

(第一類 第十一号)(附属の八)

第十三回国会  
衆議院

通商産業委員会、運輸委員会連合審査会議録第一号

(八六九)

昭和二十七年五月二十一日(水曜日)  
午後一時四十四分開議

出席委員

通商産業委員会

委員長代理 理事多武良哲三君

理事高木吉之助君

阿左美廣治君

小川平二君

神田博君

小金義照君

土倉宗明君

南好雄君

村上勇君

運輸委員会

委員長 岡村利右衛門君

稻田直道君

岡田五郎君

尾崎末吉君

玉置信一君

坪内八郎君

川島金次君

山口シヅエ君

江崎一治君

出席政府委員

通商産業政務次官 佐枝新一君

航空厅長官 大庭哲夫君

通商産業事務官 佐々木秀世君

通商機械局長 佐々木秀世君

運輸政務次官 佐枝新一君

委員外の出席者

通商産業委員会専門員 谷崎明君

通商産業委員会専門員 越田清七君

運輸委員会専門員 岩村勝君

運輸委員会専門員 堤正威君

本日の会議に付した事件

航空法案(内閣提出第一七九号)

航空機製造法案(内閣提出第二二六号)

第一條 この法律は、国際民間航空

会、運輸委員会連合審査会を開会いたしました。

本日の日程は航空法案及び航空機製造法案であります。まず両案について政府より提案理由の説明を求めます。佐々木政務次官。

航空法案

目次

第一章 総則(第一條—第二條)

第二章 登録(第三條—第九條)

第三章 航空機の安全性(第十條—第二十一條)

第四章 航空従事者(第二十二條—第三十六條)

第五章 航空路、飛行場及び航空保安施設(第三十七條—第五十六條)

第六章 航空機の運航(第五十七條—第一九九條)

第七章 航空運送事業等(第一百條—第一九五條)

第八章 外国航空機(第一百二十六條—第一九七條)

第九章 雜則(第一百三十二條—第一百三十七條)

第十章 罰則(第一百三十八條—第一百六十二条)

附則

第一章 総則

(この法律の目的)

この法律は、

第一條 この法律は、

條約の規定並びに同條約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、航空機の航行の安全を図るために方法を定め、及び航空機を運航して営む事業の秩序を確立し、もつて航空の発達を図ることを目的とする。

(定義)

の用に供するため設けられる飛行場内の矩形部分をいう。

6 この法律において「進入区域」とは、着陸帯の短辺の両端及びこれと同一側における着陸帯の中心線の延長三千メートルの点において中心線と直角をなす一直線上におけるこの点から三百七十五メートル(計器飛行の用に供する着陸帯にあつては六百メートル)の距離を有する二点を結んで得た平面をいう。

7 この法律において「進入表面」とは、着陸帯の短辺に接続し、且つ、水平面に対し上方へ運輸省令で定める角度を有する平面であつて、その投影面が進入区域と一致するものをいう。

8 この法律において「水平表面」とは、飛行場の標点の垂直上方四十メートルの点を含む水平面のうち、この点を中心として運輸省令で定める長さの半径で描いた円周である長さの半径で描いた円周で囲まれた部分をいう。

9 この法律において「転移表面」とは、進入表面の斜辺又は着陸帯の長辺に接続し、外側上方に水平面に対し七分の一の角度を有する平面であつて、水平表面との交線に至るまでのものをいう。

10 この法律において「航空燈火」とは、特定の方向に向つて行う航空形態により航空機の航行を援助するための施設で、運輸省令で定めるものをいう。

11 この法律において「航空交通管制区」とは、航空路における地表又は水面から二百メートル以上の高さの空域であつて、航空交通の安全のために航空厅長官が指定するものをいう。

12 この法律において「航空交通管制圖」とは、公共の用に供する飛行場及びその附近の上空の空域であつて、飛行場及びその上空における航空交通の安全のために航空厅長官が指定するものである。

13 この法律において「有視界飛行状態」とは、視程及び雲の状況を考慮して運輸省令で定める視界上良好な気象状態をいう。

14 この法律において「計器飛行状態」とは、有視界飛行状態以外の気象状態をいう。

15 この法律において「計器飛行」とは、航空機外の物象を見て、これに依存することなく、計器にのみ依存して行う飛行をいう。

16 この法律において「航空運送事業」とは、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物を運送する事業をいう。

17 この法律において「定期航空運送事業」とは、一の地点と他の地点との間に路線を定めて一定の日時により航行する航空機により行

う航空運送事業をいう。

18 この法律において「不定期航空運送事業」とは、定期航空運送事業以外の航空運送事業をいう。

19 この法律において「航空機使用事業」とは、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物の運送以外の行為の請負を行う事業をいう。

## 第二章 登録

### (国籍の取得)

第三條 航空機は、この章で定めるところにより航空庁長官の行う登録を受けたときは、日本の国籍を取得する。

### (登録の要件)

第四條 左の各号の一に該当する者が所有する航空機は、これを登録することができない。

- 一 日本の国籍を有しない人
- 二 外国又は外国の公共団体若しくはこれに準ずるもの
- 三 外国の法令に基いて設立された法人その他の団体
- 四 法人であつて、前三号に掲げる者がその代表者であるもの又はこれらの者がその役員の三分の一以上若しくは議決権の三分の一以上を占めるもの

第五條 登録は、航空機の所有者の申請により航空機登録原簿に左に掲げる事項を記載し、且つ、登録記号を定め、これを航空機登録原簿に記載することによつて行う。

- 一 航空機の型式
- 二 登録航空機の存在が三箇月以上不明になつたとき。
- 三 登録航空機が第四條の規定に

### 二 航空機の製造者、

### 三 航空機の番号

### 四 航空機の定置場

### 五 所有者の氏名又は名称及び住所

### 六 登録の年月日及び登録番号

### (登録証明書の交付)

第六條 航空庁長官は、登録をしたときは、申請者に対し、航空機登録証明書を交付しなければならない。

### (登録の変更)

第七條 登録を受けた航空機（以下「登録航空機」という。）につき第五條第四号又は第五号に掲げる事項に変更があつたときは、次條第一項の規定により登録のまつ消を申請しなければならない場合を除くの外、その所有者は、その事由があつた日から十五日以内に航空庁長官にその旨を届け出なければならない。

### (登録のまつ消)

第八條 航空庁長官は、前項の届出があったときは、航空機登録原簿にそなへた日から十五日以内に、登録のまつ消を申請しなければならない。

### (登録のまつ消)

第九條 航空機登録原簿の記載、登録の申請の手続、航空機登録証明書の様式並びに交付、再交付及び返納その他の登録に関する細目的事項は、運輸省令で定める。

## 第三章 航空機の安全性

### (耐空証明)

第十條 航空庁長官は、申請により、航空機について耐空証明を行つたときは、航空機登録原簿にそなへた日から十五日以内に、登録のまつ消を申請しなければならない。

### (登録のまつ消)

第十一條 航空機は、前條第一項の耐空証明を受けたものでなければ、航空の用に供してはならない。但し、試験飛行等を行つた場合は、この限りでない。

### (型式証明)

第十二條 航空庁長官は、申請により、航空機の型式の設計について型式証明を行ふ。

### (型式証明)

第十三條 航空機の型式の設計について型式証明を行ふことは、前項の規定による。

第十四條 耐空証明の有効期間は、一年（運輸省令で総飛行時間について定める型式の航空機にあつては、一年を経過する時又は当該総飛行時間の飛行を行つた時までのうちいすれか先に到達する時までの期間）とする。

第十五條 登録航空機の耐空証明は、航空機の登録がまつ消された場合には、航空機の登録がまつ消された場合には、その効力を失つ。

ときは、耐空証明をしなければならない。

但し、第十二條第一項の型式証明を受けた型式の航空機又は輸入した航空機その他の政令でしないときは、航空庁長官は、その定める七日以上の期間内において、これをなすべきことを催告しなければならない。

前項の場合において、登録航空機の所有者が登録のまつ消を申請しないときは、航空庁長官は、その定める七日以上の期間内において、これをなすべきことを催告する。

前項の検査のうち、製造過程について行わなければならない。

耐空証明は、申請者に耐空証明書を交付することによって行う。

第四項の検査のうち、製造過程について行うものは、航空庁長官が当該航空機の製造を行う工場の従業者であつて政令で定めるもの又は当該航空機の製造を行つた工場の従業者であつて政令で定めるもの又は通商産業大臣が運輸大臣に協議して指定する通商産業省の職員に行わせるものとする。

前項の規定は、航空機登録原簿の記載、登録の申請の手続、航空機登録証明書の様式並びに交付、再交付及び返納その他の登録に関する細目的事項は、運輸省令で定める。

前項の規定は、航空機登録原簿の記載、登録の申請の手續、航空機登録証明書の様式並びに交付、再交付及び返納その他の登録に関する細目的事項は、運輸省令で定める。

〔修理改造検査〕

**第十六條** 航空證明のある航空機の  
三脚等、名該抗三種二つ、二重

使用者は、当該航空機について運輸省令で定める範囲の修理又は改

造（次條の予備品証明を受けた予備品を用いてする修理を除く。）を

する場合には、その計画及び実施

について航空局長官の検査を受け、これに合格しなければ、こ

を航空の用に供してはならない。  
航空機の表記は、前項の検査の

2 航空長官は前項の権利の結果、当該航空機が第十條第四項の

基準に適合すると認めるとき、これを合格としなければならぬ。

い。

### 3 第一項の検査のうち 航空機器 造工場において修理過程及び改修

過程について行うものについて  
は、第十條第六項及び第七項の規

定を準用する。

**(予備品証明)**

使用者は、当該航空機の用に供するための発動機、プロペラその他の

運輸省令で定める安全性の確保の

ため重要な装備品について、航空  
府長官の予備品証明を受けるこ

がである。

明の申請があつた場合において、

当該装備品がその強度、構造及  
性能について第十條第四項の基準

に適合するかどうかを検査し、

れば適合すると読み取るときには備品証明をしなければならない。

3 前項の検査のうち、製造過程について行うものについては、第

條第六項及び第七項の規定を準する。但し、同一品に対する第

第一類第十一号(附屬の八)

に乗り組んでその運航を行ふ者については、適用しない。

## (試験の実施)

第二十九條 航空局長官は、技能証明を行ふ場合には、申請者が、そ

の申請に係る資格の技能証明を有する航空従事者として航空業務に從事するのに必要な知識及び能力を有するかどうかを判定するため、試験を行わなければならぬ。

## 2 試験は、学科試験及び実地試験

3 学科試験に合格した者でなければ、実地試験を受けることができる。

4 航空局長官は、外國政府の授與した航空業務の技能に係る資格証書を有する者について技能証明を行ふ場合には、前三項の規定にかかわらず、運輸省令で定めるところにより、試験の全部又は一部を行わることができる。

## (技能証明の取消等)

第三十條 航空局長官は、航空従事者が左の各号の一に該当するときは、その技能証明を取り消し、又

は、一年以内の期間を定めて航空業務の停止を命ずることができる。

2 この法律又はこの法律に基く処分に違反したとき。

二 航空従事者としての職務を行ふに當り、非行又は重大な過失があつたとき。

2 航空局長官は、前項の規定による処分をしようとするときは、当該処分に係る者に対し、あらかじめ期日及び場所を指定して、聽聞をしなければならない。聽聞に際

しては、当該処分に係る者に意見述べ、及び証拠を提出する機会が與えられなければならない。

## (航空機乗組員免許)

第三十一條 第二十二條第二項の航空機乗組員免許は、第二十四條に掲げる資格(一等航空整備士、二等航空整備士、三等航空整備士及び航空工場整備士の資格を除く)別に行う。

2 航空機乗組員免許は、申請者に航空免状を交付することによつて行う。

3 第二十六條第一項、第二十七條、第二十九條及び第三十條の規定は、前二項の計器飛行証明又は操縦教育証明について準用する。

3 第二十八條の規定にかかるわらず、航空局長官の許可を受けた者は、技能証明及び航空機乗組員免許を受けないでも航空機の操縦の練習のために航空機に乗り組んでその操縦を行つてもよい。

2 航空局長官は、前項の許可の申請があつた場合において、申請者が、航空機の操縦の練習を行うのに必要な能力を有すると認めるとときは、これを許可しなければならない。

3 第一項の許可は、申請者に航空機操縦練習許可書を交付することによつて行う。

4 第三十條及び第六十七條第一項の規定は、第一項の許可を受けた者に準用する。

(計器飛行証明及び操縦教育証明)

第三十三條 航空機乗組員免許の有效期間は、定期運用操縦士及び上級事業用操縦士の資格に係るものにあつては六箇月、その他の資格に係るものにあつては一年とする。

(計器飛行証明及び操縦教育証明)

第三十四條 事業用操縦士又は自家用操縦士の資格についての技能証明を受けた者は、計器飛行の技能について航空局長官の行う操縦教育証明を受けなければ、運輸省令で定める航空機以外の航空機の計器飛行を行つてはならない。

2 航空機の操縦の教育の技能について、航空局長官の行う操縦教育証明を受けた者でなければ、定期運用操縦士、上級事業用操縦

士、事業用操縦士又は自家用操縦士の資格に係る技能証明を有しない者に対し、運輸省令で定める航空機の操縦の教育を行つてはならない。

3 第二十六條第一項、第二十七條、第二十九條及び第三十條の規定は、前二項の計器飛行証明又は操縦教育証明について準用する。

2 前項の航空路の指定は、当該空域の位置及び範囲を告示することによって行う。

## (飛行場又は航空保安施設の設置)

3 第二十八條 航空局長官以外の者は、飛行場又は政令で定める航空保安施設を設置しようとするときは、

2 前項の許可を受けなければならぬ。

2 前項の許可の申請をしようとする者は、当該施設について、位置、構造等の設置の計画、管理の計画、工事完成の予定期日その他運輸省令で定める事項を記載した申請書を提出しなければならない。

2 航空局長官は、飛行場の設置の許可に係る前項の審査を行ふ場合には、公聴会を開き、当該飛行場の設置に関する意見を述べる機会を與えなければならない。

2 航空局長官は、公共用飛行場の告示等の許可に係る前項の審査を行ふ場合には、公聴会を開き、当該飛行場の設置に関する意見を述べる機会を與えなければならない。

2 航空局長官は、公共用飛行場の設置の許可をしたときは、當該飛行場の位置及び範囲、着陸帶、進入区域、進入表面、転移表面、水平表面、供用開始の予定期日その他運輸省令で定める事項を告示するとともに、現地においてこれを掲示しなければならない。

(申請の審査)

3 第二十九條 航空局長官は、前條第一項の許可の申請があつたときは、その申請が左の各号に適合していることを述べて現地においてこれを掲示しなければならない。

3 第二十九條 航空局長官は、前條第一項の許可の申請があつたときは、その申請が左の各号に適合しているとともに、現地においてこれを掲示しなければならない。

(飛行場の工事の完成)

4 第四十條 航空局長官は、公共用飛行場について設置の許可をしたときは、當該飛行場の位置及び範囲、着陸帶、進入区域、進入表面、転移表面、水平表面並びに供用開始の予定期日を告示するとともに、現地においてこれを提示しなければならない。

(飛行場の工事の完成)

4 第四十一條 第三十八條第一項の規定による飛行場の設置の許可を受けた者(以下「飛行場の設置者」という。)は、許可の申請書に記載した工事完成の予定期日までに工事を完成しなければならない。但し、天災その他やむを得ない事由により工事完成の予定期日までに工事を完成することができない場合において航空局長官の許可を受

二 当該飛行場又は航空保安施設の設置によつて、他人の利益を著しく害することとならないものであること。

三 当該飛行場又は航空保安施設の管理の計画が第四十七條第一項の技術上の基準に適合するものであること。

四 申請者が当該飛行場又は航空保安施設を設置し、及びこれを管理するに足りる能力を有すること。

けたときは、許可に際し航空局長官の指定する期日までに工事を完成しなければならない。

(完成検査)  
案十一回

第四十二條 飛行場の設置者又は第三十八條第一項の規定による航空

保安施設の設置の許可を受けた者（以下「航空保安施設の設置者」という。）は、当該許可に係る施設の工事が完成したときは、逕轍なく航空庁長官の検査を受けなければならぬ。

十九條第二項及び第四十條の規定について、飛行場の範囲、進入表面又は転移表面に変更を生ずる場合に限り準用する。

(供用の休止又は廃止)

第四十四條 飛行場の設置者は、当該飛行場の供用を休止し、又は廃止しようとするときは、航空局長官の許可を受けなければならぬ。

府長官は、当該施設の名称、位置、設備の概要その他運輸省令で定める事項を告示しなければならない。告示した事項に変更があつたときは、又は当該施設の供用の休止、再開若しくは廃止があつたときは同様である。

た場合には、許可に際し指定された期日)までに工事を完成しないとき。

飛行場の設置者は第一項の告示の際に存する物件で進入表面又は転移表面の上に出るもの(同項の告示の際に存する植物で成長して進入表面又は転移表面の上に出るに至つたものを含む。)の所有者その他の権原を有する者に対する政令で定めるところにより適常生ずべき損失を補償して、当該物件の進入表面又は転移表面の上

求全微课网 www.qumk.com

第一類第十一号(附属の八)



を携行しなければ、これを出発させてはならない。

(航空機の燈火)

第六十四条 航空機は、夜間（日没から日出までの間をいう。以下同じ。）において航行し、若しくは水上にて、い泊し、又は夜間において使用される飛行場に停留する場合には、運輸省令で定めるところによりこれを燈火で表示しなければならない。

(航空機に乗り組ませなければならぬ者)

第六十五条 航空機には、第二十八條の規定によりこれを操縦することができる航空従事者を乗り組ませなければならない。

2 左の表の航空機の欄に掲げる航空機には、前項の航空従事者の外、第二十八條の規定により同表の業務の欄に掲げる行為を行うことができる航空従事者を乗り組ませなければならない。

航 空 機	業 務
無着陸で五百五十キロメートル以上の区間を飛行する航空機	航空機の位置及び對路の測定並びに航法上の資料の算出

2 前項の規定にかかわらず、同項同表の業務の欄に掲げるそれぞれの業務を他の航空従事者の業務を行ふ者が行うことによりその業務に支障を生ずることとなる場合、同項に規定する航空従事者を乗り組ませなくてはよい。

(航空従事者の携帯する書類)

第六十七条 航空従事者は、その航空業務を行う場合には、技能證明書を携帶しなければならない。

2 航空機乗組員（航空機に乗り組んでその運航に従事する航空従事者をいう。以下同じ。）は、その航空業務を行ふ場合には、技能證明書の外、航空免状を携帶しなければならない。

(業務割の基準)

第六十八条 航空運送事業を經營する者は、運輸省令で定める基準にて作成する業務割によるのでなければ、その使用する航空機の航空機乗組員を航空機の運航に従事させてはならない。

(最近の飛行経験)

第六十九条 航空機乗組員は、運輸省令で定めるところにより、一定の期間内における一定の飛行経験がないときは、航空運送事業の用に供する航空機の運航に従事し、かかる航空従事者を乗り組ませなければならない。

第六十六条 左の表の航空機の欄に掲げる航空機には、前條の航空従事者の外、第二十八條の規定により同表の業務の欄に掲げる行為を行ふことができる航空従事者を乗り組ませなければならない。

左の各号の一に該当する航空機

一 構造上、引込式降着装置又はフラップの操作其の他の航空機の操縦のために二人を要する航空機

二 旅客の運送の用に供する航空機で計器飛行状態において飛行するもの

三 旅客の運送の用に供する航空機で飛行時間が五時間を超えるもの

航空機に乗り組んで行うその基動機及び機体の取扱（操縦装置の操作を除く。）

二 構造上、操縦者、航空機の操縦に従事する者をいう。以下同じ。）だけでは発動機及び機体の完全な取扱ができない航空機

生するおそれがあると認める場合は、航空機内にある旅客に対し、避難の方法その他の安全のため必要な事項について命令をすることができる。

第七十五条 機長は、航空機の航行中、その航空機に急迫した危難が生じた場合には、旅客の救助及び地元又は水上の人又は物件に対する危難の防止に必要な手段を盡しつつ、旅客其の他の航空機内にある者を去らせた後でなければ、自己の指揮する航空機を去つてはならない。

(報告の義務)

第七十六条 機長は、左に掲げる事故が発生した場合には、運輸省令で定めるところにより航空局長官にその旨を報告しなければならない。

2 機長は、他の航空機について前項第一号の事故が発生したことを見つたときは、無線電信又は無線電話により知つたときを除いて、運輸省令で定めるところにより航空局長官にその旨を報告しなければならない。

(機長の路線資格)

第七十七条 定期航空運送事業の用に供する航空機の機長は、路線ごとに運輸省令で定める当該路線における航空機の操縦の経験及び当該路線についての知識を有する者でなければならぬ。

(機長の権限)

第七十三条 機長は、当該航空機に乗り組んでその職務を行う者を指揮監督する。

(危難の場合の措置)

(運航管理者)

第七十七条 定期航空運送事業の用に供する航空機は、その機長が、

業者の置く運航管理者の承認を受けなければ、出発し、又はその飛行計画を変更してはならない。

第七十八條 前條の運航管理者は、航空厅長官の行う運航管理者技能検定に合格した者でなければならぬ。

第七十九條 運航管理者技能検定は、申請者が前條の業務を行うために必要な航空機、航空保安施設、無線通信及び気象に関する知識及び技能を有するかどうかを判定するために行なう。

第八十条 運航管理者技能検定は、運輸省令で定める年齢及び航空機の運航に関する経験を有する者でなければ、受けることができない。

第八十一条 第二十七条、第二十九條及び第三十條の規定は、運航管理者技能検定に準用する。

第八十二条 航空機は、地表又は水面から、有視界飛行状態においては九百メートル以上、計器飛行状態においては三百メートル以上の高度で巡航する場合には、運輸省令で定める高度で飛行しなければならない。

第八十三条 航空機は、他の航空機又は船舶との衝突を予防するため進路及び速度について運輸省令で定める方法に従い、航行しなければならない。

第八十四条 航空機は、航空運送事業の用に供する航空機は、航空厅長官の許可を受けるべきで、水上にあつては運輸省令で定めて、水上においては離陸し、又は着陸してはならない。但し、やむを得ない事由がある場合において、航空厅長官の許可を受けたときは、この限りでない。

第八十五条 航空機は、運輸省令で定める航空機の飛行に関し危険を生ずるおそれがある区域の上空を行なってはならない。但し、航空厅長官は、運輸省令で定める航空機の飛行に関し危険を生ずるおそれがある区域の上空を行なってはならない。

第八十六条 航空機は、運輸省令で定める航空機の飛行に関し危険を生ずるおそれがある区域の上空を行なってはならない。但し、航空厅長官は、運輸省令で定める航空機の飛行を行なってはならない。

長官の許可を受けた場合は、この限りでない。(最低安全高度)

第八十七条 航空機は、離陸又は着陸を行なふ場合を除いて、地上又は水上を行なう場合においては、安全を考慮して運輸省令で定める高度以下の高度で飛行してはならない。但し、航空厅長官の許可を受けた場合は、この限りでない。

第八十八条 航空機は、離陸又は着陸を行なう場合を除いて、地上又は水上を行なう場合においては、安全を考慮して運輸省令で定める高度以下の高度で飛行してはならない。但し、航空厅長官の許可を受けた場合は、この限りでない。

第八十九條 何人も、航空機から物件を投下してはならない。但し、地上又は水上の人又は物件に危害を與え、又は損傷を及ぼすおそれがないのに低空で飛行を行なう場合であつて航空厅長官が届け出たときは、この限りでない。

第九十条 航空機は、定期運送用操縦士若しくは上級事業用操縦士

の他人に迷惑を及ぼすような方法で操縦してはならない。

第八十一条 航空機は、航空厅長官の許可を受けた者でなければ、航空機から落下させ降下してはならない。

第八十二条 航空機は、左に掲げる高度以下の空域で運輸省令で定める高さ以上の空域において行なう場合であつて、且つ、飛行航程が五キロメートル以上ある場合でなければ、宙返り、横転その他の曲技飛行を行なってはならない。但し、航空厅長官の許可を受けた場合は、この限りでない。

第八十三条 航空機は、航空機内に持ち込んではならない。

第八十四条 航空機は、前項の規定にかかわらず、操縦者が乗り組まないで飛行することができる装置を有する航空機は、航空厅長官の許可を受けた場合には、これららの規定に定める航空機乗組員を乗り組ませないで飛行させることができる。

第八十五条 航空機は、前項の許可を受けた者は、航空機の操縦の練習を行う場合には、第三十四條第二項の操縦教育証明を受けた者と認めるときは、当該航空機について飛行の方法を限定することができる。

第八十六条 航空機は、前項の許可を受けた者は、航空機の操縦の練習を行なう場合には、第三十四條第二項の操縦教育証明を受けた者と認めるときは、当該航空機について飛行の方法を限定することができる。

第八十七条 航空機は、前項の許可を受けた者は、航空機の操縦の練習を行なう場合には、第三十四條第二項の操縦教育証明を受けた者と認めるときは、当該航空機について飛行の方法を限定することができる。

第八十八条 航空機は、運輸省令で定める安全上の基準に従つて行なわなければならない。

第八十九條 航空機による物件の曳きは、この限りでない。

第九十条 航空機は、航空機の飛行計画の承認を受けた場合は、この限りでない。

第九十一条 航空機は、前條の航空機の操縦の練習又は航空機の試験のための飛行は、航空交通管制区又は航空交

通管制圏において行なつてはならない。但し、航空機は、前條の航空厅長官の指

示に従つて飛行計画に従つて航行しなければならない。

第九十二条 航空機は、前條の航空機の操縦の練習又は航空機の試験のための飛行は、航空交通管制区又は航空交

通管制圏において行なつてはならない。但し、航空機は、前條の航空厅長官の指

示に従つて飛行計画に従つて航行しなければならない。

第九十三条 航空機は、前條の航空機の操縦の練習又は航空機の試験のための飛行は、航空交通管制区又は航空交

通管制圏において行なつてはならない。但し、航空機は、前條の航空厅長官の指

示に従つて飛行計画に従つて航行しなければならない。

(落下さん落下)

第九十条 航空厅長官の許可を受けた場合は、この限りでない。

第九十一条 航空機は、航空厅長官の許可を受けた者でなければ、航空機から落下させ降下してはならない。

(曲技飛行)

第九十二条 航空機は、左に掲げる空域以外の空域で運輸省令で定める高さ以上の空域において行なう場合であつて、且つ、飛行航程が五キロメートル以上ある場合でなければ、宙返り、横転その他の曲技飛行を行なってはならない。但し、航空厅長官の許可を受けた場合は、この限りでない。

(航空交通の指示)

第九十三条 航空機は、航空交通管制区又は航空交通管制圏において飛行する場合においては、離陸若しくは着陸の順序、時機若しくは方法又は飛行の方法について與える指示に従つて航行しなければならない。

(飛行計画及びその承認)

第九十四条 航空機は、計器飛行状態において、航空交通管制区内の飛行場から出発し、又は航空交通管制区若しくは航空交通管制圏を飛行しようとするときは、運輸省令で定めるところにより航空厅長官に飛行計画を通報し、その承認を受けなければならない。承認を受けた飛行計画を変更しようとするときも同様である。

第九十五条 航空機は、前條の航空厅長官の指示に従つて飛行計画に従つて航行しなければならない。但し、航空機の故障があつた場合においては、航空厅長官で定める方法に従つて飛行するときは、この限りでない。

第九十六条 航空機は、計器飛行を行つてはならない。

第九十七条 航空機は、計器飛行状態において、航空交通管制区内の飛行場から出発し、又は航空交通管制区若しくは航空交通管制圏を飛行しようとするときは、運輸省令で定めるところにより航空厅長官に飛行計画を通報し、その承認を受けなければならない。承認を受けた飛行計画を変更しようとするときも同様である。

第九十八条 航空機は、前條の航空厅長官の指示に従つて飛行計画に従つて航行しなければならない。但し、航空機の故障があつた場合においては、航空厅長官で定める方法に従つて飛行するときは、この限りでない。

第九十九条 航空機は、有視界飛行状態においては、計器飛行を行つてはならない。

(有視界飛行状態における飛行)

第一百条 航空機は、定期運送用操縦士若しくは上級事業用操縦士

に従つて航空交通に関する航空官長官の指示を聽取し、及び航空府長官に当該航空機の位置、飛行状態その他運輸省令で定める事項を通報しなければならない。

(到着の通知)

**第九十八條** 前條の飛行計画の承認を受けた航空機の機長は、当該航空機が飛行計画で定めた飛行を終ったときは、遅滞なく航空府長官にその旨を通知しなければならない。

(着陸帶の立入の禁止)

**第九十九條** 何人も、みだりに着陸帶に立ち入つてはならない。

第七章 航空運送事業等

(免許)

**第一百條** 定期航空運送事業を經營しようとする者は、路線ごとに運輸大臣の免許を受けなければならぬ。

2 前項の免許を受けようとする者は、申請書に事業計画(航空機の運航及びこれを行つたために必要な整備に関する計画をいう。以下同じ。)、事業收支見積、運航開始の予定期日その他運輸省令で定める事項を記載し、これを運輸大臣に提出しなければならない。

3 運輸大臣は、申請者に対し、前項に規定するものの外、商業登記簿の原本その他必要な書類の提出を求めることができる。

(免許基準)

**第一百一條** 運輸大臣は、前條の免許の申請があつたときは、その申請が左の各号に適合するかどうかを審査しなければならない。

一 当該事業の開始が公衆の利用に適応するものであること。

二 当該事業の開始によつて当該路線における航空輸送力が航空輸送需要に対し、著しく供給過剰にならないこと。

三 当該事業が航空保安上適当な事業計画を有するものであることを。

四 申請者が当該事業を適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

五 申請者が左に掲げる者に該当するものでないこと。

イ 第四條第一項各号に掲げる者

ロ 定期航空運送事業、不定期航空運送事業又は航空機使用事業の免許の取消を受け、その取消の日から二年を経過しない者

ハ この法律の規定に違反して禁こ以上の刑に処せられて、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者

ニ 法人であつて、その役員がロ又はハの一に該当するものは、定期航空運送事業の免許をしなければならない。

(運航開始前の検査)

受け、これに合格しなければ、運航を開始してはならない。

2 航空局長官は、前項の検査の結果、当該施設によつて定期航空運送事業者がこの法律及び事業計画に従う事務を行うことができる認めるときは、これを合格としなければならない。

(運航開始義務)

第三百三條 定期航空運送事業者は、免許の申請書に記載した期日に運航を開始しなければならない。但し、運輸大臣にあらかじめ届け出た場合においては、当該期日前に運航を開始することを妨げない。

2 天災その他やむを得ない事由により、前項本文の期日に運航を開始することができないときは、運輸大臣は、申請によりその期日に延期することができる。

(運航規程及び整備規程の認可)

第三百四條 定期航空運送事業者は、運輸省令で定める航空機の運航及び整備に関する事項について運航規程及び整備規程を定め、航空局長官の認可を受けなければならぬ。これを変更しようとするときは、同様である。

2 航空局長官は、前項の運航規程又は整備規程が運輸省令で定める技術上の基準に適合していると認めるときは、同項の認可をしなければならない。

(運賃及び料金の認可)

第三百五條 定期航空運送事業者は、旅客及び貨物(郵便物を除く。)の運賃及び料金を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 れを変更しようとするときも同様である。

運輸大臣は、前項の認可をしようとするとときは、左の基準によりてこれをしなければならない。

一 能率的な経営の下における当該事業の適正な経費に適正な利潤を含めたものの範囲をこえることとならないこと。

二 当該事業の提供するサービスの性質が考慮されているものでないこと。

三 特定の旅客又は荷主に対し不當な差別的取扱をするものでないこと。

四 旅客又は荷主が当該事業を利用することを著しく困難にするおそれがないものであること。

五 他の航空運送事業者との間に、不当な競争をひき起すこととなるおそれがないものであること。

(運送約款の認可)

2 第一百六條 定期航空運送事業者は、運送約款を定め、運輸大臣の認可を受けなければならぬ。これを変更しようとするときも同様である。

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするとときは、左の基準によつてこれをしなければならない。

一 公衆の正当な利益を害するおそれがないものであること。

二 少くとも運賃及び料金の收受並びに運送に関する事業者の責任に關する事項が定められてゐること。

(運賃及び料金等の掲示)

第一百七條 定期航空運送事業者は、

(事業計画)  
第百八條 定期航空運送事業者は、  
その業務を行う場合には、天候そ  
の他やむを得ない事由のある場合  
を除く外、事業計画に定めるとこ  
ろに従わなければならない。

2 運輸大臣は、定期航空運送事業  
者が前項の規定に違反していると  
認めるときは、当該定期航空運送  
事業者に対し、事業計画に従い業  
務を行なうべきことを命ずることが  
できる。

第九百九條 定期航空運送事業者は、  
事業計画を変更しようとするとき  
は、運輸大臣の認可を受けなけれ  
ばならない。

(運輸に関する協定)  
第一百一十条 定期航空運送事業者は、  
他の運送事業者と通絡運輸に関する  
契約、運賃協定その他の運輸に  
関する協定をしようとするときは、  
は、運輸大臣の認可を受けなければ  
ならない。これを変更しようとな  
るべきも同様である。

2 運輸大臣は、当該協定が公衆の  
利便を増進するものであるとき  
は、前項の認可をしなければなら  
ない。

(私的独占の禁止及び公正取引の  
確保に関する法律の適用除外)  
第一百一十一条 前條第一項の認可を受  
けて行なう正当な行為には、私的独

占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和二十二年法律第五十四号)の規定は、適用しない。但し、不公正な競争方法を用いる場合又は一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより不当に運賃又は料金を引き上げることとなる場合は、この限りでない。

## (事業改善の命令)

第一百二十二条 運輸大臣は、定期航空運送事業者の事業について公共の福祉を阻害している事実があると認めるときは、当該定期航空運送事業者に対し、左の各号に掲げる事項を命ずることができる。

- 一 事業計画を変更すること。
- 二 運賃、料金又は運送約款を変更すること。

## 三 航空機その他の施設を改善すること。

四 航空事故により支拂うことあるべき損害賠償のため保険契約を締結すること。

## (名義の利用、事業の貸渡等)

第一百三十三条 定期航空運送事業者は、その名義を他人に定期航空運送事業のため利用させてはならない。

2 定期航空運送事業者は、事業の貸渡その他いかなる方法をもつてするかを問わず、定期航空運送事業を他人にその名において経営させなければならない。

(事業の譲渡及び譲受)

第一百四條 定期航空運送事業者が該定期航空運送事業を譲渡する

場合において、譲渡人及び譲受人が、その譲渡及び譲受について運輸大臣の認可を受けたときは、譲受人は、譲渡人のこの法律の規定による地位を承継する。

## 2 第百一條の規定は、前項の認可について準用する。

## (事業の合併)

第一百五十五条 定期航空運送事業者の法人の合併の場合(定期航空運送事業者たる法人と定期航空運送事業を営まない法人が合併する場合において、定期航空運送事業者たる法人が存続するときを除く)において、定期航空運送事業者が存続する法人又は合併により設立された法人は、定期航空運送事業者のこの法律の規定による地位を承継する。

## 2 第百一條の規定は、前項の認可について準用する。

## (相続)

第一百六十六条 定期航空運送事業者が死亡した場合には、その相続人(相続人が二人以上ある場合においては、その協議により定めた事業を承継すべき一人の相続人)においては、その協議により定めた事業を承継する。

2 前項の相続人は、被相続人の死後六十日以内にその相続について運輸大臣の認可を申請しなければ、その期間の経過後は、定期航空運送事業の免許は、その効力を

失う。認可の申請に対し、認可しない旨の処分があつた場合において、その日以後についても同様である。

## 3 第百一條の規定は、前項の認可について準用する。

## (事業の休止)

第一百七十七条 定期航空運送事業者は、その事業を休止しようとするときは、運輸大臣の許可を受けなければならない。

## 2 運輸大臣は、当該休止によつて公衆の利便を著しく阻害されるおそれがあると認める場合を除く外、前項の許可をしなければならない。

## (事業の廃止)

3 第一項の事業の休止の許可是、一年をこえる期間についてすることができない。

## (事業の停止)

第一百八十八条 定期航空運送事業者は、その事業を廃止したときは、遅滞なくその旨を運輸大臣に届け出なければならない。

## (事業の停止及び免許の取消)

第一百十九條 運輸大臣は、定期航空運送事業者が左の各号の一に該当するときは、六箇月以内において期間を定めて事業の停止を命じ、又は免許を取り消すことができる。

## 2 第二十條 第二項の規定は、前項において準用する第一百十九條の規定による事業の停止又は免許の取消の場合に準用する。

## (航空機使用事業)

第一百二十三條 航空機使用事業を經營しようとする者は、運輸大臣の免許を受けなければならない。

## 2 第百二十二条第二項及び第三項並びに

一 この法律、この法律に基く処置に附した條件に違反したとき、又は免許、許可若しくは認可

又は免許を取り消すことができない。

2 正当な理由がないのにこの章の規定により認可を受けた事業を実施しないとき。

## 第一百二十四條 第百二條、第一百八條

## (免許の失効)

第一百二十條 定期航空運送事業者が、その事業を休止しようとする場合において、その日以後についても同様である。

## 2 第百一條第一項各号に掲げる者に該当するに至つたときは、その者に係る第一百條第一項の免許は、効力を失う。

## (不定期航空運送事業)

第一百二十一條 不定期航空運送事業を經營しようとする者は、運輸大臣の免許を受けなければならぬ。

## 2 前條第一項の免許を受けた者は、その事業を休止したときは、遅滞なくその旨を運輸大臣に届け出なければならない。

## (免許等の條件)

第一百二十二條 第百二條、第一百四條から第一百六條まで及び第一百八條から第一百二十條までの規定(第一百十一条の免許について準用する。

2 第百一條第二項及び第三項並びに第一項第一号及び第二号の準用に係るもの(第一項第一号及び第二号に係るもの)を除く)は、不定期航空運送事業に準用する。

2 第二十二条第二項、第一百五十五条第二項又は第一百六十六条第三項中第一百一條第一項第一号及び第二号の規定(第一百十一条の免許について準用する。

2 第二十二条第二項の規定は、前項において準用する第一百十九條の規定による事業の停止又は免許の取消の場合に準用する。

2 第三十條第二項の規定は、前項において準用する第一百十九條の規定による事業の停止又は免許の取消の場合は、定期航空運送事業に準用する。

2 第二十二条第二項の規定は、前項において準用する第一百十九條の規定による事業の停止又は免許の取消の場合は、定期航空運送事業に準用する。

2 第二十二条第二項及び第三項並びに

一 この法律、この法律に基く処置に附した條件に違反したとき、又は免許、許可若しくは認可

又は免許を取り消すことができない。

(航空機の航行)

第一百二十六條 國際民間航空條約の締約國たる外國(以下單に「締約國」といふ)の国籍を有する人又

は締約國の法令に基いて設立された法人その他の団体の使用する航空機(第二十九條の許可を受け

て旅客又は貨物の運送の事業を經營する者(以下「外国人國際航空運送事業者」といふ)

占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和二十二年法律第五十四号)の規定は、適用しない。

(事業の譲渡及び譲受)

第一百四條 定期航空運送事業者が該定期航空運送事業を譲渡する

送事業者」という。)の当該事業の用に供する航空機を除く。)は、左に掲げる航行を行う場合において、その上空を航行することが危険な区域として運輸省令で定める区域の上空を航行しようとするときは、航空長官の許可を受けなければならない。

一本邦外から出発して本邦内に

到達する航行

二 一本邦内から出発して本邦外に

到達する航行

三 一本邦外から出発して着陸する

ことなしに本邦を通過し、本邦

外に到達する航行

2 外国、外國の公共団体若しくはこれに準ずるもの、締約国外の

航空機を有する人又は締約国以外の

航空機は、航空長官の許可を受

けなければ、第百二十六條第一項

各号に掲げる航行により運輸省令

で定める軍需品を輸送してはなら

(軍需品輸送の禁止)  
第百二十八條 外国の国籍を有する航空機は、航空長官の許可を受けることなしに本邦を通過し、本邦外に到達する航行

3 本邦外から出発して着陸する

ことなしに本邦を通過し、本邦

外に到達する航行

4 第百二十九條 第百條第一項及び第

百二十一條第一項の規定にかかわ

らず、第四條第一項各号に掲げる

者が當該事業の用に供する航空機

を除く。)は、前項各号に掲げる航

行を行う場合には、航空長官の

許可を受けなければならない。

5 軍、税關又は警察の業務に用い

る航空機は、前二項の規定の適用

については、國の使用する航空機

とみなす。

4 第一項及び第二項の航空機は、第一項各号に掲げる航行を行う場合において航空長官の要求があつたときは、遅滞なくその指定する飛行場に着陸しなければならない。

(外国航空機の国内使用)  
第一二七條 外国、外國の公共団体若しくはこれに準ずるもの、外

第百三十條 第百二十七條但書の許可に係る事業を經營することができる。  
(外国人国内航空運送の禁止)  
第一二九條 第百條第一項及び第

百二十一條第一項の規定にかかわらず、第四條第一項各号に掲げる者が當該事業の用に供する航空機を除く。)は、前項各号に掲げる航行を行う場合には、航空長官の許可を受けなければならない。  
(外国人国内航空運送の禁止)  
第一二九條 第百二十七條但書の許可に係る事業を經營することができる。  
(航空運送代理店業等の届出)  
第一三〇條 第百三十三條 航空運送代理店業

第一三一條 第百三十二條 第七章 第九章 雜則  
第一三二條 航空長官は、第七章 第九章 雜則  
第一三三條 第百三十四條 航空運送代理店業又は航空運送取扱業を經營する者は、事業を廃止したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。  
(報告儀式及び立入検査)

第一三四條 航空長官は、この法律の施行を確保するため必要があるときは、左の各号に掲げる者に對し、航空機若しくは裝備品の整備、改造若しくは製造、飛行場若しくは航空保安施設の工事、管

理若しくは使用、航空機の使用、

航空業務、航空運送事業、航空機

使用事業、航空運送代理店業又は

航空運送取扱業に關し報告を求め

ることができる。

第一三五條 左の表の上欄に掲げ

る者(國を除く。)は、それぞれ

同表の下欄に掲げる金額の範囲内

で政令で定める額の手數料を納め

なければならない。

第一類第十一号(附屬の八) 通商産業委員会運輸委員会運輸審査会議録第一号 昭和二十七年五月二十一日

納めなければならない者	金額
一 第十條第一項の耐空証明を申請する者 二 第十二條第一項の型式証明を申請する者	八万一千四百円 四万八千四百円
三 第十六條第一項の修理改造検査を受けようとする者	八千七百円
四 第十七條第一項の予備品証明を申請する者	一万一千三百円
五 第二十條第二項の検査を受けようと/orする者	八千七百円
六 第二十二條第一項の技能証明を申請する者	五百円
七 第二十二條第二項の航空機乗組員免許を申請する者	五百円
八 第三十四條第一項の計器飛行証明又は同條第二項の操縦教育証明を申請する者	五百円。但し、実地試験に航空機の航行を行ふ場合であつて、航空局の航空機を使用するときは、五百円の範囲内で政令で定める金額に政令で定める金額を加算した額
九 第二十五條の航空機の操縦の練習の許可を受けようとする者	三百円
十 航空機登録証明書、耐空証明書、技能証明書、航空免状又は航空機操縦練習許可書の再交付を申請する者	四百円。但し、実地試験に航空機の航行を行ふ場合であつて、航空局の航空機を使用するときは、四百円の範囲内で政令で定める金額に政令で定める金額を加算した額
十一 第三十八條第一項の飛行場又は航空保安施設の設置の許可を申請する者	三百円
十二 飛行場について第四十二條第一項の完成検査を受けようと/orする者	七万五千百円
(運輸審議会への諮問) 第一百三十六條 連輸大臣は、左に掲げる処分をしようとするときは、運輸省設置法(昭和二十四年法律第五百五十七号)第五條の運輸審議会にはかり、その決定を尊重してこれをしなければならない。	一百円
一 第百五條第一項の規定による定期航空運送事業の免許 二 第百五條第一項の規定による定期航空運送事業の運賃及び料金の認可 三 第百十二條の規定による定期航空運送事業の運賃又は料金の変更の命令 四 第百四十九條第一項の規定によ	定期航空運送事業の譲渡及び譲受の認可 定期航空運送事業の譲渡及び譲受の認可 定期航空運送事業の譲渡及び譲受の認可 定期航空運送事業の譲渡及び譲受の認可
五 第百五十五條第一項の規定による定期航空運送事業者たる法人の合併の認可 六 第百十九條の規定による定期航空運送事業の免許の取消又は(航空の危険を生じさせる等の罪) 第七章 罰則 第一百三十八條 飛行場の設備若しくは	定期航空運送事業の譲渡及び譲受の認可 定期航空運送事業の譲渡及び譲受の認可 定期航空運送事業の譲渡及び譲受の認可 定期航空運送事業の譲渡及び譲受の認可
七 第四十四条第四項の検査を受けようと/orする者 八 第四十五条第二項の規定により準用する第四十四条第四項の検査を受けようと/orする者 九 飛行場について第四十七條第一項の検査を受ける者 十 第四十七條第一項の規定により準用する第四十七条第二項の検査を受けようと/orする者 十一 第四十九條第一項の航空保安施設について第四十七條第二項の検査を受けける者 十二 第五十九條第一項の運航管理者技能検定を受けようと/orする者	三万八百円。但し、航空機を使用して検査を行う場合であつて、航空局の航空機を使用するときは、三万八百円の範囲内で政令で定める金額に政令で定める金額を加算した額 三万八百円。但し、航空機を使用して検査を行う場合であつて、航空局の航空機を使用するときは、三万八百円の範囲内で政令で定める金額に政令で定める金額を加算した額 三万八百円。但し、航空機を使用して検査を行う場合であつて、航空局の航空機を使用するときは、三万八百円の範囲内で政令で定める金額に政令で定める金額を加算した額 三万八百円。但し、航空機を使用して検査を行う場合であつて、航空局の航空機を使用するときは、三万八百円の範囲内で政令で定める金額に政令で定める金額を加算した額 三万八百円。但し、航空機を使用して検査を行う場合であつて、航空局の航空機を使用するときは、三万八百円の範囲内で政令で定める金額に政令で定める金額を加算した額
十三 航空保安施設について第四十二条第一項の完成検査を受けようと/orする者 十四 飛行場について第四十三條第二項の規定により準用する第四十二条第一項の検査を受けようと/orする者 十五 航空保安施設について第四十三條第二項の規定により準用する第四十二条第一項の検査を受けようと/orする者 十六 第四十四條第四項の検査を受けようと/orする者 十七 第四十五条第二項の規定により準用する第四十四条第四項の検査を受けようと/orする者 十八 飞行場について第四十七條第一項の検査を受けようと/orする者 十九 航空保安施設について第四十七條第二項の検査を受けける者 二十 第五十九條第一項の運航管理者技能検定を受けようと/orする者	三万八百円。但し、航空機を使用して検査を行う場合であつて、航空局の航空機を使用するときは、三万八百円の範囲内で政令で定める金額に政令で定める金額を加算した額 三万八百円。但し、航空機を使用して検査を行う場合であつて、航空局の航空機を使用するときは、三万八百円の範囲内で政令で定める金額に政令で定める金額を加算した額 三万八百円。但し、航空機を使用して検査を行う場合であつて、航空局の航空機を使用するときは、三万八百円の範囲内で政令で定める金額に政令で定める金額を加算した額 三万八百円。但し、航空機を使用して検査を行う場合であつて、航空局の航空機を使用するときは、三万八百円の範囲内で政令で定める金額に政令で定める金額を加算した額 三万八百円。但し、航空機を使用して検査を行う場合であつて、航空局の航空機を使用するときは、三万八百円の範囲内で政令で定める金額に政令で定める金額を加算した額







第六條第一項中第十一号の四を削り、第十一号の三を第十一号の四に、第十一号の二を第十一号の三に改め、第十一号の次に次の二号を加える。

一 航空機の登録に関すること。  
二 航空機の安全性に関すること。  
三 航空機及びその装備品の修理及び改造(航空運送事業者)

## 八 航空路の指定に關すること

十四 前号に掲げる事業の運営  
及び料金に関すること。

16  
土地收用法（昭和二十六年法律第二百十九号）の一部を次のよう  
に改正する。  
第三條第十二号を次のよろに改  
める。  
十一　航空法（昭和二十七年法  
律第一号）による飛行場又  
は航空保安施設で公共の用に  
供するもの  
航空機の出入国等に關する政令

種類	目的
航空標識所	飛行場及び航空保安施設の設置及び管理に関する業務を行うこと。
航空無線標識施設及び航空無線通信施設の管理に関する業務を行うこと。	飛行場及び航空保安施設の設置及び管理に関する業務を行うこと。

			自家用操縦士
一等航空士	航空機に乗り組んで左に掲げる行為を行うこと。	一 賠償を受けないで、無償の運航を行う航空機の操縦を行うこと(自己以外の者を同乗させない場合に限る。)。	
二等航空士	航空機に乗り組んで天測による以外の方法で航空機の位置及び針路の測定並びに航法上の資料の算出を行うこと(航法上、地上物標又は航空保安施設の利用が完全でない飛行区間が千三百キロメートルをこえる航空機に乗り組んで行う場合を除く)。	二 賠償を受けないで、機長として、航空運送事業又は航空機使用事業を經營する者がその事業の用に供する航空機以外の航空機の操縦を行うこと。	
航空機関士	航空機に乗り組んで発動機及び機体の取扱(操縦装置の操作を除く)を行うこと。	三 機長以外の操縦者として無償の運航を行う航空機の操縦を行うこと。	
一等航空通信士	航空機に乗り組んで電波法第四十條に規定する第一級無線通信士の資格を有する無線從事者の行うことのできる無線設備の操作を行うこと。		

資格	業務範囲
定期運送用操縦士	航空機に乗り組んで左に掲げる行為を行うこと。
上級事業用操縦士	一 上級事業用操縦士の資格を有する者が行うことができる行為 二 航空運送事業の用に供する航空機の操縦を行うこと。
事業用操縦士	航空機に乗り組んで左に掲げる行為を行うこと。 一 事業用操縦士の資格を有する者が行うことなどができる行為 二 不定期航空運送事業の用に供する最大離陸重量一万三千六百五十キログラム以下の航空機の操縦を行うこと。 航空機に乗り組んで左に掲げる行為を行うこと。 一 自家用操縦士の資格を有する者が行うことができる行為 二 購酬を受けて、無償の運航を行う航空機の操縦を行うこと。 三 航空機使用事業の用に供する航空機の操縦を行うこと。 四 不定期航空運送事業の用に供する最大離陸重量五千七百五十キログラム以下の航空機の操縦を行うこと（計器飛行状態の下において、有償の旅客の運送を行う運航を除く。） 五 機長以外の操縦者として航空運送事業の用に供する航空機の操縦を行うこと。









でははないが不可能なところがあるために、通例いたしまして、第一機だけはこれを試作しまして、その性能がはたして國面通りでありますかどうか、明細書通りであるかということを確かめた上で、証明書を発行するということになつてゐるわけであります。

○南委員 そういたしますと、航空の安全性を確保する、すなはち飛行機そのものの安全性を確保するためには、運輸省が納得できるような検査をしなければならぬ、ことじゅうことです。

○大庭政府委員 その通りであります。

○南委員 一応の論理はその通りなりのであります。同じ政府部内におきまして、航空機製造事業法案で、航空機の製造について厳密ないわゆる航空機の安全性と申しますものを間接的に確保するためにいろいろなことをつづつおるのであります。できたものについて型式認定をなさいますと――この書き方を読んでみますと、その一機だけをやるのか、あとから出て来たものに對して、またあとに部品証明といふのが出て来るのになりますが、その後常にやるのか、そこへ人がどうもはつきりしていないのですが、はつきりお聞きしておきたいのは、型式認定をする際には、初めてできる飛行機だけに付いてやつて、あとは通産の方にまかして、製造証明で行く、こういうのをいふことになるのですか。

安全性能を確保する、すなわち飛行機子のものの安全性を確保するためには、型式証明をやつて、一機だけは十分に運輸省が納得できるよう飛行検査をしなければならぬ、こういうことですか。  
○大臣政府委員 その通りであります。

ではなはだ不可能なところがあるが、ために、通例いたしまして、第一機だけはこれを試作しまして、その性能がはたして國面通りでありまするかどうか、明細書通りであるかということを確かめた上で、証明書を発行する所なります。

○大庭政府委員 お答へいたします。  
型式証明につきましては、最初の設計図面に於いて型式証明をするわけでもあります。その型式証明に従いまして、航空機がマス・プロの段階——一機の段階——上の製造に移つたときには、型式証明書は発行しない、要するに設計図面の検査は発行しない、要するに設計図面の検査はしない。しかししながら生産に移る大過程におきまして、その構造上の、あるいは性能あるいは強度に対する調査は、これを運輸省でやつて行品の検査は、これを運輸省においてその検査は設定したいと考えておるのであります。

○南委員 どうもその辺に生産行政を担当している通商産業省の行政の実態について何か不安があつて、もう少し運輸省が製造過程に関與していくいろいろなことをやりたいというふうに法律をもとれど、御説明もとれるのですが、大体自動車でも航空機でも同じでありますから、要するに、物をつくるのに、それがだめになつて安全性のない、ような乗り物をつくるわけもないし、またつくろうとしておるのでない。ただいろいろの製造過程において不注意があつてそういうことになつたり、あるいは工業能力技術が至らずして飛ばぬ飛行機ができたり、航続力のない飛行機ができたり、またこれまでやすい飛行機ができたりするということは、両方とも監視して注意しなければならぬと思ひます。が、型式証明をやつて、そしてその後に流れ作業になつて出て来る——はたして日本の航空機がそんなに流れ作業にどんどんつくるほど製造に耐えるかどうか、これは今後の大きな問題でありましょけれども、一応考えられる上において、そういうよう

な場合に、生産関係に深くつ込んで行くことをやつて行くところの意味か。それとも、要するに飛行機の安全性を心配するあまりに、その辺との矛盾のないよう行政法に出ておきます考え方の方は、そういう意味か。それとも、安全性を心配するあまりに、そのものの安全性を心配する必要がありますが、この法律に出ておきます考え方の方は、どうも私は納得ができないことがあります。同じ政府部内においては、生産行政を掌つてゐる官庁は、生産者の立場でありますから、飛行機の安全性を心配する立場であります。生産行政を掌つてゐる官庁は、生産者の立場だけを考えて、そして飛行機の立場だけを考慮されるところに、私は納得の行かないものがあるのです。自動車につきましては、飛行機につきましては、これは生産部門を担当してゐる官庁であるうが、あるいは消費者の立場でそのものの安全性を監督している立場でありますしようと、これは要するに同じ立場に立つてやるべきものであります。そこでこゝさきかも矛盾撞着があらるべきではないのであります。法案を読んでみますと、こゝもその辺について、そこにはさきかも矛盾撞着があらるべきではないものがあるのです。それが、「これはさつくばらんに申し上げます」と型式証明は一機だけやつて、あとは通産省におまかせになつて、そちらをしていわゆる消費者の立場において、生産部門を担当してゐる官庁にいろいろの指文をなさる。こういう行き方をして行くのであるのではないかと私は思ふ。つまり一つの技術面に對して、單に安全性を行く上におきまして最も必要なことばかりを中心にして製造部門まで入つて行く、個の限まで監督して行くというような考え方の方は、私はどうも行き過ぎるようになりますのであります。この法律に出ておきます考え方の方は、そういう

の運用するために、多少その面にてたつて行く点があるのだ、こういうふうに考えなのか、政府委員のお考えをちょっとお聞きしたい。

○大臣政府委員 お答えいたします。このお話をよりますと、自動車その他の交通機関については通産省の所管であります、製品についても良好な製品ができるよう、あるいは工業がより以て発展して行くように所管をなさつてゐる。これはごもつともだと存する次第であります。が、交通機関としてもう少しお考へ願いたいことは、自動車より以上に安全性を必要といたします汽船である汽船などものの所管が現へてあるところにあるか、かつまたそれらの安への性よりもなおより以上高度の安全性を必要とする航空機製作について、これが所管がどこにあるべきかといふ問題につきまして、私ども運輸省といたしましては、航空機の安全性の確保のためにには、自分でこれを所管して行かなれば、その安全性は確保できない。かつまた世界各国、あるいは先ほども申しましたように、国際民間航空機構の規定を見ましても、それは一貫して規定がなされているわけでありまして、そういう面からいたしましても、世界各國共通的に安全性については一貫した行政機構をとつて、いながら、日本がなぜその一貫した行政機構がとれないのか。戦前においては日本の民間航空局そのものが一貫して行政をとつていただけであります。戦後にこれをなぜか離さなければいけないか、その点が私どもが今の御説明であります。が、納得しかねるところであります。この点にござりましても、いまお聞きいたしましたが、その点が私どもが今までの論争を重ねて来たわけであり

だ安全性の心配からいろいろ干渉されると、こういふお考をだらうと私は思はりますが、しかしその場合におあります。各所管に従つて相手の行政を信用しつつ進んで行く、これが政府機関の各担当部門別のがけじやなからうかと思う。私がなんへ聞いておりましたが、国会にまであるいは農林省と通産省の所管争いをしたり、運輸省は建設省が大蔵省と所管争いをして、委員会までそれのお先導をついていろいろそうちの議論をすることは、まことに苦々しいと思ふ。しかしそこには建設省が大蔵省と所管争いをして、常識として持つていなければならぬことは、その主管事項において忠実の余り、行き過ぎないようやつて行くことになります。今度は通産省の事務所管事項についていろいろ争いがあります。今までの所管間申上たことを私は聞いておりますが、幸いに内閣で一つの裁定案といふものができて、その裁定案の趣旨に従つてこの法律が両方ともできただんだということを私は聞いておりますが、幸いに内閣と運輸省の事務所管間申上たことを私は聞いておりますが、幸いに内閣で一つの裁定案といふものができて、その裁定案の趣旨に従つてこの法律が両方ともできただんだといふことを私は聞いておりますから、その通りに行つて来るものだと思つて、ぼくは最初からその趣旨であなたに御質問申し上げて、たゞそれによれるために話を聞いて来ています。今では、内閣と運輸省における監督行政、指導行政、助長行政といふものを多く認めて、その上におおむね安全性能といいますも

のであります。このようにして、各所管機関の各担当部門別のがけじやなからうかと思う。私がなんへ聞いておりましたが、国会にまであるいは農林省と通産省の所管争いをしたり、運輸省は建設省が大蔵省と所管争いをして、委員会までそれのお先導をついていろいろそうちの議論をすることは、まことに苦々しいと思ふ。しかしそこには建設省が大蔵省と所管争いをして、常識として持つていなければならぬことは、その主管事項において忠実の余り、行き過ぎないようやつて行くことになります。今度は通産省の事務所管事項についていろいろ争いがあります。今までの所管間申上たことを私は聞いておりますが、幸いに内閣で一つの裁定案といふものができて、その裁定案の趣旨に従つてこの法律が両方ともできただんだといふことを私は聞いておりますから、その通りに行つて来るものだと思つて、ぼくは最初からその趣旨であなたに御質問申し上げて、たゞそれによれるために話を聞いて来ています。今では、内閣と運輸省における監督行政、指導行政、助長行政といふものを多く認めて、その上におおむね安全性能といいますも

のであります。このようにして、各所管機関の各担当部門別のがけじやなからうかと思う。私がなんへ聞いておりましたが、国会にまであるいは農林省と通産省の所管争いをしたり、運輸省は建設省が大蔵省と所管争いをして、委員会までそれのお先導をついていろいろそうちの議論をすることは、まことに苦々しいと思ふ。しかしそこには建設省が大蔵省と所管争いをして、常識として持つていなければならぬことは、その主管事項において忠実の余り、行き過ぎないようやつて行くことになります。今度は通産省の事務所管事項についていろいろ争いがあります。今までの所管間申上たことを私は聞いておりますが、幸いに内閣で一つの裁定案といふものができて、その裁定案の趣旨に従つてこの法律が両方ともできただんだといふことを私は聞いておりますから、その通りに行つて来るものだと思つて、ぼくは最初からその趣旨であなたに御質問申し上げて、たゞそれによれるために話を聞いて来ています。今では、内閣と運輸省における監督行政、指導行政、助長行政といふものを多く認めて、その上におおむね安全性能といいますも

のであります。このようにして、各所管機関の各担当部門別のがけじやなからうかと思う。私がなんへ聞いておりましたが、国会にまであるいは農林省と通産省の所管争いをしたり、運輸省は建設省が大蔵省と所管争いをして、委員会までそれのお先導をついていろいろそうちの議論をすることは、まことに苦々しいと思ふ。しかしそこには建設省が大蔵省と所管争いをして、常識として持つていなければならぬことは、その主管事項において忠実の余り、行き過ぎないようやつて行くことになります。今度は通産省の事務所管事項についていろいろ争いがあります。今までの所管間申上たことを私は聞いておりますが、幸いに内閣で一つの裁定案といふものができて、その裁定案の趣旨に従つてこの法律が両方ともできただんだといふことを私は聞いておりますから、その通りに行つて来るものだと思つて、ぼくは最初からその趣旨であなたに御質問申し上げて、たゞそれによれるために話を聞いて来ています。今では、内閣と運輸省における監督行政、指導行政、助長行政といふものを多く認めて、その上におおむね安全性能といいますも

のであります。このようにして、各所管機関の各担当部門別のがけじやなからうかと思う。私がなんへ聞いておりましたが、国会にまであるいは農林省と通産省の所管争いをしたり、運輸省は建設省が大蔵省と所管争いをして、委員会までそれのお先導をついていろいろそうちの議論をすることは、まことに苦々しいと思ふ。しかしそこには建設省が大蔵省と所管争いをして、常識として持つていなければならぬことは、その主管事項において忠実の余り、行き過ぎないようやつて行くことになります。今度は通産省の事務所管事項についていろいろ争いがあります。今までの所管間申上たことを私は聞いておりますが、幸いに内閣で一つの裁定案といふものができて、その裁定案の趣旨に従つてこの法律が両方ともできただんだといふことを私は聞いておりますから、その通りに行つて来るものだと思つて、ぼくは最初からその趣旨であなたに御質問申し上げて、たゞそれによれるために話を聞いて来ています。今では、内閣と運輸省における監督行政、指導行政、助長行政といふものを多く認めて、その上におおむね安全性能といいますも



これが当然のことであつて、その間において私は矛盾があるべきものではないと思つたから、そういう御説明だらうと私は思う。航空機の一切の部品、素材に至るまでの工業を二元的にやつているところは、私は承つておらぬし、また記憶もしておらぬのでありますするが、そういうふうに広がつて行つてはいかぬから私はそういう見地で申し上げたのでありますするから、その意見にもし政府委員の方で反対ならば、はつきり御返事いたければけつこうでありますす。

空証明を出せないと、いふことは、御了解願えるのではないかと思ひます。それからもう一つは、所管争いの如きにつきましての御意見であります。私たちといたしましても、決して監査あるいは検査等の共管をするというふうに、つゝて航空機の生産とばらむ。あるいは助長育成には災いするといふことは十分考えております。このために、どうしても航空機の生産検査、耐空証明等は一本でなければならぬということを主張して参つたのですが、開議におきましてこうしたことになつたのであります。決して私たちは、これで十分であるとは考えていないのであります。そういうふうにつきまして、運輸省としては、とりあえず民間航空あるいはその他の運航の責任を負うものですから、運航の責任を負う立場にあるものが、自信のきる検査をしなければ、耐空証明は軽く出すものではなし。こういうふうに今でも信念を持つて考へておるのであります。

るよろな飛行機では困るのであります。が、耐空証明をやかましく言われるは一向かまわないと思ひます。またあれはどんなに嚴重になさつても、それをぐぐつて飛び出してすぐ落ちる流れ作業に出て来るものが、もう一、なん耐空証明という大事な関所を通つて行くのであるから、それを一機々々式認明のようなことをやらなければならぬ。またその飛行機を組み立ててある部品の一つ一つについても検査し、運輸省がどうしても安全なものにしなければならぬ。そういうところまで上げて行くと、私は少し航空機の安全ということを拡張して行き過ぎるよな気がするのであります。事実そんなことをいくら主張されても、実際間としてできない。あなた方が一つの原則をこしらえて、たゞ運輸省の人間検査するというだけのことであつて、それでただ満足するというだけなんす。そうしてやつたら、飛行機がめたに故障を起さぬかといえば、やは不幸にして故障を超す。なるべく故障を少くするよう努めておられるとは私は了じたしますが、そういうことと所管とは違うと私は思う。たゞそういうことのやりやすいよくな所にしたいという気持はよくわかります。それから先はお互いに個人の見解になりますからこれを申し上げないのがいいのであります。が、繰返して申上げますが、要するに、航空機のよな高度の精密工業においては、最後検査を十分なされば、その事前の検査については同じ政府部内である通産省

あたりがあなた方とよく相談してや  
た検査でいいのじやないか、検査を  
当に広げて参りますと、非常に煩雑  
なつて参りますから、あるいは二元的  
になつて参りますから、そういう趣  
において考え方が一緒であるならば  
そういう意味の所管争いはせずに両  
相まつて航空機事業の発展に貢献せら  
た方がいいのではないか、こう申し  
げたのであります。

複雑多岐などを簡素化して、責任の所在を明瞭にし、その上で能率を上げること、第二には行政事務の簡素化によって人員を縮小し、そして経費の節約をはかるのだ。この二つの大きな眼目によつて今回の行政機構改革が進められつつあるのだ。こういふふうに了承いたしておりますのであります。もとより違つた場合におきましては、公私にしましてはと要なつたやり方にいたしておきますが、今回、今申しました二つの重大な線に沿つてその改革が進められつつある。こういふふうに了承いたしておるのであります。そういうふうに了承してよろしくどうぞさりますか。

○本間政府委員 原則としてそういう趣でやつておると私も理解いたしております。

○尾崎(末)委員 そういたしますと、航空機製造法と、今御質問申し上げましたこととに関するその御質問は最後に譲りまして、その次に伺つておきたいと思ひますことは、今回の航空法制定をなすに先だちまして、運輸省において航空法制定審議会といふものが設けられ、その道の権威者二十五名の審議委員が委嘱せられまして、この問題について慎重審議をせられた結果、航空事業及び航空機生産事業に関する行政は一元化すべきである。それは、航空事業において一番大事なことは貴重な人命に直接の關係があるから、航空機の安全性などいうことが第一である。そういう趣意であります。そこで航空機の生産から生産過程における検査、まだでき上つた後の検査及び試験飛行、それから国際民間航空條約の中

心をなす船室証明の趣意に沿うことは、これまで、その行政を一元化しなければならない。こうじら趣意によつて答申をせられておるのであります。このことを御承知になつておられましたうかどうか、この機会にお伺いいたしたいと願うのであります。

○本間政府委員　運輸省にできました審議会において、御指摘になりまして、のような答申が出ておりますことを聞いております。

○馬崎(末)委員　そこで第三にお伺いいたしますことは、先ほどもよつと委員からの御質疑の中にも出たようですが、主要な国である米国、英國、カナダ、フランス、イタリア等を初め、とんどの国が、航空行政は先ほど私が関連質問いたしましたように、生産から運航まで一元化いたしておる。こういう事実を御承知でありましようか。どうでしようか。

○本間政府委員　お答えをいたします。アメリカにおきましては、御質疑のようないくつかの問題になつてゐると思ひますが、アメリカの飛行機生産に関する役所は、商務省の所管になつていて、いろいろな形で承知をいたしております。イギリスの場合は供給局でありましたか、そういうようなものがございましたが、運航いたしております。生産を担当いたしておられますけれども、二つにわかれれておるようになっておりまますのは、アメリカがござります。

○馬崎(末)委員　それに関しまして御質問申し上げますが、アメリカにおいて商務省に生産から運航までの行政機関がある。と申しますのは、アメリカがござります。

は航空省としないようなものがないために、商務省しかないから、商務省の中に航空局というものができますが、その航空局の中で生産から運航まですべての行政を一元化しておる。こないだに、商務省は、さき運輸省においても申しあげたのであります。しかし、いわゆる供給省といふこと、それから大だまお述べになりますが、英國におけるところのやり方は、さき運輸省においても申しあげたのであります。しかし、いわゆる供給省といふものがあつて、これに對して発注する。その発注したものに対する製造、これに関連したすべての検査は、航空省がやつてゐる。これは他の主要な国々と例外であります。少くとも検査に関する行政はことごとく一本化してやつておる、こういうように了承いたしておるのであります。さきのアメリカの商務省の航空局の事実と、今申し上げましたことについてのその問題について、私が御質問申し上げました。どうやら御了解になつておるかどうかが、その点を伺いたいのであります。

○尾崎(末)委員 これはくどいようぢ  
ありますから重ねて申しませんが、小  
くとも首の役所の名前や数が違います  
ために、さき御質問申し上げましたよ  
うなやり方をアメリカ、英國ではや  
ておるが、少くともその行政として  
のは一元化されておる、こういふこと  
を御了承になつてしまふのであります  
から、その方に移るのでありますが、  
交通事業におきまして一番大事なこ  
とは、交通機関が安全性を持つておるか  
どうかということである。たとえはま  
つきあら需要負の御質問の中に例が出来  
ようであります、汽車や電車は運転機  
官においてその製造の行政もつかさど  
つており、かつ運行の行政もつかさど  
つておる。あるいはまたこういふやうな  
方がなぜ必要かと申しますと、これ  
の交通機関といふものは、人命を最  
尊重しなければならない、こういふ事  
前においてこういうやり方をやつしてお  
る。いわゆる製造から運行に至るまで  
のその行政を一元化するといふこと  
は、その事業の性質が非常に安全性を  
とうとばなければならぬものであります  
。だから生産から運行に至るまでの  
行政を一元化してやつておるのだ。そ  
のやり方がまた現在では非常に多くあ  
る。だから生産から運行に至るまでの  
行政を一元化してやつておるのです。  
いたは例外であります、少くとも人  
命や貨物等の貴重なものに対する大き  
な責任を持つところのこういふ交通事  
業におきましては、この生産から運行  
に至るまでの一元的な行政をやつしてお  
るのだ、こういふことにつきましては  
大体お認めになりましょうか。

○本間政府委員　お答えをいたしまして、御指摘の汽車及び船に対しましては今までいろいろな経緯があり、雇用がございまして、御指摘のようになつておると思います。自動車は生産は通産省で担当いたしておる、ふうなことになつておるわけでございります。従つて私は今御指摘のような仕事をやつております日本のお車及び船の生産に、今日の機構が一番いいといふふうには考えておりません。従つていろへんな歴史あるのはしきりにないきさつがございまして、御指摘のようになつておりますが、これが日本における安全を確保する最上の制度であるといふふうには考えておりません。

○尾崎(末)委員　その点につきましては、時間がありましたら、あとで御質問申し上げることといたしまして、そこで汽車や汽船、電車等におきましては御質問申し上げ、御答弁になつた通りであります。が、航空機と申しますものは、交通機関の中でも、その速度等においても急速度をもつて飛ぶが、しかも飛ぶところの距離が非常に遠い、しかもレールとか道路とかいうもののない空を飛ぶものである。だから航空機の安全性ということは、汽車や汽船やあるいはその他の交通機関といつものよりも、はるかに安全ということについて重要性を持つたものであるのだ。こうしたことについては、大体同じような御理解でありますようが、どうぞありますようか。

Digitized by srujanika@gmail.com

みなならず、さらに免はほどく質問応答の中  
にありましたように、国籍性を持つ  
ておるもののが航空機である。」  
「ふな鳥から者をまして、国際民間航  
空條約におきまして、その條約の中  
心をなすものは航空機の国籍性、航空  
証明、「」いう点であるように思ふの  
であります。国際民間航空条約第三十  
一條にこれが掲げてあるように思うの  
であります。そこでこの航空証明とい  
うことをしつかりしたものにして、航  
空機及び航空機の運航に安全性を持た  
せるためには、いわゆる行政の一元化  
が絶対に必要だ。こういうふうに考え  
てあるのであります。つけ加えて申し  
上げますが、私はこの問題にタッチい  
たしました当初から、運輸省、通産省と  
いう言葉を使うのはきらいであります  
て、航空庁に生産から運航に至るまで  
の行政を一元化せよ、その航空庁の所  
属がどこであろうが、これは別問題で  
ある。こういう建前において、私は最  
も公正な立場から議論をいたしておる  
のでありますから、ただいま申し述べ  
ましたような、いわゆる生産から運航  
に至るまで一元化した行政でないとい  
かね。こういうふうに私は考えておる  
のであります。しかし私どもは、  
りましようか。

のうな質がるは禁制剤と説きは利吉てゐるはOのむかひの、医事の書つたまほに本此会に

行政をもつて、對外的貿易の發展に資する。本間は、そのうへて、對外的貿易の發展に資する。本間は、そのうへて、對外的貿易の發展に資する。

他の機関と連携して、農業はまちづくりの柱として、地域活性化に貢献する。  
農業はまちづくりの柱として、地域活性化に貢献する。  
農業はまちづくりの柱として、地域活性化に貢献する。

うつて行ふことにした。そこで、航路を定めることによって、運送の手続を簡便化することとする。このことは、日本に於ける通航規則の制定の問題である。

方で、要約の欄におおむね記入しておきたい。

（略）

まの御  
するにこ  
政をなす  
方が便  
してよ  
か、運  
うように  
あります  
うな理  
状態が  
相当す  
るに考  
えます  
題に対  
てはあ  
りります  
て非常  
と結論  
報告をせ  
これに  
いなか  
ま御指  
じござ  
つたので  
調査をし

るに考  
音を  
宜なん  
ろしゆ  
會して  
航空機  
省で  
して、  
田によ  
ており  
う考え  
る方が  
ており  
るも  
まわし  
が相当  
に堪能  
ねいた  
昇の書  
云の分  
がでこ  
せられ  
は御承  
つけら  
安全性  
分労会  
病にな  
いまし  
ござ  
いたし

航空機の運航者に於ける公認試験官の資格として、民間航空機の第十三回の規定によつて、純度の高いアルミニウムを用ひ、手作業による機械を重視する傾向がある。この結果、機械の精度が保たれ、機械の信頼性が高まつた。また、機械の構造が複雑化され、機械の信頼性が高まつた。

ます。また、規定による標準規格をもととして、日本は、その国際規格に同様の規格を設けたのです。この規格は、機体の構造、機器の性能、飛行の安全性などを重視するものであります。この規格は、機体の構造、機器の性能、飛行の安全性などを重視するものであります。この規格は、機体の構造、機器の性能、飛行の安全性などを重視するものであります。

ことと  
べた  
約の  
本は  
にお  
達、  
従つ  
てお  
約の  
が認  
ては  
つき  
があ  
して  
つき  
こと  
條約  
を數  
第八  
方の  
教し  
航空  
てい  
その  
の國  
れば  
によ  
の國  
三。二。  
に規  
しな

書類上の証據より成る承認済の設計

がなければならない。

記録類は、その航空機をその航空機の承認済の設計で識別するため

に、保存されなければならぬ。

三・一・二 航空機がすべての重要な点で承認済の設計に合致してお

り、またその製造及び組立が良好で

あることを決定するためには、その

国が承認した検査制度に従つて製造

工程中に航空機を検査しなければな

らぬ。

三・一・三 航空機は、当該の耐空性要件に合致していることを示すた

めに、その国によつて必要と認めら

れる飛行試験を受けなければなら

ない。

三・一・一 はやや蘇遠いので省略

をいたしますが、こういふことに相

つておりまして、この航空機と申しま

すものは、航空の運航とあわせて耐空性といふことが最も必要であり、耐空性の証明どもこれが最も大事な」と

こと、このことはもとより通産大臣におかれましても、通産省におかれましても、十分に御承知になつておることと思ひます。あらためて御所見を伺いたい

と思ひます。

○本閣政府委員 大だいま御指摘にな

りました点は承知をいたしております。十分に研究をいたしております。

従つて原則として製造を担当いた

しました通産省及び方法によつても機

査をしてしまして、多武長委員長代理

多武長退席

多武長委員長代理

それから御指摘の型式承認を得ました

設計通りに、飛行機が製作せられてお

るかどうか、その製造の過程につきま

して、ただいま御指摘の国際條約の

精神を十分に尊重いたしまして、建

設前で、製造法案を提案をいたしており

ますから、運輸省と協力をいたしまし

て同條約が企図いたしております。

これまで安全を確保するために十分な

努力をいたしたい、こういふうに考

えてある次第ござります。

○尾崎(東)委員 大だいまの御答弁に

よつて通産省側の御意向は大体わかつて参つたのであります。急のために

ただいままで御答弁になつたようなこ

とを結合し、さらにつ込んで御答弁

を願つておきたいと思ひますことは、

今申しますように、航空行政という

ものは、その安全性を確保するとい

う建前から一元化しなければならない。

こういふ必要性は認めながら、通産省

と運輸省との二つにわけられたとい

うか、重要な事情があつたといたしま

すならば、そのことも念のために伺つておきたいのであります。

○本閣政府委員 先ほど来私は見解を

申し上げておつたのでございますが、そ

の見解の中では尾崎委員が御承知をく

ださつておる範囲でございまして、ほ

かに特別の事情はなかつたものと承知

いたしておられます。

従つて原則として製造を担当いた

しました通産省及び方法によつても機

査をしてしまして、多武長委員長代理

もとにこの航空機製造法について若干質問を申し上げてみたいと思うのであります。

議論によつて行政機関改革の

責任者として努力をせられた行政管理

府長官である野田建設大臣に、先般私

の委員会に来ていただきまして、

御答弁を願つた際に、航空機を生産す

るという見地からの行政を通産省の所

管とし、航空機の運航安全の見地から

の行政を運輸省に所管せしめるとい

うの行政を運輸省に所管せしめるとい

うのであるが、こういふうに問題に

おきます。この大事な問題について、こ

れが何ら航空庁の方の面が顧みられず

これが何ら航空業者だけにこれが規定

され得る、こういふものは一体どう

を書いておるのであります。ここに速記

録の写しもそれへ持つて参つております

が、うところからこういふくなつて

こと、その通り、その線に沿つて極力闘

ただいままで御答弁になつたようなこ

とを願つておきたいと思ひます。

○本閣政府委員 御指摘のようない

うとこころからこういふくなつて

こと、このことはまだいま御答弁にな

つた以外に、何か事情があつたかど

うか、重要な事情があつたといたしま

すならば、そのことも念のために伺つ

ておきたいのであります。

○本閣政府委員 先ほど来私は見解を

申し上げておつたのでございますが、そ

の見解の中では尾崎委員が御承知をく

合するかどうか。生産技術上のその技術の問題といふものは、実際に行飛行機

を飛ばす運航の技術にも関連があ

ります。開拓によつて行政機関改革の

道はあと残しまして次に移ります

が、第八條の製造の確認の項目であります。

一通り読みでみますと、「第八條

六條第一項但書に規定する場合は、こ

れが何ら航空業者だけにこれが規定

され得る、こういふものは一体どう

を書いておるのであります。ここに速記

録の写しもそれへ持つて参つております

が、うとこころからこういふくなつて

こと、この通り、その線に沿つて極力闘

ただいままで御答弁になつたようなこ

とを願つておきたいと思ひます。

○本閣政府委員 御指摘のようない

うとこころからこういふくなつて

こと、このことはまだいま御答弁にな

つた以外に、何か事情があつたかど

うか、重要な事情があつたといたしま

すならば、そのことも念のために伺つ

ておきたいのであります。

○本閣政府委員 先ほども御指摘があ

りますが、第六條第一項の検査

と第六條第二項の検査は、前項

と第六條第三項の検査は、前項

と第六條第四項の検査は、前項

と第六條第五項の検査は、前項

と第六條第六項の検査は、前項

と第六條第七項の検査は、前項

と第六條第八項の検査は、前項

上げておるような條文になつておるわけです。

○尾崎(末)委員 これも質問の半分は

どはあと残しまして次に移ります

が、第八條の製造の確認の項目であります。

一通り読みでみますと、「第八條

六條第一項但書に規定する場合は、こ

れが何ら航空業者だけにこれが規定

され得る、こういふものは一体どう

を書いておるのであります。ここに速記

録の写しもそれへ持つて参つております

が、うとこころからこういふくなつて

こと、この通り、その線に沿つて極力闘

ただいままで御答弁になつたようなこ

とを願つておきたいと思ひます。

○本閣政府委員 先ほども御指摘があ

りますが、第六條第一項の検査

と第六條第二項の検査は、前項

と第六條第三項の検査は、前項

と第六條第四項の検査は、前項

と第六條第五項の検査は、前項

と第六條第六項の検査は、前項

と第六條第七項の検査は、前項

と第六條第八項の検査は、前項

と第六條第九項の検査は、前項

と第六條第十項の検査は、前項

と第六條第十一項の検査は、前項

と第六條第十二項の検査は、前項

と第六條第十三項の検査は、前項

と第六條第十四項の検査は、前項

と第六條第十五項の検査は、前項

と第六條第十六項の検査は、前項

設備等々につきましては検査をする。それからその工場でつくりました製造の過程についても一々検査をすることがあります。通商産業大臣が

申請者に製造確認書を交付いたします。場合には、その航空機がどういうふうにして、どういうふうな経過をたどつて、どうじ道行きをたどつてで申しあがという、わかりやすい言葉で申します。

ままでの事項を記載いたしましたが、その航空機のありのままの事項を記載いたしました。たゞ、どういふうな経過をたどつて、どうじ道行きをたどつてで申しあがといふうなものにならかと思ひます。が、そういうものを出しまして、航空證明を出す場合の重要な参考になるよういたしたい。こういう考え方には、

### ○尾崎(末)委員

ただいまの御答弁に

### ○尾崎(末)委員

ただいまの御答弁に

### ○本間政府委員

御指摘のように飛行

### ○本間政府委員

御指摘のように飛行

### ○尾崎(末)委員

ただいま御答弁によ

### ○本間政府委員

る

規定をいたします。ところの、航空局でやる、でき上った飛行機に対する試験と飛行及び耐空證明のためにする検査と全然重複するようあります。この重複するようないことをやると、どういふうな規定をいたします。ところの、航空局では、いわゆる安全部性の検査、安全性の確認、こういうものと並んで参つておるようだあります。その点についてはどうありますか。

○本間政府委員 御指摘のように飛行證明と申しますが、その点については、どうありますか。それはちょうど、航空局でやる、でき上った飛行機に対する試験と飛行及び耐空證明のためにする検査と全然重複するようあります。この重複するようないことをやると、どういふうな規定をいたします。ところの、航空局では、いわゆる安全部性の検査、安全性の確認、こういうものと並んで参つておるようだあります。その点についてはどうありますか。

○本間政府委員 その点は野田建設大臣の方が適当かと思ひますが、何と申しますか。安全の方の最終の責任は運輸大臣が持つておりますが、その点について重ねて御答弁をお願いいたします。

○本間政府委員 私どもはそう解釈しますが、その点になると、どういふうな飛行證明と申しますが、その点については、どうありますか。それは、いわゆる第八條の三項までは航空機の製造法の中から削除すべきものだ、こうしたことになると思うのであります。

○本間政府委員 たゞ、この第八條の三項までは航空機の製造法の中から削除すべきものだ、こうしたことになると思うのであります。たゞ、この第八條の三項までは航空機の製造法の中から削除すべきものだ、こうしたことになると思うのであります。

○本間政府委員 たゞ、この第八條の三項までは航空機の製造法の中から削除すべきものだ、こうしたことになると思うのであります。

申しますか。ありますので、それを参考にいたしておりますので、それを参考にいたしまして飛行證明なり耐空證明なりを出すことになります。より安全性が確保される。こういふうに考

えておるのであります。飛行證明をするからそれはいらぬのじないかといふうには、私どもは考えておらないわけであります。

○本間政府委員 たゞ、この御答弁にありますと、責任の點一点、責任の所 在が非常にあいまいになつて来ると思ひます。いわゆる安全性をより確実にいたしたいたためにこの製造確認をするのだと、どういふうにになりますと、空機の試験飛行をする、あるいは耐空證明をやる、こういう航空局がやるところの最終の責任は、運輸大臣であるか通産大臣であるかわからぬ、ことになります。この点についてはどういふうにありますか。

○本間政府委員 その点は野田建設大臣の方が適当かと思ひますが、何と申しますか。安全の方の最終の責任は運輸大臣が持つておりますが、その点について重ねて御答弁をお願いいたします。

○本間政府委員 私どもはそう解釈しますが、その点になると、どういふうな飛行證明と申しますが、その点については、どうありますか。それは、いわゆる第八條の三項までは航空機の製造法の中から削除すべきものだ、こうしたことになると思うのであります。

○本間政府委員 たゞ、この第八條の三項までは航空機の製造法の中から削除すべきものだ、こうしたことになると思うのであります。

○本間政府委員 たゞ、この第八條の三項までは航空機の製造法の中から削除すべきものだ、こうしたことになると思うのであります。

申しますか。ありますので、それを参考にいたしまして飛行證明なり耐空證明なりを出すことになります。より安

全性が確保される。こういふうに考

えておるのであります。飛行證明をするからそれはいらぬのじないかといふうには、私どもは考えておらない

わけであります。

申しますか。ありますので、それを参考にいたしまして飛行證明なり耐空證明なりを出すことになります。より安

全性が確保される。こういふうに考

えておるのであります。

申しますか。ありますので、それを参考にいたしまして飛行證明なり耐空證明なりを出すことになります。より安

全性が確保される。こういふうに考

えておるのであります。飛行證明をするからそれはいらぬのじないかといふうには、私どもは考えておらない

わけであります。

申しますか。ありますので、それを参考にいたしまして飛行證明なり耐空證明なりを出すことになります。より安

全性が確保される。こういふうに考

えておるのであります。

申しますか。ありますので、それを参考にいたしまして飛行證明なり耐空證明なりを出すことになります。より安

全性が確保される。こういふうに考

えておるのであります。飛行證明をするからそれはいらぬのじないかといふうには、私どもは考えておらない

わけであります。

申しますか。ありますので、それを参考にいたしまして飛行證明なり耐空證明なりを出すことになります。より安

全性が確保される。こういふうに考

えておるのであります。

大臣がとられ、製造過程における修理ももちろん含むのですが、生産技術上の検査は通産省が行う。これは航空機の非常に高度の製品に属するものにつきましては、あくまで優良な、形式にびつたり合った信頼性のあるいい製品を使わなければならぬ。これについての生産技術上の立場からの検査は通産省がやる。それから安全性の面については、運輸省が責任を持たれるわけであります。ただいまお話をありましたように、運輸省と通産省との両方が工場に当るということでは、まことに業界が迷惑をするわけであります。そういう点を避けるために、航空法案の第十條第六項、第七項の規定、それからこの法案の第五章の第十五條、第十六條の規定、こういふ相表裏する規定を置いたわけであります。

すなわちこの法案においては航空工場

検査官、それから航空機等の製造修理工場の従業者であつて試験に合格した

ものに実際の検査事務の大部分は委任するとなつております。航空法案の第十條、七項においては、運輸大臣は、

この検査を製造過程については通産省職員を特に指揮監督することができるとなつております。つまり実際問題として

の従業員にやらせる、そらして安全性の問題については運輸大臣は通産省職員を特に指揮監督することができるとなつております。つまり実際問題として

は、航空工場に対しても二本でなく一本で当るという建前であつて、結局

一人の検査官が同時に安全性の見地か

らも検査いたしますし、生産技術上の

検査なり確認なりもいたす。またごく

重要なものを除いては、実際問題とし

ては航空工場の従業員で両省共同に行

います試験に合格したものに行わせる

といふことで、役人がむやみに入るこ

となく、一本で工場に当る、こういう

ふうになつておるのであります。その

につきましては、あくまで優良な、形

式にびつたり合つた信頼性のあるいい

製品を使わなければならぬ。これに

ついての生産技術上の立場からの検査

は通産省がやる。それから安全性の面

については、運輸省が責任を持たれる

わけであります。ただいまお話をあ

ましたように、運輸省と通産省との

両方が工場に当るということでは、ま

ことに業界が迷惑をするわけであります。

○尾崎(末)委員 この点につきましては、四月二十六日の閣議決定の五項目は私も持っておりますが、これで見ますと、たゞいまの程度の御答弁ではどうも納得が行きかねる点が非常に多いのです。そこで本間政務次官にこう申してははなはだどうかと思ひますが、閣議決定の問題でもありますので、明日通商産業大臣の御出席を願つて、この問題に関するもゝ少しつつ込んだ御質問を申し上げてみたいと思ひます。が、委員長いかがでしようか。

○多武尾委員長代理 けつこうです。

○尾崎(末)委員 それでは本日は私の質問はあと保留いたします。

○多武尾委員長代理 本日はこの程度にいたし、明日午後一時より通商産業委員会、運輸委員会連合審査会を開会いたします。

本日はこれにて散会いたします。  
午後三時四十分散会

昭和二十七年五月三十日印刷

昭和二十七年五月三十一日発行

衆議院事務局

印刷者 印刷所