

在たとえは羽田におきましては十四名配置しております。

○久保委員 今のお話だと、羽田は大体定員より一名オーバーしておる、こういうことなのですね。ところが足りない方のお話は披露がないのでわかりませんが、足りない方も御披露いただきたいということが一つ。

もう一つは、たとえばこの間の名古屋のようなもの、つまり自衛隊との共管というが、共同でおやりになっているタワー、これは当然主体性が航空局にあるとすれば、三名が当直要員であるとするならば、自衛隊の職員を入れずして三名充足が運輸省の責任ではないか。連絡その他必要があれば、正規の定員のほかに自衛隊から一人なり二人なりタワーに詰めることはいいと思

うのですが、今の方式そのものに誤りがあると思う。いわゆる名古屋空港の管制業務は運輸省がやるのだということになっていいますれば、全体が運輸省の責任であって、自衛隊との連絡は別途の話です。だからそういうものを改める意思があるかどうか、この際これをお聞きしたいと思ひます。

○辻政府委員 お答え申し上げます。現在防衛庁の職員を補助管制官として派遣してきていただいておりますタワーがあるのですが、これにつきましては、航空交通管制は、現行法のもとにおきましては、運輸大臣のもとに運輸省の職員がやるという建前になっておりますので、補助管制官という名前を使っておりますが、実は補助管制官に出てきておられる方々は、防衛庁の中においてか、あるいは米軍等におきまして、すべて非常に優秀な技術の養成を受けられた方々でございます。

まして、形式的に補助管制官として扱っておりますが、実質的にはみな有能な方でございます。そういうことで現在形式と実質の問題にさういふふうな食い違いと申しますか、さういふ点がございまして、将来の問題としてしましては、航空法の今提案いたしております改正によりまして、さういふふうな自衛隊の有能な職員が管制をやられる点につきましては、防衛庁に委任した範囲内におきましては管制官として扱っていききたい、かように考えておる次第でございます。

○久保委員 航空局長、あなたに念を押すのですが、私が聞くのは、優秀な技術であるからどうのこうのというのじゃなくて、運輸大臣が責任を持って交通管制をするのなら、その責任体制を確立することが先だと思ひます。名前は補助管制官であつても実際は僕

のところが管制官よりも優秀だということですが、そんなことを私は聞いておるのじゃないのです。ところが今使っている自衛隊の補助管制官は一つのポジションを与えておるじゃないですか。そのポジションを与えておること自体に問題があると私は思ひます。だからこれは再三申し上げるうちに、当直三名必要なならば、主任官を入れて三名は運輸省の管制官を配置しろ、必要があれば自衛隊の管制官が来て連絡に当たれというのです。ところがレーダーの監視もそうです。こちらの役人と自衛隊の隊員が来てレーダーをにらんでいる。

タワーにおいてもいわけの一つのポジションを与えておる。この間の名古屋空港の事件は、進入管制について自衛隊の補助管制官がやった、さういふことでしよ。飛行場管制についてはこ

の間の事故のいわゆる責任者になつておる管制官見習いがやつておる。こういうことではどう考えても運輸省が全空空港のいわゆる交通管制をやつていふということにはならないのであります。だから、次会には防衛庁長官も呼びますけれども、はっきりあなたに聞きたいのは、これからさういふ制度は改める意思があるかどうかということなのです。

○辻政府委員 ただいま御指摘がございましたように、今管制塔におきましては、場所によりましては防衛庁の職員と運輸省の職員とが共同して作業をやつております。ただ、先ほどの問題になりました名古屋の管制塔の場合におきまして、私も運輸省関係の専任の管制官の監督のもとに補助管制官を使つておるのであります、さういふ意味におきましては運輸大臣のもとに一元的に航空交通管制を行ない、またその責任をとつておるやり方をいたしておられます。将来の問題につきましては、私も例の事故が起りましたから、管制のやり方あるいはその人員の配置その他について今全面的に再検討をいたしておきますので、御趣旨等を体しまして成案を得たい、かように考えております。

○長谷川(峻)委員 航空局長にちよつとお尋ねします。せんだつて小牧の航空管制官が逮捕された。最近釈放されましたけれども……私は週刊誌「コウロン」などを見まして、これは非常に月給が安いんですね。大学を出た者が深夜作業までやつて一日仕事をし

て、しかもその上に殺人罪で逮捕され送検される。超過勤務手当も一時間わずか六円くらいということなんです。従つてこういう問題が起つたときに、さういふことに具体的に手をつけてやる

ことが、定員の増加もさることながら、私はああいう連中に元氣をつけるゆえんじやないかと思ひます。大学を出た者が一万円以下の月給で、さうしておそらく役所にいるあなた方以上の苦しい仕事を神経を使つてやつていながら休養もとれないということじゃ、とても大へんだと思ひます。

○辻政府委員 管制官の待遇の問題でございますが、これは一般の公務員も非常に低いのでございまして、それと同じベースにおきまして管制官の特別手当といふものが付加されておるとい

うのが現在の制度に相なつております。御指摘のように、一般公務員のベースもあまり高くないのでござい

ますが、大体そのベースよりは多少上回つておるのが現状でございます。私どもとしましては、ああいう管制官といふふうな非常に特殊な、しかも航空の安全に非常な影響を持つ仕事でござい

ざいまして、関係のところでは、一般の公務員との関連を考えなければならぬという議論が強いと思ひます。さういふ特別な職種といふものは案外考えずに、先ほど申し上げました特別手当の制度でいこうじやないかということ

で、実は昨年一応の終止符を打つたわけでございます。今回の事故にかんがみまして、また皆様からのさういふふうな御意見もございまして、私どもとしましては、さういふふうな特別な職種、またそれによりまして俸給表の改定というふうなことにつきまして、か

ように考えております。

○長谷川(峻)委員 具体的に今度の事件が起つて、国民的にああいうものが注目を引いたのですが、さうしたときに私は一つ一つ解決しなければだめだと思ひます。ただ一般の公務員並みとかいつても、技術者はほとんどオール・ナイトで仕事をして、さうしてその上にあれだけ大きな責任を背負つていくのです。しかも日本の航空行政といつても、ああいう諸君が現場で働いているから飛行機が飛ぶので、それは局長さんが運輸省で幾らが

局が丸がかりでやっていたらだいたい。これは国民的な同情があると思うので。さういふところを巧みにとらえて、さういふ方々の地位の向上、待遇の改善をはかっていくことがあなたの方の仕事だ。それについてもう一ぺん決意をお伺いしたいと思います。

○辻政府委員 御趣旨を体しまして、できるだけ待遇の改善に努めたいと思います。

○久保委員 引き続きてまた今の給与の問題ですが、特別手当をお出しになるというが、ことしの予算では年額六千円——大体二百八十万ほどしか組んでいない、特別手当とおっしゃるが、一人頭にしてもどんなにやっても六千円、月五百円くらいの手当なんです。こんなものはむしろやめなさい、こればかしという気持ちになるのです。月五百円ばかりならやめなさい、それが国防調査で参りましたときに、いわゆる精神病といふか、ノイローゼにかかるといふ。それほどに神経を使う仕事をやる。さういふものに對して、先ほど長谷川委員からも御指摘がありました。給与全体の問題として考えなければいけません。少しばかりの手当をとって、今度は君らのために月五百円くらいとったことでは、これはもうまくいきません。さういふ点について、これは官房長の方も責任がある。だから官房長から、給与体系の改善をする意思が運輸省としてあるのかないのか、この点お伺いいたします。

○辻政府委員 今の管制手当の問題でございますが、これは実は管制官全体には行き渡っておりませんので、非

常に仕事の密度の濃いところ、具体的に申しますと航空交通管制本部に勤務いたしておられます者、それから空港関係では、東京、名古屋、大阪、この三カ所の勤務者だけでございまして、大体月額にいたしまして二千円内外の管制手当を支給している実情でございます。

○細田政府委員 航空交通管制官の問題につきましては、ただいま御指摘がございましたが、待遇改善の問題もとり非常に大切な問題でございますが、すでに大臣からこの委員会でも答弁をいたしましたように、事故が起きました直後、運輸省の中に対策本部を設けて、管制官に關係する各般の問題につきましても根本的な検討を加える必要があるということになったのでございまして、項目的にこれを申し上げてみますと、管制の組織自体の問題、それから管制官の配置あるいは資格の問題、それから先ほど御質疑がございましたが、自衛隊の管制員との共同勤務の問題、それから管制の規則が現在のままではいかどうか、それから待遇、技能の向上の問題、これは宿舎の問題なんかもございまして、それから根本的に飛行場の共同使用の問題、それから管制施設のたとえば鉄道や船につきましても非常に長い経験を持つておりますので、単に人の注意力によるのではなく、機械的な、施設的な安全の確保という点からいろいろな配慮がなされておるわけでございますが、航空につきましてもこの点が欠けておるものがあるのではないかと、そのほかいろいろな問題がございしますが、さういふ各般の問題につきましても非常に

日本に移りましてから間もないせいもございしますが、これは申しわけをするわけではございせんけれども、非常にたくさん欠陥を持っておるということをおかれれば厳肅に反省いたしておる次第でございます。

そのうちの一つの給与の改善につきまして、ただいま久保先生並びに長谷川先生から御質疑がございましたが、私どもの対策本部といたしまして、また運輸省といたしまして、この際にかように考えておる次第でございます。

なお今申し上げましたいろいろな各般の問題につきましても、直ちにできるものと、それからたとえば民間飛行場と自衛隊の飛行場と分離するといったような相当長期的な計画でなければならぬ問題があると思ひますが、先ほど長谷川先生からおっしゃいましたように、できる問題から解決をしていき、また根本的にはどういふ方向でいくと、このことをこの際明確にいたしたい。これらの問題につきましても、ただいま航空局を中心になりまして原案を作成しておりまして、私どもの対策本部でなるべく早い機会に結論を出したい、かように考えておる次第でございます。

○久保委員 時間もありませんし、次に進みたいと思ひます。

次には管制関係の組織、これについては今検討しているのですか。今の組織でいいと思ひますか。運輸省自体を含めてさういふ組織について、今少しばかり官房長からお触れになりましたが、さういふ問題について検討を進めておるかどうか、これをお聞きしたい。

○辻政府委員 これは、航空交通管制の組織につきましても、事故の対策本部でも議題になりまして、私ども検討を開始いたしております。世界の情勢を申し上げますと、大別しまして三種類ございまして、一つは、空軍がおりますところでは、全部空軍がやっております。タイプのところがございます。それから民間——民間ではございせんが、運輸省のような航空を担当しておりますところ、軍民のものを全部やっておりますタイプがございまして、それからもう一つは、さういふ空軍関係あるいは民間航空関係と独立した機関で、軍の出身者と一般の公務員の航空関係の出身者を統合しました別個の組織を作りまして、二元的にやっておりますという、大体三つのタイプがございまして、私どもアメリカの制度をある程度資料も持つておるのでございしますが、その他の国の制度につきましても、なお資料を集める点もございまして、これらの資料を収集いたしまして、ある程度時間をかけて根本的に検討していきたい、かように考えております。

○久保委員 今御検討いただいているというのだが、今度の航空法の一部改正にしても、それから去年の七月からの傾向にしても、航空局自体の方向は、運輸省自体で一本化したものをやっていた、さういふ御方針ではないかと思ひます。ところがこの一部改正では、航空自衛隊の方へも一部の権限を移譲するといふか、委任するといふことなのでございまして、その辺がまた少しあいまいになってきた。基本方針をはっきり打ち出してやるべきだと思ひますが、どうも途中で夾雑物が入ってぐらついているのじゃないかと私は思ひます。さういふ態度自体が全般の航空管制業務を衰退させ、混乱させる原因だと私は思ひます。これはむしろ航空局長にお尋ねするよりは、運輸大臣あるいは防衛庁長官を並べて聞くのが妥当だと思ひます、この次聞きます。いづれにしても航空局長は、今まで通りの方針が正しいと思ひてやってきましたのなら、その方針を貫くという態度をとってほしいと私は要望します。

それからもう一つ、それには今日の航空局自体の体制も不足ではないか。これだけの問題になって、これだけ幅狭してきている。業務を扱うところの——これは管制課といふか、あるいは技術課でやっているのしょう。さうじゃなくて、これは部なら部を一部増設して、そこではつきり体制を整えなければ、今後のジェット機の飛来について対応するいろいろな研究調査もできないのじゃないかと私は思ひます。一部局の問題だけじゃなくて、これは体制としてさういふ形が必要だと思ひますが、これは考えておられるかどうか。いかがでしょう。

○辻政府委員 現在航空交通管制の組織は、御承知のように中央に航空交通管制本部という部署がございます。これがいわゆる航空交通管制の中核をなしております。それから各地の飛行場に管制塔がございます。ここで飛行場管制、ところによりましては進入管制をつかさどっております。でございます。これと航空交通管制本部との間は、すべて通信網を整備いたしまして、相互に連絡をとりながら一元的にやっております。でございます。

○久保委員 過去の歴史を聞いておるのじゃなくて、現状に合うかどうかと私は聞いておるのです。米軍占領時代の管制区あるいは管制圏というものを、そのまま引き継いでやっておられるようであるが、これは現状に合うかどうか。現状に合わない点がたくさんあるんじゃないか。そうだとすればこれは変更すべきじゃないか。というのは、占領時代から引き続いて安全保障条約に基づいての取りきめ、こういうものでおやりになっておると思うのだが、ほんとうに日本が空の管制圏をどうとするとすれば、日本の都合のいいように、さらに現実には合った姿に管制区なり管制圏は変更すべきではないか、こういうふうなわれわれは思っているのだが、あなたはそうではないのか、どうなんですか。

○久保委員 時間がございせんからあとにします。大体あまり御方針がはつきりしていないようですから、来週までに一つ御研究を願いたいと思います。

○久保委員 それから次に尋ねたいのは、従来の管制区あるいは管制圏、こういうものはそのままおやりになっておりますか。

○辻政府委員 従来の管制区、管制圏につきましては、これをやめる考えはございません。

○久保委員 そうすると、何らの変更なく米軍時代からのものをもつておるわけですね。

○辻政府委員 米軍が管制をやっております。定に當時は、運輸大臣が指定しておったのでありまして、これは米軍その他の関係のところとよく打ち合せをいたしましてやって参つたものでございます。

○久保委員 過去の歴史を聞いておるのじゃなくて、現状に合うかどうかと私は聞いておるのです。米軍占領時代の管制区あるいは管制圏というものを、そのまま引き継いでやっておられるようであるが、これは現状に合うかどうか。現状に合わない点がたくさんあるんじゃないか。そうだとすればこれは変更すべきじゃないか。というのは、占領時代から引き続いて安全保障条約に基づいての取りきめ、こういうものでおやりになっておると思うのだが、ほんとうに日本が空の管制圏をどうとするとすれば、日本の都合のいいように、さらに現実には合った姿に管制区なり管制圏は変更すべきではないか、こういうふうなわれわれは思っているのだが、あなたはそうではないのか、どうなんですか。

○久保委員 時間がございせんからあとにします。大体あまり御方針がはつきりしていないようですから、来週までに一つ御研究を願いたいと思います。

○久保委員 それから次に尋ねたいのは、従来の管制区あるいは管制圏、こういうものはそのままおやりになっておりますか。

○辻政府委員 従来の管制区、管制圏につきましては、これをやめる考えはございません。

○久保委員 そうすると、何らの変更なく米軍時代からのものをもつておるわけですね。

○久保委員 現在しております管制区、管制圏につきましては、特に変更をしなければならぬというふうには考えておりません。ただ、これも今提案しております航空法の改正に関連するでございますが、現行の航空法におきましては、公共の用に供せられる飛行場、あるいはそういうふうなものを中心としたところに管制区、管制圏がしき得るということになっております。たとえば自衛隊が専用しております飛行場の周辺に、管制圏を指定するということとはできないという建前になっております。この改正法によりまして、公共の用に供してない飛行場の周辺におきまして、管制圏を指定し得るような制度にいたしまして、この法律が提案どおり通りますれば、私も管制圏につきましては増加をさしていき、かように考えております。現在のものを今改定しないわけばならぬというふうには考えていないわけでございます。

○久保委員 航空管制のことは私もしろうとでよくわかりませんが、今のお話だと、どうもあまり支障がないという話ですが、それがどういふことか。どうなんですか。いわゆる管制航空路はどうなんですか。これは従来通りでそういうものはおやりになっておるのか。

○辻政府委員 法律上では管制区と称しておるものがいわゆる航空路でございます。新しく飛行場ができましたら、航空路の設定が必要となります。管制区を指定するということにはなっていくと思っております。現在指定されております航空路、すなわち管制区につきましては、われわれそれで支障があるというふうには考えておりません。

○久保委員 それではあとで管制区、管制圏についての資料を出していただきたい。

○久保委員 次に管制方式ですが、管制方式は今でもアメリカのANC方式でございまして、なっておりますのか。

○関口説明員 ANC方式を採用しておりますが、それよりもICAOの国際標準方式を採用しておるといふ形になっております。

○久保委員 ICAOの国際方式を御採用になつておるというが、ICAOの協定によれば管制用語は自国語が第一でございます。それで航空機からの要求があれば英語で応対する、こういうふうになつておるんですね。そういうふうになつておるのか。

○関口説明員 ただいまのところは英語が第一になっております。ただし、日本語で要求して参りました場合には日本語で応対いたします。しかし、管制本部におきましては両方の言葉で応対するというのが管制官に非常なロードをかけるものであります。これは英語のみでやっております。それから、これは全部にはまだ行き渡っておりませんが、日本語だけ専用の周波数、こういうものも設けてございます。この言葉の問題につきましては、日本語を採用するといふ件につきまして、われわれとしましては、今その実現方について努力いたしております。

○久保委員 ICAOの方式でないで、逆ですね。英語が主体で、要求があれば日本語でやる。別に私は民族主義を振りかざすわけではございませんが、日本の空は日本のものなんです。日本の航空管制なんです。これは当然日本語が主体であるべきです。これは国際間で許されておることです。今せっかく御努力中であるというのですが、どういふ点でこれはできないのか。去年の七月一日から移管になるときに、すでにそういうものが確立されておるべきなんです。ところが準備期間もなかったといふことであります。

○久保委員 まだにそういう言葉をお使いになつておること自体、私は極端に言えませんが、それはいいかと思ふ。何が支障になつておるのか。現在なぜ英語を主体にしてやらなければならぬか、この支障の点がわかりません。御説明をいただきたい。

○関口説明員 通常管制に使っております言葉は非常に簡略で明瞭で簡単でなければいけません。その場合使います日本語といふものを作らなければならぬわけでありまして、それを作りますのに、たとえば一つの英語をそのまま訳しますと非常に意味になりまして、工合が悪い場合がございます。それから発音が間違ひやすいものもございます。たとえば、百二十五度という言い方は通信の方では使っておりません。その場合はひと、ふた、三、四、五、六、七、八、九、十、百、千、万、億、というように言います。その場合、あなたが言う百二十五にしても、今電話をかけるのに、これは百二十五じゃない、一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、百、千、万、億、というように言います。その場合、あなたが言う百二十五にしても、今電話をかけるのに、これは百二十五じゃない、一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、百、千、万、億、というように言います。

○久保委員 私はそういうことを聞いておるのじゃないのです。どういふところにネックがあつてやれないのか、率直に言つてほしいというところなんです。たとえば、あなたが言う百二十五にしても、今電話をかけるのに、これは百二十五じゃない、一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、百、千、万、億、というように言います。その場合、あなたが言う百二十五にしても、今電話をかけるのに、これは百二十五じゃない、一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、百、千、万、億、というように言います。

○久保委員 私はそういうことを聞いておるのじゃないのです。どういふところにネックがあつてやれないのか、率直に言つてほしいというところなんです。たとえば、あなたが言う百二十五にしても、今電話をかけるのに、これは百二十五じゃない、一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、百、千、万、億、というように言います。その場合、あなたが言う百二十五にしても、今電話をかけるのに、これは百二十五じゃない、一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、百、千、万、億、というように言います。

○久保委員 私はそういうことを聞いておるのじゃないのです。どういふところにネックがあつてやれないのか、率直に言つてほしいというところなんです。たとえば、あなたが言う百二十五にしても、今電話をかけるのに、これは百二十五じゃない、一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、百、千、万、億、というように言います。その場合、あなたが言う百二十五にしても、今電話をかけるのに、これは百二十五じゃない、一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、百、千、万、億、というように言います。

○久保委員 私はそういうことを聞いておるのじゃないのです。どういふところにネックがあつてやれないのか、率直に言つてほしいというところなんです。たとえば、あなたが言う百二十五にしても、今電話をかけるのに、これは百二十五じゃない、一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、百、千、万、億、というように言います。その場合、あなたが言う百二十五にしても、今電話をかけるのに、これは百二十五じゃない、一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、百、千、万、億、というように言います。

○久保委員 私はそういうことを聞いておるのじゃないのです。どういふところにネックがあつてやれないのか、率直に言つてほしいというところなんです。たとえば、あなたが言う百二十五にしても、今電話をかけるのに、これは百二十五じゃない、一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、百、千、万、億、というように言います。その場合、あなたが言う百二十五にしても、今電話をかけるのに、これは百二十五じゃない、一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、百、千、万、億、というように言います。

から、管制官の養成にしても、管制の方式にしても、独自の立場に立つてやらなければならぬ時代にきている。このままずるりべつたりいけば、ジェット機がどんどん入ってくる、だんだん発達してくるというとき、途中でそれを直すとなると大ごとですよ、そう言ったときにはなかなかできません。それで、この際ふんばって、直す時期にきているのだから、いかなるところにネックがあるのか。これは用語の問題ではない。用語は、戦争中はみな日本語にして使ったこともある。野球の用語でも何でもそれでけっこう使えたのです。といって、極端なことを言う必要はない。たとえば英語で言う場合と日本語で言う場合、最近英語の日本語というものはある。私などは発音があまりいい方ではないけれども、こういうものはそのままでいいが、いずれにしても、英語をそのまま日本語に訳すと変であって、了解しにくいものがあると言いが、そんなものがあつたら別に作ればいいのです。日本人が聞いてわかる言葉というものは私は問題外であると思う。むしろ、今までのしきたりというか、今までの權威に従つて、今日その情性でやっている面が相当多い。これを改める意思があるのかどうか。航空局長、答弁をお願いします。

○辻政府委員 今御指摘がございまして、航空交通管制という仕事は日本としては戦後の一番新しい仕事でございまして、養成も、御承知の通りアメリカの航空交通管制関係の担当官について受けてまして、長らく米軍と一緒に仕事をしておいた関係もございまして、むしろ、現在の管制官は日本語で管制するよりも英語で管制する方がやりやすい、なれているというところは事実でございまして。そういうことで、実は管制用語の専門的な言葉につきましてはこれから日本語を作らなければならぬというふうな情勢でございまして。ただ、日本でどうしても英語による管制の必要なことは、駐留米軍がおりますこと、それから多数の国際線がありまして、外国の飛行機が入って参りますので、日本語だけではやり得ないのでございまして、私も、できれば日本語と英語を併用して、どちらでもいいのだという制度を考えたいと思つております。ただ、この点につきまして私は一番懸念されますのは、少なくとも、現在の管制官に全然目新しい日本語をもう一度覚えていただくかなければならない。これは自国語でございまして、一たん覚えてしまえば何でもないかと思つておりますが、あの過渡時期におきまして、たださへ忙しいところ、労働が過重になるのじゃないかという点が一番懸念されておるのであります。そういう問題を検討しながら、日本の空で日本語が管制上使えないのだというところのないように考えたいと思つております。ただ補足して申し上げておきますが、今全然日本語を使つてはいかぬというところではないのでございまして、通例英語でやつておりますが、日本語でやつてくると言へばちろん応じております。特に緊急事態あたりで非常に複雑な気象条件なりあるいは機内の状況あたりはやはり日本語の方が相互の連絡が早いくいいますので、そういうことをやつております。全然日本語を排除しておるということではないのでございまして。

す。御趣旨に沿うようなことを検討しております。

○長谷川(峻)委員 私もちよつとお尋ねしたいのです。せんだつて、ある地方の婦人会の大会に行きましたら、婦人でさえも管制官の事故について私に質問するのです。そして若い二十一、二ぐらいの者が殺人罪で訴えられて逮捕されておる。それは全然愛知県の婦人会じゃないのですよ。非常に心配しているのです。そしてその新聞記事の中に、英語で発信応答している関係からああいう事故を起こしたのじゃないかという事象を起し心配をしておる。そして、いかにも日本の空がアメリカの言葉で占領されているというので、一体どうして日本は独立国ですかという私に対する質問なんです。私はそのときに、これはどの飛行場に行つても英語は多いけれども日本語も使つておりますとそこでは弁解してきましたが、われわれは飛行場に行つてみてあまり英語を使われるとやはり植民地みたいな感じがする。母国語であるからすぐ覚えるし、大事なときに助けてくれるというのは日本語の方が一番先に出てくるのです。だからこの辺は、技術的な問題もあるかもしれないけれども、やはり心の置きどころ、腹の据えどころをその辺に置いて、みんなの注目する問題については了解してもらふようにあなたの方でもお考え願わなければならぬ。従来の米軍との関係とか、いろいろなものがあるでしようけれども、今から教えるのは新しく作つて教へられないので、そういう一般的な技術関係者でない者さへも注目しているということをこの際私はあなたに御披露申し上げて、覚悟をお願いしたいと思ひます。

○久保委員 時間もありませんから簡単にやりたいと思ひます。言うだけ言つておきますから、あとのこまかいのは次会に答弁願ひたいと思ひます。この管制方式についてはまだ概然としません。今、長谷川委員からも話が出ていますから、これはもう少し研究して、この次答弁してほしいと思ひます。というのは、要求があれば日本語でもやっているのだ、そういう日本語の管制用語ができていないのじゃないかと思ひます。そんなものは理由にならぬと思ひます。

それから管制の機械化について、不足であるかどうか、この次までに資料を出してほしい。

この次に防衛庁を呼びますけれども、その前にちよつとお尋ねしたい。防衛庁の航空管制との関係、これは特に国籍不明機に対するスクランブルですか、こういうものについては何か特に取りきめてあるかどうか。これが一点。

もう一つは、こちらの管制用のGCAと、先ほどちよつと聞きました防衛庁のGCIの調節、こういうものができているのかどうか。

それから、これはないと思うのですが、岸内開のことはわからないので聞いとおきたいのだが、いわゆる戒厳令をしくという場合がある。今の憲法でそういうものがあるかどうかは別として、岸内開は何でもやるから……、そういうときの管制方式については防衛庁と取りきめてあるのか。

それからもう一つ、ジェット機とプロペラの飛行機が入ってくるわけですが、これが同じ飛行場で離着陸しているわけだ。この間の事故は一つの例だけれども、こういう場合の管制方式が完成しているのかどうか。答弁は次会でけっこうです。

それからもう一つお尋ねしておきたいのは、飛行場の分離についてはどう考えているか。たとえばこの間の事故を起した小牧の飛行場は、F86DであるいはE、こういうものの離着陸、さらには米軍機は大体年間三千五百回くらい離着陸している。それで、民間飛行機はその何十分の一かだ。主客転倒の立場になつてゐる。しかもこの小牧に離着陸するほとんどが民間機はプロペラだ。あの軍用機米軍機はジェットがほとんどだ。こういう場合は当然、当初米軍から返還されるときに大よそ折衝があつたと思うが、これは運輸省の所管に全部するはずだ。ところが共管になつてきた。ところが最近の共管ではなくて向こうさまの使うのが多い。こういうふうになつてきて、名古屋空港、いわゆる国際空港の立場というかそういうものが今後できるのかどうか。こういう問題について航空局はどういうふうに考えているか。

今までの次会に答弁してけっこうです。資料があれば資料を出してほしい。

それからもう一つ。これは答弁して下さい。今度の航空法改正の際に利用航空運送事業というものができる。これは民法並びに商法にいうところの運送取扱業とは違ふのかどうか。違ふないとするならば、なぜ利用航空運送などという新語を発明したのか、その理由を聞きたい。

○福永説明員 利用航空運送事業といふのは、民法あるいは商法にいうところの運送取扱業ではございませんで、これは自分みずからが運送契約を送人になるという状態でございませう。従いまして、現在航空法では航空貨物取扱業という業態の規定がございしますが、本規定に当たるところの事業がございせんので、新しく入れたわけでございます。

○辻政府委員 ちよつと補足して申し上げますが、利用航空運送事業という言葉は非常に変な言葉かもしれせんが、業態はこういうことになるのでございませう。ある甲というものが荷主になりまして、それから乙という利用航空運送事業者に運送契約を締結いたします。その甲乙間の運送契約の間におきましては、乙は運送を請負ったことになりませう。それから今度は乙は、たとえば日本航空に甲から引き受けた荷物をそっくりそのまま今度は荷主の立場になって運送契約を結ぶというふうな形になりまして、運送契約の当事者に二回なるわけでありませう。どうして航空事業でそういうものが起きたかと申しますと、これは国内でもそうでございますが、特に国際線は最近になりまして大口の貨物になりまして非常に割引を始めた。たとえば一万キロをこえますと一キロくらいは貨物運賃の三五%になってしまふのです。六五%引きの三五%になってしまふのですから、小口の貨物を全部運送を引き受けまして、これを大口の貨物にして航空会社を持つていけば相当さがかせげるといふことで、利用航空運送事業

というものが発達して参つた、さういふ経済的背景でございませう。

○平井委員長 次に道路運送法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行なひます。

質疑の通告がありますので、これを許します。井岡大治君。

○井岡委員 ごく簡単に御尋ねをいたしました。なお残りでしたら、次会にお尋ねすることにしたしたいと思います。

今度の改正で、二十五条の二に「運輸省令で定める営業所ごとに」という書状がありませうが、運輸省令で定める営業所というものは、どういふものをさして言つておられるのか、この点を一つお伺ひいたしたい。

○國友政府委員 お答え申し上げます。この運輸省令は目下検討中でございませうが、その内容として今考えておりますところのものは、営業所に配属される車両の数を基準として定められると思ひますが、おおむね以下述べるような内容で考えております。

一般乗合旅客自動車運送事業及び一般貨物自動車運送事業につきましては、これは大型バスの関係もございまして、すべての営業所に運行管理者を置く。それから一般乗用旅客自動車運送事業、すなわちハイヤー、タクシー等につきましては、事業用自動車五両以上配属されている営業所に配属する。それから特定旅客自動車運送事業、これは特別な自動車運送事業でございませうが、これらに關しましては、乗車定員十一人以上の事業用自動車に配属されている営業所、これは大型でもありますから、運行管理者を全部置

く。それから乗車定員十人以下の事業用自動車に配属されている場所につきましては、五両以上配属されている営業所に置く。それから一般路線貨物自動車運送事業、すなわち路線トラックにつきましては、事業用自動車に配属されておる、かつ、その運行を管理している営業所につきましては、全部運行管理者を置きたい。それから一般区域貨物自動車運送事業、区域トラック、一般小型貨物自動車運送事業すなわち小型トラック事業及び特定貨物自動車運送事業につきましては、これは事業用自動車十両以上が配属されておる、かつ、その運行を管理している営業所に運行管理者を配属する、こういう予定で今進めております。

○井岡委員 そこで問題は、この運行管理者の条件として、運転に経験のある者、こういうことになっておるわけですが、そういたしますと、たとえばバスなり観光というところになると、必ずしも運転に経験のある者が、乗務員の交代とか、あるいは路線の設計ということをやらない場合があり得るわけなんです。こういう場合はどういふようになさうとするのですか。

○國友政府委員 第二十五条の二に、今度そういたすことで提案いたしております運行管理者の規定につきましては、「運輸省令で定める営業所ごとに、年令、事業用自動車の運行の管理又は運転の経験その他について運輸省令で定める一定の要件を備える者のうちから」といふふうに書いてございませうが、ここで「運行の管理又は運転の経験その他」と規定してございまして、今予想されております資格といたしましては、たとえば事業用自動車の運行

の管理の実務経験が一年以上の者につきましては、そして、陸運局長の行ない教育といふものをいたす予定でありますが、陸運局長の行ない教育を修了した者は運行管理者になり得る。事業用自動車の運転経験につきましては、三年以上といふふうに考えておりますが、三年以上の者につきましては、かつ、陸運局長の行ない教育を修了した者はなり得るというところでございまして、全部運転経験のみについて申しておきませんで、あるいは運行管理の実務の方の経験者につきましても、任用し得るようになさうと思ひます。

○井岡委員 ちよつと梶本部長が御見えになっておられるから、実例を引いてこの問題を明確にしておかないと、将来混乱が起るときがあると思ひます。梶本部長が大阪の陸運局長でいられた場合に、人事異動の際、この問題には似た問題が起つた。それは、運行経験者あるいは運転経験者でない限り、自動車の営業所長になれないというふうな、これは梶本部長が御考えになったことではないけれども、そういう希望が出たわけなんです。そこでいろいろ話し合ひをした結果、一応電車の運行の経験があつても、これは運行の経験者といふことで一応は認める、こういうことで話がまとまつたことを私は知つておるわけです。そうすると、これは大きな会社になりますと、必ずしもそれだけを一つやっておらない。そこで、いわゆる人事管理の問題から非常に大きな混乱が起るわけなんです。こういう点をどういふようにお考えになつておられるのか、この点を明らかにしておいていただかないと、将来人事管理面から大きな問題が起つてくる。

なるほど自動車の運送事業という立場ではけつこうでございませうが、多角的な経営をやつておるときには大きな問題が起る。こういうことを、私は前もって心配するからお尋ねをいたしておきたいと思ひます。

○國友政府委員 運行管理者につきましては、その営業所ごとに、適正な運行が行なわれるように指導する職員であります。これに關しましては、今申し上げましたように、必ず運転経験を持たなければいけないということではございせんので、運行の管理についての見習いをし、その実務を習ひ、陸運局長の行ない教育を修了した者については、任命し得ると考えるわけでありませう。それから運転の経験のある者が大体適当ではございませうが、運行の管理について、そういう仕事にタッチしていただくには、運行管理者にはなり得る。営業所長とかいふようなことと、運行管理者とは違ひまして、営業所長の場合には、私の考えとしましては、必ずしも運転経験がなければいけないとも考えないのでございませうが、ただ運行管理者の場合には、やはりその運行の実務を指導するわけでありませうから、運行の管理の実務経験か、あるいは運転経験等がなければ、運行管理者に任命すべきではないと実は考えておるわけでありませう。

○井岡委員 そこで問題なんです。営業所長といふものが、運行管理者でない運行管理者を作るといふことは、これは実際上の問題としては間違ひが起ると思ひます。これは助役がやるのか、あるいは特定の人間がやる、こういうことにはあなたはお考えのようですが、それは、なかなかさういふこと

○國友政府委員 実は今申し上げましたように、営業所と申ししても、非常に大きい営業所もあるわけであります、そやういふ営業所におきましては、やはり運行管理者と営業所長とは

○井岡委員 この前法案の概要説明におたから配られたこの資料中に、「例

例えば、路線バスの運転基準図の作成で
あるとか、こう書いてあるのです。こ
れが問題なんです。あとのあなたの言
われる後段の乗務員の乗務交番の作成
であるとか、あるいは就業前の点呼で

○國友政府委員　この路線バス等の運

転基準図の作成等に關しましては、先生のおっしゃいますように、いわゆる運転計画というものは所長なり管理者が作るものだと思ひます。むしろそういう大きな全体計画としての管理

○井岡委員　その今言われたことは下

の方ではできないのです。専決権を持たないのですから。すべての交代の路線は何分かかる、この路線については何ほ給与を出す、こういうものは全部その専決権を持たないものではできない、団体交渉の対象にならないのですよ。所長とそここの組合の支部なら支部との間に団体交渉をやって、そうしてどこそこへ出ていくのには何分かかる、その路線はこういうように通っていきなさい、その帰りに時分は何分あげましょう、向こうとの乗り継ぎについては待ち合いは何分あげましょう、こういうものは全部所長の専決権にお

○國友政府委員　今これらについては

検討中でございますが、教習と申しましても実は比較的簡単な教習の場合もあり得るのです。陸運局長の指令下に地域ごとの教習ということもあり得ますので、それらの点に關しましては教習の方法その他については今後十分検討をしていきたいと思っておりますが、先ほど先生のおっしゃいましたように大きな車両の動き方等に關しましては、これはやはり本社なり、あるいは所長なりの権限で動くと思ひますが、今のお話のことで申しております

運行管理者というのは、具体的に、実際にその運転者が動きます場合に所持するものあるいはたしてその運転者がいかどうかというようなことを判定するものという、比較的下のもので運行管理者というのを考えておるのではないかと思います。

○井岡委員　なおこれから研究されるとおっしゃっておられますから、私はこれ以上追及しようとは思いませんが、この点はもう少し考えて下さい。そうでない、たとひ輕微なというか、輕易な教習であつても、お前は今度教習に行きなさい、こゝろやる、その人はすでに課長なり部長に選任前にチケツトを渡したごとと同じになるのです。あなたがべん局長になつてやつてごらんなさい。そんなことはできないでしやう。人事はあくまで秘密でなければ、自然、他薦が多くて人事なんというものはできるものじゃない。ですから私の言うのは、法文ではない。非常に簡単にあなたのとおっしゃる通りのことを考えてみたとしても、現実に行なう場合に行なえない問題が出てきますよ。ですからこれらの問題をもう少し具体的に検討をしていただきたい。

そのために私が今申し上げたようなことをも考慮して考えられないと、非常に混乱が起こって、せっかくこれを改正されても実際にはやれないということになつてしまふ傾向があると思う。この点をまず申し上げておきます。従つてこれらの問題に関連しますから、自余の問題は次会に譲りたいと思います。

その次に、百二十六条の見出しの問題で、法律の中で、しまいの方に「若しくは使用する者若しくはこれらの者

の組織する団体の事務所その他の事業場」こういうように書いてあるのですが、この「組織する団体」というのはどういうことなのか。

○國友政府委員 百二十六条第三項で、
 両を所有し、若しくは使用する者若しくはこれらの者の組織する団体」という条文でございますが、これに關しましては前から申し上げますと、「道路運送事業者その他」とございまして、その道路運送事業者の組織する団体、これはたとえばバス協会とか、トラック協会とかございますことはすでに御承知の通りでございますが、自動車もしくは輕車両を所有する者と申しますのは、この自動車をも所有しもしくは使用することを目的として組織しておる団体でございますして、われわれの方の考えておりますのは、自家用自動車の団体あるいは問題になつております共済組合のタクシーとかいうようなものもございしますが、そういうものもの組織を予想しておりますして、その他一般的な商業上とか工業上とかの組織団体は入らない、そういうふうに解釈しております。

○井岡委員　そうしますと、今までは共済タクシードであるとか企業組合、これから申請をして許可を受けようという企業組合は違法でございます、こういうようにあなたの方でお話なさり、そういう立場に立つてこれを取り締まって参られたと思うのです。ところがここでそれをその他の団体ということで認めますと、好きこのんでれも免許をもらわなくとも、みずからの組織にやってやればしかられながらもやれる、こういうように解釈していい

のですか。これは保障したことになるんじゃないですか。

○國友政府委員　これは立ち入り権限を認めるかどうかということだけを規定した条項でございまして、この規定によりまして道路運送事業を営むことができるというふうに認めるものではないかと問題になっておったわけでありますが、道路運送事業というようなものを無免許でやっておる場合はどうか、それも事業かというようなことも当然問題になるわけでありまして。それに関しましては、一番端的に申し上げておわかり願えると思いますのは、たとえば道路運送法の百二十八条罰則の規定でございしますが、ここで、罰金刑に処する場合に、第一号で、「第四条第一項」これは自動車運送事業は免許を受けなければならないという規定でございしますが、その「第四条第一項の規定に違反して自動車運送事業を営んだ者」というように書いたことによつて、その自動車運送事業をやることを認められておるのかという点、これは決してそうではありませんで、むしろこれは四条違反で処罰するので、こんなものは認めないんで、むしろやらせないということではあります。やはり法規上これは免許があろうとなかろうと、この道路運送法の定義に書いてありますような反復継続して自動車運送事業となるわけでありまして、これは免許されておるかいないかということが一番大事なことであります。ただ業態から見ますと、免許されていないけれども運送事業類似行為ができる、その類似行為をわれわれは法律の上では

自動車運送事業といっておるのでありまして、そういう点で、たとえば事業場と申ししても、これが決して事業場というものがすぐに免許を受けておると解釈されるものではなくて、違法の事業場であつてもやはり事業場であるとかわれわれは読むわけであります、そういう点で、百二十八条に、「自動車運送事業を経営した者」というような規定をしておりますところをお読み下さればわかると思いますので、決してわれわれは違法行為をここで認めるとかいうようなことはありませんで、違反行為をいたしますものはむしろ取り締まっていきたい。そしてそのために行政取り締まりとか監督とか、行政取り締まりの指導とか行政取り締まりのためにそういう団体の事業場にも立ち入り権限を認められておる、こういうことなのでございます。

○井岡委員　わかつていただける、こういうことですが、私にはどうしてもわからないのです。いわゆる立入権を認めるということは、その事業場があるというところ、そのことを認めるから立入権が発生してくるのであって、それがないという前提なら立入権というのは発生しないわけだ。そういうふうに思うのですが、従つてこの問題は、あなたがどういうように御説明をなさろうとも、私は理解はできません。従つて、この問題については、委員長お急ぎのようですので後日に譲りますから、もう少し研究をさしていただきます。

それで最後をお願いしたいのです。が、実は四月二日に神奈川県県警の本部長からすみやかに陸運の免許を与えてやつてもらいたいという申請がき

ておるようです。申し入れが出ております。これは、神奈川のハイヤー、タクシーについて今やっておいでのですが、特に駐留軍の諸君は、早くやっていたかかないと、もう資金を喰いつぶしちゃうわけなんです。そういうことで非常に困っておられる。これが東京と神奈川と並行しておやりになつてゐるのかどうか。今東京の方がやっさもつさやつてゐるのだから、これはあとからなんだ、こういうことになつたと大へなことになると思うのですが、この点の事情をちよつとお聞かせいただきます。と思います。

○國友政府委員 東京陸運局ではハイヤー、タクシーの免許申請に關しまして、今お話のごさいましたように、東京も神奈川も審査をしておるのですが、毎回申し上げておりますように非常に数が多いわけでありまして、それらの審査に忙殺されておりますので、いささかおくれておるのであります。が、この間の取り扱ひ方の内容を申し上げますと、東京に關しましては二千八百両の増車というところがございまして、これらとのにらみ合わせの關係で、やはり現在のところは全体的な審査をいたさなければならぬというので、審査の促進をはかつております。

神奈川の場合には、この二千八百両というような増車のワクがございませんので、今までも随時免許をいたしてきただけでありまして、今後その方向で参りたいと思つておりますので、たとえば東京が終わつてから神奈川をやるといふようなことではなしに、神奈川につきましては現在審査も相当進捗しておりますので、これらにつきましてはできるだけ早い機会に処理を進めたいと思つております。

い、随時処理を進めたいと考えております。

○井岡委員 最後にこの点だけは、特に駐留軍の諸君は、繰り返して申し上げますが、自分たちの資金を出して手持ちがなくなっちゃっているわけですから、何とか人道的な立場からも助けてやろうという意味で早急に出してもらいたい、このことを強く要望します。これらの問題については、またいずれあらためてお願いに参りますが、いずれにしても一つお願いしたい、こう思います。

○平井委員 次に、陸運に関する件について調査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。木原津典志君。

○木原委員 時間が非常にたつておるようですから、簡単に二、三御質問申し上げたいと思います。

まず最初にバスの、乗合自動車の新規の免許、これに關しまして先般、昭和三十四年の一月に行政管理局から運輸省へてに勧告が出されておると承知しておる。その勧告の内容の一部にこういうのがある。新規免許の申請者を不当に申請を却下しておるといことが一つ。次に申請から許可までの期限が長過ぎる。三年以上というような例があげられておりますが、免許申請から許可までの期限が非常に長い。このように点について行政管理局から勧告を受けておると聞いておりますが、これに対しては運輸当局から行政管理局に回答があったものと思ひますけれども、どのような回答をなされたか。その点について明らかにしていただきたい。

○國友政府委員 行政管理局から勧告がございまして、それらにつきましては審査に關しまして、不当あるいは不法に却下しておるといことはないと私も確信いたしておりますが、期限が長過ぎるとかその他の点につきましては、非常に事案が多くございまして、現在昭和三十四年十二月末に千三件、千件程度ございまして、これらのものを処理いたすために業務能率を向上させるといことで、たとえば、こちらの方で内部的に扱いますものについての標準期間というふうなものも設定いたしまして促進するようにはなっており、この点は行政管理局の方にもこちらの意見を述べましたが、今後事務の簡素化等についても検討して事務処理を円滑にしていきたい、こう考えております。事務の適正な運営については私も非常に注意してやっておりますので、適正な判断をいたしておると考えておるのでござい

○木原委員 適正な運営が行政上行なわれておるであらうことは、私も一応そう考えるのでございしますが、問題は、新規の免許が申請されると、必ずそこに既存の業者との関係が出てくる。そうすると、どうしても既存の業者は新規免許を拒否しなければならぬという立場に立つことは、これは現在の偽らない事情下にあるわけですから、そこでわれわれが聞くところによれば、この既存の業者がいろいろな団体としてあらえて、そして新規免許を運輸省から許されないように、ちよとど圧力団体のような形を作つて猛烈な運動あるいは猛烈な圧力が運輸省にかかっている。あるいは運輸審議会にかか

れておる。そのために、これら圧力団体の威力に屈するといふのか、あるいは圧力団体に押されるといふのか、そういう一いつた關係でなかなか運輸省は新規免許についてすみやかに独自の決定をやることができない。あるいはそういった既存業者に遠慮をして許可をしない、引き延ばす、こいつたようなことが非常に行なわれておるといふ巷間の説もあるわけなんです。この点については運輸省は事業の免許について厳正な、しかも公共的な立場に立つて処理をしておられるか、その点の運輸当局の所信をお伺いしたい。

○國友政府委員 私、自動車關係について申し上げたいと思ひますが、この免許申請がございした場合に、既存業者が反対をいたしましたことはこれは当然でございまして、これらの点は、われわれとしては反対の立場についてやはりその立場を認めるということと、たとえば運輸審議会の公聴会とかその他の方法によりまして申請者の意見も十分に聞く、それからそのほかに一般の公述をする人の意見も十分に聞くというふうな態勢で審理をいたしておりまして、そのほかにもいろいろな資料を集めて公正妥當な判断をすべく努力しているわけがございまして、既存業者が圧力団体を組織して運輸当局に圧力をかけるというふうなことは、よし圧力をかけようとしても、われわれはそれの圧力にかかるといふ状態ではありませぬので、むしろわれわれとしては非常に厳正公平に物事を処理いたしておるものでありまして、むしろ事案がおくられております等の事情につきましては審査あるいは調査等に非常に時間がか

かつておるとかその他の事情でよくれることはございしますが、圧力団体の威力に屈して事案の処理をおくられておるとか引き延ばしておるとかいうようなことは絶対にございせんので、その点はわれわれとしては厳正公平な扱いをしておるといふことを確信を持つて申し上げたいと思ひます。

○木原委員 免許に關しては運輸大臣がやることは間違いありませんが、この際運輸審議会が公聴会その他をやつて、その結果に基づいて運輸大臣あてに審議会の答申がなされるということをお伺いしておりますが、この運輸審議会の答申というところ、それから公聴会の答申というところ、それから公聴会の公述の内容、こいつたものが実際の免許に關してどのような影響あるいは役割を持つておるものであるか、その点を明らかにしていただきたい。

○國友政府委員 運輸審議会の答申に關しましては、運輸審議会が審査をいたしました結果を運輸大臣あてに答申するわけがございしますが、この運輸審議会の答申は、左に掲げる事項について必要な措置をする場合には、運輸審議会にはかり、その決定を尊重して、これをしなければならぬ、というところが書いてございまして、この運輸審議会の決定は答申という形で出されるわけがございしますが、その決定は、運輸省におきましては決定を尊重してという規定になっておりまして、ほとんどその答申通りに行政措置をするといふことになっております。ただ、これがいかにも問題があるというふうな場合には、運輸大臣の違つた行政措置といふこともなし得ると思ひますが、現在までにおきましては運輸審議会の答申と違つた行政措置をしたことは、きわめてまれな場合にはございしましたが、まずないといふことを申し上げていいと思ひます。

○木原委員 そのようにお聞きをする、このバスの新規免許ということについて、運輸審議会の答申、従つてそれを構成する人たちというのは非常に重要な国家的な職務を持つておることに法律上もなつておると思ひますのであります。そこで運輸審議委員の身分上のことをお聞きいたしますが、現在運輸審議委員は何人おられるか、そしてこの身分は何であるか、待遇はどうなつておるか、その点を明らかにしていただきたい。

○細田政府委員 運輸審議会は運輸大臣の諮問機關でございまして、その委員は七人でございまして、そのうちの一人は運輸事務次官が職務上當然委員になつておられて、あとの六人につきましては国会の同意を得まして内閣總理大臣が任命をいたしておられます。國家公務員でございまして、任期は三年にたつておられて、ただいままでのやり方では、特別な事情のない限り任期の三年がきまると二人ずつかわられて、こいつたりやり方をとつておる次第でございまして。

ただいまは運輸審議会の会長は中島登喜治氏でございまして、会長代理が岩村勝氏でございまして、このほかに加藤男氏、武田元氏、青柳一郎氏、波多敏夫氏、これと運輸事務次官の栗沢一男が委員でございまして、給手につきましては、はっきりしたことはあとからお答えいたしますが、大体事務次官程度の給手になつておると承知いたしております。

