

第五十五回国 参議院内閣委員会 會議録第二十号

昭和四十二年六月二十七日(火曜日)

午前十一時十分開会

委員の異動

六月二十三日

辞任

田中 茂穂君

補欠選任

宮崎 正雄君

出席者は左のとおり。

委員長

豊田 雅孝君

理事

石原幹市郎君

八田 一朗君

北村 暢君

委員

源田 実君

柴田 栄君

船田 讓君

三木與吉郎君

宮崎 正雄君

森 八三二君

山本茂一郎君

伊藤 顯道君

前川 旦君

鬼木 勝利君

多田 省吾君

中沢伊登子君

國務大臣

運輸大臣

建設大臣

政府委員

運輸大臣官房長

運輸省鉄道監督

局長

運輸省自動車局

原山 亮三君

増川 遼三君

町田 直君

西村 英一君

大橋 武夫君

運輸省航空局長

澤 雄次君

海上保安庁長官

龜山 信郎君

氣象庁長官

柴田 淑次君

建設大臣官房長

鶴海良一郎君

建設大臣官房会

計課長

高橋 弘篤君

建設省都市局長

竹内 藤男君

建設省河川局長

古賀雷四郎君

建設省道路局長

義輪健二郎君

建設省住宅局長

三橋 信一君

事務局側

常任委員会専門

員

伊藤 清君

説明員

運輸省航空局監

理部長

手塚 良成君

運輸省航空局航

務課長

浜田 幸晴君

船舶技術研究所

長

大江 卓二君

船舶技術研究所

電子航法部長

安積健次郎君

本日の会議に付した案件

○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)

○建設省設置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(豊田雅孝君) 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。去る二十三日、田中茂穂君が辞任され、その補欠として宮崎正雄君が選任されました。

○委員長(豊田雅孝君) 運輸省設置法の一部を改正する法律案を議題とし、前回に引き続き本案の

質疑を続行いたします。

関係当局の御出席は、大橋運輸大臣、そのほか政府委員の方々であります。

それでは御質疑のある方は、順次御発言願います。

○伊藤顯道君 この法案について二、三お伺いしたいと思いますが、その前に、成田空港について一言だけお伺いしておきたいと思ひます。大臣は、昨日初めて成田市を訪れたようであり、大が、大休のような目的をもっておいでになったのか、まずそのことからお伺いしたいと思ひます。

○國務大臣(大橋武夫君) 成田空港につきましては、すでに運輸省といたしましては、空港の建設の計画につきまして空港公団に認可を与えておるわけでございます。そこでこの建設命令によりまして、公団が土地買収に着手する段取りに相なっておりますのでございしますが、地元土地所有者の方々の全面的な御協力を仰がなければこのことは至難でございしますので、私といたしましては、かねてから早い機会に土地所有者の方々にお目にかかりまして、御協力をお願い申し上げたい、かように存じておつたのでございしますが、御承知のとおり、私就任直後に衆議院の解散がございまして、続いて地方選挙等もございしたので、かような行動に出ることが必ずしも適当な時期ではないと存じておりました。今日まで延引をいたしたような次第なのでございします。そこで、昨日はすべての土地所有者の方々の代表の方とお目にかかりたいと思つておつたのでございしますが、幸いにして条件二派と称せられる方々とはお目にかかることができました。また、中立の方々にもお目にかかることができましたが、反対同盟の方々とお目にかかることができなかったのはまことに残念に思つております。しかし、今後とも努力をいた

しまして、ぜひ会見の機会を持たせていただきたいと思います。

○伊藤顯道君 そうしますと、話し合いを推進したいということでおいでになったと、その目的ははっきりしておるわけですか。そこでお伺いしますが、その話し合いはいわゆる平穩裏に進められたわけですか、その点はどうなんですか。

○國務大臣(大橋武夫君) 会場を成田の市役所に知事の方でおきめいただいておりました。そこで私は、京成電車で成田へお入りしまして、成田駅から成田市役所まで車で参る手はずをいたしておつたのでございしますが、成田停車場の構内及び前面広場におきまして反対同盟の方々の集會が持たれておりましたので、その間しばらくその終りまで駅長室で休息をいたしておりました。その後は平穩に会場に入ることができました。ほぼ会見は所期の目的を達したように思つております。

○伊藤顯道君 お答えによりまして、反対派の集會があつてそれが終わるまで駅長室で待機しておつたと、その後は平穩裏に市役所へ入れたのであれば、何かこれは新聞の間違ひであれば別ですが、千葉県の機動隊も約二百名出動して、反対派も約二百名ばかりが出動しておつて、相当もみ合いもあつたように報道されておるわけですが、そういう中で、大臣は、市役所の表玄関から入ることができないで裏口から入られたということですが、そうしますと、一國の國務大臣がそういう公務で行かれるのに、表玄関から入れないで裏口から入るのやむなきに至つたという事態は、これはどう考えても平穩裏にということとは言えないと思ひますが、まあそういうことは別として、大臣が、まず条件賛成二派の方々と話を進められた、それはもとよりけっこうですが、私も考えるのに、反対派が相当強力な運動を起してお

るわけですね。もちろん条件派の方々の話し合いも必要でありましょうけれども、反対派をそのまゝにしておいて、条件二派との話し合いを進められるという事は、条件二派との話し合いが妥結すれば反対派の動きを無視して建設を強行しようという御意図があらうんですか。もし、そういう意図がない、十分納得のいくまで話し合いをしたいということであるならば、せつかく行かれたんだから、まず反対派の代表と十分話し合いを進められてしかるべきだと思ふんですが、この辺は大いにお考えですか。

○国務大臣(大橋武夫君) 当初は、条件賛成派といわれる方々及び反対同盟の方々の皆さまにお目にかかりたいと思つて会見をお願いしたわけでございます。ところが、最終段階において、反対同盟の方々は適当でないということで会見の拒否をなさいました。そこでこの方々とお目にかかることはできなくなつたのでございますが、その他の方々とはすでに会見のお約束を取りつけてございます。既定計画に従ひまして他の方々とお目にかかりました。しかし、私自身の気持ちとしては、反対の方々とお会いするということ、これが最も大事なことでござります。できるだけ早い機会に御了解を得ましてお目にかかるようにしたい、かように存じておる次第でございます。

○伊藤道雄君 昨日は、最初から反対派だけの代表と云々ではなくして、地元の各方面の代表という御意図のようですが、そうすれば早い早い機会に反対派の代表の方々ともそれだけでお話し合いをする機会を持つことも必要であらうと思ひます。条件派が条件派だけであるという事は考えられませんが、ただそれだけで新東京空港は建設できないと思ひます。やはり反対のある限りこれを説得して、何らかの方途を講じなければいかぬわけですね。そこで、これは本案に直接関係の問題ではございせんが、ただこれと間接には関係のある空港問題で、そこでとりあえずお伺ひしたいわけですが、ここで最後にお伺ひしたいのは、そう

すると、反対派の方々と話し合いは、そういうことで話し合いができなかつたということであるから、今後話し合いの機会も持たれるであらうと思ひますが、そこで大事なことは、反対派の方々が強い反対を持ち続ける場合には、大臣はどうなさいますか。これやはり条件派が、もういよいよ話し合いが済んだので、反対派は無視されて、どんどん空港建設に着手されるのか、それとも反対がある限り最後まで話し合つて方途を見出すと、こういう態度をおとりになるのか。この際そのことだけ最後に伺つておきたいと思ひます。

○国務大臣(大橋武夫君) 私はたゞいまのところ、あくまで話し合いを進めて円満に解決をはかつてまいりたい。たゞいまのところは、さうに考へております。

○伊藤道雄君 そうしますと、いま大臣おっしゃつたこと、ことばをかえて申しますと、反対派の反対が続く限り、新空港の建設は強行しないと、そういうことになるかと思ふ。その点はどうか。

○国務大臣(大橋武夫君) 私は、反対派の反対が、いづれ御了解を願ふ時期が必ずあると思つておりますので、あまり先のことはいま考へておりません。

○伊藤道雄君 ただそれは将来のことであるので、そういうおことばも出てくるかもしれませんが、ただことばとして、反対派の強い反対が続く限りこれを無視して強行なさるのかならぬのかという事は、ここで答えできると思ふ。そういう点はいかがですか。

○国務大臣(大橋武夫君) 私は現在のところは、できるだけ早い機会にお目にかかつてお願いを申し上げたい。それによつて、反対の態度についてもいろいろお考えをいただける可能性があるものと、こう存じておるのでございまして、できるだけこの問題を円満に解決すべく努力をいたしたいと、こう思つております。

○伊藤道雄君 大臣のお気持ちもわかりますが、私のお伺ひしているのは、反対派の強い反対が続く限り、これを無視して建設を強行なさるおつもりか。そういうことはしない、反対を押し切つて建設を強行するようにはしない……この点はどうかと伺ひしておるわけですね。

○国務大臣(大橋武夫君) そこまで私は考へておらないのでございまして、いまのところはできるだけ早い機会にお目にかかつて、円満に了解を得るようにつとめたい、こう思つております。

○伊藤道雄君 たとえば、防衛庁内部に施設庁がございまして、この基地の問題でしばしば施設庁に、こういう地元の反対のある場合、これを無視して強行するかどうか、こういう質問を出しますと、従来の経緯からいいますと、必ず反対を無視して、押し切つて強行するようにはいたしませんと、明確に答えておられるわけですね。そこでこれは重要な要素を含んでおると思ふのです。

反対派の反対を押し切つて無理強行するかしんないか。これはいま私が当然期待したのは、反対を押し切つてまで無理強行はいたしませんという明快なお答えがあると予期したわけですが、ところが、そういうことは考へていないということになると、これは重大問題と思ふので、同じ内閣の各省庁によつて大臣の態度がさういふふうに変つていくという事は、これは佐藤内閣の統一性のない証左にもなるわけであつて、これはきつめて遺憾だと思ふ。いま施設庁の一つの例を出したわけですが、いゝゆる行政の民主化、こういうことを一つの大きな柱にしている佐藤内閣として、反対を押し切つて無理強行するといふようなことには考へられないかについてお答えいただけないかという事は考へられない。そうしますと、大臣の頭の中に、もうここまで来ていゝゆる条件付賛成派の条件が整えば——これはきのうあたりの新聞の報道によりますと、その条件についてもだいたひ話し合いが煮詰まつてきたといふことも伺つてゐるわけですが、こういう点で条件二派が賛成であれば、大臣は反対派の反対を押し切つてやるつもりがどうか見えるわけですが、いまの御答弁からは、それは大臣としては、反対派

を説得して建設を進めたいという御答弁ですが、それでは核心に触れていないわけですね、われわれとしてはなまやさしいいゝゆる条件闘争でないわけですね。あつてへ空港をつくられること自体に反対しているわけですから、この反対は大臣の説得だから相当効果があると思ひますけれども、その大臣であるあなたにしても、なかなかいゝゆる反対派は強力だから、簡単には説得されないと思ふ、筋から言つて。そうしますと、近い将来説得して建設を推進したいといふことはわれわれには考へられないわけですね。そこで反対の続く限りは建設を強行しない、そういうことがここでどうして言えないのかどうか。

○国務大臣(大橋武夫君) 私は、今後とも極力反対同盟の方々にお呼びかけをいたしまして、ぜひお目にかかつて実情を述べ、お願いを申し上げたいと、かように存じてゐるのでございまして、近い将来において必ずこれらの方々も御理解を賜ふものと確信をいたしてゐるのでございまして。たゞいまの段階では、その他のことについて考へる段階になつておらないと思ひます。

○伊藤道雄君 そうしますと、大臣としては、その強い反対派も大臣の交渉により近い将来必ず理解してもらへる、理解してもらへるということ、賛成に変わつてもらへるという意味のようですが、私どもの見解としてはなかなか簡単には説得されないと思ふ、基本的には相いれないわけですから。そうすると、話は対立してこれを繰り返して言つても、どこまでも並行線になるわけですが、遺憾ながら、この法案のそれ自体の関係でないで——絶対に承服はできませんけれども、別途また機会を得てやることにして、法案の内容に入りたいと思ひますが、ただ同じ佐藤内閣の大臣が、省によつては国民の、特にその関係地元の民の反対を押し切つて無理強行はしないといふことを繰り返して言明してきてゐるのに、運輸大臣だけが無理強行すると言ひまされんけれども、まだそこで考へてないと言つてゐるのですから、無理強行するとははっきり言つてないわけですね。そこ

で問題にならぬわけですが、まことに巧みな御答弁なので、これ以上追及することをしばらくおくことにしておきますが、ひとつ御要望申し上げたいと思うのですが、やはりそういう事例もありますので、反対派のいわゆる理解が得られない限りは無理強行はしないと、そういう意図でひとつ始終一貫していただきたいということを強く要望申し上げます。

さて、法案の問題に入りますが、先般、提案理由の説明を伺ったわけですが、今回の改正では、航空行政組織について大きな改正を行なっておるわけですが、運輸省としては、どのような基本的な考えのもとに今回の機構の改正を行なわれたのか、その基本問題について伺いたい。

○国務大臣(大橋武夫君) 御承知のとおり、昨年大きな事故が繰り返されて、航空の安全についての必要性が非常に唱えられるようになった。かねてから運輸省といたしましては、航空の安全ということにつきまして努力はいたしてまいりました。この機会に、機構についても拡充いたし、安全を一層強化してまいりたい、こういう考えで、このたびの改正案におきましては、本省の航空局の一部、一審議官、一参事官、一課を増強いたします。また、全国に二つの地方航空局を新設いたします。さらに航空保安職員研修所を整備いたしまして、これらのために所要の増員を行なうなど組織の強化をはかるのでございまして、これによりまして、航空行政については大幅な業務改善が期待され、したがって、安全確保に資するところも大きなものがあるかと考えております。

○伊藤道雄君 昨年の相次ぐ大きな航空事故について航空審議会の答申もあったと思うのです。この運輸省の航空行政の組織の整備について、もちろん、その後検討を加えてきたであろうと思うのですが、どのような構想をまとめたか、また、今回の機構改正へのつながり、こういう点はどうか、この点について伺いたい。

○国務大臣(大橋武夫君) おそれ入りますが、監

理部長から申し上げさせていただきます。

○説明員(手塚良成君) 審議会の答申には、航空行政の組織といたしまして、航空庁ということがございまして、航空庁におきましては次長と、ただいま大臣から御説明がありましたように、飛行場部とそれから保安関係につきまして、ただいま技術部とというのがございまして、これをさらに二つに割りまして保安第一部と保安第二部ということに、新しく保安第二部というのをつくりたい。ほかに、ただいまお話のございました企画あるいは国際というものを担当する参事官というものを置くほか、航空事故調査課の新増設をやりたい。そういうことで、本省内部局といたしましての組織の強化をはかる。また、地方におきましては、管

区の航空局を設置する。この管区の航空局を全国に四か所管区航空局として置きたい、札幌、東京、大阪、福岡でございまして、その下に現在ございまして航空保安事務所というものを現状のとおり下部組織としてつけておく。これに要します所要の要員が三百二十名ぐらいの増員をしたい。こういう内容が大体当時の構想でございまして、

○伊藤道雄君 昨年の大きな航空事故発生以来、いわゆる航空安全の確保ということに緊急な課題になっておると思うのです。そこで今回の機構改革の目的もここに着眼されたかと当然考えられるわけですが、運輸省としては、今回の改組はいわゆる航空安全の確保のための機構改革と、そういうふうな当然言われておるわけですが、けれども、私どもから見ると、どうも航空安全性はむしろこういうことで低下するおそれがあると思うのです。この点はいかがでしょう。

○国務大臣(大橋武夫君) 私どもは、今回の改正によりまして組織の強化が行なわれると、大幅な業務の改善が期待されるから、安全確保に資するところが大きいと、こう考えております。

○伊藤道雄君 航空安全確保のためには、もちろん、機構を整備する、これはもう不可欠の要素の一つだと思われたい。しかし、それだけではなかなか航空安全を確保することはむずかしいと思

うのです。航空審議会が航空安全について当面五カ年間にとるべき方策を答申しておるわけですが、けれども、そこで、運輸省はまず空港整備についてどのような計画を策定されておるのか。そのごく概要でつけこうです。大つまみにひとつ御説明いただきたいと思うのです。

○説明員(手塚良成君) 空港整備につきましては、閣議決定によりまして空港整備五カ年計画というものを確立、確定いたしております。五カ年計画の内容といたしましては、国際空港——第一種空港、羽田、大阪でございまして、これを整備いたします。いろいろ整備の内容がございまして、整備をいたすということ。それから第二種空港、運輸大臣が設置、管理する空港でございまして、この第二種空港につきましても、基本施設の整備のほか、特に航空保安施設というものを整備する。基本施設につきましても、原則といたしまして滑走路の長さを二千メートルにする。これにILSあるいはVORレーダーという航空保安施設の中で精密進入が可能な保安施設をつけまして、運輸の定時性の確保をはかりたい。もちろん安全性の確保にもなるわけですが、そういう保安施設の整備をする。それから第三種空港とい

ます地方空港におきましても、滑走路を原則として千五百に延長する。それにただいま申し上げましたようなできるだけ一種空港におけると同様な航空保安施設の整備をはかる。こういうのであります。これらに要しますところの経費と事業費とい

まして千五百億というの、ここに整備計画の概要になっております。

○伊藤道雄君 相次ぐ大きな航空事故の発生、こういうことを契機にして運輸省としても航空の安全を確保しなければいかぬ、そういう観点からいろいろ検討を進めてきて、航空庁としては四地方局制を設けて、そういう想定のもとに業務を策定して来たと思うのですが、しかし、結果は、その四地方局制が二地方局制に削られてしまつて、人員も大幅に減らされておるわけですが、こういう要素では空の安全を確保することはむずかしいと

思うのですが、その点はどうなんですか。

○説明員(手塚良成君) 伊藤先生おっしゃいますように、私どもといたしましては、当初四地方局を希望いたしましたわけですが、これが二地方局になりましたにつきましては、十分なものであるとは考えてはおりませんが、ただ現状この地方局がございまして組織との関連において考えます場合には、非常な改善、安全性の確保の強化になると考えております。と申しますのは、現在中央におきましては、地方的な仕事と申しますか、現場的な仕事を相当多数中央でやっておるものが現状でございまして、たとえば飛行場の用地の取得のとき場合に、実際の用地取得関係の仕事現場に行つて中央の者がやるといふようなことをやっておりますし、あるいはこの検査、試験等の仕事におきましても、また地方局ができれば、当然そういう地方でやるべきだといふことをやっておるわけですが、中央では、元来われわれは、やはり企画的面、計画的な面というものをやることが固められるような組織であるべきだと考えておりました。その面が非常に従来弱体であつたと思つたわけですが、そういう中央における本来の計画、企画陣というものが今回二地方局ができましたに

ついで中央で非常に強化される、こういうふうに考えております。

○伊藤道雄君 どうもその点納得したいのですが、たとえば本局技術部も減員になつておりますね。それから地方航空局の一つの係の係員は平均二名ぐらいでしょう。それで、そういうことを前提に千五百億という五カ年計画の実施をしなければならぬ。膨大化したいわけの施設の維持運営もしなければならぬ。にもかかわらず、一名の増員もしないわけですね、この面では、そういうことで、現場要員は業務量の増にともなつたが、高度化とかあるいは膨大化する航空保安業務を運用する要員の手だてが確定的に不十分だといふことがいえると思うのです。そうだとすれば、航空の安全性は低下するのではないかと

ういう反応も出てくるわけですね。その点はどうなんですか。

○説明員(手塚良成君) 地方局の定員、構成人員につきましても、本省から六十九名地方におおします。それから地方の現在の組織のうちから地方航空局へ百十五名上げております。そのほか新設という事で百六名の定員増が今回行なわれます。この本省からおこる、あるいは地方から上がるということにつきましては、あるいは先生の御懸念になるようなことがお考えになられるかと思うのでございますが、たとえば本省から六十九人落し上げてまいりますが、先ほど業務で少し申し上げましたように、試験とかあるいは航空機の検査というように従事しておりますが試験官、検査官などは、すでに地方に所在しながらその仕事を現在やっておりますのでございます。したがって、その姿そのままで地方局という組織に入れば、これは従来どおりの姿でかつ効率的に現場の仕事に専念できる、こういうふうになるわけでございます。それから地方から吸い上げるわけでございます。移ってまいります百十五名につきましても、これは主として管理部門に現在従事しておる者を地方局に上げてまいりまして、それで管理的な面について全般的なめんどろを見よう、こういうようなことでこういう定員になっておるわけでございます。やはり強化されたかどうかとも考えますのは、新規採用百六名というのが地方局についております。これによりまして大幅に中央あるいは地方からの権限の委譲をもつて地方局としての仕事が行なわれる、こういうふうになるわけでございます。

なおまた、先生のお話にございました新しい機械なり何なりが出てきているのに対処して定員がどうかというふうな御質問もあつたかと思ひますが、仰せのごとく新しいリーダーがつきましましたし、ILSその他の先ほど申し上げました保安施設がついておりますが、これらのものの運用に對しまして、新規といつたしまして七十四名という定員が新たについております。これらの定員で完

全に十分で満足できる姿とは考えませんけれども、一応私どもとしては、これで現状のところ差しかねなからうというふうな考へております。

○伊藤顯道君 なお伺ひたいんですが、現在の乗員の試験ですね、これは十二分に行なわれておるわけですか。要員の関係とか予算不足でまだまだ十分ではないかと思うのですが、この点はどういうことになっておるのか。あるいはまた、航空機の検査ですね、航空機自体の検査あるいは事故の起きた場合、事故の調査、こういう業務はいわゆる航空安全を確保するためにきわめて大事な具体的な項目であらうと思うのですが、ところが、これは間違いならいいんですが、その乗員の試験業務を民間企業に委託しようとする動きがあるやに聞いておるのですが、そういうことは全然ないとおっしゃるなら別問題ですが、この点は一体どうなのかということ。それから航空機の検査とか事故調査業務のその一部を切り捨てるようなことはないので、か、そういうことを一部聞いておるわけですが、こういう点について御説明いただきたいと思ひます。

○説明員(手塚良成君) 乗員の試験官につきましても、毎年その対象人員がふえてまいっておりますので、それに伴う増員をいたしております。現在四十二年度で乗員試験官十月以降十五名というところになっておるわけですが、この人間でももちろん完全ではございませんけれども、現在のところまず試験そのものに支障はなからうというふうな考へております。検査官におきましても現在定員が四十三人ということになっておまして、それにつきましても事情は全く同じでございます。ただ、こういう定員状態でやはり十分な姿とは考えられませんが、特に乗員の試験におきましては、たとえばグライダーのような、非常に小型な飛行機につきましても、その乗員についての試験を、実際にこういう試験官がやっておるわけでございます。こういう面と、将来さらに対象人員が激増していくであろうと予想されますところから、やはり制度的な観点で検討を要する余地はあるんで

はないかというふうな考へておまして、まあ目下検討中ではございますが、直ちに一部のものを委託するとか、あるいは仕事の内容を切り捨てる、と、そういうふうな考へておりません。で、まあこれは、かりに委託なり何なり出てまいります場合に、やはり制度的に十分な検討をして、それに、よる安全性の確保が低下することがないよう、というところは、十分な考慮を払わなければならぬというふうな思ひで、現在検討はいたしております。

○伊藤顯道君 さらに伺ひたいんですが、無指向性の無線標識の、いわゆる遠隔操作化、あるいは管制の自動化、あるいはテレタイプ通信の自動化、あるいは地方及び航空局と、いわゆる空港事務所の管理事務の一体化とか、あるいは無線標識所の業務業務あるいは一部空港の施設業務、こういうふうな面に切り捨てるなどはないのか、いわゆるこれを要するに、非常な減員となつて配置転換も相当あるやに聞いておるわけですが、そういうことになると、現場要員の人手不足は免れぬと思ひますが、そういう心配がなければいいわけですが、もしそうだとすると、この航空安全の確保はなかなか期待できないと思ひますが、こういう面でのいわゆる要員の配置、こういう点は一体どうなるのか、こういう点について伺ひたいと思ひます。

○説明員(手塚良成君) 管制の自動化あるいはテレタイプの自動中継化、こういう面におきましては、私どもはできるだけ早急にそういう方向で施設の整備をいたしたい。自動化を行ないますことによりまして、仰せのごとく、人間的な節約はもちろんなるわけですが、かたがた精度が非常に向上するということで、こういう面は、安全の確保上ぜひ進めたいというふうな考へております。ただ、名前のごとく、自動化といひましても、完全に人が要らなくなるということではございませぬ。自動化の装置自体として、やはりメンテナンスなり何なりということでは、十分な定員の配置が必要であると思ひます。そういう面では、

自動化をしてむしろ安全性が阻害されるということとは毛頭考へておりません。逆に安全が強化されるというふうな考へるわけでございます。なお、その管理部門の人間が地方局へ移るといふことによつて現場であるところの空港事務所等という面が弱体化はしないかという問題が出来ます。なるほど若干私どもも考へまして、羽田あるいは大阪の国際空港におきましては、ここにおきまして管理部門が全部地方局へ、先ほどの定員では上るということになっておりますので、本来その空港事務所であるべき管理業務はいささか弱体になるかという感じはいたします。これにつきましても、業務の配分関係等を十分考慮して、実行にあたりましては、その定員で十分できる仕事内容の委譲関係を見ていきたい、こういうふうな考へま

ないような仕事内容の配分を行なう、こういうふうなやり方と思ひております。

○伊藤顯道君 二つの地方局へ広範囲の業務がいわゆる分割される。それで二つの地方局の施設課について見ると、土木とか建築、機械、電気、こういう専門業務の寄り合い世帯となるわけですね。また、管制通信無線課、これについて見ると、管制、通信、無線のいわゆる専門業務のこれ寄り合い世帯、そういうことにならうかと思ひます。しかもそれぞれの専門要員は二名ないし三名程度、従来の業務ですらなかなか期限内に処理できなかつたむずかしい事態から見て、今度また、先ほど御指摘申し上げた五カ年計画の事業もあるし、新規業務に全く手も足も出ない、こういうのが今後の実情ではなからうかと思ひます。この点はどうなんですか。

○説明員(手塚良成君) 先生仰せのごとく、地方の官署から土木の仕事あるいは建築の仕事、こういうものを地方局へ移すということは今度の地方局では考へております。おりますが、この地方局において行ないますところの土木あるいは建築といった工事につきましては、まあ現場的な仕事ではございますけれども、やや全般的な包括的な仕

な

な

な

な

事、たとえば現場の土木工事におきましますところの監督要員としての仕事、そういったのが非常に主になるわけでございます。そういった仕事は、やはり局にそういった人間を置きまして、そういった仕事のあるところへ回すということがやはり能率的な人員の配置ということになるかと思うわけで、そういった趣旨でこういうことが行なわれた。今度先ほどの整備五カ年計画を大々的にやりますことによつて、仰せのごとく、相当定員が必要になってまいります。私のほうで現在試算してみますと、五カ年計画に伴う定員増加というのが約千五百名内外くらい必要ではないか。これはただいま申し上げた工事の要員以外に、でき上がりしました機械設備、先ほどの保安施設も含めまして、そういったものの維持管理をやる人間等々全部を含めまして、そういう計算をしております。それらのものを五カ年計画の推進に伴つて逐年ふやしてまいりたい。こういうことによりまして、御心配の整備計画に対する定員を確保していきたいというふうに思います。

○伊藤道君 たとえば航空機試験官について伺いたいわけですが、現在学科とそれから実地試験、これは二十四資格ぐらいだと思ひますが、科目について百四科目ですか、もし間違つていたら訂正いただきますが、こういうことになって、一人の試験官が十二科目を受け持つておる。これが現状のようですが、しかしながら、地方局に二分されると、現状以上に業務をさばき切れなくなるのではなからうか、こういう憂慮が持たれるわけですか。そこで私のほうで伺いたい要点は、必要な要員をそこに付けないで機構だけを改革しても、空の安全が確保できないではないか、これがお伺いしたいところの要旨なんです。なるほど機構はこういうふうに変つたけれども、それに伴う要員はさっぱり不十分な状況ではなかなか成果は期待できない、むしろますます担当業務が多くなつて、いわゆるオーバーワークになる、こういう心配が出てくるわけですね。こういう点を明らかにしていただきたい。

○説明員(手塚良成君) 先ほども申し上げましたように、常任試験官の総体の定員というものが、現状の試験対象人員が非常にふえてまいりますのになかなか追いつかないという現状はあるわけでございますが、ただいま、その申し上げました先ほどの定員の中で、今度試験官として地方局に落とすというふうな予算上考えられております人間が八名ございます。で、この人間を地方局に落としますことによつて、地方局が先ほど申し上げたように二つに分かれるわけでございますので、これをまた半分にする。半々の四人ずつでもって広般な範囲を受け持つというところは、それ自体として、やはり人間の割り振り上あまり適当ではなからう。そこで、予算はそういうふうな考え方になつておりますけれども、実行の面におきましてはやはり全体の八人が機動的に、能率的に動き得るような張りつけを考えたい。したがしまして、たとえば大阪なり東京なりそれぞれ配属にはなりませんが、やはり他の局のほうの仕事も兼ねてやり得るようなというふうな、たとえば併任というような措置等を考慮いたすことによつて、やはりその人間が全体として能率的に、機動的に動き得るようになつていふふうな考え方で実施に移したいというふうに考えております。

○伊藤道君 この法案が成立しますと、振りかえとかあるいは新採用合わせておそく四百名以上にあたる大異動が行なわれると思うんですが、そうしますと、以下お伺いするような問題が起きていふかと思うんですね。同じ配転ならいいわけですが、勤務地を異にする配転ということになると、いろいろと個人生活上むずかしい問題が伴つて、究極は生活権を侵すような問題も起きやしないか、この配転を強行するとすね、あるいは要員配置の適、不適という問題も起きていふかと思うんですね。現在は、すべて適所適材というぐあいにはいいんですが、なかなかこれは机上の理論のようにうまくいきかねると思うんですね。そういう問題も起きてくると思う。あるいは新たな業務がこゝで開始されること

になるわけですが、そこへ二百五十名の——これは二百五十名でいいわけですが、新採用の職員がそれぞれ現場で教育訓練を受けにやならぬ。ことばをかえて言うと、そういう新入の方々の教育訓練を施さなければならぬ、そういう問題も出てくる。それから、二百九十名の地方航空局職員に対して宿舎の問題も当然にこれに伴つて起きてくる問題だと思ふんですね。聞くとこゝによると、二百九十名の地方航空局職員に対して宿舎は二十四戸ぐらゐの新設が予定されておるという程度、まあこういうことではいろいろむずかしい問題が起きてくると思ふんですね。この点をどのようににさばこうとなさるのか、こういう点は、ブッシュして強行してしまへば、やるのは簡単ですけども、それに伴う弊害は相当出てくると思ふんですね、こういう点について御説明いただきたい。

○説明員(手塚良成君) 地方局をつくりまして、その定員は先生の申しやうにしておられますように二百九十名の総体になります。約半々で、東京地方局と大阪地方局ということに予定されております。この内訳は先ほど申し上げましたように、本省から六十九人、地方から百十五人、新規採用の者が全部本省から新に地方に行くということにはいまのところ考えておりません。先ほど一例で申し上げました検査官のごときはすでに地方に張りついておられますので、こういった二百九十名の組織をつくる現在におきまして、あまり極端な異動はどうかと思ひますので、そういう現在張りついておられますような検査官等につきまして、できるだけしばらくの間、その現状を続けるという考えでございます。地方からの百十五名につきましても、これは東京、大阪の管理部に所属します者がこゝに入つてまいりますので、これらの人間は現在のところ地理的には、それぞれ東京、大阪という新しくつくる局の現場におるかゝうになります。したがしまして、そういう方々もこの際ですから、あまり大きな異動は考える必要はなから

うというふうに思つておりました。ただ、やはり適材適所の関係もございまして、全部が全部そういうことにもまいらないかと思ふわけですが、いま、あとで仰せになりました宿舎との関係がやはりこういう配転には非常に問題があるかと思ひますが、仰せのごとく、地方局を二局つくりまして、新設の宿舎の割り当てといひますのが二十四戸になつております。はなはだ少ないように見えるわけでございます。ただ、ただいま申し上げましたように、現在すでにその地方に張りついておる者につきましては、そのままそれが局という看板に塗りかえられる趣向になるわけでございますので、その方々の宿舎は新たに手当てする必要はなからうというふうに考えます。新規の採用等につきましては、可能な者は、できるだけその現地に於いて宿舎を持つておるといふような者を現地採用をするようにいたしまして、その宿舎の不足をカバーしようというふうに考えております。いずれにいたしまして、全体として何がしかの不足が出ることは事実でございますので、その不足の宿舎に對しましては、実行の面におきまして借り上げ宿舎のようなものでありあえずは進みたい、そういうものの、将来はさらに予算の獲得によりまして、新規の宿舎として整備していきたい、こういう考えでございます。何戸の借り上げをやればいいのかというように、何戸につきましては、これは具体的な人員の配置との関連がございますので、現在地方局設立の準備委員会において内部的に検討をいたしておるところでございます。

○伊藤道君 いまお答えございましたから——特に宿舎などについては、本省としては二十四の新設にして、あとは借り上げ等で何とかなるといふことですが、いわゆる当該本人から見ると、宿舎問題というのは実に重大問題なんです。住居が不安定のまま置かれるというところは、結局私生活についてきわめて不安定な形になる。そういう状況のもとで航空安全確保の業務に携わること自体が芳しくないというところはつきりし

ておるわけですね。特に航空安全確保のための機構改革であり、それに伴う人事の異動であると考えれば、すべての方々がそうですが、特に大事な航空安全確保のためにはそういうきめこまかいところまで十分な配慮があつてしかるべきだと思つてゐます。そういう意味でお伺いしておるわけですね。そういう点は今後住宅ぐらゐ何とかなるということではなくして、ひとつ十分配慮してしかるべきだと思つてゐます。強く要望申し上げておきたいと思ひます。

次に、航空審議会が地方空港のいわゆる整備基準というものを立てておると思つてゐます。このこととお伺いいたしますが、現在国内の空港でこの基準に達しておるものもありません。けれども、まだ基準に達しないものも相当あるやに伺つておるわけですね。その点はどうかということ。それと、空港整備五カ年計画の年次計画との関連は一体どうなつておるか、この要点だけをお答えいただきたい。

○説明員(手塚良成君) 空港整備の基準と申しますのは、必ずしもこうでなければならぬという絶対的なものがあるわけではございません。と申しますのは、たとえば先ほどの精進進入というような空港保安施設をつけるかつかないかというようなことは、やはり空港需要なり、機材関係なり、そういうものの移り変わりに即応して必要になつてまいらるわけでございます。したがつて、東京国際空港にあるような精進進入装置を三種空港等にも全部入れてくるということにはならない。そういう意味におきまして絶対の基準というものがあつたわけではございません。ただ、一種なり二種なりというものにつきます。ただ、おおむね重要空港でございまして、審議会でお立てになりましたような基本施設、滑走路の長さ、またこれに伴う安全面の無縁、照明施設、こういうものをわれわれは従来とも基準と考えてまいつております。従来のも一種あるいは二種というものの基準に徴しますと、東京、大阪の二種等はこれは八、九分どおりでございまして、思ひます。ただ、た

とえば東京等におきましては、さらにその滑走路を延ばす、Bランウエーという横風の滑走路がございまして、こういうものを延ばして、これに精進進入というものををつけるというようなことが言われておるもので、これはそういう意味の新しい整備施設という意味でやつていこうというよう内容でございまして、

二種におきましては、いま空港別に非常にはばらばらでございまして、滑走路の長さ等も必ずしも一定いたしておりませんが、これを先般の審議会でも二メートルというふうなことで統一をしよう。いま大体数からいいますと、千二百メートルのものがあつたり、千三百メートルのものがあつたりいたしますが、こういうものを必要の度合いを勘案しながらできるだけ二千に持つていこうというの新しい基準でございまして、滑走路といたしまして、この基準にすぐ適合しておるというものは現在ないわけでございます。保安施設等におきまして、いま申し上げましたような新しい精進進入装置というふうなものが二種空港につくまして整備されておるものは現在ございません。逐次そういう方向で整備をはかつていきたいと思います。

三種空港におきましては、滑走路が全部千二百になつておりまして、これを必要の多い空港から千五百メートルにしていこうということでございます。

そのほかに、三種については照明施設等を全部整備したいというのが審議会のお考えでございまして、私どもその方向で五カ年計画で整備していくわけでありまして、その照明施設が現在ついておるものは一つもない、こういうのが現状でございまして、

○伊藤道雄君 もう屋の時間でありまして、あと一問だけで午前の質疑を終わりたいと思つてゐますが、空港整備五カ年計画に要する経費の総額は大体どのくらいかということ、四十二年度の事業費はどのくらいか、それから五カ年計画の各年次

ごとの計画はどうなつておるか、こういうことを、概要でつけようですが、伺いたい。

○国務大臣(大橋武夫君) 五カ年計画につきましては、大蔵当局の了解を基礎にいたしまして、閣議で決定いたしました総額は千五百億というところに相なつておるものでございまして。本年度はその初年度として七十七億圓が計上されております。その後の年度割りでございまして、この年度割りはまだ決定いたしておりません。

なお、千五百億でどの程度の計画を実施するかという点につきましては、おおよその了解をいたしまして、成田の新国際空港の工事費はこれは全く別ワケであるということ、東京、大阪の現在の国際空港及び第二種空港を主とする、必要に応じては三種空港をも含める、こういう考え方でございまして、個々の空港についてどういう計画を立てるかということは大体八月ごろまでに内定をいたしたい、こういう段取りに相なつております。

○委員長(豊田雅孝君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(豊田雅孝君) 速記を始めて。それでは、午後一時半再開することとし、暫時休憩いたします。

午後零時十九分休憩

午後一時四十九分開会

〔理事八田一朗君委員長席に着く〕

○理事(八田一朗君) 委員会を再開いたします。休憩前に引き続き、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。御質疑のある方は、順次御発言願ひます。

○前川旦君 航空機の問題でお尋ねをする予定でございまして、この航空気象といふか、この問題をちよつとお尋ねをしておきたいと思つてゐます。

普通飛行機がこれは飛ぶときには事前に着陸地の気象等をちゃんと確認をして飛ぶと、こういうことになつてゐると思つてゐますが、いまこれはど

ういうふうに取り扱つてゐますか。ちゃんと確認できてゐますか。

○政府委員(柴田淑次君) 着陸地点の気象状況は、着陸地点から離陸地点へ事前に通達をございまして、離陸する前に離陸地点で飛行機の着陸地点の気象状況を関係者に、パイロットその他に知らしてあります。

○前川旦君 長官さうおつしやいましたが、新聞等で見ますと、そういう人員の配置が十分でないの、やむを得ないから電話で向こうの着陸地の飛行場の事務所へ電話で聞いて、お天気どんなやあ、だいたいどうぶでしよう、この程度で確認して飛ばしてゐるということ聞いたことがございまして、そういう事実はございせんか。

○政府委員(柴田淑次君) 航空測候所と申しますか、航空測候所の人数が十分ではないことは確かでございますけれども、いま先生がおつしやいましたような事実につきましては、ちよつと私話を聞いておりません。もしもあれば十分その点は調査してみたいと思ひます。

○前川旦君 それでは、それはあとにしておきまして、飛行場ができれば、そこに全部気象台の、これは何と申すか、分室というのでしようか、何か気象庁の出先の機関ができるようになってゐますか。

○政府委員(柴田淑次君) そのとおりでございます。

○前川旦君 それじゃお尋ねしますが、航空機関の気象を扱うところは、気象庁の中でどういふふうになつてゐますか。どういふところがこれを扱うというふうに分担されてゐますか。

○政府委員(柴田淑次君) 気象庁の中と申しますと、東京のほうだと思ひますが、気象庁の中では航空気象の行政的問題につきましては、航空気象管理課というのを最近つくりまして、そこで扱つております。なお、航空気象に関する航空気象予報につきましては、主として予報部でこれを扱つておりますし、飛行場の観測機械というものに

つきましては、主として観測部でこれを取り扱っております。

○前川旦君 私がいいたしたのは、何というのでしょうか、行政機構というのでしょうか、その縦の系列というの、それは一体、各空港の分室はどこにどういうふうな所屬をして、どういう縦の系列でそれが統合されているのか。このことを実はお伺いした。機構をお伺いしましたのでお答えください。

○政府委員(柴田淑次君) 勘違いいたしました申しわけございません。航空分室あるいは航空測候所というのは、航空気象台の監督下にあります。管区気象台は御承知のように、気象庁の監督下にあります。そういう系列になっております。

○前川旦君 気象庁がありまして、その下に管区気象台がある。その下に地方気象台があり、測候所がある。これが縦の系列というふうに伺っておりますが、それでよろしいでしょうか。

○政府委員(柴田淑次君) そのとおりでございます。

○前川旦君 そういたしますと、空港の分室はどういうことになりますか。いまの縦の系列でいくと、どこに入るようになりますか。

○政府委員(柴田淑次君) 空港分室と称するものは地方気象台の配下に入ります。これは監督その他行政的の面においてでございます。

○前川旦君 監督といま行政の面だとおっしゃいましたが、それでは一体、お尋ねしますのは、気象庁の下に管区気象台というのがありますが、海洋気象台という組織は、これ管区気象台と同じ横のつながりになるのですか。

○政府委員(柴田淑次君) そのとおりでございます。管区に並ぶものでございます。

○前川旦君 地方航空気象台というのは、それじゃその下の地方気象台と同じ横なんではないでしょうか。これはどこに位置するのでしょうか。

○政府委員(柴田淑次君) 地方気象台と同じ格であります。

○前川旦君 飛行場の空港分室を見ますと、ある

分室は管区気象台の出先といえますか、系統下で、その出先。ある空港分室は地方気象台の出先。ある空港分室は海洋気象台の出先。ある空港分室は地方航空気象台の出先。これはたいへん混乱を起しているように思えます。実は具体的にいいますと、たとえば地方航空気象台の分室は二つありますね。これが調布と東京ヘリ。地方気象台の分室は、盛岡の地方気象台は花巻飛行場に空港分室を持つておるし、富山の地方気象台は、富山の空港に分室を持つております。

測候所の分室はどうかといえますと、八丈島は八丈島空港に分室を持つており、松本測候所は松本空港に分室を持つています。

それから航空測候所の分室は、千歳の航空測候所、これは丘珠と読むんでしょうか、ここに空港分室がある、千歳ではない。板付航空測候所は小倉に空港分室を持つております。

海洋気象台の分室は、長崎海洋気象台は、大村に空港の分室を持つています。それから函館海洋気象台は、函館の空港に分室を持つています。

それだけの飛行場の分室は、その上——系列の上が、地方航空気象台であったり、地方気象台であったり、測候所であったり、海洋気象台であったり、たいへんこれはややこしくてわかりませんが、一体どういふふうになっておりますか。

○政府委員(柴田淑次君) 一見非常に複雑な感じをお受けになるのももつとでございます。たとえば海洋気象台の例を一つの例として取り上げても、函館海洋気象台は函館空港に分室を持つております。と申しますのは、結局その函館は、海洋気象台としての業務とそれから地方気象台としての業務とそれから函館測候所としての業務と、その三つの業務を一緒にしまして函館海洋気象台という名前前で仕事をしているわけでございます。と、そういう点でちょっと見かけ上から見ますと、函館海洋気象台が空港分室を持つていふといふような気がするの、でございますが、海洋気象台のみならず、管区気象台、地方気象台、それぞれそういうような機能をもっているものです。

地方気象台は、たとえば高松の地方気象台は、高松の地方気象台の業務と高松測候所の業務と両方を兼ねていましてございまして。ほんとうはそれをきれいに分割しまして看板を二枚かければすっきりした形になろうかと思ひますけれども、それにはやはり一長一短がございますので、現在のところ、そういうようなやり方をやっている次第でございます。

○前川旦君 各空港のこの分室ですが、これはそれぞれ大体似たような共通した仕事をしているのだらうと思うのですが、それがいま言ったように、測候所の下であったり、あるいは航空気象台の下であったり、いまあなたのおっしゃった海洋気象台の下であったり、航空測候所の分室であったり、この辺はどうなんですか、海洋気象台のこのと函館の例はわかりましたが、たとえば地方気象台で分室を持つていふところがたくさんございまして。それから測候所で分室を持つていふところがございます。航空測候所の分室というのがございますね。この辺はどういう関係になりますか。

○政府委員(柴田淑次君) ちょっと私の申し上げたことに誤解が——あるいはちょっとことばの足りなかつた面もございまして、いま関係官からの連絡によりまして、その関係はこういうふうになっておりますから、ちょっとお聞きくださいなすように。

羽田に東京の国際空港がございまして、羽田の下に、さつき先生のおっしゃいました調布と東京ヘリの二つございまして。これは羽田のすぐ下にこれはつけてございまして。

それから地方気象台の下というやつは、二十五ございまして。

それから測候所があつて、その付近に地方気象台がないというふうな場合の分室が、十三ございまして。

それから航空測候所、たとえば丘珠と大阪の八尾、それから小倉、それから対馬の宍岐でございますが、この四つは、航空測候所の下についてお

ります。

それから海洋気象台の下についているように見えるのが先ほど申しましたように函館を含めて二つでございます。みんな四十六といふことでございます。

○前川旦君 どうもわかつたようなわからぬような、聞いても、えたいが知れなくてわかりませんが、ね。——それじゃもう一つ伺つておきますが、札幌、仙台、東京、大阪、福岡、これはそれぞれ飛行場がありますが、この分室は一体どこに直屬してありますか。

○政府委員(柴田淑次君) 札幌と先生おっしゃいますが、丘珠のことだろうと思ひますが、これは千歳の下でございます。それから仙仙の航空測候所は仙仙管区気象台の下でございます。それから東京は、東京のうちでも羽田は別にしまして、東京ヘリと調布はいま言ったように羽田の下にございまして。それから大阪の八尾は大阪の測候所の下でございます。大阪測候所は大阪管区の下でございます。それから福岡のうちで小倉と壱岐は、これは福岡の航空測候所の下といふことになっております。

○前川旦君 よくわかりませんが、いま札幌それから仙仙、まあ東京はちょっと除いてもいいですが、大阪、福岡、管区気象台があるわけですね。それぞれの管区気象台のあるところなんです、同時に航空測候所というのがありますね。千歳にも、それから仙仙あるいは大阪にもあるし、福岡にもありますね、航空測候所。一体この飛行場の分室はどこへ直屬してるんですか。それとこの航空測候所とどういふ関係があるんですか、その辺の系列は一体どうなつてゐるんでしょう。

○政府委員(柴田淑次君) たとえば大阪の例を申し上げますと、大阪管区気象台の下にこの大阪の伊丹の航空測候所があります。その伊丹の航空測候所の下に八尾の測候所がある。で、こういう機構になつておりますのは、大阪の伊丹の測候所は大阪管区気象台から直接資料をもちうといふことでございます。また、八尾の測候所は、今度は直

接伊丹の航空測候所から資料をもらうというよう
な、仕事をやっていく上において便利など考えら
れるような組織に現在なっておるわけございま
す。

○前川旦君 ますますわからなくなりますが、地
方航空気象台というのは、一体この上はどこで
すか、どこに直属してですか。

○政府委員(柴田淑次君) 管区気象台でございま
す。

○前川旦君 先ほど管区気象台と海洋気象台とが
出先のあれとしては同じだとおっしゃいました
が、航空気象台だけが管区気象台の下について
いるのは、一体どういうことかそうなるって
んでしょう。常識的に考えまして、気象庁があ
つて、管区気象台があつて、同じランクとい
いますか、同じところに海洋気象台がある。航空気象
台だけが、地方航空気象台というのが下になつて
るわけですね。海洋気象台と同格で航空気象台とい
うのがあつてしかるべきのように思いますが、そ
うじゃなくて、地方気象台と同格で管区気象台の
下部についているというのはこれまたいへんや
やこしいですが、どういうわけでしょう。

○政府委員(柴田淑次君) たいへんややこしく
申しわけございませんが、この航空地方気象台と
いうのは、言ってみれば地方気象台と同格でござ
います。だから航空地方気象台が管区の下につ
いてるということ、地方気象台が管区の下にあ
るということとまあ矛盾はしないというわけで
ございます。

○前川旦君 運輸省、きょう運輸委員会でもB O A
C機の問題をお取り上げになりましたが、乱気流に
よる墜落だというふうな最終的に結論になったと
いう話を伺っておりますが、それはよくほんとう
の真相というのとはわからないでしょう。生存者
いませんから。この飛行機を飛ばす上において気
象というものは非常に重大であるということは、
これはもうだれが見ても当然なことです。ところ
が、気象庁における航空気象の占めている地位と

いうものは、一体どういうものなのか。先ほど申
しましたのは、海洋気象台、海洋気象というもの
は、いふんこれは大きく気象庁のすぐ下に並列に
置かれておりますが、航空気象台というものは当
然これと並列に置かれていいであらうと思ふのに
そうならないというの、実はこれは航空気
象を軽視しているのではないかと、いふふうな普通
常識的に見れば考えられますね。その点について
一体どうなのか。これでこういう機構が航空気象
を把握して、航空安全に資するため一番都合が
いいのか、やはり皆さん矛盾を感じていらつしや
るのか、その辺ちょっと含めて御説明いただき
たいのです。

○政府委員(柴田淑次君) ただいまのお話を結論
的に申し上げますと、現在の機構、現在の業務の
やり方を必ずしもわれわれは最善だとは考えてお
りません。したがって、もっと現行よりもい
い業務のやり方、あるいはその機構にしようとい
ふ努力をしている最中でございます。ただ先生い
まちょっとおっしゃいましたが、航空に関する業
務と、海洋に関する業務というのは必ずしも同一
に考えることについては問題があるかと思いま
すので、その点は航空気象業務の整備強化とい
うことを考える際に十分検討していきたいと思
っております。

○前川旦君 十分検討するとおっしゃいますが、
これ行く行くの、指向すると言いますが、目ざし
ていくところは、こういう航空気象台というもの
のランクを上げるといふか、海洋気象台と同格の
ところへ持つていくのだという、そういうことで
航空気象を充実するのだというふうなことな
しょうか。

○政府委員(柴田淑次君) そういうような考え
方も確かにいい考え方だと私も思つておりま
す。それからまた地方のみならず、本庁におきま
しても、現在の本庁の航空気象業務のやり方、本
庁におけるやり方ということについてもいまの状
態は完全ではない、できるならば、われわれのほ
うとしては、航空気象に関する専門の部をつくり

たいというような考え方もいまございまして、目
下そのことにつきましては関係官のほうで検討し
ている次第でございまして。

○前川旦君 ローカル空港の場合ですね。たいへ
ん気象観測が、人員が不足で、器材もそろつてな
くてお粗末だということはお前々からよく言われて
おりますが、いま第二種のローカル空港の分室に
は予報官というものが十分に配置されていま
すか。

○政府委員(柴田淑次君) 現在の実情では、この
専門の予報官というものは分室には配置されてお
りません。

○前川旦君 二種空港で配置されてないというこ
とであれば、三種空港はどういうことでございま
すか。

○政府委員(柴田淑次君) 同様でござい
ます。

○前川旦君 予報官が配置されてないとなると、
空港分室に在るのはいくつう人なんでしょう
か。情報員といふことなんでしょう、単なる事務を
やっている人なんしょうか、連絡員でしょう
か。

○政府委員(柴田淑次君) 現在の状況を申し上げ
ますと、第二種空港には予報官がございまして、
その予報係で、予報官という官職のものはおりま
せんけれども、その予報係がございまして、そ
の予報係でその必要な予報業務をやっております。

と、ああ暗れていきますよ、それじゃ飛ぼうかとい
う程度のことしかやれてないということになるの
じゃありませんか。

○政府委員(柴田淑次君) 現状はそうではござい
ませんで、航空測候所に予報係がございまして。予
報係はパイロットが来ましたら必要な説明もし、
資料もこの予報係がパイロットに提供するという
ことになっております。また、航空測候所でも分
室でもそうですが、全国必要なところの天気状態
はテレタイプ回線が入っておりますので、パイ
ロットが、自分に向こうのほうへ飛びたいんだけ
れども、向こうの着陸地の天気はどうかという質
問がありまして、向こうの測候所あるいは空港
分室で返答はできるようにしております。

○理事(八田一朗君) ちょっと速記をとめて。
〔速記中止〕

○理事(八田一朗君) じゃ再開。
○前川旦君 それではこの前、六月の十三日に航
空安全の問題でお尋ねしまして、途中で昼の休憩
時間が来まして、そのまあと半分ができてない
のです。そこで、この前の速記録をちょっと見ま
したところが、若干答弁の食い違いのある場面があ
りますので、そのことだけとりあえずお伺いをし
ておきますが、それは何かという、ICAOに
対する答弁がちょっと食い違つておるのです。と
申しますのは、私が運輸規程は一体何を基準にし
てきめたのだという質問をいたしましたところ
が、これは政府委員の澤さんが、各国のエアライ
ンの実例、あるいは実績を見てそれを大体の基準
にしてきめたのだというようにお答えになりました
で、それについて「このような運輸規程の着陸回
数であるとか、あるいは勤務時間につきましては
ICAOなりその他国際的にきまつた基準という
ものがございせんか。」というふうな言つてお
られます。ところが、実は昭和四十一年の十一月
十七日、これは衆議院ですが、同じ質問に対し
て、前の航空局長の堀さんですか、「運輸規程の
基準というものは、ICAOの規定というものに
標準がございまして、したがって、この標準に

基づいて省令をつくれれば云々ということもあり
ますし、「そういうICAOの基準というものは
非常にきつかりした標準がありますので、そのも
のさしに基づいて運航規程というものを認可して
おるといのが現状であります。」という答弁も
あります。さらにまた、久保委員の質問に答えて
掘説明員が、「根本にはICAOの標準がござい
ます。そしてそれを標準といたしまして、日本の
いろいろな特殊事情、飛行場の事情、そういうも
のを勘案して、そして認可をしておるといのが
実情じゃないかと思ひます。」という答弁もあ
ります。幾らでもあります。今度は参議院の
十一月十八日に掘説明員が、「運航規程を認可す
る基準、こういうものを何に求めているかとい
うこととありますが、ICAOの基準というものが
ございまして、ICAOの基準というものは、こ
のような運航規程につきましてもございまして、
飛行場をつくる場合にもそういう基準がございま
す。それから、いろいろの航行安全施設につきま
してもICAOの基準というものがございまして、
ですから、使う飛行機がたとえボーイングなら
ボーイングであるとして、飛行場もICAOの
基準、それから運航規程もICAOの基準、それ
から保安施設もすべてICAOの基準というもの
を尺度にいたしてやっております。こう回答し
ておられますが、この間の私の質問には、ICAO
なりその他国際的にきまつたものにはございま
せん。ちよつとこれ答弁食い違つておるように思
いますので、説明してください。

は、それを国際的な一つの基準と考えまして、そ
れをもとにして各国内法で運航規程のかくあるべ
しという細部をきめていく。わが国におきまして
は航空法でそういうたてまになつております
が、現在まだ省令が確立されてない。そこで先
ほど議事録をお読みになりましたが、現在のIC
AOのリコメンデーションに従つたその規程の審
査なり作成なりということをやっているわけであ
ります。

回であつたのを六回に、一回ふやしているとい
うことについては答弁がございせんでしたが、こ
れはどういうことでしょうか、どういう形でこれ
はお認めになつたのでしょうか。

疲労というものが非常に大きな問題になります
が、そういうようなことが非常に新聞等で論議さ
れた直後にやはり運輸省はそういうのを認め
なつてゐるわけですね。これはどういふことなん
ですか、それをお尋ねしたいのです。

〇説明員(手塚良成君) 後ほどちよつと専門家を
呼びますが、たまたま事故のあとというときに時
期がなつたかと思ひますけれども、こういう面
につきましては、従来ともに継続して常時検討を、
会社側と航空局の立場で双方検討いたしてお
ります。それでききの回数にいたしまして、ただ
いまの連続乗務の問題にいたしまして、従来のス
タートとを、端的に言えば、用心に用心を重ねたよ
うな形でスタートをし、そのものが継続してい
るのではないかと思ひます。そういうものにつ
きましては、やはりある種の訓練を経たりある
いは経験が多くなると、経済性の面とかね合
はせてだんだんに改定が行なわれておる、こ
ういふのが現状でございます。飛行機の検査の時間等
につきましても同様でございます。そういう
うなやり方でやつてまいつておりますので、時期
の問題がたまたまそういう時期であつたかと思
うのでございますが、考え方によりまして、先生
のおっしゃいますように、時期からあるいはその
内容から見ても適當でないという見方もあるう
かと思ひますが、私どものほうでは、常時
そういうことをやっております。そういう時期に
そういう結論を得てこつたことになつた、こ
う理解をいたします。

〇前川且君 いま読みましたこの前の議事録で
は、ICAOというものを何に求めているかとい
うことを何回もくどくどと
おっしゃいます。非常に強くそれを押し出さ
れておりますが、今度の私の質問にはあまりそれ
が触れられませんでした。これはやはり前の
、去年の答弁のほうが正しいので、やはりICAO
の基準を守つていくというか、その基準を大きく
参照していく、こういう態度には変わりはないで
しょうか、あるいはがらつと百八十八度態度が
変わったのでしょうか。

〇説明員(手塚良成君) 変わらぬと思ひます。
〇前川且君 それではICAOの勧告といふ
か、決議といふか、そういうものについては
今後とも十分勘案する。それに合わせて、それを
基準にして日本に適用したようなものをつくつて
いくのだ、あるいはそういうものを参照しながら
考へていくのだといふことは変わりはありません
ね。

〇説明員(手塚良成君) さようでございます。
〇前川且君 それはけつこうです。
もう一つ、今度は質問に対して答弁のなかつた
点が一つありますからお尋ねしておきますが、大
きな飛行機事故のあつたあとで、会社、全日空と
日航の出した運航規程の改定の中で離着陸制限、
従来四回であつたのを全日空は六回にふやす、一
日の離着陸制限ですが、日航では五回であつたの
を六回に一つふやす、これはどうですかという質
問に対して、全日空の問題はお答えになりました
が、日航は五回を六回に、昔はきちつと一日に五

〇説明員(手塚良成君) 私技術的な面について
確とした御返答ができませんが、私の知る限り
におきましては、ICAOにおきまして基準と考
えられるものと聞いておりますが、ただこ
れは、ICAOは御承知のとおり、国際機関で
ございまして、それにのつたらなければならぬとい
うものではないと思ひます。一種の勧
告、リコメンデーションというたぐいでございま
す。そういう面で、各国共通にこうしたらどう
かという種類のものがある。各国におきまして

〇説明員(手塚良成君) さようでございます。
〇前川且君 それはけつこうです。
もう一つ、今度は質問に対して答弁のなかつた
点が一つありますからお尋ねしておきますが、大
きな飛行機事故のあつたあとで、会社、全日空と
日航の出した運航規程の改定の中で離着陸制限、
従来四回であつたのを全日空は六回にふやす、一
日の離着陸制限ですが、日航では五回であつたの
を六回に一つふやす、これはどうですかという質
問に対して、全日空の問題はお答えになりました
が、日航は五回を六回に、昔はきちつと一日に五

〇説明員(手塚良成君) さようでございます。
〇前川且君 それはけつこうです。
もう一つ、今度は質問に対して答弁のなかつた
点が一つありますからお尋ねしておきますが、大
きな飛行機事故のあつたあとで、会社、全日空と
日航の出した運航規程の改定の中で離着陸制限、
従来四回であつたのを全日空は六回にふやす、一
日の離着陸制限ですが、日航では五回であつたの
を六回に一つふやす、これはどうですかという質
問に対して、全日空の問題はお答えになりました
が、日航は五回を六回に、昔はきちつと一日に五

〇説明員(手塚良成君) さようでございます。
〇前川且君 それはけつこうです。
もう一つ、今度は質問に対して答弁のなかつた
点が一つありますからお尋ねしておきますが、大
きな飛行機事故のあつたあとで、会社、全日空と
日航の出した運航規程の改定の中で離着陸制限、
従来四回であつたのを全日空は六回にふやす、一
日の離着陸制限ですが、日航では五回であつたの
を六回に一つふやす、これはどうですかという質
問に対して、全日空の問題はお答えになりました
が、日航は五回を六回に、昔はきちつと一日に五

に安全を見ようというのは、これは人命をあずかる者の態度であり、やはり監督する立場の者、運輸省の態度であると思ふ。運輸省の仕事全部が人間の安全に関係がありますね。いわば、人間の安全を扱っているのが皆さん方のお仕事で、しょう。安全に安全を重ねるといふのは当然のことでしょう。ところが、あなたのおっしゃったのは経済性その他を見ておっしゃいましたが、私はあつて、採算性によって安全が犠牲にされているといふことは再三言われている。いまあなたが、いみじくもおっしゃいましたけれども、安全に安全を見て考えたことが経済性その他で、あるいは訓練でもできて緩和されているとおっしゃいましたけれども、いまあなたが言われたことは、端的に経済性によって、企業性によって安全が無視されているのではないか、こういうことが感じられるのです。

そこで、もう一べんそれを答えてください。偶然にちが一致したといふことは、このくらいの間、時間があるといふ言えないはずだ。安全に安全という態度といふ安全の上にも安全であるべきだといふ態度と、大事故のあとで、パイロット・ミスと疲労のことが言われているときに、こういう勤務条件を悪化するようなことをどうして認めたか。たとえば一月に、連続しての時間の制限がわずかに五時間延びただけで、いままでサンフランシスコ線で二往復で済んだものが三往復、一月に見たところわずか五時間ですけれども、実際にはそういうようなケースが出ておりますね。ですから、単にちよつと時間でほんのわずかの時間延長をしたというときに、やりようによつては五割増し、五割増し、そういうのが出てくるわけですね、それはどういうふうにおやりになって、どういう考えでこれはこのときにお認めになったのか。この前のICAOの基準で、あれだと、こういうふうにおっしゃいました、事故のあとで私お聞きしたときには、各エアラインの実績を見てとおっしゃいました。もう一度それを答えてください。

○説明員(手塚良成君) ただいま私の申し上げた

経済性の問題ですが、おっしゃいますとおり、航空事業におきましては安全性が最優先であり、大前提である、こう考えます。まあ安全性なくして事業はないといつてよろしいかと思ひます。先般の全日空の事故後におきます運輸大臣の会社への勧告におきまして、全日空等においてはやや営業面が優先しておつたきらいがあるもので、安全性第一に切りかえるべきだ、そのために経営規模等の縮小もやむを得ない、こういう趣旨の勧告も出されておりますので、私どもはやはり安全性といふことを第一義に考えていることは申すまでもございません。ただ、まあただいま先生のおっしゃいましたこの五割増しという点になりますと、これは安全性との結びつきをどう考えたかといふことになりまして、この数字の問題につきましては、後ほど技術的に御説明するといひました、これは安全性を大前提に考えましてこれで差しつかえないといふことで認可されたものと考えますので、単に時間がふえたといふだけで即安全性が、労働過重になつて安全性に影響がある、そういうふうには考えてはいないと思ひます。申し上げました、まあ認可の時期等がたまたまと申し上げましたが、これもおそろく、これは私の推定で申しわけございませんけれども、先ほど来申し上げておりますとおり、時間的にこの時期にそうした結論が得られた、こういうことからこの時期にこういった認可がなされたと思ひます。

○前川且君 運輸省の皆さん方は安全に対して責任を持つべきだと、安全に対して責任を持つといふことよりも、むしろ企業のほうに引きずられていくのじゃないですか、企業の経営というか、方針にですね、それに引きずられてあとからあととかつていっているのじゃないですか、そんな感じがしてしょうがないのです、安全に対しては企業にびしっとそれをとめるというふうな、そういうようなき然とした態度はありませんかどうで

か、引きずられていると感ずるじやありませんか。

○説明員(手塚良成君) 企業のそういう営業的な感覚に対しては、私どもは資材面、乗員面、両々十分なる監督を常時やっております。事業計画の変更等そういう問題が提起され申請されました際には、やはり一つのそういう技術的な監督の立場の者の意見を十分いれまして、そういった面からその変更は適当であるかどうかといふことを審査しているわけでございまして、何と申しても、繰り返すようでございますけれども、安全は私ども自主的に、引きずられることなくやっているわけでございます。

〔理事八田一朗君退席、委員長着席〕

○前川且君 それじゃもう一つ伺ひしておきますが、このICAOでもそれからILOの民間航空の特別会議でも、こういった運輸規程の内容である時間とか、それから乗務回数とかそういうふうなものとは、労働使で自主的にきめなさいといふことは、国際的なILOでも常識的になつておりますね、各国でもそういうことをやっております。そこで、運輸規程の改定というものが出てきた場合に、その辺までも私はやはりたんに気を配るべきだと思ふ。ところが、全日空のほうはやつたやうですけれども、日航のほうは全然一言も――従来は協議してきめていたわけですが――この問題に関しては、一言も労働組合なりあるいはその従業員なりにそれを討議しようとか、そういう呼びかけも全然なしに、会社だけで一方的にさつと出されたといふことを非常に職員が不満に思つておるといふ話を聞きました。一体、それ、ILOの精神、ICAOの精神にたいして反しますけれども、その辺どうなんでしょうか。その辺把握せずに、やはりこれ、認可なさいましたか。

○説明員(手塚良成君) ただいま申し上げましたとおり、そういう重要な運輸規程の改定につきましては、部内におきまして慎重審議をやるたてまえになっております。いま先生のお話しございました組合との話といふ点につきましては、情

報を確と受けておりませんが、乗務員の乗務規律等の問題について専門的知識を十分持つていらっしゃる御意見は当然聞いておるはずだと私も考えております。まあ、部内的にも私はそういう面の非常にたんのうな参事官等もおりまして、そういう方々の御意見が大幅にいれられたものと考えております。

○前川且君 たとえば、普通の小さい何でもない事業所でも、これは就業規則その他労働基準をきめておりますが、これは労働組合がない場合は従業員を代表する者の意見書なり何なりをつけてといふことになつておるのです、普通の就業規則でも、ましてこういう安全を扱うこういう大事な問題ですから、私はやはりそういうたんねんな調査、事前調査といふものをまずなさる必要があると思ふのです。実際そういうたんねんな調査をなさつたのかどうか、いまのお答え、はつきりしませんでしたので、おやりになつた上でおきめになりましたか、それ、ちよつと、もう一べん答えてください。

○説明員(手塚良成君) 具体的なやはり数字の問題になるかといふ気がいたしますので、その辺は先ほど来申し上げるやうに、担当官から御説明させていただきます。ただ、私どもの手元に、まあ乗務員の勤務時間、乗務時間等についての資料といたしましては、外国の実例等々いろいろあるわけでございます。ただいま手元にございす資料等で見ますと、アメリカ、カナダ等におきましては、連続する二十四時間中十二時間、一カ月で百時間、三カ月で三百時間、一暦年で千時間に比較いたしますと、日本航空の場合などは、連続する二十四時間中八時間、ただし勤務時間は十三時間、一暦月で八十五時間、三暦月で二百四十時間、一暦年で九百時間、こういうふうなことになるやうなもので、こういうアメリカ、あるいはカナダもアメリカと同様でございますが、こういったところなどから比較いたしますと、必ずしも国際基準的な見方の点では超過ではない、これ

は一つの資料でございます。直ちにアメリカの例、カナダの例が日本に適用しておるかどうかというの、さらに細部の実態の調査比較が必要だと思ひますが、その点、こまかい点につきましては、また後ほどお話しいたします。たとえば、まあそういうふうなことになる、こういうこととでございます。

○前川且君 私、聞きましたのは、たとえば、小さな事業所でも労働基準法で就業規則の改定なり、きめるときには、ちゃんと従業員との間にとりきめをしておきなさいということをしめられてゐるのですから、まして、こういう安全をはかる大事な運輸規程が、ILOが、それは労使できめなさいと言われたのは当然だと思ひます。それをやらすにきたけれども、そのまゝのみにしてさつとやっているじゃないかということ、そうではありません、ちゃんとやっておりますというものがあれば言つてくださいということを質問したのであります。

○説明員(手塚良成君) 労使の関係のお話でございますけれども、役所のほうでの認可の時間と労使の間によつてきまる実際の勤務時間というものは開きがあると思ひます。つまり、役所のほうで認可をいたしておりますのは、言うなれば、下限といひますか、一つのリミットのあれです。この範囲内において労使の関係でまた話し合ひがされて具体的な勤務時間がきめられるというふうな慣行があると聞いております。したがひまして、役所でやつたのがそのまゝということにはならないわけですが、ただ、役所でこういうのをやる場合におきまして、やはり実際の勤務者の意見は十分聞いてそういうワタをきめるべきだと考えております。その辺実際のルールとしてどういうやり方をやっておりますか、つまびらかでございませぬけれども、当然そういうことは聞いた上でこのワタがきめられておるといふふうに考えます。

○前川且君 これは堂々めぐりになるから保留しますが、一つだけ申し上げておきますが、皆さんそういうお答えをされますね。これ労働基準法を

きめるときもそういうお答えをしましたね。これはもう最低の限界です。労働基準法にもちゃんと書いてありますね。これは最低の基準だからこれよりよくなるように努力せよと言つておりますが、実際はあれが最高の限界になっていまして、あれだけやつておけばいいということ、これが最高の限界になっているのです。ですから、これはまあそのときの議論でもそういうふうにおつしやいましたけれども、結局、実際はそこまでやられてしまふということになるのですよ。そのことを私はやかましく言いたいのですが、これは議論にならぬようですからあとにします。

もう一つだけ。ICAOで、この安全の問題で、救命胴衣、救命いかだを備えなければいけないという、この規定というが、決議がなされませんでしたね。これは一九六五年の十二月にモントリオールで開かれたICAOの会議です。そこで従来あつた救命胴衣、救命いかだの搭載基準をさらにきびしくしたわけですが、たとえば救命胴衣の場合「海岸より五十海里離れた海上を飛行するとき」「あるいは飛行場の離陸後および進入経路が、惨事の際に不時着水の可能性のあるような状態に水面上に配置されている飛行場に離着陸を行なうとき」、これは東京の国際空港なんかそうです。救命いかだは「海岸より巡航速度で三十分又は百海里以上離れた海上を飛行するとき、それぞれ搭載しなければならぬ」。かなりきびしくなつていすね。これはほとんど日本は海に囲まれていすから、救命いかだ、救命胴衣を搭載しなければならぬというところに入るような気がいたします。こういうICAO会議の決議では、ところが、これは国内線はもとより、東京―香港、バンコク―シンガポール―ジャカルタ線、東京―ソウル線、載せていますか。かなり海の上を飛びますがね、国外に出て。これは現在どうなつていすか。

○説明員(手塚良成君) 航務課長をして説明させていただきます。

○説明員(浜田幸晴君) お答えいたします。東

京―香港、香港までの区間につきましては、現在の施行規則の面及び日本航空の運輸規程の面から救命いかだの搭載を要しない区間になっております。したがひまして、その以遠に飛行する航空機が香港まで就航している場合には、以遠のフライトに備へまして積んでおりますが、香港線用に使つております航空機の場合には、積まないものもあるかと思ひます。

○前川且君 バンコク―シンガポール―ジャカルタ線、東京―ソウル線はいかがです。

○説明員(浜田幸晴君) 東京―ソウル線は積んでいないと思ひます。

○前川且君 バンコク―シンガポール―ジャカルタ線は。

○説明員(浜田幸晴君) これは正確な区間距離を記憶しておりませんので、いま即答いたしかねますので、後刻調べまして御返事いたしたいと思ひます。

○前川且君 先ほどのICAOは、救命胴衣は「海岸より五十海里離れた海上を飛行するとき」と、ほかにまだありますが、おもだつたものですね。救命いかだは「海岸より巡航速度で三十分又は百海里以上離れた海上を飛行するとき、それぞれ搭載しなければならぬ」と。これはICAOの会議で、さつき言いました一九六五年十二月に決議になつてゐるのです。皆さん方さつきから、私聞きまして、ICAOの基準なりなんなりは順守しますと言ふ。前にもそうおつしやつた。今度決して変わったのじゃありませんと。そうおつしやりながら、これを運輸規程に載せないということに日航はきめてゐるのです。これはICAOの決議とだいぶ違ひますが、そういうものをストリートにお認めになつてゐるのはどういふわけでしょう。

○説明員(浜田幸晴君) 私おくれ参りまして、前半の話には誤解があるかもしれないのでございすが、ただいまお話しございました一九六五年十一月の会議というのは、第四回航空会議のことをおつしやつておるのではないかと思ひます

が、もしそうだといたしますと、あの第四回航空会議におきまして附属書六の「救命胴衣の搭載に関する勧告」がなされたことは事実でございすが、これはあくまでその航空会議における勧告でございまして、それが国際民間航空条約の附属書六、「運輸に関する附属書」の改定になりますためには、数年間、その後の手続上の措置を経まして初めて規定化されるものでございまして、現在の航空法施行規則及び日本航空の運輸規程にありまるところの救命用具の搭載に関する規定は、現在有効な国際基準に適合しておりますものでございまして、いまのところ実施されております国際基準というのはい一九六五年十一月のモントリオールにおける第四回航空会議の決定とは少し異なつたものでございまして、それが実情でございまして。

○前川且君 それが実情でありますということ、それが実情であることはわかりました。しかし、まあ国際的な常識としてきめられた人命を守るためのこういう勧告なり決議なりというものが、いとも手軽く、しかも、しゃくし定木で、ただいまのお答えを聞いておりますと、いかにも冷酷そのものな法解釈、条約解釈のようなかつこうで扱われておることに対して私は非常に怒りを感じます。はつきり言ひまして。ですから、これは後ほどまた質問します。伊藤先生が帰つて見えましてから、私の質問はまたあとでありますから、後ほどいたします。

○伊藤道君 午前引き続いて二、三お伺ひいたします。

本年鳥取空港が新設されるように伺つておりますが、このような地方空港について見ますと、その施設なども貧弱なものが多く、しかしまた、その利用度についてもきわめて低いものがあるようです。そこで伺ひするわけですが、この第三種空港のいわゆる設置基準は一体どういふものなのか。どういふ基準によつて設置を認可しているのか。また、地方空港の利用度の状況です。ほとんど利用されていないものもあるやに聞いてゐるわけですが、また、このような第三種空港について

は今後もどんどん新設していく方針なのかどうか。こういうことについてあわせてお答えいただきたい。

○説明員(手塚良成君) 第三種空港を設置いたします場合の免許基準のお話でございますが、これはいまお話で問題だと思ひます輸送需要という点につきましても、国としてはそういうものは言っていない。要するに、そういう空港をつくるに至る能力、あるいは管理の確たる能力、資格があるという点が一応当面の基準でございます。ただ、やはりできまして後におきまして実際に利用されないという点では困るわけでございますので、私もこのほうでは、そういう将来における利用度というふうなものについても、一応審査いたします。ただ、この審査が実際には非常にむずかしいわけでございます。どの程度乗る見込みがあるものを認めるべきかどうかということになりますと、空港自体の持つ意味におきましていろいろの意味がございますので、数学でもって何%ということではなかなかきめられない。つまり空港は、地方の経済発展、地域開発等のある意味で先行投資的な面も考慮いたさなければなりません。あるいは民生安定という立場も考えるというふうなことで考慮いたさねばなりませんので、利用率等の何%以上というふうなものは確と考へてはおりません。

○伊藤道君 このような地方空港をどんどん新設していく、このことも必要でありましょうけれども、それよりもむしろ、利用度の高い既設の空港の施設をどんどん整備していく、そこに重点を置いてしかるべきだと思ひますが、その結論についてはどうですか。

○説明員(手塚良成君) 仰せのごとく、現在すでに着手またはできております空港はこれを完全なものにするという方向で、新設はやらないという方針を内部的に確立いたしております。けさほどお話が出ております空港整備五カ年計画におきましても、新設は一切考へないということにいたしました。おりまして、三種空港におきましては、もっぱ

ら保安施設の整備ということに重点を置き、一部のものについて基本施設の拡充、滑走路の延長というふうなことを考へるといふ方向でございまして、新しいものはつくらないということになっております。

○伊藤道君 今度新設されることになりました飛行場について、空港整備事業関係の事務を所掌するということになるのかと思ひますけれども、そのことは具体的にどのような事務を行なうことになるのか。そういうこと、現機構ではこれらの事務の円滑な処理は期待できないものか、現在の機構でもいんではないか、こういうことも言えるわけですね。で、今度専任の部長を置かなければならない理由は一体何にあるのか、こういうことについてあわせてお答えいただきたい。

○説明員(手塚良成君) 現状の機構において飛行場関係の業務が円滑に行くのか行かないのかということではございますが、現在飛行場関係の仕事といたしましては、監理部と技術部との双方にまたがっております。具体的に申し上げますと、空港の具体的な計画、並びに、たとえばそれらの用地取得等につきましては、これは監理部におきまして監理課、あるいは空港計画課というものが当たっております。それ以外に、実際に空港についての工事の監督等の中央機構といたしましては、建設課というものが、これは技術部の中に入っております。それから照明課という課、やはり飛行場には絶対必要な滑走路灯とか、誘導路灯という照明関係がこれまた技術部のほうに入っております。したがって、その間の連絡調整ということを経営的に遂行しようという場合には、やはりこれらのものを一つにまとめて、部長に当たる者が総合的に指揮統括をするほうが責任体制も明確になることとでございます。業務の円滑な遂行が期し得るであらう、こういう考へ方のもとに飛行場部を設置する、こういうふうにいたしたわけでございます。

○伊藤道君 今度航空局に新たに審議官と参事官各一人を置くことになったようですが、どういう

事務を所掌するのかということ、審議官というものは、言うなれば、局次長的な職に当たると思ひますが、そうなのか。もしそうだとすると、法律ではつきり次長としたほうがわかりやすいのではないかと。こういう点についてお答え願ひたい。

○説明員(手塚良成君) 今度の法律による審議官、参事官の職務の所掌の問題でございますが、簡単に申し上げますと、国際関係—国際関係と申し上げますのは、航空協定が非常に航空には多くございまして、これは、世界一周路線ができましたことによつて非常に関係各国の間に、常時と言つて過言かもしれません、しょっちゅう航空協定の改定の問題が起ります。そういう国際関係の担当。それから、先ほど来申し上げております航空局の特に本局におきまして一番欠陥と考へられます企画面が非常に弱いというので、こういった企画の関係を担当する。まあ、こゝばを変えて言いますと、企画、計画、こういうことで審議官、参事官というものを考へておられるわけでございます。審議官が、これらのものうち主として国際関係、参事官におきまして企画、計画等を担当いたします。そういうふうに、ただいまのとこ考へております。

○伊藤道君 今度東京と大阪に地方航空局が設置されることになりましたが、その地方航空局が設置されることによつて、今後航空行政の事務処理上どのような変わりがあるのか、こういう点について、現行に比べてどういうふうに変つていくのか。

○説明員(手塚良成君) 地方局におきましての仕事の分掌が現在どういうふうに変つていくかということでは、午前中にもお話が出ましたように、当初四地方局を考へたりしたのが二つの航空局になった経緯等もありまして、実際事務分担については、そういった実情に合うようなことを考へていかなければならぬというのを考へておりますので、いまだ決定的な結論を出しておりませんが、一応今日考へておりますところは、

たとえば飛行場の工事完成検査、あるいは供用の再開の検査、定期検査の実施というふうな事務、これは現在航空局で、先ほど申し上げました監理課というところで実施をしていくわけですね。中央で実施をしていくわけですね。これを地方局に移したい。あるいは地方官署、現在の地方の出先でやっております土木工事、建築工事、発電機等の据えつけ工事、こういうものについての設計、施工、積算、こういう現場に近い企画的な仕事、こういうものをやはり局においてやらしていただく。そのほか保安施設に関する、いま申しましたような類のものを同様にやらしていただく。それから、航空機の検査に關します耐空証明、整備品及び備品の型式認定、これは一種の現場的な仕事であります。そういったものの実施に關する事務、あるいは検査のお話が出ました航空従事者の技能証明、計器飛行証明、操縦教育証明、こういったものを具体的な試験の実施、こういうふうなことをたてたいところ考へております。ただ、これらを考へていきましたにあつて、基本的にはその下の空港事務所と地方局、それから本省と地方局の間で仕事等が重複し、いたずらに混乱することがないようにというふうなことを基本に考へながら進めたいと思つております。具体的なお話としては、先ほどのようでございます。

○伊藤道君 この地方航空局を設置するにあつて、特に東京と大阪を選ばれたのは一体どういうことか。提案理由では、現実に即した事務を行なわせるためには云々とあるわけですが、これ、この二カ所が設置するのに適當な個所であるのかどうかということ、それと、今回のように二カ所しか置かない場合、特に東京の場合は、東京に本省があるわけですね、本省があるその東京に二つのうちの一つを設置する。これは円滑な事務処理上むしろ他に適當なところを選んだほうが、二つしか設置しないというふうな前提に立つならば、本省のある東京につくらぬでもいいじゃないか、一応そういうことが言えると思ひます。また将来、東京、大阪のほかにもどんどん地方航空

局を設置していく方針なのかどうか、こういうことについてそれぞれ御説明いただきたい。

○説明員(手塚良成君) 地方航空局におきまして当初の構想は、けさほど御説明申し上げましたように、地方に四つを期待しておたつたわけでございます。その際、東京、大阪と札幌、福岡、こういう四地方局制を考えたわけでございます。この姿は私どもとしては将来ともに望ましいので、そういうふうな将来の姿を整備をいたしたいというふうな考えでおるわけでございます。その際、とりあえず二つというところで、東京、大阪をきめたわけでございますが、これは、ただいまのような四つを二つにしようということになりますと、まあ簡単に言いますと、両方の区画割り等から見ますと、名古屋の西から松本の西を通った線でもって東西両方に分けるということになりまして、その二つで日本の両半分ずつを担当するという姿にいたしますと、やはり飛行機の離発着の回数なり、その回数に伴ういろいろな先ほど申し上げましたような所掌事務の關係なりから見ますと、東京、大阪が適當ではないか、こういうふうな考えをしまして、一応そういうふうなきめたわけでございます。繰り返すようですが、先ほどのように、やはり四つの局がわれわれとしては望ましい、こういうふうな考えでおたつたわけでございます。

○伊藤頼道君 次にお伺いしたいのは、航空保安事務所、これは今回の改正によって地方航空局の事務を分掌する機関となつて、第一次出先機関となると思うのです。そこで航空保安事務所の事務處理上、地方航空局はどうも中二階的な存在になろうかと思うんです。そういうことについて御説明いただきたい。

○説明員(手塚良成君) 先ほど地方航空局の所掌事務で御説明申し上げましたように、一応形式的には中二階的な存在になるかと思いますが、事務の内容そのものにおきましては、全然別個の内容を担当するというふうな考え方に立っていかうと思ひます。地方航空局について申し上げた先は

どのような仕事は、これは保安事務所でも、また中央の内局における航空局でも扱わないということにしておりますし、空港事務所におきましては、現場の飛行場における保安事務について専念をするかっこうで、それは地方航空局ではそれに關与しない、こういうふうなことで、それぞれの出先との間の仕事の調整はとていく予定になっております。特に繰り返して御説明いたしますと、その間に仕事が重複して、中二階ができたばかりによけい仕事が煩瑣になり、外部の方々にもういう意味で非常に御迷惑をおかけするようなことがないようなやり方をとっていきたいというふうな考えでおります。

○伊藤頼道君 次に、地方航空局の定員の配置についてちょっとお伺いしておきたいと思ひます。これを見ると、本省から六十九人が振りかえられ、それから地方航空局に振りかえられる反面、本省で所掌している事務が大幅に分掌されることになる。地方航空局に本省からいまま言つた六十九人程度の振りかえ、こういうふうな状態で円滑な事務處理ができるものか不安を持たざるを得ないわけなんです。それと航空保安事務所から振りかえられ百十五人については、どのような職員が振りかえられるのかということ、それと、百十五人を抜かれた保安事務所のほうでは事務處理上何ら問題はないのか。こういう幾多の問題が出てくるだらうと思ひますが、これらの点について説明をいただきたい。

○説明員(手塚良成君) 本省からの六十九人という点につきましては、試験官五と検査官三十三、一級三十一、こういう中身の定員を予定しております。これらの定員の仕事量、仕事の内容がこの数でまかなえるかどうかということにつきましては、地方局が、先ほど申し上げましたような二局というふうなことに相なりまして、要求定員に比べまして必ずしも十全な姿とも考えられませんが、地方に落としますこの六十九人の定員に見合うような仕事としてとりあえずスタートした

い。要するに、事務量のほうの調整をはかりたい。こういうふうな考えで進みたいと思つております。それから地方から移管をいたしますところの、移しかえをいたしますところの定員百十五名というものは、これは大体が監理部門に該当しております。つまり人間がこのうちの大半を占めております。つまり現在羽田に監理部というかつこうで総務、会計、人事というふうな所掌の仕事をやっておりますが、この監理部門系統の仕事全部地方に上げる。その考え方は、大阪の場合におきましても同様でございます。これらのもののほか、さらに地方保安事務所におきまして、土木、建築、機械というものの一部をこの中に分けていく、こういうふうな姿を考えておるわけです。監理部門等を東京、大阪の保安事務所から全部上げる一応の予算めどになっておりますが、その姿が、残りまして大阪、東京の保安事務所の仕事の上から適當かどうかということにつきましましては、実行上われわれは十分検討した上で実施に移したいと考えておりますが、ただいまのところの予定はそういうことでございます。

○伊藤頼道君 現在管制官等の養成とか訓練、これはどのようにして行なつておられるのかということ。今回航空保安職員研修所が設置されるようでありまして、現在すでにある航空保安職員訓練センター、これと内容的にどういう違いがあるのか、こういうこと。それから、航空保安確保のためにはこれら職員の研修を非常に強化する、これはきわめて重要なことであるわけですが、したがって、航空審議会でもこのような意味の答申を出しておるわけです。そこで伺ひするわけですが、組織を養育するだけでは強化にはならないと思うのです。やはり養成訓練の内容の強化もこれに伴わなければならない。こういう問題が出てくるわけですが、ところが、今回の内容を見ると、それがはかられないというおそれのあるものだというふうな解釈せざるを得ないわけですが、こういう問題についてひとつ明確にしたいいただきました。

○説明員(手塚良成君) ただいま、管制官の養成につきましては現在の研修所で実施をいたしております。で、この研修所は一応省令上の所ということでございまして、内容的に見ましても、いまの管制官を主に考えておる養成所でございまして、定員が、学生定員が三十名、こういうのが現状であるわけでありまして、今度その研修所を格上げいたしまして今度のような組織にいたしますが、おっしゃるとおり機構だけではございまして、中身も充実したものにしなければならぬ、こういうふうな考えをわけでございます。ただいまの管制官につきましては、養成期間が現在の研修所におきましては半年ということになっておりますが、これを大幅に延ばす。さらに研修をいたします職種も、管制官のみならず、建設、土木、施設、そういったもの、それから無線關係の保守要員の研修、こういったものも行なう。で、例の航空整備五カ年計画によりまして千五百人という新たな工事並びに保守要員が必要になります。これらの要員を充足し、かつ、中身のあるものにしていきますためには、やはりこの研修所で十分なやり方をいたしませんとできない。こういうことで、總体的に中身を充実するというのが今度の研修所でございます。

○伊藤頼道君 次に、航空安全のためには航空氣象業務の整備もきわめて重要な問題の一つだと思ひます。そこで伺ひたいと思いますが、本年度はこれのためにどのような措置をとられたか、そういうこと。

○政府委員(柴田淑次君) 航空氣象業務の安全のための措置という御質問でございますが、本年度までにいろいろな設備の増強、人員の増強をはかつてまいりました。そのことについて簡単にお話ししますと、まず第一に、國際航空關係でございますが、國際航空關係につきましては東京の航空地方氣象台を整備するということがまず第一でございまして、これに大阪、福岡、名古屋及び千歳の各航空測候所の業務を國際的な水準まで引き上げるというこ

とが必要であったのでございます。そのために東京の気象レーダーを東京の航空地方気象台へ分岐をいたしました。それからまた、各空港に精度の高い雲高測定器と申しまして雲の高さをはかる機械、その雲高測定器と、それから滑走路の見通しと申しまして、視程と私たち申ししておりますが、その滑走路視程をはかる透過率計というものを整備いたしました。それを東京、大阪、名古屋、千歳などの国際空港に、それからまた、通信あるいは情報伝達のはうの関係でございますが、東京の航空地方気象台——羽田にございます航空地方気象台で作成しました天気図、この天気図をできるだけ早く名古屋とか大阪とかいうものに送ってやる必要がございますので、それを送るために高速度の気象模写専用施設というものがございまして、それを東京—大阪間、東京—福岡間に設置いたしました。大阪、福岡のこの航空測候所における航空気象予報業務、これによって国際的水準まで引き上げるといふような措置をとっております。それからなおその他の事項については、今後とも順次整備していく方針でございます。たとえば、高速度の気象模写専用施設というものは、今度は大阪、福岡以外の航空気象官署にもこれを整備したい、あるいは気象レーダーを分岐したいといふようなことでございます。これは国際でございますが、それから国内航空関係につきましましては、本年まで観測施設、通信などを国際空港に準備して整備をはかってまいりまして、人員の不足ということも少しづつではございましたけれども獲得をしまして増員をはかってきた次第でございます。なお、本年度は、さつき申しました雲高測定器、あるいは透過率計、あるいは温度と湿度とを遠いところからはかるという機械、それから無線模写の受話器などを設置することにいたしました。所要の人員につきましては、本年度は航空関係にいたしまして四十一人の成立を見ておる次第でございます。

大ざっぱでございますが、本年度までのところのお話でございます。

○伊藤頼道君 航空気象官署として調べてみると、航空気象台があり、航空測候所があり、航空分室が置かれておられると思うのです。これは一体この指揮監督に入ること、その指揮系統ですね、これを御説明いただきたいということ、気象庁の出先機関として管区気象台あるいは海洋気象台が置かれておられて、また、航空分室は管区気象台の分室になっておられるとか、その下部機関である地方気象台であるとか、あるいは地方航空気象台の分室、あるいは海洋気象台の分室となつておられるものもあると聞いておるわけですが、要は、航空気象業務の組織がこのようにきわめて複雑になつておられますね。これは一体どういうわけなのか、どういふことでこういう複雑になつておられるのか、もう少し整理統合したら指揮系統が明確になるのじゃないかと思うのですが、この点について御説明願いたい。

○政府委員(柴田淑次君) 実は、その問題につきまして先ほど前川先生から御質問がございまして、一応はお答えいたしましたけれども、非常にわかりにくいといふようなことでございます。○伊藤頼道君 けっこうです。それでは、前川委員が航空気象のことについて質問したように思いますので、この問題は重複しても意味ございませぬから、以下の問題は省略いたします。

次に伺いたいのですが、船舶技術研究所の電子航法部門を分離して独立の研究所を設置することになつておられるわけですが、電子航法部門は、先般私ども船舶研究所に行つて実地に視察をしてまいりましたが、そのときの感じでも、現在小規模の研究体制のようであり、定員も本年度増員してわずか三十一人の程度であらうかと思つております。この程度のものをいさぐ船舶技術研究所から分離して独立させなければならぬ理由は一体何にあるのか。また、現在のまま船舶の一部門としておいても何ら支障がないではないか。先般実際に視察して受けた感じからいふとお尋ねをしたいと思つております。

○説明員(大江卓二君) お答えいたします。

電子航法につきましては、三十八年度船舶技術研究所が設立されたときに分離機構を考えたわけでございます。と申しますのは、電子航法の研究の性格上、船舶関係の研究とかなり趣を異にしているわけでございます。と申しますのは、船舶関係でございますが、学問的に申しますと、流体力学とか、あるいは構造物力学とか、あるいは熱力学とか、電子航法は、名前のとおり、電子技術に関する研究でございますので、かなり趣を異にしているわけでございます。したがって、専門分野というものが相当違つておられます。さらに、最近の電子技術の進歩に即応いたしまして、船舶あるいは航空機の安全運航あるいは精密な測定、こういう面に重点を置く必要があるということを感じたしまして、専門の研究をつくるということに方針をきめたわけでございます。

○伊藤頼道君 なお、伺いたいのですが、電子航法部門の研究については、電子航法開発五カ年計画があり、また、衛星航法開発研究の長期基本計画も立てられているようですが、これらの研究を推進していくために、本研究は研究施設とか、あるいは人員、その他研究体制をどのように充実させる計画なのか。現状については、先ほど私が指摘申し上げたように、きわめて貧弱で、研究所に値しないような、現在のところそういう状況である。しかしながら、そういう重要な部門であるならば、今後研究の施設とか、人的要素あるいはまた、それに伴う研究体制を整備していく必要があるのだらうと思つておられるか、こういうことをお尋ねしたいと思つております。

○説明員(大江卓二君) ただいまの件につきましては、計画を持って進めているわけでございます。研究体制の計画、さらに施設整備の計画、これを現在持っているわけでございます。専門の安積部長から説明させていただきます。

○説明員(安積健次郎君) お答えいたします。電

子航法では、大体やらなければならぬことといふのは、航空機や船舶に関する電子航法の評価試験ということが一つございます。これは民間なり大学なりその他で開発されつつあるいろいろな電子施設について、その研究をさらに進める上に確かめるということで、飛行機や船舶を使つて試験をするということがあります。それからもう一つは、今度の航空機事故を契機といたしまして、みずから開発研究をやらなければならぬ。もう一つは、人工衛星の応用航法の研究をやる。そういう大きな仕事は三本ございまして、それをやりますためには、施設は、先ほど御指摘ございましたように、非常に現在貧弱でございますが、まずさしあたつて人間である。これは現在研究員が二十八名、それから管理要員三名でございます。それで、普通でしたら大体研究要員の三割ぐらいは管理要員がおりますから、大体五十名ぐらいの研究員とお考えになつてよろしいかと思つております。その程度の研究所ですと、国立の研究機関もたくさんございまして、まだスタートしたばかりで、これからだんだんと拡充していききたい。これに、いま一番困つておられますことは、実験用の飛行機などはすでに持つておられますけれども、まず建家なんですか。これはいまから五、六年も前に、定員が七名のときにつけていただきました建家があるだけでございまして、非常に狭くて、十分な実験ができない、こういう現状にございます。まず建家がほしい。それからその次には、調布飛行場に私たちの試験用の航空機が置いてございまして、その入れる格納庫もない、屋外係留になつておられて、少しさびがついておる。買つてからわずか二年しかたつておりませんけれども、そういう状態でございまして、そういう建家と格納庫、それから先ほどから話が出ました航空交通管制の自動化ということが、現在航空路の管制について東京航空交通管制部、あそここの自動化が進められておりますが、それにしたがつていろいろな施設が出てまいります。それから機械もできております。そういうできたものを、いき

なりなまの現実の管制に使うということはとうていできないわけでございます。その前にいろいろ試験をしなければなりません。その試験をするのが私たちの役目でございます。そのためには、ほんとうにたくさん飛行機を飛ばしてやるということとは不可能でございますから、電子計算機を主体にしたシミュレーション——模擬試験ということをやらなければならぬ。そのシミュレーターが現在中央の計算機だけが設備されておまして、周辺の装置は何もございません。それをできるだけ早く整備したい。これまた多額の金を要しますので、年次計画で進めていきたいと思います。

それから衛星航法関係、これはいま宇宙衛星開発の一元化という問題でやかましくなっておりますが、何か一元化機関でそういうロケットを開発し人工衛星を上げてもらってそれで管理していただきますと、あと私たちはそれを使わしてもらいたい。それを利用して船舶や航空機の航法、そういうことの研究をやつていかなければいけない。これは当然そのあとは運輸省の主管業務となる予定でございますから、この研究をみずからやらなければならぬ。そのためにはあまりにもその人員が足りない。現在の計画ではわずか二研究室、一部、総員七名という世帯でございますが、こういうものも拡張していかなければならぬ。大体いままで郵政省その他でおやりになったのを見ますと、大体十数名の研究者は最低必要であると言われておりますので、そういうこともやつていかなければいけない。大体大きいところはそういうものでございます。

○石原幹市郎君 ちよつと関連。私も先日伊藤委員などと一緒に船舶技術研究所を視察したんですが、その視察する前に、当面のいまの問題である自動車交通事故の問題とか、あるいは自動車の排気ガスの問題とか、そういう研究をやつておられるというので、それも見たいという気持ちで行つてみたくて、そこへ行つてみると、名

称は船舶技術研究所ということになっておつて、その一部で当面の非常な問題である自動車関係の研究が行なわれているのを見て非常に奇異な感じがしたたのだですね。ところが一方、いま御質問のあったような電子航法研究というものもやつておられるのでありますから、どうも私は船舶技術研究所という名称にちよつと納得しかねるものがあるんですが、これはいまはどうもやむなくこういうことにしているが、行く行くはこうするんだとか、何かそこに一つの考え方があつたのかどうか、これは私運輸大臣からちよつと聞いておきたい。

○国務大臣(大橋武夫君) 御承知のとおり、科学技術の研究はますますその緊要性を増しつつありますと同時に、研究事項の細分化によりまして、研究機関は次第に分化の傾向にあると思つております。いまの船舶技術研究所に付設いたしております自動車公害関係の研究部でございますが、これにつきまして、望ましいことは、独立の研究部を設置することであろうと思つて、御承知のとおり、最近数年間、独立機関の設置につきましてはいろいろと政治上の制約がございますので、便宜に併設というような形になっておるわけでございますが、私も機会あるごとにすみやかに分化してそれぞれの研究をより伸ばしてまいりたいと、かように考えております。

○石原幹市郎君 もう一つ、私は、船舶技術研究所で自動車の公害事項が研究されているというその仕組み、組織にどうも納得しないものがあるのと、もう一点、その船舶技術研究所で鉄道のことやつておるんですね。それはどういうわけかと、運輸省は私鉄の監督をしておるとかどうとかいうことから、まあ鉄道の研究もやつておる。その船舶技術研究所を視察したあと、われわれは国鉄の技術研究所を見たんですね。これも非常にりっぱなものです。これはまあ国鉄は国鉄の技術を研究するというたてまえですからこれは別でしょうが、船舶技術研究所で鉄道のことを研究するような部門は、国鉄の技術研究所にばくは委託

してもできるのじゃないかと思う。それから、国鉄の技術研究所で今度はごくちよつと船舶のことをやつておるんですね。これはどういうわけかと聞いてみると、国鉄にも連絡船があるからやると、これは、それこそ船舶技術研究所に国鉄のほうもまかしてしまつたらいいんじゃないかと、こういう感じを受けたのです。どうも船舶技術研究所という名称と、包括しておられる全体について私は若干の疑義を持つので、非常に明敏な大橋運輸大臣のことですから、これは何かやはり、今回の設置法には載つておりませんかけれども、あなたの時代にそういうのを立てて、方向をひとつきちんとしてもらいたいというのが私の希望なんです。

○国務大臣(大橋武夫君) まことにごもっともしごくの御意見でございます。今後の問題といたしまして十分に検討いたしまして、あるべき姿に早くしたいと心得ます。

○伊藤顯道君 それでは海上保安庁の定員関係について一点だけ伺いたしますが、で、これを昨年にさかのぼつて見ますと、昨年は三十五名の定員が減少されている。本年は大幅に百七名の定員を減らしておられるわけですか。これは凍結欠員のいわゆる法律定員から落つておるものと考えられるわけですが、こういうことになる、と、どんな定員を減らしていつて業務遂行上何ら支障はないのかどうか、そういうことはあり得ないと思うのですが、ということ、ひいてはまた労働過重にもなるわけですか。このように海上保安庁はどんな定員を減らす余裕があるのか、一体どういう理由なのか、こういうことについて明確に答えたい。

○政府委員(町田直君) 凍結欠員の問題でございますが、御承知のように、現在政府といたしまして各省庁ともやめた人の補充の一部を凍結する、こういう制度でおるわけでございます。海上保安庁につきましても、船員その他は〇・九補充いたしました。〇・一の凍結というところでやっております。この凍結欠員が毎年——海上保安庁だけで

はございませんで、各省庁とも、運輸省の各部門ともだんだんたまってきておるわけでございます。一方、毎年、年度で増員をいたします場合には、原則として各省を単位といたしまして、凍結定員の範囲内で、できるだけ増員をする、それでどうしてもまかない切れない分につきましては純増を認めると、こういう増員の方針をとつておるわけでございます。そういう方針に従ひまして、実は海上保安庁は非常に全体の人数が多いので、それに伴ひまして、いわゆる凍結された定員も昨年の九月一日現在で百六十二名でございますが、出たわけでございます。一方増員のほうは、各部署の増員要求に従ひまして、海上保安庁も六十名、その他を含めまして、今度の設置法改正でお願いしております人数の増員があつたわけでございますが、その増員の前提といたしまして、運輸省の凍結されておる定員を、海上保安庁含めまして全部でひとまず増員に振り当てまして、残つたものを増員する、こういう方針でやつた次第でございます。したがって、海上保安庁も、その他の部署もそうでございますけれども、今度の増員によりまして、いままでたまりました凍結定員が一応全部底をはいた、こういうことになった次第でございます。御指摘のように、凍結された定員を増員で振りかえてしまつて凍結をゼロにしてしまつたということが、海上保安庁の仕事の上で、非常に今後の問題として困るんじゃないかという御指摘でございますが、確かに凍結された定員も、いずれ何らかの形で措置されるわけでございます。あるいはそれが復活されるということも考えられないわけではございませんので、そういう意味では、非常に凍結定員を増員に振りかえるということが自体が問題かと思つて。現在の制度では、ただいま申しましたような方向でやつておりますので、やむを得ず、海上保安庁も含めまして凍結定員を増員に振りかえたと、こういう次第でございます。

○伊藤顯道君 いままで航空保安の案件を中心に伺つてきたわけですが、昨年五月十二日、当委員

会で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がなされたわけですが、このことについて二点だけ大臣にこの際お伺いしておきたいと思ふんですが、「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を図るとともに、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。右決議する。」この内容を二つに分けて大臣にお伺いしたいと思ふんですが、一つは、「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云々」とあるわけですね。そこで運輸省としては、それからもうすでに一年以上経過しておるわけですから、この凍結欠員の解除等の措置を講じてその充実をどのようにはかつてこられたかという点と、それから、いま一つの要素は、「施設、組織等についても再検討を加え」とあるから、その後再検討を加えた結果についてその成果を承りたい。以上二点をこの附帯決議に関連してお伺いしておきたいと思ふます。

○国務大臣(大橋武夫君) 凍結欠員の解除につきましては、昨年度直ちに政府部内で検討をいたしました結果、とりあえず、予備費から百名の増員をいたしましてこれを解除してまいったわけでございます。

○伊藤道雄君 次、航空保安の施設、組織等についての再検討でございますが、まず第一に、飛行場整備五カ年計画というのによつて、飛行場の保安施設の拡充、それから組織につきましても、今般の改正におきましてごらんのような組織をお願いしておる次第でございます。

○伊藤道雄君 大体、法案に直接関係の面は一通り終わったわけですが、この機会に、臨調が行政改革の意図から、行政改革のそれぞれ関係事項に関する意見を関係省庁に対して答申しておるわけですが、この臨調の意見に対する運輸省の考え方を二、三お伺いしておきたいと思ふんですが、最初にお伺いしたいのは、その個々のことではな

くして、臨調の答申に対する運輸大臣としての基本的な考え方、このことについてだけお伺いしておきたいと思ふます。

○国務大臣(大橋武夫君) 臨時行政調査会におかれましては、行政の組織並びに実績等につきましていろいろの角度から御検討の結果打ち出された御答申でございまして、私としては、運輸省の運輸省に関する部分につきまして、運輸省の実情等よく照らし合わせて、できるだけこれを尊重して実現をはかりたいと考えてござい

ます。

○伊藤道雄君 できるだけこれを尊重して答申の趣旨にかないたいとおっしゃることはまことにけっこうなんです。が、実際は、個々の事例をあげますと、だいたいその線からかけ離れておるよう

に――というところは、こういうことです。機構の拡充強化、いわゆる権限の強化、これは運輸省だけとはあえて申しません。各省庁ともそういう機構拡充、権限強化、こういうことには例外なく各省庁みな賛成しておるわけですね。ところが、機構の縮小、権限の委譲、こういう問題については、ほとんど例外なく反対なんです。ということ

は、わかりやすいことばで言ううと、各省庁は、臨調の答申にもかかわらず、非常に張り根性が長い間依然として続いている。臨調があれだけの国費を使い、あれだけの規模で、長時間かかってそれぞれ部門、部門で専門家が検討をして成果を出して、これを受けた池田内閣は、これを尊重するということの意思表示を明らかにして、これを受けて立つた佐藤内閣も、当然、この答申につきま

しては、極力尊重という姿勢で今日まで来ておるわけですね。そこで、各省の大臣にお伺いすると、臨調の答申はこれを尊重いたしますと、必ずそういう意味の御答弁があるわけですね。さて、個々の問題について検討してみますと、先ほど言ったような結果になるわけですね。結局、なな張り争いは依然として続いている。これが現状ではなかりかと思ふのです。そういうことでは相ならぬと思ふます。国全体の立場から、たとえ運輸省なら

運輸省の権限が多少縮小されても、機構が多少縮小の方向へ行つても、やはり国全体の行政改革というものには協力しなければならぬと思ふのです。こういうような点について大臣としてはどういうふうにお考えですか。

○国務大臣(大橋武夫君) 臨時行政調査会の答申は、運輸省関係につきましてはかなりの項目がございまして、これらの項目のうちで、すでに相当実施いたしましたものもございしますが、まだ実施にならないものも実はあるわけですね。その実施にならないものにつきましても、趣旨としてこれは実施すべきであると考えておるものもございするし、それから、ものによりましては、これは理屈はともかくとして、実際上簡単に実施するという結論を運輸省としては出しにくいと思はれるものもございします。これらの仕分けによりまして、実施できるものは着々実施いたすようにいたしたいと、こう思つておるのございまして、機会あるごと

にこの実施を促進するように心がけてまいりたいと思ひます。

○伊藤道雄君 そこで、具体的な問題を一つ、二つだけしぼつてお伺いいたしますが、これは個々の問題は大臣でなくてけっこうです。おおよそ都道府県の区域内にとどまる自動車運輸事業に対する規制は、知事に機関委任すべきである、これは臨調の運輸省に対する行政改革の意見であり

ますが、この意見に対して運輸省のお考えをこの際承つておきたいと思ひます。

○国務大臣(大橋武夫君) 御指摘の点は、ハイヤー、タクシー事業等の区域事業に関する行政事務を都道府県知事に機関委任すべきである、こういう答申の点ではないかと思ふのございまして、この点につきましても、現在ハイヤー、タクシーなどの行動範囲は一府県内にとどまるものではなく、相当広範囲に動き回るのであります。また、鉄道やバスなどの他の交通機関に対する行政とも十分総合調整して行なう必要があるのではないかと、かように運輸省としては考えておりまして、現状どおり国の事務として存置すること

が適當ではなからうか、これがたまたまこの項目についての運輸省の見解でございます。

○伊藤道雄君 他の一つの例をお伺いいたしますが、公社の運営を改善し、労働基本権拡大をはかるべきである、こういう意味の臨調の改革意見が出ておるわけですね。それに対して運輸省としてはどのようにお考えかということだけをお伺いしておきたいと思ひます。

○国務大臣(大橋武夫君) ただいま御指摘の点は公社、公団等がその職員組合との団体交渉において十分な権限を与えられておらないためにいろいろ組合との関係が労使関係の通常のルールに乗らないという問題が一つ。それから、スト権あるいはその他の争議行為、これが禁止されておる点を改善する余地はないのかというのが一点。大体この二点だろうと思ひますが、前の当事者能力の点につきましても、私もその意を体して、当事者能力を持たせるように指導していくべきものだと思つております。それから、第二の労働基本権の問題につきましても、公共企業体の性質及びその企業体の事業の内容等によりましていろいろの結論が変わつてくる可能性もあるかと思ひますが、特に国鉄等の場合におきましては、いましばらく現在の状況をもつて進むべきではなからうか。むしろ、公共企業体のうちの公共性の厚い、薄いによりまして、他の事業体において考え直すべきものならば改正をし、その実績を待つて国鉄あたりの非常に公共性の強いものを考えるということではよろしいのではないかと、こう思つております。

○伊藤道雄君 このことについて、この当時、運輸省としては労働基本権拡大をいま直ちに行なうのには反対と、そういう意思表示をしておるわけですね。その後もう三十九年も経過しておるわけですが、そこでお伺いしたわけなんです。これはいま直ちに行なう云々は昭和三十九年の時点でこういう結論を出された。それからもう三年も経過しておりますから、そこであえてお伺いしたわけなんです。

○伊藤道雄君 運輸省の権限が多少縮小されても、機構が多少縮小の方向へ行つても、やはり国全体の行政改革というものには協力しなければならぬと思ふのです。こういうような点について大臣としてはどういうふうにお考えですか。

○国務大臣(大橋武夫君) 臨時行政調査会の答申は、運輸省関係につきましてはかなりの項目がございまして、これらの項目のうちで、すでに相当実施いたしましたものもございしますが、まだ実施にならないものも実はあるわけですね。その実施にならないものにつきましても、趣旨としてこれは実施すべきであると考えておるものもございするし、それから、ものによりましては、これは理屈はともかくとして、実際上簡単に実施するという結論を運輸省としては出しにくいと思はれるものもございします。これらの仕分けによりまして、実施できるものは着々実施いたすようにいたしたいと、こう思つておるのございまして、機会あるごとにこの実施を促進するように心がけてまいりたいと思ひます。

○伊藤道雄君 運輸省の権限が多少縮小されても、機構が多少縮小の方向へ行つても、やはり国全体の行政改革というものには協力しなければならぬと思ふのです。こういうような点について大臣としてはどういうふうにお考えですか。

【委員長退席、理事八田一朗君着席】

○国務大臣(大橋武夫君) 遺憾ながら、なお当時と同じような段階にあるわけでございます。しかし、私個人といたしまして、公共企業体にも、国鉄のごとき、その運営が停止されます場合に国家国民に非常に重大な影響を与えるものもございします。また、アルコール専売その他のごとく、一般の私企業とそうたいした影響度において違ひのないものもあるんじゃないかと思ひます。将来の問題としては、その辺を勘案いたしまして、比較的公共に与える影響の少ないものから逐次取り扱っていくことが順序ではなからうか、こう思ひますが、これはあくまでも私個人の見解としてお聞き流しをいただきます。

○伊藤道雄君 大臣の言われることは一応わかりますけれども、先ほど申し上げたような意味の臨調が「公社の運営を改善し」とあるわけですね。公社の運営を改善し、労働基本権の拡大をはかるべきである、こういう意味の答申を明確に出しておるわけですね。そこで、もう繰り返しますが、これを尊重する立場にあるわけですね、現在の佐藤内閣は。こういうことであるから、この三十九年当時には、いま直ちに拡大することには反対とあつても、その後三年も経過しておりますけれども、今後、ここでいま大臣を幾ら追及しても、それでは拡大いたしますとは決して言わぬと思ひます。そこで、十分そういう臨調の答申の趣旨を尊重して労働基本権の拡大をはかるために努力すべきであらうと思ひます。その前提として、いわゆる国鉄なら国鉄の運営の改善をまずするといふことが前提ですね。改善するのは直ちに実行できない。したがって、国鉄のいわゆる運営を改善しつつ労働基本権拡大の方向に努力すべき義務があらうと思ひますね、臨調の答申ですから。そういう線でじっくり取り組まれるよう強く要望申し上げます。

○前川且君 先ほど途中で切れましたので、続けて少し質問させていただきます。

この間お伺いしました運輸規程の認可基準というものは二、三カ月じゅうに必ずつくる、こういう航空局長からお答えをいただきました。そこでこの際伺っておきたいのは、運輸規程の認可基準ができていないということではないか、これは問題になりまして、これは百四九条に該当する問題であつたと思ひます。三十九条、申請の審査とありますが、その三十九条の第一項ですか、「当該飛行場又は航空保安施設の位置、構造等の設置の計画が運輸省令で定める基準に適合するものであること」、この運輸省令はできておりますか。

○政府委員(澤雄次君) この運輸省令は出ております。

○前川且君 それじゃ法四十七条「飛行場又は航空保安施設の管理」の中に入っております「運輸省令で定める保安上の基準」この運輸省令はできておりますか。

○政府委員(澤雄次君) 出ております。これは省令の九十三に当たります。

○前川且君 航空法第六十八条、ここにも最初に「運輸省令で定める基準」というのがありますね、これはできておりますか。

○政府委員(澤雄次君) これはこの間御質問のございました運輸規程と乗務員の規定、この二つに關する省令はできておりません。これは二、三カ月中に必ず省令を出します。

○前川且君 法第七十三条の二「運輸省令で定めるところにより」と最初の出だしにございしますね、この運輸省令はできておりますか。

○政府委員(澤雄次君) これはできております。

○前川且君 それではついでにお伺いしておきますが、いまのは法律で定められておりますが、これは法律はともかくとして、どうしてもやらなければならない問題で空港の計画基準というのはできておりますか。

○政府委員(澤雄次君) ただいま先生のおっしゃいましたのは、航空法の第何条ですか。

○前川且君 これは法律の問題じゃありませんが、ちよつと一例を申し上げますと、飛行場の計

画基準、飛行場別、空港別の管理規程、それから飛行場の設計基準、それから飛行場の保安施設、諸施設の施工基準、積算基準、検査基準、こういうものはどうなんですか、できておりますか。

○政府委員(澤雄次君) これはマニュアルといったしまして、航空局職員が取り扱うべきマニュアルとして先生のおっしゃったものの大部分についてはできております。

○前川且君 テレタイプ機器、照明施設、無線施設の保守及び運用規程、航空保安施設の設置工事の標準仕様書あるいは照明用機器の試験基準、こういったものはできておりますか。

○政府委員(澤雄次君) これもマニュアルができております。

○前川且君 この航空法のことですが、航空法を改正するという話を聞いたことがありますが、これは航空法改正ということを現在検討されておるんでしょいか、どうなんでしょうか。

○政府委員(澤雄次君) 航空法の改正につきましては、常に検討いたしておりますが、現在のところ、まだ成案ができていない次第でございます。この航空法は制定いたしましたから相当の年月がたちまして、特に乗員につきましてその後の実態に合わせまして、また、世界の航空界の実情に照らして、諸外国の制度その他も取り入れたものにしたいというような点が検討の第一点でございます。それからまた、そのほか検討いたしておりますことは、運輸省の責任の限界というものを一体どこにおくかというのを根本問題として考えております。現在、事故が起ればすべて国が悪いのだという印象を受けられるかと思うのでございしますが、ここまでは国の責任である、これから先は航空会社の責任である、あるいはその航空機の責任であるというような点を明確にいたしたいと思っております。

たとえて申しますと、管制官が何らかの不注意で間違つた指示を出したといたします、その場合に通常の航空機のパイロットは、前方を見れば、前方に飛行機があるということが明瞭な事態の場合

におきまして、管制官だけが責任を問われて、そのときに発進した航空会社のパイロットは責任を問われないというような事例もございまして、この辺は航空法を根本的に改正いたしまして、各航空事故の場合に責任の限界というものを明確にしていきたいと思います。ただいま検討いたしております。

○前川且君 航空法の改正の内容はただいま列挙されたので、たいへん範囲が狭まつたように思ひますが、念のため伺ひしておきたいのは、昨年の十一月ですか、民間航空会社が集まつて航空技術安全協力委員会というのをつくつたのは御存じだと思ひます。そこから航空法の改正について強い要望が実は運輸省に來ていると思ひます。いろいろ内容にこれは問題があると思ひますが、やはりこれも検討の対象になつてゐるんでしょいか。

○政府委員(澤雄次君) 検討の対象にももちろん入れてございます。

○前川且君 それじゃ検討していらしやるということでありまして、ちよつと簡単に触れますが、たとえば試験の問題で、その試験官がなかなかできないということ、パイロットの試験を会社側の乗務員に国家試験の実地試験を大幅に委任するということが一つ出ていたと思ひますが、これはどうなんですか、これをやると、だいたい問題があると思ひます。どういふふうに評価されますか。

○政府委員(澤雄次君) 先生のおっしゃるやうに、いろいろ問題があると思ひます。あると思ひますが、航空機の乗員の数が飛躍的に増加して、運輸省の試験官の数がこれに應じていけないといひます。現在の定員制度でこれに應ずることが非常に困難であるというやうな事態になりましたら、航空会社の非常に優秀な操縦士にそういう資格を与えて、試験官としての一種の権限を与えたいと思ひます。ただし、これも非常に問題がございします。まだ何らの結論も出ておりません。

あつて、あとからあと追つかけて、しかも人間が足りない、施設が足りない、金が足りない、十分なことができない、安全を守る立場から非常に遺憾だと思ふに思ふに思ふ。その点は私そういうふうに思ふがね。

○政府委員(澤雄次君) この話は、日本航空の練習機、ビーチの練習機がそこで練習をやりたいという話が起りまして、それで、それは管制能力を越えるか越えないか、危険があるかないかということが問題になりまして、そうして日航機が全面的な練習を開始する前にそういう調整措置をとつたわけでございます。これは事前に調整をとつたというところでございます。

○前川旦君 それでは、それ以上私もデータはないので、次へいきますが、いま訓練飛行場というものは非常に不足してまゐる。これは非常に大きな問題になってますが、この訓練飛行場はつくるお考えだろふと思ふんですが、具体的にどういう見通しを立てていらっしゃるのか、場所等はある程度きまつたのか、あるいはどの程度まで進捗していらっしゃるのか、お聞きしたいと思います。

○政府委員(澤雄次君) 訓練飛行場をつくるべきであるというところは、これははいふん前から、航空審議会からも御答申を受けておりまして、航空局のほうでも訓練飛行場をつくるように調査をしてまいつたわけでございますが、訓練飛行場は滑走路が少なくとも、これはジェット機の訓練飛行場でございますので、三千メートルはほしいということと、それから騒音がかなりあるということと、それから日本の空域が非常に狭くなつておりまして、地上で見ればこれは訓練飛行場として適地だと思ひますが、空域の関係でできないというところで、実はいままででも六カ所ぐらい調査をいたしましたのでございますが、いまだにこゝなれば訓練飛行場としてやれるという確信を得てゐるものはないわけでございます。しかし、この空港整備五カ年計画の中でも訓練飛行場は必ずこの工事を開始するということになつておりますので、今年度は一そう精力的に訓練飛行場の調査をや

たいと、このように考えております。

○前川旦君 それでは具体的にもう候補地が固まつたという段階じゃないわけなんですか。というの、実はそんなことは私はないところへ参りましたら、その地元の農民の方、労働組合、それからまあ社会党、共産党、非常に騒いでおりまして、訓練飛行場がここにできると。これは淡路島の話ですがね。訓練飛行場ができて、ジェットやられたらたいへんだというので、はや連絡協議会をつくつて、強い陳情を受けたわけなんです。事実がそこまで進んでないのであれば人騒がせな話で、ほんとうに具体的にどこまでというあれができてるわけじゃないわけなんですか。

○政府委員(澤雄次君) おっしゃいますように、訓練飛行場はどこも固まつてございませぬ。大部分、ここはいないなと思ひますと、ちよつと話が漏れますと、もう地元の猛烈な御反対を受けまして、いまのところ全然固まつておりません。淡路島はむしろ訓練飛行場をつくつてくれという御要望は受けております。

○前川旦君 その、要望を受けてるというのは耳寄りな話なんです、地元はいふんそれは反対しておりますね。したがつて、ここはまだそういう段階じゃないわけですね。そう考へてよろしゅうございませぬ。——それじゃ、私は関西ですから、よく第二国際空港という問題ありますが、これは万国博覧会までに第二国際空港をつくるというお考えがあるんですか。それまではもういまの伊丹飛行場で広げてやつていくというお考えですか、それはどうなんですか。

○国務大臣(大橋武夫君) 大阪国際空港は現在、三千メートルの滑走路を整備中でございます。これが完了いたしましたら、今後の運航回数がふえるという点を考えますという、昭和五十年ごろには能力の限界に達することに相ならうかと思ひます。そこで、近畿圏内においてはそのころまでに第二空港を国際空港として考えなければならぬという状況でございますが、万国博覧会までにそれをつくり上げるといふ考へはいまのと

ころございませぬ。

○前川旦君 それ聞いて、それでいいんですが、実はこれまた地元の新聞、地域の新聞では、あすにでも自分のところに第二国際空港ができるんだというふうな大々的な記事を出して大騒ぎしてる地域もあるようですから、いまのお話を聞いて安心いたしました。

それじゃ次にいきますが、国内の幹線はこれはジェット、それから支線はYS11を中心としたターボプロップというのですか、これで大体今後やつていくという、いまもそうなのでしようが、こういうふうに伺つておりますが、この方針は今後もくずしませんか。

○政府委員(澤雄次君) その方針を強化してまいりたいと思ひます。

○前川旦君 一時宮崎に、これは二種空港ですが、727が入つてゐるという話を聞いたことがありますが、いまこれはどうなつておりますか。

○政府委員(澤雄次君) 冬場に727が大阪から参つておりましたが、現在は727は入つておりません。将来は宮崎は二千メートルに拡張いたしましたして、ジェットを入れてまいりたいと思ひております。

○前川旦君 宮崎は支線です、いまは。幹線というか、支線、ローカル線だろふと思ひますがね。いま宮崎だけがそうすると例外になつて、727を入れるというわけですか。

○政府委員(澤雄次君) 国内の幹線と申しますのは、幹線にジェットを飛ばすと申しましたが、この幹線の意味がだんだんと変わつてまいりました。東京—大阪—福岡、あるいは東京—札幌というもののだけが必ずしも幹線ではなくて、将来は地方の主要空港、たとえば宮崎でありますとか松山でありますとか、これらの空港も五カ年計画で拡張してまいりまして、これらのところにもジェットを入れていきたい、そういう意味をおきまして、遠距離の航空路というものはこれをジェット化していきたい、こういう考へでございます。

○前川旦君 五カ年計画で二種空港の滑走路を延長するということが、各飛行場によつて千五

百メートルに延長するといふ場合、千八百メートル、二千メートル、まちまちなんです、これはどういう基準なんですか。

○政府委員(澤雄次君) 空港整備五カ年計画におきまして二種空港、国が設置、管理いたします地方の主要空港につきましては、これは運輸上の必要性、あるいはその地方の経済性、それから飛行場設置拡充の容易性、地元の御協力、あるいは反対といふようなことも勘案いたしまして、二種空港の中の約半数近くのものはこれを二千メートルに五カ年計画のうちに拡充していきまして、これにはもちろん将来ジェット機を入れていきます。それから残りのものはこれを現在千二百メートルのものを千五百メートルに延ばしまして、先ほど先生のおっしゃいましたYS11、フレンドシップといふようなものを安全に、現在でも安全でござい

ますが、より安全に着陸できるようにしていきたいといふのが考へ方でございます。ただ二千にしたいけれども、どうしても二千に延びないといふところはございます。たとえば広島空港のように二千にしたいけれども、海に出ている関係、あるいは付近の山の関係で、千八百しか延ばせないといふようなところでは、やむを得ずこれを千八百にしているわけでございます。

○前川旦君 いまの二種空港の千二百メートル、これは昔のダグラスDC3、これを基準にしてお考へになつたわけですね。そうですね。——ところで、YS11は今度千二百メートルの滑走路で離着陸できるような、そういう要求で設計されたわけですね。二千メートルという基準はこれは727の基準ですか。

○政府委員(澤雄次君) 特に727の基準ということではございませんが、727、あるいは将来、現在もフライトテストをいたしておりますが、国内用のジェット機としての727、このようなジェット機が計器着陸によりまして安全に着陸できる、全天候方式の着陸ができるというのを目標といたしまして、その最小の安全度をとつて二千メートルということにしたわけでございます。

○前川且君 千二百メートルでYS11が十分離着陸できるはずであったのに、松山であいうことになりましたね。やはり千二百メートルではYS11は狭いということだろうと思うのです、危険のことを考えれば。

○政府委員(澤雄次君) YS11は千二百メートルの滑走路で安全に離着陸できるようにということと設計された航空機でございます。千二百メートルあれば完全に安全でございます。それで、それをじゃあ千五百にし、二千にするかと申しますと、これを計器着陸方式によっても着陸できる——これはILSをつけましたり、GCAをつけましたりしまして、計器着陸により全天候、ウエザーにかかわらず離着陸しても停止線を確保する。そういうことによりまして航空運送事業も発達する。そのためには千二百メートルをとったほうがよろしい、千五百ないし二千メートルをとったほうがよろしいということ、五カ年計画でこの滑走路の延長をやっているわけでございます。でございますから、計器着陸をやらずにVFRでやっている限り千二百でYS11は絶対安全だと思います。

○前川且君 絶対安全だとおっしゃったが、VFRで千二百メートルの松山であいうふうになりましたね。松山の事故を起こしました。あのときに、滑走路がもうあと二、三百メートル長ければあいう飛行ということもせずにぎりぎりで行けたのじゃないかということをよく批判されました。ということは、計算上千二百メートルであればYS11は絶対安全なんだと計算上は出るけれども、実際運航上から松山の例のとおりで、やはり広ければいいので、長ければ長い方がいいんで、千二百メートルではやはりYS11なりフレンドシップでもやはり絶対安全だと私は言えないのじゃないかと思うのです。そして、二千というのは、これはジェット機の基準です、二千というのは、二千というのをそらぐりぎりの数字じゃないか。最低の数字じゃないか。安全度十分な数字じゃなく、最小の安全度の数字じゃない

か。これはジェットを入れたらまた滑走路を拡張しなければいけません。松山と同じような危険性というものが出てくるのではないか、こういうふうにかえるわけですか。二千メートルという数字は、これはどうなんですか。

○政府委員(澤雄次君) 121につきましては、121の離陸距離は相当余裕をとりまして、源田先生がおられますが、余裕をとりまして、千五百メートルあれば十分でございます。それで、これはもちろん重量にもよりますし、そのときの温度にもよりますが、千五百あればできるわけでございます。これを計器着陸によつて誘導着陸させるというための安全の滑走路の長さを二千メートルというところにこれは航空審議会が技術的に検討いたしました決定いたしましたわけでございます。そのYS11の千二百メートルがもう六百長ければ松山の事故は起こらなかったであろうというところは事実かと思ひます。しかし、これをそれだから千二百ではあぶないというところは言えないのじゃないか。これはどんなに、たとえば二千メートルの滑走路でも、もしそれが千メートルのところに着陸したとすればそれはやはりあぶないのでございまして、そのときにまた五百長ければよかったです、こういうことは言えないのじゃないかと思ひます。それは、長ければ長いほど安全とは思ひますが、やはり飛行機、航空機のいろいろな諸元というものから考えまして、技術的に非常に詰めた上に常識的な安全のゆとりというものを持てばそれで十分ではないか、このように考えるわけでございます。

○前川且君 安全というものはあとからあとを追うておるということをしきりに私は言っているのですけれども、これはジェットを入れるということとは会社側の要望です、当然採算の問題がありますから、人をよけい乗せまして、飛行機の回転もありまして、企業としての要請で、これはジェットを使いたいのであれども、あとからあとから安全対策はいつて、いま二千メートル以上は地元の反対、いろいろあつてなかなかむずかしい。そこで何とかこれはこじつけたと言つと

技術屋さんに失礼かもしれぬが、十分なたつぷりした安全度をとらないで、ほんとうにぎりぎりの、きちぎちのものでやつていくという傾向が私は非常に強いのではないかと、こういうふうな思ひわけです。その辺を私しつこく聞いているわけですが、一体二千で121があるいは何かおっしゃいましたね、国内用のジェットですね。これはほんとうにあぶくないのだ、安全を守る立場から確信をもつて言えますか。

○政府委員(澤雄次君) それは先ほど申し上げましたように、長ければ長いほど安全ではございしますが、この二千メートルを決定いたしましたにつきましては、計器着陸というものを前提として、かまうかということにつきましては、専門家の御意見を十分に詰めていただきました。そして、決意いたしましたのでございします。これは私責任を持って安全ということをお答えできると思ひます。

○前川且君 そこまで言い切られましたので、はつきりおっしゃつたので、それじゃ、飛行場についてちょっと伺ひたいんですが、現在、YSなりフレンドシップなり、あるいは双発の旅客機が離着陸できるような飛行場を持っていない県というのものは若干あるのですか。どれくらいあります。幾つかあります。——いいです。それじゃ、いいです。

先ほど伊藤委員の質問にもありましたが、新しい飛行場をいま持つていない県が、つくると言つてもこれから認めにならないのですか、飛行場の新設は。

○政府委員(澤雄次君) 現在の航空整備五カ年計画では新しい特別のものは別であります、小型機のための飛行場、警備救難のための飛行場、こいういうものは別でございしますが、いわゆる公共用飛行場を新しく設置するということは、現在のところ、訓練飛行場と第二国際空港——大阪の第二国際空港のはかは目下のところ考へておりま

○前川且君 第二種の空港はずつと飛行機が入っていると思ひますが、三種空港で定期路線が入っていない飛行場、これは一体どれくらいあります。概算でつけようです。三種、二十七あります。これで定期路線が入っていない飛行場、約幾らくらいでつけようです。大体どれくらいでつけよう。

○政府委員(澤雄次君) 約五つか六つあると思ひます。

○前川且君 同じ三種で、いま定期路線が最初ちよつと飛んだけれども、いま運転休止になつて、事実上は使つていないというものはこれは一体どれくらいあります。両方合わせて幾らくらいあります。

○政府委員(澤雄次君) ただいま調べておりますので、後刻……。

○前川且君 それじゃ、あとで……。これは実はかなりあるはず。各県で飛行場をつくつてこれは補助金を出します。三種空港でもいぶん予算をつけて飛行場をつくつて、もうかな金ではできません。補助金を出して、もう飛行場をつくつたまま使われていない飛行場がたくさんあるし、あるいは初めよいように二、三、五飛行機が来て、そのまま運航休止になつた飛行場はたくさんあります。これは要員全部配置してあるんでしょうか。運輸省としては必要要員は。

○政府委員(澤雄次君) 二種空港につきましては、これは二種空港でそういう飛行場はこれは国の財産でございしますから、管理要員が派遣してございします。全部三種空港も派遣してございします。

○前川且君 一時、一県一空港主義というので、非常に熱に浮かされたように三十五、六年ごろですか、議員の皆さん方ずいぶんなつたことがありましたが、これはどうなんですか。いま一県一空港主義は、大体これも出るところは出尽くしたかと思ひますけれども、いまとなつてみて一県一空港主義というのはどう評価されますか。いまとなつて失敗したのですか、正しかったので

すか、どうなのですか。一時は非常に皆さん力をお入れになりましたけれども、結果としてはどうなのですか、結果論としては。

○政府委員(澤雄次君) これは一県一空港主義という主義は必ずしもなかったたのでございますが、各地方で非常に飛行場設置の御要望が強かった一方、その当時、航空会社はもう現在の様に統制と申しますか、合併が進んでいなかったということから、県庁で空港をつくると言え、航空会社は自分のところはそれでは飛びますということをおっしゃる飛行場ができてきたという経過は先生のおっしゃるとおりでございます。それでこれは間違いであつたかどうかということは、これは必ずしもいえないと思ひます。こういう飛行場も、定期は飛んでいなくても、いわゆるチャーター機がときどき飛んでおりますし、それから地方で事業用航空機と申しまして、種々あります。農産物を運ぶとか、そういうことに使つております。それからまた飛行場のようなのは、これはつくりたいといつてもすぐつくれるものではないといふので、そういう地域地域の先行投資という意味もあると思ひます。それでいまこの飛行場が間違つていたか、間違つていなかったかといふことを言うのはまだ時期尚早ではないかといふふうに感じております。

○前川且君 行管の航空行政監察(第二次)、これは皆さん方御存じだろと思ひます。行管の第二次の監察、これに非常にきびしくその問題を書いてあるのです。最近新設または建設中の第三種空港のなかには、三々として「その緊急度の疑わしいものもあり、それから「航空需要や採算の点から期待できない」「四〇一四一年度完成予定の松本、三宅、紋別、福井などは、今のところ定期便乗入れの予定は全くない。このようないことは、空港新設に際して、採算基準をたないままその設置が決定されていることによるものと思はれる。」と、非常にきびしい勧告が行管から出ています。

ね、四十年六月十八日でしょうか、第二次ですか、出されていますね。これについて一体どう取り組まれたか。それとどんだん三種空港を認可していったのとちよつと矛盾しますが、この行管の勧告をこれはどういふふうにお取り上げになりましたか。

○政府委員(澤雄次君) その監察の御注意をいただきましたあとには新規の飛行場はやつていないと思ひます。なお調査いたします。

○前川且君 それでは飛行場はこれは一県一空港主義というのは結局失敗だつたといふことはいまだ識者の間で実は言われていますし、これはいろいろ問題のあるところですね。これはいいです。それから、定期路線のことでちよつと一つ、二つお尋ねしておきます。定期路線はこれは運輸省が免許するのですか。この免許は一体何に基づいて、何を基準としてこれをおやりになりますか。

○政府委員(澤雄次君) 航空法の百一条に定期航空の免許基準がございまして、これに基づいております。これを若干申し上げてみますと、事業の開始が公衆の利用に適応するものであること、事業の開始によつて需要供給がバランスがとれるものであること、それから経営上及び航空保安上適切なものであること、それから事業者が適確に遂行するに足る能力を持っていること、そういうことが基準でございます。

○前川且君 澤さんだんだん声が小さくなりましたが、第二号に、「当該事業の開始によつて当該路線における航空輸送力が航空輸送需要に対し、著しく供給過剰にならないこと。」つまりこれはあれですね、お客さんに対して飛行機が余分になつてはいけな、需要供給の関係のバランスをとりなさいといふことなんですよ。これが一つですね。もう一つは、「事業計画が経営上」これは会社の経営、飛行機会社ですね。「及び航空保安上適切なものであること。」といふことですね。これをもつと平たく言えば、飛行機を飛ばしても採算がとれる。会社としては採算がとれる。保安上も心配がない。それから人があまり乗

らぬのに、やたらに飛行機を飛ばすということもない。こういうことを十分な基準にして認可しない。こういうことでしょうか。そういうふうな解釈してよろしゅうございませうか。

ていかなければ終局的には安全は確保できないといふことで、運輸省におきましても非常な、許可のときには業者が採算がとれるところ申しましたも、許可を、免許をいたしました路線についても休止あるいは廃止というものを順次勧告いたしてまいりまして、それで先ほど先生のおっしゃいましたように、現在休止線あるいは廃止線というものには非常に多くなつていふのが実情でございます。

○前川且君 それではここでお伺いしておきますが、先ほどの第二次の航空行政監察、昭和四十年六月十八日の分ですが、この監察でも、路線免許については実に強い勧告が行なわれています。たとえば、この勧告の第三のところに、「なかに、競合路線となつていふために採算がとれず運航を休止しているものも含まれていふが、このように運航休止線の多いことは、路線免許の際の審査が、必ずしも適切でなかつたことによるものではないかと思はれる。」と、たいへんきびしいきめつけ方をしていますね。そのあと少し飛ばして、「路線の免許にあつては、とくに事業遂行能力について慎重な検討を加えるなど、免許審査事務の改善をはかる必要がある。」、こういうきびしい行管から勧告が出ていますね。これは一体どのようにお考えになりましたか。この勧告に対してどう処理なさいますか。

○前川且君 実情はあつて伺いますが、この法律は運輸省が審査するということになつていますね。これは登記所の窓口と違ふのですよ。持つてきたやつはそのまま受け付けるのではないのですから、審査するからにはやはりその責任があるはずですね。そこでこの行管の勧告に対して、どう回答をあなたの方なさつたか。調べてみたら回答の回答は十月六日。そのほかのことにはたくさん回答しておりますが、この路線免許のきびしいわかれたことについてだけは、その部分だけ回答を全然空白にしてあります。これはどういふわけなんですか。

○政府委員(澤雄次君) この航空法百一条の免許基準は、これは運輸大臣自身が審査すべきものでございまして、一応この勧告にもございまして、いふゆるこの申請をいたします業界におきまして、これは絶対に経営上採算がとれるのだといふことを申し、また、需要供給の関係、バランスが必ずとれるのだといふことを事業所のほうで確信をもつて言つてきた場合に、航空保安上の安全を全うするは確保されればそういうものを免許したという事例は、この行政管理局からの勧告どおりであつた、若干あつたことはおっしゃるとおりでございます。それでその後、航空界の事業経営に対する役所の監督が非常に厳重になりまして、これは安全上の基準からも厳重になりまして、航空会社の経営は、航空会社の運営は単に安全を強化するだけではない、やはり経営の基礎も確立し

○前川且君 この間新聞に出ておりましたが、鳥取の飛行場への全日空の乗り入れがいま問題になつていふようですね。これも鳥根と鳥取に近いので、これは新聞には、これは鳥根と鳥取に近いので、これを運輸省がけつたといふと、まあこういう

う事実はないだろうと思ひますけれども、鳥取は定期路線を入れるようになさるおつもりですか。

○政府委員(澤雄次君) 鳥取の飛行場は、もちろん定期航空路線を入れることを前提として県で建設し、国がこれを補助してまいったわけでありまして、それで、会社から申請があればこれを許可するつもりでございます。ただ、先ほど申されました免許基準等の関係もございまして、非常に不採算になるという場合は免許できませんが、たとえば、東京から米子に行きます線を鳥取にちょっと寄せていくということであれば、特にそのための経費が増加するというようなこともないというところであれば、これを免許してまいりたい、このように考えております。まだ具体的な申請は出ておりません。

○前川且君 東京——米子間の利用率をちょっと調べてみましたところが、四十年、これは年間を通じて四五・六％、四十一年の最後をちょっと見ましたら、十月が五一・六、十一月が三四・四、十二月が二五・九ということ、だいたいこれ低いんですね。いま、通常どれぐらいのパーセントがあれば採算がとれるのか。これはなかなか会社は言わないと思ひますが、つかんでいらしたら、その大体のパーセントをおっしゃってください。

○政府委員(澤雄次君) これは航路・使用機種によりましてもちろん違うわけでございますが、幹線——幹線と申しますのは従来の幹線でございます。東京——福岡とか東京——札幌等では、五〇％が採算路線でございます。それから地方路線の場合には、東京——米子のような場合は、やっぱり六〇％が採算路線でございます。

○前川且君 いま、ずいぶんローカル路線は休止してありますね。ずいぶん休止した数は多いんです。たとえば、全日空の場合だったら九本休止、国内航空は十一本、東亜航空が八本、ずいぶん休止してありますね。これは一体、免許基準であつた方が考えられたときには採算がとれるということで免許したんでしょう。それがどうしてこれだけ休止しなきゃいかぬのですか。この免許基準とどうい

う関係あるんですか、これだけ休止しているうのは。

○政府委員(澤雄次君) これは、航空会社が採算がとれるという計画書を出してまいりまして、それで、その当時の事情として、運輸省といたしましてもこれは妥当であるということで免許したわけでございますが、一般的に国内航空の伸びというものが、四十一年に一般の不景気で非常に横ばいになりまして、さらに四十一年には国内航空の乗客数が非常に減少を見たわけでございまして、これは、不況のあとと、それから四十一年に連続して起きた航空事故の影響、あるいは東京——大阪間に新幹線が出たということ、これは四十年からあらわれております。そういうような諸般の情勢で国内航空の旅客というものが非常に落ちてきた。そのために不採算になったという路線が非常に多いのではないかと推測されるわけでござい

ます。

○前川且君 これは初めから採算とれるかどうかわからないのに——これはやっぱり政治路線でしょう。はつきり言つて政治路線なんでしょう。これは大臣、どうなんですか。航空路ぐらい政治路線に食ひものにされているものはないというふうにいわれていますね。これは、採算がとれないところを無理やり飛行場をつくつて、そして運輸省に圧力かけて定期航空を入れさせ、入れさせたら利用率が少なくて採算とれないから会社は休止する、あるいは赤字しながらやつていくと。そういうことを繰り返しておつたら、これはやっぱり航空会社の採算はますますとれなくなるし、航空保安上これまた問題がずっと出てくると思うんですけれども、一体これはどういうふうに処理されるんですか。こんなに多く運休が出た。初めの審査だったら採算とれるはずだったのに、どういう見通しだったのですか、これは、これからどうなさいますか。

○国務大臣(大橋武夫君) 交通機関によくあることとでございますけれども、運輸を開始して第一年目から採算がとれるというものはばかりではないよ

うでございます。数年間不採算をがまんしていけばそのうちに採算がとれるようになる。やがては累積赤字を償却して利益を生むようになる。これは交通機関の性格から見まして、そういう種類のものがいままでは多かったものでございます。ところが、御承知のように、近ごろは地方の人口が減つてきて、利用者も少なくなるというふうなこともありますし、また、先ほど局長の申し上げましたような不測の事態などもございまして、なかなか当初予定したような伸びが実現経理面においてあらわれてこない。そこへもつてきて、事故対策といたしまして、いろいろ会社としても安全のために運輸の条件が変わつてきますから、採算点も違つてくる。そうすると、いよいよ将来を案

しみにして経営してきた路線も、これを続けていくだけの力がないというふうなものが相当あらわれてきたと思つてございします。ことに国内航空のごときは、非常に累積赤字のために経営の根本的な改善が必要となつたというふうな事情もございまして、この会社の持つておる航路は最も運輸休止が多いようでございます。まあ、そういう事態でございまして、いろいろ当初の予想どおりいかなかった面もあるかと思ひますが、一面におきまして、前川委員の御指摘になりましたような、地方の政治力によつて不採算でありながらむなく航路を開設しなければならぬような事情になつたというふうな航路もあるわけでございまして、こういった点から、不採算を長く続けさせていくことは航空界の安全、将来の発展のために好ましくないという傾向で、当局といたしましても、不採算を理由にする運輸の休止というものにつきましても、積極的にこれを認めるような態度にいま変わつてきておるわけでございします。そういう点で従来の許可基準がますます甘んじな

い気分で作つていけるものでございせんので、こうしたきびしい気分のもとに今後は十分慎重に航路の開設というものを取り扱ふべきだと、かように思つております。

○前川且君 時間がもうないやうなもので、最後に一つだけ、これは大臣に申し上げたいのですが、政治路線で飛行場を強引につくる。そこへ強引に採算を度外視して、たださへ赤字の航空会社に無理やり路線を入れさせ、赤字が出る。そのしわ寄せはどこにいくかという、今度はその会社が合理化、人減らしという方向にいく。そうすると、これは整備基準とか、整備の手抜きとか、いろんな問題が起ります。これは安全に対する一つの非常な危険になるかと思ひます。その苦しまぎれに、もうかるところの線にはできるだけ飛行機を回数をふやす。飛行場の運用時間を広げろと、広げなければ回数を入れられませんか。そうすると、保安設備が追いついていけない。堂々めぐりをして非常な悪循環をしていくと思ひます。そこで、運輸省というのは国民の安全に対する責任を持つて省なんですから、この悪循環をどこかで断ち切つてもらなければ困ると思ひます。断ち切つてその安全第一の立場から企業にもそれを命ずる、あるいは妙な政治力に対してはき然たる態度をとる。そういう強い態度を私は安全という立場からとつてもらいたいと思ひます。ほんとうの話が、真剣に考えているのです。ですから、大臣はいま、それを真剣に考えたとおっしゃつたけれども、どうやって悪循環を断ち切つてきたる態度でやつていくのか、私はもう一度大臣の強い決意を伺いたいと思ひます。

○国務大臣(大橋武夫君) 従来の実情から考えまして、政治力によつて不採算路線が開設されたというところは私は絶無のことではないのであつて、この点が非常に将来の安全航空の上からいって重大な問題であるというのを考える次第でございまして、今後の航空行政の行き方といたしましては、二度とさうなやまを繰り返すべきではないということを感じいたします。

○前川旦君 きょうの私の質問はこれでやめます。これで次の方にかかります。

○理事(八田一朗君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○理事(八田一朗君) 速記を起こして。

本家につきましては、本日はこの程度にいたします。

速記をとめて。

〔速記中止〕

○理事(八田一朗君) 速記を起こして。

○理事(八田一朗君) 次に、建設省設置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案は、去る二日衆議院から送付され、本委員会に付託されました。なお、本案は衆議院におきまして修正議決されております。その修正点は、お手元にお配り申し上げましたように、附則の「昭和四十二年六月一日から施行する。」を「公布の日から施行する。」ということとでございます。

それでは、これより本案の質疑に入ります。関係当局からの御出席は西村建設大臣そのほか政府委員の方でございます。それでは御質疑のある方は、順次御発言を願います。

○北村暢君 今度の設置法の改正で、日本道路公団の監理官の定数を二名から一名に減らすことになっておるようでありますが、その理由は一体何なのか、この点をまずお伺いいたします。

○政府委員(鶴海良一郎君) 有料道路に關します行政につきましては、一つは道路公団等の監督行政という姿でございますし、もう一つは道路整備特別措置法によりまして、道路法の特別法の運用ということで行なっております。この二つの制度につきまして、従来からその合理化という問題があったわけでございますが、道路整備特別措置法の有料道路関係の行政につきましては、今回、課の充実が認められたわけでございます。と申しますのは、従来高速道路課という課でその仕事をやっておりましたが、次第に高速自動車国道等の仕事が出てまいりましたので、高速国道課と有料

道路課という二つの課に分けて仕事をすることになったわけでございます。

そういう機会におきまして、従来の監理官制度につきまして、その合理化につきまして検討をいたしました結果、仕事の配分等がありまして、監理官は一名にしてやうていけるという結論に相なったわけでございます。

○北村暢君 その高速国道課というのとは有料道路課という二つをつくるようにございしますが、高速国道課というのを至った高速自動車国道法というものが新しく制定されるようですが、これに關する日本道路公団との関係はどうなるのか。この点について、御説明いただきたい。

○政府委員(鶴海良一郎君) 高速自動車国道につきましては、別途、法律で予定路線がきまつておりまして、逐次、事業化を考へておられます。高速自動車国道につきましては、これはすべて道路公団をして有料道路として行なわしめるという方針でやっております。

○北村暢君 建設は道路公団が行なう。で、現在、高速自動車道路を、有料道路を、国道にして無料にするという国道がだんだんふえてきているということなんです。いまのところでは、私の知っている範囲ではそう簡単に、高速自動車道の国道としての無料道路に切りかえていくという点が、それほど進んでいるように承知していません。その課を一つ設けてやうていかなければならないほど事業が多くなるのか。先ほどの質問で、この道路の建設は公団がやるということのようですが、初めから高速自動車道路で、国道で有料道路でないものが、今後、できる可能性があるのかどうか。これは現在の有料道路ですらなかなか採算がとれないということ、いまの料率ではレジャー用の有料道路で、実際に産業用道路としてトラックが乗ってこない。こういうようなことで、なるべく早い機会に、これは国道にして、無料になるということが望ましい。こういうことな

んですが、名神高速道路でもそういう実態であるから、考へ方としては、中央道、その他の辺地を通る高速道路は、なかなか名神高速道路で、したがって、辺地の高速道路というのは、有料では、とても、実際問題として自動車の走らない高速道路ができてしまう。こういうことから、今後の高速道路というものを有料でなしに、国道でやうていく、こういう考へ方をお持ちになるのかどうか。この点をお伺いしておきます。

これはひとつ大臣に答弁してもらいましょう。これは大きな施策ですから。大臣、どうですか、眠っていらだめだ。

○国務大臣(西村英一君) 眠っているんじゃない局長が先に答えてから、私はあとからします。

○政府委員(養輪健二郎君) 高速道路につきましては、御承知のように、昨年、国立開発幹線自動車道建設法がきまつたわけでございます。名神高速はその一部でございますが、これについて、将来、無料でございますが、これは、今後、無料を原則としていままです。また、今後、そういう考へておりますが、いまの財政の状況、その他から言いますと、なかなか無料では、とても、高速道路が促進できないということで、有料でやらざるを得ないというふうに考へております。ただ、これが、将来、いま大体七千六百キロの幹線を大体昭和六十年、約二十年后に考へております。二十年後の経済情勢というのは、とてもいまわれわれが想像する以上のものがあろうかと思ひます。

そういう時期になるべく早くそういうものを無料にしていくという考へをわれわれは今後考へていきたいというふうに考へておりますが、現在のところは有料でやりたいというふうに考へております。また、トラックが乗らないというところでござ

います。この七千六百キロを、やはり国土開発と

いうことがまず一つの主眼になりました。高速道路だけでは国土開発はできない。やはり、高速道路は御承知のように、インターチェンジから入ってインターチェンジにおりるという形になりますので、やはり、インターチェンジを中心としたその他の道路網の整備をはかつていかないと、せっかくの高速道路が役に立たない。そういうことで、今後、高速道路を推進するにあたりましては、その他の道路、高速道路を何と申しますか、培養するような道路、こういうものの建設をあわせ考へていきたいと思います。そういう培養する高速道路その他の道路につきまして、これは当然、一般の道路として施行するわけでございしますが、そういう考へで、いまのところは、高速道路は財源の關係もございまして、有料でやりたい、その他の道路、無料の道路を非常にふやして整備をしていきたいという考へでございます。

なお、有料道路課をつくりまして、逐次、一般の有料道路と、採算のそうとれるところばかりでございまして、われわれは、高速国道課は、いまの七千六百キロの国道に關する技術的な調査から実施の設計までを担当していきたい。有料道路課においては、公団でやります。一般の有料道路と阪神、首都の道路、こういうものの調査、それから技術的な審査を担当をさしていききたい。このことで考へておりますので、一般に有料道路課の仕事も相当今後ふえるというふうに考へておる次第でございます。

○国務大臣(西村英一君) いま局長もいろいろ述べましたが、大体、現在の有料道路の制度は、建設費を払つたら、それは無料にするというたてまえになっております。しかしながら、いままでの有料道路——有料道路といひましても、民間の有料道路もいろいろありますけれども、総じて申しますと、やはり、小規模なものでございまして、かし、今後、いわゆる法律に基づきましてやる。この五道、あるいはその他の縦貫道等の大規模なものになりますと、いまの制度でいって、はた

して建設費を払うペイラインに乗るか乗らぬかというところが非常に疑問になろうと思うのであります。したがって、いまやっております小規模の有料道路というものと、これから五道をはじめ建設にかかり、それを共用に供するようになりまるといふと、またこの料金制度の立て方といったしましては、これはひとつ考えを別にしてやらなければならぬのではないかと、こう思っております。けであります。したがって、この間には、もう少ししたつてみないとわかりませんが、五道に着手して、そうしてで上がるというところになりますと、今度は、この料金制度というものにつきまして、さらに検討を要すると、私はかように考えておるのでございます。

○北村暢君 きょうは質問はまああと一問で終わります。次回に譲りたいと思うのですが、その前に、日本道路公団の共用線の、共用路線並びに駐車場別の道路計画と実績、これの資料、それから同様に首都高速道路公団並びに阪神高速道路公団の同様の資料をひとつ出していただきたい。

○国務大臣(西村英一君) 承知いたしました。

○北村暢君 それじゃこの資料を出していただいたら、またゆつくり質問をいたします。きょうはこの程度にとどめます。

○理事(八田一朗君) 速記とめて。

(速記中止)

○理事(八田一朗君) 速記起こしてください。それでは、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。

午後五時二十二分散会

六月二十二日本委員会に左の案件を付託された。
(予備審査のための付託は三月十八日)

一、自治省設置法の一部を改正する法律案

六月二十三日本委員会に左の案件を付託された。

一、傷病恩給等の不均衡是正に関する請願(第一四四四号)

一、旧軍人恩給に関する請願(第一四六〇号)
(第一四六二号)(第一四六九号)(第一四七〇号)(第一四七一七号)(第一四七五号)(第一四七六号)(第一四八二二号)(第一四八四号)(第一四八五号)(第一四九一号)(第一四九二号)(第一四九三三号)(第一四九四号)(第一五〇〇号)(第一五〇一七号)(第一五〇二二号)(第一五一六号)(第一五一七号)(第一五一八号)(第一五一九号)(第一五二〇号)(第一五二二二号)

一、金沢郵政監獄局長野野政監獄局への統合反対に関する請願(第一四九〇号)

一、年金(恩給)の増額及び公立学校共済組合健康保険証の終身使用に関する請願(第一五一〇号)

第一四四四号 昭和四十二年六月九日受理
傷病恩給等の不均衡是正に関する請願

請願者 東京都新宿区市ヶ谷本村町四二財団法人日本傷痍軍人会内 奈良栄

三

紹介議員 山下 春江君

この請願の趣旨は、第五七〇号と同じである。

第一四六〇号 昭和四十二年六月十日受理
旧軍人恩給に関する請願

請願者 宮城県仙台市河原町二ノ八ノ二四宮城県軍恩連盟南村学区支部内

高橋徳男

紹介議員 高橋文五郎君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一四六二二号 昭和四十二年六月十二日受理
旧軍人恩給に関する請願

請願者 栃木県足利市柳原八六〇 岡田広

紹介議員 田村 賢作君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一四六九号 昭和四十二年六月十二日受理
旧軍人恩給に関する請願

請願者 石川県羽咋郡高浜町高浜一五六

伊藤秀雄

紹介議員 任田 新治君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一四七〇号 昭和四十二年六月十二日受理
旧軍人恩給に関する請願(四通)

請願者 岐阜県郡上郡八幡町城南町二二三ノ五軍恩連郡上支部内 藤代信有

外三名

紹介議員 古池 信三君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一四七一七号 昭和四十二年六月十二日受理
旧軍人恩給に関する請願(四通)

請願者 熊本県飽託郡天明村字中無田七九七 小山松雄外三名

紹介議員 林田 正治君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一四七五号 昭和四十二年六月十三日受理
旧軍人恩給に関する請願

請願者 栃木県塩谷郡藤原町大字滝八五九

沼尾真一郎

紹介議員 田村 賢作君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一四七六号 昭和四十二年六月十三日受理
旧軍人恩給に関する請願

請願者 東京都保谷市富士町四ノ一八ノ七

横田豊治

紹介議員 安井 謙君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一四八二二号 昭和四十二年六月十三日受理
旧軍人恩給に関する請願(一通)

請願者 石川県鹿島郡中島町字笠師才一五

甲 細谷久米二外一名
紹介議員 任田 新治君
この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一四八四四号 昭和四十二年六月十四日受理
旧軍人恩給に関する請願(三十四通)

請願者 熊本県菊池郡大津町 西本寅利外三十三名

紹介議員 沢田 一精君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一四八五五号 昭和四十二年六月十四日受理
旧軍人恩給に関する請願

請願者 千葉県市川市下貝塚町五八九 原捷吉

紹介議員 小沢久太郎君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一四九一号 昭和四十二年六月十四日受理
旧軍人恩給に関する請願

請願者 栃木県塩谷郡高根沢町太田四六七 加藤庄太

紹介議員 田村 賢作君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一四九二二号 昭和四十二年六月十四日受理
旧軍人恩給に関する請願

請願者 三重県上野市野間三九七 岡田鉄男

紹介議員 斎藤 昇君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一四九三三号 昭和四十二年六月十四日受理
旧軍人恩給に関する請願(一通)

請願者 茨城県東茨城郡常盤村大場一、八八六 大場薫外一名

紹介議員 中村喜四郎君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一四九四号 昭和四十二年六月十四日受理
旧軍人恩給に関する請願(五通)

請願者 熊本県玉名市青木九一ノ一 寺
本二外四名
紹介議員 林田 正治君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一五〇〇号 昭和四十二年六月十五日受理
旧軍人恩給に関する請願

請願者 三重県亀山市天神町 安田治
紹介議員 井野 碩哉君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一五〇一号 昭和四十二年六月十五日受理
旧軍人恩給に関する請願

請願者 熊本県下益城郡松橋町大字両仲間
右山二雄外八名
紹介議員 園田 清充君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一五〇二号 昭和四十二年六月十五日受理
旧軍人恩給に関する請願(二通)

請願者 新潟県長岡市山田町一ノ一三新潟
県軍恩連盟長岡市連合支部内 金
内浪次外一名
紹介議員 佐藤 芳男君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一五一六号 昭和四十二年六月十五日受理
旧軍人恩給に関する請願

請願者 新潟県中頸城郡妙高村 宮下政紀
紹介議員 山本茂一郎君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一五一七号 昭和四十二年六月十五日受理
旧軍人恩給に関する請願

請願者 広島市国泰寺町一ノ五ノ一三 田
辺松太郎
紹介議員 藤田 正明君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一五一八号 昭和四十二年六月十五日受理
旧軍人恩給に関する請願

請願者 新潟県栃尾市湯尾町丁一九一ノ子
小林仁助
紹介議員 小柳 牧衛君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一五一九号 昭和四十二年六月十五日受理
旧軍人恩給に関する請願

請願者 栃木県安蘇郡沼沼町大字栃本一、
七四四沼沼町軍人恩給連盟内 小
林松太郎
紹介議員 植竹 春彦君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一五二〇号 昭和四十二年六月十五日受理
旧軍人恩給に関する請願(三通)

請願者 熊本県菊池郡大津町大字陣内二、
〇三一 畑中茂外二名
紹介議員 林田 正治君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一五二一号 昭和四十二年六月十五日受理
旧軍人恩給に関する請願(五通)

請願者 栃木県宇都宮市上金井町一二四
池田善次外四名
紹介議員 船田 讓君

この請願の趣旨は、第一二三三号と同じである。

第一四九〇号 昭和四十二年六月十四日受理
金沢郵政監獄の長野郵政監獄局への統合反対に
関する請願

請願者 富山市新緑曲輪一富山県知事 吉
田実外一名
紹介議員 櫻井 志郎君

この請願の趣旨は、第一二四四号と同じである。

第一五一〇号 昭和四十二年六月十五日受理
年金(恩給)の増額及び公立学校共済組合健康保険
証の終身使用に関する請願(十一通)

請願者 岐阜県美濃市常盤町 深尾光枝外
百七十九名
紹介議員 千葉千代世君

この請願の趣旨は、第一〇四号と同じである。

六月二十六日予備審査のため、本委員会に左の案
件を付託された。

一、国家公務員共済組合法及び公共企業体職員
等共済組合法の一部を改正する法律案(衆)

国家公務員共済組合法及び公共企業体職
員等共済組合法の一部を改正する法律案
国家公務員共済組合法及び公共企業体職
員等共済組合法の一部を改正する法律

(国家公務員共済組合法の一部改正)

第一条 国家公務員共済組合法(昭和三十三年法
律第二百八十八号)の一部を次のように改正する。
目次中「第九十三条の二」を「第九十三条の三」
に改める。

第二条 第一項第三号を削り、同項第四号を同
項第三号とし、同項第五号及び第六号を一号ず
つ繰り上げ、同条第二項中「又は第三号」を削
り、同条第三項を削る。

第九条第三項本文中「組合員」の下に「その組
合の組合員であつた者のうちから、その組合に
係る各省各庁の所属の職員が組織する国家公務
員法第八八条の二の職員団体又は公共企業体等
労働関係法(昭和二十三年法律第二百五十七号)
第三条の労働組合(以下「職員団体」と総称す
る。)が推薦した者を含む。」を加える。

第四十二条第二項中「月以前の組合員であつ
た期間三年間における掛金の標準となつた俸給
の総額を三十六(当該三年間における組合員期
間の月数が三十六に満たないときは、その組合
員期間の月数)で除して得た額」を「月の掛金の
標準となつた俸給」に改め、同条に次の二項を

加える。

3 給付事由が生じた日の属する月以前一年内
に次の各号の一に該当する場合には、当該各
号に掲げる俸給を当該各号に規定する昇給が
あつた後の期間における掛金の標準となつた
俸給として、前項の規定を適用する。

一 公務により病気にかかり、又は負傷した
ため退職し、又は死亡した者の俸給につ
き、給付事由が生じた月の一年前の俸給
(その者が給付事由が生じた月の一年前に
組合員の資格を有していなかつた場合に
は、その後において組合員の資格を取得し
た月の俸給。以下この項において「一年前
の俸給」という。)より二号俸をこえる昇給
があつた場合 一年前の俸給より二号俸
(政令で定める者)については、三号俸)上位
の俸給

二 前号に規定する者以外の者の俸給につ
き、一年前の俸給より一号俸をこえる昇給
があつた場合 一年前の俸給より一号俸
(政令で定める者)については、一号俸)上位
の俸給

4 前項の規定の適用については、昇任、転任
又はこれらに準ずる措置による俸給の増額
は、昇給とみなす。

第四十二条の次に次の二条を加える。
(年金を受けるべき遺族の範囲)

第四十二条の二 年金を受けるべき遺族の範囲
は、組合員又は組合員であつた者の配偶者、
子、父母、孫及び祖父母で、組合員又は組合
員であつた者の死亡の当時主としてその収入
により生計を維持していたものとする。

2 第二条第二項の規定は、前項の規定を適用
する場合について準用する。

3 第一項の規定の適用については、子又は孫は、
十八歳未満でまだ配偶者がいない者又は組合員で
あつた者の死亡の当時から引き続き別表第三の
上欄に掲げる程度の廃疾の状態にある者に限る
ものとし、組合員又は組合員であつた者の死亡

の当時胎児であつた子が出生した場合には、その子は、これらの者の死亡の当時主としてその収入によつて生計を維持していたものとみなす。

(年金以外の給付を受けるべき遺族の範囲)

第四十二条の三 年金以外の給付を受けるべき遺族の範囲は、次に掲げる者とする。

一 組合員又は組合員であつた者の配偶者、子、父母、孫及び祖父母で組合員又は組合員であつた者の死亡の当時主としてその収入により生計を維持していたもの

二 前号に掲げる者を除くほか、組合員又は組合員であつた者の死亡の当時主としてその収入により生計を維持していた者

三 組合員又は組合員であつた者の配偶者、子、父母、孫及び祖父母で第一号に該当しないもの

第四十三条第一項を次のように改める。

給付を受けるべき遺族の順位は、次のとおりとする。

一 年金を受ける者の順位は、第四十二条の二第一項に規定する順序

二 年金以外の給付を受ける者の順位は、前条各号の順序。ただし、同条第一号又は第三号に掲げる者の間においては、それぞれ当該各号に規定する順序

第七十二条第一項第十号を同項第十一号とし、同項第九号の次に次の一号を加える。

十 年金者遺族一時金

第八十三条第四項中「遺族年金」の下に「又は年金者遺族一時金」を加える。

第四章第三節第四款中第九十三条の二を第九十三条の三とし、第九十三条の次に次の一条を加える。

(年金者遺族一時金)

第九十三条の二 次の各号の一に該当するとき、組合員又は組合員であつた者の遺族に年金者遺族一時金を支給する。

一 組合員が公務傷病により、組合員である間

に、又は退職後に死亡した場合において、遺族年金を受けるべき遺族がないとき。

二 退職年金を受ける権利を有する者が公務傷病によらないで死亡した場合において、遺族年金を受けるべき遺族がないとき。

三 組合員期間が十年以上二十年未満である者が公務傷病によらないで組合員である間に死亡した場合において、遺族年金を受けるべき遺族がないとき。

四 遺族年金の支給を受ける者がその支給を受ける権利を失い、以後年金を受けるべき遺族がないとき。

五 組合員期間二十年以上の者が退職年金の支給を受けることなく公務傷病によらないで死亡した場合において、遺族年金を受けるべき遺族がないとき。

2 年金者遺族一時金の額は、次に掲げる金額とする。

一 前項第一号、第三号又は第五号に該当する場合においては、遺族年金を受けるべき遺族がいたとしたらば受けるべきこととなる遺族年金の額の十二分の一に相当する金額(その組合員がすでに退職年金又は廃疾年金の支給を受けている場合には、すでに支給を受けた年金の総額を控除した金額)

二 前項第二号に該当する場合において、すでに支給を受けた年金の総額が、遺族年金を受けるべき遺族がいたとしたらば受けるべきこととなる遺族年金の額の十二分の一に相当する金額に満たないときは、その差額

三 前項第四号に該当する場合において、すでに支給を受けた退職年金、廃疾年金及び遺族年金の総額が、その遺族が受けていた遺族年金の額の十二分の一に相当する金額に満たないときは、その差額

第九十九条第二項第一号中「掛金百分の五十、国の負担金百分の七十」に改め、同項第二号中「百分の四十二・五」を「百分の三十七・五」に、「百分の五十

七・五」を「百分の六十二・五」に改め、同項第三号中「廃疾年金又は」を「廃疾年金、」に改め、「遺族年金」の下に「又は第九十三条の二第一項第一号の規定による年金者遺族一時金」を加え、同条第四項中「国家公務員法第八十二条の二の職員団体又は公共企業体等労働関係法(昭和二十三年法律第二百五十七号)第三十二条の労働組合(以下「職員団体」と総称する。))」を「職員団体」に、「同項第一号及び第四号中「国の負担金」とあるのは「職員団体の負担金」と、同項第二号中「国の負担金百分の五十七・五」とあるのは「国の負担金百分の十五、職員団体の負担金百分の四十二・五」を「同項第一号中国の負担金百分の七十」とあるのは「国の負担金百分の二十、職員団体の負担金百分の六十二・五」と、同項第二号中「国の負担金百分の二十、職員団体の負担金百分の四十二・五」とあるのは「国の負担金百分の二十、職員団体の負担金百分の四十二・五」に改め、同項第三号及び第四号中「国の負担金」とあるのは「組合の負担金」に改める。

別表第二を次のように改める。

別表第二

組合員期間	日数
一年以上 二年未満	三〇日
二年以上 三年未満	六〇日
三年以上 四年未満	九〇日
四年以上 五年未満	一二〇日
五年以上 六年未満	一五〇日
六年以上 七年未満	一八〇日
七年以上 八年未満	二一〇日
八年以上 九年未満	二四〇日
九年以上 一〇年未満	二七〇日
一〇年以上 一一年未満	三〇〇日
一一年以上 二二年未満	三三〇日
二年以上 三三年未満	三六〇日
三三年以上 四四年未満	三九〇日
四年以上 五五年未満	四二五〇日
五五年以上 六六年未満	四六〇〇日
六六年以上 七七年未満	四九五〇日
七七年以上 八八年未満	五三五〇日

一八八以上一九九未満	五七五
一九九以上二〇〇未満	六一五

(公共企業体職員等共済組合法の一部改正)
 第二条 公共企業体職員等共済組合法(昭和三十一年法律第百三十四号)の一部を次のように改正する。

第十條第三項中「組合員」の下に「(組合員であつた者のうちから、公共企業体等労働関係法(昭和二十三年法律第百五十七号)に規定する労働組合で当該公共企業体の所屬の職員が組織するものが推薦した者を含む)」を加える。
 第二十五條の見出しを「(年金を受けるべき遺族の範囲)」に改め、同條第一項中「この法律において「遺族」とは」を「年金を受けるべき遺族の範囲は」に改め、同條の次に次の一條を加える。
 (年金以外の給付を受けるべき遺族の範囲)
 第二十五條の二 年金以外の給付を受けるべき遺族の範囲は、次の各号に掲げる者とする。
 一 組合員又は組合員であつた者の配偶者、子、父母、孫及び祖父母で組合員又は組合員であつた者の死亡の当時主としてその収入により生計を維持していたもの
 二 前号に掲げる者を除くほか、組合員又は組合員であつた者の死亡の当時主としてその収入により生計を維持していた者
 三 組合員又は組合員であつた者の配偶者、子、父母、孫及び祖父母で第一号に該当しないもの

第二十六條第一項を次のように改める。
 給付を受けるべき遺族の順位は、次のとおりとする。
 一 年金を受ける者の順位は、第二十五條第一項本文に規定する順序
 二 年金以外の給付を受ける者の順位は、前条名号の順序。ただし、同條第一号又は第三号に掲げる者の間においては、それぞれ当該各号に規定する順序

第四十八條第十号を同條第十一号とし、同條第八号及び第九号を一号ずつ繰り下げ、同條第七号の次に次の一号を加える。
 八 年金遺族一時金
 第五十九條の次に次の一條を加える。
 (年金者遺族一時金)
 第五十九條の二 次の各号の一に該当するとき
 第五十九條の二 次の各号の一に該当するとき
 は、組合員又は組合員であつた者の遺族に年金者遺族一時金を支給する。
 一 退職年金を受ける権利を有する者が死亡した場合(第五号に規定する場合を除く)において、遺族年金を受けるべき遺族がないとき。
 二 減額退職年金を受ける権利を有する者が死亡した場合(第五号に規定する場合を除く)において、遺族年金を受けるべき遺族がないとき。
 三 組合員期間十年以上二十年未満の組合員が死亡した場合において、遺族年金を受けるべき遺族がないとき。
 四 遺族年金の支給を受ける者がその支給を受ける権利を失い、以後年金を受けるべき遺族がないとき。
 五 組合員期間二十年以上の者が退職年金の支給を受けることなく死亡した場合において、遺族年金を受けるべき遺族がないとき。
 六 年金者遺族一時金の額は、次に掲げる金額とする。

一 前項第一号又は第二号に該当する場合において、すでに支給を受けた年金の総額が、遺族年金を受けるべき遺族がいたとしたならば受けるべきこととなる遺族年金の額の十二年分に相当する金額に満たないときは、その差額
 二 前項第三号又は第五号に該当する場合においては、遺族年金を受けるべき遺族がいたとしたならば受けるべきこととなる遺族年金の額の十二年分に相当する金額(その組合員がすでに廃疾年金の支給を受けている場合に

は、すでに支給を受けた年金の総額を控除した金額)
 三 前項第四号に該当する場合において、すでに支給を受けた退職年金、廃疾年金及び遺族年金の総額がその遺族が受けていた遺族年金の額の十二年分に相当する金額に満たないときは、その差額
 第六十六條第一項第一号中「(昭和二十三年法律第百五十七号)」を削り、同項第二号中「費用の百分の五十七・五(専従職員及び組合員に使用される組合員に係る長期給付に要する費用について、百分の十五)」を「費用(専従職員及び組合員に使用される組合員に係るものを除く)の百分の四十二・五」に改め、同條第四項中「又は前項に規定する労働組合は、第一項又は前項を」第三項に規定する労働組合又は国は、第一項、第三項又は前項に改め、同項を同條第五項とし、同條第三項の次に次の一項を加える。
 4 国は、組合員に係る短期給付及び長期給付に要する費用の百分の二十に相当する金額を負担し、その金額を毎月末日までに組合に払い込まなければならない。
 別表第三を次のように改める。

組合員期間	日	数
一年以上	二	三〇日
一年以上	二	六〇日
一年以上	三	九〇日
一年以上	四	一二〇日
一年以上	五	一五〇日
一年以上	六	一八〇日

七年以上	二二〇日
八年以上	二四〇日
九年以上	二七〇日
十一年以上	三〇〇日
十一年以上	三三〇日
十一年以上	三六〇日
十一年以上	三九〇日
十一年以上	四二五
十一年以上	四六〇日
十一年以上	四九五
十一年以上	五三五
十一年以上	五七五
十一年以上	六一五

附則
 (施行期日)
 第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、第一条中国国家公務員共済組合法第九條第三項本文及び第百十一條第四項本文の改正規定並びに第二条中公共企業体職員等共済組合法第十條第三項の改正規定は、公布の日から施行する。
 (国家公務員共済組合法の一部改正に伴う経過措置)

七年以上	二二〇日
八年以上	二四〇日
九年以上	二七〇日
十一年以上	三〇〇日
十一年以上	三三〇日
十一年以上	三六〇日
十一年以上	三九〇日
十一年以上	四二五
十一年以上	四六〇日
十一年以上	四九五
十一年以上	五三五
十一年以上	五七五
十一年以上	六一五

第二条 第一条の規定による改正後の国家公務員共済組合法(以下この条において「新法」という。)

第四十二條第二項から第四項までの規定は、この法律の施行(前条本文の規定による施行をいう。)(以下「施行日」という。)(の属する月の初日から適用する。

2 施行日の属する月の初日(以下この条において「適用日」という。)(前に国家公務員共済組合法の退職(死亡を含む。以下次項において同じ。))をした組合員に係る同法の規定による退職年金、減額退職年金、通算退職年金、廃疾年金又は遺族年金(国家公務員共済組合法の長期給付に関する施行法(昭和三十三年法律第二百二十九号。以下この項において「施行法」という。))の規定によりこれらの年金とみなされる年金を含む。)(で、適用日の前日において現に支給されているものについては、適用日の属する月分以後、その額を新法及び施行法の規定により計算した額とする。

3 適用日前に国家公務員共済組合法の退職をした者及び適用日に組合員であつた者で適用日以後三年内に同法の退職をした者に係る年金たる長期給付の給付額の算定について新法(前項を含む。)(の規定を適用した場合において、当該規定により算定した年金の額が第一条の規定による改正前の国家公務員共済組合法(以下この条において「旧法」という。)(の規定により算定した年金の額より少ないときは、旧法の規定による年金の額をもつて当該年金の額とする。

4 施行日前に給付事由が生じた年金以外の給付で旧法の規定による遺族がいいため支給されなかつたものについて、当該組合員であつた者の死亡の時において新法の遺族の範囲に関する規定を適用するとしたならば当該年金以外の給付の支給を受けるべき遺族がある場合は、施行日において、その新法の規定による遺族に当該年金以外の給付を支給する。

5 施行日前に給付事由が生じた年金以外の給付(前項に規定するものを除く。)(に係る遺族の範

囲及び順位については、なお従前の例による。

6 新法第九十九條第二項、第三項及び第五項、第二百二十四條の二第四項並びに第二百二十五條(同法第二百二十六條第二項において準用する場合を含む。)(の規定は、施行日の属する月分以後の掛金及び負担金について適用し、同月分の月分の掛金及び負担金については、なお従前の例による。

7 新法別表第二の規定は、施行日以後に給付事由が生じた給付について適用し、同日前に給付事由が生じた給付については、なお従前の例による。

(公共企業体職員等共済組合法の一部改正に伴う経過措置)

第三条 施行日前に給付事由が生じた年金以外の給付で第二条の規定による改正前の公共企業体職員等共済組合法の規定による遺族がいいため支給されなかつたものについて、当該組合員であつた者の死亡の時において同条の規定による改正後の公共企業体職員等共済組合法(以下この条において「新法」という。)(の遺族の範囲に関する規定を適用するとしたならば当該年金以外の給付の支給を受けるべき遺族がある場合は、施行日において、その新法の規定による遺族に当該年金以外の給付を支給する。

2 施行日前に給付事由が生じた年金以外の給付(前項に規定するものを除く。)(に係る遺族の範囲及び順位については、なお従前の例による。

3 新法第六十六條第一項、第三項及び第四項の規定は、施行日の属する月分以後の負担金について適用し、同月分の月分の負担金については、なお従前の例による。

4 新法別表第三の規定は、施行日以後に給付事由が生じた給付について適用し、同日前に給付事由が生じた給付については、なお従前の例による。

(国家公務員共済組合法の長期給付に関する施行法の一部改正)

る施行法の一部を次のように改正する。

第二条の見出しを「定義等」に改め、同条に次の一項を加える。

3 この法律において、新法の規定による年金(この法律の規定により新法の規定による年金とみなされる年金を含む。)(を受けるべき遺族の範囲及び順位については、新法第四十二條の二及び第四十三條に定めるところによるものとし、新法の規定による年金以外の給付(この法律の規定により新法の規定による年金以外の給付とみなされる給付を含む。)(を受けるべき遺族の範囲及び順位については、新法第四十二條の三及び第四十三條に定めるところによるものとする。

第二十九條第一項各号列記以外の部分中「(新法第二條第一項第三号に規定する遺族をいう。以下同じ。)(を削る。

(国家公務員共済組合法の長期給付に関する施行法の一部改正に伴う経過措置)

第五條 前条の規定による改正後の国家公務員共済組合法の長期給付に関する施行法第二條第三項及び第二十九條第一項の規定は、施行日の属する月の初日から適用する。

(日本鉄道建設公団法の一部改正)

第六條 日本鉄道建設公団法(昭和三十九年法律第三号)の一部を次のように改正する。

附則第八條第三項中「第四項」を「第五項」に改める。

(新東京国際空港公団法の一部改正)

第七條 新東京国際空港公団法(昭和四十年法律第百十五号)の一部を次のように改正する。

附則第六條第三項中「第四項」を「第五項」に改める。

昭和四十二年七月四日印刷

昭和四十二年七月五日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局