くぐつてくる西ドイツの国民と、幾らかきねを高くしてもそれを飛び越してくる日本人のたくましさ比べると、まあ日本のほうがたくましいんでしようかと、こういうことでございまして、これは外国の人さへも言われておるのです。から、日本が出ていくについてはよくなかつた点があつたかもしれせんが、やはり入つてくるものは押える、これは當然對抗措置として考へられるわけでありまして。合法的であるからといつて、国内経済が混乱されるものを拱手傍観してゐるということでは行政にならぬわけでありまして、そういう意味でも、十分ひとつ考へていきたい、こう思ひます。ところが、私は歸りにハワイに寄りましたら、あのアロハなどは全部生地のままで日本から来るんだらうでありまして、実際は裁ちがみんな入つておるといふことで、ただ向こうで縫ひ上げるだけだぞうでございますが、形はもうこつちでできて入つてくる、日本もはつぽつとそういふ高級なやり方を考へてきたといふのが事実のようであります。日本人が出ていくことは別にして、日本に入つてくることに對しては、これは行政上大いにひとつ十分細かな注意をして、国内混乱を起こさないといふことには万全の行政をやりたい、こう考へます。

○松平委員 時間がございせんし、あとで質問者もあるようです。から、あとで聞かなくていいと思ひます。

観光収入ですね。日本の海外渡航については、OECDにも留保をした。ところが、そのときの留保は、一年一回五百ドル。先方は一年一回の留保を削れといふことを言つたように聞いておるけれども、これは一年一回五百ドルという制度はどの程度続けていくのですか。といふことは、つまり、向こうは一年一回の留保を削れといふことをかなり主張してゐるのではなかつたかといふふうに思ひますが、そういうことはございせんか。

○田中事務次官 これも先ほどの技術導入の問題と同じことで、日本の特殊性といふことを非常に理解してあります。何しろ三十年間も国民は自由に観光渡航できなかつたわけでありまして、その反動的に非常に多くなるだらう、こういうことはIMFでもまたOECDでも理解をいたしておるわけでありまして。でありますから、いままでは、大体、百万ドルの黒字、二、三百万ドルから六百万ドルくらいの赤字、まあたいしたことはなかつたわけでございます。今年度は四月一日から一年一回五百ドルで許可することにいたしましたから、今度は相当出るだらう、しかし、日本人も今度は国際収支のこともこのくらい鳴りもの入りでやつておるから少しは緊張してくるかと思ひましたが、外務省の窓口には、四月一日にもう三倍、こういうのでございまして、日本人のたくましさはいかなくこつちであつておるわけでありまして。でありますから、私

がやはり十万円ずつの出国税を取ろうか、こういうことを考えたのもあながち無理じゃなかったということは証明されたわけであります。これは、IMFでも、私が十万円の出国税を取らざるを得ないだろうと言ったときに、IMFは初めは反対しなかったものであります。これは国内の財源確保というところでやるんですから、IMFとは関係ない、こういう私の発言に対して、お取りになることは私のほうで何とも言えないのでございしますが、このくらいたくましく日本が成長して、錦土花を添えるということもございしますので、そういうものはお取りにならないほうがいいのではないですかということしか言わなかったものであります。その後、評判も悪いし、取りやめたんですが、私は非常に心配しておったわけであります。こういう事実をIMFでもOECDでも非常によく知っておりまして、正常な状態になるまで、最上の施策ではありませんが、やむを得ずして、一年一回五百ドル、こういう制限をしたわけでありまして、これに對して早急に撤廃しろというような議論はいままでもありません。私は、自分の間もないものだ、その自分の間にひとつ日本の観光対策等もやりまして、こちらの受け取りもひとつ十分多いようにしたいと考えております。イタリヤは年間七億ドル余の観光収入で国際収支に寄与しておるわけでありまして、日本は逆であります。ことは四月一日から自由になりますから、相当程度出ると思えますけれども、ちょうど九月の一句にIMFの総会がありまして、同時に、引き続いてオリンピックの大会がありますので、今年度は、

出ることも出るけれども、入ることもありますので、非常にいい時期に自由化をした、こう言えるわけでありまして、来年はオリンピックはないのでありますから、そういう意味でひとつ国民にも大いにPRして、これからもういつでも行けるのでありますから、まず国内の観光を先にしていたらいい、それから、こういうことをひとつ大いにPRしよ、こう考えております。

○松平委員　そこで、一体観光の収支はどう考えておりますか。ことは、支出がどの程度で、収入がどのくらいあるか。

○田中事務大臣　三十八年度で海外旅行の受け取りが六千七百七十万ドル、それから支払いが七千六百六十万ドル、去年は、支払いが五千六百六十万ドル、それから受け取りが五千八百六十万ドルでありますので、二百万ドルばかり黒字であります。今年度は、四月からの自由化で五千七百万ドルくらいいけるようになるのではないか、こういう見通しを私は立てておるわけですが、五千七百万ドルという、いままでの約六割方ふえる、こう見ておるわけですが、そのくらいはIMFの総会とオリンピックで来るということを先ほど申し上げたわけですが、来年はそういうことはないと、少なくともこういふ一ぱいに観光収入でこちらが受け取り超過になるにはどうすればいいかを考え、また、受け取り超過になるまでは、ひとつ出ることには御遠慮というか、いつでも出れるのですからということは、大いにPRしなければいけないと思えます。

○松平委員　あとのことはまた大蔵委員会ですることにいたしまして、きょうはこれでやめます。

○田中委員　松平委員。

○松井(誠)委員　大蔵大臣は時間がないうですので、簡単に一、二点だけお伺いをいたしたいと思っております。

今度OECDに加盟することによつて資本取引が自由化される。その結果、この場合技術導入を含めてですけれども、外資導入の将来がどうなるだろうか、こういう問題について簡単に見通しをお尋ねをいたしたいと思っております。

いま松平委員から技術導入の話がございしましたけれども、先ほどの大臣の御答弁ですと、これは私はことばじりをつかまえるのではありませんが、むしろこれからあとはいままでよりも技術導入は少なくするような指導をする、あるいは少なくするようない見通しであるという趣旨に何つたのでありませうけれども、そのようにお考えになっておるわけですか。

○田中事務大臣　三十五年、三十六年、三十七年、三十八年と、こう見ていきますと、確かに件数もふえております。ふえておりますが、今度は完全に八条国に移行するわけでありまして、目も肥えてまいりますし、外国の製造業者とコストで争わなければいかぬということでありまして、いままでのように外国から技術を導入すれば自分の会社はもうかるのだというようない安易な考え方はなくなるわけでありまして、いままでのようにやみくもにというふうな状態ではなく、業者自身が非常に慎重になるであろうということはい言ひ得るわけでありまして、同時に、いままで導入したものが日本の技術水準を高めてきておるわけでありま

すから、何でもかんでも入れなければならぬというふうな状態ではなく、特殊なものに限っては相当技術水準の差が縮まっておりまして、幅が非常に大きいときと比べて、技術導入の量、件数というものがふえることは、常識的にも考えられないわけでありまして。しかし、促進提携とかそういう問題は、新しいケースとして、自由化になりますとある時期起り得ることだと考えます。

○松井(誠)委員　技術導入の結果、過当競争の問題があり、もう一つは中小企業に対する影響という問題がある。

それで、技術導入というものはそういうものを理由にして留保をしておるわけですが、先ほどの大臣の御答弁ですと、日本の過当競争というものが日本の資本家だけの特性であるのかのようない印象を私は受けたのですけれども、これは、しかし、程度の差はあるにしても、過当競争というものは、あるいはその資本家のエゴイズムというものは、資本の本来の性質ではないかと思ふのです。そこへもつてきて、このようない非常に過当競争が起きてきた日本の特殊事情としては、先ほどちよつとお触れになりましたように、技術の低さという、技術の面における日本の後進性、それで悪ければ中進性でもけつこうですけれども、そういうものがあつたわけだと思ふのです。したがって、大臣が盛んに愛国心を鼓吹されて、そうして精神訓話をされても、それだけではこれはなかなかうまくいかない。やはり、資本が持つておる本来の衝動であり、そして日本のそ

ういふ資本主義というものの構造から来る問題であるとすれば、相当大きな

考え方を持たないといふまいかならないではないかと思ふのです。

そこで、お伺いをしたいのですけれども、先ほど大臣も言われましたが、中小企業に対する影響というものが留保の一つの理由になっている。いままでの日本の技術導入というのは、ほとんど全部と言つてもいいくらい、大資本、超大型企业のための技術の導入であつたわけですが、最近、技術の導入というものが多少頭打ちにな

る、これは、技術革新というものがおよそ一巡をして、一巡をしたというところからあるいは技術の導入が多少下火になるといふことがあるかもしれせん。しかし、逆に言えば、そういう技術の導入が一巡をした結果、今度はまた、さらに新しい技術革新、それだけにほんとうに超大型企业でなければと入れることができないような技術革新というものがあつて得るとすれば、現在の日本の中小企業の状態をそのままにしておいたのでは、中小企業に影響のないような形の技術導入というものはあり得ない。さつきの大臣の話ですと、五年や十年で日本の中小企業のことという特殊な状態がなくなるわけではないのだという説明をしたら了解したと言ふのですけれども、逆に言えば、そういう中小企業の保護を理由にして技術導入に対するチェックをするといふことは、五年、十年先までOECDの機構では認めてくれるというふうない見通しなんですか。

○田中事務大臣　私たちのほうでは、日本の技術水準ができるだけ早く上がつて、スクリーンなどをしなくとも、どうぞいっしょにやれ、そういう状態になることが好ましいわけであり

ます。それでした、今度は逆に、日本の技術水準が上がって、日本が技術輸出国になる、こういうことに将来したいというのが政府の考えでございます。私は日本の中小企業の状態も十分考えながら今度留保したわけでありまして、三十年間も鎖国をやっておった反動でありますからこういうことであるが、少なくともこれから技術導入は可及的すみやかに少なくするといふような考え方で、全く日本の製造工程を変えとか、新しいものをまるまる入れるとかいふような状態になるという心配は、大体一巡した今日、ないのじゃないか。日本は低水準だ低水準だと言っているが、日本の技術は高いのです、ほんとうにこれは。この間など、ある人が中共とソ連へまいりましたらすばらしい工場があったと言いますが、私は、そうですか、あなた日本のナショナルの工場なんか見たのですかと言ったら、いやそんなもの見ませんと言ふ。ナショナルの工場などは世界で最高の水準にあるのです。これは、西ドイツの技術屋が来て、日本にかかる水準のものがあるのか、こう思つたぐらいに、ナショナルの工場はとにかくおそるべき高水準にある。これは日本の製鉄業者でもそうです。八幡でも、川崎でも、富士製鉄でも、アメリカの連中が自分で金を貸しておつて、そして世銀の連中が来て、どうして一体こんなに早くよくなったのだらう、こう言うぐらいに、非常なテ

ンポで今日発展しておつて、操短をしなればならぬという状態にあるのですから、少なくとも、いままでの技術導入の結果というものは、かくのごとく操短をしなればならぬぐらいによくつたのでして、これからまだまだ月旅行でもするということになれば別ですが、私はそういうことはあまり考えないでいいと言ふのではなく、まず入らぬように大いにやろうというのでございまして、必要やむを得ざるもの以外ではできるだけセーブすべきだということでスクリーン制度を考えておるわけでありまして。これから十年も十五年も中小企業の問題があるのでOECDが認めるかといふことの答えにはならぬと思ひますけれども、これは、お互いに、十年も十五年もそんなことを延ばさないように、ひとつ与野党協力一致して日本の技術革新に御協力いただきたい、こう考えております。

○松井(誠)委員 私技術のこととはきわめて弱いのですけれども、統計の教えるところによると、日本が外国から技術のロイヤルティーをもらうその比率と、日本が払つておるその比率とでは、外国に比べて後者のほうが非常に低いのです。確かにそれは終戦直後のようなああいう状態から見れば長足の発展をしたに違いないけれども、やはり、国際的に見れば、なるほどあなたが言われたように、超大型企业、世界一流の企業も日本にあるわけですから、そういうものはまだきわめて少ない。そういう中で過当競争といふものをなくするためには、単なるお説教だけではだめなもので、やはり、技術の進歩という裏づけ、そういう構造的な変化がなければどうしてもだめだろうと思ふのですが、この点は大臣のいまの御答弁で終わりたいと思ひます。

もう一つ、直接投資のことについて、大体これの見通しはどうなるだろうかと、いふことをお尋ねしたいわけですが。政府では、外資法や外資法はいまの法律のあれをそのままにしておいて、ただ運用でやつていこう、それではまかなつていこうといふことを考えておられるように思ひますが、しかし、少なくともいままでと運用の方針が百八十度の転換をするわけですから、したがって、具体的にやはりいままでの取り扱いと違つた、法律の形式や体裁はそのままだとしてあつても、現実に違つた取り扱いをせざるを得ないのじゃないかと思ひます。そこで、そういう問題について、たとえば経営参加的な株式の取得、これに制限がある。そういう制限についてこれからあると具体的にどういふようにお考えになつておるか。あるいは業種についてなどの制限がある。その業種といふものについて、現状のままで、現在の業種のまま将来やつていかれるかどうか、そういう将来の具体的な見通しといふものをお持ちかどうかをまずお伺いをいたしたいと思ひます。

○田中(国務大臣) この問題に対しては三つの段階があるわけでございます。その一つは、現在の段階、それからOECD等の国際機関からいろいろの問題を制約される場合、第三点は、二国間でいろいろの問題等があります。良質な外資はこれからの導入をしていくといふことでございます。しかし、日本の産業、特に中小企業等に影響のあるものに対してはスクリーンをするといふことでございます。いま、業種に對しては、何業種といふのではなく、すべての業種に對してスクリーンできる体制になつておるわけでございます。これも法制上は非常に自由化の規定はゆるやかでありますから、これがスクリーンができないといふような支障はないわけでありまして。ですから、日本の企業に影響のあるようなものに対しては、関係各省間で十分連絡をとりながら結論を出しておりますから、このような法制下において現在行政上支障はないといふことでございます。しかし、将来の問題として一体どうなるかといふことでございますが、日本が国際競争に耐えていけるような資本蓄積ができて、戦前は自己資本比率六・一%、現在は二・五%を割つていけるという惨たんたる状況でございますが、こういう状態であるからこそのいろいろな問題があるわけでありまして。戦前は、御承知のとおり、電力とか鉄道とか、そういうものに外資が全部入つたのですが、外国に取られるといふような心配もなかったし、日本人のその後の経済成長のたくましさですべてのものを補つてまいつたのですが、日本は消費市場として戦前とは違ひまして非常に高いまた広い市場になりましたので、世界的に見ても戦前とは違つて今度には相当食糧が動くといふことは言ひ得るわけでありまして、戦前がどうであつたから戦後はだいじょうぶだといふような考え方は持てないわけでありまして。でありますから、私たちは、国内産業の状態を十分考えながら、現在のスクリーンをコントロールをしていくという制度は続けていきたいといふ考えでございます。いまこの問題に對してOECDその他から問題を提起して何年間でやめなければいかぬといふような考え方はありません。特に、OECDに加盟しますと、御承知のとおり、全会一致制度をとつておるわけでありまして、事実上日本が主張すべきところは十分に主張できるといふ利点があるわけでありまして。そういう意味で、一方的に裁判をされるような状態では困るので、OECDの正式メンバーになることによつて共同の利益を享受しようといふところに本条約加盟の趣旨があるわけでございますので、ひとつこの条約を早く通してもらふことによつてそういうこ

とがないようにしたい、こういうのが政府の考えであります。

○松井(誠)委員 だいたいOECDのPRをされたようですけれども、私がお伺いをしたいのは、抽象的な運用の方針ではなくて、これはもう当然そういう心がまえでやることを決意したからOECDに入ろうということなんです。株式取得の制限について現行のワクを動かすという意思があるかどうか、あるいは動かさざるを得ないというところへいくおそれがあるのじゃないか、あるいは、業種によって制限をしているその業種というもののについて、この業種の幅は多過ぎるじゃないか、もう少し狭めろというような要求があり得るのじゃないか、そういう問題について具体的にお伺いをしておる。

○田中国務大臣 持ち株比率の制限を変えろかということですが、これは、パイ・ケースで非常にこまかく検討してみないと、なかなかこれを変えろという状態にはならぬわけでありす。これは、先ほど申し上げたように、自己資本比率が非常に大きくなって外資を入れてもいいというような状態になれば、これは別でございすが、そういう状態が招来されるまでは一つずつの業種によってその事態を検討しないと、これを変えろというようなことはわかに申し上げることはできません。

○松井(誠)委員 もう一つ、円ベース投資のことなんですけれども、日本の覚え書きによると、そういう投資の現状及び総額は現在把握されていない、そういう円ベース投資の実情を調査した後にこれの取り扱いをどうするかをきめようということが書いてあるわけなんですけれども、この円ベースという形で、外貨送金を認めない形で投資をされたもの、それが現在大体把握をされたか、そして、その送金について

の取り扱いが具体的にどうされるつもりなのか、そういう点について方針がきまっておりますらひとつお聞かせを願いたいと思います。

○田中国務大臣 元本が一億四千万ドルでございます。年間の利子が千三百万ドル。円ベース投資につきましては、元本・果実の送金を認めないというところで、株式投資その他国内投資に向けられておりますが、こういうものも、八条国移行というような時期を契機にしまして、できるだけ早い機会にこれを自由に送り返せるようにするところが、国際的には前向きな体制でございます。といて、条件づきでもって入れされたものでありますから、こちらから送金をさせるといふことになれば恩典を与えるわけでありす。でありますから、そう向こうがやいやいやからさつそくこれをやろうというような考えではなく、国際収支の動向等も見ながら徐々に送金を許すというよう

うなことが好ましいことだ、こういう考え方を基本的には持つておるわけでありす。

○松井(誠)委員 そういうことにならざるを得ないと思ひますけれども、その方針について、具体的に、何年なら何年というようにしてやるとか、そうでなしにケース・パイ・ケースで取り扱いをきめるとか、そういう大体の方針はきまっておりますらと思うのです。その点はどうですか。

○田中国務大臣 特別勘定をつくつて、その中にみんな入れさしておきまして、年末残高の五分の一もしくは二千ドルというようなワクをつくつて送らせるというようなことを、いま事務局当局では考へていらしいです。

○臼井委員長 道路交通に関する条約の締結について承認を求めの件、自家用自動車の一時輸入に関する通関条約の締結について承認を求めの件、以上両件を一括議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。大平外務大臣。

理由

この条約は、千九百四十九年九月十九日に、ジュネーヴで開催された道路輸送及び自動車輸送に関する国際連合会議において作成された条約であつて、国際道路交通の発達及び安全をはかる目的をもつて統一規則を定めたものである。わが国がこの条約に加入することは、道路交通の分野における国際協力の見地から望ましいのみならず、わが国の観光に関する政策を推進するためにも大なる利益があると考へられる。よつて、この条約を締結することとしたしたい。これが、この案件を提出する理由である。

道路交通に関する条約

締約国は、統一規則を定めることにより国際道路交通の発達及び安全を促進することを希望して、次の規定を協定した。

第一章 総則

第一条

1 締約国は、その道路の使用に関する管轄権を留保して、その道路をこの条約に定める条件に従つて国際交通の用に供することに同意する。

2 締約国は、一年の期間をこえて引き続きその領域内にどまつている自動車、被牽引車又は運転者

にこの条約の利益を及ぼすことを要求されない。

第二条

1 この条約の附属書は、この条約の不可分の一部とする。ただし、いずれの国も、この条約の署名若しくは批准若しくはこれへの加入の時に、又はその後いつでも、宣言によりこの条約の適用について附属書一又は附属書二を排除することができると了解される。

2 締約国は、1の規定に基づいて排除した附属書一又は附属書二につき、いつでも、国際連合事務総長に対し、当該通告の日からその拘束を受ける旨を通告することが出来る。

第三条

1 税関、警察、衛生その他に関する手続の簡素化により国際道路交通を容易にするための措置であつて、その実施について締約国の全部又は一部が合意しており又は將來合意するものは、この条約の目的に適合するものと認められる。

2 (a) 締約国は、国際交通を認められる自動車の輸入につき、輸入税の支払を保証する担保の提供を要求することが出来る。そのような担保が提供されない場合には、輸入税が徴収されるものとする。

(b) 締約国は、この条の規定の適用上、その領域内に設立されている団体であつて、当該自動車について有効な国際通関書類(たとへば通関手帳)を発給した国際団体に加盟しているものによる保証を認めるものとする。

3 締約国は、この条約に規定する手続の履行のため、同一の国際道路上にあつて対応している税関事務所又はその支所の執務時間を同一にするよう努力するものとす。

第四条

この条約の適用上、

「国際交通」とは、少なくとも一の国境を越える交通をいう。

「道路」とは、車両の交通のために公衆に開放されている道をいう。

「車道」とは、本来車両の通行に使用される道路の部分のいう。

「通行帯」とは、一縦列の車両の通行に十分な幅を有するように区分された車道の部分をいう。

「運転者」とは、道路において車両（自転車を含む。）を運転し、若しくは牽引用、積載用若しくは乗用に用いられている動物若しくは家畜の群を誘導する者又はそれらのものを現実的に統御する者をいう。

「自動車」とは、道路において本来人又は貨物の運搬に使用されるすべての自動推進式の車両（レール又は架線によつて走行する車両を除く。）をいう。附属書一の拘束を受ける国については、同附属書に規定する補助エンジンを装備する自転車をこの定義において除外するものとする。

「分節車両」とは、自動車と前車軸を有しない被牽引車との結合体であつて、被牽引車の一部が自動車にのせられ、かつ、被牽引車及びその積載物の重量の相当の部分が自動車によつてささえられるものをいう。このように被牽引車は、「セミトレーラ」という。

「被牽引車」とは、自動車によつて牽引されることを目的とする車両をいう。

「自転車」とは、自動推進式でない自転車を用いる。附属書一の拘束を受ける国については、同附属書に規定する補助エンジンを装備する自転車をこの定義において含まれるものとする。

車両の「積載重量」とは、運行することができている状態で停止している車両及びその積載物の重量（運転者及び同乗者の重量を含む。）をいう。

「最大積載量」とは、車両の登録国の権限のある当局が宣言した積載物の重量の限度をいう。

車両の「許容最大重量」とは、運行することができている状態にある車両の重量及び最大積載量の和をいう。

第五条

この条約は、有償で行なう人の輸送又は乗車している者の携帯品以外の貨物の輸送を認めるものと解してはならない。これらの事項及びこの条約に定めのないすべての事項は、他の国際条約又は国際協定の適用を受けることを条件として、国内法の管轄に属するものと了解される。

第二章 道路交通に関する規則

第六条

締約国は、この章に定める規則の遵守を確保するために適切な措置を執るものとする。

第七条

運転者、歩行者その他の道路使用者は、交通に危険を及ぼし又は交通を妨げることがないように行動しなければならぬ。これらの者は、人

体又は公私の財産に損害を与えるような行為を避けなければならない。

第八条

1 一位として運行されている車両又は連結車両には、それぞれ運転者がいなければならない。

2 牽引用、積載用又は乗用に用いられている動物には、運転者がいなければならない。家畜には、入口に一定の表示のある特別の区域における場合を除くほか、付添人がいなければならない。

3 集団で移動する車両又は動物には、国内法令で定める数の運転者がいなければならない。

4 前記の集団は、必要に応じ、交通の便宜のため、適当な長さの部分に分割され、かつ、各部分の間に十分な間隔が設けられていなければならない。この規定は、遊牧民の移住が行なわれる地方には、適用しない。

5 運転者は、常に、車両を適正に操縦し、又は動物を誘導することができなければならない。運転者は、他の道路使用者に接近するときは、当該他の道路使用者の安全のために必要な注意を払わなければならない。

第九章

1 道路において同一方向に進行する車両は、道路の同一の側を通行するものとし、その通行する側は、それぞれの国においてすべての道路について統一されていなければならない。ただし、一方通行に関する国内法令の適用は、妨げられないものとする。

2 運転者は、原則として、また、第七条の規定により必要とされるときは、次のことを守らなければならない。

(a) 二の通行帯を有し、二方通行を行なうこととされている車道においては、自己が進行する方向に適応した側の通行帯において車両を運行すること。

(b) 二をこえる通行帯を有する車道においては、自己が進行する方向に適応した側の車道の端に最も近い通行帯において車両を運行すること。

3 動物は、国内法令に従い、できる限り道路の端近くを通行させなければならない。

第十条

車両の運転者は、常に車両の速度を制御していなければならない。また、適切かつ慎重な方法で運転しなければならない。運転者は、状況により必要とされる時、特に見とおしがきかないときは、徐行し、又は停止しなければならない。

第十一条

1 運転者は、行き進るとき又は追い越されるときは、自己が進行する方向に適応した側の車道の端にできる限り寄りなければならない。運転者は、追い越すときは、当該国で実施されている規則に従い、追い越される車両又は動物の左側又は右側を通行しなければならない。この規定は、路面電車及び道路上の列車並びに山間道路には、適用しないことがある。

2 運転者は、車両又は付添人のいる動物と接近する場合には、次のことを守らなければならない。

(a) 行き進るときは、反対の方向からくる車両又は付添人のいる動物の通行に十分な余地を残すこと。

(b) 追い越されるときは、自己が進行する方向に適応した側の車道の端にできる限り寄り、加速しないでいること。

3 追い越そうとする運転者は、危険を伴うことなく追い越すため十分な余地があり、かつ、前方の見とおしが十分にきくことを確認しなければならない。追い越した後は、運転者は、追い越された車両、歩行者又は動物の進行を妨げないことを確認した上で、当該国で実施されている規則に従つて右側又は左側に車両をもどさなければならない。

第十二条

1 運転者は、三差路、十字路その他の交差点又は階切に接近するときは、事故を防止するため特に注意を払わなければならない。

2 道路又は道路の区間については、交差点において優先通行権を与えることができる。この優先権は、標識によつて示すものとし、運転者は、そのような道路又は道路の区間に接近したときは、当該道路又は道路の区間を通行している運転者を優先させなければならない。

3 2の規定が適用されていない交差点における優先通行権については、附属書二の拘束を受ける国に

おいては、同附屬書の規定を適用する。

4 運転者は、左折し又は右折するに先だつて、次のことを守らなければならない。

(a) 他の道路使用者に危険を及ぼすことなく左折し又は右折することができるとを確認すること。

(b) 左折し又は右折する意思を表わす適切な合図をすること。

(c) 自己が進行する方向に適応した側に左折し又は右折しようとするときは、できる限り車道のその側の端に寄ること。

(d) 第十六条に定める場合を除くほか、自己が進行する方向に適応した側とは反対の側に右折し又は左折しようとするときは、できる限り車道の中央に寄ること。

(e) いかなる場合にも、反対の方向からの交通を妨害しないこと。

第十三条

1 車両又は動物をとめておく場合には、可能なときは、車道の外に置かなければならず、これが不可能なときは、できる限り車道の端に寄せておかなければならない。運転者は、事故を防止するために必要なすべての注意を払つた後でなければ、車両又は動物から離れてはならない。

2 車両及び動物は、危険を及ぼし又は障害となるおそれのある場所、特に道路の交差点、まがりかど若しくは坂の頂上又はそれらの附近にとめておいてはならない。

第十四条

車両の積載物が損傷又は危険の原因とならないことを確保するため、必要なすべての注意が払われなければならない。

第十五条

1 道路上の車両又は連結車両は、日没から夜を通じて、又は気象状況により必要とされるときは、前面に少なくとも一個の白色燈を、後面に少なくとも一個の白色燈を点燈していなければならない。

自転車又は二輪の自動車（側車付きのものを除く。）以外の車両が前面に白色燈一個のみを備えているときは、その白色燈は、反対の方向からの交通に近い側に備えていなければならない。

前面に二個の白色燈を備えることが義務的である国においては、これらの白色燈のうち一個は車両の右側に、一個は車両の左側に備えなければならない。

赤色燈は、前面に備える一又は二以上の白色燈の点燈装置とは別個の装置により、又は、車両が短く構造上可能なときは、同一の装置によつて点燈することができ

る。

2 いかなる場合にも、車両は、前方に向けた赤色燈若しくは赤色の反射器又は後方に向けた白色燈若しくは白色の反射器を備えてはならない。この規定は、車両の登録国の国内法令が白色又は黄色の後退燈を認めている場合には、これについて適用しない。

3 燈火及び反射器は、車両の存在を他の道路使用者に明示すること

を確保するものでなければならない。

4 締約国又はその下部機構は、通常の安全状態を保障するためすべての措置を執ることを条件として、次の車両についてこの条の規定を適用しないものとすることができる。

(a) 特殊な目的のため又は特殊な条件下の下に使用される車両

(b) 特殊な形体又は種類の車両

(c) 十分に照明されている道路に停止している車両

第十六条

1 この章の規定は、トロリーバスに適用する。

2 (a) 自転車の運転者は、自転車道を使用する義務が国内法令により定められ、又はその義務が適当な標識により表示されている場合には、自転車道を使用しなければならない。

(b) 自転車の運転者は、状況により必要とされるときは、一列で進行しなければならない。また、国内法令に定める特別の場合を除くほか、自転車を三台以上並列させて車道を進行してはならない。

(c) 自転車の運転者は、車両に自己を牽引させてはならない。

(d) 第十二条4(d)の規定は、国内法令に別段の定めがあるときは、自転車の運転者には、適用しない。

第三章 標識及び信号機

第十七条

1 方式の確一性を確保するため、締約国の道路に設置される道路標

識及び信号機は、できる限りその国において採用されているものに限定されなければならない。新たな標識の採用が必要な場合には、使用される記号の形、色及び図案は、その国で用いられている方式に適合しなければならない。

2 正規の標識の数は、必要最小限度にとどめなければならない。これらの標識は、それが不可欠である場所にのみ設置するものとする。

3 警戒標識は、道路使用者に警告を適切に与えるため、表示されている障害の存する場所から十分な距離を置いて設置しなければならない。

4 標識の目的に関係がなく、かつ、標識を見にくくし又はその性格を変えるおそれのある掲示を正規の標識につけることは、禁止しなければならない。

5 正規の標識と混同され、又はその判読を一層困難にするおそれのあるすべての標示板及び掲示を設置することは、禁止しなければならない。

第四章 国際交通における自動車及び被牽引車に適用する規定

第十八条

1 自動車は、この条約の利益を享受するためには、締約国又はその下部機構によりその法令に定める方法で登録されなければならない。

2 権限のある当局又は正当に権限を与えられた団体は、少なくとも登録番号と称する一連番号、車両

の製作者の名称又は商標、製作番号又は製作者の一連番号、最初の登録の日付並びに登録証書の発給申請者の氏名及び住所を記載した登録証書を発給するものとする。

3 締約国は、反証がない限り、前記の登録証書をそれに記入された事項を証明するものとして認めなければならない。

第十九条

1 自動車は、少なくともその後面の特定の標板上又は車両自体の後面に、権限のある当局が付与した登録番号を表示しなければならない。自動車が一又は二以上の被牽引車を牽引している場合には、その被牽引車又は最後部の被牽引車は、自動車の登録番号又はその被牽引車自体の登録番号を表示しなければならない。

2 登録番号の構成及びその表示の方法は、附屬書三に定めるとおりとする。

第二十条

1 自動車は、その後面の標板上又は車両自体の後面に、登録番号のほかに、当該自動車の登録地の識別記号を表示しなければならない。この識別記号は、国又は登録に關して独立の単位を構成する領域を示すものでなければならない。自動車が一又は二以上の被牽引車を牽引している場合には、この識別記号は、その被牽引車又は最後部の被牽引車の後面にも表示しなければならない。

2 識別記号の構成及びその表示の方法は、附屬書四に定めるとおりとする。

第二十一条

自動車及び被牽引車は、附属書五に定める証明記号をつけていなければならない。

第二十二条

1 自動車及び被牽引車は、機能が良好でなければならず、また、運転者、同乗者又は道路上の人に危険を及ぼし、又は公私の財産に損害を与えることがないように整備されていなければならない。

2 さらに、自動車及び被牽引車並びにこれらの装置は、附属書六の規定に適合するものでなければならず、また、自動車の運転者は、同附属書に定める規則を遵守しなければならない。

3 この条の規定は、トロリーバスに適用する。

第二十三条

1 締約国又はその下部機構の道路を通行することを認められる車両の最大寸法及び最大重量は、国内法令の定めるところによる。地域的協定の当事国が指定し、又はそのような協定がない場合において締約国が指定する道路においては、許容最大寸法及び許容最大重量は、附属書七に定めるところとする。

2 この条の規定は、トロリーバスに適用する。

第二十四条

1 締約国は、自国の領域への入国を許可された運転者で、附属書八に定める条件を満たしており、かつ、他の締約国若しくはその下部

機構の権限のある当局又はその当局が正当に権限を与えた団体から、適性を有することを実証した上で、発給を受けた有効な運転免許証を所持するものに對し、附属書九及び附属書十に規定する種類の自動車とその運転免許証の発給の対象となつてゐるものを、新たな試験を受けることなく、自国の道路において運転することを認めるものとする。

2 もつとも、締約国は、自国の領域への入国を許可された運転者が国内運転免許証を必要としない国又は附属書九に定める様式に合致しない国内運転免許証を発給している国からきた者である場合には特に、その者が附属書十に定める様式に合致した国際運転免許証を携帯することを要求することができる。

3 国際運転免許証は、運転者が適性を有することを実証した後、締約国若しくはその下部機構の権限のある当局又はその当局が正当に権限を与えた団体が、シール又はスタンプを施した上で、発給したものでなければならない。この運転免許証の所持者は、すべての締約国内において、その運転免許証の発給の対象となつてゐる種類の自動車を、新たな試験を受けることなく、運転することができる。

4 国内運転免許証及び国際運転免許証の使用は、その発給の条件が満たされなくなつたことが明らかであるときは、認めないことができる。

5 締約国又はその下部機構は、運転者が当該締約国の法令によれば運転免許の取消し又はその効力の停止の対象となるような交通法規の違反を犯した場合に限り、その運転者による前記の運転免許証の使用を禁止することができる。この場合には、運転免許証の使用を禁止した締約国又はその下部機構は、当該運転免許証を差し出させ、使用禁止の期間が満了する時又はその所持者が当該締約国の領域から退去する時のいずれか早い方の時までこれを保管することができ、また、当該運転免許証にその使用禁止について記載し、かつ、その運転免許証を発給した当局に当該運転者の氏名及び住所を通報することができる。

6 この条約の効力発生の日から五年の期間においては、千九百二十六年四月二十四日にパリで署名された自動車交通に関する国際条約又は千九百四十三年十二月十五日にワシントンで署名のため開放された全米自動車交通の規制に関する条約の規定に基づいて国際交通を認められ、かつ、当該条約に基づき必要とされる書類を所持する運転者は、この条の条件を満たすものとみなす。

第二十五条

締約国は、国内運転免許証又は国際運転免許証を所持する者が交通違反のために訴訟手続を受けるときは、その者がだれであるかを明らかにするための情報を相互に提供することを約束する。締約国は、さらに、重大な事故に係る外国の車両の所有

者又は登録者がだれであるかを明らかにするために必要な情報を提供することを約束する。

第六章 国際交通における自動車に適用する規定

第二十六条

自転車は、次に掲げるものを備えなければならない。

(a) 少なくとも一の有効な制動装置

(b) ベルから成る警告器(他の警告器であつてはならない)で相当の距離から聞くことができるもの

(c) 日没から夜を通じて、又は気象状況により必要とされるときは、前面に一個の白色燈又は黄色燈及び後面に一個の赤色燈又は赤色の反射器

第七章 最終規定

第二十七条

1 この条約は、すべての国際連合加盟国並びに千九百四十九年にジュネーヴで開催された道路輸送及び自動車輸送に関する国際連合会議に出席するよう招請されたすべての国による署名のため、千九百四十九年十二月三十一日まで開放しておく。

2 この条約は、批准されなければならない。批准書は、国際連合事務総長に寄託するものとする。

3 この条約は、千九百五十年一月一日以後は、1に規定する国でこの条約に署名しなかつたものによる加入のため、及び国際連合の経済社会理事會が、決議により、加入の資格を有するものと宣言する他のすべての国による加入のため、開放しておく。この条約は、また、国際連合を施政権者とする

信託統治地域のためにされる加入のため、開放しておく。

4 加入は、加入書を国際連合事務総長に寄託することにより行なうものとする。

第二十八条

1 いかなる国も、署名、批准若しくは加入の際に、又はその後いつでも、国際連合事務総長に於てた通告により、自国が国際関係について責任を有する領域の全部又は一部にこの条約を適用する旨を宣言することができる。この条約の規定は、事務総長がその通告を受領した日の後三十日目の日から、又はこの条約がその時に効力を生じていないときはその効力を生じた日から、その通告に掲げる領域に適用する。

2 締約国は、状況が許すときは、自国が国際関係について責任を有する領域にこの条約の適用を及ぼすために必要な措置をできる限りすみやかに執ることを約束する。ただし、憲法上の理由により必要があるときは、その領域の政府の同意を得ることを条件とする。

3 1の規定に基づき自国が国際関係について責任を有する領域の領域にこの条約を適用する旨を宣言した国は、その後いつでも、事務総長に於てた通告により、その通告に掲げる領域へのこの条約の適用を終止する旨を宣言することができる。この条約は、その通告の日から一年を経過した後、その領域への適用を終止する。

第二十九条

この条約は、五番目に寄託される批准書又は加入書の寄託の日の後三十日目の日に効力を生ずる。前記の批准書又は加入書の寄託の日の後にこの条約を批准し又はこれに加入する国については、この条約は、その批准書又は加入書の寄託の後三十日目の日に効力を生ずる。

国際連合事務総長は、署名国及び加入国並びに道路輸送及び自動車輸送に関する国際連合会議に出席するより招請された他のすべての国に対し、この条約が効力を生ずる日を通告するものとする。

第三十条

この条約は、締約国の間の関係において、千九百二十六年四月二十四日にパリで署名された自動車交通に関する国際条約及び道路交通に関する国際条約並びに千九百四十三年十二月二十五日にワシントンで署名のため開放された全米自動車交通の規制に関する条約を終了させ、かつ、これらの諸条約に代わるものとする。

第三十一条

1 いずれの締約国も、この条約の改正を提案することができる。改正案の本文は、国際連合事務総長に通報されるものとし、事務総長は、これをすべての締約国に交付し、かつ、次のいずれかの旨を述べた回答を四箇月以内に行なうよう要請する。

- (a) 改正案を審議するため会議を招集することを希望する旨
- (b) 会議を開催することなく改正案を採択することに賛成する旨

(c) 会議を開催することなく改正案を拒否することに賛成する旨

事務総長は、さらに、改正案を、締約国以外の国で道路輸送及び自動車輸送に関する国際連合会議に出席するよう招請されたものに送付する。

2 事務総長は、会議の招集が次のものにより要請されたときは、改正案を審議するための締約国会議を招集する。

- (a) この条約の附属書以外の部分に関する改正案については、締約国の少なくとも四分の一
- (b) 附属書（附属書一及び附属書二を除く）に関する改正案については、締約国の少なくとも三分の一
- (c) 附属書一及び附属書二については、改正が提案されている附属書の拘束を受ける国の少なくとも三分の一

事務総長は、この会議に、締約国以外の国で道路輸送及び自動車輸送に関する国際連合会議に出席するよう招請されたもの及び参加することが望ましいと国際連合の経済社会理事会により認められたものを招集する。

この2の規定は、この条約の改正が5の規定に従って採択された場合には、適用しない。

3 会議において三分の二の多数票により採択されるこの条約の改正は、受諾のためにすべての締約国に通報される。この条約の改正（附属書一及び附属書二の改正を除く）は、締約国の三分の二による受諾の後九十日で、すべての締約国について効力を生ずる。ただし、その改正が効力を生ずる前にその改正を受諾しない旨を宣言する締約国については、この限りでない。

4 会議は、この条約の改正（附属書一及び附属書二の改正を除く）を採択するにあたり、その改正を受諾しない旨の宣言を行なつた締約国でその改正が効力を生じた後十二箇月の期間内にそれを受諾しないものはその改正の性格にかんがみ前記の期間が経過した時にこの条約の当事国であることを終止することを、三分の二の多数票により、決定することができる。

5 締約国の三分の二の多数が、1 (b)の規定に従って、会議を開催することなく改正を採択することに賛成する旨を事務総長に通報した場合に、事務総長は、それらの締約国による採択の決定をすべての締約国に通告する。その改正は、前記の通告の日から九十日の期間が経過した時に、すべての締約国について効力を生ずる。ただし、その改正について異議を有する旨の通告を前記の期間内に事務総長に対して行なつた国については、この限りでない。

6 附属書一及び附属書二の改正並びに4の規定に基づく決定が行なわれなかつた改正に関し、その改正について3の宣言を行ない又は5の規定に従って異議を申し入れた締約国については、現行の規定が、引き続き効力を有する。

7 改正について3の宣言を行ない又は5の規定に従って異議を申し入れた締約国は、いつでも、事務総長に於てた通告によりその宣言又は異議を撤回することができる。その改正は、事務総長がその通告を受諾した時に、当該締約国について効力を生ずる。

第三十二条

この条約は、国際連合事務総長に於てた一年の予告をもつて廃棄することができる。事務総長は、そのような予告があつたことをこの条約の署名国及び加入国に通告するものとする。この条約は、前記の一年の期間が経過した時に、これを廃棄した締約国について効力を失う。

第三十三条

この条約の解釈又は適用に関する二以上の締約国間の紛争で当事国が交渉その他の解決方法により解決することができないものは、いずれかの関係締約国が書面による請求を行なうことにより、決定のために国際司法裁判所に付託することができる。

第三十四条

この条約のいかなる規定も、締約国が、対外的又は国内的な安全の保障のために必要であると認める措置で国際連合憲章の規定に適合するものを、緊急事態においてのみ、執ることを妨げるものと解してはならない。

第三十五条

1 国際連合事務総長は、第二十九条、第三十一条1、3及び5並びに

第三十二条に規定する通告を行なうほか、次の事項を第二十七条1に規定する国に通告する。

(a) 第二条1の規定に従つてこの条約の適用について附属書一若しくは附属書二又はその双方を排除する旨の締約国の宣言

(b) 第二条2の規定に従つて附属書一若しくは附属書二又はその双方の拘束を受ける旨の締約国の宣言

(c) 第二十七条の規定に従つて行なわれる署名、批准及び加入

(d) 第二十八条の規定に従つて行なわれるこの条約の適用領域に関する通告

(e) 第三十一条3の規定に従つてこの条約の改正を受諾する旨のいずれかの国の宣言

(f) 第三十一条5の規定に従つていずれかの国が事務総長に対して行なうこの条約の改正についての異議の申入れ

(g) 第三十一条3及び5の規定に従つてこの条約の改正が効力を生ずる日

(h) 第三十一条4の規定に従つていずれかの国がこの条約の当事国であることを終止する日

(i) 第三十一条7の規定に従つて行なわれる改正についての異議の撤回

(j) この条約の改正の拘束を受ける国の表

(k) 第三十二条の規定に従つて行なわれるこの条約の廃棄

(l) 第二十八条3の規定に従つていずれかの領域へのこの条約の適用を終止する旨の宣言

(四) 附属書四の三の規定に従つてい
ずれかの国が行なう識別記号に
関する通告

2 この条約の原本は、事務総長に
寄託するものとし、事務総長は、
その認証原本を第二十七条に規
定する国に送付するものとする。
3 事務総長は、この条約が効力を
生じた時にこれを登録する権限を
有する。

以上の証拠として、下名の代表
は、その全権委任状を示し、それが
良好妥当であると認められた後、こ
の条約に署名した。

千九百四十九年九月十九日にジュ
ネーヴで、ひとしく正文である英語
及びフランス語により本書一通を作
成した。

アフガニスタン
アルバニア
アルゼンティン
オーストラリア
オーストリア
ヘルマン・ダーレン
ベルギー
F・ブロンディール
ボリヴィア
ブラジル
ブルガリア
ビルマ

白ロシア・ソヴィエト社会主義共
和国

カナダ

チリ

中国

コロンビア

コスタ・リカ

キューバ

チェコスロヴァキア

第二条一の規定に従い、この
条約の適用について附属書二を
排除して

V・オウトラタ

千九百四十九年十二
月二十八日

デンマーク

K・パング

A・ブロムIIアンデルセン

第二条一の規定に従つて
行なつたこの条約の適用に
ついて附属書一を排除する
旨の宣言を条件として

ドミニカ共和国

T・F・フランコ

第二条一の規定に従つて
この条約の適用について附
属書一及び附属書二を排除
する旨を宣言し、かつ、第
一条二の規定に關して總會
ですで行なつた留保を再
び附して

エクアドル

エジプト

A・K・サフワット

エル・サルヴァドル

エチオピア

フィンランド

フランス

リュシアン・ユベール

附属書六IV(b)の規定に關
し、フランス政府は、車両
による一の被牽引車のみの
牽引を認める旨及び分節車
両による被牽引車の牽引を
認めない旨を宣言する。

ギリシャ

グアテマラ

ハイチ

ホンデュラス

ハンガリー

アイスランド

インド

N・ラガヴァン・ピライ

第二条一の規定に従つて
行なつたこの条約の適用に
ついて附属書一及び附属書
二を排除する旨の宣言を条
件として

イラン

イラク

アイルランド

イスラエル

M・カハニ

M・ルバルスキー

イタリア

M・エンリコ・メリーニ

レバノン

(批准を条件として)

J・ミカウイ

リベリア

ルクセンブルグ

R・ロジュラン

メキシコ

オランダ

J・J・オリーエフアール

ニュー・ジラランド

ニカラグア

ノールウェー

アクセル・ロニンク

第二条一の規定に従つて
行なつたこの条約の適用に
ついて附属書一を排除する
旨の宣言を条件として

パキスタン

パナマ

パラグアイ

ペルー

フィリピン

ロドルフォ・マスログ

第二条一の規定に従つて
行なつたこの条約の適用に
ついて附属書二を排除する
旨の宣言を条件として

ポーランド

ポルトガル

ルーマニア

サウディ・アラビア

スウェーデン

イエスタ・ハル

第二条一の規定に従つて
行なつたこの条約の適用に
ついて附属書一を排除する
旨の宣言を条件として

スイス

ハインリッヒ・ロートムント

ロベール・ブリュメ

ポール・ゴットレ

シリア

タイ

トランスジョルダン

トルコ

ウクライナ・ソヴィエト社会主義
共和国

南アフリカ連邦

H・プリューン

第二条1の規定に従つて行なつたこの条約の適用について附屬書一及び附屬書二を排除する旨の宣言を条件として

ソヴィエト社会主義共和国連邦

グレート・ブリテン及び北部アイルランド連合王国

C・A・バーチネル

道路輸送及び自動車輸送に関する会議の最終議定書7(d)に掲げる第二十六条の規定に関する留保を条件とし、並びに第二条1の規定に従つて行なつたこの条約の適用について附屬書一及び附屬書二を排除する旨の宣言を条件として

アメリカ合衆国

ヘンリー・H・ケリー

ハーバート・S・フェアバンク

ウルグアイ

ヴェネズエラ

イエメン

ユーゴスラヴィア

リニブ・コムネノヴィッチ

附屬書一

自動車及び自転車の定義に関する追加規定

総排気量五十立方センチメートル(三・〇五立方インチ)以下の内燃機関を補助エンジンとして装備する自動車は、その構造において自転車のすべての本来の特性を保有する限り、自動車と認めないものとする。

附屬書二

優先通行権

1 二の車両が、いずれの一方の道路も他方の道路に対して優先権を有しない二の道路から、同時に交差点に接近したときは、右側通行の国にあつては左方から接近する車両は、左側通行の国にあつては右方から接近する車両は、他方の車両を優先させなければならない。
2 優先権は、路面電車及び道路上の列車には、適用しないことがある。

附屬書三

国際交通における車両の登録番号

1 車両の登録番号は、数字又は数字及び文字から成るものとする。数字は、国際連合の文書に使用されるアラビア数字とし、文字は、ラテン文字とする。他の数字又は文字を使用するときは、前記の数字又は文字による表示を添えるものとする。
2 登録番号は、晴天の昼間において二十メートル(六十五フィート)の距離から識別することができるものでなければならない。
3 登録番号を特定の標板上に表示するときは、この標板は、車両の中心面に対して直角となるように、鉛直の又は鉛直に近い状態で固定しなければならない。登録番号を車両自体に固定し又は塗書するときは、その番号は、車両の後面の鉛直の又は鉛直に近い表面に固定し又は塗書しなければならない。

附屬書四

国際交通における車両の識別記号

1 識別記号は、三字以内のラテン大文字から成るものとする。文字は、縦の長さが少なくとも八ミリメートル(三・一インチ)、太さが少なくとも十ミリメートル(〇・四インチ)のものとする。文字は、横長の楕円形の白地に黒色で塗書するものとする。
2 識別記号が三字から成るときは、楕円の大きさは、横の長さが少なくとも二百四十ミリメートル(九・四インチ)、縦の長さが少なくとも百四十五ミリメートル(五・七インチ)のものとする。識別記号の文字が三字より少ないときは、楕円の大きさは、横の長さが少なくとも百七十五ミリメートル(六・九インチ)、縦の長さが少なくとも百五ミリメートル(四・五インチ)のものとする。

3 各国及び各領域の識別記号は、次のとおりとする。

オーストラリア	AUS	ジブラルタル	GBZ
ベルギー	B	コールド	WAC
ブルガリア	BG	香港	HK
チェコスロヴァキア	CS	ジャマイカ	JA
デンマーク	DK	ジョホール	JO
フランス	F	ケダー	KD
アルジェリア、チュニス、モロッコ、フランス領インドネシア	F	ケランタン	KL
インド	IND	ケニア	EAK
イラン	IR	ラプアン	SS
イスラエル	IL	マラッカ	SS
イタリア	I	マラヤ(ネグリ、センピラン、パハ、ンゴール)	FM
レバノン	RL	マルタ	GBY
ルクセンブルグ	RL	モリシアス	MS
オランダ	NL	ナイジェリア	WAN
ノールウェー	N	北ローデシア	NR
フィリピン	PI	ニアサランド	NP
ポランド	PL	ペナン	SS
スウェーデン	S	ペリス	PS
スイス	CH	ウェルズレー州	SS
トルコ	TR	セイシエル	SY
南アフリカ連邦	ZA	シエラ・レオネ	WAL
南アフリカ連邦連合王国	GB	ソマリランド	SP
オーストラリア	GBA	スワジランド	SR
ガーンジー	GBG	タンガニカ	SD
ジャージー	GBJ	トレンガヌ	EAT
アデン	ADN	トリニダッド	TU
バハマ	BS	ウガンダ	TD
バスターランド	BS	ウインドワード諸島	EAU
ベチアナナランド	BL	グレナダ	WG
英領ホンデラス	BH	セント・ルシア	WL
サイプラス	CY	セント・ヴィンセント	WV
ガンビア	WAG	ザンジバル	EAZ
		ユーゴスラヴィア	USA
			YU

識別記号をまだ通告していない国は、この条約の署名若しくは批准又はこれへの加入に際し、自国が選択した識別記号を国際連合事務総長に通告するものとする。

4 識別記号を特定の標板上に表示するときは、この標板は、車両の中心面に対して直角となるように、鉛直の又は鉛直に近い状態で固定しなければならない。識別記号を車両自体に固定し又は塗書するときは、その記号は、車両の後面の鉛直の又は鉛直に近い表面に固定し又は塗書しなければならない。

附屬書五

国際交通における車両の証明記号

1 証明記号は、次のものから成る。

(a) 自動車については、

(i) 車両の製作者の名称又は商標

(ii) 車台又は車体（車台のない場合）につけた製作番号又は製作者の一連番号

(iii) 製作者が原動機に製作番号をつけるときは、その製作番号

(b) 被牽引車については、(a)(i)及び(ii)に掲げる事項又は権限のある当局が当該被牽引車に付与した証明記号

2 前記の証明記号は、見やすい場所につけられなければならない。また、識別が容易であり、かつ、容易に消し又は変更することができないものでなければならない。

附屬書六

国際交通における自動車及び被牽引車の装置に関する技術上の条件

I

制動装置

(a) 二輪の自動車（側車付きのものを含む）以外の自動車の制動装置

自動車は、これを運行する上り又は下りの坂道において、いかなる積載状態においても有効に、安全に、かつ、迅速にその走行を制動し、及びこれを停止させることができる制動装置を備えなければならない。

制動装置は、一方の装置が作用しないときに他方の装置により妥当な距離内において車両を停止させることができる構造の二系統の装置により操作されるものでなければならない。

この附屬書の適用上、これらの制動装置の一方を「常用制動装置」、他方を「駐車用制動装置」という。

駐車用制動装置は、運転者が不在の場合にも、機械的作用のみによつて、作動した状態に保持されることができるものでなければならない。

いずれの制動装置も、車両の中心面の両側の対称な位置に取りつけられた車輪に制動力を及ぼすことができるものでなければならない。

制動面は、クラッチ、ギヤ・ボックス又はフリー・ホイールにより瞬間的に分離される場合以外は分離されることができない。

い方式により、常に車輪に接続させておかねばならない。

制動装置の少なくとも一方は、車輪に直接に取りつけられ、又は制動装置の機能を損ずるおそれのない部分を通じて取りつけられている制動面に作用することができなければならない。

(b) 被牽引車の制動装置

許容最大重量が七百五十キログラム（千六百五十ポンド）をこえる被牽引車は、車両の中心面の両側の対称な位置に取りつけられた車輪に作用し、かつ、半数以上の車輪に作用する少なくとも一系統の制動装置を備えなければならない。

この規定は、許容最大重量が七百五十キログラム（千六百五十ポンド）をこえないが、牽引する車両の空車状態における重量の二分の一をこえる被牽引車にも適用する。

許容最大重量が三千五百キログラム（七千七百ポンド）をこえる被牽引車の制動装置は、牽引する車両の常用制動装置を操作することにより作用させることができるものでなければならない。

許容最大重量が三千五百キログラム（七千七百ポンド）をこえない被牽引車の制動装置は、牽引する車両にその被牽引車が接近することにより作用するもの（慣性制動装置）とすることができ。

被牽引車の制動装置は、その被牽引車が連結を解かれているときに車輪の回転を防止することができなければならない。

制動装置を備える被牽引車は、走行中に分離したときにその被牽引車を自動的に停止させることができる装置を備えなければならない。

この規定は、二輪の宿営用被牽引車又は重量が七百五十キログラム（千六百五十ポンド）をこえる貨物用の軽量の被牽引車で、主連結装置のほかに鎖又はワイヤ・ロープの副連結装置を備えるものには、適用しない。

(c) 分節車両及び自動車と被牽引車との連結車両の制動装置

(i) 分節車両

(a) の規定は、分節車両にも適用する。許容最大重量が七百五十キログラム（千六百五十ポンド）をこえるセミトラクタは、牽引する車両の常用制動装置を操作することにより作用させることができる少なくとも一系統の制動装置を備えなければならない。

セミトラクタの制動装置は、さらに、そのセミトラクタが連結を解かれているときに車輪の回転を防止することができるものでなければならない。

国内法令により要求されるときは、制動装置を備えるセミトラクタは、走行中に分離したときにそのセミトラクタを自動的に停止させることができる。

できる装置を備えなければならない。

(ii) 自動車と被牽引車との連結車両

自動車と一又は二以上の被牽引車との連結車両は、これを運行する上り又は下りの坂道において、いかなる積載状態においても有効に、安全に、かつ、迅速にその走行を制動し、及びこれを停止させることができる制動装置を備えなければならない。

(d) 二輪の自動車（側車付きのものを含む）の制動装置

二輪の自動車は、手又は足によつて操作することができ、有効に、安全に、かつ、迅速にその走行を制動し、及びこれを停止させることができる二系統の制動装置を備えなければならない。

II 燈火装置

(a) 二輪の自動車（側車付きのものを含む）以外の自動車で平坦な地における速度が二十キロメートル（十二マイル）毎時をこえることができるものは、晴天の夜間においてその前方の道路を百メートル（三百二十五フィート）の距離まで十分に照明することができ、少なくとも二個の白色又は黄色の走行灯を前面に備えなければならない。

(b) 二輪の自動車（側車付きのものを含む）以外の自動車で平坦な地における速度が二十キロメートル（十二マイル）毎時をこえることができるものは、晴天

の夜間においてその前方の道路を三十メートル(百フィート)の距離まで、他の道路使用者(交通の方向のいかんを問わない)を眩惑させることなく、必要に応じ十分に照明することができ二個の白色又は黄色のすれ違い燈を前面に備えなければならぬ。

すれ違い燈は、他の道路使用者を眩惑させることのない照明が必要とされ又は義務づけられるすべての場合において、走行燈の代わりに使用しなければならない。

(c) 二輪の自動車(側車付きのものを含む)は、(a)及び(b)の規定にそれぞれ適合する少なくとも一個の走行燈及び一個のすれ違い燈を備えなければならぬ。ただし、総排気量が五十立方センチメートル(三・〇五立方インチ)以下の原動機を有する二輪の自動車については、この義務を免除することができる。

(d) 二輪の自動車(側車付きのものを除く)以外の自動車は、二個の白色の車幅燈を前面に備えなければならぬ。これらの車幅燈は、晴天の夜間においてその前方百五十メートル(五百フィート)の距離から確認することができるものでなければならぬ。他、道路使用者を眩惑させないものでなければならぬ。

これらの車幅燈の照明部のうち車両の中心面から最も遠い部分は、車両の最外側にできる限り

り近くなければならぬ、いかなる場合にも、その最外側から四百ミリメートル(十六インチ)以内になければならぬ。

車幅燈は、夜間、その使用が義務づけられているすべての場合において点燈していなければならぬ。また、すれ違い燈の照明部のいかなる部分も車両の最外側から四百ミリメートル(十六インチ)以内にならなければならない。

(e) 自動車及び連結車両の最後部にある被牽引車は、晴天の夜間においてその後方百五十メートル(五百フィート)の距離から確認することができる少なくとも一個の赤色燈を後面に備えなければならぬ。

(f) 自動車又は被牽引車の後面の登録番号は、晴天の夜間において後方二十メートル(六十フィート)の距離から識別しうるように照明されることができなければならない。

(g) 赤色の尾燈及び後面の登録番号燈は、車幅燈、すれ違い燈又は走行燈のいずれとも同時に点燈していなければならぬ。

(h) 二輪の自動車(側車付きのものを除く)以外の自動車は、二個の赤色の反射器(なるべく三角形以外の形のものを)を後面において両側の対称な位置に備えなければならない。それぞれの反射器の車両の外側に近い外縁は、車両の最外側にできる限り

場合にも、車両の最外側から四百ミリメートル(十六インチ)以内になければならぬ。これらの反射器は、赤色の尾燈が前記の条件に適合する場合には、その赤色の尾燈に組み込むことができる。これらの反射器は、二個の走行燈により照明された場合に、晴天の夜間において少なくとも百メートル(三百二十五フィート)の距離から確認することができるものでなければならぬ。

(i) 二輪の自動車(側車付きのものを除く)は、一個の赤色の反射器(なるべく三角形以外の形のものを)で、(h)にいう確認についての条件に適合するものを、赤色の尾燈に組み込んで又は別個に、後面に備えなければならぬ。

(j) 被牽引車及び分節車両は、二個の赤色の反射器(なるべく三角形のもの)を後面において両側の対称な位置に備えなければならない。これらの反射器は、二個の走行燈により照明された場合に、晴天の夜間において少なくとも百メートル(三百二十五フィート)の距離から確認することができるものでなければならぬ。

反射器の形が三角形である場合には、その三角形は、一辺が少なくとも百五十ミリメートル(六インチ)の正立の正三角形でなければならない。それぞれの反射器の車両の外側に近い頂点は、車両の最外側にできる限り

近くなければならぬ、いかなる場合にも、車両の最外側から四百ミリメートル(十六インチ)以内になければならぬ。

(k) 二輪の自動車以外の自動車及び連結車両の最後部にある被牽引車は、少なくとも一個の赤色又は橙色の制動燈を後面に備えなければならない。この制動燈は、自動車の常用制動装置を操作した際に点燈するものでなければならない。制動燈が赤色であり、かつ、赤色の尾燈に組み込まれ又はこれと兼用されているときは、その光度は、赤色の尾燈の光度より大きくなければならぬ。牽引する車両の制動燈の後方からの確認が可能であるような大きさの被牽引車又はセミトレーラは、制動燈を備えることを要しない。

(l) 自動車が方向指示器を備えているときは、その方向指示器は、次のいずれかのものでなければならない。

(i) 車両の両側から外方に突出する可動腕木で、その腕木が水平の位置にあるときは光度が変化しない橙色の燈火によつて照明されるもの。

(ii) 車両の両側に取り付けられた橙色の燈火で、周期的に点滅し又は光度が増減するもの。

(iii) 車両の前面及び後面の両側に取り付けられた燈火で、周期的に点滅し又は光度が増減するもの。

するもの。その燈火の色は、前面のものは白色又は橙色とし、後面のものは赤色又は橙色とする。

(m) 方向指示器を除くほか、いかなる燈火も、周期的に点滅し又は光度が増減するものであつてはならない。

(n) 車両が同一の目的に使用される二以上の燈火を備える場合には、それらの燈火は、同色のものでなければならず、側車付きの二輪の自動車における場合を除くほか、そのうちの二個は、車両の中心面に対して対称な位置になければならぬ。

(o) 二以上の燈火がそれぞれこのIIの關係規定に適合するとき、それらの燈火を同一の燈火装置に組み込むことができる。その他の条件

(a) かじ取装置 自動車は、容易に、迅速に、かつ、確実に自動車を転回させることができる堅牢なかじ取装置を備えなければならない。

(b) 後写鏡 自動車は、運転者がその席から車両の後方の道路を確認することができるよう位置に、適当な大きさの少なくとも一個の後写鏡を備えなければならぬ。ただし、この規定は、二輪の自動車(側車付きのものを含む)には、適用しない。

(c) 警告器 自動車は、十分な音響を発する少なくとも一個の警告器を備えなければならない。ただし、

警告器は、ベル、鐘、サイレンその他不快な音響を発する装置であつてはならない。

(d) 窓ふき器

前面ガラスを有する自動車は、運転者が常に操作していかなくても作用する有効な少なくとも一個の窓ふき器を備えなければならぬ。ただし、この規定は、二輪の自動車(側車付きのものを含む)には、適用しない。

(e) 前面ガラス

前面ガラスは、変質しない、透明な、かつ、破壊の際にも鋭利な破片を生じない物質を用いたものでなければならず、また、これを通して見る物体が變形して見えるものであつてはならない。

(f) 後退装置

空車状態における重量が四百キログラム(九百ポンド)をこえる自動車は、運転者席から操作される後退装置を備えなければならない。

(g) 消音器

自動車は、過度の又は異常な音響を防止するため、継続的に作用する消音器で運転者が運転中にその作用を中断させることができないものを備えなければならない。

(h) タイヤ

自動車及びその被牽引車の車輪には、空気入りタイヤ又はこ

れと同程度の弾性を有するタイヤを取りつけなければならない。

(i) 斜面における車両の暴走を防止するための器具

許容最大重量が三千五百キログラム(七千七百ポンド)をこえる自動車は、山岳地方を通行するにあたり、その山岳地方が存在する国における国内法令の定めに従い、車輪止めその他車両が前方又は後方に暴走することを防ぐための器具を備えなければならない。

(j) 一般規定

(i) 自動車の機械装置又は附属品は、可能である限り、火災又は爆発の危険がなく、有害なガス又は不快な臭気を発散せず、騒音を生じせず、また、衝突の際に危険をもたらしさないものでなければならない。

(ii) 自動車は、運転者が、安全に運転することができるときに、前方及び左右を十分に確認することができるような構造を有しなければならない。

(iii) 制動装置及び灯火装置に関する規定は、制動装置、灯火及び反射器についての登録国の国内法令に適合する身体障害者用車両には、適用しない。この(ii)の規定の適用上、「身体障害者用車両」とは、空車状態における重量が三百キログラム(七百ポンド)をこえず、速度が三十キロメートル(十九マイル)毎時をこえない自動車であつて、身体上の欠陥又は機能障害がある者が使用するように特に設計され、製作され(単に改造されることを含まない)、かつ、本来そのような者により使用されるものをいう。

IV 連結車両

(a) 連結車両は、牽引する車両及び一又は二の被牽引車で構成することができる。分節車両は、一

の被牽引車を牽引することができる。ただし、分節車両を人の輸送に用いるときは、その分節車両が牽引する被牽引車は、二以上の車軸を有するものであつてはならず、また、人の輸送に用いられなければならない。

(b) もつとも、締約国は、車両に

よる一の被牽引車のみを牽引を認める旨及び分節車両による被牽引車の牽引を認めない旨を表明することができる。締約国は、また、分節車両を人の輸送に用いることを認めない旨を表明することができる。

V 暫定規定

この附属書のI、II及びIII(e)の規定は、この条約の効力発生後二年を経過した後に最初の登録を行なつた自動車及びこれによつて牽引される被牽引車に適用する。この条約の効力発生後二年を経過す

る前に最初の登録を行なつた自動車及び被牽引車については、これらの規定は、この条約の効力発生後五年を経過した後に適用する。それまでの間は、次の規定を適用する。

(a) 自動車は、相互に独立した二

系統の制動装置を備え、又は二つの独立した操作装置を有する一系統の制動装置であつて、その一方の操作装置が作用しない場合にも他方の操作装置が作用するものを備えなければならない。これらの制動装置は、いかなる場合にも、十分有効に、かつ、迅速に作用するものでなければならない。

(b) 自動車は、単独で通行する場合

には、日没から夜を通じて、前面に少なくとも二個の白色燈を、一個は右側に、一個は左側に備え、及び後面に一個の赤色燈を備えなければならない。二輪の自動車(側車付きのものを除く)については、前面の燈火を一個とすることができる。

(c) 自動車は、その前方の道路を

十分な距離まで有効に照明することができ一又は二以上の装置を備えなければならない。ただし、前記の二個の白色燈がこの条件を満たす場合は、この限りでない。

三十キロメートル(十九マイル)毎時をこえる速度で走行す

ることができ車両について、この距離は、百メートル(三百二十五フィート)未満であつてはならない。

(d) 眩惑効果を有する燈火は、他

の道路使用者と行き違ひ場合又は眩惑効果の除去が有用である場合に眩惑効果を除去するための装置を備えなければならない。ただし、眩惑効果を除去した場合にも、道路は、少なくとも二十五メートル(八十フィート)の距離まで十分に照明されなければならない。

(e) 被牽引車を牽引する自動車

は、前面の燈火に関する限り、単独の自動車に適用される規定と同一の規定に従わなければならない。当該被牽引車は、後面に赤色の尾燈を備えなければならない。

附属書七

国際交通における車両の寸法及び重量

1 この附属書は、第二十三条の規定に従つて指定される道路に適用する。

2 前記の道路においては、許容最大寸法及び許容最大重量は、車両が積車状態にあると空車状態にあると問はず、次のとおりとする。ただし、車両は、登録国の権限のある当局が宣言した最大積重量をこえて積載をしてはならない。

一八〇	一九〇	三五・〇〇	五八〇	五九〇	七五、三二〇
一九〇	二〇〇	三六・二五	六〇〇	六一〇	七六、一六〇
			六二〇	六三〇	七七、〇〇〇
			六四〇	六五〇	七七、八四〇
			六六〇	六七〇	七八、六八〇
			六八〇	六九〇	七九、五二〇
			七〇〇	七一〇	八〇、三六〇

(iv) 国際交通を認められた車両に關し、(ii)に掲げる表のメートル法単位で表示される許容最大重量と異なるときは、その二の數倍のうち大きい方の數値をとるものとする。

3 締約国は、2の表に掲げる數値をこえる許容最大重量を設定する地域の協定を締結することができる。ただし、最大荷重の車輛の許容最大重量は、十三メートル・トン（二万八千六百六十ポンド）をこえないことが望ましい。

4 締約国は、この附屬書の適用を受ける道路を指定する場合において、その道路が次のような道路であるときは、その道路における交通について暫定的に許容される最大寸法及び最大重量を明示しなければならない。

(a) この附屬書において許容された寸法又は重量の車輛の通行を制限している渡船施設、トンネル又は橋を有する道路

(b) その性質又は状況により前記の車輛の通行を制限する必要がある道路

5 締約国又はその下部機構は、寸法又は重量がこの附屬書に定める最大寸法又は最大重量をこえる車両又は連結車両について、交通の特別許可を与えることができる。

6 締約国又はその下部機構は、この附屬書の適用を受けるいずれかの指定道路が、破損又は豪雨、降雪、雪解けその他好ましくない氣象状況のため、通常許容される重量の車両によつて著しく損壊されるおそれがあるときは、一定期間を限り、その指定道路における自動車の通行を制限し若しくは禁止し、又はその道路を通行する車両の重量を制限することができる。

附屬書八
国際交通において自動車の運転者が満たすべき条件
第二十四条に規定する条件に従つて自動車を運転することができるための最低年齢は、十八歳とする。

もつとも、締約国又はその下部機構は、他の締約国が十八歳未満の者に対して発給した二輪の自動車又は身体障害者用車両のみに係る運転免許証を認めることができる。

附屬書九
運転免許証の様式

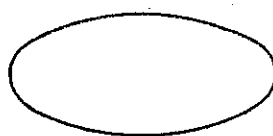
- 1 運転免許証は、発給国の法令で定める言語で作成する。
- 2 運転免許証の「運転免許証」といふ標題は、1に規定する言語で記載し、かつ、フランス語に於ける訳語「Permis de conduire」を併記する。
- 3 記入事項は、ラテン文字又はいわゆる英國風の筆記体文字で記載する。他の文字を使用するときは、前記のいずれかの文字による記載を添えるものとする。
- 4 発給国の権限のある当局が附記する事項は、国際交通には、適用しない。
- 5 楕円形の中には、附屬書四に定める識別記号を記入する。

寸法 縦一〇五ミリメートル
横七四ミリメートル

色彩 淡紅色

外側のページ

国 名



運転免許証

この運転免許証で運転することができる車両	
A	二輪の自動車（側車付きのものを含む）、身体障害者用車両及び空車状態における重量が400キログラム（900ポンド）をこえない二輪の自動車 （当 局 の シール又はスタンプ）
B	乗用に供され、運転者席のほかに8人分をこえない座席を有する自動車又は貨物輸送の用に供され、許容最大重量が3,500キログラム（7,700ポンド）をこえない自動車。この種類の自動車には、軽量の被牽引車を連結することができる。 （当 局 の シール又はスタンプ）
C	貨物輸送の用に供され、許容最大重量が3,500キログラム（7,700ポンド）をこえる自動車。この種類の自動車には、軽量の被牽引車を連結することができる。 （当 局 の シール又はスタンプ）
D	乗用に供され、運転者席のほかに8人分をこえる座席を有する自動車。この種類の自動車には、軽量の被牽引車を連結することができる。 （当 局 の シール又はスタンプ）
E	運転者が免許を受けたB、C又はDの自動車に軽量の被牽引車以外の被牽引車を連結した車両 （当 局 の シール又はスタンプ）

内側のページ

発給国の権限のある当局の備考欄（定期更新を含む。）

車両の「許容最大重量」とは、運行することができる状態にある車両の重量及びその最大積載量の和をいう。

「最大積載量」とは、車両の登録国の権限のある当局が宣言した積載物の重量の限度をいう。

「軽量の被牽引車」とは、許容最大重量が750キログラム（1,650ポンド）をこえない被牽引車をいう。

1. 姓	住所の変更	
※		
2. 名		
※※ ※※※		
3. 生年月日及び出生地	年月日	（当 局 の シール又はスタンプ）
4. 住所	署名	
	年月日	（当 局 の シール又はスタンプ）
	署名	
5. 発給当局		
6. 発給地	発給年月日	（当 局 の シール又はスタンプ）
7. 有効期限	年月日	
第 号	署名	
当 局 の 署名	発給国の権限のある当局が附記する事項	
（当 局 の シール又はスタンプ）		

※ 父又は夫の姓を併記することができる。

※※ 又は発給当日におけるおおよその年齢

※※※ 判明している場合

※※※※ 又は所持者のほ印

附属書十

国際運転免許証の様式

寸法 縦一四八ミリメートル

横一〇五ミリメートル

色彩 表紙 灰色

各ページ 白色

第一ページ及び第二ページは、発給国の一又は二以上の国語で作成する。

最終ページは、フランス語で作成する。

国際運転免許証の追補ページには、最終ページの第一部の本文を他の言語で記載する。追補

ページは、次の言語で作成する。

(a) 発給国の法令で定める言語

(b) 国際連合の公用語

(c) 発給国が任意に選択する最大限六のその他の言語

運転免許証の各国の言語による本文については、各政府が、自国の言語による公定訳文を国際

連合事務総長に通知するものとする。

記入事項は、ラテン文字又はいわゆる英国風の筆記体文字で記載する。

第一ページ（表紙）

（国名）

国際自動車交通

国際運転免許証

の道路交通に関する条約

発給地

発給年月日

当局の
シール又は
スタンプ

当局の署名若しくはシール

又は

当局から権限を与えられた団体の署名若しくはシール

第二ページ（表紙の裏面）

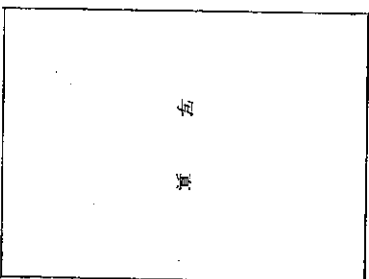
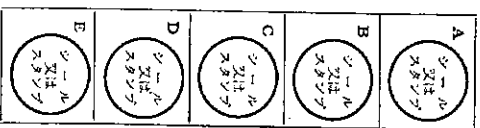
この運転免許証は、すべての締約国の領域（これを発給する締約国の領域を除く。）において、発給の日から一年間、この運転免許証の最終ページにおいて特定する種類の車両の運転について有効とする。

〔締約国名表（任意）のための空欄〕

この運転免許証は、その所持者が自己の旅行する各国において施行されている居住又は職業に関する法令を遵守する義務にいかなる影響をも及ぼさないものとする。

(第 二 部)

- 1 _____
- 2 _____
- 3 _____
- 4 _____
- 5 _____



所持者の署名 ※※※※※

除外
(国名)

- I. _____
- II. _____
- III. _____
- IV. _____
- V. _____
- VI. _____
- VII. _____
- VIII. _____

最終ページ

(第 一 部)

運転者に関する事項

この運転免許証で運転することができる車両

姓 名 ※ 1
出生地 ※ 2
生年月日 ※ 3
住所 ※ 4
5

二輪の自動車 (側車付きのものを含む)、身体障害者用車両及び空車状態における重量が400キログラム (900ポンド) をこえない三輪の自動車

乗用に供され、運転者席のほかに8人分をこえない座席を有する自動車又は貨物輸送の用に供され、許容最大重量が3,500キログラム (7,700ポンド) をこえない自動車。この種類の自動車には、軽量の被牽引車を連結することができる。

貨物輸送の用に供され、許容最大重量が3,500キログラム (7,700ポンド) をこえる自動車。この種類の自動車には、軽量の被牽引車を連結することができる。

乗用に供され、運転者席のほかに8人分をこえる座席を有する自動車。この種類の自動車には、軽量の被牽引車を連結することができる。

運転者が免許を受けたB、C又はDの自動車に軽量の被牽引車以外の被牽引車を連結した車両

車両の「許容最大重量」とは、運行することができる状態にある車両の重量及びその最大積載量の和をいう。
「最大積載量」とは、車両の登録国の権限のある当局が宣言した積載物の重量の限度をいう。
「軽量の被牽引車」とは、許容最大重量が750キログラム (1,650ポンド) をこえない被牽引車をいう。

この運転免許証の所持者は、____ (国名) における運転を次の理由により禁止される。

除外 (I-種の国)
当局の場所、年月日、署名

上の欄がすでに使用されているときは、他の除外欄を使用するものとする。
※ 父又は夫の姓を併記することができる。
※※ 判明している場合
※※※ 又は発給当日におけるおおよその年齢
※※※※ 又は所持者のほ印

自家用自動車の一時期輸入に関する通関条約の締結について承認を求めの件

自家用自動車の一時期輸入に関する通関条約の締結について、日本国憲法第七十三条第三号ただし書の規定に基づき、国会の承認を求める。

理由

この条約は、千九百五十四年六月四日、ニューヨークで開催された自家用自動車の一時期輸入及び観光旅行のための通関手続に関する国際連合会議において作成された条約であつて、旅行者による自家用自動車の一時輸入について一定の条件の下に輸入税を徴収しないこと及び簡易通関手続を認めることを内容とするものである。わが国がこの条約に参加することは、自家用自動車による国際旅行の発展に資することとなつて国際親善の見地から望ましいのみならず、わが国の観光に関する政策を推進するために大なる利益があると考へられる。よつて、この条約を締結することとしたい。これが、この案件を提出する理由である。

自家用自動車の一時期輸入に関する通関条約

締約国は、国際旅行の発展を容易にすることを希望し、

千九百四十九年八月二十三日から九月十九日までジュネーブで開催された道路輸送及び自動車輸送に関する国際連合会議により採択され、千九百四十九年九月十九日にジュネーブで署名のため開放された道路交通に関する条約の目的を考慮して、この条約を締結することに決定し、次の規定を協定した。

第一章 定義

第一条

この条約の適用上、

を理由として課されるすべての租税をいう。

(b) 「車両」とは、文脈により異なる場合を除くほか、すべての自動車（原動機付自転車を含む。）及び被牽引車（自動車とともに輸入されるとき別個に輸入されるときを問わない。）並びにこれらとともに輸入される場合におけるその部分品並びに通常の付属品及び備品をいう。

(c) 「自家用」とは、報酬、謝礼その他の物質的利益を得て行なう人の輸送及び有償又は無償で行なう産業上又は商業上の貨物の輸送を含まない。

(d) 「一時輸入書類」とは、輸入税の保証又は供託がなされていることを示す通関用の書類をいう。

(e) 「者」とは、文脈により異なる場合を除くほか、自然人及び法人をいう。

第二章

輸入税の徴収並びに輸入禁止及び輸入制限の適用を受けない

第二条

1 各締約国は、その領域外に通常居住する者が所有する車両であつて、その所有者又は当該領域外に通常居住する他の者が当該地域を一時に訪れる際に自家用として輸入し、かつ、使用するものにつき、再輸出すること及びこの条約に定める他の条件に従うことを条件として、輸入税の徴収並びに輸入禁止及び輸入制限の適用を受けない一時輸入を認めるものとする。

2 前記の車両については、第二十七條の規定に従うことを条件として、輸入税の納付及び関税関係

法規の違反に対する課徴金が課された場合におけるその納付を保証する一時輸入書類によつて担保が行なわれるものとする。

第三条

一時輸入を認められる車両の通常の燃料タンク内にある燃料については、輸入税の徴収並びに輸入禁止及び輸入制限の適用を受けない輸入が認められるものとする。この場合において、通常の燃料タンクとは、当該車両の型式に適合するように製作者によつて設計された燃料タンクをいうものと了解される。

第四条

1 すでに一時輸入を認められた特定の車両の修理のために輸入される部分品については、輸入税の徴収並びに輸入禁止及び輸入制限の適用を受けない一時輸入が認められるものとする。締約国は、これらの部分品について一時輸入書類による担保を提供することを要求することができる。

2 取り替えられた部分品で再輸出されないものに対しては、輸入税が課されることがあるものとする。ただし、当該締約国の法令に従つて、それらの部分品が無償で国庫に引き渡され、又は当局の監督の下に当事者の費用で滅却される場合は、この限りでない。

第五条

一時輸入書類の用紙及び国際交通に関する書類の用紙であつて、これらの用紙が輸入される国に居住する者で他の国への入国を希望するものに発給されるため、権限を与えられた旅行関係団体に対して他の国のこれに対応する団体、国際団体又は締約国の税関当局から送付されるものについては、輸入税の徴収並びに輸入禁止及び輸入制限の適用を受けない輸入が認められるものとする。

入禁止及び輸入制限の適用を受けない輸入が認められるものとする。

第三章 一時輸入書類の発給

第六条

1 各締約国は、自国が定める保証があり、かつ、自国が定める条件が満たされているときは、国際団体に加盟している団体その他の団体に對し、この条約に定める一時輸入書類を直接に又は対応する団体を通過して発給する権限を与えることができる。

2 一時輸入書類は、一の国（又は関税領域）について、又は二以上の国（又は関税領域）について効力を有するものとする。ただし、

3 一時輸入書類の有効期間は、発給の日から一年をこえてはならない。

第七条

1 すべての締約国又は二以上の締約国の領域について効力を有する一時輸入書類は、「通関手帳」というものとし、その様式は、この条約の附屬書一に定める標準様式に合致するものでなければならない。

2 通関手帳が一又は二以上の領域について効力を有しないときは、発給団体は、当該通関手帳の表紙及び輸入証券にその旨を表示しなければならない。

第八条

1 一時輸入書類に記載する重量は、車両の正味の重量とする。この重量は、メートル法で表示するものとする。一の国についてのみ効力を有する一時輸入書類の場合には、その国の税関当局は、メートル法以外の方式を使用するものと定めることができる。

2 一の国についてのみ効力を有する一時輸入書類に記載する価額は、その国の通貨の単位で表示するものとする。通関手帳に記載する価額は、当該通関手帳が発給される国の通貨の単位で表示するものとする。

第九条

3 車両の通常の備品である物品及び工具は、一時輸入書類に特に記載することを要しない。

類の有効期間は、各締約国が自国の法令に従つて定めるものとする。

5 各締約国は、要請があつたときは、自国の領域について効力を有する一時輸入書類（この条約の附屬書に定める様式の一時期輸入書類を除く。）のひな形を他の締約国に提供しなければならない。

第四章 一時輸入書類の記載事項

第八条

権限を与えられた団体が発給する一時輸入書類は、一時輸入を認められる車両を所有する者又はこれを占有し若しくは管理する者の名義で作成するものとする。ただし、当該車両が貸貸されたものである場合には、前記の一時期輸入書類は、賃借人の名義で作成するものとする。

第九条

1 一時輸入書類に記載する重量は、車両の正味の重量とする。この重量は、メートル法で表示するものとする。一の国についてのみ効力を有する一時輸入書類の場合には、その国の税関当局は、メートル法以外の方式を使用するものと定めることができる。

2 一の国についてのみ効力を有する一時輸入書類に記載する価額は、その国の通貨の単位で表示するものとする。通関手帳に記載する価額は、当該通関手帳が発給される国の通貨の単位で表示するものとする。

第十条

3 車両の通常の備品である物品及び工具は、一時輸入書類に特に記載することを要しない。

4 税関当局の要求があるときは、車両の部分品（車輪、タイヤ、チューブ等）及び通常の備付品と認められない附属品（ラジオ受信機、別個の一時輸入書類によつて申告されない被牽引車、附属の荷物台等）は、必要な事項（重量、価額等）とともに一時輸入書類に記載しなければならず、また、その国から輸出する際に提示しなければならぬ。

第十條 発給団体が一時輸入書類に記載したくない事項も、その発給団体又は保証団体の承認を得た場合を除くほか、訂正することができない。一時輸入書類により輸入国における通関が行なわれた後は、当該通関手続を行なつた税関当局の同意がない限り、その一時輸入書類にいかなる訂正をも加えることができない。

第十一條

1 一時輸入書類による担保の下に輸入された車両は、その一時輸入書類の名義人から正当に許可を与えられた第三者が自家用として使用することができる。ただし、その第三者は、輸入国の領域外に通常居住しており、かつ、この条約に定める他の条件を満たしている者でなければならぬ。締約国の税関当局は、そのような第三者が当該一時輸入書類の名義人から正当に許可を与えられており、かつ、前記の条件を満たしていることの証明を要求する権利を有する。証明が十分であると認められないときは、税関当局は、自国において前記の車両を当該一時輸入書類による

担保の下に使用することを認めないことができる。各締約国は、車両が賃貸されたものである場合において、適用のおそれがあるときは、当該車両の輸入の際に一時輸入書類の名義人が立ち会うことを要求することができる。

2 1の規定にかかわらず、締約国の税関当局は、特別の事情があり、かつ、その税関当局が認める条件が満たされているときは、輸入国に通常居住する者が一時輸入書類による担保の下に運行されている車両を運搬することを、その者が一時輸入書類の名義人のために又はその名義人の指示に基づいて運搬する場合に特に、認めることができる。

第五章 一時輸入の条件

第十二條

1 一時輸入書類に記載された車両は、輸入された時の状態と同一の状態（通常の損耗を考慮し入れるものとする。）において、その一時輸入書類の有効期間内に再輸出されなければならない。車両が賃貸されたものである場合には、締約国の税関当局は、一時輸入を認め、た国から賃借人が出国する際にその車両が再輸出されることを要求する権利を有する。

2 再輸出の証明は、当該車両の一時輸入を認めた国の税関当局が正規の手續に従つて一時輸入書類に施す輸出証印によつて行なわれる。

第十三條

1 著しく損傷を受けた車両は、その損傷が確認された事故によるものである場合には、第十二條に定

める再輸出の義務にかかわらず、再輸出を要求されないものとす。ただし、当該車両については、税関当局が要求するところに従ひ、次のいずれかの措置が執られなければならない。

(a) 相当する輸入税の納付
(b) 一時輸入を認めた国の国庫への無償の引渡し
(c) 税関当局の監督の下に行なう

2 一時輸入を認められた車両が差押え（私人の訴えに基づく差押えを除く）を受けているために再輸出することができない場合には、その差押えの期間中は、一時輸入書類の有効期間内に再輸出する義務は、履行することを要しない。

3 保証団体が保証した一時輸入書類による担保の下に輸入された車両が税関当局により又は税関当局のために差押えられた場合には、その税関当局は、できる限り、その差押えについてその保証団体に通告しなければならず、また、執ろうとする措置についてその保証団体に通報しなければならぬ。

第十四條

一時輸入書類による担保の下に一の締約国の領域内に輸入された車両を報酬、謝礼その他の物質的利益を得てその領域内における輸送に用いることは、付随的に行なう場合であっても、許されないものとする。

第十五條

一時輸入の便益を享受する者は、税関当局が要求する場合には通過（輸入及び輸出をいう。）のつとめその

通過の確認（関係税関職員が証印を施すことによつて行なうものとする。）を受けることを条件として、一時輸入書類の有効期間中、その一時輸入書類により担保される車両を必要回数だけ輸入することができ。もつとも、一時輸入書類は、一の旅行に限り有効なものとすることができ。

第十六條

通過のつとめ取り取る証票がついていない一時輸入書類が用いられる場合には、最初の輸入と最終的な輸出との間において税関職員が施す証印は、仮のものとする。ただし、最後の証印が仮の輸出証印である場合には、その証印は、一時輸入を認められた車両又は部分品の再輸出の証拠として認められるものとする。

第十七條

通過のつとめ取り取る証票がついていない一時輸入書類が用いられる場合には、輸入の確認は、それぞれの場合において、その一時輸入書類による通関が行なわれたことを意味し、その後の輸出の確認は、第十八條ただし書に規定する場合を除くほか、それぞれの場合において、その一時輸入書類に關し、最終的な免責がされたことを意味するものとする。

第十八條

一の国の税関当局が一時輸入書類に關し、最終的に、かつ、無条件で免責をした場合には、その税関当局は、保証団体に對し、輸入税の納付を要求することができない。ただし、その免責の証明が不正に又は詐偽により取得されたものである場合は、この限りでない。

第十九條

この条約に定める条件に従つて用いられる一時輸入書類に対する証印であつて、税関事務所又はその支所の正規の執務時間中に施されるものについては、税関手数料の納付を要しないものとする。

第六章 一時輸入書類の有効期間の延長及びその更新

第二十條

一時輸入を認められた車両が許された期限までに再輸出された旨の証明がない事實は、その車両が一時輸入書類の有効期間の満了の日から十四日以内に再輸出のために税関当局に提示され、かつ、再輸出の遅滞について正当な理由が示されたときは、考慮されないものとする。

第二十一條

各締約国は、他の締約国がこの条約の附属書四に定める手續に従つて認めた通関手帳の有効期間の延長を有効なものとして認めなければならない。

第二十二條

1 一時輸入書類の有効期間の延長の申請は、これを行なうことが不可抗力により不可能である場合を除くほか、当該一時輸入書類の有効期間の満了前に、権限のある税関当局に提出されるものとする。権限を与えられた団体が一時輸入書類を発給した場合には、その有効期間の延長の申請は、その一時輸入書類を保証する団体により提出されるものとする。

2 一時輸入を認められた車両又は部分品を許された期限までに再輸

出することが不可抗力によつて妨げられてゐることを当事者が税関当局に対して十分に証明することができるときは、当該車両又は部分品の再輸出の期限につき、必要な延長が認められるものとする。

第二十三条

各締約国は、その領域内への一時輸入を認められた車両及び部分品に關し、一時輸入の条件が満たされてゐる限り、自国が必要と認める規制の下に、権限を与えられた団体が発給した一時輸入書類の更新を認めるものとする。更新の申請は、保証団体により提出されるものとする。

第七章 一時輸入書類の調整

第二十四条

1 一時輸入書類に關し、正規の手續に従つて免責がされていない場合において、公の機関（領事、税関、警察、市長、裁判所職員等）によりこの条約の附屬書五に定める標準様式に従つて発給される証明書で、当該車両又は部分品がその機関に提示されたこと及びそれが輸入国の領域外にあることを証明するものが提出されたときは、輸入国の税関当局は、その証明書を再輸出の証憑として認めるものとする。その税関当局は、また、その他の文書で当該車両又は部分品が輸入国の領域外にあることを証明するものを証憑として認めることができる。一時輸入書類（通関手帳を除く。）の有効期間が満了してゐない場合には、当該一時輸

入書類は、前記の証憑と同時に提出されなければならない。通関手帳の場合には、その後に入国する国の税関当局が当該通関手帳に施す証印を当該車両又は部分品の再輸出の証憑とする。

2 再輸出されてゐる車両又は部分品に關する一時輸入書類であつて、それによつて、正規の手續に従つて免責がされていないものが著しく損傷し、亡失し、又は盗まれた場合において、公の機関（領事、税関、警察、市長、裁判所職員等）によりこの条約の附屬書五に定める標準様式に従つて発給される証明書で当該車両又は部分品がその機関に提示されたこと及びそれが一時輸入書類の有効期間の満了の日の後に輸入国の領域外にあることを証明するものが提出されたときは、輸入国の税関当局は、その証明書を再輸出の証憑として認めるものとする。その税関当局は、また、その他の文書で当該車両又は部分品が輸入国の領域外にあることを証明するものを証憑として認めることができる。

3 車両又は部分品が一の締約国の領域内にある間にこれに係る通関手帳が著しく損傷し、亡失し、又は盗まれた場合において、関係団体の申請があつたときは、その国の税関当局は、その通関手帳の有効期間の満了の日に有効期間が満了する再発給通関手帳の効力を認めるものとする。再発給通関手帳の効力が認められたときは、その著しく損傷し、亡失し、又は盗まれた通関手帳は、効力を失ふ。

再発給通関手帳に代えて輸出許可書又はこれに類似する書類が車両又は部分品の再輸出のために発給された場合には、その輸出許可書又は書類に施された輸出証印は、再輸出の十分な証憑とされるものとする。

4 一時輸入を認めた国から再輸出された後盗まれた車両について一時輸入書類上に正規の手續に従つた輸出の確證がされておらず、かつ、その後訪れた国の税関当局による輸入証印がない場合において、保証団体がその一時輸入書類を、十分と認められる盗難の証憑とともに、提出するときは、その一時輸入書類については、正規の手續に従つた輸出の確證がされたものとする。当該一時輸入書類の有効期間が満了してゐないときは、税関当局は、その引渡しを要求することができる。

再輸出された日から一年の期間内においては、この条約に定める条件に従つて当該車両又は部分品の再輸出の証憑を提出することができる。保証団体は、1の期間内に前記の証憑を提出しない場合には、納付すべき輸入税を直ちに供託し、又は仮に納付するものとする。このように供託され又は納付された輸入税は、供託又は仮納付の日から一年の期間の経過後に、確定的に納付されたものとなる。保証団体は、供託又は仮納付の日から一年の期間内においても、その供託され又は納付された金額の返還を受けるため、1に規定する証憑の提出を行なうことができる。

2 輸入税の供託又は仮納付の制度を有しない国については、2の規定に従つて納付された輸入税は、確定的に納付されたものとみなす。ただし、納付された金額は、この条に定める条件が満たされた場合には払い戻されるものと了解される。

3 一時輸入書類に關し、免責がされていない場合には、保証団体は、再輸出されてゐない車両又は部分品に係る輸入税の総額（遅延利息を付する場合に、これを含む）をこえる金額を納付することを要求されることはない。

この条約のいかなる規定も、関税同盟又は経済同盟を構成する締約国がその同盟の構成国の居住者に適用される特別の規則を制定することを妨げるものではない。

第二十六条 税関当局は、一時輸入書類に關し、免責がされていない旨をその一時輸入書類の有効期間の満了の日から一年以内に保証団体に通告しなかつた場合には、一時輸入を認められた車両又は部分品に係る輸入税の納付を保証団体に要求する権利を有しないものとする。

第二十七条 保証団体は、一時輸入書類に關し、免責がされていない旨を通告

した日から一年の期間内においては、この条約に定める条件に従つて当該車両又は部分品の再輸出の証憑を提出することができる。保証団体は、1の期間内に前記の証憑を提出しない場合には、納付すべき輸入税を直ちに供託し、又は仮に納付するものとする。このように供託され又は納付された輸入税は、供託又は仮納付の日から一年の期間の経過後に、確定的に納付されたものとなる。保証団体は、供託又は仮納付の日から一年の期間内においても、その供託され又は納付された金額の返還を受けるため、1に規定する証憑の提出を行なうことができる。

第二十八条 詐偽、違反又は濫用が行なわれた場合には、締約国は、この条約の規定にかかわらず、一時輸入書類を用いる者に対し、免除を受けた輸入税を徴収するための手續及びその者をその服すべき刑罰に処するための手

続を執ることが出来る。この場合において、保証団体は、税関当局に対し、援助を提供しなければならぬ。

第八章 雜則
第二十九条 締約国は、国際旅行の發展を妨げる結果をもたらすおそれがある通関手續を採用しないように努めなければならない。

び観光旅行のための通関手続に關する國際連合會議(以下「國際連合會議」という。)に出席するよう招請された他のすべての国による署名のため、千九百五十四年十二月三十一日まで開放しておく。

2 この条約は、批准されなければならない。批准書は、國際連合事務總長に寄託するものとする。

第三十四条

1 この条約は、千九百五十五年一月一日以後は、第三十三條1に規定するすべての国及び國際連合經濟社會理事會により加入するよう招請される他のすべての国による加入のため、開放しておく。この条約は、また、國際連合を施政權者とする信託統治地域のためにされる加入のため、開放しておく。

2 加入は、加入書を國際連合事務總長に寄託することにより行なうものとする。

第三十五条

1 この条約は、批准書又は加入書(留保が附されていないと第三十九條の規定に従つて承認された留保が附されているとを問わない。)であつて十五番目に寄託されるものの寄託の日の後九十日目の日に効力を生ずる。

2 1に規定する十五番目の批准書又は加入書の寄託の日の後にこの条約を批准し又はこれに加入する国については、この条約は、その国の批准書又は加入書(留保が附されていないと第三十九條の規定に従つて承認された留保が附されているとを問わない。)の寄託の日

の後九十日目の日に効力を生ずる。

第三十六条

1 この条約が効力を生じてから三年を経過した後は、いずれの締約国も、國際連合事務總長に於てた通告により、この条約を廢棄することができ。

2 廢棄は、國際連合事務總長が廢棄の通告を受領した日の後十五箇月で効力を生ずる。

第三十七条

この条約は、その効力發生後において、十二箇月の期間を通じて引き続き締約国の数が八未満であるときは、効力を失ふものとする。

第三十八條

1 いずれの国も、自国の批准書若しくは加入書の寄託の際に、又はその後いつでも、國際連合事務總長に於てた通告により、自国が國際關係について責任を有する領域の全部又は一部はこの条約を適用する旨を宣言することができ。

この条約は、通告(留保が附されていないものに限り)を事務總長が受領した日の後九十日目の日、通告が第三十九條の規定に従つて効力を生じた日の後九十日目の日及びこの条約が当該国について効力を生ずる日のうち最もおそい日から、その通告に掲げる領域に適用される。

第三十九條

1 最終議定書の署名前に行なわれたこの条約に対する留保は、國際連合會議の構成国の過半数により同意され、かつ、最終議定書に記録された場合には、承認されるものとする。

2 最終議定書の署名後に行なわれたこの条約に対する留保は、3から7までに定めるところにより署名国及び締約国の三分の一から異議の申入れがあつたときは、承認されないものとする。

3 國際連合事務總長は、この条約に署名し、これを批准し、又はこれに加入しているすべての国に対し、いずれかの国が署名の時、批准書若しくは加入書の寄託の時又は第三十八條の規定に基づく通告の時に事務總長に提出した留保の本文を送付する。送付の日から九十日以内にこれらの国の三分の一から異議の申入れがあつたときは、留保は、承認されないものとする。事務總長は、自己が受領した異議の申入れ及び留保の承認又は拒否をこの3に規定する国に通告する。

4 この条約に署名したがこれを批准していない国による異議の申入れは、その異議の申入れを行なつた国がその異議の申入れの日から九箇月の期間内にこの条約を批准しなかつたときは、効力を失ふ。異議の申入れが効力を失つた結果、3の規定の適用により留保が承認されるときは、事務總長は、

3に規定する国にその旨を通報する。いずれの留保の本文も、いずれかの署名国がその署名の日の後三年以内にこの条約を批准しなかつたときは、3の規定にかかわらず、その国には送付されない。

5 留保を行なつた国は、その留保が3に定める手続により拒否された旨の3に規定する事務總長の通告の日から十二箇月の期間内に、その留保を撤回することができ。その場合には、批准書若しくは加入書又は第三十八條の規定に基づく通告は、撤回の日にその国について効力を生ずる。このよう

な撤回が行なわれるまでの間は、批准書若しくは加入書又は通告は、4の規定の適用によりその留保が承認される場合を除くほか、効力を生じない。

6 この條の規定に従つて承認された留保は、いつでも、事務總長に於てた通告により撤回することができ。

7 いずれの締約国も、留保を行なつた国に対してその留保の対象となつてゐる規定の利益を与へることを要しない。この權利を行使する国は、その旨を事務總長に通告しなればならず、事務總長は、これをすべての署名国及び締約国に通報する。

第四十條

1 この條約の解釈又は適用に關する二以上の締約国間の紛争は、できる限り、紛争當事国間で交渉により解決しなければならぬ。

2 交渉により解決されない紛争は、紛争當事国であるいずれかの

締約国の要請があつたときは、仲裁裁判に付するものとし、そのため、紛争當事国間の合意により選定される一人又は二人以上の仲裁裁判官に付託するものとする。仲裁裁判の要請があつた日から三箇月以内に紛争當事国が仲裁裁判官の選定について合意に達しないときは、いずれの紛争當事国も、決定のために当該紛争が付託される一人の仲裁裁判官を指名するよう國際司法裁判所長に要請することができ。

3 2の規定に基づいて任命された仲裁裁判官が行なう決定は、關係締約国について拘束力を有する。

第四十一條

1 この條約が効力を生じてから三年を経過した後は、いずれの締約国も、國際連合事務總長に於てた通告により、この條約を検討するために會議を招集するよう要請することができ。事務總長は、この要請をすべての締約国に通告するものとし、その通告の日の後四箇月の期間内に締約国の半数以上がこの要請に同意する旨を事務總長に通告したときは、検討のための會議を招集するものとする。

2 1の規定に従つて會議を招集するときは、事務總長は、その旨をすべての締約国に通告し、かつ、これらの締約国に対し、會議で審議することを希望する提案を三箇月の期間内に提出するよう要請する。事務總長は、會議が開会される日の少なくとも三箇月前に、會議の仮議事日程を前記の提案とともにすべての締約国に送付する。

3 事務総長は、この条の規定に従つて招集するいかなる会議にも、すべての締約国並びに国際連合及び専門機関のすべての加盟国を招請する。

第四十二条

1 いずれの締約国も、この条約に対する改正を提案することができる。改正案は、国際連合事務総長に送付されるものとし、事務総長は、これをすべての締約国に送付する。

2 1の規定に従つて送付された改正案は、事務総長によるその改正案の送付の日の後六箇月の期間内にいずれの締約国からも異議の申入れがないときは、承認されたものとする。

3 事務総長は、改正案に対する異議の申入れがあつたかどうかをできる限りすみやかにすべての締約国に通告するものとし、異議の申入れがなかつたときは、その改正は、2の六箇月の期間が満了した後三箇月ですべての締約国について効力を生ずる。

第四十三条

国際連合事務総長は、次の事項をすべての国際連合加盟国及び国際連合会議に出席するよう招請された他のすべての国に通告する。

- (a) 第三十三条及び第三十四条の規定に従つて行なわれた署名、批准及び加入
- (b) 第三十五条の規定に従つてこの条約が効力を生ずる日
- (c) 第三十六条の規定に従つて行なわれた廃棄
- (d) 第三十七条の規定に基づくこの条約の失効
- (e) 第三十八条の規定に従つて受領した通告
- (f) 第四十二条の規定に基づく改正の効力発生

第四十四条

この条約の原本は、国際連合事務総長に寄託されるものとし、事務総長は、その認証謄本をすべての国際連合加盟国及び国際連合会議に招請された他のすべての国に送付するものとする。

以上の証拠として、下名は、正当に委任を受け、この条約に署名した。

千九百五十四年六月四日にニューヨークで、ひとしく正文である英語、フランス語及びスペイン語により本書一通を作成した。

国際連合事務総長は、中国語及びロシア語によるこの条約の公定訳文を作成し、これを第四十四条の規定に従つて英語、フランス語及びスペイン語の本文の認証謄本を諸国に送付する際に添附するよう要請される。

附属書一

通関手帳

通関手帳は、フランス語で作成する。

その大きさは、縦二十二センチメートル、横二十七センチメートルとする。

発給団体は、各証票にその名称を表示し、また、その団体が加盟している国際団体の名称のかしら文字を加えるものとする。

表紙

[国際団体名]	
自動車及び被牽引車のための	
通 関 手 帳	
1	番号
2	有効期間
3	名義人が有効期間中訪れる国の関税関係法令に従うことを条件とする。
4	発給団体
5	名義人
6	通常住所又は事務所の所在地
7	車両の登録国
8	登録番号
9	この通関手帳は、次の国において使用することができる。
[国 名 表]	

車両に関する記載

有効期間の延長

表紙の裏面

7	内燃機関、電気機関若しくは蒸気機関を原動機とする自動車又は被牽引車	該当しない語を消すこと。
8	種別（乗用自動車、乗合自動車、貨物自動車、牽引自動車、二輪の自動車（側車付きのもの又は側車付きでないもの）及び原動機付自転車）	
9	登録国	登録番号
10	車台	製作者
11		番号
12	原動機	製作者
13		番号
14		シリンダーの数
15		馬力
16		型式又は形状
17	車体	塗色
18		車内装飾
19		座席の数又は積載能力
20	予備タイヤ	
21	ラジオ受信機（製作者名を附記すること。）	
22	その他の事項	
23		
24		
25		
26	車両の正味の重量（単位は、キログラムとする。）	
27	車両の価額	
28	発給地	発給日 19...年...月...日
29	名義人は、権限を与えられた団体で下名の国際団体に加盟しているものによりこの通関手帳が有効であるそれぞれの国において行なわれる保証の下に、有効期間内に車両を再輸出し、及び訪れる国における自動車の一時輸入に関する関税関係法令に従わなければならない。この通関手帳は、有効期間の満了後すみやかに、発給団体に返納されなければならない。	
30	名義人の署名	国際団体の事務局長の署名
		発給団体の権限のある職員の名義

1	1	1
1 控 え	1 輸 出 証 票	1 輸 入 証 票
2 輸入国	2 通関手帳 番号	2 通関手帳 番号
3 この車両について記載した通関手帳	3 有効期限	3 有効期限
4 番号	4 発給団体	4 発給団体
5 輸入年月日	5 名義人	5 名義人
6 税関	6 通常の住所又は事務所の所在地	6 通常の住所又は事務所の所在地
7 税関のスタンプ	7 内燃機関、電気機関若しくは蒸気機関を原動機とする自動車又は被牽引車	7 内燃機関、電気機関若しくは蒸気機関を原動機とする自動車又は被牽引車
8 税関職員の名義	8 種別（乗用自動車、乗合自動車、貨物自動車、牽引自動車、二輪の自動車（側車付きのもの又は側車付きでないもの）及び原動機付自転車）	8 種別（乗用自動車、乗合自動車、貨物自動車、牽引自動車、二輪の自動車（側車付きのもの又は側車付きでないもの）及び原動機付自転車）
9 輸出国	9 登録国	9 登録国
10 輸出年月日	10 車台	10 車台
11 税関	11 製作者	11 製作者
12 税関のスタンプ	12 番号	12 番号
13 税関職員の名義	13 原動機	13 原動機
	14 シリンダーの数	14 シリンダーの数
	15 馬力	15 馬力
	16 型式又は形状	16 型式又は形状
	17 塗色	17 塗色
	18 車体	18 車体
	19 車内装飾	19 車内装飾
	20 座席の数又は積載能力	20 座席の数又は積載能力
	21 予備タイヤ	21 予備タイヤ
	22 ラジオ受信機（製作者名を附記すること。）	22 ラジオ受信機（製作者名を附記すること。）
	23 その他の事項	23 その他の事項
	24	24
	25	25
	26 車両の正味の重量（単位は、キログラムとする。）	26 車両の正味の重量（単位は、キログラムとする。）
	27 車両の価額	27 車両の価額
	28 輸出年月日	28 輸入年月日
	29 税関	29 税関
	30 輸出証票の記録番号	30 輸入証票の記録番号
	31 税関のスタンプ	31 税関のスタンプ
	32 税関職員の名義	32 税関職員の名義
	33 送付先税関	33 注意事項一税関職員は、左の輸出証票の33及び34に記入しなければならない。
	34 通関手帳の記録番号	

差込みページの表側

添込みページの裏側

私は、このページの表側に掲げる事項が真実であり、かつ、正確であること、輸入国の領域外に通常居住していること、輸入国を一時的に訪れるものであること、自動車又は被牽引車の一時輸入に関する関係関係法令のすべての規定に従うこと及びこの通関手帳の有効期間内にこのページの表側に掲げる自動車又は被牽引車を再輸出することを宣言する。

..... (名義人の署名)

表紙の三ページ及び四ページ

この通関手帳の発給団体から使用者への注意事項

三つ折一時輸入書類は、輸入国の言語及び、必要に応じ、他の一の言語で作成するものとする。
その大きさは、縦二十九・五センチメートル、横十三センチメートルとする。

1 輸入証票
この輸入証票は、輸入地の税関が、切り取り、かつ、保管する。

三つ折一時輸入書類 番号

(この書類が有効である国)

有効期限

保証団体

免納団体

名義人

通商の住所又は事務所所在地 (活字体で)

内燃機関、電気機関若しくは蒸気機関を原動機とする自動車又は被牽引車 該当しない語を消すこと。

種別 (乗用自動車、乗合自動車、貨物自動車、牽引自動車、二輪の自動車 (側車付きのもの又は側車付きでないもの) 及び原動機付自転車)

登録国 登録番号

車台 { 製作者
番号

原動機 { 製作者
番号
シリンダーの数
馬力

車体 { 型式又は形状
色
車内装飾
座席の数又は収容能力

予備タイヤ

ラジオ受信機 (製作者を附記すること。)

その他の事項

車両の正味の重量 (単位は、キログラムとする。)

車両の価額

輸入年月日

税関

証票の記録番号

税関のスタンプ 税関職員の名

税関職員は、証票2及び3の相当欄に同様の記入をしなければならない。

一時輸出及び一時再輸入

一時輸出及び一時再輸入の欄の税関のスタンプ及び税関職員の名

輸入	輸出
輸入	輸出
輸入	輸出
輸入	輸出
輸入	輸出
輸入	輸出
輸入	輸出
輸入	輸出

2 名義人のための控え
この証票は、(1) への最初の輸入及び(2) からの最終的な再輸出の際に、税関当局によりスタンプを施され、かつ、署名された後、名義人が保管し、その後に (この一時輸入書類を交付した国) に送附しなければならない。

三つ折一時輸入書類 番号

(この書類が有効である国)

有効期限

保証団体

免納団体

名義人

通商の住所又は事務所所在地 (活字体で)

内燃機関、電気機関若しくは蒸気機関を原動機とする自動車又は被牽引車 該当しない語を消すこと。

種別 (乗用自動車、乗合自動車、貨物自動車、牽引自動車、二輪の自動車 (側車付きのもの又は側車付きでないもの) 及び原動機付自転車)

登録国 登録番号

車台 { 製作者
番号

原動機 { 製作者
番号
シリンダーの数
馬力

車体 { 型式又は形状
色
車内装飾
座席の数又は収容能力

予備タイヤ

ラジオ受信機 (製作者を附記すること。)

その他の事項

車両の正味の重量 (単位は、キログラムとする。)

車両の価額

輸入年月日

税関

証票の記録番号

税関のスタンプ 税関職員の名

税関職員は、証票1及び2の相当欄に同様の記入をしなければならない。

最終的な再輸出の年月日

税関

税関のスタンプ 税関職員の名

税関職員は、証票2の最下部に同様の記入をしなければならない。

三つ折一時輸入書類

(この書類が有効である国)

番号

この車両は、 (保証団体) が (税関当局) に与えた約束に基づく同団体の保護の下に、名義人が所定の期日までにこれを再輸出すること及び名義人が訪れる国における自動車の一時輸入に関する税関係法令に従うことを条件として輸入される。

19 年 月 日

保証団体の事務局長の署名

名義人の署名

2 輸出証票
この輸出証票は、輸出地の税関が切り取って保管し、最初の輸入地の税関に送付する。

三つ折一時輸入書類 番号

(この書類が有効である国)

有効期限

保証団体

免納団体

名義人

通商の住所又は事務所所在地 (活字体で)

内燃機関、電気機関若しくは蒸気機関を原動機とする自動車又は被牽引車 該当しない語を消すこと。

種別 (乗用自動車、乗合自動車、貨物自動車、牽引自動車、二輪の自動車 (側車付きのもの又は側車付きでないもの) 及び原動機付自転車)

登録国 登録番号

車台 { 製作者
番号

原動機 { 製作者
番号
シリンダーの数
馬力

車体 { 型式又は形状
色
車内装飾
座席の数又は収容能力

予備タイヤ

ラジオ受信機 (製作者を附記すること。)

その他の事項

車両の正味の重量 (単位は、キログラムとする。)

車両の価額

輸入年月日

税関

証票の記録番号

税関のスタンプ 税関職員の名

税関職員は、証票1及び3の相当欄に同様の記入をしなければならない。

最終的な再輸出の年月日

税関

税関のスタンプ 税関職員の名

税関職員は、証票3の最下部に同様の記入をしなければならない。

3 輸出証票
この輸出証票は、輸出地の税関が切り取って保管し、最初の輸入地の税関に送付する。

三つ折一時輸入書類 番号

(この書類が有効である国)

有効期限

保証団体

免納団体

名義人

通商の住所又は事務所所在地 (活字体で)

内燃機関、電気機関若しくは蒸気機関を原動機とする自動車又は被牽引車 該当しない語を消すこと。

種別 (乗用自動車、乗合自動車、貨物自動車、牽引自動車、二輪の自動車 (側車付きのもの又は側車付きでないもの) 及び原動機付自転車)

登録国 登録番号

車台 { 製作者
番号

原動機 { 製作者
番号
シリンダーの数
馬力

車体 { 型式又は形状
色
車内装飾
座席の数又は収容能力

予備タイヤ

ラジオ受信機 (製作者を附記すること。)

その他の事項

車両の正味の重量 (単位は、キログラムとする。)

車両の価額

輸入年月日

税関

証票の記録番号

税関のスタンプ 税関職員の名

税関職員は、証票1及び3の相当欄に同様の記入をしなければならない。

最終的な再輸出の年月日

税関

税関のスタンプ 税関職員の名

税関職員は、証票3の最下部に同様の記入をしなければならない。

附屬書二

二つ折一時輸入書類

二つ折一時輸入書類は、二当事国の国語で作成する。

その大きさは、縦二十四・五センチメートル、横十一センチメートルとする。

二つ折一時輸入書類は、次のものから成るものとし、その様式は、この附屬書に定めるとおりとする。

(1) 切り取ることでできる標章がついている控え

(2) 検認書がついている名義人の証票

二つ折一時輸入書類を使用する場合には、輸入国の税関当局による一時輸入書類の審査並びに輸入証印及び輸出証印を必要としない。二つ折一時輸入書類は、次に定めるところに従つて使用されるものとする。

二つ折一時輸入書類は、車両の登録国の権限を与えられた団体が発給する。その控えは、発給団体により保管され、切り取ることできる標章は、車両の前面ガラスにはりつけられる。

証票は、名義人に交付されるものとし、名義人は、これを、正式に作成された検認書とともに、当該二つ折一時輸入書類の有効期間の満了の日から十五日以内に発給団体に返納しなければならない。

発給団体は、有効期間が満了した二つ折一時輸入書類で前月中に正規の手続に従つて返納されていないものの一覧表を自国の税関当局に提出し、その税関当局は、これを一時輸入を認めた国の税関当局に送付する。一時輸入を認めた国の保証団体は、自国の税関当局が要求する輸入税の納付について責任を負う。

一時輸入を認めた国の輸入地及び輸出地の税関当局は、車両の前面ガラスにはりつけられた標章により、当該車両が通関書類によつて担保されていることを直ちに知ることができ、必要ならば、通関書類の提示を要求することができる。

発給団体

(注1)

された自動車の
の一時輸入を認める書類
二つ折一時輸入書類

有効期限
名義人
通常居住所又は事務所所在地
内閣機関、電気機関若しくは蒸気機関
を原動機とする自動車又は被牽引車
種別 (乗用自動車、乗合自動車、貨物
自動車、牽引自動車、二輪の自動車 (側
車付きのもの又は側車付でないもの) 及び原動機付自転車)

(活字体
で)

該當した
い語を消
すこと。

登録国

登録番号

車台

製作者
番号

製作者
番号

原動機
番号

原動機
馬力

型式又は形状
塗色

車内装飾
座席の数又は積載能力

車体
子備メイス

ラジオ受信機 (製作者名を附記すること)。
その他の事項

車両の正味の重量 (単位は、
キログラムとする)。

車両の価額

二つ折一時輸入書類
有効期限
原動機番号
車台番号
登録番号

発給団体

(注1)

された自動車の
の一時輸入を認める書類
二つ折一時輸入書類

有効期限
名義人
通常居住所又は事務所所在地
内閣機関、電気機関若しくは蒸気機関
を原動機とする自動車又は被牽引車
種別 (乗用自動車、乗合自動車、貨物
自動車、牽引自動車、二輪の自動車 (側
車付きのもの又は側車付でないもの) 及び原動機付自転車)

(活字体
で)

該當した
い語を消
すこと。

登録国

登録番号

車台

製作者
番号

製作者
番号

原動機
番号

原動機
馬力

型式又は形状
塗色

車内装飾
座席の数又は積載能力

車体
子備メイス

ラジオ受信機 (製作者名を附記すること)。
その他の事項

車両の正味の重量 (単位は、
キログラムとする)。

車両の価額

二つ折一時輸入書類
有効期限
原動機番号
車台番号
登録番号

19 年 月 日

保証団体の事務局長の署名

名義人の署名

名義人は、有効期間の満了後、或るか、裏側の
のベージュの粘着層の作成を受けた後、この重量を
発給団体に返納しなければならない。

一方の国において登録された車両の他方の国への一
時輸入を認める二つの国を表示するための欄

一方の国において登録された車両の他方の国への一
時輸入を認める二つの国を表示するための欄

保証書

この保証書は、有効期間の満了後すみやかに、下記
のいずれかの当局により作製され、名義人により税関
団体に返納されなければならない。

19 年 月 日

本書は、

(注1)

裏面に記載された事項が本日確認のため提示
されたことを証明する。(注2)

車両の所有者

住所

以上の証書として、本書は、この保証書を発
給した。

本書は、本日、前記の車両にはりつけられた
標準を放棄した。



署名

注1 税関職員、市長、警察署長、税務署長、公証人、裁判所
職員、その他の公の印紙を使用する権限を有する税関職員
注2 車両に関する記載は、詳細に検討し、相違がある場合
には、これを記載する。

私は、
一時輸入につき税関関係法令に従うこと(注1)に
服することを(含む。)及び、
この観光旅行手帳を正規の手続に従って返納する
ことをここに約束する。

名義人

署名

保証団体は、この書類の発給の対象となってい
る車両に課税されることのある輸入税の総額を限
度として上記の約束を保証する。

署名及びスタンプ

附属書四

通関手帳の有効期間の延長

1 有効期間の延長のためのスタンプは、この附属書に定める様式に合致するものでなければならぬ。

このスタンプは、フランス語で記載するものとし、他の言語による記載を添えることができる。

2 有効期間の延長を申請する者及びその申請を処理する保証団体は、次の手続に従わなければならない。

(a) 通関手帳の名義人は、有効期間の延長を申請しなければならないと認めたときは、直ちにその通関手帳及び当該申請をしなければならない事情を述べた有効期間延長の申請書を保証団体に送付する。名義人は、また、申請書とともに、証拠として、診断書、自動車修理工場の証明書その他その延長の必要が不可抗力によるものであることを証明する書類を提出する。

(b) 保証団体は、その延長の申請を税関当局に提出して差しつかえないと認めたときは、通関手帳の表紙の所定の箇所に1に定めるスタンプを施す。

(c) 保証団体は、このスタンプの左側の欄に、申請された延長の期間の末日を数字及び文字で記入する。その欄には、その保証団体の長又は代表者が署名し、かつ、その保証団体のスタンプが施される。

(d) 延長の期間は、旅行を終了するために合理的に必要とされる期間をこえてはならず、原則として、当該通関手帳の有効期間の満了の日から三箇月をこえてはならない。

(e) 保証団体は、次に、当該通関手帳を自国の機限のある税関当局に送付する。保証団体は、その通関手帳の名義人が提出した申請書及び証拠書類をその通関手帳に添附する。

(f) 税関当局は、この延長を認めるかどうかを決定する。税関当局は、申請された延長の期間を短縮することができ、また、延長を認めないこともできる。延長が認められたときは、権限のある税関職員は、保証団体によつて当該通関手帳の表紙に施されたスタンプに一連番号(整理番号)、場所、日付及び自己の官職名を記入する。その税関職員は、次に、署名し、かつ、税関のスタンプを施す。

(g) 当該通関手帳は、次に、保証団体に返却され、保証団体は、これを名義人に返還する。

番号	_____まで (数字及び文字で)
有効期間の延長を認める。	_____19____年____月____日
税関の スタンプ	税関職員の署 名及び官職名
保証団体の長 又は代表者の 署名	保証団体の スタンプ
この通関手帳が有効であるすべての国につい て有効期間が_____まで延長される よう要請する。	_____19____年____月____日
保証団体の スタンプ	保証団体の長 又は代表者の 署名

附屬書五

免責がされておらず、又は著しく損傷し、亡失し、若しくは盗まれた一時輸入書類の調整のための証明書の様式

（この証明書は、一時輸入書類に關し免責をするはずであつた国の領事官又は当該車両が検査を受ける国の公の機関（税関、警察、市廳、裁判所職員等）によつて作成されなければならない。）

【國名】

下名の _____ は、
19____年____月____日（日付は、略すに記入すること。）に
車両が _____ に
提示されたので、検査の上、次の事項を確認したことを証明する。
（姓名及び住所）により
車両の種別（乗用自動車、乗合自動車その他） _____
登録國 _____ 登録番号 _____
車台 _____ 製作者 _____
原動機 _____ 番号 _____
_____ シリンダーの數 _____
馬力 _____
型式又は形状 _____
塗色 _____
車体 _____ 車内装飾 _____
座席の數又は搭載能力 _____
予備タイヤ _____
ラジオ受信機（製作者名を附記すること。） _____
その他の事項 _____

この検査は、上記の車両のために発給された次の一時輸入書類の提示を受けて行なつたものである。

用いた方式 _____
第一方式 _____
第二方式 _____
（通関手帳又は三つ折一時輸入書類の番号、発給日、発給地及び発給団体） _____
いずれの一時輸入書類も提示されなかつた。

作成地 _____
作成年月日 _____
署名 _____
官職名 _____

スタンプ

アフガニスタンのために

アルバニアのために

アルゼンティンのために

政府の承認を条件として

ルイス・J・エステヴァ

レーナ

オーストラリアのために

オーストリアのために

ドクトル・J・シュタンゲル

ベルギー

ベルギー王国のために

批准を条件として

C・オブシェ

ボリヴィアのために

ブラジルのために

ブルガリアのために

ビルマ連邦のために

白ロシア・ソヴィエト社会主義共和国のために

カンボディアのために

イエム・カドゥル

カナダのために

セイロンのために

最終議定書に記録された留保を条件として

H・シャーレー・アマラ

シンハ

チリのために

中国のために

コロンビアのために

コスタ・リカのために

政府の承認を条件として

J・F・カルバリョ

千九百五十四年七月二十日

キューバのために

ホセ・ミゲル・リバス

チェコスロヴァキアのために

デンマークのために

ドミニカ共和国のために

政府の承認を条件として

R・O・ガルヴァン

エクアドルのために

B・オケンド

エジプトのために

ラシアード・ムラード

エル・サルヴァドルのために

エチオピアのために

フィンランドのために

フランスのために

フィリップ・ド・セイヌ

ドイツ連邦共和国のために

リヒアルト・パウリッヒ

ワルター・ワグナー

ギリシャのために

グアテマラのために

最終議定書に記録された留保を条件として

E・カステイロ・アリ
オラ

ハイチのために

エルネスト・G・ショーヴェ

ホンデュラスのために

ティブルシオ・カリアス

千九百五十四年六月十五日

日

ハンガリーのために

アイスランドのために

インドのために

最終議定書に記録された留保を条件として

A・S・ラル

インドネシアのために

イランのために

イラクのために

アイルランドのために

イスラエルのために

イタリアのために

ウゴ・カルデローニ

日本国のために

ジョルダン・ハシェミット王国のために

大韓民国のために

ラオスのために

レバノンのために

リベリアのために

リビアのために

ルクセンブルグ大公国のために

メキシコのために

最終議定書に記録された留保を条件として

ホセ・A・ブフォルト

モナコのために

マルセル・A・パルマロ

ネパールのために

オランダ王国のために

バイマンズ

ニュー・ジブラルドルのために

ニカラグアのために

ノールウェー王国のために

パキスタンのために

パナマのために

政府の承認を条件として

エルネスト・デ・ラ・

オッサ

パラグアイのために

ペルーのために

フィリピン共和国のために

マウロ・メンデス

ポーランドのために

ポルトガルのために

政府の承認を条件として

フレイレ・デ・アノド

ラーデ

ルーマニアのために

サン・マリノのために

サウディ・アラビアのために

スペインのために

政府の承認を条件として

R・デ・ラ・プレシリーヤ

スウェーデンのために

G・ド・シドゥ

A・アップルトフト

スイスのために

F・リュティ

シリアのために

タイのために

トルコのために

ウクライナ・ソヴィエト社会主義共和国のために

南アフリカ連邦のために

ソヴィエト社会主義共和国連邦のために

グレート・ブリテン及び北部アイルランド連合王国のために

J・K・ヒューム

アメリカ合衆国のために

ジニムズ・J・ワズワース
ヘンリー・H・ケリー
ウルグアイのために
政府の承認を条件として

E・ロドリゲス・フアブ
レガット

ヴァチカン市国のために
トマス・J・マクマホン
ヴェネズエラのために

ヴィエトナムのために

イエメンのために

ユーゴスラヴィアのために

○大平国務大臣 ただいま議題となり
ました道路交通に関する条約の締結に
ついて承認を求める件及び自家用自
動車の一時輸入に関する通関条約の締
結について承認を求める件につきま
して、提案の理由を一括して御説明い
たします。

道路交通に関する条約は、一九四九
年八月二十三日から九月十九日まで
ジュネーブで開催された道路輸送及び
自動車輸送に関する国際連合会議にお
いて作成された条約でありまして、そ
の前文に述べられておりますように、
国際道路交通の発達及び安全を促進す
るために統一規則を定めたものであり
ます。すなわち、この条約は、自家用自
動車の一時輸入について与えられるこ
とがある通関上の便宜について規定す
るとともに、これらの自動車について
は新規の登録を免除し、運転者につい
ては国際運転免許証の効力を認め、同

時に国際交通の安全を確保する見地か
ら締結国の道路交通規則を一定の基準
に合致させることをその内容とするも
のであります。

また、自家用自動車の一時輸入に関
する通関条約は、道路交通に関する条
約を補完する目的をもつて、一九五四
年五月十一日からニューヨークで開催
された自家用自動車の一時輸入及び観
光旅行のための通関手続に関する国際
連合会議において、わが国がすでに批
准した観光旅行のための通関上の便宜
供与に関する条約及びその追加議定書
とともに作成されたものであります。

この条約は、この条約に基づく一時輸
入書類と称する税関用の書類の使用に
より所定の条件を備えた一時旅行者が
持ち込む自家用自動車について再輸出
を条件として免税一時輸入を認めるこ
と、そのための手続を国際的に統一す
ることを内容としております。

この二つの条約の参加国は、道路交
通条約については七十九カ国、一時通関
条約については四十七カ国を数えてお
りまして、わが国も一時通関条約につ
きましては一九五四年十二月二日に署
名を行なっております。

わが国がこれら二条約に参加いたし
ますと、わが国から他の締結国へ旅行
する者のみならず、わが国を訪問する
外国人旅行者も自家用自動車の通関手
続の簡易化及び新規登録の免除、国際
運転免許証の使用等、これら二つの条
約に基づく便宜を与えられることにな
る次第であります。このことは、国際
間における人的交流を促進するという
面において国際協力及び国際親善の増
進に資するのほもちろんのことであり
ますが、さらに、オリンピックの本邦

開催を控えている現在、わが国の観光
政策の振興にも寄与するところが大き
いものと思われれます。

よつて、ここにこれら二つの条約の
締結について御承認を求める次第でご
ざいます。何とぞ御審議の上すみやか
に御承認あらんことを希望いたします
す。

○白井委員長 これにて提案理由の説
明は終了いたしました。

○白井委員長 松井君。

○松井(誠)委員 資料を一つお願いを
いたしたいと思うのですが、私の記憶
では、OECDについて前に平岡委員
から、いわゆる二百幾つにのぼる機構
の文書について、ちよつと表目の資料
はもらったけれども、その具体的な内
容についての資料はない、これでは
しようがないからというような要望が
あつたと思うのですけれども、私はそ
の二百幾つを全部というように申すつ
もりはありますが、しかし、この中
で、表目だけを見ますと、これは一体
どういふ内容なんだろうかということ
で、その内容について検討をしたいと
思われるような項目がないわけではあ
りません。そこで、そういうものにつ
いてひとつ次回までに提出していただ
きたい。大まかな分類や大まかな説明
は別に資料をいただいておりますけれ
ども、たとえば原子炉の保護基準につ
いての決定というのがありますけれど
も、これについてもその具体的な内容
の説明は全然ございません。したがっ
て、これが、放射能の保護基準をどう
きめて、どういふ取り扱いをしようと
する趣旨の決定であるのか、かいても
見当がつかない。これではしようがな

いと思うのです。私は全部ほしいと
は言いませんけれども、その中で、
ちよつと見ましても、たとえば漁業政
策についての決定というのもありま
す。これは中身を見なければわかりま
せんが、そういうように、やはり非常
に重要な影響を持つと思われるもの
について、その選抜はしようがありま
せんから外務省にまかせますが、そう
いうものについて、内容についての資
料、単なる項目とか、あるいはきわめ
て簡単な要約だけではなしに、もう少し
詳しい資料を提出をしていただきた
いと思ひます。

○中山政府委員 私のほうで、先般来
平岡先生とも御相談しまして、非常に
文書が膨大なものですから、御希望の
ところだけを差し上げたわけですが。し
たがつて、私、いまここに残っており
ますから、御関心のある点を言ってい
ただけは、それを抜き書きしてお渡
しするようにはいたしたいと思ひます。

○松井(誠)委員 この間いただいた資
料というのは、自由化規約のあれです
よ。そうではなしに、付属文書、いわ
ゆる機構の文書と称される、理事会の
決定なり、勧告なりについてのことで
す。

○中山政府委員 承知いたしました。
○白井委員長 本日はこの程度にとど
め、次会は公報をもつてお知らせする
こととし、これにて散会いたします。

午後五時十一分散会