

参議院運輸委員会會議録第十一号

昭和三十六年三月九日(木曜日)
午前十時三十二分開会

出席者は左の通り。

委員長 三木與吉郎君
理事 天竺 良吉君
金丸 富夫君
村上 春藏君
大倉 精一君

委員

井野 碩哉君
島島徳次郎君
平島 敏夫君
野上 進君
大和 与一君
松浦 清一君

政府委員

防衛庁防衛局長 海原 治君
運輸政務次官 橋家 俊一君
運輸大臣官房長 辻 章男君
運輸省港湾局長 中道 峰夫君
運輸省鉄道監督 廣瀬 真一君
運輸省自動車局長 國友 弘康君
運輸省航空局長 今井 榮文君
海上保安庁長官 林 坦君
気象庁長官 和達 清夫君
水産庁長官 高橋 泰彦君

事務局員

常任委員 古谷 善亮君
専門員 外務省アジ 宇山 厚君
事務局航空 局監理部長 柄内 一彦君

説明員

外務省アジ 宇山 厚君
事務局航空 局監理部長 柄内 一彦君

運輸省航空局技 泉 靖二君
術部管理課長 日本国 有 鐵道總裁 十河 信二君

本日の會議に付した案件

○港灣法の一部を改正する法律(案内閣送付、予備審査)

○運輸事情等に関する調査(運輸施設の雪害に関する件)

(自動車行政に関する件)

(海上保安に関する件)

(航空に関する件)

○委員長(三木與吉郎君) ただいまから委員會を開会いたします。

まず、港灣法の一部を改正する法律案を議題といたします。

これにより本案の補正説明を願います。

○政府委員(中道峰夫君) 港灣法の一部を改正する法律案の概要について御説明申し上げます。

第五十五條の六第一項では、政令で定め、重要港の港灣管理者が、地盤の沈下によりましてその効用を失つた外郭施設または係留施設の従前の効用を復旧維持するための改良の工事及びこの改良の工事が技術的経済的に著しく困難または不適当な場合の代替施設の建設の工事、並びに地盤の沈下によりまして海水等の侵入の防止に必要である外郭施設の建設の工事をいたします場合には、国は当分の間その工事に要します費用の十分の六までを負担することができるといたした次第でございます。

○委員長(三木與吉郎君) 第二項におきましては、第四十二條第四項の規定を準用いたしまして、これらの工事について国が負担することとなります金額が予算に組み入れられていないときには第一項の規定を適用しないことといたしておるわけでございます。第三項では、地盤の沈下によりましてその効用を失つた臨港交通施設——道路、鉄道等でございますが、につきましては、第一項と同様な措置をとることを規定いたしておるわけでございます。第四項及び第五項は、以上申し上げ述べましたいろいろな工事を國の直轄で行ないます場合の港灣管理者の負担割合につきましまして、第一項及び第三項に準じた措置をとることと規定をいたした次第でございます。で、この政令で指定をいたします港灣と申しますのは、この場合、地盤沈下が最も著しく、港灣機能、その他市街地に重大な支障を及ぼすおそれのございます新潟港につきましましてこの適用を考へるようにならしておるわけでございます。

以上、はなはだ簡単にございまして、この港灣法の一部を改正いたします法律案の内容につきましまして御説明申し上げた次第でございます。

○委員長(三木與吉郎君) 本案に対する質疑は後日に行なうことにいたします。

○委員長(三木與吉郎君) これより運輸事情等に関する調査を議題といたします。

質疑の通告がございしますので、この際、御発言を願います。

○島島徳次郎君 最初に、今度の雪害の問題で國鉄總裁にお伺いをいたしましたと思います。

この前、その前の委員會で雪害に対する施設の問題、あるいはまた当時の状況についての詳細な御報告を聞いたのでございまして、きょうはできるだけそのダブっている質問は避けたいと思ひますが、ちやうどその日は總裁がよその委員會にお出ましのときで、あらためて總裁のお出ましのときに雪害の問題を重ねてお尋ねしたい、かようにお約束をしておいた問題でございまして、

今度の新潟、秋田また北陸三県等、この十二県の雪害というものは、もうすでに時間もたつておりますので、十分調査済みだと、かように考へておりますが、それこそ十五年ぶりの大雪害であつたわけでございまして、当時私も参議院から北陸三県の派遣委員として出張をして、つぶさに当時の事情を調べたわけでありまして、それこそほとんど戦後のあの混乱時代のような、旅客また貨物等も非常に、何といひますか、ピンチといつてもいいくらいに混乱をしたのでありまして、北陸三県だけでも、当時雪害のために死者が二十名を数えた。また負傷者も二十七、八名出たといふことでありまして、物質的な産業、経済に及ぼす損失というものは、これはもう非常なものでありまして、当時一月十日の調査によりまして、

でも、すでに北陸三県で四十二億である。それが二月の十五日の調査では八十五億何千万である。それに二月の月末の調査によりまして、これら関係県の議長団が雪害対策の特別委員會を作りました。そのときの報告によりまして、全体が、一月一ぱいの締め切りでも百三十七億何千万円だといふような数字が出ておるわけでございまして、これは人畜の被害、犠牲というものは、ただいま申し上げました通りであり、また産業経済に及ぼす大きな損失というものは、これはもつとも、民間の損失まで計算いたしますと、おそらく二百億を突破するのじやないかと、かように考へられるのであります。

われわれは常に、天災あるいは災害という中には、もちろん地震であると、あるいはまた台風、伊勢湾のような大きな台風の襲来というふうなもの、これは当然考へられており、また、これに對しては急激の処置あるいはまた恒久的な処置が次から次へと、満足とはいへないかもしれないが、相当施設ができておる。雪だけはどうか、雪国で雪が降るのは当然だといふふうなことで、地元の人たちも何かしらぬマンネリズムに陥つておる。また、関係者の方でも、役所の方面におきまして、あまり大きな関心を持たないといふのが、過去の雪害に対する一つの答えであつた。かように考へるのであります。が、今度の雪害を、災いを転じて福と

なすというような意味から考えまして、今後また冬季間における雪害に対する国鉄の、これにどういうふうに対処されますか。はなはだ抽象的な質問になるかも知れませんが、来たるべき融雪期、これは非常に大きい問題で、もうすでに昨今新潟方面でも大きな雪害が起きておる。しかも、今度のなだれに対しては、過去における積雪量から考え、また、いつものときと違ひまして、裏日本一帯の雪は非常にことしは水分が多かったというふうなことで、今、温度が相当上がった参りますという、勢い積雪の中間がプラシクになっておるために、今度のなだれは今までのような上すべりのなだれとは違つて、底からくるなだれであるというところに、非常に大きな被害が予想されるのであります。これに對しまして、国鉄總裁におかれましては、これに對処されるにどういうような施設、あるいはどういうような御計画をお持ちであるか。過日は、事務的には流雪溝の設置であるとか、あるいはまた、もう少し通信網を拡充するとかということも承つたのでありますが、總裁としてのこの雪害に対する責任の立場上、なだれ、融雪期に對処するお考えを率直にお述べを願いたい、お答えを願いたいということ、また、今日までの国鉄のこうむつた雪害の損失というものはどのぐらひになったか、それはもうおそろく調査済みだと思ひますが、それらに對する御報告も願ひたいと思ひます。

それから、これは關係してくるのでありますが、北陸線の複線電化の問題が、第一次五年計画ではすでに三十六年度一ぱいで米原—富山間は複線を

完成するというところで、この委員会でも了承しておつたのでありますが、第二次五年計画というものが発表されてから、また一年延びたように見られるのでありますが、今度の雪害に對しましても、この複線あるいは電化というもののが予定通りに進捗しておつたならば、今度の被害もおそろく半分ぐらひで済んだのじゃないかと、かようにも、しろうとながら考えられるのであります。この複線、電化の完成と雪害との關係についてどういふお考えでありますか、率直に承りたいと同時に、北陸線の複線、電化の完成の正確な責任ある一見通しをお答え願ひたい。最初にこれだけお尋ね申し上げま

す。

○説明員（十河信二君） 昨年末からの異常な大雪で非常な被害をこうむりまして、国民の皆さんにも多大の損害をかけ、御迷惑をおかけしたということ、まことに遺憾にたえない次第であります。国鉄といひましたも、今日までにわかつております損害は、大体二十一億ばかりになっております。そのうち十四億は収入上の損害であり、七億は経費の損害であります。この損害を最小限度に食いとめるために、国鉄といひましたも、かねがねいろいろな研究をいたし、いろいろな用意をいたして参つたのであります。が、まず最も根本的な対策といひましては、雪についての研究をあらゆる角度からするため、塩沢というところに雪の特別の研究施設を設け、この研究所は世界でも珍らしい研究所になつてゐるということであり、若田博士を所長にいたしまして、各方面の權威者にお願ひしてやつております。せん

だつてもごらん下すつたかと思ひますが、テレビでもこの塩沢の研究施設で、どういふ場合になだれがどういふふうな起つてくるか、これをどういふふうなすれば災害を最小限度に食いとめることができるかというふうな方法を、実際に検討いたしております。そういうようなことが一番根本的なことであります。雪が降りました際に、今お話のありましたように、複線化になつてゐるというふうなことが、今回のようなたくさん列車を途中でとめておく、ふん詰まりになつてしまつたというふうなことをなくする一番の有力な手段であります。それゆゑに、今お話のありました北陸線でも、電化は三十八年、線増は四十年までに完成することに相なつております。その先は順次部分的に線増をいたしまして、でき得る限り輸送力を増加して、そういう場合に損害を少なくするといふように努力いたしております。長岡—新潟間、上越線も大部分は複線にする予定になつております。その他の部分は、順次今申し上げましたようなやり方で、最小限度の経費で、資本でもって最大の効果を上げるような方法で複線を進めてゐるような次第であります。

そのほかには、先ほどお話の中にありましたように雪のおおひを作るとか、さくをするとか、あるいは排雪機を作る、防雪林を作るといふふうなことで、大雪の降る区間は、二万キロのうち七千キロある。そのうちで最も雪の多い区間は二千キロであります。今防雪林は約千七百キロぐらひ作つております。それから流雪溝は二百二十キロぐらひ作つております。雪をおお

うさく—覆さくは五百二、三十キロ作つております。これを順次延ばして、いこうというところで、五年計画でも相当な距離にこれが延びていくことに相なつております。それから雪が降つた際に雪を排除するには大体二通りの機械を使つております。一つは車両、機関車であります。古くから使つておられますのはラッセル機関車、その後ロータリーが有効だということになつたのでロータリーも使つております。ラッセルにも単線用、複線用、あるいは駅の構内を掃除いたします幅の広いものも作つております。このラッセルもロータリーも今までは蒸気機関車で動かしておつたのでありますが、これは石炭あるいは水の補給が必要でありますので、行動がきつめて敏速を欠くというぐらひがあります。ディーゼルで動かすようなものを作つて試みに使用いたしております。また両頭のどつちでも自由自在に動けるようなディーゼルエンジンを作つております。それからもう一つは、機関車でなく軽便なモーター・カー、これにラッセルをつけるとか、あるいはロータリーをつけるとかというふうなことで、これは輕便なものですから、方々で手輕に使用できます。あとからなり、あるいは前からなり、列車がくれば、ちよつと線路からはずしておくこともできるといふふうなものであります。それからトラクター・シャベルというふうな機械も使ひまして雪を排除する。そのできないようなところは、やむを得ませんから、ふだんから附近の消防団とか青年団とかいふようなところにお願ひをいたしまして、大体非常の際にはさつそく手伝ひにきて下さるようにな

備をいたしております。氣象台から絶えず詳細な情報をおたいておりますから、その情報を得次第、これらの団体に連絡をとりまして、直ちに行動していただけるように準備をいたしております。

それから、そのほかにも最も大切なことは通信であります。この通信が雪のために、裸線では途絶えてしまひます。通信が途絶えたために被害が非常に大きくなる、お客さんに大へん御迷惑をおかけするといふふうなことに相なりますので、これも超短波の通信施設をすることが一番であるといふことで、青森方面から秋田まで、米原方面から富山まで、秋田まで、それから上越線の長岡、新潟あたりといふふうなところを急いでやることになつております。その次には短波の、超短波でなく、短波の施設をやつております。これは方々に、十数カ所に中心点がありまして、そこから自動車でも必要なら所へ駆けつけていくように相なつております。裸線は漸次ケーブル化して、水害とか、あるいは雪害の場合に故障のないようにということ、今日までもいろいろやつておりますが、五年計画ではさらにこれを強化促進することに相なつております。それらの施設が充実いたして参りますと、漸次被害を最小限度にする目的が達成せられるのではないかと、こういうふうな考へておる次第であります。

○島島徳次郎君 ただいま總裁からじゆんじゆんと詳細にわたつて、降雪期あるいはなだれの対策等についてお答えになりましたので、ぜひとも、ただいま總裁のお述べになつたように、不

ころの自動車税の免除等につきましては、それらが実際に受けました被害につきましては、もちろん減免されることとが望ましいと考えておりますので、十分関係の個所に連絡をして善処した

いと考えておりますのでございます。

それから次に、ガソリン税等の引き上げに關してでございますが、まあこの自動車に關しましてガソリンは非常に使われておるわけでありまして、昭和三十六年度を初年度とします新道路整備五年計画が策定されて、閣議決定になったわけでございますが、これに伴いまして揮発油税、地方道路税及び軽油引取税が増税されることになったわけでございまして、これが道路整備費用に充当するという措置がとられるわけでありまして、まあ道路整備という観点から申しますと、わが國の將來の發展のために、實際新道路整備五年計画にあるような道路整備措置をとっていかねばならぬ。この点はまあやむを得ないものがあると思うのでございます。私ももしもてもそう考えるのであります。まあ、ただこれらの財源の使途等につきましては、道路整備の効果を十分に發揮するように努めることはもちろんでございますが、私もとしては、踏切立体交差化とか、あるいは都市内混雑交差点の立体化とか、あるいは都市内自動車ミナルの整備促進とかいうものも十分行なつて、國民の期待を裏切らないようにする必要があると考へておるのでございます。

まあ、それらのことを希望といたしておるのでございますが、さらにこれらの燃料関係の増税に關連いたしまして、運賃等にどう響くか、どう考へるかという点でございますが、この点に關しましては、最近の揮発油税及び軽油引取税の増徴等は前回かございまして、その間、バス、トラック等につきましても運賃は据え置きで参つておつ

たのでございます。さらに部分品、修理費等の変動、人件費の増加等、運賃原価の構成費目に変動のあったことは、われわれも資料によつて知つておるのでございますが、まあその際にも國民生活に及ぼす影響を考慮して、運賃の変更を行なわないで今日に至つてきたのでございます。で、今回の揮発油税、地方道路税及び軽油引取税の引き上げ等が行なわれますといたしますれば、やはりそれだけの影響というものが考えられるわけでございまして、さらに前述の諸変動と考へ合わせますと、確かにある程度影響はあるというものが考えられるのでござい

ます。従来運賃の改定に關しましては、私もとしては、個々の申請によりまして具体的に実態を調査した上で、物価に与える影響も十分考慮して慎重に取り扱つて参つたのでございまして、この三月の七日、火曜日の閣議原則として一切値上げをしないという閣議了解が行なわれましたので、この閣議了解とも關連いたしまして、今後どういふふうな運賃の問題を扱つていくかということについて、省内及び経済企画庁その他と打ち合せを續けていく所存でございます。これら運賃構成の諸要素の変化と、及びこのような閣議了解を生み出した社会的必要性と両面を考へまして、交渉を繼續していきたくと思つておる状況でございます。

○島島徳次郎君 ただいまの自動車局長の第二のお答へに對しましては、私は必ずしも満足はできぬのであります。と申し上げるのは、この七日の日に閣議によつて公共料金の引き上げを

一応ストップしようというふうな新聞記事は、われわれもすでに見ておりますが、これは一般に、普遍的にすべての物価というものから見た場合にはそういうことも言ひ得られると思ひます

が、この自動車の貨物運賃あるいは旅客運賃、これは戦前と比較いたしますと、タクシーでいうやうやく百二十三倍か四倍の倍数であります。トラックの場合は百四十七倍か六倍になつておるはずであります。その他のすべてのものが國における物価の値上がり比率と對しての比較といたしますと、これらを検討いたしますと、大体戦前の物価の値上がり、それらを比較いたしますと、自動車料金に關する限りは大体物価の半額である、こういうことは言ひ得られると思ひます。われわれは、この事業をやる人たちは、お互いに普通の生産事業と違つて、相当たくさん

の労働者を使つておるといふところに大きな問題がある。さういふ点から考へると、いかにその他の物価と比較して、今日までは何回か燃料その他の高騰を受けたけれども、事業經營をする者は、それぞれ合理化し、また労働者もこれに對して協力をするといふやうなこと、比較的に業界における労働者の賃金は安い方でありまして、確かに安いのであります。そういうやうな關係から、最近、この事業団体に盛んに猛烈に労働攻勢があつちこち全国的に積極化してきております。同じ労働をする人が、この経済や産業の根本となるべきこの輸送、交通の従業員が、その他の労働者より非常に安い待遇で働かなければならぬという理由はないと思ひます。また同時に、物価

の指数から見ても、それだけに安い料金であるがために、今日までは、何と申しますか、割合に燃料その他の原材料が高くなつても、業者の自費によつて今日まで据え置きで料金を上げたわけでありまして、今度の燃料税の引き上げは、それこそ戦後初めての大幅な引き上げであります。こういう点から考へまして、一般公共料金が、どういふふうに政府が考へようと、これらはまた特殊に考へるべきものではないか、かように考へておりますので、運輸省におかれましてこの点について十分善処されんことをここで期待もし、要望もしておるわけであります。

次に、白ナンバーの問題であります。最近神奈川県にもずいぶん白ナンバーの問題、もぐりの營業の問題からよつてくる不祥の問題が非常に續發してゐるやうであります。またその反面に、神奈川県當局としては、大体神奈川県には需要がオーバーしてゐる。需給のバランスがとれないからかういふものがばつこするのだ。もう少し新免が出れば、どしどし許可をして、さうしてアンバランスでないやうにやうていくといふことが必要じゃないかといふことを、神奈川県庁がすでに言つてゐるやうなことも新聞で見られるのであります。いやしくも法治國として、もぐりタクシーあるいはトラックという問題については、もうすでに今日までに完全にこれが一掃され、さうして輸送の秩序が保たれ、また事故も大きく激減していくといふやうな結果をわれわれは期待しておつたにもかかわらず、最近またさう、もぐりタクシーなり、もぐり貨物の方が逆に増加してきたといふやうなことも考

えられるのであります。はたして、これが事實であるかどうか、どういふ数字になつておるか、また白ナンバー、もぐりのいわゆる取り締まりというのは、どういふやうにやつておられるかといふやうな事情を、あえて一つお聞きしたい、かように考へるのであります。

もう一つは、自家用自動車の問題であります。貨物自動車の場合は、自家用で自分が貨物を輸送しておるといふやうな場合は、車の置き場、すなわち車庫、ガレージの設備がどうか、あるいはまた、その他の施設がどうかといふやうな、法によつてある程度規制をされておるやうでございます。しかしながら、自家用の場合は、単に、私はこういう自家用車を買つて仕事をすといふ——仕事ではない、使いたいといふやうと、あるいはその他の施設がどうかであらうと、無条件で、直ちにその翌日から自家用として車が動かせるといふやうなふうになつておるやうでございますが、この点はどういふことになつておりますか。もしさうであつたとすれば、自家用車の使用にあつては、もう少し規制をする必要があるのではないかと。營業用だけに、ガレージの面積がどうか、いろいろの施設が規制されておつて、そして自分自家用といふやうな格好で扉を出せば、直ちに翌日から町に出て白ナンバーで、もぐり行為もあえてやれるといふやうな、ほんとに結果から見ると、この自家用の使用にあつての法を一部改正すべきではないかと思ひます。この点いかがですか、この二点

です。

○政府委員(国友弘康君) 白ナンバー・タクシの問題についてまずお答え申し上げますが、この白ナンバー・タクシの取り締まりに關しましては、陸運局、陸運事務所におきまして、警察当局とも緊密な連絡をとりまして、鋭意取り締まりに当たっておりますわけでございますが、これのものとになりまして、運輸省及び警察庁におきまして、緊密に打ち合わせ、連絡をとりまして、地方を指導していただくわけでございますが、最近、昭和三十五年、昨年のもので、一月あたりで見ますと、私どもの方の調査では、全国でもよりタクシが五千三百両程度ありましたが、六月ごろには八千六百両にふえたのでござい

ます。それが本年の、三十六年の一月には七千九百両程度に一応減りましたのですが、最近見てみますと、またふえ出してきておる傾向が見られるという状況でございます。これらに關しましては、取り締まりを継続してございまして、減少あるいは絶滅を期せられないという事は、まことに遺憾に存じておる次第でございます。この点に關しましては、法秩序を乱す行為でありますので、今後とも従来より一そうその取り締まりを強化いたしまして、措置をしていきたいと思

います。と同時に、タクシの増車等に關しましては、全国にも指示いたしまして、需給調整を適切にやるように、最近自動車、タクシの足りな

いという事を非常にいわれておりますので、これらタクシの増車、増強という事に關しましては、十分その方向に努力するようにという指示をしてゐるわけでありまして、こういうも

よりタクシの発生を招くような原因を除去していききたい、そして、この絶滅を期していききたいと思つておるところでございます。

さらに、自動車に關しまして何らかの規制をなすべきではないかというお話につきましては、自家用のトラックに關しましては、使用届出を出します際に、車庫の位置とか常置場所とかを届出事項の中に入れておるのでござい

ますが、自家用乗用車につきましては、以前はやはりその車庫及び常置場所の届出をさせておったのでござい

ますが、昭和二十八年的时候に、行政簡素化の趣旨から、この自家用自動車について使用届出制を廃止いたしましたのでござい

ますが、現在のところでは、車庫の届出等もなしで、自家用自動車に關しましては、登録の申請をいたしますれば、それを登録するという態勢になってゐるわけでございますが、この自動車の使用規制と申しますか、そういう問題につきましては、関係するところが非常に多いわけ

であります。これらに關しましては、関係庁とも十分打ち合わせをいたしまして、今後いかなる方法でこの自動車の増加趨勢に對して対処していくかという事を検討して案を得たいと思つてゐる状況でございます。これらの点に關しましては、昨年の十二月に成立いたしました内閣の總理府の交通対策本部等におきましても、審査の項目にお願ひしておるところでございます。また、運輸省としまして措置すべき点等につきましても、十分検討して参りたいと思つております。

○鳥居徳次郎君 大体お答えでよくわかりましたが、自家用の申請の問題で

す。これはひとりで、ただ業者との関係だけでなく、ことに東京なんかの現状を見てみると、道路の建設、あるいはまた交通整理ということに、いかにあ

くせくと検討しようもない、なかなか効果があがらぬものではないか。この自動車の洪水に對して、毎日々々の条件がどうあるかと、資格がどうあるかと、実際の自家用車を持つだけの資力があるかないか、また車庫の施設の検討も

ないで、あまりにも寛大過ぎる。こういうことでいくならば、一方でいかに事故の減少をはかっても、いかに大きな投資をして事故防止をやります。やはりここに交通事業というものがまた社会不安というものと、あるいは経済あるいは道路の問題とにらみ合わせた新しい一つの方法によつてこれを律してい

く、一歩前進するといふような積極的な施策が必要だ。こういうことを私は申し上げてゐるのであります。今後一つ、そういう内閣にも機関ができたやうでありますから、これを最高に生かしてもらつて、これから一年、二年、三年というやうな長いものでは、仕事は生きておるのであります。で、できるだけ早い時間にならぬ国民が考へておるやうな一つの秩序ある社会を作つていく、また交通を最高に動かしていくといふやうな結果に持つて

で、さういふ善処してもらいたい。こういうことで自動車の関係は終わりにいたしまして、最後に、きょうはちょうど外務省関係の方あるいは水産庁の関係の方もお見えでありますので、簡

単に一言日韓問題に付屬して、平和ラインの問題についてお尋ねをしたいと思

います。一昨年もこの委員会ですういふ質問を一回したことはあるのであります。が、當時と、昨今いろいろ実際に調査をして参りますと、以前は李ライ

ン、今は平和ラインと言つておるやうでござい

ますが、この平和ラインの昭和二十二年から三十五年までの向こうで拿捕された船あるいは人数というやうなものを調べて参りますと、大体に三十五年までで、拿捕された船の数といふものが二百六十九隻ということになつておるやうであります。向こうで抑留された人が三千三百六十九名といふことになつておるやうにして、三十五年までに見る結果から申すならば、大体に三千三百六十九人の中で八人が死亡して、あと全部幸ひにして無事帰還をしておられるやうであります。また船の場合におきましても、大体に沈没したものが二隻で、あと全部満足にこつちに、本國に送還されておるとい

う結果になつておるとは、まことに御同慶にたえないところであります。相当その間に大きな苦心をされたことであらうと思ひますが、三十六年本年に入りましてから、あまりこの種の問

題はないやうであります。が、私のお尋ねしたいのは、三十六年に相なりまして、これらの拿捕であるとか、あるいは人命の損傷とかいふやうなことはあつたかつかつたかという点を一応お尋ねしたいのであります。

それと、向こうでやつておる漁獲は、底びき、一本釣、もう一つ何かやつておるやうでござい

ますが、昨年の一カ年の漁獲高といふのはどれくらいあつたのか。また一昨年と昨年との比較がどれくらいになつておるかとい

う、漁獲高を一応お尋ねしたいと思ひます。それから、これは最も零細企業であります。一本釣といふのが相当行つておるやうであります。が、これらに對しての——一本釣あるいは底びき全部を通じていいわけでありま

ような方針で、ただいま関係者を指導しておるような次第でございます。

それから第二点のラインの内外を通しての漁業状況のお尋ねでございますが、やはりこのラインに最も深い関係を持つ漁業の種類といたしましては、トロール漁業、それから機船底びき網漁業、それからまき網漁業、それからサバ一本釣漁業、その他のいろいろな漁業と、各種の漁業、こういうふうに分けられると思いますが、一番生産額として大きいのが、ほぼ同じでございますが、大体底の魚を対象といたしまして、トロール、底びき、合計いたしまして、約三十億から三十五億ぐらい、それからまき網は、年によって違いますけれども、大体その程度のアジ、サバといたようなものをとっておるわけでありまして、それからそのほかのいろいろなものも、なかなか見積りがむずかしいわけでございますが、約十億以内の見当であろうかというふうに考えております。このラインのために最も被害を受けておられますのは、先ほど申しました底びき、トロール漁業とまき網漁業でございます。この漁業の全体の趨勢でございますが、このラインの設定によりまして相当ひどい被害は受けておりますが、その後、漁業者の各位の非常な努力によりまして、生産はおおむね順調でございます。この点だけから見れば、一見数字の上から見ますれば、ラインの被害がないといわれるかも知れませんが、そうではないのであります。それは非常な苦心、たとえばまき網につきましては、空ラインからはみ出した方々が、新しく東シナ海、黄海における新しい漁場を発見したために、辛うじて回復したため

でありまして、それは単にその面における数字だけで判断すべきではない。一応何とか発展はしておるけれども、やはりそういうふうな問題がある。こういうふうな心得でおる次第でございます。

ただいま御質問のあったこととお答えしそこなつたのですが、これらの数値の——ことは幸い以上のように平和裏に経過したわけでございますが、御指摘のように、従来は相当の被害があったわけでございますが、これらの対策でございますが、私どものとりました——取締りの対策につきましては、海上保安庁その他から御聴取願いたいと思っております。事後処理と申しますか、そういうような対策につきましては、概略御説明いたしたいと思っております。まず、私どものとっている一つの点は、いわゆる特殊保険制度でございます。これは拿捕、抑留を受けた場合に、保険加入者に対して保険金を支払う。国がそれを再保険するという格好で、保険加入というによりまして、まず財産的な損失を船主に対して補てんするという措置を講じております。次は乗組員に対する措置でございます。これは李ラインの問題が開始したあと、乗組員給与保険法というのを設定していただきまして、これによりまして乗組員の給与を保険制度によって補てんしていくという制度をたいていただいております。なお、この二点は、いずれも保険制度でございますので、おのずから限界があるのは当然でございますので、それを補てんする意味のいろいろな施策を講じて参っております。

第一は、まず漁船について申しますと、保険によつて補てんするだけではなしに、事後の漁船の建造につきましても、農林漁業公庫の融資の道を開くというふうなことで、漁船の再建について協力する道をとつてございます。なお給付保険につきましては、これは船員側から申し出があれば、義務として船主が入れなければならぬような制度にいたしておりますけれども、まだ若干入っていない、つかまつてみたらば入っていないかたという場合も不幸にしてございまして、その場合には若干の補てんを国がこれを見ていく、見舞金として交付するというような制度、または不幸にして抑留された場合の差し入れ料としての交付、その他残った家族に対する、もちろん生活保護法の問題もございまして、それでは十分ではございませんので、家族に対する見舞金の交付、また病氣になった場合には医療費の補てんというふうな、私どもの事務的に考えまして可能な制度につきましては、もちろん十全とは申しせんけれども、可能な範囲のことではこれをやってきておるといふふうに考えておるような次第でございます。

と、保険によつて補てんするだけではなしに、事後の漁船の建造につきましても、農林漁業公庫の融資の道を開くというふうなことで、漁船の再建について協力する道をとつてございます。なお給付保険につきましては、これは船員側から申し出があれば、義務として船主が入れなければならぬような制度にいたしておりますけれども、まだ若干入っていない、つかまつてみたらば入っていないかたという場合も不幸にしてございまして、その場合には若干の補てんを国がこれを見ていく、見舞金として交付するというような制度、または不幸にして抑留された場合の差し入れ料としての交付、その他残った家族に対する、もちろん生活保護法の問題もございまして、それでは十分ではございませんので、家族に対する見舞金の交付、また病氣になった場合には医療費の補てんというふうな、私どもの事務的に考えまして可能な制度につきましては、もちろん十全とは申しせんけれども、可能な範囲のことではこれをやってきておるといふふうに考えておるような次第でございます。

○島田徳次郎君 ただいまのこの保険制度の問題をまあ大ざっぱに承ったのであります。が、われわれ、聞くところによるとという、今日まで抑留された方の家族で、乗組員で、政府のいわゆる、何といひますか、ただいまのようないまですか、これらに対して非常に納得のいかないものがあるというので、何か、政府がいずれかを相手にして提訴しておるといふ、トラブルを起こしておるといふことを聞いております。

○政府委員(高橋泰彦君) この保険料の問題等についての意見の申し出はございまして、ただいま御指摘のようないまですか、ただいまのようないまですか、これらに対して非常に納得のいかないものがあるというので、何か、政府がいずれかを相手にして提訴しておるといふ、トラブルを起こしておるといふことを聞いております。

が、そういうことはありませんか。○政府委員(高橋泰彦君) この保険料の問題等についての意見の申し出はございまして、ただいま御指摘のようないまですか、ただいまのようないまですか、これらに対して非常に納得のいかないものがあるというので、何か、政府がいずれかを相手にして提訴しておるといふ、トラブルを起こしておるといふことを聞いております。

次に、海上保安庁の方で現在のこの以東以西の警備の状態を一応承りました。どのくらいの船が行つておるか、どういう方面にどのくらいの船が活動しておるかというのを説明していただきます。

○政府委員(林垣君) 海上保安庁におきましては、昭和二十七年から拿捕の防止に当たつておるのでございます。が、当初は巡視船二隻をもちまして、大体朝鮮半島の周辺の警戒水域を行動させておつたのでございます。その後状況の変化に應じて、三十三年の十一月以降常時三隻、それから三十四年の三月以降常時四隻、同年の七月以降は六隻の巡視船を朝鮮水域に派し、これをもつて事故防止に努めて参つております。ただ、これは実は常時六隻の巡視船を回すという事は、現実には第七管区海上保安本部管下の巡視船の数だけでは足りませんので、他の管区からも応援をするように巡視船を派遣いたしました。また昭和三十四年度の下半期には、民間船を二隻用船いたしました。穴埋めして参

るといふようなこともいたして参つております。最近の状況におきまして、大体常時まあ五隻ないし六隻くらいを派しまして警戒に当たらせております。警戒水域で私どもの方の巡視船が活動いたしておりますのは、自動方向探知機あるいはレーダー等によりまして、韓国の警備艇の動静をできるだけすみやかに探るというようにして情報を取りまして、わが漁船に接近していくおそれのあるような場合には、漁船に対して適宜警報を発して、漁船が機を逸することなく退避できるように指導をいたしておるというのが現状でございます。韓国の警備艇が漁船に著しく近づきましたような場合に、警備艇と漁船との間に割つて入りまして、あるいは煙幕を使用したりして漁船の退避を援助するというような点も努めておるのでございます。ただ巡視船はいわゆる実力行使ということにつきましては、いろいろ国際的な関係になつて参りますので、そういうことをしない、極力指導、あるいは自然に防衛ということに全力を尽くす、こういう建前で参つております。ただいままでそうした指導が相当まあ効果を上げて、だんだんこうした事故も、件数は少なくなつてきて参つておりますが、まだそうした指導の徹底しない場合等におきまして、不幸な事故を起こしておることがときどき起こるのでございます。

○島田徳次郎君 ただいまの御報告では、大体に監視も十分できておる、件数もおいおい減つていくというふうなお答えでありましたが、私の方で調べたのによりまして、講和前と講和発

間の関係を正常化しよう、こういう構想で話し合いが続けられておるわけでございます。日本側から申しますと、この請求権の問題と法的地位の問題は、いわば日本側から韓国側に特別の考慮をしてやるという問題でございます。しかしこの漁業権の問題につきましては、これは日本側としてどうしても確保しなければならぬ、日本にとりまして大事な漁業という産業の問題でございますので、この点をたな上げにすることでは、その他の請求権とか法的地位の問題も取り上げられないと

います。船中で交渉してきておるが、築てき
ざいます。幸いにいたしまして、韓国
側でもこういった事情を了解いたしました
して、この二月に入りましてから、漁
業の問題についても実質的な討議をや
ろうということを書いて参ったのでござ
います。このことは振り返ってみま
すと、一九五二年——昭和二十七年ご
ろに若干の漁業問題の討議が行なわれ
たのでございますけれども、それ以来
この漁業問題を話し合おうということ
を言ったのは初めてでございます。今
後何とかがまぐ相互の理解によりまし
て、漁業の問題についても話し合いを
続け、あの水域に日本の漁民が安全に

漁業に従事し得るような状態まで持ていきたい、こう考えている次第でございます。大体最近の状況はそういうものでございます。

○政府委員(稲家俊一君) お答え申し上げます。鳥島委員のお説ごもっともでございます。運輸省といたしましては、海上保安庁長官からお答え申し上げましたように隠忍に隠忍、自重に自重を重ねまして、平和日本の原則にのっとり、漁民の保護をいたしてお

る次第でございます。ひたすら、私どももいたしまして、外交問題において一日も早く日韓の交渉を要結し、両国民が共存平和のために協力する日の来たらんことを願っておる次第でございます。

○大和与一君 宇山参事官の御答弁は、政府の責任ある答弁と聞いたのですが、当面の懸案を解決しなければ、日韓問題の基本的な交渉には入らない、こう確信していいですね。当面の問題とは、たとえば三本の柱がある。一番大きな問題、その問題が少なくとも完全に解決しなければ、日韓間の基本的な交渉には入らない。もう一回確認していいですね。外務大臣のかわりの答弁としていいですね。

○説明員(宇山厚君) ただいま申し上げましたのは、これらの三つの懸案の解決をはかって、その上で基本関係の話し合ふという申し上げ方をしたわけでございます。この三つの懸案と申しますのは、これまで討議いたしましたところでもすでに現われておりますが、非常に複雑な問題を含んでおりまして、それから関係するところがかなり広範にわたります。従いまして、これらの問題を全部完全に解決しなければ、基本関係の討議に入れないかどうかという点は、私ども、まだ見通しをつけておらないのでございます。大体この各問題とも討議いたしましたので、この程度解決できれば、基本関係の討議に入ってもいいじゃないかというふうなところにも参りますれば、あるいはこれらの懸案が、完全に解決というところまでいかなくても、基本関係の討議に入ることもあり得る、こういうふうな考えております。

○大和与一君 大事なことから、ほんとうは外務委員会であるのだけれども、あれですか、そうすると前言を翻して、ひょっとしたら完全にまとまらぬでも基本的交渉に入ると、こういうのですか。ちゃんとはっきりして下さい、議事録に書いてあるから。あなたの個人の意見ではだめなんです、そんなことを聞いても。政府の答弁なんですから、責任のある答弁をしてもらわないと……

○説明員(宇山厚君) 私は前言を翻したつもりじゃないのでございます。先ほどから申し上げましたように、懸案の解決をはかりまして、そしてその討議で大体基本関係の討議に入ってもいいという程度にまで懸案の討議が進みますれば、その基本関係に入ることもあり得る、こういうふうな申し上げておるのでございます。先ほど申し上げましたように、非常に複雑ないきさつもございまして、それから、問題自体の現状につきましても、非常に多岐にわたる問題でございますので、これらのすべてを解決しなければ基本的な関係に入れないということではないだろうと思うのでございます。大体、国際通念から申しまして、この程度に話し合ひがついておれば、国交正常化に向かつてもいいじゃないかという程度のところまでは話し合ひを詰めていかなければならない、そういうふうな考えておる次第でございます。

○大和与一君 一番初めに言ったことと違ひますからね。事情変更の原則か何か知らぬけれども、今言ったことを一応覚えておいて、これはやめます。○島島徳次郎君 私は質問はこれで終わりにいたしますが、先刻来、外務省

のほか、次官からも御答弁のありましたように、この日韓問題は、国民あげの大きな一つの関心でもあり、またたゞいま承るところによると、ある程度向こう側も、まあ何というか、円満な妥結をしようというふうな意欲に燃えて日韓会談が続けられるというように、われわれはたいに聞いているわけなんです、大へんけっこうであると思います。しかしながら、今日までの日韓会談なり、日韓交渉の上に於いて、常に何らかに便乗するとか、あるいはかけ引きによつて、常に今にも妥結ができるのかとよく見せつけては、何かの事件にありついていく、あるいは一方で折衝をずらすというふうな点が多々あったと思います。われわれは、一日も早く妥結することをいねがう一人でありませうけれども、慎重審議、最後まで共存共栄という一つの旗じるしのもとに進んでいくということに善処されることを、重ねて希望いたします。私の質問を終わります。

○大和与一君 私は羽田に着陸する民間機が、自衛隊機なり、あるいはアメリカの飛行機にじゃまをされて危険がある、こういうことが毎日新聞なんかにも出ておりましたので、そのことについて若干の質問をしたいと思ひます。初めちょっと違ひお話しになるかも知れませんが、犬養道子さんというお嬢さんですが、あの人が雑誌に書かれていたのが、その内容を知っておられたら、あれは結局待遇が悪いとか設備が悪いから、ほんとうのことをいって日本に飛行機は危なくて乗れん、簡単に言えば、そういうことだったのです、そのことについて質問したいと思ひます。

○政府委員(今井榮文君) お答えいたします。

私も犬養道子さんの、週刊朝日でございまして、記事は拝見いたしました。その中に、日本の飛行機が危なくて乗れないというお言葉がございまして、私も、実際に航空行政に携わっております者の目から見ました場合には、管制という仕事で非常にむづかしい仕事であり、一瞬を争うような非常にむづかしい仕事であるという点は十分に認識いたしておりますが、あの記事にありますが、やや誇張したものでないかというふうな感じをしております。

○大和与一君 答弁、なるべく簡単にいいですよ、デニヲハは抜いてもいいですから。

その次は、二月二十六日の毎日新聞に「もめる木更津上空」、この記事もありましたが、これもごらんになったら、この中に書いてあることで間違っていないことだけ言つて下さい。

○政府委員(今井榮文君) お答え申し上げます。

記事は、私も簡単に拝見したのでございまして、その中で、やや誇張してあることも多少見受けられたと思ひますが、大体の事実につきましては、かなり近いものではないかと思ひます。

○大和与一君 それではあれですね、法第九十九条の情報の提供というのがありますね。法律の九十九条に、航空法の場合に、自衛隊の飛行機が飛んでいり、民間機の飛行機が飛んでいり、アメリカの飛行機に、間違ひなく連絡は周知徹底しているかというのを伺いた

い。○政府委員(今井榮文君) お答え申

上げます。木更津の飛行場を離発着する軍用機につきましては、計器飛行の場合は、すべて羽田のタワーでコントロールいたしております。従いまして自衛隊機が計器飛行で飛行する場合には、完全に民間機と同一の指示のもとに動いておられますから、従つて計器飛行で飛んでおる限りにおいては、衝突の危険はないと思ひます。

それからもう一つ、軍用機が有視界飛行で飛んでおる場合には、一定の雲高なりあるいは視程というものの範囲で、十分視認できる範囲で操縦士が注意義務を持って飛行しておるという状態でございます。従つてその場合においても、一応建前としては衝突を防止し得るというふうな考えております。

○大和与一君 有視界飛行の場合ですね、これは民間機の方は民間機が飛んでいることは軍用機にはわかつておるらしいけれども——こちらの方は、全然わかつていないのじゃないですか。ある操縦士を呼んで聞いたのだけれども、民間機の操縦士が、自衛隊の飛行機がどう飛んでいるとか、アメリカの飛行機がどう飛んでいるとか飛ぶということは、知らされていなくて飛んでいるのじゃないですか、羽田で。

○政府委員(今井榮文君) 民間機が計器飛行で入つて参ります場合には、管制塔の指示によつて飛行するものは、空港への進入をいたしておりますので、従つて操縦士としては、必ずしも視認しなくてもいいのじゃないかと思ひます。○大和与一君 民間機が飛んでくる場合には、若干の制限が、高度とか空域

とか時間とかあると思うのです——聞
違いがあつたら困るから。そういう制
約というのは、一体どういう法律で、
あるいはどういう指示によって明確に
自衛隊なりあるいは軍用機になされて
おるかということをお尋ねします。

○政府委員(今井榮文君) 木更津の上
空から羽田に進入いたします民間機
は、木更津の飛行場に設置しておりま
す。ホーム・ビーコンの上で二千五百
フィートの高度をとりまして羽田に直
線進入するというふうになっておりま
して、従いまして、その民間機の行動
につきましては、すべて自衛隊機、軍
用機等に周知徹底をいたしておるわ
けでございます。

○大和与一君 まあ、そんなふうに
いったら何も事故が起こりそうにもな
いわけですね。ほんとうはアメリカ
リカなんか、何にも問題にしていな
いのじゃないか。軍用機は勝手に飛ん
で歩く、それがほんとうだろうと思
います。

が妨害にならないようにという点につ
いては常に配慮いたしております。現
在の米海軍の軍用機の訓練飛行とい
つては過三回、一日二時間、できるだ
けトラフィックの少ないときに、大体そ
の高度は約一千フィートから六百フ
ィートという間で、これを行なうとい
ふに申し上げておきます。従いまして
常に厳重な注意のもとに民間機との
間を調整して行なえば、必ずしも危
険は発生しないのではないと思いま
す。ただこの場合に、パイロット自体
のミスなり、あるいはまたパイロット
自体が、そういった上りの十分な命令
を聞かぬ場合には事故の可能性もあ
るのではないかというふうに考
えられます。

○大和与一君 そうするとあれです
か、わかりやすく言えば、アメリカも
日本の法律を完全に守っているとか、
そういうふうに断言ができるのですか、
それならばアメリカとの協定がありま
すね、いろいろと。そういうことは、
やはり書面でもちゃんと持っているの
です、今見せなくてもいいけれども。

○政府委員(今井榮文君) 民間機と軍
用機との航空の安全確保のための調整
につきましては、十分の打ち合わせも
できておりますし、また覚書等につ
きましてでも上がっております。

○大和与一君 計器飛行の場合はい
いですが、有視界飛行の場合は、少
し計器飛行より心配があるわけでは
ない、しろうとから考えます。

そうすると、そのやはずれとい
いますか、そうならば民間飛行機が、こ
んなに最近ふえるばかりですから、あ
の場所では、どうも心配だということ

当然ある。そうすると有視界飛行に対
して、若干制約といつては悪いけれど
も、よほど注意しなければならぬ。そ
の注意というものは、具体的に運輸大
臣は、高度はなんぼ以下になつたら
いぬとか、あるいはまた範囲ですね、
これははっきりいふべきではないか
とか、あるいは木更津の方は、絶対海
の方は飛んでは困る、こういうことは
具体的に自衛隊にきちんと書いてある
のか、あるいはアメリカときちんとか、
そういう打ち合わせをしているのか、
その辺はつきりちゃんと、そういう確
約はとつてある、そういうのはありま
す、と。こういうふうにおっしゃること
はできるのか、お尋ねしたい。

○政府委員(今井榮文君) 木更津の飛
行場の離着陸の管制につきましては、
米海軍により自衛隊に現在委任されて
いる状況でございます。従つて自衛
隊の方が、木更津の飛行場の管制塔を
運用いたしております。従いまして、
管制問題につきましては、直接的には
運輸省と自衛隊との話し合い、防衛庁
との話し合いになるわけでございます。

今御指摘の点につきましては、私
どもの方から、民間機の安全運航を確
保する意味で、現在の自衛隊のパタ
ーン、つまり海の方に設定しているパ
ターンを陸に変えてもらいたい、それ
からまた有視界飛行で飛ぶ場合に、運
輸省側といたしましては、雲高三千五
百フィートそれから視程五マイルとい
う線で行なうべきだ、と。しかしなが
らこの点につきましては、陸上における
陸側への変更は、陸上における問題と
関連しまして、自衛隊としても、なか

なか踏み切れないという状況でござい
ます。

それからまた、今申し上げました運
用規定につきましては、わが方の希望に
つきましては、まだ妥結に至っており
ません。

○大和与一君 航空法の百八十七条を
見ると、あれですね。間隔は、視界に
ない程度であればよいというふうな
非常にいいかげんに書いてあります
ね。あれはあれで十分だとお考えに
なつてはどうか。

○政府委員(今井榮文君) 今御指摘の
百八十七条につきましては、計器飛行
の場合には、センターあるいは管制す
るタワーなりが、それぞれの間隔をき
めて、それによって飛行しておるの
でございます。有視界飛行の場合には
適当なセパレーションを操縦士自体
がとるということになっております。

○大倉精一君 関連してお伺いするの
ですけれども、有視界飛行の場合に、
運航あるいは視界の点について、自衛
隊の方と協議中だと、こういうお話で
すね。協定はできていないとおっしゃ
つたけれども、この間木更津へ行つて、
現地の航空自衛隊の方に聞いたところ、
文書の上では、確かに運航三千五百フ
ィート、視程五マイルですね。航空自
衛隊の方は二千五百フィートの三マイ
ルで協定ができた、こういう報告を受
けたのですが、食い違つておるの、
どっちがほんとうですか。

○政府委員(今井榮文君) 私が申し上げ
ましたのは、ほんとうでございます。
○大倉精一君 協定はできていないの
ですか。

○政府委員(今井榮文君) おりませ
ん。

○大倉精一君 自衛隊の方おります
か。

○政府委員(海原治君) ただいまの、
現地の責任者が協定ができておると申
しましたのは、おそらくGCA訓練に
関しまして、運輸省との間で協定はで
きておりますが、そのGCA訓練のた
めの条件のところに運航高度二千五百
フィート、視程三マイルというのがご
ざいます。従いまして、そこで規定さ
れておりますから、反対解釈として今
の問題につきましても、運輸省が従来
言つておられます三千五百と、わが方
の二千五百、千の差がございます。視
程は二マイルの差がございますから、
このGCA訓練についての協定ができ
ましたことによつて、一般に有視界気
象状態における条件につきましても合
意ができたものと、こういうふうな誤
解いたしましたのではないと思いま
す。私ももちよつとその協定を読みま
して、当初そういう感じを持ったわけ
でございます。これは現地の司令官
が、そういう御説明をしたとすれば、
その点の誤りである、このように私
は考えます。

○大倉精一君 こういう重大なこ
とを、現地で誤解するようなことは、非
常にこれは、非常にこれは重大だと思
うのですが、現に決算委員会として、
あそこへ視察に行つたのです。そ
のときにこれをお伺いしたら、協定が
できておると、こうなんです。

ですから、たとえば先ほどの新聞の
記事にいたしまして、航空局側から
「木更津上空の気象状況がよくないか
ぎり(雲の高さが千六百メートルで
視程が八キロ以上)有視界飛行はやめ」
てもらいたい、こういう申し入れに対

して、未だに通知がないと、こういう新聞記事がありますけれども、これはもう、こういう問題について通知をして、協議をして協定ができております、ですから、この記事は、誤りであり、す、こういう工合に、はっきり言われたのですよ。

○政府委員(海原治君) ただいまお話を、至急私もといたしまして調査いたしました、もし、そのような解釈をいたしておりますといたしますならば、至急訂正させます。

○大和与一君 木更津の飛行場で、今度自衛隊とアメリカの関係ですが、自衛隊の飛行場なんです、そうすると、アメリカとはどういう約束で使わしてゐるんですか。

○政府委員(海原治君) 木更津の飛行場は、未だ米軍の管理でございます、自衛隊の所管財産とはなっておりません。

○大和与一君 そうすると自衛隊が借りてゐるのですか。

○政府委員(海原治君) はい。

○大和与一君 そうすると今度は、政府とアメリカの関係は聞きますけれども、木更津の飛行場は、アメリカに貸してゐる。そうするとそのアメリカで、たとえば船でどんどん、どんどん飛行機を持ってきて、あそこで組み立てて何かやってゐるとしますね。そうすると、それを横田とか立川とか厚木とか、みなあるわけですね。特に厚木などは、海軍の飛行機がおるわけですね。それなのに木更津でことさら、民間機がこれだけたくさん往復して、頻繁に発着をする場所に、アメリカが勝手にどんどん船で持ってきて、飛行機を組み立てて、勝手に訓練されたら私

は、危険性があると思うのです。そういう点は、どういう話になつてゐるのですか。

○政府委員(今井榮文君) その点につきましては、米側と私どもの方で折衝したのでございますが、今後、米側があの基地を訓練に使う場合といつても、米側としては、日本側の民間機の安全運航のために規制をやる必要があれば、いつでも十分に応ずるといふ態度をとつておる。

従いまして、機数の増加とかその他につきましては、米側としては、一方的にやるといふことは無いと思ひます。

○大和与一君 そうすると、民間としては、どんどん、どんどんふえるばかりだから、今おっしゃつたように、政府としてはこの辺で、一つなるべくやめてもらいたいと思ふことを、もう言うべき時期じゃないかと思ふのです。

が、今のお話はわかりました。わかりましたけれども、もっともつとふえるから、海軍のほんとうのやつは、厚木でやればよいのだから、船で持ってきて、ついでだから基礎訓練のほかに、勝手に飛ばして遊ばそう、それでは迷惑だから、そういうことをきちんと言ってもらいたいと思ふ。それが一つ。

それから、自衛隊も、アメリカから借りておるのだつたら、どこかほかの方にいけないうか、それは、どのくらいおるか知らないが、その二つ。

○政府委員(今井榮文君) 今、先生の言ひましたように、こういった点につきましては、なおよく米軍と、十分折衝いたしまして、誤りのないようになつたと思ひます。

○政府委員(海原治君) 米軍が現在使用中でございます、航空自衛隊の方、共同使用協定によつて使つておるわけでございますが、私どもの承知しております限りでは、やはり木更津の飛行場というものは、当分の間、米海軍の方におきまして、きつめて有用な飛行場であつて、これをよそにいつてくれといふようなことを申し出ます機会ではない、このように考へております。

ただ、仰せになりましたような、航空機が暴落いたしました、事故が起つたりや状況につきましては、関係者におきまして、十分認識し、事故のないような予防的な措置も、現在やっておりますが、今後とも、その方面の努力を重ねていきたい、このように考へております。

○大和与一君 そういうことを言つても、それは自衛隊の立場はわかりませんが、それは、政府としては、運輸省としては、そんなことで事故が一ベンに起つたら大へんです、可能性はあるのだから、それをやれば、何と対処するから、努力しなければならぬ。その努力を積極的に、具体的にどうするかというところが、この委員会の目的でなければならぬわけですね。そういう意味で聞いているのですから、今やっていると、こういう話をしているというときじゃない。これはほんとうに起り得るのですから、そうなる、政府は一体、どうしたらいいのだというところのお答えがないと、私は幾ら聞いても、さっぱり結論が出ないと思ふ。

たとえば自衛隊が運輸大臣の指示で、大体の区域はやつておりますが、

そうすると、それ以外に「特別の事情があり、かつ自衛隊以外に危険を及ぼすおそれのないときは、この限りでない。」の他の場合——その他の場合といつても、戦争がないのだから、人を助けるとか、救難とか、そういうことが主ですね。それ以外に、一体あるのか。それを特別の場合といふのか、その辺を、ちよつと内容をはっきりしていただけませんか。

○政府委員(海原治君) 百八十九条につきましては、特別の事情と申しますのは、先生も御存じのように、自衛隊の航空機というものは、有事の場合にいろいろな行動を行なうことが任務となつております。従ひまして、たとえばある目標が現れた場合に、直ちにこの目標が、友好的なものか、あまり友好的でないものかというのを確かめるために、私どもの方でスクランブルという言葉を使つておりますが、直ちに発信をして、これを確認するといふ訓練をやらなければなりません。そういうことにおきまして、航空法の規定は一般の民間機が安全に航行するといふことが大前提でいろいろ作られておりますが、自衛隊の各種の飛行機は、ある特定の条件のもとに、一般民間機はおそらく取り得ないであろう行動をもやらなければならぬという要請がございます。その要請に従ひまして、航空法の一般的な規定は、ときによつて度外視していただかなければならぬ。今申しましたようなスクランブルとか、あるいは編隊で飛び歩く場合、そういうふうなことによりまして、教育訓練のために、所要の範囲におきましては、一般の航空法の適用の除外をお願いしてゐる。こういうことです。

○大和与一君 それ以外に、特別の事情があるのか、とたえば、こういうときにやつたといふことがあれば、特別の場合といふのは、こういう場合に、こうだつたといふことを、具体的に例を言つてもらいたい。

○政府委員(海原治君) それは木更津につきましては、今御質問のありましたような事例につきまして、具体的な数字は持ち合わせておりません。しかし、ここにおきまして、やはり先ほど申しましたような任務上の要請からして、低飛行の場合とか、あるいは追いつ風の風の若干の制限、あるいは低高度における旋回の問題、あるいは編隊離陸の問題、こういうことが、自衛隊のパイロットにつきましては、一応任務上の要件になつております。それを果たす範囲におきましては、特別の場合として、一般の航空法の適用の除外をお願いする。このように理屈の上でなつておるのです。ただ先生、先ほど言われましたような具体的な例と言われますと、私、現在ここに数字を持ち合わせておりません。御了解願います。

○大和与一君 そうすると、編隊飛行で飛んだりすること、特別の場合に入つておるのですか。有事の場合、その他の場合——その他の場合といつても、戦争がないのだから、人を助けるとか、救難とか、そういうことが主ですね。それ以外に、一体あるのか。それを特別の場合といふのか、その辺を、ちよつと内容をはっきりしていただけませんか。

○政府委員(海原治君) 私どももいたしましては、特別な場合といふことについて考へておりますのは……。

○大和与一君 それから実例、そういうことがあつたといふこと、たとえば、こういうときにやつたといふことがあれば、特別の場合といふのは、こういう場合に、こうだつたといふことを、具体的に例を言つてもらいたい。

○政府委員(海原治君) それは木更津につきましては、今御質問のありましたような事例につきまして、具体的な数字は持ち合わせておりません。しかし、ここにおきまして、やはり先ほど申しましたような任務上の要請からして、低飛行の場合とか、あるいは追いつ風の風の若干の制限、あるいは低高度における旋回の問題、あるいは編隊離陸の問題、こういうことが、自衛隊のパイロットにつきましては、一応任務上の要件になつております。それを果たす範囲におきましては、特別の場合として、一般の航空法の適用の除外をお願いする。このように理屈の上でなつておるのです。ただ先生、先ほど言われましたような具体的な例と言われますと、私、現在ここに数字を持ち合わせておりません。御了解願います。

○大和与一君 もう一つは、日本の飛行機が、大島から木更津に行つて、それから羽田に入ります。アメリカの飛行機は大島にきて、横田、厚木ですが、このルートですね。それがあつたために、日本の飛行機は、ほんとうはまっすぐに、羽田から箱根の芦ノ湖を通つて大阪に直行して行けるのに、わざわざ回つてゐるわけだ。それをアメリカの方が正ルートになつて、こつちが回り道する。どうして、こつちの方が親元なんだから、家を貸してゐるのだから、貸した方に入れなくてもいいと思うのです。それを解決する場合に、一つはリーダーが、やりつぱなものがあれば、そのアメリカの飛行機が入つてくる間隙をぬつて、日本の飛行機は箱根に直行して行けるということであると思うのです。それが一つ。それ以外に、こつちの方が、あたりまえの道をまっすぐいけるようにしなければいかんと思うのです。それはどういふことになつておるのですか。

○説明員(泉澤二君) 厚木、横田ラインに入り、軍用航空機と、大島から木更津を通りまして、羽田に入ります。民間機、これのトラフィックの問題を最も有効にさばく方法は、一つは、特別管制区を設けて非常に混雑してゐるところを、有視界飛行では通過しない。完全にいつても管制されてゐるという方法が、一番いいと思ひます。このためには、あの区域で大島をカバーいたします長距離リーダーが必要だと思ひます。従来二百マイルのレンジを有します長距離リーダーを箱根におきまして、あの区域全部を特別管制区にして、この問題を解決する方法を考えております。

○大和与一君 だから、ちよつと今度逆な言い方をすると、米軍が、横田とか立川とか厚木とかを使つて、それで勝手に飛んでゐる。それで木更津も軍用機ですから、相当自由に飛んでゐる。そうすると、民間機は一体どこに行つていいかわからぬわけだ。非常にこれは迷惑してゐると思ふのです。これはほんとうに冗談ごとでなく、やはり不測の災ひを防ぐために、よほどしつかり対処して、米軍にもきちんとしておかないと、そういうことではみんな心配だと言われておるのだから、十分その点を考えておいてもらいたい。

もう一つは、航空の法律が、まだ国内法として十分に整備されてゐないのじやないかと思ふのです。たとえばICAOに入つておるわけですが、それじやICAOの法律の場合、出発の間隔とか時間とか、そういうものは政府のあなた方だけが知つておるのじやなくて、民間の日航、全日空も全部知つておかなければいかぬと思ふのです。そこがちゃんとできてゐないと思ふ。一体日本の航空法は、やや完全なのか、まだ未熟であつて、もっと整備をして完全なものにしていかなければいかぬと、こうお考えになるか、そこでICAOに入つておるその内容といふのは、やはり民間会社自身も、そういう趣旨をわかつてもらわなければならぬために、そういう周知徹底を間違ひなくやつておるかどうか、こういう点をお聞きしたい。

○政府委員(今井栄文君) ICAOに日本も加盟国でございます。日本の航空法は主としてICAOにおきまして各種の決定、勧告等に基づいてできて

上がったものでございまして、昨年第一次の改正を行ないました。今私ども努力をいたしておりますが、先生のおっしゃつたように、部分的には、まだ未熟な点があると思ひますが、さらに今後十分、これを完全なものにしていきたいと思ひます。

なお、ICAOのいろいろのレギュレーションなり、あるいは勧告なりといふものは、民間会社に周知徹底せしめておるかどうかという点でございますが、現在民間会社が、航空機を運航する場合には、その基準になるレギュレーションといふものは、航空機の整備につきましましては整備規定、それから運航につきましましては運航規定がございしますが、こういったものにつきましては、ICAOの現在の整備運航についてのレギュレーションをベースにいたしましたので、各会社がこれを作成いたしましたので、航空局で十分その内容を審査した上で認可しておるということでございます。

従いまして現在の民間航空に対するICAOの各種のレギュレーションについての周知は、私どもとしてできる限りやつておるということでございます。

○大和与一君 次に、自衛隊の施設です。たとえばGCAといひますか、さつき言つた、あれなんかは正式なライセンスは持っていないけれども、これはやはりつばななものであつたと思ふのです。それを民間の方で、やはり危険度を少なくするために使いたい、こういうふうな場合に話があつた場合に、正式なライセンスがないからいかぬといふことも、こう言つて、けとばすこと

も必要だけれども、実際にアメリカの生徒といひますか、それを全部使つて、その教育を受けた人がやつておるのだから間違ひすることはない、自衛隊はそんなものならもわなくても、自分の飛行機で飛んでおるのだから間違ひない、こういう自信を持っておられると思ふ。それがもしも危険の度合いが心配ないのだったら、これを使つてもいいじやないか。これは厳密に言うとも、少し発言が無理なんですけれども、しかし、おわかりになつておるだろうと思ひますが、政府と自衛隊と民間会社が話し合ひをして、そういう自衛隊のりっぱな施設は、やはり着陸のとき、出発のときの危険度を減らすために、安全度を増すために、それはやはり話し合ひをしてやつてもいいんじゃないか、こんなふうな思ふのですが、その点はいかがですか。

○政府委員(今井栄文君) 先生のお話の具体的な点が、どうも私はきつりのみ込めないのですが、自衛隊の管理する飛行場で、そういうふうな安全な着陸誘導施設を持つてゐるところに、着陸する民間機は、当然に自衛隊の施設を使つていただくに、着陸してゐるのが現状でございます。

○大和与一君 レーダー着陸装置とか何とかいって、一応資格要件があるものでしよう、それにやつぱりパスをしていないと、正式に、第三者に対抗する力を持たないのじやないですか。だから、今おっしゃる通りに、ちゃんと話し合ひができておつて、ほんとに使われておるのだったら、私はいいと思ふのですが、もしそうでなくて、しゃくし定木に言つて、まだ政府から正式に認められていない、運輸大臣

の許可がない、こういうふうな言ふところ、どうなるのかと思つて、そこをこゝろを聞いているのですよ。

○政府委員(今井栄文君) 先生の御質問の意味がわかりましたので、先ほどの私の答弁をちよつと訂正させていただきます。

現在、自衛隊の管理する飛行場のいわゆる着陸誘導施設等につきましては、現在、やはり先生のおっしゃつたように使つておらないようでございます。昨年航空法の改正をやりまして、自衛隊の管理する飛行場につきましても、管制を運輸大臣に一元化する意味をいたしまして、自衛隊の管制官が、法律上の有資格者として管制を行なうようになるわけでございますが、目下、その政令案につきましても、自衛隊と協議中でございますが、これができ上がりますれば、自衛隊の管理する飛行場につきましても、管制の指示並びに管制上の必要な諸施設を民間機が合法的に使えるようになるということでございます。

○大和与一君 もう一つ、小牧飛行場で民間と自衛隊の飛行機は、普通到着順に着陸するのださうですね。自衛隊の飛行機はジェット機だから、日本海に演習にいつて帰つてきて、油がないといへば、すぐに下りなければいけないのですが、九十六条によつて、これは公平に使わなければいかぬですね。その辺が、これはほんとうかどうかからぬけれども、一つ公平にやつていただきたい。民間機だから、少しその辺で遊んでおれというふうなことのないように、その辺を一つ、これは要望です。これを最後に終りますが、し

かし、もし事故が一度でもあったら大へんなんだから、それを私たちは非常に心配して、こういうふうにいるいろいろ御質問申し上げたのです。

僕は、自衛隊が木更津で、特別に大へんな演習をしているとは思われない。そう大したことはないと思う。やっぱりアメリカが兵隊さんだから、大体あなたのおっしゃる通りに、法律に従っていないとは考えませんけれども、やっぱりこれは行き過ぎがありま

すよ。その辺はある程度、どこかでしっかり押えておかないと、必要上やるのだから、勝手に当りまえだというのでやっておるのでしょうか。そうすると、何か起こったらえらいことになるから、その辺を十分に注意して、特に米軍との関係の調整をうまく、意見交換もやって、しっかりやってもいい

い、これを要望したいと思うのです。○大倉精一君 関連してお伺いしたいのですけれども、やはり新聞記事の中で、昨年の十一月にKLMの飛行機と米軍と衝突しなくなった。これを木更津の自衛隊のコントロール・タワーに聞いたら、どの米軍機がどんな飛行計画で飛んでおるのかというと、わからない、知らない、こういうふう

に書いてある。実際からなのですか。これは米軍の飛行計画、訓練計画というものは、木更津の自衛隊のコントロール・タワーではわからないのですか。

○政府委員(今井栄文君) 今御指摘のKLMの航空機の上空をジェット機が飛んだという状況でございますが、この際私どもの方から、その飛行機を調査いたしましたら、わからないということ、先生のおっしゃった通りでござ

います。私どもの方から問い合わせたわけでございます。○政府委員(海原治君) この新聞記事についての話でございますが、実は、私もこのあたりに、基地の木村二佐と名前を書きました談話のような形式で載っておりますが、これにつきま

して、事実このようにことを言ったのかどうかというのを、昨日実は確かめたわけでございます。これは何か毎日新聞の方から電話で連絡がありまして、一応の応答はいたしておりますが、この新聞記事にあるような応答はいたしておりませんという本人の

話でございます。しかし、何分にも電話での応答でございますので、詳しくどういふことであつたかということにつきましましては、何とも過去のことでございまして、私もどしどし申し上げられませんが、このようなことは、現地に照会いたしますと、そういうことはないと、私どもの感じ方でございます。

○大倉精一君 これは現地で聞きましたら、確かにそういうことがあつたが、これは管制圏外で起つた問題である、こういうお話でありましたが、そのときにはわからなくてもあとから調査したらわかつた、こういうことじゃないんですか。

○政府委員(海原治君) 今の先生のお話でございますと、管制圏外という条件がついていられるのでございますけれども、そういうところで、実は聞きますときに、聞き方によりまして、自分の責任範囲の中で起つたかどう

か、自分の責任範囲で起つたか、責任範囲外で起つたかというこの聞き方によりまして、やはり答える方がお答えの趣旨を間違ひ得るということもあるかと思ひますので、なお、その点は調査いたします。

○大倉精一君 じゃ局長が、時間が制限があるようですから、先に聞くんですが、いろいろ大和委員の方から質問があり、御答弁があつたのですが、結局アメリカ軍と、かれこれ言つておつても相当日時がかかると思ひますよ。ですから早急に、これは何とか危険のないようにしなければならぬ。

それには、方法は一つだと思ひます。民間機のホールディング・エリアといひますか、これをよそに持つてい

たらどうですか。そういうような猛烈な訓練をしている上空に民間機のホールディング・エリアをおいておいて、危険だ、危険だと言つても始まらないです。だからあつておいておかなければならぬ理由があるのか。だからよそへ持つていけない理由があるのか、これをしるうとにわかるように説明して下さい。

○政府委員(今井栄文君) 今の先生のお話の通り、私どもの方としましては、来年度の予算要求で、高度の保安施設であるVORが二個としまして、これは東京コンプレックスの航行援助施設として設置いたしますので、その際にこのホールディング・エリアをほかの方へ移すという計画でおります。

○大倉精一君 どこに移すかということは、まだきまつていないんですか。

○政府委員(今井栄文君) 管制課長から説明いたさせます。

○説明員(泉靖二君) お答えいたします。一つは、現在東京にニジと申します

霞ヶ浦の近くにあるステーションの周辺に予定でございます。もう一つは、銚子の北になると思ひますが、片貝、その周辺に作る予定でおります。

○大倉精一君 新しく作るホールディング・エリアは、これはもう自衛隊とか、米軍の訓練等によつて脅威を受けるようなことは絶対にないんですか。

○説明員(泉靖二君) お答えいたします。新しく予定しておりますホールディング・エリアは、ほかの航空交通から、一番影響を受けることが少ないところに選定しようと思つております。

○大倉精一君 総いて防衛局長にお伺いするのですけれども現地で伺つたところによりますと、アメリカ軍の飛行訓練の状況、今何がどんな工合に飛んでおるかということがさっぱりわからないのです、そういうような話でありましたが、そういうもの

と、自衛隊の訓練機とアメリカ軍の訓練機との危険というおそれはないものかどうか。

○政府委員(海原治君) 先ほど航空局長からお答えいたしましたように、米軍の訓練につきましましては、木更津の管制塔との間にあらかじめ連絡がございまして、先ほどの航空局長のお話ですと、週三日、こういうことでござい

ますが、私も一応承知しておりますが、基礎的なデータでございますと、たとえば月曜日と金曜日に限る、その午前中である、もしもこれを変更する場合にはあらかじめ二十四時間以前に變更の通知がある、こういうことに一応

なっておりますので、先生の御心配のようなことはたゞいまのところはないと、このように私どもは考へております。

○大倉精一君 それは大和委員も非常に心配しておられたように、確かにこれから先の飛行訓練の頻度も多くなるだろうし、飛行機の性能も非常によくなるだろうと思ひます。ですから空中における危険度というものはますますふえるわけでございまして、こういう状況でありますので、運輸省の航空局の方とさらに綿密なる連絡のもとに、さらにまた特に米軍、なかなかあなた方の言うことなんかよく聞かぬと思うが、米軍の方とよく連絡を取りながら、わが方はわが方としてのきせんたるものを持つて、航空整理についてやつてもらいたい。

○政府委員(福家俊一君) 御質問はございませうが、運輸省の立場でお答えしておきます。

この問題は率直に申し上げまして、つべこべ答弁の、この場合の問題ではない、万一事故が起きた場合におきましては、取り返しのつかない大問題、大新聞、あるいは雑誌が取り上げておるよう、政府委員の答弁でも、この点ある程度事実を認めておるといふことでありますならば、火のない所に煙は立たないはずでござい

ます。御指摘の通り、運輸大臣と直ちに相談をいたしまして、十二分にかかるとのことのないように、関係当局と討議して、運輸委員会に御報告申し上げます。

○委員長(三木武吉郎君) 本日は、これにて散会いたします。

午後零時五十三分散会

三月三日本委員会に左の案件を付託された。

一、国鉄水郡線下瓜連、静岡駅の貨物取扱い存続に関する請願（第六五〇号）

第六五〇号 昭和三十六年二月二十日受理

国鉄水郡線下瓜連、静岡駅の貨物取扱い存続に関する請願

請願者 茨城県那珂郡瓜連町長

中井川儀兵衛外五名

紹介議員 郡 祐一君

国鉄貨物駅集約化計画が実現されることになると、水郡線下瓜連駅及び静岡駅の貨物集配事情は、著しい混乱状態となることが予想され、加えて肥料、農薬その他農林産資材の購入費を大幅に増大させ、農林業の生産、流通の上に影響するところをきわめてじん大なるものがあると考えられる。とくに当該駅の現在の集配地域は、那珂郡那珂町の一部及び瓜連町全域、大宮町の一部並びに久慈郡金砂郷村の一部を包括する広大な地域であり、集約化計画に伴う年間の負担増は六百万円をこえるものと推定され、水郡線沿線農村集落はきわめて経営も零細化のみにあるもので、農民は不安の念にかられているから、農山村民の負担を増大して経済を圧迫するような施策は行なうことなく、従前どおり国鉄水戸局内水郡線下瓜連駅及び静岡駅の貨物取扱いを存続せられたいとの請願。

昭和三十六年三月十四日印刷

昭和三十六年三月十五日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局