

第四十八回国会 運輸委員會 議 録 第二十二号

昭和四十年四月十三日(火曜日)

午前十時二十三分開議

出席委員

委員長 長谷川 峻君

理事 大西 正男君

理事 田邊 國男君

理事 久保 三郎君

理事 矢尾喜三郎君

有田 喜一君

小淵 惠三君

壽原 正一君

南條 徳男君

増田甲子七君

勝澤 芳雄君

泊谷 裕夫君

内海 清君

出席政府委員

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 佐藤 光夫君

(鉄道監督局長) 運輸事務官 折内 一彦君

(航空局長) 運輸事務官 野間千代三君

運輸事務官 紅村 武君

運輸事務官 武君

運輸事務官 大沢 信一君

(航空局技術官) 日本国有鉄道参事官 徳永 勝君

(踏切保安部長) 参事官 小西 真一君

専門員 小西 真一君

四月十二日

国鉄山陽新幹線の建設促進に関する陳情書(広島県議會議長長谷川四郎)(第六九号)

豊橋鉄道田口線の存続に関する陳情書(愛知県議會議長倉知桂太郎)(第七〇号)

名古屋、東北間に直通列車実現に関する陳情書(愛知県議會議長倉知桂太郎)(第七〇号)

東北本線の複線電化工事促進に関する陳情書(岩手県東北本線複線電化促進期成同盟会長岩手県知事千田正)(第七二号)

三陸縦貫鉄道久慈線、盛岡及び小本線の建設促進に関する陳情書(岩手県三陸縦貫鉄道建設促進期成同盟会長岩手県知事千田正外十七名)(第七三三号)

新東京国際空港の建設促進に関する陳情書(東京都千代田区大手町一丁目四番地東京湾総合開発協議會會長友納武人)(第七四号)

東京湾の港湾整備促進に関する陳情書(東京都千代田区大手町一丁目四番地東京湾総合開発協議會會長友納武人)(第七五号)

伊豆箱根鉄道電車の熱海乗入れに関する陳情書(直通乗入期成同盟會長三島市長長谷川泰三外一名)(第七六号)

高山本線の複線電化促進に関する陳情書(東海北陸七県議會議長代表三重県議會議長西口喜太郎)(第七八号)

小型トラック運送業の免許制に関する陳情書(東京都品川区北品川一二丁目百六十八番地東京小型トラック協會會長山成豊外四百十二名)(第一四九号)

国鉄の安全輸送確保に関する陳情書(室蘭市議會議長田中芳男)(第一五〇号)

関西本線名古屋、亀山間の複線電化促進に関する陳情書(関西本線名古屋、亀山間複線電化促進協議會代表名古屋市長田中鉄雄)(第一五〇号)

九三三号

中央西線の複線電化促進に関する陳情書(中央西線複線電化促進期成同盟會長愛知県議會議長倉知桂太郎外二名)(第一九四号)

羽越本線の複線電化促進に関する陳情書(羽越本線複線電化早期完成三県期成同盟會長新潟県知事塚田十一郎外二名)(第一九五号)

自動車運送事業の免許制撤廃反対に関する陳情書(青森市大字浦町宇野八十八番地青森県自動車団体連合會長菊池武正外一名)(第一九七号)

大阪、上海間の定期航空路開設に関する陳情書(守口市議會議長田島尚治)(第二九〇号)

青森、函館間の貨物輸送強化等に関する陳情書(北海道市議會議長會長札幌市議會議長齊藤忠雄)(第二九二号)

北海道内国鉄主要幹線の全線複線化等に関する陳情書(北海道市議會議長會長札幌市議會議長齊藤忠雄)(第二九二号)

青函トンネルの早期建設に関する陳情書(北海道市議會議長會長札幌市議會議長齊藤忠雄)(第二九二号)

東北地方の輸送力増強に関する陳情書(仙台市定禅寺通橋下四十八番地宮城縣町村議會議長會長大村庄三郎)(第二九四号)

フェリーボートの接岸施設費国庫補助等に関する陳情書(中国四国九県議會議長正副議長會議代表岡山県議會議長渡辺敦馬)(第二九五号)

は本委員会に参考送付された。

新東京国際空港公団法案(内閣提出第一〇三三号)

○長谷川委員長 これより會議を開きます。

野間千代三君外八名提出の踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案を議題とし、提出者より提案理由の説明を聴取することといたします。野間千代三君。

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案

る施設をいう。

6 この法律で「保安設備」とは、踏切遮断機、踏切警報機その他踏切道に附属する設備であつて政令で定めるものをいう。

(改良を必要とする踏切道の指定)

3 運輸大臣及び建設大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して政令で定める基準に従ひ、立体交差化又は構造改良(踏切道に接続する鉄道又は道路の構造の改良を含む。)により改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を定めて、指定するものとする。

2 運輸大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して運輸省令で定める基準に従ひ、保安設備の整備により改良することが必要と認められる踏切道について、その改良の方法を定めて、指定するものとする。

3 運輸大臣及び建設大臣又は運輸大臣は、第一項又は前項の規定による指定をしたときは、その旨を、当該鉄道事業者及び道路管理者(道路法による道路については同法第十八条第一項に規定する道路管理者、道路運送法による自動車道については同法第五十条に規定する自動車道事業者、その他の道路については当該道路を管理する者をいう。以下第五条まで及び第二十五条において同じ。)又は当該鉄道事業者(以下「鉄道事業者」といふ)に通知するとともに、告示しなければならない。

(立体交差化計画等)

4 鉄道事業者及び道路管理者は、前条第一項の規定による指定があつたときは、運輸大臣及び建設大臣の指定する期日までに、運輸省令、建設省令で定めるところにより、協議により当該踏切道についての立体交差化をするための計画(以下「立体交差化計画」といふ)又は構造改良(以下「構造改良計画」といふ)を作成して、運輸大臣及び建設大臣に提出しなければならない。これを變更する場合も、同様とする。

2 鉄道事業者は、前条第二項の規定による指定があつたときは、運輸大臣の指定する期日までに、運輸省令で定めるところにより、当該踏切道について保安設備の整備をするための計画

(以下「保安設備整備計画」といふ)を作成して、運輸大臣に提出しなければならない。これを變更する場合も、同様とする。

3 運輸大臣及び建設大臣又は運輸大臣は、立体交差化計画若しくは構造改良計画又は保安設備整備計画が著しく不適当であると認めるときは、その變更を指示することができる。

(改良の実施)

5 鉄道事業者又は道路管理者は、立体交差化計画若しくは構造改良計画又は保安設備整備計画に従ひ、当該踏切道の改良又は保安設備の整備を行なわなければならない。

6 運輸大臣は、踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の事情を考慮して政令で定める基準に従ひ、踏切道における交通の安全を確保するために踏切保安員を配置することが必要と認められる踏切道を指定するものとする。

2 運輸大臣は、前項の規定による指定をしたときは、その旨を当該鉄道事業者(以下「鉄道事業者」といふ)に通知し、その旨を当該道路管理者(以下「道路管理者」といふ)に通知しなければならない。

(踏切保安員の配置すべき義務等)

7 鉄道事業者は、前条第二項の規定による通知を受けたときは、運輸省令で定めるところにより、当該踏切道に踏切保安員を配置しなければならない。

2 鉄道事業者は、前条第一項の規定による指定のない踏切道についても、保安設備の故障その他の理由により踏切道において交通の危険が生ずるおそれがあるときは、直ちに踏切保安員の配置その他これに代わるべき必要な措置を講じなければならない。

(踏切保安員の選任)

8 鉄道事業者は、年齢、経歴その他の事項につき運輸省令で定める一定の要件を備える者のうちから、踏切保安員を選任しなければならない。

2 前項に規定するもののほか、踏切保安員の選

任に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

(踏切保安員の義務)

9 踏切保安員は、列車その他の鉄道の車両(以下「鉄道車両」といふ)の運行が妨げられないようにその職務を行なうとともに、踏切道を通行する歩行者(小児用の車を含む。以下同じ。)及び車両(道路交通法(昭和三十五年法律第五号)第二条に規定する車両をいう。以下同じ。)が踏切道の運行に伴ひおそれがある危険を防止しなければならない。

(危険防止のための踏切保安員の措置)

10 踏切保安員は、踏切道の運行により、踏切道を通行し又は通行しようとする歩行者又は車両に対し危険が及ぶおそれがあると認めるときは、当該危険を防止するため必要な限度において、当該歩行者又は車両の運転者に対し必要な指示をすることができる。

2 歩行者又は車両の運転者は、踏切保安員が前項の規定により行なう指示に従わなければならない。

3 踏切保安員は、踏切道において警察官が交通整理を行なう場合においては、当該交通整理のための措置を妨げるような指示をしてはならない。

(腕章の着用)

11 鉄道事業者は、運輸省令で定める様式の腕章を踏切保安員に着用せなければ、その者をその職務に従事させてはならない。

2 踏切保安員は、前項の腕章を着用しなければならない。

(立体交差施設又は踏切道の新設に要する費用の負担)

12 鉄道の新設の計画及び道路の新設の計画が同時に実施されることによりこれらの計画に基づく鉄道と道路とが交差することとなる場合において、立体交差施設又は踏切道を新設するときは、鉄道事業者及び道路管理者(道路法による道路については同法第四十九条に規定する道路管理者、道路運送法による自動車道につ

いては同法第五十条に規定する自動車事業者、その他の道路については当該道路を管理する者をいう。以下第十六条までにおいて同じ。)は、当該立体交差施設又は踏切道の新設に要する費用の二分の一をそれぞれ負担するものとする。

13 現に存する道路に新たに踏切道を交差させる場合において、立体交差施設又は踏切道を新設するときは、鉄道事業者は、当該新設に要する費用の全額を負担するものとする。

2 現に存する踏切道に新たに道路を交差させる場合において、立体交差施設又は踏切道を新設するときは、道路管理者は、当該新設に要する費用の全額を負担するものとする。

3 第一項又は前項の立体交差施設又は踏切道を新設するに当たり、あわせて当該交差箇所について道路の拡幅、鉄道の線路敷地の拡幅等の工事が行なわれ、そのために当該立体交差施設又は踏切道の新設に要する費用が増加したときは、その増加した費用は、第一項又は前項の規定にかかわらず、その工事の原因者が負担するものとする。

14 鉄道と道路とが踏切道により交差している場合において、当該交差箇所に立体交差施設を新設するときは、当該新設に要する費用は、鉄道事業者及び道路管理者が協議して定めるところにより負担するものとする。

(立体交差施設又は踏切道の改築に要する費用の負担)

15 立体交差施設又は踏切道の改築に要する費用は、当該改築が鉄道の工事により必要となつた場合においては鉄道事業者が、道路の工事により必要となつた場合においては道路管理者がその全額を負担するものとする。

2 前項の規定による場合のほか、立体交差施設又は踏切道の改築に要する費用は、鉄道事業者及び道路管理者が協議して定めるところにより負担するものとする。

(立体交差施設又は踏切道の修繕及び維持に要する費用の負担)

第十六条 立体交差施設又は踏切道の修繕及び維持に要する費用は、鉄道事業者及び道路管理者が協議して定めるところにより負担するものとする。

(保安設備の新設等に要する費用の負担)
第十七条 保安設備の新設、改築又は修繕若しくは維持に要する費用は、鉄道事業者が負担するものとする。

(立体交差施設等の新設等に要する費用の範囲)
第十八条 第十二条から前条までに規定する費用の算定方法その他その費用に関し必要な事項は、政令で定める。

(補助)

第十九条 国は、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者に対し、立体交差化計画又は構造改良計画の実施に要する費用の一部を補助することができる。

2 国は、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、道路(道路法による道路及び道路運送法による自動車道を除く。以下第二十二條において同じ。)を管理する者に対し、立体交差化計画又は構造改良計画の実施に要する費用の一部を補助することができる。

第二十条 国は、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者に対し、保安設備整備計画の実施に要する費用について、その五分の一から五分の二までを補助するものとする。

2 都道府県又は市町村は、当該都道府県又は市町村の予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者に対し、当該都道府県知事、都道府県又は市町村が管理する道路に係る踏切道についての保安設備整備計画の実施に要する費用について、その五分の一から五分の二までを補助するものとする。

第二十一条 国は、毎年、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、鉄道事業者に対し、踏切道の維持及び管理に要する費用の一部を補助することができる。

(資金の確保に関する措置)

第二十二條 国は、鉄道事業者又は道路を管理する者が立体交差化計画、構造改良計画又は保安設備整備計画を実施するため必要とする資金の確保に関する措置を講ずるよう努めるものとする。

(禁止行為)

第二十三條 何人も、みだりに踏切警報機又はこれに類似する工作物若しくは物件を設置してはならない。

2 何人も、踏切遮断機又は踏切警報機が設置されている場合において、その効用を妨げるような工作物又は物件を設置してはならない。

(違法工作物等に対する措置)

第二十四條 運輸大臣は、前条第一項又は第二項の規定に違反して工作物又は物件を設置した者に対し、当該違反行為に係る工作物又は物件を除去し、移転し、又は改修すべきことを命ずることができる。

(勧告等)

第二十五條 運輸大臣及び建設大臣は、第一条の目的を達成するため必要があると認めるときは、鉄道事業者及び道路管理者に対し、踏切道の整理統合その他必要な事項について勧告することができる。

第二十六條 都道府県公安委員会は、駅構内に存する踏切道における鉄道車両の交通量が著しく多いため当該踏切道における歩行者及び車両の交通が著しく妨げられていると認めるときは、鉄道事業者に対し、当該駅構内における鉄道車両の入換え等の改善に關し必要な措置をとるべきことを求めることができる。

(権限の委任)

第二十七條 この法律により運輸大臣の権限に属する事項の一部は、政令で定めるところにより、陸運局長に行なわせることができる。

(罰則)

第二十八條 みだりに踏切遮断機又は踏切警報機を操作し、損壊し、又は撤去して踏切道における

交通の危険を生ぜしめた者は、五年以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。

第二十九條 第二十四條の規定による命令に従わなかつた者は、三月以下の懲役又は三万円以下の罰金に処する。

第三十條 第七條第一項の規定に違反した者は、十万円以下の罰金に処する。

第三十一條 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に關し、第二十九條又は前條の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、各本條の罰金刑を科する。

第三十二條 第十一條第一項又は第二項の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。ただし、第七條から第十一條まで、第三十條、第三十二條(第三十條の違反行為に係る部分に限る。)&第三十三條の規定は、この法律の公布の日から起算して六月を経過した日から施行する。

(経過規定)

2 改正前の踏切道改良促進法(以下「旧法」という。)&第三條第一項又は第二項の規定によりした指定は改正後の踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律(以下「新法」という。)&第三條第一項又は第二項の規定によりした指定と、旧法第四條第一項又は第二項の規定により提出した立体交差化計画、構造改良計画又は保安設備整備計画は新法第四條第一項又は第二項の規定により提出した立体交差化計画、構造改良計画又は保安設備整備計画とみなす。

3 新法施行前に旧法の規定により保安設備整備計画を実施した場合において、新法施行前に旧法第七條の規定による補助を受けていない場合においては、当該費用については、同條の規定は、新法施行後も、なおその効力を有する。

(地方税法の一部改正)

4 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第三百四十八條第二項第二号の四の次に次の一号を加える。

二の五 地方鉄道法又は軌道法の規定による地方鉄道業者(地方鉄道法第一條第三項の専用鉄道の敷設者を含む。以下第六号の四において同じ。)&又は軌道経営者が踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律(昭和四十年法律第 号)第四條第一項の立体交差化計画に基づき新たに建設した立体交差施設で直接その事業の用に供するもののうち政令で定めるもの

第三百四十九條の三第二項中「第十四項」を「第三百四十八條第二項第二号の五」に改める。

第三百四十九條の三第三項第十四項を削り、第十五項を第十四項とし、第十六項を第十五項とし、第十七項を第十六項とし、同条第十八項中「第二項又は第十四項」を「第三百四十八條第二項第二号の五又は第二項」に改め、同項を同条第十七項とする。

(国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部改正)

5 国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律(昭和三十一年法律第八十二号)の一部を次のように改正する。

第二條第五項中「及び第六号の四」を「第二号の五及び第六号の四」に改める。

理由

踏切道改良促進法実施後の実情にかんがみ、同法の全部を改正して踏切保安員の配置に関する規定を設けるとともに、立体交差施設、踏切道又は保安設備の新設又は改築に要する費用についての負担区分又は補助に関する規定を整備する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

直接その責めを負う形をとることが港灣なり道路なりにとられておるわけでありますが、鉄道建設公団は御承知のとおり当初十年で四十八線をこなすという目標でありましたが、実績は必ずしもそうになっておりません。数多い国民の、公団設置に伴ってあすでも鉄道敷設ができるのじゃないかという喜びの期待を裏切っておる形になっておるのであります。今回のこの空港設置に伴う公団の位置づけも鉄道建設公団と同じように、ただ単に空港設置だけということでありまして、総合的な航空政策全般について具体的な、しかも政府の意欲的な姿勢が示されておらないことに大きな疑問を持つのであります。こんな調査であれば三大拠点の一つを東京に求めようなどということはおこがましいと思うのでありますが、積極的な施策についてどういふふうにお考えになっておるか、まず大久保政務次官からお答えをいただきたいと思ひます。

○大久保政府委員 近代交通における航空の占めておる役割は、国際的並びに国内的に考えましてもきわめて重大な段階に際会いたしておりますので、政府といたしましては、国際航空並びに国内航空、両面ともこれを強力に推進したいと考えております。ような次第でございます。

国際航空につきましては、ただいまお話しございましたように、SSSTの開発が逐次現実の問題となつてまいっております。今日におきまして、これが準備をいたしますことは当然でございます。ただいま泊谷さんからもお話がございましたように、いまや東京はアジアにおける航空交通の要衝であるのみならず、世界における航空交通の一大拠点となりつつありますので、日本といたしましては、SSSTの世界航空路航に伴う一切の準備をそれまでに完了したいと考えております。次第でございます。

それと同時に、航空は御承知のように貿易外収支の一翼をになう海運、観光と並んだ三大重点産業でございます。ただいま日本の航空は貿易外収支の上におきましては千五百万ドルぐらゐの

赤字を出しておると私は考えております。これをすみやかに黒字にする、あるいは赤字を消すということに對しましては、今後とも日本の航空を拡充いたしまして、この外貨の流失を防止いたしまして、貿易外収支を黒字基調に持つていく、こういう気組で私どもは国際航空に取り組んでいきたいと考えております。ような次第でございます。

また、国内航空につきましては、従来たくさんございました航空会社の過当競争を防止いたしまして、全日空、国内航空といったような主力会社に国内航空を行なわせまして、ローカル航空の末端に至るまで敏活なる航空交通が行なわれますように指導していききたいと考えております。次第でございます。これに伴ひましてYSSIIの開発等をいたしておりますことは御案内のとおりでございます。

かような航空事業の整備と相まちまして、航空政策は何といたしましてもこれを国民の航空といふべきなればなりませんので、国全体があげて航空事業を推進するような態勢にこれを向かわしめると同時に、航空乗員の養成等につきましても今後できるだけ国の助成を強化いたしまして、これらの航空機の拡充に伴う乗員の補充ということに遺憾なきように期していきたいと考えております。ような次第でございます。政府といたしましては、逐年財政投融資等におきましてもこれを拡充しつつ将来に備えております。ような次第でございます。

○泊谷委員 次官からお話のありました外貨獲得の位置づけその他については否定はしないのですけれども、私のお尋ねしたのは、それより本質的な問題でお尋ねをしたつもりでありましたが、もう一度お伺いをしてみたいと思ひます。

明治時代は、国の政策として義務教育、それから鉄道の開発、これが今日の日本の教育水準を高め、日本の産業を大きく前進させておることは否定されなないと思ひますが、特に交通関係はながめてみましても、海運の振興とかあるいは中期における鉄道振興政策ということは、すでに

次官御承知のとおりだと思ひます。それが今日の産業の発展をもたらしてきたということがありますが、最近における傾向は、国鉄新幹線の建設とか自動車道の建設、あるいは自動車産業の育成、海運企業の合併強化など、諸施策が強く推し進められておるのでありますが、先日申し上げましたように、これは個々ばらばらに位置づけられて、総合的に運営されるということに欠けられておるようには思ひます。特に航空問題については、わが国の性格が低所得国であるということと、交通機関に対する国民感情が伝統的に保守的であつたということも手伝つておりました。しかし、そういうものを背景にして今日の交通政策が推し進められてきたという事実は否定いたしません。戦後の、特に占領軍によるわが国の航空輸送に対する政治的禁止、あるいは国際航空市場からの締め出し政策の悪影響などから、それだけわが国の航空政策というものが立ちおくれを見せておると思ひます。であれば、航空政策の中で、いまの政府として最も意欲的に力を示すものは、何をしておいても航空政策ではないかと私は考えるわけですが、そういう中で考えてみますと、強大な海運力の再建計画、あるいは膨大な鉄道近代化計画、これには二兆九千億の金を放出する、あるいは道路整備五カ年計画には四兆一千億、港については五千五百億、これらのものが、最近中期経済計画の策定にあつた基礎として打ち出されておるのでありますけれども、この中期経済計画の中を見ましても、航空に関する問題で触れられたというのは、主文においてはほんの一項わずか五字です。「国際航空を強化」こういうことはただけである。むしろ運輸省からいいたくしましたこのプリントを見ましても、所得倍増計画のほうに、主文の中でわずかながらもスペースを使つて、国際、国内航空の重要性を訴へ、具体的な数字を並べておるところにむしろ前段のほうに意欲的であつたように私は感じます。そこで、抽象的な言い回しは避けまして、しっかりとするならば、所得倍増計画における航空政策に対する投

資総額、中期経済計画における航空に対する政府のかまへ方としての投資計画はどうなのか。これとあわせて、先ほどお尋ねをいたしました航空のあり方に対する政府の根本的な位置づけ、そして具体的にどう先ほど申し上げた乗員の養成も重要な問題でありまして、しかし、空港整備なども含めまして、体系づけたものの計画的な実施段階というものは明らかにされなければならぬ。私は先ほど申し上げました道路や港湾のように、公団設置の前に基本的な特別立法を必要とするのではないかと、こう申し上げたのであります。もう一度お答えをいただきたいと思ひます。

○大久保政府委員 ただいま泊谷さんから御指摘がありましたように、航空政策と申しますか、航空政策を推進してまいりますためには、国民の中から、特に青少年の中から航空に関する思想を喚起していくことが必要であらうと考えるわけでございます。やはり底辺の広いところから大きなピラミッドは建設されるわけでございます。私は航空政策を推進していきましますためには、青少年の、あるいは模型飛行機に、あるいはグライダー、あるいはいろいろな空に対するあこがれ、空に対する愛着、いろいろな犠牲を乗り越えて、たくましく大空に羽ばたいていく青少年の夢を育てていく、こういうところに航空政策の基本を置いていかなければならぬとかねて考えておるのでございます。さういふピラミッドの底辺の上に打ち立てられる航空政策のうちの一つの航空産業政策というところにつきましては、ただいま泊谷さんから御指摘がありました中期経済計画にいかんにかこれを取り上げていくかということが起こつてまいるわけでございます。

そこで、今回政府の中期経済計画が貿易外収支を取り上げていつて、貿易外収支の一つのバランスというものを経済の将来の政策の基本に取り上げていつたということは一つの特色でございます。さら、さういふ意味におきまして、私は海運、観光あるいは航空といったような、貿易外収支の赤字

機関の中でのいろいろな事情があつて、また国民感情があつて、一番政治として力を入れなければならぬのは、航空政策としてとらえてみれば、先ほどお話がありました、確かに昭和三十一年度における貿易外収支の赤字は三億ドル、こういう面も一つの面であります。だが、国際航空の貿易外収入のうち運輸収入と対照してみますと、これは一%に当たる四千四百万ドルに過ぎないのである。むしろ意欲的な積極面を打ち出して、こういう具体的な施策をとる、企業も国民もそれについていこうという面が打ち出されて、初めて世界の三大拠点の一つの飛行場を建設するために公団をつくる、あるいは富里を、あるいは霞ヶ浦を、ということになる。もちろん、この霞ヶ浦とか富里というのは、技術的に十分検討してもらふべきものであつて、この運輸委員会自体でそれが好ましいかというよりなことを議論すること自体が根本的に誤りであつて、運輸委員会で行なうものは、むしろ航空政策全般に対する意欲的なものを審議してもらふのが筋でないかと思ふ。ことばのやりとりだけではどうしてもお互いの理解の相違もありますので、それを承知していただく手段としては、しっかりとするならば、国際線、国内航空も含めて、航空の発展の見通しを年次別にどう策定して、それに対する障害をどう除去して、さらに前進の態勢をとるかということが計画として示されることが、本来好ましい姿でないかと思ふのです。このことについて、次官、くどいようでありましたが、もう一度お答えをいただき、さらに技術的な問題になります長期計画、さらに具体的な年次計画、これについては局長のほうからお答えをいただければ幸いです。

○大久保政府委員 泊谷委員の御指摘のように、日本の航空界の立ちおくれということには二つの原因があつたように考えております。すなわち戦前におきましては、日本の軍航空が、日本の国を、民間国際航空に対して鎖国主義をとつた。日本には外国の飛行機は入れない、こういう政策を軍がとつたところに、戦前の日本の民間国際航空

の発展を阻害した原因があつたように私は考えております。戦後におきましては、御指摘がありましたが、戦後にアメリカ占領軍が日本に航空を持たせたい、こういつたような政策が一時あつた。すなわち、戦前におきましては、日本の軍によつて国際航空から日本の国を鎖国する、戦後におきましては、日本には翼を持たせたい、こういつたやうな二つの時代の政策の流れから日本の国際航空が非常に立ちおくれしておると私は率直に考えております。戦争前、私は海運と同時にその前国際航空を私自身が担当しておりましたので、私は最もつぶさに苦汁をなめてまいりましたものでござい

ます。そういう苦難の灰じんの中から新しいオトリが立ち上がる、こういう形で、戦後私も国際航空の飛躍に努力をいたしておる次第でございます。それは非常な難決を伴いつつ今日努力を続けておる次第でございますが、ただいま御指摘がございましたように、ほんとうに航空を国民のものとして発展させてまいりますためには、青少年の中から、航空に寄せておる科学的考え方、あるいは航空に寄せておるの雄渾なる一つの夢というものを育て上げなければなりませんので、かような国民航空の発展という面におきまして今後力を注ぐと同時に、貿易外収支の赤字を解消するということは、何で解消するかと申しますと、結局日本の飛ぶ飛行機が少なからず外国の飛行機に旅客が乗つて、日本の赤字が出てくるわけでございますから、極力日本の航空路をふやして、日本の機数をふやしていく、同時に日本に飛行場を建設いたしました、日本を世界航空の中心とする、こういうことが今日とられなければならぬ重大な問題であらう、かように考えております。すなわち次第でございます。

○堀内政府委員 ただいまお尋ねの、将来における航空の伸びについて作業したものにつきまして御説明いたします。

三十九年度におきます輸送の実績、これは千人キロメートルで出ておりますが、幹線におきましては約二十億人キロになります。それからロー

カルにつきましては九億一千、これを合計しますと二十八億人キロということになります。

将来の見通しとしまして、私どもは航空輸送の伸びを何に関連させて見るかというところで考えますと、一応、いろいろな議論はあると思ひますが、現在には実質個人消費支出というものの伸びとの相関関係において見る、こういうやり方をとっておりますが、これによりまして、四十五年度の国内全体として百十四億人キロというものが想定されます。このうち、この点も推定でございますが、大体七〇%が幹線というふうに考えますと八十億人キロということになります。この場合、八十億人キロというものは、現在から見るとどういう伸び率かと申しますと、三十九年度から見まして、年率約二六%の伸びというふうになります。

この伸びと申しますものは、過去の実績から見れば必ずしも過大な評価ではない。もちろん過去のやうな伸び方を今後そのまま続けていくということは考えられませんが、過去におきまして、ある年は、多いときには五六%も幹線伸びた時期がございます。少ないときには一七%というやうなこともございます。この点はある単年度をとつて批評することはできませんが、年率大体二六%ぐらいで伸びていくということは、ここの当分の間の伸びとしてはさう大きなものでない。もちろんこれは今後の景気の消長その他いろいろな問題と関連すると思ひますが、一応長期的にはこういう見通しを立てておる次第でございます。

○泊谷委員 航空局長から御説明いただきました航空の伸び、これについては、書物によつても、一般的に交通機関、国鉄、私鉄が六%です。この年次は二十八年から三十六年までですが、それに比べて航空は四〇%ということで、延べキロあるいは輸送人員、この指数も一応出ておりますけれども、それに対する具体的な施策をどうするかという問題もからんで、少し議論させてもらふなければならぬ問題だと思ひますので、これはきょうは議論を避けまして、いまお話しをいたしました考え方を資料にまづめて、後日配付をお願いしたいと思ひます。

それから政務次官にもう一度お尋ねしたいのですけれども、国際収支の赤字、国際線の位置づけの問題がどうしても次官の口からその数が多く出るの、国際航空のあり方というもののついて一度意見交換をしてみなければならぬのではないかと。先日、航空を直接世話しております航空局長の航空小委員会における説明の中でも、国際航空というものはただ採算ベース、商業ベースで考えていいものだろうか、だとするならば、世界各国のいまの実態を見て、力のない国がロンドン乗り入れなどということは一体どういう意義を持つものだろうか、要約して話をされました。国際航空の位置づけというものは、往年の商船隊が衰微して、いまは国威を世界に示すためには航空機にたよるしかない、そういう位置づけにおける商業ベースを度外視した国際航空の推進ということをはずして考えることはできないのではないかと。またそれにあわせて国際収支に貢献することも必要などでありまして、八条国加盟その他日本の経済成長に伴うところの人的交流、物資の交流、これらに貢献せしめて、長期の日本経済の発展を求めていくというところに国際航空を位置づけて考えてみるならば、ただ起きております国際収支の赤字論だけに目を当ててこれをなげめるといふことについては、いささか議論が多いのではないかと思ひますが、この点についてはひとつ次官のほうでもお考えをいただきたいと思ひます。

○大久保政府委員 国際線の問題でかつて世界的に非常に議論が登場いたしましたのは、大西洋横断の問題でございます。大西洋を豪華旅客船によつて横断するか、あるいはこれを航空機によつて横断するかというのを、かつて航空会社並びに船会社が論争しておつた時代がございました。当時航空機によつてこの旅客を運んだ場合におきましてははるかに採算が立つといつたやうなことから、大西洋横断の航空機が世界の銀線通として非常に繁榮、発展をいたしてきた過去の歴史が

でございます。すなわちスピードとそれに乗せる搭載量というものが程度向上してまいりましたならば、大きな船になおかつ対抗して、その輸送力というものはより経済的により多く発展して経済に貢献をするという時代が到来してまいるわけでございます。航空機の科学的進歩というものはなお今日におきましては、かなり知ることのできな大きな未来を約束しておる次第でございます。いまやマッハ二・五の超音速機が旅客機として登場するという時代が迫っております。今日、また貨物機といつても、百トン以上の貨物を輸送する国際貨物機が登場する今日におきましては、不経済線があることは否定できませんけれども、その線を逐次開発していくことによつて、航空機の科学的進歩とその地域の開発とあわせて、その線が有利な経済線となつていくという時代が到来することは私は疑い余地はなからうと考えております。

日本の国内航空の面ばかりでございまして、現在日本の国内線はほとんど民衆の旅行手段であるといふところまでこれが民衆化されておりました。一時のぜいたくな航空機時代あるいは高級事務的な航空時代というものが庶民的な国内航空時代が到来しておるとは、私はまことにほほえましい現象であると考えておる次第でございます。さういふ意味におきまして、国際線といわず、国内線といわず、航空機の科学的進歩並びに航空文化の普及といふことからいたしましたならば、赤字の国際線を黒字線とし、赤字の国内線を黒字線として航空開発をしていくということが将来残されておる大きな課題であらう、かように考えておるような次第でございます。

○泊谷委員 この問題は重要な問題で、もう少し煮詰めて話をしなければならぬと思ひますけれども、先般議員の質問も予定されておりますから、そこでもう一度話を進めてもらおうと思ひます。ただ、次官のことはじりとりをえたらうと思ひます。であります、国内線の問題についても、先ほど

は、往年は軍があつて、民間航空というものが圧迫を受けた、それから対比してみても、従来の国内航空の位置づけは前進しておるようと思はれる、こういうふうな次官は答へになつたと思ひるのであります。

○大久保政府委員 国際線です。

○泊谷委員 この前の答弁のときです。これも私は実際は経験しておりませんが、書籍によりまして、昭和三年日本航空輸送株式会社ができたわけですね、そのときにおける政府のかまへ方というか、適切な助成といふことでこれをながめてみますと、同社の開業時使用機の入手がよくつたといへば直ちに専用機を払い下げ、あるいは民間飛行場が未整備のために使用できないといふは軍用飛行場を使用せしめた、さらに毎年助成金のほかには民間株式に対する十年間の配当保証あるいは社債元利払いの政府保証、諸税の免除など、こういうきめこまかい措置がとられたと聞いておるのです。であれば、私は確かに軍の位置づけと航空との位置づけは重要な問題であるといふことは承知はいたしますけれども、その時限、時限における政府の航空に対する意欲的な姿勢としては、むしろ明治時代の先達のほうがまだ骨があつたのではないかと、意欲的であつた、こういうような印象を持つのであります。この議論も時間の関係でまた次回先輩のほうからやらせていただくことにしまして、今度はひとつ具体的にお尋ねをしてみよう、こう思ひます。

ともかく新しい三大拠点の一つとして東京に求めようといふのであれば、その客貨を運ぶために、その通過する線路なり道路、これが俗に言われております航空協定——日米航空協定も数回にわたる折衝を続けておるのでありますが、これはかつて戦時中の話であります、アメリカに五十二カ国が集まりまして、そつして一つの取りきめがなされた。アメリカ側の主張は、空の自由化、西欧陣営といふか、イギリス、フランスは適正な調整、こゝ意見が分かれて、二国間協定というものが残つた、こういうことであります、しか

も、その後イギリス、アメリカの航空協定は、相互乗り入れを主張しながら、いまだに紛争があるといふことがありますが、ただアメリカ側の主張したことがただでながあるわけにはまいりません。むしろ裏側から見た場合に、力での勝負をするという姿勢が濃厚だと思ひますが、この日米航空協定の修正について、二度にわたつて休会の措置をとつてまいりました。最近また武内大使を通じて瀬路み行をされておるといふのでありますけれども、一体休会の扱いはかりやつておりました、こゝういふアメリカ側のかまへ方で、この市場を求めることが可能なか、なぜこの不合理な協定を打開するために破壊をして、出発点を変えて、あらためてその後の路線を確保しようとなつたのか。このことはシドニーの問題について、運輸省がずいぶん骨を折られて、日本と豪州との話がつきながら、香港に立ち寄れないといふので、ごく最近日英間の航空協定の改定を持ち出して苦悩しておる。これと対比をしてみても、いかに航空路線を確保するといふことが得がたいものであるかといふことは承知のほゞであります。

講和条約が結ばれて、日米経済協力が結ばれていりアメリカの措置として、日本の経済発展を、アメリカともども求めるといふのでなくて、アメリカの経済発展だけ求めるといふこの協定について、従来のような姿勢であつては打開できないであらう。こゝういふ位置づけで考えてみますと、三大拠点の一つを北京に取られるといふことは、ソ連の開放と関連して、幾らわれわれが勢い込んでみても、協力関係にあるアメリカが、日本の経済的な、重要な苦惱さえ取り上げないといふのであれば、推して知るべしだと思ひます。これについて、いかに態度でこれを処理しようとするのか、この点について、次官のお考えを明らかにしてほしいと思ひます。

○大久保政府委員 先ほど泊谷さんから御指摘がございましたように、航空会社に対する国の助成のかまへといふものにつきましては、御指摘のよう

まへといふものは相当手厚いものがございます。昭和十四年にいまの航空会社の前身とも言うべき大日本航空会社といふのが設立をされました。そのときは、資本金が一億円でございました。当時一億円の会社というのは満鉄をはじめ、日本で数社を数えるだけでございました。政府出資が半額の五千万円、しかも配当保証をつけておつたといふふうに私は記憶をいたしておりました。それと比較いたしますと、今日の航空会社はかなり黒字を基調とするといつたような状態ではございまして、いたしまして、まだまだ財政的な助成のかまへといふものが足りないのではないかと、こゝういふことにつきましては、私も大蔵省にこれを強く訴えて、折衝いたしておるような次第でございます。しかしながら、それが直ちに軍がいわゆる民間航空といふものを国際的にもあらゆる支援をしておつたといふことにはならないのでございまして、軍は日本に外国の飛行機が飛び込んでおりました次第でございまして、日本の航空機が国外に飛んでいくことにつきましては、これはもちろん反対ではなかつたわけでありまして、国際航空はいわゆるレシプロカル——相互主義でありますから、日本の国内に相手の航空機を入れないで、日本の航空機がそとへ飛んでいくといふことはできないのでございまして、さういふたような意味におきまして、戦争前におきましては日本の国際航空が非常な制約を受けておつたといふことを私は指摘いたしたような次第でござい

ます。そこで、次に御質問がございました日米航空につきましても、アメリカが、いま申し上げておりますように、国際航空は本来レシプロカルすなわち相互主義が原則でございまして、私ももといたしまして、アメリカに對しまして航空路のニューヨーク・ビュノンドといふことにつきまして強い交渉をいたしておりますことは、泊谷委員の御承知のとおりでございます。ただいま武内大使もいろいろ肝煎を砕いて、折衝の糸口をつくるべくせつかつ努力をいたされておるところでござい

すので、政府といたしまして、この問題につきましてはねばり強くわがほうの主張を強力に主張していきたい、かように考えておるような次第でございます。

○泊谷委員　とにかく昭和三十六年と三十九年と、去年は航空局長も長期間ねばり抜いたわけですから、休会の措置をとっていますね。羽田における日本航空の国際線は四十五便、アメリカのパンアメリカンが二十七便、ノースウエストが二十五便で、五十二便です。こういう数字から見ても、そしてまた日米協力体制を強化するという筋から考えても、これはどうも解せない話でありまして、何だか休会の措置をとらなければならぬものでしょうか、まず私は一つ疑問を持つわけですね。この前、松浦運輸大臣も、国民の協力を得て、ときには放棄をもという話をされたが、どういふ協力をやればいいのか。小村寿太郎が全權で行ったときのように、焼き打ちをやれと言えはやるかもしれませんが、しかし日米間においてそこまでしなければ、この問題は解決されないものだらうか。力の勝負ではなくて、じゅんじゅんと話をしても聞いていただけないほど非文化国家でもないと思うのです。

あわせてもう一つの問題は、中国路線です。これは西歐陣営のBOACが乗り入れをやるという話があり、パキスタンが乗り入れの具体的な協定ができたなどという話がありました。全日空の岡崎さんなども、これは立場を変えての話でありまして、中国航路の問題についても、さういふん悩まされ、そしてまた政府の要人とも非公式に折衝されておるうちに新聞を見て感ずるのであります。が、これらの開港、それからソビエトの佐藤総理に対する一月の航空協定を中心とする交渉再開の申し入れ、これらの情勢の推移から考えて、当然この機をのがしてはもうニューヨーク・ピョンドの問題についてけじめをつける時期はないと思うのであります。が、それについては次官、いかがお考えでありますか。あわせて中国との関係の問題、ソ連との関係の問題についても、お答えいた

なければいけません。

○大久保政府委員　日米航空交渉の休会と申しますか、途中で消えております状態は、交渉を打ち切っておりますわけではございませんので、まあいつてみれば、相撲に水が入ったようなあんなにいいでございまして、まだやはり相撲をとっておりますわけでございます。いま行司役でもございまして、武内大使がせつかくまたいろいろとございせんをいたしておる次第でございますから、私もといたしましてはふんどしを締めまして、ひとつしつかりがんばりたいと考えておるような次第であります。

また日ソ航空交渉にいたしまして、やはりアメリカと同様でございます。私もといたしましては、首都相互間の航空路の設定というものを考えておる次第でございますが、ソ連側にまだその意向がないようでございます。

中共との交渉につきましては、これはまだ正式には交渉が行なわれておりませんので、私のほうでこれにお答えする時期ではなからう、こう考えておるような次第でございます。

○泊谷委員　アメリカの交渉、それから中国との交渉は重要な問題だと思っておりますが、これも時間的にということがありますから、次会、先輩議員が触れていかれると思うので、それまでに次官のほうでまとめて政府のかまへ方が答弁できるよろに、ひとつ用意していただくということで、次の問題に入らうと思っております。

そこで航空機という、青空ということ、一般の国民は無制限に飛び回れるように感じておるわけでありまして、幸いさう長谷川委員長が手配してくれまして、そこに航空図が張ってあります。が、線路になりますものをきつとしないければ、お客さんたちは運ばれません。貨物も運ぶことはできません。ところが必ずしもそうならないで、アルプス山脈があつて通過できないという現象が起きているわけですね。これがブルー14という形になつて、大島それから宇都宮を結ぶこの線は、だれが何といつても通さないぞ、こういうし

けになつておるわけですね。往年日航にしまして、全日空にしまして、これを打開するため、西向きの飛行機は——これは正確な数字ではありません。私の聞きかじつた話であります。燃料費だけで年間百億の欠損を見ている。航空局の骨折りで空にトンネルをつくつてもらったが、そのトンネルからストレートで羽田に入つてくるのができない。一たん木更津の上空に出て旋回をして、さらにサバ折りをして羽田に帰つてこなければならぬ、こういう形になつておるわけでありまして、まず最初に現状認識として、このブルー14のような管制区は日本の上空にとどこにあるのか、それがいろいろと支障があるとするならば、運輸省管理の管制、防衛庁管理の管制、米軍管理の管制、これを具体的に明らかにしてもらいたいと思つております。

○板内政府委員　ただいまお尋ねの管制の区分でございますが、現在日本の空は、全体としましては、航空交通管制本部というものがこれをやっております。ただ一部分につきましては、米軍の管制あるいは自衛隊の管制というふうに、事実上の管制を航空交通管制本部または運輸省の航空保安事務所が行なつていないところがございます。たとえば北のほうから参りますと、千歳につきましては航空自衛隊、それから三沢につきましては米軍、また八戸につきましては飛行状況管制については航空自衛隊、それから松島も航空自衛隊、そのほかさうと下がつてまいりまして、東京付近におきましては、いわゆるブルー14の西にありますが米軍関係の軍用飛行場、これを横田が管制しておるといふような問題、あるいはさらに西のほうに行きますと、小牧、これは自衛隊、それからさらに西のほうに行きますと、徳島は自衛隊の管制、それから岩国に米軍の管制がございまして、それから九州のほうに参りますと、板付の米軍の管制、また芦屋あるいは築城、それから鹿屋といふような自衛隊の管制がございまして、結局岩国の管制な

んといふと、松山に影響を持つだらうし、あるいは

三沢、八戸間の影響もあると思つて、政務次官、特に重要なことは、三大拠点の一つにしようといふことで、いま公団法を慎重審議しているわけですが、世界の三つの拠点の一つというところには、これは単なる一國だけじゃなくて、重要な世界的な位置づけから考えてみて、最も条件のよいところに飛行場は設置されなければならぬと私は思つております。しかも、その競争相手としての中国大陸における北京の飛行場の開設という問題がある。こういう位置づけで考えてみますと、どうしても三大拠点の一つは東京をはずしたくない。はずすべきでないでしょう。であるとかして開放して横ばいのブルー14、これは何となくして開放してやらうといふことが私は必要だと思つて、日米安保協定に基づくところの自由諸國の極東における安全維持のためにアメリカの軍隊が活動する、それ自体は否定はいたしませんけれども、そういう現実にあるといふことは否定しませんが、それと日本における経済的な重要なポイントとして設定するために一つの障害があるとすれば、それを除去して、除去した外郭から本来持つ任務を遂行することだつて私は可能だらうと思つて、いま科学水準の発達した時期においてそれを考慮されることはできないわけはないと思つておるわけでありまして、このブルー14管制区の返還をアメリカ側と強く折衝するといふことが空港設置という問題以前に重要な通路上の問題として提起されてこなければならぬと思つておるわけですが、その折衝を開始される用意があるかどうか、次官からお答えをいただ

きたいと思つております。

○大久保政府委員　ブルー14には四つの軍用飛行場がございまして、日米安保条約に基づく米軍の日本における行動を管制いたしております。たから次第でございまして、一カ所がなくなつたからブルー14が消えてしまふといふたようなものではございません。日米共同いたしまして、将来考へられま精神からいたしまして、その飛行場をできるだけ共通使用をするといふたことはあるいはあ

り得るかもしれませんが、ブルー14を解消するということは、これはちょっと困難ではなからうか、かように考えておりますような次第でございます。

○泊谷委員 次官のその答弁が、先日、先輩の久保議員も大臣にずいぶん食い下がっておったんですが、世界の三つの拠点にしようという日本人が、日本の問題をやって、それが致命傷的なものであるならばそれは別でありましたけれども、かりにブルー14の管制区を飛行場の移設に伴ってほかに移したからといって、それはできないわけではないだろう、そう私は思うと考えると思ふんです。その重要な問題についてなぜ——相手方とけんかをしてくれと言ふんじやありません。ほんとうに今度の安保条約とあわせて、政府の皆さんがほかの経済協力の条項が入ったところに大きな意義があるというのを国民の前に明らかにしておるのです。しかりとするならば、アメリカの経済も伸びてもらいものを強く伸ばしてもらふ。そういう位置づけにおけるお互いの事情を訴えて、それを相互理解をしようというところについては、条理を尽くしてわかつてもらえないことにはないと思ふんです。こういう立場に立つてブルー14をはずして、ほかの地方における自衛上の措置としての空港設置なりあるいは管制区の設置ということを考えてもらふことがどうしてできないのか、この点についてお答えをいただきたい。

○大久保政府委員 ブルー14の四飛行場で飛んでおります飛行回数、実に一日千回の多きに達しております。かような空域を民間航空が飛びますことは相当な危険を伴う次第でございます。現在でも、きわめて天気が快晴でありまして、視度の正確なときはブルー14を横切ることが許されておるわけでございますけれども、それ以外の場合にこの空域を飛ぶことは、むしろ安全上とるべき姿ではなからう、かように考えておる次第でございます。

そこで、今回私も考えておりますSST

用の航空路にいたしましたとしても、このブルー14と関係なく離発着ができるような姿で新しいSST用の航空路、あるいは羽田の狭くなることに伴う第二国際空港を建設したい、かように考えておりますような次第でございます。この点は、日本の東京が世界における航空の三大拠点を形成するということと矛盾することにはならない、かように考えておりますような次第でございます。

○泊谷委員 何か仕掛けがあつて、立場上の答弁しかできないのでしようが、安全確保のためというよりな話も途中で入りましたけれども、野党の私が言うからという返事をされるのか。松永さんのやつておる産業計画会議、これの十三次の報告書ですが、この中に次のようなことを書いてあります。「新空港は来るべき超音速航空機時代において、日本の国際空港として第一義的のものであつて、決して第二空港的な存在ではなく、現存するあらゆる空港、軍用飛行場にさへ優先するものでなければならぬ。」と主張しておるのではありません。経済界をほとんど網羅した、しかも学識経験者も網羅した人々が、日本人として、しかも協力関係にあるアメリカの事情も十分承知しながら、その人々が、この計画書の中で、この空港設置は、富里とか霞ヶ浦という問題以前に私どもとして重要な問題は、従来ある空港やあるいは軍用飛行場にも優先して位置づけを考えなければならぬと言つておるのであります。その部分について、相手方が何かとやかんとか言つたという話を聞かしていただくなら別として、うちのほうからすでにそういうことはでき得ないというような節回しをされることは、私は、一体この国の人なんだらうという疑問さえ起きますのですが、いかがなものでしょう。

○大久保政府委員 安保条約は、御承知のように日本の国を通過をいたしました条約として成立いたしました。おっしゃるような次第でございます。私も日本といいたしまして、この条約に従つてまいりますことは当然の責任でございます。この安

保条約によつて設置せられておりますこの飛行場でございます。その飛行機の機能が目的を達成するに支障なからしめるということも、また条約に関連した日本の責任でもあらうかと存する次第でございます。そこで、私もこのようにして、その立場を立てつつ、また将来の日本民間航空の発展ということも、これまた伸ばしてい

く、こういう両方相立つ道を講ずることが今日の階段におきまして最良の方法であらう、かように考えておりますような次第でございます。

さうな観点から観察いたしますならば、今回考えております候補地というものが、まず今日におきましては考えられる最良の地点でなからうかと考えておりますような次第でございます。

○泊谷委員 次官、誤解されては困るのです。私は考え方を異にしますが、現実にはあります安保体制をぶちこわせというふうな注文はしてないのです。それはそれなりに時期を得て議論してもらふことにいたしますが、それをある程度事実上立つた中で考えて、日米航空協定による路線確保の問題について、何も政治的に出すようなものはいつもないでしよう。政治的にこれを与えるかは、これと交換しようなどという材料はないでしよう。進駐下に行なわれた協定でありますだけに、何も言えない時期に結んだ協定であるだけに、一切のものは預けてしまつて、しかもいま東京国際空港というふうな重要な拠点で北京と相争うとか東京を中心とした空港をつくりたい、それにはどういふ支障がある、この問題について、両者兄弟関係にある兄貴のほうとして考えてくれということを言うのは、私は間違ひでないと思ひます。

次官、もう一つ純粋に、アメリカの事情を考えると、日本人だけの事情で考えてみますと、いま新しい世界の拠点を開いて貿易外収入をあげよう、赤字を克服しよう、そのためには最良の条件のところ、空港を設けて皆さんに来てもらおう、いまお金があまりないところに日本を攻め

やってくるどうぼうということよりも、金をためるほうが先ではないですか。そのために、金が集まつてどうぼうが入る、あふないというなら、そこで初めて戸籍まわりの国防論も起こります。だが、そこまで議論をしないにしても、日米の協力関係において、ほんとうにこの人をというならば、厚木とかその他の飛行場をかりに太平洋上に移行しても、そしてこの管制区を移動したからといって、国防上直接的な支障が来るかどうか。あるいはわずかの支障で済むならば、日本の経済力を高めるために配慮をしていくべきでなか

いか。これが日米協力関係におけるアメリカの態度であらう。日本人としてそれを注文することは間違ひではないであらうというのが私の考えなんです。その注文をなしていただけないのかという

ことについて、次官の気持ちや聞きかたをいふことは立上り上りという方もある、検討してみよう。問題だといふ言ひ方もある、検討してみよう。こととはは使ひ方があると思ふのであります。こちらから、すでにそれは当然の犠牲であつて、注文そのものさでできないということであつては、私にはどうしても解せないものでありまして、この点についてお答えをいただきたいと思ひのであります。

○大久保政府委員 先ほど申し上げておりますように、安保航空条約によつて四飛行場は日本防衛のために必要である、かような観点からできしております現在の体制におきまして、私もこのようにして、それと両立する道を講ずることがとるべき策であらうと考える次第でございます。したが、四飛行場を、日米共同防衛の観点に立ちまして、それを使用を認めてもらふといったような交渉は、これは私はこの価値がありはせぬかと考えております次第でございます。それだからといって、ブルー14が全部解消するということには、私はこれはならないと考えております。四飛行場は相互有機的に関連いたしました。ブルー14が形成せられておりますので、私は、ブルー14がそれによつて解消するということはお約束はできない

と

と

と

と

と

と

と考へております次第でございます。

なおまた、国際航空はずつと太平洋の南方のほうへ飛んでまいります次第でございますので、ブルー14と接触する限度というものは、特にまたSST等の非常な長距離高速旅客機ということに相なりまします、ブルー14と接触するという割合は比較的少ないのではなからうか、かように考へておりますような次第でございます。

○泊谷委員 それじゃ次官、私もここでお尋ねをしていますが、航空のすべてを知っているわけじゃないので、次官がそう答へられるとそうかなと思ふのですが、しかし直接その衝に当たっている人、この航空問題について意欲的な研究をされておる人の対談が載っているわけです。これはここに持ってきている本ですけれども、ダイヤモンド社から出した、総合政策研究会で出した「日本の航空政策」という本ですが、この中で稲葉秀三さんと日航の松尾社長との対談が載っております。これを眺めますと、その中でも、かりに政府が第二國際空港の土地をきめても、なかなか土地の買収ができないとか、いろいろな問題がある。そこで、富里とか霞ヶ浦ときめたとしても、いまの形ではその実現はおそらく六、七年先になつて、世界の三大拠点づくりにおくれたら一体どうなるだろうというところを書いておられて、この際——

これは私の意見ですが、富里にしまして、空港建設費一千八百八十億、道路建設費百七十億の二千四百四十億、これは金から計算した話ですけれども、霞ヶ浦にしても空港建設費が二千二百二十億、道路建設費が二百四十億の二千八百億、これにはほかに百里の飛行場の移転、洪水防止工事経費を必要とする、こういうふうな運輸省側で出した資料には書いてあるわけですが、こういうところで、羽田の七倍の面積を持つておりまして、滑走路としては三千三百メートルありますが、横田の基地を返してもらうというところはどうかというところは、関係の一人であります河野さんも主張しているわけですね。新聞の記事でありますから正確ではございませんが、また厚木というところは河野さんは言

い出しているのではありません。これら二人の対談の中で、横田の基地が返つてきたら一番いいでしょうというふうな主張をされておるのではありませんけれども、こういう立場から考へてみますと、政府の考へとしても一部ないわけではない。これらの飛行場を合せて、そこに横田基地の返還とブルー14の関連は、四つの飛行場というところはわかりましますけれども、これはまず横田を返してもらうということになれば、使用上の問題も直接的な開きがありますし、大きな管轄区との問題も出てくると思ひますが、これについてはどうでしょう。おやりになる意思はありますか。

○大久保政府委員 先ほど来お答え申し上げておりますように、ブルー14は四飛行場が有機的に関連して設定されております管轄区域でございます。そのうちの一つの飛行場がかりに返されると仮定をいたしまして、ブルー14の空の管制というものは依然としてありますわけでございます。一日に一千回近くジェット戦闘機が飛びかっているその空域でございますので、さうな地域にはたしてSSTの民間國際空港を設置することが適當であるかどうか。稲葉さんと松尾さんがどういう観点で議論をされたのかも私は存じませんが、私は、安全というものが最大の要請とせらるべきである民間航空のエリアにおいて、三飛行場が残つて、一飛行場をSST用の第二國際空港にするというところは、安全の上からいってそれは不可能であらう、かように考へておりますような次第でございます。

○泊谷委員 これは松尾さんと稲葉さんに聞いてみなければならぬことです。河野一郎さんにも聞いてみなければならぬのですが、三千三百の滑走路を持つ横田を返してくれということとは、これは米軍の戦闘あるいは戦機用の飛行場で、なお、自衛隊のほうは戦闘訓練基地でしょう。入間川あるいは立川の米軍は極東輸送中継基地でしょう。であれば、必ずしも立川でなければこの任務が遂行できないというものでもない。私の感ずる

ところによれば、松尾さんも稲葉さんも、また河野さんも、横田を返してくれ、この際日本に使わしてくれないかというところは、これらの関連を持つ四つの飛行場と同時に重要な意義を持つております横田を返してもらうと踏み切つたのは、おそらく全体的にこの問題を解消するというふうな考へて主張されているのだと思ふのであります。ともあれ、あそこに三大拠点の飛行場が設置された場合という想定に立つても、次官はやはり危険だめだというのですか。この一つの返還は当然四つに関連を持つてくることではあります。ただ、四つのうち一つを抜いた——この前松浦運輸大臣もさういふことを話しておりましたけれども、私の先輩としては実に子供を説教するよりなお話をされるもんだなと思つて聞いておつたのでありますが、片や航空協定の改定を出して、協力はしていただくのです。協力はしていただくのだけれども、うちの経済事情でこうしてくれという、難題になるかもしれない、それを出して、全体的な問題について考へるという政治的な配慮もあつていいんじゃないか、こう思ふのですが、いかがですか。

○大久保政府委員 四飛行場のうちの二飛行場を返してもらひまして、三飛行場が残つたといつたような状態におきましては、第一、空域の安全性の上からいって一飛行場といへども使用はなかなか困難ではなからうかといふことが申し上げた次第でございますが、それに加へまして、大体現在四飛行場は百万坪ないし二百万坪でございます。それでこれをSST用の新國際空港に整備いたしますためには、倍あるいは三倍にこれを拡張いたさなければなりません。これらの地域はきわめて発達した市街地帯でございます。富里等と比較いたしましたならば、周囲に非常に多くの人家を擁しておると思はれておる次第でございます。先ほど来富里一千五百軒買収も容易でなからうという御指摘がございましたが、これらのブルー14に含まれておる地域の飛行場をかりに七百万坪に拡充するといひましたならば、よつて起る民

家の買収移転に関する問題というものは、富里以上の問題を起こすのではなからうか、かように存する次第でございます。さうな実際の面並びに軍事上の面、航空安全上の面からいたしまして、私はブルー14の中の二飛行場という考へ方は成立しないのではなからうか、かように考へておりますような次第でございます。

○泊谷委員 言つてみれば、次官の気持ちの置き方は、私の置き方とは違つておられます。富里のほうも、運輸省側は千五百、現地の知事は三千、しかも立ちのちある農民で、戦後農地解放によつて土地をもらった人々になつて、おじいさん時代に血を流して得た土地であるだけに、ほかの飛行場とは違つた質的なものを持つておるといふふうに聞かされておるのですけれども、結局、稲葉さんでも松尾さんでも言われているのは、何とか早いところ東京國際空港をつくらう、確かに横田にしても、二百九万坪という坪数しかありません。確かにそれは言えるのですが、三千三百の滑走路があるとなれば、当面これを補強していくと、騒音その他の問題についても、一たん飛行基地として設定されたものであれば、その地域における市民の協力関係も、富里とは全然質的には違ひを見せるだらうという考へに立ち、一日も早くその空港に手を染めるべきだといふ位置からこういふ主張がなされておると思ふのであります。本質的にその以前の問題として、この重要な地帯に四つ並ぶ空港を置かなければ防衛ができない、だからこゝは主張できないということについては、どうしても考へてもらわなければならぬやうな気がするわけです。ですが、これ以上これを進めても、きよりの段階でお答えを前進させることはできないと思ひますから、これまたどういふようすが、先輩議員のほうにゆだねたいと考へております。

そこで、これと関連を持ちます空港のことがいふ直接的な議論の問題になつてきておるわけですが、これに関連を持ちます空港の問題としてながめてみますと、大小取りまぜて四十五の空

港が国内にはあるわけですが、このほかに十二い工事等という事になっておりますが、ヘリポート二十五と合わせて相当数の空港ができておるのですけれども、路線飛行場は、運輸省管理の第一種には、東京と大阪の二つ、第二種は、稚内、函館、宮崎など七カ所、それから地方公共団体の管理の第三種は、女満別、秋田、屋久島など十四カ所になっておりますが、特に重要な千歳、札幌、小松、徳島、美保、八戸、この六カ所は、防衛庁の管理になっておるわけです。それから三沢、岩国、板付、調布は米軍管理です。数だけの上では確かに空港は、東京、大阪周辺の県を除いては、各県一つずつできたことにはなりませんけれども、パイカウントあたりの発着可能な千六百メートルの滑走路を有するものは九カ所、先ほどお話のありました、子供に模様の飛行機を持たせて航空意欲をおおるという政務次官の底辺拡大の方式から考えましても、しかもこの九カ所のうちで名古屋を除いて米軍または防衛庁の管理する飛行場であるという事は御承知のとおりだと思つております。さてこの問題について、この整備と関連いたしまして、軍民分離の体制について、この期にいかに対処されようとしておるのか、これを明らかにしてほしいと思つておるのです。

○大久保政府委員 軍民共用飛行場は、本来望ましい姿ではございません。私もいたしましては、一日も早く民間専用飛行場を持ちたいと思つておるような次第でございます。しかしそれが急速にできない面もございますので、当面の問題といたしましては、軍民共用飛行場における民間航空専用の誘導路、エプロン、ターミナル地域の整備等を行ないまして、航空機の安全、旅客の利便をはかつていきたい、かように考えておるような次第でございます。

○泊谷委員 次官の言われる軍民分離をやりたいといふことで、そうですかと返事をしたいのですが、実は国際第二空港の問題が航空局を中心にして議論されてきたのは昭和三十六年です。それから暫くとして現地を調査されておるわけですが、やおら五年を迎えようとしておるときに、先ほどから議論として提起しております航空政策の根本的な姿勢として、この問題がいま言われるように、近い将来軍民分離をしたいという言い方だけでは、私は了解できない。それから当然具体的な年次処理計画というようものが徹底的に積み上げられて、全体的な国際航空の関連と、国内における主要点との結びつきが進められていなければならぬと思つておるわけですが、私の感ずるのは、何か空港だけをつくるということに急に飛び乗つて、そして敷地が満ちたとか富里だということに議論が集中しているような感じがしてならないのです。

具体的な問題を考えてみますが、各空港を聞くとお聞きします。重要な羽田とそれから福岡、千歳、この三点だけについて具体的な問題としてお尋ねしたいと思つておるのですが、かががえのない羽田空港といわれながら、まだ土地買収の問題について問題が続いておるといふふうに聞いておるのですが、これは片づきましたか。

○大久保政府委員 まだ係争問題が続いておるのですが、詳しいことは局長から御答弁をさせたいと思つて存じます。

○橋内政府委員 羽田空港におきましては、民間用地が残つておることは事実でございます。振返つてみますと、大きなものといつたしましては、日本特殊鋼の用地がございまして、これの買収は大体済みましたが、若干まだ残つております。それから藤木園文という人の持つておりました土地、これも買収が済みまして、それから西武の持つておりました土地、これも買収が済みまして、大きなものは大体買収は済みましたが、まだ若干の残つておる土地がございまして、これらも逐年予算を計上しまして、できるだけ早く全体が国有地になるように毎年努力しておりますが、現在のところ未買収地は用地の使用計画をつくりまして使用しておりますので、実際問題としては問題はそれほどないわけでございます。ただ若干、使料の問題等につきまして、整うのに時間がかかるといふような問題はございます。大体におきまして国有地になつてまいつております。

ただ、これはあるいはこのお尋ねかとも思つて想像してお答えいたしますが、もし間違つておりましたら取り消しますが、一つ問題になつておりますのは訴訟問題がございまして、航空局と申しまゝ、国側としましては、これは国有地であるといふことを固く信じておまして、現在でも当然これを国際空港用の施設として使つております。ただ、これに對しまして係争関係になつておるんですが、第一審におきましては国が勝利いたしました。その後、相手方はこの第一審の判決を不満として上訴しておるということで現在係争中でございます。これは現在裁判関係になつておりますので、私どもとしましては、第一審の勝利に引き続き、上訴においても必ず国側が勝つという確信を持つておる次第でございます。

○泊谷委員 係争中の問題については質的な違いを見せていますから、その議論は別なときにやらしてまうことにしまして、板付は米軍が撤退した民間空港になりますか。もしそうだとすれば、その場合の維持管理はどういうことになるか。

○橋内政府委員 仰せのように、現在板付は米軍管理になつております。これがいつ返還されるかという点につきましては、まだはっきりした見通しはございません。返還になつた場合には、私は民間用の飛行場としてこれをぜひ確保したい。換言するならば、自衛隊等に移管されることは航空局の立場としては好ましくない、ぜひとも民間用の空港としてこれを引き続き整備をして、北九州における重要な民間航空の拠点としてこれを整備していきたい、かように考えております。

○泊谷委員 もう一つ、千歳、丘珠の関係ですが、これも、これは路面でわずか五十キロくらいしかないと二つの防衛庁が管理しているのです。五十キロくらいしかないと二つの防衛庁が管理しなければ防衛ができないものだらうか。羽田、福岡、札幌、この千歳だつて民間専用

の滑走路さえないといふときに、これは防衛庁と運輸省との関係ですから、それこそ国内問題ですね。これは防衛庁の皆さんのほうで一方所に集結してまうことができないものだらうか。部隊としてたいへん編成が大きいといふことになれば、金の問題もいろいろ心配があると思つておるんですが、たとへば北海道の東方に旧軍で利用しておりました相当な飛行場があるはずですが、これは地名はいろいろと受け入れや何かの関係がありまして、北海道の千歳で防衛の任に当たろうとあるいは釧路周辺で防衛の任に当たろうと、これも大差ないことだといふ感じをわれわれしろうと考へて持つのです。丘珠と千歳くらいは統合して、一方所くらい純然たる民港としてあけてまうことが運輸省と防衛庁で話ができていると思つておるのですが、この点は次官、いかがですか。

○大久保政府委員 私どもの立場といたしましては、専用民間飛行場があることが一番望ましい次第でございます。そこで防衛庁におかれましては、防衛任務からいたしまして種々努力をしておられます際でもございまして、この辺は今後できるだけ政府内部におきまして協議をいたしまして、両々相まって国民に対する責任が果たせるようにいたしていきたいと思つておる次第でございます。

○泊谷委員 私一人だけの感じだらうが、どうも運輸省を中心に、航空局、日本の空を国民が飛ぶのには、航空に對する主体性を運輸省の航空行政の中で持たしてほしい気がする、防衛は主ではあられません。しかし陸上で五十キロしかないところに二つの空港を、しかも丘珠のほうは、御承知のとおり、北海道ブロックの一つの中心になつております。そういう地方における開発的な意義もある。そういうものについて防衛庁の皆さんが、国の政策として一方所に集結して、一方所を民間空港としてあけてくれるくらいのことではできないであらうか。このことは航空政策全般に對する政府のかまへ方として、運輸省に文句を言つてもしかたがございませんけれども、全部並んで話をさ

れておる航空の問題がいまの国情においては取り入れられるということについて積極的に異論をはけりさむことはないと思うのです。それは実現化してこないけれども、だからその体制をすみやかにつくつてやるのが松浦さんや大久保さんの最も大きな仕事だし、急がなければならぬ仕事と考えてこの点を提起したわけですが、——委員長、時間の關係がありますので、続けさせていただいていいのですか。

○長谷川委員長　いいです。いまのあなたの話はよればちょっと公団から遠ざかるように感じますが、航空のあり方としてやはり日航はこの際国際線に集中すべきだと私は思うのですが、これらの議論も先輩議員からさらになされると思うのであります。その考えがあるのか、これは相手がありまして、なかなかきつとできないかもしれませんが、いつごろまでにその体制を確立しようとするのか。それにあわせて国内路線の問題について業者の皆さんもたいへんだらう、与党の政審会でも逐年議論をされまして、その時期、その時期に、これでよからうということできめていただいたのであります。結果的には二転三転いたしまして、経営方策を確立することに困難を来たしていることを耳にするわけがあります。一生懸命努力改善をしながら、でき上がったところでシェアの問題などについて議論が数多くあると聞いているのですが、私の考えでは、日航が国際線に集中し、そのあとは全日空と、新しく統合せしめました国内航空が国内路線の運航に大別されてくることを思うのでありますけれども、その中で昨年十一月六日と記憶しますが、運輸省が全日空、中航空、それから東亜でした。長崎は含んでいなかったか（関谷委員「長崎は含まない」と呼ぶ）含まなかったです。この企業そのものが大企業化し、そ

れからロング・コースを持つことによつて経営を
合わせようという運輸省の考え方については私は
賛成できるのでありますが、この全日空の出した
条件は、相手のあることでありまして、商法上の
行為からいっても、その条件が整わなければ新し
い進出を認めないという制限をつけたことはどう
かと思ふのであります。以上、三点についてお答
えいただきたいと思ひます。

○大久保政府委員 日本航空を国際線に限定した
らどうかという御意見でございますが、日本航空
は本来国際線を任務としておりますので、望まし
い姿ではあるかと存じております。しかしなが
ら、先ほど来御説明申し上げておりますように、
国際線は本来黒字でなくてはならぬわけでござい
ますけれども、開発の途上におきましては多くの
赤字線をかかえておることもまた国際航空の開発
上やむを得ない次第でございます。さうな状態
でございますので、国内航空の一部幹線を実施し
たさへして、彼此経理の共通的なあんばいとい
たすといふこともまた過渡的には考えられること
でございます。それだからといって、国家の日本
航空に対する助成を輕視するといふ意味ではござ
いませんが、さうな過渡的な配慮をいたしてい
きたいと考へてゐる次第でございます。また全日
空、国内航空に對しまして、国内の線をやらして
いきますことは、ただいまお説のとおりでござい
ますが、東亜航空、中日本航空の合併といふこと
を全日空の一つの航空路拡充の前提といたしまし
た件につきましては、十分関係各社と協議をいたし
て取り計らいましたものでございますが、また今
後の状況によりまして、実情に合う措置も考慮い
たしたいと考へる次第でございますが、経過につ
きましては局長から詳しく御説明させたいと考へ
ております。

この幹線の問題というものは非常に古い問題で
ございまして、過去を振り返りますと、初めは
国内幹線というものは日本航空のみがやってお
たわけでございまして、その後全日本航空が——こ
れはだいたい前の話でございますので、当時私は当
事者でございせんでしたが、記録によりまして
と、伊豆沖の事故のあと全日空の経営基盤を強化
するといふためにどうしたいかといふいろいろな
点で議論されたやうでございまして、その
際、一つの方策として幹線にこれを入れるといふ
ことで全日空の育成をはかつていこうという方針
が打ち出されました。この方針は結果的には非常
に成功いたしました。全日空は経営基盤が確立し
たしまして、最近におきましては二期にわたつ
て、わずかでございまして、ともかく日本の民
間航空会社としてはいわば初めてと言われるよう
な配当を行つた、しかもこれを二期続けた、こ
のことは、私は当時幹線に入れたといふのは非常
に卓見であつた、かように考へます。今後全日空
が幹線を営み、またローカル線を営み、発展して
いくといふことを私は心から希望するものでござ
います。

ところが、先般十一月六日にきめました方針
は、主として新たに統合されました国内航空、こ
の会社を統合したあとにこれを育成する
かといふ問題を契機としてこの問題が取り上げら
れたわけでございまして、やはりこの際に新会社を
育成するためには、幹線のシェアを与えていかな
ければならぬといふことを運輸省としてきめま
した。その場合に既存の日本航空あるいは全日空
との当然そこに利益の衝突が起つてくる、これ
をどのように調整をするかといふことは非常にむ
ずかしい問題でございまして、この問題につきま
して三社間で協議をする、そして一応の結論を出
して運輸省に意見を陳陳するといふやうなやり方
も一つあつたと思ひます。これは理論的にあつた
と思ふわけでございまして、実際問題としては私
は絶対にまともなかつたと思ひます。

各社の意向を打診をして、そしてみんなが満足す
るやうな方法できめていく、こゝういふ方法もあつ
たと思ひます。ただ、この点につきまして、實際
の衝突に当たりました私としては、各社の意向
は個別的に十分聴取したつもりでございまして、非
常に言い過ぎかと思ひますが、私自身が各社の
立場を主張しようと思へば主張できるくらいに各
社の意向は聞いたつもりでございまして、しかし、
この三社の意向といふものはやはりおのおの自社
の立場を固持いたしました、どうしても全部を合
わせようと、一升のますに二升の水を入れるがこ
との結果になるといふことがきわめて明瞭になり
ました。そこで意向は十分聴取しましたけれど
も、一つの案をつくりまして、大臣の御決裁を
得て運輸省の方針としたわけでございまして、こ
の方針を各社の社長を呼びまして大臣からお話し
いただいた、この過程におきましては、各社の意向
を聞くといふよりも、十分聞いたあとの結論を伝
えたといふやうな形にしたわけでございまして、
その場合に先ほど申しましたように基本的には新
設の会社をどうやって育成するか、既存の会社と
の調整をどうはかるか、またこれは長く皆さまか
らあるいはその他世論から批判されておりました
国内における会社が多過ぎるのではないかと、これ
をぜひ統合すべきであるといふ強い御主張が国会
あるいは言論界で絶えず叫ばれてまいりましたの
で、運輸省といたしましては、やはり将来の展望
として今後はいわゆる小さな会社は大きな会社に
合併していき、しかし全部を一つの民間会社に
合併することはこれまた行き過ぎである。日本の
空を一つの私的会社が独占するといふことは、ま
た別個の弊害を伴うといふことで、ともかく全日
本航空といふ基盤のしっかりした会社、それから
国内航空、これは基盤はまだしっかりしておらな
いが、これを幹線に入れて育成していく、そうし
て東亜航空と中日本航空は、従来から全日本航空
との提携関係がございまして、この間には、あ
る場合には営業上のいろいろな関係、さらには場
合によつては持ち株の関係あるいは人事的な関係

というものがございまして、きわめて密接な関係が
ございまして、これらを全日空と一緒にして
いこう、そうして全日空は比較的経営基盤がしつ
かりしておるといふこと、これはもちろん比較的
な問題でございまして、そこでこれらの会社を全日
空が合併した場合には、新たにこれに幹線を認め
ていこうといふ考へ方、もちろんこれは非常に厳
格に何をしたらどういふところまで、もちろん
当時方針はきめておらないで、ある程度の弾力的
な措置は当初から考へておたわけでございまして
が、幸いに中日本航空と全日空との間の、合併で
はございせんが、中日本航空の路線の運営の問
題を全日空に移譲するといふことが、ことしのた
しか二月ごろだつたと思ひますが、実現いたしま
して、これは非常にけっこうなことであつたと思
ひます。中日本といふ会社は名古屋を中心とした
会社でございまして、これが路線を拡大していく
といふことも非常に困難でございまして、また他
の会社との競合関係、またそこにいわゆる過当競
争といふものが起るという弊害もあつたわけで
ございまして、これを全日空が、いわば事実上の
統合をやつたといふことでございまして、したがつ
て、あと負担の問題があるわけでございまして、
これは全日空の負担といふことになりましたので、
新たに大阪—福岡間の幹線運営を認める、こゝう
いふことにした次第でございまして、

○池谷委員 経過的な考へ方をすれば、どの時
点でとらえるかといふことによつて、各企業がや
はり利害相反するのでありますから、とり方に
よつて主張の違いが出ると思ひます。一升のます
の中に二升の水を入れなければならぬといふこと
が最大の悩みだといふことで、日航を国際線
に集中的に進出せしめる。国内の体系を全日空と
国内航空に大別してやらせる、こゝういふ位置づ
けになるであらう、そのことについては問題はない
のであります、合同しなければ新しい路線をや
らないといふ主張のしかたは、本来問題があらう、
そこに全日空から言わせれば国内航空のおい立
ちをとらえて、それならば当社の利益をどう見て

くれるかという議論も出ると思いますが、これは私はきょうはシニアの問題を出そうと思っております。今後航空小委員会その他で抜本的な方策というものを明らかにしてほしいと思います。国内航空の非採算路線の比率はほかに比べて多いようです。特に私の出ている北海道は、採算の合わない線が多いわけでありまして、そういうことで、今後の企業育成という面から、これはどういふ措置をされようとしておるか、簡単にいいですからお答えをいただきたいと思ひます。

は別に、私、養成定員という制度を確立する必要があると思ひます。これと関連してローカル空港の運用時間の問題もぜひふらうるべく主張されておるので、以上三点についてお答えをいただきたいと思ひます。

したのを、これもまた考えようによれば問題がございまして、今度は距離的な概念を入れようという趣旨でございまして、趣旨は認めましたが、値上げの幅は非常に多過ぎるということで、千二百円ということで修正いたしましたわけでございます。その間新聞等に出ておりますが、当局としましては修正認可ということで千二百円の措置をとった、こういうことでございまして。

〇栃内政府委員 私はやはり幹線の収益というものが基本的な考え方であると存じます。

〇大久保政府委員 航空機操縦士は年間百名ないし百十名の需要が見込まれますので、航空大学校三十名、防衛庁への委託養成四十名、防衛庁からの転出約四十名を計画いたしております。

〇泊谷委員 最後に、これは通産省と関係がありますが、国産機愛用の問題で、ずいぶん当委員会でも議論のあるところですが、YS11が開発されました。防衛庁に少し多く入れなければ採算ベースが合わないという話もありまして、採算ベースでも、それらの航空機工業に對しての開発費用の負担です。それから全日空なり国内航空は二十三機ずつ発注をしておるわけでありまして、これらの飛行機は採算ベースだけで考えれば、やはり外国から持ってきたほうが採算ベースとしてはいいわけですが、国産機愛用という趣旨でそれを国内線に使つていこうという趣旨であります。これに伴う機種導入、航空機工業のほうに對する助成策も何らか考へられてしかるべきだと思ひますが、次官の考へ方をお尋ねして、おしまいにします。

〇泊谷委員 急激なローカル空港の新設に伴つて、採算ベースの合わない航空人口の少ない空港にも乗り入れをこの二社はやらなければならぬと思ひます。全日空であれ、国内航空であれ、航空自体の問題は、採算ベースばかりじゃなくて、その地方の産業開発、地域開発というよりな意義があると思ひます。ここに國としてその運航の必要を感じ、命じた場合、採算の合わない地区について何らかの保護策を考へておられるか。先ほど国内航空、たとえば幹線というお話がありました。南を入れたらそばを合わせるとか、あるいはこの飛行場の問題については助成措置をするとか、こういう考へがあるかどうか、お答えいただきたいと思ひます。

〇大久保政府委員 YS11を開発しておる航空会社に対しては、助成並びに財政資金の投入、その他できるだけの国家助成をいたしております。このYS11の開発を將來とも容易ならしめるように努力をいたしております。次第でござい

〇長谷川委員 明日は、午前十時より新東京国際空港公団法案について、参考人から意見を聴取することとなっております。

〇栃内政府委員 やはりたといは国内航空につきましても、東京から西側の比較的有利な路線を、全日空との調整を考へながら認めていくということ。それから根本的には幹線における収益の増大をはからしめていくことを考へております。

〇大久保政府委員 残りは小委員会にします。

〇長谷川委員 明日は、午前十時より新東京国際空港公団法案について、参考人から意見を聴取することとなっております。

〇泊谷委員 次官が言われました乗員と管制要員、この前ずいぶん議論になりましたが、乗員の養成は急がなければならぬと思ひますが、乗員については自衛隊のほうでも少し多く抱いて教育してもらふということができないものだろうか。それから管制要員については三年もかかるといふお話でありますので、通常勤務しております者と

〇栃内政府委員 ただいまお尋ねのうちに、まあお尋ねございませぬでしたが、当初会社のほうからは東京—大阪—福岡、東京—札幌、東京—福岡千六百円ということで申請がございまして、これにつきまして、運輸審議会等の手続を経まして、千六百円を千二百円として修正認可いたしました。当初の考へ方は、現在まではいすれにしましても距離にかかわらず千円ということでございます。

〇泊谷委員 残りは小委員会にします。

昭和四十年四月十七日印刷

昭和四十年四月十九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局