

第五十一回国会 参議院内閣委員会会議録第二十四号

昭和四十一年五月十二日(木曜日) 午前十時五十一分開会

委員の異動

五月十一日

辞任

山本伊三郎君

補欠選任

松澤 兼人君

五月十二日

辞任

松澤 兼人君

補欠選任

山本伊三郎君

出席者は左のとおり。

委員長

熊谷大三郎君

理事

柴田 榮君  
八田 一朗君  
伊藤 顯道君  
北村 暢君

委員

石原幹市郎君  
源田 実君  
船田 謙君  
三木與吉郎君  
森 八三二君  
山本茂一郎君  
野々山一三君  
山本伊三郎君  
鬼木 勝利君  
多田 省吾君  
中沢伊登子君

國務大臣

運輸大臣 中村 寅太君  
國務大臣 福田 篤泰君

政府委員

行政管理庁行政 稀木 進君  
監事局長 深草 克巳君  
運輸大臣官房長 佐藤 肇君  
運輸省港湾局長 佐藤 肇君  
運輸省航空局長 佐藤 肇君  
事務局長 伊藤 清君  
常任委員会専門 伊藤 清君

説明員

運輸省海運局次 沢 雄次君  
長 黒住 忠行君  
運輸省自動車局 黒住 忠行君  
業務部長

本日の会議に付した案件

○理事の辞任及び補欠互選の件

○運輸省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○行政相談委員法案(内閣提出)

○委員長(熊谷大三郎君) ただいまから内閣委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。昨十一日、山本伊三郎君が辞任され、その補欠として松澤兼人君が選任されました。

○委員長(熊谷大三郎君) この際おはかりいたします。船田謙君から、都合により理事を辞任いたしました旨の申し出がございます。許可することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(熊谷大三郎君) 御異議ないと認めます。よって辞任は許可することに決定いたしました。つきましては、引き続き理事の補欠互選を行な

にその指名を御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(熊谷大三郎君) 御異議ないと認めます。それでは理事に入田一朗君を指名いたします。

○委員長(熊谷大三郎君) 運輸省設置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

前日に引き続き本案の質疑を行ないます。なお、関係当局の御出席は、中村運輸大臣、深草官房長、佐藤港湾局長、佐藤航空局長、黒住自動車局長、以上の方々でございます。それでは御質疑の御ありになる方は、順次御発言を願います。

○北村暢君 まず大臣に、主として航空関係の問題について御質問いたしたいと思っております。現在航空再編成の問題がたいぶやかましい問題になっておるのでございますが、これの最近の動きについて概略御説明を願いたいと思っております。

○政府委員(佐藤光夫君) わが国における定期航空運送事業のあり方につきましては、前々からいろいろの機会に御審議をいたしておったと思っておりますけれども、その根本的なあり方については昨年の十月、航空審議会に諮問をいたしまして、昨年の十二月、航空審議会から答申をいただいたわけ

でございます。その大綱を申し上げますと、国際線については、日本航空株式会社が主となってこれを実施する。国内線については一応この集約化をはかるということで、審議会の答申をいたしましては、とりあえず二社程度が適当であろうというふうな御答申をいただいたわけでございます。

しかるところ、本年に入りまして御承知のような相次ぐ航空事故がございましたために、これの企業のみならず安全ということを主体にして事を考える

のが急務であるということになりまして、二月の十一日に運輸大臣が関係企業者を集めて、この航空審議会の答申等を参照いたしました。まず安全について早期に処置すべきことを関係の事業者に申し渡しますと同時に、経営基盤の強化というふうな点につきましても触れて、まず日本航空と日本国内航空の一体化を促進するために急速に話し合いを進めてもらいたいというふうなことを話したわけでございますが、その後、これらの一体化とともに、国内における航空企業自体の具体的なあり方につきましても、急速にこの経営基盤を強化して航空の安全をはかるという見地から、経団連の会長であります石坂、副会長の植村御両氏にあつせんをお願いしておいたわけでございます。

この御両所のおつせんとして、御意見を四月の二十九日にいただきました。その骨子といたしましては、最近における国際及び国内運送事業の急速な発展に対処するとともに、今回提出した航空事故にかんがみ、航空事業運営の根本である航空の安全性確保等につき、抜本的対策を講ずるの要きわめて緊切である、というふうなことでございまして、それにはまず企業を集約することが必要であるということにつきまして、同時に、とりあえずの措置といたしましては、国内幹線につきましても、船給の調整、日本航空株式会社と日本国内航空株式会社の一体化、それから日本航空株式会社及び全日空株式会社の運営の協同化、その他ローカル線における措置並びに右に伴いまして政府としても飛行場の改善整備、乗員養成施設の充実強化等をはかる必要がある、というふうな御意見をいただきましたので、先ほど申し上げました航空審議会の答申並びにその御両所の御意見を参照をいたし、これを尊重いたしまして、逐次これを実施に移すという段取りになつておるわけでございます。

○北村暢君 概要の説明がありました。航空審議会の答申を得て、その答申を尊重するという考え方で進められるんだらうと思うのですが、その石坂さんと植村さんの両所にあつせんを依頼しなければならなかった理由は一体どういふ点にあるのかですね、この点をひとつお聞かせ願いたい。

○国務大臣(中村真太郎) 私は、航空企業の集約化といいますが、航空事業にマッチした体制を整えるための一体化等につきましては、これは原則として企業に携わっておる人たちが相互に自主的に話し合うということが好ましい、政府があまりこれに関与することはできるだけ避けたい、こういう考え方を持たされたのであります。そこで先ほど局長も言いましたように、各企業者の責任者と呼んで大体的方向を申し上げて、各企業者が協調して、この方向で集約化の実現を急いでもらいたいということを申し渡しますと同時に、やはりそれぞれ企業の立場から利害等が相反する面等もございまして、集約化の結果を急いでいきますためにも、一つの、あつせん人と言いますが、世話をする人があることが適切ではないか、そう考えましていろいろ人選等を考えました結果、まあことばを端的に申しますと、経済界の長老である御所所にその世話役方を一任したいと、かように考えまして、お世話を願いたいとしたような次第であります。

○北村暢君 一応あつせん案というものが報告されたわけですが、その際に、国際線を日航が将来担当する、国内線についてはなるべく企業を合同してやっていったらよからう、こういうのが答申の内容であつたように説明がありました。この日航と国内航空との合併について、大体、あつせん案では話がつくという見通し、これがついたのかどうか。しかも、国内航空は、これは相当な赤字をかかえているわけですね。そういう赤字をかかえているものが、いわば日本航空という政府出資を伴っている特殊会社と言いますか、そういうものに吸収するというような

点について、国内航空の側においても、いろいろ幹部等において詳表を提出する等の問題があつたようでありまして、大体、この話はつく見通しなのかどうか。あつせん案において、ですね。そういう見通しに立っておられるかどうか。それから全日本航空が企業合同に対して非常に難色を示したようでありまして、この将来の長い構想としての国際線と国内線とを担当する面について、全日空はどういう考え方を持っているのか。この全日空が、一社の方向に持つていくことについて、官僚統制になる危険があるということ非常に強く反対をされているようでありまして、その辺の事情と、あつせん案等の実現性、可能性の見通し等について、御説明をいただきたいと思つてます。

○国務大臣(中村真太郎) 日本航空と国内航空との一体化は、ますますやるということではなくて、四、五年間協調体制を整えながら、国内航空はみずからの体質を強化する、そして強化した後には一体化を考へていこう、こういうふうな見通しを、合併を目途にしてすべての一体化体制を整えていく。こういうこととございまして、その見通しは、これは両社とも、大体認めておるようには、かように考へておられます。

それから全日空のほうがこの一体化に反対の意向であるということは、これは直接私は石坂さんが向こうの首脳部にお会いになつたあと、直接石坂さんからは聞いていないのでございまして、大体、人を通じて承りますと、二つあるようございまして。一つは官僚統制にいくということ、もう一つは、あつせん案というものは、石坂さんからは聞いていないのか、かように考へておられるわけでは、これは石坂さんから直接私はまだ聞いたわけでは、国内幹線の運輸を一体化して、そして安全

運輸の確保の体制をつくるということについては、全日本航空も反対ではないのではないか、これはまだ直接、全日空には話してありませんが、こういうふうな了解しております。さらに、国内幹線の事故後の旅客状況というのを見ますと、やはり、一体化して航空事業に合う一つの輸送の体制をつくらなければ、これはならないという客観的な情勢にあるように思つて、これは反対はしないと思つて、多少異議はあつても、できるだけ相談をして、国内幹線は運輸の一体化あるいは整備機構の一体化等はぜひやつてもらふ必要がある、かように考へております。

○北村暢君 大体、この狭いところに数社あつて、しかも非常に安全性を要求される航空事業でありますから、官僚統制という面については、これは注意しなければならぬけれども、方向としては私はやはり、相当、官僚統制にならない範囲で行政指導は強化されなければならぬ。また、企業の内容等を見ましても、まあどうやらというのは日本航空くらいのもので、全日空も事故のために相当に収支関係は悪いようだし、他の会社、企業についても、必ずしも経営内容というものはよくないようでありまして、そういうことを無理して、経営改善ということがなされないで、過当競争のような形になるといふと、ひいてはやはり、航空の安全性というものが犠牲になつていく、こういうことなんで、これは私は、放置できない問題じゃないかと思つておられます。何と云つてもやはり、企業内容もさうであります。運輸省の行政指導としては、安全の確保ということが私は、今日、非常に強く要請せられておる世論だと思つておられます。そういう意味において、大臣のおっしゃる、なるべく企業の自主性において合同されるということが望ましい、と言いますけれども、しかし、今日の段階では、過当競争のために安全性が犠牲になるというくらいが非常に強くあるのじゃないかと思つておられます。こういう点について

政において、一体どのように考へておられるのか。そうして大臣の説明を聞くという、今後における企業合同その他についても相当長い期間かかるようなことのように思つて、特に国際線と国内線との問題の処理については、あまりはつきりした見通しというものが何えなかつたように思つておられます。そこら辺を含めて、基本的な航空行政のあり方についてどのように考へておられるのか。また、時期的な問題として、どうように考へておられるのか。この点、ひとつお伺いしておきたいと思つておられます。

○国務大臣(中村真太郎) 国際線と国内線、昨年未の航空審議会の答申の内容は、将来のあり方としては、国内線二社、国際線一社ぐらいが好ましいというところとございまして、御承知のように、日本の航空事業の実態は、国際線は日本航空が一本でやっておりますが、国内線のうちの幹線もやはり日本航空が非常に大きな比重を持つておるといふ実態がございまして、これを一社にするということならまたあるいは可能性が強いかもしれませぬ。けれども、一社にするということになりますと、日本航空そのものを国際線と国内線に分けるといふのはむずかしいわけでございます。そういうことがございまして、早急にも非常にいかに国内を一本にするというふうなことも非常にむずかしいわけでございます。将来の一つのあり方としては、国際線は、これはもうもちろん一社でいくということになつておるのであります。国内は二社、答申が二社が好ましいというところとございまして、昨年、この春の航空事故が引き続いて起りましたという中から、日本の弱い航空企業としては一本がいいのではないかと、いわゆる一本論というものが相当強く出てまいりまして、いろいろ議論されたところでございまして、なかなかそう一本にしようというふうなことも、一気にかせいに合併してしまふというふうなことも、企業そのものの実態等から簡単にまいりませぬので、少しこれにやはり時間をかけなければならぬ、会社の合併というふうなことは、しかし、事

故が起りましてから実績が非常に大きく変わってまいりました。最近の調べによりますと、日本航空の乗客数は大體従前に、事故のない前に比べますと一、二割減ぐらゐるところでございますが、全日空あるいは国内航空の乗客数はほとんど半分に近いような減り方でございます。そういう状態でございますので、非常に大きな航空事情の変化が起つてまいりました。そういう実態等をにらみ合わせまして、北村委員も仰せられますように、航空の安全を確保するまゝ運輸体制を速急にこれはやる必要がございます。それは急いでやらせる。そしてそれによって各企業の體質を強化しながら、しばらく歩いて體質を強化しつつそして集約化することによって運ばせていきたい、かように二段がまえのような形で考えていくのが実情に合う考えではないかと、かように考えておられるわけでございます。それを達していきまますのは、かなり企業のそろばん等から企業ではいろいろ意見も出てまいりと思ひますが、政府としては、航空はどうしても安全性を確保するという、これはもう絶対的な条件でございますので、そのたてまえに立つて強力な場合によつては行政指導というものも必要である、かように考えておられるのであります。

○北村委員 そうですと、国際線を将来一社、それから国内線は日航と全日空との合併というこの困難性という点から二社にしていきたい、こういう指導を将来とも行なう、こういうふうな承つたように思ひますが、それでよろしゅうございませうか。

それからその場合、安全性その他からいって一本案というの考えられなかつたのかどうか。従来そういう考え方というものは全然なかつたかということ。

それからいまおっしゃつたそういうことの再編成のめどですね、一体どの程度のめどを持って再編成というものを完了していくように行政指導をしたいのか。これは五、六年かかるというのか、十年かかるというのか、そこら辺のめどをどの程度

のところに置いて行政指導をしようとしておられるか。運輸省の期待するのはどういふ考え方なのか。この点をひとつお伺いしておきたい。

○國務大臣(中村實太君) 国内線は一社にするか二社にするかという問題は、答申は国内線は二社がいいのじゃないかという意向でございますが、その後事故が起りましてから、一そう一社にしたかどうかという意向が非常に強く出てまいりました。それは日本の航空企業の体力というものはアメリカ等に比べて非常に弱いな感じがする。それが、もう一本にしてやつたほうがすべの点において非常に合理的にいくというふうな考え方が強く出てまいりました。世話をしておられました石坂さん、植村さんあたりも大體そんな意向のようでございますが、全日空がやはり一本化されるということはいわゆる官僚統制になつてしまふということになりかねない、さういふ実情でございます。一本に速急に合併してしまふということはいまの段階ではかなり困難性があるのじゃないか。しかし、運輸体制を一体化していくということ、これはもう困難性はない、さらさら、さうやらなければならぬと思つておるので、さういふことをやつていきつ、将来の集約化の方向が二本にするかあるいは一本にするかということが自然のうちにござつていく、きめていけるのじゃないか、さういふふうには考えておられるわけでありませう。時間的な見直しはできるだけやつたり早い方がいいと思ひますが、さしあたり整備体制を一本化するとかあるいは搭乗員の養成体制を一本化するとか、それから運輸体制を一本化するといふようなことをやつてまいりませうか。

とかが、全日空の事故のあと始末等がおおよそ目鼻がついてまいつておられるのでございますから、早く

急に全日空との話し合いをいたしまして、そして運輸体制の一体化と同時に、将来の見直し等につましまして、企業者同士で、もう少し話し合いをさしていききたい、かように考へます。

○北村委員 これは私は、この問題はどの程度で

○國務大臣(中村實太君) 国内航空の問題は、国内航空自体も、みずからのかまへといつたしまして合理化等に積極的に手を打たせると同時に、赤字等に対しましては、いま北村委員が仰せられるように、融資等のある程度の協力をさせていただきます。大体その年月をかけたとしても、二、三年さういう態勢でやらせませうと、大体合併してもいいやうな形になるのではないかと考へ方を持っております。しかし、まだこれは日航と国内航空等で直接早急に話し合いをさせて具体的な方策を立ててもらふように、いまそれぞれ話し合つておる段階でございます。

○北村委員 次に、同じ航空関係の問題で、ごく最近の問題としてフランスと中共の航空協定の締

結がなされて、上海に乗り入れるということがきまつたようでございます。これは非常に画期的な問題であるように思ひますが、この問題について、日本航空も中国への乗り入れ、あるいはフランスの東京への延長の問題、これも見越して中共への乗り入れがきまつた、上海への乗り入れがきまつたといふようなことが報道されているわけでありませうが、今後の日航の上海への乗り入れ、結局中共への乗り入れという問題について、どのような考へ方で臨まれようと思ひますか、この点ひとつお伺いしておきたいと思ひます。

○政府委員(佐藤光夫君) お尋ねの日仏間の航空協定でございますが、日仏間の航空協定は昭和三十一年に締結されました。御承知のように、現在日航は北回り線、南回り線をそれぞれやり、フランスも北回り線と南回り線の運輸を実施しているわけでありませう。この協定の附表で、日仏双方とも南回り線路線上に中国本土内の地点を掲げておりますが、この地点につきましましては、兩國政府間で今後合意によつて定めるといふことになつていまして、まだこの具体的な合意の取りきめの実施に至つておられないのが現状でございます。御指摘のように、最近におきましてフランスは中国本土への乗り入れについて、具体的な話を進めておられるように伺つておりますが、いずれにしても、協定上わがほりも中国本土に乗り入れ得る状態になりますときに、双方この協定で定める具体的な地点が定まつていく、さういふ関係に相なつていられるわけでございます。

○北村委員 さうしますと、南回りのフランス航空の上海乗り入れといふようなことが伝えられており、それもまたフランスと中共との航空協定が締結される見通しといふものが非常に濃厚になつたように報道されているのですが、南回りがさうしますと、中共へ寄るか寄らないかということが日仏の航空協定では規制することができるといふのか、その点ですね。この日航との関係ですね。この点がちよつと具体的に意味が聞き取れなかつたのですが、もう一度おっしゃつてくださ

い。

○政府委員(佐藤光夫君) ちよつと御説明が足りなかつたかと思いますが、協定上は双方南回りを認めておりました、現に運航いたしておるわけでございます。ただ、いま御質疑は、フランスが中国本土を経由する場合に、協定上どうなるかという基本的な御説明を申し上げたわけでございますが、これにつきましては、日仏双方の路線について中国本土を経由することは協定の基本に入っておりませんが、この実施を双方協議してきめるというところに相なっておりますので、将来日本が日中間の航空協定その他の方法によりまして、現実に中国の本土の地点をわが国の指定航空事業である日本航空が現実に運航できる状態になるときに、初めてわがほうもフランスの中国經由日本という路線を相互に協定上認める立場になるといふ事情を御説明申し上げたわけでありませう。

○北村暢君 その場合に、日航が中国經由ということ、フランスと中共が協定すれば、經由すること、ということができるのだらうと思つて、日航はそれは中共との航空協定が締結されない限り日航は乗り入れ得ない。フランス航空は乗り入れ、經由できる、こつちの結果になるのですか、どうなんでしょうか。

○政府委員(佐藤光夫君) これは協定の扱ひ方の問題でございますが、従来の扱ひ方といたしましては、御承知のように、二国間の協定におきましては双方平等の立場で運航するという立場をわれわれとしてとっておるわけでございまして、したがつて、フランス側だけ中国本土經由を認めるといふようなことはわれわれとしてはいままでは考えておりません。つまり、そういう意味で、日本側が中国本土の地点を現実に行使できるというふうな状態になるときに、あわせてフランス側のそういうものを考えるという立場にあるわけでございませう。従来、フランスから中国本土の地点を經由して乗り入れるというふうなことにについて申し出があつた場合がございますが、そのような場合にも、われわれはそういうふうな立場を申し

上げて、現在の状態ではそれに応じられないといふことを先方に伝えたい事実がございます。

○北村暢君 そつちと、この協定には經由することができるようになつておるけれども、実際には日本と中共との話し合いができない限り、日航が上海經由ということが話し合いできない限り、フランス航空もできない、結果的にそういうことになるように受け取れるのでございませう。日本として、一体そういうことを望んでおるのか。日航もこの上海經由ということ、望んでおるのかどうなのか。そしてまた、そういう折衝が、中共と話し合われる可能性といふものがあるのかないのか。先ほどの説明を聞いておるといふと、フランスと中共と話し合いができて、日本との話し合いができない限りは、これはそれまで平等の立場からいって実現しないという結果になるように受け取れるのでございませう。どういふふうな方針で臨まれるのですか。

○政府委員(佐藤光夫君) したがつて、基本的には日中間の航空協定をどういふふうに考えていかつたというのが基本的な問題になるわけでございますが、従来、われわれがいろいろな機会にこの問題について政府として検討いたしました結果といたしましては、現在の諸情勢からして、まだそういう段階ではないといふことで、現実にそういうふうな運びに至つておらないわけでございます。

○北村暢君 そつちと、フランスは中共を承認しておるわけですから、したがつて、上海乗り入れといふことが、これは話し合いとしてはフランスは望んでおるわけですね。だけれども、日本としては外交上のいろいろな関係から中共への直接乗り入れといふことについては希望しない。そうすると、実現の可能性といふものもしたがつてないといふことになるのですが、これは航空政策的にいってどうなんでしょう。中共を承認してないから經由することを日本としては希望しない、こつちのことなんでしょうか、どうなんでしょう。これは、まあ今後中国との往復といふものも

非常にひんぱんに行なわれる可能性があるわけなんです、中国貿易その他についてですね、いままでは香港經由でなければ入れない、非常に不便があるわけなんです。考え方として、政経分離の考え方からいって、中国が応じないのじゃこれはどうにもしようがないのですけれども、考え方としてはこれを推進するといふ考え方といふものはあつてしかるべきでないかと思つて、大臣、どのように検討されておるか。

○国務大臣(中村實太君) 純粹に航空事業の面から考えますと、これはやはり人の行き来、貨物の輸送といふものが航空事業の持つております主体でありますから、その点からいけば私はどういふ國々でも人の行き来あるいは物の交流といふものを円滑にいくようにすること自体は好ましいことと考へますが、現在の航空協定といふのが政府間で協定をいたしております実情から、中国と日本との政治的の二つの関連が非常に大きな問題になつておることは、北村さんも御承知のとおりでございます。そこで、政治的な態勢が變つてくれば、私はそういう段階にもなつてくると思つて、いまの日本と中国との政治的な関係から考へますと、純粹に政経分離だといふことで割り切つていくのには非常にむづかしいが、いまの時点におきましては、いま航空局長が説明申しましたように、非常にむづかしい情勢にある、すぐその運びになるという可能性が薄いといふ実情でございます。将来の見通しといふのは、私がいま申しましたように、経済的にだけものを考へた場合には、やはりそういうことが好ましいのではないかと思つておるわけで、航空協定といふのは、やはり非常にその國と國との外交のあり方が正常化されておるといふことが基本になつておりますので、むづかしさがあるといふ実情でございます。

○北村暢君 そつちと、中共との国交回復ができません間は、中共のどの地点かわかりませんが、まあいま上海ということですが、經由ということは実現しないと、こつち判断をして差しかえ

ないですか。○国務大臣(中村實太君) 必ずしもその国交が正常化しない場合は絶対できないとは考へられないのです。それはソ連とは、御承知のように、正式の平和条約が結ばれたのじやございませんが、航空協定は結んでおりますので、ただ、いろいろやはりソ連と日本との場合と、中共と日本との場合はかなり政治的な関係も違つておるから、いまの時点で非常に複雑な情勢でございますから、いまの時点で簡単にソ連との場合のように割り切り得ないといふことだと考へます。

○北村暢君 ソ連の場合は、もう国交回復してあるので、平和条約は結んでないけれども、国交回復している。あれはまあ当然——いま、モスクワ經由の問題ね、できるわけですがね、話し合いもできる。しかし、必ずしも国交回復はできなくとも、政治的な問題だけで、それがソ連と中国との日本に対する政治的な感覚が違つていらないのであつて、それが解決すれば国交回復以前でもできるようなお話のようですけれども、どうなんでしょうか。フランスが中共との折衝で協定ができて、フランスの場合は中共とフランスの間の航空協定でそれが可能性が出てきた。といつても、これは日本との航空協定で相互に了解しなければだめなんだといふことになる。そういう点から言へば、日本は現在の政治的な関係から当分はこれは見込みなからう、こつちいふことになれば、せつかくフランスと中共との話し合いができて、実際には実現しない、日本は拒否するだらう、こつちいふことになつて、その見通しが、先ほど私が言つたように、平和条約はどうかしれぬが、国交回復といふところまでいかないといふのだめなんだ。それでなくても、可能性といふものは、その以前に可能性といふものはあるのか。まあ非常に高度の政治判断できめられるものであつて、事務当局の段階でないと、言へばそれまでなんですけれども、そういう外交上なり政治的な問題がネックで——また、こつち側から要望しても中共が受けないといふのか、それとも日本のほ

りが積極的に働きかけないで、その意思がないんだと、こういうことなのか、そこら辺のところがちよっとはつきりしないようですが、ひとつ事務局当局から説明してください。

○政府委員(佐藤光夫君) 先ほどの大臣の説明を補足させていただきますが、まず、御承知のように、航空協定の場合はそれぞれ二国間協定でございますので、たとえば、フランスと中国本土との協定によりましてフランス—上海というものは成立します。もちろんその運航もできますし、それから、中国本土との関係で、さらに以遠、東京というところをフランスと中国の間に協定を締結することは、御指摘のように可能でございます。また、中国本土を経由しません、南回りでフランスから東京に来ることも、これはすでに先ほど申し上げたように可能でございます。問題は日本と中国との間の協定関係でございますが、先生御指摘のように、航空協定を締結する場合にはやはり国交関係が前提でございますので、ソ連の場合には国交関係があつて、それを前提といたしましたし、御承知のように、航空協定の締結を見たわけでございますが、かりに日中間に現在の状態において何らかの運航措置をするということになりますれば、いわゆる民間ベースによる定期航空路の開設ということに現実相なるかと思ひます。したがひまして、先ほど来御説明しておりますような協定上の地位を明確に出すことができませんので、そういう点に難点が、いわゆる航空技術上ございませぬ。それが一点でございます。それから、わが国の航空運送という見地から、先ほど大臣も御説明申し上げましたように、できるだけ貨客の往來があるところに道をつけていくというふうな基本的な態度をもちろんとつておるわけでございませぬ。わが国は現在台湾との航空機の運航等もいたしてございませぬので、そういうような点も十分將來勘案しなければいけない。しかし、なおその上にいろいろ政治的な事情その他も十分に勘案して、円滑に航空機の運航ができる状態になつて初めてこういうような協定締結というふうなも

のになつていくというのが従来のいきさつでございますので、そういうような点から申し上げますと、まだ現在日中間においてはそういうふうなスムースに航空協定あるいは民間ベースによる協定が成立し得る状態になっておらない、したがひまして、フランスの中国本土經由東京乗り入れというふうなものを認める状態に現状においてはまだなつてないというふうに申し上げていいと思ひます。

○北村暢君 大体その点わかりました。それでは次にお伺いしたいのは、この航空関係の国内、国際線の最近における伸びの状況、これについて、この前の事故等もありまして、その後における閣議決定等もあつて、空港設備の整備あるいは要員の確保、その他について閣議決定もなされていられるようですが、私の第一番にお伺いしたいのは、国際線、国内線含めて、主要空港における伸びの状況を若干説明していただきたいと思ひます。

○政府委員(佐藤光夫君) まず国際線について申し上げます、昭和三十六年度におきます旅客の輸送実績が、合計いたしました、国際線における合計でございますが、十五万三千二百五十二人、前年比二二七というふうな数字でございます。また、三十七年には前年比一三三、三十八年度二二二、三十九年度一二五、四十年年度一三七というふうなことで、四十年年度におきましては若干、概算額でございますが、四十六万七百五十二名というふうな、国際線におきましては比較的順調な伸びを見えておるわけでございます。で、この線中、大部分を占めますのは御承知のように太平洋線でございます。こういう状況で、国際線におきましては比較的順調な伸びを示しておる状況でございます。

一方、国内線でございますが、いま御指摘のように、昨年における事故前の状態におきましては、国内幹線に例をとりますと、昨年十月におきまして、三社合計いたしました利用率六三%、十一月には若干下がりまして五一%、十二月が四二%というふうな状態でございます。一月にお

きまして若干回復いたしましたして四九%というふうな数字を示しましたが、その後、先ほど大臣も御説明申し上げましたような事故の影響を非常にこらむりまして、三社合計で二月が四四%、三月が四二%というふうな状況に相なつております。こういうふうな状況でございますので、三社それぞれ協調して輸送力を調整する必要があるというところで、四月から大阪線において十五便を十三便に、それぞれ日航、全日空ともに減便いたしてございませぬ。なお將來相互にこういうふうな輸送力を調整するという措置をとらしていく所存でございます。以上が概要でございます。

○北村暢君 国際線は順調より以上ぐらゐに急速に伸びているようですね。ところが、国内線ですが、国内線の問題は、いままで東京—大阪間が国内線のドル箱であつたのが、国鉄新幹線ができて以來、これが思はずに、しかもきよりの新開等によりまして、国鉄はこれをさらに岡山まで四時間で行くという方法を計画しているようですが、そういうことで国鉄との競争関係において、將來国内線というものの事故の原因だけではないに、国内線の伸びというものは相当期待をしていいんじゃないか、今後におけるですね。事故による減というものは一時的なものであつて、將來やはり国内線というものについて相当期待できるんじゃないかと思ひますが、これの見通しは一体どのようになつておられますか。

○政府委員(佐藤光夫君) 將來の輸送需要の推定につきましては、御承知のように、いろいろ方法があるわけでございますが、われわれとしては、事故前からもさうでございますが、一応いままでのいろいろな推定し得るデータを集めて、ここ数年の輸送需要の見通しを立立てております。で、先生御指摘のように、從來の経験からいいたしまして、事故がありました際には、一時的に旅客は減少いたしますけれども、若干の期間後に大体回復するというのが從來の例でございます。新幹線の影響等は東京—大阪には相当ございませぬけれども、さらに遠距離に行くに従つてはその影

響の程度は減少してくるということも考えられますので、そういうふうな点から一応需要推定をいたしましたものでは、大体年率一三、四%以上の伸びは期待し得るのではないかと、そういうふうな伸びを基礎にいたしまして、先ほど大臣から御説明申し上げましたような、幹線乗り入れ各社の適正な輸送力の配置というふうなことを考えていきたいと思います。ここ数年にいたしまして幹線における国内航空運送事業というものは全体において十分採算ベースに乗るものであるというふうな考えをい

○北村暢君 需要の問題についてはそれぐらゐにして先ほどお伺いいたしましたら答弁がなかつたんですが、そういう旅客需要の増大というものと空港における発着の状況ですね。これも私は飛躍的に繁雜化してきているんじゃないか、こういうふうな思ひますが、その状況は一体どのようになつておりますか。まあ最近の五カ年程度の発着数についてどんな関係になつていられるか、東京国際空港を例にとつて説明していただきたいと思ひます。

○政府委員(佐藤光夫君) 東京国際空港におきまして到着機数でございますが、昭和三十六年度におきまして三万六千六百三機という状態でございますが、遂次増加いたしましたので、三十七年度におきましては四万三千八百五十三機、三十八年度四万四千四百八十八機、三十九年度五万一千八百三十八機、四十年年度は若干統計期間が昨年十月まで四万二千九百五十五機、十二月まで約五万機というところで、ここ三カ年における増加率をとりますと、二二%以上の数字を示しておるわけでございませぬ。こういうふうな状態から推測いたしますと、ここ数年におきまして東京国際空港はその能力の限界に達するということが考えられるわけでございませぬ。

○北村暢君 その限界のほうはまた別に伺ひますがね。そういうふうなふえてきていますと、いま年間と言われましたが、あまりびんとこないのですが、これは一日の状態ではいけば一体どんなよう

な形になっておられますか。まあ空港を見ているという、五分か四分で一機ずつ離着陸やっているようなことのように見受けられるのですがね。そういう点一日の回数からいくという、いま言った年間でなしに、どういうような状況になっておられますか、この点説明していただきたい。

○政府委員(佐藤光夫君) 先生御指摘のように、東京におきましてはいわゆる飛行機におきましては、もラッシュ・アワーというのをごさいますして、その際にはいわゆる滑走路に出る前に待機しておる航空機が絶々と並んでおるといふような状態になるわけでごさいます。その定期便の運航に合わせると臨時の発着等加えますと、非常に数が多いときには一日三百機ないし三百五十機を扱わなければならない日がございます。

○北村暢君 そこで非常に空港における旅客の需要も増大する、離発着の回数も飛躍的に増大している、こういうことで、これに要する要員の確保というのがなかなかできていないのじゃないかというふうに思われます。空港の整備についてはまあ二、三年で飽和状態になり、要員についてもその伸び率について安全性を確保するだけの要員というのがなかなか確保できていないのじゃないかというふうに思われるのですが、どのような処置をとられているのか。特に閣議決定等もあるようでありまして、その間のいきさつですね。事故発生後における閣議決定で要員の確保ということについて閣議決定されているわけけれども、一体それについてどのような措置が具体的になされたか、その点をお伺いしたいです。

○政府委員(佐藤光夫君) 御指摘のように、この増大する輸送量に対する要員の確保は、率直に申し上げましてはなはだ残念ながら必ずしもわれわれとしても十分でないと考えております。四十一年度部内のいろいろなやりくり等の関係で、実は六十一名の航空関係としては増員をいただいておるわけでございますが、今回の事故にかんがみまして、管制をさらにその配置を十分にするというような観点あるいは管制以外の保安関係その他直

接航空の安全に関する要員につきましても急速に措置をする必要があるというところで、三月十一日に閣議にその大綱について報告をして了承をいただいたわけでごさいます。われわれとしては、現在行政管理庁、大蔵省当局にこれに基づく要員の充足というものを折衝をいたしておる段階でごさいます。また最終的結論を得ないわけでごさいます。その要求しておる方向をいたしましては、空港の管制体制、直接の管制官のほかに、管制の技術あるいは通信あるいは事故処理体制の強化、それから空港、航空保安施設の整備強化、それから管制官の訓練センターというものを設けて訓練をしておるわけでごさいます。これに必要な養成の定員を特別に認められておりませんので、配置された管制官の定員の中からやりくりをしておるというふうな非常に苦しい実情でごさいます。この問題を認めてもら。人員の配置を特に認めてもら。あるいは航空機の検査関係従事者の試験関係その他の項目につきまして現在折衝している段階でごさいます。

○北村暢君 まあ満足でないということだけはわかりましたけれども、それについて閣議決定の線もあり努力をされているということですが、大体運輸省全体の定員の中で欠員というものがどの程度になっているのか、これは官房長にこの点を若干説明していただきたいと思ひます。

○政府委員(深澤克巳君) 四十一年の三月末で本省関係、これは航空局も含んでおります。本省関係で百二十二名。それから気象庁の関係で十九名。以上でございます。

○北村暢君 そうしますと、全体で欠員というのは、定員に対する欠員というのは百四十一名ですか、その程度しかないと、こういうことですか。

○政府委員(深澤克巳君) 欠員は、御承知のように、凍結定員の一部は、たとえは特に現業部門につきましては一人やめ、つまり一に對しまして九補充できるというふうなものもございまして、原則は大体半分というふうなものもございまして、

て、ただいま申しましたのは四十一年の三月末でございまして、その後も退職者もございまして、随時変化をいたしておりますので、ただいまの数字はわかりませんが、これより若干増加はしていると思ひます。

○北村暢君 まあ若干の増加ですから、そうしますと、四十一年度においても航空局関係においては凍結定員を解除して増員させるという努力はされたらと思うんですが、いま閣議決定された後においては各関係当局と折衝をされているというの、航空局関係では一体どの程度の人員について折衝されておるんですか。

○政府委員(深澤克巳君) 航空関係は百五十一名でございます。

○北村暢君 そうしますと、百五十一名だとすると四十一年の三月現在の凍結定員をオーバーするというところでやっておられるようでありまして、これはなかなか簡単にはいかないだろうと思ひますが、そこでも、これは衆議院の附帯決議とも関連するのですが、しかも閣議決定があるというので、まあ熱心をやっておられる実情はわかるんですが、これも、実情はわかるんですが、先ほど訓練要員等も定員の外へ置くべき者を定員の中で訓練要員に充てなざるを得ない、こういうような実情のようですね。したがって、この安全確保のためにまあ最低限の人員としていま百何十名かを急速にふやさんやならぬ、まあこういうことでやっておられると思うんですが、実際に言やもつと必要でしよ、将来のことも考えれば、しかも、それかといってこれでもいいわけじゃないわけですから、そう実際に補充する場合なかなか困難がある。急速に大ぜいの人員を増加するといつても、実際問題として無理があるんだらうと思ひますが、そういうことを勘案して百数十名の者を増員しようという努力をされておる。これについては実は大蔵省なり行管なり来て立ち会っていただいて、これは確かめられたわけでありまして、これは大臣にひとつ相当思い切つて大蔵省折

衝なりなんなりやっていただかないという、これはなかなか実現可能性ないんじゃないかと思う。航空局長もそれは一生懸命やつて、官房長もやっておられるでしよ、けれども、しかし、閣議決定がなされてから今日まで相当期間たつて、なおかつ実現しないわけですね。しかもこれは閣議決定されておるんですから、大蔵省もこれは了承しなければならぬはずのものなんです。それが今日までおこなわれておるわけですね。そこら辺のネックは一体どこら辺にあるのか。予算上の問題なのか。そこら辺のネックが一体どこにあるのか。私はもうこの法案の通過するまでに実際ははつきりした見通しを大臣にこの委員会では答弁していただきたかつたわけですね。そのくらいに思つておつたのですが、大臣の出る段階ではないのかどうなるか知りませんが、どうなんです、そのいきさつは。

○政府委員(深澤克巳君) 最初に欠員、凍結定員と要求との関係でございますが、先生もちょっとお触れになりましたが、実際にこれだけすべて通りました。現実には今年度これだけ人が雇えるかどうか。特に専門家の業種が多いわけでごさいます。そういう点も勘案をしながら、とれない分はまあ翌年度に採用するということになると思ひますが、そういう点も考えております。それから大蔵省のほうの関係でございますが、ちよつとこの前も経過を御説明しましたが、実は向こうがサボつておるわけでは決してございませんで、運輸省内のその他の緊急対策が非常に航空以外の面でも突発してまいりまして、ようやく一昨日ごろから向こうの手もあきまして、もちろん下のほうの者には説明は前からいたしておりました。一昨日ごろから上のほうの段階での作業のつっかかりがようやく始まつたわけ、これも事務柄の緊急性から、急いで、一週間以内くらいに結論を出したということをお言ひしておりました。閣議了解の線もございまして、非常に向こうとしては前向きな姿勢で取り組んでいただいております。大臣の御出馬の関係でございますが、私ども事務的にやり

まして、最後の段階ではやはり大臣にお出ましを願わなければいけません。大臣にいろいろやっていたら、そのときには私にもお願いしたいと思っております。

○北村暢君　そうしますと、大体現在の航空官署の緊急を要する充足すべき人員については、まささほど困難なしに、事務的な手続なり大蔵省のある程度の了解が得られれば、実現することはまず確実と見て差しつかえない、このように理解してよろしくございませうか。

○國務大臣(中村實太君)　航空の要員でございませうが、これは閣議の際にも、安全確保のための必要要員、それから必要設備は早急にやるという原則がございまして、その要員の数等も、さしあたり、凍結定員が百二、三十名あるもので、それをもつて充てるということでございまして、それ以上も必要であつてもこれは認めるといふことに閣議了解がなつておりますので、私は、人員の補充はスムーズにできるのではないかと、かように考えております。

○北村暢君　その点はけつこうであります。先ほどの旅客の需要の増大、それから離着陸の回数が増大、そういう点からいって、航空の安全確保のための要員というのは非常に専門的な技術を要する人もたくさんおられるわけですね。したがって、計画的に――直ちに、緊急だから、事故が起つたからそれ補充しろと、こういうことでは私はとても急場しのぎで、かえつてしるうとにそういう専門の仕事やらせたらあぶなくてしようがないですね。したがって、航空局長も言われているように、訓練指導のための要員というものをやはり計画的に養成していくことをやらなければいけない。それをいま定員の外で養成をしているというなら勤務に支障ないわけですね。これはいまの勤務している者を訓練して、引き抜いていって訓練するんじゃない、そうでなくとも詰まつているわけですからいへんかと思つて、そういうのが、非常に特殊な職務でありますから、そういう

点ひとつ考慮する必要がある、このように思ふんです。これはでたらめに定員をふやせといふことを私言つては、私言つては、ほんとうに事故を起ささないような安全確保の勤務体制というもの、これはだれが見ても科学的にやれば出てくるわけなんです。しかもその伸び率で――業務上の伸び率というものはある程度予想つくわけでありまして、そういう点でひとつ安全という面からこの人員の充実ということは特にやつていただきたい。大臣もひとつこれは特に意を用いていただきたいと思つて、それは今回は百何十名もいま見通しがあるようですね。実際には、専門的な人はそれ採用することにしても、適当な人がおるかおらんかという問題があるんです。しかしながら、まだまだ十分でないといふことははつきりしておる。この点は十分ひとつやつていただきたい。

それから関係の職員の待遇の問題ですがね。待遇といつて、特に空港等の勤務状態からいって、夜間勤務、その他、通勤するのにもなかなか不規則なようではないかと思つて、したがって、パスもなければ何もないようなときに通勤しなければならぬといふような状況もあるやに聞いておられます。そういう点についての給与面の考慮とか厚生面の考慮とか、あるいはそういう特殊な勤務につく人の空港に近いところに宿舎の設備だとか、こういう配慮がなされないと、非常に敏感なしかも処理その他について非常に――まあ交通関係いすれもそうなんですけれども、特に最近におけるスピードと迅速を要する業務、通信その他についても非常に勤を働かなければならぬ仕事に非常に多いようですね。そういう点で、勤務条件の劣悪といふことが間違ひを起すこともなることになると。これは実際に空港に飛来院なんかも視察に行つて実情をもつと見ておられるようですね。そういう点からいって、この点はひとつ特別にやはり考えなければいけないんじゃないか、こ

○政府委員(佐藤光夫君)　管制官の労働条件につきましては、その改善策を逐次講じておられるわけでございます。以前におきましては、一直当たり約八時間の三直交代でございましたのを、三十六年度以降、管制官本部はじめ札幌、三沢、福岡等及び主要空港の東京、大阪、名古屋、各管制塔の管制官は、一直当たり約六時間の四直交代にする。

なお、給与につきましても、管制官につきましましては、三十八年十月から八割の調整額、それから管制通信官につきましましては、ことし四月から四割の調整額の支給という措置を講じてまいりましたこと。先生御承知のとおりでございます。

ただ、何といたしまして、現実の勤務状態に即したきめのこまかい待遇上の措置等、いま宿舎の関係を先生は例としてあげられましたけれども、このようなものにつきましましては、われわれも努力をしましてまいらなければならぬといふふうに考えておられるわけでございます。今回の実は緊急措置の中にも、宿舎の設置費といふようなものを一応見込みまして、現在大蔵省と折衝をいたしておりますので、そういうような点から、なお将来きめのこまかい、管制だけじゃなくて、航空全般の現場従事者の待遇上の向上をはかつてまいりたいと、こういうふうに考えておられる次第であります。

○國務大臣(中村實太君)　北村委員の先ほどのお話の要員の問題の点で、ちよつと私お申し上げておきたいと思つて、航空安全とか、通信施設とかの、いわゆる安全につながる要員だけでなく、最近の航空事情の非常な急激な伸展の実態に合つて航空局のかまへといふものが、私は均衡がとれておらぬと。将来の問題として、やはり航空行政の体制を、もつと強化しなければならぬ段階にきておると考えておりますので、管制官の要員を補充するといふよりなこと、もちろんであります。

○委員(熊谷太三郎君)　速記をとめて。  
○委員(熊谷太三郎君)　速記を起して。  
それでは午前はこの程度とし、午後は一時三十分より再開いたします。暫時休憩いたします。  
午後零時二十一分休憩

のようになされておるかお伺いしておきたいと思つておられますので、そういうことで検討してまいりたいと思つておられます。それから勤務状態等の改善でございますが、航空管制あるいは通信その他、非常な特殊技能を必要とする場面が多ございまして、処遇等にも何らかの、一つの新しい角度から検討をしないと、ほかの業界等との処遇の関係が、まるで話にならぬような安んじといふ状態でございますから、そういう点も、これはやはりいまの機構の中にあるいは制度の中では、なかなか不十分な関係が多ございまして、やはり根本的にそういうところにもメスを入れなきゃならぬんじゃないか。さらに同じところに同じ仕事を七年も八年も十年もやらなきゃならぬといふような特殊性がございまして、立場がだんだん上になつていくといふような制度もそこにはございませぬので、何らかのやり方方法を考へて、場所は同じところで同じ仕事をしながらも、やはり課長になり部長になつていく人と同じような、ひとつ何か立場が上昇していくような制度も考へなければならぬんじゃないかといふようなことも考へておられますので、全般的な体制の強化とあわせて、そういうことも検討してみたいと考へておる次第でございます。

○委員(熊谷太三郎君)　速記をとめて。  
○委員(熊谷太三郎君)　速記を起して。  
それでは午前はこの程度とし、午後は一時三十分より再開いたします。暫時休憩いたします。  
午後零時二十一分休憩  
午後一時三十九分開会  
○委員(熊谷太三郎君)　委員会を再開いたしました。  
委員の異動について御報告いたします。  
本日松澤兼人君が辞任せられ、その補欠として山本伊三郎君が選任されました。  
○委員(熊谷太三郎君)　午前につき続き運輸省

設置法の一部を改正する法律案を議題とし、本案の質疑を続行いたします。関係当局からの御出席は、中村運輸大臣、深草官房長、佐藤港灣局長、佐藤航空局長、以上の方々でございます。

それでは御質疑のおありになる人は、順次御発言を願います。

○伊藤頭道君 この法案の内容について、いろいろさらば検討いたしました結果、特に最近たび重なる航空事故の発生というのを考えた場合、どうも航空保安の万全を期するためには、内容的に遺憾の点が見出されたわけでありまして、そこでこの問題について、大臣に一度確認しておきたいと思っております。ひとつ前向きな姿勢で御答弁いただきたいと思っております。

その内容は、いま申し上げた航空事故の、しかも大航空事故の連続にかんがみて、この際運輸省としては、航空保安の万全を期する義務があらうかと思っております。そこで航空保安要員については、みやかに一前に閣議で了解を得ておるというふうには聞いておりましたが、凍結欠員については約百三十名おると思っておりますが、この凍結欠員のまづ解除を早急にやらなければならぬと思っております。これは繰り返して申し上げることに、すでに大臣から三月末の閣議で話しておるから心配ないというふうな聞いておられますけれども、当面凍結欠員の解除をやり、さらに当然その定員増をはからなければならぬ、こういうことにならうかと思っております。そこで、この問題についてきわめて本法案にとっては重要なポイントでもあるので、ひとつ確認の意味で大臣から御答弁をいただきたいと思っております。

○国務大臣(中村實太君) 航空関係の保安要員並びに保安設備の強化整備につきましては、先般の事故がありました直後の閣議で正式に早急に整備する、要員の補充をする必要がある。そのための措置は、設備等につきましましては、緊急なものについては予備費をもって充てる。それから人員の補充につきましましては、運輸省の凍結を解いて百二十、三十名の定員がありますのでさしあたりそれを

もって充てる、さらに不足な分については特別に措置をして定員の増強をはかっていくということに閣議で了解されたわけでありまして、伊藤委員の御指摘の必要な要員の整備は早急にできるものと信じております。また、それぞれ航空局においてやっております作業は、具体的にどこにどういう、何人の人員が必要とすることで計画を立てまして、それを大蔵、行管等と話を進めておる段階でございます。基本的な線につきましましては、閣議の了解の線を進め得るものと確信を持っておる次第であります。

○伊藤頭道君 この凍結欠員については、これは依然としてそのまま続くとすることは原則であるけれども、航空事故の連続に伴って保安のため特に運輸省の方面については約百三十名の凍結欠員を早急に解除すると、そういうふうな閣議で了解を得ておる、その理解してよいのであるかどうか。

○国務大臣(中村實太君) この間の閣議で運輸省の欠員不補充の線ははずされておる。運輸省だけはその凍結してふやしてはいけないう規定からは、はずれておると御了解願ってけっこうでございます。

○伊藤頭道君 なお、関連があるからこの際お伺いしておきたいと思っておりますが、衆議院の段階でも衆議院の内閣委員会でもこの法案に対する附帯決議がなされたわけでありまして、また、後ほど参議院の段階でも準備が進められておるようですが、ただ単に凍結欠員の解除だけでは保安要員の万全を期しがたいのです。これは当面とありえず百三十名の凍結欠員を解除する必要があるということをなさしておるのであつて、やはり今後

は、当面凍結欠員の解除ができたなら、それに引き続いていわゆる保安要員の十二分なる定員の増をはからなければならぬ、こういうことにならうかと思っております。保安要員の万全を期するためにはこのことについて大臣はどういうふうにお考えか、この際お考えを明らかにしていただきたいと思っております。

○国務大臣(中村實太君) 閣議で了解されましたものは、航空の安全を中心とした緊急施設に対する人員の補充と施設の拡充強化という二線でございます。あの閣議決定いたしました当初が早々の間でございましたので、これは相当の設備を整えなければならぬし、人員の増加もしなければならぬ、そういう情勢でございましたので、さしあたり凍結の定員が大体百二十、三十名ある、それを充てる、さらにそれで不足な分は本格的な処置をして、四十一年度でそれを処置していく、こういう了解でございますが、今度の航空の問題につきましましては、ちよつと予算のまだ通過しない前でございますので、いろいろの関連があつて、さしあたり凍結定員をもつて充てていくという事で了解がなされたものでありまして、そういう事情でございますので、必要な人員の補充については大体閣議でも了解しておりますから、私は進めていく上に支障はない、かように確信しております。

○政府委員(深草克巳君) あつとただいまの大臣のお答えを補足いたしますが、伊藤先生の御質問の趣旨は、こういう緊急対策のみでなく、恒久対策も講ずべきじゃないかという御質問だと思っておりますが、文書になりました閣議了解は、今年度分だけでなくて将来にわたつての閣議了解でございます。で、凍結定員の解除というよりよるな問題は、とりあえず本年度もやれという意味の口頭了解でございます。そういうふうな御理解願いたいと思っております。

○伊藤頭道君 そうすると、大体わかりましたけれども、さらに念のためお伺いしておきたいこと、閣議では当面凍結の欠員の解除を実施するということ、そしてさらにそれだけでは十分でないから、保安要員の充実にについては、今後もちろん凍結欠員の解除の上に、さらに十分検討して必要だけ定員増をはかる、そういう決意であるというところも、幸い閣議でも了解を得ておるからと、こういうふうな理解してよろしいわけですね。

○政府委員(深草克巳君) 三月十一日の閣議了解でございますが、これは文書になつておりますが、特にさわりの点を読んでみますと、「航空の安全体制を強化するため、航空管制、航空機事故調査、航空従事者試験及び航空機検査等について所要人員の確保をはかる」、これはまあいわば恒久的に文書で閣議了解をしたものでございます。で、その際に私のほうの大臣から口頭で、実はこれは緊急を要するので、設備については予備費でできるものからやりたい、あるいは要員については幸い凍結定員というものがあつたから、これを活用して本年度からでもやりたいということ、この面につきましましては口頭でけっこうだということ、で了解になつたわけでございます。

○伊藤頭道君 それでは、最後に御要望申し上げます。おきたいと思つておる、繰り返して申し上げるように、こういう大きな航空事故のあとで保安要員の充実はかかるというところは運輸省として当然の義務であらうかと思つておる。そこで、幸い凍結欠員百三十名については早急に解除されるというところ。そしてそれに伴つてさらに検討を加えた上で必要な保安要員の定員増をはかると、そういうことであるので、ことばとしてはよくわかつたので。

○国務大臣(中村實太君) 航空の安全を確保するといふことが、非常に先般の事故等から緊急な課題となつておられますので、これを解決いたしました、いま非常に国民も航空輸送——飛行機というものに不安を感じておられますので、これを一日も早く消させて、そしてまたこのように飛行機に安心し



て乗れるような国民的な気風をつくることも非常に必要であると考えます。そういうことを考えますときには、やはり保安につながる施設を整える、それから要員を整備するということが非常に大切であり緊急な問題でございますので、政府でもこの点は非常に強く感じまして、閣議でもあのときに早急にきめたことでございますから、いま運輸省としては、いま伊藤委員の仰せられるように、これが具体的な実現に向かって全力をあげている過程でございますから、そう遠くない機会にわれわれの期待しておるような人員の補充もできていくことであると、かように信じておるわけでございます。全力をあげていく決心でございます。

○多田省吾君 最初に、本法案の中の本省の定員の問題でお尋ねしたいと思いますが、本省の四十二年度定員の減は二名である。それから、空港公団に移管する二十四名を差し引いた数で出ているようでありまして、また当然空港公団法が発足しますと、空港公団法、その規定によつてこれらの定員は自動的に公団に移管されるということになっておりますけれども、二名の減はどうかという減であるか。それから、当然新東京国際空港の問題にからんでみますが、空港公団はいつごろ発足させる予定を持っておられるか。この二点をまずお聞きしたいと思います。

○政府委員(栗原克巳君) 二名の減員でございますが、一名はこれは来年度の三月からアメリカのほうの在外公館に一名運輸省から派遣いたしますので、外務省に振りかえらるると。それから、あと一名は、釜山のほうにもうすでに出ておりますが、それも外務省に振りかえる。この二名の減員でございます。

○政府委員(佐藤光夫君) 新東京国際空港公団は、御承知のように、その位置を定める政令を出して後に発足させることになっております。政府としては、今年度なるべくすみやかに発足をはかりたいというふうに現在政府内部でその対策について種々連絡をとり、検討を進めておるといふ状況でございます。

況でございます。

○多田省吾君 新東京国際空港の問題につきまして大臣にお尋ねしたいのでございますが、昭和十八年の十二月の航空審議会の答申から二年間放置しておかれて、そして去年の十一月十八日に関係関係懇談会で内定されたようでありまして、この内定に際しましては、千葉県側に対して、たしか中村運輸大臣並びに佐藤航空局長が、知事や副知事に対して、県が説得の見通しをつかむまでは決定しないではないかと、そういう事前協議を申し入れたのに対して、事前協議なしに急に内定したというので、非常に県当局が反発しているような姿があるわけでございます。それから私も昨年の十二月二十六日の予算委員会でも、この新東京国際空港問題につきまして大臣に質問させていただきました。で私もそのときは富里村が、農家が千五百軒もあり、また千戸以上も移転しなければならぬ状態にかんがみて、富里の決定はもろろん反対ではありますけれども、この十二月、一月ごろ、もう少し県側が提示した四条件というふうなものに対して、積極的に取り組んで、すみやかに千葉県と話し合うことによつて、もう少し話し合いがスムーズにいっていただけないかというところも考えられるわけでありまして、それはいままでの推移ではございますが、どうしてそのように、特に去年の十二月、一月ごろからもう少し積極的に取り組まなければならぬはずであるのにおそくなつてしまったのか、それが一点と、もう一点は、最近運輸大臣が、たしか六日の日に大蔵大臣と会われて、そして用地買収価格の問題について協議されたという話を聞いておりますけれども、どういふ話し合いになっているのか、その二点を大臣にお尋ねしたい。

○国務大臣(中村寅太郎君) 新空港の予定候補地を富里に決定いたしました過程につきましては、いろいろ地元の県当局等にも不満な点等があるいはあつたかと思つて、いろいろこの新空港の予定地をきめようというところにつきましては、非常に諸般にわたつてやはり複雑な問題点がありますので、政府としてはできるだけのことはいはしたつてもりでございますが、やはり地元としては満足はいかないような点があつたので、その点は遺憾には思つておりますが、事務的には向こうも、県のほうも係の人ができておりました、航空局の中の係の間には常時連絡はいたしておつたような事情でございます。そういう過程をたどつて内定いたしましたので、その点については地元の知事さんあたりにもいろいろ不十分な点等があつたと思つて、政府といたしましては、できるだけのことにはやつたつもりでございますけれども、やはり非常に複雑な課題の中できめていくのでございまして、今日のようなところまでできておると御了解願いたいと思つております。

それから買ひ上げます価格の点につきまして、大蔵省のほうといろいろ具体的にも打ち合せておる段階でございます。私としては、やはり地元の人たちの納得のいく線まで補償価格はきめていきたいという考え方について、大蔵省と交渉をしておる途中でございます。

○多田省吾君 富里村案とそれから木更津案との二案があり、航空審議会でも審議されて富里にきまつたわけでありまして、富里の反対運動は非常に強い。そうなりますと、当然また富里浦、木更津案を再考しなければならぬと考へます。で、いままでも富里浦はヘドロ層があるとか、あるいは湖の水面が上昇するためにその予防措置を講じなければいけないとか、そういういろいろな問題があるわけでございますけれども、もう少し北のほうに移せばヘドロ層が浅くなるというふうなことも聞いておりますが、富里浦が不適であるという決定的な理由は一体どうなんでしょう。

ので、政府としてはできるだけのことはいたしたつてもりでございますが、やはり地元としては満足はいかないような点があつたので、その点は遺憾には思つておりますが、事務的には向こうも、県のほうも係の人ができておりました、航空局の中

○政府委員(佐藤光夫君) 新東京国際空港の候補地につきましては、御指摘のように、航空審議会の御答申をいただいておりますが、候補地を具体的に決定するための関係関係懇談会におきまして、具体的に、かつ、詳細な調査をいたしまして、特に御指摘の富里浦につきましては、土

木技術的な観点からの問題の解明に当たつたわけでございます。

で、その結果といたしまして、富里浦につきましては、治水、利水対策上難点があること、埋め立て工事の実施に伴う湖水の塩分の増加の問題、あるいは汚濁等の水質管理上の問題があること、その他工事工程、工事費について難点があること等が富里浦の欠点としてあげられたわけでございます。また、区域の面からいたしまして、自衛隊百里基地と航空管制上両立しないという問題がございましたために、結局、内定の段階におきまして候補地として適当ではないという御判断が出たわけでありまして。

○多田省吾君 百里基地の問題は、まあ自衛隊の問題であり国内問題でありますから、アメリカ軍の基地とも関係ありませんし、それは話し合ひで可能性もありませんし……。結局、建設費用の問題——最初、この新東京国際空港の建設の当初の予算はいかほどであり、また、富里浦にするとなればいかほどになりますかどうか。

○政府委員(佐藤光夫君) 富里浦につきましては御質疑かと思つて、当初、富里浦について一応見積もりましたのは概算二千五百億程度でございます。その後、調査の結果約千億の増加を見込まなければならぬということになりましたので、概算三千五百億というのが調査の結果でございます。

○多田省吾君 それでは木更津案が決定的にまずい点は、簡単に言えはどうかということですか。

○政府委員(佐藤光夫君) 木更津につきましては、主として航空管制及び用地造成技術上の問題について検討をいたしましたわけでございます。航空管制上の問題は、羽田との調整及び航空路管14—ブルー・フォーティーンと言つておりますが、これとの関係でございます。検討の結果、木更津に新空港を設置した場合、羽田空港と両立しない。また、ブルー・フォーティーンとの関係から、新空港自体の使用効率が四分の三程度に低下するといふことが明らかとなつたわけでございます。

○多田省吾君 それでは木更津案が決定的にまずい点は、簡単に言えはどうかということですか。

す。

なお、用地造成に関する検討につきまして、運輸省、建設省、千葉県により行なわれ、また地質調査の資料、地形図、海図等によって行なつたわけですが、その結果、埋め立て工事の規模、水深等から考へて、工事施行上も重大な難点があるといふことが明らかになつた次第でございます。

○多田省吾君 その問題の中で航空管制の問題でございますが、この前、本委員会が防衛庁長官に聞きまして、この前、羽田と木更津の空港の間に九キロ以上距離があれば航空管制上は差支つかえない、実際は十一キロ以上の距離がある予定であるから、航空管制上は問題はないだろう、という御答弁だつたわけですが、その点はどうなんですか。

○政府委員(佐藤光夫君) 私のほうで管制の専門家に検討をさせました結論を申し上げますと、御承知のように、羽田空港に着陸する航空機はすべて木更津の上空を経由して行くわけでございます。したがって、木更津沖に新空港をつくるという事になりますれば、新空港のいわゆる、木更津における新空港への進入、出発経路と、それから木更津を経由して羽田空港への進入、出発経路とが互いに交錯をいたしまして、両空港の同時使用は不可能であるということが管制技術上の検討の結果でございます。いま御指摘の防衛庁等に御照会されました距離の話がございましたが、御承知のように、羽田出入の航空機が一応、航空路として木更津を通るといふ観点からして、両方両立することはむずかしい、また、羽田空港と木更津沖新空港とも進入する航空機の待機空域をお互いに重複することなく設定することができない。したがって、木更津周辺において新空港の位置あるいは方向を変更しても結果は同じである。一番問題であります。いわゆる航空保安上の見地からいまして、進入、出発経路がダブることや、待機空域がとれないということとは決定的な欠点であるといふにわれわれは管制の専門家の結論から承知しておるわけでございます。

○多田省吾君 そうしますと、そういうことは運輸委員会でも御答弁になっておられるようでありまして、心得ておりますけれども、それでは木更津の上空を通らないように——羽田空港に行くときに木更津の上空を通らないようにすれば問題がないのじゃないかと思われましても、その空路を変更すれば可能性は出てくるわけですか。仮定の問題ではありますけれども。

○政府委員(佐藤光夫君) 御承知のように、関東地域におきましては、現実に羽田あるいは横田等の空港の配置がございますので、それを根本的に、航空路を全部変更するという事は、事実問題として非常に困難があります。したがって、非常に迂回経路を飛ぶというようなことをかりに考えられないかという問題がございますが、種々それらの点を検討の結果、われわれとしては、そういうような方法をとることはむずかしいという答を出しておるわけでございます。

○多田省吾君 前からそういうことがわかつていながら、では、どうして昨年……これは管轄が違ふからかもしれませんが、ことしになりましたから、も予算委員会でも総理大臣が、木更津案ももう一考してみたいとか、あるいは自民党の川島副総裁等も木更津案やあるいは履ヶ浦案を再考したいというところをおっしゃっているわけでありまして、けれども、総理大臣や副総裁はこういふことは御存じの上で発言なされておられるのか。こういふことは十分総理大臣はじめ各閣僚間で懇談されておられるのかどうか、大臣にお尋ねしたいと思ひます。

○国務大臣(中村真太郎君) 新空港の問題は逐次相談をしながらやっております。

○多田省吾君 まあ新東京国際空港の問題は国家全体にかかわる、国民全体にかかわる重大な問題だと思つて、また地元の大反対等もあり、無条件反対という声も非常に強いわけですが、それを政府当局では何とか説得しながら富里を進めていきたい、そういうおっしゃっておられるわけ

でございますけれども、こういった重大な問題に対して総理大臣あるいは運輸大臣あるいは与党である自民党の人たち、副総裁等のお話がいづもばらばらで食い違つておると、確固とした方策が、方針が立っていないように見受けられますけれども、これは非常にまずいと思つて、それからもう一つは、すでに昨年から千葉県からの四つの条件について政府当局、運輸省に対してその四つの条件に対していろいろ答を出して、その四つに対して、まだはっきりした答が出ていないように見受けられますけれども、その点に關してはどのように進めておられるのか、この点、二点お願いしたいと思います。大臣にお願いしたいと思います。

○国務大臣(中村真太郎君) 千葉県から要請されました四つの項目と申すのは、第一は代替地の問題、それから第二は用地等の補償価格の問題、それから第三は騒音対策、振業の場合のいろいろ補償に対する案等でございますが、代替地の問題は大体おおよそ見当がつかしましたが、さらに騒音対策等はこれは自衛隊等を使つております航空機等と同じような線で行つておるわけでございます。その点の問題については大体地元の要請が入れられるような答は出ておるわけでございます。騒音の場合等は、その方々のやはり騒音後の生活の安定という線がございまして、そういう点をあらゆる角度から補償していくといった行き方をとりたい。それから補償価格の問題でございますが、これは土地、土地によってかなり違いがありますし、畑とか山とか、あるいは宅地とかいろいろ地目の違いによって価格も違いますし、いまその点については大体大蔵省といろいろ折衝して詰めておる過程でございます。

○多田省吾君 次に、いま航空機が川崎臨海工業地帯の上空を非常にたくさん飛行して、おりました。この前も臨海消防署の千鳥町出張所の調査によりますと、川崎臨海石油コンビナート地帯の上空を飛行して羽田空港のB滑走路に離着陸する国内線の航空機は一日百機以上にのぼつておるといふことは、これは前の調査であります。言われ

ておるわけでありまして。もし二月から続いたような航空機事故が川崎臨海工業地帯の中で起こるとすればこれは大惨事になると思われましても、それで、したがって、航路変更の措置を早急にとられたらという請願も多く出ておりますし、この川崎上空の飛行問題に対して運輸省当局はどういう措置をとられておるか、お聞きしたいと思ひます。

○政府委員(佐藤光夫君) 川崎地域の上空の飛行につきましては、三月十五日付をもちまして、東京国際空港管内の川崎石油コンビナート地域上空における低視程進入及び低高度の飛行訓練の飛行を禁止する、いわゆるNOTAMと申しておりますが、この禁止通達を出しまして、現在これによってその飛行の規制をいたしております。

○多田省吾君 その結果、その措置を講ずる前と講じたあとでは大体飛行状態にどのような差が見られますか。そして安全状態はどのように変わつてきておるか、その点をお伺いいたします。

○政府委員(佐藤光夫君) この結果、たゞいまNOTAMの実施は確実になされておるといふ報告をわれわれとしては聞いております。

○多田省吾君 午前中も質疑がなされましたけれども、私も航空再編成の問題で二、三お尋ねをしたいと思います。昨年の航空審議会の答申では、国際一社、国内二社の案、それから協同化と、運賃プール制の問題が出たわけでありまして、また、ことしになって航空事故が引き続いて、それで石坂経団連会長と植村副会長にあつせんを願われたらうでございますが、そのあつせん案ですが、意見書ですか、その内容を見ますと、石坂会長とそれから植村副会長のお二人の案も違つておるらしく思われまして、大統合案とか、あるいは国際一社・国内一社あるいは国際一社・国内二社の三案のどれにするか、あるいは将来は大合同したいとかいう意見書が出ておるわけでございます。で私がお尋ねしたいのは、運輸省

当局にしっかりと政策、長期ビジョンがないために、そういった幾ら審議会の答申を求められても、また、財界の方に意見を求められても、やはり財界と業者とまたその将来の予想というものは相当食い違いを示しておりますし、なかなか業界の圧力も強くて、五社のいろいろな意思もあつてきつちりしたものにまとまるのはむずかしいんじゃないか。結局ほんとうに運輸省当局のしっかりと長期ビジョンが必要じゃないか。最近も運輸省の航空行政は、行政はあるけれども政策がないと、かように言われておるおりでもありませんし、また、外国の例を見ましても相当集約化が行なわれておるような傾向もあるわけでございます。運輸大臣として、この航空再編成案に対して、大臣としてどのような考えをお持ちであるか、それをまずお尋ねしたいと思います。

○国務大臣(中村寅太郎) 昨年末に航空審議会から出された答申の線を尊重して、航空再編成をやりたいと考えておりました過程に、引き続き大きな航空事故が起こりましたが、そういう経過がありまして再編成というものを今日急いでおるわけでございますが、大体日本の航空企業というものが、それぞれ民間企業でございますから、大体運輸省として一つの方向というものを指して指導はいたしておるのでございますが、企業それぞれやはり立場等もありません、種々のむずかしさもあり出ておる。現在の段階ではきょう午前中も申し上げましたように、基本的には航空審議会の答申の線を尊重して、そうして企業者自体でひとつ話し合いを進めて集約化をはかつてもらいたいということで、ことしの二月十一日に、各企業の責任者を呼びまして、大体の方向は申し上げて、その線が自主的にやっていたらいいというところを要請したのであります。その際に何いしましたのは、それぞれの企業はやはり利害関係が必ずしも一致しないものもありますから、相当調整を要するものもあると考へなければなりませんので、その調整役は、政府が入るよりも民間の人たちがあつてほしいといたしたほうがいいのではないかと考へる方に立ちまして、経団連の石坂会長と植村副会長にそのお世話役をお願いして、今日進めておるといふ状態でございます。

○多田省吾君 外国の状態を見ましても、ルフトハンザですか、西ドイツではアリタリア一社、SASのごときはデンマーク、ノルウェー、スウェーデンの三國と共同で一社、イギリスの例を見ましてもB.A.が国内と近距離、それからB.O.A.C.が国際近距離と国際長距離と、そのように、大体アメリカ等を除いた外国の例を見ましても相当集約化が進んで、また、政府の援助も相当強いように見えるわけでございます。どうしても鉄道とかあるいは海運等から見ますと、日本の航空行政というのは非常に非効率に思われますし、この際大きな事故も起こつたことでもありますし、また、航空審議会の答申あるいは石坂、植村両氏の意見書というものも出尽くした今日、どうしても業界の五社のような姿が見られるわけですね。それをそのまま業界の五社間の調整がつかないまま見送られるつもりなのか、それとも運輸当局としてこの際、たとえば私なんか考へましても、まあ当初は国際一社・国内二社またはもう少ししたば国際一社・国内一社というぐあいに集約化が進んでいけば問題ないんじゃないか。運輸当局がここでしっかりと腹をきめて、日本の航空行政のために一つの長期のビジョンを打ち出されたらいいんじゃないか、そのように考へるわけですか。

それからもう一点は、この際二つの審議会の答申や意見書が出されたけれども、なかなかまとまらない、国内航空の援助策等も考へながら政府当局が総理大臣のもとで諮問機関を設けて、もっと強力な答申をこの際願うようにしたらいいんじゃないかというふうないろいろな案も出ておるわけでありまして、大臣として一体今後具体的にどういう方向で進まれるのかお答え願ひたいと思います。

○国務大臣(中村寅太郎) 航空再編成の方向は

多田委員が仰せられたような方向で、大体運輸省としても考へておるわけでございます。それぞれの企業はやはり企業の立場がありまして、なかなか簡単に一本にとりようなこともすぐにはむずかしいというものがやはりあるわけでありまして、そこで運輸省としましては、国内幹線の運輸の一体化をはかる、これは現在の幹線を飛んでおります企業間の運輸を一体化して、そこで過当競争等の弊害を起さないようにする、あるいは整備関係の一体化して、どの航空企業の飛行機も利用者の立場から見ると十分に信頼の置ける整備が行なわれるというふうな体制を整える。あるいは共同切符というふうなものを出して、一つの切符でどの企業の飛行機にも乗れるというふうな、そういうふうな運営の面で一体化をはかりながらやっておるうちに、自然に企業が集約化されていくという機運も生まれてくる。それから集約化して一本とか二本にするということのねらいをそういうことで実現したいという、こういうことではございません。その方向を進めておるわけでございます。これは私は各社とも納得していただける形、かように信じております。ただ一本という線に対する、国内一社ということに對しては、一つの考へ方として一本になると官僚制というところになって、民営の持つておるよさが殺されるというふうな考へ方の上に立つてのやはり反対の意見もありませんので、そういうのをやはりいさぐ政府で無理にやろうとしましては、この際ではございませんので、いわゆる運輸の協調体制を整えてやっておるうちにそういう問題も解決がついていく、こういう考へ方に立っていま集約化といいますが、再編成の方向を進めておるわけでございます。

○多田省吾君 先ほど御質問がございまして、重複するようでございますけれども、国際空路のいま新設交渉が非常に盛んでございまして、けれども、その問題で一間だけお願ひしたいのですが、日ソ間の共同運輸の問題もありません。それからパキスタン航空の中国經由東京乗り入れのこともあるよ

りです。また、先ほどはフランスの上海乗り入れ、また、日本に対する上海—東京間の空路の新設要求、そういったいろいろな要求があるようでございますが、運輸当局としまして、そういった国際空路の新設競争に対する具体策はどのように進めておられるか、その基本的な構想についてお尋ねしたいと思います。

○政府委員(佐藤光夫) わが国の国際航空の伸長をはかる、これによって貿易外収支の改善をはかるということは基本的な考へ方でございます。それがためにはまず航空協定を二國間協定でございますので、関係の國との締結をはかる必要が御指摘のようにあるわけでございます。昨年におきましては御承知のように、日米間の航空協定の改定をいたしましたわけでございますが、本年におきましては、日ソ間の航空協定の締結をいたしまして、日ソ間の航空路をことしの夏以降開設をする運びになっておるわけでございます。われわれといたしましては、さらに東南アジア地域並びに将来南米あるいはアフリカ地域というふうなふうに逐次この空路の伸長をはかる必要があるわけでございますが、それにつきましても、先ほど御指摘のように、わが国の日本航空がその能力を十分に伸ばしていかなければなりませんので、その能力の伸長もはかりながら、逐次協定の締結を促進したい。なお同時に、従来締結しております協定の付表改定を行なうとして、便数の増加等も逐次はかかっていく必要がある。南回りのパキスタンとわが國との関係についても近く交渉を始め予定にいたしておりますので、それらの交渉を通じてわが國の定期航空運送事業の内容の改善をはかつてまいりたいと考へておる次第でございます。

○多田省吾君 フランスから、もし上海から東京への乗り入れの問題が要求された場合どうなさるか。それからこちらから中国に対する上海あるいは北京等の乗り入れをこれからのように促進していくか、その具体策を簡単にお答え願ひたい。

○政府委員(佐藤光夫) 日本とフランスとの関係は、午前中御説明申し上げましたように、

【委員長退席、理事柴田栄君着席】

すでに協定を締結して南回り便を相互に実施して  
おるわけでございます。ただ中国本土を經由する  
かどうかという点につきましては、これもけさほ  
ど御説明しましたように、まだ実はその条件に  
なっておりませんので、われわれとしては、逐次  
事態の推移を見ながら慎重に対処していくとい  
う態度をとっているわけでございます。したがいま  
して、フランスの中国本土經由の基礎となる日中  
間の航空協定あるいはこれにかわる民間の商務協  
定等につきましてもまだわがほうからこれを積極  
的に取り上げて実施に移すというふうな段階には  
なっていないというふうに承知いたしておりま  
す。

○多田省吾君 次に、本法案で港灣審議会の所掌  
事務の改正についての案が出されております。そ  
の問題で二、三お尋ねしたいのでございますが、  
港灣審議会の所掌事務の改正の問題につきまし  
て、第一点は、本問題に関する重要事項につい  
て、昭和四十三年三月三十一日までの二年間に限り調  
査審議することにする、この二年間に限った理由  
それからもう一点は、具体的な港灣運送事業の  
合理化はどうか、その二点をお尋ねしたい。  
○政府委員(佐藤肇君) これを二年間に限りまし  
たのは、御承知のように、最近におきましては、  
港灣の輸送量というものがふえてまいっておりま  
して、近代化というものが非常に急がれておるわ  
けでございます。一方、港灣労働法の施行という  
ものもござります。これと平仄を合わせ上からも近  
代化が急がれておる、こういうことから二年とい  
うものを限ったわけでございます。

なご後段の点でございますが、港灣運送事業の  
近代化につきましては、昭和三十九年の三月三日  
に内閣に置かれた港灣労働等対策審議会の答  
申がございまして、この中で港灣運送事業の近代  
化というものを業の集約と一貫作業体制の強化と  
いう点において答申されておるわけでございますし

【理事柴田栄君退席、委員長着席】

これを実施していくために港灣運送事業法の一部  
改正によりまして免許基準を引き上げ、また、一  
貫体制を強化するということを盛りまして、これ  
は御審議を願っておる段階でございますが、実際  
の集約というものを具体的にどのように行なつて  
いくか、一つの港におきまして適正規模というも  
のがあるか、どういふものであるか、こういうふうなことを  
具体的に御審議願つて、集約というものの方向  
を強化していきたいということが一点、それから  
料金につきましても答申の中で適正な料金体系と  
いうものを要望しておるわけでございます。この  
料金制度についての改善策、さらには埠頭の効  
率的運営というのについての具体的方策、こう  
いふものをこの審議会で審議していただきたい  
と、かように考えておるわけでございます。

○多田省吾君 港灣運送事業法の合理化、近代化の  
ために、いまま港灣運送事業法の一部を改正する  
法律案、というものが提出されておりますが、免許基  
準を整備する、免許の基準をいわけきつくるよ  
うにしたいという御意向のようでありまして、  
それがいままでの既存の業者に適用されないと  
で、新しく申請される業者のみ適用されるとい  
うことになりまして、結局免許基準の整備の意  
味が著しく薄れるような感じでございます。それ  
も、どうして既存業者に適用されないのか、その  
点をお尋ねしたい。

○政府委員(佐藤肇君) 港灣運送事業法におきま  
して、免許制度というものを取り入れられました  
のが昭和三十四年の改正からでございます。この  
昭和三十四年に免許制度というものに切りかえら  
れましたから、既存業者の免許切りかえの終了が  
実は昭和四十年の六月までかかっておつたとい  
うように、非常に多数の店社がございまして、多数  
の免許種類もございまして、これを軌道に乗せる  
のに昭和四十年までかかった、こういう実情でござ  
います。それまでの届出制だった業者の教も一  
応整理されたわけでございますが、先ほど申し上げ

げましたわけが三、三答申と呼んでおりますが  
港灣労働等対策審議会の答申に基づきましてさら  
に集約化ということが強調されておりますので、  
一方においては新しく免許を受ける者については  
基準を引き上げる、さらに既存の業者につきまし  
ては免許基準の引き上げということではなくて、  
十六条にございまして、直営率を高めるとい  
うこと、また下請について制限をするとい  
うこと、こういうことによつておのずから業の規模と  
いうものを大きくしていきたい、また、その具体  
策については、先ほど御指摘がございました港灣  
審議会の中の港灣運送部会というものの答申を尊  
重してやっております。こういうふうに考えてお  
るわけでございます。

○多田省吾君 最後にもう一点お伺いしたいんで  
すが、運輸省では四十一年度における海運の国際  
収支の見通しというものをこの前発表されたよう  
であります。四十年におきましても、海運の  
国際収支というものは外航船を非常に大量に建造  
したにもかかわらず、相当大きな赤字に量なつてお  
りまして、本年度も改善を見込んでいながら相当  
な赤字が出そうだと見通しをされておるわけ  
でございます。それに対する対策、それからどうしてそ  
うなつたのか、この二点をお伺いしたいと思いま  
す。

○説明員(沢雄次君) お答え申し上げます。  
海運関係の国際収支の改善につきましては、現  
在は廃止になっておりますが、さきに制定されま  
した中期経済計画によりまして、大体三十八年度  
の国際収支の赤字をこれ以上悪化しないというこ  
とで、三十九年から四十年間に七百四十三万トンの  
船を建造して、四十三年度も大体三十八年度と同  
じ赤字にとどめようというので計画を進めてま  
いったわけでございます。で、船の建造のほうはま  
順調に進んでおりますが、貿易の伸びが当時予想  
いたしましたよりも輸出入の量が多くなつたとい  
うことが一つ、それからいま一つは、昭和四十年  
度におきまして、世界的に海上運賃が諸般の情勢  
から非常に高騰いたしましたので、そのために外船に

対する支払いが予想よりも多くなつたということ  
が、四十年におきまして海運関係の国際収支の赤字  
が予想より若干悪くなつた原因でございます。こ  
れは四十一年度、四十二年度、目標年度の四十三  
年度には予定したとおりのバランスにとどまるで  
あろう、このように見ております。

○中沢伊登子君 いま多田さんがいろいろ質問さ  
れておられました。私も港灣審議会のことにつ  
いてちょっと一点質問させていただきます。

今度、港灣審議会に新しく運送部会を設置され  
るようでございます。いままでの計画部会、管  
理部会、これと三部会では今度は審議に当たるとい  
うことでございますけれども、この新設の運送部  
会には当然港灣の輸送に直接の関係のある労働者  
代表を含むべきであると考えますが、いかがで  
ございませうか。  
○政府委員(佐藤肇君) 新しくできます港灣運送  
合理化部会には、港灣労働者の代表も委員になつ  
ていたのだと、かように考えております。  
○中沢伊登子君 その際、港灣労働者のほうはも  
ちろんでございますけれども、船舶の運航に従事  
する海員側の代表も加えなければは意味がない  
と思ふのですが、いかがですか。  
○政府委員(佐藤肇君) 港灣運送部会におきま  
して、現在委員として考えておりますものは港灣運  
送事業者の代表でございます。これは御承知のよ  
うに、一般港灣運送事業者、それから船内荷役事  
業者、はしけ運送事業者、沿岸運送事業者とい  
ういろいろな専門業者がございまして、そ  
れらの代表と、全体をまとめていたしまして協  
会の代表五名を考へております。それから船舶運  
航事業者、これは船主でございますが、これから  
二名、それから荷主といたしまして製造業者と貿  
易関係者からのおの二名、次に港灣労働者の代  
表として二名、それから港灣管理者が二名、学識  
経験者が二名、関係行政機関といたしましては、  
運輸、大蔵、通産、労働各一名、こういう内容で  
やつていきたいと考えておまして、いまお話し

がございましたのは船舶の運航でございますか。  
○中沢伊登子君 船舶の運航に従事しておる海員側ですね。

○政府委員(佐藤鑑吉) 実はこの港海運送部会のやります内容が、主として港海運送事業の内容をどのように集約し、責任体制あるものに持つていかうかというところでございますので、船のほうの海員組合の方の代表者というものは考えておりません。

○中沢伊登子君 では次に、今度、木船の造船業の近代化について小型造船業法案というのが出ておりますね。そのことに対して一つ御質問したいと思っておりますが、いままで何といいますが、零細造船業といいますが、そういった人たちがずいぶんはつたらかされていったと思っておりますけれども、今度この法案で二十トン以上、五百トンまでの木船の製造あるいは修繕を行なう業者が相当今度は潤わされるのじゃないかと思っておりますが、それについてこの中で、この法律を適用するのに二年間猶予することとして、その間に十分な助成措置または指導を講ずる所存でありますということをご質問いたしましたのであります。それを具体的に説明していただきたいと思っております。

○政府委員(深草克巳君) 担当の局長参っておりますが、今度の新しい提案されております法律の趣旨は、中小の——これは大きな造船は造船法でとらえておるわけでございますが、中小の造船業につきましては法律でとらえておりませんで、それを、特に最近木造船を中心としていたしまして需要も減退してございますし、また、内航海運との関係もございまして、非常に一部疲弊を呈しつつあるというふうなことで、特にこれの集約、あるいは必要の減退のために技術が非常に落ちておるといふような点もございまして、そういったものを救済するために一方では届け出をさせまして、秩序立った規制をいたしたいということ、うらはらといったしまして、技術あるいは設備の面につきまして法律で規制をいたしまして、その条件に合致したものを届け出させるというふうなことがござい

持っています。その間のいろいろな助成でございますが、御承知のように、中小企業近代化促進法によりまして指定業種にもなっております。これに従いまして融資の道を講じて施設を改善するとかあるいは——主任技術者を今度の法律では置くことになっておりますが、これまた相当の技術を要しますので、現在の工員の中から船舶振興会によりまして技術の講習をいたしまして、技術のレベルアップをいたしまして、法律の期待にこたえさせるというふうな方法を用いまして、この法律の趣旨の実現をはかりたい。したがって、そういった施設の面の猶予期間あるいは主任技術者の養成の関係の猶予期間、この両面から猶予期間を置いたわけでございます。

○中沢伊登子君 今度は質問が変わりますけれども、タクシイのことに一つ質問させていただきます。タクシイの申請が相次いで起こってきまして、政府は、三月二十六日の臨時物価対策閣僚協議会でまず東京のタクシイ料金の値上げを認めない方針を決定されましたが、この方針に変わりはございませんか。

○中沢伊登子君 業界では、タクシイ料金の値上げ申請の理由に、賃金の上昇とかあるいはLPガスの課税とか物価上昇等をあげておりますが、このままでは経営困難におちいると言っておりますが、当局はそれをごのように見ておられますか。

○説明員(黒住忠行君) タクシイ事業につきましても、人件費、燃料費その他の諸物価の高騰によりまして、経営の内容は必ずしも容易ではないわけでございます。しかし、また一方、利用者の運賃負担というふうなことも勘案をいたさなければならぬのでございまして、われわれ事務当局におきましては、運賃の申請があります場合におきましては、会社の収支状況を慎重に検討いたしまして同時に、利用者には与えませぬ影響も考慮いたしまして、所定の手続を経て逐次認可を行なっています。

る次第であります。

○中沢伊登子君 それでは、タクシイ業界の今後のあり方を検討すると政府のほうでは言っておられますが、将来のタクシイ業界のあり方をどう見ているらっしゃるか、事業免許制をやめて自由競争とか許可制とかにするということでございますが、いかがでございますか。

○政府委員(中村真太君) 基本的にはいまの制度を、免許制をはずすとかあるいは認可制をやめるとかいうことは考えておりません。

○中沢伊登子君 私の質問、それだけです。

○北村暢君 私は前回の山本委員の中小企業のタクシイ業者の増車の問題について、わりあい正確に大臣から御答弁がありましたけれども、従来の陸運局のつた態度というものについて、だいたい突っ込んだ質問がございましたけれども、一点だけ山本君の質問の確認だけをさせていただきます。大臣の答弁が、前回の答弁について自動車の長は、大臣の答弁があつたにかかわらず、陸運局長の意向を聞いて善処するような答弁がありましたけれども、これは大臣の答弁を答弁として、それによって年内というが、十二月ということではなしに、早急にその措置を行政指導としてやりたい、こういうことで私は理解をしたいと思っておりますが、この点について大臣の再度の御答弁をお願いいたします。このように思っています。御答弁をお願いいたします。

○政府委員(深草克巳君) 大臣のお話の前に、私が実は昨日大阪の陸運局長に電話しましたが、ちよつとおりませんので、自動車部長に電話をいたしました結果を申し上げます。現在すでに増車を前提とした各事業所の監査を実施中でございます。これが五月、六月、二カ月程度はかかるであろうでございます。その結果を待つて、大体暑いころにはできるのではないかと申しておきます。

○國務大臣(中村真太君) 大阪は、御承知のように、万国博を控えておりますので、万国博のころになりますと、いまの状態ではやはりタクシイの

不足を来たすことになると思っておりますから、それを先で一気にとりこむことをせずに、逐次増車をしながら合うようにしたい。その初年度第一期を今年を初めとしたいということで、できるだけ早くということでも現在やっている次第でございます。いま官房長が言ったような状態でございますから、そういうことで着々と作業を進めておることを御了解願いたいと思っております。

○委員(熊谷三郎君) ほかに御発言もないようでございますから、質疑は尽きたものと認めさせていただきます。

それでは、これより討論に入ります。御意見の御ありの方は、賛否を明らかにしてお述べを願います。

○伊藤頼道君 私は日本社会党を代表して、本法律案に反対をいたします。本法律案の内容については、われわれもこれに賛意を表する点がありますが、ただ、航空交通の安全を考えた場合に、本法律案の内容では、その安全の確保が不十分であると考えるわけでありまして、最近の連続する大きな航空事故は、国民に航空交通の安全の重要性をあらためて認識させているわけでありまして、かかるに、政府の航空の安全対策に至っては、はなはだ寒心にあたえないものがあるわけでありまして、今回航空管制の空域を三分いたしました、新たに札幌及び福岡に航空交通管制部が設置されることになっておりますが、それ自体は航空交通の増大に対処するものであつて、その必要はこれを認めるものであります。しかしながら、これに伴う施設、定員は十分整備されているものとは考えられないのであります。また、四十一年度における航空関係の定員についても約百名程度の増員を行なっているのではありませんが、これらは空港あるいは施設の新設のための適切な増員は何ら考慮されていないのであります。長足な進歩を見せる航空事業に対処してその安全の確保をはかることは、航空行政において最も重要なことではあります。そのための施設、定員等が不十分では、その安全は期し得べく

もないわけでありませぬ。航空保安要員の充実についでには、審査の過程において約百三十名の凍結欠員を解除してこれに当たっての旨の大臣の言明がありましたけれども、これはさしあたり実施すべき当然の措置であつて、航空安全のための適切な定員の確保、航空行政の組織等については、抜本的措置が必要であることは申すまでもないわけでありませぬ。私は、本法律案においてこのような航空安全対策の裏づけとなる改正が十分行なわれていないといふ、こゝろいふ見地に立つて、遺憾ながら本法律案に反対するものであります。

○委員長(熊谷太三郎君) ほかに御意見もないようでございますから、討論は終局したものと認めます。

それでは、これより採決に入ります。運輸省設置法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手をお願いいたします。

〔賛成者挙手〕  
○委員長(熊谷太三郎君) 挙手多数と認めます。よつて、本案は、多数をもって衆議院送付案とお八田君から発言を求められておりますので、これを許します。

○八田一明君 私はこの際、ただいま可決されました運輸省設置法の一部を改正する法律案に対し、自民、社会、公明、民社各党共同提案にかかるとの附帯決議案を提出したいと存じます。附帯決議案を朗読いたします。

運輸省設置法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)  
最近の度重なる航空事故の発生にかんがみ、政府は、この際航空保安の万全を期するため、航空保安要員については、すみやかに凍結欠員の解除等の措置を講じてその充実に努めるとともに、施設、組織等についても再検討を加え、事故防止のため最善を尽くすべきである。

のたび重なる大きな航空事故を見ても、その感を一そう深くするものであります。航空交通の安全を確保するための対策につきましては、本法案の審査におきまして熱心な質疑が重ねられたのでありますが、航空交通の増大、航空機の大形化、高速化等、航空事業の急速な進展に対処して航空保安の万全を期するためには、すみやかに航空保安要員の充実に努めるとともに、航空施設、航空行政の組織等についても再検討を加え、諸施策に万遺憾なきを期するの要きわめて肝要なるものがあることを痛感する次第であります。したがつて、これらに関する点の善処方を強く政府に要望するものであります。

以上が本決議案を提出する理由であります。○委員長(熊谷太三郎君) 別に御発言もないようでございますから、八田君提出の決議案の採決を行ないます。八田君提出の附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕  
○委員長(熊谷太三郎君) 総員挙手と認めます。よつて、八田君提出の決議案は、全会一致をもちて本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し中村運輸大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許可いたします。中村運輸大臣。  
○国務大臣(中村實太君) ただいま決議されました附帯決議につきましては、航空事故防止の観点からその趣旨を尊重いたしまして、全力を尽くしてまいります所存でございます。

○委員長(熊谷太三郎君) それでは、議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。  
〔異議なしと答ふる者あり〕  
○委員長(熊谷太三郎君) 御異議ないものと認め、さよふ決定いたします。

速記をとめて。  
〔速記中止〕

○委員長(熊谷太三郎君) 速記を起こして。

○委員長(熊谷太三郎君) 次に、行政相談委員法案を議題といたします。本案の提案理由の説明は四月十九日に聴取いたしましたので、これより質疑に入ります。なお、関係当局の御出席は、福田行政管理庁長官、稲木行政監察局長、信原行政監察審議官、以上の方でございます。御質疑のおありになる方は、順次御発言を願います。

○伊藤彌道君 時間の関係もございませぬから、本法律案に関連して二、三お伺いしておきたいと思ひます。まず、順序としてお伺いしたいのは、この提案理由の説明を見ますと、行政相談委員を名譽職的な、そして権威高いものとして社会的地位を明確にする云々、こゝろいふ提案理由の説明があるわけですが、そこでお伺いするわけですが、このことを規定する該当の条文は一体どれなのかということ、これをひとつ具体的に御説明いただきたいと思います。

○国務大臣(福田篤泰君) 御案内のとおり、従来の行政相談委員のあり方は訓令によるわけでございます。それでは、人権擁護委員あるいは民生委員等の方々もすでに法律によって権威づけられておられる、しかも、非常な行政改善につかまされておられる、しかも、非常に御苦勞をかけておられる行政委員の各位に対し、この際訓令によらない法律に基づく立場で権威づけたい、名譽職としての本来の姿を十分発揮したいといふのが私どもの考え方でございます。

○伊藤彌道君 いま私がお伺いしたのは、名譽職的な権威高いものとして社会的地位を明確にする云々、こゝろいふ提案理由の説明があるわけですが、そこでお伺いしたいのは、このことを規定するのは一体該当の条文はどこなのかということをお尋ねしたい。

○政府委員(稲木進君) この法案の中には直接的に名譽職とするといった条文は書いてございませぬ。ただ、この法案の全体を通じてさういふ趣旨のものがあつて、それが大體察知できるといふふうに考えているわけでございます。その第一

は、第二条におきまして、相談委員になるべき人はどういふ人になるのかということを書いてあるわけでございます。すなわち、「社会的信望があり、かつ、行政運営の改善について理解と熱意を有する者」といふふうなことの裏には、いま申し上げましたように、さういふふうな案文を書いてある。もう一つの点は、「委員は、その業務に關して、国から報酬を受けない。」この趣旨は、委員は行政管理庁の業務の一部を委託を受けてやっていたわけでございますが、さういふ限りにおきましては、公務に従事するという形になるわけでございます。公務に従事するということになりませぬ。一般的には当然に国家公務員、もちろん任務の性質からして常勤ではございませぬ、非常勤でございますが、非常勤の国家公務員になるというふうな一般的には解釈されるわけでございます。しかし、この場合におきましては国家公務員法の適用を受けない。したがつて、またその業務をやつたということに対して直接国から報酬を受けるといふ性格のものではない。普通の場合でありますれば、公務に従事すれば当然にそれに対する給与を受けるといふことが一般的な場合でございますが、この点は、この委員は国から報酬を受けないんだということを規定しておるわけでございます。さういふようなことを総合して、条文には直接的には名譽職という規定はございませぬけれども、われわれは一応相談委員は名譽職的な地位に立つ人であるといふふうに考えておるわけでございます。

○伊藤彌道君 これは、戦前ならば話は別ですが、いまごろの時代に名譽職的な委員の制度を設けて國が委嘱するといふのはどういふものか、どうも納得しがたい節があるわけですが、そこでお伺いするわけですが、こゝろいふような例が最近に行なわれているものがあるかどうかということ、もし他にもさういふ例があるならば、ひとつ具体的に示したいと思ひます。

○政府委員(稲木進君) たとえて申し上げます

と、人権擁護委員という制度がございますが、人権擁護委員の場合におきましても、業務は法律に定められた仕事を実施するわけでありまして、そういう意味合いにおきましては、当然に国家公務員の身分を持つというふうな解釈ができるわけでございますけれども、この法律におきましても、人権擁護委員については国家公務員法の適用はしないというふうな規定があつたと思ひます。

それから、民主委員につきましても、同じような公務に従事するわけでございますけれども、やはり国家公務員ではないというふうな解釈されておるわけでございます。それで、やはりこの法律で委員につきましては、一般的にそれぞれの法律で名譽職であるということははっきりしたつてございませぬけれども、名譽職的な地位にあるというふうな一般に理解されておると思ひます。

○伊藤顯道君 ども、この名譽職という点については、なお論議があると思ひますけれども、なお、それと並んで、「権威高いもの」という表現が使われておるわけです。そこで、「権威高いもの」とは具体的にどういふことをさすのか、この点をひとつ御説明いたしたいと思います。

○政府委員(福木進君) 権威の高い委員というふうに、提案理由の説明で長官から申し上げたことは、従来の行政相談委員は行政管理局長官の訓令に基づいて設置したつておつたわけでございます。それを今行政相談委員法を制定していただくという法律に基づいて業務を担当していただくということになりますと、従前の訓令に基づいて委嘱した場合に比べて、はるかに社会的にも、また一般対外的にも、いろいろほかの行政機関との関係におきましても、非常にその地位が高く評価されるというふうな認識のもとに、「権威あるもの」というふうなわれわれは考へておるのでございませぬ。

○伊藤顯道君 従来の委員に比較して、この法案が通れば法律による委員になる。そういうことはよくわかりますが、そこで、この法律の成立に伴つてできた委員のあるいは職務権限、業務の範

囲、こういうもの等について従来のそれと比較してひとつ具体的に御説明いたしたいと思います。

○政府委員(福木進君) 従来の委員は、国民からの行政に関する苦情を聞いてもらつて、その苦情の内容を、行政管理局の出先機関であります管区あるいは地方の行政監察局長のほうに連絡をするというのを本務としてやつておつたわけでございますが、今回の法案に盛り込まれた相談委員の職務の内容としましては、たとへば軽微な事案あるいは相談委員限りにおいて処理できる、まあ扱うことができるような事案については、一々行政監察局のほうに連絡をしなくても、直ちにこれを処理するというふうな、権限と申すとおかしいのですが、そういうふうなことをやつていただくというのを法律に書いておるわけでございます。たとへば相談を申し出た人からいろいろ事情を聞いて、そうして、それについて相談委員の方々の知識でもつていろいろと、あつたほうがいいじゃないか、あるいは、その問題はどこそこの役所へ行つてどういふふうな手続をとれば処置できますよといったふうないろいろの助言をするということが一つ、それから、この本人が直接そういうふうなやりかたにいろいろの場合におきましては、相談委員が一々監察局を通じないで、その当該関係のある役所のほうに本人にかわつて連絡をしてあげる。そうして、その役所と直接相談委員が話し合つて解決してもらつてというふうなことを、この法案には、その職務の内容として書いておるわけでございます。そういう点が非常に従前の委員と違つておる。しかも、そのことが法律上の根拠をもつてやつていただける。こういう点に大きな違いがあると思ひます。

○伊藤顯道君 今回のこの法制化の立案過程で、各省から、特に自治省、大蔵省、そのあたりから相当強く反対があつたというふうな承つておるわけでございます。そこで、お伺いするわけですが、その反対があつただけならばいいのですが、その

反対があつたために、当初の原案からかなり後退したのになつてしまつたと、そういうふうな承知しておるわけですか。その反対されたというその問題点は一体那边にあつたのか、この経緯についてひとつお伺いしておきたいと思ひます。

○政府委員(福木進君) 関係する省は、この行政相談といつたふうな性質の仕事でございますので、各省ほとんど全部に關連があるというふうなことになるわけでございます。われわれこの法案を立案する際におきましては、それぞれ関係省にいろいろと折衝をし、また意見を述べ合つて、そうしてこの法律を立案したわけでございますが、いまお尋ねになつた自治省並びに大蔵省のほうにおきまして、いろいろ意見があつて、この案が当初の行管で考えた案よりも相当後退して、いろいろじゃないかというふうなお尋ねでございますが、私も必ずしもそういうふうには考へておらないわけでございます。もちろん、自治省なり大蔵省なりの方面におきましていろいろ意見もあつたが、一応いろいろと折衝をしていく過程におきまして、両者のほうとわれわれのほうの側との意見も大体一致したという点がこの案でございます。大蔵省等におきましては、特にいろいろ急激な予算の増加というふうなこともいろいろと当然に氣を使われておるわけでございます。まあ、この問題につきましては、別段大蔵省との間において将来予算のことについていろいろ条件というふうなものは別段何もございませぬ。ただ、自治省が心配しておられるのは、市町村がこの行政上の問題について、その住民の苦情というふうなものには市町村が当然に關心を持つておるわけでございます。したがつて、その市町村におきましても、住民の苦情についての公聴活動というものは相当力を入れてやつておるわけでございます。問題は、そういう市町村がやつておられますが公聴活動と、われわれ行政管理局がやります行政苦情相談というふうなものが、何と申しますか、食い違ひの起らないふうな運営を考

えていかなければならぬ。われわれは、その点もしくもつともな点であるというふうな考へております。私も、まだ法制化が実現してない現在の段階におきましてもその点は非常に配慮をいたしておるつもりでございますし、幸いにその点では比較的うまくいつておる、特別なトラブルというふうな問題はまだ一度もどこでも起こしたことはないというふうなことになるわけでございます。ただ、将来の問題としまして、自治省はいま申し上げましたような面における杞憂を持つておるということがありますので、われわれその点については、今後そういうことのことを説明すると同時に、今後そういうことにならないように十分配慮していくつもりであるというところで、大体了解を双方につけておるというふうな考へておるわけでございます。

○伊藤顯道君 御説明を承つておると、何もなかつたというふうな印象を受けるわけですが、しかし、当初の原案から相当後退したのになつておるといふことは、これは事実ではなからうかと思ひます。そうだとすると、そこには何か問題点があつたに違ひないわけですね。しかしながら、いま御説明を承つておると、たんとんとして多少の意見のそごがあつた程度だけれども、それは話し合ひでみんな両者納得した、至つてスムーズに進んできたような印象を受けるわけですか。事實はさうではないでせう。相当問題があつたのじゃないかと思ひます。そういうことを率直にひとつお聞かせいたしたいと思います。それなら申し上げますけれども、私もこの行政相談委員のこの法案に反対するものではないんです。むしろわれわれは、当委員会が従来から、これは法制化すべきである、むしろわれわれのほうから強く要請を続けてきたわけですが、衆参の内閣委員会です。したがつて、うっかり答弁すると、これは反対でもされるかとやつたかいたという、そういう頭で答弁されると、いま御答弁があつたようなふうな、問題は至つてスムーズにやつてきた、そういう印象を受けるような御答弁になるわけですか。そういうこと

はいささかもわれわれは問題にしないわけですが、ただありのままを、審査の経緯ですね、立案過程における経緯をありのまま承りたいと思つたわけです。安心してありのままを大胆率直に御答弁を聞かせたいと思つています。そうでない、この審議はいささかも進まないことになりません。

○国務大臣(福田篤泰君) 率直に申しまして、確かに大蔵省あるいは自治省から、いろいろ懸念がある、また、疑問も提出されたことは事実であります。また、大蔵省で、税務署に關しても、また、たゞは、大蔵省で、税務署に關しても、もしこれが苦情相談委員が税理士的な役割りを演じたときには非常にトラブルが起こるといふ心配があつたようであります。並びに自治省におきましても、地方自治団体に直接關連した行政相談を担当した場合には、地方の自主性の立場からいっても困るんじゃないかといふ心配があつたようであります。前者につきましては、たゞいま局長から報告説明しましたように、直接税理士的な役割りをすることは不適當である、われわれはやらぬといふことを明確にし、さらに後者の点につきましては、各市町村はすでに行政の処理制度が相当てておられます。これを尊重して、むしろ協力の立場にいたつてまえからいけば、われわれは直接地方自治団体の市町村に關する行政苦情はわれわれとしては取り扱わない。ただ、實際問題としてはこれに協力するたてまえから、場合によつては窓口を連絡するとか、あるいは適切な方面を指示するとか、そういういわば連絡、取り次ぎの立場に立つといふことを明確にしまして、両省とも了解をして、両省この点ならいんではないかといふことを言つて、現在の提案をし御審議を願つておる法案ができたといふことは事実でございます。

○伊藤道雄君 長官の御答弁でややその点が明らかになつたわけですが、ひとつ今後の御答弁はありのまま大胆率直に御答弁いただきたいと思つています。そうすることが審議を進める唯一のゆえんにならうかと思つて、そういう意味で、大體行管の使命は、行政の民主化とか、あるいは簡素化あ

るいは迅速化、こういう意味で私ども相当に評価しておるわけですが、したがつて、特にこの苦情処理についてはそういう感が深いわけですが、いろいろの国民にわたつておるいわゆる不平不満、苦情、こういうものを行管が特にこういう行政相談委員という制度によつてこれを解消していく。地方を回つても相当の成果をあげておることをわれわれは確認しておるわけですが、したがつて、そのことは各省庁から見ると、何と申しましようか、ちよつと支障になる存在であらうと思つておる。解決のために行政相談委員のほうからいろいろむつかしい問題を投げかけられる。しかし、せつかく行管が存在しておつて、しかも、こういう苦情処理の行政相談委員という制度がせつかくあるわけですから、そのためにたとえ各省が反対しようとも勇敢にこれを突破して、本来の使命達成のために邁進する、そういう責任があらうかと思つておる。行管の存置を認める以上です。それ、そうなくしては行管の存在価値はないと思つておる。ただ通り一べんの、たとえば行政の監察をやつて報告をする、それがそのまま動行されないようでは、監察をやつても意味がないわけですが、この行政相談の問題も全く同じことが言えると思つておる。そういう意味から、法制化の立案過程で、最初の、いわゆる当初の原案がおそらくこれは行管の本旨とするものであつたと思つておる。それが各省の反対でいささかなりとも退歩、後退したといふことであれば、これはきわめて遺憾であると指摘せざるを得ないですね。そういう意味でお伺いしておる。前向き姿勢でお伺いしているわけですが、そういうわけなので、こういう原案になつておるわけですから、ひとつそのことで満足せずに、さらに前向きの姿勢でこれを強化改善の方

○国務大臣(福田篤泰君) 行政相談委員の重要な任務につきましては、前々から伊藤委員からはむしろ鞭撻され、また高く評価をせられるいろいろな御説を伺つておりました、私ども感激しておるわけでありまして、まことに御指摘のとおりでありまして、いままでの実績を見ましても、昭和三十五年に三派連立の提案で設置法の中に所管業務として明記せられ、さらに三十六年から行政相談委員制度が確立いたしました、わずかな期間であります、すでに昨年だけでも取り扱ひ件数は六万二千件という数にのぼる。内容を見ましても、具体的な国民生活に直結した大きな政治不満、あるいは行政に対しての苦情といふものが全国的に取り上げられて、非常に重要な任務を遂行しつつあるわけでありまして、したがつて、その業務の範囲なりあるいは程度といふものが広くなればなるほど、もちろんその力を出すわけでありまして、御指摘のような方向において今後いろいろ検討し、実績を見ながらやつてまいりたいと思つておる。その点は今後とも、おそろしくことしは七万件をこすのじゃないかと想像いたしておる。そしてまた中央並びに地方に対する行政監察とも密接に連絡させながら内容を分析し、研究いたしておる。御指摘の点につきましては、十分積極的な考えで検討させていただきますと思つておる。

○伊藤道雄君 この苦情相談については、国の委任事務がある關係上、従来は地方公共団体——県とか、市町村に対する苦情相談も相当あつたわけですが、そのことはわれわれも現実について承知しておるのですが、今後これらをどういふふうに取り扱ひのか、その点について伺いたい。

○政府委員(福木進君) 市町村あるいは府県等のやつておられます行政についての苦情の処理の問題でございますが、従来われわれのほうで相談委員に扱つておりました案件については、国の行政機関がやつておる業務と、市町村等がやつておる業務との区別といふものは、別に考へていなかったわけでございます。ただ、従前といへども、府県なり市町村のいわゆる国有事務の問題あるいは法律に基づいてやつておる業務でありまし

ても、いわゆる団体委任の業務といふものにつきましては、一応行政管理庁の行政相談業務としてはいわば対象外の扱いにいたしておるわけでございます。しかし、機関委任事務につきましても、当然に行政相談の案件の対象として考へておるわけでありまして、今後といへども、私どもはその点につきましては同じように考へておるわけでございます。ただ相談委員が扱ひ場合におきましては、そういう市町村役場等において処理している業務につきましては、先ほどちよつと申し上げましたが、市町村がそれぞれ公職活動をやつて、また苦情の窓口をそれぞれ設けておる場合が一般でございますので、そういう市町村の設けておる苦情処理、苦情相談の窓口を積極的に活用する。したがつて、相談委員のほうにそういう案件が参りました場合におきましては、なるべくそちらのほうに回して、第一次的にはそちらのほうで処理していただく、こういう考へておるわけでございます。ただ、そちらのほうに回していろいろあつせん処理をやつてもらつて、なおかつ、申し出人が納得できないような問題につきましては、行政管理庁のほうに連絡をしてもらう、今度は行政監察局としてその扱いをやつていただきます。

○伊藤道雄君 苦情相談の対象として国の行政機関、それから一部の特殊法人としておるわけですが、政令で定める特殊法人はどの程度の範囲と考へてよろしいのか。

○政府委員(福木進君) 今後なお十分に検討したいと思つておるのですが、現在の段階におきまして私どもがとらへず考へておるものは、たとえば三公社。これはいわゆる特殊法人の中に入るわけでありまして、特に国鉄、電電の關係の業務、これは国民に非常に密接に關連のある仕事でございますので、これは当然に対象に入るといふふうに考へておる。そのほか、公団あるいは事業団、あるいは公庫、こういうようなところで

御説を伺つておりました、私ども感激しておるわけでありまして、まことに御指摘のとおりでありまして、いままでの実績を見ましても、昭和三十五年に三派連立の提案で設置法の中に所管業務として明記せられ、さらに三十六年から行政相談委員制度が確立いたしました、わずかな期間であります、すでに昨年だけでも取り扱ひ件数は六万二千件という数にのぼる。内容を見ましても、具体的な国民生活に直結した大きな政治不満、あるいは行政に対しての苦情といふものが全国的に取り上げられて、非常に重要な任務を遂行しつつあるわけでありまして、したがつて、その業務の範囲なりあるいは程度といふものが広くなればなるほど、もちろんその力を出すわけでありまして、御指摘のような方向において今後いろいろ検討し、実績を見ながらやつてまいりたいと思つておる。その点は今後とも、おそろしくことしは七万件をこすのじゃないかと想像いたしておる。そしてまた中央並びに地方に対する行政監察とも密接に連絡させながら内容を分析し、研究いたしておる。御指摘の点につきましては、十分積極的な考えで検討させていただきますと思つておる。

○伊藤道雄君 苦情相談の対象として国の行政機関、それから一部の特殊法人としておるわけですが、政令で定める特殊法人はどの程度の範囲と考へてよろしいのか。



やっております業務につきましても、国民生活に  
関連が相当あるので、これは政令でもって指定し  
てやはりこの中に取り入れていきたいというふう  
に考えております。

○伊藤顯道君 時間の関係で、本日はあと一点  
だけお伺いして私の質問を終わりたいと思いま  
すが、委員の性格について、先ほど一部御指摘も  
ございましたけれども、なおお伺いしておきたい  
と思います。従来は非常勤の国家公務員という  
ふうに解雇されておったようですが、今後はその  
性格をどのように解雇したらよいのかということ  
、これと同じ性格を持った各種委員等の例が他  
にもあるかどうか、もしあったとすれば、それは  
どういうものか、こういうことについてこの際  
お伺いしておきたいと思うのです。

○政府委員(稲木進君) 法律上の性格につきま  
しては、ただいま御審議をいたしておきます  
行政相談委員法に書きまされた相談委員は、こ  
れは国家公務員ではないというふうな性格を持  
っている。それから、そのほかの委員について  
のお尋ねでございますが、これは相当昔から  
一般的には理解されております。それから人権  
擁護委員、これにつきましては、実はいろいろ  
と議論が分かれておるところでございますが、し  
かし、これには明らかに法律で国家公務員法は  
適用しないという規定がございますので、それ  
は国家公務員であるけれども、国家公務員法を  
適用しないのか、あるいは国家公務員法を適用  
しないのか、あるいは国家公務員法を適用しな  
いのか、あるいは国家公務員法を適用しないか  
ら当然に国家公務員法が適用がないということ  
を念のために書いたという条文であるのか、こ  
れにつきましては実は法律解釈上議論がある  
ところでございますので、私どももいまここで  
確定したことは申し上げることはできません。  
しかし、民生委員につきましては、これは有  
権的に国家公務員あるいは地方公務員にあ  
らずというふうに一般的に承認されている  
というふうに考えております。

○委員長(熊谷三郎君) ほかに御発言も  
ないようでございますから、本案につきま  
しては本日は

この程度にいたします。  
本日は、これにて散会いたします。  
午後三時四十二分散会

昭和四十一年五月十九日印刷

昭和四十一年五月二十日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局