

第四十八回国 参議院外務委員会會議録第十三号

昭和四十年四月二十二日(木曜日)
午前十時三十一分開会

委員の異動

四月十三日

辞任 和田 鶴一君

補欠選任 八木 一郎君

山本 利壽君

草葉 隆圓君

四月十四日

辞任 三木與吉郎君

補欠選任 山本 利壽君

八木 一郎君

鈴木 一司君

四月十五日

辞任 山本 利壽君

補欠選任 河野 謙三君

四月十六日

辞任 河野 謙三君

補欠選任 山本 利壽君

出席者は左のとおり。

委員長 小柳 牧衛君

理事 井上 清一君

委員 草葉 隆圓君

長谷川 仁君

委員 木内 四郎君

黒川 武雄君

山本 利壽君

岡田 宗司君

羽生 三七君

曾祿 益君

國務大臣

外務大臣 椎名悦三郎君
運輸大臣 松浦周太郎君

政府委員

外務大臣官房長 高野 藤吉君
外務省条約局長 藤崎 萬里君
運輸省航空局長 折内 一彦君

事務局側

常任委員会専門員 結城司郎次君

説明員

外務省条約局外務参事官 佐藤 正二君

本日の會議に付した案件
○理事の補欠互選の件

○在外公館の名称及び位置を定める法律及び在外公館に勤務する外務公務員の給与に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○航空業務に関する日本国政府とマレーシア政府との間の協定の締結について承認を求めるの件(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(小柳牧衛君) ただいまから外務委員会を開会いたします。

この際、理事の補欠互選についておはかりいたします。委員の異動に伴い、理事が一名欠員となつておりますので、この際、その補欠互選を行なうたいと存じます。互選の方法は、その指名を委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり
○委員長(小柳牧衛君) 御異議ないと認めます。

委員長は、理事に草葉隆圓君を指名いたしました。

○委員長(小柳牧衛君) 在外公館の名称及び位置を定める法律及び在外公館に勤務する外務公務員の給与に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、提案理由の説明を聴取いたします。外務大臣。

○國務大臣(椎名悦三郎君) 在外公館の名称及び位置を定める法律及び在外公館に勤務する外務公務員の給与に関する法律の一部を改正する法律案の提案理由を御説明いたします。

まず、本法律案の第一条におきましては、大使館の新設三館、公使館より大使館への昇格一館、總領事館の新設二館、領事館より總領事館への昇格二館、領事館の新設一館を規定いたしますとともに、タンガニカ湖の国名の變更に伴ひまして所要の改正をいたしております。

大使館の新設三館は、いずれも昨年中に独立いたしました地中海のマルタ、アフリカの馬拉ウイ及びザンビアにそれぞれ大使館を新設し、近接の大使館をして兼轄せしめるものであります。

公使館より大使館へ昇格する公館は、現在パナマ大使館が兼轄いたしておりますコスタ・リカ公使館であります。コスタ・リカの中米共同市場における重要な地位にかんがみ、わが国との貿易關係を一層改善伸長し、かつまた、同国との友好關係を強化するため、同公使館を実館として大使館に昇格するものであります。

總領事館の新設につきましては、インドのマドラス、スペイン領カナリア諸島のラス・パルマスに実館を新設することとしております。マドラスはボンベイ、カルカッタとともにインドの工業中心地であり、またわが国との貿易、経済協力

關係において最近とみに緊密度を増しております南部インドの中心地でもあります。

また、ラス・パルマスは、東部大西洋における漁業の基地として重要な地位にあり、わが国からも大手各水産会社をはじめ中小水産会社を合わせて五十五社が同地を基地として利用しており、昨年五月末現在操業漁船約百六十隻、乗組員約七千人の多きに達しております。よつて、これら乗組員の保護、現地官憲との交渉、連絡、漁船の船舶安全法上の検査等の領事事務を行なうためここに總領事館を新設するものであります。

なお、トロント及びヒューストンの各領事館につきましては、それぞれわが国との關係の緊密化に伴ひ今後領事事務の一層の強化をはかるため、總領事館に昇格させることとしております。領事館の新設一館につきましては、豪州のブリスベンに実館を設置することとしております。ブリスベンは、クインズランド州の首都として豪州経済の中でも重要な地位を占めており、わが国との貿易關係におきましても食糧、原材料、鉱物資源の供給地として、また、わが国からの経済開発、企業提携等に伴ひ資本財の輸出先としても大いに期待されております。

次に、昨年タンガニカ湖がザンジバルと合邦してタンザニアと國名を變更いたしましたので、これに伴ひまして所要の改正を加えることとしております。

なお、本法案第二条におきましては、以上の在外公館の新設及び昇格に伴ひ、これらの在外公館に勤務する外務公務員の在勤俸の額を定めております。

以上がこの法律案の提案理由及びその概要であります。何とぞ慎重御審議の上、御賛成あらんことをお願いいたします。

○委員長(小柳牧衛君) 以上で説明は終了いたしました。本案の質疑は後日に譲ることとしたします。

○委員長(小柳牧衛君) 次に、航空業務に関する日本国政府とマレーシア政府との間の協定の締結について承認を求めるの件を議題といたします。本件の提案の理由の説明は、去る四月八日に聴取いたしました。

まず、補足説明を聴取いたします。佐藤参事官。

○説明員(佐藤正三君) マレーシアとの航空関係は、まだマレーシア連邦ができる前に、一九五八年に日航がシンガポール線の運航を開始いたしました。一九六二年にジャカルタまでこれを延長いたしました。現在に及んでいるわけでありまして、このシンガポールの乗り入れは、当時ございました。一九五二年に締結されました日英航空協定に基づいて行なわれておりましたわけですが、一九六三年にシンガポールがマレーシアに併合されましたために、日英航空協定ではそのシンガポールまでの乗り入れの権利というものが確保されないう状態になりましたので、そこで、マレーシア政府との間の協定をつくる必要ができました。マレーシアとの間の協定交渉を始めたわけでございます。それで、昨年の二月、八月と二回交渉を行ないまして、本年の二月にクアラルンプールでこの署名を行ないましたわけでございます。この協定の案文にしましては、いままで日本はちょうど二十でございますが、各国と航空協定を結んでいるわけでございますが、その内容とほとんど同様なものでございます。したがって、詳しく御説明する必要もないかと思いますが、一部御説明しなくてはならないと思ひますのは、第六条にチェンジ・オブ・ゲージと称する規定が入っております。これはほかにも前例がないわけではないんですが、これは途中で航空機が、たとえば東京から航空機が飛び出しましてシンガポールあるいはその前のパンコックというところまで小さな飛行機にこれを取りかえる。小さな飛行機に、こういう途中で乗り継ぎするということな場合に、日本に近いほうの飛行機を大きい飛行機にしておかなくちゃいけない。と申しますのは、途中からたくさんお客を乗せてしまふというふうなことになるといけないという意味でその締結国に——日航であります場合には、日本に近いほうには大きい飛行機を使い、日本から遠いところには小さい飛行機を使わなければならないという規定があるわけでございます。この規定は、他の各国の航空協定には間々見受けられる規定でございます。マレーシアとの関係でこれを入れることになりましたので、これはちょっとほかの協定と違つております。それからその次に、第八条に相手国の指定航空企業に対して収益の本店に対する送金を認めるといふ規定がございます。これも新しい規定でございますが、これはむしろこちらの希望で、日本にとつてはむしろ利益になる規定でございますので、入れてもらつたということになっております。御承知のとおり、航空協定というものは、協定の内容はさういふふうな原則規定がずっと書いてございまして、最後に附表がついておりまして、この両国の指定航空企業が行なう路線を規定しておるわけでございます。この路線につきましては、この附表には、単にどの地点との地点と書いてあるだけでございまして、お手元に差し上げてあります協定の説明書の一番最後のページに絵をつけておきましたから、それでごらんになっていただきたいと思います。これは日本の分だけでございますが、破線で書いてありますのが、この協定の中に載つております許可された路線でございます。実際に書いてありますのが、現在日航がやつております路線でございます。したがって、東京—香港—パンコック—シンガポール—ジャカルタという線を描いて日航が動かしつゝいるわけでございます。それから一方、これには出ておりませんが、マレーシアのほうには、マレーシア内の一地点——パンコック—サイゴン—香港—マニラ—台北—大阪—東京と出ておりますが、マレーシアの指定航

空企業と申しますのはMALというのがございますが、実際には東京乗り入れをまだ行なつておりません。したがって、この路線というものは使つてないという関係になります。

以上、あまり補足御説明することもないわけでございますが、御質問によつてお答えしたいと思います。

○委員長(小柳牧衛君) 以上で説明は終了いたしました。

これより質疑に入ります。御質疑のおありの方は、順次御発言を願ひます。

○羽生三七君 このマレーシアとの航空協定の審議に関連して、日米の航空関係、それから日ソ、それから日米の航空協定は三十九年と三十九年の二回にわたつて交渉が行なわれたわけですが、その後の経過はどうなつておるのか。あれわれが承知してゐる範囲では、第一回の交渉当時よりもむしろ現在のアメリカの態度のほうはきびしくなつておると、さういふふうに承知しておりますが、その後の経過をお聞かせいただきたいと思ひます。大臣でなくてもよろしうございします。

○政府委員(堀内一彦君) ただいまのお尋ねでございますが、いま大臣来られたばかりでございますので、私から初めにお答えいたします。

日米航空交渉は昨年の夏第二回を行なつたわけでございますが、その後なるべく早く交渉を再開しようといふことになっております。先般来私の伺つてゐるところによりますと、ワシントンで武内大使が先方と非公式にお話中であるといふふうな何つております。運輸省といたしましては、できるだけ早く非公式な交渉が進みまして次の正式交渉という時期が早く来ることを期待してゐる次第でございます。

○羽生三七君 そうやつて第三回目の交渉が進むことを希望いたしますが、実際問題としては、私どもが知つてゐる範囲では、現状ではこの前進にあまり期待をかけられないのではないかと、さういふ

感じがするのでありますが、特に今度は日英——日本とイギリスとの航空協定が一応話がついたところ、これで一応アメリカのニューヨーク以遠——大西洋からイギリスへ、ロンドンへ行く路線が承認されながらも、実際問題としては、アメリカがこれを認めない限り日英航空協定は実効をあげ得ないという、さういふ状態になると思ひます。でありますから、さうなつてくると、いままでよりもさらに問題がアメリカの態度にかかつてくると思ひます。それで、このままではたしてこれを打開する可能性があるかどうか。特に、これは外務大臣なんかちよつと極端な議論だと言われるかもしれないが、私は、あの日米航空協定を破壊するくらい、白紙に戻すくらいの気持ちでないとこれは解決しないのじゃないかと、さう思つております。さういふ意見は一部にもあるようです、これは極端な議論ですが、実際、さういふ例は、フィリピンとアメリカとの航空協定でもう白紙に戻されております。このほかフランスやインドにも前例があります。さういふ一年間には猶予期間があるので、その間にみんな改定交渉をやつておる。まあさういふ前例があるわけでありませう。だから、私はここで日米航空協定を破壊しろと言ふわけじゃないけれども、そのくらいの心がまえでやらなければこの問題は解決しないのじゃないか。先ほど申し上げたように、第一回の交渉から見ても、最近のほうはアメリカの態度はきびしくなつておる。しかも、日英航空協定が一応妥結を見ても、アメリカが認めなければ、實際上アメリカ経由ロンドンというものは空文にひつておるといふ現状から見ても非常に困難ではないか。しかも、この日米航空協定の場合は、私どもも承知してゐる範囲では、かりにさういふふうなことになるでも、普通の条約や協定と違つて、さういふ国際問題の起こすものではないので、それくらいなひとつ気がまえでやら

ないと妥結しないのじゃないかという気がしますが、この点ひとつ運輸大臣からお聞かせいただきたいと思ひます。具体的な外交交渉はあとから外務大臣にお聞きいたしますが、どうですか、運輸大臣。

○国務大臣(椎名悦三郎君) これはちょうど昨年の秋に大統領選挙がはさまりまして、いづれ機会を改めて交渉しようということでもって、今年から、先ほど航空局長からお話し申し上げたようないきさつで、とりあえず駐米大使の武内君が非公式交渉をやっておりますが、どうも御指摘のように、なかなかその返事が決いのでございまして。とうに向こうから一応正式会談開始についてのはっきりした返事が来るはずでありましたが、まだ、それがおくれましておるといのが現状でございます。わがほうといたしましては、何としても現在の協定の内容は均衡を失しておるものでございまして、これを合理的に直したいという非常な熱意を持っております。これは御承知のとおりであります。まあ、言う言わぬは別問題として、われわれとしては、重大な決意を持ってこの問題に臨みたい、かように考えております。

○羽生三七君 運輸大臣、何か、運輸省のほうでそういうことについてもっと具体的に考えたことはないですか。

○国務大臣(松浦周太郎君) まあ、大局としては、いま外務大臣が仰せになりましたような行き方をとる以外にないと思ひます。マスコミがこのことを全国民に報道いたしたに國民の考え方は非常に熱してきておりまして、それが国会に反映してきておりまして、国会の委員会では、いま委員会やその他の有志の間では草案をいろいろつくつておるのであります。その草案も一応見せていただいておりますが、相当強い文章のようでありまして、いづれ、これはとめようとしてもとまるものではないと思ひます。国会の総意に基づきまして、われわれは國民の意のあるところに向かつて進む以外に道はない。そういうことは、国会の総意がき

まりますれば、外務大臣も善処いたすことと思ひます。

○羽生三七君 それでですね、アメリカの航空機の現在太平洋岸から東部海岸への運航は、多いときは週六百便といわれております。そこに日本機が三便くらい——いまは週ですね——三便くらい入ったところで、アメリカにはたいした影響もないし、しかも、いろいろ採算上の理由をアメリカで口にしておったようですが、最近はかなりそういう点では好転しておるようです。ですから、全くいままでの反対していた経済的な根拠というものは少なくなつてきておる。そういう意味で、日本がもっと強く押してもいい根拠が十分あると思ひますが、大臣でなくとも航空局長でもよろしいですが、その辺どうですか。

○政府委員(板内一彦君) ただいま先生の仰せられましたとおりでございます。前々回の交渉のときには、ちょうどジェット機が国際航空界に登場いたしましたので、いわばオーバー・キャパシティという現象が出現しておつたわけで、国際航空会社はいずれも経営状態が悪くなつております。その後旅客の乗りが順調に伸びておりますので、ジェット機投入によるオーバー・キャパシティという問題も世界的に次第に解決いたしました。大西洋路線におきましては、各国航空会社とも次第に収益が好転しておる。特にアメリカのパンアメリカンという巨大な会社につきましては、非常な好収益をあげておるといふふうに承知しておりますので、前々回にアメリカ側が日本の案を拒絶した一つの理由というものは解消しておるといふふうに考えられます。昨年の夏の交渉においいて、そういう問題については強い抵抗を示すわけにいかかつたかと、かように考えております。

○羽生三七君 で、先ほど運輸大臣からもお話があつたように、衆議院のほうでは、これに関連していろいろな決議なんかも考慮されておるようです。それから、先ほど来申し上げた理由によつて、この問題について一段とひとつ思い切つた努力をして

いただくことを希望いたしますが、特に、先ほども述べたように、日英航空協定がせつかくまもまっても、その中間が切斷されておつたら、何も意味のないことになるので、なおさらこれを強く要望するわけです。

それから、これと関連をして、日ソ間の——私のほうではみな簡単ですから、どれもこれも——日ソ間の航空協定期間問題、これはまあ前々からいろいろな案が出て、まあそのまゝになつておるわけですが、最近では日本が、まあどの航空会社か知らぬけれども、とにかく日本がソ連機を買つて、それからパイロットもソ連人を使って、日航——まあ日航というか、一応日航として——日航の社員として、それで運航してはどうかという意見も出ておるようで、その社員としておる期間は何年とするかというところに問題があるようですが、これはあるいは政府の耳に入つておることかどうかそれは知りませんが、そういう動きも具体的に一部には出てきておるほどに、これもやはり航空協定の前進を望む声が非常に強いわけですね。で、それはとにかくとして、東京—モスクワ間の相互乗り入れの問題、それからまた、場合によると、一部には新潟—ハバロフスク間という議論も出ております。これは、ここにおる岡田君と私との前ソビエトに行つて話合つたときに、その問題がさんざん出まして、けれども、政府でもないわれわれがあまり深く立ち入るのはどうかというところで、話は止ましたけれども、まあ、立ち入つたことはやりましたけれども、具体的には、日ソ間の航空協定期間についてはどういふ状態になつておるか。全然前進がないのか、あるいは政府が何か考へておるのか。特に、この前コスイギン首相が佐藤総理の訪ソを要望して、それに関連をして航空協定期間なんかにまあ触れるがごときそういう書簡も来ておるわけですね。で、今度は赤城さんも訪ソされてその問題にもあるいは場合によつたら触れぬわけでもないらしいので、この際ひとつ日ソ航空協定期間協定はないが、日ソ航空問題について

の現状をひとつお聞かせいただきたいと思ひます。

○国務大臣(椎名悦三郎君) ただいまお話がありましたが、向こうの航空機を使い向こうのパイロットを使つて、それをまあ雇ひ上げたような形ではどうか、あるいはまた、区間を限定して、それから日本の飛行機から向こうの飛行機に乗り継ぎをするといういろいろな案が出ておつたことも十分承知しておりますが、日米航空協定期間を見るように、初めに均衡のとれない形でいろいろ問題を発足いたしますと、それがなかなか正が困難である、そういう考え方に立ちまして、われわれとしては、当初から全くお互い五分五分の立場でやつていきたいという考え方を依然として持つておるわけでございます。先般のコスイギン首相からの書簡に対する返簡でも述べたとおり、両国の航空機によりまして両国の首都を経由してヨーロッパとアジアを結ぶ最短の定期航空路を開設したいということを開陳しておるのであります。これは、両国の友好関係を増進する上におきまして、あるいは経済の点におきまして、いろいろの好影響をもたらす問題ですから、ぜひこの問題についてはずきりとした向こうのこれに対する反応をつかみたい、こう考えておりますが、まだその段階に達しておらないのが現状でございます。

○国務大臣(松浦周太郎君) 外務大臣の仰せになりましたとおりでございますが、ちよと補足いたしておきますが、もう一つお問ひのハバロフスク—新潟間の問題であります。これは石室君という、前に木材を輸入しておつた小さな会社ですが、これがまあコスイギンになる前からだといふことですが、向こうからお墨付きをもらつてきておるのです。それで、われわれは、いま外務大臣が申されましたように、首都間の乗り入れといふことを条件として交渉いたしておりますが、民間機であるし、日本を代表した日航機ではない民間機であるから、新潟—ハバロフスク間だけを認可しろというのをしきりと航空局

に申し込んできております。けれども、基本的な考え方は、アメリカとの交渉におきましても、首都間の乗り入れを中心として、ニューヨーク航路を交渉いたしております。その他の方向におきましても、いずれも首都間の乗り入れを中心としたしておりますから、ソ連及び中共だけを上海—長崎とか新潟—ハバロフスクとかということとは、いまちょっと考えないというふうに断わつておる次第でございます。

○羽生三七君 私の言うのも、ハバロフスクー新瀉間をすぐやれということを書いてあるわけではないんです。基本的には首都圏相互乗り入れという原則に立ちながらも、その後の進捗状況はどうかということで、野党のわれわれがそういう会談に臨んで立ち入ったことを言っておるのでは決してありません。

これは全く余談になるのですが、外務大臣、何か新聞を見ると、赤城さんが訪ソされるときに、これは二、三日前の新聞に出ているんですが、佐藤総理の訪ソを打診するといふようなことが出ているんですが、そういうことがあるんですか。

○国務大臣(椎名悦三郎君) 一向耳にしておりません。

○羽生三七君　そういうことで、今度赤城さんが行かれた場合には、当然漁業関係だけのことだろうと思ひますけれども、この航空協定についても、できるだけ日ソ航空協定が結ばれるような方向でひとつ努力してもらいたいと思ひますが、それは全然今度の赤城さんの訪ソには関係ありませんか、そういう問題に触れるという計画はありませんか。

○国務大臣(樞密院三卿) 全然、ほかの用事を足してくる時間的余裕があるかどうかと思いますが、全然考えておりません。

○羽生三七君 なにも赤城さんの訪しに関連しなくてもよろしいのです。これはできるだけそういう方向へ進めることを希望いたします。

それからもう一点、パキスタンとの関係ですが、パキスタンは現在中共と航空協定を結んで、カラ

チー香港―東京をカラチ―上海―東京というふうにするのを希望しているようにいわれているのですが、これは何かそういうあれはあったのですか。

○説明員(佐藤正二君) パキスタンに關しましては一九六二年から航空協定があるわけでございますけれども、一昨年パキスタンのほうから香港の乗り入れがなくなつたからという理由で、廣東あるいは上海から乗りたいという申し入れがございました。いろいろ議論はしましたわけでございますけれども、こちらのほうからまだ中共に乗り入れてないような状態でございますので、現状ではまだ時期尚早ということでこれを断わつてゐる経緯がございます。

○羽生三七君 それはそういうことでしょうが、その場合、パキスタンが日本機の運航について問題になるようなことは起こりませんか。たとえは、日本とパキスタンとの航空協定に何らかの障害が起こつて、カラチ経由という問題が一つの障害を受ける。南回りの航空機がみなそこを通るわけですが、そういう懸念は全然ありませんか。

○説明員(佐藤正二君) 交渉中には、運航の交渉のことでございまして、いろいろな向こうも日本に対して航空の便数に対してもバーゲンしているようなことでありまして、したがって、お話しのようなことも交渉中には出ております。

○岡田宗司君 フランスが中国と国交をつけた。いすれエール・フランスが中国へ乗り入れることになるだろうと思う。エール・フランスは御承知のように、日航と業務協定している。そうすると、やはりパキスタンとの問題のようなものが起こってくるのじゃないかという気がするのですが、いま、そういうことについて具体的な何か話がありますか。

○説明員（佐藤正二君） 可能性としてはござい
ます。まだ話は来ておりません。

○岡田宗司君　しかし、もしフランスがそういうふうな動きをするとすれば、日航が業務協定を結んでいるのですから、パキスタンの場合よりも複

雑な問題が起こるのじゃないかと思いますが、どうですか。

○政府委員(板内一彦君) ただいまのお話でございますが、確かに日本航空とエール・フランスは南回り及び北回り両者につきまして協定をやっております。非常に両者の間緊密でございます。これは相当の歴史がございますが、今後もおそらく継続していくというのが両者の意思じゃないか。そこで御質問の、フランスが中共經由東京へ乗り入れたという場合に日本はどうか、その場合に

中共とくまぐいかないのじゃないかということですが、プールの協定をやっておりますことは営業上あるいは取支上非常に緊密でございます。しかし、二国間の協定問題につきましては、両国のいわばナショナル・キャリアが緊密であるということとは、協定を結ぶ場合、あるいは便数その他をきめる場合に、非常に友好的な雰囲気のあることは事実でございますけれども、いわばやや面を異にする、

すなわちブルはブル、それから双方の権利は権利というより比較的割り切った考え方もしておるわけでごいまして、必ずしも断わつたからひびが入るということでもないのじゃないか。その辺は、やはり二国間の政府間の問題とキャリアの問題とは、緊密なやうでまたそこに立場の相違があるというふうに考えますので、必ずしも私はブルがそういうことでこわれるというふうには

考えておりません。しかし、多少気まずくなるといふ点はある得るかもしれませんが、それはいずれにしましても、現実のいまの問題でございませう。あなたが、そういうことが起こり得るとすれば、そのときのいろんな客観情勢というものによつて最終的にはきまる、かように考えております。

○岡田宗司君 これは外務大臣にお伺いしたいのですが、パキスタンが中国へ乗り入れをやる。それからさらに、フランスがそういうことをやる。そうすると、中国と国交を結んでおるヨーロッパ諸国の航空機がさらに中国へ乗り入れをやるという可能性も出てくると思うのです。その場合に、日本がいつまでもいままのような態度でもたまたし

ていますと、日本はもうそこそこの乗りのおくれどころじゃない。全く後手後手と回つてずいぶんへたなことになってしまふだろうということが考えられるのです。したがって、中国との関係ということは、台湾を考慮していろいろとあなた方のほうで苦慮されておると思うのですけれども、しかし、航空の問題のごときはやはり前向きに解決するような方向に準備していかなければならぬのじゃないかと思いますが、外務大臣、どうお考えになりますか。

○国務大臣(雅名悦三郎君) 航空問題では、ただいまのところは一向前向きに進んではおりません。しかし、情勢がいろいろ変わつてまいりますれば、その情勢に従つてやはり考えていかなければならぬということは、これは当然のことでございます。航空問題についても、情勢の変化に應じていろいろこれに対する考え方を研究しなければならぬ、こう考えております。

○羽生三七君 ちよつとそれに関連して。

この前、あれは予算委員会で曾祿さんの質問かなにかで、総理が臨時便かなにかを積み上げていってはどうかというような意味のことを言っておったように記憶しておるのですが、つまり、定期航空——正式な協定はちよつとむずかしいが、臨時便というようなものを積み上げていって当面の問題の打開策にしてはという意味にとれる発言をされておったと思うのですが、そういうことは考えておられませんか。

○國務大臣(椎名悦三郎君) 特殊な人が日本を訪れるという場合の航空機の臨時便を使ったらどうかというようなことがかつてあったように思われますが、起こり得る問題だと思います。これはケース・バイ・ケースで慎重に対処してまいりたいというのがたまたまの方針でございます。

○岡田宗司君 パキスタンの場合ですと、中国と日本がまだ国交を回復していない国を通って日本へ来る、こういうことです。こういうものと、これは全く前向きでないと思います。私

はどうも、パキスタンが日本の承認してない国に立ち寄って日本に来たからといって、そのパキスタンの飛行機を日本に乗り入れるのを拒絶する理由はないと思います。だから、そういうような点について、もう少し、将来前向きにやっていたいというならば、考えていったらどんなものかでしょう。そういう態度は依然としてかたくなに、中国を通じてくる飛行機はいずれの国の飛行機といえども入れない、こういう何か原則を立てて、それを貫かれないとするのですか。それじゃ、将来そういうヨーロッパの国々がふえてきたら、これは困ったことになるのじゃないですか。どうですか。

○国務大臣(椎名悦三郎君) ただいまの方針は、きわめてかような場合には慎重なひとつ態度をもつて措置をしたい、こういう考え方でございます、ただいまのところは。

○岡田宗司君 慎重はけっこうかもしれませんが、けれども、慎重慎重で年じゅう後手後手に回ってしまつて取り残されるようになって、それでもなお慎重を貫いていくというのですか。

○羽生三三君 ちょっと疑問な点を一つお聞きするのですが、国交回復のない国を経由する飛行機の場合、協定を結ぶ当事国としてはもちろん国交があることはきまつておられるけれども、それが国交を結んでいない国を経由してくる場合は全部拒否しておられるということになっておられるのですか、国際的にはどうですか。

○国務大臣(椎名悦三郎君) これは承認問題とは関係がなく取り扱われておるようでございます。

○羽生三三君 だから、この問題はそういうことが原則ではなしに、十分考へる余地があるのじゃないですか。直接の日中間の航空協定ということはさておいて、いまのようなケースの場合にもっと考慮する余地があるのじゃないかと思ひます。

○国務大臣(椎名悦三郎君) 全然考慮する余地もないというものではございませんので、きわめて慎重に取り扱おうと、こういうことであります。

○草葉隆園君 それに関連して。これはむしろそういう意味でなしに、日本の航空業務がある程度保護するという意味が入っていないですか。つまり、現在でもイタリヤあたりへとまるけれども、ほとんどお客を乗せることはなかったのです、途中から。ごく日本の航空はへんばな取り扱いを受けておる。向こうから来たときは中共に入つて、上海なりあるいは漢口を通じて東京へ来るというたいへん距離が短くなつてお客がそれを多く使う。そうすると、日本航空のほうはそのほうに多く取られる。したがって、日本も同時に開始するならば別ですが、日航に大きく影響する。ソビエトの場合も同様だと思ひますが、ソビエトも、ハバロフスクまでは日本の飛行機を使つても、その先モスクワやコペンハーゲンにはソビエトの飛行機を使うこととなるなら、現在の日本の北回りは客の大部分を奪われ、商売にならない。だから、経済的の面を十分検討して考えたいのであります。

○政府委員(板内一彦君) ただいまの御意見、確かに、特にいまの北回り線とシベリア線の問題につきましてもは全くそのとおりでございます。シベリア線が開かれれば、北回り線は全部なくなると思ひませんか、相当少なくなつてくる。またその移るということについては、シベリア線は逆に考えれば重要な意味がある。要するに、東京からモスクワを通じてヨーロッパという路線の経済的な意味あるいはその他の意味が非常にあると思ひます。したがって、いま仰せられましたように、他の国がシベリアの路線を開発したのに日本航空がこれにあずかれないということでは、非常な不利益、むしろ、日本航空の持つてゐる現在のルートというものが影響を受けるのはそのとおりでございます。

パキスタンとの問題につきましても、もちろんそういう問題があると思ひますが、やはり、問題は、外務大臣が仰せられますように、いろいろないま兩國間に問題があるというところが問題ではないか。経済的な問題というののももちろんあると思ひます。

○岡田宗司君 いまの草葉君のお話になった北回りとシベリア横断の飛行機の経済的な比較の問題ですが、いまのところ、日本からシベリアを通つてヨーロッパに行こうとする、横浜からナホトカまで船に乗つて、ナホトカからハバロフスクまで汽車で行つて、ハバロフスクから飛行機でモスクワに行つて、そこからヨーロッパに行く、非常にめんどろだし、時間もかかる。しかし、費用は非常に安い。十何千円かで、たぶん北回りのエコノミー・クラスの半分以上で済みます。で、いまのうちはまだ何でもすけれども、おそらくそのうちにナホトカまでハバロフスクから航空路が延びてくると、今度はもっと簡単にできてしまふでしょう。で、時間も短縮されてくる。そうなつてくると、やはり北回りというふうなものは相当大きな打撃を受けるのじゃないかというふうに感じられるのですか、どうでしょう。

○政府委員(板内一彦君) 確かに、現在ナホトカ・ハバロフスクが、汽車で何時間かかるか、詳細は資料を見ませんとわかりませんが、私の想像でも非常に問題であると思ひます。これがソ連内の国内航空路が開発されるという場合に、いま仰せられますように、ボーラー・ルートというものは、まあ現在のボーラー・ルートがだめになるということはなないと思ひますが、そういうものがなければさらにふえたであろうボーラー・ルートのお客というものが、それだけ食われるということとは当然かと思ひます。

○岡田宗司君 それと同じように、やつぱりパキスタンが中国へ乗り入れる、ほかのヨーロッパ諸国の飛行機も中国へ乗り入れてくるということになつてくると、南回りの日航というののもいろいろの意味でその打撃を受けるんじゃないですか。だから、いつまでもそのパキスタンの乗り入れを拒否しているような態度というものは、とれなくなるんじゃないですか。そういうふうな考えたら、いまのうちにちかちかとして積極的に考え直していつみたほうが私はいんじやないかと思ひます。台湾やアメリカに対する気がねであつたら、

そんなものはやめてもらいたいと思ひますよ。外務大臣どうですか。

○国務大臣(椎名悦三郎君) よく研究いたします。

○羽生三三君 もう一つ。さっきのところへ戻るんですが、日米航空協定の第三回交渉はいつごろやる予定ですか。

○説明員(佐藤正三君) まだ時日はきまつていないのでございます。近い将来に行なわれるというところでございます。

○委員長(小柳牧衛君) 本件の質疑は、この程度で終わります。

本日は、これにて散会いたします。

午前十一時二十五分散会

四月八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二十七日)

一、在外公館の名称及び位置を定める法律及び在外公館に勤務する外務公務員の給与に関する法律の一部を改正する法律案

四月九日本委員会に左の案件を付託された。

一、沖縄の日本本土復帰促進に関する諸願(第一五七四号)

一、日本固有の北方領土の日本復帰促進に関する諸願(第一五七五号)

第一五七四号 昭和四十年三月三十日受理
沖縄の日本本土復帰促進に関する諸願
請願者 岡山県議会議長 渡辺敦馬
紹介議員 近藤 鶴代君
本年二月の定例岡山県議会において、満場一致をもつて可決した左記事項の実現につき、早急に善処下さるよう要望するとの諸願。
沖縄が早急に日本本土に復帰できるよりいつその努力を払われたい。

理由

沖縄は、日本固有の領土でありながら、敗戦以来米国の施策下に置かれているが、沖縄住民は文化的にも人種的にも完全なる日本人であり、われわれと一体不可分の関係にあることは万人の認めるところである。従つてその本土復帰の願望は、関係住民のみならず日本国民全体の年来の悲願である。

第一五七五号 昭和四十年三月三十日受理

日本固有の北方領土の日本復帰促進に関する請願

請願者 岡山県議会議長 渡辺数馬

紹介議員 近藤 鶴代君

本年二月定例岡山県議会において、満場一致をもつて可決した左記事項の実現につき、早急に善処下さるよう要望するとの請願。

日本固有の北方領土をすみやかに日本に復帰させるよう最善の努力を払われたい。

理由

齒舞、色丹、国後、択捉等いわゆる北方領土は、日本固有の領土でありながら敗戦以来他国の施政下に置かれているが、これが日本への復帰は関係住民はもとより国民全体の熱望してやまないところである。

四月十二日本委員会に付託された左の請願は国際労働条約第八十七号等特別委員会に付託かえされた。

一、労働者の権利をまもるための請願（第三六七号）

昭和四十年四月二十日印刷

昭和四十年五月一日發行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局