

第三十四回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第十八号

昭和三十五年四月二十七日(水曜日) 午前十時四十四分開議

出席委員

- 委員長 平井 義一君
- 理事 天野 公義君 理事 川野 芳滿君
- 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
- 竹内 俊吉君
- 長谷川 峻君
- 村瀬 宣親君
- 下平 正一君
- 山花 秀雄君

出席國務大臣

- 運輸 大臣 橋 渡君
- 出席政府委員
- 運輸事務官 細田 吉藏君
- (大臣官房長)
- 運輸事務官 朝田 靜夫君
- (海運局長)
- 運輸技 官 水品 政雄君
- (船舶局長)
- 運輸事務官 山内 公敏君
- (鉄道監督局長)
- 運輸事務官 辻 亨男君
- (航空局長)

委員外の出席者

- 外務事務官 東郷 文彦君
- (アメリカ局安 全保障課長)
- 専門 員 志鎌 一之君

四月二十一日

- 個人タクシー大幅免許に関する請願
- 外一件(岡崎英城君紹介)(第二五四三三三)
- 同外三件(帆足計君紹介)(第二六二四四)

新玉川線の全線地下鉄化に関する請願(關谷勝利君紹介)(第二五六六六号)

都道府県陸運事務所の運輸省直轄化に関する請願(門司亮君紹介)(第二六二三三三三)

国鉄自動車営業係臨時雇員の定員化に関する請願外六件(井岡大治君紹介)(第二六二二五五五)

同(内海清君紹介)(第二六二六六六六)

同(木下哲君紹介)(第二六二七七七七)

同(久保三郎君紹介)(第二六二八八八八)

同(小平忠君紹介)(第二六二九九九九)

同外六件(下平正一君紹介)(第二六三〇〇〇〇)

同(田中幾三郎君紹介)(第二六三一一一一)

同(竹谷源太郎君紹介)(第二六三二二二二)

同外六件(橋兼次郎君紹介)(第二六三三三三三)

同(堤ツルヨ君紹介)(第二六三四四四四)

同外五件(戸叶里子君紹介)(第二六三三三三三)

同(中崎敏君紹介)(第二六三三三三三)

同外二件(矢尾喜三郎君紹介)(第二六四二二二二)

同外二十五件(横山利秋君紹介)(第二六四三三三三)

同外四件(正木清君紹介)(第二七四四四)

同外八件(柳田秀一君紹介)(第二七四四五五)

同外三件(堂森秀夫君紹介)(第二八二二八)

同外六件(久保三郎君紹介)(第二八二九九)

同外十四件(正木清君紹介)(第二八三〇〇)

同外五件(山田長司君紹介)(第二八三一一)

同(田中幾三郎君紹介)(第二八三二二)

同(八田貞義君外一名紹介)(第二六九五五)

同(八田貞義君外一名紹介)(第二六九五五)

同(八田貞義君外一名紹介)(第二六九五五)

同(八田貞義君外一名紹介)(第二六九五五)

同(八田貞義君外一名紹介)(第二六九五五)

栃木県野木村丸林地先の無人踏切り

に警報器設置の請願(山口好一君紹介)(第二七四七七)

東北本線古舘、日詰両駅間紫波高等

学校前に簡易停車場設置等に関する

請願(山本猛夫君紹介)(第二七六五

号)

樺島一周観光バス路線免許及び高

免、黒神間の定期バス路線延長に

関する請願(宇田國榮君紹介)(第二

七六六六)

同月二十六日

国鉄自動車営業係臨時雇員の定員

化に関する請願外二件(井手以誠君

紹介)(第二八五六六)

同(赤路友藏君紹介)(第三〇四九

号) 道路運送法の一部を改正する法律案

反対に関する請願外二十件(横山利

秋君紹介)(第二九一三三)

同外一件(横山利秋君紹介)(第三〇

三八八)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

航空法の一部を改正する法律案(内

閣提出第一〇二号)

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)

陸運に関する件

○東郷説明員 ただいまの御質問の点は、行政協定の第五条におきまして、五条の一項には、御承知のように、米軍の飛行機は、「入港料又は着陸料を課せられないで日本国の港又は飛行場に入出入する権利を与えられる。」ここでこの規定は、同時に、航空機に關しては、着陸料の免除を規定しておりますけれども、着陸料の免除を規定する以上は、当然その港、飛行場に入り出すという事を前提としておりますので、外国から来る米軍の軍用機が、日本の領空を通過して日本の飛行場に入る権利というのは、まずここで認められております。次に五条の第二項に参りまして、そういう軍用機が施設の間を移動した日本国の港の間を移動することができるというふうに書いてございしますが、ここで、現行協定では、第二項の終わりのところに、「日本国の港」としか書いてございせんけれども、この文脈からいまして、航空機というのは主語の方に入っておりますので、この港は広く解しまして、船については港、飛行機については空港というふうに読んでおります。なお、この点につきましては、今後新しい協定では、「港又は飛行場」というふうにいたしまして、ここで一たび日本に入つた軍用機が、日本の中で施設間あるいは飛行場と施設の間を航行してよろしいということになっておるわけでありませう。

○久保委員 行政協定第五条第一項によつて領域外から入ってくるあるいは出ていく、こういうものには着陸料というかそういうものは課さない、そういうものがあるから当然これは出入りできるのだ、こういうことでありませう。

○東郷説明員 第二項では、その施設及び区域の間を出入りしたり、その間を移動したりということ、それから今の御説明では、その施設及び区域の間と日本の国の空港、飛行場、その間を移動する権利を与える、こういうことですが、それではそれ以外の航空、たとえば演習のための飛行、こういうものは現実によつておると思ふのですが、そういう場合の規定はこれにはないと思ふのです。これはどうなんですか。

○東郷説明員 お話のように、なるほど第五条一項、二項からは、たとえば一つの施設から出てまた同じ施設に帰るといふような規定は確かにございせん。一つの飛行場から出てまたそこへ戻ってくる場合の規定は、お話のよりになるほどございせん。しかしながら、条約に基づいて駐留するアメリカの空軍が、たとえば日本において演習をするという事は、これは駐留ということから出てくる一つのことだと考えられます。また二項について申せば、字をその通り読みますと、施設でない空港と空港の間を飛ぶということも、なるほどここには出ておりませぬけれども、実際問題として、米軍の飛行機が施設でない日本の飛行場の間だけを動いてそれで終わりだということ、これは、実際問題としてはないわけです、結局どちらか一方の端は施設であり、あるいは外国に行く、こういうことになるわけでありませぬけれども、かに日本の施設でない飛行場から施設でない飛行場に行く場合もそことまゐるのではなくて、さらに施設に行くか、あるいは外国に出る、こういうことになるわけでありませぬので、そういうことからしまして米軍の飛行機が日本の上空で条約の範囲内で飛ぶことはできる、こういうふうに解しております。

○久保委員 これは常識的な解釈であつて、米軍が駐留することを認めてゐるんだから、これに伴う演習などを認めるべきはあたりまえの話だと思ふ。ところがこれは現在において日本の民間航空に相当な支障があるという今日、はつきりした証文というか、文言がない限りはおかしいんじゃないかとわれわれは思ふわけです。というのは、施設並びに区域は確かにこれを貸手してゐる。ただし領空の使用についてはこれは貸してない。しかもこのアメリカとの合意によりまして、日本国は完全かつ排他的なこの領空の権限を持つてゐるということになっておる。自分が持つてゐる主権といふものですか、そういうものに対してアメリカの都合のいい解釈だけではできないんじゃないやからうかと私は思ふのです。なるほどあなたのおっしゃるようなことは現実には常識で通る話です。ところが、この行政協定並びに安保条約に基づいても、日本の領空のいかなるところにも自由に航空をしてよろしいという規定はございせん。御案内の通り国際民間航空条約によれば、国の飛行機は特別な条約というか、協定あるいは特別な取りきめがなければ領空の上を飛んではいかぬ、こういうことになっておる。しかも一般民間航空はICAOの条約に基づいてそれぞれ飛行してゐる。国内においては国内の管制路あるいは管制圏に基づいて日本の航空交通センターの指示のもとにやつてゐるわけなんです。ところがこれは確かに常識としての解釈にはならうかもしれませぬ。

○東郷説明員 ただいまのお話の点につきましては、日本の領空に対して日本が主権を持つてゐるといふ点については、まさしく日本が主権を持つておるわけでございます。特に去年の七月までは実際問題として航空交通管制を全部アメリカ側が握つてゐた、こういう事情がありますので、あたかも主権がないというふうな状態があつたわけでございますが、しかしながら、去年の七月以来御承知のように航空交通管制が日本に戻りまして、従つて日本の空の航空交通管制は全く日本政府の責任においてなされておるわけでありまして、ただ米軍に提供をしておる施設、飛行場の上空においては、これは提供した飛行場を提供目的に従つて運営をする、その必要から飛行場の上空並びにその周辺の進入管制、飛行場管制をアメリカに委任しておるわけでございます。その他の場所におきまして、すなわち施設なり軍用飛行場の上空を除きましては、これは日本の航空交通管制のもとに服しておるわけでありまして、そういう意味におきましてどこでも飛べるといふことでは必ずしもないわけであると思ひます。そこで、たとえば演習の問題にいたしまして、施設として提供してある演習場の上空は、施設を提供した結果として米軍がその上で演習をして、その結果危険区域ということになる、こういう関係でございまして、条約に基づいて米軍部隊が駐留しておる、その結果、第六条の規定にもございませぬように航空交通管制は条約の目的からして調整するといふことはございませぬけれども、そのことは日本が主権を捨てたのではなくて、日本の意思においてそういう取りきめをしましてやつておることであると思ひます。従つて、もし米軍の演習なり何なりによつて民間航空が非常に圧迫される、こういうようなことがもしあるとすれば、これは条約上の問題として日米間で話し合つて改善の措置を講ずる、こういう性質の問題だと思ひます。空の主権という問題は現状においても日本が確実に持つておる、こういうふうな考えです。

○久保委員 空の主権はあなたの解釈では常識的な解釈としてはなるほど侵されてないといふ解釈も成り立つかもしれませんが。条約上の問題からいけば空の主権は侵されてゐるのではないかと、こういうふうに思ふのですが、どうですか。

○東郷説明員 ただいま申し上げましたように、条約においてたとえば米軍の飛行機の入つてくる、領空に入ることを認める、そういうことを取りきめることは、これは主権が侵されたといふことではないと思ひます。

○久保委員 このほかの例もあるだろうと思ふのですがね。一切の航空管制は航空管制本部によつて統合されてゐるといふようなお話であります。実際は統合されておらないのでありませう。というのは、統合される部面は日本国の航空圏あるいは航空路といふか、そういうもの以外はこれは統制されてないんじゃないですか。という

○東郷説明員 ただいま申し上げましたように、条約においてたとえば米軍の飛行機の入つてくる、領空に入ることを認める、そういうことを取りきめることは、これは主権が侵されたといふことではないと思ひます。

○久保委員 このほかの例もあるだろうと思ふのですがね。一切の航空管制は航空管制本部によつて統合されてゐるといふようなお話であります。実際は統合されておらないのでありませう。というのは、統合される部面は日本国の航空圏あるいは航空路といふか、そういうもの以外はこれは統制されてないんじゃないですか。という

のは、米軍が使っているところの飛行場の周辺、そういうものの進入管制並びに飛行場管制は全部向こうで勝手にやっている。これは連絡ありません。勝手にやっていると云っちゃおかしんですが、日本で委任している、おまかせするということでありませぬ。航空管制上もあなたが御解釈いただくような形になっておらぬ。そこで私が言いたいのは、常識論としてはなるほどそういう解釈も出てくるでしょう。アメリカの空軍を駐留させることに同意しているのではありませんから、これが出入りしたり、飛行演習したり、いろいろなことをすることに同意して加えていたのでは、なるほど駐留の目的は達せられないかもしれない。ところが一歩翻つてわが国の立場からいけば勝手に何でもやってもらつていいのだというところではないのです。現在も論議の的になつてはいるように、米軍の出動についても、これはいろいろな問題が出てくるわけでありませぬ。ましてや民間航空との競合の問題が今日大きな問題になつてはいるわけでありませぬ。そのときに領空全体は貸してあるという文意はどこにもない。しかも領空の主権は完全にわが方にある。ところが行政協定の中にも書いてある。領空に対する問題は、残念ながら今の常識的な解釈以外では出ない。これをどう調整し、どうやろうとしているのか。今までは単に四条、五条ですか、こういうものだけでやっていたのか。それとももう少し細かい取りきめがあつたのか。今度の改正にしても従来と同じように区域及び施設だけは貸してある、貸すことになつてはいる。主権の及ぶ範囲はこれ以外に領空がある。その一つ

が全然これは入っていない。こういうところに日本のいわゆる従属性があるのじゃないかとわれわれは思う。なお、形式的には去年の七月一日から管制は全部日本の手に握つたといふけれども、形式上の握り方です。実際は日本の空を全部わが国が統轄し、これを見ては論議は不可能である、こういう現状であります。こういう問題については論議はないのですか、御不審はないのでしょうか、いかがですか。○東郷説明員 ただいまの点でございますけれども、日本の空に対する主権というものは日本が持つておる。それで安保条約という条約関係から、アメリカとの間に、アメリカの軍用機に關して条約の目的から必要な取りきめをしておるといふことでありますので、まづ基本的には日本が自主的に結んだ条約に基づいて措置することでございます。それから、外国が日本の主権を侵犯するということではございません。それから提供した飛行場の上空についてはアメリカが管制をやつておるといふことは、提供されたアメリカにしますれば、これを提供された目的に従つて運用するために、ある程度の権限と申しますか、軍用飛行場についてはございませぬが、軍用飛行場については、その上空の出入管制、飛行場管制をやるといふことは、その中に当然伴つていくべきことではないかとお思います。日本政府が行なつておる航空管制の全体の網の中で、そういうふうな提供した飛行場の上空に關しては米軍が管制しているというものは、組み入れられてはいる状態自身は、日本政府としての航空交通管制運営のために支障があることはないと考えます。

○久保委員 支障はないんだというお考えであります。実際は支障があるわけですね。実際の飛行に優先して米軍の飛行は特権的にやつておる。その間を縫つて一般民間航空が航行をするといふようなことが、例としてあるわけですね。こういうことは、実際において主権と云うか、主権を持つておる者が向こうに御遠慮申し上げてやつておるような形であつて、決して対等でも何でもないのであります。新しい行政協定を見ましても、そういうことは何ら変化はないようであります。いずれこの問題は安保の委員会の方に回します。が、われわれの方としては、今回の航空法の改正についても、一元化すると言ひが、実際は一元化することができないのではないかといふことに大きな不満を持ち、疑問を持つておるわけですね。○久保委員 続けてお尋ねしますが、きょうは防衛庁は来ておりませぬね。——それで航空局に最初お尋ねいたします。パワジ・システムが全国にあるわけです。地域的防空警政管制ですね。この方はいわゆる日本の航空交通管制とどういふ関係にあるか、これをまず説明願ひたいと思ひます。○辻政府委員 これは航空交通管制と直接は関係がないのでございませぬが、米軍との協定によりまして、それが線を越える場合には飛行場に通報をさせまして、米軍の方に連絡するといふ取りきめをいたしておられます。○久保委員 防衛庁が来てないのである方は聞かせませんが、直接防空警戒管制の方は御関係がないと言ひが、実際に何か起きたという場合には直接関係が出てくるんじゃないでしょうか。

か、航空管制で……。これはどうなるのですか。○辻政府委員 これは通例の場合におきましては、いわゆる飛行機の所在を明らかにいたしまして、その飛行機がいわゆる国籍不明機等と間違えられないように、情報を提供しているわけでございます。今御質問のございましたように、そういうふうな情報を提供しておるといふことから、非常の場合にどうなるかという問題でございませぬが、これは別の点で協定がございませぬ。保安管制をしき得る権能を手にしておる。おそらくそういう場合には、保安管制が何らかの形で行なわれるのじゃないか、かように考えます。○久保委員 そこで外務省にお尋ねします。これは三十四年の六月の取りきめだと思ひますが、「防空上緊急の必要があるときは、防空担当機関が保安管制を行なうことに同意している」といふことになつておる。これはどういふ意味なんですか。どういふ形になるのですか、常時と変わった形は……。○東郷説明員 その取りきめは非常事態の取りきめでありまして、その場合には防衛上の考慮が非常に重要になつてきますので、その限度において航空交通管制の方も制約を受ける。そのときに実際にどういふふうになつていくかという問題については、防衛庁なり運輸省なりで將來御研究になる問題だと考えます。○久保委員 御研究になる問題だといふと、条約で一応取りきめて大綱をきめたら、その中身について取りきめてない場合、この文言だけで持つて

いかれるわけになりませぬ。防空上緊急の必要がある場合、それ以外なれば……。これは早く言えばそんなに時間がないと思ひます。そういう場合に何らかの取りきめがなければ、ここにいろいろが掌握するといふことになると思ひます。これは航空局長、實際問題としてどうなるのですか。○辻政府委員 緊急事態の度合いの問題その他の状況につきましては、あらかじめ仮定をして考えるわけにも参りませぬので、私ども、そういう場合にどうなるかという具体的な腹案は持つておりませぬ。今御指摘がありましたように、あるいは非常に多くのいわゆる敵機が来襲したような場合には、ある期間民間航空の航行をストップしてくれといふような指令もあり得るかと思ひますが、これはあくまで仮定の問題でございまして、私ども、そのときの保安管制の状況に應じて、航空交通管制を適合させていくといふ考え方を持つておる次第でございませぬ。繰り返して申し上げますが、具体的にどうするかといふことは、そのときの状態によって臨機措置をとつていきたい、かように考えます。○久保委員 最近の事例ではどういふのはないですか。たとえば台湾海峡におけるところのこの間じゅうの動乱といふか、戦國行為がありました。そういうときにはどういふ態勢をとつたか。○辻政府委員 現在までのところ、米軍の方で保安管制をしたことはございませぬ。

○久保委員 そろしますと、これはそのときそのときによつてきめていくという事なんです。その場合日本の航空交通管制センターはその米軍の防空センターの指揮下に入るといふことではないですね。

○辻政府委員 これはそのときどきの状況で変わるわけでございます。航空交通管制の行ないます行政権といふものは、あくまで現在の建前におきましては運輸大臣のもとにある。ただそういう緊急の事態に、防衛上の見地から軍事的な保安管制がしかれる。そのものと調和をさす意味において、ある程度の制約は受ける、かように考へております。

○久保委員 次に航空禁止区域です。ね、この設定がそれぞれあると思うのですが、これはどう取りきめて、そういうものを作るのか。

○辻政府委員 米軍の演習の区域の問題でございますが、これにつきまして、は実際の扱いは合同委員会の下にございまして、米軍の方の演習をするという事も必要でございますし、またそれによつて民間航空にもある程度の影響もございしますので、それらの点を話し合ひまして協議の整つた空域につきまして、航空局といたしましてはその当該地域は危険区域であるといふことを一般に公示いたしまして、一般民間機の危険防止をはかつておる次第でございます。

○久保委員 最近の事例であります。この取りきめによつてやっていると申すのでありますが、一つの例は東京―札幌間の定期航空路の問題でございます。これは御存じかと思つております。

りますが、結局三沢の飛行場が中心でやつています。現在は三沢から千歳に約二十キロ遠のいてから入つていくという迂回をしていくわけなんです。ところが米軍の爆撃演習場が二方所この近海にある。そこで西から東に横断してやつていくというのがある。天ヶ森という爆撃演習区域、それからもう一つはジェット機の空域演習区域というふうな二つのものがあつて、大きく東京―札幌間の航空路を迂回しなければならぬ。現在約八十キロも迂回して行く。それで函館へ回つて、函館から千歳へ入るといふことをいわれているわけなんです。これが三沢から直行して千歳へ入るならば相当な、時間にして約二十分程度短縮できるという。ところが米軍演習のためにじゃまされていく。日本の民間航空路にしてみれば、この航空路は非常に重大な路線だと思つて、二十分以上も遠回りさせねばならぬ。よふな事態は、これはどういふわけできているか、なるほど米軍の演習が主であるといふことならば話もわかるが、わが國は対等の立場でやると同時に、演習といふものと日本の同意といふものをどつて天びんにかけて考へるか、この点について航空局はどんなふうな考へをしていくか。

○辻政府委員 今三沢の周辺の米軍演習区域の設定のために東京から札幌に参ります空路がある程度デビエートしてあるという点でございますが、これは久保先生の御指摘の通り事実でございます。民間航空を助成しようといふわれわれの立場から申しますと、できるだけそういう事態を避けて、三沢から直行をさしたいという念願はかねがね持つておるのであります。ただ問題は実は演習区域だけの問題ではございませんで、三沢という飛行場を米軍に提供いたしますれば、ある程度、演習場を規定いたしましたとしても、どうしても三沢の基地から出ましてまた三沢へ歸つてくる關係上、どうしても民間機の安全をはかりましたためにはある程度のデビエートはやむを得ないわけでありませう。そういう意味から申しまして、実は三沢の飛行場を提供するということが根本的に、あるいはそれを取りやめるかという問題まで根本的に考へなければこの問題は解決し得ないと思つております。御承知のように米軍のジェット機の演習の飛行場は相当な、約一万フィートの滑走路を要しまして、相当施設も完備しなければならぬといふふうな關係から、今にわかに三沢の飛行場にかえてどこか適当な飛行場を提供するといふことも困難な情勢のようには何つておりますので、現在のところは民間航空の見地から申しますと遺憾ではございませう、今おっしゃつたような不便はやむを得ないかと、かように考へておる次第でございます。が、将来をいろいろ適當な、三沢に代替するよふな飛行場がございませうれば、むしろそちらに移転をして、三沢から札幌へ直行できることをわれわれとしては念願しておる次第でございます。

○久保委員 大体禁止区域というか、そういうもの設定は行政協定第三条によつてやつておるのでございませう。これは安全保障課長の方が専門でございませう。

○東郷説明員 三条によりまして提供しました飛行場の周辺については、米軍がその飛行場に入出入する便をはかるために措置をとることが出来る。従つて進入管制のよふなことが出来る。従つてこれは三条から出て参ります。しかしながら施設となつておらない土地の上空については三条の規定そのものは該当しないかと思われませう。そういう場合には、先ほど航空局長から御説明がございませう。米軍と協議の上、ある空域においては米軍が演習をするので、その危険防止のために運輸省の方から危険空域として告示をする、こういうことになると思ひます。ちよつとこれを例にとりませうと、公海の上に漁業制限区域といふものがございます。これは公海でございませうから提供するというわけには参りませう。しかしながら、そこで實際問題として米軍がどこでも勝手に演習するよりは、やはりある特定の地域でした方が漁業全体のためからも安全のためからも適當でありますので、三条に準ずる手続で公海上の地域を演習区域として指定しておる、こういう例もございませう。従つて今の空域の問題も協議の上運輸省からそういう措置をとつておる、こういうことだと考へませう。

○久保委員 ちよつと課長、おかしいのじゃないですか、公海の問題と領空の問題を一緒にされては困るのでございませう。主権の及ぶ範圍と及ばぬ範圍と、これは一緒じゃないと思つてございませう。今の取りきめは、日本の領空あるいは区域ですよ、あるいは領海内ですよ。そつとすれば、今の御解釈はちよつと違ふのじゃないかと思つてございませう。

○東郷説明員 ただいまちよつと手続上の類例を申し上げたわけでございます。して、お話しのように、公海の場合と領海の場合とは全く性質が違つてございませう。そこで、今の空域は、もちろん日本の領空で、日本の主権の及ぶところ、また運輸省の航空管制下にあるところでございます。そこで、米軍がある特定の空域で演習する、たまたまその下がたとえば爆撃演習場のよふなところで、提供施設の上空といふことでもございませう、その下の土地自身を、二条の手続によつて提供しておられますから、それから派生的に、その上空についても、米軍がそこで安全に演習できるという結果が生まれて参ります。そういうところでない空域については、先ほどの御説明のように、米軍と協議の上、政府の行政権の範圍内、そういう措置をとつて、航空の安全をはかるということになると思ひませう。

○久保委員 私が実例を一つあげたのは、三沢の飛行場とジェット機爆撃演習区域、あるいはその他の海上における区域、こういう間の移動といふか、演習の経路、そこを通らねば日本の飛行機が遠回りするよりほかにないといふ、そういう実例でございます。これは航空局長にお尋ねしますが、こういう場合、これは日米対等の間での協議でございますか、それとも行政協定にどこかにあります、米軍はこの航空路を優先的に使用するといふ権利に基づく協議ですか、どつちなんですか。

○辻政府委員 これはお互ひに對等の立場でもって話し合つております。ただ、先ほどちよつと触れましたように、その際に、実は先ほど問題になりました飛行場を提供するといふことが大前提に

○東郷説明員 三条によりまして提供しました飛行場の周辺については、米軍がその飛行場に入出入する便をはかるために措置をとることが出来る。従つて進入管制のよふなことが出来る。従つてこれは三条から出て参ります。しかしながら施設となつておらない土地の上空については三条の規定そのものは該当しないかと思われませう。そういう場合には、先ほど航空局長から御説明がございませう。米軍と協議の上、ある空域においては米軍が演習をするので、その危険防止のために運輸省の方から危険空域として告示をする、こういうことになると思ひます。ちよつとこれを例にとりませうと、公海の上に漁業制限区域といふものがございます。これは公海でございませうから提供するというわけには参りませう。しかしながら、そこで實際問題として米軍がどこでも勝手に演習するよりは、やはりある特定の地域でした方が漁業全体のためからも安全のためからも適當でありますので、三条に準ずる手続で公海上の地域を演習区域として指定しておる、こういう例もございませう。従つて今の空域の問題も協議の上運輸省からそういう措置をとつておる、こういうことだと考へませう。

○久保委員 ちよつと課長、おかしいのじゃないですか、公海の問題と領空の問題を一緒にされては困るのでございませう。主権の及ぶ範圍と及ばぬ範圍と、これは一緒じゃないと思つてございませう。今の取りきめは、日本の領空あるいは区域ですよ、あるいは領海内ですよ。そつとすれば、今の御解釈はちよつと違ふのじゃないかと思つてございませう。

○東郷説明員 ただいまちよつと手続上の類例を申し上げたわけでございます。して、お話しのように、公海の場合と領海の場合とは全く性質が違つてございませう。そこで、今の空域は、もちろん日本の領空で、日本の主権の及ぶところ、また運輸省の航空管制下にあるところでございます。そこで、米軍がある特定の空域で演習する、たまたまその下がたとえば爆撃演習場のよふなところで、提供施設の上空といふことでもございませう、その下の土地自身を、二条の手続によつて提供しておられますから、それから派生的に、その上空についても、米軍がそこで安全に演習できるという結果が生まれて参ります。そういうところでない空域については、先ほどの御説明のように、米軍と協議の上、政府の行政権の範圍内、そういう措置をとつて、航空の安全をはかるということになると思ひませう。

○久保委員 私が実例を一つあげたのは、三沢の飛行場とジェット機爆撃演習区域、あるいはその他の海上における区域、こういう間の移動といふか、演習の経路、そこを通らねば日本の飛行機が遠回りするよりほかにないといふ、そういう実例でございます。これは航空局長にお尋ねしますが、こういう場合、これは日米対等の間での協議でございますか、それとも行政協定にどこかにあります、米軍はこの航空路を優先的に使用するといふ権利に基づく協議ですか、どつちなんですか。

○辻政府委員 これはお互ひに對等の立場でもって話し合つております。ただ、先ほどちよつと触れましたように、その際に、実は先ほど問題になりました飛行場を提供するといふことが大前提に

なっておりますので、その提供飛行場を十分に利用いたしましたその演習の機能を發揮するということが前提になつておるといふ意味におきましては、それが三沢というところが非常に適しておるといふ観点に立てば、それらのものを生かすということをおわれわれの方も配慮しなければならぬのじゃないか、かように考へておられます。

○久保委員 どもも航空局長としては、向こう様に御理解が深いような御答弁でありまして、それならば、日航機は宮古から千歳に直航するのを、今のように八十キロも迂回して函館を回つていくということでは、時間的にも損だとも損だと同時に、これは費用の問題にも関係する。どの程度の損害になるかわかりませんが、大抵日航になるのは全日空というよりなものをひびくるといふことは、年間少なくとも一億二、三千万円の損失にはなるだろう。こういう損失があるとするば、これは補償はしないのでありますか。

○辻政府委員 これは御指摘の通り、ある程度さういふデビエートしましたルートをとります関係上、最短距離をとりますよりも費用がよいかかることは事実であります。ただ、これはさういふデビエートしたルートを政府が指定するわけでありまして、さういふ費用がかかることに対しましては政府からの補償は考へておりません。

○久保委員 どもも話が、政府がルートをきめたんだから、そのルート以外に直航するような道があつても通さぬのだから、それは補償する必要がない。日本の国民にすれば、これはどう

も納得がいけない点なんです。日本の領空は、排他的に、主権を日本の政府が持つておる。日本の政府が持つておるといふことは日本の国民が持つておる、さういふことになりましよう。

○久保委員 どもも、既成事実といふか、さういふものをもとにしていろいろなことを考へておられるのであります。それが、われわれ自身のもの考へ方は、おのれ自身の立場をまず先に考へて、次は人様のこと、さういふふう筋道を立てるのが当然じゃないかと思つておる。占領下から引き続いてのこの安保体制であります。さういふものを従来の慣行なり行きがかり上だけの頭で解釈していったんでは、航空交通の一元化もこれはむずかしいし、あなた方は単に民間航空の管制だけしてはいけません。さういふ立場ではないと思つて、運輸大臣そのものも、日本の領空に対して、これは全体の管制を担当するなり、航空行政といふものを担当するといふことになれば、その行政を主体にして物事を進めていくのが当然だと思つておる。いすれこの問題は安保の特別委員会の方に回しますが、今までの外務省あるいは航空局のお話では、どもも納得しがたいものがたくさんございまして、はつきり申し上げませんが、領空は貸してないのだ、領空は提供しておりません、さういふことです。その問題をはつきりしない限りは、問題の解決はできないと思つておる。

○辻政府委員 これは三沢を例にあげて申し上げますと、三沢の飛行場の提供、それからそれに伴います演習区域の設定をいたしまして、これを危険区域としてやるわけでございますが、これは政府が政府の責任におきましてアメリカと条約を結びまして、それに基つてやつておるものでございまして、ちよと今米軍が三沢の飛行場を使って演習をやつておるわけでありまして、これは防衛庁がみずからそれを使つてやつておると同様に考へるべきじゃないかと思つておる。さういふふうには、政府が防衛のために必要な措置をいたしまして、ある地域を軍事的目的のために使ひ、また空域をさういふ

ふりなもののために制限するといふことからは起るものに対しまして、直接的なものには別にいたしまして、その結果として出てくるすべてのものに補償するといふ建前をとる必要はない、かように考へておられます。

○久保委員 どもも、既成事実といふか、さういふものをもとにしていろいろなことを考へておられるのであります。それが、われわれ自身のもの考へ方は、おのれ自身の立場をまず先に考へて、次は人様のこと、さういふふう筋道を立てるのが当然じゃないかと思つておる。占領下から引き続いてのこの安保体制であります。さういふものを従来の慣行なり行きがかり上だけの頭で解釈していったんでは、航空交通の一元化もこれはむずかしいし、あなた方は単に民間航空の管制だけしてはいけません。さういふ立場ではないと思つて、運輸大臣そのものも、日本の領空に対して、これは全体の管制を担当するなり、航空行政といふものを担当するといふことになれば、その行政を主体にして物事を進めていくのが当然だと思つておる。いすれこの問題は安保の特別委員会の方に回しますが、今までの外務省あるいは航空局のお話では、どもも納得しがたいものがたくさんございまして、はつきり申し上げませんが、領空は貸してないのだ、領空は提供しておりません、さういふことです。その問題をはつきりしない限りは、問題の解決はできないと思つておる。

○久保委員 どもも、既成事実といふか、さういふものをもとにしていろいろなことを考へておられるのであります。それが、われわれ自身のもの考へ方は、おのれ自身の立場をまず先に考へて、次は人様のこと、さういふふう筋道を立てるのが当然じゃないかと思つておる。占領下から引き続いてのこの安保体制であります。さういふものを従来の慣行なり行きがかり上だけの頭で解釈していったんでは、航空交通の一元化もこれはむずかしいし、あなた方は単に民間航空の管制だけしてはいけません。さういふ立場ではないと思つて、運輸大臣そのものも、日本の領空に対して、これは全体の管制を担当するなり、航空行政といふものを担当するといふことになれば、その行政を主体にして物事を進めていくのが当然だと思つておる。いすれこの問題は安保の特別委員会の方に回しますが、今までの外務省あるいは航空局のお話では、どもも納得しがたいものがたくさんございまして、はつきり申し上げませんが、領空は貸してないのだ、領空は提供しておりません、さういふことです。その問題をはつきりしない限りは、問題の解決はできないと思つておる。

決の方法を、これから米國と折衝する考へがあるかどうか、これを一つ最後にお尋ねします。これは外務省にもあわせて考へて聞きます。

○辻政府委員 この三沢の基地を中心とした航空路のデビエーションの問題については、実は従来からも事あることに折衝してございまして、今後とも、私どもとしましてはできるだけ民間のルートが最短距離になるように折衝を進めていきたい、かように考へておられます。

○東郷説明員 三沢を提供してございまして、単に過去のいきさつだけではなくて、現在の状態から判断して、どうしても続けなければならぬといふことではございまして、それと、民間航空の調整については関係省とも御相談の上、われわれとしても努力はいたすつもりでございまして、

○平井委員長 他に御質疑はございせんか。——他にないようございまして、本案に対する質疑はこれにて終局いたしました。

○平井委員長 これより討論に入りたいと存じますが、討論の申し出もありませんので、これより直ちに採決いたしたいと存じますが、御異議ございせんか。

〔異議なしと稱する者あり〕

○平井委員長 御異議なしと認め、これより採決いたします。

航空法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を願います。

○平井委員長 起立議員。よつて、本案は原案の通り可決すべきものと決しました。

この際久保三郎君より発言を求められておりますので、これを許します。久保三郎君。

○久保委員 ただいま可決されました航空法の一部を改正する法律案に対して、次のような附帯決議案をつけたいと思つておる。

まず、附帯決議案を朗讀いたします。

航空法の一部を改正する法律案に対する附帯決議案

航空交通管制は、航空の安全を確保するため、欠くことのできない重要な業務であるにも拘らず、その現状を見るに、庁舎及び管制諸施設は極めて不備であり、また管制官の給与は業務内容に比較し不均衡であつて、業務遂行上万全を期し難い。よつて、政府は本法施行に際し、速かに左記の措置を講ずべきである。

一、航空交通管制本部を移転するとともに、管制塔の庁舎並びに管制諸施設等の整備拡充を図ること。

一、航空交通管制官の責任体制を確立すること。

一、航空交通管制官の業務に即応し特別な職種の制定等により、その待遇改善に努めること。

右決議する。

以上が附帯決議案全文であります。が、こまかい御説明はする必要はないかと思つておる。今までの審議過程でもそれぞれはつきりした通り、昨年の七月一日からわが国に日本の航空交通管制が移管され、今度のこの法律の一部改正にあつては、従来防衛庁にまかせてあつたもので運輸大臣の統制

下に置くことになったのでありますが、これを運営するそのもの、いわゆる航空交通管制本部そのものにして、現在は入間川にあるジョンソン基地の中の防空壕の一室を占めてゐる。早くいえば、米軍施設の中に管制本部が置かれて、幾多の不便があるわけですが、これは当然昨年七月からの移管でありますから、三十五年度の予算において、その移転を実施すべきであつたと思つてゐます。残念ながら本年度はそつちのものはございませぬ。しかしながら、現実にはこれは早急に移転してわが国が独立国としての建前を保持すると同時に、名実ともに航空交通管制が一元化し、掌握できるような体制をとるべきだと思つてあります。

なおこれに付随しまして、管制施設の老朽というものは、米軍からのそのまゝの引き継ぎもございませぬ。さらには近代的なジェット機の飛行には間に合ふようなものもたくさん出てきておるというので、政府は当然早急にこれが整備計画を樹立し、早急にこれを改修をはかるべきだと思つてあります。

一方、航空管制官の責任体制についても、先般から小牧における全日空機の事故以来の問題になっておられます。これはそれ以前にも問題があつたのであります。現在、人間の面でも充足されないし、さらには勤務体制も非常に劣悪であるというので、この問題も早急に改善する必要があると思つてあります。よつて政府は、この決議案に基づいて今日ただいまできる範囲のものは早急に改善してもらいたい、こつちうふりに思つてあります。

以上、簡単であります。提案の説の趣旨にかえります。

○平井委員長 ただいま久保三郎君の動議のごとく、航空法の一部を改正する法律案に対し附帯決議を付するに御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

この際政府当局より発言を求められておりますので、これを許します。橋樑運輸大臣。

○橋樑運輸大臣 当委員会において航空法の一部を改正する法律案に御承認を賜りましたことを厚くお礼申し上げます。つきましては、今、久保委員より申されました附帯決議の趣旨は十分に尊重いたしましたので、御了承願ひます。

○平井委員長 ただいま可決いたしました本案に関する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願ひたいと思つておりますが、御異議ございせんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○平井委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

○平井委員長 次に、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、審議を行います。

○久保委員 先般海運局長がおいでにならぬので、船舶局長だけでは御答弁ができなかつたことがございませぬ。一括して申し上げますので、御答弁をいただきたいと思います。

まず第一に、国内における石炭合理化に伴う専用船建造についてお尋ねします。この石炭専用船の配船センターを中心とする専用船建造は、まず第一に内航船に対していかなる影響を与えんと予想されているか、もし今日の状況からして内航船に重大な影響がありとすれば、何らかの方策を考へるべきであるが、これは運輸省当局として考へておられるか。

もう一つは、石炭合理化も至上使命だと思つておられますが、この石炭合理化と内航船の問題と一元的に考へた解決方法は考へておられるか、すなわち、たとえばライニング・レーディ・アス方式の運賃、いわゆる回転率の向上による運賃方式、さらには石炭輸送の一元的運賃、これは言ひまでもなく、計画的配船、さらには専用船の建造については、現在ある船会社の内航船をスクラップ・アンド・ビルドの方式をとる必要があると思つたが、こつちういう方法は考へておられるか、大まかに言つてそつちう問題について見解を伺ひたいと思つております。

続いて申し上げます。先般御質問を申し上げた中で鉄鋼と造船との関係、これは鉄鋼界において自由化に備えて鉄鋼のための専用船を建造するという動きがある。これも輸出船方式によつてやる、海運政策上の問題からしてこつちういふものに対する確固たる方針が今日あるのかないのか、あるいはどのよつちうにこの推移を見ているのか。

次には、先般これは再三にわたつてお尋ねしておりますが、計画造船の場合の定期船のスクラップ・アンド・ビルド、これも考へる考へがあるのかどうか。最近聞くところによれば、一般

金利もあるいは開銀もその利子引き下げを運輸大臣が先頭になつてやつておるそうだが、大よめどがついておるか。そつちう利子引き下げをやるとするならば、当然船体の船質改善、そつちういふことからも、定期船にもスクラップ・アンド・ビルド方式は適用されるべきではないか、こつちういふふうに思つておられるか。

さらにもう一つは、引き続き問題になつておりますニューヨークの定期航路はどうなつておるか。聞くところによれば、この五月には朝田海運局長は渡米して問題を解決するといふことでありませぬが、その場合の国内態勢はどういふ形で持つていくのが正しいのか。

それからもう一つは、自己資金船の建造方針であります。これは船舶局にも関係があると思つて。この自己資金船の建造方針はまだまじまつていないよつちうにも思つたが、これについて大蔵省と運輸省の間には見解の相違があるといふが、その見解の相違は、いわゆる償却前の利益、こつちういふもの問題で一致しないという話も聞いておるが、これに対してはめどがついたかどうか。

以上について、一括御答弁を願ひたい。

○朝田政府委員 お答え申し上げます。まず第一の問題であります。国内の石炭鉱業の合理化に伴いますところの専用船建造の問題と配船センターのお尋ねであります。これに対する影響並びに運輸省としての対策はどうか、こつちういふ御質問でございます。

で、その線に沿つてお答えを申し上げます。御承知のように、石炭の非常な不況のどん底にあつて、現在石炭鉱業審議会というものが通産省に設けられておるのでございませぬが、この中間報告案を審議されました際にも、今御指摘の問題が取り上げられたのでございませぬ。これに對しまして、私どももいたしましては、その影響が内航海運にとつて非常に重大な影響があるといふふうに考へたのでございませぬ。これに對しましては、運輸省の見解をこの審議会に出席をいたしましたして述べたような過去の経緯もございませぬ。御承知のように、内航海運につきましては、国鉄の政策的な運賃、こつちういふものも慢性的な企業の不振によりまして非常な悲境にあるのは、石炭と並んで状況が悪いといつても差しつかえないと思つてございませぬ。そこで、私どももこつちういふ専用船に対する問題並びに配船センターにつきましては、私どもも考へを申し述べました内容は、こつちういふ配船を計画的に調整して、船舶の稼行率を向上させるという配船センターの目的はよくわかるのであります。ただ、こつちういふことだけでやられることがどういふ影響を来たし、どういふ内航海運全体の状態になるかといふことをやはり石炭の合理化対策を審議される場合に、あわせて考へてもらわなければならぬといふことでございませぬ。他の産業の犠牲において石炭のみが合理化が達成されても、正常な産業構造としての達成ができませんので、私どもはこつちういふ目的は一応了解ができませんが、稼行率の向上といふものは一般的に申し上げてロットの大口

で、その線に沿つてお答えを申し上げます。御承知のように、石炭の非常な不況のどん底にあつて、現在石炭鉱業審議会というものが通産省に設けられておるのでございませぬが、この中間報告案を審議されました際にも、今御指摘の問題が取り上げられたのでございませぬ。これに對しまして、私どももいたしましては、その影響が内航海運にとつて非常に重大な影響があるといふふうに考へたのでございませぬ。これに對しましては、運輸省の見解をこの審議会に出席をいたしましたして述べたような過去の経緯もございませぬ。御承知のように、内航海運につきましては、国鉄の政策的な運賃、こつちういふものも慢性的な企業の不振によりまして非常な悲境にあるのは、石炭と並んで状況が悪いといつても差しつかえないと思つてございませぬ。そこで、私どももこつちういふ専用船に対する問題並びに配船センターにつきましては、私どもも考へを申し述べました内容は、こつちういふ配船を計画的に調整して、船舶の稼行率を向上させるという配船センターの目的はよくわかるのであります。ただ、こつちういふことだけでやられることがどういふ影響を来たし、どういふ内航海運全体の状態になるかといふことをやはり石炭の合理化対策を審議される場合に、あわせて考へてもらわなければならぬといふことでございませぬ。他の産業の犠牲において石炭のみが合理化が達成されても、正常な産業構造としての達成ができませんので、私どもはこつちういふ目的は一応了解ができませんが、稼行率の向上といふものは一般的に申し上げてロットの大口

化、あるいは荷動きの安定、あるいは港灣能力の強化、あるいはパースの確保、こういったものを前提といたしまして、こういったものが実現されて初めて稼行率の向上というものが可能になるのである。また配船センターが取り扱うことが可能と見られます。石炭の輸送量は、現在の海上石炭輸送量のうちわずかに大口需要の北海道炭及びその他一部の電力用炭にすぎないものであると考えられるのでございます。

以上のような現状から配船センターの制度で船舶の稼行率が保障されないままですごく一部分をうたった銘柄の統一、規格の統一、あるいは埠頭の専用化といったようなことで、一部の配船センターによりまして稼行率の向上が見られます。そういったものが全体から見ますとごく一部である、こういったようなことが当然予想されるのであります。ところが、そういった状態になりますと、その他の大部分の一般の石炭の運賃にまでしわ寄せをされる。従って船舶の稼行率がその他の大きな輸送部分について、配船センターのような措置をとられないような一般の石炭輸送に對してまでも運賃の切り下げが行なわれることをおそれるわけでございます。しかもこういった低運賃が配船センターと関係のない、今申し上げた全石炭運賃のスタンダードとなる可能性がきわめて強いものであります。で、こういったことになりましたら、内航海運に對して、先ほど申し上げました国鉄の政策運賃等によつて不振にあえいでおります内航海運業は二重の出血をしいられるということが予想されるのでございます。こういった影響に對して、私どもは十分こういった配船セ

ンターを通じての稼行率向上について実施をする場合に、技術的にも専門的な知識を持った海運業界と十分打ち合わせの上で実行してもらいたいということをお申し述べておるのでございませう。また石炭専用船の建造につきましても、高効率船を効率的に運用するということによりまして、輸送コストの低減をはかることを目的としておると思われるのでございませうが、ただいま御指摘になりましたように、元来内航海は石炭輸送をおもな目的で作られたものであります。また新造船と比較して構造上の優劣はそう大差はないように思われますし、スピードにおきましても内航は外航と違ひまして輸送距離が短いのでございませうから、航海時間の短縮による効率化はありまして、ごくわずかでありますというふうに考えられるのでございませう。従いまして、こういった目的のために石炭の輸送に十分船腹のある現在、そういった専用船の新造船を建造するよりも、むしろ償却の進んでおる現有船腹を活用してこれを専航化する、ピストン輸送して回転率の向上をはかり、輸送コストの引き下げをやる方が、国全体の投資効果から考へて望ましいと私どもは考へておるのでございまして、この旨を十分この審議会並びに通産省に對して公文書をもつて意見を申し述べておるような次第でございませう。

そこで、対策について、スクラップ・アンド・ビルドのよきなものを考へておるかどうかというお尋ねでございます。この問題につきましては、石炭の合理化に伴う内航海運の輸送能力の向上ということからして全体の石炭以外の輸送量ともならみ合わせて、

船腹需給の面から、過剰船腹が出て参りました場合には、海運政策上スクラップ・アンド・ビルド方式による船腹の需給調整をはかるということをお考へして考慮する必要があります、こういったふうに私どもは考へておる次第でございませう。ただ、つけ加えて申し上げておきたいことは、石炭専用船が作られます場合、荷主が直接建造しますことは私どもとしては好ましくないという結論を持つておるのでございませう。この理由は種々ございませうけれども、船員の配乗あるいは保険等の問題につきましても、私どもは過去の経験からそういったことを申し上げられるのでございませう。また、最後に、非常に重大なことは、石炭合理化資金というものがこの国会で御承認になりました、無利子またはそれに近い低金利の資金を石炭専用船の建造に利用するということを一時ある方面で考へられたように思われますので、こういったことがもし利用できますならば、内航海運全体のために利用できるなら、ともかくであります。一部のきわめて限られた特殊の船舶のみがその恩典に浴して、その結果当該船舶のコストがスタンダードになって、内航海運全体に影響を及ぼすようなことがあつてはならぬ、こういったことについては強く反対をいたしておるような次第でございませう。

以上が第一点のお答えでございます。第二の、鉄鋼会社が最近石炭専用船を建造する考へを持っていて種々の形態を考へられておるようでございますが、こういったことには私どもは推移と対策いかん、こういった御質問でございます。最近海運造船合理化審議会でもそ

の問題が取り上げられたのでございませうが、私どももこの石炭専用船の問題につきましても十分検討をいたしたのでございませう。要するに、輸出船の場合と国内で利子補給を受けまして作つた場合とを比べてみましても、平均金利負担というものが数字の問題としてやはり相当の開きが出て参るのでございませう。

〔委員長退席、川野委員長代理着席〕
大体内船で参りますと、利子補給を受けましても平均金利は七分一厘、輸出船の場合におきましては、契約船価から頭金を引きまして、造船所の利益と減価償却費を引きましたものの八割が輸出入銀行の金融の対象になるわけでございます。そういった計算をいたしてみますと、この際の頭金の金利をどう見るとかという問題と、輸出入銀行の償還期限の七年以降借りかえの金利をどう見るとかという問題によつて相当計算の仕方が変わつて参ります。かりに頭金の金利は、大体内船の金利水準で五分五厘、延べ払いは造船所と外国の船主との契約において五分というところが現在行なわれておるので、そういったものの平均金利を出してみますと五分一厘六毛、こういった平均金利になるのでございませう。従いまして、ハンブロンローズと日本の間の石炭の採算運賃は、国内船で利子補給を受けました場合にも、五年平均にいたしますと七ドル七十四セント、輸出船の場合には六ドル七十四セント、従いまして、六ドル八十前後で長期に石炭を鉄鋼例が運びたい、こういったことに輸出船の場合にはありわけでございます。従いまして、こういったような場合の

金利条件ということのために、国内船より輸出船の場合が採算ベースがよいということになりますので、ここに問題が投げかけられておりますことは、国内船とそういった輸出船との金利の差をなくしてイコール・パースでの考へていくことが解決策として一番よい考へ方だというふうに私どもは現在考へておるのでございませう。そういったことで、開発銀行の支払い猶予あるいはたな上げ措置がもしありました場合には、それが五分六厘五毛というところで、輸出船の五分一厘六毛に相当近くなつて参るといふことから、最近開発銀行の支払い猶予措置を至急実現すべしという意見がここから出て参つておるような次第であります。

第三の御質問でございますが、いわゆる計画造船におきまして、定期船にスクラップ・アンド・ビルドを適用すべきであるという御趣旨は、たびたび当委員会でも久保先生からも御発言がなされて、私どもはそういった御意見を拝聴しておるのであります。従いまして、私どももそういった方向でたまたま検討中でございます。ただ、私どもが予算編成の際に予算要求として主張しておりますのは、いわゆるスクラップ代金と平均簿価との差額の二分の一を解撤助成金として要求したことでありませう。こういった一般会計からの助成金というものがあつて、かつ、法律を出しましてスクラップ・アンド・ビルドを計画的に遂行していくという制度のもとにおいて促進するならばともかくでありませうが、現在そういった法律もなく、また、一般会計からの解撤助成という措置もない場合におきまして、定期船についてスクラップ・アンド・

も出て参ります。そういうものを船主が割合船価が安いので買い取るということも、私どもはむげに否定をいたしておるわけではございません。また計画造船の資金のワクというものの限定がありますので、すべてのものがこの低船価のときに企業の基盤にプラスになると思つても計画造船には入らないということもありません。船が沈んでその保険金が入ってきた、それを頭金にして造船所の低船価と延べ払いを通じてそつたものができていく、また長期に見て運賃が安定し、荷物の保証があるというものについて、むげにこれを否定するということは実情に合いませんし、また企業自体の基盤強化の上で役立つものを、役人の単なる恣意的な判断で、これを押えることはどうかという見解を私どもは持つておりますので、ただ企業基盤が弱くないということをあくまでも原則にしてケース・バイ・ケースで認めて参りたい、こういうふうに考へておるのでございませぬ。

○久保委員 時間がありませんから、この次に機会があればまたお尋ねいたしますが、ただ一言言っておきたいのは、石炭合理化の問題に対する内航船の關係であります。お話もありましたように、内航船界そのものが石炭合理化にやはり協力態勢を築くというものが先決ではなからうか、単に専用船を作つたり、配船センターをやつたら困るというだけではなかなかもつてまいりません。石炭合理化に対する内航船界の協力態勢というものはどうあるべき

かということを詰めて考へる必要がありはしないかと私は思ひます。それからニューヨーク航路の問題であります。これは何といつても交渉にお出かけになるその下の足もと、いわゆる国内における海運界の結束、グループならグループ化されたものの船主の結束を固めて最後まで戦い抜くということがなければ、オープン・コンファレンスのニューヨーク航路で戦い抜くということは困難だと思ひます。結束を固めて最後まで切り詰めた考へで持つていかぬとくずれると私は思ひます。そういう点を一つお考へをいただきたい、こういうふうに思ひます。

時間ありませんのであとにしませぬ。
○川野委員長代理 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。久保三郎君。
○久保委員 時間ありませんので、簡単に鉄監局長にお尋ねいたします。先般来いわゆる地下鉄の国会議事堂前の駅が事業停止と申しますか、運輸事業を停止して閉鎖した、きのうもやつたと思ひますが、土曜日もやつております。これは閉鎖したところによれば、衆議院の用地に停車場の一部がある。用地の貸借關係の契約の条件として、衆議院側の要請があれば、そのときにこれを閉鎖するといふ条項があるをどう考へます。その土地の貸借關係は私的な契約だと思ひますのでありませぬ。ところが地下鉄運営といふのは一般公共的な契約だと思ひます。こ

私のな契約の制約のもとに、公共的な運輸事業の一般大衆に対する契約が時々刻々変わっていくということでは、交通機関としての使命はどう考へるのであります。これはどういふ法規によつてやつておるのかわかりませぬが、少なくともこういふものはもう少し慎重に扱ふべきだと思ひます。一衆議院の事務局長といひますか、警務部長から警視庁に連絡があつた、あるいは警視庁から今度は地下鉄の駅に連絡があつたので、突然閉鎖するといふことがときはやるべきではない、こういうふうに思ひます。これについて鉄監局長はどういふふうにお考へですか、これをお尋ねします。

○山内(公)政府委員 地下鉄の建設並びに営業開始に際しまして、国会と地下鉄との間にさういふ契約があつたことはわれわれも承知いたしております。ただ、地下鉄をとめるということでは公共の交通機関をとめることではございませぬ、軽々しくやるべきでないといふことは、先生の御指摘の通りでございますが、現在これに基づきます法六条によりまして「天災事変其ノ他已ムヨ得サル事由ニ基因シ」いたした場合には、旅客の運送を拒絶し得るといふ条項がございます。それで私どもの方には、さういふ場合は届出をすることには、さういふ場合に御承知のよう地下鉄は設置してございまして、非常に狭いといふことが一つあります。それから、御承知のよう第三軌条を通しております、東京の地下鉄でございませぬと、六百ボルトの高圧の電気を通しておるわけでございます。駅が混雑し、人がホームから落ちるといふ場合には非常な危険を生ずるわけでありませぬ。さういふような情勢が起る可能性があるといふことになりませぬ、やはりそれに伴つて、さういふ緊急の場合に処する処置をしなければならぬわけでございます。これは単に国会の御要請によつて締めたといふばかりではございませぬ、皇太子殿下の御成婚のときには、やはり警察から、非常に混雑してあふまないといふことで締めた事例があるわけでありませぬ、人命尊重、交通安全の見地から、われわれはさういふ場合に地下鉄がノン・ストップで通することはやむを得ないことではないかといふふうに考へております。

○久保委員 営業法第六條の運送拒絶条項はさういふ場合に当てはまるかどうかと思ひます。これは軽々しくとるべきじゃない、最期の一言と同じだと思ひます。皇太子の場合もさうであります。今度の場合も旅客の流れがさういふ事態の傾向が出てきたといふときに初めにやるべきであつて、予想してやるべき筋合いではない。しかも今度の手続から見ても、これは営業法第六條には載つておりませぬが、実際は違つておる。国会の方でとめてくれ、閉鎖してくれといふ要請があつて、それに基づいてやつた。営業法第六條の運送拒絶の判断は、いわゆる地方鉄道業者の自主的判斷に基づいて解釈すべきものであると思ひます。他からの働きかけに

よつて運送拒絶すべきじゃない。もちろん情報その他はとるべきだと思ひます。しかも先ほど言つたように、天災事変その他やむを得ざる事由に基因して、しかもそれがもとであつて運送上の支障があるとき——支障があるときといふのは支障が予想されるときではない。ところが今度の場合は、予想されるところだけで閉鎖した。本来ならば天災事変の場合においても、これをやる場合には、突発事故なら別ですが、相当手配をとつて予告すべきである。ところが今度の場合、予想されるという認定からやつたのであります。事前には一般大衆に対してあまり放送してない、放送といふか知られていないといふことなんですね。各駅では国会議事堂前に運送契約を結んでほとんど切符を売つておるわけですね。しかも地下鉄は全線一區です。どこに行くかわからぬ。さういふ場合の扱い方というのは、私は非常に慎重に考へるべきだと思ひます。これについては営業法第六條で拒絶条項によつてやつたんだといふことで簡単に片づくことかもしれませんが、皇太子の場合もさうですが、前もつてさういふ場合を予想されるというならば、親切な事業者ならば、何月何日あるいは明日には、さういふわけで地下鉄の国会議事堂前の駅が大へん混雑すると予想されるから、その場合には閉鎖する場合がございますといふようなことをやるべきである。皇太子の場合も同様です。さういふ手配を何もとらぬでやつたことについて——これは営業法第六條によつてやつたのではないといふふうに私は思ひます。さういふことで

一般運輸事業がちょいちょい停止されたり閉鎖されたりしたのでは、一般大衆は困ります。これに対しては別に不思議に思っていないのでしようか。

○山内(公)政府委員 ただいま申し上げましたように、地下鉄というものはほかの鉄道と特異な性格を持つておるわけでありまして、地下鉄のそういう危険性を十分考えまして措置しなければいけない問題だろうと思ひます。それで事前にそれを十分周知させるという事は、ごもつともでございますが、二十三日の場合はその余地が非常に少なかった。そういうことでござい

ます。もちろん地下鉄といつたしましては、事前にわかつております際には、各駅の出札、改札、ホームというように、なところの公衆の見やすい場所に、一時閉鎖することについて掲示をいたします。またホームとか一部列車ではそういうPRをいたしました。これは皇太子の場合は事前からそういう混雑が予想されておりましたので、十分そういう措置をとつたわけでござい

ますが、四月二十三日の場合におきましては、非常に急にお話がございまして、全学連が一時十八分若荷谷駅から百名乗車した。それから百五十名が十三時二十五分お茶の水駅から乗車して、混雑が予想されるから、警備上議事堂口を十三時二十二分、総理府口を十三時三十分閉鎖してもらいたいという要請があつたわけでございまして。それで、そういう要請に基づきまして地下鉄が措置をとるといふことは、われわれやむを得ないのじやないかと思つておりますのは、そういう混雑の情勢というものは、国会の建物管理の責任

のあられるところの御判断によらなければならぬわけでありまして、地下鉄自身そういう情報を持っておりません。それで国会の警備の責任者から混雑が予想されるということであれば、地下鉄がそれに基づきまして、今までの申し合わせによりまして通過をするという事は、事故を未然に防ぐ意味で、交通業者といたしましてやむを得ないのじやないかと考えております。

○久保委員 いずれにしましても今のお話では、事故を未然に防ぐという事でありますが、停車場構内における事故を未然に防ぐことは、当然鉄道事業者の責任だと思ひます。今回のは衆議院からの要請でやつたという事は、地下鉄の駅をおりて、シャッターの締まる歩道へ出てからの話なんだ。少なくとも国会周辺が混雑する、よつてその連鎖反応で地下鉄が混雑するということだと思ひます。これは道路交通の方の問題でありまして、この流れをどうするかは警察権にゆだねる問題だと思ひます。

鉄道事業者としては、交通の流れを左右するよきな権能は、実際においてどこにも持っていないのです。国会議事堂前におりる人間を虎ノ門でよろしたり、霞ヶ関におろすといふことは、交通整理上はあり得ないことなです。鉄道営業法第六条では、そんなことはどこからも出てこないのです。そういうことを考えると、もう少し鉄道事業者のいわゆる責任の分界と衆議院側の責任の分界といふものをはっきりしてやるべきであつて、土地の貸借関係でそういう条項が入つてお

る契約を認めること自体が私はおかしいと思ひます。実際要請があれば、いつでも停車場の戸を締めるのだというよりなことは、これは相手が衆議院であらうが何であらうが、普通では通らないでしよ。私的な契約です。私的な契約からいへば、一般公共が制約される、それはどうもおかしいですね。時間がありませんからこの程度にいたしておきますが、少なくともこれからはちょいちょいあることですから、もう少しはつきりした見解に基づいてやるべきだと思ひます。交通の流れを左右する権能は鉄道事業者にはない。それをやることはいわゆる交通警察の方の問題である。道路交通の問題だ。それからもう一つは、私的な契約が公的な契約を左右することはあり得ない、こういう観点からも地下鉄閉鎖は違法であらう、不当である、こういうふうに私は思ひます。

○山内(公)政府委員 契約の点につきましては、これは司法裁判所の決定すべきことでございまして、われわれ行政官が云々すべきことではないと思ひます。ただ国権の最高機関でありまして、この国会が必要ありといつて御指示のあつた際に、一営業者がそれは必要がないといふことは、現在の情勢ではなかなかむすべないのじやないかと思ひます。それからまた、そういう国会周辺が混雑するといふものを判断するに、これは、一営業者に責任を負わすといふことは、これはちょっとむすべないのじやないか。やはり警備の責任を持つておるといふことは当然ではないかと思つております。それからまた地下鉄

と道路との関係でございまして、地下鉄をおりて道路に上がつてくるということでもございまして、全体的にはやはり道路と接続した混雑といふものが予想されるわけでもございまして、やはりそういう際に警備御当局から、連関してそういう御要請があるといふことになります。何といひましても危険なことでもございまして、先ほど申し上げましたように、繰り返して言ひますが、ほかの一般地方鉄道と違ひまして、サード・レールに六百ボルトの高圧の電流が通つております。ホームから落ちますと、死ぬといふ危険性が非常に高いところであり、かつまたほかの鉄道と違ひまして地下に設置した駅でございまして、非常に狭隘であるといふ、危険の発生すべき余地が相当多いところでもございまして、その危険の発生を未然に防ぐといふことは、やはり一般の概念からいひまして必要ではないかとわれわれ行政官として考へております。

○久保委員 大へん理屈になりましたから理屈でいきましよう。国権の最高機関である国会からとめてくれといふお話があつたのだから当然ではないか。これは国会は意思表示しております。局長それはいいのですよ。契約の問題は司法裁判所がきめる。きめるでしよ。が、常識的からいひても、公的な契約といふものが私的な契約で制約されるといふことは、一般にこういう場合あり得ない。私が土地の所有者だ、地下鉄に貸します、私が通るときは停車場締めてくれといふような契約を結ぶばかはいないと思ひます。それと同じです。この場合は国会としての私的

なものです。最高機関でしよ。が、やはり地主です。そういうことと、一般公衆の用に供するといふ契約を結んだものと競合した場合、どつちをとるかといふことは、公衆の方をとるのじやありません。それから六百ボルトの電流といふことをたくさんおつしやるのですが、ホームからこぼれたら困るのです。それは国会議事堂前を通過して虎ノ門へいつてもやはりこぼれますよ。あぶないです。どこへ行つても同じでしよ。渋谷か新宿までいつてすつと向こうへいつてこぼしますか。理屈になれば同じです。だから私が言ひたいのは、こういうことは鉄道事業者が責任を負わせるわけではないが、いわゆる鉄道事業者が営業法第六条でやるにしても、やはりその分界といふものをはつきりしてやるべきだ。契約に基づいて、国会の要請に基づいて、いわゆる衆議院の警務部長が事務局長が知らぬが、そういうものから、ちよつときよりはあぶないよ。だからとめてくれと言われたからとめたなんて不見識です。しかしその辺の調整は後刻いたしました。私としては了解できぬ。実情わからぬわけではないです。よ。わからぬわけではないが、そういうやり方自身である、私の了解しにくいものがある、こういうことでは。以上です。

○川野委員長代理 次会は、委員長の指定により来る五月四日水曜日午前十時より理事会、午前十三時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。

午後零時二十九分散会

〔参照〕
航空法の一部を改正する法律案（内閣提出第一〇二号）に関する報告書
〔別冊附録に掲載〕

運輸委員会議録第十三号中正誤

へし段 行 誤 正

二二 一九 管制定 管制官

三三 一八 おります。 おりますタ

三四 一九 タイプの イブの

六三 七 いく、 いて、

一〇五 二五 地方行政委 地方行政委
員会に 員会に

運輸委員会議録第十五号中正誤

へし段 行 誤 正

二二 末八あるた場合 あつた場合

八四 一七 おっしゃい おっしゃい
一六 ましたら、 ましたか
ら、

運輸委員会議録第十七号中正誤

へし段 行 誤 正

六二 末三 できる。 できる。」

七四 一六 借して 貸して

七五 一九 と 打ち合わせ 打ち合わせ
を

一〇三 九 おわかり おわかり

昭和三十五年五月二日印刷

昭和三十五年五月四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局