

第五十一回 参議院運輸委員會會議録第十四号

昭和四十一年三月二十四日(木曜日)
午後二時五十分開会

出席者は左のとおり。

委員長 江藤 智君
理事 岡本 悟君
金丸 富夫君
岡 三郎君
吉田忠三郎君

委員 源田 実君
谷口 慶吉君
中津井 真君
平島 敏夫君
前田佳都男君
相澤 重明君
木村美智男君
瀬谷 英行君
浅井 亨君
岩間 正男君

運輸大臣 中村 寅太君

政府委員 運輸大臣官房長 深草 克巳君
運輸省航空局長 佐藤 光夫君
運輸省観光局長 増川 遼三君
海上保安庁次長 岡田京四郎君
気象庁長官 柴田 淑次君

事務局側 常任委員会専門員 吉田善次郎君

説明員 防衛庁教育局教 来栖大見郎君
育課長

防衛施設庁総務 久保田栄一君
部施設調査官
海上保安庁警備 猪口 猛夫君
救難部長

本日の会議に付した案件
○運輸事情等に関する調査
(海上保安に関する件)
(航空に関する件)

○委員長(江藤智君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

運輸事情等に関する調査を議題といたします。前回の報告に対する質疑を行ないます。

○瀬谷英行君 先般の報告事項に対する質疑を行ないたいと思いますが、問題によつては運輸大臣並びに運輸省当局の答弁だけではわからない点もあるかもしれませんが、わからない点については保留をすることにしたとして、とりあえず海上保安庁の巡視船の関係をした第五三海洋丸の拿捕事件について質問したいと思ひます。昨日並びに一日あたりの予算委員会ですでに質疑が行なわれておりましたが、三月十四日に日本の漁船が拿捕をされて、乗組員が連行され、早期釈放ということを要求をしながら、ちよいときょうで十日たつてゐるわけです。十日たつてもまだ釈放されないというところになると、早期釈放ではなくなつてしまつてゐるわけです。外交ルートによつて交渉が行なわれているということでありまして、これも、運輸省としては、外交交渉に完全に一任をしたただけで、それ以外の打つ手はほめてはないのかどうか、何らかの折衝面があるのかどうか、その辺についてお伺いしたいと思います。

○政府委員(岡田京四郎君) 第五三海洋丸の拿捕された事件につきましては、われわれとしましては、も非常な関心をもちまして、外務省のほうと打ち

合せて、外務省にその早期釈放についてお願いをしてゐるのであります。現在はずでに正式な外交ルートに乗つてゐるわけでございますので、本件に関する限りはやはり外務省に御一任してゐる状況でございます。

○瀬谷英行君 この事件に関する限りは、場所といい、やり方といい、明らかに不当であるということとは明言できるわけですか。

○政府委員(岡田京四郎君) 海上保安庁のほうで調べております限り、操業しておりました位置も、共同規制水域内である。また臨検を受けました位置は、もちろんこれは共同規制水域内でございます。そういうことでございまして、この拿捕は不当なものであるというふうに考えております。

○瀬谷英行君 国際上もこれは許しがたい、このように断言してはばからないわけでありまして、

○政府委員(岡田京四郎君) そういふふうに考えております。

○瀬谷英行君 それでは、巡視船が共同規制水域内であることを確認をした際に、相手の韓国側の警備艇の乗組員にもその点は確認をさせることができたのかどうか、その辺はどうでしょう。

○政府委員(岡田京四郎君) 現場に、当日の午後三時になりました、当庁の巡視船の「せんだい」が到着いたしました。韓国の警備艇第一〇六号艇に對して現場の位置を示して、これが共同規制水域内であるというところをはつきりと示した。したがつてこの拿捕が不当であるということ伝えました。

○瀬谷英行君 そのことは韓国側警備艇の乗組員も同意はしたのですか。それとも一方的に日本側の言い分を聞いただけで、それに対して同意をしたとかあるいは抗弁したとかいふようなことはないのですか。

○政府委員(岡田京四郎君) まず、臨検を受けました漁船第五三海洋丸が、リーダーによつて、韓国の警備艇の艇員に對して、いまの位置がここであるということを示しておりますが、それに対しては一応そのことが了解されたというふうに漁船のほうは承知してゐたわけでありまして、また、あとに当庁の巡視船の乗組員が三人韓国の警備艇に乗り組みましていろいろ説明しておりますが、そのときでは当庁の巡視船としては韓国側も現在調べております位置についてはそれが共同規制水域内であるということを知つたように理解しておるといふふうに聞いております。

○瀬谷英行君 その辺もどうもはつきりしないのですが、了解したように理解をしてゐるというのは、こちら側の巡視船の乗組員がそのような感じを持ったということであつて、向こう側がはつきりと了解をしたかどうかということ証明をするに足るものは別にならないうわけですか、その点はどうなつておりますか。

○政府委員(岡田京四郎君) 現場では拿捕の地点そのものがどこかということについての了解はつてゐるわけでございますが、その位置が、韓国側はそれが専管水域の中であるといふふうな主張をしたといふことがございまして。

○瀬谷英行君 海の上のことですから、これが共同規制水域かあるいは専管水域かといふような論争を海の上でやつておると、これこそほんとうの水かけ論になるおそれがあるわけなんですけれども、しかし、韓国側の警備艇のほうはそのような計器を搭載してゐなかつた、日本側では必要なリーダー等の計器を搭載しておつたという事実ははつきりしてゐるわけですか。

○政府委員(岡田京四郎君) そのとおりでございます。

○瀬谷英行君 そうすると、韓国側のほうはかつ

てに専管水域であるというふうな主張を確たるよりどころなしに唱えておつたと、こういうことになるわけでありませう。

○政府委員(岡田京四郎君) 現場におきましては、韓国の警備艇はたびたびその主張を変えていく点がございます。言い方をいろいろ変えておきまして、専管水域の範囲がどこかというふうなことにしても、当初は、具体的に申しますと、馬羅島と晚歳島という島がございまして、その二つを結ぶ線の外側十五海里までは韓国の漁業に関する水域であるというふうなことを言い出し、それからそれを途中で次々と変えるというふうなことがございました。そういうふうな、その位置についてじやなくて、専管水域の範囲について多少認識が足りなかつたという点がございまして。

○瀬谷英行君 かりに専管水域であつたとしても、旗国主義のたてまえからすれば、今回の韓国のとつたような措置はこれは明らかに不当であるというところは、日韓条約の關係からいってもこれは断言できるということになるわけですね。

○政府委員(岡田京四郎君) かりに操業しておりました場所が専管水域の中であるといつたとしても、共同規制水域内におきましてはそれぞれ旗国の管轄に属するというところでございまして、共同規制水域内において行なわれましたこの事件は不当なものであるというふうにわれわれ考えております。

○瀬谷英行君 かりに共同規制水域か専管水域かというところは、水の上に線を引くだけであるわけじやないから、船の上じやなかなかわかりにくいという点もあると思うのですが、かりにその場所が専管水域であつたとしても、今回の韓国警備艇のつたような態度は間違いであつたということにならないのかどうかということですね。

○政府委員(岡田京四郎君) その位置が——これは仮定の問題でございまして、その位置が専管水域の中でございまして、その場合には韓国の排他的管轄権を認めておるわけでございますので、韓国のほうの管轄になる、こういうことになります。

○瀬谷英行君 それじや、臨検をしてこれを連行するということとは、これは日本の巡視船としてはいかんともなしがたい、傍観をする以外に方法はないということになっておるわけですか。

○政府委員(岡田京四郎君) いまの、かりに韓国の専管水域の中という前提のもとにおきましては、今度の条約に従ひまして韓国側に排他的な管轄権があるわけでございますから、臨検も、それからそれがもし違法であると認めて拿捕するというところであれば、法律的にはそれに対して何ら当方から申すことはないわけでありませう。

○瀬谷英行君 その法律というものは、魚資源保護法という韓国側の法律ですか。

○政府委員(岡田京四郎君) 日韓の漁業協定に基づくものであります。

○瀬谷英行君 領海外であつたことはまず間違いない、それから専管水域か共同規制水域かという場合に、その点は韓国側と日本の巡視船の見解が違つておつた——違つておつたというよりも、むしろ韓国側が率直に言つて自信を持つてなかつた、必ずしも、そのようにいままでの報告によれば見受けられるわけですね。その点は、どういふふうに海上保安庁としてはいままでの報告を取りまとめておられるのか、その点をお伺いしたいと思います。

○政府委員(岡田京四郎君) 先ほど申し上げましたように、韓国側が臨検をいたしました位置につきましては争つていないのでございまして、その位置が韓国側の専管水域内であるというふうな言い方をしていたというふうなことでございまして、一方当分の巡視船のほうでは、持つておりますリーダー、ロラン等の計器によりまして、その位置については確固たる自信を持つておるわけでございます。

○瀬谷英行君 確固たる自信を持つておつても、現実には臨検をされて、拿捕され、連行されたわけですね。こういうことは当然予想されるわけですね、海の上では。だから、そういう場合に、これは韓国の警備艇というものがいかなる権限を

もつて、かつてな解釈を下して、臨検を行ない、拿捕し、連行をするということができるのか、またことにわれわれには不可解に思ふわけですね。一体韓国の警備艇というものはどういふ資格を持つておるのか。これは韓国の海軍に属するものか、あるいは日本で言えば海上保安庁のような役所に該当するものか、その警備艇の公的地位あるいはその権限といふものが、資格といふものか、それはどういふふうになっておるのか。

○政府委員(岡田京四郎君) 韓国の治安部に属するものでございまして、大体日本の海上保安庁の巡視船の属するのと似ておるものでございまして。

○瀬谷英行君 この報告によると、小銃二発、拳銃一発を発射して、銃の合じりで乗り組み員を殴打したというふうな書いてあります。そうすると、武装しておるということになるわけですね、向こうは、明らかに、武装をしておつて、それから威嚇射撃を行なう、あるいは銃でもつて乗り組み員を殴打して連れていくと、こういうことが平時において——交戦中の国なら別ですよ、平時において一体許されることなのかどうか、その水域がもし向こうの言うように専管水域であればそのような行為も認められるようになっておるのかどうか、その点をお伺いしたいと思います。

○政府委員(岡田京四郎君) 小銃なり拳銃でございまして、まあいわけ警察当局が持つ武器の中に許容されておるものじやないかというふうな思つております。ただ、実際にそれをやたらに行使していかどうかというところになりますと、当然そういう武器の行使というものは非常に厳正に取り扱わなければならないのでございまして。今度の事件においてこそまでする必要はなかつたのじやないかというふうな私には考へるわけでございます。

○瀬谷英行君 日本の巡視船の「せんだい」「くさかき」という船は武装しておるのかどうか。それからどのくらいのトン数の船で、乗り組み員が何人くらいおつて、その主たる任務は——どこに属して何を主たる任務としておるのか、その点御説明いただきたいと思うのです。

○説明員(猪口猛夫君) 「くさかき」は四百五十トン型の巡視船でございまして。「せんだい」は三百五十トン型の巡視船でございまして、いずれも三十数名の乗り組み員を持つております。任務は、いわゆる海上保安庁法に定められております警備救難業務と申しますか、海上におきます財産の保護、人命救助等を任務としておるわけでございます。今回の問題の起きた海域に出勤しておりますのも、漁船の操業秩序維持等のために特別警戒をしておつたわけでございます。

○瀬谷英行君 武装の点は、三インチ砲を搭載しているんですか。何と言われたんですか、よくわからなかつた。

○説明員(猪口猛夫君) 四百五十トン型につきましては、三インチ砲一門と、それから二十ミリ機銃一門を持つております。それから三百五十トン型につきましては、二十ミリ機銃一門を持つております。そのほか、海上保安官として海上警察権を行使するために必要な、海上保安官の携帯用の武器として拳銃を持つておるわけでございます。

○瀬谷英行君 小銃は持つていないのですか。

○説明員(猪口猛夫君) 主として機雷処分のための目的として、自動小銃を二機ないし二機各船持つております。

○瀬谷英行君 小出しにあなた答弁するけれども、初めから……

じゃあ、「くさかき」には三インチ砲を一門持つていて、二十ミリ砲を持つていて。それから自動小銃は、機雷小銃であらうと何であらうと、持つていないかというところを私は聞いたのだから、持つていないのか持つていないのか。それから実砲も持つていないのかどうか、砲の場合実弾も持つていないのか、それもお聞きしたいわけですね。ただその大砲だけ積んでおつたままを持つていないと言ふのか、あるいはそういう武装はちゃんとやつておるのかどうか、その点どうですか。

○説明員(猪口猛夫君) これは、先般衆議院の予算委員会、石橋先生からの御質問で、私のほうの長官が答えましたように、いずれも主として訓

練用を目的とする実態をそれぞれの武器に應じたものを備えております。そして、これを使用するに必要な武器使用措置が嚴重にきめられて、現在いつでも必要な海洋警察権を行使するために最小限必要な手段を講じられる体制に整えられておりますが、これを行使するには、先ほど次長からもお話ししたように、非常に嚴重な規則ができておりまして、正当防衛あるいは緊急避難以外は、しかもそれも最高指揮官の指示がない限りは使えないようになっておる次第でございます。

○瀬谷英行君 要するに、訓練用だろと何であらうと、武装は日本の巡視船も武装をしている、たまたも持っている、こういうふうになるわけですね。それで、その目的というのは、海上における警備とかあるいは日本の財産の保護であるとかということになるわけですね。そうなりますと、日本の漁船がその韓国の警備艇だろと何であらうと不法に公の海上で臨検をされたり、拿捕をされたり、連行されたりするということになることは、海上保安庁の責任において、これは警備をし、阻止をしなければならぬ、こういう法律上の定めにはなっているということになるわけですか。

○政府委員(岡田京四郎君) 今回の場合、韓国の警備艇の側からすれば、自分の専管水域内に日本の漁船が入った疑いが濃厚であるということに臨検し、さらに拿捕をするということになったわけでございます。したがって、当庁の巡視船としては、たとえば例が極端な場合でございますが、海賊船が海賊行為をやるといふような場合に、それを防衛するために武器を使用するといふふうなものはおおよそ性格が違ふわけでございます。当庁の巡視船はもちろん保護につとめますが、今回のケースにおいて実際にしましたその保護の措置は、韓国の警備艇に対して、この位置が共同規制水域内であり、したがって韓国の警備艇が拿捕しようとすることは不当であるといふ旨を再三にわたって申し入れたしてあります。また、最後に拿捕して進行するという時期

になりました、それを追尾いたしまして、途中でずつとやめるようにということをお願いし続けましたわけでございます。

○瀬谷英行君 しかし、今回の韓国のやり方というのは、まさに海賊行為だといふ感じがするわけですね。いままでの説明でも、共同規制水域で明らかに不法、不当な処置をしているわけですから、この種の韓国の海賊行為に類することはいままでも漁業協定ができる前からしほばあったわけですが、日韓条約が成立をした、漁業協定ができたと言つた、実質的にはこれではちつとも変わりがないといふことになる。何のためにこういう日韓の間に条約ができたか、協定ができたか、今日までの経緯を見ると、まるつきり無意味である、こういう感じがするわけですね。それで、海上保安庁の巡視船としては、武装はしておるけれども、相手は韓国であれば絶対に武装は持っておるものは使わぬ、積んでおるといふだけであつて、呼びかけ以外には全然方法はないということになるのか、あるいは巡視船の船長の権限——船長といひますか船長といひますかよくわかりませんが、権限といふものがどの程度であるのか、こういう場合にはもういかんとも処置なしなのか、その点はもうなつておるのかお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(岡田京四郎君) 先ほど申し上げましたように、韓国の警備艇は、自分のほうが正当な措置であるといふ考えのもとに臨検をし、また連行をしたのではないかと思ひます。いやしくも一國の公船でございまして、われわれはそれに対して、あくまでもそれは不当であるといふことで、その不当性を執拗に相手方に訴へ、また釈放を求めたわけでございますが、それ以上の行為に出るということとは、国際間の問題でございまして、やはり国際間のこれは一つの紛争になるというところで、その紛争の処理ということは、外交ルートに待たざるを得ない。しかし、現場で相手方を納得させて円満に解決することについては、極力つとめたわけでありまして、また、船長の権限

につきましては、そういう場合のあらかじめの指導方針に基づいておきますので、船長の判断でいろいろな措置をとることになっております。時間的に余裕のある場合には、第七管区保安本部のほうに指示を仰ぐようにして、一応権限的なものは与えられております。また、武器の使用についてという点かとも思ひますが、この点につきましては、船長に一応権限としてはまかされております。実際に非常に急迫している事態にあって、正当防衛として武器を使用する以外に方法がないといふふうな事態に万が一あつたいたしました場合には、武器を使用することもやむを得ないといふことになるわけでございます。そういう権限といふものは与えられておるわけでございます。

○瀬谷英行君 武器を使用するのまたやむを得ないといふのは、仮定の場合の論議でありまして、やたらと武器を使用するやうな事態になる、たいへんこれはやつかいなことになると思ひますが、しかし、向こうは武器を使用しておるわけですが、その船は拿捕され、連行されたのですから、こちら側の意思いかんにかかわらず、大きな紛争であることに変わりはないじゃないかといふ感じがするわけですね。非常にこれは日本に対する侮辱だと思ふのです。私はこういうことは、それで、これは運輸大臣としても、即時釈放、嚴重抗議をするといふのがたてまえじゃないかと思ふのです。ところが、今日まで十日になるのにちががあかないといふのは、はなはだ私は遺憾なことだと思ふのです。まず、取り扱つたのが運輸省と、海上保安庁巡視船であるといふことからすると、外交ルートによる釈放交渉に先行して、運輸省としてもこれは措置をするといふことを即時行なうべきではなかつたのかといふ感じがするのであります。その点は運輸大臣としてはどうのようにお考えになつておられるのか、お伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(中村寅太郎君) 私は、今回韓国の警備艇がとりました処置は、これは瀬谷委員が仰せの通りに、適正を欠いた処置であると、かように考へておりました。不法拿捕するといふよりなことは、向こうの処置が誤つておると解せざるを得ないと思ひます。しかしながら、先ほど次長も言つておりましたように、向こうが強引に今回のような態度で拿捕してまいりました際には、海上保安庁としては、やはり武器をとつてこれに対抗するか、あるいは、今回とりましたように、一応これはその際の資料等を正確につかみまして、そうして外交ルートに渡しておだやかな方法で交渉するといふ、二つしかないと思ひます。前段のいわゆる力をもつてこたえろといふやうなことは、日本の海上保安庁としては私は許されておらぬといふふうに考へております。やはり外交ルートを通じて嚴重に引き渡しを要求するといふ処置が正しいと考へます。運輸省としましては、外務大臣を通じて、外務省を通じて、外交ルートによつて向こうの適正を欠いておる点を嚴重に指摘しまして、すみやかに船と船員を返すやうにといふ処置をとつてもらつておる段階でございまして、運輸省といたしましては、海上保安庁としては、もう今回の処置は、あれ以上の処置はできないといふことであると考へております。

○瀬谷英行君 しかし、何回も言うようですが、もう十日たつておるわけなんです。十日たつていまだにちががあかないといふのは、どう考へても遺憾なことだと思ふのです。この間一体何をやっておるかといふ疑問をわれわれは持たざるを得ないのです。考へようによつては、何かやくざが言いがかりをつけるやうな、日本の漁船をさらつていつて、それで、たとえば経済協力の問題であるとか、あるいは請求権の關係であるとか、そんなことでもつて日本側に対して難題を吹つかけてくるといふたやうなことをたくらんでおるのじゃないかと、こういうふうな疑われるわけなんです。ありますけれども、今日まで十日間もむきむきと時間を浪費しているといふその辺の事情は明らかにできないのかどうか、これを大臣にお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(中村寅太郎君) 交渉としては、できる

三

だけ早く返すようにという嚴重な抗議をいたして
おるようでございますが、やはり向こうが船と
人間を抑留いたしましたして、そして日本の交渉に
応じておるとは思いますが、今日まで船と人
間を返すということにならないことは、まことに
遺憾でございますし、われわれとしてもきわめて
適切でない処置であると思つておるわけでも、
やはりこの段階では外交ルートを通じて一刻も早
く返させるということ以外には処置がない、運
輸省としては処置がないと、かように考えてお
ります。

○相澤重明君 関連で一つだけ聞いておきたい。
いまの運輸大臣の答弁を聞いておると、海上保安
庁としてはあの時点ではあれ以上のことは無理で
ある、こういう御答弁である。日本の漁船並びに
漁船員については、現実に拿捕され、連行され
て、いま抑留されておる。新聞等で聞いておる
と、起訴されるかもしれない、こういうことも言
われておりました。外交交渉に移して、運輸省と
してはもう打つ手はない、こういうことになつて
くると思つたのです。運輸大臣の關係でなくて、外
務大臣の關係にいまや移りつつある。それで、外
務大臣が強力に交渉を行なつておる。そこで、一
つ問題に私は考えられるのは、韓国が国内法を適
用をして日本の漁船員を起訴する、そして実刑を
科すということになると、すぐには歸つてこれら
ない。これは、私が参議院の決算委員会でも山口県
等を、地方の決算調査に行つた際に、何回もいま
言われたようなことが行なわれておるといふこと
を、私は山口県庁の報告を聞いておるわけです。
こういうことから考えてみると、瀬谷委員の言わ
れるように、条約、協定ができる前もできた後の
今日もあまりその事態については変わつていな
い。そこで、一体この漁船の返還がどうなるの
か、漁船員の歸国がどうなるのか、こういうこと
はきわめて地元民としては大事なことでありま
す。家族としてはたいへんなことだと私は思ひ
ます。その間の補償というものは一体だれがする
のか、これはひとつたいへんな大事なことである

ので私は聞いておきたいと思つたのですけれども、
もし海上保安庁を監督しておる運輸大臣が、もう
共同規制水域の中におけるこれらの治安について
いま言つたようなことであれば、私はもう日韓条
約なんていうものはへにもならぬ、役に立たぬ、
こう言われてもしかたがないじゃないか、政府の
言われておつたこととはまるきり違ふじゃない
か、こう思つたので、ひとつその点は、はっきりし
た日本政府の態度というものを、あなたは海上保
安庁を實際に掌握しておる担当大臣として、しか
も日本の国策を推進する閣務大臣という重要な席
にあるわけなんですから、はっきり言明してもら
いたいと思つたのです。そうしなければ、漁業問題
に携わつておるその地域の民たち、家族の人たち
は心配で、實際に公海における操業はできないと
思つたのです。私が少なくとも、今日までのいろ
ろな情報なり、あなた方が国会で報告をしたこと
を聞いておると、いわゆる韓国がいろいろ専管水域
のものといふものは、全くでたらめを押しつけて
おる、こういうふうにはかと思へないわけですが、こ
れは、そういう意味からいつても、やはりこの際
は態度を明らかにする必要がある、いまの瀬
谷委員の質問に関連して私の申し上げたことに對
してひとつお答えをいただきたいと思つた。

○國務大臣(中村實太君) 私は、今回の紛争の原
因は、わがほうの海上保安庁は、こつちの漁船は共
同規制水域内において、専管水域に入つておらぬ
というたてまをとおしております。その資料等
も十分整えて、そして韓国のほうに外務省を通じ
て交渉したしておるわけでありまして、おそろく向
こうとしては、日本の漁船が向こうの専管水域に
入つておつて操業しておつたんだというたてまを
とおしておるのだらうと、かように私推察するの
でありますけれども、そこに紛争の原因がある
と、かように考えますので、わがほうとしては、共
同規制水域の中で操業しておつたこと、専管水域
に入つておつたものでないといふことをやはり資
料を正確に提出して、そうしてそれによつて向こ
うの反省を求め、即刻返してもらふように交渉す

るといふ態度でいま外務省が臨んでおるわけでご
ざいます。

○相澤重明君 その補償はどうするのだというの
だよ。大臣の答弁にないじゃないか、漁船員なり
家族に對する補償をどうするのだ。

○國務大臣(中村實太君) その問題は、いま向こ
うの船がこつちに一刻も早く返つてくることを外
務省を通じてやつておるわけでございます。で、
どうといひましても、その間の漁船に對する補償
等は今後検討していきたいと思ひますが、いまど
うするといふことは、いま申し上げる段階でない
と思つております。

○相澤重明君 関連質問だから、私はだから一点
だけにしほつて、特にいまの点をしほつて聞いて
いるのだよ。もしそんなことをしておつたら、そ
の地域の者やその家族の者は生活問題であつて、
これはたいへんじゃないか。しかも、それが明ら
かにわがほうに不当であれば、これはもうある程
度まで無理をしたのだといふことになるけれど
も、政府自身が言つておるのだから、これは共同規
制水域である、わがほうの主張は正しいのだと、
こう言つておるのだから、そうならば、その家族
の人たちが心配のないようにしてやらなければい
かぬじゃないですか。生活保障を、そういう道は
あるのかないのかと聞いておる。そのくらいのこと
が答弁できないならば困るじゃないか。

○國務大臣(中村實太君) 私は、向こうが不当な
処置で日本の漁船を拿捕して船員を抑留しておる
といふことが明確になれば、そこに補償の問題等
は韓国政府との間に交渉を進めていくべきであ
る、かように考えております。

○相澤重明君 どうもはつきりしない、すまぬけ
れども、私の言つておるのには、少くとも國のこと
でしよう、これは、個人の問題じゃないのです
よ。だから、日本國と韓国といふこの間の國のこ
となんだよ。あなたも言つておるじゃないか、紛
争だ、こう言つておる。そうするならば、何も
海上保安庁を掌握しておる運輸大臣としては、
閣議の中でこれだけの問題について、それは農林

大臣であらうと、外務大臣であらうと、佐藤内閣
としてこれは処置しなければならぬ問題じゃない
か。それを運輸大臣としてなぜどういふふうによ
らなければいけないといふことが提案できない
か。また、そういう閣議としてはどうなつたかと
いふことぐらいは報告をしなければ困るじゃない
か。それがなければ、日本の海上保安庁が實際に
警備救難の作業として出ておつても何も役に立
たぬ、こんなものは、こういうことになつて、漁民
としては不安でたまらぬと、私はそうなつてくる
と思ふ。だから、その点は、内閣としてその道
を、一体生活保障の道等をどうするか。い
ゆるその外交交渉によつて返還を求める、早く返
させるといふことは、もちろんそれはあたりまえ
の話です。けれども、その間においてだつて、い
ま瀬谷委員の言うように、十日もたつておらない
で、ぶざまな話です。これから幾日——あす解決
するとも言い切れないでしよう。その間の一体そ
の人たちの身分保障は一体どうするか、家族
の生活保障はどうするかといふことぐらひは、
内閣でもつて討議ができなくちゃいけません、
そのことを聞いておるのだよ。ほくは最初から関
連質問だから、その一点だけだから。それも、か
つてないことは、山口県をはじめとして多く
のそういう問題がずっと続いた、それを知つてい
るから私は聞いておる。

○國務大臣(中村實太君) 政府といたしまして
は、一日も早く返してもらふといふことは外務省
を通じて折衝をしておる、これが一段階ござい
ます。この結果によつて、いわゆる第二段階とし
て、やはり韓国は不当な処置をしておつたとい
ふことが明確になれば、韓国に對して私は日本政府
から補償等の問題を提起すべきものである。さし
あたりの問題は、これは漁業の問題でございま
すから、農林省とかあるいは大蔵省で、家族とか道
族が困つておるという場合には考えるべきである
と思つております。

○相澤重明君 閣議じゃなかったのかと聞いてお
るんだよ。そんなことはちつとも話に出ないのか

な、お粗末だ。いや、國連質問だから……。話に
ならぬ。

○瀬谷英行君 船長が進行されて、専管水域内で
操業したというのを船長が言明したということ
をソウルからの報道は伝えておられるということ
でありますけれども、船長が連れて行かれる前に、日
本の保安庁の巡視船が第五三海洋丸のところに
行つて場所を現認しているということであら
ば、そのあとでもって船長がかりに、実は専管水
域でやつておりましたと言つても、これはおどか
されるかあるいは強制されるかして、事実と違つ
たことを言わされたというふうにしか考えられな
いわけですね。その点は、そのような解釈はでき
ないのですか。

○政府委員(岡田京四郎君) これは外務省のほう
からお聞きしたことでございしますが、釜山におり
ます副領事が船長に会つておられますが、立ち会い
の韓国の係官がいたこともあつて、この点につい
てはつきりした、そういうことを認めたかどうか
とこのことについてお聞きしたことは現在の
ところわかつておりません。

○瀬谷英行君 韓国側の報道で船長がかりに何と
言つたと伝えられたとしても、日本の海上保安庁
の計器を持った巡視船が現地へ行つて、これは共
同規制水域であることを確認している以上は、船
長がもしかりにあつて専管水域の中で操業したと
いうことを言つたとしても、それは強制をされた
ものか、脅迫をされたものか、どちらかの理由で
もつて心ならずも言わされたというふうに解釈を
するのが私は正しいと思つておられますが、そ
のようにわれわれも解釈してよろしいかどうかと
いうことです。

○政府委員(岡田京四郎君) 船長は共同規制水域
内にいたという自信を持つていたはずでございま
すので、私たちもそれが専管水域内にいたとい
うことを認めることはまずないのじゃないかとい
うふうに確信いたします。

○瀬谷英行君 韓国側の言うように、かりに専管
水域内におつたとしても、その周辺に日本の巡視

船がおつたということも事実なんだから、そうす
れば臨検をし、拿捕し、連行をする、こういうよ
うなことをやるというところは、少なくとも友好国
の態度ではないですね、これは。条約を結んだの
は、日韓が相互対等の立場でもって友好関係を深
めると、こういう文句があるわけですよ。
友好国の態度としては、これはあるべきであら
うじゃないかというふうに私は思ふのですがね。
その点は、運輸大臣どういうふうに御解釈にな
りますか。

○國務大臣(中村寅太郎君) 私は、今回の紛争の原
因は、向こうはやはり、専管水域の中で作業した
という、これは事実が、誤解がわかりませんけれ
ども、そういう根拠に立つておられるのでありま
す。こつちは、専管水域じゃない、共同規制水域で
やつたんだということを、海上保安庁としては自
信を持って向こうに、現地においてもかなり折衝
をしておるようでありま。それを聞かずに向こ
うに拿捕していつたということは、そういうこと
ろに紛争の原因があるのじゃないか、かように考
えておられますので、友好国が友好国でないとい
うに考える前に、そういうことで今回の紛争が
起こつた。それで、日本のほうも持つておられま
す正確な資料で懇切に説明をすれば、私は、韓国は
了解をして早く返してもえらるものだ、さうに
信じますので、いま外務省では強くその処置を、
早く返すように交渉を進めておるわけございま
す。

○瀬谷英行君 いや、いままでの予算委員会等
における議論というものをわれわれ知らぬわけじ
やないのです。まことに外務大臣の言つておられ
ることも、何か煮え切らないようなことばかりな
んですよ。要するに、この日本の外交というの
は、野党だけじゃなくて、与党の中においてすら、腰
抜け外交である、こういう非難が高まつておる
というところが新聞にも出ておるし、おそらく自
民党の皆さんだって、口に出して言うか言わぬか別
として、困つたものだと思つておられる人が相当
んじゃないかと思ふのです。そういう腰抜け外交

であるならば、なおさら担当の運輸大臣のほうで
き然とした態度を打ち出して要求をしていくのが
私は妥当じゃないかという気がするわけですよ。今
回の問題は、場所と、やり方と、明らかに、明らか
に韓国側の措置がこれはもう間違つておるのだと
いうことは、もうはつきりしておるのだから、そ
うなると、十日間も連れつぱなして、これだ
けでも損害賠償を請求するといふくらいのこと
は私はやつていいんじゃないか。それから、はつ
きりとした条約、協定に対する侵犯ですよ、こ
ういふことは、向こう側が条約、協定というものを
友好的な態度をもつて尊重をいたしてないとい
う何よりも具体的ならわれになるというふう
にわれわれは解釈せざるを得ない。もつと極言をす
れば、日韓条約というよりいふものは、だから言わ
ないこつちやない、こういういいかげんなもの
じゃないかというのをわれわれのほうでは指摘
したいのです。だから、先ほどの相澤さんの質
問に戻りますけれども、むしろ主管の大臣とし
て、今回の問題については、損害賠償を請求す
る、それから経済協力といつたようなことにつ
いても、この問題について韓国側の不当な措置とい
うものを撤回をし、謝罪をしない限りは、わがほう
としては応じない、そのくらいき然とした態度
をとつてしかるべきではないかというふうに考
えるのですが、その点はどうでしょう。

○國務大臣(中村寅太郎君) 私は、運輸省とい
ましては、紛争の起こつたとき、海上保安庁
が巡視船をもつてそのときの実情等を明確に示す
ことが、日本の漁船のつた態度が正しい行動で
あつたのだ、間違いないのだということを示すこ
とが、これはき然とした態度である。その態度に
よつて、外務省を通じて韓国の反省を求めるとい
う行き方が、外交交渉としての姿としては私は正
しい行き方であると思つておられます。そういうこ
とで、今回の事件のすべての責任は、韓国側にあ
るのだという態度で外務省も交渉を続けておるよ
うでございしますので、一日も早く向こうが船と人
とを返してくれることを期待しておるわけござ

います。

○瀬谷英行君 日本の外交の姿勢というものがど
うも弱いんじゃないかというふうな懸念を持たれ
るわけですよ。持たれておるわけですよ、現実に。
だから、その意味からすると、問題に直接タツ
チをしたのが海上保安庁の巡視船である。その所
管の大臣としては、外交的な事例というのはい
う場合必要ないのだから、損害を補償しなければ
ならぬじゃないか。それから即時釈放をすべき
だ、無条件即時釈放する、嚴重抗議をする、こ
ういふき然とした態度を失つぎばやに私は打ち出
すべきじゃないかと思ふ。それで、あつち
足元を見られてしまつて、いつまでもする引
き延ばされるということになるんじゃないかと思
ふ。その姿勢について私は質問をしたわけなん
です。

それから、海上保安庁の乗り組み員の問題で
すけれども、こういう無法なことをやる韓国の警備
艇と終始相接している、こういうことは相当考
えなければならぬことじゃないかと思ふ。まづこ
ういふことと発砲されるということもあるかもしれ
ない、相当乱暴なまねをやられるかもしれないとい
うことなんでありま。それから、乗り組み員につ
いても保護の措置をとる必要が出てくるんじゃない
か、こういう気がするのです。だから、海上保
安庁の巡視船並びに巡視船乗り組み員の防護体
制、保護策といひますか、そういう体制の万全を
期するためにどういうふうな方法を講じていられ
るのか、その点についてもお伺いしたいと思ふ。
○政府委員(岡田京四郎君) 韓国の海上警備隊の
ほうでも、武器の使用などについては厳に戒め
るという点について非常に強い方針を出してあり
ます。したがって、今回のような事件はほとん
ど予想されな、たまたま起こつたことではない
かというふうに考えておられます。しかしながら、現
実にこういう遺憾なこともございします。そういう
点にかんがみまして振り返つてみますと、まだ現
在韓国の警備艇と日本側の巡視船との間に通信に
関する取りきめが、ほぼその合意に達してありま

すが、まだ正式な協定に達していない、発効まで至っていないというふうなことがございます。そういうものが早く正式な取りきめに関連することになります。よほど両者の間の意思の疎通がはかられるわけでございまして、そういうことから誤解などに基づくようなことはなくなってくるということになると思ひます。こういつたふうなことにいつての問題、あるいは海難救助協定等も現在準備の段階にございまして、こういつたものを進めることによりまして、全般的に両国の巡視船間の友好関係が一そう増進されることになる、こういうことから現地における必要以上のトラブルというものはなしに済むのじやないかというふうに考えるわけでございまして。

○瀬谷英行君 きようは質問者が私のほかにもたくさんおられますから、これで私は一応打ち切っておきますけれども、どうも今回の事件に対する政府の態度というものはなまぬるいような感じがしてしやうがないわけですよ。特に外交ルートによる釈放交渉といつても、十日たつてゐるわけですよ。日本の漁船が不法に臨検され拿捕され連行されたというこれはもうまぎれもない事実なんです。から、このまぎれもない事実というのを考えてみた場合には、これは韓国側が条約、協定というものをまぐるつきり無視してゐる。日本に対する友好国の概念というものがさらさらない。かれらが誤解をしてゐる——いまこの段階ではゴカイもロツカイもないと思ふんですよ。意識的に日本を無視、敵視をして、まるでやぐさが言いがかりをつけるようなやり方を相変わらずとつてゐるということになる。だから、むしろ主管大臣としては、技術的な問題ではなくて、根本的な相互信頼の問題であるというふうな観点に立つて、き然とした態度をとつて、その報復措置をも含めて韓国側に接触をする、こういう態度をとる必要があるんじゃないかという気がするわけでありまして、再度運輸大臣の見解をお伺いをして一応私の質問を終わりたいと思ひます。

○國務大臣(中村寅太郎) 漁船の拿捕の問題は、

これは農林省の關係でございまして、運輸省といふたしましては海上保安庁を通してこの漁船の安全操作を保護するといふ一つの警備の役割りでございまして。その警備の役割りを果たしてゐる途中においてこういう事件が起きましたので、私のほうとしてはやはりそのときの正しい姿を資料として明確につかんで、これを紛争解決の用に供するといふ役割りが、私は海上保安庁に与えられておる仕事である、かように考えておりますので、先ほどから申し上げましたように、今回の日本の漁船に対する韓国警備艇のつた態度は不正である、正しくないといふことを明確に資料をもつて韓国政府の反省を促すといふ措置をとつていくことが、私は運輸省としては仕事である、かように考えております。

○前田佳都男君 きようは大体、航空の再編成問題と、それから日ソ航空協定の問題につきましてごく簡単に伺ひたいと思ひます。大体政策的な問題が多うございまして、なるべく大臣に御答弁をお願いしたい場合が多いと思ひますので、よろしくお願いいたします。

まず最初に、全日空の事故、BOACの事故、カナデアン・パンフィックの事故、その事故の結果相当乗客が減少してゐると思ひますが、その減少状況は一体どういふふうになつておりましたか。これはもう事務的にひととつ。

○政府委員(佐藤光夫君) 御指摘のように、国内幹線におきましては、一月、二月におきましては、たとへば札幌線に例をとつて申し上げますと、一月は前年比較二六・六増、二月は一七・七増といふような状態でございまして、三月、その後全日空機の事故等がございましたために、三月に至りましては連日昨年比を割るような状況でございまして。東京—大阪線につきましても、最近におきましては前年比較して三〇・〇台といふような数字の状態もございまして。

○前田佳都男君 そういふ事故がなくても、大体飛行機の会社といふものは、相当経営が苦しい会社もあるわけですよ。そして、こういう事故が起き

ますと、その影響を受けまして、その経営がますます苦しいのではないかと思ひますが、その経営を挽回するために相当各社が競争したり無理をする。そういうことが、まあ経営の苦しさといふことが、無理して経営するといふことになりまして、安全性に影響する。そしてまた安全性が阻害されて、また経営に影響する。非常な悪循環といふものを持つてゐる。その結果、どうしてもやはり航空企業といつたしまして、再編成といふものが、何とかして合理的に安全性を達成し得るようか、何となく問題がある。これにつきましては、よく新聞に、航空企業の再編成であるとか、そういうことがちらほら出ておるわけでありまして、この点について、航空事業の再編成についてお考えになつておるかどうかといふことを承りたいこと。それから、統括して申し上げます。この航空企業のあり方につきまして、去年の十二月だと思ひますが、「わが国定期航空事業のあり方について」といふ、こういう答申が、航空審議会といふものが、ここから出ておるわけですよ。この答申は現在でもまだ生きておるかどうか、まあ生きておるといふとおかしいのでありますが、大いにこれはこの方針に従つてやるのかどうか。この答申については、私も特に勉強したわけじゃありませんが、かすかながらいろいろ聞いておるところによると、まあ慎重審議といふけれども、いろいろ議論があつたといふことを聞いておる。相当その文章を見まして、どうでも読める点が多い。いろいろ疑問点といふまじやうか、不明な点といふまじやうか、そういう点が私は多いと思ひますが、それはあとでじっくりと承りたいと思ひますが、それと、ここにこの「航空事業のあり方について」といふ十二月の答申ができておるとすれば、これだけの事故が三つもそろえておつた、それ以後の事態において、いわゆる安全性といふ点から考えまして、もう一ぺんこの航空事業のあり方といふものを再検討する必要があるのではないか、その点も伺ひたい。すなわち、

この答申が生きておるかどうか、それからまた、安全性からこれを再検討、再び新しいめがねでこれを見直してみよう、そういうお考えがないかどうか、そういう点について最初にお伺いをしたい。

○國務大臣(中村寅太郎) 航空企業の問題でございまして、これはやはり航空企業は、一番まず安全で迅速で正確であるといふことが、これは航空企業の一どの企業でも同じであります。特に航空企業としては大切な要素であると思ひますが、これは私は日本の航空施設がそのまゝ直接の原因であるといふふうなことは考えておらないのでございまして。しかしながら、今回の事故にかんがみまして、航空の安全性を確保するために、できるだけの飛行場設備とか、あるいは管制設備、あるいは飛行上重要な要素である気象情報の正確な確保とか、いろいろそういうものを整備して、そして航空の安全をはかつていくという体制を強化することによらなければ、先ほど前田委員の心配しておられますように、国民が航空機による一つの非常な不安といふものを持つておる、それが勢い営業の面にあらわれてきて、乗客減少といふことになつておると考えますので、運輸省といひましたも、いま申し上げました航空企業の健全な安全性を確保するために、あらゆる施設を早急にやるという、非常にことばは適当でございせんが、非情態勢のような決心で急いでおるものでございまして。

それと、第二番目に御質問がありました航空審議会の答申が生きておるかといふことでありますが、これは昨年の十二月に答申を受けたのでございまして。私はその答申の趣旨を尊重して、大体航空企業のあり方に再考慮を要する時期であると考えておつたのであります。特に今回の航空機の事故等によつて、これはやはり急がなければならぬ。必ずしも競争がすぐ事故につながつておるとは考えませんけれども、やはり過当競争が事故につながるのではないかといふ一つの批判等も

かなり出てまいっておりますので、そういう国民の心配から出てきた批判に対しまして、政府はこれにこたえていかなければならぬ、そういうことを考えまして、航空企業の再編成もこれは早急に、急いで結論を出していきたい。その方向は、やはり第一は、国内企業の健全な経営を確保していくというたてまえに立つことが勢いやはり安全運行にもつながっていく線でもございしますので、そういうことを考えまして、航空企業のあり方等につきましても、内外を通じてひとつ再考慮する時期で、その考慮の中の大きな柱として、昨年末答申されました案を尊重しながら、実情に即して、ひとつ再編成といいますが、集約化するといいますが、そういうことを措置してまいりたい、かように考えています次第でございませう。

○前田佳都男君 ただいまの大臣のおことばで、とにかく昨年十二月の航空審議会の「定期航空事業のあり方について」という答申を尊重して処理していきたいという御答弁でございしますが、まあ率直に言って、私はこの答申を読んで感ずるのですが、これはこういう事故が起きる前であればよろしかったのですが、ところが、この答申は安全性というものを考えておる。しかし、安全性以上、事業経営が成り立つようというか、採算がとれるようというか、事業経営が成り立つようというところは安全性にかなることでありませうけれども、しかし、イデオロギー的というか、その考え方のポイントの立つ点に企業性という点が非常に強く出ているような気がする。特に、弱小会社というか、ちっぽけな会社を救うてやろうというところはいいことなんだけれども、救おうというところにあまり力が入り過ぎて、かえって現在安全なところまでもその影響をこうむるおそれがあるのではないか。あぶないところはあぶないところと別にこれを救済する方法をとらないで、とにかく健全なものとおあふないものと合わして、そうしてちよつとやうつていくというふうな、まあ悪いことばで言えば、他の会社のふん

どしで相撲をとろうというふうな、まあそういうふうな、企業性と安全性の二つは関連性を持っておりませうけれども、安全性ということよりも企業性ということにどうも重点が置かれておるような私には気がするわけなんです。それはその人によつていろいろ見方が違ふと思いますが、やはり企業性というところに重点を置く、特に弱い会社は、非常に貧弱な会社は助けてやらなければいかぬという考え方が非常に先行して、それでこういう案も出さう、ああいう案も出さうというふうになつておるような。私は助けるのは助けなければならぬ、それはある以上は助けるというところは、これはもう監督官庁として当然であると思ひますが、どうもその結果かえつて小さい虫を生かそうとかえつて失われるような感じが現在でもし続いている。現在でも、何とか案、何とか案とか、いろいろ出しておりますけれども、それでもどうもそう思ふんですが、それについてさらに続けてお尋ねしていきたいと思ふんですが、大体最初のお伺ひしたいポイントは、その点の企業性というか、会社が成り立つようには——安全性ということとは最近大きくクローズアップされましたけれども、あの答申は非常に企業性を、財界等からそういう非常に要請があつたと思ひますが、その点はあまり露骨な質問かもしれませんが、どうでございませう。

○国務大臣(中村寅太郎) 私は、日本の航空企業の現在の状態は、やはり弱い会社等が、小さい路線しか持たない会社が幾つもあつたので、やはりこれはある程度集約化する必要がある。それから、国内幹線等につきましても、やはり安全な運航のできる一つの限界というものがあつたと思ひますので、これもやはり集約化していくというふうなことが必要ではないか、答申にもそういうことが盛り込まれておるようでありませう、そういうことをやっていきます第一段階として、いわゆる弱い会社の建て直しをやらせる、そういうことがやはり重点になっておりますので、それが非常に

強く世間に印象を与へ過ぎておると私は考えております。端的に申しますと、私はやはり、日本航空と全日空が大きな資力を占めておりますので、これをやはり中心にどう集約化していくかということが今回の航空企業の再編成の一つのポイントである。そういう場合に、いまある国内航空とかあるいは東亜航空とか長崎航空とかという会社をどういう形でこれを持っていくかというふうなことが勢い課題になつてくる。いま国内航空の体質を強化するといふようなことも非常に必要な差し迫つた問題でありますけれども、そういうことがやはり日本航空との間に第一の話し合いとして進められておる。それが非常に表面に出してしまつて、いま前田委員が仰せられるような一つの感覚を一般に与えておると思ひますが、何もそれが中心でございませう、やはり全日空、日本航空といふような大きな柱を中心には考えていかなければならぬと思ひます。ただ、手始めとしてやはりそういう段階を踏まなければならぬでございませう、そういう段階を踏んでおるといふ実態でございませう。

○前田佳都男君 ただいまの大臣の御答弁、とにかく航空事業といふものは集約化していくという、そういう根本的なお考えのもとにいろいろ究極的なものをやつていращやるのだというふうな私には承つたのでありますが、とにかく、これは言わぬでもわかつたことではあります、航空事業は本質的に非常に金がかかるということが特質だと思ふんです。727だけで、あるいはDC8だけで二十億から三十億金がかかる。それからコンソリデーターになったと百億近く金がかかる。とにかく聞いただけでもびっくりするやうな、非常な金がかかる。したがつて、まだそのほかに乗員養成にも、私は聞いて驚いたのですが、大抵ジェットのパイロットを養成するのに三千万円の金がかかる、あるいはそれ以上の金がかかる。こ

ういうふうな点について、もちろん国もある程度は補助しているようでありませう。しかし、小さい会社ではやれつこない。そんなところの飛行機に乗つたらあふなくてしょうがない、いつ何時落ちるかもしれない。そういう点を考えると、航空事業といふものは本質的に本来の性質として集約性を持つていふと思ふんです。一般のバスや、タクシーや、そういうものに、ちよつとあの会社は調子いい、サービスがよい、飛行機の中でちよつと食わせるから乗つてみたい、ちよつと十分ぐらい早く着くから乗つてみたいというふうな、そういう競争の利益といふものはきわめて少ないと思ひます。これは申すまでもないことではあります、それでとにかく、機内サービスがよいとか、時間がちよつと早くつくといふことは、ちよつとしたサービスマンでありませうけれども、とにかく安全というところが何よりも私はサービスマンと思ひます。その点、集約化に關連して、そういう観点からいいますと、会社というものはだんだん集約化する過程にあると私は思ふのです。その申請があつたからどんなところでも——それはちよつと言ひ過ぎかもしれませんが、みな許可を与へたといふところにも大きな責任があると思ひますが、やはり集約化していくというのが航空事業の本来の姿である、特に安全性の点から。その点は、大臣、私の意見と同感でございませうね。

○国務大臣(中村寅太郎) 安全性を確保していくということ、集約化して営業の健全性を保持していくというお考えには、全く同感でございませう。

○前田佳都男君 次に、まず国際線の問題から入つていきたいと思ふのですが、国際線の問題であります、これは外貨の獲得とか、フライ・ジャパンとか、みなアメリカでもフライ・アメリカンといふやうに、アメリカ人はアメリカの飛行機に乗れといふやうな政策をとつておる。日本は、日本航空といふか、日本の飛行機に乗れといふ政策を強く打ち出す必要がある。相当保護を要する問題である。ことにSST——超音速機の使用ということが近い将来にあるといふことになる、非常にばく大な金がかかる。とにかく日本航空、民間の資本も相当入つておるものであります、これに

います。そういうものについては、私はやはり何らかの国の援助の道を考えていくということが必要じゃないか。そうすると、大体私は、国内の幹線、ローカル線の経営というものは、これはやっていけるというふうな見通しを実は持つておるわけでありませう。

ただいま廃止していい路線があるかという御質問でございますが、いまの状態では私は廃止していい路線はない。しかし、赤字の路線はかなりあります。しかし、この赤字路線というものは、いま言いますように、一つの考え方によつて、そういう考え方の上に航空事業のあり方をつないで集約化する、再編成をやつていけばやはりいけるんじゃないか、こういう見通しを持つておるわけでございます。

○前田佳都男君 とにかく大臣のお話を聞いておりました。どうしても廃止できぬところは、そういうところをいろいろ考えてやつてほしい。いろいろお話を承つておると、やはり航空企業というものは、大体世界各國の歴史を見ても、われわれ貧弱な勉強で見ても、とにかくイタリヤにしても、ドイツにしても、すべての航空企業というものが、初めはいろいろあるであらうと思つてやつたやつが、集約化したと、大体会社の数がみんな減つていつてゐる。この過程、それまでの間に、運賃プール制とかいろいろのことを考へる。新聞でも言つておるやうですけれども、これはおそろしくその道への一つのステップであらう、私はそういうふうな解釈をしてゐるのですかね。

それから、話は飛びますが、今度、いま一番問題になつておるのが、私は会社の名前を言うのはどうかと思ひますが、日本国内航空だろうと思ふ。日本国内航空は、一番あとで発足した、非常に経営基盤が弱い。ところが、その日本国内航空といふものの経営救済といふものも急務だと思ふ。思ふけれども、日本国内航空といふものを救済するために、これにばかり熱をあげておるよりなちよつと印象も受ける。実はそれで、現在

の全日空とか、あるいは日航とか、一応全日空は事故がありましたけれども、一応びんびんしておるのです。その会社にちよつとおんぶしてゐる。何か助けていつてもらおう。ところが、日本国内航空の借財たるや、私ちよつと数字を忘れたが、相当な額の負債を持つておる。この負債を持つたまま、とにかく会社が健全な会社と何とかかんとか言つて一緒にやつていつていこうといふことは、結局健全であるべきところまでみないからだが弱つてくる、そういうふうなことになる。それが弱つてくる、そういうふうなことになる。それが弱つてくる、そういうふうなことになる。

いまこれを一緒にするといふことは、だれでもみないやが。それで、借財がある、負債があるなら、その負債のたな上げをするとか、金利をどうするとか、これは新聞に書いてございませうけれども、これは大臣、率直に言つて、財界のそれやらがどんな努力をしたとか何とかといふことは新聞にちよちよ出ておりました。ところが、日本国内航空といふものをもつとびしつと正すべきものは正して、それから再編成——合併といふ姿に持つていつてもらつて、すつきりした集約化といふことをやつてもらう。どうも一方はひよつてきてゐるの、何となくちよちよいかぬといふこと、それとこの再編成は実は関連はしておるやうですけれども、どうも急いで結論を出さなくちやいけません。急いで結論を出さなくちやいけませんけれども、その点をひとつ、日本国内航空は国内航空として救済策を考えたらいと思ふ。それを考へてあげて、借金のたな上げをする。それだけの借金を背負つた会社と、びんびんしてゐるものと一緒にしたつたら、これはとにかく一緒にしたつたものも弱つてしまふ。そういうふうなことがあると思ひますので、その点について、えらい単刀直入のおかしな質問かと思ひますけれども、ひとつ。

○国務大臣(中村寅太郎) 私は、航空企業の再編成といふことは、集約化といふことは、これはやはり企業みずから自主的に考へていただくことが一番いいじゃないか。政府があまりこれに、民間企業の中にちよちよばしを入れたらあるいは世話のやき過ぎをやるというところはなるべく避けたほうがいいではないか。現在の日本の航空企業のあり方あるいは航空事業の実態等は、企業に携わつておる人たちが自分で一番よく知つておりますので、現在日本の国内にあるおきな企業は五つありますので、その責任者にこの間お集まりを願ひまして、企業みずから自主的にひとつ検討していただいて、日本の航空企業のあり方の結論をひとつ出していただきたい、そういうことで大体いま向うにお願ひしておるわけでございます。そういう過程でございませうが、この段階で企業者がそれぞれ最善の方向で作業あるいは話し合ひを進めておる実情でございまして、そういうことで、できるだけ早い機会にやはりきつちつとした安全運航につながる、しかも経営が健全であるといふ線につながつた再編成といふことです。集約化が実現することを期待してあります。あまりこれに政府が指図とか出さばつて世話をすることは避けたいが、いいではないか、かやうに考へて、いま企業みずからの自主的体制づくりに努力をしていただけておるやうな事情でございませう。

○前田佳都男君 再編成問題は、もう一つで私終わりたと思ひますが、あと吉田先生がやられるので、そのあとちよつと私やります。

とにかく航空審議会といふものを私はもつと深く勉強してみたいと思ふんですが、航空審議会の答申といふものが去年の十二月に出た。この答申を私は三べんも四べんも読んでみて、どうも解決できるやうな一何か、率直に言つて、はつきりわからない点もだいたいあるんですが、この航空審議会の答申が相当急いで行なわれたといふことも聞いており、それでしかも、その答申の場合における討論の姿といふものも、大体非常にすれすれで、十四対十三とかいふことで、何か一票ぐらい

の差で、意見が、非常に激論があつたといふことを私は聞いてゐる。とにかく日本の航空政策といふか、日本の航空事業の将来のあるべきビジョンといふものは、これは運輸省として、また航空審議会においても、十分時間をかけて、あるべき姿といふものを私はもつと慎重に——もちろん慎重におやりになつたと思ふんですが、もう一べんも二べんも私やつてもらつて、ことに大事故が発生した新しい事態に対処して、さらにもつと、十三対十四といふやうなものではなくて、もつと権威者を網羅して、なうしてあるべき姿といふものを私はもつと慎重に審議されて、日本の航空の国策といふものをもう一べん審議会にかけて、ひとつ答申を得、さらに運輸省としてその国策を樹立してもらいたいと思ふんですが、その点はいかがでございませうか。

○国務大臣(中村寅太郎) 私は、昨年の十二月に出された航空審議会の答申に対しては、いろいろやはり意見のある方もあつたと存じておりますが、しかしながら、政府といたしましては、一応審議会の答申を得ましたので、これを尊重していきまふと同時に、その他の意見をもできるだけ幅広く聞きまして、そういうことを尊重しながら、最善の一つの方向に持つていきたい、かやうに考へておる次第でございませう。いますぐ審議会を再編成して、答申をもう一べんやり直すといふやうなことは、いまの段階では考へておりません。

○前田佳都男君 ただいま大臣は、もう一べんその答申をやり直すといふことはお考へにならぬ、それはそうだと思います。思ひますが、とにかくこういう事故があつたあとで、航空界の再編成を急いで、あつてこの二月中にやらなければいかぬ、三月中にやらなければいかぬと、あつて込んで拙速にならなければいかぬ、もちろんこれは十分慎重に、航空事業のあり方といふものについて、ときどきこの委員会に御報告をしていただいて、慎重におやりいただきたいといふことを強く要望しておきます。

○吉田忠三郎君 航空の再編成の問題がいま前田

委員からいろいろ質問されました。私も関連で若干伺つてみたいと思います。

一つは、三月の五日の日経新聞に出ていたものです。いろいろ大臣は、去年の十二月の答申に対して、ただいまも繰り返して、尊重してまいりたい、こういうような答弁をされております。私は、ことばだけで尊重してまいりますと言つても、問題にならないと思ふんです。なぜかという、航空業界のほうは、いまも前田委員が指摘したように、簡単に再編成というものはできません、しかも急いで強行すべきものではないと言つておられます。それよりも当面は不振の打開が先決である、だから再編成というものは、その促進はそのあとだ、こう言つていらっしゃるんです。具体的にこの新聞の内容を見ますと、「松尾日航社長が国内幹線三社による共同運航方式の採用を全日空に要請することになったのは」、一つは、「航空審議会の案通り、業界がただちに再編成するのは国内航空の赤字問題などからむずかしい」、こういうことを申し入れていらっしゃるんです。それから二番目に、「不況に加え、全日空機墜落事故により、航空旅客が減少、当面幹線が赤字状態となつていて」、三、「共同運航を実現すれば、業界の過当競争がなくなり、運航コストが下がる」、四、「過当競争防止により、安全運航が確保される」、こういう内容を含めて、これに対して全日空の岡崎社長は、共同運航には全面的には反対しないけれども、国内航空が主張する無制限の共同運航方式には反対である、こういう意見をここで申し述べているわけでありまして。この申し入れをした松尾社長は、この案でまいますれば、「共同運航に伴い、部品などの共同購入や施設の共同使用による経費削減を全日空に申し入れる」、このことについては、今度は岡崎全日空社長も賛成の意向を明らかにして、問題のいま指摘された国内航空の管野社長は、「これが実現すると、当社の経営再建につながるほか、業界全体のプラスとなる」、こう言つています。ですから、どうもこの新聞の内容をすなおに見ても、運輸省がいま進めようとして

いる再編成というものは方向がちよつと違つてくるのじゃないか、こういう気がするもので、これに対する考え方をひとつ聞かしていただきたいと思ふのです。私もしろうとでありまうけれども、いままでいろいろ当委員会で、事故のあるたびに、あるいは機会あるたびにこの問題を取り上げてきた一人でありますから、そういう立場で考えてみると、そう簡単に私は再編成というものはできるものではないと思ふのであります。それはなぜかという、各企業の経営状態がそれぞれ違つておるといふことです。しかも経営の内容は、御承知のように、国策会社である日航、そしてまた全日空は、最近でございましてけれども、若干経営基盤というものは確立をされつつある、こういう状態ですから、この二つの会社を除いた他の航空企業を営んでおる会社といふものはまことに経営状態が国内航空をはじめとしてよくないといふことは十分知つておられると思ふのであります。したがつて、職員の待遇といふか、労働の条件、あるいはその他の施設の状況、あるいはまたそれぞれの株主の関係等々の構成もすべて違つています。これはたびたび申し上げまうけれども、国内航空の場合は地方自治団体がかなり出資しています。そういうように内容が違つています。ですから、これを運輸大臣が申されたように再編成を急ぐといふことになりまうればどういふ結果になるかといふと、もとより株主に多大に犠牲を負わす、こういう結果にもなる。しかも、いまのような状態でこのことをさらに強行するとすれば、それぞれの企業に所属しておる職員の動揺等々、これが関連をいたして安全問題まで悪影響を及ぼしていく、こういうことになるのじゃないかと私は思ふのです。したがつて、なぜこういう問題が今日起きてきているか、ここに運輸大臣並びに運輸省の局長以下幹部の諸君が目を向けなければならぬのじゃないか、こう私は思ふのであります。で、事故があるたびにいろいろ再編成、集約化等々といふものがそれぞれ論ぜられますけれども、しからば一体それが具体的に政治の場なり

あるいは行政の場で施策として実行されてきたかといふと、私は、全くないと言えないけれども、皆無に近い、こう言わざるを得ない。ですから、私から言わしめれば、完全に、いま前田委員も指摘したように、政府自体に航空政策がない、こういうところに結論づけられるんじゃないか。ですから、あらゆる角度から今日日本の航空政策といふものは不在である、こう言われてはいるけれどもここにあるんじゃないかと思ふ。私もいままではいろいろこの問題を取り扱つてきてみて、政府並びに運輸省の航空局がやっています実績といふものは明らかに場当たりである、計画性があつともない、こう私は言わざるを得ない。ですから、迷惑をこうむるものは航空業界の人々だけなんです。端的にある新聞にも出てはいるけれども、政府に政策なんといふものは全然ありませんと、飛行機のつくり方一つ見たつてわかるじゃないか、こういうことを言つておる。ために、飛行場のたとえば建設についても、政治家につかれて、おととい報告されたように、いまだに飛行場ができたけれども定期運航もできないような松本飛行場等々がこれはいい例だと思ふ。先般本委員会が指摘した三宅島の飛行場においてしかり、等々がここに書かれてはいるんだと思ふけれども、こういう点が私は問題じゃないか、こう一つ思ふ。

それから、たいへん航空審議会の答申を尊重する、こう大臣は何か宝を求めたやうなもの言ひ方をしておられますけれども、一点航空審議会というものの権威はどこあたり位置づけられているのか、非常に私は疑問だ。前田委員も指摘したように、この内容を見ますと、答申をしたものは、将来の日本の航空事業のあり方というばく然とした答申のしかたをしたんです。ですから、出てくる答へは、わずか一月足らずで審議したわけですから、満足な答へはもとより、ばく然とした答申をしてはいるわけですから、どうせばく然としたものしか出てこない。どんなにまじめにこれを読んでみても、つかみよのない答申なんです。す。あえてこの中でつかみ得るものは、将来国内運輸は一社にして、国際線を一社にする、当面にいかく関係各社間において、飛行機の機数、あるいは便数の調整、運賃のプール制等々を実施したいんじやないか、こういうものが貰かれてはいるように思ふんですね。私はこれは何か、伝家の宝刀のように、たいへん尊重していきまうなどと言つても、どこを尊重してどういふことをやるのかつかみ得ない。具体的にどういふ面で尊重をするといふことは大臣は答弁してはおりませんから、私つかめません。そこで私は、これらの問題は、たいへんやり方としては幼稚なやり方ではないか、こう思ふんですね。今日、日本の航空事業そのものは一体将来に向けてどうあらねばならないかといふ基本の問題は、何としても航空事業の将来がどうなるのかといふ基本問題をやはり論じなければ、これを抜きにしては私は政策といふものは出てこないと思ふ。

具体的に申し上げまうけれども、たとえば、今日パイロット養成についてどう言われておりますけれども、先般の委員会でも申し上げたけれども、一体こんなに少ない教官、人の関係です。あるいはこんなに少ない機材でいいのかといふ問題が一つある。これはイギリスの国立の航空大学の例を引つてみますと、機材については、二十六機も持っている。オランダの場合は三十機も持っている。わが国の大学で持っている機材というものは、わずか単発が七機、双発が四機、こういう状態なんですね。こういう問題を一体どうするのかといふことが一つあります。

うことも論じてみる必要がある。

それからさらに、管制官の人手の問題、それから人間としての能力の問題、それから待遇あるいは労働条件等々の問題、これをカバーするために一体どう機械化していくかという問題だっていると思う。

さらに、再三指摘されているように、安全性と関連させて過当競争の問題がある。こういう問題だつて一体どうするのかというところが、この答申の中に、機数、便数の調整をやらないかと、運賃のプールの実施をやったらいじやないかというように言われている程度で、具体的に一体運輸省の航空局がこの過当競争についてどういう施策でこの業界の指導監督に当たろうとしているかというところが出ていない。こういう問題、やはりこれは掘り下げてみる必要がある。

それからもう一つはパイロット、航空事故が起るたびにほとんどそれぞれの統計を見てパイロットのミスによるものが多い、こう言われたり、書かれたりしているの、そのパイロットは、これはだれでもパイロットをやるといふわけにまいるから、それぞれの資格要件を整えて、国家試験を受けてパイロットになるのだと思うが、そのパイロットを試験する試験官の問題だつて私はあると思うのです。現在航空局にいらつしやる試験官の方々が、こんなに大型化してまいったりあるいはジェット機になつたりしているわけですから、実際問題としてその資格要件を持つていない人が検定官になっている、試験官になつてゐる。だから、それは技術的にはそういうものがなくても、法規、慣例その他を熟知しておれば試験官として用が足りるということであれば別であります、まずこういう問題がある。

それからもう一つは、運輸省自体に、運輸大臣も先般答へられたけれども、予算が全く不足している、人手がない、こういう問題がありますね。たとえば、一つ試験官の問題で指摘しておきたいと思いますが、ジェット機の資格要件をとるため

の試験というものは、アメリカまで行かなければならないわけでしょう。今日サンフランシスコでやっていますね。そうしますと、その間の旅費といふのは二十二万円幾らより予算がない、私の調べたところでは、一体航空局の試験官がアメリカへ往復するのに二十二万円で行つてくるのができまつか、運輸大臣、できないでしょう。何を言つておるかという、完全に試験を受けなければならぬというわけの学生、側の方からお金をちょうだいをして、援助していただいて、試験官が年に二十数回アメリカに渡つて試験をしてゐる、こういう実態でしょう。この中に一体何か情実がないか、これはやはり懸念される問題じゃないですか。向こうへ行つてホテルの宿泊代からあつたのは往復の航空運賃がみんな会社持ちだ、日本航空あるいは全日空の会社が出す、こういうばかばかした予算体系にしているところに、運輸大臣、根本的な問題があると思うのです。こういう問題を抜きにして、一体この集約、統合であるとか、再編成を論じてみても、これは明らかに、日航社長が言つてゐるように、再編成促進なんというものは経営改善の次の問題だ、こう言われる結果になるのではないかと思うのです。

それから、おとこのこの委員会でも、事故発生後に運輸大臣はかなりのきつい警告も出した、そしてまた関係者と集まつて安全の誓いをした、こう答弁されました。たいへんけつこうなことだと思ふけれども、こういう問題を解決しないこととばかりで事故が起きるたびに安全の誓いをしたからといって、一体安全といふものが確立されるかどうか、こんなものとは何かの宗教のお題目と同じようなものではないかと思うのです。大臣、一体こういう基本の問題、運輸大臣は今度のつまり航空再編成の問題とからめてどう具体的に対処していかれるのかということをやはりこの際明らかにしていただかないと、たいへんわれわれとしても、いままでいろいろな問題を取り上げてきたけれども、実のらないような気がする。ぜひ責任ある明快な答弁を求めておきたいと思ふ。

○国務大臣(中村寅太郎) 私、吉田委員から申された、指摘を受けた点については、大体私も正直に申し上げましておおよそなすけるのでございます。ただ、最初、航空企業の集約化といふ点、再編成の問題等について、日航社長と全日空の社長の見解を新聞でお読み上げになりましたが、私は、やはりいまそれぞれに、日航は日航、全日空は全日空、その他の企業は企業で、集約化といふ点、再編成の問題については、それぞれ意見は持つておると思ひます。その意見はそれぞれ持ちながら、大体の方向としては、運輸省が要請しました集約化の線に沿つてひとつ再編成をやろうという熱意は皆さん持つておられるといふことを信じておるわけでございますが、この問題は、さつきも前田委員の質問にお答えしましたように、私は原則としてはやはり企業みずからの自主的な体制づくりといふものが必要であるといふ考え方を持つておりますのでございまして、運輸省といふものは、先ほど言います答申の内容といふものが、いろいろ吉田委員は御意見を付けて申されましたが、大体答申の内容といふものの方向は確保し得るのではないかと。まあ国内、国際線を一社、将来の方向としては国際線一社、国内線は二社というところでやつていくというふうな基本的な態度が答申の中にも盛り込まれておるようでございますが、私は、この答申をやはり尊重しながら、企業のみずからの力で集約化、合理化等の体制をつくり、安全経営の成り立つような方向を打ち出してもらいたいといふことを要請しておるわけでございます。これはこれとして、一応さういふ方向で進めてまいる所存でございます。

第二に御指摘になりましたいふゆる安全運航に對するいろいろの諸問題でございますが、これは私も率直に申し上げますが、やはり日本の航空需要が近年非常に高速度で増大してきたと、それに対する一つのかまえての施設あるいはいろいろの諸準備が並行しておらぬといふことは、これは私はそのまゝ認めるのでございます。そこ

で、それに対する政府の方針というものが、今まで、微々としてではありますが、やつてきたものであります。しかし、今回の事故に當面しまして、これは国民も、あるいは政府もでございますが、非常に大きなやはりこれはショックを受けたことは事実でございます。先ほど言いますように、航空事業は、営業が非常に不振になるようなお客さんの減り方といふものに當面いたしておりますので、こういう点を考えますときに、企業は企業としてのやはり覚悟も要すると思ひますが、政府としては、私は、いま吉田委員が指摘されたように、現在の航空事業の基本的な問題にメスを入れる必要があるといふことを非常に強く感じておるのがあります。先ほど指摘なさつた、いふゆる搭乗員の養成といふようなものを考えてみましても、全く吉田委員の指摘そのままで、現在の航空事業のあり方に並行した搭乗員の養成施設がないといふことは、これはまさにさびしいこととございまして。私は、搭乗員の養成施設について、国がもつと積極的な方策を考えなければならぬ。今回きわめて小さいこととございましてけれども、宮崎県にありますが航空大学、これにYS11を二機設備するようにいたしましたのも、実は搭乗員の養成を強化していきたいといふ一つの歩み出しでございます。これは吉田委員も御理解していただけたと思ひますが、搭乗員の養成施設といふものは、先ほどのおことばの中にありましたように、非常に大きな金を要しますので、一年や二年で完全な養成施設といふものはできない。そこで、十年計画ぐらいで搭乗員の養成に對するかまえてをくり上げる必要がある、こういう考え方に立つて航空局の中でいま検討を続けておるわけでございます。

それから施設でございますが、やはり航空安全を考えますときに、完全な飛行場を持つておるということが一つの要素であります。その飛行場に付帯していふゆる航空管制施設を完備する、あるいは航空に必要な気象情報を完全につかんで、気象の異変によつて事故等を起こすことのないよう

ないいわゆる気象施設を完備するといふふりなこともきわめてこれは必要なことでございますが、現在日本の飛行場全体を見ましても、吉田委員も御承知のように、世界的水準にどうにか達するといふのは羽田だけであります。大阪その他ローカル線に至りましては、きわめて小規模な施設であつて、完全なものにするためには、相当に思い切つた設備を整えなければならぬという実情にあることは、仰せのとおりでございます。私は、今回の事故を契機として、政府といたしまして、大阪、それからその他のローカル線の飛行場に至りますまで、いわゆる管制施設といふものをできるだけ整備する、それから気象施設もできるだけこれを完備いたしまして、気象から起きる被害、災害等のないように整えていきたい、そのためには政府といたしまして、できるだけ費用をかけるという決意をいたしておるのでございます。

それからもう一つ大事な点は、先ほど吉田委員の指摘の中にもありました、いわゆる要員の確保でございます。これは正直に申し上げまして、やはり空港設備に付随する航空管制官、あるいは誘導施設等その他のいわゆる要員が、一般の公務員と同じような観点で、予算要求なんかのときに査定されておつたというところは、これはやっぱり反省をしなければならぬ。そこで、先ほど申しましたように、応急処置として整備するために、要するに、人員につきましては、現在運輸省の中に持つております凍結された定員がおおよそ百二、三十名あるのでございますが、それを運輸省だけでは不足を感ずる、そうしてさしあたりの要員の確保をはかる。

それからさらにもう一つ考えなければならぬのは、要員に対する処遇であります。先ほど吉田委員もきわめて強いことばで指摘をなされましたが、要員に対する処遇が不十分であるという点に、その特殊技能といふものの立場から考えましても、私は、その点にはもう少し配慮しなければならぬ、かように考えておりますので、そういう点で処遇の点も考へる。さらに、管制官というよりなものは、同じ仕事

を七年も八年もして一向出世していく道がない、これはことばが適當ではありませんが、やはり人間の前途には希望といふものがなければならぬ、そういうことも考へて、何らかのひとつそういう人間としての希望に對してこたえる道はないだろうかといふようなことで、今日検討を始めておるようなわけでございます。

そういうことで、労働過重等をつとめて防ぐとともに、そういう形で整備をして、そうして飛行場の体制を整える、こういうことを急がなければならぬといふようなことで今日努力を続けておるわけでございます。そういうことをやりながら、根本的には、先ほど吉田委員が指摘をなされたように、日本の航空全体の一つの計画、十年間ぐらいついて見通したの青写真といふものをつくる、その青写真に沿つて航空行政が運営されていくようにつとめてまいりたい、そういうことで今日努力を続けておる次第でございます。

○吉田忠三郎君 閣下です。簡単にもう一問だけで終わりたいと思つて。

大臣から、根本の問題にメスを入れる時期が来ている、したがって、その問題については、十年間ぐらいついて見通したの青写真といふものをつくる、こういうことですから、私は、この機会に、ひつと私が大臣に強く申し上げておきたいことは、与党の、つまり、自民党の交通部会の田邊さんが、先般新聞記者と会見をいたしまして、イギリスであるとか、あるいはイタリアであるとか、西ドイツと比較して、日本の国の交通政策といふものはおくれれている、そのおくれれている原因は何かといふと、投資の關係である、政府は金を出していない、こういうことを申されておるのを私は新聞で見たのです。いまの大臣の答弁の十年計画なるものをちょっと私は頭に置いてみたのですが、「航空情報」に西ドイツの例が出ておるのです。西ドイツの例は、置かれておる国の条件といひますか、実態といひますか、やや日本と似ているのです。同じく敗戦国であるといふことで

すね、で、先ほど前田委員が指摘したように、世界各國ともに、航空事業といふものは戦後雨後のタケノコのように無定見に認可をした。日本の場合も全く無定見に認可をした。ですから、今日の過当競争あるいは業界の混乱といふものは、その人々の責任が全くなしとは私はしないけれども、大かたの責任はやはり認可をした政府、運輸省にあると思つておるのです。そのあと始末はやはりから手ではできない。だから、基本の問題にメスを入れて、大臣が答へられたように、十年間ぐらいついて見通したの青写真をつくる、こう言つておられるのだと思つておるけれども、ドイツにおいても、やはり同じ現象が起きたのです。ね、この「航空情報」を見ますと、ドイツではどういふことをやつたかといふと、たいてい民間航空の再建がきまつたからじつくりと二年間準備に日を費やしたわけなんです。その結果、ルフトハンザ会社の資本金といふものの九五%までを政府、つまり、ドイツの国が資金として持つておる。そのほかに、地方自治団体がその残余を持つ。あるいは運輸資金等については、国のさらにその後の融資あるいは債務保証等々も大幅に行なつた。そして国際線の開拓のようなものについては、前田委員も指摘したように、経営補助金を与える政策をとつてきたのです。そして十年計画を立ててこの再建策を施したわけですが、さて運輸開始という段階で、すでに九十人以上のパイロットを国で訓練養成しておつた。しかも、営業面についても、この十年間といふものは企業性の追求するのではなくして、安全性に第一を置いて、赤字経営をつまみ計画的に計画されてやつた。事実十年間は赤字であつた、十一年目からようやく黒字になつた、こういうことが書かれておるわけなんです。同じ条件のドイツが、このような強力な国の政策を立ててやつて、民間航空の再建をはかつた。わが国はいまちょうど、幸か不幸か、再編成であるとか何とか——いわゆる再編成といつてみたつて、再建策をいまいろいろ検討されておるのだと思つておるのです。そういう時期に來ておるの

ですが、大臣、どうなんでしょう。これは私は、人の悪い新聞記者であるとかあるいは評論家が、日本の航空問題に手を染めても、政治家はさつぱり金にもならぬし票にもならぬといふようなうがったことは聞かなくてすけれども、そういううがたことは別な問題としても、やはり現状をながめてみる場合、事故のときにこそこういう問題が政治の場で議論されてみたり、あるいは行政の場で議論されておるということぐらひがぼくは落ちじゃないかと思つておるのです。ですから私は、ドイツの例あるいはイタリアの例もあることとてございまして、せつかく先ほどお答へがあつたわけなんです、ですから十分に答へられたもの、それから各委員からそれぞれ出された意見、過去の委員会の経緯等々を踏まえて、今度の再編成といふものは将来百年の大計に誤らないような方向で、具体的に私は実行していただきたい、こう思つておる、このことを一点申し上げて、私は、閣下質問でありますから、質問を終わりたいと思つておる。

○國務大臣(中村實太君) 私、吉田委員が言われたように航空の政策といふものは、やはりもと本格的なものでなければならぬ。たとえて申しますと、国鉄の第三次長期計画の内容を見ましても、二兆九千億のやはり投資をする、都市近郊の通勤通学対策の費用だけをとつても五、六千億の金を投じようとしておるのを見ましても、日本の将来はやはり航空といふものに大きな経済の発展の柱がかつてくる。私は、国際線でも国内線でも、やはり一般貨物といふものは、やがて十年もたてば航空による輸送といふものが実現してくる、そういうことを考えますと、いまのようにただその場の消極的な方策では、私はこの時の動きにはついていけない。やはり十年ぐらいついて大きな投資をして体制をつくり上げていく、その体制の上に企業が乗つて初めて航空事業といふものの国際競争力も確保されるし、あるいは国内の航空企業の健全な経営も成り立つていく、かように考えますので、さつきも言いました

ような十年ぐらいの青写真には、これに並行した投資の計画もこれについていく、こういう形で、これはただ運輸省だけの一つの案ということにせず、私は、これは国をあげてこういう方策を確立する時期である、かように考えておられまして、運輸省としても、航空局の整備強化をはかっていると同時に、この一つの大きな長期計画というものを確立して、それを実現するように全力をあげてまいりたいと思っておりますので、委員会等でもひとつその方向でぜひとも御協力をお願いしたいと考える次第でございます。

○前田佳都男君 あと二、三質問がありますから、時間の関係上、できるだけスピードを出してやりたいと思います。御答弁も簡単でけっこうでございます。

この企業の集約化に関連をいたしましてお伺いしたいのですが、ちょっとこれは質問漏れだったんですが、大体日本の国の国内の航空というものは、およそ飛行機が飛び立つてから一時間か二時間間目的地に着くような距離にあるわけですね。大体夜中に出発して夜行便で朝目的地に着くというふうな、たとえばアメリカのサンフランシスコを立つてニューヨークにあくる日の朝着くというふうな、そういう地域に日本の地理条件がないわけですね。したがって、日本の航空というものは、大体飛行機の利用時間といいますが、ユーティリティの時間というものは非常に少ないように思いますが、大体一つの飛行機で一日三時間か四時間ぐらいじゃないか。これは私知りませんけれども、飛行機の利用率というものが非常に少ないんじゃないか。その意味において、あるいはソビエトであるとか、中共であるとか、インドであるとか、アメリカであるとか、そういう大きな国は、いわゆる国内航空というものは非常に発達する可能性がある。ところが日本のような小さいところでは、飛行機の利用時間というものが非常に少ない。いわゆるユーティリティの時間というものは、時間が計算していきまると高くつく、償

却だつて非常に高くなる、そういうことになるのではないかと。そういう点から考えても、競争というものはもう極力これは避けて、できるだけ一本化していく、飛行機を効率的に使うために、とにかく一本化していく、そういうことが私は基本的な考え方としていいんじゃないかと思う。また、一本化することによって、これはやってみなくてはわかりませんが、搭乗運賃というものは相当軽減される、安くなると、そういうことも聞いてるんですが、その点について、あるいは大臣とつづいて航空局長でもけっこうであります、ひとつ聞かせていただきたい。

○政府委員(佐藤光夫君) 前田先生御指摘のように、数社に分かれておられますものが一社になった場合、効率があがるということはお示しのとおりであらうかと思ひます。ただ現実には、この企業体がいかにあるべきかを、そういう企業体があるいは別にしておきまして、そういうような効果を生ずるような方策を考へるというより、なにかあるかと思ひますが、方向をたしめては、できるだけ集約をして経営効率をあげるという方向を、大臣からも申し上げておられるように考えるべきであらうと思ひます。

○前田佳都男君 ただいまの航空局長の御答弁にもありましたように、とにかく運賃も安くする。したがって企業体は、いろいろそれは営利でやらなくてはいかぬけれども、とにかくそういう点から考へても、私は、航空事業というものは元来一本であるべきだ、しかも、非常に大きな金がかかっている、政府の出資、補助、そういうものが必要であるという点だけを強く申し上げて、この再編成の問題の質問を終わりたいと思ひます。

次に、日ソ航空協定の問題です。これはいまモスクワで何か交渉をやっておられるように聞いておりますが、あるいは発表しにくい点があればその点は省略していただいてけっこうであります。大体日ソ航空協定の基本的考え方というものは、相互乗り入れでいくのですか、一方の乗り入れでいくのですか、これはどういふことなんです、あ

るいはチャーターがどうかいろいろ言っておりますけれども。

○政府委員(佐藤光夫君) 日ソ協定の基本的な考え方は、相互に首都間を乗り入れをする、その乗り入れをする路線をまず協定をするということでございます。御承知のように、現在国会で御審議いただいております日ソ航空協定の条約本文によりますと、日ソ双方、それぞれ東京・モスクワ間をつなぎ、さらにそれ以外の地点をつなぐということに、双方合意しているわけでございます。ただ御承知のように、現在ソビエト連邦におきましては、シベリア上空を通過する国際路線の施設がございませぬために、暫定的にソ連の航空機をチャーターして、それを日ソ双方で共同運航をするということ、なほ暫定的に協定をしたわけでございます。

ソビエトに参りまして行なわれている交渉は、その具体的実施の細目について交渉を進められておられる、こういう状況でございます。

○前田佳都男君 それで、そのソビエトの飛行機ならばシベリア上空は飛べるような施設があるの、日本の飛行機ならば飛ぶことができないの、まあそういうことですか。

○政府委員(佐藤光夫君) さようでございませぬ。前田佳都男君 それは何か機械に相違があるのですか。同じことじゃないですか、飛べないのならば、どちらの飛行機行だつて同じじゃないですか。

○政府委員(佐藤光夫君) これはわれわれとして、協定交渉のときに、暫定運航をする問題について、ソ連側と相当、長く技術的な問題その他を折衝したわけでございますが、結論をいたしまして、現在ソ連におきましては、シベリア上空を経由する国際路線がない、国際路線が設定されておられない、その中には施設の関係もございませぬ、あるいは施設以外に、ソ連の国内のいわゆる国内事情、他の行政機関、その他の関係があるという説明をいたしてございませぬ、それとの関係で、いま直ちにこれを始めることはできない。しか

し、共同運航を始めたならば、逐次そういう情勢

になるといふ説明でございまして、したがって、そういう情勢になるまでの間は、やむを得ずソ連機をチャーターをして、共同運航をする、こういうことにいたしました次第でございます。

○前田佳都男君 それでは日本が、日本航空がソビエトまで行きます。行きますけれども、これはソビエトの飛行機をチャーターして行きます、それで相互乗り入れだ、こういうことですね。

○政府委員(佐藤光夫君) おおむね二年間は、そういう暫定的な運航をするということに相なっております。

○前田佳都男君 それでわかりましたけれども、これはいいとして、大体、実施はいつごろになる見通しですか。

○政府委員(佐藤光夫君) この実施は、ただいまソ連に参つております日航の細目実施交渉の結果いかににもかかわるわけでございますが、従来ソ連側と打ち合わせましてめどを置きましたのは、本年六月開始という一応のめどにいたしております。あるいは若干、ただいま交渉の状況等を承りますと、おくれるのではないかと考えられますが、一応六月をめどにしております。

○前田佳都男君 次にIATAというのがありますね。ソ連は、このIATAというのに入っているのですか、入っていないのですか。

○政府委員(佐藤光夫君) 加入していません。前田佳都男君 いらないのですか。それでは何いしますが、このソビエト経由の、あるいはモスクワ行き、あるいはモスクワ経由をしてヨーロッパに行くこの間の運賃というものは、IATAに拘束を受けず、なんと低廉にすることができるといふわけですね。

○政府委員(佐藤光夫君) 運賃のきめ方は、いわゆる国際協定に準じてきめるといふ基本的な約束がなされております。すなわち、先生御指摘のIATAの運賃方式に準じて運賃をきめるといふ基本的な取りきめがなされております。

○前田佳都男君 それではもう一つ、ごくプリミティブな質問ですが、大体、ロンドンへ行くと仮定

して、このシベリア經由でこの路線を使った場合に、あるいは北極回りあるいは南回りと、どれだけの時間が違いますか。

○政府委員(佐藤光夫君) 距離にいたしまして、モスクワ經由の場合に、東京—ロンドン間が一萬四千五百キロメートル、コペンハーゲンを回りまして、所要時間が、モスクワ經由の場合が十二時間三十分、コペンハーゲン經由の場合が十八時間四十五分という計算に相なります。

○前田佳都男君 わかりました。

最後に、これはおそろくどうなのか、ないのだからと思いますが、日本と中国の間に航空協定とか航空交渉というふうなそういうふうな気配は從來でもあったのですか、これはどうですか。

○政府委員(佐藤光夫君) 中国本土との航空交渉をしたことはございません。

○前田佳都男君 わかりました。以上です。

○金丸富夫君 ちよつと一言関連。いま共同運航の答弁があったのに、共同運航という、たとえば日本航空がモスクワまで行く場合には、それじゃ日本航空が行くという形に共同運航するのですか。私は、向こうの会社とこちらの一会社が共同して経営をしていくというように理解をしておるのですが、たとえば何月何日東京発の飛行機の方は日本航空だ、それから今度は、その次の便はソ連だというふうなぐあいに協定するのですか。ちよつとそれだけお聞きしたい。

○政府委員(佐藤光夫君) 共同運航は、あくまでも両者の共同で運航をいたすわけでありまして、したがって、機材には日ソ双方のマークをつけたものをもって運航する、こういう約束をいたしております。

○金丸富夫君 マークはそれには両方つけるわけですか。日本航空だけをつけたのと、それからソ連のと別々に交代になるとかいうことじゃないのですか。共同運航ということになればそうでしょう。それならば日本航空の分の飛行機が向こ

うに行くことはないのでか。そこはちよつと誤解しますから、はっきりひとつ説明をしておいていただくかと聞連うと思ふ。

○政府委員(佐藤光夫君) 御説明が足りませんでした。たいへん恐縮でございますが、暫定的の二年間は、ソ連機をチャーターしたわけでございます。チャーターした場合には、それによって運航をする、こういうことでございまして、したがって、日航機が直接その期間においては向こうに行くというのではないということでございます。

○浅井亨君 昨今飛行機が次から次へと墜落いたしました。その原因はいま調査中であつて、まだほんとうのことはわからないと思ひます。しかし、三百二十名という人命をなくしたというので、そういう観点からいろいろ論議されておりますが、私は人命尊重という点から考えますと、飛行機に乗っておられる方は、それを中心にしてお考えになることは、これはもちろんでありますけれども、危害を加えられるかもしれないというふうなこの問題になりますと、やはり飛行機そのものの事故、それから地上におけるものの人心の不安感といふもの、これをどちらを重き置いて航空といふことについてお考えになつておるのでしょうか。それをまずお聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(中村寅太郎君) それはどちらを重きを置くといふことはございせんが、空を飛んでおる飛行機が事故がなければ、地上の被害はございせんので、まず飛行機そのものに事故のないようにという配慮で計画を進めておるわけでござい

○浅井亨君 それはそれとおりでありますけれども、落ちなければそれでしまいたと、こゝろいへばそれまでですけれども、地上におる人の不安感といふものは、これはぬぐい去ることができないと思ひます。だから飛行機そのものに對しての、いわゆるパイロットの養成とか、また計器飛行と

か、また有視界飛行とか、こゝろいふいろいろな問題がありましても、地上におけるものはいつ危害を加えられるかも知れない、こゝろいふことになりまして、いわゆる航空といふものの規定は、一応いゆる地上における方々に対して、このような制度をつくつておるというふうなものがないと、ほんとうにどちらともいふわけ

○国務大臣(中村寅太郎君) いま浅井委員の仰せられました点でございますが、これは飛行場にもよりますが、たとえていいますと、羽田のような海に近い飛行場の場合は、おるときと、上がつていくとき、なるべく早く海のほうに出るよう、こゝろいふ指導をもつていくというふうな形である配慮をいたしておりますが、基本は、やはり航空機の離着陸の際に安全を確保するといふこと以外に、その周辺の人たちに對して直接事故の飛行機といふものがないようにするといふことは、きわめてむずかしい事情でございまして、やはり滑走路をつくります場合に、なるべく人家のない方向で離着陸できるようにするとか、こゝろいふ意味の地上に對する配慮はいたして指導いたしておりますし、設備も整えております。浅井委員の質問の焦点には、なかなかその点は触れにくいのでございせんけれども、こゝろいふ配慮をいたしておる次第でござい

○政府委員(佐藤光夫君) 浅井先生御承知のように、航空法の八十一條には、最低安全高度という規定がございまして、原則といたしまして、不時の事故その他を考へて、安全に飛べるような高度につきまして、詳細な規定があるわけでござい

す。十分地上の状態その他を考へて飛ぶ。飛行場の施設につきましても、いま大臣が申しましたような配慮をするといふことでございまして、何といたしまして、大臣が冒頭に申し上げましたように、航空機自体が十分安全であるようにするといふことが第一ではないかと考えます。

○浅井亨君 いまの航空局長の御答弁ですと、高度によつてその災害が防がれるというように考えられるのですが、高度といふのは別であつて、いわゆる低いからと、高いからと、こゝろいふわけじゃないと思ひます。それは必ずしもその地上におる人の不安感を除くといふことにならないと思ひます。高さはいゆる何百メートルだ、何千メートルだからこゝろいふことは、これは地上の人を守つたことにはならぬと、こゝろいふに考へるのですが、この点はいかがですか。

○政府委員(佐藤光夫君) 最低安全高度に関する規定は、「有視界飛行方式により飛行する航空機に於ては、飛行中動力装置のみが停止した場合に地上又は水上の人又は物件に危険を及ぼすことなく着陸できる高度及び次の高度のうちいずれか高いもの」といふことで、「人又は家屋の密集している地域の上空に於ては、当該航空機を中心として水平距離六百メートルの範囲内の最も高い障害物の上端から三百メートル」といふような規定でございまして、これは動力装置がとまつた場合で、機体自体が十分滑空できるというふうなことを考へての規定でございまして、一応こゝろいふような規定がございまして、つまり精神といたしましては、先ほど申し上げましたように、こゝろいふことで、万一動力がとまつても、こゝろいふ直接被害を与えないような一応の配慮は規定上あるといふことを申し上げたわけでござい

○浅井亨君 いまの説明で、いゆるある一定の高さにおれば、人家のあるところを避けてはかへ行けるということですね。しかしBOAC、これは空中分解したかなにかしりませんが、こゝろいふにバーンと落ちてくるわけですが、こゝろいふと、いま人家の密集地帯にもしかりに落ちた

とするというふうな、よい考えかも知れませんが、やはり日本の国のような過密人口のところでは、人家が密集しておるところが非常に多いわけですね。こういうところでもしあんな事故が起きたら、その下におる人はたいへんだと私は思うのです。こういう点を考え合わせますと、高度の問題を考へることもさることながら、やはり航路というものは、ある一定のものをきめておいてもいいのではないかと、こういうふうに私は思うのですが、現在日本の上空はほとんど野放しのような、手放しのようになつておるんじゃないかと、このように私は思うのです。この密集地帯といふものは、東海道沿線、ずつとこれはたいへん密集してありますので、こういう点はどのように考へていられるでしょうか。今後のいわゆる航路の設定ということ、特に私は大事じゃないかと思ふのです。この点はどういふふうになつておりますか。

○政府委員(佐藤光夫君) 航空法の規定による主要な航空路は、浅井先生御承知のように、大都市をできるだけはしとして設定をしておるといふ状況は御承知のとおりでございます。ただ、羽田等のやはり都市付近に離着陸をするというふうな場合もございますので、その場合には、先般来御承知のように、実際の飛行のしかたの型を一応きめまして、いまだで申し上げましたように、できるだけ海上に向かつて発着するというような型をつくらせたというものが現状でございます。

○浅井亨君 そうすると、タナダの飛行機が落ちたときは、これは有視界飛行に切りかえて、計器飛行をやめた、というふうなことでありますが、その中においては絶対に計器飛行でなくちゃだめだ、というふうな規定でもあるんですか。それがないという、有視界飛行でかつてにやつたんでどこに行かかわりませんか、それだから川崎の議会でも、あるいは川崎の上空は通つてはならぬと、こういうふうなことを議決したん

じゃないかと思うのですが、そうしますと、これはたいへんだと思ふのです。

○政府委員(佐藤光夫君) 先生御指摘のは、カナダ太平洋がこれは計器飛行でGCAの誘導によつて入つてきたわけですね。あるいはBOAC機のことを先生おっしゃつておるのかと思ひますが……。

○浅井亨君 ああ、間違ひか。

○政府委員(佐藤光夫君) 有視界飛行方針をとる場合には、できるだけその飛行場の発着の場合には、先ほど申し上げましたような飛び方の型を守らせることが一つ。それからできるだけ航空路を飛行させて、そういうふうな危険な地帯に入らないように将来配慮すべきじゃないか、というふうな点をわれわれとしては検討してまいりたいと考えておるわけでございます。

○浅井亨君 そうすると、BOACですね、これは何ですか、前にも一べん飛んだことがあるパイロットだといふふうなことをちよつと聞いたんですが、こういうのは自由に、観光とはいひながら飛べるんですか。そういうことがあつたんでは、やはりこれは次から次へとそういう事故が起る。もしあれが、富士の上だからいいやうなものですが、これがあつては、精神状態もありましますというものもありまします、精神状態もありまします、いろいろなことがありますので、そういうところから地上における人が災害を受けるというやうなことになる、たいへんだと思ふのです。おまけに、大都市になりますと、あのコンピュータとかなんとかたくさんありますが、ああいうところにもし落ちたとしたらどうだ、こういうふうになつては考へるんですが、こういう点からいへば、いよいよ地上の人の安全性を考へた航空のあり方というものを、やはりよく考へていかなければ、今後大きな問題が起きたときたいへんだと、こういうふうには考へるのです。

○政府委員(佐藤光夫君) 先生御指摘のように、同じ機長が一カ月前に飛んだ事実があるというところでは調査をいたしましたら、二月の五日にや

はりBOAC機が飛んでおりますけれども、これは同名の異人、やはりドブソンという名前ですが、同名の異人でございますので、次に日本にこの機長が飛来してきた場合に、十分われわれとしてはその間の事情を聴取したいと思はれておる次第でございます。将来とも、今回のBOAC機の事故原因を十分に探求いたしますとともに、この飛行経路その他についても、先ほど申し上げましたように、われわれとしても検討してまいりたいと思へておる次第でございます。

○浅井亨君 それでは次いで、ちよつと問題が変わるかも知れませんが、先年、町田で米軍機が落ちたことがありましたが、あのあと始末はどういふふうになつていますか、ひとつ概略を……。

○説明員(久保田栄一君) 昭和三十九年四月五日の町田で発生いたしました米軍の航空事故につきましては、御承知のとおり、死亡者四名、重傷者九名、軽傷者二十名の人身被害のほか、家屋の全壊四軒、七世帯、家屋の半壊五軒、五世帯、その他財産等の被害がございました。これらに對しましては、遺族賠償及び葬祭料、けがをした人たちに對しては、療養賠償、休業賠償、慰謝料、財産賠償等、合計約五千二百万円すでに昨年の八月ころまでに支払いを完了いたしました。昨年は、月平均約二十万円の療養費をお支払いいたしておりました。

○浅井亨君 そこで、民間機同士の衝突というやうなこともあり得るかも知れませんが、とにかく軍用機または自衛隊機が四方八方に飛び散つていゝる姿ですが、これがもし民間機と衝突するといふやうなことがありました場合、この調査団は、どう編成して調査せられるのですか。

○説明員(米栖大見郎君) 陸上、海上、航空各自衛隊におきましては、防衛庁長官の承認を得まして、航空事故調査委員会というものを設置しております。自衛隊の航空機に事故がりました場合

には、この委員会において調査の任に当たります。もし民間機との間に事故が起きた場合には、自衛隊の航空機に關します事故調査については、自衛隊の機関が当たり、民間の原因調査につきましては、運輸省の航空局が当たることになつております。

○政府委員(佐藤光夫君) いまお答へのとおりでございますが、実は残念な事故でございますが、三十五年三月に、名古屋空港で自衛隊機と全日空機が衝突した事故がございましたが、この際には、それぞれ調査権限を持つてゐるわけでございますが、お互いに相手方の状態を知る必要がございますので、相互に緊密に共同して、円滑に調査を実施したという前例がございます。こういうことはもう将来ないことを望むわけでございますが、かりに御質問のような事態があつた場合にも、調査につきましては、十分関係機関の共同の上で調査をするように運びたいと思はれて考へておる次第でございます。

○浅井亨君 わかりました。727が落ちまして、そのあとの遺体があつてこないという方がまだあると思ふのですが、いま残つておりますのは何体ございますか。

○国務大臣(中村實太君) きよりの午前中の時点で四名残つております。

○浅井亨君 四名に對する補償はどのようにおやりになつてゐるのでしょうか。

○政府委員(佐藤光夫君) 会社では、とりあえず葬祭料をいたしまして四十万円各遺族にお払いする手配をしたという報告を受けておりますが、その後につきましては、まだ具体的な話し合ひはしておらないやうでございます。

○浅井亨君 そうすると、その遺体が揚がるまでは補償はしないといふことですか。

○政府委員(佐藤光夫君) これは会社と御遺族との間のお話でございますので、会社としては、御遺族の事情その他を考へ、十分御相談に應ずる用意があるといふことを申しております。

○委員長(江藤智君) ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長（江藤智君）速記を起していただきます。
本日はこれにて散会いたします。
午後五時三十八分散会

三月二十二日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、小型船舶法案

小型船舶法案

小型船舶法案

（目的）

第一条 この法律は、小型船舶製造業における造船技術の適正な水準を確保することにより、小型船舶製造業の健全な発達を図るとともに、小型船舶の船質の向上に資することを目的とする。

（定義）

第二条 この法律において「小型船舶製造業」とは、小型船舶の製造又は修繕（改造を含む、ドック又は引揚船台を使用してするものに限る。以下同じ。）を行なう事業をいう。

2 この法律において「小型船舶」とは、小型船舶及び木船をいい、「小型船舶」とは、総トン数二十トン以上又は長さ十五メートル以上の鋼製の船舶（総トン数五百トン以上又は長さ五十メートル以上のものを除く。）をいい、「木船」とは、総トン数二十トン以上又は長さ十五メートル以上の木製の船舶をいう。

（種類）
第三条 小型船舶製造業の種類は、次に掲げるものとする。

- 一 小型鋼船製造業（小型鋼船の製造及び修繕を行なう事業）
- 二 小型鋼船製造業（小型鋼船の製造を行なう事業）
- 三 小型鋼船修繕業（小型鋼船の修繕を行なう事業）
- 四 木船造船業（木船の製造及び修繕を行なう事業）

事業

五 木船製造業（木船の製造を行なう事業）
六 木船修繕業（木船の修繕を行なう事業）

（登録）

第四条 小型船舶製造業を営もうとする者は、小型船舶製造業の種類及び事業場ごとに、運輸大臣の登録を受けなければならない。

（登録の申請）

第五条 前条の登録を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を運輸大臣に提出しなければならない。

一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつてはその役員の氏名

二 小型船舶製造業の種類

三 事業場の名称及び所在地

四 当該事業場の用に供する特定設備（小型船舶の製造又は修繕のための設備であつて、小型船舶製造業の種類ごとに運輸省令で定めるものをいう。以下同じ。）の種類及び能力別の数

2 前項の申請書には、事業場の図面その他の運輸省令で定める書類を添附しなければならない。

（登録の実施）

第六条 運輸大臣は、前条第一項の規定による登録の申請があつたときは、次条第一項の規定により登録を拒否する場合を除くほか、遅滞なく、前条第一項各号に掲げる事項並びに登録年月日及び登録番号を小型船舶製造業者登録簿に登録しなければならない。

2 運輸大臣は、前項の規定による登録をしたときは、遅滞なく、その旨を登録の申請者に通知しなければならない。

（登録の拒否）

第七条 運輸大臣は、登録の申請者が次の各号の一に該当するとき、又は第五条第一項の規定による登録の申請に係る特定設備が運輸省令で定める技術上の基準に適合していないと認めるときは、その登録を拒否しなければならない。

一 この法律の規定に違反して刑に処せられ、

その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から一年を経過しない者

二 第十七条第一項の規定により小型船舶製造業の登録を取り消され、その取消しの日から一年を経過しない者

三 営業に関し成年者と同一の能力を有しない未成年者又は禁治産者で、その法定代理人が前二号の一に該当するもの

四 法人で、その役員のうちに前三号の一に該当する者があるもの

2 運輸大臣は、前項の規定による登録の拒否をしたときは、遅滞なく、理由を附してその旨を登録の申請者に通知しなければならない。

（登録申請手数料）

第八条 第五条第一項の規定による登録の申請をしようとする者は、二千元をこえない範囲内で政令で定める額の手数料を納めなければならない。ただし、第十六条第三項後段に規定する期間内にされた登録の申請については、手数料を納めなくてもよい。

（事業開始の届出）

第九条 第四条の登録を受けた者（以下「小型船舶製造業者」という。）は、事業を開始したときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

（主任技術者）

第十条 小型船舶製造業者は、小型船舶の製造又は修繕の工事に係る技術上の管理を行なわせるため、事業場ごとに、専任の主任技術者を選任しなければならない。ただし、小型船舶製造業者が自ら主任技術者となる事業場（事業場が二以上あるときは、一の事業場に限り）については、この限りでない。

2 小型船舶製造業者は、前項の規定により主任技術者を選任したとき、又は自ら主任技術者となつたときは、その日から十五日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。主任技術者を変更したときも、同様とする。

（主任技術者の資格）

第十一条 次の各号の一に該当する者でなければ、小型鋼船造船業、小型鋼船製造業又は小型鋼船修繕業の登録を受けた者の事業場につき、前条第一項の主任技術者となることができない。

一 学校教育法（昭和二十二年法律第二十六号）による大学（旧大学令（大正七年勅令第三百八十八号）による大学を含む。以上同じ。）又は高等専門学校（旧専門学校令明治三十六年勅令第六十一号）による専門学校を含む。

以下同じ。において、造船に関する学科を修得して卒業した後、鋼製の船舶の製造又は修繕に關して三年以上の実務の経験を有する者

二 学校教育法による高等学校（旧中等学校令（昭和十八年勅令第三十六号）による実業学校を含む。以下同じ。）において、造船に関する学科を修得して卒業した後、鋼製の船舶の製造又は修繕に關して七年（小型鋼船修繕業に係る主任技術者の場合にあつては、五年）以上の実務の経験を有する者

三 運輸大臣が前二号の一に掲げる者と同等以上の知識及び技能を有するものと認定した者

2 次の各号の一に該当する者でなければ、木船造船業、木船製造業又は木船修繕業の登録を受けた者の事業場につき、前条第一項の主任技術者となることができない。

一 学校教育法による大学又は高等専門学校において、造船に関する学科を修得して卒業した後、木船の製造又は修繕に關して三年以上の実務の経験を有する者

二 学校教育法による高等学校において、造船に関する学科を修得して卒業した後、木船の製造又は修繕に關して七年（木船修繕業に係る主任技術者の場合にあつては、五年）以上の実務の経験を有する者

三 木船の製造又は修繕に關して十五年（木船修繕業に係る主任技術者の場合にあつては、十年）以上の実務の経験を有する者

四 運輸大臣が前三号の一に掲げる者と同等以

上の知識及び技能を有するものと認定した者
第十三条の規定による命令に基づき、主任技
術者の職を解任され、又はその職をやめた者
で、解任され、又はやめた日から一年を経過し
ないものは、主任技術者となることができな
い。

(主任技術者の義務)

第十二条 主任技術者は、小型船舶の製造又は修繕
の工事に關する技術上の管理を行なう場合にお
いては、製造又は修繕に係る小型船舶が船舶安全
法(昭和八年法律第十一号)及び同法に基づく命
令に定める小型船舶の構造及び設備に關する基準
に適合するようにしなければならない。

(主任技術者の変更命令)

第十三条 運輸大臣は、主任技術者が前条の規定
に違反したときは、小型船舶造船業者に対し、主
任技術者の変更を命ずることが出来る。

(変更登録等)

第十四条 小型船舶造船業者は、第五条第一項第四
号に掲げる事項を変更しようとするときは、運
輸大臣の変更登録を受けなければならない。

2 第六条から第八条までの規定は、前項の変更
登録について準用する。

3 小型船舶造船業者は、第五条第一項第一号、第
三号又は第四号に掲げる事項に変更があつた場
合(第一項の変更登録に係る場合を除く)は、
その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に
届け出なければならない。その届出があつた場
合には、運輸大臣は、遅滞なく、当該登録を変
更するものとする。

(特定設備の維持等)
第十五条 小型船舶造船業者は、当該事業の用に供
する特定設備を第七条第一項の運輸省令で定め
る技術上の基準に適合するように維持しなけれ
ばならない。

2 運輸大臣は、当該事業の用に供する特定設備
が第七条第一項の運輸省令で定める技術上の基
準に適合していないと認めるときは、小型船舶造
船業者に対し、その是正のために必要な修理、

改造その他の措置をとるべきことを命ずること
ができる。

(事業の休止、廃止等)

第十六条 小型船舶造船業者は、事業を休止したと
きは、その日から三十日以内に、その旨を運輸
大臣に届け出なければならない。

2 小型船舶造船業者が次の各号の一に掲げる場合
に該当することとなつたときは、当該各号に掲
げる者は、その日(第一号の場合にあつては、
その事実を知つた日)から三十日以内に、その
旨を運輸大臣に届け出なければならない。

一 小型船舶造船業者が死亡したときは、その相
続人
二 小型船舶造船業者である法人が合併により解
散したときは、その法人を代表する役員であ
つた者
三 小型船舶造船業者である法人が破産により解
散したときは、その破産管財人
四 小型船舶造船業者である法人が合併又は破産
以外の理由により解散したときは、その清算
人

五 小型船舶造船業者を廃止したときは、小型船舶
造船業者であつた個人又は小型船舶造船業者であ
つた法人を代表する役員
3 小型船舶造船業者が死亡したときは、相続人
は、被相続人の死亡の日から六十日以内に、被
相続人の営んでいた小型船舶造船業者を引き継ぎ
営むことができる。その期間内に第四条の登録を
申請した場合において、その申請について登録
をする旨又は登録を拒否する旨の通知を受ける
までの期間についても、同様とする。

(登録の取消し等)

第十七条 運輸大臣は、小型船舶造船業者が次の各
号の一に該当するときは、六月以内の期間を定
めて事業の停止を命じ、又は当該小型船舶造船業
者の登録を取り消すことができる。

一 この法律又はこの法律に基づく処分に違反
したとき。
二 第七条第一項第一号、第三号又は第四号に

該当することとなつたとき。

三 不正の手段により第四条の登録又は第十四
条第一項の変更登録を受けたとき。

2 第七条第二項の規定は、前項の規定による処
分をした場合について準用する。

(登録の消除)

第十八条 運輸大臣は、次の各号の一に該当する
ときは、当該小型船舶造船業者の登録を消除しな
ければならない。

一 第十六条第二項の規定による届出があつた
とき。
二 前条第一項の規定により小型船舶造船業者の登
録を取り消したとき。

(報告及び検査)

第十九条 運輸大臣は、この法律の施行に必要な
限度において、小型船舶造船業者に対してその事
業に關し必要な報告をさせ、又はその職員に小
型船舶造船業者の事務所若しくは事業場に立ち入
り、小型船舶の製造若しくは修繕のための設備、
帳簿書類その他の物件を検査させることができ
る。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、そ
の身分を示す証明書を携帯し、関係人にこれを
提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪
捜査のために認められたものと解してはならな
い。

(聴聞)

第二十条 運輸大臣は、第十三条又は第十七条第
一項の規定による処分をしようとするときは、
当該処分に係る者に対し、相当の期間において
予告をした上、公開による聴聞を行なわなけれ
ばならない。

2 前項の予告においては、期日、場所及び事案
の内容を示さなければならない。

3 聴聞に際しては、当該処分に係る者及び利害
関係人に対し、当該事案について証拠を提示
し、意見を述べる機会を与えなければならない。
い。

(適用除外)

第二十一条 この法律の規定は、造船法(昭和二
十五年法律第二十九号)第二条第一項又は第
三条第一項の規定による許可を受けた者が当該
許可に係る造船台、ドック又は引揚船台を使用
して小型船舶造船業者を営む場合については、適用
しない。

(造船法の適用除外)

第二十二条 小型船舶造船業者を営む者は、当該小型
船舶造船業者について造船法第六条の規定による届
出をしなくてもよい。

(職権の委任)

第二十三条 この法律の規定により運輸大臣の職
権に關する事項は、運輸省令で定めるところに
より、海運局長に行なわせることができる。

(罰則)

第二十四条 次の各号の一に該当する者は、十万
円以下の罰金に処する。

一 第四条の規定に違反して小型船舶造船業者を営
んだ者
二 第十七条第一項の規定による事業の停止の
命令に違反した者

第二十五条 次の各号の一に該当する者は、三万
円以下の罰金に処する。

一 第十条第一項の規定に違反して主任技術者
を選任しなかつた者
二 第十三条又は第十五条第二項の規定による
命令に違反した者

三 第十四条第一項の規定に違反して第五条第
一項第四号に掲げる事項を変更した者
四 第十九条第一項の規定による報告をせず、
若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定に
よる検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した
者

第二十六条 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、前二条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、各本条の刑を科する。

第二十七條 第九條、第十條第二項、第十四條第三項又は第十六條第一項若しくは第二項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、一万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から起算して三月を経過した日から施行する。

(経過規定)

2 この法律の施行の際現に、造船法第六條第一項の規定による届出をして同項第一号又は第二号に掲げる事業を営んでいる者であつて、第二條第一項に規定する小型船造船業に相当する事業を営んでいるものは、この法律の施行の日から二年間は、当該事業について第四條の登録を受けたものとみなす。その者がその期間内に同條の登録の申請をした場合において、その申請について登録をする旨又は登録を拒否する旨の通知を受けるまでの期間についても、同様とする。

3 前項の規定の適用を受ける者については、同項の規定により第四條の登録を受けたものとみなされる間は、第十條第一項、第十四條第一項及び第三項、第十五條並びに第十六條第三項の規定を適用しない。

4 附則第二項の規定の適用を受ける者は、この法律の施行の日から六十日以内に、第五條第一項第一号、第三号及び第四号に掲げる事項を運輸大臣に届け出なければならない。

5 附則第二項の規定の適用を受ける者は、同項の規定により第四條の登録を受けたものとみなされる間において、第五條第一項第一号、第三号又は第四号に掲げる事項に変更があつたときは、その日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

6 附則第二項の規定の適用を受ける者が同項の規定により第四條の登録を受けたものとみなされる間に死亡したときは、相続人は、被相続人のこの法律の規定による地位を承継する。

7 附則第四項又は第五項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、一万円以下の過料に処する。

8 この法律の施行前にした造船法第六條の規定に違反する行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(運輸省設置法の一部改正)

9 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十六号の四の次に次の一号を加える。

十六の五 小型船造船業を登録すること。