

第五十八回国会 運輸委員會 議 錄 第二十七号

昭和四十三年五月十七日(金曜日)

午前十時四十二分開議

出席委員

委員長 大野 市郎君

理事 木部 佳昭君

理事 德安 實藏君

理事 山村新治郎君

理事 野間千代三君

理事 阿部 喜元君

理事 小淵 惠三君

理事 川野 芳滿君

理事 菅波 茂君

理事 西村 英一君

理事 水野 清君

理事 板川 正吾君

理事 神門至馬夫君

理事 米田 東吾君

理事 松本 忠助君

出席國務大臣

運輸 大臣 中曾根康弘君

出席政府委員

經濟企画庁綜合 開發局長 宮崎 仁君

外務省經濟局長 鶴見 清彦君

厚生省國立公園 局長 網野 智君

水産庁長官 久宗 高君

運輸省海運局長 堀 武夫君

運輸省船舶局長 佐藤美津雄君

運輸省船舶局長 河毛 一郎君

運輸省自動車局 長 鈴木 珊吉君

運輸省觀光局長 深草 克巳君

委員外の出席者

大藏省銀行局保 險部保險第二課 磯辺 律男君

文部省初等中等 教育局審議官 佐藤 萬君

厚生省保險局企 画課長 宮嶋 剛君

林野庁業務部長 福田 省一君

労働省労働基準 局監督課長 藤 正勝君

自治大臣官房参 事官 皆川 迪夫君

専門 員 小西 真一君

五月十七日

委員渡辺芳男君辞任につき、その補欠として井上普方君が議長の名で委員に選任された。

同日 委員井上普方君辞任につき、その補欠として渡辺芳男君が議長の名で委員に選任された。

本日の會議に付した案件

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案 (内閣提出第三六号)(參議院送付)

觀光施設財団抵当法案(内閣提出第七八号)(參議院送付)

陸運に関する件

海運に関する件

氣象に関する件

○大野委員長 これより會議を開きます。

觀光施設財団抵当法案を議題として審査を進めます。

質疑の通告がありますので、これを許します。

松本忠助君。

○松本(忠)委員 大臣の出席を待つて質問をいたす面が多々ございますが、きょうはいろいろと参議院のほうの関係もあるということでございまして、大臣が出席するまでに觀光局長にお話を伺うことにします。

第一点でございますが、いま議題になっております觀光施設財団抵当法が制定されましたときには、觀光事業振興に寄与することが大きいと思ひますが、その利点を具体的に説明を願ひたい。

○深草政府委員 觀光基本法にも低開墾地域の觀光開墾、あるいは一つの觀光地への過度集中の排除というような問題も出ておられますし、適所に觀光開墾をやらなければならぬ問題がたふさんございます。これらはほとんどが民間の資金力にたよらなければならぬ面が多いわけでございます。現在こういういった金融をやる場合の担保といひまして、純粹の不動産、つまり土地、建物以外には担保価値を認められませんが、こういった種類の觀光開墾は、それ以外に工作物その他がその上に乗っかっておりますので、それらを一体といひまして担保価値を把握していただくというものがこの制度でございます。具体的なメリットといひましては、銀行が金を貸す場合に、その觀光施設を一体とした企業財産として認めて、それを担保化するというによりまして、金融機関側といひましては収益還元による評価に、非常に適したものになるわけでございます。で、個々の不動産、動産その他の権利の担保価値を合わせたものよりもさらに担保価値が上がるという大きなメリットがあるわけでございます。

それから第二番目といひましては、財団として一体的に抵当権が設定されますために、これはかりに抵当権が実行されてほかの競落人に渡りましても、やはり同じ一体とした企業がそのほうに移るといふことで、企業の維持がはかられるという利点がございます。

それから第三でございますが、一つの不動産とみなされますので、従来は個々の不動産につきましてそれぞれ抵当権を設定するという非常に煩瑣な手続を踏んでおりましたが、今度は一つの不動産、またかりに二つ以上異なる地域にありましたものも、これも一つとしてとらえられるという利点もございまして、手続が非常に簡素化される。また、法律にも書いてございまして、登録免許税でございますが、これは抵当権の設定の場合に通常の不動産の場合には債権金額の千分の四取られますが、財団抵当の場合には千分の一・五というところで非常に軽減をされるという利点がございます。

第四には、これも法律に書いてございまして、担保附社債信託法による社債の物上担保として不動産が財団は認められるということございまして、社債の募集が非常に便利になる。大体こういった利点があげられるわけでございます。

○松本(忠)委員 そこで、この觀光施設財団抵当法案が上程されるその経過からいひまして、金融業界ではこの抵当法案に対してどのような反応を示しているか、その金融業界の反応の度合いをお知らせいただきたい。

○深草政府委員 実はこの法律案を準備いたしましたのは昨年でございますが、昨年は法務省との間の意見が必ずしもまだ合致しませんでした。で、そのあと觀光局の中に金融機関、それから法務省関係、それから私ども、これらで研究会をつくりまして金融機関の意見も十分聴取をいたしました。

その際金融機関から出ました意見は、先ほども申しましたように、自分からも金は貸したいのだけれども、遺憾ながら担保価値が非常に低い、したがって、こういった財団をつくることによりまして日々収入が入るわけでございますので、それを対象といたしまして非常に金が貸しやすくなるという利点があるという意見が述べられたわけでございます。

○松本(忠)委員 その金融機関でありますけれども、特に大体の対象が市中銀行になってくるのではなからうかと思われませんが、市中銀行筋ではこれに對してどういふように言っていますか。

○深草政府委員 先ほど申しました銀行筋の意見は、市中銀行の意見も代表した意見でございます。

○松本(忠)委員 研究機関というのは何人ぐらいで構成されて、どのくらいの期間やったわけですか。

○深草政府委員 約十名の構成メンバーで、六カ月ぐらい研究をいたしました。

○松本(忠)委員 その構成メンバーは、どのような方々が入って研究されたものでしょうか。

○深草政府委員 法務省の民事局第三課長、それから民事局の参事官一人、民事局付の事務官一人、それから観光局が課長と補佐官一名ずつ、それから日本勧業銀行調査部顧問、それから日本長期信用銀行審査部次長、日本興業銀行法律室審査役、それから西武鉄道の経理部長、富士急行の経理部長、以上でございます。

○松本(忠)委員 その研究会は官設のものではないわけですね。もちろんその金融機関筋で任意につくったものであって、何ら、運輸省のほうから諮問してそれでできた、こういうものではないわけですね。

○深草政府委員 運輸省の正式の諮問機関ではございませんが、観光局の中におきまして、いわば私の諮問機関、観光局長の諮問機関という性格のものでございます。

○松本(忠)委員 それでは次に移ります。

本法が制定され、現実に融資をする段階になりましたときには、いまのお話で、市中銀行あるいは開発銀行も中小企業金融公庫等も当たるわけでございますが、この融資の内容、言うならば融資の期間というものはおおむねどれくらいに定められるものか、また金利は大体どれくらいに行なわれるものか、それらの点について、個々の状態はいずれも違つてございまして、おおよそ

どの辺に押えていく、指導していく考えを持っていますか。

○深草政府委員 民間の金融機関がおもでございますので、私も融資条件その他について、これは希望はいたしたいと思ひますが、強制はできません。従来の鉄道事業財団あるいは道路交通事業財団、これらに對する金融機関の融資の実例から判断いたしますと、それと同等程度のもは期待できるんじゃないかと思ひます。それによりまして、金利は日歩二銭五厘前後、年利に直しますと九・一%強、それから社債の場合が年利七分五厘程度でございます。償還期限でございますが、これは民間でございますので、長期といひましても大体五年から七年、これが通例のようでございます。その程度は私も期待できるのではないかとと思ひます。

○松本(忠)委員 そこで、これらの金融機関がそれぞれ別個に融資をするわけでございますが、それらがつたとき、それらの機関がどれくらい融資をしたか、どれくらい期間にわたつてやつたか、金利は幾らであつたかといふようなことに對して、それを監督するといふことが、指導するといふことが、大蔵省関係でこれらの監督をしていく必要があるのではないかとと思ひますが、その点局長はどう思ひますか。

○深草政府委員 先ほども申しましたように、金利あるいは償還条件について、民間の金融機関でございますので、要望はいたしますが、特にこうしろといふような監督的な規制は行なえないと思ひますが、もしそういう必要があれば、お説のように、私も大蔵省を通じて、そういうふうに行つていただくということになるかと思ひます。

○松本(忠)委員 そうしますと、この法律ができまして、そういう實際上に融資が行なわれた、その実績の掌握、そういう面については観光局としてはどのようにいたしますか。

○深草政府委員 これは法律のたてまえから申しまして、財団を設定する場合に役所のいわゆる認可とか、こういったことは要しないことになつておりますので、言ひますれば、黙つておれば私も把握はできないといふことでございます。やはり観光施設をどういふところにつくるかとか、あるいは自然景観との問題もございまして、何らかの形で私も、設定をどういふふうにしておるか、あるいはその後の金融関係につきましても、何らかの方法で把握したいといふことで、いま検討中でございます。

○松本(忠)委員 その局長の言う何らかの方法といふことでありますけれども、いづれは政令で定められることと思ひますが、何らかこれに對してほんとうにいまから考へておかなかつたならば、野放しになつてしまつて、そしてまた指導もできない、結局いろいろ問題が起きてくるんじゃないかと思ひます。何らかの方法といふことでなくして、こういうことは当然法をつくり上から準備があつてしかるべきじゃないかと私は思ひます。その何らかの方法といふのをもう少し具体的に、お考えがあれば聞かせておいていただきたい。

○深草政府委員 結局これは銀行——つまり観光施設をやる人がどこへ行くかといふことでございまして、まず銀行に行つて相談をすると思ひます。それでは財団を設定したら私も融資をしますといふことになると思ひます。そうしますと、登記所へ行くわけですね。したがつて、私も把握できるルートといたしましては、金融機関及び登記所であると思ひます。登記所につきましても、法務省を通じてそういう情報をお知らせしたいといふふうにしております。

○松本(忠)委員 それでは融資の実際の問題にあたりまして、抵当の対象となる物件の査定内容、これをどのような方法によつて行なうかといふこととです。たとえば動物であるとか施設であるとか、こういうものの査定はあまりむずかしいとは思ひますが、大抵ライオンが一頭幾ら、あ

るいはゴリラが一頭幾らといふような査定といふものは、基準があるからさうだからこれはいかと思ひますが、問題は植物園等にあるところの草花や木、これはどう判断し、どう査定するか、非常にこの点はむずかしいところである。特に、これは一つの例でありますけれども、ランのはち植え、こういうものは一はち数万円、数十万円するといふものもあるわけですね。そういう植物の査定についてはどのように判断し、どのようにやつていくのか、具体的に伺つておきたい。

○深草政府委員 非常にむずかしい御質問でございます。植物の評価でございますが、結論的に申しますと、一つは銀行のこういったものの評価の方法でございますが、個々の物件を積み上げて全体として幾らあるかといふ把握のしかたもございまして、銀行といたしましてはやはり全体としてどれだけの収益を生むかといふことが、利息を払つてもらう、あるいは貸し付け金を返してもらう一番大切なこととございまして、その施設を総合的に見てどれだけの入場料その他の問題もございまして、あるいはどの程度人が入るかといふような問題もございまして、むしろそのうちから攻めまして、それでいふ収益還元の方法と申しますか、収益がどの程度上がるかといふことから逆算をして評価をするのが通例ではないかと私は思つております。

○松本(忠)委員 私は金融機関が貸すという場合に、たとえば工場の中に機械が設備されている、こういう機械の一点一点について、モーターが何馬力で幾ら、あるいはこの機械が幾らといふふうになんかに積み上げていったものの合計、そういうものからさらにその何掛け、そうしてまた融資する場合にさらにその六掛けといふような、安全に安全を重ねた方法で融資をすると思ひます。抵当が取つてあるからよろしいといふようなものの、その抵当が、機械や施設などと違つて枯れるおそれもあるし、いろいろこの点についてはむずかしい問題があると思ひます。やはり銀行筋なんか聞いてみますと、一品一品の個々の査定の積み上げ

○深草政府委員　この前大阪で、登録をめぐりまして元大阪陸運局の総務課長が汚職をいたしたわけでありまして、私も監督者として非常に残念に思っております。原因と申しますか、内容につきましては、御承知のように、大部分がいわゆるせんべつという形で行なわれたわけでございます。いかにせんべつという形にしろ、好ましくな

いと思っています。問題は、自動車行政あるいは鉄道行政が主体となっており、陸運行政の中に、こういった観光行政がぼつんと片すみにあるというような点で、やはり上のほうの監督が十分でない点もあったのではないかと、というふう

に思います。

○松本(忠)委員　施設等について、観光指定旅館と料亭との区別、この点についてはどのようにしているのか伺っておきたい。

○深草政府委員 一番まぎらわしいのが、いわゆる国際観光旅館と料亭であろうかと思います。国際観光旅館は、国際観光ホテル整備法の中に基準が定められております。その中で、風俗営業の許可をとっておるところもございます。また県の方

針によりまして、旅館には風俗営業の許可を与えないというような県もあるやに聞いております。その辺の基準にはつきりましておりませんが、私どものとらえ方としては、法律の基準

に合ったものは、国際観光旅館として登録をするというたてまえをとっております。

○松本(忠)委員　その区別が一般の旅行者にわかるようにつけてあるかどうか、この点ははっきり明示してあるものかどうか、この点はどうですか。

○深草政府委員　その点は法律によりまして、觀光ホテル整備法に基づく旅館だということの明示を義務づけておるわけでございます。

○松本(忠)委員　先ほども遺憾の意を表された、

地方陸運局長にいろいろ問題があったということですが、これは地方陸運局長の権限にまかされているわけですが、本省のほうに對する報告、これについてはどのようになっているの

○深草政府委員 観光行政の關係で地方陸運局長にまかしております点は、中小企業金融公庫に対する融資の推薦だけでございます。登録ホテルあるいは旅館の登録の問題、あるいは中央の開發銀行に対する融資の問題、これらは書類を経由する機関にすぎないわけでございまして、最終的な権限はございません。

○松本(忠)委員 そうすると、書類上は經由するということであって、その指定を与えるということについては全部観光局長の権限にあるわけですか。

○深草政府委員 そのとおりでございます。

○松本(忠)委員 この問題については、地方の陸運局長は最終的な権限を持っていない。持っているのは観光局長であるというのばかりですが、やはりその間にいろいろ汚職の発生がある原因があると思います。こういう点について、一般の旅行者が安心してそれを利用できる權威あるものにしていただきたい。そのためには、特に観光局長が一その目を光らせてやっていただきたいと思うわけです。

それから次に、文部省の方に伺いたいわけですが、修学旅行の観光ルートの問題があります。最近問題にされているのは、寺院の見学をやめて、将来社会に出て実際に役立つところの工業地帯あるいは産業地帯等の見学、これに旅行の力を注いでいる学校がだんだん多くなってきたておりますように思います。このような傾向は、いままでよく行なわれております京都であるとかあるいは奈良であるとか、そういうところの寺院回りよりもよほど生徒の実生活に役立っておりますし、また、学校側の教員等もこれをすすめているように思うわけがあります。観光局もこの点については文部省と十分話し合いがあったことと思うのでありますが、こういう傾向のあらわれについて、文部省ではどのように思っておりますか。

○佐藤説明員 お答えいたします。文部省としても、従来から、ルートとしましては政治、経済、産業、文化の重要地を選ぶことが望ましいとい

いう指導もしてまいりました。実態は、先生おっしゃるようによくございまして。したがって、非常に望ましい傾向と考えております。

○松本(忠)委員 そこで、これについては観光局の方ではどうお考えですか。

○深草政府委員 修学旅行につきましては、私個人の意見でございますが、非常にけっこうなことだと思ひます。ただ、いまのいわゆる旅行日程といひますか、これが非常に交通機関も混雑いたしましたし、また日数の制限もあるように聞いておりますので、非常に無理をするというふうな傾向もございまして、また観光行政の立場から申しまして、京都とか奈良とかそういう、りっぱなところでございまして、非常にシーズンに集中をいたしまして混雑をするということ、一般の観光客の迷惑にもなっているような点がございまして、したがって私どもの立場からの希望といたしましては、これは実質的には年間を通じてならしていただきたいというふうな問題もございまして、ルートについては、ゆとりを持ってやっていただきたいというふうな希望を持っておるわけでありま

○松本(忠)委員 そこで佐藤審議官に伺いたいことがございまして、きのうの地震の結果、北海道を旅行する中学生が、旅行が中止になった途中で、駅頭で将棋をさしている写真がけさの新聞に出ております。このような不測の事態でありますからやむを得ないことと思ひますが、やはり修学旅行の最中に、はなはだしい例になると花札を持つていたり、それから将棋盤、五目並べ、そういうものまで持つて出かけるような傾向があるようです。こういうものを見ますと、観光ということなのか、ほんとうに遊びに行くのか、実態上もいろいろ、勉強のために行くのか、私は非常に疑問に思ひます。こういうものに対して、当局としては中学生の修学旅行に対してどのよう

○佐藤説明員 従来からそのねらいとして、大体

大きく三つ掲げて指導しております。まず第一は、わが国の自然、文化、経済、産業などの重要地を訪れ、さまざまな見聞をすることによって学習の内容を高めるといふようなこと、第二に、郊外に出て旅行という集団活動の経験を通じて、健康、安全、集団生活のきまり、公衆道徳などについて望ましい体験を得る、あるいは未知の世界を見聞し、師弟や学友が人間的な接触を深めるといふ点を中心にして指導しておりますので、お説のような問題は非常に指導に反するものであります。もし花札その他をやっておりますれば、はなはだ望ましくない傾向だと思ひますので、十分指導をしていきたいと思います。

○松本(忠)委員 大臣が出席でございますので、大臣に伺いたい。

佐藤総理が言っている一省一局削減問題でございますが、運輸省の観光局がその対象となつておりまして、官房の部に入るといわれておりますが、日本の観光事業が外国からおくれているということ、観光行政の一元化が望まれている。こういう点はお説のとおり、さらにいま審議中の財団低当法の制定から考えましても、日本の観光事業の発展をはかる意味からも、局から部への格下げは観光事業発展にマイナスとなると思う。この点について大臣の所見を伺つておきたい。

○中曾根國務大臣 その点はまことに同感でございます。観光基本法もございまして、観光政策には国としても重点を入れておることになっておるのであります。国内観光、いま中学生のいろいろな話がございまして、われわれ、国民同胞にわが国土の風光やあるいは人文を知らせるといふことも非常に大きな行政でございまして、外人を誘致して外貨を獲得し、あるいは日本を知らせるといふことも大事でございまして。観光白書を今明日中に国会に提出いたしますが、大体昨年度におきまして外客との収支は五千六百万ドルくらいの赤字であります。これが昭和四十五年くらいになりますと一億一千万ドルくらいの赤字になる可能性があるわけですから、そういう点から申ししても、

外客誘致に相当力を入れなければならぬ情勢にございまして。

そこで今回は、一省一局削減によりまして一応観光部といたしますけれども、この法案が通りましたら、とたんに統合の、さらに強力な、各省を網羅した一元的な観光關係に関する推進部局をつくる約束になっておりまして、それを誠実に実行してまいりたいと思ひます。

○松本(忠)委員 それでは、厚生省の公園局長に伺いたいわけですが、昭和三十一年より厚生省が中心となつて進めてきたところの国民宿舎のことであるが、この国民宿舎の設立は世界でも初めてのことであつて、一般大衆が納付した厚生年金保険や国民年金の積み立て金の中から融資されてきてきているものです。その国民宿舎の料金ははなはだ安く、健康的であります。これの拡大強化についてどう考えているか。また、国民休暇村についてもあわせてお考えを伺つておきたい。

○網野政府委員 私どもの關係する宿舎といひまして、国民休暇村と国民宿舎の二つの種類のものであるわけでございます。国民休暇村といひまして、一定の広がりを持った地域を村といたしまして、そこに国がいろいろ公共投資をいたしまして、たとえば駐車場をつくるとか、その他のいろいろなものをつくりまして、国民休暇村協會が宿舎をつくらせて、家族利用を中心とした、国民の健康的な宿泊施設として提供しておるわけでございます。国民宿舎につきましては、市町村が設置主体になりまして、厚生年金あるいは国民年金の還元融資を受けましてつくり、国民大衆の低廉な健康的な宿泊施設としておるわけでございます。これは、昭和三十一年度から整備が進められておりまして、現在、国民宿舎につきましては二百九十余りの国民宿舎がありまして、利用に供されておりますのは二百くらいで、あとは建設中でございます。利用人員は、昭和四十二年度におきまして大体五百万人くらいの利用が行なわれております。国民休暇村宿舎につきましては、その利用が

大体七十万人くらいになっております。

私ももといたしましては、これら国立公園、国立公園の中にあります国民のための低廉な宿舎につきましては、今後とも基本的には拡充整備を促進してまいりたいと考えております。ただ、国民休暇村につきましては、宿舎の設置主体が国民休暇村協会という公益法人でございますので、立地条件とか、やや採算性というような問題も考えて、今後の設置促進についてはいろいろ慎重に検討を進めてまいりたい。さしあたりは、国民休暇村等については内容の充実、改善という点に力を入れてまいりたい。それから国民宿舎につきましては、地方公共団体からの要望も非常に強いわけでありまして、私ももといたしましては、これを積極的に進めてまいりたいと考えております。

○松本(忠)委員 観光局長に伺いたいわけですが、ユースホステルや民宿等についてどう思いますか。これの拡大強化をはかるべきだと私は思いますが、局長の考えを伺いたい。

○深草政府委員 ユースホステルにつきましては、実は今年度の予算折衝の際に削られました。理由は、各県少なくとも一つという大方針が昨年度で完結をいたしましたので、新しい補助金という観点から削られたわけですが、私も、私どもは、枝葉のものをさらに充実していくという別の構想で、また来年度予算要求をしたいと考えております。

それから、民宿につきましては、非常に普及をいたしておりますし、国民の健全旅行推進上非常にけっこうなことだと思えます。ただ、それがあまりにも商業主義に流れるということは警戒しなければいかぬということをごさいますして、善導の方向に持っていきたいと考えております。

○松本(忠)委員 それで、大臣に伺いたいわけですが、いま、厚生省の公園局長、運輸省の観光局長にお伺いしましたように、国民宿舎や国民休暇村のほうは厚生省の管轄、ユースホステルや民宿等は運輸省観光局の管轄、このように

なっているわけですが、国民の健全なる旅行、そしてまた心身の発育を促す面からも大いにこれらのものの拡充強化をはかりたいと私は思いますが、この指導機関といえますか、監督機関がこのように両省にまたがっている。これはやはり一元化すべきではないかと私は思いますが、大臣のお考えを聞かせていただきたいと思います。

○中曾根国務大臣 お説のとおりだと思います。

○松本(忠)委員 そこで、最後に希望を申し上げておきたいわけですが、大臣も、先ほどの御答弁にありましたように、この観光施設の問題についても十分意を注いでいただいて、外貨の獲得、そしてまた国民の健全な思想、それから身体を強壮にするために一そう御努力をお願いしたいと思います。それから、大臣がお見えになる前に局長に伺っておきましたが、関西で起きました指定旅館の汚職の問題、これは観光局長からお答えがございましたが、こういうことが再び起きないように、一段と監督を厳重にさせていただきたい。この点あわせて希望しておきます。

以上であります。

○大野委員長 本案に対する質疑はございませんか。――ほかに質疑もないようでありますので、これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○大野委員長 これより討論に入りますが、別に討論の申し出がありませんので、直ちに採決をいたします。

〔賛成者起立〕

○大野委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決いたしました。

ただいま議決いたしました本案に関する委員会報告書の作成等については、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○大野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○大野委員長 次に、臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案を議題として、審査を進めます。本案につきましては、すでに質疑を終局いたしましたので、

○大野委員長 これより討論に入りますが、別に討論の申し出がありませんので、直ちに採決いたします。

〔賛成者起立〕

○大野委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決いたしました。

ただいま議決いたしました本案に関する委員会報告書の作成等については、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○大野委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○大野委員長 次に、気象に関する件について調査を進めます。この際、昨日の十勝沖地震について、運輸大臣から説明を聴取いたしました。中曾根運輸大臣。

○中曾根国務大臣 昨日起きた地震につきまして御報告を申し上げます。すでに新聞に報道されておるように、関東大震災に次ぐ大きなエネルギーを持った地震でございましたが、先般起こりました、えびの地震とは直接関係はない由であります。えびの地震は局地的な深度の浅い地震でございましたが、今回の地震は、日本列島の太平洋沿岸にありまする日本列島との構造的関係における地殻的な地震であるそう

であります。

それで、運輸省関係の被害を申し上げますと、港湾関係におきまして約十三億円の被害が現在計算されております。一番大きいのは八戸の十億円くらいです。それから函館の二億円、あとは青森、釜石、苫小牧、大湊等、東北、北海道にかけて港湾の被害が出ております。

それから鉄道関係におきましては、今朝八時現在におきまして、不通区間が五線区、四十一区間でございます。これらは大体一両日中に開通の見込みでございます。一番ひどいのは青森―盛岡間、特に野辺地―尻内間でございます。この野辺地―尻内間は、やや日時がかかる模様でございます。そのほかは本日開通いたします。

函館港の岸壁に亀裂が生じまして、昨日は航送能力は約半分でございますが、本日は約九〇％に回復いたしました。

物資輸送につきましては、北海道の生鮮食料品の輸送問題がございまして、自衛隊、地方庁及び現地の陸運局、海運局等々と連絡をせましているろい手配を講じておられます。

なお、救援物資の輸送については、国鉄で運賃の減免を行なっております。

地震予知の問題につきましては気象庁とも前からいろいろ研究をされておりました、十カ年計画をようやく最近策定することができまして、約百億円、前期五カ年後期五カ年、毎年約十億円くらい使われて、測地、地磁気、地電流、検潮、断層、褶曲あるいは地殻の変動、地熱、そのほか地震の動態の分析等を各大学や緯度観測所、東京天文台、国土地理院、気象庁、水路部、地質調査所等の協力によりまして実行して、予知の目的を達するよう今後努力をいたすつもりでございます。

以上で御報告を終わりにいたします。

○大野委員長 ただいまの震災の報告に対する質疑は後日に譲ります。

○大野委員長 次に、海運に関する件及び陸運に関する件に関して調査を進めます。

いうことになっておるわけでございまして、具体的に各計画におきましても、相当のウェートを占めておるといのが実際であります。ただ、御承知のとおり……（井上（泉）委員）「どうしておるか、どうしようか」ということで、答弁を集約してくださいよ。」と呼ぶ）御承知のとおり、なかなか山村の数も多過ぎますし、逐次実施をするというたてまえでやっております関係もございまして、ただいま御指摘のような困難な状況が出ておるといふところも、これは私もよく承知をしております。実際問題といたしましては、バスの路線の廃止ということについては、ただいま運輸大臣もお答えがございましたように、運輸省でも措置をしていただくわけでございしますが、私どもとしては、それが唯一の交通機関であつて、その山村に対して非常に重要なものであるという場合におきましては、これが途絶することがないよう御配慮を願うということで、運輸省のほうにも御要望するといふような状況でございます。

○井上（泉）委員 そのこととは、あるいは政策とかいふような問題ではなしに、具体的に山村振興と関係するものができて、そしてその山村振興上、交通、運輸の問題あるいは小中学校の教育といふようなものは不可欠の問題だと山村振興本ではうたておるのだし、そこにやはり金の裏づけがない場合には、精神教育では人は運べないでしょう。そういう点については、経済企画庁は山村振興について、赤字路線バスがあるといふことで廃止をするといふことはいかぬ、運輸省がどうかといふことでなしに、やはり財政的な裏づけを与えるような企画をするのが私は総合開発局としての仕事であり、山村振興法が生まれたゆえんだと思うわけですが、どうですか。

○宮崎（七）政府委員 ただいま申し上げましたとおりでございます。指定山村については、御指摘のとおり道路の建設であるとか、あるいはバス等につきましては通学バスに対しますところの補助、これは運輸省の予算でやっていたわけでござい

でございます。それから車両の購入に対する補助をするといふようなたてまえでございまして、四十三年度の予算では二千五百万円程度を計上されておるといふことでございます。力及ばぬところはございしますが、私どもといたしましては四十五年度までに、いま資格を持っております山村を指定いたしまして、大体四カ年計画くらいでこういった各種の施策を講じてまいりたいといふ計画を進めておるわけでございます。

○井上（泉）委員 運輸省のほうでやっておりますのは、避地、離島に対するバスの補助とかいいますけれども、これは現在の補助の対象にはなっておらない。特に山村を指定するといふにしても、バス路線といふものは一町村だけを通っているわけではなくて、全部に関連しておる。やはりそういう点から、せつかく山村振興法というものができたのだから、それで関係の山間地域の交通路線といふものを確保するために、運輸省にただお願いをするだけであつても、あなたたちのほうから、これだけの金といふものは出さなければいかぬといふことの役所間の話し合いといふものはなすべきだと私は思うのです。さきの私の質問に対して運輸大臣は、若干はあるけれども、その点については不十分だ、こういう話をされておつたのです。が、ひとつ積極的に山村振興法を生かして、山村地帯の唯一の足であり交通機関であるバス路線を確保するような対策といふものを、経済企画庁の中においても検討していただきたいと思うのですが、いかがですか。

○宮崎（七）政府委員 確かに御指摘のような状況であらうかと思ひます。私どもといたしましては、いま新しく全国総合開発計画をつくらうといふことであるいろいろな作業をしておりますが、この中において、過疎地域に対する対策をどうするかといふことが非常に大きな問題になっております。計画は実際にはこの秋ごろまでにとつて作業を進めておりますが、この中におきまして過疎地域に対策として、現在ありますもののほかにいろいろと施策を打ち出したいといふことで、現

在努力をいたしておるような状況でございます。○井上（泉）委員 それは高知県だけではないですよ。バスの赤字路線といふものは、ほとんど山間部です。だからそういう山村対策の中で――まあこれは地方の新聞で受けけれども、赤字路線を三十八路線廃止するといふことが出ておる。これはおにも山間部であり、きまれば社会問題である、あるいは陸の孤島化する、陸の孤島化に不安、全村あげ反対署名、こういうふうなことで、山村地帯では大きな問題として提起をされておるから、これを、何年も先の計画を立てておるから、その計画ができて予算を要求してこようやります。もうそのときにはバスはなくなつてしまふわけです。これはやはり何年も先を待てる問題ではなしに、現実的にここに浮かび上がつておる問題ですから、こういう現実には浮かび上がつておるものに対して手を打つのが、私はやはり山村振興法に基づいて経済企画庁の任務ではないかと思うのですが、どうですか。

○板川委員 関連。これは運輸大臣も経済企画庁もひとつぜひ聞いていただきたいと思ひます。いま井上君が取り上げた問題ですが、まず第一は、議院は御承知のように国家の最高機関です。ところがこの議員立法に対して、行政府といふのはまことに抵抗しています。法律は通したけれども、実際は活動させないような抵抗をしているのです。この山村振興法でも同じです。それからまた、私鉄に地方鉄道軌道整備法というのがあります。これも議員立法で成立したのですが、条文はまことにいいんだけれども、運用基準ではほとんど動かないように縛つて、せつかく法律ができてその法律を動かさない。こういう点、私は行政府として国家の最高機関に対する侮辱じゃないかと思つておるので、ぜひひとつこういう法律の趣旨を生かすように最大の努力をすべきだと思ひます。それから、いまのバスの赤字路線の問題ですが、確かに都市に人口が集中して、いなかのほうでは人口が減少してきております。そして道路が相当なスピードでいなかでも整備をされる、自動車は普及してくる、こういう状況になりますと、輸送需要といふのが違ひまして、バス経営者といふのは、当然のこととして年間やはり賃金は上げなくてはいいけない。しかしバスのお客さんは、一時間に一本、一時間半に一本くらいのところじゃもう需要の価値がなくなつてきて、そういうときは自家用車で走る。夜おそくなれば自家用車。農村でもライトバンなりそういうものがある、家族の輸送がそういうものでできるようになってきます。賃金は当然上げなくてはならないのです。が、収入は意外と減る。

そこでどういう手を考えるかという点、この高知県のバス会社のように赤字路線を全部やめて、もうかっておるところだけやっていくという形になってくるのです。こういう手に出るよりほかないでしょう。こういう場合に運輸省は、どういふ対策を具体的にとらうとするのか。大臣がさっき言われたように、住民でバスを運転するという方法もあるかもしれません。あるいは地方自治体で補助するという方法もあるかもしれません。離島バスのように、国が補助するという方法もあるでしょう。実際そういう対策をとらなければ、もう地方のバスは赤字路線からどんどん切れていって、いいところだけでやるというはかなくなくなっている。こういう事態の上に立って、地方交通の運営等をどうすべきかというのをひとつ真剣に考えてもらいたい、こう思うのです。言いたいことは、せっかく議員がつくった法律を、ぜひ働くような最大の努力をすべきだということであります。

○井上(泉)委員 経済企画庁の方が山村を指定をしても、こういう交通施設というものは一町村に限らないから、たとえば西土佐村を指定をして十和村を指定しないというのをしたならば、西土佐に行くには十和村を通らなければ行けぬ。どこへ行っても交通機関というものはそういうものですから、ただ指定が万端でないということも頭にに入れて、そして山村振興法ではどうすることもできないといつても、山村振興法の中に条文として出ているので、それを具体化していくのがあんならの任務だ。それをそういう法の中でできないければ、その法によつてどういふふうなことをするかというのをやっていくのが、あんなたちの仕事だと思ふ。いま板川委員の言われたように、議員立法には冷淡な態度だということについてはけしからぬことと思ふので敢重にひとつ……。その点について運輸大臣の見解を承っておきたい。

○中曾根(國務大臣) 議員立法につきましては、私もそういう経験がありまして、原子力基本法というものを議員立法でやって、それから、いろいろ

な法体系がそこから出てきたわけでありますが、やはり議員さんがつくった法律には、役人さんというものはどうも冷淡なようです。板川さんのおっしゃることはよくわかりますから、戒心いたしまして、大事な法案でもありますから、充実にせるようにしていきたいと思ひます。

それから山村のバスの問題でございますが、私は小酒井さんにもお答えいたしました。それはやはり一律にどうというとはきめにくいので、ケース・バイ・ケースで、どの村の何路線が大事である、あるいはその代替輸送はこういうものがあるとか、私、一番大事なのは学童の輸送の問題だろふと思つております。それ以外の問題はわりあい、ライドベンが発達したり、農家でも近ごろは車を持つておる人が多いので、情勢によつては、普通の交通はそういうものでやつてらつて、学童の輸送だけは何とかその時間は通すとか、あらゆる形態に應じてやるのが好ましい。何も国にばかりおぼさると、全国がおぼさられたらよほど膨大な金が必要なので、とてもやり切れるものではございません。ですからやはりケース・バイ・ケースによつて、十分学童なんかを大事にする政策をやつていきたい、そう思うわけでございます。

○井上(泉)委員 自治省にお尋ねするのですが、高知県の知事が、こういうふうな問題についてバス路線を運休することは絶対まかりならぬ、この赤字バス路線を廃止、休止する権限というものは知事にあるということ、知事としては強い決意を示しておるわけですね。私は、自治体の長としてはもつともなごだと思ふわけですね。そこで問題になるのは、そのバス路線の休止を知事は認めない。一方では、赤字路線だからやめたいと言つておる。その間を埋めるためには、自治体がある程度そういうバスに対する助成というものを考えなくてはならないわけですが、そういうことについては自治省はどうお答えになるのか、御答弁を伺います。

○皆川(説明員) 山村過疎地帯における交通問題については、確かにお話しのようにむづかしい問題があると思ひます。ただ、バス事業につきましては、全部の路線をいろいろ見まして、総合的に会社で経営していけるかどうか、もうかる路線もあるでしょうし、非常に欠損の出る路線もある、こういうものを総体的に見て料金を決定する、こういう仕組みになっておるわけでありまして、したがつて地方団体が一つの路線だけをとつて、この路線が赤字であるからそれに補助をするというようなことはなかなかむづかしいんじゃないか。また地方団体として、特に町村などの場合には全体的なバス経営がどうなつておるかというようなこともなかなかわからないわけでございます。私たちがしては非常にむづかしい問題で、簡単に結論は出しにくい点がございまして、せつかく運輸省のほうにもそういう山間地方における赤字路線に対する補助という制度が、金額は少ないにしてもあるわけでございます。なるべくこれをひとつ充実していただいて、基本的なそういう方法で処理をするようにしていただきたい、こういうふうにご考慮しておるわけでございます。

○井上(泉)委員 それでは運輸省にお願ひをして、というだけではなしに、やはり自治省として自治体がどうするかということについては、頭を働かしてもらふねとそれは困りますね、運輸省運輸省と言つて、運輸省だけにおつかふせられちゃ。バス事業という公益性のあるものを、会社が赤字だからといって廃止することは、これは世論が許さぬ。世論が許さぬわけですから、バス路線全体の中ではもうかるところもあるし、損かかえておるところもあつていけない、こういうふうなことになるのだから、そういう場合に廃止をする路線については、大臣の言われるようにケース・バイ・ケースでそれぞれ検討してやるわけですが、やはり知事にこういう権限がある限りにおいては、公益性を持つていふというこの論拠の上に立つならば、知事もこれに

対してある程度でこ入れをせねばならぬ、私はこう思うのです。

そういう点について、むしろ自治体が、その会社の財力を強化する意味において、会社が資本力をふやすという場合には、自治体としては電力会社にも出資をする場合があるし、あるいは港湾の倉庫事業に出資する場合もあるし、あるいは地方の開発事業に出資する場合があると同じように、こういう公益性のある事業に会社としての再建計画を——これはもう一つ赤字の問題もかかえておるのですけれども、会社として公共性をもつて再建をさせ、そして赤字バス路線も住民間の要求があればこれを運行するというような場合には、自治体としてある程度の財政援助をするという点については、自治省としては、まあことばが悪いかもしれませんが、けちをつけるということはないと思ふわけであるし、むしろそういう場合に財源の許す限りにおいて積極的に助成をはかれ、こういうふうな考え方に自治省としては立つのが、過疎地域における地方自治の振興の上で大切なことだと思ふのですが、その点どうですか。

○皆川(説明員) 地方団体がその地区における実情に応じていろいろな措置を行なう、これはまあ地方団体自体でバス事業もやれるわけでございますから、したがつてそういうものに対して独自の見解で出資をするなり、そういうことも、国のほうから積極的に阻止するといふような考え方を保持してないわけでございます。なお、財政措置につきましては、先ほども言いましたように、まず現在のたてまえがございまして、そういう方向で国として努力をしていただく。それからそういう山間地方に対する財政措置につきましては、自治省としては、まず第一にはいまお話のございました山村振興法に基づいていろいろな事業、こういうものに対する財源を十分見てやる、こういう方向でつとめておるわけでございます。なおそのほかにも、独自に市町村が行なうというものに対して、県が助成をするというふうなやり方をいたし

ておるところもございます。そういうものについても、場合によれば起債をお世話をするというような考え方でおりまして、できるだけそういった地区の財源の充実に力を尽くしていきたい、かように思っています。

○井上(泉)委員 ぜひとつそういう地域の財源の確保については、自治省の御協力を——御協力ではなく、自治省の積極的な態度をお願いするわけでありまして。

そこで、時間が参りましたのでもうすぐ終わるわけですが、こういう赤字路線を、かりに三十何線か整理が出ておる。高知県の場合も出ております。これはもう廃止してもよいというふうにいっている出てきて、結局はいまの状況から考えますと、廃止を承諾する市町村というものはほとんど一カ所もないと思うのです。そうすると、総合的に見た場合には、どうやってもこの中小バス会社としては赤字にならないを得ないわけですね。その点で考えられるのは、一部運賃の値上げというところが中小バスの場合には考えられるわけですが、この点については、さきに地方のタクシー、ハイヤーについては値上げも考慮するとかいうような話も見たわけですが、運輸大臣としては料金の値上げの問題については、こういう赤字路線をたくさんかかえておる地域の中小バス会社の運賃値上げについては、どういってお考えを持っておられるか。

○中曾根国務大臣 運賃値上げにつきましては、物価政策に協力する意味もありまして、原則として上げないように皆さんに御協力を願っておるのではありません。バス事業についても同じ原則を適用してやっていきたいと思っておりますが、これはケース・バイ・ケースによりまして、その事業体

がどういいう経営をやっているか、真にやむを得ない事情があるかどうか、そういうような情勢をよく勘案をいたしまして、その結果を見てから関係各省、企画庁その他と協議してみたいと思うのでございます。

○井上(泉)委員 その大臣の答弁というのは、まあケース・バイ・ケースでやる、それで、一概

に全面的に値上げを認めぬ、こういうふうな御意見ではないようです。それで、バス会社から出ております運賃値上げ、これは昨年の八月に出ておるわけですから、これが必要であるかどうかという点を早急に審議をしていただきたいと思うのですが、その点について自動車局長の御見解を承っております。

○鈴木(理)政府委員 ただいま地方の山間路線の件についていろいろ御意見がありましたし、また各省のほうからもいろいろ御意見が出ております。特に高知県につきましては、高知県交通という会社が高知県全股をやっております。市内のみならず、山村の奥までやっております。したがって、四十一年の九月に実は改定したのでございまして、二年余りたちまして、早また赤字というふうなことでございまして。この原因は、やはり輸送人員が減っておりますことが最大の原因でございまして。それから、実車走行キロがずっと減っております。そういうことで営業収入が落ちておるといふことで、これは会社内部の企業努力でなして、要するに企業外的原因、企業内部で吸収できないような原因によるというところは、御指摘のとおりと存じます。したがって、不採算路線につきましては、地元の市町村等とお話をいたしまして、もしできれば市町村のほうで補助金を出していただくとかいう手を打っていただく、あるいは補助金を出せなければ、先ほどもお話をいたしましたように、マイクロバス等を、自家用なりあるいは特定の旅客輸送というところで、自分でやっていただくということについては、私も積極的に御協力申し上げたいと思っております。

なお、全般的に申しまして、やはりそういうふうな状況でございまして、実はバス運賃の値上げにつきましては、経済企画庁とも前から相談いたしておりました。全国を数ブロックに分けて、標準運賃制度という制度で今後やっていこうということで作業しております。しかし、高知県につきましましては、非常に深刻な状況呈しておりますので、そういういった標準制度を作成するまでもたぬと思っております。ひとつ高知県交通につきま

しての全般の再建計画を一本立てていただきまして、それによって運賃はどうなるんだということを見きわめて、その上で、標準運賃制度を適用する前にでも経済企画庁と御相談いたしまして、適当な値上げをしていくべきではないかというふう

に考えておる次第でございまして。

○井上(泉)委員 それでは、この赤字バス路線の問題については、それぞれの御答弁を承って見まして、私はたいへん地域の住民として明るい展望を得たものとして了解をするわけですね。そこで、この赤字バス路線の問題とは別ですが、これは運輸大臣にひとつ見解をお尋ねしておきたいと思うのです。

修学旅行のバスの衝突事故については、たいへん問題になって、それで運輸省としては特別に調査をする、こういう見解が出されておるわけですね。先日交通安全委員会ですけれども議論をされたわけですが、私は議論の中でいろいろ意見を聞いております。バス会社が交通事故を起こすと運輸省がずっと表面に出てくる。攻撃を受けるのも運輸省、その対策についても、運輸省の運行管理の問題とかあるいは輸送管理の問題とか、営業許可問題とかが出てくるわけですが、このことは、原因というものを調査究明しても結論は、大型免許証を取った十九歳の者が運転をしてしまったところ、最大の問題があるわけですね。こういうふうに、運転免許というものが道路交通法の中で都道府県の公安委員会が出されることになっておるわけですが、そういう点で非常に矛盾した状態が出ておると思っております。昨年道交法が改正をされて、大型の車を運転する者については二十歳以上、そしてそれが経験年数が三年以上とかいうように規制したところが、たまたまその事故を起こしたのは昨年の八月。だからこういうふうな運転手がやれば、事故を起こすことはあたりませんでした。やはりそういう点から自動車の運転免許の仕事という

ものは、自動車運送の所管庁である運輸省がこれに対して何らかの発言力というのか、何か運輸省は——これは警察は取り締まったらそれでいいですから、むしろ運輸免許の業務というものはこれは運輸省に移管したらどうか、こういうふうな思

うわけですが、この点について大臣の見解を承っております。

○中曾根国務大臣 運輸の免許という関係はやはり取り締まりとも関係がありまして、にわかには運輸省が取り締まりまでやるわけにもいかぬ、これは警察本来の仕事でありますから、警察に与えるものは警察に与えるということはいかぬと思うのです。ただ、いまのようなダンブであるとかあるいは大型トラックであるとか、そういうものに対する免許の基準、管理等については、これは運輸省が相当な発言権を持って、その発言を尊重してもらう体制をつくってそれを警察が執行する、そういうやり方が望ましいのではないかと思います。

○井上(泉)委員 それでは最後に、これはローカルで恐縮ですが、たまたま自動車局長からローカルのことについて特に力点を置いて御答弁をいただいたわけですが、高知県交通は赤字バス路線のモデル的な会社ですから、この点について運輸大臣のほうからもひとつ特別に関心を寄せていただいて、自動車局をして監査に当たらしめる、再建に当たらしめるという御配慮を願いたいと思うのですが、その点について大臣の御見解を承って、私の質問を終わりたいと思っております。

○中曾根国務大臣 井上議員はかねてから高知県の交通問題に御心配をしておられること、これはよく承知しております。高知県の特に山村地帯の交通の問題につきましては、われわれも重大な関心を持ちまして、円滑にいくように措置したいと思っております。運賃の引き上げということも、実情をよく調査いたしました上で、真にやむを得ないという場合につきましてはケース・バイ・ケースによつて、関係官庁とも協議の上認めるといふことも考慮してけっこうであると考えます。

○大野委員長 久保三郎君。

○久保委員 時間もありませんから簡単に、自動車に關係をして一言大臣にお尋ねをしたいのです。先般予算委員会等でもお話しを申し上げた、いわゆる自動車損害賠償責任保険の保険金の限度引き上げの問題です。

これは当時大臣から、前向きで検討するというお話がございました。もはや二カ月程度たつておりますし、その間世論もこの限度額引き上げについては、かなり強い要望であります。この際、国会も実質的には間もなく閉会になりまして、次の国会まで多少の時間もございまして、そういう関係もありまして、この限度額引き上げについて、少なくともこういう世論にこたえとするならば、年内くらいにはめどをつけていかなければいかぬじゃないか、そういう気持ちをわれわれ強く持つておるわけです。もちろん早い越したことはございせんが、いろいろな手続もあるだろうし、複雑な計算というふうなものもあることでありますから、早くといつても時間的に間に合わないものもあるかと思うのでありますが、その引き上げについてどういうふうにお考えであるか。

私先般来申し上げるように、この際、かなり思い切った額かもしれませんが、現在三百万もの額を、言うなれば倍額の六百万程度には手直しをしたかどうか。いままでの例から見ればかなり思い切った額だと思ふのでありますが、世論は、それでもしななければこのせつかくの制度が、全体の被害者に対して救済がなかなかむずかしいというふうにも思えます。そういうことでありますので、この自賠責の限度引き上げ、少なくとも年内にそういうめどをつけるための作業をおやりになるかどうか、御見解を承りたい、かように思っています。

○中曾根国務大臣 この問題につきましては久保委員をはじめ各党からの御質問もございまして、鋭意検討を命じておりますが、御趣旨を体しまして大体五、六百万円という額が妥当ではないかという感じもしておりますので、その辺を一応の目

標といたしまして結論を出すように、鋭意努力をいたしたいと思つております。大体年内に引き上げ額及び料率等の検討を完了いたしまして、来年早々に保険審議会にかけまして、来年春から実施する目途で、これから作業を実行させるつもりであります。

○久保委員 大臣からかなり具体的なお話をいただきましたが、やはりそういうふうな形で作業を進められることが一番適切だと思うので、そういうふうにお願ひしたい。ついでに、銀行局という大蔵省にもこれは関係深いことだと思ふので、われ自身はいま申し上げたような方針でやつてほしい、銀行局もいまの運輸大臣の答弁のように大蔵省として協力をしてもらいたいと思う。いかがでしょう。

○磯辺説明員 ただいま運輸大臣から御答弁がございましたけれども、大蔵省といたしまして、絶えずこの問題につきましては運輸省のほうと意見を交換しております。その線に沿ひまして鋭意努力いたす考えでございます。

○久保委員 わかりました。せつかくの御尽力をいただきます。と思います。

次には、漁船船員に關係した問題について、二、三お願いをしたいのでありますが、これまたすでに予算委員会等で、あるいは先般の船舶安全法の改正にからんで、漁船船員の問題に言及をしたわけでありまして、水産庁からもお見えであると思ひますが、最近における漁船船員の労働事情、需給の実態は、陸上労働について同様の傾向でありまして、漁船船員についてはかなり深刻な、若い労働力の導入に非常に困難な面があるやに、われわれは伺つてゐるわけです。その原因はいろいろあるけれども、大まかに見て、一つには漁船船員の、特に零細な漁業に従事する者の労働条件が法的にも必ずしも十分守られていないということ、さらには、もう一つは、労働条件の中でありますが、言うならば賃金形態等について問題があるということでありましょう。それは逐一いろいろな施策があると思ふのでありますが、最も見のがして

ならないのは、社会保障制度について、これまたあまり十分でないと言つては語弊がありますが、かなり問題がある、こういうことであります。

現在の船員法では、御案内のとおり数年前に、三十トン限界を二十トンまで切り下げてまいりました。そこで十トンの幅の漁民が救済されて今日に至つてゐるわけですが、最近の漁業の実態、いわゆる漁船の性能なりその他等からいきましても、もはや二十トンで、それ以下のものについて何ら考慮しないではいられないような実態かとわれわれは思つております。そういう面からいって、なおかつ、二十トン以下がいわゆる労働省管轄であり、以上が運輸省あるいは水産庁の管轄であるというのでは、どうも行政的にも多少問題があるということで、先般来、船員法の適用漁船

二十トン以上というのをさらに拡大する方向で質問を続けてまいりました。いままで必ずしも十分な答えをいただけていないわけですが、この際、船員法の適用拡大にはっきり踏み出していくべきではないか、そのためには船員法の拡大というか、その中には安全の問題もあるだろうし、あるいはいま私が申し上げたような労働の問題も含むこととございしますが、いずれにしても船員法の拡大をしていくべきであらう、こういうふう

に思ふのでありますが、運輸大臣といたしまして、今日いかような考えをお持ちでありますか、あらためてお尋ねしたいのであります。

○中曾根国務大臣 この点につきましては、久保委員から先般来御質問もございましたが、運輸省といたしましては、関係各省とも協議いたしまして、二十トン未満の漁船に船員法を適用することについて前向きの方で検討する考えであります。このためには船員法を改正する必要がある

ですが、船員法改正の手続としては、船員中央労働委員会に改正するかどうかを諮問しなければなりません。この場合、運輸省としましては、現在行政対象でない二十トン未満の漁船については、その実態を必ずしも十分把握しておりませんので、関係各省庁と共同でその操業実態に関する資料を準備

するとともに、船舶安全制度との関連をも検討いたしまして、でき得るならば年内に船員中央労働委員会に諮問できるように努力をいたしたいと考えております。

○久保委員 適切な御答弁をいただいたわけですが、ぜひ年内に諮問の手続ができればよろしいに思ひます。

ついでに、関係する省庁がいろいろございまして、特に深い関係は、まず第一に水産庁と思ひます。いま運輸大臣の御答弁がございましたが、水産庁のこれに対する見解を念のために、しかも、私から申し上げる必要もないのでありますが、運輸大臣の答弁まことに適切だと思ふのでありますが、ついでにこれに御協力をいただけるかどうか、あわせてお話しをいただきたい。

○久松政府委員 漁船船員の問題につきましては、先ほど御指摘のございましたように、新しい漁業法におきまして、漁業産業の基礎といたしまして許可、免許の条件にまで組み入れておるわけでございますので、労働問題の位置づけが御理解いただけると思ふのであります。

実態は、御指摘のございましたように、はなはだ不十分でございます。特に二十トン未満の漁船の労働条件あるいは社会保障の關係が、正直に申し上げまして、各省でもたいへんうまくいって

おらぬのが実情でございます。水産庁といたしましては、この問題につきまして、運輸省なり労働省といろいろ御相談いたしまして、今日までいろいろ指導につとめてまいつたわけでございます。何ぶんにも二十トンという切り方がよろしいかどうか問題がございましてけれども、この辺のところからあととところは、質的に非常に違いがあつて、雇用条件、雇用の關係等はつきりしない問題もございまして、また経営者におきましても、経営そのものが非常に不十分でございまして、また労働者の側におきましても、ほとんどが未組織であるというふうな事情も

ございまして、はなはだ不備であるわけでございます。

によって停止をしておつた北ベトナムとの通商の配船を中止してもらいたいという申し入れがアメリカからあつたというふうな聞いたのでありますけれども、外務省の方、まずそういうアメリカ政府からの申し入れがあつたのかどうかについてお答えをいただきたいと思いますが、外務省見えて

いますか。——ちよつと待つて下さい。それじゃ、外務省のほうから聞いていくつもりでおったのですが、それでは端的に運輸大臣、外務省のほうから、そういうことがあったものだから、運輸省のほうに、そういう配船を中止してもらいたいという申し入れがあったというふうに聞いておるのですが、それはどうですか。

○中曾根国務大臣 ホンゲール炭を積み込むために船が出航して、現在航海中であるという事は事実であります。しかし、その船が北ベトナムへ行くことは困るとか、あるいはどうかという米國側からの申し入れがあったとかないとかいいう、そういうことについてここで言明することは、私は差し控えたいと思います。ただ、運輸省といたしましては、この問題については、船会社の判断にまかしておくべきことで、運輸省からとかかく介入するということはいけません。そういう方針でございます。

○野間委員 運輸大臣の御答弁はたいへん明快で、けっこうだと思えます。ただ、今度の場合、正和海运の光徳丸がいま行っておるのだけれども、ほかに、かつてはたとえ第一中央汽船であるとか、あるいは山下新日本汽船であるとかいふように、相当多数の会社がやっておったわけですね。北ベトナムとの間の通商をカムフラ港を中心にしてやっておったわけですね。

〔砂田委員長代理退席、委員長着席〕
したがって、いまの大臣の御答弁は、正和海运ばかりでなくて、あらゆる海運会社が、北ベトナムとの間に、四十年四月から中止になっておった配船を再開するというについて、すべて同じですね。

○中曾根国務大臣 現在起きているのは、いま航海している最中の船の問題でありまして、将来どういう問題が起きてくるかはわかりませんが、その際は、外務当局ともよく相談をして、また運輸省は運輸省の自主的判断によって処置をいたしたいと思ひます。

○野間委員 それでは、運輸省のほうの考えはわかりました。

外務省の鶴見経済局長お見えですね。それでは、初めの問題に返って、アメリカ政府からいまのような問題で外務省に、中止をしてもらいたいという申し入れがあったという事は事実なんですか。

○鶴見政府委員 先ほど運輸大臣から御答弁がございましたとく、アメリカ側からこれを中止してくれという申し入れはございません。

○野間委員 ベトナムとの配船の中止をしてもらいたいという申し入れが外務省にあって、それが外務省から運輸省のほうに、運輸省の担当なので、それを中止してもらいたいということであつたというふうに、これは各社の新聞でも報道しております。これはアメリカから直接運輸省にあるわけではないので、当然外務省を経由するというふうに思ひますが、全くなかつたのですか。

○鶴見政府委員 外務省のほうから運輸省にお願ひ申し上げた事実はございませぬ。そのことは新聞等に「対米考慮」と書いてございませぬが、先生も御存じのとおり、現在アメリカの国内におきまして保護貿易の動きが非常に高まっております。アメリカの行政府のほうはその業界方面の保護貿易の動きをできるだけ押えようとして努力しておりますが、そういったアメリカの行政府の努力に若干でも水をさすようなことは、たとえば保護貿易の口実を与えるようなことは、この段階ではなるべくしないほうがいいのではないかと申すに私ども判断いたしました。そういう判断に立ちまして運輸省のほうにお願いを申し上げたということでございます。

○野間委員 それはアメリカからあつたのかないのかということについては確認をしておりませぬけれども、それはそれとして、何も外務省からわざわざ運輸省のほうに——当然民間の貿易がやっておる、民間ベースでやっておる問題です。別にこれは——中国の貿易と違ひうのです。民間ベースでやっておる問題について、アメリカの

ほうの考え方をそんたくして運輸省のほうに申し入れるということは、これはおかしいんじゃないですか。きのうの本会議でも、三木外務大臣は、アメリカのことを考えた何らかしなもので、日本の自主的な、しかも日本の利益に關すること、自分で考えていくというふうな言ひをしておるのです。そういう考えでいけば、北ベトナムのホンゲール炭は、これは日本の石炭を入れる業界なり、あるいは日本と北ベトナムとの間の貿易業界等から要求があつて、しかも北爆という関係から中止をしておる。別段これは貿易上の問題なりあるいは国が損するとか、そういう問題で中止したのじゃないのだ。船員の保護の關係から中止した。それが最近ベトナム戦争の和平機運から再開しようというので、自動的に、自主的に再開をしておる。そういう問題を、アメリカのほうのことを考えてわざわざ外務省のほうで中止をするなんというところは、これはいわばわれわれがよく言う、これこそまさに対米従属なり、そういう外交になるのではないですか。

○鶴見政府委員 先ほど御答弁申し上げましたごとく、保護貿易の動きが非常に強いので、私どもといたしましては、それに対していろいろの手だてをとりました。そういうことが現実化しないように、具体的なあらわれとしてケネディラウンドの関税引き下げの実施ということもその一つでございますが、アメリカが保護貿易的なことをすることによって日本の対米輸出が非常に影響を受けることがないようという考慮に立っているわけでございます。私どもはそういう考え方に立ちまして運輸省に、できればこれを見合はしてもらいたいというふうなお願いをしたということ、で、対米従属というふうな感じは持っていないわけでございます。

○野間委員 それはおかしいですよ。アメリカの輸入課徴金の問題は、これはケネディラウンドの問題なりあるいは正規の国交の問題として、国のそれぞれの関税の問題として取り扱うべきです。それを考えれば、日本と他の国が自主的に貿易を

することを押えるなんという事はあり得ないですよ。そういうことでやるべきじゃない。それはまさにわれわれが言う対米従属じゃないですか。もつとちゃんと、きちんと筋道を立てて、輸入課徴金の問題は課徴金問題として交渉すべきだ。それをおかしなほうにまでふえんにして考えていくから、だんだんアメリカになめられるという結果になる。しかもいまの方針は、外務省がやられてやっているのでしょうか。外務省からかつて運輸省に言っておるのでしょうか。政府の方針できめておるんですか。どうなんですか。

○鶴見政府委員 先生御存じのとおり、ホンゲール炭は引き続きずっと輸入されておりますので、それを別にとめていこうということではございませぬ。ただ最近の動きによりまして、新しくまた配船を復活するというお話がありましたので、アメリカ側のそういう保護貿易の論者に対してまして、さらにそれに何らかのきつかけをつくるという事柄は、口実を与えるようなことは、いまの段階ではあるいは少し差し控えたほうがいいのではないかと申すに私どもは判断いたしました。これはお願いしたわけでございますので、別に政府の方針としてきまつたということではないという事を御了解願ひます。

○野間委員 その保護貿易の問題のことでもし考えるとすれば、そんなことをやっておたら、これはその保護貿易の問題の交渉もできませんよ。しかもホンゲール炭の問題は、これは北ベトナムの、一番良質のホンゲール炭で、したがって日本の業界ではこれをほしいということなんです。それで貿易をしているのです。しかもアメリカの政府のほうでは、いまよりよくバリエーションを開かれて、北ベトナムのほうとの交渉も始まつて、ようやく世界で望んでいるベトナムの平和の方向に進んでいるという機運になつていふ。その機運になつていふときに、何も北ベトナムとの間の貿易を中止しろとか、あるいは配船を中止しろとか、そんな理屈がどこに立つのですか。もし、あるいは百歩下がつてそれを考えるならば、まさにベトナム

歩下がつてそれを考えるならば、まさにベトナム

戦争が激化をしているとか何かのときのことであるならば、それはあなたの言っていることも一理ないとは言えない。しかし、いまやアメリカ自体で、しかもジョンソンさんが自分で大統領をやめるといふふうに言明をして、北ベトナムとの間の国交を回復しよう、戦争を中止しよう、そうして平和に持っていくというふうに進んでいるのでしよう。そのときに日本が北ベトナムに配船すること、何が悪いのですか。もしそれがあなたの言うように貿易の問題ですとすれば、これはまさに見当違いで、アメリカにおせじを使っているだけじゃありませんか。媚態外交ですよ。そうではなくて、課徴金の問題は課徴金の問題、保護貿易は保護貿易の問題としてやるべきだ。その筋でやっていたいかなければ、これは保護貿易の問題も解決つかぬじゃないですか。どうなんですか。

○鶴見政府委員 ホンゲイ炭の輸入は、引き続きずっと続いております。それを中止するようなことは言っておりません。その点は誤解がないようにお願い申し上げます。先ほど申し上げましたとおり、私も保護貿易の問題あるいは輸入課徴金の問題、それぞれの問題につきまして、そういうことが行なわれないように強くいろいろと措置をしてまいりました。先ほど申し上げましたが、ケネディラウンドの引き上げ実施ということも、ほかの国と交渉いたしました。そういう方向でアメリカのそういった動きをとめよう、押さえよう、押えさせようということをやったわけでございます。そのアメリカの行政の努力というものを、私もぜひひびきだけ突っかい棒をしまして、保護貿易的な業種あるいは議会方面からの圧力というものを行政がね返すように、そのための一環としてこれが役立てばという考え方でやったわけでございます。

○野間委員 実外務大臣を呼んでおったわけですけれども、局長でははつきりしません。

これは、保護貿易の問題は確かに関心がある。関心があるけれども、それは保護貿易の問題、課徴金の問題として、外交ルートなりそういうものを

通じてやることじゃないですか。しかもアメリカから言ってきたなら、それは一つの問題がある。それはアメリカの政府に問題がある。アメリカでそういうふうな考えやしませんかというふうなことを推測しながら——つまり全くのこれは媚態じゃないですか。どっかの農林大臣が、日本の憲法はめかたと言っておられるけれども、まさに日本の政府そのものが、外務省がおめかけじゃないですか。微笑でおせじを使いながら、何とかしてくれませんか、こんな話がありますか。まさに国辱ですよ。ホンゲイ炭の輸入をしておるならば、何もその配船をとめることないでしょう。

それではもう一回聞きますけれども、これは三木外務大臣から中曾根運輸大臣に言ったんですか。

○中曾根國務大臣 それは、たしか事務レベルの話だろうと思います。

○野間委員 こういう問題は、これは事務上の問題じゃないですね、もし申し入れるとすれば、鶴見局長に聞くけれども、これは外務大臣が外務大臣の資格で運輸省に申し入れをしたのですか。どうなんですか。

○鶴見政府委員 私どもが措置をとります場合、外務大臣とは十分相談した上でやっておりますわけでございます。

○野間委員 これは外務大臣から運輸大臣に申し入れをしておるというふうに見えていいですね。それじゃ、外務大臣はきのう国会で、しかも各党の質問に対して、自主的に日本の国のことで、外務大臣が自分で考え、自分の国の利益を考えて外交をするんだ、こう言っておったけれども、いまこの問題はその言明とは全くうらはらだ。したがって、これは外務委員会じゃないけれども、当然これは運輸関係の問題ですから、あらためて外務大臣の出席を求めて外務大臣の所信を追及することにします。

そこで、これは次の問題としてやりますけれども、運輸大臣に最初に明確にお答えをいただいたので、これは私は正和海运の光徳丸の一件として

お伺いをしました。しかし、光徳丸はすでに通航しておいて、十九日にはカムフラ港に着くということでありました。したがって、これは何ほ何でも外務大臣としてその船までとめてくれということはないでしょう。

しかし問題は、正和海运の問題だけでなく、あと何社かある。あるいは正和海运の光徳丸の場合でも、何回かやりたいと思っているかもしれない。したがって、先ほどの大臣のお答えは、単に今度の光徳丸の十九日着の問題だけではない。これは当然民間貿易の問題でもあり、また私がいま申し上げたように、日本の国の方針の問題として、運輸大臣としては、こういう問題について、どの会社に対しても、配船を中止しないというふうなことは言うべきじゃないと思います。が、そういう考えでよろしいですか。

○中曾根國務大臣 将来起こる問題につきまして、先ほど申し上げましたように、外務省とも相談をいたしまして、そのときに判断をいたしたいと思っております。いまだどうするかどうかということ、まだ問題が起きてないものですから言明の限りではないと思います。

○野間委員 それは大臣達うのですよ。その辺はあまり明快じゃないですね。将来起きて——もちろん今回はこのケースがあった、光徳丸のケースがあった、これは容喙はしない、こう言っておられる。この次にまた、たとえば第一中央汽船が何々丸を配船したという場合には、いまのように三木外務大臣からお話があるかもしれない、それはそのときに外務大臣に聞いて考えます、こういうことでは、これは答えが首尾一貫しないじゃないですか。この問題は、先ほどお答えのように、繰り返せば、これは容喙すべき問題ではないという考えで、中止をするように申し入れるつもりはありませんが、こう言っておられるわけですね。したがって、同じケースが続いていった場合に違った形をどうしてとるのですか。

○中曾根國務大臣 私が申し上げましたのは、こういう国際関係に関する問題は、いま外務省は外

務省の配慮があると思うので、アメリカ側が課徴金問題や何かでどういうふうな反応があるかもしれない、あるいはパリ会談がどういうふうな推移するかもしれぬし、あるいは国内の世論がどういうふうな動向かもしれぬし、いろいろそういう情勢の変化というものを織り込んで最終判断は行なうべきものであります。したがって、そういう点に関する関係各省の意見も一応聞いて、自主的判断は私がやります。これはさっき申し上げましたように、運輸省は自主的判断を持ってやりますというのを申し上げたのです。やはり、國務大臣ですから慎重な発言はしなければならぬと思っております。

○野間委員 最後のほうのおことばがだいご本音のようですから、一応お答えとしては承っております。

ただ希望としては、先ほど申しましたように、日本ではホンゲイ炭というたいへん優良な性質の無煙炭は、練炭をつくった何かするのたいへん必要なものだそうでありました。したがって、それはその意味で日本の国益に十分に基礎があるというふうな考えられるので、ただ単に課徴金の問題、保護貿易あるいはアメリカのドル防衛の問題——それがもしそうであれば、日本の輸出をどう伸ばしていくかということを考えればいいことだと思っております。しかも、アメリカだけが貿易の相手じゃありません。もしアメリカがそういうことをすれば、やはりわれわれのほうではわれわれのほうの考えとして貿易を拡大する方法、たとえば大臣のこの前言われた中国の貿易なりに発展をしていくというようにすればいいと思うのです。したがって、将来にわたって、今回の問題の措置のように、運輸大臣として自主的にとられるように、そういう考え方で各省との折衝も、あればされるように希望しておきたいと思っております。

時間がないので、以上で終わります。

○大野委員長 次回は、来たる二十一日、午前十時理事会、十時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時五十五分散会

昭和四十三年五月二十五日印刷

昭和四十三年五月二十七日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局