

第三十四回 参議院運輸委員會會議録第十八号

昭和三十五年五月十日(火曜日)午前
時五十四分開会

委員の異動

四月二十七日委員平井太郎君辭任につ
き、その補欠として佐野廣君を議長に
おいて指名した。

四月二十八日委員佐野廣君辭任につ
き、その補欠として平井太郎君を議長
において指名した。

五月六日委員平井太郎君辭任につ
き、その補欠として佐野廣君を議長にお
いて指名した。

出席者は左の通り。

委員長 平島 敏夫君
理事 天埜 良吉君
江藤 智君

委員 村上 春藏君
小酒井義男君
金丸 富夫君
佐野 廣君
三木與吉郎君
相澤 重明君
中村 順造君
松浦 清一君
白木義一郎君

國務大臣

運輸大臣 橋本 渡君

政府委員

防衛庁教育局長 小幡 久男君
大蔵省主 佐藤 一郎君
計局次長 前田 郁君
運輸政務次官 前田 郁君

第十部 運輸委員會會議録第十八号 昭和三十五年五月十日【参議院】

運輸大臣官房長 細田 吉藏君
運輸省鉄道監督 広瀬 真一君
局固有鉄道部長 辻 章男君
運輸省航空局長 古谷 善亮君
事務局長 常任委員 古谷 善亮君
会専門員 道副總裁 吾孫子 豊君

説明員

日本国有鉄 道副總裁 吾孫子 豊君

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、衆議院送付)

○国有鉄道運賃法の一部を改正する法律案(内閣提出、予備審査)

○運輸事情等に関する調査(日本国有鉄道の運営に関する件)

○委員長(平島敏夫君) これより委員會を開会いたします。

本日は、航空法の一部を改正する法律案を議題といたします。

前回に引き続き、質疑を行ないます。念のため申し上げますが、本案は去る六日衆議院より送付されて参りました。

○相澤重明君 しばらく欠席しておりますが、まず第一に、今回の航空法の改正について若干お尋ねしておきたいと思ふのですが、それは、運輸省として国際競争にどう対処するかというところが、航空問題に非常に大きな要素を持つておられるわけですが、特にお話を、今までの議事録等を調べて

みますという、各国に対してできるだけ足を伸ばしていきたいということに言われておられるようですが、さきに、外国から日本に乗り入れを申し込まれておられるに聞いておるのであります。その航路の問題を、一体運輸省としてはどういうふうにお考えおられるのかというところが一つ、それから具体的には、日本が今度欧州に行く場合に、北極航路をとる場合の、一つは陸路を走らせるのか、もう一つは海路を走らせるのか、こういう点について基本問題の一つ先にお尋ねをしておきたいと思ふのです。

○政府委員(辻章男君) 御承知の通り、現在東京空港というものは、非常に東南アジアにおきまして、特に香港と並んで重要な地点でございます。また、世界的にも非常に重要な地点にありまして、各国から非常に乗り入れの希望が多いわけでありまして、これに對しましては、航空協定というものは大体相互主義になつておるのでございす。従つて、向こうから三便入つてくれれば、こちらからも三便行けるという権利はできてくるわけでありまして、ただ、日本航空の現在の力というものがまだ十分ではございませんので、権利をもらひましても、現実にはその権利が行使し得られない分野が多いようでありまして、私もといたしましては、できるだけ相互条約のもとにおきまして、日本航空が伸びていけないような路線につきましては、できるだけ乗り入れの回数等を、外国機の乗り入れをふやさないということを基本的に考え

ております。ただ、これも航空だけの問題でもございせんので、貿易関係あるいはその他の一般の国際関係等にもみ合はせの問題がございまして、航空だけの見地からきめかねる場合も多々あるのをごいしますが、航空関係といふは、その基本的な考え方はさういふふうにお考えをしております。

それから次に御質問がございましたが、北極回りの欧州航路の問題でございますが、これは、ことしの一月にDC8一機を追加発注いたしました。これが大体来年の春ごろまでは入手できる見込みでございます。これが入手次第開始したい、かように考えております。大体来年の五月ないし六月ごろになるのじゃないかと、かように考えております。

○相澤重明君 それからエア・フランスとの提携というものは具体的にどういふふうになつておりますか。

○政府委員(辻章男君) これはエア・フランスとは、東京・欧州間の、パリ間の航空路につきまして、これは北回りも南回りも提携してやつていこうという協定が成立いたしております。時期は、すでに北回りの方が先に具体的な取りきめができておりました。現在すでにエア・フランスの北極回りの東京との航路につきましては、日本航空とエア・フランスとの共同運送ということに相なつております。将来、先ほど申し上げましたように、日本航空が北極航路に就航いたしますれば、エア・フランスとプールをやつていこうという

ことになつております。

○相澤重明君 スカンジナヴィア航空の申し入れについては、許可をしないという方針なんですか、それとも、今後はなお折衝をするという方針なんですか、いかがですか。

○政府委員(辻章男君) 現在スカンジナヴィア航空から特に申し入れはきてないのでございしますが、あるいは御質問の御趣旨は、北極回りのスカンジナヴィアの航空路に關しまして、一年ごとに期限を切つておられる問題についてのお尋ねかと思ふのでございしますが、これにつきましては、来年度ですでにやれるような許可を出しております。

○相澤重明君 私のお尋ねしておるのは、限定ということではなくて、今後国際交通というものは飛行機にたよる率は非常に多い。その場合にエア・フランスと日航との協定というふうなものが、具体的にスカンジナヴィアの場合も行なわれるのかどうか、こういう点をお尋ねをしておるわけなんです。

○政府委員(辻章男君) これはスカンジナヴィア航空が今後いわゆるエア・ユニオンなりあるいはその他のエール・フランス等々というふうな関係に立つてくるかというふうな問題でもあるかと思ふのでありますが、現在のところ、日本航空といたしましては、エール・フランス以外と新たにさういう協定を結ぼうという意図はないようございします。

○相澤重明君 いま一つ政府にお尋ね

しておきたいのは、今後共産圏という
か、ソ連あるいは中国、朝鮮等との航
路開通というものが当然問題になつて
くるであらう、こう思うのでありま
す。そこで、現在のところは、香港經
由で欧州回りなりあるいはインド回
りなりで航路をとっているわけですが、
これを直接日本から朝鮮の場合ならば
平壤にいくとか、あるいは中国の場合
ならば北京に飛ぶとか、ソ連の場合は
モスクワに飛ぶとかいうことは、非常な
時間の短縮と、しかも運賃が低廉で済
む、安く済むわけでありまう。そうい
う問題について、政府としてはどうい
う研究をされておられるのか。あるいは
そういう隣の国との航路というものを設
定しようという意思があるのかどう
か、その点についてお尋ねをしておき
たいと思ひます。

○政府委員(辻章男君) ただいま御質
問でございました、中共でありますと
か、あるいは朝鮮、それからソ連、こ
れにつきましては、私どもは、できる
だけ早い機会に実現することを望んで
おりますが、御承知のような一般の
国際情勢でございますので、そういう
情勢が好転することを非常に望んでお
る次第であります。

○相澤重明君 ちょっとはつきりしな
いのですが、国際情勢が好転すること
を望んでおられることはどういふこ
となんです。たとえば、それでは政
府は朝鮮から、航空協定を締結した
い、相互乗り入れをやりたい、こうい
うふうな申し入れがあった場合、直ち
にそれについて交渉に臨むという考え
でおられるのか。雪解けの今の国際情勢の
問題が解決するまでは、とにかくそ
ういふことについては話ができません。

わゆる国際情勢の好転ということ、
いわゆる見のがし三振じゃないけれど
も、少なくともそういう時期までほ
うっておこう、こういう考えなのか、
一体どうなのか。その点をはつきり一
つ御答弁いただきたいと思ひます。

○政府委員(辻章男君) 航空協定も結
びたいというふうな意思がございます
れば、私どもの方は、航空関係としま
しては、喜んで協定に応じたいという
気持ちでございます。国際情勢の云々
と申し上げましたのは、御承知のよう
に、中共とはまだ国交がございませ
んし、朝鮮等につきましても、非常に
今まではそういう一般的な空気が醸成さ
れなかったというふうな点があったこ
とをさしたわけでありまう。

○相澤重明君 それから今の答弁です
と、相手から申し入れを受けた場合、い
わゆる受動的の場合、従って、積極的
にこちら側からそういう相手の国に対
して申し入れをする考えがない、こう
いうふうな私は理解ができるわけだ
す。ただ日本は、とにかく今の東南ア
ジアなり欧州なりアメリカなり、そう
いうところは一応考えておられるけれ
ども、アジアの中についてはあまり考
えておられ、こういう意思表示と私は理
解をしておりますが、そういうことで
か。

○政府委員(辻章男君) そういうこと
ではないのでございまして、私どもの
方からも、でき得れば積極的にも出た
いのでございまして、現在までの情勢
におきましては、積極的に出まして
も、なかなか妥結の見通しが立たない
ので、そういう行動に出ていないとい
うふうになっております。

ははつきりしない。まあそれはしか
し、現状についてまだ十分打ち合わせ
がしてないからそうだろうと思ひ
ますが、その点は了解します。もっと
積極的に、日本も国際航路については
設定をし、そうして市場を獲得するよ
うにすべきだという意見を私は申し上
げておきます。

それから二つ目にお尋ねをしておき
たいのですが、それも今のような答弁
だとほとんど問題にならないのですが、
あなたが衆議院の安保特別委員会、
アメリカの航空宇宙局の観測用飛行機
の問題について答弁をされておられる
のが、一体運輸省としてはどういふ見
解なんですか。いま少し、私も衆議院
の安保特別委員会の議事録を読んでみ
たのですが、どうもはつきりしない。
運輸省としてはどういふ見解を持って
いるのか、いま一回、これは運輸の専
門委員会ですから、その答弁をして
いただきたい。

○政府委員(辻章男君) 問題になって
おりますU2の飛行機の性格でござ
います。私どもはアメリカ合衆国の
公用機であるというふうな考えており
ます。

○相澤重明君 公用機であるというだ
けですか。そういうような答弁の仕方
が、私はやっぱり何か運輸省の航空局
としては、あまり触れたくない、言ひ
たくないという、おさなりの答弁のよ
うに私には聞こえるわけです。だか
ら、かえって混乱するのじゃないか。
たとえば、今までの本委員会におい
ても、小酒井さんから、あるいは委員
自身からいろいろ質問をされておるよ
うに、議事録にはつきりしておるよ
うに、管制の問題についても非常な問

題点を将来残すことがあるのじゃない
かという点が思われるわけです。つま
り航空交通管制について運輸省が掌握
しておるにもかかわらず、一体自衛隊
との関係はどうなのか、一体米軍との
関係はどうなのか、米軍のいわゆる軍
隊そのものと関係がないといわれる航
空宇宙局との関係はどうなのか、これ
についてさっぱり見解がはつきりしな
い。この点を掌握している運輸省とし
て、国の中心である、航空法の監督官
庁としての、やっぱりはつきりした態
度こそ私は今日望むべきじゃないか、
またこれを率直に言うことができるの
は運輸省じゃないか、こう私は思ふ。

これは、いずれこの次の機会に、防衛
庁長官を呼んで、そういういろいろ尋
ねなければならぬ点も出てくると思
うのですが、私は防衛庁長官なんか
に言を左右されてどういふ言ひ必要は
ない。事航空法に関する限り、これは運
輸省が、国の政策のいわゆる監督権を
持つておる運輸省こそものを言う資格
がある。また、そういうふうなやつて
もらわなければならぬ。こういう考
え方に立つべきであると思ふのだが、
あなたは一体どういふふうな考へる
か。

○政府委員(辻章男君) これは、おっ
しやるように、航空法の問題につきま
しては、私どもが主務官庁でございま
すが、いわゆるICAOその他条約の
問題につきましても、もちろん運輸省
も重大なる関係省でございますが、
外務省等との意見の調整の問題がある
ように考えております。

○相澤重明君 ですから、私の言うの
は、運輸省は日本のとにかく航空法の
問題については、これを運輸省が他の
官庁に対して、省庁に対して、運輸省
としてはこういう法律の考えを持って
おるのだというきざんたる態度という
ものがなければいけないだろう。
その政府の中心、この航空法に関する
限り政府の中心は運輸省である。こ
ういふことを言っておるわけだ。そ
ういふような考えをもつてあなたが臨
まれるのか。今言った、いふ条約の関係
あるとか、自衛隊の関係であるとか
いふような形で言われたのでは、やは
り発言力というものが内閣の中で強い
言がでなければならぬ、こういう私は
心配を持っておるのです。そうでな
いと、やはり今まで、せっかく各委員
が、航空管制の問題についても、ある
いは庁舎の問題についても、定員の問
題についてもこどもも議論をして
も、やはり内閣に行けば、運輸省が何
とか言つたて、これは各省の関係
と、こゝろ言われてしまつて、どんびし
り抑えられてしまふ。それでは私は
この委員会、専門委員会十分うん
ちくを傾けて各委員が言っていること
は、実現現でできないのじゃないか、
こういう心配をするわけですよ。そ
で、少なくとも權威を持った、事航空
関係については運輸省が政府の中心で
ある、こういうきざんたる態度とい
うものを持てるのか持てないのか、そ
の点をお尋ねしているのです。いかが
ですか、航空局長。

○政府委員(辻章男君) これは先ほど
申し上げましたように、航空法につ
きましては、私どものいわゆる運輸省の
専管的な事項でございまして、条約の
関係につきましては外務省ともやはり
意見の調整をはからなければならぬ、

かように考えております。

○江藤智君 関連。ちょっと航空管制、日本の空の航空管制について承りたいのですが、自衛隊との関係はこれははっきりしておりますが、アメリカの飛行機についての管制ですね、これは今どういうふうになっているのですか。

○政府委員(辻堂男君) これはお尋ねの趣旨は軍用機の関係だろうと思うのですが、一般のペン・アメリカンとか民間機の場合も特に異なった扱いはございません。管制は大体管制本部が中央にございまして、飛行場の管制、それから飛行場周辺の進入管制、それからレーダー等の誘導管制、これは大体飛行場の管制とくっついていっているものでございまして、ですから大体大きく分けまして、いわゆるセンター、それから進入管制、飛行場管制、この三段階に管制が置かれております。それで中央のセンターに關します限りはすべて運輸省で所管いたしておりますセンターが一括してやっております。米軍に提供をしております飛行場の管制、それからその周辺の進入管制につきましても、提供しております飛行場につきましても、米軍に事務を委託いたしております。そういうのが大きな建前でございまして、実際にどういふふうになつていのかと申しますと、御承知のように管制上は、計器飛行の状態、それから有視界飛行と申しております。これは有視界飛行と申しますのは、天候のいいときに、いわゆる肉眼でもって物象を見て飛行機の運航ができる状態と申します。それから計器飛行の状態と申しますと、天候が悪くて計器によらなければ飛行ができないという

状態と申します。それで計器飛行の場合におきましては、アメリカに提供しております基地から飛ぶ飛行機も、全部センターの承認のもとにその指示に従って飛ぶわけでございまして、ただ有視界飛行の場合には、これは物象だけをもつて飛び得る状態と申します。これはプランを、飛行計画を出発いたします飛行場に提出して飛ぶわけでございまして、これにつきましては、従って提供飛行場では、その飛行場の指令官でございまして、そのころへ提出すれば飛べる、そういうような大体仕組みになっております。

○江藤智君 そうしますと、日本の飛行機でもアメリカの軍用機でも、いわゆる飛行場管制区域以外に出た場合、管制区といひますか、そういう管区の外に出た場合の飛行機は全部入間川のセンターの承認というか管理のもとで飛んでおる、こういうふうな考えでいいのですか。

○政府委員(辻堂男君) これは飛行場の外へ飛ぶということではございまして、計器飛行の場合でございまして、たとえば米軍に提供いたしておりますAの基地からこれも同じ米軍に提供いたしておりますB地区に飛ぶ際でありまして、やはりセンターの承認を要するわけでございまして、それから今度は有視界飛行の場合でございまして、提供しております基地間を飛ぶ場合にはセンターの承認は必要でございませぬ、それからたとえば厚木なら厚木から羽田へ来るものとあるという場合には、厚木の方へ出発のプランを出しまして、そこで飛行場の指令の承認が得られれば羽田へ飛ぶことが

できる。羽田に参りますれば到着届というものを出すということとございまして、日本側の承認事項というものは関係ないわけでございまして。

○江藤智君 そうしますと、センター、われわれが了解しているのは、飛行場から出て、たとえば次のBに行くと、その途中の管制区を飛ぶ場合、これはやはりセンターの指示で飛んでい、あるいは指示といひますか、報告の場合だけのこともあるかもしれない、大体指示で飛んでい、こう思っているのですが、指示で飛んでいるのじゃないのですか。

○政府委員(辻堂男君) センターの指示ないし承認にかかっておりますのは、計器飛行の場合だけでございまして、計器飛行の場合には全部入間川のセンターの承認を得るといふか、指示によつてい、こう考えていいのですか。

○政府委員(辻堂男君) さようでございまして。

○江藤智君 そうしますと、事実だけでけつこうなんです、U2というやうな場合に、非常に特殊のように思える飛行機ですね、こういう飛行機について、やはり入間川のそういう承認を従来得ておったかどうか。

○政府委員(辻堂男君) これはU2が計器飛行の状態を飛べば必ず入間川の承認がなければ飛べないわけでありまして、私もあつた問題が起りましたから、入間川のデータを調査したのでございまして、計器飛行の状態を飛んだことはいふまでもございまして、○相澤重明君 そこで江藤さんからも

U2の問題が出たのですが、特に私は神奈川県に地元に住んでい、ただに一番やはり関心が高いわけですね。しかもまだ現在厚木に三機ある、こういうことになると、これは私は非常に地元の、東京都を中心に地元の人たちがやはり大きな関心を持っているわけですから、そこで政府としては、アメリカに對して、一体軍事上の問題に使用するかし、ないか、こういう点、日米安全保障条約の問題と合同委員会との関係等について質問をする、アメリカ側の意向といふものを確かめる、そうして発表するといふことになっておったわけと申します、運輸省としてはどういふ意思表示を内閣の中でしたのであるか、運輸省は一体航空法の問題で、これはとにかく今までの、今のあなたの答弁のように計器の場合ならば入間川のセンターにこれは図面が出てくるかもし、れませんが、それが出てこない、今までのそういう届けもしていないといふ、こういうことになると、実際高層飛行をしてい、ジェットが上がつていつて飛んじまえば全く捕捉のしようがないわけですね、実際は、そういうやうなものについてどういふやうなことをさせる、どういふやうにして、この国内飛行の航路を安全に守ることができるといふ運輸省の考え方が内閣の中に反映を、そうして内閣がアメリカに確かめなければならぬ、こ

ういふことにならうと思ひますが、運輸省の内閣の中における態度といふものはどういふふうなものでしたか、それを一つお尋ねしておきます。

○政府委員(辻堂男君) U2の問題につきまして、管制上の扱いをいたしましては、特に異なつた扱いをいたすつもりがございませぬ。私も計器飛行の場合には、今まではございませぬが、今後計器飛行で飛ぶような場合には、やはりセンターの承認を受けて飛ぶであらうと思ひます、そうでない場合には、それぞれその所要の手続をして飛ぶものと考へております。特に管制上運輸省といたしましてU2の問題につきましての意見は持つておりません。

○中村順造君 関連してお尋ねいたしますが、言われているところのU2ですが、これが日本の上空を飛ぶ場合、結局今、計器飛行だとか、いふんなことを言われておりますが、事実上の問題として、やはりそういう飛行機が飛行する場合には、あらかじめどこかから指示があつて、そうしてその高度なり、針路といふものが出てくる、こういうことになつてい、ではないのですか、その点。

○政府委員(辻堂男君) これはさつきも申し上げましたように、いわゆる計器飛行の問題におきましては、センターが管制本部が高度その他を指定いたしますが、有視界飛行の状態におきましては、そういう指示をいたしませんので、いわば物象を見て自分の思う通りの運航ができる次第でござい

ます。○中村順造君 そういたしますと、結局有視界飛行の場合には運航が勝手に思うままにどこでも飛べる、こういうことですが、計器飛行の場合のことを私はお尋ねしているわけですが、これはどこからそういう指示があつて、そうしてあらかじめそういう針路なり、高度をあけておくと、いふ實際的の措置が日常とられてい、必ず……。

U2は有視界飛行の場合のみ飛行するというわけではないと思います。計器飛行の場合にはお尋ねしておりますが、そういう場合にはやはりどこからの指示によって、いわゆる管制本部がそれだけのことを末端に指示をする、こういう仕組みになって日常やられているのではないのですか、その点はどうですか。

○政府委員(辻章男君) これはU2の計器飛行で飛んだというデータはございせんが、そういうふうな方法をとっているという事も聞いてはおりません。また、私どもの管制本部でもそういうふうな特別な方法をとっているという事は、報告を受けておりません。

○中村順造君 U2に限定をされるとそういうことになるかも知れませんが、U2に限らず、そういう場合がある得るかどうかということなんです。あらかじめどこからそういう指示があつて、これこれの、こういう方向に對するこれこれの高度はあけておかなければならぬ、こういうことが全然ないのである。それは今の管制本部としては、そういう日常の業務の中でそういう事実は、事実というか、今までのしきたりというか、そういうことは全然ないわけですか、計器飛行の場合に。

○政府委員(辻章男君) これはいわゆるスクランブル、国籍不明機を要撃するような場合におきましては、要撃機が出る航空路というものを優先的にあけております。それ以外にはそういう例はあまりないと記憶いたしております。

○中村順造君 私はまだほかにも質問

しなくちゃならぬ点があるから、この点についてあまりこだわらたくないのですが、何かこう奥歯にもののはさまつた、隠されている印象を受けるのですが、要撃機といつても、これはおそらくそういう場面が今、日本にあるかどうか私もわからぬわけですが、日本から現実、日本のそれは自衛隊の飛行機が敵を攻撃するために出るようなことに日常なっているかどうかという事、私が、私どもの常識的な判断ではそういうことはあり得ない。ただあり得ることは、国籍不明というたまたま表現がありましたけれども、私もU2に限らず、ある計器飛行の場合に、日本の管制本部として特定の高度なり針路をあけておくという事は、さらにそれがどこからの命令系統でそういうことはあり得るのじゃないかという気がするので、これなんか隠されて、どうしても秘密で言われたいという事となつて、それはそれでいいのですが、私はあり得るというふうに聞いています。その点はどうか。

○政府委員(辻章男君) 先ほど申し上げましたように、スクランブルの場合以外にはそういうことはないと思つておりました。中村順造君 私はこの前この本委員会で小牧の事故のことについて、主として自衛隊の飛行機の操縦士の方の側から見た責任の所在ということにつきましてもお尋ねをいたしました。その場合次官も、それから防衛庁からこれら人も、専門的ないわゆる知識がないという事で、私どもの質問も非常に中途半端に終わったわけですが、こういうことが非常に大切な問題でもあるし、将来日本のこの航空業務といいま

すか、小牧の事故を、責任の所在という事を徹底的に究明するという事も非常に必要だと思つて。そういう見地から今日もそういう質問をするから、防衛庁の方でどなたか答弁のできようにということをお願いをいたしておきました。防衛庁からどなたがお出になっておりますか。

○委員長(平島敏夫君) ちょっとお答えいたします。防衛庁教育局長小幡久男君がきておられます。

○中村順造君 教育局長はたしかこの前私がお尋ねしたとき答弁に立たれた方だと思つて、そういう前提で私はお願ひを申し上げておいたので、きょうはお答えできませんか。

○政府委員(小幡久男君) 説明員として運用課長も参つておりますので、専門的な担当にわたる点がありま

したら、説明員からも御説明申し上げます。中村順造君 それでは二、三お尋ねしたいと思つて、結局あの事故は旅客機にジェット機が衝突したことになつております。それであつた悲惨な事故になつたわけですが、防衛庁の側から見られた、操縦士のいわゆるその当時の状況下における責任の所在を主とした判断というものは、どういふ判断を下されているか、その点を冒頭まずお伺ひしたい。

○政府委員(小幡久男君) その点につきましては、前委員会にも申し上げました通り、結局前方の注意をする責任が操縦士にあるのではないか、その責任を果たしておつたかどうか、こういう点に問題がかかつておつたと思つておる次第であります。その点につきましては、先般も申し上げました通り、

当日は夜間で月明もありませず、比較的塵埃も低く地上に舞いおる時期でございましたので、飛行機の灯火は見えましたが、機体そのものは見ることができなかったというふうな状況があつたわけでありまして、なお滑走路に飛行機が出まして、管制官から前方はもう安全だから立つてよろしいという、権限ある管理による保証があつたという事がやはり何と言つても心理的には一つの前提になっているのである、こういうことが考えられます。

それからDC3は、先般当委員会の現地調査の御報告にもありました通り、管制官の指示が誤つた点は、DC3の着陸した直後にタクシー・ウェイがあると思つて、それがタクシー・ウェイと誤認されてUターンを命ぜられた。それが実際はその背後にタクシー・ウェイがなかった。従つて管制官が意図したより相当距離逆行しなければならなかつたというふうな結果になつておりましたので、そういうことははなはだ異例であつたといふことも、操縦士の目から見まして予期しなかつたことではないかと考える次第であります。

それからなおDC3には、先日申しました通り、尾翼の頂上にアンチ・コリジョン・ライト、すなわち衝突予防灯というものをつけ得るしかけになつておる。それは規則にはなつておりましたが、もしそういうものがあれば、滑走路のまん中で赤いランプが点滅しまして、操縦士から見まして、滑走路の中心に何があるという事が光だけで非常によく判明したのじゃないかというふうなふうに考える次第であります。それからなお当日、滑走路延長上に

やはり工事の灯を誤認したという潜在觀念が——前日あるいは数日前にそこで工事をやつておりました、同様の灯をつけておつたという様な觀念が操縦士にありまして、そういうことが一つに加へましてジェット機の制約された視野というふうなものが重なり合ひまして、非常に不幸な原因が複合したんじゃないかと、かように考えます。

私自身、遭難になりました翌朝すぐに現地へ参りまして、平野操縦士にも会つたのでありますが、今申し上げたような事情を操縦士から聞きまして、その言葉に偽りがあるとは思われなかつたのであります。従ひまして、防衛庁としましては、操縦士につきましては、尽くすべきことを尽くしたといふふうに感じて帰つた次第であります。

○中村順造君 今の答弁を聞いておりますと、大體内容はこの前からしばしば言い尽くされた内容だと思つて、一つは、その当時の状況を非常に操縦士の側から見ますと好意的な一つの判断がなされておるといふことであります。責任あるうかと在りますと、こういうふうな冒頭からのお話でございまして、あなたのお考えと私の認識とは全然違つておるわけなんです、しかし同じ議論を何回繰り返しても仕方ないことで、私はこの前の委員会の議論を繰り返す気持はありません。

具体的にそれではお尋ねしますが、有視界飛行だつたといふことは、この前の委員会の経過からこれは何人も否定しておらないと思つて、あなたの方にも有視界飛行だつた、こういうお考

えですか。

ものは、アドバイスのようなものじやなからうか、こういう御質疑じやなからうかと思うのですが、これにつきま

しては、運輸省とも一致した見解を申し上げますと、一つの許可である、ティク・オフ・クリアランスだと、しかながら、その許可は單なる禁止の解除といった漫然たるものではなくて、当然短時間内に飛び立ってもらうというふうな期待を含めた許可である、こういうふうに了解しておるわけでございます。従いまして、今おっしゃいました助言という言葉は、おそ

ないかと思いますが、もし当夜の状況に当てはめて考えますれば、管制官のそういった指示であらうかと思つておるのであります。

○小酒井義男君　そこで管制官の指示の問題だけ触れられたんですが、この前段の、衝突を予防するのは操縦士の直接責任である、こういう前段の文はどういうふうに解釈したらよろしいですか。

○政府委員(小幡久男君) 航空法では飛行中には操縦士の責任だというふう
に書いてあるのでございますが、航空
法では、法律そのものから見まして
も、離陸と着陸、飛行と三つの概念を
あげておるわけでございます。飛行中
は操縦士の責任というふうに了解され
るのであります。滑走、離陸あるいは着
陸の場合には、少なくとも法律上は明記
していない。従つてANCその他の国際

○小酒井義男君 このANCのこれは三〇二〇号といいますが、何かそういうこと、これが先ほどから言っておる。こういった解釈をしております。

ような表現になっておるのですが、これは飛行中ということは、どこに明らかになされておりますか。

○政府委員(小幡久男君) ANICはホ
エン・フライングという言葉を使つて
おります。それから飛行中は全部操縦
士の責任であるう、こういうふうに一
応は解釈しております。

○中村順造君　今の話も非常におかしい話で、そういう考え方が事故になると思うのですよ。飛行中は他の飛行機と衝突しちゃいかぬが、それ以外の場合にはあたかも衝突していいというような議論になる。だからこういう事故になるんですよ。いやしくも操縦席に着いたら、その着いたときからそういう心がまえなり、そういう考え方で操縦しなければならぬ。だからそういう操縦のやり方でやっておらぬ。それは今の小酒井委員の質問でああなたの考え方ははつきりました。それはどういうような条文の解釈があるうとも、法律の解釈があるうとも、いやしくも操縦をする立場の人が、そういう考え方で高空にあるときには衝突しちゃいかぬから万全の措置をとるのだが、それ以外のときには、離陸あるいは着陸の場合にはそうじゃない。こういうことを言うから滑走路上の事故が起きる。

それはそれであなたの考え方がわかったからいいが、さっきのこの統計ですが、視界の問題、非常に端的に表現すると、客観的な条件を平野空佐のために非常に有利にあなたは判断されたようにしておる、そういうことです。それからもう一つは、あたかも責任の所在を他に押しつけるような印象を私は強く受けるわけです。管制官の指示がこうだとか、命令だとか、こ

うだとか、視界の、あなたが有利な条件に結びつけようとしてもこれは無理なんです。これは前の委員会で江藤理事からその点は追及されたわけです、長時間、そのときに視界二十マイルということはどういうことかということから、気象庁の方からお答えがあったのは、少なくとも前方が見えるという

尋ねたときに、あったかどうか、というふうなまぎらわしいことではなくて、明らかにこれはジェット機の操縦士にも責任があるわけで、これは万人が、もし白昼ならそれたわけですが、それでも、そのときの条件にしても責任があるということは否定できないのです。この点はどうなんでしょう。

（C）政府委員（小幡久男君） 先ほど申し上げた点にわたっている御質問でございしますが、フライングのときは全面的に操縦士に責任があるときしましたのが、滑走中、離陸あるいは着陸の場合には法律には明記してございせんが、当然パイロットは前方を注意する責任があるといひますか、たしなみといふことはなければならぬことは、これは申すまでもございせん。今おっしゃいました前方が見えたかどうかという点につきましては、やはり灯火は見えました。しかしそれは先ほど来申し上げましたような条件で誤認をしておられたという点につきましては、繰り返しますから申し上げませんが、尽くすべきは尽くしておったというふうにわれわれとしては考えざるを得ないわけでございします。

はつきりされないのですがね。それはあなたにはつきりせよといっても無理なんです、ある程度。しかしもう少しし、だが見てもはつきりしたことは全然認められていいと思う。万全を尽くした。その尽くすべきは尽くしたという表現は、どうということなんです。責任がないということなんです。責任を認めた上での答弁なんです。か。

○政府委員(小幡久男君) 責任を認め

た上で、その責任を尽くすべく前方を注意したが、遺憾ならいろいろな不幸な条件が重なって誤認をする結果になった、こういう意味でございます。

○中村順造君　いや、その誤認をしたということは、これは責任があるわけなんで、尽くすべきを尽くしたけれども誤認をしたから、こういうことなん

だから、私はこれ以上この点をきょうあまり深くしても、あなたのこの前の答弁とやはり同じようなことで、今の、答弁すべきは尽くしたけれども、誤謬をせざるを得なかった。こういう条件としては私は責任はあると思う。まああらためて防衛庁長官なり大臣なり来られたら、その点責任の所在があるという建前から私はお尋ねしたいと思う。

もう一つだけこの点に関連して、小牧の飛行場に関連をしてお尋ねをしたたいたのですが、これはこの前の委員会でも、民間と防衛庁、自衛隊と共用しておるということがいけないのだということが強く指摘された。そこで分離をしたかどうかとか、あるいは分離しないまでも、安全保安に関する設備上の問題、これは非常に予算的な関係もあるわけですが、主計局長ですか、お見えになっておるようですかお尋ねしますが、運輸省からそういうふうなきわめて大事な要求がされた場合に、どういう考え方で今まで判断をされておったのか、この点を一つお尋ねしたいと思います。

○政府委員(佐藤一郎君) 主計局長のかわりで、次長でございますが、御答弁申し上げます。

今の御質問でございますが、分離につきましては、これは具体的にいろいろ

○中村順造君　飛行場を別に作ることは一番望ましいんです、この場合には、小牧に關しては、いろいろ周囲の都市の状況、衛星都市みたいなものもたくさんありますので、一朝有事の際には——ということもこの前お話がございましたが、これは分離することが一番望ましい。しかし、あなたも言われておるように、百億の金が必要である。だからなかなか困難だ。しかし分離を前提にして、それは望まなければ、今直ちにそれはできないとして、いろいろ運輸省から要求がされておるはずで、飛行場の維持改善のために——そういうものも従来の措置として全面的に認めるということは困難であったかもしれないけれども、大蔵省として、こういう問題は非常に大切であるから、優先的に配慮するという氣持で今までもなされたかどうか、その点はどうなんでしょうか。

○政府委員(佐藤一郎君) 私たちも、その点は十分注意をいたしておるつもりでございます。優先的に考えております。

○中村順造君 私この問題に関する質問を終わりますが、これは今日まで優先的に考えられておったということであり、必ずしもこの保安設備、安全設備というものが完璧だったとは考えておられないわけです。いろいろ具体的にいえば、指摘すればあると思いますが、将来とも交通事故、特に飛行機なんかというものは、きわめて近代的な設備なり装置をしなければ、非常に速度の問題、それから行動範囲の問題等、これは大蔵省としても一つ将来とも格段の配慮をし、特に運輸省が要求でもした場合には、今までの考え方もそうであったかもしれないけれども、将来とも一つ、これはあなたに對する私の要望なんです、ここで結論を出そうといつてもなかなか出ないんですから、要望しておきますが、一つ十分配慮をして、事故の起らないように、事故を前提として考えて、そうして配慮されるということを望んでおきます。

○江藤智君 ちょっと関連して。時間もありませんが、一言教育局長にお尋ねしたいのですけれども、今度の事故につきましても、防衛庁の航空部隊に、小牧の事故を例として注意を正式に出しになりましたか。

○政府委員(小幡久男君) ただいまの御質問でございますが、今度の事件にかんがみまして、この事件を中心としたしまして、そののみにとどまらず、航空上の保安規則を十分に厳守するよう航空局長から示達をしております。

○江藤智君 運輸省は、非常に航空管制のことにについては、とにかく厳重な注意をやっていると思うのです。で、今後はそういう錯覚もおそらくなくなるとは思いますけれども、しかしやばり人間のやることなんですから、コントロール・タワーのミスが起これば、あんなこれは限りません。で、今度の事故を考えた場合に、確かにこれは管制塔の指示が間違つた、誤認をしたというところは、明らかに認めておるので、すけれども、しかししたび言つておるうちに、あの場合に前方をもう少し注意をしたならば、あの事故は免れておつたであらう、こういう判断をわれわれはするわけなんです。あなたは不可抗力という言い方なんです。しかしながら、とにかく当時は有視界飛行ができるのだし、四百メートル先の直線上にあるあれだけの物体であるし、それから、とにかく両翼には、必ず赤青の電気がついておつたし、おそらくヘッドライトもつけておつたであらうし、要するに一つの錯覚ですな。あなたはそれをもって正当な理由のように言われるけれども、これは同情しますよ、同情はしますけれども、修繕の灯であるであらうというような錯覚をもつて正当づけることはできない。やはり十分にそこで注意しておつたならば、この事故は防止されたであらう、こう考えるわけです。だからしてコントロール・タワーの指示も間違つておつたし、一方においては、前方の注意というものが、これはどうしても見えないような見にくい状態にあったかもしれない。あの程度であつて不可抗力であると自衛隊がお考えになるならば、それに対する処置もこの際講じ

なければ、再びあんな事故が起るわけですから、でありますから、われわれの関心を持つておるのは、コントロール・タワーの方はそういう間違ひのないように一つ十分やる、しかしながら、あんないうジェット機の場合であつたならば、あんな状態にいて誤認することでも不可抗力なんだ、こういうことになるならば、またその対策を講じなければいけません。ただあなたのお話を聞いておきますと、人間のことだから、とある同情というのか、そういうことは言えるけれども、それによつて、とにかくあれだけの事故を起したという責任がないということ、僕は言えないのじゃないか、またそれが策を講じなければいけない。この点が当委員会においても非常に問題になっていることだと思つておつたし、そういう点について、一つ今度防衛庁長官にお出まし願ふことになりまして、防衛庁としても、だれでも内輪のそういう事故というものはかばいたくないものです。人情としてはかばいたくないけれども、やはりそこは冷静に、一つ事故を起さなさいという面から、防衛庁としても一つ対策なりお考えをはきりさせて今度お出まし願ひたい、かように要望いたします。

○政府委員(小幡久男君) ただいまの点につきまして一言申し上げます、おっしゃるやうに前方の監視が不可能だという立場に立つておるものですが、心配いたしましたして、運輸省の方には、管制官が今後は民間機が誘導路に入つたかどうかを現実的に確かめるといふ手順を一つ加えてもらふということ、少しめんどうでも必要ではないか

というのを御相談しに上がったのでございますが、運輸省ではすでにその点は指示されておると聞きしましたもので、それから、そのところを事前に、今度は誘導路へ民間機が入つたかどうかというところを現実的に管制塔で確かめられて、その上で警告をされるというふうなことは、今度の事故はなかりうかというふうな考えをしております。○相澤重明君 教育局長の今の答弁で、大体悪いというところはみずから認められたという判断を私はするわけですから、そう思つていいですね。お答えをいただきたいと思います。

○政府委員(小幡久男君) 私はそう思つておりましたのでございませう。

○相澤重明君 どういうわけで思われ、それがけしからぬことなんです。運輸委員会が少なくとも航空法の審議の際に、小牧の事故というものは、あれは防衛庁が一方的な見解を新聞等で発表したというのはいけからぬ、こういうことで各委員は沸いたわけですが、それがいまだに誤認をしたといふながらも、不可抗力であるとか、あるいはやむを得なかつたことであるとかいふような言ひのしがれをしても、そんなものは自分のひとりよがりということななんだ。そんなことでは決して忠実な私には国会に対する答弁にならぬと思うのですよ、そういう点どうなんですか。これはあなたばかり責めたつてしょうがないけれども、これはいづれ赤城防衛庁長官をわれわれは十分一つ追及をするつもりなんです、あなたもつと率直に言つていいんじゃないですか、どうですか。

○政府委員(小幡久男君) 今も申し上げましたように、操縦士の立場につきましては、私たちは申し上げたような考えを持っておりましたが、さらに一点申し上げましたように、今後この種の事故がやはり起こらないような方法をどうするかという点につきまして、最も確かなさしめできる方法は、今後管制官に、タクシー・ウェイに民間機が入つたかどうかというところを現実的に確かめてもらつて、その上でテイク・オフ・クリアランスをもらうというところにすれば、今後こういうふうなあやまちで飛び立つということもないし、そういうことにはなるんじゃないかと思つて、結論は、その対策がまず実効があるんじゃないかと考えておりますが、今回のことにつきましては、今までの申しましたように、いろいろ不幸な原因が重なり合つてしまつたことに申しわけない至りだと思つてます。

○相澤重明君 申しわけないということだ。申しわけないということだから、これはもう真意はわかりました。そこで、今までの考え方は、私どもも実は管制塔に上がつてもみだし、いろいろ名地の状況も実は調査をしておるわけなんです。そこで運輸省は全般的にいて航空の管掌の総元締めではあるけれども、事、軍といわれるような自衛隊あるいは米軍、こういうものについては、どうしてもやはり考え方が違つておるんじゃないか。だからもつと率直に私に言つてもらへば、自衛隊の人は民間の航空の人よりも何で優先権があるのだ、こういうふうな考え方を持つておるんじゃないかという点を心配しておるわけです。特にあなたは教育される指導者なんですから、そこで

そういうようなことは今までなかったのか、それともこの事故を契機に、今お話しのように今後は運輸省と十分連絡をとって、そして管制塔の指示に従うのだ、こういうことにおなりになったのか、その点はいかがでしょう。

○政府委員(小幡久男君) すべて民間に優先してものを考えるという考え方は、今の防衛庁ではそういう方針で教育もしておりますし、御心配はその点につきましても要らないと思っております。なお今後、今度の事件を契機に、率直に運輸省とタイアップしまして、管制官の待遇とか、あるいは定員等につきましても、私の方ではございませんが、御協力を得まして改善されましたら、われわれもおかつ安全を倍加するんじゃないかというふうに考えております。

○相澤重明君 それから先ほど江藤委員の質問に対してあなたはお答えになつて、今回の事故を契機に、全軍に――まあ全軍ということだな、いわゆる自衛隊にそういうような事故を起こさぬようにと、こういうことであつたは命令をされた、参謀ですか何かがやつたようでありましたが、それは運輸省にもその文書は通告をしてあるのでありますか、そのまゝを差し上げてあるのであります。

○政府委員(小幡久男君) 運輸省の方にはまだ差し上げてありません。

○相澤重明君 運輸省航空局長、そういう自衛隊が今後協力するようなどことは口頭では話があったと思うのですが、今防衛庁の教育局長が言うように、文書は出しておらないようでありまして、何かそういうものを文書で出してもらうというのを運輸省

は言わなかったのかどうか、その点いかがですか、航空局長。

○政府委員(辻章男君) これは事故のあと直ちに防衛庁の方の航空関係者に口頭で、今後こういう事故の起こらないようにお互いに注意をしようというふうにはいたしました。文書でどうしようとしたというところはございません。

○相澤重明君 そういうようなやり方が、その大體事故を撲滅するという考え方が足りない。防衛庁もやはり、運輸省もやはり。そこで少なくとも各省庁間の連絡というものがやはり公文書によつてちゃんと取りきめをしたならした、事故対策はこうだということ、私は決定をしておくべきである、こう思うのです。

そこで防衛庁の教育局長にお尋ねいたしますが、今後運輸省航空局長にそういうものを出すお考えがありますか、いかがですか。

○政府委員(小幡久男君) もし私の方でそういうものを今後出してしまつて運輸省の方にお見せした方がよいというものがあつたならば、写しを差し上げることはちつとも差しつかえないと思つております。

○相澤重明君 見せた方がよいと思うとは何事か、事故が起きたからそういうことをやつたんでしょ。事故を今後起こさないように部下に命令を出したんでしょ。それならば当然航空関係についてはその大元締めは運輸省ではないですか、その運輸省にこういうもので私の方は事故対策としてやりましたというところは当然の話ではないですか。なぜ、必要があればということではなくて、積極的に出す意思がない

のか、出す意思がないのですか、どうですか。

○政府委員(小幡久男君) 今度の命令は、航空法に関する施行規則その他を的確に順守せよということが中心の趣旨でございますので、これは運輸省から見ても当然の趣旨であるものでございまして、特に運輸省に連絡申し上げておりませんが、今後そういう事故対策を運輸省で十分聞いてもらつた方がよいということであれば進んで出したしたいと思います。

○相澤重明君 私は各省のなわ張り争いということを極端に反対をするものなんです。やはり政府は一体となつて、そしてこういう事故が起きたような場合には、今後そういう事故を起こさない、こういう誠意を政府自体が持つということが一番大事なことだと思います。それなくして、決してただ口頭でお互いに話し合つたくらいのことでは事故の撲滅なんてできるものじゃない。そういう意味で、なわ張り争いをやっていることは思つておりませんよ、私はあなたのような方がそういう考えを持つていては思つてない。しかし手続がとられておらないということは、やはりあなたの責任はこれは免れないと思う。そこであとで赤城防衛庁長官を呼んで質問する参考にもなりますから、何月何日という文書を出したというのをこの委員会に提出して下さい、その資料を。そして私もそれはそれによつてさらに今後防衛庁長官にいろいろ質問をしてみたいと思つておつたわけですが、今後事故のないように希望をしておきます。資料提出について委員長から一つ要求して下さい。

○委員長(平島敏夫君) ただいまの資料についてできるだけ早く提出をお願いします。

○小酒井義男君 先ほどちょっと有視界飛行の場合のことで防衛庁の教育局長から飛行ということだということをたびたび言われたですね、そうかなと思つて実はおつたのですが、もう少し、私の手元にある参考資料に目を通していきますと、今度はやはり同じような有視界飛行状態で運航している場合は、衝突を防止するのは操縦士の責任であるという、運航という字が出てきたんですね、これはどうなんですか。

○政府委員(小幡久男君) 失礼でございますが、何条でございますか。

○小酒井義男君 三・五、三十五です。私の手元の資料にはそう出ているのです。それで、そう出たので、それじゃ運航という場合はどういう場合を一体さすのか、飛行と運航とはどう違うか。

○政府委員(小幡久男君) 航空法で私の了解しているのは、運航という言葉の中に飛行と着陸と離陸と三つあるのです。地上移動というやつがもう一つあるかもしれません。

○小酒井義男君 地上で動いているときは運航に入りませんか。

○政府委員(小幡久男君) 先ほど申しましたように、飛行と着陸、離陸、それから地上移動が入りましたかどうか知りませんが、着陸、離陸は地上移動が含んでおりますから、着陸、離陸……。

○小酒井義男君 飛行という言葉があり、運航という言葉がまた出てくれば、飛行と運航とは同一でないからそういう表現がとられる。滑走路の上で動いているという場合は運航の中に入るのですね。そうすね。

○委員長(平島敏夫君) ちょっと速記をとめて下さい。

○委員長(平島敏夫君) 速記をつけて下さい。

○相澤重明君 大蔵省に一つお尋ねをしたいわけですが、前回、四月二十六日の本委員会、平島委員長から航空管制官の人たちの陳情があつたその陳情文を読まれたわけですが、それに対して航空局長なり関係者から答弁がありました。が、予算というものは非常に少ない、こういうところに根本原因がある、運輸省から、航空局の提示された予算というものをどういうふうにお考えになつて、また今年は予算というものを認めたのか、審議条件というわけではありませんが、具体的な予算の申請に対して、大蔵省がきめた経緯を一つ話してもらいたいと思つた。大蔵省はなぜその予算を削つたのか、そのことを一つ話をしてもらいたい。

○政府委員(佐藤一郎君) もちろん予算の査定でありますからして、要求額をまるまるお認めするということはもちろんございません。しかし実を申し上げますと、先般の事故がありました以前に本年度の予算の査定ということが行なわれたわけでありまして、私どもかねがね航空の保安関係につきましても、できるだけ相手方の御要求の趣旨というものを十分に検討していただいて、そうして財源の許す限りお認めをするという方針で今日まで参つた次第でございます。

○相澤重明君 もちろん財源の許す限りという広義な解釈をすれば、すべてがそうなんだよ。しかし具体的にこの航空管制を守っている管制官の人たちは、名古屋の場合であらうと、入間川の場合であらうと、衷情が述べられてる。しかも施設についてもその通り、わずか二十八海里かそこらのものが実際に十分に掌握できないということまで明らかになっておるわけなんです。こういうようなことに対して、運輸省としては定員の問題や、施設のいわゆる補強について大蔵省に申請をしておるはずなんです。それをおそらく現在のような事故というものは予想されなかったためになされたふつたのではないかと私は思うのだが、そういうことなんでしょうか。

○政府委員(佐藤一郎君) ただいまも申し上げましたように、今回の事故の以前にすでに予算の査定を行なっておったわけでありまして、本年度のたとえば予算について申し上げますと、われわれとしても航空の保安施設については重点を置いて査定をしておるつもりであるということを実は申し上げたわけでありまして、一例を申し上げますと、たとえば例のVORというようなもの、施設の老朽に設ける、あるいはフライド・チェックの予算を、特にこういう時代でありますからして、われわれの方でも十分検討して、これをお認めしておる。あるいは高々度の飛行に関する管制に十分の施設費を認めるというように、また管制官につきましても、運輸省の御要求というものをよく見まして、そうして従来定員を入れてあるつもりでございまして、ああいう事故が起りますと、率

直に申し上げて、ともかく一番簡単なのは予算でございまして、予算が足らぬとか何とかいうことをよく言われるのでありますが、私どもの立場からいいますと、従来運輸省との関係におきまして、航空については、特に保安関係につきましては、われわれの重大性は十分わかっているつもりでありますからして、ほかの経費以上に注意を払ってやっております。つまり、よりであります。

○相澤重明君 注意を払って、よくその予算についても同情的に査定をしたというこの結果が、現在において、いかにも航空管制官の定員の少ないのには驚くだろうと思うのです。そしてまたこれらの人たちが給料が安くて、そして長時間重労働されておるといふことをあなたは御承知になっておるはずだと思ふのですが、他はどうかを見ましたか、その人たちに、どういふふうにも実態を調べてあなた方は同情されましたか。

○政府委員(佐藤一郎君) 私どもの担当官が羽田等は視察に参つて実際の査定をやつてきております。私も管制官につきまして、特に事故があつてあつた議論が出たようでございますが、従来とも非常に管制官について極端な予算の査定をいたしたとか、あるいは不足であるというように、これを特別には聞いて参つてきておりません。まあ要求を聞きまして、そうしてできるだけのことをして参つておるつもりであります。

○相澤重明君 そうしますと、これはあとで、運輸省の問題になるわけですから、それはまたそのときに運輸大臣の意見を聞いてから最終決定をするわけですが、運輸省から予算の措置をしてもらいたい、たとえば補正予算に、今度はこういう点を早く直したいから組んでもらいたい、こういう要望があつた場合には、あなたは今の事故にかんがみ、それを当然しなければならぬと、こういうふうにお考えになりますか、いかがですか。

○政府委員(佐藤一郎君) 仮定の御質問でございまして、運輸省がどういふ御要求を出しになるか私もわかりませんので、何とも申し上げかねます。補正予算ということになりまして、御承知のように、財政法にも書いてありますように、緊急やむを得ざる事項であるとか、従来予見することができなくて、当初予算に組んでいなかったものであるとかいふような特別の事情にあるものを組むというのが補正予算の建前でございますからして、御要求の事柄によつて検討させていただきます。ただ、管制官の不足という問題につきましても、実は私も、新聞等にも多少出たように思ひますけれども、しかし、運輸省と大蔵省との間におきましては、特に従来からもこれが不足だからというふうなことはなかったと思つております。

○委員長(平島敏夫君) 今に關連して私からお尋ねしたいのですが、ただいま佐藤次長のお話ですと、担当官が羽田の管制状況をごらんになったというところでありますが、私は入間川の管制本部を至急ごらん願いたいと思ふのです。これは、万一国際機に事故が起つた場合には、日本の信用に關する重大問題となると思ひますので、わずかな

金を惜んで莫大な賠償を払うという問題も考えられます。羽田はこれはいい方です、本部をぜひごらん願いたい。○政府委員(佐藤一郎君) 入間川の方も拝見いたしております。

○相澤重明君 それでは、大蔵省は仮定の話をしても仕方がない。緊急必要なものあればということでお答えになりましたが、こういう点はあなたはどう思いますか。関口説明員は、館山の二十八海里ぐらゐしか聞かれないという問題があるけれども、位置通報局というものを昨年度一応完成することができた、近く運用を開始すると、こう言つております。言つておるけれども、実際に平島委員長が担当者の陳情を受けた際に、小牧の事故以後の小牧管制塔の問題に關連をして、「紀伊半島南端の串本以西を航行する航空機とも交信可能であつた無線通信機は老朽の為か或は修理調整の欠陥かはわかりませんが、これは出来ませんが房総半島南端館山沖僅か二十八哩の地点にある大島上空の航空機とも交信不能の状態が日に何度となく起り更に梅雨期及び台風季節を控えて陸上電話線の浸水による回線不通の恐怖を胸に抱きながら日進月歩のジェット機に対し航空交通管制を行つてゐる状態にありまして、どうですか、こういうことを担当者から実情を吐露されておるのですが、あなたはこの文章をどういふふうにお考えになりますか。あまり大したことじゃないと、こういうふうに感じますか。いかがですか。

○政府委員(佐藤一郎君) 大事な機器がもし故障があるままに放置されておるといふようなことでありまして、これは当然至急に改められなければなら

らないことだと思つております。機器の更新等につきましても、予算は入つておるわけでございますからして、それらの予算をどういふふうに分けられるか、あるいはまた、その使い方のほかに、更新の費用が不十分であるならば、もちろん、予算のときにまた十分検討をいたさなければなりません。ただいまのような具体的な問題になつて参りますと、運輸省の御判断で現在の更新あるいは修理の費用というものをどういふふうにお使いになるかということが、まず最初の問題ではないかと思つております。

○相澤重明君 簡単にお答えいただけたいのです。運輸省からは、そういう問題については具体的に大蔵省に予算を査定してもらふのですから、要求をするはずなんです。だから、その場合に、こういうような緊急やむを得ざることをもし思つたならば事故が起る、こういうふうなことを考えた場合には、当然予算を出すべきである、こう理解をしてよろしいかどうかというのを聞いておるのだから、それでよろしいとか、それは、ただ説明を求めなければならぬということでは、私は納得ができません。こういう問題について、一体、本来ならば、当然話があれは、これはやっぱり早くやつて事故をなくすべきだ。こういうお答えをいただけるかどうかというのを私は聞いておるわけですから、いかがですか、いま一度お答えを願ひます。

○政府委員(佐藤一郎君) そういうことのないように、予算を支出できるものと考へております。

○相澤重明君 それでは大蔵省はよろしい。

そこで、辻航空局長に一つお尋ねをしたいのですが、あなたがこの間から答弁をされておられるのを見ると、どうも運輸省の監督官庁としての立場にこだわっている、こういうのが私は議事録の中にうかがえると思うのです。小酒井委員にしろ大倉委員にしろ、江藤委員にしろ、各委員あるいは平島委員長から質問をされておられるのに、や、病人は二人きりしかいない、六人というのは調べたが、間違いない、そうして、定員もあまり少ない、こういうような印象を受ける。これは印象だから、もっとも主観的なものになりますが、とにかく、航空局長自体としてはどうなんですか。定員は、この定員で十分仕事ができるか。あなたは判断しているのかどうか。それとも、この事故にかんがみて、あるいは担当官の過労の実情、立場を聞いて、やはりこれは今度直さなければならぬ、こういうお考えになつておられるのか、一体どうなんですか、お答えいただけますか。

○政府委員(辻章男君) 私どもは、現在の勤務体制のもとにおきましては、現在の定員でやっていると考へておるわけでございますが、今お話のございましたように、非常に飛行機のふえ方も、また交通量のふえ方も非常にふえて参つております。ところによりましては、現在の勤務体制では非常に困難だという事態が現われつつありますので、現在私ども、そういう人員の配置、勤務体制、また待遇等につきましても、部内で再検討いたしておる次第でございます。

○相澤重明君 それから、非常の場合に本省から人を派遣して事故対策をや

る場合もあるし、仕事を手伝わせる場合もある、こういうようなことを、あなたはこれの中で答弁されておる。そういうことを、今後もやっていくつもりなのか。今の話の、検討しておるというところは、定員をもっと実情に沿うようにふやしていくと、こういう考え方に立って検討をされておられるのか。一体、その検討というものは、何を意味しておられるのか、いまだ少し明らかにしていただきたい。いかがですか。

○政府委員(辻章男君) 検討いたしておりますのは、八時間の三交代制度、あるいは待遇の問題を、どういうふうにするべきか、そういうふうな点につきまして、検討いたしておる次第でございます。

○相澤重明君 それから、今待遇の話が出ましたが、公務員の給与について、もう実際お金の毒である。従って、一生懸命、からだを張って仕事をしておられるこれらの管制官の人たちに、ほんとうに仕事を喜んでやってもらえようという給与引き上げについても検討をしておると、こういう理解をしてよろしいですか。いかがですか。

○政府委員(辻章男君) これは、待遇を改善すべきだという方向で検討をいたしております。

○相澤重明君 まあ、きょうはまだ時期の問題があるから、あなたも、そういうふうにお答えが願われないだろうと思うんですが、きょうは公労協の仲裁裁定が出ておるのですよ。公共関係の職員の給与というものが引き上げられれば、公務員も、それに当然同じような形で引き上げなきゃならぬ、ということ、あなたもおわかりだと思ふんです。同時にまた、それよりも、さらに

管制官の人たちの労働あるいは重要性、こういうものからいけば、当然さらにアップをすべき条件というものは、私はあると思ふんです。そういうことが、また今まで各委員から質問の中で、あなたに質疑をされておると私は思ふんです。

そういうことで、公労協の問題に、さらにプラスしたお考え方を管制官の人たちには持つ考え方は、あなたは持てませんか。これはまだ人事院の勧告というものが出ない前だから、そういう仮定の話はできませんと、こういうことなのか、それとも、少なくとも担当局長として、もっとひとつ面倒をみてもらいたい、もっと真剣に、ひとつ考えてほしいと、こういうつもりで、あなたは大臣に言うつもりがありますか。いかがですか。

○政府委員(辻章男君) 公労協の裁定につきましても、私もまだ存じておりませんので、額がどの程度かということにつきましても、何とも今お答えいたしかねる次第でございます。

○相澤重明君 航空局長の立場での答弁としては、まあその程度かもしれせん。しかし、これはもっと部下のことを考へれば、率直に私もこう思いますということを言っても、あなたが航空局長よけいなことを言うな、といってしかられはしないかと思う。むしろ運輸大臣に、そういうことを言ったことが、あなたはやはり管制官の人たちになるほど局長はよくやってくれたと、そうして一生懸命に業務に励んでもらえると、こう私はなると思ふんです。そういう態度こそ私は望んでおきたいと思ふんです。これは希望いたします。

うなんですか。出て来るのですか、それも来ないのですか。
○委員長(平島敏夫君) ちょっと速記を止めて。
〔速記中止〕
○委員長(平島敏夫君) それでは速記をつけて下さい。
質問は、一応本日はこれで……(相澤重明君「委員長、ちょっと今の点、ちょっと済みません」と述べ)
○委員長(平島敏夫君) 相澤君。
○相澤重明君 運輸大臣がお見えになりましたから、運輸大臣に、一言、苦言を申したいと思ふのです。
それは、大体、専門の委員会に、IL0の問題も大事だけれども、やはり時間を、できるだけ都合をして出してもらいたいということ、これはあなたはいつもそういうことで、出ると言って誠意をもって答弁されておつても、やはり来るのがおそい。きょうは、もう十二時四十分過ぎです。
それで、実は航空法の審議を今までも私は精力的に進めて来たわけですが、ところが、運輸大臣に、どうして、ここに出てきているわけですか。きょう私が申し上げることで、後日のこの委員会、そういう点をばきりしてもらいたいと思ふのですが、まず第一に、前回、小牧飛行場における自衛隊機と民間航空機との衝突事件、これについては、きょうは防衛庁の教育局長も来て答弁をもらったわけですが、しかし、少なくとも日本国内における航空に関しては、航空法の建前では、運輸省がやはり最高の責任を持つておるわけですが、運輸大臣が、ところが、自衛隊の、この今回の事故に

ついでに部下に、いわゆる自衛隊としては今後事故を起こさぬようにと、こういう通知を出しておるといふことはわかったのですが、その通知は、運輸大臣のところに付いておらない。なぜ、運輸大臣は、あの事故にかんがみて自衛隊の問題について防衛庁長官に、そういうことを要求しなかったのか、こういう点が、きょう実は出たわけですが、それで、防衛庁の方としては、必要があれば文書を出しなさいというふうなことを言っておる。これはもう防衛庁長官がけしからぬ。そこで、この次の機会に、防衛庁長官を呼んでこの点は究明をするつもりですが、運輸大臣としても、当然あの事故が起きたのに、今後ああいう事故を起こしてはいけない、こういうことであなたは閣議の中でもかなり奮闘されたと思ふのです。また委員会でも、そういう説明をされておるわけですが、それなのに、ただ話し合いをしただけで能事終われりというふうなことでは、私はおもしろくないと思ふ。やはり私は各省間の縄張り争いをさせるわけではなくして、岸内閣として、政府として今後事故をなくするというのが建前だから、そういう点は、びしっと文書をもって交換をする、このくらいのことは必要があるかと、こう思ふのです。そういう点について、まずあなたにお答えをいただきたい。――続けていきます――時間がないから、それをやってもらいたいということ。
それから二つ目は、この名古屋の人たちももちろんでありますけれども、入間川のセンターの管制官ですね。運輸省の職員が非常に苦勞をされておる。それはおそろく四月二十六日の、

緊急性の問題ですからお尋ねしておきたいのは、二つあります。

それは、一つは、神奈川県の三崎に城ヶ島に渡る橋を作ったわけです。その橋を渡る料金というものを運輸省が認可をしてゐる。で、これは、今まで

城ヶ島の島民が本土の方に渡るのに、船を利用しておったときには、四円かそこらでもって渡れたわけです。それを今度はバスに乗るために、一人十円

すつ取られる。こういう不合理なことをやるということは、私は第一にいけないと思う。それからいま一つは、ペスは、往復をしても二百円ないし二百

五十円——ノスのこの櫛を渡る料金は。ところが、一人十円ずつ取ったら、バスは幾人乗れるか。五十人乗り、六十人乗りから十円ずつ取ったら幾つになるか。これは月々か、ともう付

るにもなほだしいということになるわけだ。こういうことはどうして、もっと実情を調査をして運輸省は認可をしなかったのか。こういうことは、

今神奈川県では観光ブームとまで言われておりますが、実に、運輸省が簡単にこのバス会社の申請に認可をしたということはけしからんじゃないかとい

うことで、今、神奈川県知事も、ついに、船についての今までの料金のこともあるから、学童について、あるいは学生については、これをやめようじゃ

ないかと、こういうところまでいって
おるが、運輸省が認可してしまったも
のを、これはどうするんだという、こ
ういうように非常に地方住民並びに地

方自治体は困難を來たしておる。これは運輸省のやはり認可の仕方が私は悪いんじゃないかと、こう思うんだが、まあ大臣も、これは初めてだろうと思

會原 宮本十四子外六名

この請願の趣旨は、第二〇八五号と同じである。

紹介議員 大倉 精一君

この請願の趣旨は、第二〇八五号と同じである。

第二〇八七号 昭和三十五年四月十六日受理

国鉄自動車営業係の職務を行なう臨時雇用員の本採用に関する請願(九通)

請願者 福岡県鞍手郡宮田町宮田 椎木千恵子外八名

紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第二〇八五号と同じである。

第二二二〇号 昭和三十五年四月十八日受理

国鉄自動車営業係の職務を行なう臨時雇用員の本採用に関する請願(四通)

請願者 広島県賀茂郡黒瀬町市飯田国鉄自動車営業所内 松江武則外三名

紹介議員 大和 与一君

この請願の趣旨は、第二〇八五号と同じである。

第二二二二号 昭和三十五年四月十八日受理

国鉄自動車営業係の職務を行なう臨時雇用員の本採用に関する請願(八通)

請願者 山口市大市三〇 名智洋子外七名

紹介議員 小柳 勇君

第十部 運輸委員会会議録第十八号

昭和三十五年五月十日

この請願の趣旨は、第二〇八五号と同じである。

第二一九五号 昭和三十五年四月十九日受理

国鉄自動車営業係の職務を行なう臨時雇用員の本採用に関する請願(三通)

請願者 鹿児島市易居町八六 松元ヤス子外二名

紹介議員 佐多 忠隆君

この請願の趣旨は、第二〇八五号と同じである。

第二二五三号 昭和三十五年四月二十日受理

国鉄自動車営業係の職務を行なう臨時雇用員の本採用に関する請願(二通)

請願者 広島県安芸郡安芸町馬木一、一三二 西本堅外一名

紹介議員 大和 与一君

この請願の趣旨は、第二〇八五号と同じである。

第二一九六号 昭和三十五年四月十九日受理

道路運送法の一部を改正する法律案反対に関する請願(三通)

請願者 三重県桑名市三崎通り 横井良雄外三十二名

紹介議員 栗山 良夫君

現行道路運送法は、戦後新憲法に基づいて真に民主化された法律が次々と制定されたもので、最も立ちおくれたものであり、かつまた各条章にわたり戦時中の官僚統制的な色彩が、きわめて濃厚であるばかりでなく、自動車運送事業の民主的発達をむしろ阻害していることは多くの学者、有識者はもとより、世論一般のひんしゆくとも非難を集めているところである。従つて本法改正に際しては、その主眼点を現行法の幾多の根本的欠陥を改めることに置き、とくに自動車運送者の人権を尊重し、その生活権を確立するため、憲法に保障された職業選択の自由を基本とした営業権を民主的平等に開放して、近代的自動車運送事業が整然として発展するよう根本的に改正すべきであるにもかかわらず、今回の改正案は、いまだに罰則規定だけを強化して現行法の矛盾を、こさしよとすものである。これでは自動車運送者の人権を乱れおとしめ、ひいては社会秩序をみだすことになるから、今次政府提出の改正法案を原則的に廃案とし、あらたに議員立法による改正措置を講ぜられたいとの請願。

第二一九七号 昭和三十五年四月十九日受理

道路運送法の一部を改正する法律案反対に関する請願(五十四通)

請願者 長崎県佐世保市小佐世保町一、二四九 山口登外二千二百四名

紹介議員 豊瀬 慎一君

この請願の趣旨は、第二一九六号と同じである。

第二一九九号 昭和三十五年四月十九日受理

この請願の趣旨は、第二一九六号と同じである。

鉄道踏切通行安全のための立法化に関する請願

請願者 静岡県御殿場市大坂町 四六 勝又千治外二十二名

紹介議員 相澤 重明君

鉄道踏切の安全を図るため、(一)道路幅員に比し踏切道が狭いため各地に事故が起つてゐるのにかんがみ道路幅員に準じ踏切道幅員を拡張すること、(二)列車回数、交通量、道路集約の条件を、とり入れた立体交差の設置基準を制定すること、(三)交通量の急激な増加と列車回数、速度の向上等のため現行の踏切種別設置標準は実情にそわないから早急に改善すること、(四)通行者に対する注意喚起と錯誤防止のため踏切保安設備の警報機の形状、識別等の表示装置を統一するよう法制化すること、(五)踏切警手に対して踏切道の通行についての交通制限、禁止等踏切道に関する指示権を付与すること、(六)第四種踏切道において通行者の安全確保がすべて通行者自身の判断にゆだねられてゐるため事故発生件数が多いから注意喚起の方法を講ずること等に関し、すみやかにその立法化を図られたい。なお踏切警手の待遇改善を一日も早く実現せられたいとの請願。

田町の一部、恩田町及び奈良町の全域)の鉄道利用者は、従来長津田駅東端踏切を渡るう回道路を経て南側駅改札口に達してゐたのであるが、その後住宅誘致の計画をみるに及んで北側一般住宅の建築促進の契機となり、踏切り交通量が急増するに至つたため、国鉄側もやむなく昭和三十三年から朝夕の混雑時に各二時間限をもつて北口改札口を開設されたが、その後も逐年町勢進展が目覚ましく、南北の連けい密度も急増するに及んで、時間限改札だけでは情勢推移に追いつかず、住民の不便解消に役につていないから、近く実現をみる東神奈川駅の改築によつて不要となると線橋を当長津田駅に移設し、関係住民多年の宿願を達成せしめられたいとの請願。

五月六日本委員会に左の案件を付託された。

一、航空法の一部を改正する法律案(予備審査のための付託は三月十六日)

五月六日本委員会に左の案件を付託された。

一、道路運送法の一部を改正する法律案(第二五五五号)

一、国鉄自動車営業係の職務を行なう臨時雇用員の本採用に関する請願(第二五五八号)

一、小海線鉄道輸送力増強に関する請願(第二五八〇号)

一、長野、新潟両駅間に各駅停車
ジーゼルカー運行の請願（第二五
八一号）
一、大糸線鉄道輸送改善に関する請
願（第二五八二号）

ゆうりんし、運輸行政をさらに混乱に
おとし、ひいては社会秩序をみだ
すことになるから、今次政府提出の改
正法案を原則的に廃案とし、あらたに
議員立法による改正措置を講ぜられた
ことの請願。

第二五五五号 昭和三十五年四月二
十五日受理
道路運送法の一部を改正する法律案反
対に関する請願（三通）

請願者 愛知県海部郡佐織町字
見越 宇佐美学外三十
五名

紹介議員 栗山 良夫君

現行道路運送法は、戦後新憲法に基づ
いて真に民主化された法律が次々と制
定されたものの中で最も立ちおくれた
ものであり、かつまた各条章にわたる
戦時中の官僚統制的な色彩がきわめて
濃厚であるばかりでなく、自動車運送
事業の民主的発達をむしろ阻害してい
ることは多くの学者、有識者はもとよ
り世論一般のひんしゆくとなりを集め
ているところである。従つて本法改正
に際しては、その主眼点を現行法の幾
多の根本的欠陥を改めることに置き、
とくに自動車運送者の人権を尊重し、
その生活権を確立するため、憲法に保
障された職業選択の自由を基本とした
営業権を民主的平等に開放して近代
自動車運送事業が整然として発展する
よう根本的に改正すべきであるにもか
かわらず、今回の改正案は、いたずら
に罰則規定だけを強化して現行法の矛
盾を、こ塾しようとするものであつ
て、これでは自動車運送者の人権をじ

第二五五八号 昭和三十五年四月二
十五日受理
国鉄自動車営業係の職務を行なう臨時
雇員の本採用に関する請願

請願者 鹿兒島県給良郡蒲生町
白男上ノ段 矢野和枝

紹介議員 佐多 忠隆君

国鉄関係の自動車職場に勤務している
臨時雇員は、約千名をこえており、
このうち採用時に三箇月ないし六箇月
以内には職員に採用すると約束されて
いながら、いまだに臨時雇員のまま
放置されている者が昭和三十四年十二
月一日現在八百四十五名もいる。これ
らの臨時雇員は、正規の国鉄職員採
用試験を受け、自動車の車掌（営業係）
として一般職員とならざるを得ない
乗務を行なつておりながら、身分
上は臨時雇員のまま他の職員と区分
され、低い労働条件のもとにおかれて
いることは、国鉄事業の公共性並びに
職務の重要性からみてあまりにも不適
当な取扱ひであるから、これらの臨時
雇員をやみやかに本採用化されるよう
取り計らわれたいとの請願。

第二五八〇号 昭和三十五年四月二
十五日受理
小海線鉄道輸送力増強に関する請願

請願者 長野県議会議長 羽田
義知

紹介議員 羽生 三七君

近年総合開発の進展に伴い、小海線中
込駅を中心とした諸方面との経済的交
流は、年々増加の一途をたどり、めざ
ましいものがあるが、小海線を通じ甲
府方面あるいは長野方面への交通はき
わめて不便であり、時間、諸経費の浪
費を余儀なくされている現状であるか
ら、（一）小海線に強力ジーゼルカー
を増配すること、（二）小海線の強力
ジーゼルカー運行区間を小淵駅から中
央本線甲府まで、また小諸から上田経
由長野まで延長すること等の実現を期
せられたいとの請願。

第二五八一号 昭和三十五年四月二
十五日受理
長野、新潟両駅間に各駅停車ジーゼル
カー運行の請願

請願者 長野県議会議長 羽田
義知

紹介議員 羽生 三七君

近年長野県と新潟県方面との経済文化
の交流は日をおつてひんぱんとなつて
いるが、両地区を結ぶ鉄道交通はきわ
めて不便であり、常に時間と諸経費の
浪費を余儀なくされている現状である
から、沿線住民の強い要望を考慮して
長野、直江津、新潟間にすみやかに各
駅停車のジーゼルカーを運行せられた
いとの請願。

第二五八二号 昭和三十五年四月二
十五日受理

大糸線鉄道輸送改善に関する請願
請願者 長野県議会議長 羽田
義知

紹介議員 羽生 三七君

大糸線鉄道の輸送改善のため、（一）
全線のスピードアップと列車の増発を
図ると共に、特に信濃四ツ谷以北の電
化を早急に実施すること、（二）右の
電化早期実施が困難な場合は、とりあ
えず信濃森上までを第一期とし、以北
は応急処置としてジーゼルカーなどの
運転により旅客の便を図ること、（三）
北陸線との連絡を考慮したダイヤ改正
を行ない旅客の便を図ること、（四）中
央、北陸線からの直通列車の乗り入れ
を考慮すること等の実現を期せられた
いとの請願。

五月十日予備審査のため、本委員会に
左の案件を付託された。
国有鉄道運賃法の一部を改正する法
律案

国有鉄道運賃法の一部を改正する
法律案
国有鉄道運賃法の一部を改正する
法律

国有鉄道運賃法（昭和二十三年法
律第百十二号）の一部を次のように
改正する。
第二条第二項を次のように改め
る。
2 旅客運賃の等級は一等及び二等
とする。
第三条を次のように改める。

（鉄道の普通旅客運賃）
第三条 鉄道の普通旅客運賃は、左
の各号の定めるところによる。

一 二等の貨率は、営業キロ一キ
ロメートルごとに、三百キロ
メートルまでの部分については
二円四十銭、三百キロメートル
をこえる部分については一円二
十銭とする。

二 一等の貨率は、二等の貨率の
二倍とする。

第五条第二項中「三等」を「二等」に
改める。

第六条を次のように改める。
（急行料金、寝台料金その他の料金）
第六条 特別急行料金、急行料金及
び準急行料金並びに客車及び船室
の寝台その他の設備の利用につ
いての料金は、日本国有鉄道が定め
る。

第七条第二項中「別表第三」を「別
表第二」に改める。

第九条の二中「第六条第二項」を
「第六条」に改め、同条第五号を次
のように改める。

五 第六条の特別急行料金、急行
料金及び準急行料金並びに寝台
料金その他の料金
「賃」「賃」「賃」
別表第一中「等」を「等」に、
「二」「一」「三」
「賃」
別表第二を次のように改め、別表
第三を削る。

「賃」
二等に改める。
「賃」
二等に改める。

別表第二

第七条第二項の規定による車扱貨物賃率表

(一グラムトンにつき)

等 級 キ ロ 程	普 通										特 別			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4
キロメートルで 5	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円
5	168	136	115	107	103	100	95	92	88	84	100	92	85	79
10	199	162	137	127	122	118	113	109	105	100	118	109	101	93
15	230	187	158	147	141	137	131	127	121	115	137	127	117	108
20	262	213	180	167	160	155	149	144	137	131	155	144	132	123
25	293	238	201	187	180	174	167	161	154	147	174	161	148	137
30	324	264	223	207	199	193	184	178	170	162	193	178	164	152
35	356	289	245	227	218	211	202	196	187	178	211	196	180	167
40	387	314	266	247	237	230	220	213	203	194	230	213	196	181
45	418	340	288	267	256	248	238	230	220	209	248	230	212	196
50	450	365	309	287	275	267	256	247	236	225	267	247	228	211
55	481	391	331	307	295	286	274	265	253	241	286	265	243	225
60	512	416	352	327	314	304	291	282	269	256	304	282	259	240
65	544	442	374	347	333	323	309	299	285	272	323	299	275	255
70	575	467	395	367	352	341	327	316	302	287	341	316	291	270
75	606	493	417	387	371	360	345	333	318	303	360	333	307	284
80	638	518	438	407	391	379	363	351	335	319	379	351	323	299
85	669	544	460	426	410	397	380	368	351	334	397	368	339	314
90	700	569	481	446	429	416	398	385	368	350	416	385	355	328
95	732	594	503	466	448	434	416	402	384	366	434	402	370	343
100	763	620	524	486	467	453	434	420	401	381	453	420	386	358
110	800	650	550	510	490	475	455	440	420	400	475	440	405	375
120	837	680	575	534	513	497	476	460	439	419	497	460	424	392
130	874	710	601	557	535	519	497	481	459	437	519	481	442	410
140	911	740	626	581	558	541	518	501	478	456	541	501	461	427
150	948	770	652	604	581	563	539	522	498	474	563	522	480	444
160	985	801	677	628	603	585	560	542	517	493	585	542	499	462
170	1,022	831	703	652	626	607	581	562	537	511	607	562	518	479
180	1,059	861	728	675	649	629	603	583	556	530	629	583	536	497
190	1,096	891	754	699	672	651	624	603	576	548	651	603	555	514
200	1,133	921	779	723	694	673	645	623	595	567	673	623	574	531
210	1,170	951	805	746	717	695	666	644	614	585	695	644	592	549
220	1,207	981	830	769	739	717	686	664	634	603	717	664	611	566
230	1,244	1,010	855	793	762	738	707	684	653	622	738	684	630	583
240	1,280	1,040	880	816	784	760	728	704	672	640	760	704	648	600
250	1,317	1,070	905	840	807	782	749	724	691	659	782	724	667	617
260	1,354	1,100	931	863	829	804	770	745	711	677	804	745	685	635
270	1,390	1,130	956	886	852	826	791	765	730	695	826	765	704	652
280	1,427	1,160	981	910	874	847	812	785	749	714	847	785	722	669
290	1,464	1,189	1,006	933	897	869	833	805	769	732	869	805	741	686
300	1,501	1,219	1,032	957	919	891	853	825	788	750	891	825	760	703
310	1,537	1,249	1,057	980	942	913	874	846	807	769	913	846	778	721
320	1,574	1,279	1,082	1,003	964	935	895	866	826	787	935	866	797	738
330	1,611	1,309	1,107	1,027	987	956	916	886	846	805	956	886	815	755
340	1,647	1,339	1,133	1,050	1,009	978	937	906	865	824	978	906	834	772
350	1,684	1,368	1,158	1,074	1,032	1,000	958	926	884	842	1,000	926	853	790
360	1,721	1,398	1,183	1,097	1,054	1,022	979	946	903	860	1,022	946	871	807
370	1,758	1,428	1,208	1,121	1,077	1,044	1,000	967	923	879	1,044	967	890	824
380	1,794	1,458	1,234	1,144	1,099	1,065	1,021	987	942	897	1,065	987	908	841
390	1,831	1,488	1,259	1,167	1,122	1,087	1,041	1,007	961	916	1,087	1,007	927	858
400	1,868	1,518	1,284	1,191	1,144	1,109	1,062	1,027	981	934	1,109	1,027	946	876

等 級 キ ロ 程	普 通										特 別			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4
410	1,904	1,547	1,309	1,214	1,166	1,130	1,083	1,047	1,000	952	1,130	1,047	964	892
420	1,940	1,576	1,334	1,237	1,188	1,152	1,103	1,067	1,018	970	1,152	1,067	982	909
430	1,976	1,605	1,358	1,260	1,210	1,173	1,124	1,087	1,037	988	1,173	1,087	1,000	926
440	2,012	1,635	1,383	1,283	1,232	1,195	1,144	1,107	1,056	1,006	1,195	1,107	1,019	943
450	2,048	1,664	1,408	1,306	1,254	1,216	1,165	1,126	1,075	1,024	1,216	1,126	1,037	960
460	2,084	1,693	1,433	1,329	1,277	1,237	1,185	1,146	1,094	1,042	1,237	1,146	1,055	977
470	2,120	1,723	1,458	1,352	1,299	1,259	1,206	1,166	1,113	1,060	1,259	1,166	1,073	994
480	2,156	1,752	1,482	1,375	1,321	1,280	1,226	1,186	1,132	1,078	1,280	1,186	1,091	1,011
490	2,192	1,781	1,507	1,398	1,343	1,302	1,247	1,206	1,151	1,096	1,302	1,206	1,110	1,028
500	2,228	1,810	1,532	1,421	1,365	1,323	1,267	1,225	1,170	1,114	1,323	1,225	1,128	1,045
525	2,316	1,882	1,592	1,476	1,418	1,375	1,317	1,274	1,216	1,158	1,375	1,274	1,172	1,086
550	2,403	1,953	1,652	1,532	1,472	1,427	1,367	1,322	1,262	1,202	1,427	1,322	1,217	1,127
575	2,491	2,024	1,713	1,588	1,526	1,479	1,417	1,370	1,308	1,245	1,479	1,370	1,261	1,168
600	2,579	2,095	1,773	1,644	1,579	1,531	1,467	1,418	1,354	1,289	1,531	1,418	1,305	1,209
625	2,666	2,166	1,833	1,700	1,633	1,583	1,516	1,466	1,400	1,333	1,583	1,466	1,350	1,250
650	2,754	2,237	1,893	1,756	1,687	1,635	1,566	1,514	1,446	1,377	1,635	1,514	1,394	1,291
675	2,841	2,308	1,953	1,811	1,740	1,687	1,616	1,563	1,492	1,421	1,687	1,563	1,438	1,332
700	2,926	2,380	2,014	1,867	1,794	1,739	1,666	1,611	1,538	1,464	1,739	1,611	1,483	1,373
725	3,016	2,451	2,074	1,923	1,848	1,791	1,716	1,659	1,584	1,508	1,791	1,659	1,527	1,414
750	3,104	2,522	2,134	1,979	1,901	1,843	1,765	1,707	1,630	1,552	1,843	1,707	1,571	1,455
775	3,192	2,593	2,194	2,035	1,955	1,895	1,815	1,755	1,676	1,596	1,895	1,755	1,616	1,496
800	3,279	2,664	2,254	2,090	2,009	1,947	1,865	1,804	1,722	1,640	1,947	1,804	1,660	1,537
825	3,367	2,735	2,315	2,146	2,062	1,999	1,915	1,852	1,768	1,683	1,999	1,852	1,704	1,578
850	3,454	2,807	2,375	2,202	2,116	2,051	1,965	1,900	1,813	1,727	2,051	1,900	1,749	1,619
875	3,542	2,878	2,435	2,258	2,169	2,103	2,014	1,948	1,859	1,771	2,103	1,948	1,793	1,660
900	3,629	2,949	2,495	2,314	2,223	2,155	2,064	1,996	1,905	1,815	2,155	1,996	1,837	1,701
925	3,717	3,020	2,555	2,370	2,277	2,207	2,114	2,044	1,951	1,859	2,207	2,044	1,882	1,742
950	3,805	3,091	2,616	2,425	2,330	2,259	2,164	2,093	1,997	1,902	2,259	2,093	1,926	1,783
975	3,892	3,162	2,676	2,481	2,384	2,311	2,214	2,141	2,043	1,946	2,311	2,141	1,970	1,825
1,000	3,980	3,234	2,736	2,537	2,438	2,363	2,264	2,189	2,089	1,990	2,363	2,189	2,015	1,866
1,050	4,155	3,376	2,857	2,649	2,545	2,467	2,363	2,285	2,181	2,077	2,467	2,285	2,103	1,948
1,100	4,330	3,518	2,977	2,760	2,652	2,571	2,463	2,382	2,273	2,165	2,571	2,382	2,192	2,030
1,150	4,505	3,660	3,097	2,872	2,760	2,675	2,562	2,478	2,365	2,253	2,675	2,478	2,281	2,112
1,200	4,680	3,803	3,218	2,984	2,867	2,779	2,662	2,574	2,457	2,340	2,779	2,574	2,369	2,194
1,250	4,856	3,945	3,338	3,095	2,974	2,883	2,762	2,671	2,549	2,428	2,883	2,671	2,458	2,276
1,300	5,031	4,087	3,459	3,207	3,081	2,987	2,861	2,767	2,641	2,515	2,987	2,767	2,547	2,358
1,350	5,206	4,230	3,579	3,319	3,189	3,091	2,961	2,863	2,733	2,603	3,091	2,863	2,635	2,440
1,400	5,381	4,372	3,699	3,430	3,296	3,195	3,060	2,960	2,825	2,691	3,195	2,960	2,724	2,522
1,450	5,556	4,514	3,820	3,542	3,403	3,299	3,160	3,056	2,917	2,778	3,299	3,056	2,813	2,605
1,500	5,731	4,657	3,940	3,654	3,511	3,403	3,260	3,152	3,009	2,866	3,403	3,152	2,901	2,687
1,550	5,906	4,799	4,061	3,765	3,618	3,507	3,359	3,249	3,101	2,953	3,507	3,249	2,990	2,769
1,600	6,082	4,941	4,181	3,877	3,725	3,611	3,459	3,345	3,193	3,041	3,611	3,345	3,079	2,851
1,650	6,257	5,084	4,302	3,989	3,832	3,715	3,559	3,441	3,285	3,128	3,715	3,441	3,167	2,933
1,700	6,432	5,226	4,422	4,100	3,940	3,819	3,658	3,538	3,377	3,216	3,819	3,538	3,256	3,015
1,750	6,607	5,368	4,542	4,212	4,047	3,923	3,758	3,634	3,469	3,304	3,923	3,634	3,345	3,097
1,800	6,782	5,511	4,663	4,324	4,154	4,027	3,857	3,730	3,561	3,391	4,027	3,730	3,433	3,179
1,850	6,957	5,653	4,783	4,435	4,262	4,131	3,957	3,827	3,653	3,479	4,131	3,827	3,522	3,261
1,900	7,133	5,795	4,904	4,547	4,369	4,235	4,057	3,923	3,745	3,566	4,235	3,923	3,611	3,344
1,950	7,308	5,937	5,024	4,659	4,476	4,339	4,156	4,019	3,837	3,654	4,339	4,019	3,699	3,426
2,000	7,483	6,080	5,145	4,770	4,583	4,443	4,256	4,116	3,929	3,741	4,443	4,116	3,788	3,508
2,050	7,658	6,222	5,265	4,882	4,691	4,547	4,356	4,212	4,020	3,829	4,547	4,212	3,877	3,590
2,100	7,833	6,364	5,385	4,994	4,798	4,651	4,455	4,308	4,112	3,917	4,651	4,308	3,965	3,672
2,150	8,008	6,507	5,506	5,105	4,905	4,755	4,555	4,405	4,204	4,004	4,755	4,405	4,054	3,754
2,200	8,184	6,649	5,626	5,217	5,013	4,859	4,654	4,501	4,296	4,092	4,859	4,501	4,143	3,836
2,250	8,359	6,791	5,747	5,329	5,120	4,963	4,754	4,597	4,388	4,179	4,963	4,597	4,231	3,918
2,300	8,534	6,934	5,867	5,440	5,227	5,067	4,854	4,694	4,480	4,267	5,067	4,694	4,320	4,000

等 級 キ ロ 程	普 通										特 別			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4
2,350	8,709	7,076	5,988	5,552	5,334	5,171	4,953	4,790	4,572	4,354	5,171	4,790	4,409	4,083
2,400	8,884	7,218	6,108	5,664	5,442	5,275	5,053	4,886	4,664	4,442	5,275	4,886	4,497	4,165
2,450	9,059	7,361	6,228	5,775	5,549	5,379	5,153	4,983	4,756	4,530	5,379	4,983	4,586	4,247
2,500	9,234	7,503	6,349	5,887	5,656	5,483	5,252	5,079	4,848	4,617	5,483	5,079	4,675	4,329
2,550	9,410	7,645	6,469	5,999	5,764	5,587	5,352	5,175	4,940	4,705	5,587	5,175	4,763	4,411
2,600	9,585	7,788	6,590	6,110	5,871	5,691	5,451	5,272	5,032	4,792	5,691	5,272	4,852	4,493
2,650	9,760	7,930	6,710	6,222	5,978	5,795	5,551	5,368	5,124	4,880	5,795	5,368	4,941	4,575
2,700	9,935	8,072	6,830	6,334	6,085	5,899	5,651	5,464	5,216	4,968	5,899	5,464	5,029	4,657
2,750	10,110	8,215	6,951	6,445	6,193	6,003	5,750	5,561	5,308	5,055	6,003	5,561	5,118	4,739
2,800	10,285	8,357	7,071	6,557	6,300	6,107	5,850	5,657	5,400	5,143	6,107	5,657	5,207	4,821
2,850	10,461	8,499	7,192	6,669	6,407	6,211	5,950	5,753	5,492	5,230	6,211	5,753	5,295	4,904
2,900	10,636	8,641	7,312	6,780	6,515	6,315	6,049	5,850	5,584	5,318	6,315	5,850	5,384	4,986
2,950	10,811	8,784	7,433	6,892	6,622	6,419	6,149	5,946	5,676	5,405	6,419	5,946	5,473	5,068
3,000	10,986	8,926	7,553	7,004	6,729	6,523	6,248	6,042	5,768	5,493	6,523	6,042	5,561	5,150
以上50キロ増す	175	142	120	112	107	104	99	96	92	88	104	96	89	82

附 則

1 (施行期日)

この法律は、昭和三十五年六月一日から施行する。

2 (民事訴訟費用法の一部改正)

民事訴訟費用法(明治二十三年法律第六十四号)の一部を次のように改正する。

第十三条第一項中「二等以下ノ汽車賃又ハ船賃」を「汽車賃又ハ二等以下の船賃(鉄道連絡船ニ在リテハ一等又ハ二等ノ船賃)」に改める。

3 (刑事訴訟費用法の一部改正)

刑事訴訟費用法(大正十年法律第六十八号)の一部を次のように改正する。

第四条中「二等以下ノ汽車賃又ハ船賃」を「汽車賃又ハ二等以下の船賃(鉄道連絡船ニ在リテハ一等又ハ二等ノ船賃)」に改める。

4 (通行税法の一部改正)

通行税法(昭和十五年法律第四十三号)の一部を次のように改正する。

第三条中「(汽車等ノ三等ノ乗客及汽船ノ二等ノ乗客ヲ除ク)」を「(汽車等ノ第一号ニ規定スル等級ノ乗客及汽船ノ第二号ニ規定スル等級ノ乗客ヲ除ク)」に、「汽車等ノ三等ノ乗客又ハ汽船ノ二等ノ乗客」を「汽車等ノ第一号ニ規定スル等級ノ乗客又ハ汽船ノ第二号ニ規定スル等級ノ乗客」に改め、同条第一号中「三等」の下に「(等級ヲ一等及二等ニ分チタルモノニ在リテハ二等)」を加え、同条第二号中「二等」の下に「(等級ヲ一等及二等

ニ分チタルモノニ在リテハ一等)」を加える。

第四条中「一等、二等及三等」を「二等及二等又ハ一等、二等及三等」に改め、同条第二号中「二等及三等」を「一等及二等」に改める。

5 (公職選挙法の一部改正)

公職選挙法(昭和二十五年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第九十七條の二第一項第一号(イ)中「二等又は三等運賃等」を「運賃等」に改め、同号(ロ)中「二等又は三等運賃等」の下に「(鉄道連絡船にあつては一等又は二等運賃等)」を加える。

(国家公務員等の旅費に関する法律の一部改正)

国家公務員等の旅費に関する法律(昭和二十五年法律第百十四号)の一部を次のように改正する。

第十六条第一項中「及び特別二等車料金を」と、「一等特別座席料金を及び一等指定座席料金を」に改め、同項第一号を次のように改める。

一 削除

第十六条第一項第二号イ中「上級を」に改め、同号ロ中「下級を」に改める。

第十六条第一項第四号中「前三号」を「前二号」に改め、同号イ中「第一号又は」を削り、同項第五号及び第六号を次のように改める。

五 内閣総理大臣等及び二等級以上の職務にある者が第二号に規定する線路による旅行に

おいて一等特別座席を利用する場合に、同号に規定する運賃及び前号に規定する急行料金のほか、一等特別座席料金

六 内閣総理大臣等及び三等級以上の職務にある者が一等指定座席料金を徴する客車を運行する線路による旅行をする場合には、前号に該当する場合を除き、第二号に規定する運賃及び第四号に規定する急行料金のほか、一等指定座席料金

第十六条第二項中「又は第五号」を削り、同条第三項中「特別二等車料金を」と「一等指定座席料金を」に改める。

昭和三十五年五月十三日印刷

昭和三十五年五月十四日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局