

第四十六回国 参議院運輸委員会會議録第十五号

昭和三十九年三月二十四日(火曜日) 午前十一時五分開会

海上保安庁警 猪口 猛夫君 備後難部長

出席者は左のとおり。

委員長 米田 正文君 理事 谷口 慶吉君 吉田忠三郎君

委員 江藤 智君 河野 謙三君 木暮武太夫君 野上 進君 平島 敏夫君 村松 久義君 相澤 重明君 大倉 精一君 小酒井義男君 浅井 亨君

政府委員

運輸政務次官 田邊 國男君 運輸大臣官房長 佐藤 光夫君 運輸省海運局長 若狭 得治君 運輸省船舶局長 藤野 淳君 運輸省港灣局長 比田 正君 運輸省航空局長 栃内 一彦君 運輸省観光局長 堀本 保邦君 事務局側 常任委員 吉田善次郎君 会専門員

説明員

運輸省海運局参事官 高林 康一君 運輸省航空局技術部長 大沢 信一君

本日の會議に付した案件

○日本観光協会法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸事情等に関する調査(航空に関する件)(海運に関する件)(海上保安に関する件)

○特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(米田正文君) ただいまから委員会を開会いたします。

日本観光協会法の一部を改正する法律案を議題といたします。御質議のある方は、順次御発言願います。

○相澤重明君 日本観光協会法を提案されたのは、いわゆる今度は国際観光振興会というものををつくるというように提案の趣旨はなっているようであり、

○政府委員(堀本保邦君) いまを去る五年前に財団法人国際観光協会、社団法人全日本観光連盟の二つが一緒になりまして、特殊法人としての日本観光協会が生れ出たわけでございます。その当時の情勢と、満五年を経過いたしました今日の情勢とは、国際情勢も、国内関係でも、情勢が非常に変わっております。したがって、国際関係におきましても、国際観光の振興、観光宣伝、誘致というふうな点におきまして、それを推進する政府機関を設立することが望ましい、こういう考え方でございます。それから、国内関係におきましても、昨年観光基本法の制定以来、国内観光の面につきましても、もろの施策というものがたくさんございまして、そういうふうな観点からいたしまして、国内観光は国内観光として、それに専心する一つの社団法人組織をつくっていったらどうか、このような考え方のもとに、今度の日本観光協会の改組というのを考えた次第でございます。

以上が、非常に簡単ではございますけれども、今度の体質改善と申しますか、改組の根本的な理由でございます。

○相澤重明君 いまの御説明だけだと、どうも私どもはびんごないの、国際観光を主にしようと思われ、国内観光というものはなおざりにされるような気がするわけであります。それがいわゆる観光基本法にいうところの、私どもが、すべてのものについて観光事業の本来の趣旨に沿うようにしていくには、やはり政府といえども、あるいは民間といえども、相協力することが必要ではないかという

点を考えてまいりますと、一体政府は、国を代表してそういう事業を行なわせる国際観光、それにはどのくらいの一力を入れるというの、単にこゝとばかりでなくして、財政面においても、あるいは機能的にもそういうふうなものがあるのかどうか。一面政府がそういうふうな国際観光について力を入れるということになる反面に、今度はせつかく一本化しておいたものをいわゆる国内観光については民間にさせるということになると、民間についてはもう力を入れないのかと、こういう反論が出てきはないか。こういう面でも、過日いわゆる観光ホテルの整備法の問題と旅行あっせん業の際にも、特に民間のホテル、旅館というものについても財政面あるいは資産の償却面についても力を入れてくれということが多いことは、もって出されたのでありますけれども、いま申し上げましたように、政府が掌握するところの国際観光、また民間に行なわせようとする国内観光、こういう面の力を入れぐあいについて政府はどう考えているのか、率直にひとつお答えをいただきたいと思ひます。

○政府委員(堀本保邦君) お手元にお届けいたしております資料の一二ページをごらんいただきたいと思ひます。この一二ページをごらんいただきますと、従来の、昭和の初めから今日に至るまでの観光関係の機構を簡単に図示いたしております。一番上の欄は、役所関係の機構の変遷でございます。

す。昭和五年国際観光局として発足して、昭和十七年に局がなくなりまして、終戦後昭和二十一年に観光課として復活しまして、それが昭和二十四年に観光部になり、三十年観光局になって今日に至っております。それから八年中の欄は、昭和六年に財団法人国際観光協会がございまして、これが昭和十八年まで統括してございまして、これは東亜交通公社が生まれ出まして、これが終戦まで統括して、終戦とともに財団法人日本交通公社となったわけでございまして、その交通公社の中にございまして海外宣伝部だけが飛び出まして、財団法人国際観光協会となったのが昭和三十年でございます。それから一番下の欄には、戦前まで日本観光連盟という任意団体、これは主として国内観光関係の中心にある任意団体であつたわけでございまして、それが昭和二十一年に社団法人全日本観光連盟になりました。それが三十四年まで統括して、そして先ほど申し上げました財団法人と社団法人の二つが一緒になって日本観光協会になったわけでございまして。それで日本観光協会となりました当時、たとえばその次の一四ページをごらんいただきますと、「わが国の海外観光宣伝事務所の推移」という表がございまして、一緒にになりましたときには、ニューヨーク、サンフランシスコ、ホノルル、トロントとわずかに四つの事務所しか開かれておりませんでした。それが今日では十三の事務所が開設されておりますし、来年度にはジュネーブに開設と、このような予定

になっております。四つの事務所が来年度には十四になるといふふうなわけで、わが国の海外観光宣伝事務所という数も非常に多くなってきたわけでございます。それから一面OECDへの加盟あるいはIMF八条国への移行というふうなことに伴ひまして、今後の国際交流というものがだんだん盛んになっていく。また、諸外国の観光に対する力の入れようといふふうなものを考えてみましても、ものすごく国際観光に各国が力を入れております。そのように、国際観光の市場における競争というものが非常に激化した情勢になっております。そのような激化してある情勢の中において、日本としてにもかくにも海外渡航が自由化されるというたてまえになるわけでございます。それから、海外渡航が自由化されれば、国際収支をよくするためにそれに上回ってお客さんを日本に迎えなければならぬ、こういうことになるわけでございます。そのような意味から、いわば寝てもさめても四六時中国国際観光のことだけを考える政府機関がほしい、こういう考え方でございます。それが、諸外国の例を見ましても、もうみんな政府が直接やるか、あるいはいま申し上げたような政府機関がやるかというふうな状況でございます。世界各国ひとしくそのような傾向をたどっておる次第でございます。

それから、その同じく一四ページの右のほうの表をごらんいただきましても、国庫補助金の推移が、昭和二十四年国際観光事業の助成に関する法律というのでござりますが、その法律ができてから今日に至るまでの国庫補助金の推移というものがここに書いて

ございます。昭和二十四年一千万円でありましたものが、今年度が四億八千八百万円、来年度が五億九千二百万円というふうなふえております。そのほかに、今年度は五千万円、昨年度は一億の政府出資がなされておる、こういう状況でございます。ここ三年間の平均を見ますと、補助金が一年に一億余り、政府出資が平均五千万円ずつふえてきた、このような状況でございます。日本政府としても国際観光についてまことにおくれればせながらではございませんけれども非常に力を入れてきておるのではないかと考える次第でございます。一方国内関係でございますけれども、これは昨年御制定いただきました観光基本法の第十七条に「観光関係団体の整備」という条文が一条だけ設けられております。それは観光行政が多岐にわたるといふことから、いろいろ観光関係の団体があるが、それを整備して強力なものにしろという条文が十七条にあるわけでございます。この基本法十七条を受けまして、観光関係団体の整備という考えから今度の観光協会の体質改善ということを考えた次第でございます。つまり、財団法人と社団法人とが一緒になったわけでございますから、俗に言えば二重を追求する一重をも得ずといふふうな状況にもなりかねないわけでございます。むしろそれぞれ目的に従って前進する体制を整えたほうがより日本の観光が発展するのではなからうかと、このような考え方のもとに今度の改組を考えた次第でございます。

○相澤重明君 いまの御説明でほぼわかってまいりましたが、要は、先ほど私前段に申し上げましたのは、政府が今度の国際観光を主体にいわゆる強力な措置を講ずるといふことについては、私も賛成なわけですが、だが反面、前回のホテル整備法の問題やあせん業の問題の際にもいろいろ御意見がありましたように、社団法人——民間のそういう国内観光についての場合に、政府の力の入れ方が違ってきたか、手が抜かれてきはしないかという心配がある。局長はいま基本法の十七条の問題を御説明をいただいたのでありますが、せっかく一本化したものを二つにすれば、力の入れぐあいは、政府関係のほうに力が入って、民間はともするとなおざりになりはしないかという憂いが出てくるのではないかと、そういう心配を民間の業者がしはしないか。そういうところを、いや民間のそういう社団法人のものについても十分力を入れてやるのだというお力添えのことばがないと、やはりせっかく新しい組織に改変移行しても充実したものにしないかというおそれを持つのではないかと、この点を私は質問をしておるわけですが、その後段のほうの問題について局長のいまひとつ御答弁をいただきたい。

○政府委員(根本保邦君) まことに失礼でございますが、わかりやすく申し上げますと、補助金というものが年を追うてふえてきた、最近三年間毎年一億ずつふえてきたということ、この補助金というものがいわゆる九割補助のたてまえをとっております。つまり、九割は国際観光事業について国が補助をするのだ、あとの一割というものはいわゆる会費なり賛助金なりからまかないたい、こういうたてまえでございます。全額国がやりますと、これは観光局が直接やることになり、これは、やはり補助金というものが、おそろく九割の補助というところが最高のところだとは思いますが、九割補助というたてまえになっております。そうしますと、補助金がふえればふえるほど、残りの一割のものもふえていかなければ、財政のバランスがとれないわけでございます。ところが、補助金がふえるわりには会費というものがふえていかなければ、むしろ漸減の傾向にあるわけなんです。なぜ漸減したかと申し上げますと、補助金がふえれば、その九割でございますから、残りの一割に会費、賛助金を充当する。また補助金がふえると、また会費、賛助金を充当するということ、会員の皆さま方が納められた会費だとか賛助金というものが、全部とっていいほど国際関係に行ってしまう、ほとんど国内関係には潤ってこないという状況でございます。三十八年度を見ますと、そのようにして集められた会費、賛助金が国内関係に回りました額は一千万円に満たないでございます。そうしますと、会員の立場になりますと、せっかく納めた会費がちょっと自分たちの事業には潤ってこないで、自分たちにあまり直接関係のない国際事業のほうに穴埋めに使われるのはいやだということ、今度は出し渋る。出し渋ると、また少なくなる。少なくなれば、逆に国内事業に潤ってこないという悪循環が繰り返されたわけでございます。補助金を取れば取るほど日本観光協会の財政事情は窮乏を告げるといふ、まことにふかしき現象に際会いたしましたわけでございます。そのよう

なわけでありまして、ここでひとつ何らかの打開策をとらなければ、このままでは国内問題というのがじり貧になっていく、こう考えた次第でございます。そこで今度は、年間大体一億二千万円の会費、賛助金がございますので、それを半分は割りまして、もう六千万というものは国内関係に最初から充てる。そうすれば、会員の皆さま方は、自分の出した会費がそのまま返ってくるという国内関係の事業に返ってくるということになりますので、今度はまた会費をもう少し出そうかという気持ちにもなっていないかと思っております。そうして、それじゃ会費だけじゃ足りないか、こういう考え方でござります。そうして、それじゃ会費だけじゃ足りないか、政府としては知らぬ顔をしていかないと申しますと、そうではございませんで、今度の例のモーターボート競走の、いわゆる何と申しますか、益金から出るところの補助金、あれを二年前の国会で観光について補助をしようだいでござりましたので、その改正をしていただきましたので、そして来年度は千六百万円をモーターボート競走の益金の中から観光関係にしようだいでござります。そうして、その千六百万円を今度設立せんとする社団法人日本観光協会にあげて全額投入する、こういう考え方で来年度の国内関係事業はやっていきたい、このように考えておる次第でございます。

○相澤重明君 いまの御説明ですと、いままでの国際観光協会から日本観光協会という一本化したものについては、いわゆる補助金貸与ということがはしなくも言われたのでありますが、そういう過去のいきさつを、とにかく

国内、国際に分けて積極的に取り組んでいこうという趣旨でありますから、私も賛成をするものであります。

そこで一つその次にお尋ねをしておきたいのは、在外のいわゆる駐在員といいますが、各国に日本が観光宣伝事務所を持っておる。今年度も含めて十四になるという先ほど局長から御説明をいただいたのでありますが、いまこれらの十四カ所に対して何人ぐらゐの在外駐在員をお考えになっておるのか、御説明をいただきたいわけですが、

○政府委員(堀本保邦君) これもお手元の資料の一五ページに、宣伝事務所及び宣伝囑託員の配置図がございまして、事務所のほうは先ほど申し上げたとおりであります。そのほかに事務所は設置してございせんけれども、現地の親日家だとかあるいは長くその土地に住みついておられる二世の方とかいうふうな方を宣伝囑託員に委嘱してございまして、事務所が十五カ所ございまして、

つまり、事務所の開設しておるのが十三、来年度一つ、合わせて十四、宣伝囑託員が十五というので、合わせて二十九ということになるわけでございます。それで、事務所のほうは全部で二十九名でございますが、

○相澤重明君 資料はどこに書いてあるか。

○政府委員(堀本保邦君) 人数はございせん。二十九名、来年度二名増員でございますので、三十一名という予定でございます。

それからなお、御参考に資料の一六ページをごらんいただきますと、世界のおもな国々がどの地域に宣伝事務所を置いて観光誘致宣伝をやっておるかという一覧表がございまして、一番多いの

は、イタリアの四十五カ所、フランスの四十一カ所というのが一番上のランクでございます。日本は大体まん中と書いてございまして、日本と同じところはトルコ、それくらいのところと同じ数の十三ということになっておる。それからイギリスも十三ございまして、その辺と同じ、どっこいどっこいのところはいま位しておるわけでございます。それから、事務所の数はまあその程度の中くらいでございます。それが、事宣伝費につきましては、残念ながらまだ諸外国にはとも及ばない状況でございます。観光先進国はもとよりでございますけれども、費用――

宣伝費だけで申しますと、ずっと日本のほうは下位に位置するわけでございます。私も今後この方面について力を入れていきたい、かように考えておるわけでございますが、先ほど申し上げましたように、補助金はほしいし、補助金を取れば財政が破綻するといふふうな妙な因果関係もございまして、実は非常に弱ったようなこともあった次第でございますが、今後はこういう問題が解決されて、飛躍的に発展をさしていきたい、かように考えておる次第でございます。

○相澤重明君 いまの御説明ですと、海外観光宣伝事務所は大体十四カ所になるし、そして人数としては、現在までが二十九人で、今年度二人入れて三十一人、大体一カ所二人ということですね。その二人の分担というものはどういう内容なんでしょうか、観光事業の分担はどういうことになっておりますか。

○政府委員(堀本保邦君) 事務所によりまして、多いところは――ニューヨークが一番多いところですが、これは所

長以下七人でございます。それからカナダのトロントなんかは、日本から一名しか職員が行ってございせん、あとはいわゆる現地採用の職員を使っておる次第でございます。日本から行っておる人数だけで申しましたのがいまの人数でございます。あとは、現地でタイピストを雇ったり、あるいは運転手を雇ったりというふうなことでまかなっておる次第でございます。それで、少なくとも一名というのは、あまりにもこれはひど過ぎるわけでございます。まして休暇もとれないじゃないかといふふうな気がするわけでございます。最低――とにかく日本から行く場合には、二名をもって最小の定員とするということをやっておる次第でございます。いまおっしゃる通り、おおいに大蔵省もその線に沿ってわれわれに協力をしてくれた次第でございます。二名おられますところは、もちろん一名が所長で、それから一名がその下の事務員ということをやっておる次第でございます。現地の旅行あっせん業者、あるいはまた相手国政府、それから観光関係の機関というところと平素から接触を保ちつつ、日本から送りまして映画だとか、パンフレットだとか、ポスターだとかいうふうなものを持って巡回をして回ったりするような仕事をいたしておる次第でございます。

○相澤重明君 政務次官にお尋ねしたいわけですが、在外公館を世界各国にわが国も設置しておるわけでありまして、この中で、実は私も海外に参りました場合に、主として在外公館の場合は外務省の駐在員が多いわけですが、私も運輸省関係の者を見ると、きわめて例が少ないわけですが、私は

○政府委員(堀本保邦君) あとから詳細の資料を関係のほうからお出しすると思っております。私の記憶では、ハンブルグ、それからロンドン、それからブエノスアイレス、ワシントン、それからインドのようなどころだと思っております。それが在外公館、運輸省の職員が派遣されておる場所でございます。まあ、なお近くこの秋ごろまでにECDの担当としてパリのほうへ一名運輸省の者が在外公館勤務となつて行く予定になっておるよう聞いております。

○相澤重明君 なぜ私がいまの点を質問したかという、私実は東南アジアなり欧州を回って、そしてやはりいろいろ海外のいわゆる宣伝機構というものを回ったわけですが、その際に、

運輸省の宣伝機構というものはきわめて貧弱である、こういう点を痛感しておるわけですが、それから、早くからもっと在外公館の中におけるそういう観光日本というものは私どもは力を入れなければいけないという中で、運輸省の在外駐在員というものは少ないのじゃないか。もちろん、観光ばかりでなくて、一般の先ほどから出ましたいろいろの各国との査証の問題あるいは協定等の問題についてもあるわけですが、運輸省の事は、そういう問題でどうしてもっと専門的な立場の人がおらなければいけないということをおっしゃる、私は帰ってくるなり、そういうことを強く主張しておったので、今日まであまり進んでおらない。で、たまたま運輸省系統として観光協会がいわゆる観光日本という事務を担当するということになれば、これもやはり日本政府の息のかかったものなんでしょう。これは、そういう面では運輸省の足りない点は、そういうところでバック・アップする必要があると思っております。ですから、いまお尋ねをしておいた。そういう在外公館に対する運輸省の貧弱な駐在員という面から考えて、むしろそこまで政府が、観光協会がお考えになるなら、ひとつ運輸省の一環として大きな力を入れる必要があるのではないかと、こういうふうにも考えられる。したがって、今年度のジュネーブですか、一カ所お考えになっておるようでありまして、むしろ私は、後進国といわれるような地域まで含んで、いま一度再検討する用意があるかないか、そういうものをふやしていく運輸省として、もっと全体の地

域に力を入れる考えがあるかどうか、これはひとつ局長と、また政務次官にもあわせてひとつ御答弁いただきたい。

○政府委員(田邊國男君) 私は、相澤先生の御質問のごとく、私自身も、そういうようなやっぱり海外宣伝に備えまして、在外公館へ駐在員をもっとふやすという事は非常に必要なことだという事を痛感いたしております。特に今回日本観光協会法の改正に伴いまして、やはり海外宣伝ということも日本の国際収支の上に重大な関係がございますので、この宣伝事務所と並行に、これは再検討をして、なるべく人員をふやして、そうして海外の宣伝につとめるといふ役割を十分果たしてまいりたいと、かように考えております。

○政府委員(橋本保邦君) 昭和三十四年に、内閣にございました観光事業審議会が、在外事務所の将来の、いわば構想を描いた答申を、時の内閣総理大臣にいたしておりました。それによりまして、オリンピックの開催の前までに十五の在外事務所を設置するようになり、こういう答申が出ております。したがって、その十五という答申を目標に運輸省としてしましては、今日まで進んでまいりましたわけでございまして、残念ながらオリンピック開催の前までに十五カ所全部が開設し得なかつたわけでございまして、この点非常に残念なところでございますけれども、十四までできた、残る一つをどこに開くかというところが一つの私どものいまポイントになっております。まことに先生のおっしゃるとおりでございますまして、ちょっとまた資料になって恐縮でございます

けれども、資料の二ページをお開きいただきたいのでございますが、わが国への観光客の国籍別の数が出ております。これによりまして、アメリカが一番多いということ、一番少ないのがソ連ということになっております。それからフランスなんか少ない、インドも少ないタイも少ない、こういうふうになっていくわけであります。それで、この表から見まして、日本へ来るお客さんの半分以上がアメリカ人だから、もう少しここに重点を置いてアメリカに開いたほうがいいのか、あるいはヨーロッパにももう少し重点を置いて、そちらに残る最後の当面の目標でございます十五番目の事務所を開いたほうがいいのか、あるいはまた日本を中心とする東洋における国際観光ルートというふうなものに観光圏というものを形成しようという考え方から、東南アジア地域にも一つ一つの十五番目の事務所を開いたほうがいいのかどうかという問題につきましては、これはなかなかむずかしい問題でございます。問題の所在はいま申し上げましたような点にあるかと思っております。開いた場合はどれだけ将来効果があるかというふうな問題、そういう問題をお、余談になって恐縮でございます。この秋までにインドが日本に事務所を開き、メキシコが日本に事務所を開くという事で、日本がいわゆる海外渡航の自由化に踏み切ると同時に、日本というものが国際観光市場において目をつつけられて、日本に事務所を置くという動きが各国の間で出てまいりま

したような状況でございまして、われわれもできるだけ効率のいいところに事務所を開設をしたい、このように考えて、ただいま申しましたような点を総合的に検討いたしておる次第でございます。

○相澤重明君 私は三十九年度開設しようとするジエネーブが悪いとは申しませんが、けつこうだと思っております。しかし、私はこの観光問題のときに局長に御質問申し上げましたように、これからの観光というものは単にフジヤマ・サクラ・ゲイシャ・ガールというものをいくるばかりじゃないと思っております。産業観光ということが重要な任務を持つと思っております。しかもそういう場合に、どこが一体、日本のいわゆる海外投資の問題、あるいは合併会社の問題、あるいはそういう技術指導の問題という事を考える場合に、私は一つの例を申し上げると、インドに参りまして日本の大使という話をしたのでありますけれども、たとえば農業センターを日本の機械を持って行って開いておる。しかし、これはまことにお粗末で、これは私が当院から代表で行ったのは昭和三十四年です。三十四年の当時インドに参りましたけれども、インドのその農業センターというものはまことにお粗末。機械などは、もう日本の古い機械が行っているわけです。しかし、インドでは、やっぱり日本のものはいい、こう言っておる。それほどおられていくわけですね。ですから、もっと現実に即応した体制で、技術を導入するなり、指導するなり、そういう面で行くならば、私はかなり国際的には日本の信頼というものはあると思っております。ところが、残念ながら、在

外公館に行った場合に、いわゆる公社というふうなものよりは、民間のいわゆるジエネーブの人たちが多くを牛耳っている。牛耳っておるといっておかしくないものであるが、日本の在外公館が少ないために、そういう人たちの意見に明らかに私は問題が違ってくると思っております。そういうような、いろいろと現地を私どもがつぶさに調べれば調べるほど問題が出てくる。これはインドの例を、これは一つの農業機械のセンターの問題を話したわけですが、これから日本がいわゆる協力をしているという東南アジアなり各国に対しては問題が出てくると思っております。なるほど外国のお客さんで一番来るのはアメリカ人だと思っております。しかし、産業観光という面からみると、そうばかりではないだろう、こう私は考えられるわけ

そこで、先ほど、再検討される、あるいはまた今後御検討されて増加をする中に、十分そういう意向も取り入れる用意があるかどうかということをお尋ねしたわけでありまして、私は、こういう点については、いま少し、過去の実績だけでもを判断するばかりでなくて、これから新しい時代に対するわれわれがやっぱり勇気ある判断というものを持たなければいけないと、こう思っております。何といたしても終戦後に占領下のアメリカとの協力関係、そういう中における支配というものは、あらゆる面でアメリカが最大のものになることは、これはもう間違いない。けれども、アメリカだけが世界

の国を支配するわけじゃないわけですね。むしろわれわれとしては、世界のあらゆる国と提携をしていく、しかもその中で日本の国際収支を改善する、日本の貿易を振興するというのが重要な私どもの眼目なものでありますから、そういう面からまいりますと、私どもの力を入れるところというのはこれからもうとあつてしまかるといふべきじゃないか、こう考える。いま局長から御説明をいただいた二ページの資料の中からも、確かにアメリカは全体の中から見ましても約十二万三千に及ぶ数です。これは三十七年度は十三万九千—約十四万ですね、非常に多いわけですね。こういうふうなことからいって平均をしてみても、私は、インドとかソ連が少ないということをおぼろげに御答弁いただきましたが、そのとおりでだと思っております。しかしアジア関係については、東南アジアも含んでいけば、これはまだまだ開拓の余地は十分ある、こう見ておるわけですね。現在、合併等についても、政府が積極的に手をつけておるのはこの地域じゃないかと思っております。こういうことからいって、在外公館並びにそういう国際観光の事務所を海外に認めるとすれば、私どもは、いままでの対アメリカとの従来の観光からいって、それを力を入れるのもけつこうであるけれども、さらにその上にプラスするものがあるべきであるかどうかをひとついで聞いておきたい。

それからいま一つは、この国際観光についてやはり輸送をする場合から考えますという、海上と空という事になるわけですね。つまり、船で観光者



る。』——會員の中から任命するんだというたてまででございます。したがって、現在の運営委員というものは、會員じゃない人はなれないというたてまで、そこにはあいま政府出資が行なわれましてけれども、會員制が存置されていたために残された一つの方法であつたわけです。今度は完全なる政府機関にするということ、會員制がなくなりませんが、しかし何らかの意味において運営審議会というものが必要である、会長の諮問機関として必要であるというので、今度は會員制がないから、會員の中からではなくして、国際観光について学識経験者のある方の中から会長が任命をする、このような方法をとることになるわけでございます。したがって、この法律が施行されましたから、あらためて国際観光振興会の会長が任命されるということでございます。おそろく現在の委員さんが残られる方もおありかもしれませんが、また一部入れかえになるかもしれないというのが、ただいまの率直に申し上げました段階でございます。まだ人選等の問題につきましては、法案御審議中のことでもございまして、全然まだその段階にまで立ち至っていない次第でございます。

○相澤重明君 いや、私は、やはり政府が法律を提案する際には、骨格といふものはあるんですね。そこで、そのバック・ボーンがどういふふうになつておるかというところは、重要な私には問題だと思つたのです。なるほど、法律が通らぬうちにだれとだれを任命します、そんなことはできるはずはない。これは当然の話。ただ、先ほどから私が御質問申し上げたように、富士

山、芸者ガールだけの観光ではない、今日の観光は。したがって、そういう面から考えれば、単にいままでの日本観光協会の人たちがそのまま今度は入れかわるということでは少し話が違つてはなかつたか。つまり、會員制をなくしていわゆる審議会というものを設ける、理事という名前にして運輸大臣の任命制とするんだということになると、おのずから性格も変わってくる。しかも、先ほどからお答えをいただいたように、これからますます日本の産業発展のために、国際収支改善のために力をいれていくんだということになると、おのずから委員の任命のしかたについてもやはりお考えがあるのではないかと、こういう点を考えたので、実は第三の項について御質問をしたわけです。局長がまだ法律が審議の途中であるからということでお答えがなかつたわけでありますが、私はやはり、これからの国際観光という面から考えれば、そういう諸般の事情というものも十分参酌をした中で、この委員というものは、いわゆる理事ですね、新しい審議会の理事というものは、私に任命をすべきではないか、こういうふううに考えるんだが、そういう点、もし間違つておたらひとつ御指摘をいただきたい。

○政府委員(田邊国男君) この審議会の委員の問題につきましては、各審議会の委員の問題でいろいろと意見のあるところがございますが、特にこの観光の問題につきましては、ただいま皆さんに御審議をさせていただいておるうちに、非常に重要な問題でございますから、できるだけ御趣旨に沿つてや

てまいりたい、かように考えるわけでございます。それから、これはあま

りそういうことを立ち入つて言うのもどうかと思つたのですが、この運営審議会の理事に任命された場合の待遇といふ点、あるいは処置といふ点、そういう点についてお考えがあつたらひとつお答えをいただきたい。全然白紙の状態であるのか、あるいはたとえ他の審議会と——関係の幾つかのものがあるんですね、そういうようなものにならつて、いわゆる報酬、待遇といふようなものもお考えになっておるか、どうか、こういう点おわかりの点を御説明いただきたい。

○政府委員(堀本保邦君) 先生のお話は二つございまして、理事のほうの問題でございますけれども、理事のほうの来年度計上いたしております予算は、月額十七万五千円、これは普通のこつといつた種類の政府機関と同額の十七万五千円でございます。

それから、運営審議会の委員のほうは、これは、いわば名誉職と申しますか、別に給与のほうは考へておりませぬ。別に予算にも計上をいたしてない次第でございます。ほんの、何と申しますか、一年間に一人について車代のようなかつうで一万円程度という程度しかたいたしません。計上いたしてない次第でございます。

○吉田忠三郎君 ただいままで先輩の相澤先生から各般にわたつて質問がございましたから、私は、できるだけはしめて、ダブらないように二、三の点をお伺いをいたしたいと思つた。提案の際、さらにはただいままでにもかなり質疑応答で明らかになりましたけれども、国際観光協会の私はあり

方の問題、あるいは国際観光そのものにもかかなりいまだ問題が内包してあるんじゃないか、こう考えます。しかも、その問題は、政治的に見て一体那邊にその問題が存在しているのか等々も考へてみますと、ここでもかなりの時間を費やして、ある意味におきましてはお伺いし、ある意味におきましては意見を申し上げまして、局長あるいは政務次官の御高見を拜聴したい、こう考えますけれども、そろそろ、委員長が当初はかつたように、かなり時間が進行しておりますから、こういう点はいつかの機会にまたあらためて私なりの意見を申し述べたい、こう思つてお

ともあれ、最近日本を訪れます外国人のお客さんは年々歳々ふえてまいりましたことは、各位御承知置きのとおりであるが、去年だけでも三十万人にものぼる方が日本においでになりました。して日本の観光をいたした、この資料には出ております。しかも、この人々が日本での消費をいたしました金額などは、私どもの想像をはるかにこえるものでございまして、たいへんなものだというところは、先般本委員会であつた業法あるいはホテルの整備法等を審議した際にお願いをいたしました参考人の日本交通公社の津田参考人の言葉の中にもございました。具体的に参考人の中にもございました。具体的参考人はこの委員会でも申した述べ、外貨の消費額は為替ベースにして六千五百万ドル、消費額のベースで一億五千万ドルもある、こういう非常に私どもとしては参考になります意見を拜聴をいたしたわけでありまして、しかも、つけ加えて、本年は東京オリンピックの

年でございまして、こういう関係を控えて、今日各関係の人々は、大体日本に参ります外国のお客さんといふものは五十万をこえるのではないかと、そういう想定でそれぞれの分野で準備したりあるいは計画を立てておる、こ

う言われたわけなんです。さらに、ただいまの御答弁にもございましたように、香港の例などをあげましたが、日本の場合もかなり、さいぜんから申し上げておきますように、外人客がふえてまいつておる。その傾向は、非常にりっぱな私は資料だと思つていただ

も、この資料を見ましても、一目瞭然に私どもは認識することができるところであります。おおむね昭和四十五年くら

いまでには百二十五万人という、私どもはこれまた想像もつかないほどの人が来るであらうという目標に向かつて計画を進めているのである、この先

設の委員会津田参考人が申されました。さて、そういう客観的な事情の中で、しからば日本の国際観光というもののあり方は一体どうあらねばならぬかと、こういうことがやはり非常に國民全体の問題として私は問題になつてくると、こう思つたのです。そこで、私は、その国際観光というものは一体何かといふふうにお考へてみますと、一つには国際親善の発展に私は寄与するものだと、こう思つた。それから二つには、先ほどお政務次官が申されたように、わが国の国際収支の改善に大きく貢献いたしておりますこと

は、すでに先輩の各位でございますから、これもまた申し上げる必要もないことだと思つた。さて、この二つの大きな目的といふますか、眼目

をたけども、国際観光協会の私はあり方

の問題、あるいは国際観光そのものにもかかなりいまだ問題が内包してあるんじゃないか、こう考えます。しかも、その問題は、政治的に見て一体那邊にその問題が存在しているのか等々も考へてみますと、ここでもかなりの時間を費やして、ある意味におきましてはお伺いし、ある意味におきましては意見を申し上げまして、局長あるいは政務次官の御高見を拜聴したい、こう考えますけれども、そろそろ、委員長が当初はかつたように、かなり時間が進行しておりますから、こういう点はいつかの機会にまたあらためて私なりの意見を申し述べたい、こう思つてお

ともあれ、最近日本を訪れます外国人のお客さんは年々歳々ふえてまいりましたことは、各位御承知置きのとおりであるが、去年だけでも三十万人にものぼる方が日本においでになりました。して日本の観光をいたした、この資料には出ております。しかも、この人々が日本での消費をいたしました金額などは、私どもの想像をはるかにこえるものでございまして、たいへんなものだというところは、先般本委員会であつた業法あるいはホテルの整備法等を審議した際にお願いをいたしました参考人の日本交通公社の津田参考人の言葉の中にもございました。具体的に参考人の中にもございました。具体的参考人はこの委員会でも申した述べ、外貨の消費額は為替ベースにして六千五百万ドル、消費額のベースで一億五千万ドルもある、こういう非常に私どもとしては参考になります意見を拜聴をいたしたわけでありまして、しかも、つけ加えて、本年は東京オリンピックの

年でございまして、こういう関係を控えて、今日各関係の人々は、大体日本に参ります外国のお客さんといふものは五十万をこえるのではないかと、そういう想定でそれぞれの分野で準備したりあるいは計画を立てておる、こ

う言われたわけなんです。さらに、ただいまの御答弁にもございましたように、香港の例などをあげましたが、日本の場合もかなり、さいぜんから申し上げておきますように、外人客がふえてまいつておる。その傾向は、非常にりっぱな私は資料だと思つていただ

も、この資料を見ましても、一目瞭然に私どもは認識することができるところであります。おおむね昭和四十五年くら

といいますが、これらの問題を達成するにあたっては、私は必ずしもそう楽観したものの方で対処していくのでは達成できない。現に、相澤先生もいま指摘いたしましたように、たとえば在外事務所の関係にいたしても、出先の運輸省の職員の数にしても、あるいは予算の関係におきましても、しかもいまこの法律を改正をして——私はジュネーブに在外事務所を一カ所設けることについては心から賛成するものであります。このことは別に、つまり観光協会なる機関に対する補助の關係にいたしても、資料を見てもおわかりになりますように、一四ページに掲載されておりますが、わずか六億に満たない、まことに少ない金額になっておるようによ掲載されております。五億九千二百万円ちょっとぐらいです。こういう程度ですから、こういう面から見ても容易ではないと思つては、しかも、私は参考人の例をたびたびあげまして恐縮ですが、先般の津田参考人のお話にもございましたように、この人々が日本において願う場合にどういふ経緯で参るかと、結果的にはあつせん業の手を経て日本に観光におもむく率というものは、去年のかりに三十万人といたしても、八割があつせん業の手を経て来る。こういうことになりますと、私は必ずしも、運輸省が観光局長を中心としたして今日まで懸命な努力をされておつたことは認めなければ、こういう明らかな数字から見ても、その目的が達成されたものだといふふうには考えないのであります。したが、いまして、将来かなり私はいま申し上げましたこと

とを含めまして問題があると、こう言わざるを得ません。たとへば、一つには、在外事務所の關係の問題がございます。これなどは現在十三カ所、今度の法律が制定されても十四カ所だけでございまして、たして十四カ所だけでございまして、事務所の数によつて私はその事業の内容というものは即判断をすべきものではないと思つては、アメリカであるとか、あるいはスイスであるとか、イギリスであるとか、あるいはドイツ等々のことなどを比較いたして見ましても、問題にならない数だと思つては、国際観光の重要性については、相澤先生から申されたか、あえて申し上げませんが、かく重要な日本の観光産業の一つになつてきた事柄だけに、私はこの事務所の問題を、やはりいやおなじしに取り上げてみなければならぬ一つの問題ではないか、こう考へるわけでは、

それからもう一つの問題は、やはりあつせん業の關係が問題になつてくると思つては、具体的な数字等については、先ほど申し上げましたから、申し上げませんけれども、とにかくこの人々をどうあつせんするかという問題は、やはり一つの問題点になることだけは間違いないのではないかと、過去の実績等を見ましても、そういうことが言ひ得るのではないかと、こう思つては、

それから第三番目には、宣伝活動の問題、これまた申し上げる必要なからうと思つては、つまりPRの問題ですが、幸い運輸省当局としては、何かこの海外のPR活動の強化、こういうことで、国際観光振興策を政府として

まとめた——こういうことを、過般の二十四日に、そういう關係の人々がお集まり願つて会議をいたしまして、具体的になつてこの国際観光の振興に対する施策をきめた、こうまあ新聞に出しております。たいへんけっこうなことでございますが、私もこの新聞の内容だけではなかなか判断がつかぬ面もございまして、そこで、この問題について——観光局長もこれを見ますと出席をいたしておるようでございますから、できるだけ本委員会に、この活字だけではなくして、もう少しこの点については御説明を願ひ、あるいはある意味におきましては報告を私にしたいだきたいというふうな思つては、とりわけ外国人の観光客の誘致という一つの問題として提起いたしておりますが、「海外観光宣伝活動の充実強化——日本観光協会など広報活動の強化、日本観光協会法を改正し、」——ただいまここに提案されておる、この意味だと思つては、

「改正し、組織を強化する」とも、三十九年度にジュネーブに日本観光協会の海外宣伝事務所を新設、このほか外国放送の利用による日本の紹介などを検討する。こうまあ新聞で明らかになつておるから、この際はこの面だけ私を取り上げますけれども、ジュネーブに一カ所海外事務所を新設して、一体この新聞のタイトルに出しておりますような「海外のPR活動強化」などという強化に当てはまるのかどうかということがまだ一つ、それからもう一つには、「外国放送の利用による日本の紹介などを検討する。こういう後どうなされて、しかもその計画が

どようになつておるかということをおこで明らかにいたしていただきたいと思つては、

それから第四番目の問題点というものは、やはり国際観光だけに、出入国に關する査証の相互免除等々——これは外務省に關係することでございますけれども、かなり私は問題があると思つては、この表を見ますと、たとえば二ページで、確かにアメリカの観光客が多い。それからイギリスもかなり多い。しかし、カナダがまたかなり下がつた数字になっておる。ですから、カナダもかなりヨーロッパにおきましては観光客の多い国でございます。これなどを考へてみても、やはり日本とカナダとの査証關係についての協定などというものはまだ未協定だと、私の調査の範囲では知つておるのですが、こういう事柄がやはり災いをして、具体的にカナダからの観光客などというものは少なくなつておるのではないか、こう思つては、

「相互免除して、こういふ査証など相互免除して、こういふ問題等がかなり私はあると思つては、ですから、こういう關係、それから時間があつせんから一括質問いたしますけれども、補助關係の問題で先ほども触れましたように、観光協会に對するつまりこの補助の關係につきまして、まことにわづか五億か六億何がしかの金では、問題に私にはならないと思つては、やはり日本の国は、私のほうの考へ方ではございませぬけれども、とにかくにも開放経済体制の中にいやおなじに進みつつあるし、入らなければ

ばならない。こうした国際貿易の自由化に伴ひまして、やはりこの観光事業といえどもその余波をかなり私は受けるものだと思つては、

いまのようなふうな政府の姿勢、そういうときに、いまのような政府の姿勢では、私は太刀打ちできないと思つては、私は、この法律の關係、みずから国の財政規模、財政事情等を考へて、その限界があると思つても、さういふ、せん相澤先生がおっしゃつたように、一つの観光産業である——これについては政府次官からかなり積極的な答弁がございましたから、心から喜んでおるならば、もつともつともつともつと補助政策につきましても積極的に前向きな姿勢がなければならぬのではないかと、こう思つては、

それから在外公館、あるいは機関、在外事務所等の関連でございましてけれども、運輸省もたしか、在外事務所はここにございまして、十三、あるいは今度のジュネーブを含まして十四、こういうことになりますと、その他に民間機関として在外に事務所を置いておるものとせば交通公社の關係、こういふところの關係は、先ほど言つたように、外国のお客さんを八〇%もその手によつて扱つておるが、さて在外の事務所はどうかという、この資料にもございまして、まことに少ない——わづか四カ所あるいは五カ所程度のものより少ない。しかも、そういう悪条件を克服をしながら、いま申し上げたように、ほとんど八割程度日本において願うお客さんのお世話をする。そういうこと、直接間接的に政府の施策に協力を

私はしておきます機関だと思いが、さて補助関係になりますと、私のこれは認識不足かも知れませんが、しかし、この一四ページの資料を見てまいりますと、昭和二十九年までは、交通公社に対しても、どういうことになりまして、四千二百万ですね。それで、全日本観光連盟、当時あったんでしようが、これには九百万そこそこ。こういうことになって、その後は、国際観光振興会といいますが、国際観光協会といいますが、こういうところにのみ集中して、政府の国庫補助関係というものは、その推移を見ましても、ないような気がするのです。で、これはまあ、いろいろ先ほど言ったような国の財政事情等々がつまりこういう面にも反映してできなかったのではないかと、何か私には不自然なような気がするのです。

そこで、私は一つ意見を申し上げるわけですが、運輸省の出先機関が、つまりこの現在既設のものが十三、それから外務省の関係になりますけれども、在外公館がかなりのものが外国にございます。こういう関係なども直接財政事情によって補助ができませんとするならば、先ほど来の宣伝活動と相関連して、つまりこういう資金、信用のおける日本交通公社などというものが、かなりその在外事務所をつくるためには資金その他で非常に問題がやはりこういう事業を行なっておく企業といえどもあろうと思つて、そういう面を考へまして、無形の補助をしていくという、いわゆる助成をしていくという立場で、在外事務所であるとか、あるいは在外の公館

等々を、この間の鉄道公団法じゃないけれども、無償で貸しつけていくというようなやり方、あるいはまた有形無形の、運輸省の出先の人々、あるいは在外におります公館の外務省の関係の諸君が協力するというような態勢をとってまいらなければ、かなり強大な、たとえばアメリカのような観光のやり方、スイスのようなやり方、あるいは北歐三国のやり方、英国においては北歐三国の向こうの観光施策には私はどうも太刀打ちできない、こういう考えから、いま申し上げたような一つの考えを持って、この際、これに対する観光局長の考え方をこの際、御答弁願いたいと思つて。

それからもう一つ、この法律の条文そのものに入りますけれども、十九条の關係でございます。相澤先輩が、これについての具体的な構成員であるとか、あるいは学識経験者についても触れましたが、私はそれはそれとして、もっと政務次官が答弁をいたしましたように、お説ごもつともである、できるだけそのようにしたいと、こういう答弁なので、できるだけという、そういう抽象的なことでは、これはいつの場合でも国会答弁としてその範疇より政務次官が出ないのかしませんが、もつと私はこれは具体的にはこの關係については出していないのではないかと。これは一つの私を例を取り上げますけれども、ただ単に日本の観光の、とりわけPRの活動も含めて諸外国における観光宣伝などというものは、日本のこれに關連いたしませんか、いろいろな、企業といいますが、そういうものを助成しつつ国際販支に貢献させるといふ目的だけで私はないと思つて。

りこの面を通して日本を広く紹介をする中から、日本というものを十分に認識してもらいたいというものもあると思つて。で、私は一九六〇年にアメリカの教育の都でござりますクリーブランドというところに参りました。その教育委員会に参りまして、いろいろ教育についての勉強をさせていただきまして、日本でいえば大抵性格的に文部省のようなところではないでしようか、そういうことは別に、驚いたことには、向こうの各教育關係者が集まって私に幻灯を見せてくれた、その幻灯が、日本の子供たちはまだかすりの着物を着たり、あるいは貧乏で、確かにアメリカから見ると日本は貧乏なこととは間違いありませんが、貧乏で楽器などを買ひ求めることができないで、なべのふたをはいてタンバリンのかわりをして音楽を習っているのだなどという幻灯を見せられたわけですが、私は、いいですか、そこでは、これは違つて、もはや日本はその生活様式、生活態度というものは欧米と何ら変わらなせんと、子供のころからみんな洋服を着て学校に行っているのだから、だから日本の着物などというものは、古典的な日本の文化の保有のためであるとか、あるいは特定の個人々々和服などという高級なものを買ひ求めて一つの趣味で持つておる程度で、大多数というものは、もう日常の生活、それからいふ言つたようなある一つの作業をする場合において洋服を着用しつやつやしているの、とらえてみて、楽器などはああいうなべぶたをたたいたりしているのは、これは戦後の混乱期にいなかですうい

うことはあつたかどうかは別として、これをすべて見て、日本の生活状態、日本の文化の状態はこうであるとするなら、たいへんなあなた方は、外交上も、あるいはすべてのアメリカのつまり日本に対する政策のあやまちを来たすと、こう私が言いましたら、きょんとしつておりました。こういうことですから、こういう事柄だつてやはり、国際観光の面を通じて、私はいわゆる宣伝活動の強化などというものを取り上げたというゆえんのもの、こういうものも含まれてるんじゃないかというふうな考えまして、さういふ実は一つの具体的な交通公社、特定のところを申し上げたいへん恐縮でしたが、交通公社という一つの名前をあげて申し上げたようなわけなんです。ですから、ぜひこういう關係の面は、皆さんの特段の御努力を願つと同時に、そのやがて基本となるものは政府、運輸省、運輸省の観光局長が具体的な施策を樹立しますけれども、それに諮問いたすといいますが、そういう關係のもの、この十九条に載つていて、そこでそのメンバーの關係になるわけですが、観光局長の答弁では、会員であらねばそのメンバーになれない、こういうこと、これはお説ごもつともだと私は思つて、だれでもかかれでもというわけにはまいらないと思つて、す。しかし、いま申し上げたような事柄が非常に重要でありますこと、それから、アメリカあたりは、これは局長、あるいは次官も、皆さんおいでになつたと思つても、向こうでは、あまりこういう点では、第何条にこう書いておつて、附則にはこうなつておる、省令にはなどというよう

なことを、確かにアメリカという国は、これはデモクラシーの国であつて、それだけにやはり法律というものが、あるいは州の条例といふもの、あるいは州の条例といふもの、あるいは州の条例といふもの、そういうものもきびしいけれども、事の運営、運用ということについては、かなりこれがつまりその國の得策であるということになりますと、積極的に法なりあるいは規則なりの解釈を善意に解釈して活用している面が多々あるのです。ですから、私は、このメンバーは、アメリカでも、英国でも、あるいは観光の國だといわれるスイスなどでも、明らかにその關係者を運営の際、先般のあつた法案あるいはホテルの整備法等々を審議したときに、も、ややそういう面の質的応答がございましたけれども、端的に具体的なものがあつて申上げましたから、私はここであえて申し上げませうけれども、こういうメンバーには、日本の国内の審議委員等々の制度がたつきございませうが、いづれもそういうところには關係者の代表を入れておきます。私も地方でそういう委員をやつた経験がございませうが、代表者を入れておきます。ただ、その場合、たとえこれから審議してまいらなければならぬ道路運送法に基づきます自動車協賛委員会などというものがございませう。前は、われわれが任命されたときには審議委員といつておりましたが、そういうものにもやはり業界代表が、たとえばトラックの關係、ハイヤーの關係、そういう私が出ておりましたから、私は何も学識がないのだけれども、学識経験者などという名前をどつて運用して

くつつけたと思つても、明らか

かに私はつまり利用者代表、労働者代表で入っていった経験等もございませう。ですから、私は、この運営審議会です。それから、運営をする審議会です。それから、ぜひこういふところにはあつせん。業代表あるいはホテルの代表等々をそこに入れて、名実ともにそういう関係者を網羅して、この運営、運用のあやまちを犯さないようにしていくことがより賢明なやり方ではないのか、こう思います。私には先ほどの政務次官の答弁では満足しないのです。もう少し具体的にこの点については明らかにしていただきたいと申し上げまして、とりあえずの質問を終わりたいと思ひます。

○政府委員(梶本保邦君) いろいろ多岐にわたりました。御高見を拝聴いたしました次第でございます。

まず、PRの問題と外国放送の関係、これが一番最初の重点かと存じます。現在も映画を作成いたしておりますが、これは二十七分で区切っております。と申しますのは、大体テレビ放送いたしました場合に三十分が一区切りになっておりますが、二十七分で映画をやりますと、残りの三分で日本へいらしやいというふうなコマージュシャル的な文句を入れるというふうなことで、合わせて三十分という計画でやっております。次第でございますけれども、こういう面をもう少し強化をしていきたいということでございます。映画を一本作成いたしますのに大体九百万円かかります。プリントにとりましますのが、大体多いので二百本とっております。それは、わが事務所はもちろんでございますけれども、在外公館、つま

り外務省の大使館、公使館のような在外公館へ全部を送っております。したがって、観光協会の事務所のないところで在外公館のあるところは、その組織網を通じて全世界に宣伝をする、こういうシステムをとっております。したがって、二百本程度のプリントをとるといふことになっておる次第でございます。そういったことを今後さらに強化をしていきたいというのが、先ほど先生御指摘になりました点でございます。

それから、その次に御指摘をいただきました問題は、査証の問題でございます。まして、この点は、先生と全く同じ考え方、同じ立場で、運輸省としましては、この二三年來外務省と戦つておる——戦つておるといふとあれでございますけれども、やっております次第でございます。それで、二二ページにもその関係のことを私書いた次第でございます。それで、特にこの二二ページをごらんいただきますと、とにかく世界においてアメリカというものが国際観光市場における送り出し国になっております。したがって、アメリカに対する各国の誘致宣伝というものはものすごく激甚をきわめております。特にO.E.C.D.加盟の諸国のアメリカに対する働きかけというものは、ほんとうに業にせんで飲んでいただきたいというくらい、のめりを持っておるわけでございます。ところが、アメリカとしましては、カナダに対する以外は、査証の免除を現在いたしております。どんな理由か存じませんが、それ、ヨーロッパの諸国は、特

にO.E.C.D.を中心にして、アメリカが自分の国に査証を免除しなくても一向かまいません、自分の国から一方的に免除いたしますというところで誘致、宣伝をやつておるわけなんです。それで、われわれも、外務省に對して、ぜひ日本としてもそのような方法をとつてくれないかというところを言つておるわけです。これは決して私ども観光だけのことを言うわけじゃございませんで、アメリカ本土からハワイへ一年間に來る観光客というものは三十万人を突破しておるわけです。三十万人のアメリカ人がハワイへ一年間にやつてくる。そのうちの一部分でもいい、日本に足を伸ばしてもらえば、うんと日本の国際観光というのには伸びるんじゃないか、こう思つておるわけです。ところが、ハワイまでやつてまいりまして、そしてビザを申請すると、すべつたりころんだり、なかなかビザはおろしてくれない。いやになって、そうして日本へ來ないということになる。そこで、一週間くらいは観光旅行なら、ノー・ビザでどうぞいらつしやいというふうなことをやつたほうがいいんじゃないかという考え方、またそのような苦情が非常に多うございまして、われわれとしてはそれを頼んでおるわけでございますけれども、わが外務省は相互主義を堅持して譲らずというところ、相手がしなければ絶対に日本はしないのだというところ、今日まで外務省とわれわれが立場が違つて折衝をしておるわけでございます。それで、ここに表にございませうに、査証の一方的免除、あるいは査証料金の免除というふうなことで、かなり各国がやつておるわけで、今後この方向にど

うしても進んでいくべきではないだらうかというふうな考へております。現に、昨年の十二月五日に観光政策審議会足立会長から出された意見の具申の中に、ただいま御指摘になりました出入国に對する措置の改善の中に、これは資料の三五ページにございませう。わが国に對して観光による外貨消費額の多いの國民に對する査証の一方的免除を図ること。という意見の具申が出ております。このようなことでございませうが、なかなか外務省が聞かないというので、今後とも運輸省としましては国際観光振興の立場から折衝をさら

それから、その次は補助金の問題で、交通公社に補助金が出ておつたところがあるんじゃないかというお話でございます。これはこの図にありませう。に、御指摘のとおり出ております。そのときの交通公社はいわゆる財団法人でございます。それなら、先ほど資料の一三ページの図で申し上げましたように、交通公社の全部の事業に對して補助金が出たのじゃございませんで、交通公社の中の、すなわち海外宣伝部に對して国から補助金が出た、こういうたてまになつておるので、つまり国際観光に對して政府が補助金を出したのである、財団法人交通公社の全事業に對して補助金を出したんじゃない。したがって、海外宣伝部が交通公社の中から出て財団法人国際観光協会になりましたときに、国際観光協会のほうへ補助金が一緒について移つたわけでございます。それが昭和三十年から補助金がそちらのほうへつたということになってお

ります。この図表でござらぬいただきますように、三十年からは日本交通公社も公観連もなくなつて国際観光協会一本にしろられます。五千二百四十九万一千円ということになっておる次第でございます。

それから、それじゃ今後交通公社のようなところに対する補助金はどうなんだという御質問が次にあつたのでございませうけれども、われわれとしましては、株式会社になりました交通公社に對して、まあ一番広く信用がたつたに對して、まあ一般的な方法で補助金を出すかというところはやはり相当研究をしなければならぬ問題だと思ひます。むしろ將來の方向としましては、あつせん業全体、特に今度の法律改正による一般旅行あつせん業者が外貨を獲得する、何らかのそういう助成策が考えられないかという立場から、少しこの問題を前向きに検討してもらいたい、かように考へておりました、特別に個々の会社について、いくら大きい信用がございまして、いくら大きい信用がございまして、それに対する補助金というものは、ちょっと運輸省としては、ただいまの段階では考えられないのではないかと、いふふうな考へておる次第でございます。

それから最後に、一番大きな問題でございます。十九條の運営審議会の問題でございます。先ほど私申し上げました点で、失礼ですが先生誤解をしていらつしやと思ひますので、すけれども、現行法では会員の中から選ばなければならぬことになっておりますけれども、今度の法律改正では、会員制がなくなるので、それとは無関係に、会員であるとか、賛助金を出してくださる

とかいうことは全然関係なしに、国際観光についての学識経験者の中から任命をするというたてまえになるわけでございます。いわば門戸を広く開放したのだ、さように考えております。そのような立場から、先生が何をおっしゃるかと申します。したが、いまは十分この点につきましては前向きに検討させていただきます。

○吉田忠三郎君 私は何を言わんとするかというところがわかっておるとのことです。これにこした答弁はありませんから、あえて申し上げません。ただ、若千局長さんも誤解している、こう思いますが、先ほどから申し上げたように、交通公社を、特に特定の名前を申し上げると、こういって意味は、決して交通公社だけじゃなく、いまあなたが答弁されたように、つまりあつせん業全体として考えつつ申し上げたわけです。だからといって、この国際観光についてのあつせんということになりますと限られてまいります。ひとつそういう例をとったのでありますから、ぜひ誤解のないようにしていただきたいというふうに願います。

それからもう一つは、補助の關係で、確かに二十九年まで、これに記載されておられますように、補助されておりました。そこでつまり、財団法人から株式会社交通公社になったのは去年からです。厳密に言いますと、しからず、発足したのは、なお、御承知のように、株式会社と、それから財団そのものも残っているわけですから、そういう關係等も考えながら申し上げたつもりで、先ほど来申し上げてお

ように、国の財政事情等々考えて、直ちにストリートに、金で、たとえば補助などを私はできないとしても、助成ということばを私は先ほど使ったつもりであります。ですから、助成ということになりますと、いろいろなこれはやり方があろうと思つたので、その一つの例として、この在外事務所の活用の問題であるとか、あるいは外務省の關係であるけれども、大使館であるとか公使館とか各国内にございまして、そういう關係、有形無形の私は助成をするという立場で、具体的にはその運用をうまくやっていかなければならぬじゃないかと、こういうことを申し上げたわけですから、この点で、さらに私は積極的に、これは特に外務省關係でございまして、いま局長も申されたように、何かかなりいろいろ複雑な問題があるようですから、より運輸省の觀光局長のほうで、そういう点を連携を密にして、助成をするという立場で私は取り扱っていただければ、けっこうだと考えまして申し上げたわけです。こういう点、ぜひひとつ誤解のないようにしていただきたい、こういうふうに思います。そういう意味も、なぜ私は言っているかという点、これはまあ釈迦に説法でございますから長々と申し上げませんけれども、日本の国際収支を見ても、完全にこうした事業で取得するもの、貿易外収入としてかなり国際収支に貢献しているようなものは、そういう意味で前段に申し上げたように、それが年々歳々いい傾向になってきて、四十五年くらいになると、私もが想像もつかないような外人客が参る。こういうことを想定

して、先般のホテルの整備法なり、あるいはあつせん法というものも、その意味で私は一部改正したものだと思つておりますので、ぜひ、いま言ったような面も、一面においては、平易な言葉で申し上げますと、めんどろを見るところいかまがやばりなければならぬんじゃないかという気持ちで申し上げたわけですから、その点は、賢明な局長さんですから、私が申し上げる前に、あなたの考えていることはよくわかるくらい局長さんですから、さらにその面も含めて御努力をこの機会に願つて、私の質問を終わりたいと思つて、

○委員長(米田正文君) 他に御発言がなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませんか。  
○委員(米田正文君) 御異議ないと思つて、

○委員(米田正文君) 他に御発言がなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませんか。  
○委員(米田正文君) 御異議ないと思つて、

○委員(米田正文君) 御異議ないと思つて、

○委員(米田正文君) 御異議ないと思つて、

もって衆議院送付案どおり可決すべきものと決定いたしました。  
なお、本院規則第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたしと存じますが、御異議ございませんか。  
○委員(米田正文君) 御異議ないと思つて、さよう決定いたします。  
午後零時五十一分休憩

午後二時二十分開会  
○委員(米田正文君) ただいまより休憩前に引き続き委員会を開会いたしました。  
運輸事情等に関する調査を議題といたします。  
○相澤重明君 政務次官にお尋ねをするわけですが、私も、私ども社会党は、日韓会談反対の立場を堅持しておりますのでありますが、先ほどのニュースで、アメリカのラインシャー大使が暴漢に襲われたというのを聞きまして、たいへん私も遺憾に思つて、こういふことのないようにぜひ池田内閣の善処方をわれわれ希望するわけでありまして、たいした傷ではないように思つても、直ちに大平外務大臣がおわびに行つたさうであります。が、右翼にしろ、左翼にしろ、どんなにかわからぬけれども、いずれにしても、そういう暴力行為が、少なくとも外国の代表に、アメリカの大統領の代表ですよ、そういう大使が傷つけられるなどということは、まことに遺憾千萬だと思つて、そういうことは、これは

いずれきょうの予算委員会なりそれぞれで、私のほうの党としてもその問題について質問することになっておる。私は、それはそれとして、そういう日本のような国で前時代的なそういうものが行なわれるということは、まことに遺憾である、こういうふうに思つて、

○委員(米田正文君) 御異議ないと思つて、

○委員(米田正文君) 御異議ないと思つて、

○委員(米田正文君) 御異議ないと思つて、

ましたのですが、専門的なことは私は承知いたしております。ただ、たまたま政務次官のお話がありましたように、日韓会談、あるいはよその外国の場合と同じような航空協定に基づく運輸の開始でございます。純民間ベースで一応お話し合いが始まったものを、政府が認めるというか、こういうことになっております。

○相澤重明君 いまの返答は、専門的な立場でないだけに、また最高の責任者でないだけに、やっぱり、はっきりした答弁というものはできないと思うのです。それはよくわかりました。

そこで、政務次官にはやはりはっきりしておかなければいけないと思うのですが、運輸省は相手の国の申し入れに基づいて相互乗り入れ協定をつくったということであると、相手の国の申し入れがあれば、これはやはりそういう協定を行なうということに解釈されるわけですね。それで、前段のお話では、日韓会談とは関係がない、こういうお話ですが、そうすると、端的にお聞きしますが、いま私が申し上げたのは韓国の場合ですが、政府は、相手の国から申し入れがあれば、そういう相談ができるというものであれば、それでは隣の同じ朝鮮の北朝鮮からそういう申し入れがあった場合には、そういう協定ができますか。その点について、運輸省は独自でできるといふことならば、私はやっぱりいいと思う。どういふことなですか。

○政府委員(田邊国男君) 韓国につきましては、すでに国際的にもりっぱに国連で認められた国でございますと同時に、わが国においても韓国を承認をいたしております。これから国交の

正常化をやっていくという事は、すでに国会においてもいろいろと議論をされ、政府においては目下交渉中というところでございます。ですから、これから国交を回復していくという際でもございまして、現在暫定的な措置といたしまして民間ベースでやっていくということもございまして、それは中国との問題はどうかということもございまして、まだこの問題につきましては、基本的な考え方というものは固まっております。

○相澤重明君 私のお尋ねしたのは、中国でなくて、隣の北朝鮮から相互乗り入れの話があったらどうか、こういうことなですか。

○政府委員(田邊国男君) いまのところ考えておりません。

○相澤重明君 おかしいじゃないですか。相手の国から申し入れがあれば、運輸省の独自の見解でやれるというものを、もしそういう話があっても考えていないというのでは、少し政治性が強過ぎるんじゃないですか。私は、日韓会談問題の地ならしの一つとして、民間ベースの相互乗り入れというものをきめたのだと思うのです。そういう思いたくなるんだが、それはそうではないというもし御意見が政府の部内で固まっておれば、それを明らかにしてもらわなければならぬ。本来こういう問題については、外務委員会なりあるいは総括的な予算問題等の委員会であることなすが、事は運輸省の監督下にある航空関係の問題ですから、実はお尋ねをしたわけですね。協定関係等の問題に入るには、きょうは時間があまりにもありません。ですから、いづれこの問題は、私は運輸大臣にお尋ね

をしたいと思う。だから、条約とか協定の立場に立って、日本が韓国と相互乗り入れをきめたいきまつ、そういうものをひとつ明らかにしてもらいたい、こういうことを私はきょうは希望して、この問題は終わりたいと思うのです。私は単に運輸省だけで独自にきめられるということではないと思う。もっと高度な政治性があると私は判断している。そこで、社会党が日韓会談に反対しているのに、自民党さんだけでいいというわけにも私はまいらぬだろう、こういう点で、単なる運輸省の問題ではなからうということから、私もはいま御質問したわけでありませんが、ただいまの時間とかあるいは出席の政府委員の立場では、根本的な問題を掘り下げてここで議論するということはずかしいと私は思います。そういう点をひとつ、あとで資料としてお出しをいただきたい、こう思います。

その次にひとつ、もしこの相互の乗り入れ協定による乗り入れが、すでに三月十七日、四月十五日ということになっていくわけですね。三月十七日からは大阪ソウル、四月十五日からは東京ソウル、こういうことになっていくわけでありますが、御承知のように、本委員会でも九州の飛行機事故の問題を話したわけでありまして。

○委員長(米田正文君) 速記をとめて。  
〔速記中止〕  
○委員長(米田正文君) 速記を始め

○相澤重明君 海上保安庁には、いま韓国との間に専管水域や漁獲の問題で政府が韓国の農業相と交渉を行な

いますね。日韓会談を行なっているわけでありまして。私は、いまその問題についてとやかく深く追及する時間はないと思うし、問題の焦点も違うと思うのです。私は、それよりは、海上におけるところの海難事故というものをいかに救済をするかというのが、あるいは海上衝突をした場合の応急措置というものが、海上保安庁としての大きな任務だと思ふ。そこで、二つほどの問題を私はひとつきょうあなたに御質問をして、御説明を願いたいと思う。

当委員会なり、また私が参議院の決算委員会、海上保安庁に常に申し上げておいたのは、少なくとも外国領海に、あるいは公海に出漁する場合には、非常に日本の漁船あるいはその他の船舶が遭難をするわけですね。その場合に、早く救済をする措置というものは非常に大事なことでありまして、ともすると外国の港湾に遭難する。こういう問題について、前回も私は参議院の決算委員会でも四国を調査した際に、四国の各県から外国に遭難する場合は、措置を外務省、運輸省は早く講じてもらいたいという要求があったわけですね。そのことを決算委員会でも私報告の中でも申し上げたわけでありまして、先日も新聞に出ておりましたけれども、ソ連海域にこの日本漁船が操業しておいて、しつこく何かあったときに遭難をしたというわけでありまして、これは拒否をされたという話がある。これはどういふ経緯かよく存じませんが、これは、少なくとも公海における操業についても、少なくとも公海における操業については、この操業の安全というものを私は第一にしなければならぬと思う。そういうためには、この漁船を操縦する人たち、あるいは漁船員そのもの自

体も、航海の安全、航行の安全には努力をされるべきであらうし、運輸省は船舶の検査基準等においても十分配慮をするべきであらうし、不幸にしてそういう事故が起きた場合には、どういふこのこれは避難をしなければならぬ。そこで、外国におけるところのそういう協定あるいは了解事項等をつけておかなければならぬと思う。そういう点について、海上保安庁としては出先機関として一番苦労するわけでありまして、そういう点についてまず第一にどういふふうにお考えになつていかうかという、またそういう外国の避難港等についてのいま現在各国に、どういふふうには日本は措置がとられておるかというのが一つであります。

それから、いま一つは、領海の漁業権保護という問題で、ニュージランドの総理大臣が、日本のいわゆる漁船が領海を侵犯するのは許されぬ、といういふことで、いわゆるホリオークニュージランド首相は国内漁民の専管漁業水域を保護するための必要というふうな声明を出して、日本漁船に対するところの強制措置をとろうとしておるといわれる。そうしますと、このこの南方におけるところの漁業を行なつておる日本漁民にとっては非常にたいへんなことだと思ふ。もちろんこれは、漁業問題になれば農林省の關係も出てまいります。出てまいります、少なくとも、農林省、水産庁の關係だからといって、日本の漁船が拿捕されるとか、あるいは許されぬといういふことは、これは許されぬわけですね。そこで、そういう問題について海上保安庁としてはどういふ処置を

講じようとしておるのか、これもひとつ伺っておきたい。

いま一つの問題は、アメリカにおいて、アメリカ下院の水産漁業委員会、わが国の漁民に対してパトリック法案というのを——アメリカは上院をすでに通過をさせた。これは、アメリカの領海漁業取り締まりに関する法律でありまして、日本の漁民が操業をする場合のやはり一つの規制の措置なんでしょう。これは、大日本水産会をはじめとして、日本の関係の業界の人たちは猛烈にこれに反対をしておるわけでありまして。しかしながら、そういう中におきながら、すでに日本漁船に対してやはり規制措置がとられつつある。こういうことは、私はやはり、公海の自由、公海の操業の自由の原則に基づいて、あまりにも専管水域という、いま日韓会談で赤城農林大臣が韓国の農林大臣とそういういろいろな話をしておるようでありまして、そういう問題が、日本の場合は、南方においても、アメリカにおいても、いまやつくられつつある。こういう点については、特にそういう漁船を保護するのは、とても外務省の出先機関ではないわけで、外務省はそれは拿捕されたときに文句は言っていないけれども、海上におけるそういう遭難であるとか、領海を侵したとか何とか引っぱっていかれるのは、これは日本の海上保安庁がめんどろ思っているよりしようがないだろうと私は思うのです。とにかく外に出ていった場合に、あるいは日本の近海におけるいろいろなそういう運輸省の海上保安庁が最高のものであろう、そうしてほしいと

私は思う。こういうような問題で、一体海上保安庁の現有勢力からいって、私は非常に足りないと思うのです。こしどのくらい海上保安庁としては警備力を強化をするかという問題も含めて、そういう万全の措置をとってもらえるかどうか。

前段のいわゆるニュージランドの総理大臣の言明や、あるいはアメリカのこのパトリック法律に対する日本の立場、こういうようなものも海上保安庁は警備を万全を期すという立場においてどうお考えになっておるか、ひとつお答えをいただきたいと思うのです。

○説明員(猪口猛夫君) なかなかたいへんな御質問でございますが、最初の緊急避難に関する問題についてお答え申し上げます。

御承知のように、緊急避難につきましては、国際慣行あるいは当面いたします日ソ海難救助協定等に基づきまして、現在のところではあまり問題がななくスムーズに行なわれております。それに対しては、日ソ海難救助協定の定めるところによりましてそれぞれの手続を行なっておりますし、米領、あるいはフィリピン等におきましても、それぞれ外交機関を通じて、またはそれぞれの代理店を通じて、緊急避難をスムーズに行なっております。ただし、先ほど先生がおっしゃいました、先般千島の沿岸に避難いたしました、その避難を拒否されたといつて漁船から報告がございましたが、それは外務省を通じてご連絡にたびたびその理由を聞いておられますが、何ら返事が来ておりませんので、その間の理由等につきましては不明でございます。

それから、その次のニュージランドあるいは米国の日本漁船に対します規制措置に関連いたす問題につきましては、その政策上の問題は、海上保安庁の関与と申しますか、所掌でもございませぬので、お答え申し上げます。ごめいませぬと思っておりますが、後段に先生が申されました、それらの緊急避難あるいは海難を起したとき、あるいは不法拿捕の際における保護はどうするのかというところでございまして、不法拿捕をございませぬが、それぞれ外交機関を通じてこれは嚴重抗議すべきものであると感じます。また、その海難救助にあたりましては、それぞれ国際通念により、国際慣習により、あるいは国際安全条約によりまして、それぞれの最も近い国で少なくとも人命救助には当たることになっておりますので、私のほうからニュージランドあるいは米国の沿岸まで遠く出かけまして海難救助するということとは、現在の能力、勢力ではとうていできませんし、また将来ともそういうことはとうてい不可能なことではないかと存じておる次第でございます。

○相澤重明君 まあこういう政治性の問題については、確かに運輸省の担当部長、局長に答弁させるといふのは、少し無理があると思うんです。無理があると思うが、少し知ってもらわなければ困る私は思う。そういう意味で質問しておるわけですよ。というのは、やはりそのことは、問題が出れば非常に大きいということなんです。現にアメリカで、パトリック法が上院を通過して、下院の水産漁業委員会において審議をされた。それによりまして、アラスカ沖の大陸な水域の公海——

アメリカ領じゃない、領海じゃないんですよ。公海に少なくとも六百マイル以上も向こうは出てくるというんです。だから、公海で操業しておる者が、今度は日本の船は、もうおまえたちはいけないんだと、こういうことを言われるというわけですよ。だからこそ、大日本水産会は、現地の弁護士のH・ウィリアム・田中氏を代理人としてアメリカに抗議をしておるわけですよ。だから、日本もそういうことはやはり知らなければ、いやそれはもう警備します、それは日本の身のまわりだけですから、そういうことじゃあ、向こうの警備艇が出てくるんですから、アメリカの警備艇が出てくるのに、公海であるか、領海であるか、専管水域であるかという問題は、これはやはり国際条約なんですから、それは無関心で警備を担当する運輸省、海上保安庁を持つものかという、私は無関心であっちゃあいかぬと思う。

それでいま一つ、さっき申し上げたカナダの話と同じように、ニュージランドのホルオーク総理大臣は、日本漁船が領海を侵犯すると、こう言っている。侵犯するかしらないかということ。いまの専管水域の問題にもなってくるわけですよ。あるいは領海の問題にもなってくるわけですよ。公海はどこなのか、こういうことからいって、私ども、日本の漁船が、もう漁民の操業の問題については、これは農林省、水産庁にまかしておけばいいんだというわけにはいかぬと思う。やはり船舶の問題やあるいは航行安全の問題に対しては、私ども、運輸省の監督下にあるそういうものも条件というものは、やはりよくしていくという立場でなけ

ればいけない、こう思うので、いま私の申し上げたようなことを、お帰りになったら、ひとつよく首脳部でもって相談をして、そういう対策を講じてもらいたい、これが一つです。

それから、日韓会談に反対という社会党の立場からいけば、いま政府がやっていることは、こういう韓国の会談についてすぐやめてもらいたいという立場は変わっておりませんけれども、それはそれとして、この対馬沖あるいは韓国の領海の問題について、先ほど韓国の領海の問題について、橋本運輸大臣は日本の漁船が拿捕されるときに、海上保安庁の船に乗って、マイクで向こうの船に呼びかけて、私は日本の運輸大臣の橋本渡であるといつて、そういう不当なことをしないでほしい、こういうようなこととまでやったわけですね、当時橋本運輸大臣は、それほど問題のある地域なのでありますから、海上保安庁としては、警備あるいはその他のそういう対策については、私はやはり具体的にきめておかなければいけないんじゃないか。それをただ、日韓会談というもので早く、いま池田総理の言う、韓国と仲がいいからとか、あるいははしななければいけないとか、いろいろ理屈は言っておるようでありまして、そういうことだけで問題はなかなか解決しないんじゃないか。こういうことで全般的な問題を申し上げる機会はないけれども、いま言ったように、私は、海上保安庁の業務の中で、いまのような問題についてはどういう対策をお立てになっておるか、これはひとつ伺っていただければいい、こう思うので御出席をいただいたわけですか

それから、日韓会談に反対という社会党の立場からいけば、いま政府がやっていることは、こういう韓国の会談についてすぐやめてもらいたいという立場は変わっておりませんけれども、それはそれとして、この対馬沖あるいは韓国の領海の問題について、先ほど韓国の領海の問題について、橋本運輸大臣は日本の漁船が拿捕されるときに、海上保安庁の船に乗って、マイクで向こうの船に呼びかけて、私は日本の運輸大臣の橋本渡であるといつて、そういう不当なことをしないでほしい、こういうようなこととまでやったわけですね、当時橋本運輸大臣は、それほど問題のある地域なのでありますから、海上保安庁としては、警備あるいはその他のそういう対策については、私はやはり具体的にきめておかなければいけないんじゃないか。それをただ、日韓会談というもので早く、いま池田総理の言う、韓国と仲がいいからとか、あるいははしななければいけないとか、いろいろ理屈は言っておるようでありまして、そういうことだけで問題はなかなか解決しないんじゃないか。こういうことで全般的な問題を申し上げる機会はないけれども、いま言ったように、私は、海上保安庁の業務の中で、いまのような問題についてはどういう対策をお立てになっておるか、これはひとつ伺っていただければいい、こう思うので御出席をいただいたわけですか

ら、ひとつお答えをいただいて、海上保安庁の問題は終わりたいと思ひます。

○説明員(猪口猛夫君) 李ラインの漁船保護の問題について御質問がございましたが、私のほうは、橋元運輸大臣のその精神のおりでございまして、現在でも、武器こそ使いませんが、漁船の保護のためにございまして、ことをやっておる次第でございます。御承知のように、きょう現在、ほとんど韓国の警備艇は出動しておりませんが、おおむね三隻ないし四隻の警備艇があつた海域に出動しております。出漁日本漁船の不法拿捕あるいは操業妨害に出ておるわけでございまして、私のほうも、持っております巡視船八十八隻のうち、約十六隻ばかりは、常にそのほうに向けております。漁船の操業保護に従事している次第でございます。

やりましたか。あなたは運輸省の本部におられるのだから、そういう管区長会議のときには、海上警備の問題が出たのだから、知っておりますか、どんなことでしょうか。

○説明員(猪口猛夫君) 仰せのとおり、三月月上旬に管区本部長会議が開催されましたが、これは新長官にかわりましたので、その長官の抱負を各管区本部長に伝えるとともに、当面の問題につきまして意見交換した次第でございます。したがって、先生が御心配なさっております点につきましては、十分相互に意見をお聞きいたしました。十分相互に意見をお聞きいたしました。十分相互に意見をお聞きいたしました。十分相互に意見をお聞きいたしました。

は、やっぱり運輸省のあなたのほうの大事な仕事ではないかと思ふのです。海運局長のほうはどういうふうな作業を進められておるのか、そのことをひとつ御説明いただいて、私はこの質問を終わります。時間がなければ本来ならばもっとこれはやらなければいかぬのでありますが、大綱をひとつ御説明いただきたいと思います。

○政府委員(若狭得治君) いま先生の御指摘のように、老朽の旅客船につきまして、その検査を強化いたしまして交通の安全をはかるというものを現在実施いたしておるわけでございます。これは人命尊重という面から見まして非常に重要なことでございます。われわれも全面的にこの方向に従つていろいろな施策を総合的に進めておるという状況でございます。

おるわけでございます。われわれとしても、農林省とも協力いたしまして、この防止について十分今後措置をとつていかなければならぬというふうに考へておるわけでございます。ただ、現在海難事故の非常に多いものから出乗るものが非常に多いのじゃないかというふうに考へられますので、その点から、その面から、今後の交通安全防止、海難事故の防止という対策は、新しい角度でもう一度考へなければならぬというふうに考へております。

また最近の統計を見ますと、海難事故の件数は非常にふえてきておるわけでありまして、救助を要する件数というものは減少してきておるような状況でございます。これは船舶の安全性の向上という面もあるかと思ひますが、同時に、海難事故がふえているというところは、たとえば港灣施設等が整備がおくられておるのとの関係で、船舶の数はふえてまいりまして、港灣設備は従来どおりの設備を使つておるといふことで、船舶のふくそうによる事故の増加という面が考へられるわけでございます。したがって同時に解決していかなければならぬというところで、現在検討をいたしておるわけでございます。

運輸省が、新年度に向かつて、こうして人命尊重、海難事故をなくすという方向についてのひとつ基本方針というものを策定をしたならば、それを資料として出してほしい。それでない、ただ国会において答弁だけすればそれでよいとはいひのだから、いまいは困る。そういうことですか、いま御答弁いただきましたが、そういうことも含んで、船舶局長から海運局長にあつた検査強化の問題は資料として出してもらつておりますが、私は、旅客船ばかりでなくて、先ほど申し上げたように、貨物船も漁船も日本の立場にとつては非常に大きな問題であるから、そういう点も含んでぜひひとつ根本的な対策を確立してはほしいということをお申し上げているのであります。おきめになったならば、これは四月や二日で全部できるとは思つておりませんから、ひとつ資料を御提出いただくことを要望して、私はこの問題を終わります。——いいですか。

○委員(米田正文君) 資料よろしいですね。  
○政府委員(若狭得治君) はい。  
○委員(米田正文君) 資料を用意した上提出させます。

○相澤重明君 それから、三月初めで、海上保安庁は各管区長の長を集めて会議を開きましたね。三月の早々、じゃなかったですかね。それはどういふことを……、そういう問題を含めておりましたか。海上警備について、とにかく最近、ソ連領なり、カナダ領なり、あるいは朝鮮付近なり、そういうような問題が、あなたはあまり起きておらぬと言つておられる、私の知る範囲では、かなりそういう事故が起きておる。ですから、海上警備については、私は非常に関心を払つて……むしろ予算が少な過ぎる、もっとそれは機動力も大きくしなければいけないといふふうには私考へておつたのだが、この管区長会議においては、そういう問題は討論されませんでしたか。どんなことを一体海上保安庁の管区長会議は

それから、海運局長に一つお尋ねをしたいわけですが、それは、先ほど申し上げた漁船の問題についていろいろ問題が出ておりますが、航行安全については、漁船ばかりではございません。旅客船についても、これはもうたいへんなことだと私は思ふ。そういうことで、船舶局長から海運局長あてに、旅客船の検査強化についての通達が出されておりますね。漁船等の問題について、単に旅客船でなくて、貨物船、漁船も含んで、この船舶の航行安全ということについてどうやるかということ

また、運輸省の他の海難防止につきましては、運輸省内に交通安全防止対策委員会というものを現在つくつておられて、交通安全の原因の調査、それから対策といふものにつきます。各局長を委員といたしまして、事務次官を委員長といたしまして、交通安全の詳細な検討を現在やっておることです。これは運輸省ももとの本来のわれわれの仕事でございます。当然継続的にやつておるわけでございませうけれども、最近の事故が頻発するといふような状況にかんがみまして、交通安全事故全体につきましても、根本的にこれを取り上げてこれを減少させる方向で考へようということで、現在いろいろな作業が進んでおるわけでございます。御指摘のように、漁船の海難は船舶の海難の約半数程度を占めて

○相澤重明君 最後に資料要求ですが、いまの御答弁もわかりました。わかりましたけれども、私どもはあとでいろいろ質問をする必要もありませんから、いま私は、毎回当委員会、そういう海上における事故をいかにしてなげくか、こういうことについて各委員からも意見も出されておりますから、

○委員(米田正文君) 次に、特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案を議題といたします。  
まず、衆議院における修正点について、便宜政府側から説明を聴取いたします。若狭海運局長。  
〔委員(米田正文君) 理事谷口慶吉君着席〕

○政府委員(若狭得治君) 公団の運営におきまます監事の職能というものにつきましては、従来議論があったわけでごさいます。今日までの法律案の条文におきましては、理事長に対して、あるいはまた理事長を通じて公団の監査の結果を運輸大臣に意見を提出する

という条文になっておるわけでごさいます。この条文は第十條第四項でございしますが、第三項の次に一項を加えるわけでごさいます。第四項には「監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、理事長又は理事長を通じて運輸大臣に意見を提出すること

ができる。」という条文がございしますが、この条文のうち「理事長を通じて」と、この字句を削るわけでごさいます。で、これを削る理由は、監事が公団の事業につきまして監査を行ない

ました場合に、それを理事長に対して意見を提出することができるといふこと

にいたしまして、公団の監督について監督責任を持つ運輸大臣に対して、監事が、監査の結果を、執行機関である理事長を通じて、直接その公正な意見を提出するということによって公団の運営の公正を期せうという趣旨による改正でございします。

○理事(谷口慶吉君) 御質疑のある方は御発言をお願い申し上げます。

○相澤重明君 まず第一に、この特定船舶整備公団の問題であります。今回の改正をする主たる目的をいま一度はつきりとお示しをいただきたい。

○政府委員(若狭得治君) 今回の特定船舶整備公団法の改正の内容といたしましては、従来貨物船の事業を行なっておりまして、これは戦時標準型貨

物船だけを対象といたしまして代替建造を行なってきたわけでごさいます。しかし、戦時標準船の代替建造が本年度でもって一応終わりますので、この業務を公団の新しい新規事業の内容から削ることが一つの内容となっております

わけでごさいます。ただ、戦艦船の代替建造による使用料の徴収等の業務等はなお今後も続いてまいりますので、新規建造だけはできなくなるという

こととありますが、このかわりと申しますか、今回法律を改正いたします一番大きな内容となっておりますのは、内航貨物船の整備のために公団が共有

による建造方式を実施できるということとでございします。

それからもう一つは、港灣運送用の荷役機械の整備を公団が行なうことができるというところとでございします。従来公団は、はしけ、引き船等の荷役関係

の施設につきましては、共有による整備を行なってきたわけでごさいます。が、今回荷役機械を新たにこの方式に加えていただきます。荷役機械の整備の

仕事も同時に行なうということにしたわけでごさいます。

○相澤重明君 そこで、第一の戦艦船の代替建造が終わる、こういうことになっておるわけでありまして、現在までに解散をしたものと、それから代替建造したものと、この隻数、トン数を

八十九トン、なおこの代替建造方式によりまして解散いたしました戦艦標準船は百十三隻、十六万二千五百四十四トンということになっております。

○相澤重明君 それで、この代替建造をするには、政府としても融資あるいは資金的にも相当力を入れて進んで

たわけでありまして、私は一番問題なのは、こういうふうな国が積極的に船舶を整備することを進め、いわゆる取

取支を改善していくという法律をつくってほしい、私ども賛成してきたわけでありまして、今回改正の中に荷役

機械の整備を公団が行なうことができることが最大の眼目だということに、御説明をいただいております。なるように

に思う。そこで、はしけとか引き船等の問題について、前回も岡三郎委員から当委員会において質問をしたことが

あるわけですが、それは、先日私どもは横浜港を現地視察に参ったわけですが、

その際に、港の管理者というものは地方自治体の長がしておるわけであり

ます。あるいは港長というものは任命をすることができるといふことが、実際に船をつくるということとは、これは運輸省が届け出したものあるいは報告したのによつて行なわれておるわけ

です。だから、船というものはどのくらいの一体あるのかということとは港の管理者にはわからない。こういうこと

で、しかも、船がたくさん出てくれば、はしけだけだまりをつくらなければならない。あるいは沿岸の荷役作業場の改善

をしなければいけません。荷役機械を近代化してはしけとか、こういういろいろな話が出るけれども、肝心の港の管理

者というものは何も権限はない。いわゆる船のことは運輸省でお聞きなさい、

あるいは、たとえば小麦やお米の話なら、これは農林省のほうに、サイロにひとつどのくらいあるかお聞きなさい

というふうな、関係各官庁だけがたくさん権限を持っておるけれども、この港を管理する者については何にもわか

らないのだという話があったわけですが、それを聞くと、現在港に船が出入

しているよごされたものについても、そのごみは港の管理者が清掃しなければならぬ。ですから、この前私が当委員会でも申し上げたことがあると思う

のですが、たとえばタンカー船が通ったあとは、港が油によって海をよごされてしま

り。だから、たとえば共同便所をつくったかどうかということも私が先回申し上げたことがある。それは、

たとえば大きいタンカー船から小型に移しかえて、そうして上流のほうにこのタンカー船によって搬出をするわけ

です。ところが、たとえば港から川に上がってくるという、橋の下を通る場合に、荷物を一ぱい積んであれば、

これは橋の下は通れるわけですが、ところが、今度は荷物を陸揚げしてしま

うと、軽くなると船が浮いてしまします。結局橋を通ることができない。水

を入れて、そうしてある程度船が沈むようにして橋の下をまたぐって港に出

船整備公団法の改正を提案しており、すけれども、私は、そういう港の実態について、一体だれがどうしたならばこれをよくすることが出来るのだろうか、こういう点について政府がお考えになったことがあるかどうか、この点は大事なことでありますから、先にひと御説明をいただきたいと思う。

○政府委員(比田正君) たいへん広範な御質問でございますが、御疑義がありましたのですけれども、かいつまんで申し上げますと、港湾管理者と船の関係とか、あるいは港内の清掃とかという関係等が大部分であったように思いますが、その点をお答えいたします。

港湾管理者は、もちろん、港湾を管理するわけでございますから、あらゆることを知っていないとできないわけでございます。ただし、御指摘のとおり、いろいろの所掌する事務と管理者の所掌いたす事務との区別はございます。そこで、港湾を少なくとも管理いたしております港湾管理者というものは、事務局といたしまして、ただいま横浜の例を引かれましたが、横浜市の場合を引けば、横浜市長が管理者でございますが、港湾局というのを設けて、それにそれぞれの部署がございまして、御質問がありましたよりな、きょうこの港に何ばい入ってくるかという点について、港湾局は現地に事務局を持っておりまして、また港湾局自身も毎日把握しております。外国船が何ばい入ってくるか把握できるし、パースの施設も市当局でやっております。保安庁や港長の指定にかかるとは、一部海上

受けまして、普通は大きな地図が描かれておいて、そこに船がどこにきょう入っているか書いてある。そういう日々の状況を把握しております。それから、小さい船でございませけれども、いまここではしけの問題が出ておりますが、はしけとか、それに機械がついたような動力つきのはしけという程度のものにつきましては、大部分が横浜ならば横浜港に船籍を置いてあるものでございませから、これは海運局のほうに届け出がございませけれども、その数は、毎月変わったものも海運局と連絡いたしまして、港湾管理者としては承知してはございませます。また、いろいろと運営上の問題もございませので、港湾管理者としては、現地限りの港湾審議会というような性質のものを設けて、運営上の問題、あるいは港湾開発というような問題もあわせて、組織を持っておるわけでありませ。

それから、ただいまお話しになりました港湾の汚染の問題でございます。御指摘のとおり状態でございます。そこで、これは横浜と申しませても、連続いたします川崎、東京とも関係がございませ。そこで、特に川崎、横浜はつながった港でございませので、両管理者がいろいろ相談いたしまして、運輸省もこれに対してはいろいろ指導してございませ。まず、そういうたまたまり場も必要だらう、そのたまたまの附近には、廃油等を処理する施設も必要だらうということ、運輸省の部内でも各局相談いたしまして、港湾局といましては、油はしけの船だまりを早急に整備しようということを決して

ております。その場所につきませしては、いろいろ港湾の計画上の都合がございませ、従来の計画にも支障なく、船舶の運航のため安全な場所を選ばたいというので、大体内定してございませ。川崎側では、一番東京寄りに近い、入口の外側のところに船だまりをつくる、この場所は大師河原と申してございませ。それから横浜市のほうでは、大黒町の地先のところに同じものをつくって処理したいというふうな考えでございませ。最近聞るところによりますと、川崎のほうは、これを一括したらどうかという新たな提案を最近出して検討いたしているようにございませ。川崎においては、廃油の入った水を小型のタンク船にとりませ、それを持っていって横浜で共同処理をしたらいいだろうというふうな提案を持ちかけて、もう一ぺん検討しようという段階のようございませ。いづれにいたしましても、きたないものを片づけるのはいやだ、新しい外国船の埠頭だけにつくろう、あるいは国でつくってくれというのでは、私は管理者としては困るのでございませ。したがって、御迷惑でございませが、国が補助できる部分、いまの廃油処理の施設などには補助いたしませんから、ひとつ清掃のほうも管理者は責任を持って大いに乗り出したいというふうな話をしまして、その趣旨は管理者のほうもただいま承知した次でございませ。いろいろ広範でございませので、漏れたところもあるかもわかりませませんが、ありましたら、また、補足いたします。

○相澤重明君 私 質問の中心は、船をつくることは、運輸省がこれを認めればできるわけですよ。ところが、先ほど申し上げたように、港を管理するのは、管理者というの、自治体の首長がなっている。ところが、どういふ船があるかということについては、いま御説明を局長がいたしましたけれども、これは海運局に問い合わせなければわからないでしょう。港長に一々それを知らせないですか。こういうことの問題も私はあると思うのです。これはどういふシステムになっているか、私はよくわかりませ。ですから、管理者いゆる港長に政府から連絡がとれるようになっておれば、いま言ったように、港にどのくらい船が入り、どのくらい作業ができているといふこともわかると思う。外国船の出入については、いま局長のおっしゃったように、わかると思う。ところが、一番困るのは、はしけであるとか、機帆船であるとか、あるいは引き船であるとか、いろいろこまかい船があるわけですよ。それを代表的に言えば、やみ通船と、こいわれております。こういうような船というものは、別に運輸省に届け出ない。これはやみ通船なんでしょう、やみ通船というからには、そういうところからいって、そういうものが港に横行したならば、やはり事故が起るもとはないか。一番問題なのは、四年ほど前に船込みのときに、私もいろいろお話ししたことが、とにかく外国船が入ってくると、やみ通船が行って品物売りつけると、ドルを交換するといふような都合なことも起る。また、大きな船の航行を誤る原因にもなってくる。こういうことで、港

の管理については、常に頭を痛めているのは、これは運輸省も港の管理者も同じだと思っております。そういう点で、どうしたならばそういうものを直すことができるだろうかというの、私の第一の実は質問だったわけですよ。ですから、船のそういうこまかいものまで全部運輸省の監督下にある、そしてあなたの方で把握されたものは港の管理者に通報するという責任をつくってあるのか、責任体制というものはそういうふうになっておるのか、こういう点についておわかりになったらひとつお答えをいただきたい。

○政府委員(若狭得治君) たいへん御質問の、非常に小さい船がどのように動いておるかという問題につきませ、港湾管理者と運輸省の間でどういふ連絡があるかということもございませけれども、大体におきまして、港湾運送事業法なりあるいは海上運送法なりによって把握できるものにつきませは、当然運輸省におきませても、それから地方の港湾管理者におきませても、把握しておられるはずでございませ。相互間の連絡も十分とられておるはずでございませ。それ以外の、非常に小さい、海上運送法の適用対象にもならない、あるいは港湾運送事業法から漏れるというものが、たとえばいま御指摘のやみ通船ということばでございませましたが、そういうものがあっても、これはやはり港湾の現場においてそういうものを毎日のように監督をしておいでになる方が、港湾管理者が把握していただかなければ、われわれとしてはこれを何とか処理することができない。実際問題として、そういうものもございませ。

ば、これは何らかの関係で港灣の既成の法律にも関係すること、たとえば港則法というものがございまして、そういう面から航行の障害にならないような措置がとり得ると思ひますので、現実的にはこれに対処し得る措置もとり得るかと思ひます。具体的にそういうものが出来てまいりましたら、ケース・バイ・ケースによりまして港灣管理者とわれわれのほうと連絡をとりながら措置をするというのを考えていくよりはかたないのではないかと思ひます。

○相澤重明君 これは、いまの政府委員の説明を聞いておると、大体港の管理というものは把握しておることになっておるようです。どうも私も港に行つて現地を調べてみると、港の管理者にはなかなかそういう権限もないし、やらされるのは港の掃除ぐらいだ、その金がよけいにかかるのだ、権限は全部政府のものだと、こういうことを聞いておるわけです。少し食い違ふようだ。しかし、せっかくの御答弁です。政府も御努力されることだと思ひますから、港の管理者あたりにやはりざつぱらんに政府の方針というものをおいましてよく相談をされて、そういう規制ができるように私ほしてもらいたいと思ふ。どこの船がどうなっているかわからないというようなのは、私はなくする方向をとってもらいたい。特にオリンピックを控えていろいろ出入船も多くなつてくると私は思うので、そういう点をひとつ政府に要望をしておきたいと思ふ。

それからいま一つの問題は、先ほど港灣局長から前向きな姿勢でお答えいただいたのですが、港の中、いわゆる

港灣におけるところの共同便所をつくるということについては、私も賛成です。これだけよくやってくれたと思ふ。ぜひこれは実現をして、沿岸の人たちあるいは港のよれをなくするようになり、被害が少なくなるように、ひとつ積極的に進んでもらいたいし、その資料をあつめて御提出いただきたいと思ひます。

それから、その次には、公団が新規の業務をやらうということが、先ほどの荷役機械の整備というところで行なわれたのでありますが、内航船舶は現在総体で何隻で、それで何トンになっておるのか、三十九年度からはどれだけそれをふやそうとするのか、港の荷役機械の整備をはかるというが、具体的にどういふ機械を導入しようとするのか、それは予算的にどのくらいかかるのか、ひとつあわせて御説明をいただきたい。

○政府委員(若狭得治君) 現在の内航船舶がどの程度あるかという御質問でございますが、三十八年度の数字を見ますと、大型の鋼船が七百二十五隻の九十七万七千トン、それから小型の鋼船が千九百五十隻の五十六万六千トン、鋼船の合計は大型、小型合わせて二千六百七十五隻、総トン数五百五十三万トンでございます。それから機帆船がほかにございまして、これは合計二万六千三百二十五隻、百十三万総トン、貨物船、鋼船及び機帆船合計いたしまして二百六十七万七千トンというふうに相なっております。来年度の今度の法律の改正によりまして建造いたしましたものは鋼船だけでございまして、鋼船の石炭専用船が二万一千トン、それから鋼材専用船等が約二万二千トン、

合計四万三千トン程度でございます。このほか、小型油送船の改装がございまして、代替建造がございまして、小型の油送船の改装も含めまして四万三千総トンの建造を行なうわけでございしますが、これは老朽船を撤去したまはして、そうしてその見返りに新造船を行なうわけでございまして、撤去すべき船舶のトン数は、一トンの新造に對して一・五トンの撤去を義務づけようというふうな考え方でございます。したがって、代替建造を行なうことによつては、減少するわけでございまして、そういうふうな考え方、現在予算を組んで法律改正をお願いしようというわけでございまして。

それから荷役機械のほうは、港灣局長から御説明をお願いしたいと思ひます。

○政府委員(比田正君) 荷役機械について御説明申し上げます。港灣の荷役機械は、御承知のとおり、いろいろ種類がございまして、まず所有者別の区別を最初に申し上げますと、公共埠頭、公共埠頭がございまして、公共埠頭に設置するものは大型のものでございまして、この大型の公共埠頭用のものは港灣管理者がつくっております。このためには、港灣整備促進法に基づきまして、国からは起債のワケを与えております。それから専用岸壁、専用埠頭に設置いたしますものにつきましては、その岸壁を持っております荷主、つまり工場、そういうところになりまして、荷主のほうで自費を持って取りつけるものでございまして。大部分は、これは大型のものが多くございまして。それから港灣運送事業者が

整備いたしますものは中型ないしは小型の機械というふうなものでございまして、これは港灣業者が自費でやってまいったわけでございまして、従来は一部金融機関からの融資がございましたけれども、たゞいま問題になっておりますような機械は、相当金もかかりますし、中小の業者にはなかなか負担にたえないというので、今度は公団でもぜひつくってもらいたいというところにしたわけでございまして。

そこで、現況をちょっと申し上げますと、最近の数字では、六六港におきまして数字を申し上げますと、

港灣管理者が持つておりますのは約百三十基でございます。それから荷主が持つておりますのが約二百七十、それから港運業者が持つておりますものは、大型のものが百三十基、それから小さなものが二千七台ございまして、合わせまして二千七百台でございます。先ほどの管理者の分、荷主の分、それから港運業者の持つているもの全部合わせると、三千百台くらいあるということになっておるわけでございまして。そのほかに、沿岸用のフォークリフトとか、小型のコンベヤーは、別に四千台くらいございまして。これらでかなりたくさんあるように見えますが、なかなか足りないのをごいします。最近はいくらばこれをつくることを怠っているのかというところ、そうでもありません、非常に一生懸命につくつておるわけでございまして、最近三年間の例を見ますと、大型の荷役機

械と移動式のクレーンでは、二倍半に数がふえております。また、フォークリフトとかコンベヤー等の機材用の小さな機械は、この期間に二・二倍くらいに増加いたしておりますが、これもなお足りないわけでございまして。特に、最近いろいろ労働者の不足もございまして。また、合理的に荷物を運びますためには、やはり機械力が必要でございまして、今後この機械を整備していくことを続けていきたいというふうな考えをおるわけでございまして。そこで、ただめくらめつぽうに来年は幾らというふうな要求いたしましたのではございせん、これからさらに五年間の大体の見通しを立てまして、

これは貨物の量の増加いたしますのがわかつておりますので、全国でもわかつておりますので、全国でもわかつておりますので、五年後の予想を立てまして、それではしげ、引き船とともに荷役機械がどのくらい要るだらうかというのを予定いたしました。来年度の予算を組んだわけでございまして。来年度は大体、船内用の荷役機械が四台、沿岸用十四台、合わせまして十八台を予定いたしました。金額は初めてこの予算がございましたので一億でございます。今後これは大いに増加していただきたいと思ふので、所期の目的を達したいというふうな考えを込めておるわけでございまして。

○相澤重明君 いまの港灣局長のほうの荷役機械の点について、わかりました。先ほどの内航船の近代化についての代替建造も含んで四万三千トンというお話がありましたね。それで、その資金は幾らですか。

○政府委員(若狭得治君) 内航船のた  
めの来年度の建造資金、公団に予定い  
たしてあります建造資金といたしまし  
ては、資金運用部資金等から十八億四  
千二百万円、それから石炭専用船の建  
造資金の一部として、石炭鉱業合理化  
事業団資金を七億六千万円、合計二十  
五億四千八百万円の財政資金を公団を  
通じて出していこうという事を考え  
ておるわけでございます。

○相澤重明君 それぞれの局長から御  
答弁いただきましたが、資金については  
いまわかりましたが、この返済は何か  
年で、利子は幾らですか。

○政府委員(若狭得治君) 現在の船舶  
の關係につきまして申し上げますと、  
貨物船につきましては、十八年の償還  
でございます。それから油送船につい  
ては、十六年の償還でございます。金  
利は八分七厘でございます。なお、石  
炭鉱業合理化事業団の資金につきま  
しては、十四年の償還ということに相  
なっております。

○相澤重明君 金利は幾ら——同じで  
すか。

○政府委員(若狭得治君) 金利は手数  
料だけでございまして、この分につ  
きましては一分二厘でございます。

○相澤重明君 だから、幾らになるの  
か、一分二厘……。

○政府委員(比田正君) 金利等は同じ  
でございますから省略いたしますが、  
償却の期限が違ひましては、荷役機械  
につきましては、一応ただいまは五年  
間ということをやっておりますけれど  
も、さらに一部のものにつきまして  
は、九年間くらいにいたしましたとい  
うことを大蔵省当局とも相談いたして

りまして、そういうことになるのじ  
ゃないかと思っております。

○相澤重明君 これは、いま御説明を  
いただいたのですが、大体この船腹の  
場合については、二十年以内ならばい  
いと思うのですが、この荷役機械等の  
問題についても、五年から九年という  
ことですね、いまの説明を聞くと。私  
は、やはり一番心配されるのは、何と  
いっても、起債を認められても、短  
くても利子が比較的高いというのは、ど  
うも一番困ることだと思つて、どう  
もすから、起債はなるべく長くしてやる  
というのが、一番私は親切なことでは  
ないか、またそれを要望されておると  
思つておる。こういう面について、で  
きれば、この五年というものは、やはり  
私は十年近く、九年なり十年に持つて  
いくという努力をひとつしていただき  
たいと思つておる。それから、利子も  
八分七厘ということですが、これはや  
はり少し利子が高過ぎると私は思つて  
おる。で、政府が少なくとも財政援助  
まで含んでやるというものに責任を持  
たせるわけですから、責任を持たせる  
反面には、やはり内容をよりよくして  
いくということが必要じゃないか。そ  
うすると、おそらく中には、社会党は  
どうも何でも政府の金を使えはい  
いということがあるかもしれぬが、私は  
やはり政府の金は出すべきだと、こ  
ういふ思想を持っているわけだ。で  
すから、たとえば税金が困るとい  
うので、私はいまの防衛力なんとい  
うのは必要がないという考えなんです  
から、幾らでも金はあります。

りますから、この際運輸省にただした  
いの税、とん税、特別とん税がありま  
す。これは従来から私の主張であり  
ますし、また大蔵委員会でも、一時こ  
の問題については、地方自治体に還元  
をしてやろうじゃないかという事で  
討議がされたことがあるわけですが、  
何といつても政府収入が減る、こ  
ういふことで、なかなか全部地方自治  
体に行き渡らないと、今日までの私  
は、今日までの私はいきさつだと思  
つておる。ところが、港務の施設なり、  
倉庫等の問題を含んで、政府のいまの  
財政投融資の状況からすると、必ずし  
もこれでは十分ではないわけだ。一  
つ横浜港の例を申し上げてみても、今  
日まで自治体が投資した額というもの  
はどのくらいあるだろうか。これは全  
く八百億以上にもなるだろうと、こ  
う言つておるのである。そうすると、  
二億や三億の資金を流されたからとい  
つて、ああありがたやと涙を流すほど  
地城住民はありがたやと涙を流すほど  
ですから、少なくとも、そういう収入  
を得る道は政府にあげてしまつて、還  
元はごく一部です。法律改正を昨年  
やつて、地方に返すというものは、こ  
れは幾らでもないわけですよ。だから、  
むしろ通行税といふか——通行税  
というものが陸にはあるわけですよ。飛  
行機のほうにもあるわけですよ。そ  
うすると、船が通るのであるから、船の  
通行税は地方に取らしたらどうです  
か、港の管理者に。そうすれば、とん  
税、特別とん税なんてややこしいこと  
をいわないで、それを一本化して、そ  
うして港を整備する、あるいはよくす  
るといふことに使えないものだらう

か、こつ私私思つておる。これは私の  
意見ですがね。そこで、政府も、大蔵  
省の予算を全面的に受け入れるとい  
う態勢は少ないので、むしろそのレジ  
ダンスじゃないけれども、この際思  
つてとん税、特別とん税を廃止し  
ちゃつて、そうして港の出入船舶に  
ついては通行税でも取つて、管理者が  
それを扱うことができるというふうな  
ことまでひとつ大なたをふるたらどう  
かと思つたのだが、運輸省はそのくら  
いの大英断を考えたことがあるかど  
うか、ひとつこれは政務次官からお考  
えを聞いておきたいと思つておる。

○河野謙三君 関連して。

いま相澤さんの質問の中の荷役機械  
の償却年数、これはあなたのほうで認  
可しておられる荷役料との関連がある  
わけですよ。現行の荷役料もつてして  
いまお話しになったような五年とか八  
年とか九年とかいふ計算をしておられ  
るのか、それとも荷役料を改正する  
という前提でその償却年数をきめてお  
られるのか、因果關係がありますね、こ  
れをひとつ一緒に説明してください。

○政府委員(比田正君) ただいま御説  
明申し上げましたのは、減価償却を一  
応考えまして法定耐用年数として、移  
動式クレーンは五年、パケット・アン  
ローダーにつきましては、これは船体  
荷役でございますが、これは初め五年  
でございますけれども、ただいま交  
渉しまして九年になる予定でございます  
です。したがって、減価償却費のほうか  
ら立てました年数でございます。荷役  
料金のほうとは別途にまた照合いたさ  
なければならぬわけでございますが、荷  
役料金もいろいろ動きつあり

ますし、また先般いただきました港務  
労働対策委員会の御趣旨もございま  
すので、これから後につきましては、  
いろいろ料金改正も検討を加えてい  
きたいと思つておる。これらの問題が  
非常にこれでまずければ、またさら  
に大蔵省とも交渉しなければなら  
ないと思つておる。とにかくいまの  
ところは、これでやつていくとい  
うのが両省間の話し合いでございます。  
今後十分いろいろ検討してまいりたい  
と思つておる。

○河野謙三君 荷役料については、申  
すまでもなく、あなたのほうで荷役  
料、荷役賃の原価計算をされて認可  
されている。その荷役料のファクター  
の中には、いま問題になっている減価  
償却にしろ何にしろ入るわけですよ。  
入りますよ。そうであれば、これをや  
はり現行の荷役料というものを妥当な  
ものという前提でおやりになっている  
のか、これは追つてほかのいろいろ問  
題をあわせて検討するということに  
なっているのか、そこところは、別  
々の議論はいけませんよ、一つの議  
論でなくては。

○政府委員(比田正君) ただいまの荷  
役機械につきましては、これは個々の  
勘定で、当然現在の時点においては、  
ただいまの料金の原価計算に、減価償  
却、賃金の原価計算を考へていること  
になります。ただ将来は——将来と申  
しますか、これからは料金のほうも動  
くやも知れずということがございま  
すのでというふうに申し上げたわけ  
でございます。御了承願います。

○政府委員(田邊國男君) 相澤先生の  
御質問の、とん税を廃止して新しい税  
法を考へ、そして地方公共団体の大い

に港湾改修に力を注いだらどうかという御意見でございますが、現在とん税は約二十億程度のものでございまして、これを廃止しまして新しい税制というところでございまして、世界の各国にそれにかわるべき税法というのは現在のところございせん。ですから、日本だけがこれをつくってやっていくという事は、やはり自由化された現在、日本の現状におきまして、これは非常に国際的な事柄でございますので、非常に検討を要する事柄でございます。そこで、現在港湾における公共事業費というものは三十九年度約六百億ぐらいでございます。それによりまして港湾整備をやっていくことが目下必要ではないか、かように考えております。

○相澤重明君 私これは大蔵委員会でも審議をしたし、それから当委員会でもとん税の問題を私は審議の過程で申し上げたわけですが、外国と比較してみますと日本の現在の特別とん税の問題について決して高いとは思っておりません。日本のはそう高くないんです。ただ、いまの税金の取り方、水揚げのしかたですね、こういうものについて、あなたが、そういう新しい考え方のものは各国の慣例からいってどうかという話なんです。これは法改正に改めなくてもおかしくない、こう思っている。これは出せばいいんですよ。そういう問題を国際的に提案すればできるんですよ。だけれども、日本はともすると、やはりそういう新しい起案というものは、国際連合の中に出すのは、なかなかむずかしいもので、やめちゃうんですよ。むしろさう

くばらんに一本化する一番案なんです。出入船舶について一隻幾らというものをトン数に応じて国際的にびしゃつとやれば、これは出てきます。とん税なんですからね、出てきちゃう。ただ、理屈のつけ方の問題だけ。私はむしろ、いまのような港の繁雑をきわめるものについては、そういうほうが簡単明瞭ではないかという意見は実は先ほど申し上げた。これはしかし、いまここで新しく法律を改正しろとかどうだとかいうことをきめるという考えじゃないんです。将来の検討として重要な問題ではないか。それは地方自治体というものが港のために、はもろん多くの財政資金をつぎ込んでいるから、そういう意味で私は、国の財政投融資もかなり御努力をいただいているけれども、なかなか満足すべき状況にいかないから、そういう点の一つの考え方としてどうかという点を申し上げたわけでありまして、その点についてはひとつ御検討をいただくことにして、そこで、先ほど河野委員から関連の質問でお話ございましたが、私は先ほど申し上げましたように、これは荷役機械の場合は、なるべくやはり期間を長くしてもらおう、こういうことが親切でもあるし、その地方を達させることにもなるし、また事業者にも計画を持ってこの採算がとれるようにつくってもらえるのだと私は思うんですよ。そういう意味でお願いをしたのであります。

その次に一つお尋ねをしておきたいのは、先ほど御説明をいただきましたが、公共埠頭の場合と専用船の場合、あるいは港湾運送事業者がやる場合ですね。この形態がありますが、今

日一番問題は、せっかく政府がこういう特定船舶整備公団をおつくりになって、そうして関係の業者を育成をする、あるいは荷役の近代化をはかる、こういうことで御努力をされていくわけでありまして、それが最も相反するものは専用船の問題ではないかと私は思うんです。専用船の大企業の人たちが自由におつくりになっている現状について、先ほど私は船舶の管理監督の問題でどうかという点で一つのやみ通船という話をしましたが、これは運輸省が、鋼船、石炭船であるとか、鉄鉱石船の問題については、これは建造を認めるわけですね。ところが、これはほんとうにその会社自体が船をつくるのかどうか。これはかつて当委員会で、あの九州の沖での貨物事故の際に、河野委員からも指摘をされました。日通が荷物を扱うのか、あるいは荷物を搬出するところの会社が社員を実際に雇ってそういうものをやっているのかという問題にも匹敵をするわけでありまして、今日の場合、多くの独占企業といわれるような大企業は、自己保有船を増強しておるわけですよ。ところが、自己保有船を増強しておいても、埠頭の問題とか荷役機械の問題になれば、やはりこれは政府としてもそれだけ力を入れるわけでしょう。自費といっても、実際にはそこだけに限らぬでしょう。私はこういう問題については、何か大企業の場合にはたくさん金も準備もできるだろうし、そうしてまた自分で思うような船もつくれるということもあるけれども、どうも公共用というものを使うものは比較的中小企業が多い。そういうところ

には、いまお話のあったように、たとえば起債をしても短期起債であると、利子も安くはないと、こういうことで、使用料というものもそう安くはできない、なかなか。そういうことで、だんだんだんだん格差が激しくなる。そういう中に、いまのままで運輸省は自己保有船というようなものをこのままだんどんお認めになっていくのか、建造を奨励していくのか、こういうことになると、公団というものを持たしということ、自己保有船を増加させるといふことは、少し私は違つてきやしないか。私どもはむしろ、公団を育成強化をするというのが建前であるなら、いわゆる自己保有船というものをある程度規制をする、そうでない限りこの共有方式というものはなかなか思いうようにいかないのではないか、こういう点を考えられるわけですね。あとでひとつ御説明をあわしていただきたいのですが、公団の資本金は現在幾らで、償却はどうで、そうして職員はどのぐらいでこの公団というものをやっていたりか。現状はあります。現状はいろいろも、少なくとも整備公団をつくるには、やはりできるだけそこに参加をさせるということが必要じゃないですか。その公団にひとつ国は力を入れるのですから、そこに船舶共有方式という形をとっていくというのか、あるいは、そのための港の接岸の問題であるとか荷役の問題を近代化していくというのがたてまえではないだろうか。ところがそういうことにはおかないか、かってに自分の会社の都合のいいように鋼船というものをつくられてい

るといふ面は、どうも私は納得ができないような気がするのだが、ひとつ御説明をいただきたいのが一つ。それから、前回の当運輸委員会、私の質問が皆さんに若干誤解されたようでありまして、賠償船舶の問題も聞きをいたしました。しかし、その賠償船舶の問題ばかりでなくて、私の聞きかけたのは、いわゆる船をつくるのに、船をつくることは、国際收支改善、貿易収入を上げるということ、われわれも喜んで賛成をしておるわけでありまして、たとえ日本の金で、日本の金を利用して船をたくさんつくると、リベリア等の問題を考えた場合に、一体いまの日本の船主、あるいは公団、こういうような立場から考えて、外国船主が日本に発注するものについて、単にたくさん船の建造を持てばいいんだという形だけでは、これは少し能が過ぎるのではないかと、一体その仕組みはどうなっているんだと、こういう点を私は少し政府は考えていかなければならぬ段階ではないか。ですから、船をつくるのに、日本の造船業界に頼みますと、それは何年で返還をいたしますと、造船業者はこれはやるでしょう。そのときに相手の国から、じゃこの船についてはどういう荷物運んでもらうかというように、その仕組みはどうなっているか。私は、いまや日本の業界の中ではこの問題は非常に関心を持たれておるのではないかと、こう思うんですよ。だから、そういうリベリアの問題は、一番大きく発注をしておりますから、一つの例を私は出したのですが、国内の問題で

と、これは、どうも私は納得ができないような気がするのだが、ひとつ御説明をいただきたいのが一つ。それから、前回の当運輸委員会、私の質問が皆さんに若干誤解されたようでありまして、賠償船舶の問題も聞きをいたしました。しかし、その賠償船舶の問題ばかりでなくて、私の聞きかけたのは、いわゆる船をつくるのに、船をつくることは、国際收支改善、貿易収入を上げるということ、われわれも喜んで賛成をしておるわけでありまして、たとえ日本の金で、日本の金を利用して船をたくさんつくると、リベリア等の問題を考えた場合に、一体いまの日本の船主、あるいは公団、こういうような立場から考えて、外国船主が日本に発注するものについて、単にたくさん船の建造を持てばいいんだという形だけでは、これは少し能が過ぎるのではないかと、一体その仕組みはどうなっているんだと、こういう点を私は少し政府は考えていかなければならぬ段階ではないか。ですから、船をつくるのに、日本の造船業界に頼みますと、それは何年で返還をいたしますと、造船業者はこれはやるでしょう。そのときに相手の国から、じゃこの船についてはどういう荷物運んでもらうかというように、その仕組みはどうなっているか。私は、いまや日本の業界の中ではこの問題は非常に関心を持たれておるのではないかと、こう思うんですよ。だから、そういうリベリアの問題は、一番大きく発注をしておりますから、一つの例を私は出したのですが、国内の問題で

は、その船舶公団が持つものといわゆる自己保有船の問題との関係、国内と国際に分ければ、日本国と国際に分ければ、船舶建造についての外国の船主が発注することに對する日本のいわゆる金の使い方です、こういうものについてこのままでいいかどうかというのを私はひとつ政府に説明をしてみたいと思う。

最後に、そういう説明の中から、いまの船舶整備公団は、現在の資本金というものは幾らで、そして定員は何人で、これからどういふふうにするか、業というものは幾らをさしていくのか、幾ら必要となるのか、こういう見通しについてお答えがあったならば、あわせてお答えをいただきたい、こう思うわけです。

○政府委員(若狭得治君) たいま御質問の第一点の、専用船の問題でございますが、これは公団でつくり出す場合には、海運業者でない者は公団との共有の相手方として選ばないという行政指導を行なっておりますので、今日までのところ、海運業者、専業者以外に公団と共有の船舶を建造したというところはございません。今後ともそういう方針を堅持していきたいと考えております。したがって、石炭業者なりあるいは鉄鋼業者自身が公団と共有して財政資金を使って船舶をつくるというふうなことは、今後とも出てこないというふうなわれわれは考えておるわけでございます。

それから第二の、公団の資本金の問題でございますが、これは現在資本金はわずか五億でございます。この五億というものは、旅客船の代替建造を現在公団が行なっております。この資本

金の金利をもつてその事務費をまかなうという考え方で、旅客船につきましてもは金利は現在六分五厘を徴収いたしておるわけでございます。そのほかには貸し倒れ準備金五厘を取りまして、合計七分の金利を徴収いたしておるわけでございます。それから、戦時標準船の代替建造あるいは今後この法律改正によってやりますところの内航船建造につきましては、先ほど申し上げましたように八分七厘の金利を徴収いたしておるわけでございます。これは資本金の負担といえますが、資本の負担といえますが、国の助成というものは単なる財政融資の面だけでございまして、金利の面については全然国の補助というものは、特別な措置というものはございません。そういう点におきまして、旅客船の建造の場合と非常な相違があるわけでございます。この趣旨は、旅客船は人命の安全というものに直結をいたしますし、また実際の建造を希望する船主も地方の非常に零細な事業者が多うございしますので、できるだけ金利負担をかけないという考え方でこういう制度になつておるわけでございます。

それから、戦時標準船の代替建造の問題は、内航貨物船の代替建造の問題は、金利が安ければ安いほどベターでございます。すなわち、およそ一つの事業を始める以上は、当然償却費というものを考へて事業の経営を行なうべきものであつて、老朽したから新しい船をつくる資金を国からめんどろ見てもらいたいというふうなことは、考へるべきじゃないというふうな従来の考え方から出発いたしておるわけでございます。ただ現実問題といたしまして

で、内航の輸送というものは非常に逼迫はいたしておりますし、なかなか近代化もできない。これを放置するということは、結果的には国民経済に大きな支障を及ぼすことになるというところで、やはり政府が資金的なめんどろだけを見て、新造船の建造に協力しようというところで、こういうふうな金利になつておるわけでございます。ただ、これももし低下するということになれば、直ちにやはり物価にも影響してくることとございしますので、われわれとしてはできるだけこれを軽減するという方向で進みたいと思つております。したがって、今後公団の事業量が、明年度以降、あるいは明後年度以降も増加すると思つても、現在の八分七厘の金利をとつて、現在の八分七厘の金利をとつて、以上は、資本の面から見ますと、資本金的にはこの程度でやっていけるといふこととでございます。ただ、それを幾らかでも軽減して、こういうふうな政策をとる場合には、この資本金をさらに増加しなければならぬ。われわれとしても、なるべくそういう方向で考へていきたい。現在の海上運賃の状況から見まして、八分七厘の金利というものは、やはり何と言われましても、高利ではないであらうか。たとえば具体的に申しますと、開発銀行の金利は外航船については六分五厘でございますから、その辺の均衡というものをやはりわれわれとしては考へていきたい。ということとございまして、できることならば、明年度以降も引き続き金利の低下については努力してまいりたいと考えておるわけでありませう。いま、最後の御質問の、外航船の仕組み船の問題でございますけれども、これは臨

時船舶建造調整法の改正というものは遠からずまた御審議いただくことと思つておるわけでも、われわれといたしましては、あの法律の運用によりまして、明確に日本の荷主と長期の契約を持つておつて、それを基礎にして船舶を建造するというものにつきましても、日本の輸出入銀行の財政融資を利するのをやめてもらつたいという方針であの法律を運用してまいりたいと思つておるわけでありませう。ただ、実際問題といたしまして、そういう長期契約が明確に把握できるかどうかという点について、やはり今後とも相当問題があるだらうと思つておる。

それから、一たん建造いたしました外国に出でまいりますと、それを規制するということとはなかなかむづかしい。初めの間は日本に關係のない第三国をやつておつても、そのうちまた日本に入つてくるかもしれないという問題もございまして、国内の法律措置のみをもつてこれを規制するということとはなかなかむづかしいのではないかと考へておる。問題は、やはり造船業者あるいは日本の各産業界というものが全面的に日本船を活用するという方向で協力していただくということが先決問題ではないかと考へておる。また同時に、そういうふうな仕組み船というふうな事態ができないように、日本船舶の運航コストを外国船並みに、あるいは外国船よりも少しでも安くするということが、経済の自然の流れに従つて日本の産業界が日本船舶を活用するという方向へ誘導してまいることになりますので、そういう方向で問題を考へていきたいと思つておる。

○相澤重明君 仕組み船の問題については、いづれあつて臨時船舶建造調整法の中でやりますが、これはやはり大きな問題を残しておると思うのです。それはそれとして、きょうは、そういう問題を討議するよりは、この公団の整備法の一部改正ですから、この範囲内にとどめておきますが、先ほどの私の質問に對してお答えになつた中で、専用船の問題については別に資金を貸しませんなんというものは、これはあたりまえの話だ。それは、いわゆる専用埠頭というものを持つておるものには何も政府がやらないということも、もうわかり切つておる。僕の聞いておるのは、そんなことを聞いておるのではない。専用埠頭を持つておつた、港湾の中にあるのですよ。やはり専用埠頭はどこにするとか、公共埠頭はどこにするとか、これは考へておるのです。もちろん全体の中で考へておるのです。

それからいふ一つは、いわゆる鋼船というものを、自己保有船というものを、いづれ政府は認めておるけれども、いままの船舶整備公団をつくつて、こういう公団を伸ばしていくには、できるだけそこにはやはりまとめてやる必要があるか、こういうことです。私の言つておることは、だから、それがつまり、大企業なり、独占企業といわれる人たちが、自分のことは自分でやりますと言つたならば、こういうところを利用するものはないか、少なくとも考へておるのではないか、そういうことを考へておるのです。私の言ふのは、だから、船舶建造についても、せつかく政府が公団をつくつて共有船方式でやられる、そういういわゆる

仕組み船の問題については、いづれあつて臨時船舶建造調整法の中でやりますが、これはやはり大きな問題を残しておると思うのです。それはそれとして、きょうは、そういう問題を討議するよりは、この公団の整備法の一部改正ですから、この範囲内にとどめておきますが、先ほどの私の質問に對してお答えになつた中で、専用船の問題については別に資金を貸しませんなんというものは、これはあたりまえの話だ。それは、いわゆる専用埠頭というものを持つておるものには何も政府がやらないということも、もうわかり切つておる。僕の聞いておるのは、そんなことを聞いておるのではない。専用埠頭を持つておつた、港湾の中にあるのですよ。やはり専用埠頭はどこにするとか、公共埠頭はどこにするとか、これは考へておるのです。もちろん全体の中で考へておるのです。

仕組み船の問題については、いづれあつて臨時船舶建造調整法の中でやりますが、これはやはり大きな問題を残しておると思うのです。それはそれとして、きょうは、そういう問題を討議するよりは、この公団の整備法の一部改正ですから、この範囲内にとどめておきますが、先ほどの私の質問に對してお答えになつた中で、専用船の問題については別に資金を貸しませんなんというものは、これはあたりまえの話だ。それは、いわゆる専用埠頭というものを持つておるものには何も政府がやらないということも、もうわかり切つておる。僕の聞いておるのは、そんなことを聞いておるのではない。専用埠頭を持つておつた、港湾の中にあるのですよ。やはり専用埠頭はどこにするとか、公共埠頭はどこにするとか、これは考へておるのです。もちろん全体の中で考へておるのです。

る中小企業の人たちを育成しようというのに、他面においては自己保有船というものがどんどんつくられていくというところについては、少し問題がないか、こういうことを私は聞いていますので、どうも、自己保有船について政府が金を出して出していくとか、あるいは自己保有のいわゆる専用埠頭に同じように公園から金を出せなんて、そんなばかげたことを言っているのではない。そんなことはわかり切っている。そうじゃなくて、日本のそういう港湾問題とか船舶の問題を考えると、そういう点が私は問題になってきはないか。それは現実にあるでしょう。現在すでに船舶公園自身も、そういうことは、いまのように大手がどんどんつくって自分のものを持っていかれたら、一体おれたちこれからどうするのだというところを心配している。そういうところから、やはり私もとしては検討する必要があるのではないかと。そういうことも運輸省どうなんですか。そういうことを聞いています。ですから、少しあなたの答弁がとんちんかんなんです、私の質問に対して。私の趣旨というものは、そういうことをお考えになっておられるかどうかということをお答えを願って、私も終わりたいと思います。

○政府委員(若狭得治君) 専用船の問題につきましても、いま相澤先生の御っしゃるおりのことをわれわれとしては考えておるわけでございまして。われわれとしては、法律的にこれをどうするの措置をなかなかとれないわけでありまして、ただ、国家の施策としては、公園というものをつくってありますけれども、それはそういう産

業界で自分で持つというものについては、実際はタッチさせないというように考え方でおるわけでありまして。また行政の方法としても、いま先生のおっしゃるとおりのようなことを考えておるわけでありまして。

○河野謙三君 私には根本問題で一つ聞きたいのです。それは、先ほどの鋼船、木造船合わせて二百六十数萬—約二百七十萬トン、これは一体多いか少ないのかということ。これは現在の輸送物資と対比して多いのか少ないのか。これは一つの船舶業者の救済法案でしよう。そこで、二百七十萬トンというのは多いのか少ないのか、これは過当競争になっているのかどうか、この現状を伺いたい。

○政府委員(若狭得治君) 先ほど二百七十萬トンというものを申し上げたわけでもございまして。問題は、一般的に申し上げて、現在の内航船舶が非常な過剰傾向であるということ、御指摘のとおりであります。ただ、適船が非常に不足しているということもまた事実でございまして。これは、最近の内航は非常に大きなまとまった荷物が動いてまいりましたし、また港湾のほうもいろいろ合理化されてきて、だんだん専用船舶のものの需要が多くなってきたわけでもございまして。ところが、そういうものをどんどんつくっていくというふうな能力、資力というものは現在の内航海運業界にはないわけでもございまして、二百七十萬トンというものの相当部分というものは非常に老朽性能船でございまして。そういう意味におきまして、船腹自体としても非常に過剰傾向でございまして、新しい適船と申しますか、経済的な能率船とい

うものは、まず不足いたしておるといのが実情でございまして。

○河野謙三君 そうすると、業界の体質を改善するためには、量は現状において過剰であるから、質を改善していき、これが重点ですね。そうすると、結論はもう量的にはふやさないという原則が一方において立っているわけですね。それを、二百六十萬トン—二百七十萬トンの中には、いま相澤さんが問題にした専用船は入っているのですか。

○政府委員(若狭得治君) この船腹の中には、当然専用船も含んでおりまして、御指摘のように、今後建造するものは、原則的にはスクラップを条件として船舶を建造するというような方向で運用してまいりたいというように考えております。で、この問題は、すでに本委員会に付託になっておると思えますけれども、内航海運法というものは、輸送の規制というふうな、運賃の規制というふうなものを行なうわけでもございまして、それとにらみ合いますと、新しい建造のほうはこの公団法によって運営していかうという考え方でやっておるわけでもございまして。

○河野謙三君 私は、従来の経過から見まして、二百七十萬トンが妥当であるか、二百六十萬トンが妥当であるか、二百五十萬トンが妥当であるか、この限度をはっきり押さえておきませんと、いつの間にかまたふえてしまふ。この二百七十萬トンだ、業者が勝手につくったわけじゃありません。それぞれあなたのほうに手続して、あなたのほうで許可したわけでしょう、そうじゃありませんか。です

から、企業者が自分のリスタでやることはやるものの、そのリスクの反面において、その責任の一半は運輸省にあるのです。でありますから、私もこのこと自体には異論はありませんけれども、やはり需要量と供給量を見合わなければいけませんから、そこで、やはり、二百六十萬トンとか、七十萬トンとか、五十萬トンというのはいくら押えて、専用船がどんどんふえていって、片方は減っていくのです。どんどん減っていくのですから、専用船と普通のやつとはどこで押えていくか、絶対量はどこで押えるということが私はないと、やはりいまの陸上を走っているトラックみたいな、ハイヤーみたいな、いつの間にかふえていこうになると思うのですが、そういうことにはこの機会に前向きに伺いたい。一つは、この例が東京湾というものは、一体いまのままでいいですか。政府の五カ年計画その他、貿易量の考の見通しをいろいろ聞きましますと、今後輸出入とも、輸入だけで百億ドルになるとか何とか、いろいろ言ってますね。これはとりもなおさず物資がよけに動くということですよ。ところが、将来のこととは別として、現状において、いま陸上では毎日、トラックがぶつかつた、やれけが人が出たと云っているが、港も同じことなんです。幸いここちよと衝突事故がありませんけれども、港と陸上と何にも私は変わりはないと思う。そういう場合に、港が、一体東京湾なら東京湾、これが一体将来五年、七年先にかけて、これでいいのですか、どうですか。どこか別に、たとえは伺いますと、鹿島灘のほうに

港をつくるのか、どこか横浜の先のほうの三浦半島のほうに港をつくるのかという構想もあるやに聞いておりますが、そういうものが並行してありませんと、ただ混雑した東京湾の中で、目先のことだけやっただけで、根本解決にならないと思う。そういう港について御計画はありますか。それとも、まだ東京湾なり横浜で、現状のままにおいて、貿易量がいまの二倍になり、二倍半になっても、五年なり十年はだいたいよくぶと、こういうお見通しおきたい。

○政府委員(若狭得治君) ただいま東京湾の内部で、港の貨物は一億トンございまして。大体これは全国の二〇%強だと記憶しておりますが、御指摘のとおり、今後、これはたとえ各種の開発計画ができて、あるいは新産都市等ができて、分散いたしましても、やはり東京湾内は相当な勢いでふえると思えます。したがって、港の施設につきましても、ただいま横浜の本牧のほうに増築しております。これは一萬トン以上のものが二十ばいづける計画でございまして。それから、川崎の市の行政区画になるのですが、京浜運河の外側に相当大きな貿易港をつくりたいという計画は、青写真を持ってあります。

それから、東京港のほうの整備がかなりおくれれておりますけれども、これは漁業補償等で相当手ごずりましたことは、東京港自体のほうは、去年、ことはオリンピックの關係の工事が非常に多うございまして、来年からは急速にピッチを上げて東京の港も、外航貿易のほうも将来はつくりますが、さし

から、企業者が自分のリスタでやることはやるものの、そのリスクの反面において、その責任の一半は運輸省にあるのです。でありますから、私もこのこと自体には異論はありませんけれども、やはり需要量と供給量を見合わなければいけませんから、そこで、やはり、二百六十萬トンとか、七十萬トンとか、五十萬トンというのはいくら押えて、専用船がどんどんふえていって、片方は減っていくのです。どんどん減っていくのですから、専用船と普通のやつとはどこで押えていくか、絶対量はどこで押えるということが私はないと、やはりいまの陸上を走っているトラックみたいな、ハイヤーみたいな、いつの間にかふえていこうになると思うのですが、そういうことにはこの機会に前向きに伺いたい。一つは、この例が東京湾というものは、一体いまのままでいいですか。政府の五カ年計画その他、貿易量の考の見通しをいろいろ聞きましますと、今後輸出入とも、輸入だけで百億ドルになるとか何とか、いろいろ言ってますね。これはとりもなおさず物資がよけに動くということですよ。ところが、将来のこととは別として、現状において、いま陸上では毎日、トラックがぶつかつた、やれけが人が出たと云っているが、港も同じことなんです。幸いここちよと衝突事故がありませんけれども、港と陸上と何にも私は変わりはないと思う。そういう場合に、港が、一体東京湾なら東京湾、これが一体将来五年、七年先にかけて、これでいいのですか、どうですか。どこか別に、たとえは伺いますと、鹿島灘のほうに

から、企業者が自分のリスタでやることはやるものの、そのリスクの反面において、その責任の一半は運輸省にあるのです。でありますから、私もこのこと自体には異論はありませんけれども、やはり需要量と供給量を見合わなければいけませんから、そこで、やはり、二百六十萬トンとか、七十萬トンとか、五十萬トンというのはいくら押えて、専用船がどんどんふえていって、片方は減っていくのです。どんどん減っていくのですから、専用船と普通のやつとはどこで押えていくか、絶対量はどこで押えるということが私はないと、やはりいまの陸上を走っているトラックみたいな、ハイヤーみたいな、いつの間にかふえていこうになると思うのですが、そういうことにはこの機会に前向きに伺いたい。一つは、この例が東京湾というものは、一体いまのままでいいですか。政府の五カ年計画その他、貿易量の考の見通しをいろいろ聞きましますと、今後輸出入とも、輸入だけで百億ドルになるとか何とか、いろいろ言ってますね。これはとりもなおさず物資がよけに動くということですよ。ところが、将来のこととは別として、現状において、いま陸上では毎日、トラックがぶつかつた、やれけが人が出たと云っているが、港も同じことなんです。幸いここちよと衝突事故がありませんけれども、港と陸上と何にも私は変わりはないと思う。そういう場合に、港が、一体東京湾なら東京湾、これが一体将来五年、七年先にかけて、これでいいのですか、どうですか。どこか別に、たとえは伺いますと、鹿島灘のほうに

あたって内航用の埠頭をつくるという計画を持っており、これらができると、大体七、八年ないし十九年ぐらいいいと思ひます。ただ川崎のほうは、いろいろまだ最終決定になっておりません。そして、さらにその後のことも考えますと、千葉も外側のほうは木更津方面、それから横浜より外側のほうは横須賀になります。この地点にはある程度の規模の港湾施設がやがては要るときがくるだろうと思ひます。

なお、加えまして、湾内だけではいけませんので、たゞいま御指摘がありましたように、工業港的なものは鹿島のほうに分散しますけれども、神奈川県の外側のほうでございませぬ、東京湾に面しないほうに、どこか適地がないかというのを昨年来調査いたしました。県のほうとも密接な連絡をとりまして、何かあちらのほうに将来は港湾施設が要るんじゃないか。しかし、いろいろ地理的条件等もむづかしいものがありますので、たゞいま調査中でございませぬ、構想としては、そちらのほうにも増設をしたほうがよいという考えでございませぬ。

○河野謙三君 もう少し海陸一体で構想を進めてもらわぬと、たとえば関東平野でいうと、どんだんどん人間が集まってくる。東京を中心にして、関東平野にいま二千万人いるそうであらね、ある学者の言うところ。これがよに近い将来、日本の人口の四割の四千万人が関東平野に集まる。とりもなおよさずこれは工業中心地になるわけですね。そうなつてまいりますと、いまお話しのように、ここ七年、八年は東京湾の中で何とかございませぬかして

けるというふうなことは、ちょっと私はいいと思ひます。最後は伺いたいのは、結局、いま非常に混雑している東京湾なら東京湾を混雑を避けるためには、荷役能率を上げることです。荷役能率を上げれば、船はどんだんあいて、船はどんだん回転する。この荷役能率の非常な不円滑は何かという、荷役機械が不足していること、荷役人夫が足りないわけですね。いかにして人夫をもつと獲得するか、いかにして荷役力を増強するために荷役機械を増強するか。それには、御親切はいいけれども、一億ぐらゐの金を出して、荷役機械を——何を買つか知らないけれども、いまごろ一億で何が買えますか。言うことはでかいいけれども、やることは小さい。私は、これは冗談でなく、東京湾というものは何として、いまにおいても行き詰まっておるのだから、早く船の回転をやらなければいけない。それをやるためには、何として、どうしたって、私はいま申し上げるような人夫の獲得と荷役機械の問題だと思ひます。で、これに対して、こんなことで一体幾ら荷役が増強すると思ひますか。一体いまの荷役人夫というのは間に合つておりますか——間に合っていないければ、何がゆえに間に合わないか、これを私は伺いたい。

○政府委員(若狭得治君) 全く御指摘のとおりでございませぬ、わずか一億でございませぬ、これは初年度でございませぬ、先ほど御説明したように、少ないのですが、これからはたくさん取りたいと思ひます。それから、この公団だけでなくて、

公共団体のほうの起債で荷役機械をつくらせませぬ。

それから、荷役労働者の問題につきましては、たゞいま先生の御指摘のとおりでございませぬ、先日来、港湾労働者対策審議会の答申もいたしておられますので、たゞいま省内でいろいろ——労働省ともこれは共管でございませぬけれども、打ち合わせまして、何とかして将来、港湾労働者の確保をいたしたいというふうな考えでございませぬ。で、幸ひたゞいまのところは、あまり船込みはないので、どうやら間に合つておりますが、将来を考えると、全く御指摘のとおりでありますので、一生懸命対策を具体的に進めていきたいというふうな考えでございませぬ。

○河野謙三君 それでは最後に政務次官に伺ひますが、一体いまの荷役人夫は、いまのところ幸ひ船込みがないから間に合つていっているというだけで、これは常に不安定な形にある。そこで、荷役人夫を獲得するためには、結局私に賃金の問題だと思ひます。そこで、荷役料金というものは、一体公共料金なのか、公共料金でないのか。これはひとつ政務次官でもよろしゅうございませぬ、局長でもよろしゅうございませぬ、一体企画庁はどういう見解を持っていますか。

○政府委員(若狭得治君) 先般の政府の御決定によりませぬと、港湾料金というものは公共料金の範疇に入つております。ただし、あのときの御決定の中で、除外例的なものが三、四あげられております。たとえは、中小企業で経営がさぶる困難なもの、あるいは賃金を上げましたことによりまして大衆に直接はなはだしい影響はないもの、

こういうような点をあげております。これらにつきましては、港湾の荷役料金に該当するやに思われませぬので、たゞいまいろいろ料金につきまして検討いたしております。先般の御答申を厳密にやりますと、どうしても荷役というものはさらに上げなくちゃならぬということと事実でございませぬ。当面の問題といたしましては、いろいろ実情を調査いたしまして考えております。

○小酒井義男君 簡単ですからひとつ、監事の意見提出権ですね、これが衆議院で修正になつたのですが、自治庁を通じて所管大臣に意見を出すというものは、ほかの公団法にもそういう例があるのですか、この公団法だけそういう形式をとられたのですか、どうなんでしょうか。

○説明員(高林康一君) 現在まで、各公団におきまして、監事は特にいろいろな権能については非常に不明確でございませぬ。今国会あたり、先国会あたりから出ておりますところの法律案におきましては、理事長、または公団によりましては総裁または理事長を通じて意見を出してというふうな、政府原案としては出しております。ただ、あれ以前にありませぬところの公団におきましては、特にそういう規定を設けていない場合もございませぬ。必ずしもまだみんな完全には統一してないという状況であります。

○小酒井義男君 大臣に直接意見を提出する例もあるのですか。

○説明員(高林康一君) 今国会におきましては、たゞいま首都高速道路公団でございませぬが提案になりましたのでございませぬけれども、その他建設省関係の公団におきましては、直接意見

具申というふうなかつこうで、これは修正の上で採決されたように記憶しております。

○小酒井義男君 他にそういう例があればと思ひますが、これだけ直接ということになる、その理由がなければならぬと思ひましたものでございませぬ、ちよつとお尋ねしたのでございませぬ。

○委員長(米田正文君) 他に御発言がなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませぬか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(米田正文君) 御異議ないと認めます。

それでは、これより討論に入ります。御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べを願ひます。——別に御意見もないようでございませぬが、討論は尽きたものと認めて御異議ございませぬか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(米田正文君) 御異議ないと認めます。

それでは、これより採決に入ります。特定船舶整備公団法の一部を改正する法律案の問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(米田正文君) 全会一致と認めます。よつて本案は全会一致をもって衆議院送付案のとおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願ひたいと存じませぬが、御異議ございませぬか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(米田正文君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

次回は二十六日午前十時開会の予定とし、本日はこれにて散会いたします。午後四時二十五分散会

三月十九日本委員会に左の案件を付託された。(予備審査のための付託は一月十一日)

一、日本観光協会法の一部を改正する法律案

三月十九日本委員会に左の案件を付託された。

一、畜産物輸送に関する請願(第一一五七号)

第一一五七号 昭和三十九年三月七日受理

畜産物輸送に関する請願(七通)

請願者 鳥取市吉方二三五岩美 郡鳥取市畜産農業協同組合連合会会長 馬瀨 秋男外六名

紹介議員 中田 吉雄君

農業構造改善事業の進展に伴い、畜産物移動の数量的増加で輸送諸施設の利用率が激増しているが、これに対する受入れ態勢が不十分のため、輸送はますます円滑を欠き、家畜の販売事業を推進するうえに大きな障害を及ぼしているから、左記事項につき早急に適正妥当な改善措置を講ぜられたとの請願。

一、家畜専用貨車を増設すること。

二、改造貨車の料金を値下げすること。

イ、家畜専用貨車は家畜のためにも又事故防止のうえから最も適度であり、積載能力の点から利用度が多いため要求期日、数量、貨車種類を満足に配車できない現状である。(参考資料添付)

ロ、木造有がい車(ワム)を家畜専用車に改造されたものが半強制的に配車されるが、改造車は家畜の収容能力が大規模畜専用車より低く、料金も二トン分高価となるため、使用拒否をする結果となるから、大型家畜車と同等な料金に改正されたい。(参考資料添付)

三月二十三日本委員会に左の案件を付託された。

一、道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律案

道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律案

道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律案

第一条 この法律は、道路交通に関する条約(以下「条約」という。)を実施するため、道路運送車両法(昭和二十六年法律第八十五号)及び道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)の特例その他必要な事項を定めるものとする。(定義)

第二条 この法律で「自動車」とは、道路運送車両法第二条第二項に規定する自動車をいう。

2 この法律で「締約国登録自動車」とは、締約国(条約の締約国であつて日本国以外のものをいう。以下同じ。)若しくはその下部機構にそりその法令に定める方法で登録されている自動車(被牽引自動車を除く。)であつて次の各号の要件に該当するもの又はこれにより牽引される被牽引自動車であつて次の各号の要件に該当するものをいう。

一 自家用自動車の一時輸入に関する通関条約第二条一、自家用自動車の一時輸入に関する通関条約の実施に伴う関税法等の特例に関する法律(昭和三十九年法律第九号)第十条又は関税法(明治四十三年法律第五十四号)第十七条第一項(第十四号)に係る部分に限る。)の規定の適用を受けて輸入されたものであること。

二 当該自動車を輸入した者の使用に供されるものであること。

三 関税法(昭和二十九年法律第六十一号)第六十七条の輸入の許可を受けた日から一年を経過しないものであること。

(締約国登録自動車の登録証書の備付け)

第三条 締約国登録自動車(被牽引自動車を除く。)は、条約第十八条二に規定する登録証書を備え付けなければ、運行(道路運送車両法第二条第五項に規定する運行をいう。以下同じ。)の用に供してはならない。

(道路運送車両法等の適用除外)

第四条 締約国登録自動車については、道路運送車両法第四条、第十九条、第二十九条、第三十一条から第三十三条まで、第四十七条から第五十条まで、第五十六条、第五十八条、第六十三条、第六十四条、第六十六条、第七十三条第一項及び第九十七条の三の規定は、適用しない。

2 締約国登録自動車については、道路運送法第九十九条及び第二百二十七条の規定は、適用しない。

(登録証書の交付)

第五条 道路運送車両法第四条の登録又は同法第六十条後段若しくは第九十七条の三第一項の規定による車両番号の指定を受けている自動車の使用者は、当該自動車を締約国において使用しようとするときは、当該登録又は当該車両番号の指定を受けた陸運局長から登録証書の交付を受けることができる。

2 原動機付自転車(道路運送車両法第二条第三項に規定する原動機付自転車をいう。)を締約国において使用しようとする者は、運輸省令で定める事項を陸運局長に届け出て、登録証書の交付を受けることができる。

(省令への委任)

第六条 前条の登録証書の記載事項及び様式その他当該登録証書に関する実施細目は、運輸省令で定める。

第七条 第五条の規定により陸運局長の権限に属する事項は、政令で

定めるところにより、都道府県知事に行なわせることができる。

(罰則)

第八条 次の各号の一に該当する者は、三万円以下の罰金に処する。

一 第三条の規定に違反した者

二 条約第十九条若しくは第二十条の規定による登録番号若しくは識別記号の表示をせず、又は条約第二十一条に規定する証明記号をつけないで、締約国登録自動車を運行の用に供した者

附則

1 この法律は、条約が日本国について効力を生ずる日から施行する。

2 自動車損害賠償保障法(昭和三十年法律第九十七号)の一部を次のように改正する。

第九条の二第二項中「軽自動車」の下に「及び締約国登録自動車(道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律(昭和三十九年法律第九号)第二条第二項に規定する締約国登録自動車をいう。以下同じ。)」を加える。

第九条の三第一項中「軽自動車」の下に「及び締約国登録自動車」を加え、同条第二項中「当該軽自動車」の下に「又は当該締約国登録自動車」を加える。

第二十条第一号中「又は車両番号」を「若しくは車両番号又は道路交通に関する条約の規定による登録番号」に改める。



昭和三十九年四月六日印刷

昭和三十九年四月七日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局