

第三十四回国会 参議院運輸委員会会議録第八号

昭和三十五年三月十七日(木曜日)午前
十時四十三分開会

出席者は左の通り。

理事

天竺 良吉君
江藤 智君
小酒井義男君

委員

金丸 富夫君
鳥島徳次郎君
大倉 精一君
重盛 壽治君
中村 順造君
中村 正雄君
白木義一郎君

國務大臣

樺橋 渡君

政府委員

運輸政務次官 前田 郁君
運輸大臣官房長 細田 吉蔵君
運輸省海運局長 朝田 静夫君
運輸省鉄道監督局長 山内 公猷君
運輸省航空局長 辻 章男君
事務局側 常任委員 古谷 善亮君
会専門員 関口規矩二君
運輸省航空局技術部長 日本国有鉄道副総裁 吾孫子 豊君

説明員

運輸省航空局技術部長 関口規矩二君
日本国有鉄道副総裁 吾孫子 豊君

本日の会議に付した案件

○運輸事情等に関する調査
(小牧飛行場における飛行機事故に関する件)
○日本国有鉄道の運営に関する件)

○外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)
○航空法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)

○理事(江藤智君) これより委員会を開会いたします。

まず、運輸事情等に関する調査を議題といたし、本日は、特に昨日の小牧飛行場における飛行機事故について、樺橋運輸大臣より発言を求められておりますから、この際、発言を許します。

○國務大臣(樺橋渡君) 昨日、小牧飛行場におきまして航空事故が起こりましたことは、航空関係の大臣といたしまして、まことに遺憾でありました。ことに、この事故によりまして犠牲者を出しましたことは、遺族その他の方に対しても申しわけなく存する次第であります。つきましては、当委員会に、今委員長の御指名もありまして、私から事情を御報告を申し上げます。私から報告を御報告を申し上げます。

名古屋空港における航空機の衝突事故につきましては、直ちに係官を現地に急行せしめ、調査に当たらしめましておりますが、詳細な報告はまだ得ておりませんが、現在まで到着いたしました情報は、現在まで到着いたしました内容を次のごとく説明を申し上げます。

事故の発生は、昨日、三月十六日十九時三十八分、名古屋空港滑走路上でありました。事故の起こりました機

は、全日本空輸株式会社、下り二十五便、DC-3型JA50-18、乗客三十名、乗員三名、計三十三名が搭乗いたして、この日の衝突であります。当時の気象状況は快晴でありまして、風速は北西六メートル、視程は三十二キロメートルでありました。名古屋空港の滑走路の方向は南北でありまして、DC機は南から北に向かつて着陸滑走後、百八十度方向を転換し、北から南に向け進行中、ジェット機が離陸滑走を開始したのを認めましたので、左方に退避せんとしたが間に合わず、離陸滑走中のジェット機と接触し、その右翼及び尾翼を大破いたしました。ジェット機は滑走路の上において炎上いたしましたのであります。そのために、乗客二名、スチュワーデス一名、計三名が死亡し、乗客五名の重傷者と若干の軽傷者を出すに至りました。本事故は、名古屋空港の管制塔の指示が適切でなかったか、あるいは管制塔からの適切な指示があったものとして、航空機がその指示通りに行動しなかったか、いずれかの原因によるものと推定されるのであります。現在までのところでは、管制塔の指示に錯誤があったのではないかと疑いも出て参っております。この点につきましても、航空局、防衛庁、検察、警察の四者が共同して、本日午前六時ごろから現場調査を行なっております。

大要以上のごとくであります。今回の事故に不幸遭難死された各各位並びにその御遺族に対しまして、心からなる哀悼の意を表する次第でありまして、負傷された方々におかれましても、一日も早く平癒されることを念願するものであります。

航空行政の所管大臣といたしまして、今回の事故発生につきまして責任を痛感いたしておりますが、この上は、事故原因を徹底的に究明いたしまして、かかる事故の絶無を期したいと念願する次第であります。

そこで、本朝来、運輸省におきまして幹部を招集いたしまして、本事故の対策といたしまして、運輸省として、とりあえず、事務次官を長とする対策本部を設けまして、直ちに善後措置を講じますとともに、将来かかる事故を絶滅するための一切の施策につきましても、徹底的な検討をいたすことにないたしました次第であります。

以上、御報告を申し上げます。

○理事(江藤智君) ただいまの報告に対して御質疑のある方は、順次御発言を願います。

○小酒井義男君 まず大臣にお尋ねしたいのですが、かねてから民間航空の飛行場と防衛庁関係の飛行場が共同で使用されておるといふことについては、こゝろ危険性が出る心配があるといふことは考えられておったことなんです。こゝろいふことについて、大きい問題として、根本的な問題として、運輸大臣として今までお考えになつておったことがあるのか、あるいは、この事故を契機にして、将来どうしなければならぬといふような所信をお持ち

になつておるかどうか、お承りした。○國務大臣(樺橋渡君) その点につきましては、私も運輸大臣になりましたから、ことに航空自衛隊のジェット機が非常に増大してくる関係等もありまして、この点も非常に、民間航空との間に併用してやるということについては危険が伴うということも感じまして、昨年でありましたか、千歳の飛行場に参りまして、あそこ等も視察いたしました。やはり現地等を見まして、その点は心配をいたしておつたのであります。まあ、案内においても、何とか予算その他のことが許されれば、やはり自衛隊の航空基地と民間航空とを分離する方法を考究してもらいたい、また考究すべきであるということもかねてお考えしておつたのであります。そのために、昨年千歳の飛行場等の問題につきましても、もう一つ代行する飛行場を許可するといふような案も立てまして、いろいろと地元にも折衝しておつたのですが、北海道におきましては、地元等において、千歳の飛行場を、あくまであそこをやはり民間飛行場として使いたいといふような希望が非常に熱烈でありましたので、その点はまだ懸案になつておるような次第であります。何となくこれを根本的にこの問題を解決しなければならぬといふことを痛感いたしておるのであります。こゝろいふ問題もあわせて、運輸省において急速に対策委員会等立てまして、内閣その他にもやはり協議をした

○國務大臣(樺橋渡君) その点につきましては、私も運輸大臣になりましたから、ことに航空自衛隊のジェット機が非常に増大してくる関係等もありまして、この点も非常に、民間航空との間に併用してやるということについては危険が伴うということも感じまして、昨年でありましたか、千歳の飛行場に参りまして、あそこ等も視察いたしました。やはり現地等を見まして、その点は心配をいたしておつたのであります。まあ、案内においても、何とか予算その他のことが許されれば、やはり自衛隊の航空基地と民間航空とを分離する方法を考究してもらいたい、また考究すべきであるということもかねてお考えしておつたのであります。そのために、昨年千歳の飛行場等の問題につきましても、もう一つ代行する飛行場を許可するといふような案も立てまして、いろいろと地元にも折衝しておつたのですが、北海道におきましては、地元等において、千歳の飛行場を、あくまであそこをやはり民間飛行場として使いたいといふような希望が非常に熱烈でありましたので、その点はまだ懸案になつておるような次第であります。何となくこれを根本的にこの問題を解決しなければならぬといふことを痛感いたしておるのであります。こゝろいふ問題もあわせて、運輸省において急速に対策委員会等立てまして、内閣その他にもやはり協議をした

○國務大臣(樺橋渡君) その点につきましては、私も運輸大臣になりましたから、ことに航空自衛隊のジェット機が非常に増大してくる関係等もありまして、この点も非常に、民間航空との間に併用してやるということについては危険が伴うということも感じまして、昨年でありましたか、千歳の飛行場に参りまして、あそこ等も視察いたしました。やはり現地等を見まして、その点は心配をいたしておつたのであります。まあ、案内においても、何とか予算その他のことが許されれば、やはり自衛隊の航空基地と民間航空とを分離する方法を考究してもらいたい、また考究すべきであるということもかねてお考えしておつたのであります。そのために、昨年千歳の飛行場等の問題につきましても、もう一つ代行する飛行場を許可するといふような案も立てまして、いろいろと地元にも折衝しておつたのですが、北海道におきましては、地元等において、千歳の飛行場を、あくまであそこをやはり民間飛行場として使いたいといふような希望が非常に熱烈でありましたので、その点はまだ懸案になつておるような次第であります。何となくこれを根本的にこの問題を解決しなければならぬといふことを痛感いたしておるのであります。こゝろいふ問題もあわせて、運輸省において急速に対策委員会等立てまして、内閣その他にもやはり協議をした

○國務大臣(樺橋渡君) その点につきましては、私も運輸大臣になりましたから、ことに航空自衛隊のジェット機が非常に増大してくる関係等もありまして、この点も非常に、民間航空との間に併用してやるということについては危険が伴うということも感じまして、昨年でありましたか、千歳の飛行場に参りまして、あそこ等も視察いたしました。やはり現地等を見まして、その点は心配をいたしておつたのであります。まあ、案内においても、何とか予算その他のことが許されれば、やはり自衛隊の航空基地と民間航空とを分離する方法を考究してもらいたい、また考究すべきであるということもかねてお考えしておつたのであります。そのために、昨年千歳の飛行場等の問題につきましても、もう一つ代行する飛行場を許可するといふような案も立てまして、いろいろと地元にも折衝しておつたのですが、北海道におきましては、地元等において、千歳の飛行場を、あくまであそこをやはり民間飛行場として使いたいといふような希望が非常に熱烈でありましたので、その点はまだ懸案になつておるような次第であります。何となくこれを根本的にこの問題を解決しなければならぬといふことを痛感いたしておるのであります。こゝろいふ問題もあわせて、運輸省において急速に対策委員会等立てまして、内閣その他にもやはり協議をした

○國務大臣(樺橋渡君) その点につきましては、私も運輸大臣になりましたから、ことに航空自衛隊のジェット機が非常に増大してくる関係等もありまして、この点も非常に、民間航空との間に併用してやるということについては危険が伴うということも感じまして、昨年でありましたか、千歳の飛行場に参りまして、あそこ等も視察いたしました。やはり現地等を見まして、その点は心配をいたしておつたのであります。まあ、案内においても、何とか予算その他のことが許されれば、やはり自衛隊の航空基地と民間航空とを分離する方法を考究してもらいたい、また考究すべきであるということもかねてお考えしておつたのであります。そのために、昨年千歳の飛行場等の問題につきましても、もう一つ代行する飛行場を許可するといふような案も立てまして、いろいろと地元にも折衝しておつたのですが、北海道におきましては、地元等において、千歳の飛行場を、あくまであそこをやはり民間飛行場として使いたいといふような希望が非常に熱烈でありましたので、その点はまだ懸案になつておるような次第であります。何となくこれを根本的にこの問題を解決しなければならぬといふことを痛感いたしておるのであります。こゝろいふ問題もあわせて、運輸省において急速に対策委員会等立てまして、内閣その他にもやはり協議をした

○國務大臣(樺橋渡君) その点につきましては、私も運輸大臣になりましたから、ことに航空自衛隊のジェット機が非常に増大してくる関係等もありまして、この点も非常に、民間航空との間に併用してやるということについては危険が伴うということも感じまして、昨年でありましたか、千歳の飛行場に参りまして、あそこ等も視察いたしました。やはり現地等を見まして、その点は心配をいたしておつたのであります。まあ、案内においても、何とか予算その他のことが許されれば、やはり自衛隊の航空基地と民間航空とを分離する方法を考究してもらいたい、また考究すべきであるということもかねてお考えしておつたのであります。そのために、昨年千歳の飛行場等の問題につきましても、もう一つ代行する飛行場を許可するといふような案も立てまして、いろいろと地元にも折衝しておつたのですが、北海道におきましては、地元等において、千歳の飛行場を、あくまであそこをやはり民間飛行場として使いたいといふような希望が非常に熱烈でありましたので、その点はまだ懸案になつておるような次第であります。何となくこれを根本的にこの問題を解決しなければならぬといふことを痛感いたしておるのであります。こゝろいふ問題もあわせて、運輸省において急速に対策委員会等立てまして、内閣その他にもやはり協議をした

○國務大臣(樺橋渡君) その点につきましては、私も運輸大臣になりましたから、ことに航空自衛隊のジェット機が非常に増大してくる関係等もありまして、この点も非常に、民間航空との間に併用してやるということについては危険が伴うということも感じまして、昨年でありましたか、千歳の飛行場に参りまして、あそこ等も視察いたしました。やはり現地等を見まして、その点は心配をいたしておつたのであります。まあ、案内においても、何とか予算その他のことが許されれば、やはり自衛隊の航空基地と民間航空とを分離する方法を考究してもらいたい、また考究すべきであるということもかねてお考えしておつたのであります。そのために、昨年千歳の飛行場等の問題につきましても、もう一つ代行する飛行場を許可するといふような案も立てまして、いろいろと地元にも折衝しておつたのですが、北海道におきましては、地元等において、千歳の飛行場を、あくまであそこをやはり民間飛行場として使いたいといふような希望が非常に熱烈でありましたので、その点はまだ懸案になつておるような次第であります。何となくこれを根本的にこの問題を解決しなければならぬといふことを痛感いたしておるのであります。こゝろいふ問題もあわせて、運輸省において急速に対策委員会等立てまして、内閣その他にもやはり協議をした

いと思ふのであります。現段階におきまして、御存じのように、膨大な資金等がかかることもありまして、まあ併用の姿になっておりますが、しかし、ぜひ打破しなければならぬ根本的な問題だと思ふ次第でございます。

○小酒井義男君 たとえば、羽田にしても、小牧あるいは伊丹等の、国内の重要なといひますか、飛行場として、将来観光用にも非常に利用される頻度というものはふえる一方だと思ふのであります。こういうことを考えますと、やはり現在の主要な民間航空の離着陸をしておるような飛行場は、これは民間の飛行機の離着陸専門にしておくことが私が一番望ましいと思ふのです。そういう方向に進むべきだと思ふのですが、大臣はどうでありますか。

○國務大臣(橋本渡君) 御説ごもつとでもありまして、やはり最近のようにジェット機の練習が非常に盛んになって参りますと、危険が伴いますし、現に羽田等におきまして、相当軍が使用量が多いために、民間の空港としても、また国際空港としても相当の危険も伴うということを感じておるのであります。従つて、ことにジェット機時代に入つて参りましただけに、そのことが痛感されますから、何とかやはり民間航空の飛行場と軍の飛行場と分離するという方向に、こういう機会をもつてぜひ推進したいと思ふのであります。私は昨年もちよつと航空局長を連れまして、千葉の海岸で埋め立てを今やつておる約三百万坪くらいの航空地になる地点等もあるから、そういうところへ一つ国際航空的な大きなものを、やはり永遠のことを考へてやつたらどうかということ、そういうこと

とも実は構想を練り、現地等も視察しておるような次第でありまして、私の方の國の福岡等におきましても、非常にやつぱりいろいろジェット機の問題をめぐりまして、地元との問題もありませんので、やはりこれは根本的にこの機会にこの問題を内閣においても取り上げてもらつて、解決する方向に持つていきたいと思ふ次第であります。

○小酒井義男君 少しそれでは具体的な犠牲者ができたわけなんです、飛行場の管制ですね。管制の責任はどこが持つておるのか、そして防衛庁と運輸省との共管か何か、飛行場の管理ですね、こういうことに対する主として官庁はどちらなのか、そういう点をお尋ねしたい。

○政府委員(辻軍男君) お答え申し上げます。現在航空交通管制業務は、運輸大臣が行なうことに相なつております。それで現在、それでは航空交通管制はどういうふうに行つておるかと思ふと、公共の飛行に關するところには管制区なり、あるいは管制圏を運輸大臣が指定いたしまして、この管制圏及び管制区につきまして、航空交通管制業務を行なつておる次第でございます。それで、従いまして、防衛庁との關係から申しますと、防衛庁關係が専用する飛行場につきましては、公共用のものではないので、現在管制圏、管制区はしておりません。ただ、たとえば、防衛庁の航空機のみがほとんど使用しておるといふものにつきましては、防衛庁との間に民間機の乗り入れを折衝いたしまして、これが兩者意見一致して認められておると

ころにつきましては、その面において公共性があるということ、航空交通管制を行なつております。従いまして、防衛庁の専用する飛行場におきまします飛行場管制は、現在航空交通管制業務とは法律上呼んでおりません。事実上防衛庁の飛行機だけの場合におきましても、やはり航空交通の整理ということが必要でございますので、いわゆる管制業務と同様の業務を防衛庁の管制部隊がやつておられます。これはいわゆる自家用の地域における自家用の交通整理という法律的には觀念をいたしておる次第でございます。で、なお、この点につきまして、現行法の法律の建前は、今申し上げた通りでございますが、よく考えてみますと、空管というものは、全体の航空の交通の安全に至大な關係がございますので、実は今国会に提案いたしましたので、そういう点についてなお航空管制業務の完全を期したいというふうな意見を持つておる次第でございます。

○小酒井義男君 今、小牧が具体的に問題になつておるのですが、小牧に離着陸する民間機というのは、きわめて回数が多いと思ふのですが、その少ない回数の離着陸をやる場合に、練習機がどうしてもあそこで滑走路へ行つて事故を起こすような状態の練習をやらなければならぬものか、平素もそういうことをやつておるのか、そういう点について、従来運輸省の關係の立場として、危険性というものを考へて、こういう点のコントロールを指導される必要があつたのではないかと思ふのです。そういうことをおやりになつておつたのかどうかということ、今回起こつた場合の、そういう時間的

な問題等についてお調べがわかつておれば承つておきたい。

○政府委員(辻軍男君) これは防衛庁との關係の訓練その他につきましては、防衛庁の方でもいろいろの御計画がございますが、今御指摘がございましたように、民間機の発着と非常に混み合ひまして、飛行場の使用が困難なような事態につきましては、絶えず現地で防衛庁の出入と私どもの方の出入と打ち合わせをして、できるだけ円滑にいくように協議してやつております。なお、御指摘のございましたように、小牧におきまします民間機と、それから防衛庁の關係の発着の割合は、圧倒的に防衛庁の方が多うございます。

○小酒井義男君 そこで、防衛庁が多うおるのですが、この管制をやつておる人たちは、全員運輸省の所屬でございますか。

○政府委員(辻軍男君) これは、現在名古屋の空港に對しまして、管制官は、運輸省關係からは十四名派遣いたしております。それから、防衛庁の方からは、その補助として四名を派遣いたしております。それで、大体管制官の勤務は八時間勤務で、四直三交代と申しますか、休養を含めまして二十四時間勤務になつております。その各グループに、一名は防衛庁の方を補助として勤務していただいております。その防衛庁の方の勤務している方々は、いずれも管制については相當の熟練の方を補助としてやつていただいております。

○小酒井義男君 防衛庁と運輸省と、そういう立場ですと、管制の責任というものはやはり運輸省の方にあつて、そういう飛行機の離着陸を指揮する最高の責任者は、その命令権といひますか、その決定をする資格、権利、こういうものは合議でやるような形になつておるのか、そうでなしに、責任者の判断で—それは意見は聞かれるでしょうけれども、責任者の判断でやるような形になつておるのか、そういう点を一点お尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(辻軍男君) この航空交通管制業務に關しましては、先ほど申し上げましたように、運輸大臣の專管事項になつておりました。問題になつております名古屋の飛行場の管制につきましては、全面的に運輸大臣の監督下にあります。私どもの方から出ております管制官が、各グループごとに責任者として指揮いたしておる次第でございます。

○小酒井義男君 皆さんも質問があるやうですから、私は簡単に一つ伺ひますが、この今回の場合の旅客機は、大体予定の時間にあそこへ着いておるのか、よほど早着、延着というやうなことが相当あつたのかどうかということですね。そういう場合の従来の管制官の取り扱ひ、これはどういふふうに行つておられるのか承りたいと思ひます。

○政府委員(辻軍男君) これは、予定よりも約二十分近く遅延いたしております。ただし、このことは、管制の仕事といたしましては、まあ飛行機を御利用なさいましてお感じになりますよ、に、氣象關係その他の關係で、その程度の遅延なり、あるいは少し早く着くというやうなことは、まああることではございまして、特に取り立てて言ふほどのことではないと、かように考へております。

○小酒井義男君 最後に、そういうことは従来もあつたのだということなんですが、そういう場合の管制のやり方は、十分の打ち合わせをしてやられるのですから、事故が今までなかったと思つて、それで、時間を見ると、相当おそいのでございますね。おそいといひましても、もう夕方ですね。こんな時間にやはり毎日、常時防衛庁の練習機は飛んでおるのかどうか。

○政府委員(辻草男君) その点、私どもの方で今までの確な情報を得ておりませんが、訓練でございますから、そういうこともままあつたのではないかと、ただいま私どもの推定だけを申し上げまして、なおよく調査いたしましてお答えいたしたいと思ひます。

○大倉精一君 関連してお伺ひしたいのですけれども、まだ十分な調査はないと思ひますから、おわかりにならぬ面があるかもしれませんが、私が新聞で読んだ感じでございますといふと、全日空の飛行機が誘導路に入つたと同時に離陸を命じておる、この時間的な関係ですね。そういう、入つたと同時に離陸を命じなければならぬような、そういうふうな空港の使用度、頻度というものが非常に激しいのじゃないかと思ひますが、具体的にどのくらいの使用量になつておるのか、これは滑走路が一本しかないというのですが、

○説明員(関口規矩二君) 小牧の飛行場の使用状況でございますが、たとえば、ことしの一月でございますと、離陸及び着陸、それからお天気の良いとき悪いとき、それから普通ローカル・フライトといひまして、上がつて

すぐおける離着陸の練習、そういうこともを含めまして、民間が六百五十回、防衛庁側が二千七百九十三回、この程度でございます。多い月は、昨年の十一月、十二月等は、防衛庁の方は約五千回、十一月におきましては民間の方は約千三百回、この程度の発着回数になつております。

○大倉精一君 私が聞いたところによりますと、昨年の十月、十一月、十二月の三カ月間に発着回数が約一万七千回、そのうちの約八〇%が航空自衛隊の飛行機だと、こういう具合に聞いておるのでありますが、それが事実だとしますと、たつた一本の二千二百五十メートルの滑走路にこれだけの飛行機の発着を許すといふことは、これは非常に無理じゃないかと思ひます。そういうことを黙認しておいたところに大きな問題があるのじゃないかと思ひますけれども、その辺についての技術の事情はどういう具合になつておるのか。この数字は正しいのかどうか、正しければ、そういうふうな収容能力といひますか、使用能力があるのかどうか。

○説明員(関口規矩二君) 使用回数には、ただいまお話のございました通りと存じます。それが頻度が特に多過ぎたかといふことではございますが、特に多過ぎたといふことは私は考へておりません。

○大倉精一君 まあ、これはいづれ調査してみたいと思ひのでありますけれども、冒頭に申しましたように、飛行機が誘導路に入つたと同時に発着を命ずるといふようなことは、これは相当頻度が多過ぎるといふ具合に考へても差しつかえないのじゃないかと思ひ

ますから、この点について一つまた後ほど調査してからお尋ねしたいと思ひます。

それから、源田空幕長が言つておられるところによりますと、どういふわけでも全日空機が滑走路をUターンしてきたかわからぬといふことを言つておられます。私もその辺の事情はよくわかりませんが、普通であれば、全日空機は滑走が終つて、それからターミナルに行つてしまふ。その日に限つてUターンして戻つてくる、どうもその辺がわからないと言つておるようであります。あるいはまた、ある新聞の記事に暗くてわからなかつたといふことも書いてある。さらにまた工事中であつて、何か前方に見えるあたりが工事中のあたりと確認をして、発進したところが、突然目の前近く一ぱいに飛行機が現れたと書いてある。現在工中といふのでありますけれども、小牧の飛行場の滑走路が完全な状態にあつたかどうか、これは疑問だと思ひますけれども、御調査の結果いかがですか。

○政府委員(辻草男君) お答え申し上げます。まず最初の滑走路上でUターンするといふことは、常識的におかしのじゃないかといふ御指摘でございますが、これはあの滑走路は南北に続いておりまして、あれからいわゆるターミナルの方へ参ります、われわれタクシー・ウェイと言つておりますが、誘導路を通りまして、ラン・ウェイからターミナルに行くのでございまして、この道が五本ございまして、ちょうどあのところのまん中に参りまして着陸いたしました、そのままずつと参つ

て、こういうふうな方向で着陸いたしました、これを少し行つて、左へ曲がるよりも、ここでUターンして、すぐうしろの誘導路からターミナルの方へ行つた方が近いといふふうな判断で、管制塔から指示したのではないかと疑いがあるわけでございます。

それから工中といふことで、滑走路の状態が不完全ではなかつたかといふ御質問でございますが、これは現在工事をいたしておると申しますのは、滑走路の北の端の方に、滑走路の両側に川がございまして、これが夜、月夜等でありまして、非常に光つたようございまして、一般の夜間の離着陸に於ける程度支障があるといふことで、これをおおつてしまふ工事を現在やつておられます。これは滑走路の上におきましては全然そういう工事はしてないのでございまして、滑走路の両側でそういう工事を、突貫工事を昼夜兼行でやつておる、その工事のことでございまして、滑走路の使用の問題としては完全な状態にあるわけでございます。

○大倉精一君 どうも私はそう思ひない。これは非常に重大だと思ひますけれども、東京新聞で自衛隊の平野二佐ですか、これの語つておるところに「滑走路をすこし進んだところで前方に明りがみえたが、滑走路が工中なのでその明りだとみてかまわず進んでから急に視界いっぱいになり、滑走路の路上に飛行機の操縦士が見間違えるようなそういうことがあつた」といふことは重大な問題だと思ひます。これは工事のあたりと飛行機のあたりと間違えるといふような、そういう

よりよな状態に置いておいたといふことは非常に重大だと思ひますが、この責任はどこにあるのですか、こういうふうな状態があるとするれば、

○政府委員(辻草男君) このたたいま申し上げました工事は、私どもの方と防衛庁と協議いたしましたので、この工事につきましては、防衛庁の方で施行されておる次第でございます。従いまして、こういう工事に於ける灯火その他につきまして、飛行機に不便を与えるといふ責任の問題になりますと、私どもの方と防衛庁の方とその責任を分担せざるを得ないのじゃないか、かように考へる次第でございます。

○大倉精一君 こんなことの責任を分担するといふことはおかし。飛行場の管理責任はあなたの方にあると思ひます。ですから、工事は防衛庁がやるのでしようが、発着に関連のあるすべてのことは運輸省に責任があると思ひますが、運輸大臣、この辺どうでしよう、これは重大な問題だと思ひます。

○国務大臣(橋本渡君) ただいまおっしゃいました点でございますが、この点は、飛行場はやはり運輸省の管轄下にありますし、その中で行なわれますいろいろな問題も、運輸省がこれはやはり管轄していると思ひのであつて、まあよく報告を受けてみなければわからないのでありますけれども、私から言わせますれば、やはりその責任は運輸省にいたすにしてもあると思ひます。

○大倉精一君 この問題は、これは小牧ばかりじゃなくて、これからもあると思ひます。自衛隊と共管の飛行場の中で、自衛隊の必要によつて工事さ

らうよりよな状態に置いておいたといふことは非常に重大だと思ひますが、この責任はどこにあるのですか、こういうふうな状態があるとするれば、

○政府委員(辻草男君) このたたいま申し上げました工事は、私どもの方と防衛庁と協議いたしましたので、この工事につきましては、防衛庁の方で施行されておる次第でございます。従いまして、こういう工事に於ける灯火その他につきまして、飛行機に不便を与えるといふ責任の問題になりますと、私どもの方と防衛庁の方とその責任を分担せざるを得ないのじゃないか、かように考へる次第でございます。

○大倉精一君 こんなことの責任を分担するといふことはおかし。飛行場の管理責任はあなたの方にあると思ひます。ですから、工事は防衛庁がやるのでしようが、発着に関連のあるすべてのことは運輸省に責任があると思ひますが、運輸大臣、この辺どうでしよう、これは重大な問題だと思ひます。

○国務大臣(橋本渡君) ただいまおっしゃいました点でございますが、この点は、飛行場はやはり運輸省の管轄下にありますし、その中で行なわれますいろいろな問題も、運輸省がこれはやはり管轄していると思ひのであつて、まあよく報告を受けてみなければわからないのでありますけれども、私から言わせますれば、やはりその責任は運輸省にいたすにしてもあると思ひます。

れ、あるいはその他のいろんな工事を
する場合に、こういう少なくとも標識
灯に見違えるというような重大な問題
については、とくとその原因について
お調べ願いたいと思う。私も十分調査
してまた御質問申し上げる。

そこで、先ほどこの空港はそんなに
頻度は激しくない、十分だという御答
弁がありました。これと関連して、
私はそうじゃないと思う。われわれた
びたび飛行機で旅をしまして、小牧の
空港あるいは大阪の空港で、上空で
もって三十分も四十分も、激しいとき
は一時間半もぐるぐる回して待つて
いることがたくさんあります。これを
もって見ても、たつた一本の滑走路で、
三月間で一万七千回の発着する回数
があるという事は、これは適当と考
えられない。こういう一本だけの飛行
場の滑走路にこれだけの頻度があり、さ
らにまた、先ほど小酒井君が言ってい
るように、こんなところで自衛隊が演
習をやっている。どうしてそんなこと
をほらっておいて、今までこういうこ
とでは危険だとわかっておいて、一本
の滑走路よりなところで自衛隊が演
習する、その合間々々に民間機が離着
陸する。私はかつてこの問題につい
て、昭和三十三年でありましたか、米
軍から航空管制の移管を受けたとき
に、自衛隊も協力するといふ名目で
もって管制業務の中に入ってくるけれ
ども、これは自衛隊優先になるのじゃ
ないか、こういうことを質問したこと
があります。そうしたら決してそれは
そうじゃありません。その連絡を密に
するために、あくまでも運輸省が一斉
に管制をやつて、民間が優先になつて
やるのであります。こういう答弁をい

ただいたよりな覚えがあります。その
後の状況は、私もその飛行経験につ
いて、また、いろいろ新聞等で見まし
ても、必ずしもその答弁通りじゃないと
思う。現在は自衛隊の、いわゆる軍用
機が優先になつていて、こういう実態
にあるとは考えられるのですが、その
点いかがでしょうか。

○政府委員(辻堂男君) 先ほど御指摘
ございました滑走路の使用の頻度の問
題、それからまた、工事の問題につき
しては、なお私どもの方で詳細に検討
をいたしたいと存じております。それ
から、いわゆる防衛庁の航空機が優先
的に、民間機よりも優先的に扱われて
いるのじゃないかというふうな御質問
でございますが、これは原則として全
然さうなことは考えておりません。
ただ一つ防空のために、国籍不明機が
来たものを迎えて、それを確かめると
か、あるいは警戒に飛び立つといま
すような、そういう場合だけにつきま
しては、ある程度の防衛庁の飛行機に
優先権を、これは一般的な問題として
与えるようなことに相なっております
が、これはしかし、滑走路の上に民間
機など、ほかのものがあつても、それ
をどかして飛ばすとかいうふうなこと
ではないのであります。そういう場
合には、その他の飛行機の離着陸をと
めまして、着陸しようといふものは、
いわゆる上空でぐるぐる回つて、旋回
して退避、それがすむまで着陸の態勢
をとらせない。それから離陸しようと
するものは、全部誘導路、あるいは
その他の安全な地帯に退避させまし
て、まずそういう目的の飛行機を先に
出すということが唯一の例外でござい
まして、それ以外につきましてはすべ

て同等の扱いをいたしておる次第であ
ります。

○大倉精一君 最後に一言だけ伺ひ
しておきたいのですけれども、常識的
にあるいは専門的にあなた方の見解と
して、小牧の二千二百五十メートルの
一本の滑走路に大体どのくらいの許容
量があるのか、これはジェット機、プ
ロペラ機、いろいろあるでしょうが、そ
の点について、どのくらいの頻度が、
数字で大体概要でいいのですが、知ら
してもらいたい。それからもう一つ
は、航空自衛隊優先ではないというよ
うなお話がありました。これは運輸
大臣にお伺ひするのですけれども、こ
の際小牧空港は前から民間専用にして
もらいたいという要望が、地元から非
常に熱烈なものがあつたんであります
けれども、小牧の飛行場のような、場
所的にあるいは施設的に、これを契機
に民間の飛行機専用にする、こういう
ように御努力をなさるお気持ちがな
いか。この際二点だけ伺つておきたい
と思ひます。

○説明員(関口規矩二君) 発着回数と
いいますのは天候に左右されます。非
常にお天気が悪いときですとその日の
発着回数というのは減ります。

○大倉精一君 これは私はしろうとで
わかりませんが、天候の都合、
あるいは飛行機の型あるいはジェット
機、プロペラ機、練習機いろいろあつ
て何機というのはおわかりならぬか
もしれませんが、大体、十、十
一、十二月は今一万七千回、こういう
ような状態のもとにそういう飛行機が
たくさん出てくる、あるいは非常にそ
の当時の飛行機の種類、そういうよう
な条件のもとで、三方月間にどれだけ

の回数が適当であるかということす
ね、わからなければ。この十、十一、
十二月で一万七千回あつたんですけれ
ども、これは適当だとおっしゃったん
ですけれども、あなた方の専門的に見
て、この三方月の状態のもとにおいて
はどのくらいが許容量最大限であると
いうことですね。考えておわかりにな
りませんか。

○説明員(関口規矩二君) 大体月五千
回ぐらいでしたら可能だと思います。

○大倉精一君 月五千回。
○国務大臣(橋本渡君) 今大倉委員の
おっしゃいました、今回の小牧のこ
ういふ惨事等をめぐりまして深く考え
せられることは、やはり民間航空の飛
行場と自衛隊の飛行場をやつぱり分け
る。ことにジェット機は非常に危険な
ところによると五千回、六千回、こうい
う非常に回数が多い練習をやる関
係等もありますから、私といたしまし
ては、やつぱり民間航空の航空対策と
いたしまして、やはり民間航空の安全
確保のためにできるだけこれを区別し
ていくという方針で、政府等において
もこれを契機として話を進めていき
たい、こういうふうに思ふのであります。

○大倉精一君 それで今の許容量につ
いて月五千回だといふようなお話が
あつたんですけれども、そうしますと
大体三方月間に一万七千回あつたん
です、これは許容量を越えるわけです
ね。

○政府委員(辻堂男君) 今の関口技術
部長の話も補足いたしますが、これは
私どもの方もそういう点不勉強で、ま
ことに申しわけないのでございませ
んが、御指摘がございましたように昨年

の十一月、それから十月あたりが一番
機数が多いときでございまして、統計
によりますと十月は民間機が約一千
回、それから防衛庁関係機が約五千五
百回、合わせて六千五百回ぐらいの回
数に相なつております。これは一体あ
る滑走路に對しまして最大の許容量と
いふものがどれかという問題は、まあ
大きなものは今太平洋にきております
ボーイング707のジェット機であります
とか、小さなものは遊覧飛行に使つ
ておりますような二、三人乗の飛行機
からございまして、これらの機種、
それからまた天候によりますと、天気
の悪いときには、いわゆる計器飛行方
式ということで非常に離陸、着陸にも
時間をとるような関係がございするの
で、それらの点を、機種と天候とを勘
案いたしませんと明確な答えが出ない
わけでございますが、この点につきま
してもなお御指摘のような点につい
て、小牧の飛行場の点につきまして現
状を基礎にして一応厳密に算定した
と思ひますが、ただここで申し上げる
ことは、先ほど申し上げましたように
十月、十一月のような非常なピーク
のときにおきまして、私も中央へ、
現場の名古屋飛行場の管制関係から、
非常に離発着が多いので、とても航空
機の安全が保ち得られぬと、そういう
趣旨の、適当な措置をとれといふよう
な趣旨の上申は一件もございませぬ。
最近も各航空保安所長を集めて会
議をいたしました。航空安全につ
いての討議もいたしたのでございま
す。そういう意見は全然なかつたので
ございまして、そういうことから申し
まして、私どもは先ほど申し上げた民
間機一千、防衛庁機五千五百程度のこ

とにつきましては、管制のやり方としてたえられないような危険な限度であった、ということも考えていない次第でございます。

○大倉精一君 どもも私は自信のない答弁じゃなからうかと思ひます。不勉強で、これから勉強しますということ、これは責任官庁としては重大な問題だと思ひます。それで、私はただ漠然と、しろうとだものだから発着回数が何回が適当かと、こう申し上げたのですが、これは各飛行場によつて、たとえ小牧飛行場で発着陸するところの飛行機の種類なり、あるいはいろいろな状態とかいろいろは一応固定してあると思ひます。従つて、小牧には大体何回ぐらいが適当かといふことは、もうお調べになつていなければならぬと思ひます。そういうところに非常に大きな問題があるのじゃなからうかと思ひます。しかも、私は非常に頻度が多くて許容量を越えているのじゃないかと思ひますが、その中に遊覧飛行さへもそこで許可しておる、ますますもつて不可解千万でございます。それから、そういうところに一つの大きな原因があるのじゃないかと思ひます。これは大いに検討していただきたいと思ひます。

もう一つ施設問題ですね、工事のあかりと飛行機のあかりと間違えるような、そういうことを放任しておいたといふこと、これは非常に大きな問題だと思ひます。

それから、もう一つは自衛隊と運輸省との共管の問題ですね、この責任の所在がはっきりしない。あかりの見間違ひ一つ見ましても、まあ責任を分担する。こんなもの分担したつて仕様が

ありません。このようなことが根本的に私は今まで放置をされておつた、そういうことからこういふような事故が起つてきておるのじゃないかと思ひます。そういう点についての私は責任を明らかにしてもらわなからぬし、それから、そういう原因を申し訳でなくて、根本的にやはり積極的に関係当局に追及をして、そして後顧の憂いを断つと、こういう熱意がなければならぬと思ひます。そういう点について一つ大臣の再度御所見をお伺ひしたい。

○国務大臣(橋樑渡君) 大倉委員の御説ごもつともでありまして、従つて今回の災いを転じて将来の幸いとしていきたい、その災害を防ぐという根本的な対策を立てなからぬといふので、今朝来次官以下集めましてさいぜん御報告申し上げましたように、次官を長とする対策委員会等を作りまして、こういう事故を絶滅するための根本的な施策を検討して参りたいと思ひるのでございます。

○中村正雄君 今までの大臣の説明なり答弁聞いておりました、これは事実を一応調査した結果でないかわからなと思ひますが、今までの答弁なり新聞を見ても、一番僕らが不可解に思ひましたのは、全日空は定期航空ですから、おくれはありましょりけれども、何時にどの飛行機が着くといふことは大体わかっているわけなんです。片方自衛隊の練習機ですから、その合間を縫つて練習しているのだと思ひますが、少なくとも、定期航空が着陸して一分ほどの間隔をおいて練習機に離陸の指令を出さなくちゃいけない、そこに向かうの滑走路が使用管理上の

計画性がないのじゃないか、私はその点について大臣がどうお考えになつておるか、その所見を伺ひたいと思ひます。

○国務大臣(橋樑渡君) 今中村委員のおっしゃつたこと、私もそう思ひます。わすか五秒か十秒くらいのこと、こういう大きな事故を起こすのだから、もう一つ、私はよくまだ自衛隊との間の練習に対する協定といひますか、指示といふものがどういふふうに行はれておるかといふことをまだ調べておりませんけれども、少なくともやはりあつて定期航空が通る場合において、特に小牧のような所ではやはり時間を間隔をおいて、これをやるというのをしなければならぬ。また着いてこれが何秒かの間にどういふ事故を起しているといふところに、練習機が爆弾のように飛んでいったことに問題があるので、こういう点は明らかにこの機会にやつぱりつきりさせて、そういうことをコントロールしなければ大へんなことになるのじゃないか。今度でもはなはだ事故としては遺憾でありますけれども、あの程度で済んだのですが、あれがちょっと五十メートルも上がったと衝突しておつたら、全部全滅しておるといふ悲劇が起るのだから、この点は十分注意していただきたいと思ひます。

○中村正雄君 しろろと考へますから、大臣と同じような考へなんです。が、あまりにも運輸省として飛行場の使用管理について無関心であつた、といふそりしはやつぱり免れないと思ひます。この点については、今後十分こういう事故を契機にして管理上の僕は計画性を考へてもらいたい。

もう一つお尋ねしたい点は、これは調査の結果じゃないと、どこに責任があるか、何が原因であるか、判明しない結論は出ないと思ひますが、もし全日空の航空機の操縦士の過失である、管制官の指示が間違つておらなかつたといふのであれば、一応この事故の原因は全日空が負わなければいけないので、それに対する損害等については会社の問題になると思ひますが、もしやつぱり管制官の指示の誤りであるか、あるいは自衛隊の練習機の間違ひ、これは責任を負わなければいけない。従つてそういう場合に、たとえ運輸省が責任を負わなければいけない、管制官の指示の誤りであつたといふことになつた場合には、全日空に対する損失補償、乗客に対する損失補償、こういうものに対して運輸省はどうか、法的措置が講ぜられるか、どうお考えになつておるか。

またもう一つ、防衛庁の練習機の過失である、こうなつた場合にも、防衛庁関係者はきておられないと思ひますが、同じ内閣の大臣であるので、運輸大臣から同時に答弁してもらつてもいいと思ひますが、防衛庁が責任ありとするならば、どういふ補償措置がとられるか、その点について御答弁願ひたいと思ひます。

○国務大臣(橋樑渡君) この点は重大な問題でありますので、今対策本部を設けて十分に諸般の情勢を検討してお答えをいたしたいと思ひます。まして、今ちょうど、また詳細な報告等も受けておりませんし、聞くところによれば、検査当局も全体を対象としての捜査を始めておるようでありまして、

一方運輸大臣といたしましても、独自の立場から今朝来運輸省としてこの事故原因を徹底的に調査せよ、といふことを命令しておるような次第でありまして、それらを待ちましてまた後日報告をしたいと思ひます。

○中村正雄君 私のお尋ねするのは、具体的な小さい金額その他の問題を聞いているわけじゃないので、先ほども言ひましたように、たとえ全日空の責任であらうとも、管理上の責任といふ問題については、今言つたような計画性がないものであります。そういう大きな問題は別にして、直接の原因が管制官の指示の誤りであるとか、こういうふうな場合はやつぱり運輸省の責任になると思ひます。また自衛隊の操縦士が誤つて事故を起したとすれば、自衛隊の責任になるわけですが、そういう場合の運輸省なり自衛隊が責任を負う場合の法的根拠があるかどうか、というふうな根本の問題をお聞きしたわけなんです。従つて、もし運輸省の責任なりとこうなつた場合は、全日空に対する補償、被害者に対する補償については、運輸省が現在の法律のもとにおいて補償の責任を負える体制にあるかどうか。自衛隊も同じだと思ひますが、そういう根拠をお聞きしたいわけなんです。

○国務大臣(橋樑渡君) これはおつしやいますように、やはり重大なる過失がある場合において、裁判上いろいろな認定等の問題がありますが、責任が運輸省側にある場合においては、運輸省として責任をとるべきが妥当だと思ひますのであります。これに被害を与えておつて、しかもこれを顧みないといふことは許されません。防衛庁もまた

しかりと思つてあります。しかし、今の段階におきましては、中村さんもおつしやいますようにまだ調査中でありまして、及ばず影響等もありませんからこの程度で一つ……。

○中村正雄君 では、重ねて最後に、御答弁はけっこうですが、もし運輸省側に責任あり、あるいは自衛隊側に責任ありとなつた場合は、現在の法律体系のもとにおいて、損失補償については十分やり得る体制はある、こういうふうに理解して、もしそういう場合は、万全な補償体制をしいてもらいたいという希望だけを申し上げて、質問を打ち切ります。

○重盛壽治君 ちょっと関連して。若干おそかつたからあるいは内容が違ふかもしれないが、一月月の離着陸の回数が五千回ぐらひはよろしいという解釈ですか。

それからさらに先ほど聞くと、今までの実績だと三カ月に一万七千回ぐらひの離着陸があつた、こういうことですか。

○政府委員(辻軍男君) お答え申し上げます。

ただいま技術部長が五千回云々と申し上げたのは誤りでございまして、ただ、先ほど申し上げましたように、名古屋飛行場のこういう共用関係におきます最大の許容量の問題につきましては、私も、私どもまことに申しわけないのをごさいます、そこまではつかんでいないのをごさいます、最近の一番よけいに離着陸をいたしましたのは昨年十月の月でございます、約民間機が一千回、それから防衛庁関係の飛行機が五千五百回、合わせて六千五百回というのが最近の一番の多い数字で

ございまして。これにつきまして、私も、現地の毎日管制にあつております保安事務所あるいは管制の担当官から、この回数ではあぶなくて航空機の離着陸に安全が期し得られぬ、というふうな報告なりあるいは意見の具申が来ておりましたので、この程度のもは航空機の安全を保ち得るものであるというふうに現在考えておる次第でございます。

○重盛壽治君 どうもおかしな話なんです、五千回すらそれが間違いだというならばいいのだが、五千回を一日に割りますと幾らになりますか。少なくとも一日に百七十回ぐらひになると七回ぐらひになりますね。七回ぐらひになると、夜よなかであらうと何の時間であらうと、平均にして八分間に一台ずつ離着陸しておる。もし危険がないというので勉強しておらぬとすれば、失礼な言い方だけれども、航空を担当する資格がありませんよ。向こうから言つてこないから大丈夫だろう。

それから事故が起きてから、これから原因を調査いたします、こういう航空行政というものはあり得ない。私はさっきの五千回というものは間違いだというのだから、間違ひであつてくれればいいと思つたのだが、もしそういう状態でやつておるとするならば、これは六千回ということになると、もう六分おきに、昼間の一番忙しいときも五分おきぐらひに出る。しかし、われわれは、最近あまり経験がないが、日航機その他で今まで旅行してみた関係からいくと、少なくとも一つの飛行機が降りて出ていくまでに、十分

以内で処理したというふうな経験はない。まだかつてない。三十分、一時間もかかる。何かの間違いであらうかと思つたが、もし離着陸がそういうことであるならばこれは十分調査して、私は不勉強だということ、それ以上申し上げないが、調査をして基本的な問題から直していかぬと、往々にして事故が起きて、単に飛行機ばかりでありません、あるいは船の事故にしてもその事故を究明し、責任がどこにあるか、責任はどつちにあつてもいい、日本の運輸行政として、どうあるべきかという基本的な問題から、やはりこれは調査をして、その善処を私は運輸大臣に望んでおきます。

○小酒井義男君 一つ。今度の問題、いろいろ先ほどから質疑がされて、大臣も、将来の問題としては、民間旅客機の離着陸と軍用機とは、これは飛行場を別にしたい方がいから、そういう方針を進めたいと言つておられますが、それは短時間で実現するわけにいかぬので、そこで私は当面の問題として運輸大臣に、一つここで御答を聞いておきたいのですが、大臣が飛行場管理の責任者なんですか、主たる責任者なんです。そういう立場であれば、私はやはり運輸関係の民間旅客機のこの離着陸を優先して扱ふということ、おやりになる必要があると思つた。これは先ほど御答弁がございましたが、緊急の場合にはこれは別であります、そうでない限りはあくまでも旅客機の安全性というのを先において管制に当たられる、そういうことをやるような当面的な問題が出てくると私は思つておられますが、そういうことをおやりになることを、私は早急に関係の防衛庁等と

も打ち合わせをして実行していただくなければ困るんです、直ちに。そういう点に対する一つ大臣の所見をお尋ねしておきたい。

○国務大臣(橋本渡君) 今おつしやいました点であります、この点は一防衛庁ともよく協議をいたしました、その趣旨に沿つて方法を、やはり民間の航空というものを長期的に確立するというのが、現段階の日本の立場からいつても妥当なものであつて、従つて練習その他によつてこれが著しく阻害されるという方向は、できるだけ解消せしめる方向に向かつて、これを契機として折衝し、それを実現したいと、こういうふうに思つております。

○理事(江藤智君) この問題はわが国の航空事業にきつめて重大問題でございますから、運輸省の方でも鋭意原因の究明にも努めておられるようでありますから、今後なお当委員会におきまして十分に質疑あるいは検討いたしましたと思つておられますが、きょうはこの程度で一応打ち切りしたいと思います。

なお、きょうの質問に関連して運輸当局に御要望したいことは、これは結局回数の割り方だと思つておられますが、私は飛行機が最小時間何分間隔に着発できるかという問題は、これはもう小牧の飛行場の滑走路をとり、その着発の飛行機の種類を考へれば当然出てくるはずのものなんです、はっきり。しかも今度の事故の原因が結局最小時間というところに非常に関連がござりますから、一つそういう点について研究をしておいていただきたい、かように思つておられます。

○大倉精一君 資料を一つお願いいたします。

今の発着の回数ですね、許容量に関する資料を、各飛行場ごとに、現在どのくらい許容量になつておるか、従来の実績ですね。さっきのお話によりまして、最高ピークは六千六百回ですね。これを割つてみると大体六・六分間に一回ということになるわけですが、そういう割になるのですが、一応各飛行場の発着回数の実績並びに自衛隊と民間飛行機との使用の割合、こういう点について資料を要求いたします。

○理事(江藤智君) それでは次に、外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これより提案理由の説明を求めます。

○国務大臣(橋本渡君) ただいま議題になりました外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして、御説明申し上げます。

外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法は、昭和二十八年に制定され、昭和三十一年度までこの法律に基づき、利子補給契約及び損失補償契約が締結されて参つたのであります。しかし昭和三十一年度においては、スエズ動乱により、国際海運が著しい好況に恵まれたため、わが国海運企業の実績も逐次改善されましたので、それまで締結されていた利子補給契約による利子補給金の支給を停止すること、新たに締結された外航船舶については、利子補給契約締結に必要な予算措置を講じなかつたのであります。

このような方針は、昭和三十三年度及び昭和三十四年度においても踏襲されたのでありますが、一方海運市況は、スエズ動乱の解決後は急速に低落し、このため、海運企業の業績もともに悪化したのであります。

このようにわが国海運業が市況の低落に抵抗力がなく直ちに業績の低下を来たすほど企業基盤が弱体である原因は、根本的には、戦後の新造船がほとんど借入金によって行なわれており、かつ、その金利が国際金利水準よりはるかに高いことによるのであります。このまま放置しますと、今後ますます激化する国際競争において、わが国海運の健全な発展が阻害されるのではないかと危惧されるのであります。

このように、現状にかんがみ、政府といたしましては昨年来提唱された各方面の意見を参考として、日本海運の企業基盤を強化し、国際競争力を増強するための方策を鋭意検討して参りましたが、昭和三十五年より海運企業の合理化をはかるとともに、利子補給金の支給を復活することとし、来年度予算にその経費を計上した次第であります。

この利子補給の復活に伴い、外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法の一部につき必要な改正を行なうとするものであります。

次に改正法律案の概要について御説明申し上げます。まず改正の第一点は、利子補給金を納付する場合の利益の計算方法を若干変更した点であります。

現行法では、一定額以上の利益を計上した場合その会社は、利子補給金相当額を国に納付することとし、その利

益は、会社の決算において計上された利益によることになっております。この決算において不当な経理がある場合は、運輸大臣がその是正を勧告する建前になっておりますが、今回の改正措置によりさらに運輸大臣が右勧告を行なった場合には、その勧告に従って再計算した利益の額を、利子補給金相当額の納付の基準とし、利子補給金の国庫納付に遺憾なきを期せんとするものであります。

次に改正の第二点は、日本開発銀行に対する利子補給制度を廃止したことであり、日本開発銀行に對する利子補給制度を廃止したこと

現行法は、日本開発銀行に對する利子補給制度を定めていたが、実際には、昭和二十八年に一月半行なわれたのみで、その後は停止され、補助金等の臨時特例等に関する法律によって日本開発銀行に對する利子補給の規定を適用させない措置をとって今まで経過してきております。このような実情にかんがみ、今回の改正において、これに関する規定を削除することとしました。

改正の第三点は、当分の間、新たに損失補償契約を締結しないこととしたこととあります。現行法では、船舶建造融資について、損失補償契約を結ぶことができることとなつておりますが、昭和三十五年において、これに必要な債務負担行為がなされておらず、また、現在の金融事情では、政府が損失補償契約をしなくても、建造に必要な融資が可能でありますので、この制度の活用が必要となるまで、当分の間、その実施を停止することにしました。

改正の第四点は、現行法では、利子補給が停止されていた期間中に建造された船舶について利子補給契約を結ぶ場合を予想しておりませんので、今回の利子補給の復活に伴い、昭和三十三年から昭和三十四年までに建造された船舶についても利子補給契約を結ぶことができることとしました。

以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願いいたします。

○理事(江藤智君) 次に、航空法の一部を改正する法律案を議題といたしました。

これより提案理由の説明を求めます。○國務大臣(橋本渡君) ただいま議題となりました航空法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

御承知の通り、最近におけるわが国の民間航空の発展は、まことに目ざましいものがありまして、特にこの一、二年の間においては、ジェット機等の大型高速機の就航を見るに至り質的にも量的にも、今や航空界は画期的な発展段階に入らうとしております。

このような航空の発展に即応して、航空の安全を確保し、航空輸送の秩序を確保するためには、飛行場周辺の安全表面の確保、航空交通管制の整備、航空機検査制度の合理化、航空運送事業に関する規制の再検討等が必要であります。このため現行の航空法に所要の改正を加えたいというのがこの法律案を提案する理由であります。

次に、この法律案によります主要な改正点につきまして御説明申し上げます。

まず第一は、最近における航空機及び整備品の整備能力及び改造能力の著しい向上に對し、あわせて海外における検査制度の合理的運用をはかるため、航空機及び整備品の検査制度に関する規定を改正したこととあります。

すなわち、運輸大臣におきまして、航空機または整備品の整備または改造を行なう事業者についてその能力の認定を行なうこととし、認定を受けた者が改造した航空機または整備品の修理または改造につきましては、航空機の修理改造検査または整備品の予備品証明のための検査を省略することができることとする等の改正をいたしました。

航空機及び整備品の整備または改造に関する検査制度の合理化をはかったこととあります。

第二は、最近におけるジェット機等の高速大型機の就航、計器着陸誘導装置の発達等の事情に對し、航空機の航行の安全を確保するため、飛行場周辺における高層建築物等の設置の制限等に関する規定を改正したこととあります。

その一は、公共の用に供する飛行場について、水平表面の上に出る物件の設置を制限することといたしまして、航空機の離陸及び着陸の安全の確保をはかったこととあります。

その二は、第一種空港及び政令で定める第二種空港について新たに延長進入表面、円錐表面または外側水平表面という安全表面を設定することとし、これらの表面の上に出る物件の設置を制限することといたしまして、計器着陸誘導装置による航空機の精密進入の

安全の確保及び高速大型機の離陸または着陸のために必要な飛行の経路の確保をはかったこととあります。

その三は、地表または水面から六十メートル以上の高さの物件につきましては、当該物件の設置者が航空障害燈を設置しなければならないこととするなど、航空障害燈に関する規定の適正化をはかったこととあります。

その四は、昼間においても航空機からの識別が困難である煙突、鉄塔その他の運輸省令で定める物件につきましては、昼間障害標識を設置しなければならぬことといたしまして、これらの物件と航空機との衝突の防止をはかったこととあります。

第三は、最近における航空交通量の増大、ことにジェット機等の高速機の運航が著しく増加して参りました事情に對し、航空交通管制に関する規定を整備するため、これに関する規定を改正したこととあります。

その一は、ジェット機等の高速大型機が常時航行する空域における航空交通の安全を確保するため、運輸大臣が指定する一定の空域を飛行する航空機は、必ず計器飛行方式に従って飛行しなければならないこととするなど航空交通管制に関する規定を整備したこととあります。

その二は、航空交通管制制度の合理的運用をはかるため、自衛隊の使用する飛行場のうち政令で定めるものにつきましては、これに関する航空交通管制業務を防衛庁長官に委任して行なわせることとしたこととあります。もちろん、この場合におきましても航空交通管制の一元的運用をはかる必要がありまので、運輸大臣において、防

衛庁長官の行なり当該業務を統制することにおいてあります。

第四に、航空運送事業の健全な発達を促進するため、利用航空運送事業に關する規定を創設したことであり、すなわち、近時航空機による貨物輸送の著しい発展に伴ない、鉄道における通運業のように、航空運送事業者以外のもので、みずから荷主と運送契約を行ない、航空運送事業者を下請として利用して貨物の運送をする業態が出現して参りましたが、これを利用航空運送事業として免許の対象とすることにより、航空運送事業の秩序の確保をはかつたのであります。

最後に、航空機に關する爆発物事故の防止のために、爆発物と疑ふに足りる物件について航空運送事業者による航空機からの取りおろしの権限を付与するなど、航空機の運航の安全に關する規定を整備いたしますとともに、航空従事者の業務範囲について、その適正化をはかり、検査手数料等の手数料に關する規定を整備する等、所要の改正を加えた次第であります。

以上がこの法律案を提案する理由であります。

何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決あらんことをお願い申し上げます。

○理事(江藤智君) この二法案に対する質疑は、慣例によりまして次回以後にいたしたいと思います。

○理事(江藤智君) 速記をつけて。

○白木義一郎君 大臣にお話しておきたいのですが、先日予算委員会ですり上げた通りに、今度のタクシー問題

について造船疑獄に次ぐ第二の幕があるか、どういふように話していただやききに、不幸にして大阪の陸運局でトラック並びにタクシーの免許に關する問題がとり上げられて、当局の鋭い追及を受け始めたといふことを大臣はもう御承知のことと思ひますが、これは必然的におひさ元の東京の陸運局にも必ず波及するやうな予感を私は持つておりますから、この際タクシーの免許について大臣は真剣になつてお考えをいただかないと、これは大きな社会問題になると思ひますので、この汚職事件の内容の報告と今後の対策について、次の委員会ではいろいろとお伺いしたいと思ひますから、そのつもりでお願いしたいと思います。

○理事(江藤智君) ちよつと速記をとめて。

○理事(江藤智君) 速記をつけて。

○理事(江藤智君) 運輸事情に關する調査を議題といたします。

○中村順造君 私は本日、国鉄のことにつきまして、二質問いたしたいと思います。

でございますが、いろいろ国鉄の内部事情があるわけでありまして、いわれられておるところの労使の關係であります。昨年仲裁裁定等がいろいろ出されておりますが、私の聞く範囲ではどうもその仲裁裁定が裁定通りに完全に実施をされておらない。また、それを実施するよりなお考へ方がないやうに見受けられるんですが、その点について、国鉄の副総裁から一つ答弁願ひたいと思ひます。

○説明員(吾孫子豊君) どういふことをお尋ねになつておるか、よくわから

ない点がございますが、仲裁裁定を国鉄当局が尊重しないなんといふことはあり得ないことだと思つております。仲裁裁定には当然われわれ拘束されるわけでございます。予算上、資金上、不可能な問題は別でございますが、裁定を軽視するとか、尊重しないとかいふやうなことはなはずであると思つております。

○中村順造君 時間がないからきつめて簡潔に申し上げますが、昨年九月だったと思ひますが、動力車の関係で、動力車乗務員の労働条件に關する仲裁裁定、あるいは国鉄の近代化に關連する問題が出されておりました。特に、私は、この動力車乗務員の労働条件に關する問題であります。この点が、そのまま、実施をされておるとかおらないとか、今の副総裁のお答えでは、実施をしておる、こゝういふことでは、実施をしておる、こゝういふこととありますが、そゝういたしますと、いろいろ組合と、動力車乗務員の労働条件に關する協定なんといふやうなものを結んでおられますが、それが中身を見ますと、まあ二、三、三、それぞれ今後の協定をするという字句が非常に使つてあるわけなんです。その協定の内容が、どういふふうになつて、どういふふうに進んでおるのか、その点を少し具体的に説明を願ひたいと思ひます。

○説明員(吾孫子豊君) ただいま、その詳細なことは私もよく承知いたしております。仲裁でもって協定をするということにきめられました。事項については、直接の協定をした、あるいは、やはり公労委に中に入つていただいて調停を受けるというやうな、あるいはあつせんを受けるという

いふやうなことで、お話を続けておることばあると思ひます。

○中村順造君 いや、私の言つておるのは、たとえばですね、中身が、仲裁裁定の中で、協定をせよといふやうな中身が示されて、その示されたことに基つて協定も協定をする、こゝういふやうな協定が結ばれておるわけですが、しかし、それが、ただ協定をせよといわれたから協定をするんだとか、あるいは、何回協議をしたからとか、こゝういふことでなくして、裁定の実際の趣旨といふものは、協定をして、従

来の紛争の事案については解決をせよといふことが、やはり私は前提でなければならぬと思ふ。少なくとも第三者にお願ひをして、相当の御努力をわすらわして出された裁定といふことは、た

ら単に協定をすればよろしいんだと、しかも、協議の内容についてはこゝで詳しく私は申し上げませんけれども、副総裁も詳しい話は知らない、こゝういふお話でございますから、あとでお

りになります。検討されてもけっこうであります。協定の進行過程にいろいろ提案をされるものも、きわめて常識はずれのものも提案をされる。こゝういふ実情にもあるわけで、私はなぜ本日

を申し上げておるのは、その協議そのものが進行しておらない。具体的に、そのことによつて、協議によつて物事が解決をしておらない、こゝういふ考え

方から質問をしておるわけですから、その気持に立つて、ここに中村理事もおられるやうでありますから、一つ、根本的な考え方でよろしいですが、仲裁裁定に示された協定、また、その協議に基つて協定をしておる。しかも、協定を忠実に守つて、具体的に紛争事案が現実に解決をしたといふこと

があるなら、私は説明を願ひたいと思ふんですが、おそらく、今日まで聞き及ぶ範囲では、それらの、具体的にこれこれのものを解決いたしましたといふことは、動力車乗務員の労働条件等についてはないと思ふ。だから、こゝで、この春の輸送の繁忙期に対して何らかの問題が起きてくるのではないかと、副総裁が一つ、詳しい話は知らないと言われるなら、けっこうでありますから、担当の理事からでも御説明願ひたいと思ひます。

○説明員(吾孫子豊君) 仲裁裁定等で協定をせよといふやうにきめられた事柄につきましては、むろん、ただ協定をする、形式的に話をするというだけではないので、協議をするといふのは、協議によつて円満な解決方法を見出すといふことがねらいでやるわけでございます。それから、そゝういふ、今御指摘になつておられます問題がどういふことなのかは、実は今私存じませぬので、歸つてまあよく調べてみたいと思ひますけれども、協定したことがあれば、むろんその協定は尊重する。しかし、まあ労使双方の間でありますか

ら、いろいろな双方に言い分がありますから、協議に時間がかかる、話がまとまらないということも、それはいろいろあると思います。で、そういう場合はそういう場合で、当事者同士で話をつかぬ場合には、また公労委その他の御厄介になるところもあると思いたしますし、協議をするからには、それによって円満な結論が得られるように努力をいたすということを常に考えておるといふことは、一つ御了解願いたいと思います。

○中村順造君 いや、副総裁は、前段は内容を知らない、こういう前提です。それから、何をか言わんやですが、しかも後段においては、裁定の趣旨に沿って協議を進めていくという精神だ、こう言われれば、別に問題はないようにですが、私は現実の問題からして、長い間のこの動力車乗務員に関する労働条件、これは非常に運転の安全を保つというところから非常に大切なことなんです。きょう飛行機の問題にさされましたけれども、事故が起きたあとで、抜本的な対策を講ずる、こういうことは意味をなさないわけです。事故の起る前に、それらのことが懸念されるなら、当然それに対する対策を講じなくちゃならぬ。特に組合はこの問題については建設的な意見として、動力車乗務員の労働条件というものは、いろいろ当局とも話し合っておるわけなんです。しかも、裁定が出されたのは去年の九月、協定を結んだのも去年の九月、それがその後何ら具体的に進展をしておらないというのが実情だからそういう問題が起きてくる。私はこの点を指摘しておるわけです。知らないとい

言われるなら、それは副総裁の知らないことが国鉄の中でたくさんあるかもしれないけれども、少なくとも、少くとも、こういう大事な問題は、やはり担当の常務理事もおられることですから、その間の連絡を密にして、十分知っておいてもいいと思います。これは直接国鉄の運輸事情あるいは運転に影響があるという心配があるから、私はそういうことを指摘すると、いつもそのあとで何らか事故が起きる。これは本委員会でも、私はそういう実例に基づいて話をしたこともあるわけですから、それらの点を十分一つ考慮の中に入れて、今後のこの労使の関係がどういりますか、この起らないように、しかも公正な第三者を入れた仲裁裁定があるとするなら、具体的に物事が進展するように私は考えていたきたいと思ふ。

もう一点、一つお伺いいたします。まあ時間もあと二、三分ですが、いろいろ国鉄職員全体が一年間にわたって非常に努力をして、国鉄の業績も上がっている、こういうことが言われておるわけですが、手当の問題がいつも問題になるわけですが、春になると、しかも、輸送の繁忙を控えて、この年度末手当の問題が出ておるわけですが、これらの点について、まあ経理担当の理事もおられますけれども、これは一体どういふ事情になつておるのか、この点を一つ説明をお願いしたいと思います。

○説明員(吾孫子豊君) 今のお尋ねのうちの前段の問題につきましては、具体的な現在の進行状況その他をよく私も聞いてみたいと思つておりますが、もちろん、そのお尋ねのございました御趣旨は、私どももその通りだと思つたので、できるだけ、もしおくれおるものがあれば促進するようにしたい、そういうふうに考えます。

○中村順造君 私のお尋ねしておるのは、団体交渉の内容ではない。団体交渉は団体交渉で、組合と当局でやられている。いわばこの一年間、去年の四月からことしの三月で終わるわけですが、この間の国鉄の業績の内容です。内容をお尋ねしておるわけですが、事実、国鉄当局においては、いろいろ当局の考え方もあると思いますが、その実績といふものがあるわけですが、考え方を抜きにして、それで、いわゆる公共企業体については、一般公務員と違って業績賞手を出す、こういう仕組みにもなつておりますから、その実績と照らし合わせて賞手を出すのかどうか、いわゆる期末手当や年度末手当が出せるのかどうか、それだけの余力があるのかどうかということをお尋ねしておるわけですが、この点についてお答え願いたい。

○説明員(吾孫子豊君) ただいま期末手当の額その他についてどうするかという点については、団体交渉をいたしておるわけですが、業績は、非常にやはり仕事があふえております。それに伴いまして収入も相当上がっておりますので、それらの点を考えまして、できるだけ期末手当というよりなものは出すという線で交渉をいたしております。

○中村順造君 最後に、私は要望しておきますが、結局、私のきょう質問した内容につきましては、私が申し上げました点、やはり国鉄の運転あるいは公共性から見まして、多少心配の面があるから申し上げたわけでありまして、私は、今副総裁の答弁の内容によりますと、仲裁裁定を中心にしてこの物事の解決に努力をする、こういうこととでございますから、具体的に私はそのことを進めていただいて、そうして不必要ないわば摩擦によって、私の心配しておるようなことのないように、一つそういう事態が起らないように要望いたします。

○理事(江藤智君) 本日は、これにて散会いたします。
午後零時十三分散会

計算書類の作成の方法について不当な経理の是正を勧告した場合においては、その勧告に従つて再計算することとしたときの当該決算期の利益とし、これらの利益の範囲は、政令で定めるものに限るものとする。に改める。

第十三条中「二分の一に相当する金額を」の下に「下らない金額を」を加える。
第十九条から第二十一条までを次のように改める。
第十九条から第二十一条まで 削除
第二十三条第一項中「(第二十条第二項において準用する場合を含む。)」を削る。

附則
1 この法律は、昭和三十五年四月一日から施行する。
2 改正前の第二十条第二項及び第二十三条第一項の規定は、改正前の第十九条の規定による利子補給金を支給する旨の契約に係る融資を受けた会社については、なおその効力を有する。
3 政府は、昭和三十五年四月一日から昭和三十五年三月三十一日までの間にされた外航船舶の建造のための融資について、第二条の規定による利子補給金を支給する旨の契約を結ぶことができる。この場合において、第五条第二項中「予定しゅん工日」とあるのは、「予定しゅん工日(既にしゅん工した船舶については、しゅん工日)」とする。
4 政府は、当分の間、第二条の規定による損失を補償する旨の契約を結ばないものとする。

5 補助金等の臨時特例等に関する法律（昭和二十九年法律第百二十九号）の一部を次のように改正する。

第十六条を次のように改める。
第十六条 削除

航空法の一部を改正する法律案

航空法の一部を改正する法律

航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）の一部を次のように改正する。

目次中「第五十六条の二」を「第五十六条の五」に、「第三百三十一条の二」を「第三百三十一条の三」に改める。

第二条第二項中「第十九条」を「第十九条本文」に改め、同条第六項中「三千メートル」の下に「（ヘリポートの着陸帯にあつては、二千メートル以下で運輸省令で定める長さ）」を、「六百メートル」の下に「（ヘリポートの着陸帯にあつては当該短辺と当該一直線との距離に十五度の角度の正切を乗じた長さに当該短辺の長さの二分の一を加算した長さ）」を加え、同条第七項中「上方へ」の下に「五十分の一以上で」を加え、同条第八項中「中心として」の下に「四千メートル以下で」を加え、同条第九項中「七分の一」の下に「（ヘリポートにあつては、四分の一以上で運輸省令で定める勾配）」を加え、同条第十一項中「航空路における」を削り、「指定するもの」を「告示で指定するもの」に改め、同条第十二項中「公共の用に供する」を「運輸大臣が告示で指定する」に、「指定するもの」を「告示で指定するもの」に改

め、同条第十三項中「有視界飛行状態」を「有視界気象状態」に改め、同条第十四項中「計器飛行状態」を「計器気象状態」に、「有視界飛行状態」を「有視界気象状態」に改める。
第二条第十九項を第二十一項とし、第十八項を第十九項とし、第十七項を第十八項とし、第十六項を第十七項とし、第十五項の次に次の一項を加える。

16 この法律において「計器飛行方式」とは、計器気象状態において飛行する航空機に適應するように運輸省令で定める飛行の方法をいふ。

第二条第十九項の次に次の一項を加える。
20 この法律において「利用航空運送事業」とは、他人の需要に應じ、有償で、航空運送事業を経営する者の行なう運送を利用して貨物を運送する事業をいふ。
第十四条の二中「第十条第四項（第十条の二第二項において準用する場合を含む）」を「第十条第四項」に改める。

第十六条第一項に次のただし書を加える。
但し、航空機の修理又は改造の能力が運輸省令で定める技術上の基準に適合することについて事業場ごとに行なり運輸大臣の認定を受けた者が当該認定に係る修理又は改造をする場合であつて、運輸省令で定めるところにより、その認定を受けた者が当該航空機について第十条第四項の基準に適合することを確認するときは、この限りでない。

第十六条第三項中「第十条の二第二項において準用する場合を含む。」を削り、同条に次の一項を加える。
4 第一項但書の認定に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

第十七条第一項中「当該航空機の使用に供するための発動機、プロペラその他運輸省令で定める」を「発動機、プロペラその他運輸省令で定める航空機の」に改め、同条第三項を次のように改める。

3 第一項の整備品の修理又は改造の能力が運輸省令で定める技術上の基準に適合することについて事業場ごとに行なり運輸大臣の認定を受けた者が当該認定に係る修理又は改造を行ない、且つ、運輸省令で定めるところにより、第十条第四項の基準に適合することについて確認をした整備品は、前条第一項の規定の適用については、第一項の予備品証明を受けたものとみなす。

第十七条に次の三項を加える。
4 予備品証明及び前項の確認には、運輸省令で定めるところにより、有効期間及び当該予備品に係る航空機の型式の限定を附するものとする。
5 予備品証明及び第三項の確認は、当該予備品について運輸省令で定める範囲の修理若しくは改造をした場合又は当該予備品が航空機に整備されるに至つた場合は、その効力を失ふ。
6 第三項の認定に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

第十九条本文中「改造をした場合」の下に「（第十六条第一項の修理又は改造をした場合を除く。）」を加え、「第十条の二第二項において準用する場合を含む。」を削り、同条ただし書を次のように改める。
但し、確認をし又は確認を受けることが著しく困難な運輸省令で定める本邦外の地域において航空機の整備をした場合において、運輸省令で定めるところにより、一定の資格を有する技術者が航空機の安全性が確保されていることについて確認をしたときは、この限りでない。

第二十五条第三項中「（機体関係、発動機関係、プロペラ関係、計器関係又は電気関係の別）を削る。
第四十条に後段として次のように加える。
供用開始後において、告示し及び揭示した事項について変更がある場合（第四十三条第一項に規定する事由による場合を除く。）も同様である。
第四十三条第一項中「加えようとするとき」の下に「（飛行場の標点の位置を変更しようとするときを含む）」を加え、同条第二項ただし書中「又は転移表面」を「転移表面又は水平表面」に改める。
第四十九条第一項中「又は転移表面」を「転移表面又は水平表面（これらの投影面が一致する部分については、これらのうち最も低い表面とする。）」に改め、「建造物」の下に「（その告示の際現に建造中である建造物の当該建造工事に係る部分を除く。）」を加え、同項ただし書を次のように改める。
但し、仮設物その他の運輸省令で定める物件（進入表面又は転移表面に係るものを除く。）で飛行場の設置者の承認を受けて設置し又は留置するもの及び供用開始の予定日前に除去される物件については、この限りでない。
第四十九条第二項及び第三項中「又は転移表面」を「転移表面又は水平表面」に改め、同条第三項中「出るに至つたもの」の下に「及び同項の告示の際現に建造中であつた建造物で当該建造工事に従つたこれらの表面の上に出るに至つたもの」を加える。
第五十条第一項中「又は転移表面」を「転移表面又は水平表面」に改める。
第五十一条を次のように改める。
（航空障害燈）
第五十一条 地表又は水面から六十メートル以上の高さの物件の設置者は、運輸省令で定めるところにより、当該物件に航空障害燈を設置しなければならぬ。但し、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。
2 飛行場の設置者は、運輸省令で定めるところにより、当該飛行場の進入表面、転移表面又は水平表面の投影面と一致する区域内にある物件（前項の規定により航空障害燈を設置すべき物件を除く。）で運輸省令で定めるところに航空障害燈を設置しなければならぬ。
3 運輸大臣は、運輸省令で定めるところにより、前二項の規定に

く）を加え、同項ただし書を次のように改める。
但し、仮設物その他の運輸省令で定める物件（進入表面又は転移表面に係るものを除く。）で飛行場の設置者の承認を受けて設置し又は留置するもの及び供用開始の予定日前に除去される物件については、この限りでない。
第四十九条第二項及び第三項中「又は転移表面」を「転移表面又は水平表面」に改め、同条第三項中「出るに至つたもの」の下に「及び同項の告示の際現に建造中であつた建造物で当該建造工事に従つたこれらの表面の上に出るに至つたもの」を加える。
第五十条第一項中「又は転移表面」を「転移表面又は水平表面」に改める。
第五十一条を次のように改める。
（航空障害燈）
第五十一条 地表又は水面から六十メートル以上の高さの物件の設置者は、運輸省令で定めるところにより、当該物件に航空障害燈を設置しなければならぬ。但し、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。
2 飛行場の設置者は、運輸省令で定めるところにより、当該飛行場の進入表面、転移表面又は水平表面の投影面と一致する区域内にある物件（前項の規定により航空障害燈を設置すべき物件を除く。）で運輸省令で定めるところに航空障害燈を設置しなければならぬ。
3 運輸大臣は、運輸省令で定めるところにより、前二項の規定に

く）を加え、同項ただし書を次のように改める。
但し、仮設物その他の運輸省令で定める物件（進入表面又は転移表面に係るものを除く。）で飛行場の設置者の承認を受けて設置し又は留置するもの及び供用開始の予定日前に除去される物件については、この限りでない。
第四十九条第二項及び第三項中「又は転移表面」を「転移表面又は水平表面」に改め、同条第三項中「出るに至つたもの」の下に「及び同項の告示の際現に建造中であつた建造物で当該建造工事に従つたこれらの表面の上に出るに至つたもの」を加える。
第五十条第一項中「又は転移表面」を「転移表面又は水平表面」に改める。
第五十一条を次のように改める。
（航空障害燈）
第五十一条 地表又は水面から六十メートル以上の高さの物件の設置者は、運輸省令で定めるところにより、当該物件に航空障害燈を設置しなければならぬ。但し、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。
2 飛行場の設置者は、運輸省令で定めるところにより、当該飛行場の進入表面、転移表面又は水平表面の投影面と一致する区域内にある物件（前項の規定により航空障害燈を設置すべき物件を除く。）で運輸省令で定めるところに航空障害燈を設置しなければならぬ。
3 運輸大臣は、運輸省令で定めるところにより、前二項の規定に

より航空障害燈を設置すべき物件以外の物件で、航空機の航行の安全を著しく害するおそれがあるものに航空障害燈を設置しなければならぬ。

4 前二項の物件の所有者又は占有者は、これらの規定により飛行場の設置者又は運輸大臣の行なう航空障害燈の設置を拒むことができない。

5 運輸大臣及び第一項又は第二項の規定により航空障害燈を設置した者は、運輸省令で定める方法に従い、当該航空障害燈を管理しなければならない。

6 運輸大臣は、第一項又は第二項の規定により航空障害燈を設置した者の当該航空障害燈の管理の方法が前項の運輸省令に従っていないと認めるときは、その者に対し、設備の改善その他その是正のため必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

第五十一条の次に次の一条を加える。
(昼間障害標識)

第五十一条の二 昼間において航空機からの視認が困難であると認められる煙突、鉄塔その他の運輸省令で定める物件で地表又は水面から六十メートル以上の高さのもの

の設置者は、運輸省令で定めるところにより、当該物件に昼間障害標識を設置しなければならない。

2 運輸大臣は、運輸省令で定めるところにより、前項の規定により昼間障害標識を設置すべき物件以外の物件で、航空機の航行の安全を著しく害するおそれがあるもの

に昼間障害標識を設置しなければならない。

3 前条第四項から第六項までの規定は、昼間障害標識について準用する。

第五十六條第二項本文中「第五十一条第一項、第三項及び第四項」を「第五十一条第二項、第四項及び第五項」に改め、同項ただし書中「又は転移表面」を「転移表面又は水平表面」に改める。

第五章第五十六條の二を第五十六條の五とし、第五十六條の次に次の三条を加える。
(第一種空港等の特例)

第五十六條の二 運輸大臣は、第一種空港及び政令で定める第二種空港について、延長進入表面、円錐表面又は外側水平表面を指定することができる。

2 延長進入表面は、進入表面を含む平面のうち、進入表面の外側底辺、進入表面の斜辺の外側上方への延長線及び当該底辺に平行な直線とその進入表面の内側底辺からの水平距離が一萬五千米メートルであるものにより囲まれる部分とする。

3 円錐表面は、水平表面の外縁に接続し、且つ、空港の標点を含む鉛直面との交線が水平面に對し外側上方へ五十分の一以上で運輸省令で定める勾配を有する円錐面であつて、その投影面が当該標点を中心として一萬六千五百メートル以下で運輸省令で定める長さの半径で水平に描いた円周で囲まれるもののうち、航空機の離陸及び着

陸の安全を確保するために必要な部分とする。

4 外側水平表面は、前項の円錐面の上縁を含む水平面であつて、その投影面が空港の標点を中心として二萬四千メートル以下で運輸省令で定める長さの半径で水平に描いた円周で囲まれるもの(投影面が水平表面又は円錐表面の投影面と一致する部分を除く)のうち、航空機の離陸及び着陸の安全を確保するために必要な部分とする。

第五十六條の三 運輸大臣は、前条第一項の指定をし又は指定をした事項に変更を加える場合には、空港の附近の土地の所有者その他の利害関係を有する者の利益を著しく害することとならないように配慮しなければならない。

2 第三十八條第三項、第三十九條第二項及び第四十條の規定は、前条第一項の指定をし又は指定をした事項に変更を加える場合に準用する。

第五十六條の四 何人も、第五十六條の二第一項に規定する空港について前条第二項において準用する第四十條の告示があつた後においては、その告示で示された延長進入表面、円錐表面又は外側水平表面(これらの投影面が一致する部分については、これらのうち最も低い表面とする)の上に出る高さの建造物(その告示の際に建造中である建造物の当該建造事に係る部分を除く)、植物その他の物件を設置し、植栽し、又は留置してはならない。

2 第四十九條第一項但書の規定は、円錐表面及び外側水平表面について準用する。

3 第四十九條第二項の規定の第一項の規定に違反する物件について、同条第三項から第七項までの規定は第一項の告示の際現に存する物件で延長進入表面、円錐表面又は外側水平表面の上に出るものについて準用する。

第五十八條第一項中「運輸省令で定める様式」を削る。

第五十九條に次の一号を加える。

四 その他運輸省令で定める航空の安全のために必要な書類

第六十條第二号中「計器飛行状態において」を「計器飛行方式により」に改め、同条第三号を次のように改める。

三 運輸大臣が告示で指定する空域を飛行する場合

第六十三條中「計器飛行状態の場合若しくは飛行の途中において計器飛行状態において飛行することが予想される場合」を「計器飛行方式により飛行しようとする場合」に改める。

第六十五條第二項の表航空機の欄中「計器飛行状態において」を「計器飛行方式により」に改める。

第六十六條第一項の表航空機の欄中「飛行する航空機」の下に「飛行中常時地上物標又は航空保安施設を利用できると認められるものを除く。」を加える。

第七十六條第一項第一号中「、火災その他の航空機の事故」を「又は火災」に改め、同項に次の一号を加える。

四 その他運輸省令で定める航空機に関する事故

第七十六條に次の一項を加える。

3 機長は、飛行中航空保安施設の機能の障害その他の航空機の航行の安全に影響を及ぼすおそれがあると認められる運輸省令で定める事態が発生したことを知つたときは、他からの通報により知つたときを除いて、運輸省令で定めるところにより運輸大臣にその旨を報告しなければならない。

第七十九條ただし書中「やむを得ない事由がある場合において、運輸大臣の許可を受けたとき」を「運輸大臣の許可を受けた場合」に改める。

第八十一条の次に次の一条を加える。

(搜索又は救助のための特例)

第八十一条の二 前三條の規定は、運輸省令で定める航空機の事故、海難その他の事故に際し搜索又は救助のために行なう航行については、適用しない。

第八十二条中「、有視界飛行状態においては九百メートル以上、計器飛行状態においては三百メートル以上」を「九百メートル(計器飛行方式により飛行する場合にあつては、三百メートル)以上」に改める。

第八十六條の次に次の一条を加える。

第八十六條の二 航空運送事業を経営する者は、貨物若しくは手荷物又は旅客の携行品その他の航空機内に持ち込まれ若しくは持ち込まれようとしている物件について、形状、重量その他の事情により前条

第一項の物件であることを疑うに足る相当な理由がある場合は、当該物件の輸送若しくは航空機内への持ち込みを拒絶し、託送人若しくは所持人に対し当該物件の取卸しを要求し、又は自ら当該物件を取り卸すことができる。但し、自ら物件を取り卸すことができるのは、当該物件の託送人又は所持人がその場に居合わせない場合に限り。

2 運輸大臣は、航空の安全を確保するため特に必要があると認めるときは、航空運送事業を經營する者に対し、前項の規定による措置を講ずべきことを命ずることができ。

第九十一条中「五キロメートル」を「五千メートル(七千三百メートル以上の高さの空域にあつては、八千メートル)」に改める。

第九十四条(見出しを含む)中「有視界飛行状態」を「有視界気象状態」に改め、同条の次に次の見出し及び一条を加える。

(計器飛行方式)

第九十四条の二 航空機は、計器気象状態において飛行する場合又は航空交通管制区若しくは航空交通管制圏のうち運輸大臣が告示で指定する空域を飛行する場合は、計器飛行方式により飛行しなければならない。但し、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

第九十五条の見出しを削り、同条中「計器飛行状態において」を「計器飛行方式により」に改める。

第九十六条に次の一項を加える。

2 第二条第十二項の運輸大臣が指定する飛行場の業務に従事する者(運輸省令で定める飛行場の工事に関する業務に従事する者を含む)は、その業務に関し、運輸大臣が当該飛行場における航空交通の安全のために与える指示に従わなければならない。

第九十七条第一項中「計器飛行状態において、航空交通管制圏内の飛行場」を「計器飛行方式により、第二条第十二項の運輸大臣が指定する飛行場」に改め、同条第二項中「計器飛行状態において飛行しようとするとき(前項の場合を除く。）」又は有視界飛行状態において」を「前項の場合を除き、」に改める。

第一百一条第一項第三号を次のように改め、同項第五号中「不定期航空運送事業」の下に、「利用航空運送事業」を加える。

三 事業計画が經營上及び航空保安上適切なものであること。

第一百二十二条の次に次の二条を加える。

(利用航空運送事業)

第一百二十二条の二 利用航空運送事業を經營しようとする者は、運輸大臣の免許を受けなければならない。

2 第一百条第二項及び第三項並びに第一百一条の規定は、前項の免許について準用する。この場合において、第一百条第二項中「運輸開始」とあるのは「事業開始」と、「事業計画(航空機の運航及びこれを行うために必要な整備に関する計画をいう。以下同じ。）」とあるのは「運輸省令で定める事業計画」と読み替へるものとする。

第三百二十二条の三 第三百三条及び第三百五条から第三百二十条までの規定は、利用航空運送事業について準用する。この場合において、第三百三条中「運航」とあるのは、「事業」と読み替へるものとする。

2 第三十条第二項の規定は、前項において準用する第九十九条の規定による事業の停止又は免許の取消の場合に準用する。

2 第二百五条第二項中「当該航空運送事業者又は航空機使用事業者」を「当該定期航空運送事業者、不定期航空運送事業者(第九十一条第一項の免許を受けた者をいう。以下同じ。）」に改める。

第九十九条の表第七号の二を次のように改める。

七の二 第二十九条の二第一項の技能証明についての限定の変更を申請する者

第九十九条の表第七号の二を次のように改める。

(訴訟)

第九十九条の二に次の二項を加える。

2 この法律の規定により運輸大臣の権限に属する事項で左の各号に掲げるものは、政令で定めるところにより、防衛庁長官に委任するものとする。

航空運送事業を經營することができ。

一 本邦内から発送されて本邦外に到達する貨物
二 本邦外から発送されて本邦内に到達する貨物
三 本邦外から発送されて、本邦を経由して、本邦外に到達する貨物

2 第九十九条第二項及び第三項の規定は、前項の許可について準用する。この場合において、第九十九条第二項中「運輸開始」とあるのは、「事業開始」と読み替へるものとする。

3 第九十九条の二から第九十九条の二の二 第十六条第一項但書又は第十七条第三項の認定を申請する者

第九十九条の二に次の二項を加える。

一 第九十九条の二但書、第九十六条第一項及び第九十七条第一項に規定する事項であつて、政令で定める飛行場の航空交通管制圏に係るもの

二 第九十六条第二項に規定する事項であつて、政令で定める飛行場に係るもの

三 第九十七条第二項に規定する事項であつて、政令で定める飛行場から出発する航空機に係るもの

九条の五までの規定は、第一項の許可を受けた者(以下「外国人国際利用航空運送事業者」という。))について準用する。

第九十九条の二に「利用航空運送事業」を加える。

第九十九条の表第一号の二中「十二万四千円」を「二十二万三千円」に改め、同表第二号中「六万七千二百円」を「二十二万三千円」に改め、同表第三号中「三万四千七百円」を「六万四千四百円」に改め、同表第四号中「一万六千八百円」を「三万八千四百円」に改め、同表中同号の次に次の一号を加える。

九万円。但し、本邦外の事業場について認定を行なう場合は、九万円の範囲内で政令で定める金額に政令で定める金額を加算した額

五百六十円。但し、運輸省の航空機を使用する場合及び本邦外において実地試験を行なう場合は、五百六十円の範囲内で政令で定める金額に政令で定める金額を加算した額

一 第九十九条の二但書、第九十六条第一項及び第九十七条第一項に規定する事項であつて、政令で定める飛行場の航空交通管制圏に係るもの

二 第九十六条第二項に規定する事項であつて、政令で定める飛行場に係るもの

三 第九十七条第二項に規定する事項であつて、政令で定める飛行場から出発する航空機に係るもの

四 第九十八条に規定する事項で

あつて、政令で定める飛行場に到着した航空機に係るもの

3 運輸大臣は、前項の規定による委任により防衛庁長官が行なう業務の運営に關する事項を統制するものとする。

第四百三十三条第三号中「同条の規定による確認をしない」を「同条本文の確認をせず、且つ、これを受けない」に改める。

第四百三十三条の二第一号中「第十条の二第二項において準用する」を削り、同条第二号中「第十六条第三項の基準」を「第十条第四項の技術上の基準」に、「同条」を「第十六条」に改める。

第五百五十条第二号中「第四十九条第一項」の下に「第五十六条第二項において準用する場合を含む」又は「第五十六条の四第一項」を加え、同号の次に次の一号を加える。

二の二 第五十一条第六項（第五十一条の二第三項において準用する場合を含む）の規定による命令に違反した者

第五百五十条に次の一号を加える。
十一 第九十六条第二項の規定に違反して、同項の指示に従わなかつた者

第五百五十三条第二号中「第一項若しくは第二項」を「第一項から第三項まで」に改める。

第五百五十四条第一項第六号の次に次の一号を加える。

六の二 第九十四条の二の規定に違反して、計器飛行方式によらないで航空機を運航したとき。

第五百五十四条第一項第七号中「計器飛行状態において」を「計器飛行

方式により」に改め、同項第八号中「第九十六条」を「第九十六条第一項」に改める。

第五百五十五条第一号中「第二百二十一条第一項」の下に、「第二百二十二条の二第二項」を加え、同条第二号及び第三号中「第二百二十二条第一項」の下に、「第二百二十二条の三第一項」を加え、同条第四号中「第二百二十九条」を「第二百二十九条第一項又は第二百三十一条の二第二項」に改める。

第五百五十七号中「不定期航空運送事業者」の下に、「利用航空運送事業者」を加え、同条第二号及び第三号中「第二百二十二条第一項」の下に「又は第二百二十二条の三第一項」を加え、同条第八号中「第二百二十二条第一項」の下に「又は第二百二十二条の三第二項」を加える。

第五百五十七号の二中「外国人国際航空運送事業者」の下に「又は外国人国際利用航空運送事業者」を、「第二百二十九条の二」、「第二百二十九条の三第二項」、「第二百二十九条の四」及び「第二百二十九条の五」の下に、それぞれ「第二百三十一条の二第三項において準用する場合を含む」を加える。

第六百六十条第一号中「第七十条」の下に「（第二百二十二条の三第一項において準用する場合を含む）」を加え、同条第二号中「第二百二十二条第一項」の下に、「第二百二十二条の三第一項」を加える。

別表事業用操縦士の項第四号中「計器飛行状態の下において」を「計器飛行方式により」に改め、同項中第五号を第六号とし、第四号の次に次の一号を加える。

五 不定期航空運送事業の用に供する回転翼航空機の操縦を行なうこと（計器飛行方式により有償の旅客の運送を行なう運航を除く。）

別表一等航空整備士の項から航空工場整備士の項まで中「第十九条」を「第十九条本文」に改める。

附則

（施行期日）
第一条 この法律は、昭和三十五年六月一日から施行する。

（ヘリポートに關する経過規定）
第二条 運輸大臣は、この法律の施行後、運滞なく、この法律の施行の際現に存するヘリポートについて、改正後の航空法（以下「新法」といふ。）第二条第六項、第七項及び第九項の規定による進入区域、進入表面及び転移表面を告示するとともに、現地においてこれらを掲示するものとする。

（航空交通管制圏に關する経過規定）
第三条 この法律の施行の際現に存する公共の用に供する飛行場は、新法第二条第十二項の規定の適用については、同項の規定により運輸大臣が指定した飛行場とみなす。

（水平表面に關する経過規定）
第四条 この法律の施行の際現に存する物件であつて、改正前の第四十条（改正前の第五十六条第二

項において準用する場合を含む。）の規定による告示後この法律の施行のときまでに公共の用に供する飛行場の水平表面の上に出るに至つたもの（この法律の施行の際現に存する植物で成長してこの法律の施行後水平表面の上に出るに至つたもの及びこの法律の施行の際現に建造中である建造物で当該建造工事によりこの法律の施行後水平表面の上に出るに至つたものを含む。）については、新法第四十九条第一項（新法第五十六条第二項において準用する場合を含む。）の規定は、その高さの限度において、適用しない。

2 運輸大臣又は飛行場の設置者は、前項に規定する物件の所有者その他の権原を有する者に対し、新法第四十九条第三項から第七項までの規定の例により、当該物件の水平表面の上に出る部分を除去すべきことを求めることができ

る。

（航空障害燈等）に關する経過規定
第五条 この法律の施行の際現に存する物件で地表又は水面からの高さが六十メートル以上のもの（この法律の施行の際現に存する植物で成長して地表又は水面からの高さが六十メートル以上となるに至つたもの及びこの法律の施行の際現に建造中である建造物で当該建造工事により地表又は水面からの高さが六十メートル以上となるに至つたものを含む。）については、新法第五十一条第一項及び第五十一条の二第一項の規定は、適用しない。

（利用航空運送事業に關する経過規定）
第六条 この法律の施行の際現に利用航空運送事業を經營している者は、この法律の施行の日から三月間は、新法第二百二十二条の二第一項の規定にかかわらず、同項の免許又は新法第三百十一条の二第一項の許可を受けなくても当該事業を引き續いて經營することができ

る。その者がその期間内に当該事業についてこれらの免許又は許可の申請をした場合において、その免許又は許可をする旨又はしない旨の通知を受ける日までの間についても、同様とする。

（罰則に關する経過規定）
第七条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（運輸省設置法の一部改正）
第八条 運輸省設置法（昭和二十四年法律第五十七号）の一部を次のように改正する。

第四条第一項第四十四号の九中「航空運送事業」の下に、「利用航空運送事業」を加える。

第二十八条の二第一項第十三号中「航空運送事業」を加える。

昭和三十五年三月二十三日印刷

昭和三十五年三月二十四日発行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局