

運輸委員會會議録第十一号

(一一一)

昭和三十一年二月二十四日(金曜日)
午前十時五十八分開議

出席委員

委員長

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

理事

同(西村直己君紹介)(第八六二号)

同(並木芳雄君紹介)(第八六三三三)

同(大野伴睦君紹介)(第八六四四号)

同(遠藤三郎君紹介)(第八六五五号)

同(橋本登美三郎君紹介)(第八六六六号)

同外一件(永山忠則君紹介)(第八八〇号)

同(橋本渡君紹介)(第八八一八号)

同(徳安實蔵君紹介)(第八八二二二)

同(矢尾喜三郎君紹介)(第八九一〇号)

青年学級生の鉄道運賃割引に関する請願(堀尾弘吉君紹介)(第八四七号)

甲府、長野間の電化促進に関する請願(吉川久衛君紹介)(第八四八八号)

自動車損害賠償保障法の一部改正に関する請願(田子一民君紹介)(第八八三三三)

左沢、荒砥間の鉄道敷設に関する請願(西村力弥君紹介)(第九一一二二)

福岡の上高層観測点設置に関する請願(河野正君紹介)(第九一二二二)

南北両定年の通年観測復活等に関する請願(河野正君紹介)(第九一二三三)

の審査を本委員会に付託された。

同日

道路運送法の一部改正に関する請願外一件(赤澤正道君紹介)(第八四五号)

同外一件(八木一郎君紹介)(第八四六号)

同(植原悦二郎君紹介)(第八五九号)

同(高見三郎君紹介)(第八六〇号)

同(神田博君紹介)(第八六一号)

〇松山委員長 ただいまより運輸委員會を開会いたします。

最初にお諮りをいたします。本日の観光に関する小委員会打合せにおいて、

一応おきめいただいた次第であります

が、次回二十七日の観光に関する小委員会におきまして、参考人として国際観光協会より平山孝君、日本交通公社より新井英爾君の両名より、観光行政の観点より御意見を聴取したいと思ひますが、御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

〇松山委員長 それではさうに取扱

いをいたします。

〇松山委員長 これより内閣提出、空

港整備法案を議題といたしまして、政

府より逐条説明を求めます。林政府

委員。

〇林(坦)政府委員 ただいま議案に供

された空港整備法案につきま

第一条、これはこの法律の目的につ

いて規定したものでござい

ます。この法律は、空港の整備を

図るため、その施設の整備、その

施設の管理、費用の負担等に関

する事項を定め、もつて航空の

発達に寄与することを目的とし

て規定いたしました。

次は第二条であります。これは空

港の定義及び種類を規定いたし

ております。「この法律で「空港」と

は、航空運送の用に供する公共用

飛行場であつて、次に掲げるもの

をいふ。」これは現在主として公

共の用に供する飛行場といふので

あります。これは現在主として公

共の用に供する飛行場といふので

あります。これは現在主として公

共の用に供する飛行場といふので

あります。これは現在主として公

共の用に供する飛行場といふので

あります。これは現在主として公

共の用に供する飛行場といふので

あります。これは現在主として公

共の用に供する飛行場といふので

あります。これは現在主として公

共の用に供する飛行場といふので

あります。これは現在主として公

共の用に供する飛行場といふので

あります。これは現在主として公

共の用に供する飛行場といふので

あります。これは現在主として公

共の用に供する飛行場といふので

あります。これは現在主として公

共の用に供する飛行場といふので

この点もたとへば自衛隊の飛行場であ

りますとか、あるいは提供飛行場等は

これの外にあるわけでござい

ます。その中に第一種空港、第二種空港、第三

種空港の三つにわけまして、第一種空

港は「国際航空路線に必要な飛行場であ

つて、政令で定めるもの」、第二種空

港は「主要な国内航空路線に必要な飛

行場であつて、政令で定めるもの」、第

三種空港は「地方的な航空運送を確保

するため必要な飛行場であつて、政令

で定めるもの」かように規定いたして

おります。これはたとへば国際航空路

線と申しますと、羽田のごときは国際

航空路線に必要な飛行場であります。

その他板付とか岩国とか伊丹、小牧の

ごときも、いずれも国際航空路に必要

な飛行場という範疇に入ります。ただ

いま申し上げましたように提供してお

ります飛行場は、この際は別の用途に

よつて整備いたされますので、このた

びは政令で一応羽田を指定することに

なると存じます。第二種に入りま

すのは、国内航空路線に必要な地方的な空

港であります。来年度におきまして

も、このうち稚内、高松、熊本、鹿児島

あるいは大村等は、現在この整備を

いたそうというつもりでござい

ますので、これらを政令で指定するよう

なことに存じます。第三種空港は、

地方的な航空運送を確保するため必要

な飛行場であります。ただいまのと

ころこれは地方が主になって整備の計

画を立てて参るわけでござい

ますので、この関係の飛行場につきま

は、現在のところまだ明年度とかい

ふうにはつきりしたあれを持っており

ませんが、たとへば離島あたりで、離

島との交通を促進するような場合には

第三種空港ということにいたしま

して、これは地方の管理による飛行場

というふうに指定していくつもりで

います。

次は第三条でございますが、これは

「第一種空港は、運輸大臣が設置し、

及び管理する。第四条に「第二種空

港は、運輸大臣が設置し、及び管理

する。第一種及び第二種の空港は運輸

大臣が設置、管理をすることになつて

おります。

第四条の二項には「運輸大臣は、当

該空港の管理上適切であると認めると

きは、前項の規定にかかわらず、申

請により地方公共団体に第二種空港を

管理させることができる。この場合にお

いて、利害関係があると認められる地

方公共団体があるときは、あらかじめ

その意見をきかなければなら

ない。この規定をいたしておりますが、

第二種空港におきまして、最初は運輸

大臣が設置し管理いたしますが、大

体その整備もできたといふことになり

ますと、地方公共団体においてこれを

管理したいという希望が出て参ります

れば、申請によりましてその地方公共

団体に対して、管理をさせるというこ

とができる道を開いてござい

ます。第五条でございますが、「第三種空

港は、政令で定める関係地方公共団

体が協議して定める地方公共団体が

し、及び管理する。第三種空港というのは、地方が設置し管理する飛行場でございます。前項の規定による協議については、関係地方公共団体の議会の議決を経なければならない。というのと、第三項に「運輸大臣は、第一項の規定による協議につき、必要があると認めるときは、関係地方公共団体の申請によりあつせんすることができ、幾つかの公共団体が関係があり、またときには、その間を調停といいますが、あつせんをしまして、地方公共団体が設置するように、運輸大臣といひましてこれを認めてやうといふ、こういう方法に出るのであります。

次に第六條から九條までは、空港の工事に関する費用の負担方法について規定したものであります。空港の施設につきましても、空港の基本的施設と申すべき滑走路あるいは着陸帯、誘導路あるいはエプロン、それから付帯的な施設である排水施設、照明施設、護岸、道路あるいは自動車の駐車場等に分けられるわけでありまして、本法では、この二種類の区別に従ひまして、空港が設置されることにより利益を受ける地方公共団体と国とがその費用を負担するということにいたしました。まず第六條でございますが、国が設置し管理する第二種空港につきましても、基本施設の新設、改良に要する費用を、国と地方公共団体が負担することになりました。現在の地方財政の実情あるいは空港の整備が全く初期段階にあることを考え合はせて、国が七五%を負担し、地方には二五%だけを負担させることにいたしました。なお地方公共団体の負担につきましても、空港の設置によって地元府県以外

外の都道府県も利益を受けることが考えられますので、その場合には、利益を受ける限度において二五%のうちの一部を、その利益を受ける都道府県に負担させる道も開いてあるわけであり、なお基本施設の工事をする場合にも、前に述べましたように地方公共団体が負担することとなりますので、国が管理する空港といえども、国の一方的な意思によって工事をするのは妥当ではありませんから、運輸大臣が基本施設の工事を行おうとするときには、施行前にその都道府県に協議することにしたしております。

次に第九條でございますが、第三種空港につきましても、第八條と同様の構成をとっておりますが、ただ第三種空港は、利用関係がより一そう地方的なものでありますので、国は基本施設につきましても五〇%を負担することとしたしまして、付帯施設につきましても、五〇%以内で補助することができるといふこととしたのであります。

次に第十條及び第十一條は、空港の施設の災害復旧工事についてその費用負担を規定したものであります。災害復旧の緊急性にかんがみまして、特に負担率を高めて、基本施設については第二種、第三種空港を通じて国が八〇%、地方が二〇%を負担することとした。地方が管理する第二種と第三種が空港の付帯施設につきましても、国が八〇%以内を補助することができるといふこととしたのであります。

第十二條は、兼用工作物に関する公共土木法規の例文規定でございます。空港におきましてもこの面における調

整が必要であると思われ、本条に規定したわけであります。

第十三條であります。これは土地、工作物等の帰属に関する規定でございます。空港のような管造物は管理主体を明確にすると同時に、その中の個々の施設、物件の帰属関係も単純明確にしなければ円滑な管理が期待できないというので、両者が費用を分担し合つて財産を取得したときは、普通の場合あるいは特別の規定がないとこれは共有となるわけでありまして、これらの改良、維持、運用に当つて複雑な関係を生じますので、空港の管理上そういう共有関係というのは相当支障になるかと思われ、翻りまして費用負担による取得財産が、それが空港施設である間は処分の問題等は起りませんから、その間は帰属関係をきめなければならぬ財産配分上の実体的必要はないわけであり、ただ帰属が明確でないといふ帳記載その他の関係がちょっと空白になるような場合もあり、そこで、むしろこれらのために帰属を定めておく必要があるわけであり、従つてこのような事情を考慮いたしまして、既得財産は空港管理上の実体に応じまして帰属せしめられることが最も妥当と考えられるので、このような点から、本条におきましては第二種空港は国に、第三種空港は地方に帰属することとした。次ぎで第十四條。

第十四條から第十六條までの規定は、空港の国有財産に関する国有財産法の特例であります。まず第十四條は、空港の管理を地方にゆだねる第四條第二項の規定と表裏をなすものでありまして、空港の管理を地方に行かせるといたしまして、その中にある着

陸帯、あるいは誘導路、エプロン等の国有財産の管理を地方にゆだねなければ、空港の管理運営は行えなくなり、すので、第一項におきまして、空港の管理をゆだねるときは、その中の国有財産の管理もしなければならぬものとしたのであります。また地方公共団体は管理委託の制限内において、これらを使用、収益できるわけであり、また、空港の機能増進上必要がある等の場合は、運輸大臣の許可を受けまして他人にこれを使用せしめ収益することができるようにしてあるのであります。

第十四條の第三項は、これらの管理委託の場合における例文的な規定であります。なお管理委託は無償貸付の場合と同様無償でありますので、第八條の費用負担補助の規定と相待ちまして、地方公共団体管理の場合における有力な助成効果をもたらすものと考えております。

第十五條であります。これも同様地方助成の趣旨に出る規定でございます。国が費用を負担補助をする以上、空港内の国有財産の貸付につきましても無償貸付の道を開かなければ、真に助成することになりわけであり、すので、これが本条を設けた理由であります。

第十六條は不用となり、また国有財産の譲与の規定でございます。空港が廃止せられ、あるいは区域の変更があるといふような場合に、国有財産が空港施設または用地として不用となつたようなときは、その処分につきましても、その財産のためにこの法律上の負担を行つた地方公共団体に優先権を与え、かつその地方公共団体に譲渡する場合においては、負担額を限度とい

たしまして無償で譲与することに規定したわけであります。すなわち時価から負担額を減額した額で払い渡す、こういうことになるわけであり、す。

第十七條は北海道の特例でございます。御承知のように北海道につきましてもその開発の緊要性にかんがみ、いづれの公共事業法規におきましても国の負担率が高率になっております。空港につきましても同様の措置が必要と認められ、すので、本条の規定を設けたわけであります。

第十八條は政令への委任規定で、この法律の実施に関する手続を定める必要があり、すので、これらは政令において規定することとしております。

次に附則につきましても、第一項は施行期日に関する規定であり、第二項は本法との関連において運輸省設置法の改正に関する規定であります。附則の第三項は離島振興法の一部を改正する規定であります。離島の産業を振興し、民生を安定せしめる特別の必要から、公共土木工事につきましてもいづれも一般法に規定する以上の国の負担をこの法律で定めておりますが、空港も同様な意味におきまして本則の規定にかかわらず、一〇〇%まで補助の割合を高めることにいたしました。

附則の第四項は奄美群島復興特別措置法の一部を改正するものであります。その趣旨は離島振興法の改正と同様でございます。

以上はなほだ簡単にござい、この法律案の概要を御説明申し上げました。御疑念の点につきましては御質問によってお答えをしたいと思います。

○松山委員長 これより質疑を許します

す。通告に従いまして木村俊夫君。

○木村(俊)委員 きわめて簡単に一点だけ伺いしておきます。昨年の特別国会で私たちが日航法の改正案を審議しました際、国際航空については日本航空が将来非常に明るい見通しであるという御答弁がありました。私たちがそれを非常に希望し期待しておったのですが、いよいよ今年度になりまして日航が非常に明るい見通しであり、また業務の方も軌道に乗ったという御報告を承りまして、これは非常にけっこうだと思えます。そこで国際航空につきましてはやはり明るい見通しができまして、今回この空港整備法によって第二種空港、これは国内航空の用に供する飛行場ですが、これに対応しましてこれを使用する国内航空事業が現在どういう現状であるかということについて、簡単にけっこうでございますから伺いたいと思えます。

○林(坦)政府委員 ただいま御質問のございました通り、国際航空につきましては過日御説明申し上げました通り、だいたい日航の業績も上って参りまして、非常に明るい見通しでございます。ただ国内航空におきましては、現在旅客輸送をやっております定期航空会社は日本ヘリコプター輸送株式会社、日ペリ航空と申しておりますが、これと極東航空といったのがおなるものであります。それが大体各地のローカルの飛行に當っておるわけでありまして、今御質疑のございましたように、これらにつきましては政府といったしましても、何とかこれを育てていきたいのでございますけれども、ただいままでのところは相当の累計赤字を持っております。日ペリにおいても

一億以上、極東のごときは一億五千万円以上の累計赤字を持っておるわけでございます。これらの日ペリ、極東のような比較的大きい国内航空をやっている航空会社でも、残念なことにその動く場所が非常に足りないのをごさいます。そのために十分採算のとれる航空が行えないという実情でございます。何とかこれらに対しても補助育成の道を考えていこうので、このたび空港整備法を出しまして、地方の飛行場を少しでも早く整備いたしまして、

必要だと存じております。またそのほかに、ただそれだけではいけないので、実は前国会にも御承認を得まして、通行税の一時の減額ということ、また揮発油税その他の面での特例を認めていただいておりますが、なかなか採算ベースに乗るというわけにまだいっておらぬように存じます。しかし働く場所もでき、また政府としてもできるだけ意を配りますれば、だんだんにこれも改善されていくと考えております。

○木村(俊)委員 よく御方針はわかりましたが、今免許されておる国内航空は何社でございますか。

○林(坦)政府委員 全体で数は二十三社あります。

○木村(俊)委員 いろいろ空港の整備とかあるいは行政指導をやっておられるというところはよくわかりますが、おそらくこの二十三社の中でペイしている会社はないと思えます。そうしますとせっかく空港整備その他によって、飛行場は整備されても、この乱立のままで免許の二十三社がお互いに競争しておつては、いつまでも健全な運営は

できない。そこで現在あります航空事業法による行政指導で、ある程度企業整備と申しますか、その面をお考えになっておりますか。あるいはもう一歩進んで、空港整備法に見合うような国内航空事業の整備法というような案でもお出しになるようなところまでお考えでございますか。

○林(坦)政府委員 現在定期、不定期航空合せて今申し上げました二十三社という数字でございますが、これらは御指摘のごとく、ただいまのところ非常に採算が悪い状態でございます。しかしこれをただ一つにまとめたいというわけにも参らないと思えますが、さらに合理化を進めるとともに、何分国としても基本的な、見てやるものは見てやらねばいかぬ、かように考えております。たとえば現在郵政省の方と打ち合せをして、郵便の航空輸送の面を多少広げる、あるいはその他の助成措置を何とか考えたいと思つて、政府内では研究いたしております。ただいまお話のございましたように、これをあるいは政府の強権によって一つにするような整備法といったようなものは、ただいまのところは考えておりませんので、できますれば自発的な合理化の方針に従つて、これらがさらに合理的な形態になっていくことを行政指導と申しますか、政府もこれに援助を与える、こういうふうにして持っていくたいと考えております。

○木村(俊)委員 昨年も日ペリと極東航空の合併問題について多少承わっておつたのですが、その後の経過を承わり得る範囲において承わっております。○林(坦)政府委員 日ペリと極東の合併問題は、これは昨年の暮れでございます

ましたか、両社で話し合いをいたしまして、とにかく合併しようという根本方針については話し合いが成立いたしております。しかしこれもまだ具体的な進め方につきましては、両社の間でこれからだんだん進んでいくことと存じております。ただいままでのところはさして変化を見えておりません。できるだけすみやかにこの方向に従つて合理化されることを、政府としても進めたいと考えております。

○木村(俊)委員 もう一点伺いたしたいのですが、国際空港における航空管制というものは、今ほとんどアメリカの手で行われているようですが、今後二種空港とか三種空港は国内空港でありますので、どういふふうな航空管制を行われるか、参考までにお尋ねしておきたい。

○林(坦)政府委員 ただいま航空の交通管制につきましては、全般的にアメリカと交通管制に関する取りきめを行つて、アメリカがその委託を受けて担当しておるという形で進んでおります。しかしこれは一刻も早く日本側に引き継ぐべきものであるという点につきましては、米軍との間でも話し合ひはついているのであります。そのために毎年度予算をいたしまして、だんだんに交通管制要員を養成いたしております。羽田のような国際空港はもとよりであります。地方的な民間航空のこれらの基地に対しまして、その養成人員がだんだん養成されるに従ひまして、こういうところも日本人の手のだんだんに移していくという方針のもとにた進んでおります。

○木村(俊)委員 そうしますと、第二種とか第三種空港でも、やはりコントロールはアメリカの手でやっておるわけですか。

○林(坦)政府委員 第二種空港におきましても今後新しく置く場合には、またタワーを設けて管制をいたします場合には、なるべく日本人の配置を考えなければならぬ、この交通管制は全般的に見ましてジョンソン基地、ジョンソン基地と申しますのは、入間川でございますが、これと板付にありますセンター、このジョンソンのセンターと板付のセンターとが全体的なコントロールをいたしておるのであります。航空路その他もございまして、その指示を受けて全般的に交通管制をいたしておるわけでございます。

○松山委員 白井君。○白井委員 米軍と共用いたしております空港でございますが、この空港の整備につきましてはどういう関係になつておりますか伺いたい。

○林(坦)政府委員 たとえば板付のような主として米軍が使用いたしております飛行場に、現在民間航空の方も米軍との話し合いによりまして、そこで民間機を離発着させることを認めてもらつておるような場所につきましては御質問だと思えます。それらはその飛行場の管理は現在米軍がいたしております。従つてその維持及び整備の費用は防衛分担金といひます。米軍の責任においてやっておりますが、責任にのついて申します。調達庁が當つて整備をいたしておるわけでございます。

○白井委員 現在運輸米軍の管理いたしております空港は、どこどこございまして。○林(坦)政府委員 全体で四十幾つかございます。

ございまして、ちょっと……。

○日井委員 日本と共用している、使わせてもらっているものだけでけっこうです。

○林(坦)政府委員 四十余の飛行場の中で、今日本の民間機が離発着いたしておりますのは、干歳、三沢、小牧、伊丹、岩国、板付、小松、美保の八カ所でございます。

○日井委員 先ほど木村君がお尋ねいたしましたのは、日本人が航空管制をできるようにというお話でございまして、この航空管制は日本人がやっても、おそらく英語、米語でやるのだと思います。何か基準として米語を使うとか英語を使うというような国際間の条約があるのでございしますか、その点お伺いいたします。

○林(坦)政府委員 これは、国際の民間航空の機関、ICAOと申しておりますが、その組織におきまして英語を使うことになっておるわけでございします。

○松山委員長 はかに質疑はございませんか。

それでは本日はこれをもって散会いたします。

午前十一時三十三分散会