

第五十五回国会 運輸委員會議録第三号

昭和四十二年四月二十八日(金曜日)

午後一時三十九分開議

出席委員

委員長 内藤 隆君

理事 大久保武雄君

理事 福井 勇君

理事 井岡 大治君

理事 河村 勝君

大竹 太郎君

徳安 實藏君

福家 俊一君

小川 三男君

内藤 良平君

米田 東吾君

山下 第二君

松本 忠助君

出席國務大臣

運輸大臣 大橋 武夫君

出席政府委員

外務政務次官 田中 榮一君

運輸省海運局長 堀 武夫君

運輸省航空局長 澤 雄次君

委員外の出席者

外務省北米局安 浅尾新一郎君

全保障課長 門 員 小西 真一君

專 門 員 小西 真一君

四月二十五日

委員板川正吾君辭任につき、その補欠として横

路節雄君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員横路節雄君辭任につき、その補欠として板

川正吾君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員横路節雄君辭任につき、その補欠として板

川正吾君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員横路節雄君辭任につき、その補欠として板

川正吾君が議長の指名で委員に選任された。

同日

四月十八日

船舶整備公団法の一部を改正する法律案(内閣

提出第三二号)

同月二十六日

船舶積量測定法の一部を改正する法律案(内閣

提出第一〇〇号)

同月二十八日

船員災害防止協会等に関する法律案(内閣提出

第一〇五号)

同月七日

国分線鉄道建設工事の早期完成に関する請願

(二階堂進君紹介)(第四三四号)

古江線高須駅、根占町川北間鉄道の調査線編入

に関する請願(二階堂進君紹介)(第四三五号)

横浜市生見尾踏切の改善に関する請願(伏木和

雄君紹介)(第五四八号)

同月十四日

熊本県高瀬原大型空港建設計画反対に関する請

願(松前重義君紹介)(第八六一号)

は本委員会に付託された。

四月二十四日

離島空路に対する助成措置促進に関する陳情書

(長崎県議會議長小柳二雄)(第一八一号)

関西本線複線電化促進に関する陳情書(関西本

線複線電化促進連盟会長名古屋市長杉戸清外百

六名)(第一八二二号)

特別鉄道債券の利率引上げ等に関する陳情書

(岡東一都九県議會議長会常任幹事東京都議

議長大日向萬次外九名)(第一八三三号)

は本委員会に参考送付された。

同日

本日の會議に付した案件

船舶整備公団法の一部を改正する法律案(内閣

提出第三二号)

提出第三二号)

航空に関する件(米軍用チャーター機東京國際

空港使用問題)

○内藤委員長 これより會議を開きます。

船舶整備公団法の一部を改正する法律案を議題

とし、提案理由の説明を聴取いたします。大橋運

輸大臣。

船舶整備公団法の一部を改正する法律案

船舶整備公団法(昭和三十四年法律第四十六号)

の一部を次のように改正する。

第二十六條の二「長期借入金」の下に「又は

船舶整備債券」を加え、「第二條第一項」を「第二

條」に改める。

第二十八條第一号中「國債」の下に「その他運

輸大臣の指定する有価証券」を加える。

第三十四條に次の一号を加える。

四 第二十八條第一号の規定による指定をしよ

うとするとき。

附 則

この法律は、公布の日から施行する。

理 由

船舶整備公団の資金の調達に円滑化に資するた

め同公団が発行する船舶整備債券に係る債務につ

いて政府が保証する等の必要がある。これが、こ

の法律案を提出する理由である。

○大橋國務大臣 ただいま議題となりました船舶

整備公団法の一部を改正する法律案の提案理由に

つきまして御説明申し上げます。

船舶整備公団は、昭和三十四年に国内旅客船舶公

団として、国内旅客船の建造、改造を目的として

設立されましたが、その後、戦時標準型船舶、老

朽貨物船等の代替建造、港湾運送用船舶の建造及

び港湾荷役機械の製造等の業務が追加され、さら

に、昭和四十一年十二月内航海運対策推進のため

新たに融資等の業務が追加され、名称も船舶整備

公団と改められて、わが国海運業の発展のため重

要な使命を果たしております。

今回御審議をお願いいたします船舶整備公団法

の改正点は、船舶整備債券についての政府保証及

び公団の余裕金の運用範囲の拡大の二点でありま

す。

まず、第一の点につきましては、いままでも公

団は事業資金を全額資金運用部資金に依存いたし

てまいりましたが、事業規模の拡大に伴い、四十

二年度には全事業資金百五億円のうち八十八億円

を船舶整備債券によつてまかなうこととなりました

た。船舶整備債券は現在の公団法の規定によつて

も発行できますが、その発行を円滑にするために

は、政府保証を必要としますので、その点につい

て改正しようとするものであります。

次に、公団の余裕金の運用につきましては、現

在、國債の取得及び銀行への預金または郵便貯金

に限定されており、かなり不利な条件で余裕金を

運用いたしております。ところが、今回、債券の

発行に伴い、いままでも以上に多額の資金が一時的

に滞留することが予想されますので、余裕金の運

用方法のワクを広げ、運輸大臣の指定する安全有

利な金融債の取得を認めようとするものでありま

す。

以上がこの法律案を提案する理由であります。

何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛同いた

下さいますようお願い申し上げます。

○内藤委員長 これにて提案理由の説明聴取は終

わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ることとしたします。

○内藤委員長 次に、航空に関する件について調査を進めます。

この際、米軍用チャーター機東京国際空港使用問題について、政府当局から説明を聴取いたします。澤航空局長。

○澤政府委員 米軍のMACチャーター機、これは米軍が民間の飛行機をチャーターいたしましたもので、米軍軍人軍属の輸送に当たっているものでございしますが、MACチャーター機の羽田に参ります状態が、三十九年五百八十三機、四十年八百四十機、四十一年千三百六十九機でございましたものが、四十二年に入りまして、一月百九十九機、二月に二百機、三月に二百四十一機というふうな調子でふえてまいっております。

羽田は御承知のように、スポットが非常に窮屈でございますので、外務省を通じて米軍のほうに、このMACチャーター機はなるべく米軍の基地のほうに着陸してもらいたい、どうしても羽田に来ることが必要であるものにつきましては、羽田空港のスポットの使用状態が、午前の十一時から午後の六時までがわかりやすいしておりますので、どうしても来る場合は、この時間に来てもらいたい、こういう申し入れをいたしました。米軍からは、四月に入りまして、四月の中旬に合同委員会におきまして、外務省に対して、羽田に来るMACチャーター機はこれ以上数をふやさない、それから、どうしても羽田に来る場合は、なるべく午前十一時から午後六時までの、羽田のすいている時間を利用するようにとめる、このように回答がございました。

以上でございます。

○内藤委員長 質疑の通告がありますので、これを許します。小川三男君。

○小川(三)委員 いまの航空局長からの説明について、これは、最初はいつごろから入り始めたのですか。

○澤政府委員 これは、終戦以来ずっと羽田を利用いたしております。

○小川(三)委員 終戦以来ずっとというのは、軍用チャーター機がですか。

○澤政府委員 昔はMATSと申しておりましたが、MATSチャーター機は羽田をずっと使用いたしております。

○小川(三)委員 これは月平均にして最近——去年なら去年、月平均にしてどのくらいになりますか。

○澤政府委員 昨年は、申し上げましたように千三百六十九機でございまして、月平均百十機でございまして。今年は、先ほど申し上げましたように、一月百九十九機、二月二百機という状態でございまして。

○小川(三)委員 この間、二十二日に現地調査をした際にもあなたが答えておりましたが、内容については、一体これは兵員を輸送しているのか、それとも戦用機材を輸送しているのか、その点併用なのか、内容についてはどういう状態になっているか。

○澤政府委員 これは米軍の公の目的で運航されている飛行機でございまして、航空当局には、その内容をチェックする権限はございませんが、これを實際に運航いたしておりますのは、ノースウエストであるとかブランニフであるとか、民間会社でございますので、その辺から聞きますと、物資の輸送はいたしておりますんで、大部分が兵員、軍属の輸送でございまして。

○小川(三)委員 これは、羽田を使用しなければならぬという理由はどこにあるのです。他に米軍の専用している飛行場があるのでしょうか。

○澤政府委員 羽田をぜひ使用しなければならぬという理由はわからないのでございまして、できる限り米軍が管理している軍の飛行場を使用

してもらいたいということを、まず第一に申し入れたわけでございます。

○小川(三)委員 この間のあなたのほうの答えによると、日米合同委員会を通じて申し入れをした、これは文書で申し入れたのか、口頭で申し入れしているのか。

○浅尾説明員 ただいま御指摘のありましたのは、口頭で合同委員会を通じて申し入れております。

○小川(三)委員 それについての向こうからの回答はどうなんでしょう。

○浅尾説明員 すでに新聞等にも発表されておりますように、四月の十三日、アメリカ側から回答がございました。さらにその後回答を確認する意味で、合同委員会の議事録にそれを載せてございまして。

○小川(三)委員 その議事録を、あなたいまそこにお持ちですか。

○浅尾説明員 実はまだ議事録ができておりませんで、向こう側から口頭で回答がありました。それを書いたものはございすけれども、通常、合同委員会の議事録は、部外に出さないという約束になっております。ただ内容は全く同じでございまして。

○小川(三)委員 それじゃ、その内容について報告してもらいたい。

○浅尾説明員 まず申し入れでございすけれども、第一に、なるべく他のアメリカの軍に提供しでございす専用の飛行場を使ってもらいたい、これが第一点でございまして。

第二点は、羽田を使う際には、羽田があいている時間を使用してほしい、こういう二点の申し入れをいたしました。

それに対するアメリカ側の回答は、できる限り他の軍用の飛行場を使う、これが第一点でございまして。

それから第二点、羽田を使用する場合には、日本側の指摘しましたように、午前十一時から午後

六時までの一番あいている時間を使う、こういう回答でございまして。

○小川(三)委員 その回答どおり現在実施しているのか。

○浅尾説明員 現在の実施については私たちがまだ承知しておりませんが、米軍の態度は、日本側の要望はよく承知しておる、そこでさつそくに実施に移すという回答は得ております。

○小川(三)委員 それは了承しているということではなく、文書の内容が問題ではなくて、現実にさういうふうにやっているのかやっていないのかという事です。すでに改めているのか改めていないのか、この点。

○澤政府委員 これは四月分につきましては、MACのほうで一応の予定を立てているので、急激にこの数を変更することは困難な点があるのではないかと思います。たとえば四月二十一日からの状態を申し上げますと、二十一日十機、二十二日七機、二十三日十機、二十四日八機という状態でございまして、数は減っておりますが、その配置状態を見ますと、午前の十時から夜の六時ごろまでの比較的すいた時間に集中いたしております。それからこれは私のほうの、羽田の飛行場の事務所の方にノースウエストのほうから連絡がございましたのですが、近くノースウエストの飛行機の半数は横田のほうに回るといふ指令を上から受けている。それからブランニフは大部分を横田に回るといふ指令を受けているという事を申し上げております。これはもちろん非公式な話でございまして。

○小川(三)委員 そうすると現在、日米合同委員会でも文書でさういふ覚え書きが作成されておるといふけれども、現在では覚え書きは作成しておらない。実際において、いま局長の報告によれば、事実にあつてはこの申し入れ以後まだ全然変更はななくて、これは使っているんでしょ。外務省としてはそれはどうなんでしょう。

○浅尾説明員 ただいま御指摘のありましたように覚え書きでございせんので、議事録を作成する

従つてやるわけですね。そういうことは書いてないです、これには。だから日本の法令に従うということになるのは、五条一項のこの前段の分につ

いとは何か取りきめなければならぬのじゃないかと云っている。あと五条の後段のほうの一等おしまいのほうに、「日本国の法令による」と、こうなっている。これはいいですよ。それでなくて、前段のほうなんです。前段は日本の法令によるのだということがどこに書いてあるのか。

○浅尾説明員 ただいま御指摘の前段の場合でございますが、日本法令に従う、いかにして従うかという具体的な手続は、合同委員会の合意でございます。

○野間委員 その合同委員会の合意というのは議事録ですか、それとも協定ですか、あるいは規定なんですか。そういう取り扱い上の名称はどうなっていますか。

○浅尾説明員 それは、私たちは合意と呼んでおります。

○野間委員 その合意というものは、それはつまり意見が一致したわけですね。したがってさっきの話だと、議事録になったり、あるいはそれが両国の条約になったり、あるいは協定になったりするでしょう。これは協定に基づく合意なんだから、そうすると協定の次の段階か、あるいは協定が何かなるわけでしょう。それはどういう取り扱いになるか。

○浅尾説明員 それは協定のものでございますから、協定のもとにある合意というふうに考えております。

○野間委員 そうすると、その合意というのは協定じゃないんですな。その辺ちよつとはつきりしてください。合意というのは、ただ単に合意でしよう。それは、国際間の合意はどういう取り扱いであらうのですか。あらわさないでいいのですか。

○浅尾説明員 これは御承知のように、一番正式なのは条約であります。それから、あるいはまた協定であります。協定がある場合、行政権の範囲である場合は、ある場合は交換公文と呼び、ある場合は合意というふうに呼んでおります。

で、この前段のものはどういうふうな取り扱いで、どうして入ってきてもいいように、ちゃんと日本の、あるいは国内法によるならよいかというふうな、きちんとそういうふうな整理をされてきていて、その内容を書いてください。

○浅尾説明員 ただいま手元にその合意を用意してございせんが、大体のことは日本の航空管制に従ってお互いに合意を得てやるのだというのが大筋でございます。そうして、たとえば通報はどうするか、細部はさらに現地会議でめぐるというふうになっております。

○野間委員 そうすると、先ほどの小川君の質問の場合と違ってくる。先ほど小川さんの質問には、協定があるから、そういう権利が向こうにあるから、チャーター機にあるから、とどんどん入ってくるんだという答えは、それはおかしいと思う。いま言われるように、ちゃんと何か規定的な合意なら合意というものが、手続が、ちゃんとあつて、それに基づいて入ってこなければ、やたらに入ってきてちゃ。そうすると、それをチェックする場所がないじゃないですか。したがってこの問題は、合意の内容をちゃんと整理をしてこちらに提出してもらいたいですね。それがないと審議できない。

○田中(衆)政府委員 ただいま手元に合意の文書を用意してございせんので、いずれ合意書をコピーいたしましてお手元に配付いたしまして、それをひとつごらん願いたいと思います。この合意の根拠に基づいて、いろいろいまの航空機が飛行場に入る場合の手続その他につきましては認めておるわけでございます。いまここで文書がございせんから一々申し上げることを欠いておりますが、いずれ文書を提出いたしたいと思っております。

○野間委員 合意の文書を提出してもらわないと、おそらくこれから小川さんの質問もたいへんしにくいと思う。問題はその合意の内容なんだけれども、日本で使う民間の飛行場もいまでは無差別に——おそらく今度この委員会が調べるなけれ

ば、こういう問題はなかった。日本の飛行場に入れないくらい無差別に入ってくるという内容になっておるのですか、この合意の内容は。

○浅尾説明員 これはお互いに調整して入るということでありまして。どちらかが、たとえば米軍の飛行場が入ってくるために民間の飛行場が上空で非常に長い間滞空するような、そういうことはないと考えております。お互いに調整して入るようになっております。

○野間委員 その調整して入るということは、断られるわけですね、断られるのですな。

○浅尾説明員 これは、民間機の飛行との関係で非常に危険であるという場合には、これは断わるということではできるとは思いますけれども、絶対羽田を使つてはいけないということはいえせん。

○野間委員 それは問題なんだよ。それは調整というものが、確かに、いまおたたく言われるように、羽田の飛行場は、いまこちらで言つたように、日本の民間航空の飛行場なんだ。日本の民間航空に使う飛行場に無差別に入つてもいいような合意書になっておるから、向こうでは入つたと思つた。入つてくれれば、幾ら調整をしておつても現地ではなかなか断られないですよ。だから民間航空の飛行場に入ってくるのには、そのチェックができるだけのことをしておかなければ、合意書でしておかなければ、これからでもチェックをする権限はないということになるのだから、そうすると無差別にどんどん入ってくる。きょうは問題があつたから入らない、しばらくは問題があつたから入らないが、権利としては入れる。無差別にどんどん入ってくるということになるのじゃないですか、それはチェックができるのですか。

○田中(衆)政府委員 私いま合意の文書を見ておられませんので、はつきりお答え申し上げることはできないのでございますが、いずれ合意の文書を確認いたしました上で、本件につきましてもひとつはつきりした答弁をいたしたいと思っております。

○野間委員 それでは私のほうでもそれが出たときに——この問題の実は本質的な問題だと思つたのです、これはすぐ取り寄せられるでしょう、どうですか。——その間保留しておきます。

○久保委員 その合意書の写しですね。これは持つてこられるでしょうから、委員長の方から外務省に言つて、いまやっているうちに持つてきてもらいたいと思います。せつかくですからね。それから一、二お尋ねします。これは航空局長にお尋ねしますが、さつき小川委員からあつたように、最近の情勢からいくと、羽田は狭くて飽和状態になりそう。そのために新しい国際空港をつくるのだ。理由はそのほかにもあるかもしれないが、最も重要な理由はそういうことになっておる。そうすると、地位協定五条一項によつて許していたものを、国民的な立場からいけば、これはもはや地位協定はどうあろうとも、さつき質問があつたように、羽田にM A Cチャーター機の出入りは困る。国家的な問題として困るということになってきたといつていいと私は思う。そうすれば、全面的に羽田出入りだけはひとつやめてほしいという交渉をさつき言つたようにやるべきだと思つた。地位協定にとらわれていては、どこの施設であらうが何であらうが、アメリカの言つたとおりのものをただで提供しなければならぬ。これはまさに安保条約の特質なんでありまして、これをこの委員会できつがえすといふことはできません。できませんが、国家全体の立場からいってこれは危険というよりは、これは安全の問題もありまして、片方ではいろいろな犠牲を払ひながら新しい空港をつくらなければならぬ条件下において、片方では米軍に専用の飛行場を提供しながら、なおかつ民間空港に無理して入られるというところは、国民感情も許さぬと思つたのです。だから、いままでにおそらく、入つてきてもらつては困る、軍用のほうへひとつ全部出入りしてほしいという要求をしていないようでありまして、これは要求をするということが筋ではないかというのが一つであります。

それからもう一つは、さっきこの地位協定五条一項の前提に、無差別といつては語弊があるが、無限に日本の港なり空港に出入りができるということがあるが、アメリカの権利としてあるわけだ。その飛行機や船の中に、そういう前段に掲げておるような軍人といふか、軍属以外の者が入ってきたときにはあらかじめ日本側に通告しなければならぬ。それからこれらの出入国の手続は、これまたわが国の法令に従う。これはあたりまえの話です。そこで一ぺんお聞きするが、この例外的な日本に通告しなければならぬような者がM A Cチャーター機に今日まで入っていたかどうか。

それからもう一つは、さっきの答弁では、その前段の兵隊なり軍属といふか、家族も入っているのかもしれないが、そういう者を一々取り調べることができないというのだが、取り調べができないが、わがほうの主権といふもの、これは尊重してもらわなければならぬ。ましてや区別のつかない民間空港といふか、羽田の一般空港へ入ってくるのでありますから、それが軍属やらそれが単なる旅行者かわからない。空港の管理体制からいっても、地位協定には免除されているから知らないが、本来ならば出入国の手続もこの合同委員会の責任として取りきめがあるのだらうと思ふ。全然ないといふのはおかしい。そういう点はどうなっているか。

○澤政府委員 久保先生の第一番目の御質問でございますが、米軍は確かに地位協定五条一項で羽田を使用する権利を持っております。持っておりますが、航空当局といたしましては、羽田はやはり民間の飛行場でありまして、民間の商業機が優先的に使ふべきであるといふことで、最近M A Cのチャーター機の数がふえまして、そしてスポットを占領して、民間機が非常に不便になるといふ状態に立ち至りましたので、直ちに外務省を通じて米軍に、第一段としては、他の米軍に貸与している飛行場を使用してもらいたい、どうしても羽田を使う場合には、十一時から六時の間を使つてもらいたい、これは能力の面から私たちは

そのようなお願いをしたわけでございます。羽田の能力には離着陸回数上の能力とスポットの能力と、これは御視察いただいて御説明申し上げましたように、二つの面がございますが、羽田の能力は、現在の時点におきましては離着陸の能力はまだ余裕がございます。しかしスポットの能力が、もう午前の早い時期と夕方以降満員になっているわけでございます。そういうことで、なるべく他の基地を使用してもらいたい、羽田にどうして来る場合は、スポットのあいている十一時から六時の間を使用してもらいたい、このような申し入れをしたわけでございます。

○久保委員 いや、ぼくの質問の要点は、もはやそういう遠慮してほしいという段階じゃなくて、もう羽田は利用せぬでよそを使用してほしい、いわゆる専用にお使いになつていられる横田なり何なりを使つてほしいと言ふ時期じゃないだらうかというところを申し上げておるのです。それからそれに関連して、アメリカは何かゆえに羽田を利用しているか。これはあまり聞いたことのないようですが、どんな理由で使つていられるのでしょうか。その理由は明らかになつていないのですか、どちらですか。

○澤政府委員 米軍が羽田を使います理由は、これは当方の推測でございますが、よろしゅうございませうか。――当方の推測として、横田の給油能力が非常に弱いのが第一でございます。横田の給油能力が弱いために、現在は貨車及びタンクローリーで給油をいたしております。これは外務省からもお話があるかと思ひますが、横田の給油能力の増強については日本側に要求があるわけでございます。

の推測でございます。米軍に確かめたものではございません。○久保委員 近い合同委員会でする一ぺん聞いてもらいたい。聞いてもむだだといふことではなく、次の段階を考へて聞いてもらいたい。というのは、片方ではいふ言つた、パンアメリカンとか何か使つていながら、整備基地も羽田にあるからといふことだが、もしパンアメリカンで横田に離着陸するといふなら向こうに整備基地を設けてもらえばいいのであつて、羽田を何でもかんでも利用しなければだめだといふことではないと思ふのです。そういうこともありますので、ただ条約に照らされてどうも言ふことを聞かざるを得ないのだといふ先入観だけでこれを処理すべきではないと私は思ふのです。

合意の写しがきつて発表していただきたいと思ふのですが、私から申し上げたいのは、何ともしもこの際、もはや羽田からはどいてももらいたくない。どいてももらつたほうがいいのじゃないか。あまり混雑しているところに、調整をして入れるといつても、これは限界があることでありますから、しかも空港の管理上もこうなつてはやはりおもしろくない。そういう安全の面から管理上からも、やはりこの際は断つてみたかどうかという気持ちを持つていられるわけです。その点はさつき明確じゃなかつたが、どうですか。航空局としては、来てもらわぬほうがいいのでしょうか。その点はつきり言つてください。

○澤政府委員 航空局といたしましては、米軍は、先ほども申し上げましたように、協定第五条第一項の規定によりまして羽田を使用する権利を持っております。ただし羽田空港の能力その他から、これが普通の商業機に非常な悪影響を及ぼすといふ場合には、これを遠慮してもらいたいといふところ、まず第一にはかの基地に行つてもらいたい、どうしても使わなければいけないときには、十一時から六時という羽田のあいているときに使つていただきたい、このように考へておる次第でございます。

○小川(三)委員 二十二日に羽田を調査したときには、米軍のほうから電話で回答がきていたと言つていましたね。口頭というよりも、電話でそういう回答がきていた。その後いま航空局長の言われたことを、外務省のほうとしてはそのまま伝えていられるかどうか。それに対して電話で回答がきた、その内容をつきりしてもらいたい。

○浅尾説明員 先ほど申し上げましたように、航空局からの御要望は、なるべくよその飛行場を使つてほしい、羽田を使用する際には、できる限りすいていける時間、十一時から午後六時、そのまゝ外務省のほうから合同委員会を通じてアメリカ側に伝え、アメリカ側の回答は、先ほど申し上げましたように、できるだけ他の飛行場を使用いたします。羽田を使用する際にもできる限り午前十一時から午後六時、こういう回答でございます。

○小川(三)委員 実際はどうなつています。局長、現在は。その後米軍から回答がきたでしょう、電話で。あとは文書で取りかわしたというが、その後実際にいそとのおりやつていられるかどうか。

○澤政府委員 先ほど御説明申し上げましたように、数は急激には減つておりません。これはM A Cといたしまして、一月分の予定を立ててやつていられるからであると思ひます。ただしその使用状況は、昼間のあいている時間に集中して使用いたしております。それから先ほど、これは非公式なものでございますが、ノースウエスト、ブラニフの羽田の事務所の者は、私のほうの羽田空港の事務所に、近くノースウエストでは半分、それからブラニフでは大部分のものを横田のほうに回すように、こういう上からの指令がきていられる、こういう非公式の連絡がまいつております。

○小川(三)委員 そうすると、これはいままで、横田へ回せたものを横田へ回さずに羽田を使用していたのかどうか、横田へ回して間に合うものがあるならば、いままでも何で羽田へ着陸していたのか、その点はどのやうなんです。

○浅尾説明員 私のほうも正確にアメリカ側の意

図はこうだということはおちよつとわかりませんが、私のは、私のほうの推測も、先ほど航空局長からお話がありましたように、横田が十分に使えなかったのは一つは給油の問題、一つはその他のサービスの問題。給油の問題は、向こうの貯油能力との関係の問題でございます。

○小川(三)委員 この月間のというと、四月までは向こうの計画どおりやらざるを得ない、あと数日を残して、五月からの計画については、アメリカ側に変更する意図があるのかどうか。五月はこういう状態で、あるいは六月以降はこういう状態というより計画、発着陸についての報告は全然ないのですか。

○澤政府委員 まだ、五月の機数の予測については連絡を受けておりません。

○小川(三)委員 いまはどうなんです。たとえば一月の分は十二月のうちにきていたのか、あるいは二月については一月のうちに報告があるのか、そういう点はどうなんですか。

○澤政府委員 いまでも連絡がございまして、四月の予定は、各社を通じて調査いたしましたその数字よりは大体いま下回って着いております。

○小川(三)委員 これは明らかにベトナム攻撃のために使っておる飛行機なんです。したがって、ベトナムの戦局いかんによつては、また羽田をどんどん使用するという可能性が十分あるでしょう。そのことは外務省は十分予測できるわけですね。したがって、これは全然使用させないということであるならば、国会で決議するより外務省でも国会へ持ち出すくらいに決意でなかったら、簡単にアメリカに使われてしまふ、今後だつて。問題があるのはその点です。

○浅尾説明員 向こう側の回答はいつまでということでございます。今後なるべく日本側の要望に沿ってほかの軍用の飛行場を使い、それから第二は一定の時間に羽田を使うように努力する、こういうことであります。

○小川(三)委員 これはベトナムでエスカレート

すれば、日本の飛行場が彼らによってエスカレートされるのです。そのとおりでしょう。この関連以外には考えられないでしょう。どうなんですか。しかもこれは兵員を輸送しておるといふが、武装しておる兵員を輸送しておる場合に——武装しておるんでしょ。平服で乗っておる兵員じゃないのですよ。武装しておるんでしょ。武装しておるようなものを羽田の飛行場に発着陸させること自体がおかしいのです。どんな条約があろうとも、その点について少なくとも独立国であつたら、もつと断固たる態度が必要でしよう。その点どうなんですか。

○田中(衆)政府委員 いろいろ御意見があらうと思いますが、問題は、地位協定の第五条によりまして、一応日本側としましては、飛行場を使用して差しつかえないという協定になっておりますので、したがって、アメリカ側の使用に對しましてこれを拒否することはできないわけでありまして、ただ問題としましては、現在商業飛行場でございまして、この商業飛行場はやはり商業機が使用するという点、優先的にこれは当然認めなければならぬと考えておりますので、したがって、商業飛行機の発着陸に支障を来たすようなことが発生いたしましたならば、当然これはアメリカ側にその旨を申し入れまして、適切な方策を要請する以外にはないと思っております。そういう意味におきまして先般アメリカ側にその旨を申し入れたしまして、二つの点はアメリカ側としても今後考慮する、こういう回答を一応もらつておりますので、一応この回答を了いたしました。さらに今後十分成行きを見ました上で、もしこれがまた商業機の発着に非常に支障を来たすような点があれば、さらに政府といたしましては、本件につきましては、再度また話し合ひをするというふうな機会を持ちたい、かように考えております。

○久保委員 いま政務次官からお答えがございましたが、この問題は安保条約の改定というか新安保

の論議の際にも問題になったのでありますが、いま小川委員から申し上げたように急遽にふえたというのは、やはりベトナムにいま四十二、三万の兵隊をアメリカは出しておるわけですね。さらに最近の情勢からいって、歩兵部隊を云々ということ論議を呼んでおることは、政務次官も御存じのとおりであります。また、LSTの問題で二年ほど前に国会でも論議されました。これまた、事故があつて最近論議しておる。これも同じように、佐藤総理が平和に徹する、そういう外交方針をよく言うわけでありまして、特にベトナムの戦争に

加担すると言つては語弊がありますが、結果としては加担しているかどうかわかりません。しかも、戦争の実態からいへば和平工作というのか、そういうものもなきにしもあらずであります。全体を支配する空気としては、ベトナム戦争はエスカレーションの方向にあるという事は事実だと思ふのであります。しかし、そうなるまいと思ふところ、戦争の常識という常識からいへば、あらゆるところに敵側の兵員なり兵力というものを粉砕するのがまず第一、あるいは後方部隊を擾乱する。まさに、羽田の空港にM4Cチャーター機に兵隊あるいは軍属が乗つてくるということになりますれば、本格的に北側の戦争がエスカレートしてくれば、羽田空港は当然爆撃の対象になる。わが方はベトナム戦争に介入はしてない、平和に徹するといふようなことを言つても、これは口頭禅に終わる。まさに戦争がやめる方向にあるときならばあんなに注目されないものであります。いまのような情勢下においては、単に羽田の空港の利用あるいは管理、あるいは能力というのか、そういうものだけで普通の場合は論議されてもけつこうだと思ふのであります。この際はやはり、アメリカ軍の輸送であるとかいうようなものをとりとえていくかというのが、私は政治的課題だと思ふので

すね。だから、なるほど地位協定五條第一項によりますれば、どこでもアメリカが必要とするところは貸さねばならぬということにはなつておる。

だけれども、国家の安危に關することであるならば、やはりさつき言つたように返還をというのか、使用をやめてもらふという方向で、これは日本国民の利益という観点から私は要求するのはあたりまえだと思ふのです。アメリカの戦争に協力するとかしないとかいう問題以前の問題でありまして、これは少しく考えてほしい。LSTの問題もそうなんです。当時われわれが国会でこの問題を取り上げたときには、LST乗組員の生活の問題はどうなんだとかいうところまで話がいきました。私は国家の安危にかかわるようなことを、そういうものと引きかへつて、ある特定の者が生活するためにという理由で私はそういう者を乗せるべきだとは思つていないのです。その人の生活を維持するために一億というか九千万というかわからないが、国民全体が危険にさらされるということでは、これは日本国憲法からいつても当然やめさせてもいいと思ひます。ところがいまだに旅券がどうのという話をしているようでありまして、この問題はあらためてまた取り上げることになると思ふのです。これとやはり関連性があると思ふのです。単に人が殺されたからというだけで、あるいは羽田の空港が一ぱいだからというだけで取り上げる問題ではないと私は思ふわけですね。そういう点について一応お考えを御披露

○田中(衆)政府委員 ベトナムの和平問題につきましては私もまことに遺憾に考えておる次第でございます。一昨日からの予算委員会におきまして、ベトナムの和平工作は政府としてはどう考えておるか、総理に對しても相当具体的にいろいろ御質問がございまして、政府としても今後十分にひとつ努力はしていくという答弁でございまして、われわれも本件につきましては相当高度の外交政策によりまして、ひとつ日本だけでなくて、他の諸国の御協力を得まして、ベトナムの和平問題を早期に解決せねばならぬと思つております。ただ、この問題につきましてはよくお話し

わかるのでございますが、協定上問題では一応

使用できるということになっておりまして、その使用する場合の条件と申しますか、どういふものを運んでくるかという内容につきましては別にこれ話し合ひをしておりませんので、これにつきましてもはわれわれとしては関与できない立場に立っております。ただ問題は、現在の羽田飛行場における一般の飛行機がその使用に支障を来たす、あるいは保安上危険を生ずるというふうなことがあつては一大事でございますので、そうした観点から、今後もしそうした事実が発生するおそれがありますならばアメリカ当局とも十分に話し合ひをいたしましてアメリカ側の善処を要望してみたらどうか、かように考えておりますので、ひとつ御了承を願ひたいと思ひます。

○野間委員 防衛施設庁が来たようですが、その前に、協定によると合衆国以外の飛行機も入れるというふうになっておりますが、いま澤局長の答えられたのは米国のものというふうに聞きましたけれども、米国外のものがあるれば、それはどのくらいあるのかということが一つ。

それから先ほど局長が、日本の管制圏に入つてくると日本の管制能力が働いてというお話があつたので思ひ出したのですが、管制圏に入つてきたが羽田の飛行場にはおきなかつたというふうなものもあるように思ひますので、そういうものもとらえていらつしやるのかどうかということが一つ。

三番目に、支障を来たした場合には支障を来たさないようにという御答弁と、それから能力の關係についてお答えがあつたのですが、一番重要なものは能力であると思ひます。羽田飛行場の管制あるいは管制通信その他の能力。その能力というのは、日本の民間航空機の現状を基本にして人員の配置、機械その他が配置をしてあるというふうに思ひます。そうすると、それを基準にしてつくられておる空港の能力を越えて、いま澤さんが答へられたような数も、相当高い割合で入つてきておるわけですね。それは能力を越えておるわけだと思ひます。その関連はどういうふうに考えておられるかということが第三番目。

それから今度は、もし管制圏に入つてきたが着陸しなかつたというふうなものと、それは管制の能力には關係はしてゐるわけですね。私がちよつと聞いた範囲では、着陸をしないで管制圏を通つただけの数に相当する数になつておるようです。それは管制能力に對して相当大きな支障を与えておると思ひますが、すでにいままでに、最初数機しか着陸をしなかつたチャーター機が、今日では御発表の通りに、二百とか三百というふうになつてゐる数になつておるわけですね。それにプラス、管制圏に入つてきたものというふうになりますと、能力を圧倒的に上回るような支障を来たしておると思ひます。そういう關係はどう考えておりますか。

○澤政府委員 米国のMAC以外の国連軍の飛行機あるいはその他の外国の飛行機の統計、ただいまございませんので、これはすぐ作成いたしましてお届けいたします。

それから能力と先ほど申しましたのは、羽田の能力が離着陸の回数といつたしましては、たびたび申されますように十七万五千回までの能力があるわけでありまして、これは昨年一年間で十一万七千回の実績でございますから、離着陸の能力はまだあるわけでございます。私が能力がない、あるいは民間機に支障を及ぼすと申したのは、羽田のスポットでございます。羽田のスポットが現在でもこの間のうちに満員の状態になつておりました、これ以上MACがふえれば民間機に支障を及ぼす。これは羽田の商業飛行場としての能力に支障を来たすといふことで、外務省を通じてお願いしたわけでございます。

それから管制圏に入つてきたけれども羽田に着陸しない、いわゆる日本の管制官の管制能力には、管制官のコントロール下には入るが羽田に着陸しないで素通りしている飛行機の数、これは手元に統計はございませんが、これは東京管制部のほうでは相当の飛行機の数増加となつております。これも資料を後ほどつくりましてお届けしたいと思ひます。

○野間委員 ちよつと確めたいのですが、いま発表されておりますのはアメリカのチャーター機ですね。私が質問しているのは、それ以外の国の、あるいは国連軍のチャーター機があるんじゃないかということなんです。

○澤政府委員 先ほどから申し上げております数字は、アメリカのMACのチャーター機でございます。それ以外の国連の飛行機も若干ございまして、数は微々たるものでございますが、これは統計をつくりましてお届けしたいと思ひます。

○小川(三)委員 局長に伺つておきますが、羽田飛行場が使用能力があるにもかかわらず使えない分があるというのは、いわゆるブルー14によつて空の制圧を受けている、管制をアメリカに持たれていて、これについては外務省なり何なりを通じて、この撤廃なり解除なりあるいは縮小なり、そういう点について申し入れをした事実があるかどうか。

○澤政府委員 羽田の能力とブルー14の關係は、これはブルー14の關係もございまして、羽田の能力が二本の滑走路を十分に發揮できませんのは、あの間が非常に密着してゐるからでございます。AランとCランの間が二百五十メートルしかございまして、同時に離着陸ができないというものが羽田の能力を一番制限している理由でございます。

それからブルー14の問題につきましては、新空港の位置を決定いたしますに際しましてはこれは外務省を通じて数次にわたつて米側と交渉いたしておりますことは御承知のとおりでございます。

○小川(三)委員 その交渉の経過はどうなつていますか。

○淺尾説明員 私の承知している限りでは、新空港の問題が起きましたときに、その前に現在米軍が立川、横田、厚木を使用しておりますけれども、そのうちのいずれかを日本側に返還することができないかというラインで交渉いたしました。が、当時の米側の回答は、これらの三飛行場はいずれも米軍のために使用しており、將來も使用す

るので返還することができないという経緯であつたように記憶しております。

○小川(三)委員 そうするとブルー14については、撤廃する意思もないしあるいは制限する意思もないということですね。

○澤政府委員 これは御承知のように横田、立川、厚木、この三飛行場を日本側に返さないといつたしますと、結局その飛行場に進入いたしますための空路というものが必要でございます。これがブルー14でございます。下の飛行場を廃止しない限りブルー14の廃止は不可能であらうと思ひます。

○野間委員 合意書は来たのですか。

○淺尾説明員 来ました。

○野間委員 それは配付はしませんのですか。

○内藤委員長 一部しかないそうだからいずれ……

○野間委員 それではあとで印刷していただくことにして、きよりは読んでもらひましょう。

○淺尾説明員 この合同委員会の合意書はすでに国会、予算委員会その他にも提出したことがございまして、それと同じでございますが、いろいろ書いてございまして、主として關係するところだけ申し上げさせていただきます。

まず第一に、昭和二十七年の六月の合意というのがございまして、その中に「日本政府及び米軍の行なり航空交通管制はICAOの定める標準方式を使用する。それからさらに昭和三十四年の六月に新しく合意いたしましたので、その一が「一、米軍に提供している飛行場周辺の飛行場管制業務、進入管制業務を除き、すべて、日本側において運営する。二、防空任務に従事する軍用機に對しては交通管制上、最優先権を与えることに同意している。これらの軍用機の離着陸に際しては、その迅速な行動を可能ならしめるため予め定められた一定の空域をあげるように他の航空機の管制が行なわれる。それからさらに氣象の交換その他いろいろございまして、これは省略させていただきます。

○野間委員 いまの合意書、聞いただけなので、や正確ではないのですが、聞いた範囲でいくと、先ほどの御答弁のように、調整をするとか、あるいは支障を来たしたときには断わるという事、それはありませんか。支障を来たさない程度にとか、そういうふうな言われたのは、いまお説みになった範囲では、合意書に基づいてそういうふうな言われたというふうにはとれませんね。

○田中(衆)政府委員 ただいま読み上げました合意書の昭和三十四年六月の合意でございます。この一で、すべ、日本側において運管する。運管の意味はいろいろございまして、米軍に提供している飛行場周辺の飛行場管制業務、進入管制業務を除き、すべて、それを除いて、すべて、日本側において運管する。こういうことになっております。したがってそれらに関する一切の権限は、日本側において権限を有する。したがって、話し合いの上においても支障を来たす場合においては、困ると言ってこれを断わることができ、こういうふうに一応解釈ができるのであります。いかがでしょうか。

○野間委員 三十四年六月の第一項の「米軍に提供している飛行場周辺の飛行場管制業務、進入管制業務を除き、すべて、日本側において運管する。」というのです。そうすると、除いて、だから羽田のほうはこれは後段の「日本側において運管する」というところに適合されるという考え方で、いま御答弁されたということですね。そうすれば、私が心配するような無制限に入ってくるという事は、この三十四年六月の合意書の第一項によつて排除できるというふうに理解していいわけですね。そういう根拠に立つて、ことばはちょっと強けれども、そういう根拠に立つて日本側において運管するんだから、支障があれば断わりますよというふうに言えるのだというふうに解釈していいわけですね。

○田中(衆)政府委員 この地位協定五条の精神から申しますと、一応は飛行場使用は日本側におきまして承諾いたしております。ただ、合意書にお

きまして、ある程度日本側において運管するといふかきをごらねが持っておりますから、このかきを使用することによつて、こちらのほうに商業機の運航に非常な支障を来たすというふうな場合におきましては、向こう側と協議の上で、先ほど局長がお話ししたように、返してもらうというふうな交渉ができると、こういうふうな解釈しております。

○野間委員 少し遠慮されておるのだ、答弁が。言われるように、確かにこれは第一項で「日本側において運管する」というふうになっておるのだから……。それではお聞きしますけれども、かつては月数機であった。それが、御発表のとおり、月に三けたの数字になってきた。それほど入ってきているのだから、支障というものは、そのつど考えるわけでしょう。そうすると、そのつど支障がある、あるいは非常に管制上無理だというふうな考えられてお断わりになったことはあるのですか。

○澤政府委員 先ほどの管制の協定の解釈でございますが、この三十四年六月の、米軍に提供いたしました飛行場の飛行場管制及びこの進入管制を除いて日本側に全部管制権が移譲されたわけでございますが、この協定はあくまで管制上の技術的な協定でございます。これに基づきまして、MACであらうと商業機であらうと、全部東京FIRに入る前に日本の管制部に通過がございまして、管制部ではこれを羽田のタワーに移しまして、VHFの通信が可能になってくれば、その羽田の飛行場に到着した順番に着陸を許可するという状況でございます。したがって、政務次官がおっしゃいましたように、米軍は地位協定五条の精神に従ひまして、羽田に着陸能力あるいはスポットの能力がなくなれば、これは日本側としては断われると思ひますが、能力のある間は地位協定に基づきまして断われないという関係で、ちよつとこの管制の協定と面が違ふのではないかと

○野間委員 それはわかりました。ただ、先ほど

久保議員からも御質問のあったように、せっかく日本の民間航空を振興しよう、また非常に増強されつつあるということですね。したがって、政府としては民間航空を一層強化をしていこうという方向にいまあるわけでしょう。そのために飛行場の整備をしよう、新国際空港までつくろうというときですね。そういうときなんだから、したがって消極的にそのときときに支障があるとか、かなんとかというのじゃなくて、この一項目後の「日本側において運管する」という、あるいは使

いようによつては有効に使えるかもしれない、そういうものを最大限に使つて、この辺がちょっとわからぬのですが、たとえば五月なら五月に何機チャーター機が毎日何時何分にこういうふうに入ってきますかというのを、これによると、事前に日本側に通知があるのですか、ないのですか。

○澤政府委員 事前には通知はございませんで、入りましたあと、これは米軍の五条一項に基づきチャーター機であるという証明書の送付がござい

○野間委員 それじゃ、あなた、話にならないじゃないか。政務次官、これはえらそうなおつしやるけれども、計画的に前にわからなければ、そのときそのとき、管制官の、あるいは現場の職員が判断で、支障があるとかないとか、そういうことになつてしまふのじゃないですか。

○澤政府委員 あらかじめの予告はございませんが、傾向値を見ておまして、たとえば一月が百九十九、二月が二百、三月も毎日十機程度に達した。これはこの状態が続けば支障がくるというところ、外務省を通じて申し入れをしたものでございまして、今後も、先ほど小川先生から御質問がございまして、現在の使用状況を見ておまして、現在に使用状況を見まして、また民間機に支障を来たすような傾向が出れば、またすぐ米軍のほうに申し入れをしたい、このように考えております。

○野間委員 日本の民間機ですからちゃんと計画があつてやつておるわけでしょう。定期航路にしても、不定期にしてもそうですね。それがアメリカのチャーター機はかつてに自由にいつ何どきでもどどん入るという取り扱ひでは、これは運輸大臣やあるいは外務大臣が知らないうちに、支障があるかないかは現場の担当官、管制官にまかされておるだけなんですか。これじゃ両国間の合意といえないじゃないですか。そんな合意になつておるんですか。そんな合意ではあまりひどいんですよ。ちゃんとそれは計画があつて、これは戦局が拡大してくるからふえてくる、その傾向値を見ておつたのでは、これは減らすといつたつて減るかどうかわからないですよ。ちゃんと向こう側から計画をもらつて、それでこれでは支障があるなしを、外務省が運輸省が、最高幹部がちゃんと協議をしてきめて、そしてこれは断わりますとか、これは支障がありますとか、これは十一時から六時までならいいですよというふうな判断をしてあげなければ、合意したことにならないじゃないですか。そうでなければ、いま国会でわざわざ調査をして、それからさつぱり申し入れをして、議事録までとつて、これはなるべく入らぬようにしますとか、入らぬでくれとかいつたつて、実効はないですよ。それはいましてないならば、日米協議会でちゃんと、何月からは計画書を出してもらうというふうな合意してくださいます。どうですか。これは。

○田中(衆)政府委員 お答えします。従来平均の機数というものが大統計的にわかつておりましたので、いま局長からお話のございましたように、毎日の飛来する機数が、多少上下り下りがございますが、大体平均されております。したがって、それを土台にしてこちらのほうとしてはいろいろ計画を立てておるわけですが、今後非常に飛来する機数が飛び抜けて多くなるといふときには、あらためて計画の変更について話し合ふ必要があるのじゃないか、こう思つてお

ります。

○野間委員 入ってきた結果、平均をしてみたら支障のないようになつた、それは偶然なんだ、こつちから見れば、そうでしょう。入れているのは向こうなんだから、こつちから見れば不可抗力なんだ。いまのあなたの考えは、五条一項があるからしょうがない。やたらに入ってくるので、雨みだいに。それで平均してみたら十一時から六時までだった、偶然ですよ。なぜそういうことで支障がないといえるのかというんだ。実際に入ってきたときが問題なんです。あとで統計をとつてみたら支障がなかったというの、それはじゃ支障がないとはいえない。そうじゃなくて、毎日毎日入ってくるに支障があるかないかは、ちゃんと事前に皆さんが知っておかなければ、それは日本の政府として支障がないとはいえないじゃないですか。だから、いままでしてないからにはちゃんと計画をもらいます、もらつて、それによつて判断をいれるようにしたい、そういう申し入れをアメリカさんにしたらどうだと言っているのです。

○運輸府委員 運輸省といましては、このAACチャーターのチャーター会社は大体わかつておられますから、そこを通じて五月なら五月の予測をとるよう努力をいたします。それから外務省には、合同委員会を通じて、もし米軍側でその予測を日本側に交付してくれることが可能であれば、交付してもらつていきたいと思います。

○野間委員 何も会社に聞くことはないんです。アメリカの軍用機なんだから、会社に責任はないんです。ちゃんと五条一項を読んでくらんなさい。アメリカ合衆国の管理下に書いてある。何も澤さんがそんなことを言うことはない。これは外務省のことです。外務省の態度はどうなんですか。

○田中(榮)政府委員 私のほうは、実害があるかどうかというところは、外務省ではわからないわけですが、実際はこちらでやっておるわけです。航空管制は運輸省の責任でやっておる。その結果を見

て、私どもは米軍当局に交渉する立場にある。したがって、運輸省からこうしてもいいという御要請があるならば、私のほうでは申し入れるに差しつかえございません。

○野間委員 そんな責任回避はない。だからうしろにすわつておるんだ。支障が予想されたから、国会でわざわざ調べたんです。その意味では、運輸省はほんやりしていただ。支障があると判断されるので、わざわざ国会が調べて、問題にしておるわけです。したがって、羽田空港において、民間航空において将来は支障が全くないという保障をわれわれはほしい。それを言っているんです。次官の答えは、まだ支障がない、統計上の話です。調べてみたら、ことはしない、ああよかったです。またこの次もないということでしょう。そうではなくて、日本政府としては、五月は支障がないということをちゃんと判断をして入れるというくらい、きつとした態度を持つていいじゃないか。それを外務次官は、日本側において運営をするということを言つておるんだから、ここに書いてあるんだから、そのくらいのことできないでどうなんですか。

○田中(榮)政府委員 外務省では決して交渉をいとうものではないのです。私のほうでは、合同委員会に提出すべき意見は幾らでも提出いたします。ただ、運輸省のほうでこれだけの実害があるという、はつきりしたデータを持つて合同委員会に臨みませんと……ひとつわれわれに十分御連絡願ひました上で、今後事を運んでいつたらどうかと考えております。

○野間委員 観念がおかしいんです。日本の政府はいつともそうなんだ、支障があつたらと。よくこでお話になるけれど、どこかで汽車が衝突をして人が死んだ。人が死んだから断切を直す、人が死んだから信号機をつける。そういうことをまたやろうとしておる。支障が予想されるからやりなさいと、ぼくは言つておる。支障があつたらではおそいんです。先ほど澤さんがあとから出しますと言われたけ

れども、日本の航空管制、羽田の航空管制に入つてきておるチャーター機の数がこれに出てくる。たいへんな数なんだ。四十一年の十月は千五百九十五機、アメリカのチャーター機が羽田の航空管制に入つておる。これは航空管制の問題でたいへん問題なんですけれども、日本の航空管制官が非常に優秀で、一生懸命やつておるから支障がなかっただけなんだ。羽田空港の上で近接をしてしまつて、非常にあふなかつたという報告が、羽田飛行場から運輸省に届いている数が運輸省にあるわけですね。それはきわめて微妙な、しかも四つも五つも周波数を持つて……これは一人が一周波数を持つべきものを、一人で四つも五つも持つて精密な仕事をしている。管制官がやっているから事故がなかつただけです。管制官は、事実上飽和状態になつておるから、これがちよつとあやまればたいへんなことになる。これはチャーター機が落ちるかもしれない。日本の飛行機が落ちた場合にはびつくりしないが、アメリカの飛行機が落ちたらびつくりするでしょう。そうなつてからではいかぬというのです。ぼくが言つておるの、日本の民間の飛行機がアメリカのチャーター機と接触して、そういう事故が起きる危険性が羽田飛行場の上空にある。それが千五百九十五という去年の十月の数字なんです。それが何になつておるのかもかわらず、まだ支障がないから統計でいいんだ、傾向でいいと言つておる。少なくとも五月はちゃんと計画をもらひ、いつどのくらいのチャーター機が上空を通過する、あるいは飛行場において、それを見て、これはむずかしい、この程度ならば、今日までの統計でもだいじょうぶという判断はつづいて、いままでなかつたといつても、これはそれはそれはいいきませんぞ。それを言つておるんです。

○田中(榮)政府委員 御趣旨の点はよく了解いたしました。ただ、私どもとしましては、地位協定の五条の点もございまして、米軍に飛行場を使用させな

を前提にいたしまして、その上で、いまお話のございましたような点で、十分運輸省とも協議をいたしまして、これに対して至急米軍当局にその点を申し入れまして、その回答をさらに確保してもらつて、そういう点で努力してみたいと考えております。

○野間委員 ようやく合意に達しそうです。運輸省では、会社に聞くということではなく、おたくのほうでは、私が申し上げたチャーター機の航空管制に飛来している状況、それから今日のまでの入つてくる状況、そういうものを、資料があるはずですから、ちゃんと提出をして、ちゃんと外務省で……いま言われた後半のほうのことはちよつと問題があるんです。せつかく向こうへ言つておるんだから、そういうふうになるようにしたいということなんだが、私が言つておるの、そういうふうにするためには、いま口頭で約束されたことを実現をするためには、正確にちゃんとした数字がなければ、いついつどう入るかという計画がなければ、実際に口頭回答のようになっておるのかどうか事前にきつくりしない。これは統計の話だから、事前にはきつくりするように、外務省ではきちんとしてもらつて。

私は四十一年三月から十月までのチャーター機の飛来状況、それからチャーター機の羽田飛行場においた数、どこの会社の飛行機をチャーターしておいたかということもちゃんと持つておる。ただ持つていないのは、先ほど聞いたアメリカの会社以外の会社からアメリカがチャーターをしてやつたもの。それは持つていない。それを出してもらいたい。しかし、これはちゃんと澤さんが来ているから、こういうものを見れば、いくら外務省でも、これはたいへんだということになるだろう。十分に協議をしていただいて、そうして事前にちゃんと計画がとれるようにしてもらいたい。できれば、私はいついつまでに回答をもらいたいというように申し上げたいんだが、両国家間のことだから、また外務委員会でもないからそ

これまで申し上げませんが、そこはきちんとしたいだいて、少なくともきちんとしてた御回答を運輸委員会にお示し願いたいと思います。

○田中(衆)政府委員 ただいまの申し入れの点は、十分に了承いたしました。努力いたします。

○野間委員 その点はひとつやっていたかどうかについて、もう一つは、チャーター機が着陸をします、着陸をする、それは兵員がそのまま乗って、また出ていくわけですね。それはどうですか。

○澤政府委員 チャーター機が着陸いたしますと、これはトランシット・パセンジャーということになりますので、保税区域で待機をいたします。給油の待機をいたしまして、また出ていくのが大部分でございます。

○野間委員 そうすると、たとえば荷物ならどういう荷物、あるいは兵隊さんならば、完全武装した兵隊であるとか平服の兵隊であるとか、そういうものはわかるわけですね。

それからもう一つ。日本の民間飛行機の場合には、飛行の行く先、そういうものが載っておりますね。それはどういう取り扱いになっておりますか。

○澤政府委員 軍服を着ておりましたり、平服を着ておりましたりいたしますので、その外観でわかりますが、休憩いたしたときは、武器はみな置いてまいりますので、武装しているかどうかはわかりません。行く先は、通常の管制の規制に従いましてフライト・プランを私のほうの航務課に出します。これはわかります。

○野間委員 それでは、たいへんお手数ですけれども、航務課には行く先は記録はしてありますから、どうですか。

○澤政府委員 私のほうで行く先はわかります。○野間委員 それでは、いまだの辺に出ていくのか、澤さん御承知ですか。

○澤政府委員 実はベトナムのこの御質問があるかと思ひまして、ベトナム関係だけ持ってまいりました。四十一年は千三百六十九機でございますが、そのうちベトナム向けのものが四十八機

で、ベトナムから来たものが二百九十五機でございます。

○野間委員 ベトナムから来たものの行き先は……。

○澤政府委員 私どものほうで受け取りますのは、これは管制上の規制でございますから、次の飛行場までのものでございますから、最終着陸地は私のほうではわかりません。

○野間委員 四十一年の千三百六十九機のうち、羽田へ一回降りて、それからベトナムへ向かつていくのが四十八機である、それから、ベトナムから羽田へ帰ってきたものが二百九十五機である、こういうことですね。それでは出発点もわかっておるのでしょう。そうすると、ベトナムへ向かつていく四十八機の出発点はどこなんですか。

○澤政府委員 これはとってございせんので、後日調べまして……。

○野間委員 わかりました。それではこれはとっていただいて……。それからついでにとつていただきたのですが、アメリカ本國から日本の羽田へ到着をして着陸をして、それからベトナムへ向かつていった数、これもあわせてとつていただきたい。

それから澤さんたいへん悪いのですが、この千三百六十九機の状況を傾向的に、全部でなくてけっこうですから、いま言われたように四十八機は、これはそう多くないのですから、こういうふうに出発地、行く先の数を一緒に出してくれませんか。

○澤政府委員 これは交通管制上の通常の業務としてそのときそのときで処理をさせていただきますので、統計的にやっておりますからちよつと時間をおかし願ひたいと思います。

○野間委員 時間のほうはけっこうです。関連のほうが長くなって悪いのですが、あと一点、羽田の飛行場に千三百六十九機四十一年に着陸をしたというのは、主としてどういう必要があつて、たとえば給油であるとか乗員の休息であ

るとか、どういった必要があつて着陸をされておるのか。

○澤政府委員 先ほど申し上げましたように、主たる目的は、これは航空のほうで技術着陸、テクニカル・ランディングと申しておりますが、給油が主たる目的でございます。

○野間委員 三十四年の六月の合意書の一項の問題は以上でよろしいのですが、二項のほうがちよつとわからないのです。「防空任務に従事する軍用機に対しては」優先的に、つまりこれはオールマイティーなので、日本のほうのあらゆる問題を一切排除をして管制が行なわれるようにするということになつておるようですが、そういうふうには理解していいのでしょうか。

○澤政府委員 これは外務省からお答え申し上げます。たらいのいかもしませんが、これは非常体制の場合の管制の米軍との打ち合わせの問題でございます。したがって、現状におきましてそのようなものが発動されたことはございせんし、現在のMACも商業機と同様、羽田に到着する順番で着陸を許しているという状態でございます。

○久保委員 その経験というが、そういう事例がないとおっしゃるが、ほんとうですか。それは違ひでしゅう。

○澤政府委員 私がいま申し上げましたのは、ただいまのお説になりました協定は、非常事態、もつと戦局がいわゆる戦争になりそうなる場合の管制のやり方についての、米軍と日本政府との打ち合わせの問題でございます。その場合には、防空体制の飛行場を優先させて管制をするということでございます。現在は平和な時代でございます。そのようなものは発動はいたしておりません。米軍機といえども商業機のと来ればもちろん商業機のほうを優先的に離発着させているわけでございます。

○久保委員 そういう事例はないとおっしゃるが、いままでないのですか。たとえばキューバの問題があつたときなんか、たとえばです。そういう

うのがなかったようにあなたはおっしゃるけれども、ないのですか。

○澤政府委員 私の記憶いたしております限り、交通管制上、その規定に従つて米軍機を優先させたという事例は記憶いたしておりません。

○野間委員 いま羽田に限つて問題を出してはいますが、今度の問題はちよつと羽田を除外をして、全体としてお答えをいただきたいのです。これは、いま運輸省のほうでは実際に発動したことはないというお答えですが、そこで外務省のほうにお尋ねするのですが、「防空任務に従事する軍用機」こうなつておるのですよ。「防空任務に従事する軍用機」となりますと、緊急事態であるとなしにかかわらず、防空任務というのはアメリカの場合、日常でもあるんじゃないかというふうに見えるのですが、その辺の解釈はどうなつておるのですか。

○浅尾説明員 これはただいま航空局長から答弁されたとおりでけっこうだと思います。ただ、現実の問題として、防空任務に従事している米軍機の数が一時より非常に減つておりますし、解釈はいまの航空局長の答弁のとおりだと思います。

○野間委員 そうすると、外務省のほうでも運輸省のほうと同じように、この条項はいわゆる緊急事態における防空の任務というふうには解釈しておるわけですね。

○浅尾説明員 そのとおりであります。

○内藤委員長 次会は来たる五月十日、午前十時より委員会を開会することいたします。なお、理事会は来たる五月九日午前十時より開会いたしますので、理事の方々はさよう御承知お願ひいたします。

本日は、これにて散会いたします。

午後三時二十二分散会