

第3回 1965年

第 3 回
日 米 知 事 会 議
議 事 録

昭和40年10月22日

全国知事会事務局

目 次

一 日 程	1
二 出席代表及び来賓	3
三 開会式	6
1. 日本側知事会会長あいさつ(東・東京都知事)	6
2. 米国側団長あいさつ (リード・メイン州知事)	7
3. 祝 辞	7
(1) ライシャワー駐日米国大使	7
(2) 佐藤内閣総理大臣	9
四 会 議	11
1. 議長就任あいさつ(東・東京都知事)	13
2. 経過報告(天野山梨県知事)	13
3. 議題1(国及び州(県)の観光事業促進と開発)に関する報告	14
(1) 米国側(サンダース・ジョージア州知事)	14
(2) 日本側(深草運輸大臣官房長)	20
4. 意見発表	26
5. 議題2(生活環境の整備について)に関する報告	35
(1) 日本側(ア 高柳総理府審議室長および イ 宮崎総理府陸 上交通安全調査室長)	35
(2) 米国側 (リード・メイン州知事)	51
6. 意見発表	54
7. 共同声明の提案理由説明(リード・メイン州知事)	62

8. 共同声明に対する日本側知事の賛成演説 （安孫子山形，内山神奈川県知事）.....	63
9. 共同声明	
五 閉会式	65
1. 米国側代表あいさつ（ホフ・バーモント州知事）.....	65
2. 議長閉会のことば（東・東京都知事）.....	65
付 録	
交通安全対策について（高橋宮城県知事）.....	66

一 日 程

会 議

昭和40年10月22日(金曜日)

一 開会式(午前9時00分 於都道府県会館 6階大会議室)

1. 日米知事及び来賓入場
2. 日米両国国歌演奏
3. 仮議長開会宣言
4. 日米両国知事の紹介(日米両国知事会事務局長)
5. 日本側知事会会長あいさつ
6. 米国側知事会会長あいさつ
7. ライシャワー駐日米国大使祝辞
8. 佐藤内閣総理大臣祝辞
9. 仮議長閉会のことば

二 休 憩

三 会 議 (午前10時00分 於都道府県会館 6階大会議室)

1. 会議手続
 - (イ) 仮議長開会宣言
 - (ロ) 議長選出
 - (ハ) 議長就任あいさつ
 - (ニ) 経過報告(山梨県知事)
 - (ホ) 議題の採択

A 国及び州(県)の観光事業促進と開発

B 生活環境の整備（とくに公害防止対策及び交通安全対策）について

2. 討 議 午前10時20分

議題1 「国及び州（県）の観光事業促進と開発

(1) 報 告

米国側代表（ジョージア州知事）

日本側代表（運輸大臣官房長）

(2) 意見発表

議題2 「生活環境の整備について」

(1) 報 告

日本側代表（公害防止対策について 総理府審議室長）

（わが国における交通安全対策について

総理府陸上交通安全調査室長）

（午後再会 午後1時45分）

米国側代表（水および大気の汚染防止並びに土地開拓に対する州および連邦の対策 メイン州知事）

(2) 意見発表

3. 共同声明

(1) 提案理由の説明

(2) 意見発表

(3) 採 択

四 閉会式

1. 米国側知事代表あいさつ（バーモント州知事）

2. 議長閉会のことば

二 出席代表及び来賓

1. 米 国 側

メ イ ン 州 知 事	ジ ョ ン . H . リ ー ド
ジ ョ ー ジ ャ 州 知 事	カ ー ル . E . サ ン ダ ー ス
バ ー モ ン ト 州 知 事	フ イ リ ッ プ . H . ホ フ
ミ シ ガ ン 州 知 事	ジ ョ ー ジ . ロ ム ニ ー
ア イ オ ワ 州 知 事	ハ ロ ル ド . E . ヒ ュ ー ズ
モ ン タ ナ 州 知 事	テ イ ム . パ プ コ ッ ク
ワ イ オ ミ ン グ 州 知 事	ク リ フ ォ ー ド . P . ハ ン セ ン
オ ク ラ ホ マ 州 知 事	ヘ ン リ ー . ベ ル モ ン
ハ ワ イ 州 知 事	ジ ョ ン . A . バ ー ン ズ

2. 日 本 側

東 京 都 知 事	東 竜 太 郎
神 奈 川 県 知 事	内 山 岩 太 郎
山 形 県 知 事	安 孫 子 藤 吉
愛 知 県 知 事	桑 原 幹 根
香 川 県 知 事	金 子 正 則
青 森 県 知 事	竹 内 俊 吉
宮 城 県 知 事	高 橋 進 太 郎
福 島 県 知 事	木 村 守 江
新 潟 県 副 知 事	野 々 山 重 治
東 京 都 副 知 事	鈴 木 俊 一

栃木県知事	横川信夫
埼玉県知事	栗原浩
千葉県副知事	川上紀一
山梨県知事	天野久
富山県副知事	堀岡吉次
三重県知事	田中覚
大阪府副知事	田中檜一
兵庫県副知事	坂井時忠
鳥取県知事	石破二郎
岡山県副知事	曾我三郎
島根県知事	田部長右衛門
山口県知事	橋本正之
愛媛県知事	久松定武
佐賀県知事	池田直也
長崎県知事	佐藤勝
大分県知事	木下郁
熊本県知事	寺本広作
宮崎県知事	黒木博
鹿児島県知事	寺園勝志
全国知事会事務局長	宮内弥

3. 来

内閣総理大臣	佐藤栄作
自治事務次官	金丸三郎
駐日アメリカ大使	エドウィン Q. ライシャワー

地方財政審議會會長 新 居 善 太 郎

政府出席者

総理府審議室長 高 柳 忠 夫

総理府陸上交通安全
調査室長 宮 崎 清 文

運輸大臣官房長 深 草 克 己

総理府審議室参事官 田 中 芳 秋

経済企画庁
国民生活局参事官 矢 野 智 雄

自治大臣官房長 松 島 五 郎

三 開 会 式

1. 知事会会長あいさつ（会長 東・東京都知事）

日米知事相互訪問は、昭和37年に創められましてから、今回は第3回相互訪問として10州のアメリカ知事各位をお迎えいたし、本日ここに全日本の知事と一堂に会する機会を得ましたことは、誠にご同慶の至りに存じます。

従来2回の相互訪問におきまして、日本から合計17名の知事がアメリカを訪問いたし、アメリカから、今回を含めて27名の知事各位がわが国を訪問されました。このように多数の日米知事の相互訪問が行われたということのみでも、大きな成果であると存じますが、さらに毎回日米知事会議が開催され、日米の重要な地方行政の諸問題の審議が行なわれ、行政の改善のうえに多大の貢献をいたしました。加うるに会議後は州県の行政と産業の視察が行なわれましたが、これらの視察は、政府、民間指導者との会見と相俟って、産業貿易の発展と日米両国民の理解と親善増進に幾多輝やかな成果を収めたのであります。

今回アメリカ側から観光事業の振興発展に関する議題のご提案をいただきましたことは、まことに有意義であると存ずると共に日本側から提案しました環境整備に関する議題を含めて、いろいろご教示いただけますことを期待しております。

アメリカ州知事の皆様には、ご政務多端の折から、はるばる日本をご訪問下され、この第3回日米知事会議にご出席いただきまして誠に有難う御座いました。全国知事に代り厚くお礼申し上げます。

2. 米国側団長あいさつ（リード・メイン州知事）

議長、両国知事、列席の皆様、一言御挨拶を申し上げます。

最初に、我々を観迎下さった、東知事に感謝いたします。お国に到着以来、連日、素晴らしい行事がぎっしりつまっております。我々は既に、到着以来の行事、情報および関係した優れた人々を通じて、計り知れない成果を得ました。

さらにまた、私はこの会場がアメリカ全州知事会議と装飾、配慮および式次等の点で類似している事に感謝致し、このような配慮によって、本日の会議が緊張のうちに、有効な成果を挙げうることを確信するものであります。

我々会議に参加する幸運にめぐまれた27人の知事は、この偉大な協同事業を達成しなければならない。さらに私は無条件でより多くの米州知事がここに集まり相互に共通問題を論議する事は無限の意義があると申し上げます。

我々の問題は、共通の問題であり意見交換討議を通じて、多大の利益をもたらすことが出来る。

私はこのような会議に出席し、東知事をはじめとする日本の知事に応答することに榮譽を感ずるとともに最後に、この会議が真に有益な実り多いものとなることを期待して、ごあいさつに代えさせて頂きたい。

3. 祝 辞

(1) ライシャワー駐日米国大使

議長並びに両県知事閣下、会場の諸君、第3回日米知事会議の開会式に臨み、御祝詞を述べることは大変光栄に存じます。この日米知事会議

は1961年6月の池田首相、ジョンソン大統領会談、以来発展しつつある両国間の絆の一つである。

私は日本で開かれた両国の指導的代表者のこの会合に第一回以来参加出来たことを誇りと存じます。

これまでの会議に出席した米州知事は27人、全体の半数に達しました。

これまでの会議は非常に有意義であり、本日の会議も同様に有意義なものとなることと信じております。同様に米州知事一行の九州視察を嬉しく思います。

私はこれまで日本の殆んど全部の県を訪れることが出来、ここに臨席の知事さん方に接することが出来幸福に存じています。

私は九州の知事はいずれも立派な世話役で、皆さんはすばらしい視察の成果を挙げうると確信をもって申し上げることが出来ます。

日米間の絆は、両国の諸関係があらゆる分野で重要性をおびてきている今日非常に重要であります。

日米知事会議は上のような種々の分野での結びつきのなかでも、我が50州の知事と日本の46の県知事との結びつきという点で複合した絆であり、特に重要なものであると考えられる。

日米両国政府は、両国民の関係は両国にとってのみならず、全世界にとっても重要であります。

なぜなら、この関係が太平洋・アジア地域の平和と繁栄の礎石であるからです。

この意味において、私は本日の会議に列席出来たことを意義深く存ずると同時にこの会議が十分に成果を得られることを願い、かつ米州知事の皆様の在日中の御健勝を希望し、ごあいさつに代えます。

有りがとうございました。

(2) 佐藤内閣総理大臣

本日、第3回日米知事会議が開催されるに当たり、ここに一言御挨拶申し上げる機会をえましたことは、私の最も欣快とするところであります。

私は、今回の会議に御出席の米国知事会会長ジョン・リード知事はじめ9州の知事の皆様に対して、日本政府を代表して、心からの歓迎の意を表します。

日本の知事一行が過去2回にわたって米国を訪問し、皆様より大変暖かい御歓迎をうけたと承知致しておりますが、私は、日米知事間の交歓がかくも順調に発展していることを喜ぶものであります。

地方自治は民主国家のバックボーンであります。日米両国の地方自治制度は、その歴史的沿革、実際の運営等において若干異なった面もありますが、知事が公選され、地方住民の直接の代表である点は、日米共通であります。同じく自由かつ民主的な制度を奉ずる日米両国の地方自治体の間に、日米知事会議のような交流が今日まで多大の成果を収めてきたことは、当然と考えるのであります。

今日、日米両国はあらゆる分野において緊密な協力関係にあり、ことに貿易、科学、文化、医学等の面には両政府間に協議機関が存在しているのであります。これら中央政府間での協力に加えて、本日の会合のように、地方団体の首長レベルの間において友好的な交換が行なわれることは、地方的な基盤における日米両国の紐帯を更に強化するものであり、きわめて有意義であると思います。私はこの意味におきましても本会合に期待するところきわめて大なる次第であります。

州知事の皆様は、この会合に引続き、九州を訪問されると伺っております。わが国の国土は、米國に比べて狭少であります。各地方は、永い歴史と伝統に育まれた独自の性格をもっております。どうかできるだけ多くの日本国民に接せられまして、各地の産業、経済および文化をつぶさに視察され、わが國の実情について理解を深められんことを切に希望いたします。

私が本年1月ジョンソン大統領と会談するため訪米いたしました際、本日ここに見えておられるバーンズ・ハワイ州知事、また、ブラウン・カリフォルニア州知事及びロックフェラー・ニューヨーク州知事からも、大変丁寧なご歓待をいただきました。当時の愉快な思い出を想起して、この機会をかりて、私自身の心からの感謝の意を表明したいと存じます。

最後に、この有意義な会合が、日米両國間の相互理解と友好関係の一層の増進に貢献することを祈念して、私の祝辞といたします。

四 会 議

(都道府県会館)

1. 議長就任あいさつ(東・東京都知事)

ただ今皆様のご推せんによりまして、本日の日米知事会議の議長を勤めさせていただきますことになり、光栄に存じております。

この会議を成功に導くため最善を尽すつもりでありますので、皆様のご協力をお願いいたしまして、議長就任のあいさつといたします。

2. 経過報告(天野山梨県知事)

ここに、日米知事相互訪問計画のこれまでの経過について、ご報告を申し上げます。

この計画は、当地のハワイ州知事及び東京都、大阪府、広島県の各知事との予備的な会談から始まり、米国においては、1961年6月全米知事会議で、又日本においても、同月全国知事会議で、それぞれ承認採択され、翌1962年4月には8名の米国知事が、同年5月には6名の日本知事が、相互に訪問し、1963年10月には9名の米国知事と8名の知事夫人をお迎えし、又昨1964年4月には11名の日本の知事およびその夫人が訪米され、今回メイン州リード知事を団長とする10名の知事をお迎えすることになったのであります。

相互訪問に際しては、その都度日米知事会議を開催し、今回までに、府県及び州の行政機構と運営、地域格差の問題、農業問題、老人、青少年対策、教育制度の比較、州間高速道路等、両国共通の行政上の諸問題を討議するとともに、適切なる地方視察をおこない、行政の発展と相互理解に多大の成果を収めたのであります。

その間ワシントン州と兵庫県、ミズリー州と長野県、アイオワ州と山梨

県の中に姉妹提携を結ぶにいたりましたことは、まことに喜びに堪えないところであります。

又今回の日米知事会議には、日本政府は、特に深い関心を示され、会議開催にあたり、自ら議題に関する報告を担当される等諸般のご協力を賜っていることをご報告申し上げます。

以上経過を簡単に申し述べましたが、最後に私は、この計画がますますその成果を挙げますよう心から念願し、私の報告を終る次第でございます。

3. 議題1(国及び州(県)の観光事業促進と開発)に関する報告

(1) 米国側(サンダース・ジョージア州知事)

日本全国知事会の名誉ある会員の皆さんおよびアメリカ全国知事会の同僚諸君：この友好二国の合同知事会議を構成する、日米100人の知事の誰もが、極めて重要と考える問題の論議において、今日アメリカ側の先頭バッターに選ばれたことは、非常な光栄であり愉快的特権であると思う。

私は三つの観点から、県・州・地方または国が観光事業を最大限に促進・開発する際にとらねばならない対策を論じたいと思う。すなわち、(1)国の政府がなすべきこと、(2)州または県が発すべき計画、および(3)協同して行なわれる広域計画および活動の三つである。実際「協同して」という言葉は、観光事業の効果的促進にとって、極めて重要である。地域・州・地方・国および国際的行政機関からのより大きく、かつよりよい協力が必要である。航空・鉄道・バス会社・石油会社・自動車メーカー・商工会議所・ホテル旅館業者などの私企業ならびに観光客の増加により利益を得る一切の企業からも協力を期待したい。

まず最初に合衆国政府が行なっている旅行促進活動について述べたい。アメリカ政府がこの分野の努力を始めたのはつい最近のことである。ホッジス長官の指導により、1961年商務省に合衆国観光サービス部（U. S. T. S）を設ける法律が通された。この法律は「国際旅行条令」として知られており、次の条文の基本目的に興味をもたれることと思う。

「外国の国民と合衆国の国民との間に友好的理解と善意を助長する手段として、研究・文化・リクリエーション・業務・その他の活動のために、外国国民が合衆国内を旅行することを促進・奨励するような総括的計画を開発・企画・実行する。」

「外国観光客の要望に答えて、合衆国内の観光施設・経済的周遊旅行その他の開発を奨励する。」

「健全な経済原理と合致して、外国と合衆国との間に、最低の価格で旅行の利益を広く分配するよう助成・奨励する。」

「旅行に対する障壁を単純化・削減・撤去し、国際旅行の助成を促進する。」

合衆国観光サービス部（以下USTS と略記）は、多種多様の観光産業に対する政府の機関である。その目的は合衆国の友好的理解を深め、合衆国を旅行目的地として国際観光者に売り込んで、合衆国の国内・国際通商を強化することである。この計画には、合衆国を訪れる外国人に情報を入手しやすくし、旅客の入出国手続きを簡単にし、暖かく友好的な歓迎を保証して観光客の合衆国内滞在を楽しいものにするを含んでいる。

諸政府間の協同活動として、観光客誘致計画を実施するに当り、U. S. T. S は旅行業者・他の連邦機関・州および地方政府・旅行協会・個人

の、合衆国へ観光客増加を図る努力を調整・助長する。U. S. T. S は私企業を侵害しない。

実際にはU. S. T. S は連邦政府以外の財源に依存することが必要であり、また望ましいことを発見した。すでに1962年に、ホッジス長官は、各州知事にU. S. T. S.との連絡員を任命するよう呼びかけた。それ以来、州の連絡員はU. S. T. S.と各州の観光業界との主要接点となっている。

U. S. T. S. は昨年中に観光と観光客誘致に関する資料を86万4千部も配布した。その大部分は州の連絡員を介してである。その上、U. S. T. S. は、資料作成、外国での広告、外国新聞への宣伝資料提供に当って、州の助言を大いに頼っている。

ご存じのことと思うが、U. S. T. S は東京に出張所を設け、日本からアメリカへの旅行の全貌に関する情報を、提供できる旅行専門家が配置されている。東京出張所は参考資料閲覧設備を設け、誘致活動を行ない、アメリカの観光宣伝の確実な信頼すべき源となっている。今年度の東京でのテレビ宣伝には26時間半の旅行記が含まれており、また本年初頭、東京のアメリカ貿易センターで特別旅行ショーが開かれた。

次に南部と呼ばれる合衆国の広大な地域の中心である、ジョージア州において 私どもが試みている活動について述べることをお許し頂きたい。道路は改良され、州立公園は開発され、史蹟は復原され、人工湖が散在し、首都アトランタには大リーグの野球とフットボールがみられる。事実、ジョージア州には近隣諸州・近隣諸国・さらに全世界、特に日本から観光客に提供すべき見物がたっぷりある。

ジョージア州の観光課の予算は、1959年のわずか5万ドルから、

今年は53万1千ドルに引上げられた。州議会の協力を得て、課員の数も1959年のわずか1名から、今年は総計43名となった。極めて嬉しいことに、この重要な業務は政策をぬきにして行なわれ、4年ごとに在職知事が交代しても課員はそっくり入れ替えることはない。ついでながらジョージア州の知事は再選されないことは興味深いことと思う。4年間の在野期間を経て再び選ばれることはあり得るが、2期続けて知事の座を占めることはできない。

ジョージア州の観光事業促進と開発において、旅行業界・協会・諸機関からの協力と参与が極めて重要であると思う。新聞・ラジオ・テレビ・輸送・石油業・ホテルやモテル業その他旅行に関係のあるすべての個人やグループの支持が必要である。ジョージア州で自慢してよいもの一つに、いわゆる「歓迎センター」の開発がある。これは州外観光客が最も多く当州に入る地点で、主要ハイウェイに作られた、設備と従業員の整った施設である。気持のよい環境の中で、旅行者がジョージア州では何が一番面白いかみつけることができるよう、完全な情報サービスができるよう試みている。これは州政府によるすぐれた投資であるといえよう。これは当州の経済に大きな配当を割戻してくれる。観光事業は今日では正に大事業である。今日観光事業がジョージア州ばかりでなく、アメリカの大部分の州で、経済の重要な部分を占めていることは、未だ十分に知られてはいない。

最後に述べたい点は、観光事業の発展における州間協力の重要性である。私の論議は南部諸州に関連するが、西部の州知事諸君も自分達が企図している協同事業についてしゃべりたがっている。1965年の初頭西部州知事会議が、広いアメリカの中の西部にあるすばらしい自然の驚

異をみるために訪れる観光客の数を、飛躍的に増加させるのに広域協力の可能性を実地に探査する機動部隊を設置したことを私は知っている。

南部諸州の大部分は、すでに観光事業の広域促進に対する協同計画に着手している。南部旅行課長会議とよばれる機関が、この分野に関係のある州職員によって組織されている。ジョージア州の旅行課長がこの会議の常任議長となっているのは当州の名誉である。その目的は、情報と経験を分かち合っ、各州および当地域のための、旅行促進計画を改善し、旅行や観光に依存する経済全般に利益をもたらすことにある。諸州の小さな集まりが、独自の利益のために独自の計画を立てることもある。例えばノースカロライナ、サウスカロライナおよびジョージアの3州は「デイキシー・ゴルフ圏」の開発に協力している。これは3州にまたがるゴルフ旅行で、世界最良のゴルフ・コースをカバーするものである。

広域・州間協力のすぐれた副産物の一つは、各協力州政府に利益をもたらす点である。例えば、フロリダ州は世界でも最大の避暑地の一つである。ニューヨークからの自動車旅行者がフロリダへ休暇に向かう場合、往復の途上他の州を通過する。これによりフロリダの隣接州は、独自の産物をうまく目につくようにする能力さえあれば、観光事業の分け前にあずかる機会が与えられるわけである。州や県間の競争は減らす必要もなければ、減らしてもいけない。栃木県と東京都は、ちょうどフロリダとジョージアが旅行者のドルを争うように、観光客の落す円を奪い合っていることと思う。しかしいまあげた例のように、沢山の観光客がある方面に押し寄せてくれば、その中の州や県はすべて利益を受けるわけである。

終にもしもう少し我慢して頂けるなら、先月私がホストとなる喜びを

得た南部諸州知事会議によって採択された決議を読み上げたいと思う。
「観光事業開発における政府間協力」と題するこの決議の内容は、日本の知事諸氏にも興味深いことと思う。なぜならアメリカの知事が各自の間で、専門旅行業者また連邦政府と、国内国際観光事業の促進のために、いかに協同業務を行なうかが示されているからである。テキサス州のコナリー知事が、この重要決議を実行するための、新設南部諸州知事機動委員会の議長に指名され、私はその成功に大きな期待を寄せている。これから決議を読み上げるが、次の討論時間中はどんな質問にも喜んでお答えしたいと思う。

「 観光事業開発における政府間の協力」

合衆国の諸州は国内および国外の住民の興味を引くような観光対象を所有し、

観光事業は各州にとって経済的価値を証明し、多くの場合産業の主要部分を占め、

合衆国商務省は1961年連邦議会に提案して、アメリカへの観光客誘致を主目的とする合衆国旅行サービスを設置し、

近年諸州の地域グループにおいて、観光事業の促進に州間協力を行なう計画の発展に、真剣な関心を寄せるきざしがみられ、

アメリカ諸州の観光開発において、州間および州・連邦間の協力が切望されている事態にかんがみ、

南部諸州知事会議は次の決議を行なうものである：

合衆国商務省およびその合衆国旅行サービスは、州と協力して外国の新聞・マスコミ機関での宣伝誘致計画を展開し、特に合衆国・国内諸地域・各州への来訪促進を図るべきである。

各州は合衆国商務省との協力において実施さるべき立案計画に財政的に参与し、州の旅行課長と商務長官が任命した市民とからなる知事の諮問委員会を組織し、この協同事業実施計画作成に当って勧告・討議・参与を行なわせるべきである。

南部を休暇の保養地として売り込むために「南部旅行」計画を総合的に促進する南部諸州の広域協力に、より多くの注意を向けるべきである。

南部諸州知事会議は下記南部諸州の旅行業者と、この目標達成のために協力する機動委員会を設置する。

アラバマ、アーカンソー、デラウエア、フロリダ、ジョージア、ケンタッキー、ルイジアナ、メリーランド、ミシシッピ、ミズリー、ノースカロライナ、オクラホマ、サウスカロライナ、テネシー、テキサス、ヴァージニア、ウエストヴァージニア。

南部諸州知事会議

第31回年次会議

ジョージア州シー・アイランド

1965年9月15日 』

(2) 日本側（深草運輸大臣官房長）

観光は、国際平和と国民生活の安定を象徴するものであり、その発展は国際親善の増進のみならず、国際収支の改善、国民生活の緊張の緩和等国民経済の発展と国民生活の安定向上に重要な役割を果している。国及び都道府県は、このような観光の重要な役割と意義を深く自覚して、その振興施策の推進に努力しているが、まずわが国における観光の現状について簡単に述べることにより、その問題点を明らかにして、その解

決を図る等の振興施策について述べることにしたい。

国際観光については、1964年の来訪外客が前年比16%増の35万3,000人、(これを入国目的別にみると、観光客18万2,000人、商用その他客10万3,000人、一時上陸客6万8,000人となり)、1962年、1963年に比べると大幅に増加している。しかし、この年に東京オリンピック大会が開催されたことを考え合えると充分満足できる増加率ではないことに注目したい。

次に1963年の来訪外客数を地域別にみると、アメリカ州54.7%アジア太平洋27.4%ヨーロッパ16.2%となっており、アメリカがわが国の国際観光にとって最大の市場である反面、アメリカとともに国際観光の二大市場であるヨーロッパ諸国からの来訪が極めて少ない。また外客の来訪時期は、3月から11月までがシーズンであり、特に4月と10月にピークが表われる。また、12月から2月にかけての冬期はボトムとなっている。

次にIMF方式による旅行収支は1964年における受取が、6,198万ドル、支払が7,814万ドルとなっている。わが国の旅行収支は、1963年及び1964年に行なわれた海外渡航自由化による出国日本人の大幅増加に伴い、その収支尻の赤字幅がますます増大する傾向にある。

国民観光については、近年における経済の高度成長に伴う国民生活水準の向上等により、年々旅行する者が増大し、これを輸送機関別輸送人員の統計で見ると、1955年を100とすると、1963年172と大幅に増加し、また1年間に1泊以上の旅行をした者は1960年に20才以上の全国民の40%であったのが、1964年には同じく55%へと増加している。また自然公園の利用者も年々著しい増加を示している。

このような観光客の増大により、特定観光地、特定観光シーズンにおける観光客過度集中の問題を惹起し、観光地における騒音、汚染等の発生、交通等の混雑により、快適な旅行が阻害されるとともに、観光開発に伴う観光資源の破壊も見受けられるようになっている。

以上に述べてきたところからも明らかなように、わが国の観光には種々の解決を要する問題が山積している。即ち、国際観光の面では、海外渡航自由化に伴う国民の海外旅行者の増大による旅行関係国際収支の赤字幅増大に対処して、より多くの外客を誘致する必要がある、このため海外における観光宣伝を強化充実するとともに、外客の受入れ接遇体制のなお一層の充実を図る必要がある。

また、国民観光面では、新しい観光地を開発して特定の既存観光地における混雑解消、低料金の宿泊施設の整備、観光資源の保護育成とその利用の増進を図ることが必要である。

国及び都道府県においては、このため、次の施策を強力に推進している。

まず、国際観光の振興について述べると、外客誘致のための海外観光宣伝は、国際観光振興会法により設立された特殊法人国際観光振興会が、世界の主要都市14箇所にて設けた海外観光宣伝事務所網を通じて観光宣伝印刷物の配付、外国の新聞雑誌への宣伝広告の掲載、わが国紹介映画の上映、各種博覧会への参加等による観光事情の紹介、情報の提供等多彩な活動を行なっているが、来年度からは国際会議誘致促進のために、コンベンションビューロー業務を開始するほか、東アジア諸国との共同宣伝体制の確立のための会議を東京において開催することとしている。しかしわが国の海外観光宣伝は、諸外国に比べてまだ劣勢にあるので、

宣伝費増額等によるその充実を図るとともに、わが国の在外公館、J E T R O 在外事務所等と密接な協力を行なう必要がある。

次に出入国手続については 能率的かつ親切に行なうことを目的として、短期査証の相互免除、査証料の免除又は減額を行なっているほか、入国審査、検疫、通関についても、迅速かつ親切をモットーにしてその合理化を行なっている。

また、外客に対する観光サービスのための施設や事業は極めて広範囲にわたり、その主なものでもホテル、旅館、ユースホステル、レストハウス等の宿泊飲食休けい施設、各種案内施設、旅行あつ旋、ガイド、外人向け土産店等の整備とその内容の充実向上を図りつつある。即ち、旅行あつ旋業法、通訳案内業法、国際観光ホテル整備法等の立法により、運輸大臣が行政的に監督をしている。特に、近年における中級所得者層の旅行増大に対処して、低廉な宿泊施設の整備を図るため、民間に対しては日本開発銀行による財政資金融資を行なっているほか、地方公共団体の設置するユースホステルの建設に対しては、国が補助金を交付している。また、現在、関係各省の協議を経て、政府の手による国際観光地及び国際観光ルートの設定が進められており、鉄道、道路、港湾、空港、通信施設、環境衛生施設等の公共施設をはじめ、宿泊、休憩、食事施設等の総合的整備計画を樹立することとしている。

次に国民観光旅行の健全な促進を図るための施策としては、国民が健全で楽しい旅行ができるように低廉かつ清潔な宿泊施設を整備するため、地方公共団体に対し厚生年金保険及び国民年金の積立金による融資を行ない、自然公園、温泉地等の休養地に国民宿舎の設置を進めるとともに、財団法人国民休暇村協会に対する融資により、自然公園内に低廉で健全

な保健休養地として国民休暇村の建設が行なわれている。さらに青少年が野外旅行を通じて身心の健全な育成を図り、また内外青少年の交歓の場を提供することにより国際親善を推進することを目的として簡素、清潔、低廉な施設としてユースホステルの整備に努めている。そのほか、観光地の道路等の公共施設の整備等により、低開発地域の住民生活向上を図るための一環として新しい観光地の開発を行なっている。

以上述べた国際観光及び国民観光の振興のための施策のほか、観光資源の保護育成について一言する。まず第一に優れた自然の風景地を保護するとともに、その利用を増進するため、自然公園法が制定されている。自然公園は国立公園、国定公園、都道府県立自然公園に分れており、国立公園（わが国を代表する傑出した自然の風景地）は、厚生大臣が、国定公園（国立公園に準ずる優れた自然の風景地）は、関係都道府県知事の申出により厚生大臣が、それぞれ自然公園審議会の意見を聞いて区域を定めて指定する。都道府県立自然公園は都道府県知事が区域を定めて指定する。厚生省又は都道府県知事は、これらの指定を受けた自然公園地域内での風致景観を害するおそれのある行為に制限を課することにより、自然公園を保護し公共の利用に供することとしている。この指定は、土地の所有権に関係なく、地域を定めて行なわれるところに特色がある。この制度の利点は、わが国のように国土が狭小で人口が稠密な国において自然の保護と利用を可能ならしめることにあるが、同時に限界があることも否定できない。特に、わが国の自然公園は厚生省の管理する土地が極めて少ないために、自然公園の目的である保護と利用が制約されることが多い。国立公園及び国定公園の利用者数はここ数年年間20%にほる増加により1964年には約2億5,000万人に達しているが、

その反面、一部地域では過剰利用による自然の破壊がみられ、その対策が大きな問題となっている。

自然公園の利用を促進するためには、各種利用施設の整備が必要であるが、わが国の場合、整備の主体が多種にわたるため、その整備が計画的かつ効率的に行なわれるよう、各自然公園の特徴を生かして公園ごとに計画が策定されている。

次に文化財については、わが国の歴史、文化等の正しい理解のために欠くことのできないものであり、観光資源としても重要な歴史上、芸術上又は学術上極めて価値の高い文化財を保護するため、文化財保護法により文化財を指定してその保存に努めている。

以上述べてきた施策は、運輸省をはじめとして、厚生省、文部省、建設省等の多数の関係省庁や地方公共団体により実施されているので、これらの機関相互間の連絡調整を図り、国として施策の基本方針を示す必要がある。1963年制定された観光基本法により総理府に国の重要な観光施策を審議する観光政策審議会が設けられている。また各省庁が行なう施策についての連絡調整を行なう機関として、関係省庁の事務次官を構成員とする観光対策連絡会議が、総理府に設けられている。なお、政府は、毎年観光の状況及び政府が観光に関して講じた施策に関する報告書並びに観光政策審議会の意見を聞いて講じようとする施策を明らかにした文書を国会に提出するよう観光基本法により義務づけられている。

以上がわが国及び都道府県の観光事業振興の施策の概要である。

4. 意見発表

(横川栃木県知事)

1. わが国の観光事業行政は、各省庁により夫々の所管事項について施策が進められ中心的行政機関がないが、貴国の観光事業行政についての行政組織、権限等について伺いたい。
2. わが国には、自然の保護を目的とした自然公園法があり、景観保護のための行政上の許認可を都道府県知事が行なっているが、その土地に民有地が多いため、またその管理組織が名目的なものにすぎないため自然の景観が破壊され観光地が汚損される場合が屢々ある。貴国には、このように国立公園地域内に民有地があるか、あれば、その実情を承知したい。
3. 国立公園に対する多額の公共投資が困難なため、道路、休憩所の整備が不十分であるので、わが国では国が国立公園整備事業団を設立して国から長期低利の資金を借入れて、これらを整備する構想があるが、貴国の実情について伺いたい。

(サンダース・ジョージア州知事)

ワイオミング州のハンセン知事より十分説明があると存じますので私からは簡単にお話し申し上げます。

国立公園に民有地があるかどうかという問題ではありますが、非常に稀な場合を除き、アメリカの国立公園の所有主は国であります。

今年、米州議会で戸外リクエーションおよび開発法を制定しました。この法律は、州が連邦政府より助成金を貰い公園或いはリクエーションのために土地を購入できる措置を講ずることを内容としたものであります。これは州と連邦政府の協力の一例であります。

さきに申上げたように、米国では米国商務省のなかにトラベルサービス (U. S. T. S) というものを設けてあり、我々の旅行の発展のために努めております。

多くの州では独自の観光事業を実施しておりますが、そのために必要な資金は大体州の予算で賄っております。ではハンセン氏から国立公園の問題について話して頂きます。

(ハンセン・ワイオミング州知事)

おすすめにより国立公園について御説明します。

第1に私の州ワイオミングにおきましては、半分以上の土地というのは、連邦政府の所有であり、その結果として私達は、土地所有の問題は、ないのであります。きくところによれば、日本においては困難な問題だと伺っておりますが、しかしながらいろいろの観光地その他地域の土地の取得については、民間の協力をあおいでいる訳であります。

1872年に議会の決議により全米の国立公園即ちイエローストンというものが発足しました。のちに至り、大統領が第2次国立公園を指定して、グランドピートース国立公園を設けたのであります。これは"キコリ"法案というものであり、1906年の法律として大統領に権限を与えました。その内容は、多くの人々の幸福のために科学的、観光的なそして歴史的名所というものを更に国立公園に加えたということであります。

そしてこれを公有地、民有地を問わず適用しました。その結果、公有地、民有地もあわせグランドピートース国立公園というものができたわけであり、これはアメリカ政府とロックフェラー2世の間の各種の協力によって出来たものであります。ちなみにロックフェラー氏は、この国立公園のために1億ドル以上も使ったと言われております。

これらの地域は、人々が自由に楽しめるよう開放され、サンダース知事が申上げましたように、近年の法律により、我々は各州協力して土地をふやし、そしてこれを国立公園に組み入れてゆくことが必要であると思いますし、各州がリクリエーションの場所を提供し、米国人がそこで楽しむことができるようになった事は非常に有意義であると存じます。

(ホフ・バアモント州知事)

深草氏に御質ねいたします。

自然公園を3分類され、それぞれ指定の方法についていわれていますが、この土地所有に関する事、つまり土地所有についての問題と3分類との関係を御説明願いたい。

(深草官房長)

お答え申し上げます。

自然公園の分類の仕方は、先程御説明したとおり、観光地の公園のランクとか非常に傑出したところであるとかというような観点から、三つのランクをつけ、夫々その指定をするものが異なっております。

土地の問題は以上と同じで所有権に関係なく指定されています。

(ホフ・バーモント州知事)

その指定をした場合、補償金の支払はあるのですか。

(深草官房長)

その土地を取りあげることではないので補償金の支払はなく、その所有権をそのままにして、地域全体を指定するという形式であります。

(ロムニー・ミシガン州知事)

民有地を自然公園に指定した場合、そのために特に制約を受けることがありますか。

(深草官房長)

その指定された区域内に民有地があった場合、自然公園に指定された目的の範囲内で若干の所有権の制限があります。

(ロムニー・ミシガン州知事)

米国では、民有地を取得する場合には公的機関によりキャンプとか釣をする人達はその土地を利用することの許可を所有者に依頼することを求めています。これらの範囲内で今の制限ということについてお質ねしたい。

(深草官房長)

只今の件については、若干日本の法律と異なりますが、所有権の制限について概括的に申上げると、自然公園の保護と公共の利用に供するのが目的でありますので、その地域内の風致景観を害するおそれのある行為に制限を課す丈であります。

只今のキャンプをしてよいとか悪いとか云う問題は夫々3つのランクの公園によりまして、みづから制限の度合がちがっております。

一番ランクの高い国立公園については貴国の場合に類似しており、約60%が国有地でありますのでトラブルは起っておりません。

(内山神奈川県知事)

現在日本では、京都、奈良、鎌倉が従来からある名所古跡を保存するため、民間によって破壊される事を保護しなければならぬが、相当面積が広いので地元の市や県ではとても出来ないから法律を作って保護して貰いたいと云っています。これはおそらく国立公園も同じでしょう。

アメリカの知事各位にお質ねするが、こういう特定の場合に憲法上の私権の保護という立場と公共のために名所古跡を保護するという立場とが対立しているわけですが、このような処を保護する法律が制定されているか

伺いたい。

(ロムニー・ミシガン州知事)

私の承知しております処では、米国では州或いは連邦政府で民間の人達とこのような歴史的な景観に富む地については、所有者に独占させないで広く州一般に利用するという理由で色々と話合っております。

このような指定をするというような問題については、むしろ日本側からお伺いしたいと思います。

(ホフ・バーモント州知事)

この問題について私も一寸つけ加えさせて載きたいと思います。十分私もお話し出来るわけではありませんが、アメリカにも同じ問題があります。1930年代に種々歴史的意味のある土地について、調査がなされ、その時以来このような土地をすも失い、この事態に大きな関心を抱いております。

現在フォード財団により援助を受けているグループがこのような土地の保護について米国のみならず、世界各地にわたり調査研究を行なっています。問題は、今いわれたとおり、憲法で保障されている土地の所有権の利己的排他的な土地の利用ということになると問題であるということです。

ロムニー知事が云われたような或方法はとられていますが、新しい方法は部分的に開発された方法であり、それは歴史的な土地の区域の民間人はその歴史的価値にかんがみ、その地域内での利用を制限するという方法がありますが、未だ十分でなく、その他の方法も現在検討しているところで

す。

私も何か日本側から考え方或いは、具体的方策について聞かせて頂ければと思います。

(内山神奈川県知事)

この問題は日本では保留となっていますが、非常に緊急の問題であり、私の考えでは社会全般の責任として解決しなければならないと思います。

例えば、国が法律を作って強制するには無理があり、或る程度国が法律を作って税金を負けるとか免除するとかその土地所有者に財政的負担をしてやるとか或は木を伐ってはいけないという法律を作るとか、色々の方法を講じるとともに、地元の市、県が財政的負担を共同で分担して維持する。そしてまた所有者も多少の負担をして貰い木を伐らず我慢するというように皆で協力して国立公園とか特殊の土地を保全するよう努力しなければいけないと思います。

(バーンズ・ハワイ州知事)

この問題を考える場合、政府に権限を与えることは意味があります。我々には土地を国立公園の目的に利用するとき、その地域で民間人が利己的に利用する場合に問題があり、このような事態に対しては、政府は買上げの方法をとり、これを保障する方向が考えられます。

然し乍ら、1952年に我がハワイにおきましては、土地の利用の目的により、種類を分け、保存、農作というように分類しましたが、その保存地域においては、その中の土地所有者に使用の制限を加え、その民間所有者は、その土地利用について土地利用局に事前に説明をし許可を受けることになっています。

そしてその土地所有者は制限を受ける代わりに保障を受けるということになっております。

一例ですが参考までに申し上げます。

(リード・メイン州知事)

メイン州におけるこの問題について申上げてみたいと思います。我々は州立公園について広範囲の立法権をもっており、その土地の指定に当り、その州立公園の所有とする場合は、その土地所有者と十分協議し、それでも不首尾の場合には、州知事は委員会を指名し、この土地を収用するわけでありませう。この方法は効果的でありますが、これは勿論最終的手段でありますので円滑にやりたいと思っております。

皆様の県でも実施されるよう検討されんことを希望します。

(佐藤長崎県知事)

近年、世界経済の著しい発展により、諸国民の生活水準が向上し、交通機関の革命的発展とあいまって、国際、国内を通じて観光事業の将来はまさに輝しいものがあると思っております。

我が国においては、国立公園23ヶ所、国定公園26ヶ所、県立公園230ヶ所を数え、国宝その他、文化財、天然記念物は各地に点在しており、日本全土自体が繊細で変化のある美しい自然景観を有する公園であります。

我々は、これ等の観光資源を海外に宣伝し諸外国観光者の来訪をお待ちしておりますが、特に貴国から見た日本の観光事業に対する希望等、次の点について質問致します。

1. 私の長崎県は「雲仙」「西海」と云う山と海の二つの国立公園と六つの県立公園をもち、県下一円美しい自然公園と数多くの史蹟に富んだ観光県である事を誇っておりますが、米国人の日本における観光対象は何か。またどんなところに魅力を感じるか。
2. 我が国においては、現在各県が横の連絡をとりつゝ、国際観光ルートを整備しつつあります。例えば、別府—阿蘇—長崎を結ぶハイウェイ九州横断ルートの建設等、観光はそのルートによって生かされるものと思

いますが、貴国における各州においてこの様な観光事業をどの様に行なっておられるか。又どの様に施設整備、サービスの向上、宣伝広報を行なっておられるか。

3. 観光旅行の大衆化に伴い、快適で低廉な旅行関係施設を整備する必要がありますが、日本の観光地の宿泊施設等は、観光客の需要の多い中級宿泊施設が不足し、デラックス化する傾向にありますので、そのサービス、料金等について率直な意見を伺いたい。

(ベルモン・オクラホマ州知事)

最後の質問についてであるが、オクラホマの例を申し上げたい。何年か前に我々の州では、1,000万ドルの公債を発行した。その資金により州立のホテルを建て現在7ヶ所にあるが、その二つは今年新しく開いたものであり、色々家族的とか低価格のものとかいろいろ作っている。大衆のポケットマネーで賄うものである。これは州にある湖に建てられている。

そこで泳ぐとか、釣をすとか、ボートに乗つたり、戸外のリクリエーションが楽しめる仕掛になっている。これらは勿論いろんな会においてそこを利用する人達の希望が満たされるようにされている。

これが人気を得ている証拠には年々900万以上の人々がオクラホマを訪れていることで判ろう。多くの人達は施設が良いのでそこに魅かれて来るのであります。州が運営しているホテルは多くの設備資金を要した事は事実であるが、そのため戸外運動は皆に利用されだした。

私的施設は州立の施設に沿って拡大し、需要に充分こたえられるようになった。現在、年9百万人以上がこのテコマ湖周辺を訪れている。

これによって、州の増資の健全性が証明された。個人や企業が施設を作らない場合には、したがって州や県がこれら観光施設を作るべきだと勧告

したい。

(ホフ・バーモント州知事)

バーモントは東部のスキーの中心地であるが、これは殆んど民間によって開発され、州はスキー用の道路を作る等の補助を行なった。このような実質的な助成は全ての州で行なうべきと考える。その他には施設のリストを作成配布するとか、土地水資源法に基づくような連邦資金が州のリクリエーション施設助成に大いに役立ちうる。

民間を助成するためには半官半民的公社的機関が力があると考え。この機関は連邦資金と州債の融資を結合して施設を作り民間に貸しつける。このような制度はまだどの州でも行っていないが試みる価値がある。

(バーンズ・ハワイ州知事)

大部分の人々が来訪することを希望しているが、困難は交通費にある。

佐藤知事の問題にかえるとハワイは米州のなかで最も古い伝統を持つ観光地をもっている。

昨年度予算においてはハワイ観光局は観光客の増加にしたがって、州の資金支出も拡大し、民間の1に対し30の割合、130万ドルの州資金に対し民間は40万ドルとなっている。

ハワイ観光局は、経済企画開発長官の一般的監督に従う民間機構である。

(ロムニー・ミシガン州知事)

佐藤知事の問題について我が州では二、三の方法をとっている。

一つは低所得世帯に対する施設として、州立公園、使用料を財源とするキャンプ場等の制度をもっている。実際に使用料は建設費の財源としての目的に用途を制約されている。同様に船員のための大きな制度がある。我が州は大きな湖が多いためガソリン税の一部を財源としてボート競技あ

るいはそのための施設整備にあてている。

ミシガン州には3万の個人観光業者があり、12万2千人を使っている。このような個別経営も低所得世帯に対して贅沢な施設を提供している。これは全米州についても妥当すると考えている。

5. 議題2（生活環境の整備について）に関する報告

(1) 日本側

ア 高柳総理府審議室長

— 公害対策について —

近年わが国においては、工場等から排出されるばい煙、自動車の排気ガスなどによる大気汚染、工場排水等による水質汚濁などの公害が発生し、地域住民の生活環境、健康状態などに悪影響を及ぼしつつあり、公害問題は、経済的、社会的問題として大きくとりあげられてきております。

わが国において、このように公害問題が深刻化してきた背景としては、次のような事情をあげることができると思われます。

即ち、第一に国土の地理的条件であります。

わが国の国土面積は、約37万平方キロメートルにすぎませんが、人口は1964年において約9,700万人にのぼっております。また、国民総生産は、最近において世界に類をみない高次の成長を示し、1964年度においては約25兆円となっております。

ところで、この狭い国土は、山岳部が大部分で、平野部はわずかに20パーセント程度にすぎません。しかもこれら平野部のうち気候、地勢等の自然条件にめぐまれた地帯は、主として東部海岸地域の河川

デルタ地帯即ち京浜地域，中京地域，阪神地域などごく狭い地域に限られているのであります。

第二にあげられますことは，産業と人口の集中であります。

即ち，第一に申し上げました地理的な事情から，わが国産業は，これら京浜，中京，阪神地域と北九州を加えたいわゆる四大工業地帯に集中して発展しております。ちなみに1960年における四大工業地帯の工業生産高対全国比は，70%になっており，特に最近における高度成長に伴い，生産規模の拡大，生産技術の高度化等従来より高水準の生産がこの地域で行なわれているのであります。

人口についてみても，四大工業地帯への集中度は高く1960年における四大工業地帯人口の対全国比は，40%になっております。しかも産業の発展に伴ってその集中度合は，高められつつあり，例えば，京浜地帯における転出入人口の動向をみると，1959年から1963年までの間において毎年30数万人の転入超過となっているのであります。

さらに，このような産業人口の集中の過程で，これら地域においては，都市計画の立ちおくれから工場，住宅の適正配置が行なわれず，両者が混在したままの拡大がもたらされてきたのであります。また同時に環境衛生施設の整備の立ちおくれも公害の原因を増大させております。

以上述べましたような背景の下に，工場，ビル等から排出されるばい煙が住宅地域の生活環境を著しく悪化させ，ときには呼吸器系統の患者の発生をもみるに至っており，また工場，家庭から都市河川に流入する汚水によって沿岸地帯における悪臭の発生，金属物の腐蝕，魚

介類の死滅がもたらされているほか、上水道水の取水にも障害を生ずる等の事態を招来しているのであります。

わが国においては、経済の成長と国民所得の向上のためには、この狭い国土を高度に利用することを余儀なくされているのであります。同時にまたこのことが、最近における経済の高度成長に伴って前述のような経済的、社会的ひずみを生ずる原因ともなっているのであります。このような意味において、わが国は、経済を発展させつゝこれと均衡のとれた文化的生活の確保を図るといふ「文明と文化の斗い」ともいふべき重大な課題に直面しているといふことができます。

政府といたしましては、このような状況に対処するため、公害防止対策を強力に推進しつつあるのであります。その概要を次に御説明申し上げます。

第一に大気汚染対策であります。先ず公害の現状をみてみますと。

大気汚染の態様は、大別すると

第1に工場排ガスによる大気汚染

第2にビル、家庭等の暖房ばい煙による大気汚染

第3に自動車排気ガスによる大気汚染

となりましょう。

わが国においては、工場排ガスによる大気汚染は、京浜地区 四日市、阪神地区、北九州地区等の主要工業地域においてみられますが、石炭燃焼に伴う、すす、粉じんによる汚染は最近では電気集じん器の開発普及、石炭系燃料から石油系燃料への転換などの事情により、減少している反面、重油燃焼等に伴う亜硫酸ガスによる汚染が増加しております。

ビル、家庭等の暖房ばい煙による大気汚染は、北海道札幌市における冬季の汚染が顕著であります。

自動車排気ガスによる大気汚染については、ロサンゼルスのような特殊気象条件でなく、また自動車保有台数もロサンゼルスほど多くありませんが、東京、大阪等の大都市において漸次問題となりつつあります。

さて、このような大気汚染を防止するための規制法令について申し上げますと、「ばい煙の排出の規制等に関する法律」があります。この法律においては、規制の対象地域および規制の対象となるばい煙発生施設を指定するとともに、これらの地域および施設について通商産業大臣および厚生大臣は、規制の基準となる排出基準の設定を行ない、指定地域内で指定施設を設置する場合は、都道府県知事に届け出させ、これらが排出基準を遵守する義務を課し、違反している場合には、都道府県知事による改善命令等を出すこととなっております。このほか緊急時、例えばスモッグ状態の場合において都道府県知事が工場等のばい煙排出者に対し、排出量の減少について協力を求める主旨の規定、或いは和解の仲介制度に関する規定があります。

なお、指定地域としては、京浜、阪神等10地域が、また、ばい煙発生施設としては、ボイラー、電気炉等15施設が指定されております。

次に水質汚濁対策について説明いたします。

わが国において現在みられる水質汚濁の現象を分けてみますと、

第1に工場排液による水質汚濁

第2に家庭下水等の排水による水質汚濁

第3に船舶からの含油排水等による海水汚濁

となりましょう。

第1の工場排液による水質汚濁は、隅田川、石狩川の例が顕著であります。もっとも隅田川の場合は、工場排水と家庭下水の割合は、大体6対4となっており、下水道普及率が低いことが大きな原因となっております。このようにわが国の河川汚濁は、下水道の普及率の低さによるものが多いのであります。また石狩川の場合には、紙パルプ業などからの排水がサケ、マス漁業等に影響を及ぼした例であります。

第2の家庭下水等による水質汚濁は、大阪府の大和川の例があげられますが、この場合は、家庭下水が85%の汚濁負荷量を占めております。

第3の船舶からの含油排水等による水質汚濁は、四日市海域の例があげられますが、これは石油タンカーのバラスト水が、沿岸における処理施設の未整備のためそのまま海域に投棄され、沿岸海域の工場排水と相まって汚濁現象を起こしているものであります。

以上述べたような水質汚濁を防止するための規制法令としては、まず「公共用水域の水質の保全に関する法律」があります。この法律においては、経済企画庁長官は、経済企画庁の附属機関である水質審議会の議を経て、水質の調査に関する基本計画（調査基本計画）の樹立、一定水域を限った指定水域の指定および当該指定水域に係る水質基準の設定を行なうことを定めております。

この調査基本計画においては、1970年度末までに121水域について調査を行なうこととしており、1964年度までに調査を完了し、或いは調査中である水域数は、45に達しております。

また、指定水域の数は、江戸川、淀川等の7河川、9水域であって、それぞれ水質基準が定められております。

なお、本法には、水質汚濁による紛争の迅速かつ円滑な解決を図るため、和解の仲介制度が定められております。

次に、この水質基準に基づき、指定水域における工場等の排水の規制は、「工場排水等の規制に関する法律」によって、通商産業大臣、農林大臣等各業種の所管大臣が行なっており、汚水または廃液を排出する施設を特定施設として指定し、この特定施設については、その設置または変更について届出を命じ、この施設の排水が水質基準に適合しない場合は、その施設の改善、一時使用停止等を命ずることとなっております。

なお、水質保全のための法律としては、これらのほか、鉱山保安法、水洗炭業に関する法律、下水道法などがあります。

以上わが国の公害対策について、公害の種類に応じ、問題の現状と規制法令について説明いたしました。公害対策としては、これらのほか実態調査、技術研究および助成措置を講じてその防止に努めているのでありまして、これらについて次に要約して説明することといたします。

第1に公害の現状に関する実態調査としては、地域或いは水域の指定に資するための基礎調査がそれぞれの所管官庁によって行なわれておりますほか、公害の発生を未然に防止するために工場等の進出が予想される開発地域について風向等の自然条件、模型実験、現地実験等の総合的事前調査を行ない、この結果に基づき、地域開発計画をも勘案して適正な企業立地が行なわれるよう指導を行なっております。

次に公害防除のための技術研究としては、政府の試験研究機関において、大気汚染については、脱硫技術の研究、風洞実験による工場ばい煙の拡散研究、自動車排気ガス処理技術の開発、大気汚染測定法の研究、人体影響の研究等を、また、水質汚濁については微生物による排水処理技術の研究、中性洗剤（ABS）およびフェノール処理技術の研究、産業排水総合処理研究等をそれぞれ主たるテーマとして推進しております。

さらに助成措置であります。まず第1に公害防止事業団の新設であります。

これは、京浜、阪神地区等工場、事業場が集中し、これらの事業活動に伴う公害が著しく、または著しくなるおそれがある地域における公害の防止に必要な業務を行ない、もって生活環境の維持改善および産業の健全な発展に資するため、政府資金による公害防止事業団を新設し、10月1日から発足したものであります。

事業団は、これらの地域において工場等の共同公害処理施設、公害を発生する中小企業等の工場を集約するためのアパートなどの公害防除施設の設置および譲渡、公害防止のため工場等を集団移転させるために必要な土地の造成、企業の公害防除施設の設置に必要な資金の貸付けなどの業務を行なうものであります。

なお、事業団の本年度の資金規模は、20億円であります。

第2に金融上の助成措置としては、公害防除施設を設置する場合、政府関係金融機関による低利の融資および中小企業に対しては、財政資金による無利子貸付けの助成措置を講じております。

第3に税制上の措置としては、公害防除施設を設置した企業等に対

しては、その施設に係る固定資産税の非課税措置および減価償却上の特例措置を講じております。

政府としては、以上述べたような公害対策を鋭意推進しているところでありますが、今後の公害対策として基本的に重要なことは、

第1に過密都市の解消、総合的な都市計画に基づく土地利用計画の確立、下水道等の社会資本の充実を図ること。

第2に現行法令による指定地域、指定施設等の拡大、基準の強化等規制の徹底化を図ること。

第3に著しく立ちおくれを示している公害防除技術の開発を推進すること。

等にあると考えており、これらの点に重点をおいて施策の推進を図ることとしている次第であります。

イ 宮崎総理府陸上交通安全調査室長

—わが国における交通安全対策について—

私は、ただいま紹介して頂きました総理府陸上交通安全調査室長の宮崎でございます。

本日、この日米知事会議の席上で、皆様に、わが国における交通安全対策について御説明申し上げる機会を得ましたことは、私の非常に光栄とするところでございます。

私は、これから、現在、わが国で大きな問題となっている交通安全対策という主題のもとに、わが国における交通事故の現況、交通安全行政を担当する組織及び交通安全に関する施策の概要をお話したいと存じます。

第1番目に、我が国の交通事故の現況を申し上げます。

1964年における交通事故は、

件数	557,183件
死亡者	13,318名
負傷者	401,117名

で、これらはいずれもわが国において史上最高という悲しむべき数字であります。

ところで、戦後のわが国における交通事故の推移をみますと、1962年を別として、増加の一途をたどっております。たとえば、1964年における交通事故の発生状況を1954年のそれと比較してみますと、交通事故件数において約6倍、死者数において約2倍、負傷者数において約5.5倍となっております。

ただ、自動車保有台数からみた事故、死者及び負傷者の発生率は、ともに、ここ数年来減少の傾向にあり、たとえば、1959年における自動車1万台当たりの自動車事故による死亡者を100とすると1964年のそれは53となっておりますが、この自動車1万台当たりの自動車事故による死者数について、日本とアメリカ合衆国とを比較しますと、例えば1962年の場合、アメリカ合衆国の4.9人に対し、日本では17.2人であり、約3.5倍という遙かに高い率を示しております。

次に、交通事故を大別すると、道路に起因するもの、車両運転者に起因するもの、歩行者等に起因するもの等がありますが、わが国においては、車両運転者に起因するものがその大半を占め、その主な原因として、酒酔い運転、わき見運転、制限速度違反、追越違反、無免許

運転等が挙げられます。また、死亡事故の状況を分析してみると、歩行中に死亡したものが全体の約31%を占め、次いで原動機付自転車運転中のものが23%、自転車乗車中のもの14%となっています。この数字は、道路利用者のうち最も弱い立場にある歩行者が最大の犠牲者であることを端的に物語るものであります。

なお、地域的に、死亡事故の発生状況をみますと、ここ数年来、その発生率は大都市よりも中、小都市において、都市部よりもその周辺において高くなる傾向をみせております。

これは、最近の地方におけるモータリゼーションの急激な発達及び道路の急速な改良に対する安全施設の整備の立ち遅れ等に起因するものと考えられます。

第2番目に、交通安全に関する事務を所管する国及び地方公共団体の行政組織の現状について、申し上げます。

わが国の交通安全に関する行政を担当する国の行政組織は、複雑多岐にわたっております。すなわち、交通取締り、交通規制及び運転免許並びに信号機の整備は警察庁、道路及び交通安全施設の整備は建設省、踏切道の改良は建設省及び運輸省、自動車の保安、整備及び運行管理に関する規制・監督は運輸省、交通事故による被害者の救急医療体制の整備は厚生省及び消防庁、被害者に対する損害賠償の確保は運輸省及び法務省が、それぞれ所管しております。

しかしながら、国の交通安全対策を総合的かつ効果的に推進するためには、これらの関係各行政機関の施策及び事務の総合調整を強力に行なわせる機関が必要とされます。

そこで、政府は、内閣に「交通問題閣僚協議会」を、総理府に關係

各省庁の事務次官等を構成員とする「交通対策本部」を設け、これらの機関に総合的な交通事故防止対策及び交通混雑緩和対策の決定及びその推進を行なわせるとともに、各行政機関の交通安全に関する施策及び事務の総合調整を専任的かつ一元的に行なわせる機関として、総理府に、「陸上交通安全調査室」を、設置しております。

次に、地方公共団体における交通安全行政の実施体制について申し上げます。

都道府県については、交通規制、交通取締り及び運転免許並びに信号機の整備は、都道府県公安委員会、道路及び交通安全施設の整備、自動車の保安、整備及び運行管理に関する規制・監督等は知事部局がそれぞれ所管しております。

また、これらの機関と地方に設置されている国の関係地方支分部局、市町村、関係民間団体等との相互間における交通安全に関する事務の緊密な連絡調整を行なう機関として、都道府県単位に、交通対策協議会等が設置されております。

次に、以上の国の関係各省庁と地方公共団体の関係機関との関係について申し上げます。

まず、交通安全の保持を行なうことは、地方自治法により、地方公共団体の固有の事務とされております。すなわち、交通安全行政については、国が自ら実施することとされているもののほかは、地方公共団体である都道府県及び市町村が直接にこれを実施することとなっているのであります。したがって、国の行政機関である関係各省庁は、それぞれの分野で、それぞれが所管する法律に基づき、これらの地方公共団体を指導し、又は、地方公共団体の実施する事業について助成

を行なうこととされております。

第3番目に、国の交通安全に関する施策の現状及び今後の方針について申し上げます。

既に交通事故の現況で申し上げたことから、わが国においては交通事故が年々増加の傾向にあること、わが国の交通事故の発生率が欧米諸国に比べてかなり高いこと、また、交通事故による犠牲者のうち、歩行者及び自転車に乗車中のもの等がその半数近くを占めていることが理解されたと思います。

このような深刻な事態を生ずるにいたった根本的原因としては、次のような事項を挙げるができるものと考えます。

まず、わが国の道路及び道路における交通安全施設の整備が著しく立ち遅れていることであります。たとえば、人と車の交通を分離するための施設である歩道の整備は、欧米諸国に比べて格段に劣っております。また、道路の舗装率について、欧米諸国と比較しますと、欧米諸国はいずれも40%程度であるのに対し、わが国では約5%に過ぎないのであります。大都市における市街地面積に対する道路面積の比率についても、ワシントンの43%、ニューヨークの35%に対し、東京では約11%であります。

さらに、信号機、ガードレール、道路照明燈、横断歩道橋、道路標識、安全島、踏切道の保安設備等の交通安全施設の整備は、歩行者保護の観点から、最優先に促進しなければならないことは、いうをまたないのであります。従来、道路自体の整備に比較して、これらの施設の整備はとかく遅れ勝ちであったといえることができます。とくに、歩行者専用の信号機及び道路照明燈の設置は、所要数に対して著しく

不足している状況にあります。

次に、国民一般に対する交通安全思想の普及徹底がじゅうぶんに行なわれなかったことであります。

すなわち、わが国の最近におけるモータリゼーションの著しい進展に交通安全思想の普及徹底が追従し得なかったということ、また、交通道徳をじゅん守する精神がややともすれば稀薄であったということ、さらには、歩行者と運転者とが相互に相手方の立場を理解する態度に欠ける面がいまなお多分にあるということでもあります。

さて、以上のような交通事故の現況及び交通事故激増の根本的原因にかんがみまして、また、人間尊重を政治の根本理念に掲げ、歩行者優先の政治を推進すべきであるという佐藤内閣総理大臣の方針を承けて政府は、本年1月13日、交通対策本部において、交通安全施設の整備・拡充、交通安全活動の推進、交通秩序の確立、被害者救済対策の確立等を内容とする「交通事故防止の徹底を図るための緊急対策」を決定し、以後、関係各省庁において、これに基づく諸般の施策を推進中であります。

また、政府は、いま申し上げた緊急対策の1項目としてとりあげられている交通安全国民会議の第1回及び第2回の会議を本年3月13日及び9月30日に開催し、多大の成果を収めております。この交通安全国民会議は、アメリカ合衆国の大統領交通安全委員会の例を参考にしております。この会議は、政府及び民間関係団体の代表者を構成員とする官民合同の会議であります。また、常置機関としての性格は有しておりません。政府は、今後、この会議を引き続いて開催することはもちろん、会議において部会を開催する等交通事故防止に関する

諸問題をさらに深く掘りさげて討議できるような方法を検討し、その運営の改善を図る考えであります。

なお、地方における交通安全国民会議に準ずる機関として、交通安全県民会議が、既に、過半数の都道府県で開催されております。

今後、政府は、これらの対策のいっそうの強化促進を図るほか、当面、とくに道路交通においていわば弱者の立場にある歩行者、自転車に乗車中のもの等を交通禍から守るため、交通安全施設の整備・拡充、交通暴力の排除、交通安全教育の徹底等の諸般の施策を、引き続き強力かつ迅速に実施してゆく考えであります。

以下に、これらの諸般の施策のあらましを、重点事項別に申し上げます。

まず、交通安全施設の整備・拡充についてであります。歩行者保護の見地から、交通事故防止対策として第1になすべきことは、歩行者の交通と車の交通を分離することにあります。このためには、人と車の交通の多い道路には必ず歩道を設けること、適当な間隔を置いて横断歩道を設け、ここに信号機とくに歩行者専用の信号機を設けること、さらに、道路の幅員が広く人と車の交通の多い場所、主として学童、幼児等の横断が多い場所には、横断歩道橋や横断地下道を設けることが必要であります。また、踏切道の通行の安全の確保のためには、踏切道の立体交差化を促進する一方、無人踏切又は警報機の無い踏切をなくすよう保安設備を設置することが必要であります。

このような観点から、交通安全施設の整備及び踏切道の立体交差化等については、従来、関係各省庁においてそれぞれの分野で鋭意これを実施しておりますが、今後においても、信号機とくに歩行者専用の

信号機，歩道，道路照明燈，横断歩道橋等の整備及び踏切道の立体交差化等の事業を交通安全に関する施策の最重点にとりあげて，積極的にこれを推進する方針であります。

第2に，交通安全思想の普及徹底についてであります。

交通安全思想の普及徹底については，現在，交通安全国民会議の開催，全国交通安全運動の実施，報道機関を通じての広報活動，学校における交通安全教育，都道府県における交通対策協議会等の活動等により広汎に行なっておりますが，今後ともこれを拡充強化するよう努力する考えであります。

第3に，運転免許取得制度の改善についてであります。

わが国の現行の運転免許制度は，世界各国のそれに比較して，法律上の制度としては，非常に整備されたものであると考えますが，法の所期するところをじゅうぶん実現する手だてに欠けている面もありますので，今後は，たとえば，アメリカで成果をあげているポイントシステムの導入等による運転不適格者の排除方法の確立及び違反運転者に対する講習の実施等による運転者の改善方法の確立に努める等，名実共に充実した制度にしていきたいと考えております。

第4に，交通取締りの強化についてであります。

交通取締りについては，交通事故原因の大きな部分となっている酔っぱらい運転，無免許運転，ダンプカーの無謀運転等のいわゆる交通暴力に重点を指向してその排除に努めておりますが，今後においても，この対策を強化する考えであります。

第5に交通規制の合理化についてであります。交通規制のあり方を定める道路交通法の1960年における全面改正及びその後の5回に

わたる一部改正により、その合理化に努めているところであります。

合理化の対象となった顕著な事項としては、キープ・レフトの原則の確立、制限速度の引上げ等が挙げられます。また、現在、人口10万人以上の都市の地域については、特別の法律により、道路を自動車の保管場所として使用すること及び道路上で一定時間以上駐車することを禁止しておりますが、今後とも、この適用地域を拡大することを検討する考えであります。

第6に、自動車自体の安全性の確保についてであります。

自動車検査の充実、定期整備の励行並びに新しく生産される自動車の構造及び装置の安全性の向上を図る等自動車の安全性の確保を図ることにより、車両欠陥に起因する事故の防止の徹底を期する考えであります。

第7に、被害者救済対策としての救急医療体制の整備についてであります。

救急医療対策については、救急医療機関の整備及びその地域的配置の適正化、脳神経外科医の養成・確保、特定病院における救急医療専門施設の整備並びに救急車の整備を促進しているところでありますが、今後とも、これらの対策の拡充に努める考えであります。

最後に、被害者への損害賠償の確保についてであります。

現行の自動車損害賠償責任保険制度における保険金の支払限度額は、死亡については100万円、負傷については30万円となっておりますが、この金額は、人命の尊さからみて、必ずしもじゅうぶんとはいえないのでこれを段階的に引き上げる方向で検討することとしております。また、無事故者に対する保険料の割引等報償制度の採用につ

いては、前向きの方角で検討する考えであります。

以上をもちまして、私のお話を終ります。御静聴を深く感謝いたします。

(2) 米国側

ア (リード・メイン州知事)

—水および大気の汚染防止対策について—

短い時間に広い問題を扱おうとすると、必然的に過度の単純化に陥る恐れがある。しかし以下に述べる、水と大気の汚染防止と土地開拓に関する連邦政府および州の役割についての論説は、一般的について明確なものである。

① 水の汚染防止

水の汚染防止は州と地方との間で責任を分担するのが通例となっている。地方は廃水処理工場の建設を受け持ち、州は水質基準を設け、その実施を監督する。この目的を達成するために、多くの場合、州はいくつかの州の間で作られた機関に、業務の一部を委託していた。このような機関の例としては、ニューイングランド州間水汚染防止委員会(7州)、デラウェア川流域委員会(4州と連邦政府)、ポトマック川流域に関する州間委員会(4州、コロンビア特別区、連邦政府)、オハイオ溪谷衛生委員会(8州と連邦政府)および州間衛生委員会(3州)があげられる。責任の範囲、連邦政府の介入の度合、その他の要素については、各機関ごとに大きな相違がある。

水汚染防止における連邦政府の役割は、1956年、連邦水汚染防止条例の施行により、重要なものとなった。いれ以来、州・市・州間および市間の諸機関に対する、廃水処理工場建設の補助金交付

制度が始まった。該当する計画は総合的なプログラムに含められ、州の水汚染防止機関の認可を受けねばならない。実際には、補助金が与えられるのは市や、市間の機関である。廃水処理工場の建設や財政補助に州や州間の機関が参加することは稀である。しかし州が財政的に参加することを奨励する連邦法が最近できたので、この分野でも変化が生ずるだろう。

汚染防止における連邦政府の効果的活動も、1956年立法の実施期日から始まっている。連邦の管轄権は州間の水域だけに及ぶものである。しかしこれは事実上合衆国のすべての河川をカバーするもので、わずかに全く一つの州内に限られる陸封湖が除外されるだけである。複雑な長い手続きが必要であるが、都市や工場その他の源による汚染の軽減を命ずるのに、連邦の法律が有効になる。

今年施行された法律には、一つの条項が付加され、州に一定の期限を与えて、州間水域の水質基準を設定し、これを施行する計画を立て、さらに追加期限を定めて有効な施行を図ることになった。州が実施しなかったり、効果が上らない場合には、連邦政府が施行できる。

② 大気汚染防止

大気汚染防止は水の場合とは異なった問題を提起する。気候・気象・地形などの要素が大気汚染に重要な要素を占めており、しかも地域差が著しい。技術的にも一般に大気汚染防止対策よりも複雑な問題がある。このような理由から、大気汚染防止は水汚染防止に比べて進歩していない。今日までの努力は、実験研究と計画の発展に集中される傾向があった。

大気汚染を処理しようとする努力は、いくつものレベルの行政機関で行なわれている。少数の都市は比較的効果のある規制計画をもっている。著しい成果を上げたのは媒煙防止運動である。他の汚染源を除こうとする努力は余り成功をみていないが、カリフォルニア州の都市や地方では、この種の問題を解くのにキメの細かい努力が払われている。州のレベルでも、今日の知識に照らして、十分な防止策といえるものをもつ州はごくわずかである。

この分野での連邦立法は、州と地方に対して、技術サービス・協同活動および補助金の形で援助を与える。補助金は研究・養成・展示に対する計画基金、または大気汚染防止・規制の計画を開発・作成・改良するための支持基金であってもよい。目下考慮中の立法は、自動車からの汚染源放出を規制する基準を設定するもので、この問題は今までカリフォルニア州だけが努力を払っていた。

ここで再び水質汚染についてつけ加えると我がメイン州では、1951年以来水質改善委員会の指揮に従っている。

この委員会の主要目標は我が州の全水質、河川、水路の分類にあり、Aは飲料水として無害であるものからB-1、B-2は水泳には適している。Dは廃棄処分とすべきものではあるが、公害、悪臭、害毒は含まれていない。

私は日本ではどのような分類を行なう制度をとっているか関心がある。

我々の基準は産業、市政に対しても妥当し、水質の向上に役立たせる目的をもっている。

以上が水と大気の問題に関する米国の事情である。

6. 意見発表

(田中三重県知事)

三重県の当面する実情を中心に御報告を申上げ、6つの問題を提起してアメリカに於ける実情をおたずねしたい。

我が三重県は、最近数ヶ年の間に、四日市市を中心とする北伊勢臨海工業地帯に石油精製及び石油化学工場並びに重油専焼火力発電所の大規模なコンビナートが、急速に形成されたために、これらのコンビナートから排出される亜硫酸ガスを主体とした硫黄酸化物による大気の汚染が甚しく、附近住民の健康にも重大な支障を及ぼしてまいりました。

並びに、油分を含む汚排水によりまして、あるいは異臭魚を発生し、あるいは漁業を不可能にする等沿岸漁業に重大な影響を及ぼしてきたことにより、にわかに公害の問題がやかましくなり、特に四日市における亜硫酸ガスによる大気汚染は全国的にも有名となって、最近では一つの社会問題にまで発展してきた観を呈している。

しかし、公害はひとり三重県だけではなく、さきほどお話のありました総理府の報告のとおり最近では、全国的な問題となっている。とくに大都市や工業地帯をもつ府県においては、程度の差こそあれ、従来の単純、小規模な局地的公害から次第に大規模且つ複雑な公害問題を発生している。

その主なものを列挙すれば、前述の亜硫酸ガスによる大気汚染や油を含む汚排水による水質汚濁の外に次のようなものがある。

- (1) 工場から出る浮遊ばいじんや降下ばいじん、自動車から出る排気ガス等による大気の汚染
- (2) 澱粉製造工場から流出する廃液による河川の水質汚濁

- (3) 工場における地下水の過度汲上げによる地盤沈下
- (4) 建築工事、航空機の飛行等に伴う騒音振動
- (5) 各種の原因による悪臭等々

これらの公害に対し、我が政府では「ばい煙の排出の規制等に関する法律」「公共水域の水質保全に関する法律」の制定「工業用水法の一部改正」等を実施し、又、若干の府県では独自の公害防止条例を制定する等、その取締りを強化するとともに政府機関による公害防止技術の試験研究、公害防止事業団による汚水処理等を目的とする共同施設の施行、個々の企業における公害防止施設のための特別の融資等の対策を講じている。

特に三重県や四日市市では、公害病患者の公費負担による健康診断や入院治療まで実施しているが、率直に申上げて、我が国における公害対策は、ようやく緒についたばかりで行政の分野では、未開拓の新しい問題を多分に包蔵しているといっても過言でない現状である。

そこでおたずねしたいことは、

アメリカでは、所謂公害と称されるものの種類と範囲如何、又それ等各種公害の規制や取締りについての考え方、その方法基準等はどうか。特に公害処理について発生者ないしは、加害者の責任と国、地方公共団体の責任の限界如何。尚公害対策の法体系、行政上の実施体制についても伺いたい。

亜硫酸ガス等硫黄酸化物による大気汚染の根本的対策としての脱硫技術の研究開発の状況如何。

大気汚染防止のため、個々の工場は、所定のばい煙排出基準を遵守しても大気中に於ける絶対量の集積が住民の健康に影響を及ぼす程度の高濃度になる場合があるが、その場合環境基準を設定して規制を強化しているか。

又その際の基準設定の基本的な考え方について伺いたい。

アメリカに於ける石油精製及び石油化学工場等の汚水処理の技術的方法並びに沿岸海域乃至港湾に於ける船舶の油及び油性混合物の処理方法如何。

アメリカでは公害の未然防止対策として工場地帯と住宅地帯とを分離するため法的規制をとっているか。例えば、工場地帯の周辺に緑地帯を設けることを強制しているか。その場合の基準や実施の方法乃至は負担の区分はどうなっているか。

最後に最近の新しい問題として原子力発電等原子力産業に対する公害の処理体制を伺いたい。

(リード・メイン州知事)

田中知事の質問について二点、大気汚染については、ホフ知事がそのカリフォルニアにおける対策については私が述べた。我々が到着してからのニュースでジョンソン大統領が1967年以降自動車の廃気ガス統御措置をつけることを義務づけた法案に署名した。今日迄カリフォルニアがこの種の統制を加えている唯一のものであった。

私は現在法案作成中のイリノイ州インディアナの州際大気汚染統制に関心をもっている。

これは大気汚染の統制に関する巨大な前進となるろう。

(サンダース・ジョージア州知事)

米国における騒音について 航空騒音は特に大都市における空港が適切な施設、設備を備えているか、同時に騒音によって個人生活が侵害されるか、我々は連邦一州間の協力によって航空機の墜落地帯の私有地を買収し、連邦政府は巨費を投じて、住居の移転、空港の拡大を行なっている。

水質汚染については、リード知事が説明した。私の州でも製紙産業の発

生させる臭気に対してはキビしい統制を加えている。最近装置によって
ルブ製造過程から臭気を追放させることとしている。

今日産業統制については厳しいゾーニングと計画化が要求されているか。
我が州には、州域全体にわたる計画委員会があり、勿論地域委員会もあつ
て、公園、工業地域と住宅との分離等の計画を策定している。

私は米国のグリーンベルトについては知らないが、ロンドンにおけるグ
リーンベルトは必要なものとされているようである。

我が国においては、連邦、州レベルにおいて公衆衛生が重大問題となり
積極的に取り組まれている。公衆保健省は各地について保健上に必要な騒
音の基準を作っている。この統制は年々強化され、先にリード知事が述べ
たようにジョンソンの法案サインにも現われている。

(ヒューズ・アイオワ州知事)

米国では各州が個別的に水質汚染の統制を行なっている。アイオワ州で
も本年、水質汚染統制法が成立し水質汚染統制委員会が設置された。

我々はこれから我が州内に移動、立地する全ての企業産業について、公
害の発生する以前にその根拠を断つべく監視している。

我が州では大気汚染については、市、町、村が統制を行なっているが、
それは産業が未だ大規模に発達していないからである。

我が州の大きな産業である農業は、これまで述べられなかった化学薬品
による問題の統制を必要ならしめた。

リード知事が述べたイリノイ州とインディアナ州間の取り決めについて、
イリノイ州知事のカーナー氏はアイオワ州のモーリン、ロックアイランド
等を含んでいると述べた。

連邦政府は35年以前に都市の終末処理施設運営事業に補助金で参画

した今日も引き続き参画することによって大きな貢献をしている。

私は如何なる河川も下水とすることには賛成出来ない。そのためあらゆる段階の政府が投資を行なうことは全国民の利益であると確信する。さらに今朝議論したリクリエーション施設、保健施設は公害に対する適切な統制管理がなければ不可能であり、このためには、あらゆる段階の政府が協力参画し出来るかぎりの能力を発揮しなければならない。

(桑原愛知県知事)

交通安全対策の問題について2、3御質問申し上げたい。第1に救急医療体制について、第2は歩行者の保護特に子供を交通事故から守る問題とこれに対する対象に、第3に駐車場の建設、公営駐車場のことにつきまして、御質問を申し上げたい。

第1の救急医療体制につきましては日本では非常におくれた段階にあるのである。交通災害においてはその重傷な者についても2時間以内で早期の治療をしたならばその30%は生命を救うことが出来ると云われている。

従って災害の現場とそれを治療する病院との問題、そこは早急に手術をほどこす適正な病院を選択し、そこに短時間に運ぶことが必要である。そこには或るいは警察のバトカー、消防署の救急車等がかけつけるでしょうか。しかし、それらの機関がいかにして、その適切な病院を選択する事ができるか、またそこに早急で重病者を運び込む事ができるかという問題は極めて重要な問題であるが、その事についてはさきほど言った通りまだなすべき事が多くあり、或いは「走る手術車」(極めて大型なバス型の自動車の中に近代的治療の機械を備えつけ心電図または脳波を調べる設備をもっており、即時治療ができるような施設もある)をもっているが、それにも限度があります。

従って一時的にはそのような施設がないときにはどのようにしてアメリカでは現場と病院との間をいかに早く運ぶか又適切なその傷 に対し、どの病院が適切であるかという事を選択、それらを含めての救急医療対策、体制というものができているかどうか、こういう点であります。

もし、そのようなものがあるとすれば連邦政府又は州においてこれらに対して、いかなる財政的な措置を講じておられるか、或いは又、病院自身を一つの組織の中に入れてその病院なり診療機関がどういう協力体制を持っているかという点についてお質ねしたい。

或いは又更に日本にはないが、その現場と走る手術車等との間にこの中央において災害の交通災害コントロールセンターというものがあって無線の遠隔電送装置によって心電図などの適切なる指示をなす事ができる。

従って何処に病院があるとか、手術の指示ができるとするならば非常によいと思う。

また、日本にはその段階にはいっていない。こういう点についても合せて何かあったらお答え願いたい。

第2、歩行者の保護特に子供を交通事故から守るためには、どのような対策を実施しているかということで、わが国市街地では歩行者の交通事故がかなり多いが、米国各州では歩行者を保護するために何らか特別の対策を必要としているか、必要としている場合どのような具体策を必要としているか。

第3に自動車の急激な増加にともなって大都市では公営駐車場の建設が必要になってきているが、米国各州ではどれくらい放置されているか、駐車場の設置基準などを定めておられるか、連邦政府または州から公営駐車場又は公営駐車場の建設について何らかの財政援助を行なっているか、以

上3点について御説明ください。

(ハンセン・ワイオミング州知事)

第1の問題ですが、交通事故現場への急救責任は州際道路パトロールにあります。尤もこの活動経費の連邦補助はない。

急救施設・サービスはどこでも完全であり、通報機構は全州で二波無線を装備したパトカーを巡邏させ、緊急事故に対処している。

多くの州で慈善法(Good Samaritan Law)の通過によって、生命の損失防止に一步前進を画することになった。当法の通過以前から加害者以外の運転者が負傷者を救助しない場合、過失致死罪を適用されていた。

学童交通安全事業は各州の監督に委ねられ、交通安全委員会の指導の下に横断道掲示や運転スピードの規定などを設けている。

最後に、パーキング・ロットについては連邦補助金があるように記憶している。

(バーンズ・ハワイ州知事)

ホノルル市には、9-10ヶ処の公共駐車場があり、料金は市、郡の収入となる。

我々は、吏員、学生を使って駐車場施設整備のための料金徴収を行なっている。

(ホフ・バーモント州知事)

合衆国特有の医療並に施設問題を御報告申し上げたい。それは合衆国においては、これまで長期にわたって、急難者に対する応急救療事務は地方公共団体の事務とされて来た。そして、これが当然のこととされていた。

しかし、高度に交通の発展した合衆国においては、自動車によって警備がなされなければならず、指令部の通報に応え、じん速に行動出来るよう、

無線を装備していなければならない。

(内山神奈川県知事)

日本では交通罰金は中央政府の収入となっているが、合衆国ではどうなっているか、おうかがいしたい。

(ハンセン・ワイオミング州知事)

各州でそれぞれどういう扱いをしているかわからないが、ワイオミング州では、収入は全て学校事業のための財源となる。

特記すべきことは、違反者が保険料を支払うか、運転免許を放棄するかいずれかを選択させる免許制度の一部分として、強制保険制度があるということである。

この制度によって、不注意運転および無免許運転による事故を防止することが出来ます。

(サンダース・ジョージア州知事)

交通罰金制度は、米州において統一したものはなく、我が州では交通違反罰金は警官および強制執行吏の退職年金に組み入れられるか、一般財源に組み込まれるか、いずれかである。

(議長)

高橋宮城県知事の発言通告もあり、まだ問題も残されていることと思われませんが、ここで討議を終らせていただきたいと思います。

(議長)

米国側より共同声明の申し入れがあります。

米州知事より提案説明をおうかがいしたいと思います。

7. 共同声明の提案理由説明

(リード・メイン州知事)

議長、よろしければ、共同声明を提案し、採択をお願いいたしたいと思
います。

提案理由の説明に入るまえに、日米知事会議として知られるこの交友機
構について若干のコメントをつけ加えたい。米州知事会議は1908年に
さかのぼり、第2の半世紀目に入っている。この会議は50州と、プエルト
リコガム、アメリカサモオおよびヴァージン島から構成されている。全国
大会は毎年開催され、経常的には各種委員会が活動している。現在私が実
行委員会の議長をつとめております。ここに出席の委員会メンバーは、バ
ーンズ・ハワイ州知事、ハンセン・ワイオミング州知事、ホフ・バーモン
振ト州知事、ヒューズ・アイオワ州知事であります。さらにロムニー知事は、
税・財源委員会の議長でありまして、バブコック知事は国防委員会の副議
長、ベルモン知事は自然資源委員会の副議長であります。

日本の知事会議も我々と同様の機構であろうと思います。

我々州県知事は、ともに強力な機構をもっている。我々は、それぞれの
知事会議が、ますます繁栄することを望んでおります。

日米両国が今日のような共通の会議をもつことは大変重要なことであ
ります。知事は住民に密接しており、直接外交問題に応じる責任をもつも
のではないけれども、国民外交の推進により、国際的緊張の緩和に貢献す
るのであります。日米知事会議は非常にユニークなものでありまして、他
の国とは一つもこのような関係をもっていないのであります。

ジョン・アンダースン・カンサス州知事は前2回の日米知事会議で来日し、
大きな成果を得たが、我々は今回も大きな成功をかちとることと存じます、

そこで、私は相互訪問と会議についての共同声明を朗読いたしたいと思
います。

『 共 同 声 明

日米両国知事会の協定のもとにアメリカの州知事と日本の知事との相互
訪問が、1962年に創められてから、第2回は1963～64年に行な
われ、そして第3回は1965～66年に開催されることになった。

このような日米知事相互訪問においては、日米知事会議を開催し、従来
幾多地方自治の重要問題に関して討議が行なわれた。

今回は、日本政府の援助のもとに、観光事業の振興発展及び生活環境の
整備特に公害防止対策及び交通安全対策を議題として、日米両国代表によ
って真剣な討議が行なわれた。

これらの相互訪問は、日米知事会議並びに州及び県の適切なる視察旅行
と相俟って、日米両国のそれぞれの目標と願望の認識、相互理解と友情及
び両国における効率的行政の発展に多大の貢献をもたらすものであること
を確認する。

よってここに会した両国知事は、この日米知事相互訪問がアメリカ全国
知事会と日本全国知事会間及び日米両国間に一層親密なる関係を樹立し、
今後も引き続き実施されるように、十分かつ継続的協力を行なうことを決
議し、共同声明とする次第である。 J

8. 共同提案に対する日本側知事の賛成演説

(安孫子山形県知事)

只今、米国知事により共同声明についての提案理由の説明を承りましたが、この提案はまことに適切かつ有意義なものとして、ここに賛成の意を

表する次第であります。

日米知事会議は、すでにアメリカにおいて2回、当地において3回、両国知事が親しく一堂に会し、行政上の重要問題を討議し、かつ又会議の適切なる視察旅行を行ない両国行政の効率的な向上と両国民の相互理解に多大の貢献をなしつつあることは万人の等しく認めるところであります。

本日の会議におきましても、真剣に討議された二つの議題はいずれも両国が緊急対処すべき重要問題であり、両国行政の発展に寄与するものと信じて疑いないものがありますが、かかる計画が今後も継続実施され、その成果が発展拡充することを期待するものであります。

以上述べました理由により提案どおり共同声明が可決される事を希望いたします次第であります。

(内山神奈川県知事)

この日本の知事会というのは、終戦后日本の憲法ができてから出来た新しい組織であります。この知事会でも全国知事会にいたしましてもその成立の内容におきましては、極めてアメリカのものに接近しております。といいますのは民主政治の根本から申しまして、むしろアメリカの方が私共の模範となっている訳であります。

従ってこの知事会並びに知事の性質、知事会の存在というものは、極めてアメリカに近いものがあります。

従ってこの二つの団体が今日迄のような具合に、共同で仕事をしてゆく事は極めて有効なことであって、只今山形県知事から賛成の御趣旨の演説がありました。極めて賛成であります。そしてこれはこの両国知事会が恐らくアメリカがほかのいかなる国の知事を相手にされる時よりも更に意義があるものと確信します。

このような意味において我々も大いに努力しますが、アメリカにおいても努力して、お互に手をとってゆきたいと思えます。

それこそ世界の平和のためにも人類の幸福のためにもなると信じます。

五 閉 会 式

1. 米国側代表あいさつ (ホフ・バーモント州知事)

私は今日の会議に列席し、われわれ知事の当面する問題の共通性を強く理解しました。われわれが、これらの問題を相互に討議することによって将来にわたる国家水準を引上げ、社会の発展に寄与すると確信します。

私は、これら複雑な問題の解決を求め苦慮して来たが、それは大変困難なことであります。何故なら、誰でも世界のどこであれ他の個所で同一の問題が行なわれていることに関心を示さざるをえないのであります。このことが本日この会議に出席出来た喜びの最大のものであります。

さらに私共は、本日ここに御列席の日本知事のこれら諸問題に対する関心の深さ、能力、積極性に深い感銘を受け、深く尊敬いたしております。

ここに出席する全米州知事は、このような会議が年々ますます発展し、相互の問題が解決するよう希望しております。

最後に、われわれ一行に対する暖い歓迎に深く感謝すると同時に、来年米国にお出下されることを期待しております。

2. 議長閉会のことば (東・東京都知事)

皆様の御協力により、本日の会議の成果が観光政策の発展および我が国の生活環境改善に役立つものであることを確信します。

最後に再び皆様の貴重な御意見と御協力に感謝し、閉会を宣言します。

付 録

交通安全対策について（高橋宮城県知事）

1. わが国においては、交通安全対策推進のため、中央では関係各団体を網羅した交通安全国民会議、都道府県では、これに準じた県民会議を設けているが、米国においては官民の協力体制および民間協力組織としてどのようなものがあるか。
2. わが国においては、信号機、道路標識等の交通安全施設の設置は、国または地方公共団体が設置者となり、その経費を負担することになっているが、米国ではいかなる方法をとっているか。
3. 道路整備の財源措置として、わが国においては、道路整備のため、その特定財源として揮発油税、地方道路税等があげられているが、米国の状況を伺いたい。
なお、交通違反による罰金が全部国庫に納入されて地方自治体には還元されていないが、米国ではどうか。
4. 一般運転者や一般歩行者に対する交通安全の教育は、ややもすれば、おろそかになりがちであり、わが国においては、交通道德の高揚とあわせて、法令講習会や交通教室等を開催して、その啓発に努めているが、その効果は余り上っていない。米国ではいかなる方法をとっているか。