

第四十八回国会 衆議院 運輸委員會 會議錄 第二十一号

昭和四十年四月九日(金曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 長谷川 俊君

理事 大西 正男君

理事 關谷 勝利君

理事 山田 彌一君

理事 肥田 次郎君

理事 浦野 幸男君

理事 壽原 正一君

小川 三男君

泊谷 裕夫君

山口太郎君

出席國務大臣

運輸 大臣 松浦周太郎君

出席府政委員

運輸政務次官 大久保武雄君

運輸事務官 堀 武夫君

(大臣官房長)

運輸事務官 堀内 一彦君

(航空局長)

委員外の出席者

運輸事務官 紅村 武君

(航空局監理部 総務課長)

運輸技術官 大沢 信一君

(航空局技術部 長)

専門員 小西 真一君

四月九日

委員小淵恵三君辭任につき、その補欠として森田重次郎君が議長の名で委員に選任された。

同日

委員森田重次郎君辭任につき、その補欠として小淵恵三君が議長の名で委員に選任された。

本日の會議に付した案件
参考人出席要求に関する件
新東京国際空港公団法案(内閣提出第一〇三三號)
小委員長からの報告聴取

○長谷川委員長 これより會議を開きます。

この際、中小私鉄振興対策に関する小委員長より發言を求められておりますので、これを許します。關谷勝利君。

○關谷委員 中小私鉄振興対策に関する小委員会の審議経過について御報告いたします。

当小委員会は去る二月十二日設置されました以來、熱心な小委員各位によりまして今日まで五回審議を重ね、その間運輸省より問題点について説明を求め、一方、三回にわたって中小私鉄関係者より参考人を招致して意見を聴取する等、中小私鉄振興対策問題について慎重審査を行なつてまいりましたのでありますが、その詳細につきましては會議録を参照していただきたいと思います。

かくして、先ほどの第五回小委員会において、とりあえず、これまでの審査経過から本委員会に報告すべき中間結論として以下申し上げる諸点について小委員各位の意見の一致を見ましたので御報告申し上げます。

今日の中小私鉄の現状は、労使双方の経営努力の結果にもかかわらず、経営収支は極度に悪化しており、一方、地方交通の確保、地方開発の見地よりその存続は地方住民にとつて必要不可欠のものでありますので、中小私鉄の能率的な経営と円滑なるサービスの提供を確保することは国並びに地方公共団体の重大なる責務であります。

よつて、政府並びに關係当局は左記の諸点について、早急に対策を樹立し実現をはかるべきであります。

(一) 中小私鉄に対する運賃対策について

(1) 中小私鉄の運賃については、合理的な運賃制度を立て、是正するものがある。

(2) 中小私鉄の定期運賃の割引率は、相当高率であり、現在の中小私鉄の経営上過重負担となつてゐる。よつてこの種公共負担の軽減については政府の適切な措置が必要である。

(3) 中小私鉄、バス等における地方交通の能率のかつ円滑な運営をはかるため、その運賃設定にあつては、できる限り調整をはかること。

(二) 中小私鉄に対する助成措置について

(1) 中小私鉄に対する国の助成措置としては、現在地方鉄道軌道整備法があるが、それに基づく国の助成は、現在の中小私鉄の事情に對してきつめて不十分なものとなつてゐる。

よつて、中小私鉄における経営の実態に即応するよう整備法の改正を検討すべきである。

(2) 欠損補助について、路線ごとに、欠損を生じたときは、その会社全体の決算のいかんにかかわらず、その翌年度に当該路線について認定を受け、補助金の交付が受けられることとする。

(3) 改良補助を支給する場合における現行の制限を大幅に緩和すること。

(4) 災害補助の補助率を大幅に引き上げること。

(5) 運輸大臣の指示に基づき設備の改良を行なう場合には利子補給を行なうこと。

(6) なお、積雪地帯における防雪補助についても、整備法により実情に即した補助を行なうこと。

(7) 国鉄新線の開業に伴う中小私鉄の行なうバス営業に対する補償については、現行道路運

送法では、触れられていないので、これを制度化するについて考慮すること。

(二) 現行踏切改良促進法による補助については、特に中小私鉄に對して指定された踏切道の改良に對する整備費の全額を国と地方公共団体が折半して負担するよう改正すること。

(三) 中小私鉄に対する税制について

中小私鉄に對する固定資産税は、中小私鉄が当該地域の開発並びに民生安定に寄与してゐる実情とその経営悪化の実態にかんがみ、固定資産税の全面非課税措置を考慮すべきである。

(四) 中小私鉄に對する融資について
政府關係金融機關による融資を積極的に推進すべきである。

(五) 鉄道とバスの調整について
地方交通における中小私鉄とバスとの調整については、当該地方の輸送力の需給關係を十分検討する必要があるが、育成を要すべき中小私鉄については、鉄道と並んでバス路線の設定、強化を促進すべきであり、そのための必要な金融措置を考慮すべきである。

(六) 国鉄との關係について
私鉄本来の使命にかんがみ、国鉄との連絡輸送及び共通運用の強化については、地方交通の利便を本旨として、将来にわたつて国鉄とともに地方交通体制の基礎を確立するよう有効な措置を講ずること。

次に当小委員会に提起せられました問題点のうち、おもなる事項について申し述べます。

一、運賃問題について、中小私鉄経営者側からは、政府部内における運賃認可の手續の簡素化、及びこれに関連して、早期処理について、要望があり、要すれば申請得一定期間を経過した場合は自動的に認可があつたものとみなす諸外国の事例によるべきであることを強調してお

りました。

また、運賃制度の是正については、原価主義によるべきであり、急速にその是正が困難な場合には、当然国が補助すべきであるとの発言がありました。

また、被用者側代表からは現在の国鉄に従属した運賃決定方法を改め、それぞれの立地条件に応じた運賃決定を行なうこととし、運賃値上げについて限界のあるものは別途保障措置を講ずること、通学割引分については、文教予算として国が補償すること等の発言がありました。

二、助成問題については、現在の中小私鉄の赤字総額が三十八年度で、三十一億円で、そのうち三十九年度の国からの補助は約千七百万円にすぎず、これを戦前の補助額約三十億円（時価換算）に比べるときわめて少額で、国の助成の増額方について強い要望があり、また、被用者側からは、前述したように運賃に関連して公共負担分について国からの補償を強調しており

三、税制については、経営者側から赤字会社について、固定資産税を非課税にすること、黒字会社については国鉄並みとすること。被用者側からは、固定資産税を免除すること、軽油税ガソリン税を減免すること、その他はすべて国鉄並みとすること等の要望がありました。

四、事業の統合または一元的经营については、被用者側から、特に交通政策の抜本的検討をはかり、それぞれの地方的な立地条件を加味した交通政策を樹立し、国鉄、私鉄、バス、公営のそれぞれ輸送分野を明確にすること。同一府県、同一地域内に過小資本の中小私鉄、バスが競合しているケースの行政指導としては、地域内中小私鉄バスの合併、統合をはかる方向をとること。また、現行の運輸行政については、輸送の一元化をはかる統合的な調整機能を持たせること等の意見が述べられ、また、経営者団体側からは、広域経済のもとでは交通の範囲も広がっている、中小という狭い範囲から

もっと広域にわたって一元的運営をすることが、利用者の利便も増し、かつ企業の安定も得られるので、このような企業の運営を研究することが肝要である旨の発言がありました。

最後に、以上申し上げた諸点を検討して、中小私鉄のあり方及びその振興対策について審議せしめるため、運輸省に、中小私鉄振興対策懇談会を早急に設置すべきであることを要望いたしました。小委員長の報告といたします。

○大久保政府委員 たいだいま中小私鉄振興対策に関する小委員長から、いろいろと詳細なる御報告をいただきました。政府といたしまして、心から感謝申し上げておる次第でございます。政府といたしましては、小委員会の御趣旨をきくと服膺いたしまして、またお述べくださいました中小私鉄振興対策懇談会につきましても、早急にこれを設置いたしまして、御期待に沿いたい、かように考えておる次第でございます。

○長谷川委員長 この際参考人出頭要求に関する件についておはかりいたします。

海運に関する件について参考人から意見を聴取したいと存じますが、御異議ございませんか。

○長谷川委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

○長谷川委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

○長谷川委員長 次に、新東京国際空港公団法案を議題とし、審査を行ないます。

野間千代三君。

○野間委員 公団法の問題について質疑をいたしたいと思いますが、その前に新しい公団によって七百万坪といわれる非常に広大なSSTの実用化に伴う大空港の建設が行なわれるわけであり、現在の日本の数多くある空港の整備状況については、非常に多くの問題があるように思います。

今日のように国内輸送の中で、航空機による輸送が占めている割合は非常に大きくなってまいりましたし、将来またこれは非常な前進をするだろうと予想がされます。そういう中でございますが、空港の整備の問題は、われわれが一見ただけでも数多くの問題があるのであります。航空政策を強化していくという事は、航空機に対する開発であるとか、あるいは乗員の養成であるとか、あるいは空港の整備であるとか、あるいは航空路の開発だとかいうふうに、そういう方面が大体航空政策を強化していくのにきわめて重要な点であると思ひますが、そうした各般の政策の問題について、もつと国の政策として強化をする必要があるというふうに思ひますので、まず最初に空港の整備の問題について、三伺いたいと思ひます。

初めに、資料によりますと、一番世界で航空政策が発達しているといわれているアメリカの若干の資料を見ますと、一九二五年から一九六二年までの間に空港に対するアメリカ連邦政府の助成策としては、設備、運営、管理、そうした方面に對する費用として四十億ドルの援助が行なわれているといわれておりますし、なお一九六〇年から六九年の十年間に空港とそのターミナルビル等に對する連邦政府の投資が三十億ドル予定をされていると伺っております。わが日本政府の空港整備に對する全体の今後の整備計画あるいはそれに對する援助の政策、そういう方面についていまだどのように考えられておられるのかを最初に伺いたいと思ひます。

○大久保政府委員 たいだいま空港を中心とした日本の航空政策の推進をアメリカとの対比において

御質問をいただきましたが、航空という新しい事業を推進していきましますためには、国のきわめて強力なる航空政策的な推進を必要とするとは私は考えております。これは少年の空へのあこがれをつちかうと同時に、日本国民を一つの航空国民として育て上げるような意気込みの政策を打ち立てなければならぬと私は考えておりますが、たいだいま御質問の中心でございました空港並びにターミナルビルといったようなものもその一つのあらわれの象徴となるべきものでございます。

そこで、アメリカが、たいだいまの御質問にもございましたような強力なる助成の態勢をとつておるといふことに対しては日本はどうであるかといふことにつきましては、今回委員会に提案いたしております新東京国際空港公団の設置並びにそれに伴う新しい時代に即応する日本の航空の受入れ体制の整備ということもございまして、全国的にこれを見ますならば、日本の地方空港に對しましても、それぞれ重点的に強化をいたしまして、将来の日本の航空の飛躍に備えたいと思ひます。

なお、具体的な問題につきましては関係局長から御答弁を申し上げたいと思ひます。

○橋内政府委員 たいだいま政務次官から基本的な問題について御説明がございましたが、米國におきまして巨額の政府の援助をしておるといふ点につきましても貴重な御意見がございました。私も正確な数字は存じませんが、後ほどまた調査いたしたいと思ひますが、アメリカにおきましては、連邦航空庁を中心として、相当多額の援助、また各州も相当巨額な恒常投資をやつておるといふように聞いております。

これに比へまして、日本は、国土の狭小、また航空一般が戦後の空白があったというような点で、非常な立ちおくれをしておるといふような点その他から見まして、御指摘のようになりおくれしておることは否定できないところでござい

資は、二百二十四億円余ということになっております。

今後の問題でございますが、今後空港建設についてどのような構想でやっていくかという問題につきましましては、私は二つの問題に分かれてくると思います。

第一は、ただいま御審議を願っております新東京国際空港の建設の問題でございます。この問題の重要性につきましては、すでに御承知のことと思いますが、このみをもつて今後の飛行場建設計画がよろしいというわけでは決してございませぬ。いま御指摘になりましたように、国内輸送におきましても航空の占める分野というものは次第に増加しております。もちろん絶対数におきましては、鉄道、自動車に比べましてきわめて少ないわけでございますが、増加の趨勢としましては、目ざましいものがございます。このことは今後ますますに続いていくというふうに予想されます。

そこで、この情勢に対応するために諸般の政策を行なわなければならないということは、ただいま御指摘のとおりでございます。特に私としましては痛感いたしましたのは、あらゆる施策がバランスがとれていなければならないということでございまして、飛行機のみが高性能になるということでは、これはその限りにおいてはけっこうなことではございますが、全体としてはいびつな発展になる。いわば飛行機とか乗員とか飛行場とか航空保安施設なるいはこれを実際に運営する会社の形態というものが一貫したバランスのとれた発展を必要と思ひます。いま御質問になりました点は飛行場整備の問題でございますが、この点につきましまして、いわゆる国内空港、特にローカル空港整備というものはこの数年間逐次整備してまいりまして、数の上ではほとんど普及をしたということでございます。いま後、今後の問題はすでにできた飛行場をいかに整備していくかという段階に入った、かように考えております。今後といえども一つも飛行場をつくらぬというふうな、かたい考えは持っておりませんが、むしろ今後は既存空港を充

実していく。すなわち滑走路の延長をやるとか、あるいはそれに増して必要だと思われまうのはいろいろな保安施設を整備していくというふうな点、これらをバランスのとれた形でやっていくということが絶対に必要であると思ひます。このために経済企画庁が中心になりました今後のあらゆる経済政策の発展のためにいろいろな作業をやっております。この作業に私どもも協力いたしまして、飛行場につきましても一応の作業をやっておりますというところでございまして、これにつきましても、まだ最終的には確定しておりませんけれども、今後はローカル空港のうち、主要な空港については滑走路の延長をやらう。それからその他の空港につきましても、一応現在千二百メートルでございまして、できるならば若干の——もちろん千二百メートルで国産のYS11というものは離発着できるわけでございますが、飛行場としましてはもう少し広げておけばなおけっこうであるというふうな点から、ローカル空港につきましても千二百メートルさらに延長しようという考え方を持っております。それでは主要空港はどうするかという点でございますが、これは大体将来の姿としては二千メートルぐらいまで持っていきたいというところ、それからいま申しましたYS11級が使う飛行場につきましても大体千五百メートル級まで持っていきたい、かように考えております。

どの空港をどうするかという点につきましても、目下まだ最終段階まで詰めておりませんので、まだここで申し上げる時期ではございませんけれども、いづれにしてもそういうふうな方向で数よりは質の充実ということで今後の空港計画を推進していきたい、かように考えております。

○野間委員 ローカル空港の問題がだいぶありますので、これは後ほど質問をしたいと思ひますが、いま政務次官なりあるいは航空局長が答えられましたのは、今後日本の政策としても、政府としても、空港の整備に力点を置いていきたいという意味についてはわかるのでありますけれども、

具体的に、たとえば羽田の空港にしても、あるいは大阪の空港にしても、もちろん滑走路を延長したり、そういう方面における改善、改良、拡張等は重要であります。重要であります。人員の配置であるとか、あるいは設備であるとか、そういう方面についてはまだ非常に欠けておる点がある、というのには前から申しておるのですけれども、そういう点が非常に多いと思うのです。そういう局長さんの言われたように、確かに、航空機の発達ばかりでなくて、空港の整備、あるいは航空路等の総合的な発達をしなければ、航空輸送というものは非常に危険の伴うものですから、総合的な発達がきわめて重要であつて、したがって、空港だけを取り上げたりするわけにはまいらぬし、あるいは飛行機だけを取り上げたりするわけにはまいらぬと思う。そういう意味で、私は、飛行機の発達は空港の整備の状況よりもテンポが非常に早い、それが現状ではないかというように言っていると思う。特に日本の状態では、もちろん航空機の発達はまだおくれれておりますけれども、空港の整備についてはきわめて問題があるというふうに思ふのです。いま諸外国がSSTをいうように思ふのですね。大幹線が超音機によって行なわれてくるというふうになると、これは日本という国際的な位置から考えてみると、きわめて重要な立場にあるのじゃないか。特に共産圏の方面における航空路の開発が行なわれた場合には、日本の東京が占めている航空政策上、あるいは航空路線上から見た位置というのはいさぎよく大きいというふうに思ひます。それがいま問題になつて

いる新しい空港、大きな空港をつくらうという一番の根幹だろうと思ひますけれども、そういうふうなことを考えてまいりますと、ただ単に大空港を建設することだけでなくて、日本の幹線あるいはローカル線等の各種の空港を整備するということとは、きわめて重要であると思ひます。焦眉の急ではないかというふうに考えるのです。そういう意味で、少し具体的に空港の整備の問題について御質問をしたいと思うのですが、まず

初めに、たしか、ことしの二月ごろであつたと思いますが、名古屋沖で全日空の、あれは貨物機でしたかが消息を断つたという問題がありました。その際に、たしか当委員会でも問題になったと思ひます。その際にテープレコーダーの問題ですね。あれは国会の委員会では修繕に出しておつたという御説明だつたと思ひます。いつでしたか忘れましたが、新聞記者との会見では、局長はテープレコーダーのテープが不足していたというふううに答えておつたように記憶をしております。これは正確な調査の結果はどちらが正確なんですか。

○橋内政府委員 委員会の席上でお答えしましたときは、ちょうどあの事件の直後でございまして、あの問題も実は正直に申し上げまして、私自身も知らなかつたわけでございますが、当初一番先に受けました報告におきましては、修理に出しておつたというのじゃなくて、いわばメンテナンス的な意味でとめておつたということでございます。まして、別に外部に修理に出しておつたというふうには報告も受けませんでしたし、答弁もいたさなかつたわけでございます。いづれにしても、一つのメンテナンス上の必要からとめておつたというふうにお答えしたことは事実でございます。その後、時間をかけて現場に本局から人を派遣しまして実情をつぶさに調査いたしましたところ、メンテナンスのためにとめておつたということではなくて、むしろテープレコーダーの不足というふうなことで夜間は比較的閑散であるので、その時期にはとめておつたということが明確になつた次第でございます。その結果がわかりましたあとで新聞記者から、この前のメンテナンスのためにとめておつたのだというふうなことはその後変わりはしないかという質問がございましたので、現地における詳細な調査の結果、とめておつたという理由はメンテナンスのためでなくして、むしろテープレコーダーが不足しておつたというためであるということがわかつたという旨を説明いたしましたよう次第でございます。この点、

早々の間の報告をそのまま御説明した点をおわびいたします。

○野間委員 それはわかりました。その後それはどういう処置になっておるのですか。

○樺内政府委員 詳細のことにつきましては、技術部長から御説明申し上げます。

○大沢説明員 お答え申し上げます。

ただいま局長が申し上げましたテープレコーダーの件をもう少し詳しく申し上げますと、管制本部ができました当時、国産のものが、当初非常に良好に作動したのでございますが、何しろ国産の試作でございましたので、二年ばかりでうまく動かなくなりました。それでどうしても国内でいいのが求められませんでしたので、当時世界じゅうで最もいいといわれておりました英国製を輸入することにしまして、逐次交換していくことにいたしました。それでただいま局長が申しましたテープレコーダーの不足といえますのは、その当時管制本部で使用できましたテープレコーダーは英国製の優秀なものが一台ございました。ただしこれは一台で六チャンネルを記録することができました。ただこの一台のものを夜間動かしておりましたが、これを記録いたしますテープレコーダーが不足しておりますので、不足と申し上げます。そのテープレコーダー八時間巻きで、八時間連続動きます。それでいろいろあとで飛行機のニアミスの苦情が出ますので、大体三十日間保存いたします。そうすると一日八時間から二十四時間動かしますので一日三本要ります。それで一月三十日で九十本あるという計算になります。管制本部としては六十六本しかございませんでしたので、やむを得ず夜間のひまのときの記録をやっておらなかったというのが実情でございます。その後二台目の英国製のテープレコーダーを揃えつきました、これもいま動いております。それから同時にテープレコーダー百本送りまして、現在テープレコーダー百六十六本ございます。それから機械は二台でございます。したがって二台とも連続フルに動かしますためには三十四本足りない

計算になりますけれども、少なくとも一台は二十四時間連続動ける状態でございます。

○野間委員 そうしますと現在では新しく入って二台ですね、そうしてそれは二台とも使用できま

○大沢説明員 テープレコーダーそのものは動きま

す。たで二十四時間毎日二台動かしますのには

テープレコーダーが多少足りません。

○野間委員 前の六十六本では夜間足りなかったわけですね。それで今度は百本追加をして、その分はふえたのだけれども、それでもやはり数の上では多少足りなくなるという状況ですね。そうするといまどういふふうにしておるのですか。テープレコーダーを動かさない時間はどの辺なんですか。

○大沢説明員 一台は毎日フルに動かしております。つまり夜中も動かしております。そのために九十本必要なわけでございます。したがって、残りが、前の昔からありました六十六本と今度百本送りしましたので、そのうちの十本を合わせまして七十六本になったのでございますが、九十本必要に

○野間委員 そうしますと、一台のほうは二十四時間動いておるので、前のようにある時間全然記録がないというところは全くないわけですね。

○大沢説明員 ございません。

○野間委員 それはわかりました。

次に伺いたいのは、テープレコーダーは、全国の空港のタワー、それから管制本部等には全部あるわけですか。

○大沢説明員 原則として全部ございますが、いま申し上げましたように、機械が必ずしも良好でないのはまだ現在幾つかございます。

○野間委員 その整備をされていないというのはどこですか。

屋のタワーがやはり国産のものがうまくいきませんで、輸入のものを送りましてこれを据えつけたのでございますが、部品が一部不良でありまして、いまイギリスに注文中というふうになっております。ただ、この間一部の先生方と一緒にいただきましたときに、名古屋で聞きましたところでは、とりあえずだましだまし動かしておるところでは、ございまして、これは永久的な修理ではないと思っております。あとは大体、大阪も良好なようでございます。板付も動いております。

○野間委員 名古屋で事故が起きたんですから、それは名古屋だけというわけじゃないですか。

○大沢説明員 ただいま申し上げましたように、機械そのものの全体でございまして、一部品が不良なので至急取り寄せ中でございます。

○野間委員 それでは早急のうちに整備をしていただくようお願いしたいと思います。

それからもう一つテープレコーダーの問題ですが、羽田空港に国際線の民間航空機と直接連絡を

○大沢説明員 原則としていわゆる管制を行ないますタワーあるいは管制本部の管制課のためには

先ほど申し上げましたように全部つけております。それからいま先生の御質問のような対空通信、羽田では国際と国内に分別しておりますが、そのほかの地方にも幾つか対空通信所はござい

ますが、こういうところでも理想的には全部据えつけるべきであるというので、現在羽田にはござい

ございます。すでに東京と鹿児島島の対空通信所には

○野間委員 私が聞いております羽田の管制通信

室にはあるのですか、ないのですか。

○大沢説明員 管制通信室とおっしゃいますのが

○野間委員 羽田の国際線で管制はしないのです。管制業務はしないのですけれども、洋上の飛行機と通信をしようという課がありますね。それは管制の直接の指示はしないけれども、本部から管制の指示を中継するという業務があります。これは管制的な業務と、それから通信とを一緒にやっているんじゃないですか。そういう課はないのですか。

○大沢説明員 管制的な業務は全然入っております。いわゆる通信だけでございます。

○野間委員 それは純然と通信だけですか。

○大沢説明員 通信だけでございます。

○野間委員 そうすると、そこはテープレコーダーはないわけですね。

○大沢説明員 国際と先ほど申し上げましたように、通信課は国際と国内とに分かれております。国際通信課のほうにはございまして、国内のほうはちょっとはきりいれたいと思

○野間委員 国際線の通信課にはテープレコーダーは備えておるわけですね、わかりました。そうすると、その国際線のそれは通信だけで

○大沢説明員 通信だけでございます。

○野間委員 そうすると管制のほうは別の課でやっておるのですか。それとも本部でやるのですか。

○大沢説明員 空港の管制は羽田の管制課でやりますし、ある範囲を出まして空港管制の圏内を離れますと本部でやります。

○野間委員 着地の前はタワーで管制をするわけですね。それからその後は管制本部でやるわけですね。

○大沢説明員 着地とおっしゃいますと……。

○野間委員 飛行機です。

○大沢説明員 これは羽田へ近づきまして、空域がきまっておりますが、その空域へ入りますと管制本部との連絡を羽田のタワーの連絡と切りかえます。

○野間委員 管制本部の空域がありますね、この管制本部の空域に入る前に、洋上から、やはり飛行機からの管制上の連絡であるとかあるいは通信であるとか、そういうことがあると思うのです。それはどこで担当しますか。

○大沢説明員 私たちの施設として、通信系は羽田に全部集まっております。したがっていま御質問の、洋上から、まだ羽田の管制圏外を飛んでおります飛行機の通信も、ただいまお話しになっております羽田の通信課を通して管制本部へ流れてまいります。

○野間委員 管制本部で管制をする前の純然たる洋上との通信を、部長の言われる羽田の通信課でやるわけですね。それと同様に、飛行機のほうからは通信以外に管制上の連絡なりあるいは指示をもらうなりということがあった場合には、それは羽田のその通信課と本部の管制課ですか、その管制課と連絡をして、羽田の通信課から洋上の飛行機に通信をするということになるんじゃないですか。

○大沢説明員 そうでございます。

○野間委員 そうしますと、その羽田にある、いま私が申しましたこれはやはり通信課でやるのですか。それとも管制課がやるのですか。

○大沢説明員 通信課です。

○野間委員 そうしますと、羽田にあるのは組織上の正式な名前は何というのですか。

○大沢説明員 羽田の東京航空保安事務所の中に保安部というのがあります。その保安部の中に課として国際通信課、国内通信課とございます。したがって、ただいまの洋上の問題でございまして、管制本部からの指令が国際通信課を経由して飛行機にいくということでございます。

○野間委員 私がこの前羽田の飛行場へ視察へ参りましたときに伺ったときは、しろうとなんで管制上の名称までははっきりしてないのですが、純然たる管制はしていないようですね。それは管制本部から指示が来るのでそれを伝えるというところが一応本旨のようでありませうけれども、そういうことと、純然たる通信というものを一緒にやっていると、管制通信課が何かということであるのじゃないですか。それはありませんか。

○大沢説明員 先生の御質問のような事例は、地方の小さな空港にややそれに似た例がございまして、羽田の場合はもうはっきり通信課は通信オンリーのほうでございますが、管制官を置かない小さな空港では、管制通信官と申しますか、通信屋さんが飛行機に対していかにも指示を流すような形になっておりますけれども、この人は管制官としての権限なり責任を負わされておられません。親元の保安事務所の管制室なりあるいは管制本部から来まして指令を中継しているだけでござい

○野間委員 いまの地方の空港で、管制官がなくて、そして管制通信官、そういう人たちがよって行なわれている。したがって直接管制はできないわけですね。その結果、何か、これもたしか新聞などで報道されておったと思いますが、飛行機のほうからその管制通信官ですか、そのところへ、気象がだいぶん悪くなったので管制上の指示をもらいたいという連絡があって、それが出せないために本部のほうから間接的に指示をもらった結果、あれはどうか別の飛行場へ着陸をするように指示をしたということがあったように記憶をしておりますが、この羽田の、いま部長の言われる通信官が、もちろん職務内容からいくと管制の指示はで

きないというふうになっておりますけれども、実際に本部の管制官から指示を中継をして、そして飛行機に送るという業務をしている、これは通信として行なわれているというふうにいわれるわけですね。これは確かに通信というふうに見えますけれども、結果的にはその業務が自分自身では管制上の指示をつくらない、計算もしないというふうになるのでしょうか。その管制上の指示を送るというところから、たとえば事故が起きたような場合には、その通信官の責任になるのではないかと、そういうふうに思われますが、その場合そういうことになりませんか。

○大沢説明員 私が想像いたしますところでは、もしその通信官の責任が問われるとすれば、管制本部なり管制課から来た指示を正しく伝えたかという点は問題になることがあり得ると思えますが、通信官自身では実際に自分の考えに基づく指示をいたしませんので、それ以外の場合は責任はないと思えます。

○野間委員 それは、論理上は確かに管制上の責任はその方にはない。いわゆる通信だけであるから、通信上の責任だと言われると思いたすけれども、実際の問題として、管制上の、管制官が行なっている業務のうちの一つの管制の指示、そういうものをやるわけですね。パイロットに対してやるわけですね。ですから、今度のような場合、テープレコーダーで正確に記録をされますから、これは判別はしやすいと思いたすけれども、管制上の責任に——直接的な管制上の責任じゃないかもしれないけれども、管制上の誤りといえますか、そういうことにやはりある程度含まれてくるような事例が起きてきやしないかというふうな心配があるのですけれども、もしそういうふうな心配があられば、これはやはり管制官としての責任をつけておくというふうにしておいたほうが、管制がより正確に行なわれるんじゃないかというふうな考えられますが、それはどうでしょう。

○大沢説明員 私は羽田のような場合は、管制官としての知識なり経験なりを持たせる必要はない

と思っております。ただ、先ほど話の出ました地方の場合、これは理想的には、いかにへんびな、あるいは飛行回数のないところでも本物の管制官がおったほうがいいとは思っています。

○野間委員 管制本部から直接パイロットに管制上の指示を与えるということはできないのですか。

○大沢説明員 ある距離あるいは周波数によりましては、管制本部からの飛行機との直接通信も可能でございます。

○野間委員 いま私が質問をしておりますのは、現在管制本部があつて、それから羽田からい言うように管制上の指示を中継をしてやっております状況です。いまのような状況では、管制本部が直接に管制上の指示をするというところは、機械の性質なりあるいはいま部長の言われる距離的な問題からこれはできないことなんでしょうか。

○大沢説明員 私たちのただいまの考え方は、管制本部は管制そのものに専心させるべきであるというところから、その他の、それの補助的な通信であるとか、そういう問題はなるべく管制本部に負わせないということと、それから無線装置にはVHFとか、HFというのがございまして、これは機械の種類でございまして、HFの装置を使います場合には、羽田のほうがいじやないかという考えでございまして。

○野間委員 これもしろうと的な考えかもしれないですが、管制上の指示を、直接管制本部から計算をした結果を直ちにパイロットに通知をする、連絡をする、これはそういう部分もあるわけですね。つまり管制本部の管制圏内に入った場合にはそれが行なわれているわけですね。それはそうじゃないのですか。

○大沢説明員 HFは全部羽田を通してやります。それからVHFの場合、VHFが届きます距離であれば、管制本部から直接飛行機と交信もできます。

○野間委員 私は、今後羽田の飛行場が、特に国際線が相当ふくそうをしていくというふうな考え

ますと、できるだけ管制の指示がすみやかに、しかもジェット機などが非常に多くなってくるというふうな考えると、できるだけ早く管制上の指示が行なわれたいと危険な状態になる可能性があるというふうな考えられますので、管制上の指示はできるだけ直接パイロットに達するという組織にしたほうがいいんじゃないかというふうに考えるので、そういうふうな申し上げたのです。これはいま羽田にある問題にしております管制上の指示を中継するという位置、そういうものと管制本部の管制官とが、たとえば本部なら本部で、遠方で中継しないで同じ場所でするやうなことにできないことなんでしょうか。

○大沢説明員 技術的にはできないことはないと思います。ただ、もしも管制本部で一本でやるとすれば、いま羽田にございますような通信関係のもろもろの設備、人、全部を管制本部のわきにくっつけてまして、まあ組織なり機構としてはやはり同じようなことになると思います。したがって羽田と管制本部とある距離があるということのために時間的なおくれがあるということはないと思えます。

○野間委員 大体わかりました。それで羽田の管制上の連絡をしている。そうすると、羽田には管制通信官といわれる職名になっている方は全くないというふうに考えていいですか。

○大沢説明員 おります。これは、やはり飛行機との通信をボイスでやっておる通信官は、管制通信官と呼んでおります。

○野間委員 その管制通信官は、通信と、管制上の一部の業務、管制の中継というふうなものを総合的にこなしているというふうになるわけですね。そうしますと、管制官、副管制官という職名がありますが、その管制官と管制通信官との違いがあるわけですね。これは何か待遇上の違いもあるように聞いておるのですが、それはどういうふうに違うのですか。

○大沢説明員 前から問題になりましたが、管制官の待遇改善がいろいろ論議されましたときに私

どもが一番希望いたしましたのは、もちろん航空交通管制官でございます。しかし、これを補佐しておるといいますか、いま先生おっしゃいますように、一体となって管制業務をやっておる者は、いわゆる技術者で、いわゆるメインテナンスをやっておる者、それからもう一つは、いまみたいに通信オンリーではあるけれども、内容は管制の指示その他を送っておる通信屋がおる。したがって、これらを含めると、広い意味での管制官、いわゆる管制通信官とかあるいは管制に関する技術屋、これらも同時に、ある程度の待遇改善を求めたいとしたのですが、人事院のほうといたしましては、やはりその間に同じ責任の度合いといえますか、それを認めてもらえませんか、待遇上の差が若干あります。いわゆる指示を与え、したがって大きな責任を負わされております管制官が通信官よりもいい待遇を受けております。

○野間委員 これは仕事の性質上、管制官と管制通信官との間には、いま部長の言うように正確に責任という意味で分析すれば、論理上相当な差があるというふうには言えるでしょうけれども、実際に業務を行なっている場合に、いまの質疑で聞いてまいりますと、私は実際上では業務の内容から見てそう著しい差はないんじゃないかというふうに考えられるのですが、そういうことであれば、管制官と管制通信官との間に待遇上著しい差をつける必要はないんじゃないかというふうに考えるのです。それは部長のほうの考えとしては、今日までどういうふうに考えておられるか。いまの答弁では、そう違いがないので、待遇上でもそう変えないほうがいいというふうに聞かされたのですが、その辺はどうでしょう。

○大沢説明員 私たちも、責任度合いその他が全く同じとは思いませんが、私たちの人事管理上からは非常に困る、特に先ほどちょっと話が出ましたローカルの、たとえば遠く離れた島の飛行場、こういうところへはなかなか管制官の配置ができません。したがって、やむを得ず管制通信官を配

置するわけですが、管制官は待遇がよくて、しかも国内の大きな飛行場に置いて、通信官は待遇が管制官より悪くて、しかもへんびなところへやらされるということで、われわれも人事管理上は非常に苦勞しております。したがって、全く同じとまでは思いませんけれども、いまの管制通信官の待遇で満足はしております。また現に要求いたしましたものよりもだいぶ低く査定されておりました、そのときの人事院のお話では近くまた考えてやるとのことでございます。

○野間委員 そうしますと、運輸省の考えとしては、管制通信官と管制官との間に待遇上の差をつけることは人事の方面から考えてもそう好ましくないというところは考えていらっしゃるわけですね。

○大沢説明員 全く同じがいいとは思いませんが、現在の通信官の待遇じゃ不足だと思っております。

○野間委員 これはたしか調整号俸の問題と、それから勤務上の手当に二分の一分の三分の一くらいは差があるように伺っておりますが、こういう面についてはなおひとつ検討していただいて、できるだけ改善されるようにしていただいたほうがいいんじゃないかというふうに考えますので、つけ加えてひとつお願いをしておきたいと思えます。それからもう一つは、これは私どものほうでも勉強不足の点がありますから、多少は検討をする必要があるでしょうが、羽田の管制通信官と本部の管制官との間の仕事の内容から見ると、組織上になお検討を要する問題があるような気がいたします。この件についてもあわせて御検討の機会を持っていただきたいというふうに思います。

それから次に、これは第三種の空港の管制体制の問題なんです、第三種の空港には、先ほど部長が言われるように、管制官は置いてないのですか。管制通信官というふうに答えられたのですか。

○大沢説明員 三種が全部あるとかなんとかいう

ふうには分けておりません。むしろ飛行機の発着回数で、当分必要がないと思われるところには管制官は配置せずに、管制通信官だけしか置いておられません。

○野間委員 考え方としては管制官を置く。それその飛行場の管制圏というのですか、管制区域をきめてあるわけですね。そして管制官を置くということにしない、もちろん飛行機の場合に回数の問題も確かにあるかもしれないが、回数が少ないから航空管制は必要がないというものはないと思う。たとえば一往復しかなくとも、管制を必要とするのが飛行機の特徴であると思うのです。したがって、いま部長の言うように、もちろん一種、二種、三種ではないけれども、回数の多い少ないによって管制官が必要である、必要でないというにはならぬんじゃないかというふうに思うのですが、それはいかがでしょうか。

○大沢説明員 これは考え方が思いますが、アメリカあたりはやはり着陸回数で、年に何万回かちょっと忘れましたが、その回数以下のところには置いていないというふうな方針をとっておるようでございます。日本の場合には、理想的には一日一回の離発着に対して正規の管制官がおったほうがいいというのを考えておりました、その実現に努力しておりますが、実際の原因は、まだ管制官の資格を持った人の数が不足という現状に對しての暫定措置でございます。

○野間委員 これは飛行場の位置等で相当気象に關係があるというふうに思います。ですからたとえはアメリカのように、膨大な位置でわりあい気象に著しい変化がないというような場合と、日本の国内のように気象に常に著しい相違がある、変化があるというふうなところでは、やはり条件が相当違ふのじゃないかというふうに思います。そうしますと、方針としてすべての飛行場に管制官を配置するというふうなことはなっていないのですか。予算の定員としては、すべての飛行場に管制官を二名なら二名、三名なら三名配置

するということにはなっていないのですか。

○大沢説明員 現在いたしておられます定員では全部に配置するには不足でございます。しかし、私たちの希望と申しますか、長い方針では、将来は全部配置したい。

それからもう一つ、いま気象のお話が出ましたが、かりに管制官が配置されましても、気象関係の計測と申しますか、気象庁の人もおりませんと、また管制できないわけでありまして。

○野間委員 それはもちろんそうなんです、ですから、やはり管制をする以上は、気象の条件とか、その他のすべての条件を整えるということに当然なりますから、私は、管制官を置くという意味はそういうことでなければならぬというように思います。

先ほどのことを思い出しましたが、神町でしたかの飛行場に、全日空機が滑走路を発見できなかった、管制上の指示を連絡してきただけでも、その神町の管制は、管制通信官であつたために指示ができないということ、仙台がどうかの飛行場に一時待避をしたということがあつたと思いますが、これはそういう処置が行なわれて事故にならなかったからよかつたのでありますけれども、そういう事例は必ずしも神町に限らずたくさんある。地方ローカル線の飛行場では気象上の変化等からあり得るのじゃないかというように考えられますので、やはり管制官をそれぞれの飛行場に配置をするということ、きわめて重要なことじゃないかというように思います。これはできるだけ計画的に、いま部長の言うように、いまのところにおいてはいないけれども、将来は置きたいということですが、これは計画的なりあるいはすみやかに管制官を配置するというにしておかないと、将来事故の危険性があるというように考えますが、それはどういうふうな考えでおるのですか。

○大沢説明員 すみやかに置きたいのでございますが、教育にもなかなか時間がかかりますし、予算定員の制約もございますので、これが可能な限りにおいてすみやかに実現させたいと思ひます。

りにおいてすみやかに実現させたいと思ひます。

○野間委員 これは一番最初に申し上げました空港の整備という問題で、私は重要な問題じゃないかというふうに思ふのです。ですから、これは部長ばかりでなく、局長なり大臣なりの考えが必要になつてくると思ひますが、飛行場の整備をする場合、滑走路の延長をしたり、あるいは整備をしたり、あるいはその他各般の整備が必要でしようけれども、私は、飛行場という任務からくると、管制を完備するということ、パイロットにとつては非常に問題だと思ふのです。ですから、そういう意味で、私は管制官の養成なりあるいはすべての飛行場に管制上の体制を整えて、それぞれの飛行場の管制圏をきつと設定をして、そして管制上の組織の完備をするということがきわめて重要なことと思ふのです。これはいま航空局なり運輸省なり、全体としてはそういう考えは持っているのですか。何か私は管制上の体制は全国的にあまりよくないんじゃないかという気がするのですが、いかがですか。

○板内政府委員 ただいま技術部長から詳細御説明いたしました。いま先生の言ひにあられることは、私自身もまことに同感でございます。と申しますのは、初めの御質問のときお答えしましたように、航空の発達ということ、単に性能のいい飛行機を使うということだけでは、むしろ性能のいい飛行機が完全に安全な運航ができる、また能率的な運航ができるという諸般の基盤をつくるのが大事である。したがって、飛行場はもろろんのこと、これを助ける諸種の保安施設、またこれらを運用する人、またこの人の能力の問題、数の問題、またこれが円滑に業務を行なえるだけの処遇の問題、その他すべて問題が一体となつて、均衡のとれた発展をしないか、あるいは均衡のとれた発展をしておいでございまして、均衡のとれた発展に持つていくために、先生が先ほど御指摘になりましたように、航空機の発達というものが特に著しいので、そのほかの部分むしろ追いついていけない状態ではないかという御指

摘がございましたが、この点は私自身も率直に全く同感でございます。したがって、われわれとしては科学の進歩に伴うその先端としての航空機の発展というものは非常にけっこうなことでございますが、これが安全にかつ能率的に動かせるための物的、人的いろいろな要素が統一のとれた、バランスのとれたことで進んでいく、このために管制の問題等が器材の問題また人員の問題あるいは待遇の問題すべてにおいておくれがちになるということは率直に認めております。及ばずながら、施設の面につきましても、人員の点につきましてもあるいは待遇の点につきましても、わずかながらも努力は実を結んでいっていると思ひます。やらなければならぬといふ目標から見ますと、非常にまだもの足りないといふことで、今後また各方面の御援助によつて努力を続けていきたい、かように考えております。

○野間委員 局長さんからいま、将来にわたつて管制の強化をはかつていきたいというお答えですが、それはまあそれでいいのですが、実際問題としては今日、たとえば管制本部にしてもあるいは各飛行場の管制官の配置にしても非常に少ないですね。今日までの航空機の発着の回数の増加率から見て、増加率のほうは非常に勢いで増加をしていっているけれども、管制官の配置の数はあまりふえていないんじゃないかというふうに見えるのです。いまのような管制官の配置の状況では、相当危険があるのではないかとこのように考えられるのですが、この管制官の配置をもつと強化をするという考えはないのですか。いま局長の考えで、これはもちろん方向としてはそういうふうにとつていきたいというところはわかりますけれども、具体的には、たとえば養成の計画であるとか、あるいは管制官が働くところによる退職をしてしまふという問題もあるように思ふけれども、そういうことに対する、これはもう待遇上の問題にならうと思ひますけれども、具体的に改善をするという計画を正確にしておかないと、これは管制官を養成をしたり、それをきつと配置をしていくことが

できないのではないかとこのように思ふのです。そういう計画的な考え方はないのですか、いかがでしょうか。

○板内政府委員 管制官が人員の点で必ずしも十分でないという点は認めますが、現在の予算定員をいましては、一応ぎりぎりの線は確保しておる、かように考えております。もちろんこれでも十分という意味ではございません。したがって、いま直ちに危険であるというふうには必ずしも考えておりません。ただ今後場所によつて非常にふぐあいな点を直しておく、あるいは全体としてふやしていくという点は当然でございます。

それからまた養成の問題につきましても、養成の方法を変えまして、調査機関、訓練機関を設けるというような措置を講じております。それから養成機関といたしまして、いままで実行上やっておりましたのを明確な形にするということ、これはおそらく今年度から充足できると思つております。

それから待遇の点でございますが、これは昨年、いまから言いますと、一昨年のたしか暮れだったと思ひますが、長年の努力なり皆様の後援の結果、ある程度の待遇改善が管制官について実現しました。これとてももちろん当時としても満

足したわけではございません。ともかく一歩前進であるというふうには考えております。それから昨年末には、これは管制官ではございませんが、航空塔乗員、これは航空局あるいは海上保安庁につとめておるいわゆるパイロットでございますが、この人たちが非常に責任の重い仕事をやつておる。しかも待遇が民間に比べて著しく悪いということ、これも長年の懸案でございまして、昨年、暮れに待遇改善の方向がきまつたということで、逐年わずかながらですが、こういう非常に責任の重い、また技能を要する職種の人々の待遇改善をはかつております。やはり今後毎年、こういう問題を少しづつでも解決していききたいということは、私の前から持つておる考え方でございます。ただ

一せいにこの職種のあつた職種もというものを、同一年度に問題を解決していく、そういうことは実際問題としてはなかなか困難でございまして、一つずつ重点的に待遇改善をやつていく、今後次の目標をどこにするかという問題は、いろいろな職種のバランスをよく考えまして今後進めていきたい、その中にはいま御指摘のありましたような管制通信官というような問題もございまして、あるいは管制管自体の問題もございまして、またパイロット自体あるいはその他の技術者の問題というものがあつておる。これは全体のバランスをよく考えながら着実に努力を続けていきたい、かように考えております。

○野間委員 これは管制官に限らないのでありますけれども、当面管制官のことを考えてみると、現在の数の配置で現在の交通量で問題はないとは言えないと思つておる。それは今の管制官の方が実際に見ておつて気の毒なくらいに激しい労働になつておるわけだ。しかもそれがきつめて短時間のうちに処理しなければならぬという、航空上の連絡なりあるいは指示なりの確に出すというきつめて困難な仕事を、きつめて少ない人員で、これは生理上の交代もむづかしいというくらい人員の配置で行なわれておる。結局はその人たちの能力を最大限に發揮しながら消化をしていくというのがいまの状態だと思つておる。ですからそういう状態を基本のところできつてもう少し緩和をして、労働の緩和をしておかないと、これは人間にも能力に限界がありますから、管制上の問題も起きないとは限らないというふうに考えられます。ですから、いま申しましたように、将来の計画を立てると同時に、現状をとかくもう少し改善をする、そうしてそれに基づいて将来の計画を立てるというふうにして、おかない問題じゃないかというふうに私は思ふのであります。ですから、局長の言われる答弁では、これは逐次改善をするということであるけれども、当面現在の配置人員をもう少し増員をして、労働の緩和をはかつていくということをして、おかない、管制

上の事故が起きないとは限らない。現在はこの事故が起きていないからそれは問題はないというところではないと思つておる。これはいかでしよう。いまの配置された人員を直ちに基本線として増員をして、それを基本にして将来の要員計画を立てるというふうにするべきじゃないかと思つておる。これはいかでしよう。

○堀内政府委員 ただいま申しましたように、逐年予算の要求をしております。現在成立している予算で必ずしも実員が全部充足しておるわけではございませんけれども、この実員の充足は新規採用者を早く訓練することによりまして充実にいたつて、また今年度四十年度の予算は先般成立したわけでございますが、現在まだ設置法が審議の段階でございまして、設置法のほうが通過いたしますれば予算の定員というものが充足されるということになりまして、これによって今年度の充員計画というものが軌道に乗る。これは何回も申し上げますように、管制が忙しくなるという点から見ても、もちろん満足すべきものではございません。また明年度新規の事業もふえますし、また現在の管制につきましてもふやぐあいの点を直すというふうな点でやはりまた管制官その他の定員の要求をしていくということと解決していくべきである、かように考えております。

○野間委員 いまの答弁は必ずしも満足でないです。これは運輸大臣の責任になるというふうに思ひます。ぜひ管制官の問題は、これはあとから別の問題があるから、管制官だけでは済まないのですけれども、特に管制官の配置については空港を整備するということの意味できつめて重要な問題だと思ひます。日本の現在の非常な状況に、航空交通状態にかかわらず、事故が非常に少ない。特に管制上の事故については先年の名古屋の問題が特徴的に出ておりますけれども、それ以外には少ないというものは、繰り返して申し上げますけれども、管制官のきつめて過酷な労働条件、作業量の中で、管制官が最大限に能力を發揮して管制をしておるところにあるというふうに思ひます。

ので、これはたしかこの前の国会の際にも大臣から答へられたと思ひますが、大蔵省との折衝の問題やいろいろそういう問題があつてなかなか整備をされてないという状況ではあるうと思ひますけれども、これはぜひ空港の整備を今後進めていくという観点から、大臣の一その要員確保についての努力をいただきたいというふうに思ひますが、ひとつ大臣いかがでしよう。

○松浦國務大臣 航空管制の問題でございまして、人員不足であるにもかかわらず管制の方々が非常に熱心に御尽力をいただきましたために、今日事故が少なくて済んでおりますが、その反面には非常な過重労働をされておることは争われぬ事実でございますから、今後これを緩和し、さらに新空港に備えるためにもそういう人々をたくさん養成しておく必要もございまして、大蔵省と折衝して、できる限り多く補充するようにはいたしたいと思つております。

○野間委員 では、管制官の要員その他の問題については、いま局長あるいは大臣から答へられた件について、今後前進について御期待を申し上げておきたいと思ひます。

それからもう一つは私が申しましたように、管制上の指示が間接的に指示が行なわれるという実態がありますが、これを解消をするという意味で、日本の管制体制を分割して管制をするという計画が考へられたというふうなことを伺つたことがあります。これはどういうふうな計画かと、どのように進んでいらつしやるか。

○大沢説明員 現在は管制本部ただ一カ所です。日本全国を管制しておる形でございますが、事実上は九州一円それから青森県から北海道にかけまして日本本土のほとんどもう関係ございせんので、ある程度地方で独自にやられておる。この形をもう少しはつきりいたしますために、私たちの現在の計画は日本に三管制本部を置いて、三つに分割しようというところで、着々その準備をしております。予算もある程度認められて、人もある程度充足されましたので、逐次独立の管制の方

向に進めたいと思ひます。

○野間委員 それは少し具体的には発表できないですか。場所であるとか、人員であるとか、そういう面では……

○大沢説明員 人員等詳細な数字は覚えておりませんが、それともう一つ現在東京にございまして管制本部と同じ格の管制本部という形が、機能的には全く同格であります。しかしその空域は多少広さがございまして、同じ管制本部になるかどうかは問題でございまして、理在のところで管制所という名前でおりますけれども、大体その区域は北のほうは先ほど申しましたように青森から北海道にかけて、南のほうは九州島内と申しますか、九州一円、これをそれぞれ独立させたいわけの管制本部といったようなものにしたい。人数は、札幌管制所といふ呼んでおります北のほうの管制本部、これは来年度の予算で認められております定員六十一名でございまして、(欠員はございせんか)と呼ぶ者あり)来年度の定員で認められておりますから、これから充足いたします。それから福岡、九州地区は百名でございまして。

○野間委員 三分括をしていま部長の答へられたような配置をされる。それは機能的に管制本部と同じような機能を持つということになると、やはり組織も相当しつかりしたものになるというふうに思ひます。そこで、いまちよつとやじがあつたのですが、欠員、これは確かに新しくつくられるものはまだ欠員になるかどうかはわからぬと思ひますが、現在の管制本部の管制官の定員と現在数、ここには欠員はないのですか。

○大沢説明員 こまかい数字でございまして、総務課長から答へてまいります。

○紅村説明員 少々古い数字でございまして、この二月一日現在の数字でございまして、管制本部の管制官の中に運用関係、技術関係その他ございまして、運用関係につきまして申し上げますと、二十四名の欠員でございまして、いわゆる管制官でございまして。

○野間委員 二十四名の欠員ですか。これは先ほどの局長の答えていきますと、現在の人員で何とかなっているという事は、これは定員上の問題でしょう。定員としてそうなるおる。ところがいま伺ってみると、何とかなっておるべき定員に欠員があるということですね。これは私もうっかりしておったのですが、欠員があるということでは、これは危険じゃないですか。欠員はどういうふうにするつもりなんですか。

○橋内政府委員 先ほど申しましたのは、定員の問題につきまして申し上げたのでございます。欠員があることはそのとおりでございます。これは新規採用者の養成によって、その補充を行なっていくという事で解決しなければならぬ。その間におきましては、定員と実員の差ということにつきましては、管制官に非常な迷惑をかけるというふうに考えております。

〔「小さい問題だ」と呼ぶ者あり〕

○野間委員 これは小さい問題、小さい問題というやじがありますけれども、小さくはないでしょう。新しい大きな空港を、いま提案されている公団法によって設立しよう、これはまず、これはまず關谷先生がこの質問されたように、公団でつくることが自体は問題があると思ひます。確かに問題がある。これは最初に申しましたように、アメリカの例は少し大き過ぎますけれども、少なくとも航空上の問題ですから、空港を整備するという事は、国の政策でやるべきだというふうに思ひます。それを公団のようなものをつくって、お古の役人とは言ひませんけれども、結果的にはそういうことになって、その人がやるというふうになる。そういふ着想をするところに関谷先生の言っている航空政策上の欠陥があると思ひます。ですから、そういうことを考える前に、現在の空港の整備をしたらどうか。それを整備してちゃんとしておいて、そして国の政策として新しい空港をつつとつくる、そうすべきなんです。そういうことが争われるならば、いま売り

出されている「週刊読売」で、何とか大臣と何とか大臣が争つても、それで争うならいい。ただ場所がどうとかという事で争うところに、いまの航空政策の欠陥があると私は思ひます。ですからそういうことは關谷先生も言われましたし、保守党でそう言っているのだから、われわれ革新政党としてはこれは論外です。これはお尋ねではないが、しかし話はそうじゃないのですか。これは公団の問題をいまやっておるのですが、法案そのものはまだ問題がありますから、あとさうずっとやっているといいならやりますけれども、私はその論議の前に積み重ねられることが必要だと思ひます。直ちに法律の問題に入るように空港の整備をしない、これは内閣なり与党なりに嚴重にそういうことを言ひたい。

これはそういう意味でひとつ伺つておるのですが、そこから公団ができた場合、できるだけ公団でということになってくれば、これは国の投資が基本ではないのだから、よく局長の言う空港の整備の状態についてどういふふうになつていくのか。私はなほ想像する場合に心配がある。それは国でやっている現在の空港においてすら欠員があるというのです。しかもそれが管制官という、局長が最初から言っているきわめて重要な仕事をしているところに欠員がある。欠員がある状況で、いまの定数で何とかなっているのですという答弁が出るところに問題がある。これは局長だけの責任ではなくて、大臣もおそらく欠員があることは知つておるのではありません。欠員はきょうならきょう、あしたならあした——は無理でしょうが、少なくともこの年度なら年度には、欠員は解消しますという事で予算の編成をされるはずですね。これはどうなんですか。

○松浦国務大臣 去年の予算編成の前に、運輸省関係の各労働委員長が私の隣の部屋に大ぜい参りまして、約半日つるし上げられたのです。その中に航空管制に従事している航空部の人たちの話をよく聞きました。今度はできたのですが、三年前

にはアメリカのやつを借りておつた時分に、悪い話ですが機械の接触とか、電気の接触が悪いのです。足でけつ飛ばすとかやんとはまって機械が回るというふうなものを相手にして二十四時間ぶつ続けにやっておつたというふうな話を聞いて、乗っている人があぶないし、またそれについている人もあぶない。そういう話や、自動車の検査をしている連中の問題や、みんないろいろ聞きましましたものだから、閣議で私は発言したので。閣議であんなことを言うものじゃないのだ。うですけれども、そうしたところが、赤城さんも言ひ出す、みな言ひ出して、田中大蔵大臣困つてしまつたのです。それでこれは実は要員が少しふえたのです。それでそのときにこつちのほうも少しふえたのです。けれども、少し足りないという事は私はわかつております。だから大いに努力します。

○野間委員 いまの大臣の答弁でいくと、これは努力をするということなんですけれども、閣議でもつてそういうふうになつたのは、おそらく今度の大臣が初めてだと思ひます。それはいいのです。それはいいのですが、この運輸委員会というのは、わりあいおとなしいですから、ほんとうでいけば、少なくともこの管制官がちゃんと整備をされるというのを待たなければ、法案の審議ができないというふうに言つていいのです。それくらいのものだと思ひます。

○松浦国務大臣 そんなことを言わないでこれだけは審議してください。あと必ず努力しますから……。

○野間委員 いままで努力しておつて二十四名の欠員があるのですから、じゃその努力の結果はいつあられるのか。少なくともこの羽田空港の、いま部長が説明された二十四名の欠員はいつ解消しますか。

○堀政府委員 管制官は毎年四月と七月に採用いたしておりまして、この四月とまた七月に漸次これらの欠員は埋めていくという予定でございます。

○野間委員 いやばくが言っているのは、漸次というのだったら、これは毎年だつていいのです。五年でも六年でも漸次です。いまある二十四名は、それでは今度は七月が機会ですね。七月なら七月には埋める措置ができるかと答えられますか。

○紅村説明員 先ほど官房長が申し上げましたとおり、今年度は五十名くらい予定しておりますが、新規採用する予定でございます。この五十名程度の新規採用を四月と七月に分けていたします。それで新規採用をして、こういう人々を訓練すれば、こういう欠員は埋まるのじゃないかと、御質問でございます。しかし、御質問の要する管制官でございます。一人前の管制官にするためには非常に年月がかかります。したがって、私も一人でも多く補充をいたしたいという事で努力をいたしておりますが、さしたるまで七月なり八月なりに全員埋まるというところまでは、いまのところ目算がついておりません。しかしながら一人でも多く埋めたいと思つております。

○野間委員 管制本部の管制官、つまり一人前の管制官がで上がるのには何年くらいかかりますか。

○大沢説明員 最初の一年いゝゆる座学をやりますして、二年目に多少少い地方の管制塔に出しまして、人によってまた資格試験を受けるわけでございますが、早ければ三年目から管制本部につけることができるのではないと思ひます。

○野間委員 そうすると、いまの答弁でいくと三年から五年くらいはかかる。そうしますと、これは部長さん、五十名の新規採用をいま四十年に予定しているが、これは七月には完全に五十名はとれるのかどうかという事が第一点。

それともう一つは、五十名採用をすると確実に現在欠員になつていける分は埋まるのかどうか、これが第二点。

第三点は、いま部長は、三年以上かかると言われている。本部の管制官がいま一例として二十四名の不足の分があるということになっておりますが、これはいま私が三番目の質問として埋まるのかどうか、埋まるのはどのくらいかかるか。以上。

○大沢説明員 新規採用した者を管制本部の中堅の管制官として使うのにそのくらいの年月がかかると思いますが、現在地方のタワーで訓練している者が本部の管制官として上がってくればいいので、その穴埋めに新しく人員を充てればいいということになりますから、二十四名が三年以後を待たなければ埋まらぬという理屈にはなりません。

○野間委員 それはしろうともわかるんですよ。だからいまの五十名を昭和四十年七月までに全部採用しなければ上がっていかないので、二十四名のその一人前の人も埋まらぬわけだから、完全にできるだけ早い機会に現在の管制官の欠員の部分がちゃんと埋まるというふうにするのに、これから新しく五十名採用すれば逐次埋まっていくのかどうかです。これはへたをする、一人前にするのに三年かかるから、逐次上がっていくにしてもあるいは三年かかるかもしれない。しかし現在すでに仕事をしている人がいるのですから、おそらく三年はないでしょう。ないでしょうから、どのくらいの年数で現在の欠員は埋まっていくのかということを知りたいわけですね。

○板内政府委員 御指摘のように二十四名の欠員が事実でございますが、これは逐次地方から上げてまいりますその補充を新規人員で行なうわけでございますが、現在二十四名が何月に充員されるかという点は、全体の計画を見まさんと、いまここでははっきり申し上げられません。

○野間委員 それはおかしいですよ。これは前回の国会の委員会で、私も管制官なりあるいはたくさんさんの欠員が各職場にある——これはいま資料がたたくさんありますから、あとで質問するつもりでおるのですが、運輸省の航空関係の欠員の状況というのはいまこんなにあるんですよ。これはほくがつ

くったのではなしに、運輸省でつくった。これはおそろく数えていくとえらい数になると思うのです。ですからこれも空港ですから、あとで御質問しますけれども、とりあえずいまの問題になってくる管制官の問題にしても、私はこの前の国会の委員会でも管制官はきわめて重要だから、しかも養成をする定員まで現在の定員に入っているという答えが局長からあった、それはおかしいじゃないか、養成定員は養成定員、一人前は一人前の定員をつくって、計画的に少なくとも定員を埋めていくということにいくべきだ、その計画を出しなさいと言ったんです。そのときには、計画はありませんが御趣旨のとおりにおきましようという答弁があったから、これを待っておったのです。ところが調査してみると、この書類にあるように、まだ膨大な多くの欠員がある。その中で特徴的に管制官の欠員がある。いまの答弁では、どういうふうな埋まってくるのかわからない、時期がわからない、これではこの前の国会で答えられた計画を立てて養成定員もちゃんと養成定員にしてやっていきましようという意味の御答弁は、全然約束が果たされていないことになりました。これは少なくとも定員をきちっと確保していくということは役所としては当然のことでしょう。これはどういうつもりでやっているのですか。

○泊谷委員 関連して——五年前小牧で自衛隊の飛行機が無理な発進をして全日空と衝突をして多数の死傷者を出した。当時は、管制官の諸君はいぶき苦労をして、人手が足りないで見習い管制官が仕事に当たって、結果的にはどういふことになったかという、管制官だけが有罪判決を受けておる。当時の自衛隊機に乗っておったパイロットはアメリカに留学されたのです。それから運輸省の管理者は栄転というふうになっておりまして、いま野間委員の質問で、二十四名の欠員の補充の問題が明らかにされないのですが、しっかりとすれば、その間見習いで仕事をなさる者は、小牧のような場合に有罪判決で当事者だけが責められるということについては、大臣はどういう責任をお

とりになってくれますか。この点を明らかにしてほしいと思います。

○松浦國務大臣 いま非常にむずかしい問題ですけれども、四月と七月に分けて今年採用する分、地方に出ている分、いま見習い中の者をだんだん上げてくるのでありますが、見習いとして定員を穴埋めするのですけれども、だんだんと一本立ちになるという予定で穴埋めする以外に道はないということ、いろいろ聞いてみると現実的なものはそういうものなのです。

そうすると、小牧みたいなことが再発するのじゃないかという御心配でございますが、私も非常にそれをおそれております。なるべくそういうことの起こらないように最善の努力をいたさせていただきます。

○泊谷委員 大臣、現実に人がいないことはどうにもならないから、理屈の上で私どもはこの問題を責めようとは思いません。しかし実際に三年間教育して管制事務に携わらなければならぬ者を見習いでやらした場合に事故が起きた。ところがその見習いの管制官は有罪判決を受けて、自衛隊の諸君だけをアメリカに留学させて、管理者は栄転する。これに対する運輸省の航空局のかまえ方、そんなことで、従業員が足りないからがんばってくれと声だけかけたって、実際に従業員は働くものではない。しかし、私は見習いだから重要な業務は一人立ちでやることに危険を感じますから、この仕事は離れさせていただきますと申告すれば、国家公務員法で処罰されるでしょう。どこにも逃げ場がない現状なんです。だからこの問題については、いまの見習いを一本立ちなら一本立ちにしてやらせるように、すべての問題について運輸省全体としてその当事者を保護するという姿勢をとってもらわなければ困ると思います。こういうことをお願いしておきます。

○松浦國務大臣 御指摘のように、われわれは共同責任としてその責任をとっていきいたいと思っております。

○野間委員 それでは、いまの小牧のような例を

なからしめるためには、やはり欠員をちゃんと補充する計画を立てなければならぬですよ。とりあえずきょうの委員会では、いまの二十四名をいつまでに補充するか。まだたくさんあるけれどもそれは逐次やりますが、その前にいまの問題として、この二十四名をいつまでに補充しますか、これは答えられるでしょう。

○松浦國務大臣 来週の委員会までに案をつくりまして提案したいと思っております。

○野間委員 それでは来週の委員会ときには、正確な時期を、いつまでに補充をしますというふうに答えられる計画を出してください。

○松浦國務大臣 そうしなければ安全を保障することができません。

○野間委員 いまの管制官の要員の問題については、いまの大臣の答弁で、来週の委員会で結論をつけていただくようにいたします。

今度は三分割の案ですが、三分割の案が出されたのですが、札幌と福岡にそれぞれ管制本部が設置される、これはいつごろまでにでき上がるのですか。

○大沢説明員 機械、施設その他で多少おくれるものがありますが、札幌のほうは大体系のトができる状態でございます。それから福岡のほうは、ことし一ぱいくらいかかるのじゃないかと思っております。

○野間委員 ちょっと答弁がはっきりしないのですが、何月に発足するなら発足すると答えてくれませんか。

○大沢説明員 札幌のほうは目標はこの四月からと考えておりましたが、機械その他の施設で多少おくれております現状で、近々発足できると思っております。

○野間委員 そう言っただけでは失礼ですが、私もまたとえば新聞の報道であるとか情報であるとか、そういうものでそれは大体わかっておるんですよ。四月の発足がおくれていることはわかっておるんですよ。ぼくらは正確に聞きたいのは、何月にはつくる、何月には始まるということ、役所

おくれる場合でも、何か機械の設備がおくれておれば、その機械の設備は何月までにつくるということにして、何月に回転する、そういうことになるわけでしよう。それを聞きたいのです。ですから、札幌の場合と福岡の場合はいついつ発足させます——それは何かのことで、天変地異とか、それはあるでしょう。それは別にして、何月には発足させます、させる方針ですという、それを答えてください。

○大沢悦明員 天変地異ではございませんで、機械の調整になかなかはつきりした予定が立たない事情がございます。それともう一つは、機械ができましたあといろいろ電波長その他の検査もございまして、私、まだ何月何日スタートという報告を聞いておりません。

○野間委員 これは、お役所ですから、何日に発足という計画があつて初めて督促をしたり、試験をしたりするんでしょう。

○紅村説明員 私どもが現在考えております計画
といたしましては、札幌の官制所につきまして
は、やはり増員が伴いまして、設置法が現在御審
議をいただいておりますので、組織その他
法が通りました同日付をもちまして、組織その他
につきまして全部整備をいたしたいと考えており

ます。それからなお福岡につきましても、これはまだ、いまのところ七月ごろになるかと思いますが、組織といたしましては発足をさせまして、それから現実にはその機能を果たしますのは、先ほど技術部長が申し上げましたように、調整その他の関係もございまして、本年一ぱいぐらいかかるのではないかとというふうに考えております。

○野間委員 霧のような話ですね。設置法の関係といえますけれども、設置法のほうは、札幌に六十一名、福岡に百名必要だから、そういうことでいついつ発足したいから運輸省設置法で何名増員をしたいというのが設置法の趣旨でしょう。それは設置法が通ってからいついつ発足するということのじゃないでしょう。どっちが先だというものの

ているのだから、いまの問題は、これ以上聞いているまいのような答えてしまうから、天候が悪い、管制も悪いからしょうがないですがね。この次からは、時期をもう少し正確に答えてください。そこで問題はもう一つ、六十一名と百名、それぞれ定員を派遣するのだけれども、現在の管制本部の定員はこれには影響がないですね。

○紅村説明員 現在の航空交通管制本部から福岡管制所にポジションを振りかえをいたしますの

で、その分で二十名の振りかえてあります。それはポジションを獨逸管制所のほうにかえるわけでございますして、業務を分担いたします。

○野間委員 二十名の配転ということですね。そうすると、これは結果的には先ほどの管制本部の欠員との問題があるわけですね。ですから、先ほ

どの答弁でいくと、欠員のほうの補充の計画が正確に出てこない。出てきませんと、いまのような答への計画が進んでいかないということになりま

すね。ですから、これは二十名が適当かどうかという問題がありますけれども、これはこの次の委員会 で正確な欠員の補充の計画が出てこないといふ問題が別に発展をしていくことになりま すから、この部分の問題については次会にあらためてお聞きをすることにいたします。

これで、管制官の問題については、あとに残った部分を除外して、一応終わることにしたします。

次の問題ですが、これは大阪空港の例なんです。大阪空港の施設部の土木関係の人で、昨年九月に百十一時間の増務をした人がある。これは百五時間あるいは六十三時間と、非常に増務が多

いのでありますけれども、これはやはり定員と現在員の関係なんです。それと、その前に定員そのものにも問題があるということになるわけです。ですから、これは別の問題にして、いま私が申し上げたいのは、たとえば百十一時間の超勤が行なわれていて、その分に対する超勤の支払いが三十三時間の支払いになっております。これはどうい

【板内 府委員】 たたいまの御指揮の大膽の問題でございますが、私はその具体的な事例につきましては、いま直ちにここで、そのとおりであるとか、あるいは違っておるということを申し上げるか、あります。すなわち、百十一時間の人があった、あるいはその三十時間という具体的な数字につきましては、ここで直にお答えできませんけれども、実際の超過勤務に相当する超過勤務の手当が払われてないということは、まことに残念

なことでございますけれども、あり得ることであるというふうに考えております。大阪の場合のいきの数字は非常に著しい例ではないかと思えますが、具体的な数字そのものにつきましても、私は、いまここで、そのとおりであるということも、そのとおりであるということも申しかねます。

○野間委員 超過勤務を命令しておいて、そしてその命令したとおりの超過勤務の超過勤務手当を支払わなくていいというような答弁に聞きました。

が、そうなんですか。

○**栃内政府委員** 私は、したがいまして、まことに遺憾なことであるけれども、そういう事実を否定してないわけでございまして、それはやはりいかぬことであろうというふうに考えております。

○**野間委員** これは労働基準法の百十九条の違反

○**栃内政府委員** 労働基準法と国家公務員法との関係につきまして、私いま直ちにここで法律的に的確にお答えできませんが、趣旨としましては、労働基準法の違反との関係から見まして遺憾なことであると、かように考えます。

○**野間委員** これは遺憾なことじゃないのですか。

よ。百十九条でいけば、これはだれが処罰されるのか、処罰をされるはずです。ですから、超過勤務というものは、命令をしていなければ別だけれども、命令を出した以上は、超過勤務手当を払うというのは当然のことじゃないのですか。大臣どうです。

○松浦國務大臣　それは当然です。

○松浦國務大臣 行なつていないのは悪いことだと思ひます。

○野間委員 これはいま問題になつてゐる空港で、あるのですよ。いま一例だけ百十一時間が三十三時間という例を出しましたけれども、それだけじゃないのです。例がたくさんあるのですよ。ところが、いま言われるように、金額としてはこれはたいしたことじゃないです。一人前の全額

だから、ですから、これは国会の委員会、法律をつくるところで、法律を実施してないのは遺憾なことでは済まないのです。これは通りませんよ。ですから、超勤を命令してある以上は、超過勤務手当を払うというふうに答えないさ

○松浦國務大臣 労働基準法の定めによりまして、超過勤務というものは○・二五普通の賃金より

いきたいと思います。

○野間委員 これは今後とも当然なことな
ります。まあ私もきょう突然出しましたから、局長

せんが、超過勤務手当が払ってない部分はきちんと払う、将来に向かって超過勤務手当は払うというふうに、よろしいですか、これは、いまの大臣の答弁は今後そういうことのないようにという答弁ですが、今後ではなくて、もしいままでのあれをうっちゃっておけば、だれかが処罰されるので

すよ。ですから、いままでの分もきちんと払うというふうに答えてくれますね、大臣どうです。

○松浦國務大臣 財源がないのでありますから、いままでの分はよろしく御了承願います。

○野間委員 それはにやにや笑つて済むものじゃないのです。大臣の御努力は知っていますから、大臣のあれはわかりますが、そうではなくて、超

過勤務手当はちゃんと払うということがたてまえなんですから、払うと言ってください。財源がないのなら、命令しなければいいのです。

○堀政府委員 超過勤務手当の予算には限度がございますが、仕事のほうは待たなしの仕事が出てきまして、そこでわれわれが非常に苦しむところがございます。それで超過勤務手当の航空局関係の増額につきましては、今度の予算で従来よりもふやしております。一挙にふやすというところはなかなか困難でありますけれども、できるだけ超過勤務手当の予算を今後ふやしていくように努力をいたしまして、先生の御趣旨に沿いたいと思います。

○野間委員 それは違います。仕事をやらないで残っているのじゃないですよ。いま官房長の言うように、仕事が非常に込んでおるから増務をしておるのです。増務をさせておいて給料を払わない、民間だってこういうことはないと思う。これが運輸省内で行なわれているということ、これは許せませんね。ですから、これは命令してある以上ちゃんと払うべきだ。官房長、そういう答えは答弁として成立しませんよ。

○松浦國務大臣 私も労働法規を知らぬとは言えない立場でございますし、また、自分のうちでも経営しておりますから、おっしゃるとおりなんです。それで、払わないということはぐあいが悪いのですけれども、これからはそういうことをさせませんから——ことは、こういうことのないようにまた少しよい予算をとっております。まあひとつ努力いたしますから、ひとつ願に免じて許してください。

○野間委員 これは私がもうのじゃない。ぼくは増務しております。ぼくがもうののなら、大臣に頼まればそれで済むのですが、これは労働者が労働をしているのですからね。労働者のことを考えておるのが法律でしょう。労働大臣もやったわけでしょう。運輸大臣でもそうですよ。ですから、これからの問題もそうですが、これはちゃんと払っておかないと、これからだって払われる

かどうかかわからないのです。

それからもう一つは、これはぼくが言うまでもなく、たとえば行政訴訟を起こされれば、だれかが罰せられるか、あるいはちゃんと払うことになるのですよ。ですから、私はまあ過ぎたことですから、行政訴訟が行なえるかどうかわかりませんが、そういう事態が運輸省内で、空港というきわめて重要な職場でそういう争いは起こすべきじゃないというように思いますよ。ですから、これからの問題はきちんと払うということが一つ、それから今日までの分については、実情を正確に調査をして、できるだけその方向に向かって善処する——これは考えるのじゃなくて、善処をするというようにお答えをいただきたい。

○松浦國務大臣 実情を調べまして、仰せのように、できるだけ善処いたしたいと思っております。

○野間委員 それでは、この問題については、これは相当時間がかかると思ったら、わりあい早くいったので……。

○長谷川委員長 質問者はそういうふうに簡潔に要領よくやってもらうと片づくから、どんどん御進行願います。

○野間委員 いや、まだあるのですが、この次に、それではまた簡潔に質問していきます。

○長谷川委員長 本日はこの程度にとどめ、次会は来たる十三日午前十時より理事会、理事会散会后委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時四十七分散会