

第三十四回国会 運輸委員會 會議録 第十七号

昭和三十五年四月二十日(水曜日)

午前十時五十五分開議

出席委員

委員長 平井 義一君

理事天野 公義君 理事川野 芳満君

理事關谷 勝利君 理事井岡 大治君

理事久保 三郎君 理事土井 直作君

宇田 國榮君 高橋清一郎君

塚原 俊郎君 長谷川 峻君

村瀬 宣親君 島口重次郎君

下平 正一君 館 俊三君

内海 清君 菊川 君子君

出席國務大臣

運輸 大臣 橋本 渡君

國務 大臣 赤城 宗徳君

出席政府委員

防衛政務次官 小橋 治和君

防衛庁参事官 加藤 陽三君

(防衛局長) 小橋 久男君

(教育局長) 水品 政雄君

(運輸局長) 小橋 政雄君

運輸事務官 辻 章男君

(航空局長) 辻 章男君

委員外の出席者

運輸事務官 澤 雄次君

(大臣官房文書 課長) 澤 雄次君

専門 員 志録 一之君

本日の會議に付した案件

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案(内閣提出第七八号)(參議院送付)

航空法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇二号)

○平井委員長 これより會議を開きます。この際申し上げます。去る六日の陸運に関する件についての木原津與志君の発言中、不適当な点は委員長において適當に削除したと存じます。

○平井委員長 臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。關谷勝利君。

○關谷委員 以前に新聞を見ておりますと、あの石炭専用船の關係あたりで、運輸大臣と大蔵大臣とが、これは建造を許可しないことができる、というふうなことを考へなければならぬというふうなことを発言しておられるやに、これは新聞でありまして、それはつきりしたことはわかりませんが、そういうことが出ておりました。通産大臣は、これは許可すべきもので、そういうふうなことを考へたいというふうなことが出ておりました。私はそれに関連いたしました二、三点お伺いをいたしましたのでありますが、この臨時船舶建造調整法は、私たちがこれを作りました當時には、輸出船、外国船というふうなものはこの中へ含まれておらなかった。これはもっぱら国内船の建造についてというふうなことを考へるのだというふうなことで、これを作った私たちのその當時の考へ方は、そのあたりののでありますが、これは今はどういふふうな解釈しておられるのか。輸出

船というふうなものはこれに何も除くと言ひてもなければ含むとも書いてない。こういうことになりまして、あなた方が今解釈をしておられるのは含むと解釈しておられるのか、あるいは含まれないと解釈しておられるのか。

○水品政府委員 臨時船舶建造調整法の対象としたしましては、輸出船も含まれるという解釈をいたしておりました。従来もそういうふうな運用に参つておるわけです。

○關谷委員 そういたしますと、あの石炭専用船あたりも建造許可で押え得る、というふうなことを考へておられますか。

○水品政府委員 石炭専用船につきましても、臨時船舶建造調整法による建造許可の対象になると考へております。

○關谷委員 含んでおるといふことになりましますと、対象にはなりません。が、しかしこの許可基準であります。第一に、「当該船舶の建造によつて、わが国商船隊の質の低下をもたらしおそれないこと」、「これは該船舶の建造が、それを配船しようとする航海区域または航路における船腹の需給状況から見て著しく過剰となるおそれないこと」、「この点が大体問題であらうか」と思ひます。しかしながら、これは今計画しておりますのが大体四万五千トン・クラスのもの三隻と五隻作るといふことであります。大体年間五隻海やつて、かりに三隻といひましても、これは大体六十五万トンぐ

らい運ぶという程度にすぎませんが、通産省の輸入計画あたりは三十五年度が五百六十三万トン、三十六年度が七百七十七万トン、三十七年度が八百五十万トン、四十年度が千二百四十五万トンというふうなことになるので、今までの日本船で積み取つたのと、外国船の積み取つたのの比較からいたしますと、これは第二の、「当該船舶の建造が、それを配船しようとする航海区域または航路における船腹の需給状況から見て著しく過剰となるおそれないこと」ということからは言えませう。これは過剰となるとは言えませう。そういうふうなことで、第二に、私たち数字の上から計算いたしますと、これはこの基準にも該当をいたしません。「第三に、当該船舶の種類、船型、構造及び性能が、それを配船しようとする航路及びその輸送需要の性質に適応していること」、「これもその通り適応していることを、これもまたしてしておりますし、「第四に、当該船舶の建造によつて、わが国商船隊の公正なる海外活動に著しく不利な影響を与えるおそれないこと」というふうなことであります。この基準から申しまして、今までも両方が運んでおりました。決して不利な影響を与えるというところも考へられませんが、この一、二、三、四の許可基準からいいますと、これは許可をしなければならぬ、断わる事項がない、というふうなことに私たち考へますが、この点についてどういふふうに見ておられますか。

○水品政府委員 今御指摘の点で、私も一番この問題の扱い方の基準となる関連は、第四項から出てくるのではないかと考へておりますが、それを決定する場合におきましても、今後わが国が米國からどれだけの石炭を輸入する計画を持ち、これに充當する船腹計画はどうなるかという全般を見合つた上でなければ、わが国の商船隊にどれだけの影響があるかという結論を下し得ないように考へております。今の段階ではそういうところはまだ明確になし得ない点もございませう。そこで許可ができるか、許可すべきかという決断は、まだこの問題に対する具体的な点が十分そろつておりませんので、断定は下し得ないように考へております。

○關谷委員 なにがそろつていないから断定ができないと言ひますが、これは通産省の輸入計画も御承知じゃないですか。私たちがわかつておるくらいです。私たちがわかつておるはずなんです。ことに今までも三十三年度は三百二十万トン、それで日本船で運んだものが百八十万トン、外国船が百二十二万トン、三十二年度はこれが四百四十八万トン、外国船が三百二十万トン、邦船が百四十六万トン、というふうなことになるております。先ほど私が申し上げた三十五年以降の輸入計画の数字から言ひますと、これができたからといって、断つて何の弊害はない、というふうなことを考へられるのであります。私な

ぜこれを許可しておるかといひますと、これが許可になる、許可にならぬとい

うふうなことによつて造船業界が非常に騒いでおるようです。私は私の解釈を求めましたから、これはこういふふうな数字になつてくるので、この一、二、三、四のどれで押えるということもできないんだ、だからこれは何も心配要らない、これを大臣が許可しないということはおそらくできないはずだ、こういうことを——この造船業界の代表者が来て、とにかく安定しないんだ、船会社なら、その日に運賃が入つてきて、人件費と油代があればやつていけるんだが、われわれは大ぜいの工員をかかえておつて、もしこれで造船所にアイドルを出すというふうなことがあると大へんなことになりまふというので、非常に不安な気持ちでおるようでありまふが、そういうふうな面から考えまふと、無理な解釈をして押えるよりは、これは造船業界あたりが安心のことができるように、こういうことにならぬのだからこれは許可を押えないのだというふうなことをあなた方がはつきりさせてやつた方がいいんじゃないか、こういうふうに考えるので私がお尋ねしておるのではありませんが、私が言つておること間違つておりますか、間違つてませんか。あなた方もうこれは材料も何もかもそろつておつて、それで判断といつて、いつまでかかつて、下手な考え休むに似たりで、下手な考えなんかしない方がいいですよ。そうしてこれははつきり割り切つて、許可すべきだというなら許可すべきだ、許可しないというのなら、どういふ理由で許可しないのだということをはつきりしてやつた方がいいと思ひます。どういふふうに考えておられますか。

○水品政府委員 御指摘のような点私どもも十分考へておるのであります。が、石炭の今後の輸入見通しというもの、一応の話は聞いておりますけれども、これもさらに十分確認をしてかかる必要がございますし、それから船腹の増加量、あるいはまた一がいに石炭専用船と申しまして、いろいろな形態が考えられておるようでございまして。しかしこの問題については、実はまだ正式に、こういうふうな形態のものでござんて、いろいろな式では、建造許可はもちろんです。建造許可をなす前段の予備的なところまで私も承知をしておるのにならぬのでございまして。それでそういう建造量、それから今後の運賃の形態等を十分具体的に検討いたしませんと、「不利な影響を与へる」といふふうな抽象的な表現になつておりますが、その場合に、たとえば日本船の積み取り比率がこれによつて減少するかどうかというふうな問題も考へなければならぬ。また不利な影響といふ内容につきましても、その他いろいろな観点から検討しなければならぬので、またこの事柄は御指摘のやうに非常に大きな問題になつておりますので、私も十分考へておつて十分検討した上でなければ結論は下し得ない、かように考へております。現在仮定の検討はできるのでございまして、けれども、具体的なものに對して検討する段階にまだ立ち至つておらぬわけでございます。従ひまして、今こゝでその点について明瞭な決定的な御返事ができないのが現状でございます。

○關谷委員 まだ何もそういう建造の申請は出ていないのですか。しかしそれにしても、えらい造船業界あたりは騒いでおつたようであります。しかし出たならばどれくらいまでのものは許可すべきものか。どれだけ以上のものは許可をすることができないものかといふことも、あなたは今不利な影響を与へるというふうなことで非常に慎重にやつておられるが、それならどの程度まで——これは三隻作つても年間六十五万トンふえるだけでございまして。大したことにはならぬわけですか。それから鉄鋼の造船計画といふやうなこともあなた方よく通産省と連絡をしておられると、今年鉄鋼石を輸入するものが千八百万トン、昭和四十年年度になりますと、三千万トンとか何とか、私の数字はまだ的確なものは調べておりませんが、そういうふうなことになるまいかと、輸出船だけでなくして、まだこの石炭専用船あたり国内でも作らなければならぬといふことになるのです。その際に輸出船は例の金利が四分になつておる。それから国内船が今度利子補給をやりましたも七分五厘にしかならないといふやうなことで、そこに差があるのだから外国船を保護するやうな格好になつてくる。その点が非常に矛盾しておるのですが、これは結論を言ひますと、諸外国に比しまして、わが国の海運助成策が足らないんだ、不備なんだといふことに結論は落ちつくわけですが、逆の議論もあつたり、いろいろ理由をつければ、国内産業との関連とか何とか、いろいろなことを言へば言へますが、外航船といふものは国際競争の場面だけしかないのでありますから、これは外国並みにしなければならぬといふことになりまふと、助成策が足らないんだといふことに結論はなるわけでありまふ。この助

成策につきましても、大臣はどういふふうな考へておられますか。これはこゝとしたりで十分と思つておられますか、こういうふうな輸出船が四分といふふうな場合に、これと見合ひだけの助成策をやらなければならぬのだといふふうな考へであるのか、今でいいとお考へになつてゐるのか、それを伺つておきたい。

○橋樑國務大臣 ただいま關谷委員が御質問になつておられます点ですけれども、製鉄会社が輸銀の四分の金を活用して、外国船会社、しかもどちらかといへば、ILCOその他からのがれておるやうな、パナマその他の籍を持つたやうな、つまり国際的な航海の秩序の上に、非常に横断破り的なことをやつておる海運業者の一部と組んで、そして日本輸銀の金を利用して安易船を作つて、長期用船計画を立ててやるというやうなことは、日本の海運政策からいつて、この問題は、今指摘されたやうに、非常に大きなショックを与えておるのであります。従つて、そういうやうな行き方を許容していくことによつて、たとえば船会社までも、ほとんどそんなやうな第三国を利用してやるというやうなことになるわけば、えらいことになつてしまふという傾向等もあつたので、船舶を輸出するたに受ける輸銀の四分という金利を、そういうやうな場合に利用することとそれ自体が、日本全体の産業の問題からいつて、一体妥当であるかどうかといふ基本的な問題がここに介在いたしてあります。従つて、その問題を解決するためには、どうしても、一方には、今御指摘のありましたやうな、貿易の自由化、為替の自由化からくる生

産コストを下げるという点からいつて、やはりトシ当り安い船を使つて原料を仕入れ、これを輸出するということは、当然に製鉄業者その他が考へる面もあるわけでありまふが、一方海運の一つの政策という建前からいつて、その持つておる経済上における重要性等を勘案して、一体どう調整するかという問題が、ここに介在いたしておるのであります。従つて、そういうやうな問題が起つてくる根本原因を掘り下げてみれば、やはり国際競争にたえ得るだけの體質を、日本の海運が持つておらないといふことは、しばしば問題になつております。戦時補償も払はず、あるいは金利も、国際的な立場からいつて、非常に不利な立場に置かれておる。従つて、国際水準まで日本の造船に對する金利体系を改めるという建前によつてのみ、本問題は解決するといふ結論に実は達するのであります。従つて、そういう点もこの機会にとらえて、単に目先のだけの問題でなくして、国際競争にたえ得る日本の商船隊をどうしたらいいのかといふことは、この問題を一つの契機として、もつと深く掘り下げて考へるべき段階に迫り込まれておると私は思つておる。先般も参議院の予算委員会において、そういう答弁をいたしておりました。一方大蔵大臣及び通産大臣等も、この問題を契機として、一つ根本的に海運政策といふものを考へようじゃないか。私の率直な意見から申し上げますれば、つまり国際的な競争にたえ得る體質からいへば、また日本の保護政策は足らないと思つておるのであります。一方では海運業者自身の合理化の問題もありまふけれども、これは国内

の問題ではなくして、相手が全部外国でありますから、アメリカ及びドイツ、英国、フランス、イタリア、その他ら外におりまする、今あはれ回っておりまする、パナマを中心とする、そういう変なギリシャの商船隊のようなものがあるのではありませんか、こういうものを対象としていくべきであつて、国内的よりも、そういう相手方を中心として、日本の国策をどう立てるべきかという段階であると思ひますから、私はそういう基本的な問題とこの機会に取り組みたいと思つて、通産大臣及び大蔵大臣とこの問題を協議することになつてゐます。いまだ通産大臣から、この問題に対する正式な話し合ひがありませんが、具体的に製鉄業者その他の人たちが、海運業者、造船業者との間で寄り寄り折衝をやつてゐるような状態であると聞いているので、それが具体化してきましたら、その問題にぜひ取り組みたい、実はこういうふうに思つております。

○閣下委員 大臣の考え方はしくごもつともであつて、そういうふうな方向に、三大臣で早急に協議をせられまして、外国の会社を作らせてというふうな、こんな変なことが起きないような海運助成策を考えていただきたいと思ひます。

それと、さしあたりの今の建造許可の件であります。造船業界あたりのことも考えますと、私たちは今のところこれは許可をすべきであると考えております。今はまだ判断のしようがないことを言つておられましたが、もうこれ以上の資料は集まつてこないと思ひます。もう申請が出るか出ないかの段階であります。出た場合、大体想像

せられますのは、三隻とも言い、六隻とも言うておりますが、一度に一社で二隻も三隻もということは出るはずはないので、八幡、富士、鋼管というふうなものが出すらしいが、とりあえず出てくるものは、一ぱいづつとしても三隻くらいのものであらうと思ひます。それが出た場合、許可をしますかしませんか。

○橋樑國務大臣 具体的に出来ましたら、一体その背後の外国の会社がいかなる性格の会社であるか、またそれがどういふような影響力を与えるかというふうなことを慎重に考へて、その問題を処理したいと思つてゐます。

一隻、二隻を許したことによつて、その後において大きな波動力を与えるようなことがあつてはならないのですが、一方には、閣下委員の言われますやうに、今日造船工業界が非常に重大な危機に直面し、かつ船が、御存じのやうに多いときには三百何十万トンから四百何十万トン近くあつたものが、来年、再来年になれば、七十何十万トンに減るというふうな段階であつて、関連産業その他も、これのいかによつては、二百万近くの者に大きな影響を与えるというふうなことがありますので、私も先般来造船工業界の人々を集めまして、造船に対する一つの安定策に対して、いろいろと根本的に考究せしめ、立案せしめておるやうな状態でありまして、この問題もそれに重要な影響を与えますから、一方には、海運の保護政策といふか、日本海運の体質を健全化して、これの足を強くするといふ一つの方向と、この問題とは、同じ私の管轄下においてもいろいろ矛盾した点等もありますけれども、その調和点

を見出して、できるだけこの問題の処理をはかりたい。これは、やはり具体的に出来たその後に於いて、背後の会社その他を十分に調べて、そういうふうな造船界の要望等も勘案しながら、一方に、海運界の全貌をよく見通して事を処理したい、こういうふうに思ひますから、この辺で御了承願ひます。

○閣下委員 大臣は非常に慎重に考へておられるやうであります。一方においては海運の助成策をやつて、日本の海運界が競争のできるやうにやつていきまふと同時に、やはり造船界の安定策といふことも考へなければなりませんので、その点はこの法律をよく生かして、そして妙味のある運営をやつていただきたいといふことを希望いたしまして、私の質疑を打ち切ります。

○平井委員 久保三郎君。

○久保委員 私、引き続き造船問題についてお尋ねをしたいのであります。が、まず最初に、日本の商船隊の整備であります。

今回の改正法案を出した理由は、この商船隊の増強をはかるのには、今後五カ年間この法律を延長するのが適当だといふやうなことでおやりになつておるわけでありまして、大体現在の船腹は、およそ五百四十何十万トンくらいだろふと思ひますが、それとくらべて、一方新長期経済計画によりまして、大体三十七年度で、貨物船の方で五百八十八何十万トン、それからタンカーで二百三十何十万トン、合計して八百十九何十万トン、こういう計画を政府は出しているのではありませんか、この五カ年間にどの程度の船腹増強ができるのか。いわゆる船腹量の総トン数でどの程度までの計画

をしてやつてゐるのか、その点を最初に聞きたいと思ひます。

○橋樑國務大臣 ちよつと今海運局長がおらぬものだから具体的な答弁はできないと思ひますが、六百何十万トンというのが大き過ぎていて、政府の方としてそういう大きな数字はきめてないといふ……

○久保委員 これは私は新長期経済計画の原本を持つてきませんで、写してきたのであります。いすれにしてもそういう数字が出てゐるのであります。三十七年度の目標である貨物船は年率一〇%の増強といふこと、あとはタンカーの方は二十何パーセントになるかと思ひますが、それでこの貨物船だけで見ると、三十一年度に比較して三十七年度で七・七・一%増強しよつて、三十七年度計画です。だからこの新長期経済計画は三十七年度を目標に置いてゐる。そうしますとこの法案の提出はあと五カ年間延長しよつて、そこちよつとズレがございします。だから私が聞きたいのは、新長期経済計画によつておやりになつてゐるのか、それとも別な観点からこの五カ年間の時限を延ばすのか、こういうのをまず聞きたいのです。今運輸大臣がおっしゃるやうに六百何十万トンが今策定したところの最高の船腹量である、こういうことであるのか、それとも私が写したのが間違ひであつて、八百十九何十万トン、大体三十七年度は違ふといふのか、大体どの程度まで増強したならば、日本の今後の経済展望からいって適當であるのか、これを聞きたいのです。

○水品政府委員 新長期経済計画に基づいて決定されたものであるかどうかという点につきましては、もちろんそ

ういふ計画に基づいて作らるべきものであらうと思ひますが、実情は年間国内船三十三何十万トン程度が精一ぱいという現状にございします。これは五年でも百五十何十万トン程度の建造量しか見込まれない現状でございします。そこでこの五カ年間に決定いたしました見通しによりまして大体五年くらいが適當じゃないかといふところで五年間をお願いしたわけでありまして。

それから長期経済計画がどうかという御質問につきましては、実は私準備がございしませんので、またあらためてお答え申し上げます。

○久保委員 どうも政府の新長期経済計画といふのも政府内部で當てにしてないやうな話、言つては局長大へん御迷惑かと思ひますが、實際言つておやりな現状で、これは新長期経済計画といふのは紙に書いたものだけであつて——政府は全体の経済の中から船腹量はかくあるべしといふのはやはり一つの指針ではないかと思ひます。であります。それに近づける工夫あるいは対策といふやうなものはあまりお考へにならないで、船舶局長が今お話しのように現状に即して大体年間三十何十万トンだといふことなんです。これはどうなんですか。

○橋樑國務大臣 政府といたしましては、新長期経済計画の実現を期するやうに努力をしてゐるのであつて——これも一つの想定であります。けれども、その目的達成のためにはあらゆる生産増大のための努力を續けていくという建前をとつて、近づくやうに努力しております。しかしまた一方に、現実にやはり事務当局としてかたいとこ

ろでその問題を積み上げていくという点もあると思うのですが、これにフランス・アルファサすることが政治の力だから、そういうことでいっておるといことで一つ御了承願いたい。

たのおつしやる年間建造量を大体五十万トンに抑えているというところは、これは内航、外航を含めての話なのです。新長期経済計画の中には年間外航船だけ五十万トンとは書いてないです。全部の話です。

○久保委員 そうしますと、だめを押しますが、六百十万吨が計画量でありますか。

○澤説明員 当時の新長期経済計画の五十万トンと申しますのは外航船だけでございます。

○水品政府委員 さつきも申しましたように、長期計画に基づくきつちとしたやり方もあろうかと思ひますけれども、大事をとるといふ点もございいますし、やはり現実を直視せずに期間をきめるということも問題でございします。五カ年間にあれば大体日本海運の経営基盤の確立ができるのじゃないか、こういう点を考えて五カ年としたのであります。

○久保委員 とこが、そういうふうには書いてないということなのです。年間約三千億、五十万トン建造とある。その後の計画は三十七年度貨物、タンカーで八百九十九万一千トン、こういふことが出てくるのです。その論争は別としても、この六百十万吨でそれは計画の積み取り比率というものが確保されるのか、これをお尋ねしたいのです。

○澤説明員 ちょっと補足して説明させていただきます。今、久保先生の言われました五カ年計画は、政府としては閣議に報告されたものでございまして、先生のおっしゃられますように、今日としては非常なズレが出て参りますので、政府でまた新しい五カ年計画を検討いたしております。すでに閣議に報告されました五カ年計画では、大抵三十七年度に六百十万吨の外航船——内航船でございまして、外航船を持つことを目標にいたしまして、毎年五十万トンずつ建造するという計画になっております。現実には、大臣が御説明なさいましたように、そこまでは参っておらないのが実情でございします。

○久保委員 六百十万吨で積み取り比率が確保されるかという御質問でございしますが、これを策定いたしました当時の事情は、日本の貿易量は飛躍的に増大が予定されたもので、それに追いつけて外航船を建造していくことが非常に困難でございします。その当時の積み取り比率を悪化させない程度に外航船を拡充していく、それには五十万トン程度作ることが最小限度必要だということできまされたわけでございます。ですから、積み取り比率は十分でございしません。

○久保委員 六百十万吨という数字は初めて正式に聞いたのでありますが、それはそれで承認するとしても、あな

○久保委員 詳しいよりですから、具体的な数字でお伺いしたいのですが、六百十万吨の外航船で積み取り比率は輸出入どの程度になるのか、お示し願いたい。

○澤説明員 その当時の政府の計画で予定しました積み取り比率では貨物船

で約五〇%程度、それからタンカーで、ちよつと数字をよく覚えておりますが、七〇%程度まで持つていくことを目標といたしております。

○久保委員 全部正確に御存じだと思つたので、私も資料を持つてきません。さらに詳しくはあとの機会にしたいと思ひます。お話がきつちりできると思つたから資料を置いてきました。続いて石炭合理化と最近問題になつておる配船センターの問題、これについてお伺いしたい。(海運局長でやりますか)と呼ぶ者あり。海運局長に

になつておるのだらうと私は思ふ。それでしよ。石炭合理化の問題と内航船の問題とあるんでしよ。(今の外国の話だ)と呼ぶ者あり。違ふんです。私の言つておるは国内です。あなたのおつしやつておるはまた別です。

鉄鋼、この中で支配的な、指導的な立場をとるのは何かというと、鉄鋼なんです。鉄鋼を何らの押えもしないでいて、今のままの状況で造船と海運を持つていこうといつてもこれは無理ではないかと思ふ。これについて鉄鋼を抑えるというか、コントロールする方は政府は考へておるのかどうか、これを一つお伺いします。

○久保委員 配船センターの問題は石炭合理化という緊急の問題もある、こ

○久保委員 配船センターの問題は石炭合理化という緊急の問題もある、こ

○水品政府委員 造船界の現状についてごく概略を申し上げますと、これも御承知のように建造許可実績の面から

○水品政府委員 今の配船センターの問題は石炭の輸送を対象にしていろいろ検討されておるのでござい

○水品政府委員 今の配船センターの問題は石炭の輸送を対象にしていろいろ検討されておるのでござい

○水品政府委員 造船界の現状についてごく概略を申し上げますと、これも御承知のように建造許可実績の面から

○久保委員 配船センターの問題は石炭合理化という緊急の問題もある、こ

○久保委員 配船センターの問題は石炭合理化という緊急の問題もある、こ

○水品政府委員 造船界の現状についてごく概略を申し上げますと、これも御承知のように建造許可実績の面から

○久保委員 配船センターの問題は石炭合理化という緊急の問題もある、こ

○久保委員 配船センターの問題は石炭合理化という緊急の問題もある、こ

○水品政府委員 造船界の現状についてごく概略を申し上げますと、これも御承知のように建造許可実績の面から

○久保委員 配船センターの問題は石炭合理化という緊急の問題もある、こ

○久保委員 配船センターの問題は石炭合理化という緊急の問題もある、こ

○水品政府委員 造船界の現状についてごく概略を申し上げますと、これも御承知のように建造許可実績の面から

そこでその一つの対策の問題点とい
たしまして、鋼材の問題が非常に大き
な問題でございます。わが国の鋼材価
格は英國の建値等と比較いたしまして
も、トン当たり六千七百円も高いとい
うような現状にございます。少なくと
も鋼材の価格を國際水準にまで引き下
げるということについて、所管省であ
る通産省と再三話し合いをいたしてお
りまして、その一つの方法といたしま
しては造船用鋼材の輸入をある程度自
由化することによって、海外において
安い鋼材の入手をはかるとともに、国
内業者に対してもそれだけの刺激を与
え、努力を要請するというような問題
も一案として考えておるのでございま
すが、そのほかにつきましても、これ
は運輸省の所管ではございませんけれ
ども、鋼材の問題については通産省も
実は真剣に考えてくれているのが現状
でございます。

○久保委員 鋼材の問題、引き下げに
ついてはいろいろ考えておるだけであ
るが、いろいろ考えておるだけであ
るに結論が出ていない。そこで日本の
商船隊を含めて造船企業を一つ健全化
してやってみようというのですが、一
番ネックの鋼材の問題について結論が
つかぬでは、これはどうにも方法がな
いじゃないですか。今、關谷さんから
御質問があった専用船の建造にして
も、これは問題はそのことなんです。こ
れを解決しないではほとんど問題にな
らぬだろうと私は思うのです。これを
はつきりして方針を立てて、その上で
日本商船隊はどうあるべきか、造船工
業はどうあるべきかということでない
か、それで造船といわゆる海運だけを

規制していろいろということは、早くい
えは押えておいて増強しようという、
これはどうも問題にならぬと思う。
これは運輸大臣どうでしょう、あなた
先ほど政策についていろいろ御説明が
あったが、どうもきめ手というものを
御発表にならないのであります。こ
れはどういうふうに今考えておるの
か、あるいはいつそういう問題を出す
のか、これを一つ御答弁いただきたい
と思います。

○橋樑國務大臣 一番大事な鋼材の問
題は、今局長が説明しましたように、
外國の建値から見れば七千円、ある場
合においては一万円も高い。従って、
製鉄關係の鋼材を少なくとも外國並み
に安くするという場合には、やはり政
府がこれに対して一定の價格の調整を
やってくれることをしなければ、普通
製鉄業者が談判しても言うことを聞か
ない。従ってこれに対して政府が補助
をするか、それではなければ、先般造
船工業界の者を集めましていろいろと
事情等も調べましたが、為替の自由化
で、外國の鋼材が安ければ外國から鋼
材の自由な購入をする、そうすればそ
れによってその問題は解決するけれど
も、そういうことをやることによって
今度は日本の經濟に及ぼす影響という
問題もまた起こってくるのでありま
す。従って今通産大臣との間でこの造
船の鋼材の問題について私の方から話
し合ひをし、一方大藏省にもこの問題
を実は提案いたしておりましたが、大藏
省は鋼材の利子の差額を補給するなん
というところは容易に聞かないというよ
うな段階であります。従って、今ちよ
うと専用船の問題が起りましたので、
關谷委員もさつき言われましたよう

に、日本の海運の商船隊の體質という
ものの本質を根本的に掘り下げて、國
際的な水準にこれを歸一するという建
前をとるといふ根本政策を立なければ
一切の問題が解決しないという段階に
なっておりますので、この機会にそうい
う問題を、災いと云つては失礼ですが、
禍を転じて福となすという面までむし
ろ合理的な方向に持っていくというこ
とを今考えておるのであります。
おっしゃる通りに、鋼材を國際水準並
みに安くすれば問題の解決は非常に簡
単ですけれども、これをやろうとすれ
ば今度は猛烈な反対がある。もちろ
ん業者は聞かないのだから、結局政府の
方で何とかしてやらなければならぬ。
そうすれば、今度はそういう根本的な
問題をやった場合において及ぼす影響
というものがあつた。そういうことであ
りますから、ちようとこの機会に、一
番深刻な難を承へておりますのは、外
國の船会社の名前を借り、輸銀の金
を使つて安い船を作り、長期計画でこ
れを運ぶというやり方を押さえるとい
う問題がある。押さえるためには、やは
り今言つたように根本的に問題を掘り下
げていくというよりなところにてお
りますので、今海運政策は目先のこと
ばかりやつておるのだが、この問題は
私の方でもこの機会にもつと根本的な
ことをやらなければならぬ、こういうふ
うに考えておるのであります。ぜひ
そういうことを取り上げたいと思つて
おります。

○久保委員 根本的なことを考えなけ
ればならぬということ。それだけは意
見が一致しているのですが、実はその
先がほしいのでありまして、橋樑運輸
大臣は政治力が旺盛だから期待はして
おりますが、その前に運輸大臣に言つ
ておくのですが、ただちに運輸省管轄
だけが造船と海運をやりましてはだめ
だ。いわゆる鉄鋼を含めた三者を一体
にした一つの經濟計画というか、そう
いう政策を打ち出すためには、一運輸
大臣だけではだめだと思つたのです。こ
の辺りは内閣総理大臣を使つて、そ
の中である程度方策をきつちりする
というのでなければ問題になりませ
ん。これは要望しておきます。
運輸大臣はお忙しくてよそへ行く
といふので、私は航空の關係がござ
います。総て計画造船の問題です。こ
れは分科会でも海運局長にちよつと尋
ねし、運輸大臣もおられたのですが、
船舶局長にあらためてお尋ねします。
これは運輸大臣も、情勢が変わつたか
ら一つ答弁して下さい。定期船は今
まで代替建設のいわゆるスクラップ・
アンド・ビルドをやらないといふのであ
ります。これが、これはどうなんです
か。やらないのですか。

○水品政府委員 その点につきまして
も現在まだ検討中でございます。ス
クラップ・アンド・ビルドを定期船に
つきましては……
○久保委員 定期船の中にも低能率船
があるわけですね。それを改善しなけれ
ば船質の改善にならぬというところで
やつてきたんでしよう。しかも、解
助成金はとれなかつた。だからやれな
い、という答弁をこの間しておりました
が、これは金利の面で、運輸大臣がい
ろいろ御折衝なさつて、開銀並びに市
中銀行の方の金利も下げようという方
針に御決定になつたでしよう。なつた

とすれば、この際船質全体の改善のた
めには定期船を含めてやるべきであ
る。そうでないと、百万トンから以上
になつてくる低能率船をそのまま温存
するようになつてくる。そういうよう
なことはこの際踏み切つたらどうか、そ
う思ふのですが、どうですか。
○橋樑國務大臣 今おっしゃいました
ように、やはりスクラップ・アンド・
ビルドによつて船質を根本的に改造し
て性能のよいものにするという基本方
針に基づいてやりたいという考えを
持つておりますが、いろいろ内部の問
題がございましてまだ決定までは至つ
ておりませんが、そういう方向で今努力
しつづけております。詳しいことは
海運局長がいずれ来ますから、そ
の点説明したいと思つた。そういう
方向は尊重してやりたいと思ひま
す。

○久保委員 運輸大臣にお尋ねしま
すが、もう一つは、自己資金建造船、こ
れは大藏省と運輸省との間に意見の
食い違ひがあるということでありま
すが、その調整はもう完了しまし
たか。
○平井委員長 久保委員に申し上げま
す。海運局長でなければ知らぬよう
です。海運局長が来たら答弁させま
す。
○平井委員長 次に、航空法の一部を
改正する法律案を議題とし、審査を進
めます。
質疑の通告がありますので、これを
許します。久保三郎君。
○久保委員 それでは大臣に、この前
もお尋ねしたのでありますが、事務当
局が調べがつかないといふので、回答

が保留になっている問題が一つござい
ます。というのは、米軍に貸してある
飛行場をわが方で使う場合、これは
行政協定第二条第四項の(四)項によつて
やっているのであるかというお尋ねを
したのでありますが、それはどうい
うことになっておりますか。

○辻政府委員 お答え申し上げます。
現在米軍に提供いたしております飛行
場にはわが方の民間機が乗り入れる問題
でございまして、これはもちろん航空
が再開されてから、一般論としてま
して、政府から民間航空発達のために
米軍の支障のない限りという乗り入
れを認めてもらいたいという口頭の申
し入れをして参っております。それに
対しまして、米軍の方では、趣旨はわ
かったが、個々の飛行場の乗り入れの
問題は、米軍の飛行場を管理する司令
官にまかす方法でやりたいということ
で今日まで進んでおりまして、具体的
には各飛行場ごとにその飛行場を管理
しております長が、許可書を出して
おります。これによりまして、現在乗
り入れしている次第でございます。従
いまして、今、久保先生からの、それ
は一体行政協定の第何条に基づくもの
であるかという点でございますが、私
どもは第三条、すなわち飛行場を管理
しております管理権に基づきまし
て、そういうものが許可されておる、
かように考えております。

○久保委員 第三条とおっしゃいます
が、第三条第一項だと思つてありま
すが、その場合でも、両国政府間で協
議しなければならぬということに
なっておりますが、今のお話は、権利
権限を持つておるその米軍の司令官
が、単に口頭でよろしいと言えはいい
のかということになります。これは
どうなんですか。

○辻政府委員 行政協定の第三条に、
今御指摘がございましたように、日本
政府と米軍との間の協議が要するとい
う条文がございまして、これはその米軍
に提供いたしました区域の管理権の問
題ではございまして、その提供しま
した区域を米軍が使用するに必要な点
から、その近傍までを管理権、管理的
な権能を持つというその点について、
合同委員会にかかりまして、両者の意
思の合致が要するという趣旨であると解
しております。

○久保委員 これはそうだとすれば、
行政協定第二条第四項の(四)によつて、こ
れはこちらが使用するべき筋合いだと私
は思うのです。なぜそういうふうな切
りかえられないのか。結局それは今の
ような場合は、早くいえば、向こうの
使わぬ場合は、使わせてあげましょ
う、こういうのでしょう。そうすれ
ば、それは第二条の第四項の(四)です。
ここに書いてある。「合衆国軍隊が射
撃場及び演習場のような施設及び区域
を一時的に使用していないときは、日
本国の当局及び国民は、それを臨時に
使用することが出来る。」こうあるの
です。

「委員長退席、天野(公)委員長代
理着席」
この条項によつて、当然合同委員会を通
じてこれは協議を求むべきはずで
残念ながらあまりにも卑屈過ぎる。第
三条の管理権限、向こうの権能によつ
てのみ左右されるというのではなく
て、これは実際からいけば、向こうは
使用しないで、日本の方に使用させる
ことができるのでありますから、当然

これは第二条の四項の(四)によつてやら
せるべきじゃないか、こう私は思うの
ですが、こういう折衝はなさらないか
たのですか、あるいはこれからなさ
うとしないのですか。

○辻政府委員 経緯はただいま申し上げ
ましたように、一般論として申し上げ
たのは米軍に提供しておるのでござい
ますので、米軍の自由と申しますか、
管理のもとに米軍が使用する飛行場
でございまして、私どもの方としてま
しては、その支障のないように使用さ
していただくというのを一般的に
申し入れをいたしまして、米軍とし
ては、この第三条の管理権に基づく方
法でやりたいということ、今日まで
至つておる次第でございまして、それ
によりまして特に非常な支障がある
という状態ではございませんので、今日ま
で至つた次第でございまして、今、久
保先生の御指摘になりましたような御
意見も参酌いたしまして、また適当な
機会にそつと考へ方も検討したい、
かように考えております。

○久保委員 防衛庁にお尋ねします
が、防衛庁の飛行場が、米軍に接収さ
れておるといふか貸与してある飛行場
を使用しておりますか。それはどの条
項によつてやっておりますのか。

○小幡(治)政府委員 行政協定の、今
運輸省のお答えいたしましたあの同じ
法規によつてやっております。

○久保委員 そつとすると、まるきり第
二条第四項によるところのものでは
やつておらぬ、飛行場に関する限りそ
ういふものは一つもない、こういうよ
うに了解してよろしゅうございませ
うか、いかがです。

○辻政府委員 航空機の乗り入れに関
しましては、ただいま御答弁した通り
でございまして。運輸省に関する限りは
それでございまして。

○小幡(治)政府委員 やはり運輸省と
同じで、三条の方でやっております。

○久保委員 わかりました。はなはだ
自主性のない話で、残念だと思いま
す。いずれこの問題はあとから申し上
げます。
それで、運輸大臣もうお歸りになる
時間だそうですから、二つだけお聞き
します。一つは、日本の領空は米軍に
提供しておりますか、いかがでしょ
う。

○樺橋國務大臣 日本の領空を全部提
供しておるということはあり得ない
と思うのですが、米軍の練習しておる航
空の練習区域については、これは米軍
に提供しておるというのですか、必要
なときには練習できるという体制に置
いてあります。

○久保委員 演習の場合というお話が
ありましたが、演習の場合は横してあ
るということがございましてよろか。領
空を飛んでもいいという取りきめがあ
りますか。

○辻政府委員 補足して申し上げま
す。今大臣の申された点は、これはこ
の前のいつか国会でも東海村の問題で
問題になりましたように、ああいうふ
うに米軍が常に訓練として使つた地
域は、やはり空間として提供してある
というふうに考えております。私ども
は、そういう空間は、一般の航空機に
対しましては、危険区域として指定
いたしまして、航行の安全上立ち入るこ
とのないように措置をしておる次第で
ございまして。

○久保委員 それは何の取りきめで
やつておりますか。

○辻政府委員 これは行政協定の第三
条によりまして、合同委員会にかか
つてきめております。

○久保委員 行政協定の第三条です
か。第三条には領空という文字がござ
いますか、あるいは領域の上空という
文字がございまして。

○辻政府委員 行政協定の第三条の一
項でございまして、ちよつと読み上げ
てみますと、「合衆国は、施設及び区
域内において、それらの設定、使用、
運営、防衛又は管理のために必要な
又は適當な権利、権力及び権能を有す
る。合衆国は、また、前記の施設及び区
域に隣接する土地、領水及び空間又は前
記の施設及び区域の近傍において、そ
れらの支持、防衛及び管理のために前
記の施設及び区域への出入の便を図る
のに必要と権利、権力及び権能を有す
る。本条で許与される権利、権力及び
権能を施設及び区域外で行使するに
当つては、必要に応じ、合同委員会を
通じて阿政府間で協議しなければなら
ない。」この中にございまして空間に当
ると解釈しております。

○久保委員 これは私も持つておるの
であります。その空間は最大限にと
つても近傍ですから、極限された空
間ですね。

○辻政府委員 必要な空間というふう
に書いてございまして。

○久保委員 必要な空間というのは、そ
の文字だけと必要なのでは。それ
はそうじゃない。「それらの支持、
防衛及び管理のために前記の施設及び区
域への出入の便を図るのに必要な」云

云でしよう。出入でしよう。ちょっと違ふでしよう。

それからもう一つ聞きますが、これもおかしい。この行政協定の第三条第一項は、日米安全保障条約の第何条に基づいてこういうものができておるか。

○辻政府委員 行政協定全体が安保条約の第三条から縁由していると考えております。

○久保委員 安保条約第三条は、結局区域とその施設は貸与しているんで、ね。区域というのは領土であり、あるいはそれに近接する領海である。施設というのは建造物その他ということであり、また提供することになっておる。ところがこの行政協定の第三条第一項によつて必要な空間というふうにおっしゃいますが、全文を読んでも、必要な空間ならどこでもいいということはない。

それともう一つは、たとえばこれは毎日新聞に十七日に出ておりましたが、これは問題がある。航空管制の問題ですが、十五日のちやうど一時ごろ、名古屋空港で衝突一歩手前というものがあつた。これに類するものは当日全体として七件あつた、こう言うので、この一例がここに載っているのではありません。米軍のジェット輸送機C135が、いわゆる飛行計画を出したのは、羽田を飛び立つ四十分前です。それで管制本部は小牧に対して、どうかという問い合わせをした。ところが現在防衛庁のジェット機が三十分程度とにかく待てという指令だつた。ところがそのとき、今度は羽田に向かつて指令をし

ようと思つたところが、その飛行機はもう飛んでいったという。途中でつかまへようがない。それで途中でつかまへたかどうか、きつとつかまへなかつたでしよう。とにかく小牧の空は一つ空域をあけたという格好なので、それで緊急着陸みたいな練習をして飛んでいってしまつた、こういうことが一つあつたのです。これは一つの例だと思ひますが、そのほか何件もある。日本の空は自由に米軍機が飛ぶというところは実際あり得ない。しかもあり得ないのだから国際民間航空条約違反だ。国際民間航空条約、ICAOの三条か二条だと思ひますが、これは外国の飛行機は特別な協定であるいは取りきめがなければ領空を飛んではならぬというのです。そうして民間飛行は全部この国際条約によつてやつておるわけですが、ところが安全保障条約の名のもとに、何かいかにけんに、領空を全部貸しておるような格好でやつておる。ところが間違ひが出てくる、さうだと思ひますが、どうでしよう。

○辻政府委員 お答え申し上げます。

実は私も今、久保先生の示されまして、さつそく管制本部その他に照会をいたしまして調査をさせた次第であります。それによりますと、少しその新聞記事は、何と申しますか多少興味をそそるような書き方をいたしておる。調査しました点を申し上げたいと思ひます。これはそのジェット機が羽田から名古屋に行きたいということとを管制の手続によりまして出してきたわけであり、その出発の時刻が四十分前と

いうふうに書いてございますが、それはその通りでございます。すぐに立ちたいのだからどうかというのを聞いて参つた次第であります。これはもし航空路上には何かの問題がなければすぐにに出して悪いことはないものであります。羽田ではすぐにはそのことを管制本部の方に連絡したわけでございます。管制本部の方ではさういふ際には、名古屋までと申しますと名古屋までの、管制区とわれわれ申しておりますが、俗に申せば航空路上でございまして、名古屋までの航空路上で支障がないということを出発を許可したわけでございます。それでそのことを羽田の飛行場のタワーから、当該飛行機に対して、出発よろしいと云うことを出発させたわけでございます。そして

連続をとりまして、ある程度名古屋の手前で少し待つようという指示で待つておりました。ある程度自衛隊の訓練の飛行機が、空間を多少あけるような余裕があつてから名古屋上空に差し加つたというのが真相でございます。でございまして、これは今御指摘がありましたように、領空を侵犯とかいふふうな問題ではございせん、すべてわが方の管制の手続によりまして、その指示によつて参つたのでございしますが、今申しましたような点で、無線の故障というふうな点におきまして、わが方では心配したということがあつたということでございます。

○辻政府委員 慣熟飛行を特に禁止はしてありません。

○久保委員 禁止しているとか何とか言っているんじゃない。どういふ取りきめでこれは許しているのか、禁止はしてないでしよう、やつてゐるんですから。何もありませんから、禁止するとは書いてない。先ほど言うように、国際民間航空条約によれば、国の飛行機は、結局特別な協定とかあるいは取りきめがなくては領空の上を飛んではいかぬと書いてあるのだから、取りきめがなければ飛べないでしよう。おかしいでしよう。条約違反でしよう。ただ単に情状で、管制本部へ飛行計画がきたからおつ放してやるというものではないでしよう、これは。

○辻政府委員 これは一つの慣熟——慣熟と申しますのは、熟練するといふのでございまして、慣熟飛行の目的と聞いております。

○久保委員 慣熟飛行はどういう取りきめで飛ばせることができることになつてゐるのですか。私が今まで拝見した政府間の取りきめなどは正式に飛行ができるというものは測図飛行ができるだけです。しかしこれも領空を貸してあるというところはありますから、実際はこの合同委員会の取りきめはどうかおかしいのです、しいて領空を貸してあるというふうな解釈しても、飛行ができるという正式なあれはこれにあるだけです。在日米軍が、軍の使用する航空機の正確さを確保するために測図飛行を行なうことができるのであるのです。いわゆる写真を写すことである、百歩譲つてもこれだけですよ。基本には領空を貸してやるという

○辻政府委員 これは、御承知かと思ひますが、今度アメリカ大統領のアイゼンハワーが国賓として来られるのに先だちまして、秘書が、これは特別機で来られるわけでございますが、その特別機を持つて参りまして、ある程度航行の安全を期するため慣熟飛行をさしてもらいたいということ、外務省が中心になりましてアメリカ大使館側と打ち合わせをしまして、さういふふうなものを認めておる、その当該飛行機がそれでございまして、従つて私も政府間としてはよく了承しておるのでございますが、これが実は軍用機に属するかどうかという点につきましては、なお検討いたしますが、私どもはさういふ意味で国が国賓として御招待申し上げるその特別機

の問題でございますので、政府側としては十分了承を与えた次第でございます。

〔天野（公）委員長代理退席、委員長着席〕

○久保委員　そうしますと、米國大使館とか日本の外務省で正式に取りきめをして、慣熟飛行をやらせるということになったのですか、どうなんです。

○辻政府委員　これは打ち合わせによりましてそういうことを了承したわけでございます。

○久保委員　それは何月何日だれとがだれがやったか、はつきりしてもらいましょう。それから大統領の個人機は国の飛行機ですよ。一般の人が乗れるものは国際民間航空条約では国の飛行機とは言わぬです。国の飛行機とは警察とか軍の飛行機とかそういうものです。だからこれは国の飛行機ですよ。航空局一般の飛行機じゃないのです。航空局長だからわかるでしょう、そのくらいは。これは国の飛行機で、一般の輸送機じゃないですよ。

○辻政府委員　今あなたのおっしゃる通り、国の飛行機と考えております。

○久保盛胤 先ほどお尋ねした、だれとだれが何月何日どこでそういう慣熟飛行の取りきめをしたか、そういうのをちようだいしないで、ただ単に管制本部は申し出があればさつとやつてしまふということじゃないでしょう。航空局なら航空局に、あるいは管制本部なら管制本部へ、外務省と大使館との間の取りきめはこうなっているということが通報せられてから許可するんではない。そうでなくちゃおかしい。これは一つの例ですよ。そのほかにたくさんありますよ。ありますが、その一

つの例で掘り下げていけばそういうことになる。

○辻政府委員 たしかその会議は、今はつきり覚えておりませんが先週にあつたと記憶いたします。

○久保委員 それはあとで調べて下さい。これで終わるわけではないですからね……。ただ言っておきますが、先ほどの答弁の中で、傾空を自由に飛んでもいいところはないですね。それを自由に飛んでもおるといのが現実だと思うのでありますが、それは次会までにはつきりしていただきたいと思うのであります。自由に飛んでもいいのは測図飛行だけですね。あとはないのです。

それから念のために言っておきますが、これは防衛庁にお尋ねした方が正しいと思うのでありますが、防空飛行、これもその取りきめはあるのですが、飛行してもいいとは書いてない。防空任務に従事する軍用機に対しては交通管制上最優先権を与えることに同意している。交通管制上の最優先権を与えるということだけであって、飛んでもいいとは書いてない。だからこういう点も一つ——この全体を読むところいうことですから、大体なるほど飛んで歩くことも許しているのだなと類推できるのです。ところがこれは証文でありますから、はっきりしてもらわないと困る。こういう点は一つ防衛庁の方から——防空の方はあなたの方もおやりでしょう。防空飛行というのはこれだけで許しているのかどうか。それから常時米軍機が練習する場合はどの条項によってやっているのか、日本の空を飛び回るといふことは……。

○小幡(久)政府委員 御質問の防空のために飛び回るといふことにつきまゝでは、先ほどお話しになりました管制

上の関係で運輸省の了解をいただきまして飛んでおります。これはアメリカ力の飛行機と違ひまして日本のあれでございますので、運輸省の許可があれば当然飛べるものと了解しております。

○久保委員　それでは運輸省に聞きますが、運輸省の許可があれば飛べるといふのですが、何の条項で飛べるか、これはどうなんです。

○辻政府委員 これは要撃の際の飛行につきましては緊急を要しますので、私どもの方とそれから防衛庁と協議い

たしまして、すべての飛行機に優先して着陸させるといふ了解を持っております。従いましてその際には滑走路上に飛行機があるとかその他危険の場合を冒してという意味ではないのであります。が、そういうふうな先に発着しないというふうな飛行機がございまして、それらをすべて発進を許しませず

書いてないのをやるのはおかしいではないかというのです、私の聞いているのは。

○辻政府委員 私どもは自衛隊の飛行機の要撃の話だと何っておりますが、さようじゃございませんか。

○久保委員 アメリカのです。
○辻政府委員 米軍機の要撃につきましても同様の扱いをするということに

なっております。

○久保委員　そうなっていますという
のは、常識としてはそうなっています
でしょう。しかし常識ではなくて、証文

の問題ですから、それを聞いているのですよ。御回答はむずかしいと思いますからあと回しでもいいです。実際を

いうと航空局長だけにお尋ねするのはどうかとも思っているのですが、たまたま大事な点だと思っているからお尋ねしているのです。——お答えになりますか。

○辻政府委員　管制上の優先的な扱いにつきましては、米軍機に関しましては行政協定に基づきまする合意により

ましてすることを、両国間において取りきめておきます。

○久保委員　交通管制上の問題は両国間の合意によつてきめているというところでありますが、それはわかつているんです。そう書いてあるんですから。航空交通管制の前提になる飛行の方はどうなのか、こう聞いているのです。管制でさえ許可されれば飛んでもいいという話はないでしょう。人の土地です。その前提はどうなのかと聞いている。これは防衛庁にもあわせて聞きたいのですが、防空上緊急の必要あるときの措置として、防空担当機関が保安管制を行なうことに日本は同意して

いる。この細目の取りきめはどうなっているか。防空上緊急の必要がある場合には全部の航空交通管制を米軍にや

らせる、こういうことについて取りきめてあるのですね。これの細部の取りきめはどうなっているか。今までにこういう事態があったかどうか。そういうことをやったためしがあるかどうか。

○辻政府委員　お答え申し上げます。
緊急の場合には防空担当機関が、保安
管制をするということは、やはり私ども
もは管制の問題といたしまして、先ほ

ど申し上げました行政協定に基づき、その管制の合意によって、そういうふうに取りきめておりますが、ただその

細目につきましては何らの取りきめもいたしてございません。

○久保委員 何ら取りきめはしてないが、かつてやったことがあるかどうか。

○辻政府委員 今までのところは前例はございません。

○久保委員 それじゃあと回しにしま

くように今回はなっているのかどうか、そういう点を一つお尋ねします。

○赤城国務大臣 運輸大臣から御答弁申し上げたことは存じておりますが、お尋ねでありますので申し上げます。

運輸大臣も防衛庁長官も同じ大臣でありますので、指揮監督という形はちよつとまずい関係であります。そこで法制局等でもいろいろ検討いたしまして、統制という言葉を適当だということで統制という言葉を使うことにしたのであります。

この意義を申し上げますと、権限の委任をした官庁が、委任をした業務に關し、委任を受けた官庁を指揮監督することは通常行なわれていることとありますが、指揮監督という用語は上下の關係にある行政機關相互間に通用いられるものであります。今回の航空法の改正による委任業務につきましては、航空交通管制の一元的運用を完全なものとする必要が絶対的であると同時に、いずれも國務大臣である運輸大臣と防衛庁長官との關係でありますから、指揮監督という用語を避けることが適當であり、また「業務の運営に關する事項を統制する」という表現の方が業務の一元的運用の確保という趣旨を適切に表現しておる、こういうふうな考えを以て統制という言葉を使うことになったのであります。

しからば、その統制の内容としてはどういふことであるか、こういうことであります。一々申し上げますならば、防衛庁長官は、委任を受けた事務の実施の方法につきまして、運輸大臣が当該事務に該當する事務の実施の方法について定める基準と同一の基準を

定めなければならない、こういうことと。ただし、運輸大臣が支障がないと認めた場合にはこの限りではない、こういうふうなことにしたいということであり、第二は、運輸大臣は、防衛庁長官に委任をした事務に關しまして、当該事務を実施する自衛隊の部隊の長に報告を求め、実施について事務及び施設を視察することができるとすることと。第三は、防衛庁長官は、委任を受けた事務を行なうにあたりまして、運輸大臣が当該事務を遂行するに十分な技能を有すると認めた者以外の者を当該事務に従事させてはならないこととする。第四は、管制事務の統一ある実施を確保するために必要があると認めるときには、防衛庁長官に對しまして、委任をした事務の実施の方法等について、助言または勧告することができるとすることとする。こういうのが統制としての内容でございます。

○久保委員 それは大体今の正式な答弁でわかりました。これは両省大臣とも合意の上でお作りになったと思うのであります。われわれはそれを承知しました。

そこで、せっかく防衛庁長官がおいででありますから一つだけお尋ねしておきたいのであります。というのは、この日米兩國の合意によりまして、防衛上緊急の必要のある場合の措置として、防空担当機關が保安管制を行なうことは日本の國は同意している。保安管制という、航空交通管制全体でありますから、そういう場合、もつアメリカが一手に掌握してこれを管制する、こういう取りきめのようであり、ついでには、先ほどの航空局

長の答弁では、いまだかつてやったことではない、あるいは細部についての取りきめはない、こういうことであります。が、緊急の必要があるという場合はどういふ場合であるのか。一方的な認定で緊急の必要があると認めるのか。またその場合の保安管制のやり方、あるいは指揮系統、そういうものはどういふふうになるのか。全然今のところ考へておられないし、取りきめもないのでしうか。そうだとすれば、今、日米安全保障条約というものがあつて、これから改定しようといふこととありますが、それも大体引き続いてこういふことになると思つておられますが、そういうことを全然規定しておらぬといふことになり、問題が多いのではないか、こういうふうな思ふのですが、これは今まで全然そういう規定はないのですか。

○赤城国務大臣 アメリカが全面的に空の交通管制をするということになつておりました。アメリカはアメリカの管制官をリーダー・サイト等について出しております。日本は日本として出しております。これが共同して連絡をとつてやつておるといふことで、指揮系統は全然アメリカはアメリカ、日本は日本、しかしその間に非常に緊密な連絡をとつてやつておる、こういうのが事実であります。

○久保委員 長官のお話は普通の場合のことではなからうかと実は思つておりますが、この取りきめは、三十四年の六月の合意であります。これによりまして、四に「防空上緊急の必要があるときは、防空担当機關が保安管制を行なうことに同意している。」といふことがありますが、これは当然防

空担当機關というのはアメリカだと思つておるのです。アメリカでなくて、あるいは防衛庁ですか。アメリカだと思つておる、いかがでしうか。

○赤城国務大臣 運輸當局から御答弁申し上げます。

○辻政府委員 現在の法律のもとにおきましては、保安管制といふことを防衛庁がやられることは困難かとわれわれは考へております。

〔「わからない」と呼ぶ者あり〕

○平井委員 もう一べん言うて下さい。

○辻政府委員 従つて防空担当機關といふものは米軍がやるというふうになつておるのを考へております。

○久保委員 そこで防衛庁長官にちよつとお尋ねしますが、長官今お聞きのこととありますが、一朝有事の場合にはアメリカが全部航空管制権を持つといふこととあります。今までも安保改定その他の論議でいろいろありましたが、日本の領土はまず日本の自衛隊が守るといふのが原則だと思つておりました。そういう場合にアメリカが主導権をとるといふのは、どうも變じやないかと思つておるのです。この場合防衛庁といふか自衛隊はノー・タッチでございませうか。いかがでしうか。

○赤城国務大臣 事務當局に答弁させていただきます。

○加藤(陽)政府委員 航空局長からお話しになりましたごとく、現在の日本の国内法制的建前におきましては、航空管制といふものは一元的な運輸大臣がおやりになつておる。自衛隊に關する限り、今度の改正によりまして航空交通管制権といふものを広げられまして、自衛隊も含めてやろうといふこと

になるわけでございます。われわれの自衛隊といつたしましては、今度の措置によりまして、航空局と一そつ緊密な連絡を保ちながら、あらゆる場合におきまして自衛隊の任務の遂行に支障のないようにしようと思つておるものであります。ただ米軍との關係におきましては、米軍はやはり米國の協定及び法律によりまして、独自にある程度の権限を認められておると思つて、これとの調整の問題になると思つておるものであります。この点は私どもは今後米軍と緊密に連絡をいたしまして、航空局ももとより入つていただきまして、三者の間で緊密な連絡をして、今おつしやつたような点につきましては十分に検討して、遺憾のないようにしていきたい、かように考へております。

○久保委員 現在、この間いたしましたが自衛隊法によつて、當然治安出動といふか、あるいは戦國行為も予想しておられるのでしうが、そういう場合、ここに合意に基づきような防空上緊急の必要があるといふ場合でも、自衛隊はそういうものは掌握しない、いわゆる航空交通管制一元化のもとに運輸大臣のもとにやつていくのだ、こういうことで了解していいのです。

○加藤(陽)政府委員 私どもはそのように考へておるものであります。自衛隊はあくまでも日本の国内法制的に従つていきたい、かように思つております。

○久保委員 まだあるのですが、長官はよろしうございませう。

それでは運輸大臣に、あまりひっぱると意地が悪いと言われますから、一つだけお尋ねしますが、先般入間川の航空交通管制本部を突は見て参りました。

た。そこでお尋ねしたいのは、あの防空壕の中にある管制本部はこのものであります。日本のものか、米軍のものか、どつちなんですか。

○辻政府委員 あれは米軍の所有のもの、無償で借りている次第であります。

○久保委員 そうだとすれば、借りているのでありますから、条件はありますか。

○辻政府委員 これは米軍の管理、全体のあつたペースの管理のもとに従うことを条件に、わが方の業務の遂行をすることを認められておるわけでありす。

○久保委員 もちろん管理に従うという条件であります。あそこへ出入りする場合には、われわれが行く場合にも事前に許可をもらつて、この辺に何だか知らないが鑑札のようなものをつけて出入りする。出入り口にはピストルを持った兵隊がおる。中におる人間もこの辺に写真入りの鑑札をつけているが、こういうような取りきめなんですか。

○辻政府委員 そういふふうな条件のもとに許されておるわけでありす。

○久保委員 これは少しどうかと思ふのであります。そういうことはやめてほしいという要求をしたことはないのですか。

○辻政府委員 これはその当時、できるだけ出入は簡易にというふうな話し合いをしたのであります。全体のペースの中にはいろいろ軍機的な施設もあるようでございます。またあの防空壕的な建物の中にもそういうところがあるようでございます。やむを得ずそういう条件のもとに許可した次第であります。

○久保委員 そこで運輸大臣にお尋ねするのであります。こういう、鑑札をつけたせられて国会議員が出入りするようになるとはほかにありません。国辱ですよ。これは向こうの施設の中にあるからこういうことになる。これを移転するのが当然です。あなた方は三十四年七月移管されたのだから、そのときから当然この施設をどこかの場所に移すとか、新しく日本の手によつて作るとかというのを計画して、三十五年度予算には上げるべきはずのものです。どういふ理由で移転が今日まで延びているのですか。

○辻政府委員 これは御指摘の通りに、昨年七月一日からわが方に管制本部の移管ができたわけでございます。その受け継ぎの問題に忙殺されて、また相もし移転をするとしてみれば、また相当な長月がかかるものでございす。私どもとしては、今御指摘があらましたように、出入の不便とか、環境の悪さとか、そういうふうな非常なまづい点があるのをごさいます。それよりも何とか早く、いわゆる管制の自主権を日本側が持たたいということ、それからの方に力をそそぎまして、今日まで至つておる次第でございます。私どもでもできるだけ早い機会に適當なところに移転をいたしまして、出入の不便を除くとともに、そこに働いておられます管制官の労働環境というものの改善も兼ねてはかつていきたい、かように考えておるわけでありす。

○橋樑国務大臣 今、航空局長が答へましたように、今日管制等につきましてもこちらへ返還してもらつた建前上もできるだけ急速にそういう方向へ持っていきたい、こういうふうな思ひます。

○久保委員 とにかく来年とかいうことになるのでしょいか、いずれにしても早急にあらゆる犠牲を払つて取つたうべきだと私は感じました。もう大臣はおわりのならぬかもしれせんけれども、かわるときには重要な引き継ぎ事項でやつてもらいたい。かわらぬと思ひますがね。もつといふ大臣になるかもしれません。

それから、運輸大臣がそわそわしてゐるから、もう一つだけお尋ねしておきますが、全体の管制の整備が非常に老朽しておる。この新聞だけ見ても、あるいは現場へ行つても、たとえば通信機は雑音が入つてくる。レーダーは雨降りのレーダーだ。それはまあいい。途中で聞かなくなつたり、お天気が悪くなつたときには見えなくなるようなレーダーが宮崎にはあるそうです。こういうふうなことをやつておつては、一元化は言葉だけであつて、実際は米軍にたよらなければならぬ。あるいは自衛隊にたよらなければならぬといふことになれば、法はどうかあつても、実質的に指導権は運輸省の手から離れていくということであつて、これは残念だと思ふのです。よつて、私がお尋ねしたいのは、そういう設備の充実計画、こういうものはできているのかどうか。これは計画に基づいて逐次やつていけるのかどうか。どうなんですか。

○橋樑国務大臣 先般名古屋においてああいうような事件も起こりましたので、急速に運輸省の中におきまして、事務次官を長としてこの管制の問題を取り上げまして、つまり充実化、あるいは給与の問題あるいは設備の問題、その他各省との間における諸問題等を取り上げまして、今立案しつづけているのであります。大体近々のうちに結論に達すると思ふのです。先般、私、閣議においても発言をしまして、総理以下にも注意を喚起し、この一番大事な航空管制というものがこういうふうな実態であることは、何をいふに非常な危険であるし、従つてこれに對する充実強化をはかりたいというところを発言し、大蔵大臣等にもその旨を申しておるものであります。ぜひ急速にその問題を取り上げてやりたい、こういうふうに思つてゐます。

○久保委員 大臣はもういいのです。一言つけ加えておきます。答弁は要りません。

一昨年でありましたか、全日空が事故を起こしたときに、そのあと、あわてふためて内閣は航空事故防止対策本部というものをやつて、要綱を発表しておる。ところが要綱を発表しただけで、作文はよくできたが、中身はちつともうまくなつたというのが現実なんです。これはよほど強硬にこれをたてにとつてあなたは閣議においてものがらばつてほしい。大体においてまだ計画ができていないというのは、だらしない。去年の七月一日から移管されたのでしょ。それを今日までどうも計画ができていないというのはおかしい。こういうことは少し強力にやつてほしいと思ひます。

次にお尋ねしたいのは、これはまた航空局長に對するお尋ねになります。が、昭和二十七年六月の合意事項の中で、五号で「第三国航空機の日本領空への飛来を許可するときは日本政府は当該航空機の経路、空港、時期を含めて米日米軍と相互に意見の一致をはかつていふ」となつてゐるわけですが、それで今度は、今、国会で審議中の新安保条約並びに行政協定によりますれば、これは行政協定によりより新安保条約でしよ。これによりますれば、今の新安保条約の第二条にあるところの第三国に基地貸与あるいは通過、こういうのを許可するといふか、米国の事前の同意がなければ許可しない。今度の新安保の案ではこれは削除されておるわけですか。そうだとすれば、この合意に基づいて第三国航空機の日本領空への飛来、こういうものを当然改めざるべきだと思ふが、これはどうなんですか。

○辻政府委員 この第三国機は日本への飛来に関する情報の提供でございます。が、やはりこれはいわゆる防空の見地からなお継続をしてみたいといふ御要望がございましてしたので、この点は従前通りそのままにしておきたいといふふうに考えております。

○久保委員 この文章には日本の政府が指導権をとつてあるように書いてありますが、日本の航空管制の整備では、残念ながらこれはできない。それでしよ。たとえば今使つてゐるGCA、こういうものでは、実際いふと捕提することができない。だからこの文章はいわゆる主体は日本政府になつてゐますが、これは実際は逆じゃないですか。だからあなたが答へられても、このままやつていきたい、こういう答へをするようになるのじゃないか。

で、五号で「第三国航空機の日本領空への飛来を許可するときは日本政府は当該航空機の経路、空港、時期を含めて米日米軍と相互に意見の一致をはかつていふ」となつてゐるわけですが、それで今度は、今、国会で審議中の新安保条約並びに行政協定によりますれば、これは行政協定によりより新安保条約でしよ。これによりますれば、今の新安保条約の第二条にあるところの第三国に基地貸与あるいは通過、こういうのを許可するといふか、米国の事前の同意がなければ許可しない。今度の新安保の案ではこれは削除されておるわけですか。そうだとすれば、この合意に基づいて第三国航空機の日本領空への飛来、こういうものを当然改めざるべきだと思ふが、これはどうなんですか。

いですが、いかがですか、その関係は。

○辻政府委員 私ども今申し上げておきますのは、管制関係が持つておりましてレーダーその他によってキャッチしたものを通報するというものではございませんで、第三国機の飛来に際しましては、航空法によりまして、一般の定期航空の場合は別でございますが、一々運輸大臣の許可をとって、その際にこういふ経路で、いつ、どこへ着きたいというのを書面であらかじめ言つて参る次第でございます。その書面による情報の提供でございます。

○久保委員 航空管制が一元化してある今日、これは通報する義務はないと思ふ。またそういうことをやるべき筋合いじゃないでしよう。一元化してあるのだから、米軍の飛行機が飛ぶのが、これはさっきの領空の問題は別です。アメリカの飛行機が飛ぶにしても、自衛隊の飛行機が飛ぶにしても、民間機が飛ぶにしても、全部航空交通管制は管制本部によつて一元化してあるのだから、第三国の飛行機が何月何日どこに何時何分ごろ飛んでくるとか、その経路はどうだとかということに米軍に通知する理由はどこにもないじゃないですか。

○辻政府委員 おっしゃる通り、交通管制上の場合としてはそういう必要はないと思ふ。米軍がそういう情報の提供を望んでおられますのは、むしろ防空的な見地に立つての観点からそういうものを望んでおるといふふうに私もどもは解釈いたします。

○久保委員 お尋ねしますが、防空といふのは何ですか。防空といふのはいゆる空を守るといふことですね。空

を守る責任はだれが持つてゐるのですか。

○辻政府委員 今防空と申し上げましたのは、先ほども議題になつておりましたように、私も軍事的な点につきましてはあまりよく存じませんが、やはり現在でもときたま国籍不明の飛行機があるやに聞いております。そのような場合に、米軍及び自衛隊の飛行機がいゆる要撃機として、通常スクランブルといわれておりますが、舞い上がるわけでございます。もし一般の民間機が入つてきますとすれば、あるいは国籍不明機と間違えてさういふふうな行動を起こすおそれがある。事前にさういふ情報を提供しますれば、いゆるレーダー網等で絶えず監視しておりますところについて、どういふふうな飛行機があるのだということが的確にわかるから、無用ないゆるスクランブルをする必要がないといふふうに私もどもは解しております。

○久保委員 スクランブルの話が出ましたが、飛行機が誤認されては過剰スクランブルになる、だからさういふ条件があるのだといふ大へんもつとらしい答弁に変わつてきたのであります。これはちよつとおかしいですね。航空一元化してゐるのでありますから、結局、これだけでは実際問題として足りないもので、あらゆる飛行機の飛行について米軍に通知して連絡しておかなければならぬ、さうしなければスクランブルをやらなければならぬといふのは、ますますおかしいじゃないですか。

○辻政府委員 私どもは、管制上から得られました飛行機の情報につきま

しては、絶えず防衛庁の方と連絡をとりまして情報を出しております。

○久保委員 そりすると、特別にこれを取りきめる必要はないじゃないですか。いかがでしよう。特別に取りきめるということがどうもおかしいと私は思ふのです。

○辻政府委員 これは従来から在日米軍としてはさういふ情報の提供を望まれておりました。さういふ見地から必要であるといふことでございますので、私もどもは従来からやつて参つた次第でございます。

○久保委員 私の想像では、今の安保第二条に基づいての話ですが、これは安保を見てみるにしても、あまりほめた話ではないといふふうに思ふし、航空管制から言つてもさういふ必要はどこにもないと思ふのです。何か第三国機といふのでしやう。第三国でない飛行機はさうするのですか。一々通知してゐるなら、それも書いたらいいじゃないか。それをさうではなくて特別に書いておるのがおかしいじゃないかといふのです。

それから、日本の政府が許す第三国の飛行機、これが防空上あふないからといふ話はないですね。爆弾を積んでくるかどうかかわらぬという飛行機は許可しないわけでしょう。さうだとすれば、そんなものを一々ここで通報するのやうなことを取りきめる必要はないのじゃないかと私は思ふのです。いかがでしよう。

○辻政府委員 私どもの解釈は先ほど申し上げた通りでありまして、その必要があるかないかにつきましては、今申し上げた解釈以上に私もどもい

ふうに扱えるかといふことはよく知らない次第でございます。

○久保委員 知らないといふのじゃしよるが、この次までによく調べていただきます。それから先ほども調べて下さい。

それでは、話は飛び飛びになります。管制官の待遇、これについては今別途考へておられますか。この間からもやつておられますが、簡単でけっこうですからお答え下さい。

○辻政府委員 ただいま検討中でございます。

○久保委員 それではこの法案に戻りますが、今度は「航空路」という文字が消えて、「地表又は水面から二百メートル以上」をいゆる管制区といふことに規定したわけですね。いゆる航空路以外でもあるといふ。さうしますと、これは日本全体といふことになりまして、日本の領域、領海を含んで日本全体といふふうに解釈いたしております。

○久保委員 日本全体でよろしゅうございませうか。ところが日本の領空全体を管制するだけの能力がありません。さういふふうに管制区なりあるいは管制圏を指定いたしまして、航空交通管制をやり得たといふことでございまして、ただいまのところ日本の空全体を管制区なり管制圏に指定する考えは持つておりません。

○久保委員 しかし領空全体をならむところがないければ、これからの航空の発達あるいはその他の問題からいつても、まずいのじゃないかと私は思ふのです。自分の空が自分で見えない

という形はとるべきではないと思ふのですが、いかがでしよう。

○辻政府委員 全体の空を管制区なり管制圏に指定しなければ航行の安全を期したいといふ点でございますが、これは現在の航空機の状態、数、その他の運航の状態から見まして、まださうな段階にまでは至つていない、私もどもはさういふ考へております。

○久保委員 管制区以外のところの飛行は自由といふことになりませう。それが飛んでもいいといふのですか。それが飛んでもいいといふわけですね。それが、許可は要らないわけですね。それはいかがですか。

○辻政府委員 いゆる適法な操縦資格を持つた者が有視界飛行の状態に飛ぶことについては、おっしゃる通り管制区以外のところにおきましては自由でございます。

○久保委員 ところが有視界でなくて計器飛行をするという場合はどうなのですか。そこには管制区がない。これは非常に仮定のような問題になります。が、どうなりますか。

○辻政府委員 いゆる計器飛行状態におきまして、航空法の高度の指定とかさういふ点を守りますれば、自由に飛べるわけでございます。

○久保委員 それじゃもう一つ、別の問題ですが、米軍の飛行機が飛ぶ場合はその目的を明示しますか。

○辻政府委員 目的を書いたもので出てくるわけでございますが、訓練といふことが非常に多いのでござい

ます。

○久保委員 先ほど言つたように、訓練の場合は飛行を別に許可していいですね。許可していいといふより

も、許可条項にはないですね。そういう飛行があるのですか。

○辻政府委員 これは管制上から申しますと、そういうものは許可して差しつかえないことになっております。

○久保委員 それじゃあらためてお尋ねしますが、日本の領空における飛行の許可はだれが責任を持つてするのですか。これはあなたの方じゃないですか。領空の通過、飛行、これはだれがやるのですか。

○辻政府委員 行政協定の五条の二項によりまして、在日米軍の飛行機は日本の上空を飛べる権利があるわけでございます。

○久保委員 合衆国の軍隊及び軍人はということになりますか。「合衆国軍隊が使用する施設及び区域に出入し、それらの間を移動し、並びにそれらの施設及び区域と日本国の港との間を移動する権利を与えられる」ということでありまして、空を通行することは与えておられませんよ。空はないでしょう。

○辻政府委員 これは、私どもは当然移動に際して、航空機であれば空を、船であれば水面を考えておりますが、もし疑義がございましたら、なお外務省の方にお尋ね願いたいと思います。

○久保委員 わかりました。本件は領空の問題等もありますので、外務大臣なり、所管の局長なり、次会に出てきてもらって答弁願いたいと思います。

これは航空局長では無理だと思えます。ただし航空管制というか、空の方は国際民間航空条約ですか、これによりますれば、当然所管の大臣は運輸大臣だと思ふのですよ。条約締結その他は外務大臣も入りましょう。そうだと

すれば、単に航空交通管制だけが航空局の仕事でなくて、領空全体の支配権というものは当然日本が持つておると思ふのです。これはアメリカとの間の約束でもそうです。これは二十七年六月のアメリカとの合意によつても、「日本国は、日本領空において完全かつ排他的な主権をもちかつそれを行使する。」となつておるのでありますから、この主権は日本が持つておるのです。日本国のどの行政機関が持つておるか、こゝろ聞くのです。いずれにしてもこれは条約に關係する問題だと思ひますので、これはこゝで航空交通管制の一元化というだけで問題を論ずるべきでなくて、日本の領空全体の問題としてやはり論ずる必要があると思ふ。私はあえて次は外務省關係から出てきてほしい、こゝろいふに思ひます。

時間ありませんから、きよりはこれだけにします。

○平井委員長 次会は来たる二十二日午前十時より理事会、午前十時三十分より委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。