

第十九回国会 運輸委員會會議録第二十六号

昭和二十九年三月二十三日(火曜日)

午後一時四十二分開議

出席委員

委員長 關内 正一君

理事鈴木 仙八君 理事關谷 勝利君

理事松井 豊吉君 理事山崎 岩男君

理事山口丈太郎君 理事竹谷源太郎君

天野 公義君 岡本 忠雄君

徳安 實藏君 南條 徳男君

白井 莊一君 松浦周太郎君

橋 兼次郎君 正木 清君

中居英太郎君

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 景田 靜夫君

(港務局長) 荒木茂久二君

運輸事務官 荒木茂久二君

(航空局長)

委員外の出席者

専門員 岩村 勝君

専門員 堀 正威君

三月二十日

港務法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇七号)(予)

同 日

セト七部落地内鉄道用地收野下げ

に関する請願(椎熊三郎君紹介)(第

三六九三号)

戦傷病者に因鉄無賃乗車復活に關す

る請願(今村忠助君紹介)(第三六九

四号)

同(池田清志君紹介)(第三六九五号)

同(池田清志君紹介)(第三六九五号)

同(池田清志君紹介)(第三六九五号)

同(池田清志君紹介)(第三六九五号)

同(池田清志君紹介)(第三六九五号)

同(池田清志君紹介)(第三六九五号)

同(池田清志君紹介)(第三六九五号)

市君外二名紹介(第三七六六号)の審査を本委員会に付託された。

同月十九日

自動車賠償保障制度実施促進等に關する陳情書(大分市大分県自動車組合)

連合会会長紀伊進(第二一八号)

紀勢線全通工事促進に關する陳情書(新宮市議會議長林雄三)(第二一九号)

四国循環鉄道の建設促進に關する陳情書(高知県議會議長横山徳郎)(第二二〇号)

鹿兒島県下の因鉄新線の建設費確保に關する陳情書(鹿兒島県市議會議長新川近義)(第二二二号)

木造船事業の保護育成に關する陳情書(広島県沼隈郡千代村常石造船株式会社取締役社長神原勝太郎)(第二二二二号)

同月二十二日

西日本と東京をつなぐ因鉄特別急行列車の運行に關する陳情書(広島県知事大原博夫外三十三名)(第二二八〇号)

同(熊本市社団法人鉄道貨物協会熊本支部長大久保弘治(第二二八一号)を本委員会に送付された。

本日(の)會議に付した事件

運輸省設置法の一部を改正する等の法律案(内閣提出第一〇二号)

航空法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇三号)

港務法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇七号)(予)

閣内委員長 これより開会いたします。運輸行政に關する件

〇閣内委員長

港務法の一部を改正する法律案を議題とし、まず政府より提案理由の説明を求めます。石井運輸大臣。

港務法の一部を改正する法律案

港務法(昭和二十五年法律第二百十八号)の一部を次のように改正する。

第二条第五項中「左に掲げる施設」を「第一号から第十一号までに掲げる施設並びに港灣の利用に必要な第十二号及び第十三号に掲げる施設」に改める。

第二条第五項第六号中「軌道走行式荷役機械」の下に「荷さばき地」を加える。

第二条第五項第九号中「給炭施設」の下に「港灣役務提供用船舶を除く。」を加え、同項第十号を第十一号とし、同項第九号の次に次の一号を加える。

十 港灣厚生施設 船舶乗組員及び港灣労働者の休泊所及び診療所

所

第二条第五項に次の二号を加える。

十二 移動式施設 移動式荷役機械及び移動式旅客乗降用施設

十三 港灣役務提供用船舶 船舶の離着岸を補助するための船舶

並びに船舶のための給水、給油及び給炭の用に供する船舶

第二条第六項中「前項各号」を「前項第一号から第十一号まで」に改める。

第六条第一項第十一号の次に次の一号を加える。

十二 解散に關する事項

第十条を次のように改める。(解散)

第十条 港務局の解散は、第四条第四項各号の区分により、運輸大臣又は都道府県知事の認可を受けなければ、その効力を生じない。

第十二条第一項第一号中「港灣区域及び」を「港灣区域、港灣区域に隣接する地域及び」に改め、同項第三号の次に次の一号を加える。

三の二 前号に掲げるものの外、港灣区域内又は臨港地区内における水面の埋立、盛土、整地等による土地の造成又は整備を行うこと。

第十二条第一項第四号の次に次の一号を加える。

四の二 水域施設の使用に關し必要な規制を行うこと。

第十二条第四項の次に次の一項を加える。

五 港務局は、運輸省令で定めるところにより、その管理する港灣施設の概要を公示しなければならない。

第十二条の次に次の一条を加える。

第三十七條第一項を次のように改める。

港灣区域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

(規程) 第十二条の二 港務局は、法令又は当該港務局を組織する地方公共団体の条例若しくは規則に違反しない限りにおいて、その権限に属する事務に關し、規程を定めることができる。

第十八条第一項但書を削る。

第二十一条第一項を次のように改める。

委員長の議事は、全委員の過半数で決する。

第二十二條第二項中「第十六條第三項」の下に「第十七條」を加え、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 監事は、委員を兼ねることができない。

第二十三條第一項を次のように改める。

委員長は、港務局を代表し、港務局の長としてその業務を総理するとともに、法令又は第四十五條の二の条例によりその権限に属せしめられた港灣の開発、利用及び管理に關する事務を行う。

第三十五條第二項の次に次の一項を加える。

3 港灣管理者としての地方公共団体は、第一項の委員会を設置したときは、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

第三十七條第一項を次のように改める。

港灣区域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

域内において又は港灣区

第一類第十二号 運輸委員會會議録第二十六号 昭和二十九年三月二十三日

域に隣接する地域であつて港灣管理者の長が指定する区域（以下「港灣隣接地域」という。）内において、左の各号の一に掲げる行為をしようとする者は、港灣管理者の長の許可を受けなければならない。但し、公有水面埋立法（大正十年法律第五十七号）第二条の規定による免許を受けた者が免許に係る水域についてこれらの行為をする場合は、この限りでない。

一 港灣区域内の水域（政令で定めるその上空及び水底の区域を含む。以下本条中同じ。）又は公共空地の占用

二 港灣区域内の水域又は公共空地における土砂の採取

三 水域施設、外かく施設、けい留施設、運河、用水きよ又は排水きよの建設又は改良（第一号の占用を伴うものを除く。）

四 前各号に掲げるものを除き、港灣の開発、利用又は管理に著しく支障を与えるおそれのある政令で定める行為

第三十七条第二項中「建設若しくは工事、占用又は採取」を「行為」に、「許可をしてはならない。」を許可をしてはならず、また、政令で定める場合を除き、港灣管理者の管理する水域施設について同項第一号の水域の占用又は同項第四号の行為の許可をしてはならない。」に改める。

第三十七条第三項中「又は日本電信電話公社」を「、日本電信電話公社又は地方公共団体」に、「建設若しくは工事、占用又は採取」を「行為」に改め、同条第四項を次のように改める。

4 港灣管理者の長は、港灣区域内の水域又は公共空地に係る第一項第一号又は第二号の許可を受けた者から占用料又は土砂採取料を徴収することができる。但し、前項に規定する者の協議に係るものについては、この限りでない。

第三十七条第五項中「前項の水域占用料又は土砂採取料」を「第四項の占用料、土砂採取料又は前項の過怠金」に改め、同項を同条第六項とし、同条第四項の次に次の一項を加える。

5 港灣管理者の長は、規則又は港務局の委員会の委員長の定めるところにより、詐偽その他不正の行為により、前項の占用料又は土砂採取料の徴収を免かれた者からその徴収を免かれた金額の五倍に相当する金額以下の過怠金を徴収することができる。

第三十七条の二を第三十七条の三とし、同条に見出しとして「許可の取消等」を加え、同条中「前条」を「第三十七条第一項」に改め、同条に次の一項を加える。

2 港灣管理者の長は、第三十七条第一項の許可を受けなければならぬ行為を許可を受けなければならぬ者に対し、その設置した施設の改築、移転若しくは撤去又は原状の回復を命ずることができる。

第三十七条の次に次の一条を加える。

（港灣隣接地域）

第三十七条の二 前条第一項の規定による港灣隣接地域の指定は、港灣区域外百メートル以内の地域内の区域について、当該港灣区域及

び港灣区域に隣接する地域を保全するため必要な最小限度の範囲でしなければならない。

2 港灣管理者の長は、港灣隣接地域を指定しようとするときは、あらかじめ期日、場所及び指定しようとする地域を公告して、公聴会を開き、当該地域に利害關係を有する者によるその指定に関する意見を述べる機会を与えなければならない。港灣隣接地域を変更しようとするときも同様である。

3 港灣管理者の長は、港灣隣接地域の指定をしたときは、その旨を運輸大臣に報告しなければならない。

第四十条第一項中「建設してはならない。」を「建設してはならず、また、建築物その他の構築物を改築し、又はその用途を変更して当該条例で定める構築物としてはならない。」に改め、同条第二項の次に次の一項を加える。

3 第一項の地方公共団体は、条例で、同項の規定に違反した者に対し、五万円以下の罰金を科する旨の規定を設けることができる。

第四十条の次に次の一条を加える。

（違反構築物に対する措置）

第四十条の二 港灣管理者の長は、前条第一項の規定に違反して建設され、又は改築若しくは用途の変更により同項の条例で定める構築物となつた建築物その他の構築物については、その所有者又は占有者に対し、当該構築物の撤去、移転若しくは改築又は用途の変更を

すべきことを命ずることができる。

2 港灣管理者の長は、前項の命令をしようとするときは、その命令に係る者に対し、あらかじめ期日、場所及び命令をしようとする事項を通知して、聴聞をしなければならない。

3 聴聞に際しては、当該命令に係る者その他の利害關係人に対し、意見を述べ、及び証拠を提出する機会が与えられなければならない。

第四十一条第一項中「前条」を「第四十条第一項」に改め、同条第二項を次のように改める。

2 前条第二項及び第三項の規定は、港灣管理者の長が前項の命令をしようとする場合に準用する。

第四十二条第五項中「第十七条第一項」を「第十七条」に改め、同項の次に次の四項を加える。

6 港灣管理者が第一項から第三項までの規定により国の負担金の交付を受けて港灣工事をする場合には、これらの規定に定める工事に必要な費用は、政令で定めるところにより、港灣管理者が当該工事のために支出した金額とする。

7 運輸大臣は、第一項から第三項までの規定により国が港灣管理者の行う工事に要する費用を負担する場合において、その負担金に千円未満の端数を生じたときは、政令で定めるところにより、その端数を切り捨てた額又はこれを切り上げて千円とした額を国の負担金とすることができる。

8 第一項から第三項までの規定に

より国の負担金の交付を受けて港灣管理者がした工事が完了した場合において、材料その他の物件が残存するときは、港灣管理は、当該物件を第一項から第三項までの規定によりその工事に要する費用を国が負担することができる他の工事及び政令で定める工事以外の目的に使用してはならない。

9 港灣管理者は、前項の規定に違反して当該物件を使用したとき、又は当該物件を運輸省令で定める方法によつて金銭に換算した価額（当該物件を処分した場合において処分金額が当該価額をこえるときはその処分金額）に第一項から第三項までに規定する国の負担率を乗じた金額を国庫に納付しなければならない。

第四十三条の次に次の一項を加える。

2 前条第六項、第八項及び第九項の規定は、前項の規定により国の補助金の交付を受けて港灣管理者がした港灣工事の費用及び工事が完了した場合における残存物件の処理に關して準用する。この場合において、同条第六項及び第八項中「第一項から第三項まで」とあるのは「前項」と、同条第九項中「第一項から第三項まで」に規定する国の負担率」とあるのは「前項の規定により国が補助した率」と読み替へるものとする。

第四十三条の三を次のように改める。

（原因者の負担）

第四十三条の三 港灣管理者は、港灣管理者以外の者の行う工事又は

行為により必要を生じた港湾工事の費用については、その必要を生じさせた限度において、その必要を生じさせた者に費用の全部又は一部を負担させることができる。

2 前項の場合において、負担金の徴収を受ける者の範囲及びその徴収の方法については、港湾管理者としての地方公共団体（港湾管理者が港湾局である場合には港湾局を組織する地方公共団体のうち定款で定めるもの）の条例で定める。

3 地方自治法第二百七条第三項及び第四項の規定は、前項の条例について準用する。

4 第四十三條の四に次の一項を加える。

2 前条第二項及び第三項の規定は、前項の場合に準用する。

4 第四十四條第一項中「料金」の下に「（次条第一項の入港料を除く。）」を加え、同条第二項中「前項」を「第一項」に改め、同項中「違反すると認めるときは、」の下に「その施行の日までに、」を加え、同項を第三項とし、同条第三項を第四項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 港湾管理者は、水域施設（泊地を除く。）又は外かく施設の利用に對し、前項の料金を徴収することができる。

5 港湾局は、第十二條の二の規程の定めるところにより、詐偽その他不正の行為により第一項の料金の徴収を免かれた者からその徴収を免かれた金額の五倍に相当する

金額以下の過怠金を徴収することができる。

（入港料）

4 第四十四條の二 港湾管理者は、当該港湾に入港する船舶から、当該港湾の利用につき入港料を徴収することができる。但し、警備救難に従事する船舶、鉄道連絡船、海象又は気象の観測に従事する船舶、漁業監視船その他政令で定める船舶については、入港料を徴収することができない。

2 政令で定める重要港湾の港湾管理者は、前項の入港料を徴収しうとするときは、料率を定めて、運輸大臣の認可を受けなければならない。その料率を変更しようとするときも同様である。

3 前条第一項、第三項及び第四項の規定は、前項の港湾管理者以外の港湾管理者が徴収する入港料に、前条第五項の規定は、港湾局が徴収する入港料に關して準用する。

（滞納処分）

4 第四十四條の三 地方自治法第二百二十五條第一項、第三項及び第四項の規定は、入港料その他の料金、過怠金その他港湾局の収入に關して準用する。この場合において、同条第三項中「条例」とあるのは「港湾法第十二條の二の規程」と読み替へるものとする。

2 前項の収入並びに同項において準用する地方自治法第二百二十五條第三項の規定による手数料及び延滞金は、国及び地方公共団体の

徴収金に次いで先取特権を有し、その時効については地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）第十四條の規定を、その取扱については同法第十七條及び第十八條の規定を準用する。

3 第一項において準用する地方自治法第二百二十五條第三項の規程は、港湾局を組織する地方公共団体の議会の承認を受けなければ、その効力を生じない。

（事務の委任）

4 第四十五條の二 港湾局を組織する地方公共団体は、条例で定めるところにより、港湾の利用及び管理に關する事務（当該地方公共団体の公共事務及び法律又は政令により当該地方公共団体に屬する事務を除く。）を港湾局の委員会の委員長に委任することができる。

4 第四十六條第一項中「この法律により」を「港湾管理者は、」に、「若しくは貸し付けようとする者は、」を「又は貸し付けようとするときは、」に改める。

2 第四十二條第一項から第三項まで及び第五項から第七項までの規定は、前項の規定により運輸大臣がする港湾工事の費用及びその負担に關して準用する。この場合において、同条第五項中「第十七條及び第十九條第一項」とあるのは「第十七條第二項」と、第四十二條第六項中「港湾管理者」とあるのは「国」

と、「第一項から第三項までの規定により国の負担金の交付を受け」とあるのは「前項の規定により」と、同条第七項中「国」とあるのは「港湾管理者」と、「港湾管理者」とあるのは「国」と読み替へるものとする。

5 第五十五條第二項に後段として次のように加える。

この場合において、第五十三條後段中「港湾管理者」とあるのは「港湾管理者」としての地方公共団体（当該地方公共団体が地方自治法第二百八十四條第一項の地方公共団体である場合には当該地方公共団体を組織する地方公共団体）又は港湾局を組織する地方公共団体」と読み替へるものとする。

5 第五十五條の次に次の四條を加える。

（他人の土地への立入）

5 第五十五條の二 運輸大臣又は港湾管理者は、港湾工事のための調査又は測量を行うためやむを得ない必要があるときは、その業務に従事する職員を他人の土地に立ち入らせることができる。

2 運輸大臣又は港湾管理者は、前項の規定によりその職員を他人の土地に立ち入らせようとするときは、その五日前までに、その土地の所有者又は占有者にその旨を通知しなければならぬ。但し、これらの者に対し通知することが困難であるときは、この限りでない。

3 第一項の立入は、所有者又は占有者の承諾があつた場合を除き、

日出前及び日没後においては、してはならない。

4 第一項の職員は、同項の規定により他人の土地に立ち入る場合には、その身分を示す証票を携帯し、関係人の請求があつたときは、これを呈示しなければならない。

（非常災害の場合における土地の一時使用等）

5 第五十五條の三 港湾管理者は、非常災害による港湾施設に対する緊急の危険を防止するためやむを得ない必要があるときは、その現場に居る者若しくはその附近に居住する者に対し防ぎよに従事すべきことを命じ、又はその現場において、他人の土地を一時使用し、若しくは土石、竹木その他の物件を使用し、取用し、若しくは処分することができる。

（損失の補償）

5 第五十五條の四 国又は港湾管理者は、前二條の規定による行為より損失を受けた者に対し、その損失を補償しなければならない。

2 第四十一條第三項及び第四項の規定は、前項の場合に準用する。

（港湾工事に伴う工事の費用の補償）

5 第五十五條の五 運輸大臣又は港湾管理者が行う港湾工事の結果、港湾管理者以外の者に工事の必要を生じさせた場合においては、国又は港湾管理者は、政令で定めるところにより、その必要を生じさせた限度において、その費用の全部又は一部を補償しなければならない。

2 第四十一条第四項の規定は、前項の場合に準用する。
第五十八條第二項中「大正十年法律第五十七号」を削る。
第五十九條を次のように改める。
(行政事件訴訟特別法の適用)
第五十九條 港務局の管理する一般

2 第三十七條の三、第四十條の二 第一項及び第四十一條第一項の命令、前条第二項の規定に基く公有水面埋立法による職權の行使並びに公共団体の管理する公共用土地物件の使用に関する法律(大正三年法律第三十七号)の適用については、港務局の委員会の委員長は、行政庁とみなす。

3 第三十七條第一項の許可、同条第四項の占用料及び土砂採取料の徴収、同条第五項の過怠金の徴収、第三十七條の三、第四十條の二 第一項及び第四十一條第一項の命令、第四十三條の三 第一項及び第四十四條第一項の負担金の徴収、第四十四條第一項の料金の徴収、同条第五項(第四十四條の二 第三項において準用する場合を含む)の過怠金の徴収、第四十四條の二 第一項の入港料の徴収、第四十四條の三 第一項の規定により準用する地方自治法第二百二十五條第一項、第三項及び第四項の規定による滞納処分、第四十五條の

二の規定による委任に基いて行つた事務の執行、前条第二項の規定に基く公有水面埋立法による職權の行使、公共団体の管理する公共用土地物件の使用に関する法律(大正三年法律第三十七号)の適用については、港務局の委員会の委員長は、行政庁とみなす。
第六十條第二号の次に次の一号を加える。
二の二 第十條の規定による港務局の解散の認可(重要港灣に係るものに限る)。
第六十條第四号の次に次の一号を加える。
四の二 第四十四條の二の規定による入港料についての認可
附則
この法律は、公布の日から施行する。

二の規定による委任に基いて行つた事務の執行、前条第二項の規定に基く公有水面埋立法による職權の行使、公共団体の管理する公共用土地物件の使用に関する法律(大正三年法律第三十七号)の適用については、港務局の委員会の委員長は、行政庁とみなす。
第六十條第二号の次に次の一号を加える。
二の二 第十條の規定による港務局の解散の認可(重要港灣に係るものに限る)。
第六十條第四号の次に次の一号を加える。
四の二 第四十四條の二の規定による入港料についての認可
附則
この法律は、公布の日から施行する。

○石井國務大臣 港灣法の一部を改正する法律案につきまして提案理由及びその概要を御説明申し上げます。
港灣法が制定されて以来二回にわたつて部分的な改正を加えたのでありますが、制定の当時においては予想されなかつた法律運用上の不備、欠陥がその施行に伴って表面に現われて來ましたので、港灣法の規定の不備を補つたためので、港灣法を改正することが必要となつたのであります。

○石井國務大臣 港灣法の一部を改正する法律案につきまして提案理由及びその概要を御説明申し上げます。
港灣法が制定されて以来二回にわたつて部分的な改正を加えたのでありますが、制定の当時においては予想されなかつた法律運用上の不備、欠陥がその施行に伴って表面に現われて來ましたので、港灣法の規定の不備を補つたためので、港灣法を改正することが必要となつたのであります。

に關する規定が不備なために、港務局の業務の遂行に円滑を欠く結果を招いているのであります。従つて港務局の業務の遂行を十全ならしめには、港灣内の行政事務を執行し得る権限と、港務局の料金の徴収を免れた者に対して過怠金を賦課し得る権限、料金等の未納者に対し強制徴収し得る権限等を港務局に付与することとしたのであります。
改正の第二の点は、港灣区域等に於いて港灣管理者が規制をする施設の建設、水面の占用等の行為の範圍であります。現行法におきまして港灣管理者の許可を必要とする行為の範圍は、はなはだ狭かつ漠然としておりますので、規制を受ける行為の種類を明確にいたし、その対象を港灣の開発、利用または管理上著しく支障を來すおそれのある行為に限定することとしたのであります。

改正の第三の点は、港灣工事の費用の精算の簡素化であります。國の負担金または補助金を受けて港灣管理者が行つた港灣工事は、その工事に實際に要した費用を精算して初めて完了するのでありますが、この費用の精算の方法ははなはだ煩雜であり、莫大な事務量と時日を必要といたします。従つて港灣工事の費用の精算の方法を簡素化し、精算に費される龐大な事務量と労力を節約して事務の能率化をはかることに、造成された港灣施設の公共利用を早める措置を講ずることとしたのであります。

その他港灣工事の必要がある場合の他人の土地への立入り、非常災害時における土地の一時使用、入港料の徴収等、港灣の開発及び管理のため望ましい事項についての規程を新たに設けましたほか、港務局の委員会の議事、その監督の資格等につきまして現行法の不備な点を是正する措置を講じました。港灣法の円滑な施行を期した次第であります。

以上がこの法律案を提案いたします理由及びその概要であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことを希望いたします。
○竹谷委員 運輸大臣に緊急質問をいたしたいと思ひます。
去る三月一日に、ビキニにおけるアメリカ合衆國の水素爆弾の実験によりまして、御案内のようにわが國の漁船が、世界で日本人だけが第三番目の被害を受けたのであります。聞くところによると、それはビキニ環礁の東方約二百キロのところであつたのであります。しかもビカドンが聞えてから一時間ばかりして灰が降つて來たので、漁船は一生懸命東に向つて逃げたにもかかわらず、六時間も灰の洗札を浴びて、その結果原子病にかかつた船員が、二週間後に焼津に帰つて來て、生命の危険な者も多いような現状であります。ところがこの危険水域が拡大されなければならぬというので、これをウエーキ島にまで及ぼそうということでありまして、日本航空株式会社のアメリカ航路や、その他外國のパシフィック、ノース・ウエスタンの飛行機等も、このウエーキ島を通過して飛んで參るとなりますと、——しかも成層圏に飛び散つた放射能を含んだ灰の灰は、日本あたりまでは微量ではあるが風に吹かれて数時間のうちに飛んで來る。いわゆる上空では一時間千キロ

○竹谷委員 運輸大臣に緊急質問をいたしたいと思ひます。
去る三月一日に、ビキニにおけるアメリカ合衆國の水素爆弾の実験によりまして、御案内のようにわが國の漁船が、世界で日本人だけが第三番目の被害を受けたのであります。聞くところによると、それはビキニ環礁の東方約二百キロのところであつたのであります。しかもビカドンが聞えてから一時間ばかりして灰が降つて來たので、漁船は一生懸命東に向つて逃げたにもかかわらず、六時間も灰の洗札を浴びて、その結果原子病にかかつた船員が、二週間後に焼津に帰つて來て、生命の危険な者も多いような現状であります。ところがこの危険水域が拡大されなければならぬというので、これをウエーキ島にまで及ぼそうということでありまして、日本航空株式会社のアメリカ航路や、その他外國のパシフィック、ノース・ウエスタンの飛行機等も、このウエーキ島を通過して飛んで參るとなりますと、——しかも成層圏に飛び散つた放射能を含んだ灰の灰は、日本あたりまでは微量ではあるが風に吹かれて数時間のうちに飛んで來る。いわゆる上空では一時間千キロ

ぐらいの速度で氣流が飛びまわつていゝるようであります。そういう危険な状態におきまして、太平洋にある日本の船舶の航行の安全の立場から、あるいは國際航空の空中交通の安全の立場から非常に憂慮すべき事態であると思つてあります。これらの船舶並びに航空機が、水素爆弾実験による放射能をいかように感受してゐるか。またどのような危険性があるのか。この点について交通行政をつかさどる運輸省としては十分御検討のことと思つて、放射能を含んでおるような状態で飛行機が飛んで來てないか。船舶についてはどうであるか。その点ひとつお尋ねをいたしたいのであります。

○石井國務大臣 この問題につきましては、きょうも閣議の席上で外務大臣からいろいろ報告があり、また農林大臣からいろいろこれに対するお話があつたのであります。私どもの方の問題といたしましては船の問題とか、今おつしやつたようなところが問題になるのでございまして、指定された区域から離れますれば、一体それは安全であるかどうかという問題につきましては、日本までも灰が降つておる話があるからという問題等まで、話のちろちろ出たわけでございます。あの状態がどれだけの力があつて、どれだけの影響を及ぼすかということ、はつきりしたことはまだ私どもには何も聞かされてないのでございまして、今度指定区域が広まりまして、きょうかおとこの通告を出したのであります。これから離れば離れるに従つて大氣の中に入る灰の分量というか、デンシテイが薄くなるわけでございます。

○石井國務大臣 この問題につきましては、きょうも閣議の席上で外務大臣からいろいろ報告があり、また農林大臣からいろいろこれに対するお話があつたのであります。私どもの方の問題といたしましては船の問題とか、今おつしやつたようなところが問題になるのでございまして、指定された区域から離れますれば、一体それは安全であるかどうかという問題につきましては、日本までも灰が降つておる話があるからという問題等まで、話のちろちろ出たわけでございます。あの状態がどれだけの力があつて、どれだけの影響を及ぼすかということ、はつきりしたことはまだ私どもには何も聞かされてないのでございまして、今度指定区域が広まりまして、きょうかおとこの通告を出したのであります。これから離れば離れるに従つて大氣の中に入る灰の分量というか、デンシテイが薄くなるわけでございます。

○石井國務大臣 この問題につきましては、きょうも閣議の席上で外務大臣からいろいろ報告があり、また農林大臣からいろいろこれに対するお話があつたのであります。私どもの方の問題といたしましては船の問題とか、今おつしやつたようなところが問題になるのでございまして、指定された区域から離れますれば、一体それは安全であるかどうかという問題につきましては、日本までも灰が降つておる話があるからという問題等まで、話のちろちろ出たわけでございます。あの状態がどれだけの力があつて、どれだけの影響を及ぼすかということ、はつきりしたことはまだ私どもには何も聞かされてないのでございまして、今度指定区域が広まりまして、きょうかおとこの通告を出したのであります。これから離れば離れるに従つて大氣の中に入る灰の分量というか、デンシテイが薄くなるわけでございます。

す。今度広げられた程度の範囲に広がれば、その外であればまず大丈夫だという意味に私も承つております。ただそれから離れると、そこをぜひ通つて来なければならぬという問題が起ります。これは漁船等には現実的に起る問題でございませう。今のところは主として南の方の海でまぐる漁業は行われているのでございませうから、そこへ行くためには往復三百海里くらい遠まわりをしなければならぬという問題があるように承つたのであります。私もそれといたしましては、ただいまこれがあそこで実験されて、一般の船の航海並びに航空という問題において、すぐかえなくちやならぬほどのものではないように承知いたしております。

○竹谷委員 水素爆弾爆発のときに、京都大学のガイガー計数管にががつという音がしたものであります。その後間もなく日本航空株式会社の太平洋航路の飛行機を初め、サンフランシスコやロスアンゼルスから飛んで来るパン・アメリカ航空会社の飛行機は、危険なところを飛んで来たと思つておりますが、これらについてガイガー計数管のようなもので放射能を含んだ状況を検査したり、その他の措置を講じているかどうか。それをお尋ねしたい。

○石井国務大臣 それについて私はまだ何も報告を受けておりませんので、一ペソ調べてみたいと思つております。

○竹谷委員 これは非常に事務怠慢だと思つております。人類の安全のために至急お取調べ願いたいと思つております。

先般計画造船の問題について私は政

府の所信をただしたのでございませうが、運輸大臣の答弁は曖昧模糊とした抽象論で、至急にやらなければならぬというだけで、その構想の片鱗さえも答弁がなかつたのを非常に残念に思つております。海員組合、造船工業労働組合等と話し合つたところで、新聞の伝えるところによれば、小林日本興業銀行總裁とも話し合つていられるのであります。なお新聞の説明では経済関係とも懇談をされているようでありませう。先般の委員会でも運輸大臣から、日本経済の立場からどうして計画造船は継続してやつて行かなくちやならぬという答弁があつたのであります。むろん政府の経済関係等とは十分な懇談を遂げて、そうした話し合いの上で立つて日本経済の全般的な立場から、計画造船問題を遂行しなければならぬといふ意見が出て来たものと考えるのであります。また経済関係とも十分懇談がなされていなければ、運輸省単独で計画造船はどうかともやらなければならぬと思つて、これだけではなほ政府の施策の決定としては不満足なのであります。この計画造船に關する今の点に關しては、政府がどこまでもやるという経済関係全体の懇談の結果であつたかどうか。またこれを遂行する具体的な方策について、その後いかなる構想ができたか、この際御答弁を願いたいのであります。

○石井国務大臣 第十次計画造船は、政府の資金の額がおよそきまつていられること、それからこれに伴う政府の補助の關係の予算がすでに衆議院を通過いたしました。参議院にまわつておりますこと等からお考え願ひまして、政府として方針がきまつていられることは

明かでありませう。ただこれらを實際どういふふうにするかという問題につきまして、私も昨年の暮れごろにおいでだん／＼考へてみました問題は、まず一方には船舶所有者、いわゆる海運業者、それから造船所、両方ともできるだけの統合と申しますが、小くも海運業においてはオペレーターの線において、どんな方法かでも非常に広くまた多くの会社が關係して、日本人同士だけじゃありませんが、競争をはげしい状態にある、こういうものをどうしたら直せるかという整理統合の面から、こういうことも考へて話を進めておつたのでございませう。十次造船にはそれが前提としてできればたいへんけっこうである。できないならば、できないままでその方向だけでもここで確立しておいて、十次造船にかかりたいというふうに思つておりましたが、不幸にして造船界等いろいろの問題が起りまして、どこもこももしり込み状態になつて、一向に造船についての話等が、船会社、造船所等からも積極的に出て来ない実情でございませう。それで先ごろから私も何となく各各方面の意見を聞き、今までもかかされるようにいたしたいと思つて、船の先輩、また船の持主、それから銀行、造船所、またその造船所の労働者といふような人たち、開銀の總裁、また日銀の總裁にもこの際会つて話したのであります。こういう人たちを話していろいろ聞きまして、この前の話をいろいろ聞きまして、この前のときと違つて感ずるのは、この前の造船の時分は、ほとんど全体が一体となつて船をつくる方に勢いが向いておりましたが、今度はいろ／＼話をしてみま

すと、造船所と造船所の職員の人たちではぜひ早く多くつくつてくれという声でございませうが、オナーとオペレーター——海運業者の方は、それほど積極的でありませう。つくるとはつくるとしても、もう少しいろいろ研究したらどういふように何となく積極的でない。銀行業者については言いますと、昨年の暮れごろと今日とはまた違つております。昨年暮れ／＼の方に増すようにして、開銀の方から担保力を市銀の方に少しまわすようにしてもらえぬかというのと、それからもう一つは、市中の融資を少し減らしてもらえぬかというふうな希望の申出があつたのであります。もう二十九年度はいろ／＼なことでなか／＼引締めも強くなりそれから、金の手持が非常に苦しい、また担保力の面から見ても、なか／＼困難であるし、できればこれは、自分たちの方はひとつかんべんしてもらえぬならかんべんしてもらいたいというふうな空気でございませう。そういうふうな状態で今日までつとヒヤリシヤリやつて来たわけでありませう。私もいろいろ話を言へることは、十次造船はぜひやりたい、そしてその時期をできればなるべく早くしてやらなければ、造船所がもう五月末ごろになりませうと、非常にアイドルになるという状態でありませうから、なるべく早くしたいというふうな気持だけは今もかわらないのであります。ただそれではどんな方法でやるかというのと、それとらみ合せて、きのう閣僚懇談会に云々というふうなことはいまさらおかしいんじゃないかというお話がありました。

が、もう来年度の予算を組む去年の秋ごろからの見直しは、二十九年度は今まで通りの造船の方法で、担保力もまだ何とかあるという運輸省の見込みでございませう。それで何とかやつて行ける。三十年度になつたならば担保力もほとんどなくなるか、そのときには何か別な方法で造船をやつて行かなくちやならぬのじやないか、造船をやるかやらぬかという問題がございませうが、これは私も昨年四箇年計画百二十万トンの外航船をふやしたいというねらいのことを申し上げました通、これは本年は今年度つておりました二十九年度の予算では、どうしても二十万トンを切るという状態でありませうから、これは年限は延びるだらうけれども、日本としてもこの量だけはどうしても最低量としてやりたいということとは同じことではございませう。これを私も来年度の、三十年度になりましての状態等を考えますと、ここで今度の予算にどういふことはございませうが、一体日本の海運そのものあり方をどういふふうな形に持つて行くか、そういうそれには政府はどうか態度で、援助するならば援助する方法はどんな方法が望ましいか、今の利子の補給の問題につきましても、いろいろな声もありませんし、一方業者の中にも一部声があるものであります。一番海運業者が打撃を受けておるものほどかお申しますと、海運業では御承知のように戦時補償が打切られたということが第一番でありませうが、現在の問題とする、為替の三百六十円という比率によつて、これはもう外貨収入が主でありますから、この点で支出は国内でそれよりも割高なものが支出されるとい

うところからみまして、非常に海運が為替の打撃を受けておる、だから特別の補償制度を設けてもらえぬか、そうすれば利子補給などは打切られても、もちろんその補償も出さ度合いによるかと思うのですが、利子補給なんかなくともいいような状態になるのではないだろうかというような声等もあるのです。こういうふうな根本のいろ／＼な問題がありますので、こ

ういうものを私はひとつ経済関係の間で一ぺんとく話し合つて、今度のものが間に合わないでも、この次の見通しについてではつきりしたものを持つており、そういう考えがそこに何か一つ出て参りますれば、これを頭に入れないながら、今度の予算の範囲においてどういふふうに行つて行こうという、造船の行き方にも方法が出て来るのではないかと、そういうふうなことで、あ

す為替問題で経済関係懇談会があるのではありませんか、あしたの話ですぐ簡単に十分、二十分話して話のつくものではありませんが、とくと何日か話し合ひをそういう問題にもいたしてみたいと思つていのでございます。

○竹谷委員 先刻運輸大臣に、ウエーキ島で休養して南太平洋を飛んで日本へやつて来る日本航空株式会社なり、その他の諸外国の国際航空の飛行機が、着陸をして休養をしておるウエーキ島が危険区域に指定をされた、そのなると三月一日以降多くの飛行機が死の灰の中を飛んで来たはずである、それに対して放射能を含んでいないや、人命その他に有害ではないかという検査をしたことがあるかというお尋ねをしたのでありますが、知れぬというのであります。

長は日本航空会社その他に航空安全についてどんなふうな処置をとつておられるか、それを航空局長から伺いたいと思ひます。

○荒木政府委員 あのルートはウエーキに寄ります会社はさういふたくさんあるわけでありまして、今までの区域から申しまして離れておりますので、別に何らのお話も伺つておりませんし、日本側もまだ調査いたしてございせん。

○竹谷委員 これは先ほども要望したのですが、至急御検査を願つて、交通の安全をはかつてもらいたいと思ひます。

それから日本航空株式会社が、政府から十億の出資を受けて太平洋航路を始めたはずであります、新聞等の報道では有料の乗客が少なくて、なか／＼經理が困難なような報道がなされておるのでありますが、現在までの国際航路に関する日本航空会社の經理の状態はどうなつておりますか、お尋ねいたします。

○荒木政府委員 これはいろ／＼の準備が遅れたために、十分なる集客ができないでスタートしたわけでございますが、二月一ぱいの統計を見ますと、こつちから行くのが大体七人程度で、向うから来るのが少し多くて十人くらいかと思ひます。それから三月に入りましてからは、大体その数が各便とも倍に相なつております。御存じのように来月から二割五分ばかり安くなつて、四百八十八ドルのツーリスト・クラスができました、座席もふえますので、また旅行シーズンでもございませうので、来月分につきましては相当満員の便があるようでございます。特にホ

ノルル・東京間が非常に多いので、あるいはホノルルを切つても臨時便を出さなければならぬのではないかと、いうような状況であります。四月、五月ごろとなりましてシーズンでもございませうし、逐次事情もわかつて参りますし、お客がふえると考えております。しかし航空事業全般といたしまして、各国とも始めた一、二年間は黒字が出るというところには参りかねるわけでありまして、日航としては一番有望な航路であるアメリカ・ルートには早く黒字を出すというところに努力をいたしておる次第であります。

○閣内委員長 港灣法の一部を改正する法律案の概要説明を求めます。黒田政府委員。

○黒田政府委員 港灣法の一部を改正する法律案につきまして、その概要を御説明申し上げます。

今回改正いたします第一の点は、港灣施設の範囲を拡大したことであり、港灣施設の機能を発揮する上に必要な人為的な工作物を申しますが、港灣法におきましては、第二条第五項に具体的に列挙された施設に限定したてております。これは、固定したもののみであります、近來移動式の機械の発達も著しいものがあり、役務を提供する船舶もまた港灣の利用に大きな役割を果しており、これらに港灣法の適用を受けさせないことは適當とはいえないのであります。このたび第二条第五項を改正いたしまして、これらの施設を港灣施設に追加し、港灣工事、起債、施設の譲渡等の規定の適用を受けられ

るよういたしましたのでございます。改正の第二の点は、港務局の規定を整備したことであり、港務局は、港灣管理の一形態として地方公共団体によつて設立される公法上の法人であります。港務局は、特別地方公共団体に類似した業務を行うものであります。が、地方公共団体そのものではないために、権限は弱く、ために港灣の管理を實質的に行いがたい状態になつております。港務局は昨年新居浜港において設立され、さらに北九州各地において近々のうちに発足する予定であります、その運営を円滑にして港灣管理の実績を上げるため、権限を強化し、運営機構を整備することが要望されておるのでございます。

このたび、その業務につき、港灣の管理、運営、開港という港務局本来の目的を最もよく達成し得るよう、第十二条を改正いたしまして、航路のごとく基本的な施設の使用を規制し、あるいは港灣の発展のため土地を造成することを業務に追加するとともに、第四十五条の二の新設により組織母体の委任を受けて港灣の管理、利用に関する行政事務を行い得ることとしたのでございます。

また第三十七條第五項、第四十四條第五項、第四十四條の三、第四十五條の二、第五十九條等の規定により過剰金を徴収し得る権限、料金を払わぬものから強制徴収し得る権限、代執行等をし得る権限を港務局に与へまして、港灣管理の実を上げ得るよういたしましたのでございます。

このように港務局の権限を強化いたしました反面、第十八條、第二十一条、第二十二條の改正により、その運営に

当る委員会、委員及び監事の規定を整備し、港務局の運営の円滑を期し、港務局の解散を運輸大臣の認可にかからしめて、随意に解散されることを防ぐこととしたのでございます。

改正の第三の点は、港灣区域、港灣隣接地域及び臨港地区内における工事、構築物の建設等の規制を簡素化したことであり、港灣区域及び港灣隣接地域内におきまして港灣管理者の許可を要すべき行為の範囲はきわめて広く、明確さを欠いておりまして、不必要な行為まで許可を要するという好ましくない結果を生むおそれがございます。この点を是正するため、今回第三十七條を改正して、許可を要する区域を水域と公共空地に限定し、許可を要する行為を占有、土砂採取、一定の施設の建設改良に限ることとしたのであります。さらに港灣隣接地域の指定を民主的に行うこととしたしまして、港灣管理者の規制の及ぶ範囲が恣意にわたらぬように配慮いたしましたのでございます。

臨港地区内の構築物の制限については、従来も条例によつて一定の制限を加へることは可能ではありましたが、この条例に違反して建設されたものに対しては、何等の規制をも加へられず、港灣管理者の規制はまったく名目的なものとなつたのであります。

このたび第四十条の二を新設いたしましたは、従来も条例によつて建設された構築物に対し移転、改築の命令をなし得ることとしたのであります。

改正の第四の点は、港灣工事の費用の精算を簡素化したことであり、現在港灣工事の費用の精算は、いわ

るよういたしましたのでございます。

このように港務局の権限を強化いたしました反面、第十八條、第二十一条、第二十二條の改正により、その運営に

る原価主義によつて行つておりますので、精算事務はきわめて複雑であり、そのため少からぬ時日を要しているものであります。しかし港湾工事の費用の精算については、相手が地方公共団体でありますので、残余物件についての十分監督いたしたならば、原価主義による必要はなく、支出主義によるものと思われまゝ。支出主義によりますと工事費用の精算事務は、非常に簡素化され、手数が省略されます。

そのためにこのたびの改正では第四十二條に第六項、第七項、第八項及び第九項の四項を加え、工事費用の精算を支出主義によることとし、その反面、工事の結果生じた残余物件については、その使用を規制することいたしました。またこれに関連して千円以下の端数については、これを切上げ、または切捨てることいたしました。このようにならざるに精算方法は、港湾管理者が固から費用の負担を受けて行う工事だけでなく、第四十三條第二項によつて固から費用の補助を受けて港湾管理者がする工事及び第五十二條第二項によつて固が行う工事についても採用することによりております。

改正の第五の点は、港湾管理者が入港料を徴収する場合の手續に関する規定を設けたことあります。港湾管理者はその提供する施設または役務の利用に對し料金を徴収することができま

すが、このたび第四十四條の二により航路等の水域施設及び防波堤等の外、郵施設に對して料金を徴収する場合には、これを入港料として徴収すべきこととし、特定の港湾につきましては、入港料の徴収につき運輸大臣の認可を必要とするにいたしました。これ

は特定の港湾におきましては入港料が、國際的にも大きな影響を持ち、國の利害に關係を持つと考えられるからであります。

第一類第十二号 運輸委員會議録第二十六号 昭和二十九年三月二十三日

○荒木政府委員 航空法の一部を改正する法律案の概要につきまして御説明いたします。

航空法は、昭和二十七年七月に制定公布されました航空に関する基本法でありまして、航空機の安全性を確保し、航空事業の秩序を確立することによつて、航空の発達をはかることを目的とする法律であります。何分この法律が制定されました当時は、戦後七年有余にわたる空白期間の直後でありまして、わが國の航空界はほとんど活動らしい活動をいたしておらず、また世界各國の航空事情の調査がまだ十分ではなかつたのであります。その後過去一箇年有半の間における航空法運用の実績にかんがみ、また情勢の推移に依つてそれ／＼突進に適合するよう所要の改正をいたす必要が生じたのであります。ここにその一部を改正する法律案を提出した次第であります。

まず第十條の二は、このたび新たに追加した規定であり、運輸大臣が行う航空機の耐空証明を、運輸省令で定める滑空機に限つて、耐空検査員にも行わせることとしたのであります。この滑空機は、運輸省令におきまして、ブライマリーと定めたいと考えております。三月一日現在登録された航空機は、飛行機九十六機、ヘリコプター二十四機、滑空機八十四機、計二百四機でありまして、滑空機八十四機のうち七十三機は初級滑空機にいうブライマリーであります。これらの航空機の検査事務は、相当な専務量となつておりますので、このうち初級滑空機の耐空検査及びあとに述べます修理改造検査を耐空検査員にも行わせるこ

とにより、検査事務の簡素化をはかることとしたのであります。

次に第十四條の改正は、現行では一年間とされている耐空証明の有効期間を、航空運送事業の用に供する航空機に限つて、運輸大臣がその都度定める期間としたのであります。これと同様のことは、國際民間航空条約の付屬書におきましても採択され、またアメリカ、イギリスその他の諸外國におきましては、すでに実施されているのであります。その理由は一定の耐空証明を行わなくても十分に安全性が確保できると考えられるからであります。この連続整備方式によつて整備される航空機とは、航空法におきましては、航空運送事業の用に供する航空機ということになります。

次に第十六條の改正について申し上げますと、すでに御説明した通り、耐空検査員は初級滑空機の耐空証明を行うことができるものといたしました。その修理改造検査も当然行い得るようになります。この点についての改正をいたしましたのであります。

次に第二十八條第二項の改正は、次の第二十九條の二の追加規程と密接な關係があるので、御説明の都合上第二十九條の二について先に申し上げたいと存じます。

次に第二十九條の二は、航空従事者技能証明の限定の変更に関する規定であります。技能証明の限定と申しますのは、第二十五條第一項から第三項までに規定されております通り、定期運送用操縦士、一等航空整備士等の航空従

ら必ずしも十分とは申せませんので、新たに一条を起し、耐空検査のみならず、修理改造検査又は立入り検査の結果におきましても、当該航空機が第十條第四項の耐空検査の技術上の基準に適合しなくなるおそれがあるとき、その他航空機の安全性が確保されないと認めるときには、当該航空機について耐空証明の有効期間の短縮のほか、効力の停止、指定事項の変更の措置をとり得ることとしたのであります。航空機の安全性の確保に万全を期することとしたのであります。先般、英國海外航空会社（BOAC）のコメット機が再三事故を惹起いたしました。この規定によりまして、当該型式全部の航空機の耐空証明の効力を停止することになるものと存じます。

次に第二十八條第二項の改正は、耐空検査員は初級滑空機の耐空証明を行ふことができるといたしました。その修理改造検査も当然行い得るようになります。この点についての改正をいたしましたのであります。

次に第二十九條の二は、航空従事者技能証明の限定の変更に関する規定であります。技能証明の限定と申しますのは、第二十五條第一項から第三項までに規定されております通り、定期運送用操縦士、一等航空整備士等の航空従

次に第二十九條の二は、航空従事者技能証明の限定の変更に関する規定であります。技能証明の限定と申しますのは、第二十五條第一項から第三項までに規定されております通り、定期運送用操縦士、一等航空整備士等の航空従

次に第二十九條の二は、航空従事者技能証明の限定の変更に関する規定であります。技能証明の限定と申しますのは、第二十五條第一項から第三項までに規定されております通り、定期運送用操縦士、一等航空整備士等の航空従

事者の資格別に行う技能証明につきま
して、航空機の種類、等級、型式或は
従事することができる業務の種類につ
いて限定をすることでありまして、航
空機の種類については必ず限定し、そ
の他については限定をすることができ
るものとされているのであります。限
定の効果といたしましては、たとえて
申しますと、飛行機については限定を
された事業用操縦士の技能証明を有す
る者は、ヘリコプターの操縦をすること
は許されないものであります。しかし
この限定は、技能証明書の所定の欄に
記入されることになつておりますので、
限定の変更を認めない限り、理論
的には同一資格の技能証明書を航空機
の種類、型式等のかゝるごとに幾冊も
持たねばならぬこととなり、取扱い
上、非常な不便を感ずることとなつて
いたわけでありまして、これをこのた
び限定の変更の規定を新たに設けるこ
とによりまして、実態に即応せしめるこ
ととした次第であります。

第三十八條の改正は、限定の変更
に対して、当初の限定と同じ効力を与
えるために、規定の表現を改めたので
あります。

次に第三十四條第二項は、操縦教育
証明を航空機の種類別に行うことに改
正したものであります。

第三十八條に第四項を追加いたしま
したのは、運輸大臣が飛行場の設置を
許可するに際して、飛行場の管理運営
上の種々の条件を付する必要があるか
らであります。また第三十九條第一
項に第五号を追加いたしましたのは、
飛行場設置の申請を審査するにあたり
まして、申請者が当該飛行場の敷地に
ついて使用権を有するかいなかという

ことは、審査の重要な基準と考えられ
るからであります。なお第三十八條の
改正に伴いまして、第四十三條第二項
を改正いたしました。

次に第四十八條の改正は、たとえ
ば飛行場の施設の一部の管理が第四
十七條の技術上の基準に従つて行われ
ないような場合には、当該一部の施設
のみについての供用停止を命ずること
ができることとして、飛行場の機能の
保持と航空の安全性確保をはかつたの
であります。なお許可の取消し、また
は供用停止命令をなし得る場合とし
て、現行の四号のほか新たに二号を
追加いたしました。

次に第五十四條の改正は、飛行場の
使用料金についての従来の届出制を認
可制に改めて、使用料金の適正化をは
かることとしたものであります。第五
十六條第一項の改正は、第三十九條の改正
に伴い、准用規定を整理いたしましたの
であります。

次に第五十六條第二項の改正は、運
輸大臣が飛行場を設置する場合におい
て、当該飛行場の敷地が従前、適法に
航空機の離陸又は着陸の用に供せられ
ており、かつ当該飛行場の進入表面ま
たは転移表面の上に出る高さの建造
物、植物その他の物件がないときは、
公聴会を開催しなくてもよいこととし
て、飛行場設置手続の簡易化をはかる
こととしたものであります。

次に第五十六條の二の規定は、運輸
大臣は、公衆の利便を増進するため必
要があるときは、保安庁の設置する飛
行場について、着陸帯その他の施設を
公共の用に供すべき施設として指定す
ることができることとしたのでありま
す。現在民間航行にとつて、飛行場の

確保は最大の眼目となつておりま
す。国家財政の現状におきましては、
民間航空専用の飛行場を十分に設置す
ることはきわめて困難な事情にありま
すので、将来保安庁が設置する飛行場
につきまして、着陸帯、エプロン、誘
導路等の施設を公共の用に供すべき施
設として指定し、一般民間航空機がこ
れを利用できる道を開いたのでありま
す。

次に第五十七條と第五十八條の改正
は、同一の趣旨によるものでありまし
て、航空機の国籍等の表示の義務及び
航空日誌の備えつけあるいは記載の義
務は、第十一條但書の試験飛行等の許
可を受けた場合にはこれを必要としな
いこととしたのであります。

次に第九十二條以後段を追加するこ
とにいたしましたのは、技能証明につ
いて限定されている航空機の種類以外
の種類の航空機の操縦の練習をする場
合には、操縦教育証明を有する者の監
督のもとに練習をしなければならぬ
こととしたのであります。第三十四條第
二項の改正と相まつて、操縦練習の安全
を期することにいたしましたのでありま
す。

次に第九十七條の改正について御説
明いたします。改正文はいささかめん
どうな表現をいたしておりますが、こ
れは要するに航空機が飛行計画を運輸
大臣に通報しなければならぬ場合を
広めたのであります。現行の規定にお
きましては、航空機は計器飛行状
態においては、航空交通管制区ないし
は航空交通管制圏を飛行する場合に
は、運輸大臣に飛行計画を通報し、そ
の承認を受けなければならないものと
されておりました。これを場

周経路飛行その他特定の空域における
飛行以外につきましては、有視界飛行
状態における飛行の場合にも、すべて
飛行計画を通報するように改めまし
て、航空機の事故を未然に防止し、万
一事故が起きた場合におきましても、
その捜索、救難が容易になるようにも
したのであります。なお国際民間航
空条約の付属書におきましても、飛行
計画の通報につきましては、当初は現
在の第九十七條と同様限定をいたし
ておりましたが、昨秋右と同趣旨に改
められました。

第九十八條は、飛行計画で定めた飛
行終了後の運輸大臣に対する通知義務
を定めたものであります。これは第
九十七條の改正に伴う当然の改正であ
ります。

次に第二百二十二條及び第二百二十四
條の改正について申し上げます。これは
不定期航空運送事業あるいは航空機使
用事業の免許を受けた者が、正当な理
由がないのに、当該免許にかかわる事
業をいつまでも実施しない場合には、
その免許を取り消すことができるもの
といたしましたのであります。現在すで
にこの種の事例も一、二発生しており
ます。なお、定期航空運送事業につ
きましては、現行の第九十九條第一号
の規定によりまして免許を取り消し得るも
のとされております。

次に第二百二十六條以下の外国航空機
の章に関する規定の改正は、この法案
における最も重要な改正点でありま
す。航空法制定当時におきましては、何
分戦後七年有余の空白時代の直後でも
あり、世界の航空事情を的確に把握し
得なかつたために、外国人国際航空運
送事業に対する法規制が十分でないう
らみがあるのであります。米英その

他主要国とも航空協定を締結し、かつ
世界の航空事情が明確になつた今日、
相互主義の原則に従つて、これに対し
適正かつ十分な規制をする必要がある
のであります。この趣旨に基づいて、外国
航空機に関する規定を相当大幅に改正
いたしましたのであります。まず第二百
二十六條につきましては、第一に、規制
の対象となる外国航空機を当該航空機
の使用国の国籍によらず、当該航空機
の登録国によつて、国際民間航空条約
の締約国、非締約国の区別をすることに
改め、第二に、外国航空機は、天候を
他や得ない事由がある場合以外
は、所定の飛行場において離着陸しな
なければならない旨を新たに追加いた
したのであります。その理由といたしま
してはまず第一は、現行第二百二十六
條の根拠となつてゐる国際民間航空条
約第五條の規定について ICAO 理事
会の公定解釈が明らかとなつたので、
これに従つて、締約国の航空機と非締
約国の航空機との区別を当該航空機の
国籍によつてすることに改めたもので
あり、第二は、同じく国際民間航空
条約に、空港の指定についての規定が
ありますので、これに従つて新たに規
定を設けることにいたしましたのであり
ます。

次に第二百二十七條の改正も、第二百
二十六條の改正と同様、条約第五條の公
定解釈に従つて、規定の対象を外国人
の使用する航空機から外国の国籍を有
する航空機に改めたものであります。

次に第二百二十九條の改正は、外国人
国際航空事業に対し、必要な範囲で
国内航空運送事業に対すると同様な規
制をするという建前から、第二百第二
項、第三項に相当する許可申請手続を

次に第二百二十九條の改正は、外国人
国際航空事業に対し、必要な範囲で
国内航空運送事業に対すると同様な規
制をするという建前から、第二百第二
項、第三項に相当する許可申請手続を

次に第二百二十九條の改正は、外国人
国際航空事業に対し、必要な範囲で
国内航空運送事業に対すると同様な規
制をするという建前から、第二百第二
項、第三項に相当する許可申請手続を

次に第二百二十九條の改正は、外国人
国際航空事業に対し、必要な範囲で
国内航空運送事業に対すると同様な規
制をするという建前から、第二百第二
項、第三項に相当する許可申請手続を

次に第二百二十九條の改正は、外国人
国際航空事業に対し、必要な範囲で
国内航空運送事業に対すると同様な規
制をするという建前から、第二百第二
項、第三項に相当する許可申請手続を

次に第二百二十九條の改正は、外国人
国際航空事業に対し、必要な範囲で
国内航空運送事業に対すると同様な規
制をするという建前から、第二百第二
項、第三項に相当する許可申請手続を

法律で規定することにしたのでありまして、これと同様の趣旨からこの規定の次に、新しく四條を追加いたしました。すなわち第二百二十九條の二から第三百二十九條の五までがそれでありまして、これによつて外國人國際航空運送事業者の運賃料金及び事業計画の変更は、國內航空運送事業者の場合と同様、運輸大臣の認可を受けなければならぬことにするとともに、運輸大臣は、必要な場合には外國人國際航空事業者に対して、運賃料金または事業計画を変更すべきことを命じ、あるいは所定の場合において事業の停止または許可の取消しをすることができるといたしましたのであります。

次に第三百三十條は、同條の次に第三百三十條の二を加えたためにこれに伴う所要の改正をしたものであります。この第三百三十條の二について申し上げますと、現行の航空法におきましては、外國航空機が、旅客あるいは貨物を有償で運送して本邦へ出入する場合も、これが反復継続して運送事業とみなされない限り、先ほど御説明した第二百二十六條の適用があるだけで、他のブライヴエートの航空機の出入と同一に取扱うはかばかしいのであります。この種の運送行為を無統制に認めるときは、定期航空運送業務が擾乱される危険がありますので、國際民間航空条約におきまして、その第五條第二項但書で、締約国がこの種の飛行に対して適当な規制を加えることを是認いたしましたので、この種の運送行為につきましては事前許可制を採用することにいたしましたのであります。

なお以上の外國航空機に関する規定につきましては、諸外國におきまして

もそれ／＼類似の規定をいたしてあります。

次に第三百三十一條の二は、第八章外國航空機中の各規定による許可または認可には条件、期限をつけ、あるいはこれを變更し、さらに許可または認可の後に新たにこれをつけることができる旨を定めたのであります。

最後に第三百三十五條の改正は、技能証明の限定の変更を申請する場合の手数料を規定いたしましたものであり、また第四百十三條以下の改正は、以上の改正に伴ひまして罰則の規定を整備いたしましたものであります。

なお附則において、この法律は公布の日から施行することとしたしております。

以上航空法の一部を改正する法律案の内容につきまして、逐條御説明いたしました。何とぞよろしくお願いいたします。

○關内委員長 これより兩案に対する質疑に入ります。通告がありますのでこれを許します。山口丈太郎君。

○山口(丈)委員 まずこの兩案の改正にあたりまして、二、三重要な点を運輸大臣に御質問申し上げたいと存じます。まず航空法の改正であります。ただいま説明をいただきましたように、日本の空港に外國の航空機が定期的にあるいは不定期的に非常に多くの出入りをいたしておるのであります。もちろんこの國際航空の熾烈化して参りますことは、だれもが承知しておるところであります。これらの外國航空機の発着、あるいは日本國內への旅客あるいは貨物の運送については規制する権利をわが政府が持つのは当然でありまして、それについては私は賛成をいたすものであります。今運輸を開始いたしております日航機についても、開始したところによると、この日航が運輸を開始したところから、この航路に當る日航の出先機関と申しますか、それらの設備が海外にないために、この日航機を使用して帰るような希望を持つていても、あるいは競争がはげしいためか、座席がないというように、日航機に乗れない。ところが實際には日航機はがらあきで、ペン・アメリカンとか、ノース・ウエストとか、こゝろいう外國会社は座席が満員だ、そうして常に旅客をとられるというので、正常でないような競争が行われておるといふようなことも聞くのであります。そういうことも聞くとやはりこれらの航空機、特に日との運輸に關しては、もう少しこの航路に當ります出先に対する整備を必要とするのではないかと、こゝろに考へるわけでありまして、これについて運輸省はどういう指導をされておられるのか、一応お尋ねしたい。

○石井國務大臣 日航がアメリカ航路を始めましてまだ日は浅いのでありますが、最近二月から三月へとだん／＼ふえて、四月になりますともつと予約もたくさんあるようであります。大体片道に二十七、八人くらいの人が乗れば、ブライマリー・コストを補へるというところであります。それは郵便物とか貨物の数にもよるわけでありまして、そのくらいでありますから、三月は十六、七人程度で二十人に満たないくらいであります。二月から始めたとして二月はほとんど五割、六割という状態になつております。ちようど時期が三月ごろからだん／＼よくなつて参りますので、観光客その他のために四月は大分いい状態になるといふことでもありますが、しかし今お話のように空席もたくさんある。しかも日本から出て行く人が非常に多い割に、日航を使つて行くのは割合少い。それで少しづつは増して参りますが、どういふところか、どういふことか、どういふものか、何となくまだ幼稚なやうな心持がするのだからと思つて、日本がペンの飛行機に乗つて、日航の飛行機から相談に行つても、おれの方はアメリカの飛行機で行つた方が安全のやうだといふやうなことを言つて参る人の方が多い。實際から申しますと、別

に外國の飛行機をけなす必要はないのであります。現在の太平洋の運輸状態から見ると、D C 6 を使つております日本航空機の方が安全度はいいのではないかと、こゝろに考へておられます。運輸に當つておられる者は、まだ残念ながらアメリカ人でありまして、優秀なるアメリカ人がそれを運航しております。私はこれをやめてアメリカ側の飛行機に乗るといふ理由は一つも考へられないのであります。乗れないのは今あなたの言われたやうに、よく周知せしめる方法が足りないと思つて、宣伝力が弱いといふことが一つあるだらうと思つておられます。國內におきましても扱いがたたくさん各地にありますが、上の方の人たちは日本の飛行機をなるべく使つたらといふ心持はだれも持つておるやうであります。窓口では必ずしもそうでないやうな扱いをしておるといふことも、うわさ話としては聞く状態でありまして、アメリカの方の側から

こちらに來る場合、さつきのようなのは非常に特殊な例でありまして、アメリカの方の努力、特にペン・アメリカンの努力といふものはたいへんなものでありまして、客をとるために非常な費用と努力を傾けておるやうであります。かつ一ぺん日本から向うに着く、あるいは向うから日本に着くと、その晩は無事に着いたといふことで、御飯に招待する会をやるとか、いふやうなことは、みなアメリカの連中の方のやつておるやうであります。こゝろに手が届くやうな状態に日航のものが行つてないと思つて、この間から何度かこの問題につきまして話をし、閣議のあとでも關係に對しまして、日本の政府の旅行する者は表向きやかましくする。それでなければいかぬといふことは言われないが、日本の飛行機のあることをちやんと頭に入れてやつてくれといふことを懇談したこともございます。これはもう少し努力をいたさなければならぬ。実はけさも日航の社長と専務と参りましたので、その問題を特にいろ／＼な面から聞いておるところを伝えまして、努力するように申しておきました。

○山口(丈)委員 非常な努力を講じておられますので、それについては私感謝するわけでありまして、昨年航空株式会社法を提案されたとき、私の質問に對して、御答弁をいただきましたのは、アメリカ太平洋航路だけでなく、南はフィリピンからインド、カラチを経て歐洲への航路の整備をいたす考である、そのためには所要の航空機の整備と乗組員の整理をいたさなければならぬ、急ぎその準備にとりかかる

りまして、観光客その他のために四月は大分いい状態になるといふことでもありますが、しかし今お話のように空席もたくさんある。しかも日本から出て行く人が非常に多い割に、日航を使つて行くのは割合少い。それで少しづつは増して参りますが、どういふところか、どういふことか、どういふものか、何となくまだ幼稚なやうな心持がするのだからと思つて、日本がペンの飛行機に乗つて、日航の飛行機から相談に行つても、おれの方はアメリカの飛行機で行つた方が安全のやうだといふやうなことを言つて参る人の方が多い。實際から申しますと、別に外國の飛行機をけなす必要はないのであります。現在の太平洋の運輸状態から見ると、D C 6 を使つております日本航空機の方が安全度はいいのではないかと、こゝろに考へておられます。運輸に當つておられる者は、まだ残念ながらアメリカ人でありまして、優秀なるアメリカ人がそれを運航しております。私はこれをやめてアメリカ側の飛行機に乗るといふ理由は一つも考へられないのであります。乗れないのは今あなたの言われたやうに、よく周知せしめる方法が足りないと思つて、宣伝力が弱いといふことが一つあるだらうと思つておられます。國內におきましても扱いがたたくさん各地にありますが、上の方の人たちは日本の飛行機をなるべく使つたらといふ心持はだれも持つておるやうであります。窓口では必ずしもそうでないやうな扱いをしておるといふことも、うわさ話としては聞く状態でありまして、アメリカの方の側から

と同時に、日本人自身の操縦というのも実現するように、努力したいという、きわめて心強い御答弁をいただきおつたのでありますが、本年度この民間航空機の拡充計画について、どういふ御計画をお持ちでありますか、一応承りたいと思ひます。

○荒木政府委員 来年度二十九年度におきましては、計画としましてはサンフランシスコまで行きましてアメリカ・ルートを南米まで延ばしたい。それから西の方はバンコックくらいまで行きたい、こういうことで飛行機の手当その他をいたしております。人員の点につきましては、非常に高い給料を払つておるわけでありまして、一刻も早くこれを日本人に置きかえたいというところで努力いたしておりますが、何しろ長い間の空白と大型の飛行機、それから航法がすつかりかわつておりますので、一挙に持つて行くことができない。特に一番困りますのは、パイロットは世界中どこに行きましても、大目よりも耳で飛ぶ場合が多いわけでありまして、耳から入つて来ますのは英語でありまして、そこで腕前と英語の方がマツチいたしませんので、思うように進まないで悩みを感じてゐる。特に語学が日本人にとりましては絶大な障害になつておるわけでありまして、しかし逐次養成をいたしまして、現在国内線におきましては、チーフ・パイロットとコ・パイロットがおるわけでありまして、コ・パイロットは全部日本人に直して飛んでおります。今年秋ごろまでにチーフ・パイロットも日本人に置きかえたいということ、今準備を進めております。国際線につきましては遺憾ながらパイロットは全部

アメリカ人でありまして、乗つておりますナビゲーターと申しますか、航空士、それからフライト・エンジニア、機関士というのでありましては相当に日本人を使つております。なおメチエワード、ステューデスが日本人であることは申すまでもありません。クルーの中にはそういうものも乗つておりますが、まず国内線は全部日本人にして、そして国内線のチーフ・パイロットを国際線のコ・パイロットにして行こう、それから逐次国際線のチーフ・パイロットに持つて行く計画を立てておるわけでありまして。

○山口(文)委員 航空機の整備関係について、これはたしか運輸大臣が参議院かどつて御答弁になつたのではないかと、何かそういう関係を見たかと思うのですが、聞くところによりますと、この国際線に航空機を整備するため、英国のジェット旅客機ですか、それを買い入れて国際線に使用したいという意向で、もうすでにその交渉がなされておるというように聞いているのであります。これは事実であるかどうか。それから今の説明を聞きますと、長年空白状態に置かれてきたために、日本の航空航法についても非常な立ち遅れがあつて、外国人の操縦士を雇ひ入れてわざ／＼高価な操縦料を払わなければ、日本の航空機というものは飛べない。また航空機自体も日本ではただいまではまだ／＼生産するには至らない、こういうような事態にあるときでありますから、私は高度な先端空機のうちでも最もこれは高度な先端を行く航空機でありますから、一氣にそういう計画を立てられることは多少

実情に沿わないというらみがあるのではなからぬか、もしこういう高度なものを一氣に取入れて、はたして日本人がこの空を克服するために今行つておられます／＼の訓練、あるいは国内航空技術の実情から見まして、非常に高度に科学化されております航空機を、日本人自身が使用し得るような技術を修得することが出来るものであるか。また今申しましたように、それらの点から見まして実情に即するものであるか、こういう点のところの大臣の見解をひとつお尋ねいたしたいと思つております。

○石井國務大臣 コメット機を二機購入することについて、注文がすでに出されておるのでございます。コメット機が出まして、これについては非常に優秀であるという声と、同時にまた何回か事故を起しておる、まだ未完成のものではないかというようなこと等についての論議がいろいろござつておるものであります。英国はもちろん、アメリカのその道においてもみな認めておるところでございまして、この間から数回事故を起したものは、これは操縦上の事故であつたということが大体報告されておるようでございます。日本がこれを使つて、はたしてそんな優秀なものに一足飛びに行つてどうかという問題でございまして、また二年後にこの飛行機が入つて来ることになつております。年で申しますと三十年に入つて来ることになつておるのでございませう。これは今いわゆる一番機と申しますか、A型と申しますか、それを土台といたしましてつくられる次の飛行機が入つて来ることに大体なつておるわけ

であります。飛行機そのものはまず安心だと思つるのでございませうが、これに対する訓練、これはやはり初めは外国の航空士にやつてもらわなくてはならぬであらうか、これは今日本人の飛行士をアメリカ航路でだんだんおつておるのと同じような意味において、訓練をして行くということが出来るかと思つておられます。なお詳しくは航空局長から申し上げます。

○荒木政府委員 コメットにつきましてはいろいろ言われておるようでありまして、現在までにコメットが一九五二年に商業飛行に使われましてから、七回の事故を起してあります。二回は軽微な事故というほどの事故でございませう。あとの五回でございませうが、その中でこの間一月の末でございませうが、エルバ島の沖で落ちました分については、まだはつきりしたイギリス政府からの発表は出ておりませんが、その前のものにつきましては、二回はパイロットの操縦が悪くて、非常に足の速い飛行機を急に頭を上げたために、プロペラでございませうので失速状態を起して事故を起した。それから去年の五月にカルカッタの付近で起きました事故は、これは当時の気象ではよくわかつておつたわけでありまして、当時あの場所であつたところの高度まで疾風の渦巻があるものでございまして、このガスの中に突入すれば、戦闘機ですら耐えられないというふうな状態でございます。そういう中につつ込んで行つたという、気象状況のキヤツナができなかつたためというふうなことになつております。なお最

近の事故によつて、今申しますコメットを全部アメリカに呼び寄せまして、嚴重な調査をいたしたわけでありませうが、それによりまして、構造上の誤りはなかつたということに政府は発表しておるのであります。それにつきましても万全を期するために、二十数箇所の改造を加へまして、その一番機はすでに新製に出しておりますが、四、五日前にパリからヨハネスブルグに飛行をして、飛行機自体におきましては欠陥はないものと考へております。なおパン・アメリカンその他外国航空会社九社ばかりが、すでにこのコメットを注文いたしておりますが、パン・アメリカンの社長のごときは、こういう事故のために、完成されて行くのであつて、われ／＼は注文を取消するという意思はなく、さらに一層の改善を企てることを述べておりますので、飛行機自体についての問題はない。特に日航が買ひますのは、——今飛んでおりますのは一型でございませうが、二型というのであつて大分改良された型でございませう。なおこのジェットを使うと早過ぎるではないかという御意見であります。申し上げるまでもなく飛行機といたしまして、プロペラ・エンジンの飛行機というものが発達の限界に来て、次はターボ・ジェット、ターボ・プロップとかいうことで、これはもう定説でございませう。イギリスは輸出をするという見地から国力をあげまして努力をいたして、アメリカの飛行機を完成したということでありませう。アメリカもこれに劣らなかつたし、ましてはボーイングにいたしまし

たし、ましてはボーイングにいたしまし

ても、それ／＼商業航空としてのジェットをつくるべく非常な努力をいたしておられます。ダグラスと申しますれば、DC、ボーイングではB707というので、今試作を急いでおりま

す。しかしこういう大きい飛行機でありますと、設計をして、試験飛行をし、売りに出すまでには短かくても五年を要するのであります。相当アメリカの方は遅れることと考えております。そのイギリスの輝かしい成功には、アメリカといえども驚嘆しておるといふような状態であります。なお余談になりますが、この商業航空機に關しましては、これが相当多量につくられま

ふうに考えております。

○山口(文)委員 今の説明を聞きまして、このジェット機の性能あるいはその優秀性というものについては、英国のような不撓不屈の精神で、非常な熱心さをもつて研究を持續して製造しておるものでありますから、またそれに對しては各国の信頼を得ておるのでありますから、私どもとしましては、私に信頼を置かないというのではなく、私の心配しませんが、あまりにも機が高度な性能を有しておりますために、空白がなくてつと航空事業を継続していた国の操縦士においても、今まで事故を起しておられますのは、主として航空技術にあるように考へるのであります。そうすると日本は、現在使用しております飛行機でもなおかついろの点において、日本人自身で操縦することもまだ単独では不可能のような事態にあると考へますと、なおさらに国際線において競争をいたします場合には、その飛行機とともに人の優秀といえますか、技術の優秀性が信頼されなければ、私は国際線では競争は不可能だと思ひますが、そういう点で與情に即すると考へるのかどうか、この計画を立てられるのかどうか、これをまず第一点として聞いておきたい。

對してはどの限度に投資を行つて行かれる考へか、そういう計画もあればお示しを願ひたいと思ひます。

○荒木政府委員 第一の問題でございますが、なるほど遅れてスタートしたのだから、そういうジェット飛行機などに飛びつかないで、ピストン・エンジンのありきたりのものから逐次やつて行つた方がいいんじゃないかというように考へ方ももちろんあるわけでありま

このための所要資金をいろ／＼勘案いたしまして、飛行機その他の点を考へますと、大體資本金としては六十億圓を必要とするようになるわけでありま

す。そこで現在は二十億圓でございますので、來年度におきましてはそれを倍額増資いたしまして、四十億圓にして行くという計画でございます。その一応の目標といたしましては、国際航空路網の拡充に即応する資本は六十億圓を予定し、その半分々々をおの／＼政府と民間で出資するという計画で進んでおるわけでありま

ますが、そのプライマリイのグライダ―についても飛行機と同じように、現在航空局の職員が耐空検査をいたしまして、耐空証明を出しておるわけ

あります。耐空証明を出しておるわけではございませんし、できればこの耐空検査ということ省略はして行つてもいいんじゃないか、こういう意見もあるわけでございます。しかしまだ初期の段階でもございますし、また各国でもこれを野放しにいたしておるわけでも、まず中間の段階といたしまして、プライマリイについては役所が一々検査をしないで、役所が整備士の資格のある人とか、プライマリイをある程度つくつたことのある人を耐空検査員に指定いたしました。その人の検査でも飛ばしてよろしいということにいたしました。検査の簡素化をはかると同時に、このプライマリイをつくつておられますところが方々にござい

で改められまする重要な点は、自衛隊——自衛隊ということにはまだなつていないので、保安隊としての御説明になつたのであります。この保安隊の飛行場に着陸する、その着陸施設を公共の用に供するために指定することが出来ることにはいいと思ひますが、しかし現在日本の保安隊が独立して持つて居る飛行場は幾らくもあつたのか、あるいはまた保安隊として飛行場を使つて居るものは、アメリカとの行政協定に基いて並用して居るのではないかと思ひますが、そういったし、この民間の飛行機にこれらの飛行場を使用せよということ、法律的にはできて、アメリカの意図によれば不可能ではないかと思ひますが、そういう点については、これは支障のないものであるかどうか、あるいはそれらについては、この法律をそのまゝ適用して、法律上少しも支障のないものかどうか。私はそういう点に疑念を持ちますので、お伺ひしたいと思います。

ち米軍が専用して居る飛行場がたくさございまして、その米軍の専用して居る飛行場がなくて、たとえて申しますれば、問題になつておきます北海道の札幌のところが丘球とかあるいは小月とかいうようなところは、すでにこちらに返還になつておまして、こういう飛行場は保安隊がこれを使ひたいという希望を持つて居る。本来申しますと、民間の飛行場と保安隊で使う飛行場とは全然別なものでして、関係のないこととして、シヴィルの飛行場をつくるということが望ましいのであります。特にアメリカ等の広いところにおきましては、軍用飛行場とシヴィルの飛行場とは別して飛行場として、それが国におきましては非常に狭い土地でございまして、保安隊の飛行場、それから民間航空の飛行場というふうに分たれることは実情に合ひませんで、保安隊が整備して飛行場を共用するということ、こういう話合ひをつけた次第であります。今御指摘になりまして、そういうことになつておきます。

ち米軍が専用して居る飛行場がたくさございまして、その米軍の専用して居る飛行場がなくて、たとえて申しますれば、問題になつておきます北海道の札幌のところが丘球とかあるいは小月とかいうようなところは、すでにこちらに返還になつておまして、こういう飛行場は保安隊がこれを使ひたいという希望を持つて居る。本来申しますと、民間の飛行場と保安隊で使う飛行場とは全然別なものでして、関係のないこととして、シヴィルの飛行場をつくるということが望ましいのであります。特にアメリカ等の広いところにおきましては、軍用飛行場とシヴィルの飛行場とは別して飛行場として、それが国におきましては非常に狭い土地でございまして、保安隊の飛行場、それから民間航空の飛行場というふうに分たれることは実情に合ひませんで、保安隊が整備して飛行場を共用するということ、こういう話合ひをつけた次第であります。今御指摘になりまして、そういうことになつておきます。

望が持てないということでありまして。○山口(文)委員 今聞いてみると、去年私が質問をして答弁をいただいたのは、非常にかわつて来たように思はる。思ふのであります。去年の御答弁では、非常な意気込みで、民間空港であつたところはぜひとも早急に返還をしようとする。強力で駐留軍との間においても話合ひを進めて行く、こういう答弁を私は受取つて居るのであります。その後一向に返還されないのみか、私どもの地方の飛行場を見ましても、大問題をかもしつつある。こういうことでは私は放置しておけない。従つてもう少し強力でこれを推し進められるべきではないかと思ひますが、政府においてはその用意がないのか。また今言明されておるところによりまして、一、二の飛行場について返還してもらへるよう努力中であるというふうな御答弁でありましたが、それで一体その飛行場はどうか、支障がなければこの際明らかにしていただきたいと思ひます。

○山口(文)委員 私はまだこの航空に関する問題についても、いろいろ御質問を申し上げたいのであります。今日は本会議等の時間も迫つて居ることでありまして、次会に譲りたいと思ひます。○山崎(岩)委員 局長さんにちよつとお尋ね申し上げたいと思ひますが、国内就航の飛行機の機種は、ただいまどういふ種類のものを使つて居るか、ちよつとお知らせ願ひたいと思ひます。○荒木政府委員 現在定期航空に使つて居るのは、最近一機買つて七機でございますが、D C 4型であります。○山崎(岩)委員 札幌方面へ飛んで居る飛行機もその種類ですか。○荒木政府委員 全部D C 4型であります。○山崎(岩)委員 D C 4型の生命は一体どのくらいあるのですか。○荒木政府委員 飛行機も使ひようになりまして、正確には覚えていませんが、減価償却の点からいいますと、税法上では八年になつて居ります。実際は十年も十四、五年くらいも使えると思ひます。○山崎(岩)委員 どうも北海道千歳方面へ行く飛行機は、かけがえがないために修理が不行居きで、どうも危険で乗れないという話があるのですが、そういう話を聞いたことはございせんか。○荒木政府委員 そういううわさを耳にして、私は日航の諸君を呼びまして、もし危険であるならば欠航してもいいから、無理して定期に飛行して

はいけないということを言っておりません。しかしその心配はございませんので、就航させておるわけでございます。いろいろ風評が飛ぶわけでございませぬが、われ／＼は風評に支配されるわけではございませんけれども、十分な注意を払っておるわけでございます。飛行機については安全性を唯一の生命としなければなりません。また航空局の行政の中心も、何と申ししても航空の安全性ということを第一主眼としなければなりませんので、その点に關しましては、かつて検査の過程において電氣まわりの悪いところがあつたときに、アメリカ人のパイロットは飛ばしてもよろしいと言つたときにも、航空局としては無理に押えて、嚴重なる抗議を申し込んだことがありますが、さような場合には私の責任において、飛ばすことを許可しないわけでございます。その点につきましては、私は十分の注意を払い、責任を持つてやつておるわけでございます。

○山崎(岩)委員 局長の御確信のあるところのお話を承りまして安心したわけでございますが、どうか人命に直接關係があることですから、今後とも十分御監督のほどを願います。

次にグライダーを学校方面に普及させることについて、当局でお考えになつたことがありますが、何もまだ腹案はございませぬでしょうか。

○荒木政府委員 グライダーが航空思想の普及、青少年のスポーツといったしましてきわめて効果があるものである、りつばなものであるということ、常々考へておるわけでありまして、学校方面におきましてこれを使おうという機運も大分ふえておりますが、文

部省の方におきましても、非常に残念なことではございますが、これができないということになつております戦後の規定がそのままになつておりました、一年くらい前かと思ひますが、これをやめまして、学校でグライダーをやつてよろしいことになつております。そこでわれ／＼といたしましては、こゝいつた航空思想の普及という見地におきまして、予算をとりまして大々的にやりたいというふうにも考えますけれども、現在では遺憾ながら予算がとれません。そこで各新聞社あるいは航空協会等が力を入れて、また文部省の方でもこれを奨励するというところでやつておりますので、さしあたりのところはそれで行くよりはかなからうと考へております。

○山崎(岩)委員 先ほど局長さんの御答弁の中にもございました通りに、乗員養成ということはきわめて重要なことであつて、しかもその乗員たるや昔日の観はなくして、今日ではイングリッシュも、相当進んでいる者でなければ、乗員にすることができないというお話でございますから、学校等においてグライダーを大いに普及いたしました、りつばな航空者をつくるということとが、躍進日本の前提だと思ふ。これを抜きにしてはどんなりつばな飛行機を持つて來てもむだだと思ふ。まず人間を養成するということが大切でございますので、その点当局は十分に御研究の上、すみやかにこゝういふところにも予算措置を講ぜられるようにお願いしておきます。

以上で私の質問を終ります。

○荒木政府委員 山崎委員の申されま

す通りに私も考へております。幸いに

して来年度の予算に航空機乗員養成の機関として、航空大学を設置する予算を計上することができましたので、運輸省設置法にその規定を入れるべく、ただいまその審議を仰いでおるわけでありませぬ。十分努力をいたしまして、皆さんの御期待に沿いたいと考へておるわけでありませぬ。

○關内委員長 残余の質疑は次会に譲ることといたします。

次会は明二十四日午前十時より開会することといたし、本日はこれにて散会いたします。

午後三時三十一分散会

第二十三号中正誤
頁 段 行
三二九
八
『第九十八条中「前条の飛行計画の」は別行とし、行頭は二字目から始まり、以下続くべきの誤

昭和二十九年三月三十一日印刷

昭和二十九年四月一日発行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局