

第十三回 参議院運輸委員會會議錄第二十四号

昭和二十七年五月二十六日(月曜日)午後一時四十七分開会

出席者は左の通り。

委員長 山縣 勝見君
理事 岡田 信次君
高田 寛君

委員

植竹 春彦君
高木 正夫君
小野 哲君
小酒井義男君
齋 武雄君
前之園喜一郎君

衆議院議員

國務大臣

運輸大臣 村上 義一君
建設大臣 野田 卯一君

政府委員

運輸省 中村 豊君
航空局長 大庭 哲夫君
航空庁次長 栗沢 一男君
事務局 岡本 忠雄君
常任委員 岡本 忠雄君
常任委員 古谷 善亮君
法制局側参事 岸田 実君
(第二部長)

本日の會議に付した事件

○港灣法の一部を改正する法律案(衆議院提出)

○船舶安全法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○航空法(内閣送付)

○道路交通事業抵当法案(植竹春彦君外十三名発議)

○委員長(山縣勝見君) それではこれより運輸委員會を開会いたします。

先ず港灣法の一部を改正する法律案を議題といたします。御質疑の御ありのかたは御質疑を願います。

○赤木正雄君 前回の委員會におきまして、港灣工事費用の受益者負担の割当につきまして、行政事件訴訟特例法の適用があるようにしたかどうかという質問に對しまして、提案者の岡田委員から、現行法では損傷者負担について行政事件訴訟特例法の適用を規定していないので、受益者負担についても同法の適用は規定していないのだという御説明がありましたが、これは受益者負担と損傷の場合とちよつと性質も違ひますし、説明もちよつと不十分のように考えますので、もう少し詳しく御説明をお願いしたいと思います。

○衆議院議員(岡田五郎君) 過般の委員會におきまして私の答弁が非常に簡單過ぎまして、まだ御納得が行かないようでございますので、多少詳細に宜るかも知れませんが、御答弁申上げたものと存じます。先ず受益者負担に關しましてでございますが、この点に關しましては、先日申上げましたように、第四十三条の三の損傷者の負担金と表裏の關係にあるから、この負担金について又この行政訴訟特例法によらな

いのだ、こういう御答弁を申上げたのであります。御承知のようにこの負担金は租税でもございせん。又手数料とも違つた性質を有するものであります。訴願法に言ういわゆる租税及び手数料の賦課に關する事件というのには該当しないと私は考えるのであります。従ひまして、港灣法中にこの賦課に關する訴願規定を置かないのも一にこの理由に基くのであります。御質問の趣旨は、この五十九条を修正して、行政訴訟特例法によるようにしたかどうかというようなお考えもあつての御質問のようでございしますが、この負担金の賦課に關する爭議は、行政事件訴訟特例法の裁判手続によるかどうかということにつきましては、提案者、私はかような意見を持つておりますので、一応御答弁申上げたいのであります。

新憲法の第七十六条によりまして、一切の司法権は裁判所に屬し、行政裁判は廢止せられ、又これに基き、裁判所法の第三条は、裁判所が一切の法律上の訴訟を裁判する権限を有する旨を規定してあります。又同法の附則では行政裁判法を廢止してありますので、現在の制度におきましては、旧憲法下の区別は余り明らかでなくなつたのであります。單に裁判手続の相違のみが残ることになつたのであります。ところで、受益者負担の賦課を行政事件訴訟特例法の手続によるか、民事訴訟法の手続によるべきかということに關しま

して、立法論としていろいろ議論があるところであるのであります。特許審判だとか或いは海難審判のごとく、極めてその行政技術的な色彩の大きいものと性質を異にいたします。この受益者負担金の賦課金額の決定に關する不服のようなことは、むしろ旧土地収用法による補償金額の争ひの場合と同様に考へられるのであります。従つて民事事件としてむしろ賦課に關する争ひは取扱ひのが妥當ではないか、かように私は考へておるのであります。

かように考へますのが故に、私、提案者といひましては、むしろ行政事件訴訟特例法というのによらないほうがいいのではないかと、かように実は考へておるような次第であります。

○委員長(山縣勝見君) その他に御質疑ございせんか。その他ございせんか。別に御発言がなければ、これより直ちに討論に入ります。御異議ございせんか。

○委員長(山縣勝見君) 御異議ないものと認めます。それでは御意見の御ありのかたは賛否を明らかにしてお述べを願ひたいと思ひます。

○高田寛君 本問題は大きく疑問になる点もないと思ひますので、討論を省略して採決されることの動議を提出いたします。

○委員長(山縣勝見君) 只今高田君から動議が出ましたが、討論を省略して直ちに採決に入ることに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(山縣勝見君) それでは直ちにこれより採決に入ります。本案を原案通り可決することに御賛成のかたの御挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(山縣勝見君) 全会一致であります。よつて本案は原案通り可決すべきものと決定いたしました。なお本會議における委員長のお頭報告内容、その他爾余の手続等につきましては、慣例によりまして委員長に御一任願ひことに御異議ありませんか。

○委員長(山縣勝見君) 御異議ないものと認めます。それではさうに取計いたします。なお例によりまして本案を可決されたかたの御署名をお願いいたします。

多数意見者署名

岡田 信次 高田 寛
植竹 春彦 高木 正夫
小野 哲 小酒井義男
齋 武雄 前之園喜一郎

○委員長(山縣勝見君) 次に船舶安全法の一部を改正する法律案を議題といたします。先ず審議の便宜上、専門員から調査いたしました結果を御報告することになつたのであります。

○専門員(岡本忠雄君) 簡単に申上げます。政府は平和条約に關する宣言におきまして「一九四八年海上における人命安全条約」に「日本國政府は、実行可能な最短期間内に、且つ、平和条約の最初の効力発生の後一年以内に、……正式に加入する意思を有する。」とい

ことを表明しているのではありませんが、この条約に加入するため必要とされる国内法規の整備の一つとしてこの法案が提案されたものでございます。本案は右の条約の規定に基づきまして現行船舶安全法を改正しようとするものでありまして、その内容は、先般提案理由で非常に詳細に政府から御説明があつたのでありますが、要約いたしますと、第一無線電信を施設することを要する船舶として現行船舶安全法（四條一項）各号に掲げるものの外に新しく「旅客船又は総噸數五百噸以上ノ船舶ニシテ國際航海ニ從事スルモノ」を加えますと共に總噸數千六百噸未満の貨物船につきましては無線電信に代えて無線電話を施設し得ることの規定を設けること。

第二は従来内部的な職務指定による検査官の地位を明確にしております。以上二点に要約されます。

なお右条約は無線設備以外に船舶の構造、救命設備、方位測定機、信号灯、救急及び危険物の運送等に関しまして、或いは適用船舶を現行規定より拡大し、或いは新規規定を設けておりますが現行船舶安全法の体系におきましては法律改正を要するものは無線設備に関する事項のみでありまして、その他はみな省令で規定されておりますので、省令の改正で済むわけであります。又本案は附則におきまして右条約の実施期日たる本年十一月十九日より施行することを規定しております。以上の外詳細に検討いたしました、問題になる点は我々のところでは発見し得なかつたのであります。以上申し上げます。

○委員長（山縣勝見君） 只今専門員から調査の結果を報告いたしました、

何かこれらに関する御質疑等がございましたら……ちよつと速記やめて。

〔速記中止〕

○委員長（山縣勝見君） 速記開始。本件に關して御質疑ございませんか……別に御質疑がないようでありましたら、直ちにこれより討論に入ります。御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長（山縣勝見君） 御異議ないと認めます。それでは、賛否を明らかにしてお述べを願いたいと思ひます。

○小野哲君 討論は省略していいんじやないでしょうか。

○委員長（山縣勝見君） 只今小野君の御発言がありました、討論は省略して直ちに採決に入ることにして御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長（山縣勝見君） 御異議ないと認めます。それでは直ちに採決に入ります。本案を原案通り可決することに御賛成のかたの御挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長（山縣勝見君） 全会一致であります。よつて本案は原案通り可決すべきものと決定いたしました。

なお本会議における口頭報告の内容、その他の手続等に関しましては、慣例によりまして委員長に御一任願ひことに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長（山縣勝見君） 御異議ないと認めます。

なお本案を可とされたかたの御署名をお願いいたします。

多数意見者署名

岡田 信次 高田 寛
植竹 春彦 高木 正夫

小野 哲 小西井義男
齋 武雄 前之園喜一郎

○委員長（山縣勝見君） 続いて航空法案を議題といたします。御質疑のおありのかたは御質疑を願ひます。ちよつと速記やめて。

〔速記中止〕

○委員長（山縣勝見君） それでは速記開始。

次に航空法案を議題といたします。御質疑のおありのかたは御質疑を願ひます。

○小西井義男君 航空法案を審議するに當つて、やはり将来の国内航空の生産と運行、両方関連を持つて考へて行く必要があると思ひます。これに對して運輸大臣としてお考え願つて、例へば曾て国内で航空機の生産に従事しておつて、生産事業をやつておつた経験者等が、将来どういふ立場で、この政府の監督を受けて行くことが最善合理的で、生産の上にも必要なことであるといふようなことについての意見を、広くお聞きになつたことがあるかどうか。或いはそれがないとすれば、この法案の審議に當つてそれらの意見を聞かれる必要をお認めになるかどうかと、こゝういふようなことをお答え願ひます。

○國務大臣（村上義一君） お答えいたしますが、日本の戦後の航空事業の復興につきましては、とにかく七年間の空白な時代もありまして、事業の性質上非常な、世界的に言へば進歩がそこに來ておるのであります。これを日本におきましても取り返す必要が出ることは申上げるまでもありません。一方において、國際民間航空条約といふ

ものができております。で、今回の平和条約十三條の（C）項におきまして、日本もこの条約に六月以内に加入する、こゝういふことが平和条約に明記してあるのではありません。のみならず、調印に際しまして、宣言も政府代表者はしておられるのであります。これらの國際民間航空条約並びにその附屬書に定められております各事項を織込んだ航空法の制定といふものが是非必要なのであります。従つて今後の航空事業又運行につきましても、生産につきましても、整備につきましても、この条約附屬書に織込んであるものを取入れまして、そうして将来の航空事業のあり方について定めることが必要なのである。そういう目的で航空法の制定をして、その法律の精神に従つて航空行政を処理して行きたい、こう考えまして、昨年の十一月、航空法制定審議会といたうものが運輸省に設けられたのであります。この航空法制定審議会には、勿論今御指摘の航空機生産業者を代表したかたもその審議会の委員に委嘱をいたしまして、その方面の意見も十分に取入れて起案をいたしました次第であります。

○小西井義男君 この航空法案は、戦前においてもこゝうした法案が制定されておつたことがあつて、それらの法案と新しく出されるものとは、何か特別の相違点というふうなもの、新らしいこゝういふ國際關係によつてできて來ておるかどうか。その点について伺ひたいと思ひます。

○政府委員（大庭哲夫君） 戦前におきましては、大正十年に航空法といふものを出しまして、そうして民間航空事業並びにそれらの向上發展をやつていたわけでありましたが、御承知のように終戦になると同時にそれを廃止すべきでありましたが、いろ／＼な事情から一昨年の十二月までそれを継続していらたのであります。国内航空運送事業令といふものを出したときに、附則としてこの航空法の廃止をいたしましたのであります。現在航空法はないうわけでありまして、併しながら戦前にありまして大正十年に出しました航空法は、パリ条約によりまして制定したものであります。御承知のようにパリ条約は一九二二年にでき上つたものでありまして、現在の航空事業の多高度化された、且つ又航空事業の多面的な、或いは航空事業が國際的になつて來てゐるといふようなものを勘案いたしまして、パリ条約の條文では現在の世界的な航空事情には副わないといふわけで、一九四四年にシカゴにおきまして新らしく草案を作り上げたわけでありまして、これがいわゆる現在國際民間航空機構、いわゆるICAOの前身P ICAOといつていた時代に作り上げた。これが一九四七年から効力を發生效したわけでありまして、各國共その國際民間航空條約の條文に従ひまして、又その條文によつてできまして、各國の法規を訂正いたしまして、そうして國際的、一元的なものに推進して行く、それに加盟している國が現在五十六カ國あるわけでありまして、御承知のように國際條約におきましても、日本はその國際民間航空機構に六月以内に加盟する、又その條約、標準といふものには順応するといふ宣言までいたしておるわけでありまして、従ひまして日本におきまして、新らしく航空

法を設定するこの機会を利用いたしまして、それらの国際民間航空機構の条約或いはそれによりましたところの標準規定というものを全面的に取入れると共に、アメリカ、イギリスの航空法並びに従来ありました日本の航空法を勘案いたしまして、その最善と存せられる条文を写しとりまして、一つの航空法案というものを設定いたした次第であります。さよう御了承願いたいと思ひます。

○小酒井義男君 この航空法案にはいろいろな規定が沢山定められておるわけですが、これらの法案が制定せられたのちにおけるこの法案に基づくすべての条件を完備して行く上において、無論これらの規定は全部必要な規定が設けられておると思うわけですが、行政協定に基づくところの特例というふうなものと併行して、この法律の規定を実施して行く上においてはいろいろむずかしい問題ができるのではないかと、そういうことも考えられると思ひます。そういう点について、当局としては何らそれに対して心配するような点はないとお考えになつておるかどうか。一つその点を御回答願ひたい。

○政府委員(大庭哲夫君) 現在御承知のように、連合国並びにこのたびは駐留軍というものが駐留いたし、日本の空の防衛を担当することに相成つたわけでありまして、その極東空軍は全面的に国際民間航空機構の条約並びに標準規定を尊重いたしているわけでありまして、一つの日本で実施している規定と申しますと、空軍と海軍と民間というものの標準規定を、皆合同審議によりまして、一つの合同規定というものを作り上げて、それを現在実施し

ているわけでありまして、その精神とすることとは、かつて国際民間航空機構の条約というものを尊重した精神から作り上げておるわけでありまして、従ひまして、デフエンスという面を除いて、それ以外の運行面、いわゆる常時執行するこの運行面、いわゆる先方ではエア・トラフィック・コントロールと申しておりますが、地上で航空機の管制をする、或いはそのために必要な援助施設、保安施設と申しますが、援助施設、それらは一応全部民間航空機構の條約並びに標準規定に則つて極東空軍を作り上げておるわけでありまして、それらの現在残つておる駐留軍

というものと今後起きる日本の民間航空事業というものを同時にその規則で併用いたしても支障は全然ないのであります。その点につきましては、駐留軍と日本政府と私どもの運輸省との間に十分検討いたしまして、その結果支障ないだろうと思つておるわけでありまして、勿論それらの建設、運用並びに共同使用というものにつきましては、只今協定されておる予備作業班において、又その航空分科会におきまして、十分の協定をとつて行くことになつておるわけでありまして、それらの協定、今日なさ

つたところの協定の精神も、今の国際民間航空機構の條約並びに標準規定に則つておるに、その精神を以て協調いたしておりますから、別に支障はないかと存じます。ただデフエンスの面になりますと、これは全面的に空軍の全権能においてやるわけでありまして、その面におきましては一部分航空法の除外、いわゆる特例が必要になつて来るわけでありまして、今国会にこの航空法と同時に並行して提出い

たしてあるわけでありまして、一つ併せて御審議をお願いいたしたいと存じている次第でございます。その眼目とするところは、今後の空軍がデフエンスのために、航空法の一部除外、これも結論的には行政協定の取極の線から生じました。日本政府としてこれを除外するの適當でないかというところから除外をいたす所存であつて、これも先方と十分な協議の後には実施して行くということになつておるわけであり

ます。さよう御了承願ひたいと思ひます。

○小酒井義男君 少し質問がそれより、又軌道に戻して……。この法律案に規定されておることは、航空輸送をする上において必要な条件、それと、やはりそれによるところの国民生活に与える安全性の維持という観点から、これらのことはすべて立案せられておるものであるということについて、質問するまでもないと思つておるわけですが、そういうふうなものであるかどうかという点と、それから大臣にお尋ねしたいことは、先ほどこの立案に當つては、過去における航空機生産に携つた者の意見を聞いた上で立案をしたという御答弁でございますが、今後の生産から運行に至るまでの航空行政の一貫性、その監督を受けるものの立場として二重の監督を受けるということ、非常に不自由な、或いはそれに携わる者としてはなかなかむずかしい問題ができて来ると思つておるわけでありまして、そういう点について、やはり今大臣としてそれらの一貫したところの監督をして行くということに對する必要性をお考えになつておるか。或いはそこに結論が行つておら

んとすれば、監督を受ける者の意見というものを聞きになることをお考えになつておるか。その点も少しはつきりお聞かせ願ひたいと思ひます。

○國務大臣(村上義一君) 御指摘の通り、すべて交通用具は、人命、財産に直接關係がある次第であります。自然その安全を確保するといふことが第一の要件であることは今更申上げるまでもないのであります。特に航空事業は高度の進歩を見まして、又本質上非常にスピーディーなものであります。故に、一旦事故が発生した場合には誠に悲惨なる結果を來すといふ次第であります。自然この航空行政の最大眼目は航空の安全確保といふ点にあると確信をいたすものであります。で、航空の安全に對する責任が明確であるといふことが絶対必要であると思つておるわけですが、言い換へますれば、生産、修理、検査、運行といふものはそれ々々實は不可分に相連なる一連の航空行政として、一元的であることが最も望ましいと思つておるわけでありまして、勿論觀念的には生産と運行とは区分し得るものであります。が、實際面におきましては兩者は全く不可分な關係にあるのであります。本法案の各条文にも明記されております。ごとく、例えば型式証明をするにつきましても、又最も必要な航空証明といふものを航空行政として発行する。そうして初めて運行の用に供し得るのであります。この型式証明は勿論のこと、航空証明にしましても、ただ完成した飛行機だけを如何に検査しても航空証明は自信を以てできないはずでありまして、生産過程における検査、試験といふものがこれは必要なのであります。もとよりこれらは型式

証明に準拠して、生産工程においてそれぞれ試験或いは検査を要する次第であります。又部品につきましても、重要部品については同様のことが言ひ得る次第であります。そういうものを生産と運行といふものに區別して、ここに安全確保をするとか、或いはその安全性について一元的な責任を行政上持つといふことは、實際面においては非常に困難なことであり、又至難だとも言い得るのであります。従ひまして、昨秋運輸省内に設けました航空法制審議会においても、従つて生産から運行までを航空行政において行政を責任を持つて一元的になすべきであるという結論が出て、実は三月の初め頃までにその審議会の決議に基づいて法案ができた次第であります。で、その後諸般の情勢上、生産と運行とを、つまり生産と生産中の検査と区分する。そして生産は運輸省において監督して行く、行政を執つて行く。安全性の検査、試験等については運輸省が責任を持つて処理する。こういうことに相なつた次第であります。とにかく本法案は講和発効の日までに立案公布せられることが望ましくあつたのであります。が、国会の正規の期間の最終日に辛うじてこの法案を国会に提出し得たといふ次第であります。これは幾多の諸般の事情もその間にあつた、変遷を経て來たといふことを意味しておる次第であります。私としましては、この生産過程におきまして、運輸省の当事者、運輸省の当事者と極めて緊密な協力態勢をとらなければ、この安全性を確保し難いといふことを憂えておるのであります。是非とも兩省の關係当事者は緊密な努力をしてもらなければなら

ん、こう期待いたしておる次第であります。なお、生産者の代表のかたも審議会の委員に加えて、審議会案なるものは生産から運行まで一元的に航空庁において所管すべきものだという結論が出ておるのであります。その後最近に、御承知の通り、一方は航空機製造法案が作られ、そして今お手許に差出してあります通りに、航空法案が運輸省から提出したという次第でありますから、又改めて事業管理について意見を徴するという必要も必要ないかというように考へるべきであります。要するに、今御指摘のごとく、責任が非常に不明確になる虞れがあるというところも、もとよりでありますが、航空機製造法におきましては、製造確認証であるとか或いは製造証明とかいうものを、航空機製造法に基いて通産大臣が製造家に交付せられる。この交付を受けずしてこの運輸業者に引渡すことは禁止されておるといふような次第であります。自然業者の立場から申しますと、安全性の確保について責任を持つております運輸省との緊密な連携ももとより必要であり、又一方現在の法案に基いてこの航空機製造法案が製造法になりました時は、これに基いて製造確認とか或いは製造証明とかいうものをもらわなければ、注文の日に航空機を引渡すことができないというようになつてしまつて、この点、製造業者としては二重の監督を受けることになる虞れが多分にあると思つております。こういうような点につきましても、一層両省の当事者が緊密な連携を保持して協力態勢を確立して行かなければ、生産業者に与える支障はかな

り大なるものがあると思つておる次第であります。

○小酒井義男君 今大臣からの御答弁で、諸般の事情でこういうふうになつたという説明を受けたのですが、私はどこの省がやろうというところは、これは最もそれを担当するに適當な省がやることにならばいいと思つていますが、若し二つのそうしたところで監督をして来た場合に、事故が発生したときに、その事故原因についてのやはり責任の所在がお互いに不明確にされるといふような懸念がされるのじやないかと思つております。航空局長官はその専門的な御経験を持つておられるのですが、そうした二つの監督を受けて来て、その結果起つた事故というものは、機械的なものか、或いは部分的なものか、どちらの責任だといふようなことが明確に区別でき得るものであるかどうか。そういう点についてお答えを願ひたい。

○國務大臣(村上素二君) 航空局長官から又詳細なお答えをしてくれると思つておりますが、今お手許で御審議を願つております航空法が実施されましたならば、その責任は挙げて運輸省にあるのであります。全面的に責任を持つことに相成つております。又そういう心構えでおる次第であります。従いまして、航空機製造法に基いて処理せられる製造確認であるとか或いは製造証明とかいふものを通産省から御発行になつても、運輸省としましてはこの航空法に基いてみずから信念のある検査その他試験を行なつて行かなくてはならない次第であります。先刻申上げるように、製造業者としてはこの間に両方の監督を受けてすべて処理をして行

かなければならぬということに相成るの止むを得ないといふことは考へておるような次第であります。

○政府委員(大庭哲夫君) 只今議題になりました通りに、航空機の生産と運行というものが二元的になつた場合、或いはよしんば生産の面におきましてもそれが二元的になつた場合には、これは航空機の安全のためにはゆゆしき問題である。航空の安全と申すのはその責任の帰趨が明らかであつて初めて航空の安全を司つて行けるわけでありまして、責任の帰趨を明らかにするといふことが安全の根本問題じやないかと思つております。いづゆる飛行機が事故を起してから、その安全がどうであつたか、どこに事故が起きたかといふことを調べるのは次の問題であります。安全と申すのは、飛行機を安全に飛ばして事故を起させないやうにするといふことが積極的安全の問題であります。國家としてしまつて、それに副うようにすべての行政機構或いは検査機関といふものを一元的にこれを持つて行くことによつて、初めてその安全が確保されるものと、私たちは存じ上げていますわけでありまして、今、大臣から御説明を申しましたように、このたびの内閣の決裁によりまして、製造工務中におきましてその検査官は通産省の職員である。併しながらその任命或いはそれが日常やる仕事については運輸大臣の監督指導を受ける。且つ又それが実施する検査要領、検査機構といふものにつきましても、運輸大臣の決定する検査規則、検査方法によつて検査を実施するといふことになつて行けるわけでありまして、ただ組織上或いは成文上には一応の形態はなして行けるわけであり

ますが、その他の観点から申しまして、果して他庁の人間を、そういうような法規的な取締によつてこれを実施した際において、果してうまく行くかどうかといふことは大きな疑問があり不安心な点であります。私たちは内閣で定められた一つの方針に基いて極力最善の努力を尽して行きたいとは思つてはいるわけでありまして、問題は人的要素、人にかかつて行けるわけでありまして、最初にいくらか任命を運輸大臣に御相談を受けたにしても、その後のその人間の心的変化状況といふものはわからないわけでありまして、今後幾多の問題は派生して起きると存じているわけでありまして、航空の安全を確保する上において誠にこの問題は当局者として一つの大きな疑問に問はれて行けるわけでありまして、今も申しました通り、最善の努力は尽して行きたいと存じているわけでありまして、先ほどお話にありましたけれども、御質問があつた点につきましても大臣に補足して申しますと、私たちとしては、航空法を制定するとき、従来の航空機製造事業など、或いはそれらを大部分指導して行つた字識経験者といふ中には、あらゆる角度においてそれらの十分お話を伺つて、結論的に生産も運行も一元的に持つて行くのが、今後の民間航空事業を興す、又それを世界の水準まで立上らすために唯一の方策である。方途であるといふ結論に達した。但し御承知のように、戦前も又特に戦争中には、製造業者の中に入つていた検査官といふものは大部分が陸軍の検査官であり海軍の検査官であつた。軍人でありました。あらゆる権限を持つてそこに臨んで行けるわけでありまして、御承

知のように、民間航空機の検査官と申すのは、戦前の航空局の職員が終戦まで検査して行つて行つて行つて、それらに対する業者間の異論といふものは起きていなかつたわけでありまして、ただ軍人がやつたその悪弊が現在まで残つていて、製造業者がいろいろ「杞憂を感じて行けるわけでありまして、そのときの航空局の職員においては、そういう面はなく、むしろ製造業者は、その技術の提携において、技術の発展において、むしろ航空局の検査官と提携して一つの安全な飛行機を作らうといふところにある喜びが、え持つて行つたといふのが、過去の実績であつたと、彼らは申して行けるわけでありまして、この点、軍人のいわゆる軍人が万能を持つて工場に臨んで行つたといふのと、航空局の職員はただ技術の面において検査をし且つ又それに協力をして行つたといふのと、そこに違いがあるわけでありまして、一つこの点は十分御認識をお願いしたいと存じている次第であります。

○委員長(山縣勝見君) ちよつとお諮りをいたします。運輸大臣は衆議院の委員会に呼ばれておりますので、運輸大臣に対する御質疑は後にして、只今野田國務大臣が見えておりますから、野田國務大臣に対して質疑を先にして頂きたいと思ひます。

○前之園壽一郎君 野田大臣は非常に御多忙のところ御出席をお願いして甚だ恐縮に存じます。御所管である行政機構に關連いたしまして、航空法、航空機製造法等について御所見を承りたいと思ひます。この行政機構の問題は吉田内閣の最も大きな眼目であるといふことも考へておるわけでありまして、

これが実施に当つては非常にあらゆる面において御困難な事情が発生する。或いは党内の關係において、或いは国会の關係においてその他行政機構の對象となる官僚等の關係においていろいろ厄介であらうということもよくわかります。ただ併し野田大臣は非常に信念の強いお方である。我々は信じておるのであります。毅然としてあらゆるものを排除して御決行になるお方であらうと考えるわけでありまして、すでにそれぞれの法案も出ておるわけでありまして、大要失礼な質問でありますけれども、先ず第一に私は大臣の行政機構改革に対する眼目をどこに置いておられるかということについて御所見を承りたいと考えます。

○國務大臣(野田卯一君) 今回の行政機構の改革のねらいは、御承知の通り我が国に行政機構が戦争中並びに戦後を通じていろいろの事情のために複雑庞大化して参りまして、又必ずしも日本の国情に適しないような形のものも生まれて来たわけでありまして、併しながら、いよいよ平和条約も成立いたしました。日本が真の意味の独立国になつて初めから新しいスタートを切るといふ事態に照らしまして、過去のいろいろの事情で出て来まして行政機構も参りまして、幾多の政変を必要とする面もあるものであります。この従来の行政機構に對しまして、できる限りこれを簡素化する。複雑庞大になつておられますので、これをできるだけ簡素化して行きたい。そして責任關係も明白にいたしまして、筋の通つたしつかりした行政を行なつて行きたい、こういうふうに考えておるのであります。それにつきましては、

いろいろの行政機構の改革の案が考えられておつたのであります。最近の事情というものを中心にいたしまして、先ず現在ではこの程度の行政機構が適當であるという程度のものを取上げて、今回のそれを実施せんとしておるのであります。

○前之國書一郎君 只今の御答弁によつて、機構の簡素化によつて責任の明確化を期するのだと、その他人員の縮小、経費の減少、そういうことが目標になつてやつておられるのだと、こういうことはよくわかりましたが、非常に龐大な行政機構の負担の中には、大臣の志と違つた結果を生んでおるものもあるのではないかと、この御答弁の御答弁では十分行政簡素化によることの趣旨を貫いておるといふ御明答はあると思うのですが、どうでしょう。

○國務大臣(野田卯一君) 行政機構の改革につきましては、今まで私が知つてゐるだけでも殆んど十ぐらゐに近いようないろいろの案が今までのうちに提出されております。こういうような案も十分参考にし、且つ又最近の一般の世論といひますか、そういうものにも注意を払いつつ、又各省の意見、それから政界の希望、そういうものを全部引つくるめまして、現在としてはこの程度の行政機構が適當であらうといううな結論に達しておるわけでありまして、

○前之國書一郎君 昭和二十七年の四月二十六日の持廻り閣議において決定しておるところの航空機生産の所管等に関する件、こういう書類の配布を受けておるわけでありまして、これは本当に昭和二十七年の四月二十六日に御決定になつたのでありましようか。

○國務大臣(野田卯一君) お手許にお持ちの私の持つておるのと違つても知れませんが、私の持つておるものは一から七までの七つの項目に分かれております。恐らく同じかと思ひますが、これが決定になつております。

○前之國書一郎君 これは最初から大臣が御腹案になつたそのまゝのものが閣議において決定されておるのか、或いは又これが決定するまでに紆余曲折を経ておるのかどうか、そういう点について御答弁願ひたい。

○國務大臣(野田卯一君) この航空機生産の所管に關しましては、いろいろと官庁間におきましては、いろいろと意見がございまして、相違ない間検討いたしておつたのであります。併しながら一方、航空法の提案といふものをどうしても早くやらなければならぬという事情に差迫りまして、何とか打開をしなければならぬというその結果、閣議におきましてこの問題を閣僚の中の小委員会というものに付託されたものであります。私はその小委員会の委員になりましてこの問題の解決に當つたわけでありまして、小委員三人を以て構成されておりましたが、私は行政管理局長官をやつておる關係からいたしまして、私に案を作れといふようなお話でありましたので、私はそれから一生懸命いろいろ

各方面に折衝したり研究したりいたしまして、一応案を作りまして、そしてそれを小委員の方々に並びに各方面の方々の意見を加へまして、お手許にあるような航空機生産の所管に関する件といふようなものをお手許に配布したような次第であります。

○前之國書一郎君 小委員の中には航空に關する所管の大臣も入つておるわけでありまして、これは入つておるわけですか。これは入つておるわけですか。

○國務大臣(野田卯一君) これは通商産業省と運輸省との間に所管の問題でいろいろと議論があるところでありまして、直接の利害關係があるかたは入つて頂かないほうがいだらうといふことで、小委員の中には加つておられませんでした。

○前之國書一郎君 結局いろいろの案が出て、その結果、こういうような閣議決定になつたわけなんですね。

○國務大臣(野田卯一君) いよいよ意見がございまして、それをいろいろ検討いたしました。そしてこれならばこの程度であれば或いは運輸大臣にお願いして或いは通産大臣にお願いして承服願ひえらうと考へる案を作つたわけでございます。

○前之國書一郎君 一通り私もこれは読んでおりますが、私も頭が悪いのかどうか、どうもはつきりせぬ点が非常に多いのです。大変お手数であります。一から七まで具体的に御説明を願ひたいと思ひます。

○國務大臣(野田卯一君) それでは極く簡単に、私も大分前でありまして、或いは又よく記憶はだん／＼薄れて行くわけなんです。一、の航空機の型式証明(又は型式

承認)は、運輸大臣の所管とすること。但し、生産關係の重要事項については、通産大臣の意見を徵すること。これは航空機の型式証明、どういふタイプの航空機を作ることを認めるかといふことにつきましては、これは飛行機を實際運轉している方面のかたがそのことに対する所管をされればよろしいじやないかといううな観点からいたしまして、このようにいたしたのであります。併しながら飛行機の生産につきましてどういふタイプの飛行機を作るかといひまして、それが日本の現在の工場の生産設備なり或いは原材料、生産能力といひますか、そういうものを無視して、或いはそれに余り注意を払わないでするのは、そのタイプが實際生産を不可能とするといふうなことになるので、そういううな生産關係の重要事項については通産大臣の意見を十分聞いてやつてもらうことにいたしました。これは意見が徵するのであります。協議になりまして共々意見になりますから、意見を徵するといふことになりまして、これらの最後の責任はこの問題は運輸大臣にあるのだといふことになりまして、其管を避け、必要な程度において運輸大臣の意見を十分聴取すると、こういうことになりましたのであります。

第二点の航空機生産工場の生産施設に関する証明は、通産大臣が行なう。

いよいよ航空機生産工場の中の問題であります。この生産施設に関する証明といふものが現在行なわれているか、近い将来に行なわれるか行なわれないかといふことは、又別にいたし

まして、こういうような種類の事柄については、こういうものがある場合におきましては通産大臣がこれを行うという範囲を明確にしたのであります。

第三点の生産過程における検査については、(イ)生産技術検査は通産大臣の所管とし、(ロ)安全性検査は、運輸大臣の所管とする。

この生産過程における検査の問題が先ず論点になったのでありますが、これはいろいろと専門家の意見を聞き、いろいろと研究いたしております。この検査を二色の種類に分け得るというところになつて参つたのであります。

この(イ)に書いてあります生産技術検査は、或いは言葉を変えて申しますと、製造検査と言つてもいいのであります。製造の全過程における検査であります。製造の全過程につきましては通産大臣の所管とする。併しながら飛行機はその安全性を非常に重要視されるものでありますから、この安全性の検査については飽くまでも運輸大臣が責任を持つて頂くという意味におきまして、飛行機の生産過程における安全性の検査はこれを運輸大臣の所管とすることに、こういうことに、はつきりいたしましたのであります。安全性という点については飽くまでも運輸大臣の責任一本にするということを考へておるのであります。それが製造過程の検査においてこういうふうに見られて来たというふうな御了承願ひたいと思ひます。

第四の前項(ロ)の検査は、(A)当該工場の従業員(運輸、通産両省共同に行う検査員試験に合格したる者)及び(ロ)通産省の職員(その任命については運輸大臣に協議することを要する。)に委託して行はしめる。検査は(A)が主としてこれに当り、(B)は極く少数とし極めて緊要なる検査のみをなすこと。検査規則、検査標準等は運輸、通産両省の省令等にて厳密詳細に規定すること。

こういふふうになつております。これは安全性の検査についてどういふやり方をするかというところを規定したわけでありまして、これにつきましては、先ず任に当る人の問題であります。人は先ず原則といたしまして当該工場の従業員にやらせよう、部分の検査は従業員にやつてもらふ。併しその従業員は重要な任務を行うのでありますから、運輸、通産共同で行う検査員試験に合格した者である。それから次に通産省の職員の検査は全然やらないのかと申しますと、全部を当該工場の従業員に任せきりにするの如何かと思はれる現状でありますので、極くキー・ポイントについては職員も検査をすることができるとする結論に達しましたので、どこの役人にさせるかというところにつきましては、これは通産省の職員を使おう。併し通産省の職員であつても、これが安全性の検査を担当するのでありますから、安全性の検査というものは先ほど申しましたように、運輸大臣の所管とするというふうになつておりますから、身分的に申しまして、その人がこの職員になる場合に、通産大臣が運輸大臣に十分協議して、これなら大丈夫だと運輸大臣が安心するような人を任命するということになりまして、この安全性の検査自身につきましては先ず運輸大臣の指揮監督に服するというところにいたしましたのであります。現在今申しましたように大体二項に従業員にやらせることが建前でありまして、職員がやるということとは極く少く、極めて緊要な部分にしようとして、こういうことになつてしまつて、職員がたゞさん工場内に入つて来て、あれこれと口出しをすること、これを極力戒めたいということでありまして、第三項は、この検査の規則並びに検査標準というものは、これは非常に大切なものであります。最近のアメリカの航空機生産工場の実情をいろいろ詳細に聞きまして、しつかりしたものを作りまして、それによつて検査員は殆んど機械的に検査をして行くのでありますから、検査員そのものはそんなに優秀にやなくて、この基準、検査標準というものはしつかりできておりますから、機械的にやつて十分成績が挙げられるということに、こういうふうになつておるといふことを聞いておるのであります。日本でも是非将来をうかがひたい。各国ともそういうふうになりつゝあると思ひます。この検査規則とか検査標準というものは厳密詳細に規定したい。これは運輸省と通産省において共同で以て省令とかその他について共同でよく相談して作つて頂きたい、こういうことであります。

この検査は運輸大臣の所管であります。併し製造工場の所管は通産大臣が全面的な権限を持つておられますので、その間の調節に大変苦心をいたしまして、こういう検査方法をとることにいたしましたのであります。

第五、の耐空証明は、運輸大臣の所管とすること。これは殆んど問題ないように思うのであります。耐空の証明は運輸大臣にやらせる。

それから第六、の航空機の修理については、(イ)航空運送事業者又は航空機使用事業者の行う自家修理及びこれに準ずるものについては運輸大臣の所管とし、(ロ)航空機生産工場に行うものは製造の場合に準ずる。

この(イ)は、例えば日航であるとかその他の航空機を使用する事業者が自分の所で行う修理、これにつきましては運輸大臣が所管をする。又そういう事業者が集まつて作るような修理工場、例えば今具體的の計画をいたしましては、日航とノース・ウエストが共同出資をいたしまして修理工場を羽田の飛行場に作るという計画があるのであります。若しそういうものができたときには、そういう工場における修理は運輸大臣の所管とするということに規定したのであります。それから(ロ)のは、航空機生産工場で行うものは、当然大規模な修理になると思ひます。が、そういうものにつきましては、製造の場合と同じように安全性の検査を運輸大臣の所管とすると、それから製造全体の検査は通産大臣の所管とするというふうな、この製造の場合のあれが準用される、こういうことに相成るのであります。

それから七は、予備品証明は、製造の場合に準ずる。但し、同一品に対する第二回以後の証明は運輸大臣の所管とすること。これは予備品については、御承知のようにプロペラであるとか、エンジンであるとか、予備品の証明は製造の場合と同じである。但し、飛行機のプロペラ或いはエンジンというものは、一年間経つてしまつてそれを使うという場合におきましては、もう一遍検査証明を受けなければならぬ。こういうものにつきましては運輸大臣の所管とするということにいたしましたのであります。甚だ複雑なように見えますが、實際はそんなに複雑にしておらないのであります。製造工場につきましては製造工場の所管大臣である通産大臣というものの地位を或る程度認めまして、併しながらこの飛行機の安全性という点につきましては飽くまでも運輸大臣の責任として、それを一貫しておるというところに、この裁定案の狙ひがあるということに付加しておきたいと思ひるのであります。

○前之園署一君 いろいろと細かい点についてお尋ねしたいところがあります。重要な問題からお尋ねいたします。最も大きな問題は三、だろつと思ひますが、(イ)の生産技術の検査、いわゆる生産過程における通産大臣の所管として行はれる生産技術の検査、これはどういふ過程においてどういふ技術的検査をやられるのであるか、少しく詳細に御説明を願ひたい。

○国務大臣(野田卯一君) 私は専門家でありませんが、専門家の説明で見ますと、ダグラス D・C・3 というものにつきましては、体の構造を除きまして五百万のピースから成つておるといふことを聞きます。非常に複雑でいろいろなものを繋ぎ合はしてあると思ひますが、製造検査というものは、その全体について検査すれば、例えば設計通りやつておるか、品質がいいかどうかというのを専門について検査すること。それは通産大臣がやるということ

年間は型式証明はあるが、一年間経つてしまつてそれを使うという場合におきましては、もう一遍検査証明を受けなければならぬ。こういうものにつきましては運輸大臣の所管とするということにいたしましたのであります。甚だ複雑なように見えますが、實際はそんなに複雑にしておらないのであります。製造工場につきましては製造工場の所管大臣である通産大臣というものの地位を或る程度認めまして、併しながらこの飛行機の安全性という点につきましては飽くまでも運輸大臣の責任として、それを一貫しておるというところに、この裁定案の狙ひがあるということに付加しておきたいと思ひるのであります。

試験に合格したものであるといふことにこれはなつておるかどうか。検査員の資格というものはどういう程度の試験をするのか。或いはどういう範囲工場員が試験を受けることができるのか。そうしてその試験は誰がするの、というようなことを、これは規則が

きるのであります。一応この際承わつておきたい。

○國務大臣(野田卯一君) それは閣議決定では……そういう細かいことは事務当局で御研究になればわかることであらうので、そういう細かいことは事務当局にお任せいたしまして、根本の方針というものを決定したわけでありませう。この文句をきめますときには、各省の人を呼んで、法制局も入りましてきめておきます。細かいことにつきましては私がいろいろ申し上げるよりも、こういうものを担当しておられる行政官庁であれば相当おわかりであるから、私に細かい内容まで入つて御説明しろと言われても、そこまでは閣議決定しておつたわけではありませぬので、あとは所管大臣が責任を持つてやつてもらふ、こういうふうになつておるわけでありませう。

○前之國書一(野田卯一君) 勿論これは誰が検査をするということが根本なんです。検査が不十分で、例えば技術検査でも安全検査でも不十分であれば許可にならない。だから、どういふ程度の試験で、どういふ程度の検査をするかというところが根本問題になつて来ると思ふのですが。

○國務大臣(野田卯一君) それは勿論根本でありますけれども、そういう技術的なことは、この規定を作るときにはそういう技術的なことがわからなければだんごことだから、そういう詳しいことは、どういふ試験でどういふ科目をするかというところは、これは行政官庁長官である普通の関係ではわからない。そういうことは、所管大臣がそこにおられますので、この精神に即応して各所管大臣で以て詳しくおきめ

になるということでありまして、細かいことは各省大臣でやる、こういう趣旨だということを申し上げておきます。

○前之國書一(野田卯一君) そこで前に返りますが、この航空法の制定の問題、或いは航空機製造の問題について小委員会を設けられた、その小委員の連中に所管大臣が入つていないわけですね。いや、これは当然この問題に触れられたと思ひますが、検査ということが根本である。如何にして安全性を保つかというところは根本だと思ふので、所管大臣がこれに参加してないというところは、又その後において十分に協議をされなかつたというところは、今日大きな問題になつておるのじやないかと思ふのです。

○國務大臣(野田卯一君) 誤解がありますから……これはこの閣議決定を小委員会できめさせられ、承認の場合には各大臣全部寄つて通産大臣も運輸大臣もその席においてこれを承認しておられる。従つてそれをどうなさるかというところは、むしろ運輸大臣、通産大臣の責任においておきめになる、こういうことになつております。

○前之國書一(野田卯一君) 理論としては一応あなたの言われる通りであるかも知れない。併し實際問題としてはこれは今日大きな問題になつておる。衆議院の委員会においても恐らくこういう質問が出ておるだらうと思ひます。衆議院においても参議院においても、或いは通産当局、運輸当局においても、大きな問題になつておる。大きな波紋を巻き起しつゝあるわけですから、私はやはり運輸大臣と通産大臣にこの問題について十分に協議されなかつたということ、今日の禍根を招来しておる原因じや

ないかと思ふのです。それで小委員会という偏頗なものを作られて、曲りなりにもこういうものを作られたけれども、結果においては非常にまずいものになつたという気がするので、なぜ私はそのときに若し所管大臣が入らなかつたならば、その後において十分にこれらの問題について御協議をなされなかつたか。この問題について十分に協議をされなかつたというところは非常におかしいと思ふ。

○國務大臣(野田卯一君) これは私は少し意見を異にするのでありまして、これは大体のことをきめておるのでありまして、これは閣議ではお互いに所管大臣というものがあつて、その所管大臣が参画してこれは最後の閣議できまるのでありますから、お引受になるという場合には、これでやれるという自信があつてお引受になるのですから、共同してやるといふ、詳しいことは省令をきめるとかその元の規則をどうするかというところは、所管大臣で責任を持つてやれるのでありまして、それは私は責任を持つて所管大臣がやられる、こういう建前になつておる。そこを一つ十分御了承願ひたいと思ひます。

○前之國書一(野田卯一君) 閣議では非常にいやでも或いは圧迫を受けてしる／＼承認する場合もあり得ると思ひます。今日所管大臣が全面的にこれを承認してゐるとは考えられない。先ほど運輸大臣の御答弁を速記をお読みになつてもわかりませんが、これは明らかに閣議決定に何が無理があるのではないか。行政機構の改革の目的からいつて、当然行政簡素化は責任の明確化である。そ

うして人員を縮小して局部の負担を軽減するにあるのだ、こういう御答弁になつた。その通りである。この航空法或いは又航空機製造法を見ると、これが責任の明確化にはならない。むしろこれはその責任を回避をする一つの法律になつてしまふかも知れないと思われるのであります。私もこれは、この航空機事故というものは単に機械或いは人だけ物だけによつて起るものとは考えない。それらの点について、航空機の事故は、この前三原山の事故もありまして、そういう事故はどういふふうにして起るか。単に人の問題だけであると考えておるか。機械或いは物その他の関連性によつて事故になつておるのではないか。それらの点について一つ御所見を承わつておきたい。

○國務大臣(野田卯一君) 私は航空機の所管ではありませぬので、一般的に申し上げるので、ただこの閣議決定をしたときの起草に當つたといふことであらうから、その間の詳しいことは、所管大臣がおられますから、その人からやつて頂ければ紛るべきでないと思ひます。この間の三原山の飛行機のことにつきましては私は調べておりませんから、私がとかく申し上げるよりも、これは運輸大臣がお答えになるほうが間違いないと思ひます。

○前之國書一(野田卯一君) あなたは最初に、行政機構の簡素化は責任の明確化にあると、こういうことをおっしゃるから、無論その通りである。それならば、これを各方面から錯綜したような、責任の所在がどこにあるかわからないような法律の制定では非常に困ると、私はそういう意味のことを言つておる。だから責任の明確化ということ

は、一省或いは二省にまたがるよりも、一省に全責任を持たして、そうしてすべての検査、航空機のすべてのことを一元的にやるのが本當にいいのじやないか。これが航空機の安全を保たせる最大のもののじやないかと、こういうことを私は質問している。この点について御答弁願ひたい。

○國務大臣(野田卯一君) 今の点は私もよくわかつたのであります。これは責任の明確化ということでは当然やらなければならぬ大きな命題でありませうが、同時に政府の考え方としては、製造工場というものはこれは通産大臣の所管であるという原則から、行政組織上行政を分担する建前からいふまでも、製造工場は通産省である、こういう考え方を持つております。運営関係は運輸当局という一つの大きな線がありますから、ここにおきまして飛行機の安全性という観点から責任の明確化を貫くにはどうしたらいいかという観点から研究した結論が、只今御披露いたしました閣議決定になつた、こういうふうな御了承願ひたいと思ひます。

○前之國書一(野田卯一君) これを二元的に監督するということになりますと、一元的に監督するよりもつと安全性その他において弱くなるとお考えにはならないでしようか。

○國務大臣(野田卯一君) 私は、この制度を運輸大臣が通じて責任を持つておやりになれば弱くなることはないと思ひます。そういうふうな考へております。

○前之國書一(野田卯一君) 最近の新聞に、保安庁で自衛のために航空機を使用するということが伝えられておるのです。

その点について大臣は御承知でしょうか。

○國務大臣(野田卯一君) この問題は保安庁の關係のことであり、保安庁から御説明してもらつたほうがいいと思います。

○前之園喜一郎君 閣僚の一人としてあなたは御承知かどうかということでは。

○國務大臣(野田卯一君) 私よく存じません。

○前之園喜一郎君 恐らく新聞にああいうふうにあるのだから、一応そういうことになるだろうと思うのです。そういうことになる、結局航空というものに對して一体三元的であるものが更に三元的になるかも知れないというようなことを我々非常に恐れるわけなんです。むしろこれを従来、今は通産、運輸にまたがったわけであり、更に保安庁で自衛のために航空機を使うということになると、三つになる。これを統一して或いは内閣の庁とか或いは局というふうなものに置き換えることが非常に効果的であると私は考えるのでありますが、そういう点について大臣は御研究になつたことはないので。

○國務大臣(野田卯一君) 只今の御質問の点は勿論これを研究する場合はいろ／＼な点を考えました。現在並びに将来のことを考えたのであります。が、余りに将来のことを考えますと、今日の制度を作る点から非常に問題が起つて来ますので、私はそれに余り触れたくないのでありますが、試みに戦前の日本の姿はどうであつたかということになりますと、御承知のように軍需省というところと航空兵器總局とい

うのがありまして一元的にやつておりました。そこで全部検査をして皆軍需省が責任を持つておつた。そのときに安全性の航空証明などどこで出したかというのでありますが、これは別のところで出ておりました。航空機工場

のことは全部軍需省で一元的にやつておつたとは聞いておる。これも一つの考え方だと思ひます。

○前之園喜一郎君 軍国主義時代と今日では非常に違ふと思ひます。飛行機について大臣にとやかく伺ひするところ、或いは行き過ぎであるかと思うのでありますけれども、この航空局というものはこれは今漸く発足したばかりである。どうしてもこれは世界的な水準まで持つて行かなければならない。これについては相當に國家がこれを補助し指導し助成して行かなければならぬと思ひます。御研究になつたことがあつたでしょうか、どうでしょうか。

○國務大臣(野田卯一君) 連記を停止して頂きたいと思ひます。

○委員長(山縣勝見君) 連記をとめて。

○委員長(山縣勝見君) 連記をとめて。

○委員長(山縣勝見君) 連記をとめて。

○委員長(山縣勝見君) 連記をとめて。

○委員長(山縣勝見君) 連記をとめて。

○委員長(山縣勝見君) 連記をとめて。

○委員長(山縣勝見君) 連記をとめて。

○委員長(山縣勝見君) 連記をとめて。

○委員長(山縣勝見君) 連記をとめて。

○委員長(山縣勝見君) 連記をとめて。

○委員長(山縣勝見君) 連記をとめて。

○委員長(山縣勝見君) 連記をとめて。

○委員長(山縣勝見君) 連記をとめて。

○委員長(山縣勝見君) 連記をとめて。

○委員長(山縣勝見君) 連記をとめて。

うことになつて来ますが、それは今は私はもう詳しく申し上げませんが、大臣の頭にはピンと来ていると思ひます。

運輸省においても、或いは衆議院においても、参議院においても、大きな問題になつておる。二元的にやるといふことがむしろこの法律の逆効果来たすだろうと私は考へる。それはそういうことではないと断言なさるかも知れないけれども、恐らくそういうことにな

るのではないかとこのことを我々は非常に心配しておる。ですから、委員会においてもわざ／＼あなたの御出席を願つて、そして検討してやるわけ

です。運輸大臣としても又従来數回に亘つて質疑を重ねて、その間、運輸大臣の意見というものは大体においてキャッチしておるわけであり、その間、大臣と運輸大臣との御意見の中に

は相當に相違があると思ひます。今日の問題においてもこれは相當明確なものがあつたわけ。法律が通ればこれ

は運輸大臣の責任として責任を負うが、その間に非常な不安があるという

ような氣持は、私も認めるわけなんです。それは私も認めるわけなんです。それは私も認めるわけなんです。

○國務大臣(野田卯一君) 航空法の必要なのは、ここにいられる委員は私よりよく御承知と思ひます。政府もその点、非常に急ぎまして、それは講和

條約が締結する前にこの法律案を非常に急いで提案したわけであり、政府としては是非この法律を成立させたいと、こ

ういう意図を持つておるのではありません。

○前之園喜一郎君 それはいろいろ事情があるでしょうけれども、ただ問題

はこれをこのまま通すかどうかという

ことは非常に問題だと思ふのです。政府のお考えとしてはどうしてもこのま

ま通さなければならぬというお考えなのかどうかというのを、ざつ／＼お聞きして

お聞きしたいと思ひます。

○國務大臣(野田卯一君) 航空法の必要なのは、ここにいられる委員は私よりよく御承知と思ひます。政府もその点、非常に急ぎまして、それは講和

條約が締結する前にこの法律案を非常に急いで提案したわけであり、政府としては是非この法律を成立させたいと、こ

ういう意図を持つておるのではありません。

○前之園喜一郎君 それはいろいろ事情があるでしょうけれども、ただ問題

はこれをこのまま通すかどうかという

ことは非常に問題だと思ふのです。政府のお考えとしてはどうしてもこのま

ま通さなければならぬというお考えなのかどうかというのを、ざつ／＼お聞きして

お聞きしたいと思ひます。

○國務大臣(野田卯一君) 本案につきましては十分政府内部で討議を尽くして

出したものでありますから、原案で成立するということに切に願つてお

ります。

○前之園喜一郎君 この法律が通過して、そして極めて円滑に両省の間で

運営ができるということは、私は非常に期待してゐる。それから又航空の発

達に支障を来すようなことがあるのではないかと、私は一層この法律が、

ですから、私は一層この法律が、

ですから、私は一層この法律が、

ですから、私は一層この法律が、

ですから、私は一層この法律が、

ですから、私は一層この法律が、

ですから、私は一層この法律が、

ですから、私は一層この法律が、

ですから、私は一層この法律が、

ですから、私は一層この法律が、

おるかという事について、何か御研究になった結果がありましたら承わりたいと思います。

○國務大臣(野田一君) 私は外国のことは一応調べましたが、今確かな記憶はありません。アメリカでは商務省に航空局があつて、そこでやつております。丁度日本の通産省とあれと一緒になつてやつておる。航空局が一緒になつておるので、そういう問題が非常に少いと思つております。

○小酒井義男君 航空機などは御説明になつた通りに非常にたくさん部品が集つてでき上つておるので、その生産過程では一応検査を通つても、それが安全検査を行なつたのちに使用する過程で事故が起つた、而も検査するときは一応それで検査は通つたのであるが、使用する時間的な使用年度を超過して故障の起り得るというふうな場合があると思つておる。生産技術検査の過程において原因がすでにあつたものが、のちにおいて事故の原因になるという場合がある、私はこういう飛行機の場合にはあると思つておるが、それに対して全部運輸大臣が責任を持つという事は非常にどうかと思つておる。例えばこの安全検査をするまでを一つの役所が担当して、そしてこれで大丈夫となれば使つてもいいという責任を持つて、今度は別の使うほうがある飛行機を運行して行くというふうなことは考えられなかつたか。

○國務大臣(野田一君) お話のような考え方もあるわけであり。さつぱらに申しますと、通産省の管轄からすればそういう考え方は、作つてしまつてからは運輸省で責任を持つて、

こういう考え方もあるわけであり。併し飛行機ができて上つてからいろいろな欠点があるわけであり。製造の過程において十分な検査をしなれば、飛行機はこれで大丈夫だといふ耐空証明が出せないというわけであり。そこで問題は、工場内の安全性の検査といふことにさかのぼつて来るわけであり。ところが、こういうところに非常にむずかしい問題があつて、こういう考え方がなつた、こういう点を御了承願ひたいと思つておる。

○委員(山縣勝見君) その他御質疑ございせんか。

○國務大臣(野田一君) 最後にちよつと申上げておきたいのですが、この問題の処理につきましては、政府内部にとりましては、どうしても運輸省と通産省とは緊密な連絡をとつてやつてもらなければいかん。それをこういう対抗的な気持でこれを運営されますと私は非常にいけないと思つておる。各省が一緒になつてやつて行こうという気持があればさうむずかしいはない。それ／＼しつかりやつてもらえば御心配になる点は十分除けるのじやないか。これは又是非やつてもらいたい。こういうように村上さんにも高橋さんにもお願いしておきます。

○委員(山縣勝見君) その他御質疑ございせんか。

○委員(山縣勝見君) 連記を始めて下さい。

○委員(山縣勝見君) 連記を始めて下さい。

○委員(山縣勝見君) それでは引續いて道路交通事業抵当法案を議題といたします。本件について御質疑のあることは御質疑を願ひます。

○小酒井義男君 発議者の一人なのでありますが、実施面について当局のほうに少し伺いたいと思つておる。例えば事業単位の認定をする場合、この法律によつて一事業の一部分についての単位認定といふことが可能であるかどうか。具体的に申しますと、二つの線を持つておる会社の一つの線路だけを事業単位として認定することができようかどうか。こういう場合に、車両を五十両なら五十両持つておる。その車両が両方の線路を使つておる。営業所或いは車庫も一カ所だといふような場合、これはどういふふうなそれを設定して行くことになるのか。この取扱ひについて一つ伺つておきたい。

○政府委員(中村重君) 事業が大きい場合は、事業全体を一括して財団にせず、一部だけにして、後は将来の問題に残して置くといふことも考えられますので、一部分についても事業単位を認定することを考えなければいけません。御心配になる点は十分除けるのじやないか。これは又是非やつてもらいたい。こういうように村上さんにも高橋さんにもお願いしておきます。

○委員(山縣勝見君) その他御質疑ございせんか。

○委員(山縣勝見君) 連記を始めて下さい。

○委員(山縣勝見君) 連記を始めて下さい。

○政府委員(中村重君) 事業が大きい場合は、事業全体を一括して財団にせず、一部だけにして、後は将来の問題に残して置くといふことも考えられますので、一部分についても事業単位を認定することを考えなければいけません。御心配になる点は十分除けるのじやないか。これは又是非やつてもらいたい。こういうように村上さんにも高橋さんにもお願いしておきます。

○政府委員(中村重君) 事業が大きい場合は、事業全体を一括して財団にせず、一部だけにして、後は将来の問題に残して置くといふことも考えられますので、一部分についても事業単位を認定することを考えなければいけません。御心配になる点は十分除けるのじやないか。これは又是非やつてもらいたい。こういうように村上さんにも高橋さんにもお願いしておきます。

○委員(山縣勝見君) それでは引續いて道路交通事業抵当法案を議題といたします。本件について御質疑のあることは御質疑を願ひます。

○小酒井義男君 発議者の一人なのでありますが、実施面について当局のほうに少し伺いたいと思つておる。例えば事業単位の認定をする場合、この法律によつて一事業の一部分についての単位認定といふことが可能であるかどうか。具体的に申しますと、二つの線を持つておる会社の一つの線路だけを事業単位として認定することができようかどうか。こういう場合に、車両を五十両なら五十両持つておる。その車両が両方の線路を使つておる。営業所或いは車庫も一カ所だといふような場合、これはどういふふうなそれを設定して行くことになるのか。この取扱ひについて一つ伺つておきたい。

○政府委員(中村重君) 事業が大きい場合は、事業全体を一括して財団にせず、一部だけにして、後は将来の問題に残して置くといふことも考えられますので、一部分についても事業単位を認定することを考えなければいけません。御心配になる点は十分除けるのじやないか。これは又是非やつてもらいたい。こういうように村上さんにも高橋さんにもお願いしておきます。

○委員(山縣勝見君) その他御質疑ございせんか。

○委員(山縣勝見君) 連記を始めて下さい。

○委員(山縣勝見君) 連記を始めて下さい。

○政府委員(中村重君) 事業が大きい場合は、事業全体を一括して財団にせず、一部だけにして、後は将来の問題に残して置くといふことも考えられますので、一部分についても事業単位を認定することを考えなければいけません。御心配になる点は十分除けるのじやないか。これは又是非やつてもらいたい。こういうように村上さんにも高橋さんにもお願いしておきます。

○政府委員(中村重吾) 運輸大臣は先

ほど申上げるような基準によつて認定するだけでございまして、後は認定を取られた事業者が金融機関と交渉するといふわけでございまして、その点について運輸省として確信を以て御回答できないのは残念に思います。併しながら事業の健全な発達を促進する運輸省といたしまして、できるだけ金融機関と、この方法によつて融資の途を講じて頂くように折衝なり或いは斡旋をいたしたいと思つております。現在におきまして、自動車運送事業及び通運事業の金融の方法を講ずることについて極力當つておるのでございまして、御承知のような資金難の折柄でありまして、十分な成果を挙げているのを非常に残念に思います。併しなから最近大いに努力しておりますのは、開発銀行による政府資金の重点的な配分、これに自動車関係の事業は特に取上げる業種として落ちておるのでございまして、いろいろと安本及び開発銀行のほうと最近打合せをしまして、何らかの追加をして行くといふことを今やつておるわけでございまして、こういうように、政府資金の重点的な配分部門に追加して行くといふことになれば、資金の枠も相当とれるだろうと思ひます。又その他中小企業に對する一般の融資といふことについても市中銀行にいろいろ斡旋をいたして行きたい、かように思つておりますので、今までよりも担保力が大きくなり、しつかりして来て、従来よりも、もつとこの業種に對して融資の方法がついて来るだろう、又そのように努力いたしたいと思つております。

○小野哲君 今、話が出たのでありま

すが、私もども関連してお伺いしていただきたいのでありますが、中村自動車局長が尽力されておるといふことを伺つて、極めて適切なやり方である、私も敬意を表してゐるわけであります。こうした道路交通事業抵当法案ができたのも、設備資金等の長期資金の調達の問題を因つて行くといふことが目的でありますので、従つてこの道路交通事業抵当法が成立いたしました。前において、法律における制度は一步前進するわけでありますが、實際上の金融の措置がこれに伴わないといふことになりまして、画龍点睛を欠くといふことがないとも限らないわけであります。一体、今開発銀行等と御折衝になり、又安本その他と御連絡をおとりになつて、陸運事業についてはどれくらい政府の資金の融資の枠をお考えになつておられるか。この際、併せて何つておきたいと思ひます。

○政府委員(中村重吾) 先ほど申しま

したように、自動車運送事業及び通運事業に對する金融の方法としては、開発銀行による政府資金の融資という方法と、中小企業に對する見返資金の融資という道もあると思つております。後者につきましては市中銀行によることでありますので陸運局長が現地に對していろいろ御斡旋をしておるのでもございまして、その効果も多少ずつ上つて来たように聞いております。前者の開発銀行による政府資金の問題でございまして、これは本年の二月閣議了解がございまして、それによつて政府資金を開発銀行を通じて融資する事業種別が指定されたのでございまして、自動車と言わず、通運と言わず、

或いは鉄道、私鉄関係が皆落されたのでございまして、この点は我々として非常に努力が足りなかつたのを残念に思つてございまして、何とかこの事業の重要性に鑑みて融資の方法を付けたいと思ひまして、目下安本及び開発銀行と折衝しておることは先ほど申し上げた通りでございまして、ところが何しろ資金の需要が非常に多いのに對して、開発銀行の運用すべき資金の枠が非常に少なくて、そこに持つて来て更に業種を追加することは大変困難なことであるといふことで、実は折衝が難航しております。これは、特に自動車運送事業に對しては、何らかの方法で多少の枠をもらへるべきものでございまして、喜んでおるわけでありまして、そのように非常に遅れていたしましたので、最初から大きな枠をとれるという見込みは、ちよつとないのでございまして、けれども、何とか少しでも枠をとつて、それを基礎にしてだん／＼認識して頂くと思つて、目下折衝の段階でありまして、具体的な数字を申上げるまでに至つていないのを残念に思ひます。勿論、政府資金の融資でございまして、何と申しますか、國際的に重要なものでなければなりませんので、一般の自動車運送事業或いは通運事業全体について融資するといふのではなくて、そういう事業の中で特に資源開発上必要なものであるとか或いは他に交通機関がなくて唯一の交通手段である場合であるとか、或いは外貨獲得に非常に貢献するものであるとか、そういうふうな性格を限定しまして、それによつて選ばなければいけない、こういうことで現在具体的に各事業者の内容を審査しております、こういう段階でございまして、

○小野哲君 よくわかりましたが大体

運輸省としては、通運事業なり或いは自動車運送事業に對してどの程度の資金の枠を獲得できればよいかと、多少希望のな観測も加えまして、どの程度の額をお考えになつておられるのか。これが若し差支えなければお話し頂きたいと思ひます。

○政府委員(中村重吾) 考え方により

まして非常に枠が大きくなり少くもなるのでございまして、我々も、我々もいたしまして、できるだけ嚴重に査定いたしまして、なお且つ必要な額としては相當な額になるでございまして。何分にも事業の事業種の数が非常に多いものでございまして、一事業当りには僅かでありまして、全体をまとめれば相當な額になります。大体考へておりますのは、バス事業のうち特に資金の便宜を図るべき事業者四十五業者について七億六千三百万円、それからハイヤー事業のうち外貨獲得その他に必要な八業者について一億三千五百万円、トラック事業五十業者について五億三千三百万円、通運事業十五業者について七千七百万円、合計十五億七千七百円ばかりがほしいと思つてございまして、併しなから更にこれを嚴重に審査に審査を加へまして、開発銀行に對して政府資金の配分をお願いしたいと思つておりますのは、バスについて二億三千九百万円、トラック事業について九千二百万円、このくらいを査定に査定を加へても最小限度要ると考へております。

○小野哲君 これらの査定をされる場

合に、先ほどお話になりました厳格な基準によつておやりになることと思つておりますが、大体各事業を総合し

たしまして十五億四程度のものが運輸省としては何とか金融の円滑化を図りたい、こういうふうな考えのようによつて取つたわけでございまして、金融の道に陸運事業が抜けておつたといふことは誠に遺憾千萬なことでは、是非運輸当局の格別な御尽力によつてこの措置が目的が達せられるように一層の御努力を要望いたしたのであります。この道路交通事業抵当法案がこの委員会において議員提出として提案されて審議いたしておりますことは、金融との関連において重要性があるといふことについて雄弁に物語つておりますので、この法律が成立いたしました実施されまゝ場合におきましては、大蔵省の金融措置の裏付けと相俟つて、これが十分に効果があるように、私もは努力をしなければなりませんし、又それを非常に期待をいたしておるわけであります。それについて更に伺つておきたいことは、道路交通事業抵当法が実施された場合には、例へば私鉄当局については主として日本興業銀行が主になつて世話をしておつたし、又現にしておるのじやないかと思ひますが、この道路交通事業抵当法が金融の方面からのみ制定を要望されておる点に鑑みまして、どこか長期信用の取扱ひをするような特定の銀行が世話を掛けることになることが、極めて業界に對しては一つ一つの安定感を与えるゆえんではないかと思つておりますが、かような点についてどんなふうな御準備ができておりますか。実施面の問題として伺つておきたいと思ひます。

○政府委員(中村重吾) この法案を運

輸省としてもいろいろ希望いたしますし

て構想をねつておりました頃には、日本興業銀行のほうからもその専門のことが来られて、立案の最初にい／＼と御意見を伺つておるのでございまして、興銀方面は非常に力を入れておられるのではないかと思います。併しなからその他の銀行に対して、どこか幹事役になつて、どういふ呼びかけをし、どういふ組織を作つて頂くというところまでは、まだ具体的に話は進んでおりませんけれども、御尤もなお示したと思つたので、かような方法について頂きましたならば、かような方法によつて是非促進したいと思つております。

○小野哲君 まだ多少よろしうございすか。

○委員長(山縣勝見君) はい、どうぞ。

○小野哲君 それでは、道路交通事業抵当制度の確立と相対つて、現在運輸当局が非常に努力をされております金融措置の確立、これらが我が国における陸運事業の健全なる発達を促進することに相成ることを私も強く期待し、又及ばずながら努力もいたしたいと思つておるわけでありまして、ただ政府の意思として、これが強く政策的な効果を挙げて行くというためには、閣議決定その他の方法によつて陸運事業に対する金融措置を明らかにされる必要があるのではないかと思つておりますが、従来この問題につきましても政府自体として強い意思表示がなかつたように考えられますので、折角道路交通事業抵当制度を将来実施して行くという矢先でもありますので、陸運事業の重要性に鑑みて、政府としての

意思決定をするために閣議決定等の措置をとられるお考えがあり、又御研究をされておるか。勿論この点については運輸大臣に伺うべきことが至当であらうと思つますが、自動車局長としては、その当局者としてどのようなお考えをお持ちしておられるか。あらかじめ御意見を伺つておきたいと思つます。

○政府委員(中村重君) 自動車関係事業に対する金融の方策について閣議決定その他の明確な意思決定をすべきであるという御趣旨は誠に尤もだと思つたのでございすが、未だにかような方策が確立してないのは誠に残念と思ひ、我々の力の足りないのを申訳けないと思つておるのでございす。ただこの事業は申すまでもなく非常に特殊な事業でありまして、中小企業と世間では一般に言われております事業に当るものが多いのでございすが、併しなからそれよりは少し規模が大きくなつて参つておりますので、中小企業の仲間としては余り相手にされない。どうかと言つて、おの／＼の事業が独立で自己の信用力で以て資金を調達するほどの力もない。勿論例外はございまして、特殊な日通運という会社でありますとか、或いはバス事業を兼業しておるところの大きな地方の鉄道軌道会社、或いは公共団体としての事業というものは、おの／＼独自の信用力で金融面を開拓しておられますけれども、そういう特殊の例外を除けば、自己の信用力で独力で融資の確保するものもなかなかむずかしいといふ、いわば中ぶらりんな中間地帯に徘徊しておるような事業だという感じがするのでございす。そこで、とにかく政府の意思決定のときには、それは中小企業で行けば

いいのじやないかというので、中小企業の枠に押込められまして、先ほど申したように中小企業の見返資金の中で中小企業の枠で金融をとりなさいと、こういうふうに行つて行かれたのであります。その点がどうも事業界全体をまともな輸送を持つておるのでございすけれども、一つ／＼の事業がさうな中間的な状態にあるので、明確にされた姿が突き出て来ない、こういう感じがするのでございす。今後我々といましては、何とかこういう中小企業の枠に入らずに、陸運或いは自動車運送事業、通運事業独自の部門をはつきりと打出して、金融の道をつけるような方策を立てたいと思つておるだけの努力をいたしたいと思つております。

○小野哲君 伺ひますが、時間の関係もありまので、なお、この法律案の審議は流行になされましか、質疑はまですか。

○委員長(山縣勝見君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(山縣勝見君) 速記をつけて。

○小野哲君 只今中村局長から非常に熱意のあるところを伺つて意を強くするものであります。段階はありますが、一つの特殊な事業形態をとつておるのであるし、而も全国的に一つのサービスを行なつておるような事業でありますので、単純な中小企業と同じような扱いをすることは適当でないといふことは私も同感であります。ただその場合において、政府がどの程度まで熱意を示して、この種事業の金融政策に努力をするかしないかといふところが

に、業界の将来のあり方というものが相当左右せられて来るということを中心をいたしておりますので、只今の御答弁にあるそのお気持ちを待つて、今後とも一層の御努力を願うことを期待をし且つ要求しておきたいと思ひます。なお、この道路交通抵当事業法の実施につきましても、い／＼の問題を政府当局の準備なりお心構えを聞きたいと思ひますが、これは次の機会に譲るとして、本日は一応この程度でとめておきたいと思ひます。

○委員長(山縣勝見君) 他に御質問がなければ本日はこの程度で委員会を終りたいと思ひます。

午後四時二十二分散会

五月二十二日本委員会に左の事件を付託された

一、船舶安全法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は五月十日)

五月二十四日本委員会に左の事件を付託された。

一、塩釜港を特定重要港湾に指定の請願(第二一六三号)

一、北陸、上越連絡鉄道敷設に関する請願(第二二八二号)

一、新潟、山形両駅間鉄道敷設に関する請願(第二二八三号)

一、新庄、大石田両駅間鉄道敷設に関する請願(第二二八四号)

一、強御嶺収による出石鉄道株式会社業務休止期間中復活準備補助金下附の請願(第二二八五号)

一、福塩線下川辺駅まで電車延長運賃の請願(第二二二〇号)

一、奈良線列車増発等に関する請願(第二二二五号)

一、新庄、大石田両駅間鉄道敷設に関する請願(第二二三五号)

一、殿田、小浜両駅間鉄道敷設促進に関する請願(第二二二五号)

一、青森港を北海道仲継貨物揚陸港に指定の陳情(第一〇六七号)

第二一六三号 昭和二十七年五月十日受理

塩釜港を特定重要港湾に指定の請願

請願者 宮城県議會議長 今野貞亮

紹介議員 愛知 葵一君

塩釜港は、名実ともに東北第一の良港であり殊にそのヒンタランドは東北地方一帯に及んでゐる。しかるに港湾の施設が整備されてないため、東北地方から生産される年間約五十万トンの外国輸出貨物と約五十万トンの上る外国輸入物資はいずれも貨車輸送による横浜、清水、神戸等の港に依存している状態であり、これによつて生ずる損失はばく大であり、東北の産業経済振興に重大なる支障を与えてゐるから、本港を特定重要港湾に指定せられたいとの請願。

第二一八二号 昭和二十七年五月十日受理

北陸、上越連絡鉄道敷設に関する請願

請願者 新潟県知事 岡田正平

外四十三名

紹介議員 北村 一男君

北陸線と上越線とを接続する鉄道即ち信越、北陸兩線の交会地点である直江津駅から分岐し中頸城郡、東頸城郡を横断し中魚沼郡を通つて上越線六日町駅または越後湯沢駅に至る約七十キロの鉄道敷設については、昭和八年以来頸城縦貫鉄道として既に十数回貴両

昭和二十七年十月二十日印刷

昭和二十七年十月二十一日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局