

第十三回国会 運輸委員会 議録 第二十八号

(七五二)

昭和二十七年五月十日(土曜日)

午前十時四十五分開議

出席委員

委員長 岡村利右衛門君

理事 黒澤富次郎君

大澤嘉平治君

尾崎 末吉君

玉置 信一君

島山 鶴吉君

飯田 義茂君

木村 俊夫君

出席國務大臣

運輸大臣 村上 義一君

出席政府委員

航空庁長官 大庭 哲夫君

委員外の出席者

専門員 岩村 勝君

専門員 堀 正威君

五月九日

港灣法の一部を改正する法律案(岡田五郎君外四名提出、衆法第三九号)の審査を本委員会に付託された。

本日の会議に付した事件

航空法案(内閣提出第一七九号)

港灣法の一部を改正する法律案(岡田五郎君外四名提出、衆法第三九号)

○黒澤委員長代理 これより会議を開きます。

委員長不在でありますので、理事の私が委員長職務を行います。

港灣法の一部を改正する法律案を議題とし、まず提案者より提案理由の説明を求めます。岡田五郎君。

港灣法の一部を改正する法律案
港灣法の一部を改正する法律案(昭和二十五年法律第二百十八号)の一部を次のように改正する。

第二條第一項中「第三十三條の規定により指定され、若しくは設立された地方公共団体」を「第三十三條の規定による地方公共団体」に改める。

第四條第六項に次の但書を加える。

但し、港灣法の港の区域の定のある港灣について、経済的に一体の港灣として管理運営するために必要な最小限度の区域を定めるために港灣法の港の区域を定めることがやむを得ないときは、当該港の区域をこえて認可することができ。

第十一條中「第七十一條から第八十條まで」を「第七十二條から第八十條まで」に改める。

第十六條第二項を次のように改める。

港務局を組織する地方公共団体の数が三をこえるものに置かれる委員会にあつては、前項の規定にかかわらず、十一人に達するまで委員の数を増加することができ。

第十六條に次の一項を加える。

4 第一項及び第二項に規定する委員の定数は、次條第一項第二号但書の規定による委員の数の倍数を

こえるものでなければならぬ。
第十七條第一項第二号但書を次のように改める。

但し、港務局を組織する地方公共団体のそれぞれが推薦した議員の中から、一地方公共団体について一人の委員を限り、委員を任命する場合は、この限りでない。

第三十七條第一項中「港灣区域外の区域外百メートル以内の区域を含む。内」を「港灣区域外において又は港灣区域外百メートル以内の区域であつて港灣管理者の長が指定した地域」に、「水域の一部」を「水域若しくは地域の一部」に、同條第二項中「興えるものでない限り、許可しなればならない。」を「興えるものであるときは、許可してはならない。」に改め、同條第四項中「港灣管理者は、港灣管理者の長は、公有水面に係る」を「港灣施設」を「水域施設、外かく施設若しくはいり留施設」に改め、同條に次の一項を加える。

5 前項の水域占用料又は土砂採取料は、当該港灣管理者の収入に帰属するものとする。
第三十七條の次に次の一條を加える。

第三十七條の二 港灣管理者の長は、左の各号の一に該当する者に対して、前條の許可を取り消し、その効力を停止し、若しくはその條件を変更し、又は既に設置した

施設につきその改築、移転、撤去若しくは原状の回復を命ずることができ。

一 前條の規定による許可に附した條件に違反した者
二 詐欺等の不正な手段により前條の許可を受けた者
第四十三條の三の次に次の一條を加える。

(受益者の負担)
第四十三條の四 港灣工事によつて著しく利益を受ける者があるときは、港灣管理者は、その者に、その利益を受ける限度において、その港灣工事の費用の一部を負担させることができる。

附則に次の二項を加える。
8 昭和二十七年年度において、関係地方公共団体がする工事の費用について、国が負担し、又は補助する割合が定まつた日以後において、港灣管理者が設立され、且つ、港灣管理者においてその港灣工事を行うべきときは、国は、昭和二十八年三月三十一日までは、第四十二條又は第四十三條の規定にかかわらず、当該既に定まつた割合をもつて、当該港灣管理者のする港灣工事の費用について、負担し、又は補助するものとする。

9 昭和二十七年年度において、運輸大臣が自らする港灣工事の費用について、国又は関係地方公共団体が負担する割合が定まつた日以後において、港灣管理者が設立さ

れ、且つ、運輸大臣が、当該港灣管理者との協議により、引き続き当該港灣工事を行ふときは、国又は当該港灣管理者は、昭和二十八年三月三十一日までは、第五十二條第二項及び第三項の規定にかかわらず、当該既に定まつた割合をもつて、運輸大臣のする港灣工事の費用について、負担するものとする。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

○岡田(五)委員 ただいま提案になりました港灣法の一部を改正する法律案につきまして、提出者を代表いたしまして提案理由を御説明いたします。

港灣法制定以来は二箇年になりましたが、この過去二箇年にわたる港灣法の施行の状況を検討いたしますと、港灣管理者の設立を円滑ならしめ、その事務の遂行を十全ならしめるためには、港務局の委員の定数を増加し、またその資格条件を緩和したり、あるいはまた港灣工事によつて利益を受ける者に対して負担金を課し得ることとし、その他現行法の不備を補修するため所要の改正をする必要があります。これがこの法律案を提案いたしました理由であります。

次に、この法律案の概略を御説明いたします。第一に、現行法では港務局の委員は、一名を限り地方公共団体の議会の議員をもつて充てることができ

湾の現状では、いまだ建設に多くの資金を要しますので、港務局の事業を円滑に遂行するには、その設立の母体であり得る地方公共団体からの援助を仰がねばならない状態にあります。従つて港務局と地方議会との連絡を密にするため、その各地方公共団体から少くとも一名の議会の議員が港務局の委員になることができることとしたしました。

次に港務局の委員の定数についてであります。現行法では七人以上となつており、港務局を組織する地方公共団体の数が七を越える場合には、その地方公共団体の数に達するまで増員できることになつております。しかしながらたとえは閩門港の場合のごとく、二県三市が共同して港務局を設立する場合は、現行法による七人以内の委員数では運営上重大な支障があるのであります。すなわち前に述べましたように、地方議会との連絡を密にするために、地方議会の議員より港務局の委員を選出するとともに、政治にとらわれない学識経験者からも委員を選出する必要があります。従つて閩門港の場合を想定して港務局を組織する地方公共団体が、三を越えるものに置かれる委員会にあつては、港務局の委員を十一人に達するまで増員することができるとこととしたしました。

第三に、この法律案におきましては、港務局によつて著しく利益を受ける者があるときは、港務管理者は、その者にその工事費用の一部を受益の限度において負担させる得ることとしたしました。

第四に、港務法施行後の経費にかんがみ、港務区域の設定に際し必要やむ

を得ない場合は、港域法の港の区域を越えることを得ることとし、また港務区域内の工事規制その他の事項に關し、疑義の存するところを明らかにするための規定を設けました。

最後に、現行法によれば、昭和二十六年途中で港務管理者が定まつた場合、昭和二十六年途中で港務管理者の工事に対する補助率は、昭和二十六年度初めに定まつた率で補助することになつておりますが、港務管理者の設立が昭和二十七年途中で中となるものが多く予想されますので、昭和二十七年途中で港務管理者が設立された場合は、昭和二十七年途中で、二十七年当初に定まつた率によつて補助することとしたしました。

以上がこの法律案の概要であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことを望みます。

○黒澤委員長代理 本案に対する質疑は次会より行います。

○黒澤委員長代理 次に航空法案を議題とし、これより質疑に入ります。質疑の通告がありますので、通告順にこれを許します。尾崎末吉君。

○尾崎(末)委員 運輸大臣に本法案に対する総括的な質問をまず申し上げたいのであります。

講和発効の日からわが国に対する占領政策が解けることとなり、従つて諸外国が一方向的にわが領土に航空機を飛行させて来るのを拒むこともできるはずであります。またわが国として、相手国の承認を求めれば外国を飛行することもできるはずであります。しかし、わが国の空を飛ぶことも自由となつたわけでありすが、わが国が被占

領中に要則的形態を規定しておつた国内航空運送事業令と、外国航空会社が日本へ乗り入れするのを片務的に認めた外国人の国際航空運送事業に關する政令、この二つのボツダム政令があるだけであります。航空に關する獨立した完全な法規がまだできておられない。ようやく最近ここに提出せられまして航空法が現われて参つたばかりであります。このことは、私どものまことに遺憾とするところであります。このことに關しましてまず三つの事柄をお伺いいたしたいのであります。

その第一は、わが国が獨立国となつた後、航空に關する法規が一種の空白となつてゐるの現在の状態でありまして、今日までの間に航空法が、日本の領土内に航空に關するの何らかの支障を生じたことはなかつたかどうか、また現在この完全な航空法がないために、不便と支障を生じておられないかということがその一つであります。時間の關係上あと二つについてやります。

第二の点におきましては、航空法を講和発効までに間に合わせるように、なぜ早くその法案を本国会に提出したかつたか、これが第二であります。

第三には、航空法の成立はそう急がぬでもよいという事情であるのか、また一時間でも半時間でも早く成立をさせなければならぬという事情であるのか、まずこの三つについてお伺いをいたしたいのであります。

期間に不都合がなかつたかというお尋ねであります。もとより日本国として拘束を受けて制約をこうむつていたという点から受けた不都合は相当あつたと思つております。これは不都合があつても、遺憾ながら占領下やむを得なかつた次第であります。実は法案提出をなるべく急ぎまして、講和発効と同時に今回御審議を願つております航空法が施行せられるように念願いたして参つたのであります。従いまして運輸省としては、すでに三月末航空法案を準備いたしまして、關係の向きに交渉しておつたのであります。しかしながらこの航空機の生産、またこれに關連する特に検査、試験等の面において、協議をまとめるのは意外に長い期間を要したのであります。より早く今日御審議願えるように相なつた次第であります。この航空法案を政府としてすみやかにとりまゝとて、国会の御審議をお願いするということ、がすこぶ遅延いたしましたことは、まことに遺憾に思つておる次第であります。そういう次第でありますので、この航空法案をなるべくすみやかに成立させていたいただきたいとお願いする次第であります。

○尾崎(末)委員 講和発効の日である去る四月二十八日からきよまでの間において、この間の避難をいたしましたもく星号は別といたしまして、その他に航空法というものができていなかつたがために、何か支障となり不便となるような問題は起らなかつたか、この点について重ねてお伺いをいたします。

○村土上國務大臣 占領下において、御承知の通りわが国の航空活動は、ほとんど全面的に禁制を受けておつたのであります。二十六年から一部この營業のみを許されたのであります。この期間に不都合がなかつたかというお尋ねであります。もとより日本国として拘束を受けて制約をこうむつていたという点から受けた不都合は相当あつたと思つております。これは不都合があつても、遺憾ながら占領下やむを得なかつた次第であります。実は法案提出をなるべく急ぎまして、講和発効と同時に今回御審議を願つております航空法が施行せられるように念願いたして参つたのであります。従いまして運輸省としては、すでに三月末航空法案を準備いたしまして、關係の向きに交渉しておつたのであります。しかしながらこの航空機の生産、またこれに關連する特に検査、試験等の面において、協議をまとめるのは意外に長い期間を要したのであります。より早く今日御審議願えるように相なつた次第であります。この航空法案を政府としてすみやかにとりまゝとて、国会の御審議をお願いするということ、がすこぶ遅延いたしましたことは、まことに遺憾に思つておる次第であります。そういう次第でありますので、この航空法案をなるべくすみやかに成立させていたいただきたいとお願いする次第であります。

故の処理について影響があつたという事はないと思つております。ただ成立が遅れておりますために不都合な具体的な例を申し上げますと、民間において、特に通信機關、新聞社等におきまして、みづから飛行機を持つてその使命を果して行くという御計画があつても、これができないというふうなことは、明瞭に支障であつたと申すべきだと思つております。

○尾崎(末)委員 そういたしますと、講和発効後今日までのわずかの期間に於いては相當の不便があり、航空法ができていないために支障を來しておつたくらいであるから、この航空法の成立は一日でも、一時間でも早く成立をさせなければならぬ緊迫した事情にあると、こゝういふうちに了承してよろしゅうございませうか。

○村土上國務大臣 御越旨の通りであると考えます。

○尾崎(末)委員 そこでこの審議に先だつて特に伺つておきたいと思つたことは、現在提出せられておる航空法案は、大臣のお考えでは、これで満足すべき法案であると思つておられるのであるか。あるいはまた相當不備の点もあると思つておられるのであるか、これは大臣としてははなはだお話しにくいことであらうとは思つておりますが、私どもとしてはこの法案を審議するための心懸けとして、伺つておかなければならぬ点でありますので、この点をあらためて伺つておきたいのであります。

○村土上國務大臣 前刻も申し述べます通り、三月末に運輸省としては航空法案を完全なるものとして仕上げておつたのであります。その後今日まで在再

提案が遅れて、御審議を願うことができないかつたという事は、その間に種々の事情で当初の案の通り進めることができなかったという事を意味している次第であります。元来航空事業は、一般の交通事業としまして、事故の絶滅、また保安度の向上という事はきわめて必要なことであります。特に航空事業のごときは、申し上げるまでもなく飛行機の製作また部品の整備にしまして、最も確かな試験をし、また検査をして、乗務員につきましても、公正的確な試験を行つて、教養を施して、そうして初めてその保安度を確保する次第であります。これは、申し上げるまでもないことであります。従ひましてこの製作につきましても、飛行機の事業につきましても、運輸のみならず飛行機の製作について、一貫した一元的な監督、指導、検査を要するものであると信じておるものであります。現に鉄道輸送にいたしましても、また船舶運航にいたしましても、ひとり運輸のみならず、その車両なりまた船舶の生産につきましても、一元的な責任のもとに検査その他を今日処理しておる次第であります。ただ自動車につきましては、御承知の通りマス・プロをやるべき性質のものであります。これは運輸者が選択して責任をもつて購入し得るのであります。が、鉄道車両、また船舶のごときは、いずれも注文生産に属するものであります。従ひまして鉄道車両及び船舶は、運輸省がその生産について責任を持つておるような次第であります。いれども航空機につきましては、一層注文生産の性質が高度にあるものであります。また前記申し述べます通り、その

の安全性を保持するということの一面、緊要なものであります。一元的に、運輸生産につきまして一貫した一元的な責任のもとに、遂行するということが望ましいと思ふのであります。しかしながら航空機の生産材料には、かなりの希少物資が多く用いられるというような観点から見れば、またこの角度から生産を処理する必要があるという議論も立ち得る次第であります。要するにそういう両面の必要性から種々の議論が生じまして提案が遅れたのであります。またそういう趣旨から生産は運輸省において担当をせられる、ただ安全性を確保するための検査、試験等を、大体において運輸省において担当して行くということに相なつた次第であります。この法案において、運輸大臣として満足しておるかというお尋ねであります。遺憾ながら不満足な点がないことはないというお答えをせざるを得ないであります。御了承を願ひたいと思ひます。

○尾崎(衆)委員 大臣の強い御所信を伺ひまして、非常に力強く思ふのであります。ただいまの御答弁のように、交通に關して一番大事なのは、その交通機関についての安全性ということであつて、そのゆゑに、例をとつてみると、汽車や電車の製造行政を管理したり、船舶の製造行政を管理したりして、みずからの行政、みずからの検査によつてできた汽車や汽船を、運輸省がみずから主管するところの汽船会社によつて走らせているのだ、こういうようなものであるが、まして早いスピードを持つて、しかも長距離を飛ばなければならぬという飛行機、單に国内航空だけでなくして、海外の諸国との間にも往復するのであるから、この飛行機の交通機関は國際性を持つ点においても非常に強いものである、こういう点から考へてみても、この航空行政というものは一元化しなければならぬものである。であるが、本法案を立案する当時に於ける事情や、あるいはまた航空機を生産する資材、原料というもののなどの關係から、運輸省の方でもこれにタッチしなければならぬという議論も出たわけでありまして、

〔黒澤委員長代理退席、委員長清席〕
そういうようなことで、かれこれの事情が一緒になつて、この法案が十分満足すべきものではないと思つておる、こういう非常に苦しい御答弁ではあります。その御答弁の中にある強い御所信については、十分にこれを了承することができたのであります。そこで、ここに蛇足であります。一つ伺つておきたいことは、このいわゆる航空行政を一元化しなければならぬという事は、すでに先般の昭和二十七年算案審議の途中におきまして、予算案の分科会においても十分議論が展開されました結果、航空事業一元化はすでに結論づけられたことでありまして、また信用すべき各新聞の論調を見ましても、航空の安全性と航空行政の一元化は一致したところであることは、十分に私も承知をいたしておるものであります。大臣もこの本国会の予算案分科会におけるいわゆる航空一元化の結論、並びに新聞その他におけるところのいわゆる航空は一元化すべきであるという論調、これらのごとについては十分に御承知になつておると思ふのであります。この点

は私が申した通り十分に御承知になつておるかどうか、あらためて伺ひたいのであります。

○村上國務大臣 今御指摘になりましたような予算案に於ての論議、またその後現れました新聞雑誌等の諸説、ことごとくと言ひかねますが、大体においては了承いたしておるのであります。

○尾崎(衆)委員 そこで次に移ります。先般航空委員会における公述人の公述等によつてみましても、日本における航空機の製造技術及び飛行技術等は、昭和十四年ごろまでは世界の水準に歩調が合つておつた。また見方によつてはやや世界の水準よりすぐれた点もあつたが、その後次第に低落して、特に敗戦後七年間の空白も加つて、結局今では世界の水準に十二年間くらひは遅れておると思ふ、こう言われておるのであります。独立後の今から立ち上つて努力をいたしまして、大体何年間でいすれば國際水準に近づける技術にまで到達すると思つておられるか、この点を伺つておきたいのであります。

○大庭政府委員 大体そのことにつきましては、資本の構成あるいは技術の訓練というものが、おもなる原因をなして發達の過程をたどると思ひます。が、總体的な融資、總体的な努力を続けることによりまして、大体私の見込みでは四年ないし五年後に到達し得るのではないかとこの見解を持つております。

○尾崎(衆)委員 ただいまの御答弁は、大体資本その他の要件さえ整えば、四、五年たつたならば國際水準に近づき得る、こういう御答弁であります。すが、この点に關しましては、先般の航空小委員会における多くの公述人の御意見と一致するようでありますので、その通り伺つておきます。

次に伺ひたいことは、昨年九月サンフランシスコで締結せられ、去る四月二十八日から効力を發生することとなつた平和條約の第十三條(イ)項におきまして、日本は國際民間航空條約に加盟する以前においても、同條約の規定並びに同條約の付屬書として採択されておる標準、方式及び手續を同條約の條項に従つて実施せねばならぬ旨を規定されておるのであります。が、今提案されておる航空法案を見ますと、さつき大臣から御答弁があつたように、各種の事情があつたことは了承いたしましたのであります。イ、航空機の耐空性に関する基準、ロ、航空従事者の資格、ハ、航空保安施設の設置及び管理の基準、ニ、航空機の運航の方法等、一応航空機の航行の安全に關することが規定せられておるようであります。これに加ふるに、ホ、この航空事業その他航空機を運航して営む事業等に必要なる事項は、大体において盛り盡されておるようであります。が、さつき申し述べました航空の安全にきつめて重大な要件である航空機の部品、すなわちモーター、プロペラ等の重要部品並びに航空機の修理、生産等の管理に關する欠くべからざる規定がなくして、ただわずかに生産、修理に關する検査の不完全な、しかも一部としか思われぬ規定が置かれてあるにとどまるように思ふのであります。その事情は先ほど大臣がお述べになつたのであります。この法案全体の中を見

まして、今申し述べました航空機の生産、修理等の管理に關する欠くべからざる規定が欠けていること、それから生産、修理に關する検査についての規定が非常に不十分である、こういうふうな私どもは見ているのであります。が、大体そういうふうな了解いたしてさしつかえありませんか。

○大庭政府委員 その件につきまして、私自身としてもこの法案によりますと不満足な点が多々あるわけでありますが、これは先ほど大臣からも御説明申し上げましたように、政府として決定された事項に従つて法案をつくり上げたことでもあります。この決定された以上、この法案によりまして何らかの方法で、その安全性を確保して行きたいと存じてはいますけれども、はたしてそれが行くかどうか、まだ疑心暗鬼なところがあるわけであります。

○尾崎(末)委員 政府御当局といたしまして、政府内部においていわゆる妥協なり何らかの方法によつて、こういう法案ができたというところは私どもよく認めるのであります。しかしながら国会におきましてこれを適当に修正、その他満足の行くべきにするとは私どもの責任でありますので、伺いましたゆへには、さつさ申し述べますように、二つほどの重要な点において欠けるところがあるようにこの法案を見るのであるが、その通りごらんになつておるかどうか、このことの事実だけを御質問申し上げたわけでありまして、重ねて航空庁長官の御答弁をお願いいたします。

○大庭政府委員 おつしやる通りであります。

○尾崎(末)委員 そこでここに伺つて

おきたいと思ひますことは、また新聞紙で見た程度であります。通産省が計画の中であるという新聞紙の発表によりますと、航空機製造法案というものが、その航空機製造法案というものが、その中に、さつき私が指摘いたしましたこの航空機製造に盛り込まれるべき重要な規定等が、盛り込まれるやうなところになつておるやうであります。が、こういうやうなやり方と、それから国際民間航空条約のこの趣意とが、相対一致していない点があるのではないか、こういうふうな考えがあるのであります。国際民間航空条約の加盟国の主要な国であるアメリカ、英国、フランス、イタリア、カナダ等を初めとして、ほとんどの主要な国が、航空行政については、生産から修理、運輸まで、すべて一元行政をいたしているのではありませんか、国際航空から見て、技術その他においてもレベルの落ちておる日本が、この不自由でしかも不完全で不備な、さらにまた煩瑣な通産省と運輸省との二重行政等によつて、さつき御答弁になりましたやうな世界の国際の航空技術すべてにかかるといふ問題を、四、五年の間に国際水準まで追いつき得るといふ確信があらくなるかどうか、この点を伺つてみたいのであります。

○大庭政府委員 なか／＼むずかしい御質問であります。はたして私ども改正された航空法によりまして、何とかして日本の航空の水準を高めたいという決心ではありますけれども、先ほどから申し上げる通りに、一部意思に反したものが出来たわけでありまして、これらの事情をもう少し十分に検討いたしまして、できる限りの努力と研鑽とによりまして、一日も早く航空を従来の線、あるいは欧米各国の線に到達するべく、努力をしたいと考えている次第であります。

○尾崎(末)委員 その御苦心はよく察することができるところであります。結論はあとに譲りまして、さらに伺いたしたいと思います。先にも申しました通産省の航空機製造法案なるものによりまして、航空機の生産及び修理におけるその検査を担当する検査官に、通産省の官吏を任命する。法案をまだ見ていないのであります。新聞に報道せられたところによりまして、この検査官に通産省の官吏を任命する。こういうことが出ておつたやうであります。ところが、一体通産省には、現在航空機の生産及び修理等に関する相当練達地能技術者がおるのかどうか、この点ひとつ航空庁長官に伺つてみたいと思ひます。

○大庭政府委員 今回の御質問でございますが、現在通産省にそれらの方々がいられるかどうかということにつきましては、私自身もしかと存じておらないわけでありまして、通産省の最終的な討議の際に、通産省といたしましては、この製造事業法を施行するまですは、どうしても十月までかかるというやうなことで、施行日は十月というやうなことに、私たち打合せをいたしていたのであります。一晩中にそれが変更になりまして、閣議の決定をみた次第であります。おそらく想像するところによりまして、それらの準備はまだできていないのではないかと想像いたします。

たしまして、できる限りの努力と研鑽とによりまして、一日も早く航空を従来の線、あるいは欧米各国の線に到達するべく、努力をしたいと考えている次第であります。

○尾崎(末)委員 その御苦心はよく察することができるところであります。結論はあとに譲りまして、さらに伺いたしたいと思います。先にも申しました通産省の航空機製造法案なるものによりまして、航空機の生産及び修理におけるその検査を担当する検査官に、通産省の官吏を任命する。法案をまだ見ていないのであります。新聞に報道せられたところによりまして、この検査官に通産省の官吏を任命する。こういうことが出ておつたやうであります。ところが、一体通産省には、現在航空機の生産及び修理等に関する相当練達地能技術者がおるのかどうか、この点ひとつ航空庁長官に伺つてみたいと思ひます。

○大庭政府委員 今回の御質問でございますが、現在通産省にそれらの方々がいられるかどうかということにつきましては、私自身もしかと存じておらないわけでありまして、通産省の最終的な討議の際に、通産省といたしましては、この製造事業法を施行するまですは、どうしても十月までかかるというやうなことで、施行日は十月というやうなことに、私たち打合せをいたしていたのであります。一晩中にそれが変更になりまして、閣議の決定をみた次第であります。おそらく想像するところによりまして、それらの準備はまだできていないのではないかと想像いたします。

○尾崎(末)委員 いずれ通産省の方で

航空機製造法案が出ますれば、私も一べんこれに参加しまして、これらの点を十分に質問もし、検討もしてみたいと思つておるものであります。もとより運輸省の大庭航空長官の方から、他の役所の官吏の技術等について、いろいろの説明をされることは御遠慮になつておるのであらう、こういうふうな考えのところであります。が、たゞそういう技術の練達地能の人がおるかおらないかということよりも、一体今申しましたやうな航空機の製造なり、あるいは操縦なり、そういう技術方面に携わつた経験のある人、これは批評でなくて事実のままであります。が、こういう方面に携わつた経験のある人が、もつと言葉をおかりやすく申しますならば、元の通信省における航空局の中におられた経験のあるやうな官吏である方、戦時中にいわゆる軍需省といふものができました。その軍需省の中におつて、航空機に關するこれらの技術を担当したことがある方、そういう経験の方がおられるかどうか。これは事実のままであります。批評ではないのであります。この点ならば御答弁ができると思ひます。それから、そういう人が通産省におるかおらないか、このことを伺つてみたいのであります。

○大庭政府委員 一部工業技術庁にはいられるやうであります。通産省の内部の方にはお見えにならないと思ひます。

○尾崎(末)委員 もとより航空庁の中には、先ほど申しましたやうに相当練達地能の方々がおられるのであります。が、一体通産省で生産過程における検査をやる検査官を任命するに、通産省にはそういう方がほとんどおられない。

い。運輸省の航空庁の方には、そういう練達地能の経験の士がおられる。このやうな場合には、一体現実の問題として、どういふやうなものはからいになつて行くものであるか。これはむしろはつきりしたことは御答弁できないと思ひます。が、いゝわゆるそういう實際におけるやり方についての御構想をひとつ伺いたしたいと思います。

○大庭政府委員 実は法案がきまりましたのは、御承知の通り最近のことでありまして、これについていかにやうに今後最善の方途を講じて行くか、ということについて検討中でありまして、いづれ航空庁と通産省との間に十分な打合せをいたしまして、きめられたことにつぎまして、最善の策を講じて行きたいと考えているわけでありまして、今具体的にどういふことは決定していませんので、申し上げかねるわけであります。

○尾崎(末)委員 きわめてわかり切つた事柄であります。私どもはこういうやうに考えられるのであります。早く申しますと、検査官を任命するにあつては、通産省に適當の人がない。その人ならば、結局運輸省の中から通産省の役人に転勤でもさせられ、そういう方が通産省の役人として検査に當る、こういうやうなことになるのではなからうかと思ひます。が、さやうなまわりくどい、しかも航空に全責任を持たなければならぬ運輸省の中から通産省の役人などになつて、そこで通産省の役人として検査の責任をとらせる。こういうやうなことをやるよりは、やはり元には元にもどるやうでありまして、いゝわゆる航空行政について一元化するといふ方向に向つて行つ

た方がよろしい。こういうふうに私も考えられますので、大庭長官の苦しい御答弁は十分に承知いたしておきますが、これらの点につきましては私も法案審議の過程において、相当考慮いたしてみたいと思つておるのであります。

そこで質問をしますが、現在アメリカの極東空軍は、航空機の修理、整備等に関して、どんな方法で、工場としてどこを主としてやつておられるか。そしてその修理、整備等の仕事の数量は、一体どのくらいに推定せられるものであるか。おさしつかえない程度で御答弁を伺いたいと思つておきます。

○大庭政府委員 極東空軍としましては、現在の修理箇所は立川が中心でありまして、ただ日常の修理は、各ベースでやつていられると存じますけれども、修理の機数その他につきましては、私何ら存じていない次第であります。

○尾崎(末)委員 それならば、昨年十月以来今日まで、民間航空の、すなわち日本航空会社は、そのチャーターしている航空機の修理、整備等は、どこでやつておられたか。それからこまかい点でおわかりにならないかも知れませんが、昨年の秋以来今日まで、日本航空会社でやつた修理、整備等に要する金額等がわかりましたら、伺いたいと思つておきます。

○大庭政府委員 先ほども大臣から御説明申し上げました通りに、日本航空株式会社の飛行機は、その機体、運航その他は、ノースウエストの方の責任にあるので、従つて機体の修理は羽田のノースウエストの修理工場において、修理を完成いたしておる次第であります。

ります。日本で修理のできる範囲は、機体の修理というくらいでありまして、エンジンのオーバーホールのようなものにつきましては、香港あるいは本國の方へ送り返しているような次第であります。

○尾崎(末)委員 そうすると調和発効になりました今日であり、さらにたしか日航とノースウエストとの契約関係は本年の十月あたりで満了するのだと記憶いたしておりますが、その後におきましては、日本にこれらの修理、整備等の工場をつくらせて、日本でやるということになるような模様でありますか。どうか、その点を伺いたい。

○大庭政府委員 日本航空におきましては、早くノースウエストの手から切り離して、自分の会社として、日本人の手でそれを修理して行くという趣前から、自分の航空機を修理するところから、余力があれば、今後できるであろう他の航空会社の修理をも一手に引受けたいという希望で、最近航空機修理会社というものを設立する段取りになつていられるのであります。

○尾崎(末)委員 そうしますとその修理の会社におきましては、日米安全保障條約によつて、日本の治安の任に當つておるいわゆる駐留軍の用いる航空機の修理等も、将来は行われることになるという見込みでありますか。

○大庭政府委員 この提出法案によりますと、法案決定以後は、航空庁におきましてこれらの検査は当然やることになつていられるのであります。あらゆる国内航空機、それがチャーター機であらうが日本の飛行機であらうが、これは適用されるように規定していただくのであります。

○尾崎(末)委員 次に伺いますのは、日本航空の国内航空路を延長する計画があることは先般承つておるのであります。この航空路の延長ということは、具体的にいつごろ実現する見込みであるのかということが一つと、もう一つは、国際航空路はいつごろになつたら実現する見込みがあるのかということ、この二つをあわせて伺つておきたいのであります。

○大庭政府委員 国内航空路の増便あるいは延長につきましては、増便については飛行機が手に入れば立ちどころにできるわけでありまして、その延長については、保安施設その他の施設と相並行するわけでありまして、政府において保安施設の予算が通過し、それが完備しない以上は、延長は不可能なわけでありまして、国際線というものにつきましては、会社の増資あるいは航空機の購入あるいは操縦士の訓練というものを必要とするわけでありまして、ここ半年あるいは一年の期間ではかかるのじやないかと存じているわけでありまして、もしここに操縦士をチャーターするということを考えれば、半年くらいで実行できるのじやないかと思つておるが、何分にも機体の購入というところが現在相当困難な状況のため、見通しというものがまだはつきりついていないわけでありまして。

○尾崎(末)委員 政府の予算による航空に関する保安施設等の整備等と並行しなければ、この延長または増便の計画は、具体的にいつできるかわからない、こういう御答弁であります。また一方には航空会社そのものの資本の増加等を必要とする、こういうことではあります。本日は法案の総括質問だ

けに終りました。各條章についてはあらためて御質問申し上げることにいたしますが、ただ一つ伺つておきたいと思つておることは、この航空事業に要する資本については、外国資本を三分の一以上入れてはならないことになつておる。三分の一以上の資本を入れた場合に日本の方に登録できない、こういうことは昨日の御説明によりまして、世界各國に国外資本は三分の一程度という例があるからということでありまして、日本のごとく外資であつても早くこれを導入いたして、そうしてその事業の立直しをしなければならぬところにおいては、過半数というなら別であります。三分の一でなければいかぬ、世界各國並に規定しなければならぬ、という事情はどういうところにあるか、これを伺つておきたいのであります。

○村上國務大臣 昨日も申し述べましたごとく、独立国としての事業の自主性という観点から、また外資を獲得する必要があるという観点から考えまして、当初立案に際しましては、実はいろいろの議論を重ねたのであります。その結果三分の一という限界を置いたのであります。当時議論の途中におきましては、過半数にならなければいいじやないか、言いかえれば四割九分まではさしつかえないじやないかという議論も相當あつたのであります。

これは外資の導入の關係と、いわゆる事業の自主性という観点と、実はこの両面から考慮して決定すべきものだと思つておる。心ずしも三分の一を固持しなければならぬという理由はないと思つておる。四割九分でもさしつかえないというふうにも考え

られるのであります。なお先刻長官からお答え申したのであります。本法と通産省で立案して国会に提案しております航空機製造法、この両法が原案のまま成立いたしました場合に、この両法のもとにおいて、生産者としては二重監督を受ける場合が多いのであります。生産業者の立場からいへば、すこぶる不便な点が生じて来ることは間違いないと思つておる。しかし安全性という見地から申しますれば、両省の当事者が緊密な提携をしますならば、法案の目的は一應達せられるものと考えておるのであります。

なお航空庁における技術員について先刻お尋ねがありました。この件につきましては、二十六年からすでにその完全なる資格を獲得することに予算措置もして参つたことは、御承知の通りであります。実は先刻も御指摘のように、わが国としては相当長期にわたつて空白の時代がありました。これをどうしても取返さなければならぬので、まずもつて航空局長官が米國その他に参りまして、つづさに各方面を視察、検討を重ねましたことは御承知の通りであります。なおわずかな経費であります。約百万円をもち、十六名の検査官要員を三箇月間、立川の極東空軍技術教育部に委託をして訓練をいたしました。さらに二百十九万円の予算をもつて、航空管制官要員十八名を三箇月間訓練することに予算上措置をいたして、現に行いつつあるものであります。さらにその他四名を米國のオクラホマの民間航空局訓練所において、三箇月間委託訓練をしておるような次第であります。この経費は千

八十一万円を計上したのであります。二十六年度の予算措置におきましては、ただいま申したような処置を講じて、その訓練に準備をいたして参つたのであります。二十七年年度の予算措置については御承知の通りであります。この点についてながら敷衍をいたしておきます。

○尾崎(末)委員 その点はよく了承いたしました。つきましてはただいま長官から、航空機製造法のやり方であるとしても、運輸省と通産省と緊密な協力をつとめて行かなければ、航空機の安全性というものは得られるだろうという御答弁であります。緊密な協力ということは、具体的に申しますとどういうふうなやり方になりますか、この点を伺つておきたいと思ひます。

○村上國務大臣 具体的な御質問であります。つきましては通産省の所管として、航空機製造法に基いて製造を処理して行かれる。また運輸省におきましては、航空法に基いて処理をして行く。まずもつて型式証明であります。これにつきまして運輸省において処理をすることになつておりますが、もと／＼製造ということと一体不可分の関係にある次第であります。ことに工程中の各段階における検査等に至りましては、先刻もお話のありました試験官の人選等につきましても、また試験そのものにいたしましても、両省の緊密な連絡を保たなければ、完璧を期し得ない部分が少なくないと思ひのであります。私そういう趣旨で、この両法が成立しましたあかつきは、ぜひとも両省の当事者が緊密な協力を保たなければ、目的を達し得ないということを痛

感いたしました。申し上げた次第であります。

○尾崎(末)委員 大臣の非常に御苦勞なされておられる心持、また用意周到な考へはよく推察ができるのであります。が、大体二重行政というもので物事がうまく行つた例を、私どもも裏面にしてまだ聞かないのであります。さういふ点で非常に心配いたすのであります。いまさらこれを繰返すまでもなく、要するに航空機の安全ということ、できれば生産も一元的に運輸省でこれをやるというところでなければいけないのはもとよりであります。一步を譲るといたしまして、各生産の過程における検査も、運輸について責任を持つ運輸省が責任をもつてやるのだというところでなければ、ほんとうに安心して航空証明を運輸省の方で出すというわけに行かないだろうと思ひ。通産省の方で監督して生産して組み立てたものを引取つて、それに運輸省が航空証明を與える。もとより運輸省は生産の過程において相当検査にタッチするとはいうものの、さつき申しますように、二重行政というものであります。た例はあまりないようであります。から、そこではほんとうのことを言うならば、航空証明を出す前には、でき上つた航空機は全部ばら／＼に解きほぐして、各部品から検査をして、さうして初めて安心が行くことになるのが当然だろうと私は思ひます。こういうことでありますから、結局二重行政によつてうまく行かない。うまく行かないから、せめて検査の過程において全責任を運輸省の航空庁の方で持つてやるというところまで行かなければ、ほんとうに安心した航空証明は出され

ないのではないかと私は考へておるのであります。このことが一つと、もう一つはこの法案の取扱いに非常に大事な事柄でありますので、あらためて伺つておきたいのであります。が、一体いつごろになったら日本に航空機製造の事業が起り得る見込みであるかということであります。

○大庭政府委員 いづ日本で航空機の製造が起るかというお尋ねですが、航空機にもいろいろ種類があるのであります。たとえばグライダー、あるいはヘリコプター、あるいは軽飛行機は、今日の段階においても製造でき得る。また製造し始めるという段階にあるわけでありまして、これらに對してはただちに航空法案の必要性が生じて來てゐるわけでありまして、その他中型あるいは大型の旅客機につきましては、需要その他の關係から申しまして、日本で製造される時期は相当長い將來のことではないかと考へるのであります。

○尾崎(末)委員 その点はわかりました。そこで次に伺ひますが、國民民間航空條約の規定並びに同條約の付屬書の中には、航空機の生産と検査と耐空性との関連する趣旨の規定がないかどうか。実は私もこれは一通り目を通したのであります。が、はつきり記憶をいたしておりませんので、大庭長官に伺ひます。國民民間航空條約の規定並びに同條約の付屬書の中に、今申しました生産と検査、耐空性に関する趣旨の規定があるかどうか、お伺ひいたします。

○大庭政府委員 お答えいたします。付屬書の中に、それらは全部入つてゐるわけでありまして、

○尾崎(末)委員 國民民間航空條約の付屬書の中に、私も一通り讀んでこれにはあつたように記憶をいたしておりましたが、今の御答弁によつてはつきりいたしました。さういふことになりましたれば、まず／＼この問題は慎重に検討しなければならぬ問題だと思ひます。で、あとの逐條審議の際にあたつて、これらのことをなお具体的に御質問したいと思ひますが、最後に一つ承つておきたいと思ひます。現在の日本航空以外に、新しく航空輸送会社の計画があるように、新聞等によつてしばしば／＼伝えられておるのであります。現在の日本の段階におきまして、航空の新しい会社をつくらせる、新しい航空会社を起る、こういうことは、日本の航空事業というものを順調に発達させる道であるかどうか。むろんこれは將來長い問題をさしておるのであります。が、現在の段階におきまして、新しい競争会社を許すということがよいことであるか、あるいはまた発達を阻害することであるか、さういふことについての見通しを承つておきたいと思ひます。

○村上國務大臣 まだ正式の申請は受理しておるのではないのであります。が、私もその計画が他にあることは承知いたしておるのであります。しかしし御承知の通り現在の日本航空会社は、当初四、五の計画がありまして、さうして政府がこれを一本にとりまとめることを慫慂した。さうして現在の日航というものが成立したのであります。この点が一点、それから現在の日航の需要という点におきまして、航空需要が、一つのコースに競争機關を設けてさうして自然の發達を遂げしめる

というだけの需要は、いまだ当分生じて來ないのじやないかと考へられるのであります。この点が一点、さらに現在の日本航空会社が、あるいはガソリン税の免除であるとか、その他政府の間の諸種の援助、補助がありますること、御承知の通りであります。なおかつ相當の赤字を今日持つてあります。さういふ企業の実態におきましては、健全なる發達は非常にむずかしい。とにかく政府としまして、何らか最近の機会に諸外国が行つておるとき措置を講じて直接でなくとも、あるいは間接でも、会社の経営状態が存立でき得るようになつておることが必要であると感じておるのであります。さういふ点からかんがみまして、第二の会社を申請がありまして、免許すべきやいなやということは、慎重な考慮を要すると思つておる次第であります。

○尾崎(末)委員 この航空法案に関する總括的な質問は、これで一応終りまして、各逐條審議に對する質問を保留いたしておきます。ただここに總括質問の最後に希望しておきます。ことは、先ほどの大臣の答弁の通りに、この法律の成立は一時の間でも早いことが望ましい、さういふことではあります。これは連日熱心に私も審議に當りたいと思ひますが、政府の方におかれまして、これらの答弁その他の御用意を十分に願つておきまして、非常に急ぐ要請にこたえられるようにやつていただきたい、さういふことを強く希望いたしておきます。總括質問を一応これで終ります。

○村上國務大臣 前刻の御質問に對し、一言敷衍をいたすことをお許し願

いたいと思うのであります。前刻はもつぱらメイン・ラインの運営についてのみ申したのであります。さらにローカルの航空事業、あるいはまた魚群の発見、あるいは観光、その他各種の目的を持つた事業も予想せられるのであります。もちろんこういう事業には軽飛行機もしくはヘリコプター等、特殊な小型なものを用いるに相違ありませんが、こういったような事業については、これは他の点が適当に処理せられである計画ならば、許してさしつかえないと考えておるのであります。

○岡村委員長 玉置君。

○玉置(信)委員 ただいま尾崎委員から航空行政の基本的な重要な点につきまして、各般にわたつて質疑がかわされて、大体私ども御質問申し上げる要点は盡きておるに思ふのであります。しかし基本的な問題でなお私ども杞憂いたしておる点につきまして、一、二大臣にお伺いしておきたいと思ひます。

本法案の第十條六項、七項あるいは第十二條、あるいは第十三條等を見ましても、すでに行政機構改革によつて、航空機製造と航空行政を行つて、なわち通産省と運輸省の二元的行政ということを前提としてつくられておるよりもあります。またただいま尾崎委員との質疑応答によつても、それが大体明らかになつておるのであります。重ねて大臣にこの点お尋ねいたしますが、本案を出されるにあたりましては、閣議でこうした行政機構改革を前提としてこの法案をつくられたものであるかどうか、これをまず先にお伺ひいたします。

○村上周務大臣 行政機構の改革につ

きましては、本法の立法措置とは別個に進んだものではあります。しかし同時に同時に並行して進んでおるのであります。御指摘のように、そういう考慮が裏面において拂われておる、内面において拂われておるというところは、これは認めなければならぬと思ひのであります。

○玉置(信)委員 並行してということになりますと、もちろんこの法案の内面から見まして、運輸省設置法の一部改正がなされない限りにおいては、この法案でやはり行政を行ひ得ない面が明らかになつておるのであります。率直に申し上げまして大臣のお考えは、心然的に行政改革が行われて、二元行政をやらなければならぬという観点からやられたものではなにか、こう私は感ずるのですが、もうひとつ明確にお答えを願ひたいと思ひます。

○村上周務大臣 両々にらみ合せて並行して進んだのであります。自然新行政機構におきましては、航空行政につきましましては二元的に処理されるということが織り込まれた次第であります。

○玉置(信)委員 行政改革というものは、言ひまでもなく行政事務の簡素化をねらつて行われるものであります。また、ものによりましては、すなわち行政事務の面によりましては、機構を改めることによつて事務の簡素化を行ひ得るということとは、これはもう考え得られるところでありまして、しかしそれが單なる机上の事務の処理であるならば、きわめて簡単に簡素化も行ひ得られるのであります。先ほど来尾崎委員の論議をなされた内容等によりましては明らかであります。この航空行政というものは、航空機製作

という重大な技術上の問題が横わつておるのであります。こうした点から考へますと、私は二元的に行われることによりまして、将来各役所のセクションリズムというものが、さらにいろいろの行政面に現れて、先ほど来大臣も、また航空庁長官も心配しておられるようにわかれまじつた、尾崎委員もその点を率直に申されておりました。そうしたことからして、将来もしもこの二元行政によりまして、事故等が発生した場合に、どこかの役所が一体責任を負うか、負わないかというふうな問題も起つて参ります。こうした、迷惑するのはこの飛行機を利用する一般の乗客であらうということに思ひをいたしますと、どうしても二元行政という点については、私も納得し得ないものであります。そこでお伺ひすることは、閣議の席上で行政改革の問題を取扱われる際、大臣はこの点について各関係との間にいかような論議をかわされまして、また事務当局との間にいかような意見の交換をなされたか、しこうしてもしこうした二元行政に改革が行われる場合に對しての不滿の点、欠陥の点を率直に申し出られたかどうか、この点についてお伺ひいたしたいのであります。

○村上周務大臣 航空行政が二元的になるというところは、今回の両法案の内容からお示しの通りであります。従ひまして行政の簡素化ということが、行政機構の改革の本旨であらねばならぬが、それがかえつて複雑化するということとは、これはもう争われない事実でございます。その点行政機構改革の目的と逆行する次第であります。前刻

尾崎先生の御質問に對して述べましたような事由、その他諸般の事由によりまして、かくおちつかざるを得なかつたので、もちろん閣議の内容については私も一々記憶はいたしておりますが、私が今日申し述べましたような趣旨は、十分に開陳したと記憶いたしております。いかにせん諸般の情勢上、こういうことに決定いたしました次第であります。

○大庭政府委員 事務当局としましては、初めから航空の一元化、少くとも航空機の安全を確保するためには、検査の一元化ということをお今日まで主張して来たのであります。今も大臣が仰せられる通りに、こういふようにきまつて、それに従つて行けという御指示に従つて、法案を改訂いたしました次第であります。きめられたことに關しましては、私たちができる限りの努力を拂いたし、私たちが存しているわけでありまして、何分にも私たちがしましては、航空の安全の責任を負う以上、また責任をばならない以上は、私たちの主張を通していただきたかつたわけでありまして、今のような諸般の事情によりまして、こういふような結末になつた次第であります。

○玉置(信)委員 先ほど尾崎委員の御質問に對して、大臣より本法案を急速に審議を終るようにとの御希望がありましたが、ただ私残念に思ふことは、いまだ正式に行政改革の政府の方針に基く運輸省設置法の一部改正法律案が、内閣委員会に出ない先にこの法案を審議し、設置法一部改正法律案がきまらない前に、この法案を本委員会に通過してしまふということになりますと、結果的に見てすでに分離された二元の行政をわれ／＼が是認したということになるので、まことに本旨に沿わないものがあるものであります。私どもの希望するような法案の修正が行われるか行われなかつかは、これは未知数の問題であります。もとより内閣委員会との合同審査等申し込んで、審議を試みたいという私も気持を持つておるのであります。運輸省の設置法一部改正法律案が出されることを前提とし、それに並行して本案の審議を進めて行くということをおもひながら希望するのであります。これに對して大臣はいかようにお考えになつておられますか、一応承つておきたいと思ひます。

○村上周務大臣 前刻本法案の提出がいろいろの事情のために遅延したという点につきましては、遺憾の意を表すとともに、従つてなるべく早く御審議を願ひたいというところをお願ひいたします。しかしながらただいまお示しの通り、行政機構の改革、改正法律案、それから各省設置法の一部改正法律案の審議にももちろん関係があります。特に通産省から提出されております航空機製造法案と、きめて密接な関係があるのであります。本航空法案は交通事業として最も新しい、従つてまた最もスピーディーな、最も危険を伴う事業であるのであります。利便かつ危険を伴う事業で、この基礎法を生み出していただく次第であります。さらにはわが国の過去約十年間の空白を今後埋めて行くように、健全なる発展を庶幾せんければならぬ事業であります。従ひましてその基礎法である航空法の御審議は、あくまで慎重な皆さんの御審議をこいねがつてやまない次第であります。慎重な御審議を願つ

て一日も早くお願いしたい、実はこういう微意にはかならない次第であります。御了承をお願いしたいと思います。

○玉置(信)委員 大臣の御丁寧な御答弁によりまして、よく内容並びに大臣の真意も了承することができました。

そこでその他法案の内容につきまして、数項にわたつてお伺いすることもあります。本日は時間がありますので、この程度で私の質問を保留いたしておきます。

○岡村委員長 本日はこの程度にして、次会に質疑を続けたいと思ひます。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時十四分散会