

昭和二十八年七月十六日(木曜日)

午前十時三十九分開議

出席委員

委員長 關内 正一君

理事 岡田 五郎君 理事 關谷 勝利君

理事 松井 登吉君 理事 原 彪君

理事 橋本 兼次郎君 理事 川島 金次君

理事 岡本 忠雄君 理事 木村 俊夫君

理事 德安 實藏君 理事 南條 徳男君

理事 山崎 岩男君 理事 白井 莊一君

理事 岡部 得三君 理事 正木 清君

理事 松原喜之次君 理事 山口丈太郎君

理事 熊本 虎三君 理事 俊三君

出席國務大臣

運輸大臣 石井光次郎君

出席政府委員

運輸事務官(航空局監理部長) 栗澤 一男君

委員外の出席者

専門員 岩村 勝君

専門員 堤 正威君

七月十五日

海事代理士法の一部を改正する法律案(内閣提出第七七号)(参議院送付)

本造船輸出許可に関する請願(關谷勝利君紹介)(第三九八〇号)

山陰線急行列車を下関まで延長の請願(高津正道君紹介)(第三九八一号)

林産物の運賃等級制引制度存続に関する請願(高橋圓三郎君紹介)(第四〇二五号)

毛反毛及び綿反毛等の鉄道運賃改正

に關する請願(天野公義君紹介)(第四〇二六号)

三井、三井間鉄道敷設の請願(益谷秀次君紹介)(第四〇二七号)

栗原鉄道敷設に關する請願(佐々木更三君紹介)(第四〇九九号)

國營自動車路の路線外國貨物輸送免許に關する請願(佐々木盛雄君紹介)(第四一〇一号)

小型船舶職員養成に關する請願(關谷勝利君紹介)(第四一〇二号)

の審査を本委員会に付託された。

同日

山陰線急行列車を下関まで延長に關する陳情書(中國五里町村議會議長 會連合會長林榮三)(第八六五号)

越美鉄道北濃線の延長実施に關する陳情書(福井県大野郡上穴馬村長石 神慶之助外一名)(第九〇二号)

笹子峠有料トンネル新設に關する陳情書(山梨県議會議長小田切彰外三名)(第九〇三号)

同(東京都町村會長木村源兵衛外三名)(第九〇四号)

を本委員会に送付された。

本日の會議に付した事件

日本航空株式會社法案(内閣提出第六八号)

○關内委員長 これより會議を開きます。

日本航空株式會社法案を議題とし、質疑を續けます。岡本忠雄君。

○岡本委員 航空政策について御質問

を申し上げます。この提案理由の御説明並びに本法をよく検討いたしますと、國際路線及び國內幹線における定期航空運送事業とありまゝののみならず、國際線とその基盤となる國內幹線を經營せしめるといふことになつておりますが、國內幹線といふのは、具體的に言へばどの線をどの程度さされるのか、まずそれをお伺いいたします。

○栗澤政府委員 ただいま考へておりますところでは、現在の日本航空がやつております札幌・東京、東京・大阪・神戸といふのが、大体日本としては國內幹線と考へていいのではないかと考へております。それからその間に岩國・名古屋あるいは仙台・三沢といふたようなものが幹線であるのかないのかという点が御疑問にないかと思ひます。私どもの考へでは、大体北の方ではたつた三沢、仙台等へ寄つて、汽車でいいますと普通便といふようなものは、幹線ではないと考へていいのではないかと考へております。

○岡本委員 ただいまのお説で、ローカル的な性質を帯びておるところは、國內幹線の沿線に沿つておつても、幹線の範圍外にするといふようにとれますが、かような前提のもとにいろいろ検討してみますと、國際線の基盤となる國內幹線といふものは、國內航空から申しまして、これはやはりその基盤となるものだと思はれます。そうすると、その基盤と予定されるところ

の國內幹線といふものは、國際線、さうして國內における民間航空の基盤になるものであります。両方の基盤として競合することになる、かように考へますと、この日本航空といふものは、この法律案にある通りであるのみならず、さらに債務の保証とか、高配当とか、いろいろ保護政策が行われる必要性が一般に論じられておりますが、國內における航空路線のたの目玉のふりないところは、全部この新航空會社がやつてしまふといふことになりまゝと、この法律によつてできる航空會社に対する保護政策はわかりませんが、國內の民間航空に対する政策について、政府としてはいかなる考へを持つておられるか、これをひとつお伺いしたいのであります。

○栗澤政府委員 國內、幹線が國內のローカル線にとつても幹線と考へられるのではないかとのお話は、まことにごもつともでありまして、そういう考へ方もできると思ひます。私どもがこの國內幹線を國際線の基盤として考へたという意味は、大体東京・札幌間といふたような地点は相當距離もありまゝ、飛行機で申しまして、ある程度大型機を飛ばさなければならぬといふような状況であります。たとへば現在でいへばDC4クラスが、この線に該當する適當なクラスであるといふことになりまゝです。従ひまして國際線にも、たとへば韓國、沖繩、台灣といふたようなところには、大型の飛行機がそのまま用いられて、従つてパイロット

につつましても、相互に共通的に勤務ができるというふうな考へ方があります。従つて相互に共通的に飛行機の運用をはかつたらいふのではないかと考へます。しかるに一方ローカル線といひましては、DC4といふたような大型な飛行機を使用いたしますことは、その經費の面から申しまして、かえつて整備の面から申しまして、かえつて不經濟ではないかといふ考へ方もできるものであります。たとへば仙台、三沢等に寄航し、その上で足を札幌まで延ばすといふ程度の、いわゆるローカル線につきましては、むしろさらに小型の飛行機で間に合ふ。そうすれば、なおそのほかのローカル線にも同じ飛行機が、そのまま使えるといふたようなことも考へられるわけでありまゝです。

それから第二点の、一体國內のローカル線に對してどういふ補助育成の政策を考へておるかという御質問でございますが、私どもとしましては、大体ローカル線も同様、できるだけ補助育成政策をとりたいと思ひます。育成政策といひまして、大体直接と間接にわけられると思ひますが、間接の面では航空保安通信、あるいはラジオ・ビーコンといふたような航空安全の施設、あるいは御承知のような航空交通管制施設といふたようなものは、會社に依存することなく、できるだけ政府でこれを施設しまして、ローカル

線の発達に資したいと考えております。また積極的な方策としては、乗員の養成等につきましても、この予算にも五千万円という補助金を要求いたしておりますが、こういう金額をささまして、できるだけ乗員の養成にも補助をいたしたいと考えております。また航空機の発達等につきましても、必要な機器の研究、改良等につきましても、ある程度の助成金等を考慮いたしております。また先般御審議いただきました航空機製造法等につながる資金のあつせん、あるいは獲得のための便宜を供与するといったような点につきましても考慮をいたしております。また税金等の減免につきましても、できるだけの方途を講じたいと思つております。たとえばいまガソリン消費税は免除になつております。また事業税、固定資産税等の地方税についても、できるだけ税額を引下げあるいは免除をしてもらうようにしていただきたいと思つております。また通行税につきましても、現在他と同じく二割はかかつておりますが、できるだけこの通行税を免除あるいは減税してもらひまして、間接に航空事業の助成を進めたいと考えております。また最近航空郵便につきましても、速達を全部航空機で運送することができるといふ制度を開いてもらうようにになりました。これでできるだけローカル線にも速達を積むような方途を考えまして、間接ではございますが、ローカル線の補助育成に資したいと考えておる次第であります。

○岡本委員 大体全貌はわかりましたが、航空の発達には全世界を通じて、郵便運送と不可分に政府の助成策が講ぜられておることは明らかであります。

ますが、わが国におきましても郵政省の所管と運輸省の所管の密接なる協力がなくてはできない。最近私が見ますところによると、郵政省方面におきまして、航空郵便という名前を廃して速達郵便にし、それは原則として航空によるのだといふことがときには説明されたり、あるいはひつひと込められておりますが、この方面との協力、すなわち政府における郵便事業と一体となつての協力が望ましいと思つてますが、この辺に關しまして最近の情勢をちよつとお聞かせ願ひたいと思つております。

○栗澤政府委員 ただいま申し上げましたように、航空郵便は廃止いたしましたので、おつしやる通り速達郵便を原則として航空によつて運送するという方法では、大体郵政省と語がついて実施される見込みでございます。なお郵便の運送料をもつて航空をできるだけ補助したかどうかというお話でございますが、これはたとえばアメリカ等におきましては、現在実施いたしておるのであります。現在日本の建前として、郵便運送料で航空の補助金を出すというところはまだ許されておらないのであります。郵政省に、おつしやる通り連絡はいろいろいたしておりますが、またお願いもいたしておりますが、建前上郵政省が郵便運送料で航空の補助をするといふことを、正面から許すといふことはまだ認められておりません。しかし先ほど申し上げましたように、できるだけ速達郵便を航空によつて、できるだけ速達郵便を航空によつて、あるいは航空会社と契約いたします場合には、航空会社にも航空事業にもなるべく有利になるような契約の方法を考えてもらうという点で話を進めております。

○岡本委員 提案理由によりすると、公益上必要な路線、すなわち公益路線の維持運営のためには、将来補助金を交付するところありますが、この公益路線の概念はいかなるものであるか、さらにこれは民間航空の場合も同様であるか、この点についてお伺ひいたします。

○栗澤政府委員 公益路線と申ししても、その概念が漠然としておると思つておりますが、こういう例は、たとえば交通機関といたしましては、鉄道あるいは海運等にもあるものであります。交通の確保のためにぜひ航空が必要だといふような地点、たとえば離島であるとか、あるいは一般陸上交通では非常に不便といつたようなところも考えられるのであります。また郵便の方から考えましても、この線は郵便の運送のために航空がぜひ必要だといふようなところも、同じく公益路線に入るかと思つておるもので、必ずしも限定した、これとこれに限るといふふうな考え方は持つておりません。一般に公益上ぜひこの線は確保したいといつたふうなものを、通俗的な考えで考えておるわけでございます。

○岡本委員 もう一つ伺ひます。飛行場のアメリカに貸与しておるものの返却、さらに荒廃しておるものの復旧、いずれもまたことに困難な模様であります。スピードのある現在の飛行機におきましては、非常に広い飛行場が必要で、この狭い国土の実際の地勢、立地条件から考えまして、飛行場を要しないところのヘリコプター事業、これは世界的にまだその発達しておりませんけれども、航空当局としまして

は、こういうものを日本において積極的に育成する施策をおとりになる考えがあるかどうか、将来の問題として、特に将来の方針はどうかという点についてお伺ひしたいと思つております。

○栗澤政府委員 おつしやいますように、ヘリコプターの利用価値と申ししますか、あるいは将来性と申ししますか、そういったようなものは、世界的に見ましてまだ確立いたしておりません。しかし一方考えますれば、あつてい機能を持つた航空機は、国土の非常に狭い、あるいは山地その他交通不便の土地が多い日本としましては、将来非常に利用価値があるのではないかと、私は十分考へておるもので、私も思つておる。この性能を研究し、あるいは日本の国土に適するやいなやの適応性を研究いたしまして、将来できるだけヘリコプター事業といつたようなものも育成したい、こういうふうな考えでおります。

○岡本委員 もう一つ、現在においては空中管制と申しますか、空中管理と申しますか、これが米軍側にとられておるといふことで、乗員養成等についても英語を使わなければならぬといふことで非常に困つておる、かような状況であると私は承知いたしておりますが、この問題に關する対米交渉は、最近はどういう段階にきておられますか。要するに空中管理のとりもどしという点に對する政府の最近の方針を伺ひたいと思つております。

○栗澤政府委員 ただいまは航空交通管制は、全部アメリカの空軍の手によつて行われております。これはアメリカの空軍機も全部一緒に統一的に管制する必要がございますので、そういう

ふうな占領時代から通じてやられておりますが、軍当局との協議によりまして、大体日本政府の手で航空管制要員の訓練が終了し、これならば完全にまかしてもよろしいという時期になれば、航空管制のサービスは一切日本側に移譲しようという確約を得ております。この確約に従ひまして、航空局としましては、第一回は十八名、第二回に二十七名の航空管制要員の訓練をいたしております。今年度の予算にも百五名の管制要員の要求をいたしております。これが決定いたしましたならば、ただちにその要員の養成をいたしまして、できるだけ早く米空軍の方からわれわれの方へ、この事務を移譲してもらつたというつもりでございます。

○岡内委員長 厚彪君。

○原彰委員(政) 大臣に御質問したいのでありますが、お見えにならないので、あとまわしにいたします。これは大臣の質問とも関連するのですが、私は日本が独立してから後の現在の飛行場使用状況を見ますと、むしろ米軍の飛行場であり、日本航空の飛行場使用は居候的な存在であるように思えてならないのであります。これは羽田ばかりではなく、各地ともそうだと思うのですが、羽田の状況は現在どのようになつておるのか。しかしこれはむしろ大臣にお聞きしたいのでありますが、行政協定の中の米軍との合同委員会において、日本政府は日本航空の飛行場使用についてどのような折衝をしたか、長官お聞き及びの程度でけっこうですから、一応御答弁いただきたいと思つております。

○栗澤政府委員 ただいまは御承知の

そういう点ではできるだけ要望して、こちらの管理に移し、結局返還してもらいたいという希望を持っております。

○原彪義委員(改) 羽田の問題は、ただいまの御答弁によりますと、日本側に帰しておるといってお話がありますが、実際羽田に行つて見ると、私は日本航空の飛行場というような感じはいたしません。ほとんどアメリカの飛行場のような感じがする。その理由は、あそこの立入り禁止区域、また飛行場の監視、監督、また格納庫の使用状況などを、どうしてもこれは日本航空の、独立の日本がこれを使用する飛行場とは思えないのであります。ただい

ります。従いましてただいま仰せの通り、格納庫あるいは建物等につきましても、なお多数のものがMATSの使用にそのまま残されておるという状況でございます。これも全部一度にということは非常にむずかしいのでありますが、私どもは順次必要な建物、あるいは向うの都合のつきそうなものから、逐次具体的にこの建物を返しても、戻したいというような折衝を進めて、だん／＼に返してもらおう。なおできれば適当な移転場所を早く探していただきまして、向うに移してもらいたいというふうに考えております。なおそれらの状況その他もあります。また現

天でもつて夜中にそういうことをや
ておるといふようなわざを聞いてお
るのですが、そういうことになりま
す、そういうことと自体が今後飛行機
の運航に大きな支障を来して、大きな事
故を起す原因になるのではないかと
いうことをおそれますがゆえに、私は質
問申し上げたわけでありまし。いかが
でありましようか、御答弁願いたい。

○票選政府委員 ただいま整備関係に
つきましては、格納庫を一棟返してい
ただきまして、日本航空整備会社はそ
の返してもらつた格納庫の中で、整備
を行つておるわけでありま。ただD
C4級の大きな飛行機は大体二機程度

ことを非常におそれるのであります。たとえば今前のエプロンで油さしをし、修理をし、エンジンのみがきをかけ、おられるようでありますが、もし雨が降つたというような場合、おおいをかぶせてその下で発動機の調整をするなどということでは、そういうことが原因で発動機の不調のために事故が起きないとは限らない、というようなことも心配するのであります。これは行政協定の中の合同委員会において、そういう建物、格納庫などを日本航空が今後増資をし、大きくなるにつれて一層堅実にするために、米軍と折衝をしていただきたいと私は思うのであります。

件は、現在の滑走路が七千フィートと
思いましたが、あれでは国際飛行場ク
ラスのAクラスにはなれませんので、
現在ジェット機も入っておりますし、
国際空港としては滑走路なども短かい
のでございます。それを八千四百フィ
ートまでに延ばしてAクラスにいたし
たい、こういう考えで拡張工事をいた
しております。

○臼井委員 もう一つ、ただいま原委
員から御質問がありました格納庫が少
い、さらにまた整備会社の格納庫です
か、これも少いというふうなお話であ
りますが、今度新しく日本航空が海外
の国際線に乗り出すということになれ

ば、まただちに飛行機もふえますし、それについて現在の羽田の格納庫で、米軍に接収されていて、まだこちらに引渡してないものを明け渡してもらつて使うことになるのであります。それとも新しくつくる予定なのでありますか、その点をちよつと伺いた

はいたしますが、なお不可能の場合には、これも同じく新築をしなければならぬ、かように考えております。

○日井委員 これは原さんの方の御質問の領分かもしれないが、それは米軍の現在使つておる格納庫を返しても、よく折衝中でありませうか、まだ折衝に至らないのですか。

○粟澤政府委員 ちよつとただいま御質問にびつたり当てはまる数字を持つて来ておりませんので、後ほど調査いたしまして、御報告いたしたいと思ひます。

○原形委員(改) 航空事業が赤字であつて、これを今後堅実に経営するためには、本委員会としても、これを助成する意味において、通行税あるいは事業税、固定資産税等を免除すべしという意見も出ておるのであります。もしこの免除が可能の場合、はたしてこの事業が数字的にどのように行くかというのを私は知りたいために、今御質問申し上げたわけです。あとでもけつこうでございませうから、そういう場合、概略二十億の資本金で、五十五億の社債をもつて会社を経営した場合、通行税その他の税金を免除しても、なおかつどれくらい赤字が出るか、赤字が出ないか、それを概略でけつこうですから、お教えいただきたいと思ひます。大体この程度で打ち切ります。

○粟澤政府委員 私どもとしましては、できるだけ現在米軍の使つております格納庫で適當なものを返してもらいたいということで、折衝を進めております。なおその点につきましては、必ず返つて来るかどうかという見込みも、現在としましてはまだ断然といひませんで、一応日本航空としましては、資金計画の中に格納庫新設の経費も予定いたしております。これは約一億ほどであります。格納庫新設の資金計画を立ててございます。それによりまして、最悪の場合、新しく飛行機が入つて来るまでに間に合わないければ、格納庫新設まで考へるという計画はいたしております。

○日井委員 それから、整備会社があるようですが、あの整備会社はあれで国際線になつても十分なのであります。か、あるいは工場を広げる予定がついておるのであります。

○粟澤政府委員 ちよつと引續きまして折衝中でございます。なおこの機関といひましては、私どもの方の代表者と現地のマツツの代表者とで構成する委員会がございませう。毎週お互いに協議をいたしておりますが、そこへいづも持ち出して、諸般の問題とともにこの問題を討議いたしております。なおその上位機関といひましては、合同委員会等もございませうので、最後はそこまで持ち上るという機構になつております。絶えずこの問題は持ち出して折衝を進めております。

○原形委員(改) 航空法によりまして、大体資本金二十億の会社であつて、五十五億の社債を借り入れてやるというふうに、概略的でありませうが、そういう形態の会社だと思つて、そういう局からいたしたきまつたパンフレットを讀んでみまうと、通行税、法人事業税、固定資産税等が、合計で約四億一千万円に上つておるのでございませうが、また別にいただいた資料の中で見ますと、この形態の会社でやつて行く場合に通行税とか、法人事業税とか、固定資産税を免除しないのであつて行つた場合の赤字が幾らであるか。これがどうもこの資料でははつきりしないのであります。もしこういう税金を免除しない場合の赤字は、どうなるのでございませうか。金額はいかに

○粟澤政府委員 ちよつとただいま御質問にびつたり当てはまる数字を持つて来ておりませんので、後ほど調査いたしまして、御報告いたしたいと思ひます。

○粟澤政府委員 ちよつとただいま御質問にびつたり当てはまる数字を持つて来ておりませんので、後ほど調査いたしまして、御報告いたしたいと思ひます。

○原形委員(改) 航空法によりまして、大体資本金二十億の会社であつて、五十五億の社債を借り入れてやるというふうに、概略的でありませうが、そういう形態の会社だと思つて、そういう局からいたしたきまつたパンフレットを讀んでみまうと、通行税、法人事業税、固定資産税等が、合計で約四億一千万円に上つておるのでございませうが、また別にいただいた資料の中で見ますと、この形態の会社でやつて行く場合に通行税とか、法人事業税とか、固定資産税を免除しないのであつて行つた場合の赤字が幾らであるか。これがどうもこの資料でははつきりしないのであります。もしこういう税金を免除しない場合の赤字は、どうなるのでございませうか。金額はいかに

○粟澤政府委員 ちよつとただいま御質問にびつたり当てはまる数字を持つて来ておりませんので、後ほど調査いたしまして、御報告いたしたいと思ひます。

○原形委員(改) 航空法によりまして、大体資本金二十億の会社であつて、五十五億の社債を借り入れてやるというふうに、概略的でありませうが、そういう形態の会社だと思つて、そういう局からいたしたきまつたパンフレットを讀んでみまうと、通行税、法人事業税、固定資産税等が、合計で約四億一千万円に上つておるのでございませうが、また別にいただいた資料の中で見ますと、この形態の会社でやつて行く場合に通行税とか、法人事業税とか、固定資産税を免除しないのであつて行つた場合の赤字が幾らであるか。これがどうもこの資料でははつきりしないのであります。もしこういう税金を免除しない場合の赤字は、どうなるのでございませうか。金額はいかに

○粟澤政府委員 ちよつとただいま御質問にびつたり当てはまる数字を持つて来ておりませんので、後ほど調査いたしまして、御報告いたしたいと思ひます。

○粟澤政府委員 ちよつとただいま御質問にびつたり当てはまる数字を持つて来ておりませんので、後ほど調査いたしまして、御報告いたしたいと思ひます。

○原形委員(改) 航空法によりまして、大体資本金二十億の会社であつて、五十五億の社債を借り入れてやるというふうに、概略的でありませうが、そういう形態の会社だと思つて、そういう局からいたしたきまつたパンフレットを讀んでみまうと、通行税、法人事業税、固定資産税等が、合計で約四億一千万円に上つておるのでございませうが、また別にいただいた資料の中で見ますと、この形態の会社でやつて行く場合に通行税とか、法人事業税とか、固定資産税を免除しないのであつて行つた場合の赤字が幾らであるか。これがどうもこの資料でははつきりしないのであります。もしこういう税金を免除しない場合の赤字は、どうなるのでございませうか。金額はいかに

○粟澤政府委員 ちよつとただいま御質問にびつたり当てはまる数字を持つて来ておりませんので、後ほど調査いたしまして、御報告いたしたいと思ひます。

○原形委員(改) 航空法によりまして、大体資本金二十億の会社であつて、五十五億の社債を借り入れてやるというふうに、概略的でありませうが、そういう形態の会社だと思つて、そういう局からいたしたきまつたパンフレットを讀んでみまうと、通行税、法人事業税、固定資産税等が、合計で約四億一千万円に上つておるのでございませうが、また別にいただいた資料の中で見ますと、この形態の会社でやつて行く場合に通行税とか、法人事業税とか、固定資産税を免除しないのであつて行つた場合の赤字が幾らであるか。これがどうもこの資料でははつきりしないのであります。もしこういう税金を免除しない場合の赤字は、どうなるのでございませうか。金額はいかに

○粟澤政府委員 ちよつとただいま御質問にびつたり当てはまる数字を持つて来ておりませんので、後ほど調査いたしまして、御報告いたしたいと思ひます。

○粟澤政府委員 ちよつとただいま御質問にびつたり当てはまる数字を持つて来ておりませんので、後ほど調査いたしまして、御報告いたしたいと思ひます。

○原形委員(改) 航空法によりまして、大体資本金二十億の会社であつて、五十五億の社債を借り入れてやるというふうに、概略的でありませうが、そういう形態の会社だと思つて、そういう局からいたしたきまつたパンフレットを讀んでみまうと、通行税、法人事業税、固定資産税等が、合計で約四億一千万円に上つておるのでございませうが、また別にいただいた資料の中で見ますと、この形態の会社でやつて行く場合に通行税とか、法人事業税とか、固定資産税を免除しないのであつて行つた場合の赤字が幾らであるか。これがどうもこの資料でははつきりしないのであります。もしこういう税金を免除しない場合の赤字は、どうなるのでございませうか。金額はいかに

○粟澤政府委員 ちよつとただいま御質問にびつたり当てはまる数字を持つて来ておりませんので、後ほど調査いたしまして、御報告いたしたいと思ひます。

○原形委員(改) 航空法によりまして、大体資本金二十億の会社であつて、五十五億の社債を借り入れてやるというふうに、概略的でありませうが、そういう形態の会社だと思つて、そういう局からいたしたきまつたパンフレットを讀んでみまうと、通行税、法人事業税、固定資産税等が、合計で約四億一千万円に上つておるのでございませうが、また別にいただいた資料の中で見ますと、この形態の会社でやつて行く場合に通行税とか、法人事業税とか、固定資産税を免除しないのであつて行つた場合の赤字が幾らであるか。これがどうもこの資料でははつきりしないのであります。もしこういう税金を免除しない場合の赤字は、どうなるのでございませうか。金額はいかに

○粟澤政府委員 ちよつとただいま御質問にびつたり当てはまる数字を持つて来ておりませんので、後ほど調査いたしまして、御報告いたしたいと思ひます。

うな修理が満足にできなかった場合
に、航空の安全性からしまして、万々
一そのようなことが原因で第二のモク
星号事件が起きはせぬかというような
ことも、心配にたえないのでございま
す。でありますから、もし日本防衛上
米軍が羽田飛行場は絶対必要である
というならば、その理由も聞かしてい
だき、アメリカ側と共同して羽田飛行
場を使うなら使おう、どういふ理由で
これをやるかというのをはつきりし
て、日本航空会社の飛行場なら飛行場
としての分野というものを、はつきり
していただきたいと思います。ございま
す。これに特に運輸大臣として、外務
大臣に対して手配するべき範圍であろ
うと私は思うのでございします。おそ
らく私のこの気持は、僭越ですが、当委
員会の皆様も御同様に私は思うので
す。この点御答弁願いたい。

○石井國務大臣 飛行場返還の問題は
私といたしましては全然今、原君のお
つしやつた心持に同感でございまし
て、何とかして日本側が多くの飛行場
を完全に管理できるようにならなけれ
ば、航空の発達も困難というところを
私も痛切に考えておるのであります。
日本航空が今やっておりますところに
おきまして、非常に不完全な状態で
あることは御承知の通りでございま
す。一羽田を見まして、私どもはそ
こへよく乗り参りまして、時間があ
るときにいろ／＼説明を聞き、またあ
の辺を見ますと、まことにきゆう
くつな状態でございまして、そのため
にこれにかわるべき場所を民間航空
としては持つべきではないかというよ
うな意見もあり、こういう場所がい
ではないかといううな話が出ておる

のもあります。また話の程度を出て
おりません。いずれにいたしまして
現在の状態は、行政協定によりまして
アメリカに使われておつて、話合いで
だん／＼解除されるものは解除して
らうというよりないものでありま
す。実情を述べまして、これを外務大
臣もなるべく返してもらうというこ
とで話してくれておられますが、思う
うに向うから返してくれておられま
せん。またわれ／＼の方の実情、これ
から先どういふような国際航空にも入
つて行くのであるから、われ／＼の方
の便り部分があるから、われ／＼の方
れば困るのだといううな実情等も、
私の方の航空局から羽田の司令官等
に話をいたしておる状態でありま
す。またどこまでどうという回答を
得ておりません。ただ今後の運営にお
いて、不自由がちな状態であるが、そ
れでは国際航空あるいはまた国内線
が延びて行くにどうであらうかとい
う問題になります。国際路線にお
いては使用機数もまだ少く、従つて回
数も少いのでありますから、何とかや
つて行けるだらうと思ひます。ただ国内
線がだん／＼延びて行くような状態に
なりまして、ローカル線もできて参
りますと、相当困る問題も出て来は
せぬか。これは路線とともに必ず飛行
場の問題というものが、あつて考
えなければならぬというもので、こ
の問題につきましてはなお一層話を
續けて、努力いたして行きたいと思
ひます。

○原野委員(改) 運輸大臣としての御
努力はまことにけつこうであります
けれども、御答弁を承つておると、ど
うも羽田飛行場が日本に返還されたと
思われぬ。それは立川だとか厚木等
は、米軍の軍用機が着陸する。旅客機
だけはアメリカ側は羽田を利用する。
もしそうであるならば、羽田の主権と
いうか、日本の管理権というものは、
日本にはつきり返つて来る。そこで各
国の旅客機は着陸しても一向さしつか
えないのであります。この羽田の主
権、管理権がはたしてこつちへ返つ
て来るかどうか、さつき部長さんのお話
だと返つて来たように言われておるの
であります。返つておるなら建物そ
の他も返るべきだと思ひのであります
が、その点はどうか、はつきり伺
いたし。

○石井國務大臣 羽田飛行場そのもの
の管理権としては、さつき申し上げ
ました通り日本側に返つております
が、アメリカ側のいろ／＼な施設が今
日の場合他に移動する、建物等、適当な
ものがないといううな意味で、な
か／＼はつきりいたしてございせん。
しかし今の御説の通りであります。
で、これが管理権が私の方に移つて
おるのであります。いろ／＼話をし
ておる段階でありますから、今度の
段階ではさらに進んで、もし移れない
といつて永久におるものか—永久に
おるものではないはさだと思ひが、そ
れには一体いつごろまでに移つてく
るかといううな、できれば便宜を
与えて、なるべく早く移つてもらふとい
ううなことにいつての交渉も、これ
から先の段階でありますから、順次話
を固めて行きたい、こういうふう
に考へております。

○原野委員(改) なるべく早く移つて
もらふという大臣の御答弁であります
が、そうすると一應羽田飛行場の管
理権を日本に返してもらつて、日米合
同委員会が飛行場の中の滑走路とか建
物等を区別して、またそれを米軍に日
本側が貸しておる、こういうわけであ
りますか。

○石井國務大臣 御説の通りでありま
す。こちらに管理権が移つて、今ま
で使つておる建物を向うとの話合
で貸した形になつております。飛行場の
一部も同様であります。

○山口(丈)委員 大臣がお見えになり
ましたからお尋ねしたいと思ひます
が、今ここで日本航空会社法をつく
つて、日本の航空事業を急速に助成し
たいという意思はよくわかるのであり
ますが、しかし現在の事情で行きます
と、日本の国内で生産される航空機に
よつてはできないと思ひます。結局アメ
リカその他諸外国から航空機を輸入し
て、その輸入した航空機によつて運航
をしなければならぬという実情にある
という説明を聞いたのであります。さ
ういふことは、これは国際線であ
りますから、日本の現在の経済力をも
つていたしましては、外国と競争を
するうな優秀な飛行機を購入すること
はとうてい不可能ではないか、あるい
はまた数等時代遅れの航空機を買い
入れる。そうして国際競争線に乗り出
して行くといふことは、相當の無理を
伴うのではないかと、またその国際線に
対して、日本航空会社に対する信用の
度合い、諸外国に対する信用の度合い
と比較すると、きわめて薄いものでは
ないか。従つてこの国際線がさうい
う点から見まして、はたして採算のとれ
得るものであるかどうか、その見通し
と所見についてひとつ運輸大臣から承
りたい。

○石井國務大臣 飛行機は一ぺん故障
を起しますと、元も子もなくなるもの
であります。無事に助かるというよ
うなこともほとんどまれなのであり
ます。安全性というものがなければた
れも乗つてくれない安からひとつ乗
つてみよう、命をかけて乗る人はい
ないのであります。日本の航空事業が
安いのを買つてやつたら、自殺希望者
以外に乗る者はいないといふことにな
りますから、今のところ必ず一番いい
のをと思つております。しかしながら
この間から、第一番目に使う飛行機は
どういふ飛行機にするかというので、
いろ／＼の案があらはれて折衝いたし
ましたのですが、いい飛行機はほとん
ど会社で契約がいばいにして、三年
くらい先でないと買ひ入れることが
できない。今度私も手に入れますDC
6Bは、今日日本へ来ておるアメリカ
の定期航空等が使つておるものであ
ります。この飛行機を注文いたしますと、
再来年にならぬと入手できない。そ
ういふ状態でありまして、どうしても
早くからいろ／＼やらなくちやならぬ
のであります。そのために三台何と
かして手に入れたというので、一台
は少し使つた飛行機であります。こ
れを日本の乗客に運送するように内部
を改裝いたしまして、使用いたしたい
と思つております。それがうまく入
手できるのは、今月末か来月初めには入
手できると思ひます。それからあと二
台は、この間からいろ／＼折衝いたし
ておつて、本年の秋に二台ほどでき
る飛行機があります。これを私ども
の方のとかえてもらひまして、再来年

ろでできますわね、この方々を向うに渡す。それには多少期間のずれによります。プレミアムと申しますか、権利というものを出すというようにしたい。そして、第一流の飛行機を買う。それからイギリスの例のコメット機、これまたいへん注文が込んでおりますが、すでにこれに對しましては二合の注文を出しております。飛行機だけは第一流の飛行機を買うということにいたしたいと思ひます。

そこで今の第二の御質問の、そういうものをかりに使うとすれば、ずいぶん高い金がかかつて、経営が困難ではないかという問題であります。お客が安心して乗つてくれることが第一でありまして、乗客が相当な数になりますれば、ペイするものだと思ひます。大体今の計算ではどの国でもそうらしいのであります。シートは六〇％くらい乗るのが、計算の基礎だといふように聞いております。それが七〇％、七五％というように乗れば、客を常時保つておけるといふことであれば、多少の値段の苦しさがあつても、ペイするといふ考えでおります。初めの間はやむを得ずアメリカの飛行機を使わなければなりません。しかし国内の人も順次訓練中でありまして、日本の飛行士がだん／＼練達堪能になつて来れば、この人たちに託つてかわることになります。給与の上においてアメリカの人を雇うのと、日本人を使うのとでは、相当優遇をいたしたとしても大きな差がある。これが将来日本の航空事業への大きなプラスになるのではないかと、こゝういふふうに考えております。

○山口(文)委員 どうも大臣の答弁で

行きますと、飛行機はその所有権を移転することによつて、言いかえまして、飛行機を早く手に入れたものがその所有権を譲ることによつて、権利金をたくさんとるものが出て来る、いわば権利金と助成金のようにも聞えるわけでありまして、一体それはどういふわけなのでしょう。そういう政策をとらずとも、さなきだにコストの高い飛行機でありますから、もつと入手の方法についても、負担を軽くするやうな方法は当然とられなければならぬと私は思ひますが、どういふわけなんですか、その点をひとつ伺ひたい。

○石井國務大臣 われ／＼の考えておりますのは、御承知かと思ひますが、安全性の強い、新しいものを入手したいといふことでありまして、それは会社がきまつておられますので、それを入手するのにはどうしても二年とか二年半とか先にならなければ買えない。それではそれまで航空会社をこしらへただけで、じつと働かずに待つてゐるかといふと、すでに立退れでありますから、何とかして仕事を早く始めたい。そういったしますと、期限の間に近にありましてどこかの飛行機をこちらの方に入手するか、あるいは中古品を買うか、もう一つはアメリカ軍関係の世話によつて、割合に早く入手できるのじやないかといふ問題がありますので、その方もやりました。結局早く買えれば、今度私どもがこの秋にプレミアムをつけて買おうといふのは、向うの会社と言つて買つて、今後自分の注文した飛行機が入手できる二年半先までの間には、自分の方で営業すればこれだけの利益が上つて来る。それだけの

ものをもうけずに日本に渡すのだから、その分を見てもらいたいといふこととありますから、これは話合ひをしてその分を払う。向うはいらぬから売るといふのではなくて、ほしいのを日本に売るといふのであります。ピジネス・ベースの問題でありますし、外国との渉外の方法でありますから、当然ピジネス・ベースによつて話をする以外にはないと思ひます。

○山口(文)委員 そういたしますと、日本は今航空事業が相当遅れてゐるから、この後二年、三年待つておつたのでは、さらに航空事業といふものは世界各國から遅れてしまふからといふお話を、日本の航空事業の本格的な発展を期するまでのつなぎだとも受取れるわけですね。そのつなぎによつて日本は国際航空に乗り出して行くわけでありまして、しかしそのまゝでは日本はいつておけないわけでありまして、それは何年たつても外国で生産される航空機に依存して、日本の航空機といふものによつての自主的な運営は何年待つてもできない、こゝういふことにお言葉を返せばなるわけでありまして、この法によつてつくられた会社は、航空機そのものの需要の面だけでありますから、生産面を見合つて考えなければ、日本の航空事業の発展はあり得ないといふのであります。政府にその確固たる方針があるのかないのか、ひとつお聞かせを願ひたい。またその政策といふものが何年先に実現されるという計画であるか。それがあれば、はつきりお知らせを願ひたいと思ひます。

○石井國務大臣 ただいまのお話のやうに、今度買ひますのは、そういうわけが割高にもなりますが、これはその間の問題であります。さつき申しましたやうに、今世界において第一番の飛行機だと言はれますイギリスのコメット機を二合注文しておるのは、普通の値段で二年後に入つて来るということになるのであります。値段の特別なプレミアム等をつけるのは、今度だけの問題であります。それから将来は、日本で航空機がでないのでは、航空機の独立は考えられないじやないかといふ問題であります。まことにそういう意味において、日本で航空機もでき、そしてそれが安くつたばなものができて、世界の競争場裡に出て行くことになることを、私も期待いたしてあります。しかししたたけは日本の航空事業は、修繕くらいをよりやくやつておる程度であります。それからその次はおそらく軽飛行機の製造に移るといふことになるだらうと思ひます。こゝういふふうな大型の旅客機等に入りますのは、スピード・安全性等いろいろ問題から考へまして、戦前の日本の技術の程度では、なか／＼追いつけるものではないと思ひます。イギリスがコメット機を發明するまでは、あそこ非常に苦勞を要してあつて、あそこ苦勞苦勞を要してあつて、よやく世界一の飛行機だといわれることになり、当分は輸出品といつたしましても、飛行機を非常に重要な輸出品目にしておるといふことを考へます。これは当分は日本では望めないかと思ひますけれども、この航空機製造にもだん／＼入つて行くべきではないかと、軽飛行機の製造ということになると、

東洋各地においても、値段が安くてものがよければ需要があるので、輸出品にもなると思ひます。そういうことについて、どういふやうな手順によつてだん／＼進んで行くかという詳細な計画は、経済審議院または通産省においてゐる／＼やつておられます。御必要でありましたならば、その関係者をこちらに呼んで御説明いたさせることにいたしますが、私は大体の筋はさういふことだと思つております。

○山口(文)委員 これは合同審査でもやらなければ、その点は明らかにならないと思ひますが、次に私がお尋ねしたいのは、航空機を操縦する操縦士等の乗組員の養成についてであります。これは今事務局から他の委員に對して御説明がありました。これは国際航空の問題でありますから、やはり外国語の練達能力が必要になるということになるだらうと思ひます。しかし国内における乗組員等の養成にいたしまして、現在ではまづたく英語ばかりになつてゐて、日本人であるが日本語が使えない。こゝういふやうな点が優秀な乗組員の養成を非常に阻害いたしておるやに聞いておるのではありません。一体日本国内における航空におきまして、やはり日本人は日本人としての自主性のあるものでなければならぬと思ひますが、こゝういふ点で一体アメリカとの間にどのやうなとりきめがなされておるのか。あるいは将来に對して若干明らかなることを言われたのですが、これは急速にやらないうと、やはり事故の原因にもなつて、あのような慘事を引起すこともあるので、こゝういふ点では他の交通機関に從

事するものと違ひまして、事重大であります。そういう点から申しまして、運輸大臣は今後どのようにこれを急速に処理される方策を考えておられるか、ひとつ承りたい。

○石井国務大臣 目下空の交通管制官を養成中であり、これでわれわれの希望する訓練がすべて終ります。国内の航空関係においては日本語でやっていると承ります。そういたしますと、国内航空は日本語だけで、英語の力がなくても搭乗者になれるということになると思ひます。国際関係は世界的の問題でありますから、これはやむを得ないと思ひます。

○山口(文)委員 次に御尋ねいたしました点は、国内幹線は国際線の一環として運営して行くというお話がありましたが、そういたしますと、ほとんど国内における航空事業もこの会社が独占するということになつて行くのであります。国内航空に対して非常な阻害を来す、もしくは国内航空の発展に圧迫を加へるおそれが非常にあります。しかもこのお話をこのように重点的に保護育成して行くという事は、一般国内におきまします航空輸送事業の発展のために片手落ちであると思ひます。が、将来そういった懸念をなくする方策を持つておられるかどうか、承りたいと思ひます。

○石井国務大臣 国際線と国内幹線を一本にしたのが、今度の日本航空会社法案であります。国内の幹線は一本か複数かという問題は、航空審議会においていろいろと論議されたのであります。その問題に対しては、国内のローカル線に二会社以上を許してはおもしろくないであらうという答申

でありましたが、国内幹線に対しては非常にそこがばやけておりました。一本でなくちやならぬ、複数でなくちやならぬという答申になつていないのであります。これは非常にデリケートな点であつたから、そういう結論が出て私どもに答申されたのだと思ひますが、この会社をこしらへて、国際線、国内幹線を合せて一本の会社にするというのをききました私の考えは、日本の、国際線はもちろんでございまして、国内幹線におきましては、まだスタートを切つたばかりの状態でありまして、占領治下において一年間、昨年の秋から初めて自主的な会社になつたのが現在の日本航空であります。それに対しては、サビースの点を聞くのであります。ものは始まつて二、三年というものは、わかり切つたほどりつばな品物であるはずのもの、使つてみるとうまくいかぬという場合がいろいろございまして、二、三年見なければほんとうの批判はできないと思つておるのであります。これに對しましては、もう一本国内の幹線を許したらどうだという説もある。というのは、独占にしておるからうまくいかないのであつて、複数にし

ておいたならば、必ず日本の航空輸送はよくなるであらうという見方であり、ます。これも議論としてはその通りであると思つておられます。ところが、それでは日本の国内に幹線二本を許すだけの、ほんとうにそれをこなし切れるだけの力があるかどうかという問題であります。さつき話に出ました飛行機を外国から買つて日本で運営して行く、やがては外国人の操縦士が日本人

にかわるという便宜はありますが、原価が相当高くつくわけであり、ます。同じような状態においても一つは会社が二つ出て来れば、あとから出て来るものがなか／＼困難であつて、二つが競争すれば共倒れになるくらい今の今の輸送状態だと私は思つておられます。ようやう本年の四月に入つて黒字を出しました。これはおそろく運賃の関係だつたらうと私は思つておられます。五月も大体同じような状況であります。だん／＼回数が増えたとはいへませんが、御承知のように交通は頻度数が増せばお客もふえるという事は一方にあるのであります。九州行きが一回線だつたのが二回線になり、北海道行きが一回線が二回線になつており、大阪線が四回線になつておるということ、使

いやすくなつたということが、また一方大きくあると思ひます。今の状態でありまして、日本航空は国際線をやらずに国内線だけやれば、だん／＼黒字になつて行く状態だと見ておられます。それではこれにもう一つ許したらどうかといひます。これは一つの出願が現実にあつたのをそのまま持つておるのであります。その一つの出願はやはり国内の幹線を、ちやうど今の日本航空がやるやうなふうによりたいのであります。これは外国からあるいは償却が大分済んだやうな、割合に飛行機の使つて安くやつておるものを、安い料金で借りて行くというのであります。そういたしますとおそろく原価は安くつくのであります。それから、今の日本航空のより二割引とか三割引とか安くできるかもしれせん。そうすれば日本航空はおそろくつぶれるのであります。そうしたらその次にそれだ

けが残る。外国の航空会社がそういう飛行機等も貸しておるのであります。から、これが数に於いて延びますと、アメリカへの一環のラインとして切符を売ることにしようとして、その国際線を持つておるものは、非常に有利な状況に日本の国際線を確保すること、同時に国内線を確保すること、この際私にはそれがあるのを押えて、まず公認会社をこしらへて、国内幹線は一本にしたものにして、これがしつかり経営ができるやうなものを持つて行きたい。お客に非常な下自由を及ぼすやうなことをしないように、たとえ

ば昨年かやりました大阪までの二割引等によつて逆にお客をふやしたことが、等々、こういうことが経営の行き方であるべきだ、サービスをよくしてお客を多くするやうに線にすべきである、独占するがために高いままにはつたらしくておくとやうなことをしないで、今度の航空会社に絶えず注意をしており、またその線で動いておるところ国内は一本でやつて行きたいと思ひます。

○山口(文)委員 もう一つお尋ねをいたしておきたいと思ひますが、元來航空事業なるものは特殊の事業でありまして、純然たる民間企業で成り立たないことは、この株式会社法案というものをつくらなければならぬといふところにあります。従つてこのやうな法律をつくつて、しかもこれを普通の会社と同じやうに株式会社にする、こういうことには私は是非常な矛盾を感じるわけであり、ます。こ

ういふ法律をつくつて國家がこれを育成強化して行くといふのであります。ならば、ことさらに日本航空株式会社とするのではなくて、少くともこれは國營なり、そういう性格でやるべきがほんとうだと思ひますが、なぜ政府は國營もしくは公社制度といふやうな性格のものにしないのか、こ

ういふやうに國家が大きな投資をして、その利益は少し出した民間の方に提供するということになり、國民の税金で会社に差上げるのだという結果になると思ひますが、これは一体どういふことなのか、根本的な問題として承つておきたいと思ひます。

○石井国務大臣 この会社をなぜ國營か公社にしなかつたかといふ問題が第一であります。これは民間の出願がなかつたわけでもなく、民間から二つほどの出願があつたわけであり、ます。が、このどちらかを許す、あるいはその二つが一緒になつてやるといふのでしたら、こ

ういふ法律はいらないわけであります。しかし私ども考えてみます。今もお説がありましたが、國內だけの競争でなくして、世界中の強力なる國を相手に闘ふといふことを頭に入れておかなければならぬのであります。そういういろ／＼な条件を考へてみますと、相當國家が力を入れてやらなければ、民間だけで飛び出して行くといふことになり、結局は外國の航空会社と組んで、そうしてこ

ういふやうな法律をつくる必要はない。たとえばイギリスの航空会社、あるいはフラ

ンスの航空会社、またドイツの航空会社、そのほかオランダの航空会社等を見ましても、政府の出資援助が非常に大きい部分を占めております。それから見ますと、これは非常に中途半端な案だということが私は非難されると思うのであります。私も考えますのは、経営はどうしても民間人がほんとうに、たとえば日本の船舶業がだんだんと小さいところから伸びて、日本の海運国という誇りのもとに、みんなが一生懸命に働いて、戦争前の日本の海運というものを築き上げた。それをまたとりもどしたいというのが今努力中でありまして、こういうふうないきさつを見ましても、日本人の交通業に対する経営能力というものは相当なものだ。なまなか役人で、組織だけはきちんとしておるということ、こういう世界の競争に乗り出して行つたつて、公社だとか役人だとかがやつては負けるだろう。私はやはり商社の方がいい。そして政府は出資するとか、いろいろな監督をいたしますけれども、これはできるだけ最小限にして、その社長なり重役が思う存分にやれるような状態にしておかないと、知つたかぶりで役人がこれの監督をしたり指導をしたりすると、私は日本の航空は伸びないという考え方を持つておる。役人であつて役人に反対することになつてはなほだおかしいのですが、私はそういう考えを持つております。それでもちもちも屋でありまして、これは商売人にやらした方がいい。それにこういうふうな組織がいいのではないかと、これを考えた。それで会社だけにやらしたらどうかといひますと、結局政府が出資をして、政府がこ

れに乗りかかつて、国際航空というものは力を入れるのだという形を出しませんが、これから先、資金を集めることもなか／＼私は困難だと思ふ。それで今度民間は十億円、政府から十億円出して、二十億円の会社になります。私はこの仕事が一通り進みまして、たとえば今私どもの考えておるという国際路線で、まず第一にサンフランシスコに行く線が一番先に始まると思ひますが、この路線はアメリカとの協定によりまして、あるいはそれから先に延ばすことのできる線でありまして、これを南米まで延ばすということが一つの考え方、もう一つは台湾、タイ等を通りまして、あるいはフィリピンを通つてヨーロッパへ延びて行く線というふうなことを考えまして、そういうおもしろい線に何台か配置するだけでも、私は百億以上の金がいると思ひます。そういう際に、それでは民間でどこまで集め得るかということも、おのずから限度があつて、先にならば政府がもつと力を入れなくてはならぬかも知れぬ。まず私どもは政府と民間と五分々々でスタートをして行く。できれば民間がこれに力を入れて、また出資能力ができて来れば民間の資本を多くして行つて、そしてわれわれの方がだんだん／＼引下ろすということにしたいというのが、私どものことを考えたものと考え方でありまして。

それで、あとであなたが言われた民間だけにやらして、中途半端でおかしいというお話でありましたが、それはこの原案にはないのです。原案には役所の出資も民間のものと同じでありまして、これは少しどうであらうかと、逆に初めから援助するような気持でやるべきであるのに、何で民間に入つてもらうかといふことをしきりに言われておるのでありますが、これは皆さん方でそういうことはいかぬといふことにきまりますれば、決して私どもはそれを主張するものではございません。まあこうやつておいても、なか／＼当分は配当まで行かないであらうといふことが、頭の中にあるわけでありまして。

○山口(主)委員 お伺ひしたいことはいろいろありますが、時間も差迫つておるようでありまして、関連質問もあるようでありますから、私はこれで質問を終ります。

○熊本委員 大臣もお忙しいだろうと思ひますから、関連質問が大臣にお答え願ひの意味で二、三お尋ねしたいと思ひます。それはただいま山口君の質問に對しまして、たとえば國營等でない官吏がやるよりは、もちはもち屋で専門家にやらす、こういうふうな答弁がありました。一体日本の政府が航空事業をやるのに、まことにしろうとばかりで、技術的にも経営的にもさうな適材者がいないのかのときき言葉は、私は承服するわけに行かない。それからもう一つは、もちはもち屋で、酒は酒屋だといふふうに、それほど航空事業に堪能な経験者が民間にばかりおるといふ規定の仕方は、これもはなはだ當らない。私はそう思ふのであります。もう一度その点についてお答えを願つておきたいと思ひます。

○石井(主)大臣 航空事業そのものから申しますと、政府にも民間にも、経験が外に比べてはなはだ薄いのはもちろんであります。私のもちもちはもち屋と申しましたのは、ビジネスはビジネス・マン、そういう意味のことでありまして、航空事業そのものから見ますと、日本の戦争前にありました日本航空等は、やつてはありました。それはほとんど独占で、政府の経営みたいなものでありましたから、これはいゝわゆる国際競争に入つて行くビジネス的のものではなかつたと思ひます。その意味から言つて民間についても言えますが、事業経営という心持においては民間がよろしい、そういう意味で申し上げたのであります。

○熊本委員 私どもがもつております資料を見ますと、諸外國の航空事業の一〇〇％、ことごとく國が出しておる事業が、この表の中で二十はあつたわけでありまして。そうしますと、この一〇〇％出して経営されておる諸外國の航空事業というものは、一体その経営、運営というものはどういふふうになつておるかといふことをお知らせ願ひたい。そして國と民間との合併によるものは、ここに与えられておる資料では十六しかないであります。こういう点から先進國においては、國がオール資本を投じてやつておるといふこの参考資料から見まして、これらは相當なる國の責任において経営されておるものと私も解釈するのであります。大臣は一体これをどういふふうにごらんになり、その経営内容をどういふふうにお調べになつておるかをお聞かせ願ひたいと思ひます。

○石井(主)大臣 局長から……。

○栗澤政府委員 出資といひましては、一〇〇％を出資しておるものが相當ございますが、大臣からもお話がありましたように、航空事業については、やはり航空事業としての適任者を、できるだけ民間から集めるといつたよう

な方法で経営しておる國が大部分と思つております。一〇〇％政府出資のために、役人がこれを経営しておるといつたようなところはまだ聞いておりません。

○熊本委員 先ほど山口君の質問の心配の点は、要するに國民の出血による投資をしていて、そしてあとで修正案も出ようかと思ふのであります。が、それには國民出資の建前をとるべき國庫支出に對しては、利益配當についても制限しようという希望のようでございます。これはまだ正式に提案されておるかどうかわかりませんが、そういう形で利益を民間の出資に多く与えて、そして國民の犠牲においてこれが経営されるという形を心配されておる質問であつたと思ふ。ところがただいまは一〇〇％の總出資であつて、まる抱えであつても、その経営は國が管掌しておらぬと言われるが、もしそういう資料があつたら全部そろえて出してもらいたい。

○栗澤政府委員 あるいは御質問の趣旨を間違えたのかもしませんが、政府が監督しておることは當然でございます。ただ役人がこれを経営しておるといつたようなことではないということをお聞き上げたいのであります。

○熊本委員 政府監督のもとにおいて、経営の技術面や運営面をしてまかせるといふことは、方法上の問題である。従つて経営自体は國の権限においてこれを行つておるはずであると私は考える。それがもし間違つておるならば、資料も提示してもらいたい。特に今日、たとえば鐵道のごときを見ましても、やはり公營にはなつたのでありますけれども、しかしながら國の管掌

が十分行き届いておつて、それなればこそ、いまだ採算とれざる僻地においても、同じ国民の文化的生活をこのために、鉄道は犠牲を払つてこれをなしつつあるという形である。しかるにその経営の一切について、この法案をながめますと、その経営権に關する執行部にはたれも入らない。單に外から大臣の認証を受ける部面が多少あるという程度にすぎない。そうして先ほどお話のように、民間人によつてなさなければ困難なる航空事業はできないといふが、ごとき言葉をもちつて、これをおおいかぶせようとするのは、われわれとしてははなはだ遺憾でありまして、もう一度御答弁願つておきたいと思ひます。

○石井國務大臣 私に政府の出資があり、そうしてこれが國家の金であり、國民の血税であるという点を、ないがしろにしていいとはもちろん思つておりません。ただそれにはなおさらこの資本というものが擁護される意味におきましても、経営がうまく行く。経営がうまく行くといふことは、一、二の会社の問題のみならず、日本の航空事業の発達ということになるのであります。そして、それにはどういふ制度が一番よろしいかといふことになりますと、私は民間人にやらした方がうまく行く。民間の人が半分入るかわりに役人の声のかかつた者、要するに運輸大臣の推薦するなら推薦する者が半数入るといふようなことを、實際は考へておるわけでありま。まださういふふうに至つておりませんが、私の考へ方は社長だけは創立委員からいへる／＼聞きますが、私は自分でこの人はと思ふ者を選びたい。それから先は社長が、何も

ほかの方に拘泥されずに、どこに出資だからその者を入れるとか、どこから入れるといふことになしに考へてもらつて、きちんとした態勢を通じてこれが能率的に仕事をしてくれらることを私自身期待しておりますが、こういうことがうまく行くかどうかわかりません。もちろんさういひたいしませんが、今の日航を見ましても御承知だと思ひますが、どこの資本からだれが入るとか、いへる／＼やつておりますので、これが非難されることがありとすれば、幾らかの責任をこの点で負わなければならぬと思ひます。今度の措置は今のやうな心持でやりたいと思つております。私が民間々々と申しましたので、さういふふうにおとりになつたかもしれませんが、しかし今も申しますやうに、民間人必ずしも經驗を十分持つてゐるわけではないのでありますから、民間人でなくてもかまわないのであります。私はそれにはこだわられません。適當な人であればそれでよろしいと思つております。

○熊本委員 大臣がいろ／＼心配されて、最善を尽そうとされるその心構へにつきましては、この前も聞いておりますから、大体了承してゐるわけですが、それで任免権といふわけではあります。それが、やはりそれについては大臣の承認がいろいろあることになつておりますが、このことについて質問をいたしましたのは、先ほどの大臣のお言葉の中に、ややともすれば先ほどの山口君のやうな考へ方からして、誤解を招いてはならない、かように考へて特にその点をただしたわけでありまして、先ほどの答弁ではまだ釈然とせざるもの

がありますから、ごめんどうでございまして、よろしく、三十幾つかの資料を提示されたのですが、これらの航空会社の運営規定あるいは会社の構成、これらのものが入手できましたら、委員会に提示願へば、なおさら明確になるうかと考へております。明日大臣おいでになるそうでありまして、私の質問時間もあることになつておりますから、関連質問はこれで終りたいと思ひます。

○關内委員長 残余の質疑は次會に譲ります。

本日はこの程度にとどめ、明日午前十時より開會することとし、これにて散會いたします。

午後零時十九分散會

昭和二十八年七月二十四日印刷

昭和二十八年七月二十五日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局