

第六十八回 参議院大蔵委員会

会議録第十二号

昭和四十七年三月三十日(木曜日)
午前十時四十一分開会

出席者は左のとおり。

委員長
理事

委員

前田佳都男君

柴田 葵君

戸田 菊雄君

多田 省吾君

中村 利次君

青木 一男君

伊藤 五郎君

大竹平八郎君

栗原 祐幸君

棚辺 四郎君

津島 文治君

西田 信一君

桧垣徳太郎君

竹田 四郎君

成瀬 裕治君

松井 誠君

横川 正市君

吉田忠三郎君

渡辺 武君

野末 和彦君

水田三喜男君

國務大臣

政府委員
大蔵政務次官
大蔵大臣官房審
議官

大蔵省關稅局長
運輸省航空局監
理部長

赤羽 桂君

住田 正二君

- 委員長(前田佳都男君) ただいまから大蔵委員会を開会いたします。
- それでは、関税定率法等の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)及び航空機燃料税法案(内閣提出、衆議院送付)○沖縄派遣の報告に関する件
- 委員長(前田佳都男君) ただいまから大蔵委員会を開会いたします。
- 横川正市君 航空機燃料税法についての質問を少しあげたいと思いますが、最初に、空港整備五年計画の案を事務当局からいただきました。
- 第一にお伺いいたしたいのは、最近の飛行機の安全度に対する一般の市民の受け取り方といまざか、その点から二、三お聞きをいたしたいと思うのですが、きのうも私のところへ係の方が来ましたから、あなたが飛行機に乗るときに、全く何の不安もなしに乗りますかと質問いたしましたら、やつぱりこう乗るときからおりるときまで何となく不安というか、やっぱり安心感というものはないという返事が返ってきて、私もちょっと意外に思いました。何ということなしにそういう不安が一般市民の中にあるということ、それから、航空機といふのは、近代社会すでに国民の足としては一般化し普遍化しているわけなんですが、そのギャップについて、一体どうこれを、全く安心できる国民の足にしていくかと、こういう点が、かかる今までか。たとえば人身事故というようなものや、新聞報道されておりますように、器材の
- 横川正市君 航空機の事故につきましては、航空法に規定がございまして、人身事故が起きた場合とか、あるいは機体がこわれた場合というのが、事故の扱いになっております。先ほど先生からお話を出ました、途中で故障が起きて引き返したというようなものは、事故でございません。事故は、飛行機がこわれたとか、あるいは乗つておられるお客様、あるいは貨物に損傷があつたというものを事故として取り扱つております。
- 横川正市君 そこで、いま大体三社ですね、日本とそれから全日空と東亜国内航空ですか。そのほか大体こまかいのを入れますと五十ぐらいあるようですが、そのこまかいところは一応おきましたが、この三社の大体運航に対する事故率といふようなもののペーセンテージは、どういうふうになります。
- 政府委員(住田正二君) 昭和四十一年から昭和四十五年度までの統計について申し上げますと、まず日本航空につきましては、昭和四十一年度は事故率がゼロでございます。昭和四十二年、四十三年、四十四年もゼロでございます。四十五年におきまして、十万時間当たりの件数でございます。これが、一・九二件ということがあります。そこには、かかる金百空でございますが、昭和四十一年に事故件数が二件ございました。これを十万時間に換算いたしますと、十万時間当たり二・一二件

取り違えによるところの、途中で予定外のところへ着陸をするようなものとか、いろいろあるわけですが、事故という範囲というのはどこまでいうのか、その点をひとつお聞きをいたしたいと思います。

○政府委員(住田正二君) 航空機の事故につきましては、航空法に規定がございますが、昭和四十一年はございません。四十二年に三件ございました、十万時間当たり一四・二九件。四十三年がございませんで、四十四年は一件ござります。これが十万時間当たり〇・八八件。昭和四十四年に二件ございます。十万時間当たりが一・四一件。

昭和四十五年はございません。それから国内航空でございますが、昭和四十一年はございません。四十二年に三件ございました、十万時間当たり一・〇二件。それから四十三年に一件ございました、十万時間当たり〇・八八件。昭和四十四年に二件ございます。十万時間当たりが一・四一件。

○横川正市君 この航空機事故、ことに人身事故が起きた場合は、もう他の事故と比較にならないぐらい悲惨な状態になるわけなんですがね。大体国際的な先進国あたりでの事故率と、それからこの三社のそれぞれの事故率と比べてみますと、これは大体どうなんですか。多いですか少ないですか。それとも引きわめて良好なんですか。

○政府委員(住田正二君) 死亡事故について申し上げますと、死亡事故のあった年と、何もなかつた年と差があるわけでございますが、最近の、先ほどと同じような年率で申し上げますと、昭和四十一年、死亡事故につきましては、日本では二件ござります。死亡者数が百八十三人、で、十万時間当たりの事故件数が〇・九八件。一億人キロ当たりの死亡者数が三・三二という数になつております。そのときにおきますアメリカの件数が五件ございます。死亡者数が七十二名。十万時間当たりの事故件数が〇・一一。一億人キロ当たりの死亡者数が〇・〇四ということです。それから世界の統計——ICAOの統計でございます

が、昭和四十一年に三十二件ござります。十万時間当たり〇・三四件。死亡者数は千一人。一億人キロ当たりの死亡者数が〇・四四ということで、昭和四十一年に限つて見ますと、日本のほうは、アメリカや世界の平均よりもかなり高い数字になつております。しかしながら、昭和四十二年から昭和四十五年までは、日本におきまして死亡事故はございません。そのときは世界では四十二年が三十件、死亡者数が六百七十八人、四十三年が事故件数が三十七件、死亡者数が九百五十人、四年が事故件数が三十二、死亡者数が九百五十七人、四十五年が事故件数が二十八、死亡者数が七百人ということで、これは日本がゼロでございまさから、そのときには日本のはうがはるかに低いということになります。不幸にいたしまして、昨年二回の事故によりまして二百三十人の人が死んでおりますので、数字は変わってまいりますが、いま申し上げましたような点から申し上げまして、日本の事故数といふものは、必ずしも高くなつといふことが言えると思ひます。

○横川正市君 先般参考人の意見の中にちょっと

私どもとしても非常に、何といひますか、斬新的な意見だと思う点が一つあつたんですが、それは頻度に伴う輸送力から大型化という、そういう方向をとらざるを得ない。その大型化ということになれば、ジャンボを国内幹線に飛ばすということになるが、そのジャンボを飛ばせる場合には、日本独占でなしに、他社との間にファイフティーファイフで利益率を分配するというような、そういう方向で運航計画を建てるなどうかという提案をしたが、実は受け入れられなかつた。こういう参考人の意見がございました。私はそれと全く関連させて聞くわけじゃないんです、今度の場合、全体の計画としては五千六百億ですかの総額が一応この計画の中に乗つてきておりまづけれども、しかし、実際にそれが妥当な完全なる法案、あるいは営業その他からくる企業性といひますか、そいつたもの等に十分な対応策ができるかどうかという点を含めてちょっとお聞きしたい

のですけれども、企業性の立場に立つて、三社が幹線あるいはローカルでそれぞれ競争しなければいけないような状態に置かれると、この状態については、これは日航が担当いたします。それから、国内の主要線については、これは全日空が担当いたします。それから、まるつきりのローカルについては東亜航空、あるいは国内航空が担当いたしますといふよう、そういう企業形態で完全なる企業性から脱却した公共性といひますか、そういう経営のあり方で、同時に、この整備のしかたその他は、各社ごとにやるんではないに、これらは一つの事業団なら事業団が整備を一括して行なうべきでございまして、企業として安全を無視したような経営をやることで、これはもう航空企業としての経営の資格がないんじゃないかというようにわれわれは考えておるわけを導入するという考え方をいまとつております。

○政府委員(住田正二君) いま日本の国内航空運送が競争しているというお話をござりますけれども、実情はむしろ独占の傾向にあると言つていい

ことは、幹線だけでありまして、ローカル線は原則として独占的に運営されているという現状でございます。幹線のようにお客さんが多いところは、やはり独占の弊害が出ますので、二社で現状だけをやらせるとか、あるいは全日空はどうする、国内航空はどうする、いわゆる独占体制を前提とする航空といふものは、現段階では考えておりません。

○横川正市君 たとえば幹線という考え方ですね、その幹線という考え方方は、逐次プロペラ機、あるいは半ジェットからジェットへ切りかえていく、それから航空機利用のシェアは、これはまあ幹線というようなものに匹敵するような地方ローカルの趨勢というものが変わつてくる、そういう幹線という考え方というのは変わつたわけじやないですか。たとえば鹿児島なら鹿児島への、東京—鹿児島間の路線といふのは、これは一応ローカル線といふのは、あくまでも東京、大阪、札幌、福岡間の一つの、いわゆる日航が就航しておるところだけが幹線といふのではなく、やがてはその

線でも、原則として競争させるという原則を承認しております。したがいまして、今後お客様が非常にふえるという点から考えて、お客様に対するサービスの向上ということを考え、航空機事業のよな場合に、いわゆる商業的に、企業的にものごとを考えないで、何らかの方策といふものがあるんぢやないか。たとえば国際線については、これは日航が担当いたします。それから、非常に見ていいと思うのですが、そういうふうに変わってきた場合は、変わってきた状態に対応する考え方で進めるわけですか。

○政府委員(住田正二君) 幹線の定義としては、法律に書いてあるわけではありませんし、正確な定義はないわけですが、従来の行政上の扱いといたしましては、いわゆる幹線島、東京—福岡と、旅客があまり変わらないようになると、東京、大阪、福岡、この四つの空港を結ぶ路線を幹線といふことにいたしておつたわ

けでございます。

○政府委員(住田正二君) 幹線の定義といつましに、この場でたびたび議論されておりますけれども、最終的には、現段階では、現在の幹線の定義を変える必要はないんじゃないかという結論で、問題を将来に残したという形になつております。したがいまして、今後旅客需要など申し上げました運輸政策懇談会で答申をいただく際にも、幹線についても再検討したらどうかという話が出て、一応の討議がなされたわけでございますけれども、最終的には、現段階では、現段階の定義を変える必要はないんじゃないかという結論で、問題を将来に残したという形になつております。したがいまして、今後旅客需要の変化がありました際には、またあらためて検討するということになつております。

○横川正市君 そうすると、東京—福岡—沖縄といふ路線と、それから東京—鹿児島—沖縄といふ路線が、利用者の、いわば匹敵する状態になると、いうような場合は、これは幹線の考え方といふのは、ええと、いうことが言えますか。

○政府委員(住田正二君) 先ほど申し上げました

ように、旅客需要の変化によつては、あるいは幹線の定義を再検討するということになると思いま

すので、その際、かりに鹿児島はやはり幹線空港

としての扱いをすべきであるということであれば、幹線の定義は変わってくると思ひます。ただ、実際問題といたしまして、幹線になるかなならないかの実益というの、日航がやるかどうかといふ問題になるわけでござります。したがつて、別の判断といたしまして、鹿児島に日航を入れたほうがいいか悪いかといふことからいえば、と思います。したがいまして、そういう点を考慮ながら、将来、検討してきめるということになると思ひます。

自分でやる分野と、二つあると思います。国の行なう分野といたしましては、今度五ヵ年計画で明示されている航空保安施設を整備するとか、あるいは飛行場の滑走路に援助するとか、そういうのが国分野である。その他、管制官を養成して、管制方法を円滑にやるという、そういう国の分野があるわけです。

同時に企業がやる分野があるわけです。企業がやる分野といたしましては、航空に必要な整備の人間を十分確保する、あるいは十分教育する、あるいは必要なパイロット数を養成し確保する、教育するというような企業の責任に関することだと思います。したがいまして、もし企業が整備も自分でやらないと、あるいはパイロットも自分でやらないと、ということになると、航空企業としての存在価値があるかないかという問題にならうかと思ひます。先ほど申し上げましたように、とにかくまず航空企業におきましては、安全といふことが営業の第一といひますか、安全を除いて営業はないわけでございまして、その意味から言へば、安全な整備をやる、あるいは安全に飛ばし得るパイロットを自分で養成するというのが、航空企業の使命といひますか、企業それ自体ではないかと思ひます。したがつて、それをほかの人がやるということは、現段階ではわれわれとしては考えていないわけであります。むしろそういうことになると、現在の航空企業のあり方それ 자체を根本的に再検討することにならうかと思います。

けです。たとえは焼坑の事故をもっていは国鉄の事故が絶滅できないというのは、一体これは、何といいますか不可抗力という範疇なのか、それとも当然は可能な、いわゆる人身事故としては可能な防止のできる範疇なのか、こういう点を私どもは考えてみますと、後者が多いと思うのですよ。どこかが手を抜いているんですよ。このどこかが手を抜かないようにするための方策というものはないだろかと、私どもはそういうふうに考えるわけです。それで航空関係では、先ほど報告受けましたように、いまあなた自身が福岡に出現する、何日か、飛行機を利用いたしましよう。どの飛行機を利用しますか。あいている飛行機を利用しますか。それとも、日航をまず利用し、なければ、しかたがないから全日空に乗りましよう、こういう国民の一般的な航空機に対する不信感というものをあなた自身がどうやつたらぬぐうことがであります、一〇〇%ですと、こういう信頼度

は東亜国内との対比において、安全性の面ですぐれているというだけではなくて、やはり世界的なレベルにおいて他の外国の航空会社に比較しても、安全性の点においてやはり相当すぐれた体制が整備されているということが言えると思います。これはやはり日航自体が努力してここまで持ってきたということであろうと思います。したがって、全日空の場合も、東亜国内の場合も、当然自分の企業の努力において安全性の向上につとめるべきものであって、運輸省といたしましては、会社がそういうふうに努力するという方向に指導するのが、われわれの任務であるといふように考えております。われわれが企業の中に立ち入って、実際にこまかいことまで指示するというのは、現在の企業体制からいえば、そこまで航空局が、運輸省が介入すべき問題じやなくて、やはり会社自体が努力して、安全性を向上するということにつとめる、運輸省としては、その方向に指導していくことが、現在の任務であるといふふうに考えております。

○横川正市君 ですから、行政がそういうふうに、自分の分限だけは守っているけれども、その

性、営業性、サービスとか、そういういたものに依存するものとして、限界が私はあるんじやないかと思う。そういう限界を考えながら、いまの各航空会社が完全なる安全性を維持して、国民の足としての機能を持つということになれば、いまのままの体制でいいかどうか、この点を私どもやはり疑問として持つわけですが、さきの答弁とあわせてひとつ答弁していただきたい。

○政府委員(住田正二君) 航空の安全性というのは、国のサイドから行なう分野と、民間企業が自分でやる分野と、二つあると思います。国に行なう分野といったしましては、今度五ヵ年計画で明示されている航空保安施設を整備するとか、あるいは飛行場の滑走路に援助するとか、そういうのが国分野である。その他、管制官を養成して、管制方法を円滑にやるという、そういう国の分野があるわけです。

かと思ひますけれども、現在、毎年六百人ぐらい養成いたしております現状におきましては、パイロットの質が悪くなつておる、パイロットの質といいますか、パイロットの試験を受ける人の質が落ちているということはないと思います。

○横川正市君 私の意見とあなたの考え方とすれば違つておる一点は、国が保安設備としてやるべき分野と、それから企業が当然企業としてやらなければならぬ分野とに一線を画そうとするのがあなたたちの考え方で、私はやはり一線を画するところが非常にむずかしい一つの限界があるんじやないか。その限界を国がある程度カバーしていくかないと、将来いろいろ大きな問題が起こるんじやないか、その点を指摘しているわけです。たとえば佐藤内閣が、事故が起りますと、本会議でかかることは一切今後行なわないようにいたしますという答弁をいたしましたね。これは何回あるわ

○政府委員(住田正二君) 先ほど申し上げましたように、確かに事故率等を見ましても、あるいは会社の運航体制、整備体制を見ましても、現在の三社の間に開きがあるということは明らかであると思います。そういう結果、たとえば幹線のお客さんを見ましても、日航が七〇%くらい乗っているのに、全日空は五〇%くらいしか乗つていないうといふ結果が、そのため出ているのじゃないかと思います。で、そういうことは非常に不幸なことと思うのでござりますけれども、しかし、それはやはり企業の問題ではないかと考えております。やはり安全性という問題については、企業が措置すべき問題である。日航の場合を例にとりましても、もちろん全日空とか、あるいは

かと思ひますけれども、現在、毎年六百人ぐらい養成いたしております現状におきましては、パイロットの質が悪くなつておる、パイロットの質が落ちているということはないと思ひます。

○横川正市君 私の意見とあなたの考え方とすれば違つてゐる一点は、國が保安設備としてやるべき分野と、それから企業が当然企業としてやらなければならぬ分野とに一線を画すとするのがあります。たなたちの考え方で、私はやはり一線を画するこれが非常にむずかしい一つの限界があるんじやないか。その限界を國がある程度カバーしていくかないと、将来いろいろ大きな問題が起るんじやないか、その点を指摘しておるわけです。たとえば佐藤内閣が、事故が起りますと、本会議でかかることは一切今後行なわないようにいたしましたが絶滅できないというのは、一体これは、何といいますか、不可抗力という範疇なのか、それともけです、たとえば炭坑の事故あるいは国鉄の事故、航空機事故。行なわないながら、事故が絶滅できませんと、後者が多いと思うのですよ。ど当然は可能な、いわゆる人身事故としては可能な防止のできる範疇なのか、こういう点を私どもは考えてみますと、後者が多いと思うのですよ。どこかが手を抜いているんですよ。このどこかが手を抜かないようにするための方策というものはないだろかと、私どもはそういうふうに考えるわけです。それで航空関係では、先ほど報告受けましたように、いまあなた自身が福岡に出張する、飛行機を利用しますか。あいている飛行機を利用しますか。それとも、日航をまず利用し、なければ、しかたがないから全日空に乗りましよう、こういう国民の一般的な航空機に対する不信感というものをあなた自身がどうやつたらぬぐうことができるとお考えになりますか。私どもは、一般の国民の利用者の立場に立つてみて、Aの航空会社であります、一〇〇%ですと、こういう信頼度

○政府委員(住田正二君) 先ほど申し上げましたように、確かに事故率等を見ましても、あるいは会社の運航体制、整備体制を見ましても、現在の三社の間に開きがあるということは明らかであります。そういう結果、たとえば幹線のお客さんを見ましても、日航が七〇%くらい乗っているのに、全日空は五〇%くらいしか乗っていないといいうような結果が、そのために出ているのには、不幸なことと思うのでござりますけれども、しかし、それはやはり企業の問題ではないかと考えております。やはり安全性という問題について、企業が措置すべき問題である。日航の場合を例にとりましても、もちろん全日空とか、あるいは東亜国内との対比において、安全性の面ですぐれてはいるというだけではなくて、やはり世界的なレベルにおいて他の外国の航空会社に比較しても、安全性の点においてやはり相当すぐれた体制が整備されているということが言えると思います。これはやはり日航自体が努力してここまで持つてきただけではなくて、運輸省といいましては、会社がそういうふうに努力するという方向にがつて、全日空の場合も、東亜国内の場合も、当然自分の企業の努力において安全性の向上につとめるべきものであつて、運輸省といいましては、運輸省が介入すべき問題じやなくて、やはり会社自体が努力して、安全性を向上するということにつとめる、運輸省としては、その方向に指導するのが、われわれの任務であるというように考えております。われわれが企業の中に立ち入つて、実際にこまかいことまで指示するというのではなくて、現在の企業体制からいえば、そこまで航空局が、運輸省が介入すべき問題じやなくて、やはり会社自体が努力して、安全性を向上するということにつとめる、運輸省としては、その方向に指導していくといふことが、現在の任務であるといふふうに考えております。

○横川正市君 ですから、行政がそういうふうに、自分の分限だけは守つておるけれども、その

分限以外なところで出てきたものは、自分の責任に帰さないという、そういう考え方ではなしに、事実上運輸省というお役所は、ただぼんとあるわけじやないですよ、これはやはり国民の運輸省としてその業務を担当しているわけですよ。その国民の考え方の中に、Aの企業とBの企業について大きな隔たりがあるのだと、それは一体何なんだといつたら、それは資本構成の問題とか、營業率の問題とか、それから利益率の問題とか、それからくるところの乗員の養成の問題とか、整備の問題とかにも全体的に関連していくことであって、それを企業の責任だということで、帰することで済まされるかどうかという、こういう問題があると私は思うのですけれども、どうですか。たとえば、いま幹線におけるところの乗客は、日航はきわめて黒字ですと、あるいは全日空は赤字ですと、赤字は、おまえのほうが企業能力がないから赤字なんだということでおけるかどうか。いわゆるシェアの問題というのは、幾ら資本主義社会においても、バランスがとれるように、たとえば一つの路線に対しても二つのバスを認可するときに、シェアがあつて、そうして一四〇%か五〇%乗客があるが、その会社は一〇〇%しか能力がない。それならば二社をひとつ許可しましようと、こういうふうになつて、その路線における競争といふものを認可するわけでしょう。六〇%か四〇%しかないところに二社許可するわけはないわけです。これは一社で当然まかない得るならば、一社が営業的に成り立つような許可のしかたをやるわけでしよう。だから、あなたのほうの言う、いわゆる企業の努力によってカバーすべきものだという範疇から、はみ出した点は、一体あなたのほうでは實際上どう考えますかという点で、先ほど私が例を出したように、たとえば福岡—沖縄線が幹線か、あるいは東京—鹿児島—沖縄線が幹線かと。いや、それは日航を入れましよう。そうすると、ここでは七〇%のシェアを日航が取るでしょう。そつると、ますますそれは、いままで鹿児島なら鹿児島の七〇%か八〇%持つておつた

会社というものは、二〇%に企業成績が落ちてくる。そういう企業成績が落ちたことが、安全、保安というようなものを、万全対策がとれない、完全な乗員を養成できない、そういう結果にならなければ、いかということを私どもは思っているわけなんです。

これは具体例を出しましたけれども、一般論としても、そういうことは言えるわけじゃないですか。

〔委員長退席、理事柴田栄君着席〕

シェアが五〇%のところに、資本主義社会の競争で、サービスさえやればおまえたちは企業は成り立つんだから、三社営業を許可しましようなんということはやらないでしよう。運輸省として、そういうあなたのほうの許可方針から逆に考えてみて、現在のいわゆる保安とか安全とか、あるいはそれに伴うところの対策とかいうものは、各社とも完全かどうか。事故が起つた場合に、運輸大臣が責め辞任をするだけじゃ済ませられぬであります。運輸大臣だけがやめればいいという問題じやよ。どうよしなお。どうよしなお。運輸大臣

ないでしょ。そういうのはなしに、事故を完全に一〇〇%なくするための方策というものがあつていいんじやないかと私は指摘をしているわけです。あなたの考え方からいえば、非常に企業というのは、おれはここまで責任を持ちますけれども、そのほかはもう責任を持まんよという考え方だが、事故が起つた場合の責任の度合いといふものは、そういうものじやないでしよう。これは航空会社だけの責任ではなしに、もう総合的にやはり事故の責任をとらなければいけないという問題が出てくるんじやないですか。そういう点から、私どもとしては、いまのこの状態がこのままいいかどうかということを指摘しているわけです。

を整備する人あるいは飛行場の整備をする人、それが大体九割ぐらいにならうかと思います。残つた一割あるいは実際には全体としては5%程度の人が、航空会社の監督の業務をやっているということで、したがって、監督行政というものは、少數の人間でやっているわけでございまして、それには限界があるうかと思います。もし企業のやること自体について、監督行政が責任を負うということになれば、やはり企業の中に立ち入って仕事をやっていくこととでなければ、監督行政といいますか、企業のやることについての最終的な責任を負うこととはできないことになると思ひます。そういう現状でありますので、やはり監督行政としての限界があるわけで、先ほど申し上げましたように、企業が努力しているかどうか、あるいは企業の努力の方向が妥当であるかどうかといふようなことを見て、指導していくというのが、われわれの監督側の立場あるいはやるべき仕事ではないかというように考えておるわけであります。

○横川正市君 これは少し平行線のようですかね。もう一回お聞きをいたしますが、一般的の国民の感じとして、飛行機を利用する場合に、まず日航を選んで、座席がなくて、急用だから全日空を選びますという、そういう安全の問題についての不安全感といいますか、あるいは信頼感といいますか、そういうものは企業だけの責任であつて、あなたの方には全く責任がないという、そういう考え方ですか。

○政府委員住田正二君 むしろ私のほうで問題があるといえば、全日空に対する指導が十分でなかつたということではないかと思います。全日空に対しましては、これまでたびたび勧告もいたしておりますし、あるいは定期的な監査あるいは臨時的な立ち入り検査等を通じていろいろ指導をしておりますが、役所の指導が十分徹底されるかどうか、そのとおり実行するかどうかというのには、やはり企業の責任の問題であると思います。現在、日航のほうが信頼性が高い、全日空のほうが低いということは、役所の責任ではないというふうに考えております。

○横川正市君 これは変な例を出すようですがれども、プロ野球が幾つあるのか——十二かな、十二社かな、大学とか高校を出てきた優秀な選手を自分の金のあるにまかせて集めて絶対強いチームをつくるということ、これは成り立たないから、言ってみればおまえ順番でだれをとれ、順番でだれをとれと言つて、一応各社でもって努力していきますよね。私はその意味では、たとえばあなたのほうがかりに口出しをしない場合であつても、日航は全日空へ、あるいは全日空は東亜航空へというふうに、航空企業全体が国民の足としての信頼感を高めるようなその処置を、そういう対策を當時行なつていないと、エゴイズムだけでは、自分だけはいいけれども、他社はかつてやりなさいだけでは、航空企業全体の信頼というもののというのは、これは低下するだらうと思うんですよ。これは国民にとつちやきわめて不幸なことなんですね。そういう点では、そうすると運輸省として

どういう努力をいたしておりますか。

○政府委員(住田正二君) 先ほど申し上げましたのは、運輸省として直接企業にどの程度介入するかという点について申し上げたわけでございますけれども、企業間の技術援助あるいは提携ということについては、これまでたびたび指導いたしておりますし、現に、たとえば全日空の⁷⁷という航空機でございますけれども、このオーバーホールは日航にやらしておったわけござります。最近、日航が⁷⁷の継続を取りやめることとしましたので、ことしあたりからはやめておりませんけれども、それまでは全部今は日航でオーバーホールをして、それに伴って全日空のほうから整備員が行つて、いろいろ勉強するということで、全日空の整備の腕があがつてきているわけでございます。それから一昨年の閣議了解に基づきまして、後発会社である東亜国内航空に対する援助あるいは日航、全日空においていろいろ勉強するということになつておりますし、これは整備の面につきましても、パイロット養成の面につきましても、現在行なわれております。そういう技術的な援助ということは、私どもの指導によりましていたしております。

○横川正市君 だから私は、大体三社あるいは五

十社あるというような、事故が起こった場合に、

きわめて大きな影響力を持つ企業ですから、その

企業ができるだけできるだけというより、完

全にそういう事故をなくすという意味での対策

として、方針があるのじやないか。たとえば整備

などについては、企業独自にやるのじやなしに、

そういうわざ共通性を持たせてやつたらどうか

ということを一番最初にぼくは聞いたわけなん

です。そういうことが次小部分から拡大されて

いって、それで各社のマイナスがカバーされて

いれば、完全に安全性が保たれていくといふこと

であります。ただ、運輸省がそういうことをやつたらどうかということは言えないが、企業間

がそういう努力をして、一〇〇%事故をなくする

ことについては、これまでたびたび指導いたしてありますし、現に、たとえば全日空の⁷⁷という航空機でございますけれども、このオーバーホールは日航にやらしておったわけござります。最近、日航が⁷⁷の継続を取りやめることとしましたので、ことしあたりからはやめておりませんけれども、それまでは全部今は日航でオーバーホールをして、それに伴つて全日空のほうから整備員が行つて、いろいろ勉強するということで、全日空の整備の腕があがつてきているわけでございます。それから一昨年の閣議了解に基づきまして、後発会社である東亜国内航空に対する援助あるいは日航、全日空においていろいろ勉強するということになつておりますし、これは整備の面につきましても、パイロット養成の面につきましても、現在行なわれております。そういう技術的な援助ということは、私どもの指導によりましていたしてお

ります。

○横川正市君 一番問題は、こういう事故が起

こつたときに、非常に大きなショックになる問題

ですから、その事故をなくすための一つの方策

として、私は単に企業努力、航空事業の企業努力

だけに期待しないで、やはり行政的にも、ある意

味で適切な指導というものがあつてしかるべき

ではないか。そして事故が起こつたときに、大

臣がやめましただけで事が済まされておつたので

は、それは問題だといふ点を、強く私どものほう

で指摘をいたしておきたいと思うのです。

それから今度の場合、この間の参考人の意見の

中にも少しあつたわけなんですけれども、課税さ

れる額を上回つて値上げの申請というものが出てき

ておるわけですが、運輸省としては、これをどう

取り上げるつもりですか。

○政府委員(住田正二君) 現在、航空定期三社か

ら二三%の運賃の値上げ申請が出ております。

○政府委員(住田正二君) 現在、航空定期三社か

ございまして、したがって、ローカル線については、シェアとか、あるいは競争によつて企業の経営といふものが脅かされると、そういうことはないわけだと思います。問題は、幹線の問題でございまして、幹線につきましては、先ほども申し上げましたように、十五年間にわたつて日航と全日空とが競争してやつてきていたということで、その結果、競争の結果、日航のほうの信頼度が高くて、お客様も非常に多くなつていて、という現状でございますけれども、それを変えて、日航にお客さんは乗つてはいけないんだ、むしろ全日空をお乗りなさい、というような指導というのは、役所の側としては、ちょっととりかねるのではないかと思ひます。確かに企業経営というものが、安全性に非常に大きな影響を持つといふことは、先生のおっしゃるとおりでありますし、われわれとしても、過当競争にならないよう、行政指導はしてきているわけでござりますけれども、幹線の問題についていえば、最近確かに日航と全日空の間に格差が生じておりますけれども、これは需要が非常に落ちてきた場合に、その影響が全日空に非常に大きく響いたということでありまして、一昨年の万博の当時を考えますと、それほど側として調整するということは、当面考えていいなわけでござります。

○横川正市君 そこで、ちょっととさつき例にも引いたわけなんですが、幹線の考え方は、いまのところ変わるものはないわけですね。

○政府委員(住田正二君) 先ほど申し上げましたように、現状では変えるということは考えておりません。

○横川正市君 この空港整備五カ年計画の推進に伴つて、滑走路が、ジェットを受け入れる態勢が逐次出ておりますね。で、その態勢が出てきても、それは現状のままで、こういうふうに考えていいわけですか。

○政府委員(住田正二君) 先ほど申し上げました

ように、将来、旅客需要の流れに変化があつた場合には、再検討する必要があるかと思いますけれども、単に飛行場の滑走路を長くしたとかなどは、幹線の定義を変えていくということだけです。幹線は常に競争してサービスするという考え方ですか、もし幹線というものの定義を変える場合ですね。

○政府委員(住田正二君) 一昨年の運輸政策懇談会の答申あるいは閣議了解によりますと、現在、幹線は日航と全日空の二社がやっておりますけれども、将来、東亜国内航空が会社が大きくなつて、安全性について問題がないという場合には、幹線に東亜国内航空を入れるということが認められております。したがつて、将来は三社になる可能性もあるかと思います。ただ、先ほど来のお話

したがつて、東京から鹿児島に行く路線、あるいは鹿児島から沖縄に行く路線といふものは、ローカル線になるわけでございます。したがつて、その場合には、五つの幹線空港を結ぶ路線が幹線である。幹線に東亜国内航空を入れるということが認められておりません。したがつて、その場合には、日航は沖縄路線は福岡—沖縄も利用し、それから鹿児島—沖縄も利用するということになるわけですか。それとも沖縄への線は、福岡—沖縄線だけ、こういうことになるわけですか。

○政府委員(住田正二君) 日航がやりますのは、福岡—沖縄だけでございます。

○横川正市君 需要が大きくなつて鹿児島—沖縄の航路が開発された場合には、これは、そろそろと全日空とか東亜航空とかいうものが担当するということになるわけですか。

○政府委員(住田正二君) そのとおりでござります。

○横川正市君 何にいたしましても、この航空事業の安全の問題で、私どもやはりいまの国内企業の中に、企業努力という面もあらうけれども、相対的な、たとえば日航は非常に長い時間をかけたとか、全日空はまだ歴史が浅いとか、東亜航空は期間的にまだできて日も浅いとか、そういう会社

額は五千六百億という变成つておられます。そ

の財源手当でどうするかという問題でございま

すけれども、最近航空の大衆化が進んできている

この問題については、いわば公共料金というふう

いう問題ですよ。しかもそれが、物価その他へど

ういうはね返りをするのか、この点を非常に心配

をいたしておりますわけですが、あなたのほうでは、

けなんですが、実際にはこれはいま、この問題も

言つております。それから、先ほど申し上げまし

た日航、全日空の技術援助についても触れており

ます。

○横川正市君 今度の場合ですね、航空燃料に対する課税、それが目的的性を持つていてるわ

けなんですが、実際にはこれはいま、この問題も

言つております。それから、先ほど申し上げまし

たように、現在作業を進めているわけでございま

す。

○政府委員(住田正二君) うような意見はいまお持ちになつておりますか、どうですか。

○政府委員(住田正二君) 東亜国内航空につきま

しては、昨年の「ばんだい」号の事件のあとに、

経営面あるいは運航面、両面にわたりまして検査

をいたしまして勧告を出しております。その中

に、資本をさらに充実するようなどうことを

言つております。それから、先ほど申し上げまし

た日航、全日空の技術援助についても触れており

ます。

○横川正市君 ういうのはね返りをするのか、この点を非常に心配

をいたしておりますわけですが、あなたのほうでは、

けなんですが、実際にはこれはいま、この問題も

言つております。それから、先ほど申し上げまし

た日航、全日空の技術援助についても触れており

ます。

○政府委員(住田正二君) ういうのはね返りをするのか、この点を非常に心配

をいたしておりますわけですが、あなたのほうでは、

けなんですが、実際にはこれはいま、この問題も

言つております。それから、先ほど申し上げまし

た日航、全日空の技術援助についても触れており

ます。

○横川正市君 ういうのはね返りをするのか、この点を非常に心配

をいたしておりますわけですが、あなたのほうでは、

○・○八%ということになつております。一万余の八でござります。したがつて、航空運賃の値上げといひますか、航空運賃の物価に対する影響といふのは、国鉄とか、私鉄とか、そういうものと比較しますとかなり低いものになつてゐるわけでござります。

ていなわけですね。やがてこれは鹿児島まで延びますし、それから北海道まで行けば、ずっと今まで伸びていくわけです。この新幹線網といふのが完全にでき上がった時点は、われわれはどうせこの世にいなくなるかもしれませんけれども、しかし、この新幹線網といふものと、それから国内の航空運賃とのバランスはどうとどうとされておるのですか。

す航空輸送の役割りでござりますけれども、私どもいたしましては、長距離の都市間の輸送において航空輸送が大きな分野を持つというようになります。で、中距離になりますと、新幹線の分野もあるうかと思いますけれども、長距離になりますと、やはり航空の分野ではないかと思います。将来、新幹線網が全国的に整備されるという場合に、私どもいたしましては、新幹線と航空とを競争させるというようなことは考えておりません。むしろ航空の将来といふものは、もちろんある程度バラ色ではあるわけでござりますけれども、しかし一方いろいろな制約があるわけでございます。一つは飛行場がなかなか得られないということ、あるいは騒音問題とか、そういう点を考えますと、航空需要がどんどん伸びていって、日本の国民の相当数が常に飛行機で旅行するということにはならないわけで、やはり新幹線で運べる分野については新幹線でやってもらつて、航空はできるだけ航空の特性に合った輸送分野を担当するということにならうかと思ひます。で、総合交通体系上、航空の運賃と国鉄の運賃とをどう調整するかということでござりますけれども、現在、航空法のたてまえでは、適正な原価、適正な利潤

○横川正市君 最近の航空機利用のシェアであります。によって運賃を算出するということになつておなりまして、一応国鉄運賃がどうあるかということとは無関係に判断するたてまえございますけれども、総合交通体系上許される範囲内で何らかの調整をしたい。具体的に申し上げますと、航空ではなくて済むような輸送分野については、できるだけ国鉄との摩擦を避けるような運賃体系を導入するというようなことに考えてみたいと思っております。

が、これは趨勢としてはやや伸びということなのですか、それともある程度伸びていたものがやや低下と、こう見るわけですか。その原因は一体何ですか。ただ、「ばんだい」号とか、あるいは自衛隊機の衝突事故とか、そういうことですか。他に何かの原因はありますか。

○政府委員(住田正一君) 昭和三十五年から昭和四十五年までの十年間における航空需要の伸びは年率約三〇%でござります。で、四十二年から十五年の間の伸びが特に著しいわけでございますが、年率三四%ぐらいの伸びになっております。で、四十六年、本年度は大体八%ぐらいにそれが下がるという見通しでございます。この八%に下がります大きな原因といたしましては、やはり景気の後退ということが大きいのではないかと思ひます。しかし四十六年から四十七年度にかけてはかなり回復いたしますし、昭和五十年には四千万人になる。昭和四十六年が千六百七十万でござりますが昭和五十年には四千万人になる。これは年率約二五%の伸びでござります。

○横川正市君 この伸び率の低下は、そうすると将来は絶対予定どおりな伸び率へ回復をすると、こう見ておるわけですか。

階で確実に四千万になるということは申し上げにくいわけですが、それでも、大体その程度の数字になるのではないかというようと考えております。

五ヵ年計画による空港整備、保安整備をするわけなんですが、その中で、成田あるいは関西空港の設備に二千六百六十億円、その他羽田とか伊丹の整備に千百八十億円、保安設備に七百億円、騒音対策四百四十億円、その他六百五十億円となるわけなんですが、この中の騒音対策というはどの程度の完遂率を目的にしているわけですか、騒音対策としては。

○政府委員(住田正一君) 現在私どもが運輸省でやつております騒音対策は、空港周辺の病院、学校の防音工事、それから共同利用施設に対する補助、それから騒音地帯の民家の立ちのき移転補償でございます。そのうち学校、病院あるいは共同利用施設につきましては、昭和五十年までに当面必要なものは大体いただけるのではないかというようになっています。若干遠いといいますか、ボーダーラインにあるような場所にあるところは残るかと思いますけれども、当面だれが見てもこれは防音工事をしなきやならぬというようなものにつきましては、手当ができるというように考えております。まあ一部病院などにつきましては、工事はなかなかむずかしいということでおおいはおくれる場合があるかと思います。

それから移転補償につきましては、現在のところあまり進んでおりません。これは代替地を取得することが非常にむずかしいとか、あるいは移転補償をする場合に土地を買い上げるわけでござりますが、土地の価格の算定についていろいろ問題があつてなかなかきまらなかつたということが大きな原因でございますけれども、鑑定制度をもう少し確立するなり、あるいはこの航空燃料税に関連いたしまして譲与税が地元に交付されることになりますので、そういう譲与税を使って代替地を補償するということで移転補償を促進したいと考えております。

今後の大きな問題といたしましては、民家の防音工事をどうするか、ということがあるのであります。これは現在やつておりますのは、いわゆる航空機騒音防止法に基づいて騒音対策を実施した

しているわけでござりますけれども、これは民家の防音工事が対象になつております。最近、御承知だと思いますけれども、成田の周辺について、千葉県が当面公団の肩がわりというような形で、民家の防音工事をやることになつております。それから昨年の環境庁長官の勧告中心にも、民家の防音工事をやるということで盛られております。本年度の予算におきましても、民家の防音工事に関する調査費を千六百万円ほど取りまして、かりに防音工事をやる場合には、どういう工事をしたらいいかということで現在調査をしております。したがつて、今後四十八年になりますが、四十九年になるかわかりませんけれども、民家の防音工事についても前回まで検討していくべきといふふうに考えております。

○横川正市君 民家の防音工事の結論について、は、そういうふうにいまの時点で言えることは、四十八年ないしは四十九年の間といたことであります。それともある程度はつきりとした目標を立てて検討するということですか、どうですか。

○政府委員(住田正二君) 環境庁の勧告も出でておりますし、私どもとしてはできるだけ早く実施したいというふうに考えております。

○櫻川正市君 最後に一問 まあ今度方針として打ち出されたその方針によれば、かつて岩手県の上空で起こったような自衛隊機との接触事故といふようなものは、日本のこの空域では絶対起こらないという、そういう万全な対策を立ててその方針をきめられたものと思うわけですがどうですか。

あの事故のあと、運輸省と防衛庁の間で話をいたしまして、民間空路とそれから、防衛庁の自衛隊の訓練空域を分離するということ、自衛隊車両用の訓練空域を設定いたしておりますが、まだ今

度現在国会のほうへ提出いたしております航空法の一部改正の中で、管制権、これはまあ民間の航空の管制をやる空域でございますけれども、その中で、自衛隊が訓練をするという場合には、運輸大臣の許可を受けて、場所とか時間等を限定して行なうということにいたしております。そういう措置がとられますと、原則として自衛隊機と民間

機が一緒に飛ぶということがないわけでございま
すから、昨年のような事故は起こらないというよ
うに考えてよろしいかと思います。

○政府委員(住田正二君) 現在、日航と全日空、東西国内の三社があるわけでございます。三社について共通では必ずしもないかと思いますけれども、現状では保護育成の必要ない程度には成長しているというふうに考えております。日航の場合には世界のランクの六番目ぐらいに入る会社になっていますし、全日空につきましても運んでいたる旅客の数で言えば、やはり十番以内に入る大きな会社になっているわけでございます。

○戸田菊雄君 おととい、大体大綱については質問をいたしておりますから、その続きを質問してまいりたいと思います。

まず第一点は、今後の乗員養成について運輸省としてはどういうふうに考えているか、あるいは現行のパイロット数はどのぐらいで、それからスチュワーデスがどのぐらいおるか、この辺の内容について定期三社でけつこうですが、説明をしていただきたい。

しましては、運輸省の航空大学校で養成するものが百三十名、それから防衛厅に訓練を委託したり、あるいは防衛厅のジエットパイロットを割り当てて、そこで年次計画でもつて養成していくが、それが百二十名。それから日航、全日空、東亜国内の三社が自分の会社で養成しているもののが三百五十名、計六百名でございます。現在は外人パイロットを含めまして不足の状況であるわけでございますが、その六百名の養成規模を続けますと、大体昭和四十九年以降にバランスがとれるということになりますか。

それからスチュワーデスの数はいま調べまして後ほど御報告いたします。

○戸田菊雄君 各社ごとの養成内容はわかりますか。日航は幾らで、全日空が幾らで、東亜が幾ら、内容はわかりますか。

○政府委員(住田正一君) ちょっと調べまして……。

○戸田菊雄君 わかりました。いま説明がありましたが、年間六百名、一応運輸省関係が百三十五名、それから防衛厅で百二十名、こういう説明があつたんですが、これは歳出科目は何によつてなされておりますか。大体一人当たり、この前日航社長の説明によつて四千万円見当かかると言つておられます。これはどういう歳出科目でなつておられるわけですか。

○政府委員(住田正一君) 運輸省の航空大学校で養成しております経費は一般会計でございます。

航大でパイロット一人当たりの経費が約九百万ぐらいかけております。それから先ほどのパイロットの数でございますけれども、日航千百名、全日空が七百名、それから東亜国内が三百名というところでございます。

○戸田菊雄君 この防衛厅養成については、何か運輸省と特定の協定が何かあって、あるいは話しているが、そこから先ほどのパイロットの数でございますけれども、日航千百名、全日空が七百名、それから東亜国内が三百名ということが、それが一つ。

それから、運輸省が航大にしてパイロットに

しましては、運輸省の航空大学校で養成するもののが百三十五名、それから防衛厅に訓練を委託したり、あるいは防衛厅のジエットパイロットを割り込んでもらつて民間航空のほうに使っておりますが、それが百二十名。それから日航、全日空、東亜国内の三社が自分の会社で養成しているものが三百五十名、計六百名でござります。現在は外人パイロットを含めまして不足の状況であるわけでございますが、その六百名の養成規模を続けてまと、大体昭和四十九年以降にバランスがとれるというになりますかと思ひます。

それからスチュワーデスの数はいま調べまして後ほど御報告いたします。

○戸田菊雄君 各社ごとの養成内容はわかりますか。日航は幾らで、全日空が幾らで、東亜が幾ら、内容はわかりますか。

○戸田菊雄君 悉く承知いたしました。いま説明がありましたように、年間六百名、一応運輸省関係が百三十名、十五名、それから防衛庁で百二十名、こういう説明があつたんですが、これは歳出科目は何によつてなされておりますか。大体一人当たり、この前日航社長の説明によつて四千万円見当かかると言つておられます。これはどういう歳出科目でますか。なつておられるわけですか。

○政府委員(住田正二君) 運輸省の航空大学校で養成しております経費は一般会計でござります。

○戸田菊雄君 この防衛厅養成については、何か運輸省と特定の協定が何かあって、あるいは話しているのがあって、そして年次計画でもつて養成していくという、こういう関係になつておるわけです。か、それが一つ。
それから、運輸省が航大に出してパイロットをといでございます。

送り込むわけですが、それは直ちに操縦可能なそ
ういう状況ですか。それとも各社にいつてからい
るいろ、当然すぐに運転はできないでしようか
ら、それぞれ見習いとかそういう関係になるんだ
ろうと思うのですが、その養成体制はどういう
かつこうになつていてるでしょうか。

それから定期三社がそれぞれ養成しているとい
うのは、結局養成の内容としては、航大その他に
運輸省でさしてやつているんですか。それとも日
航社長が言つたように、大部分がその必要に応じ
てジャンボ養成などはアメリカへ連れていくってや
るとか、そういう随時必要に応じて条件を考えて
養成している、いろいろなケースがあるだろうと
思うのですが、その辺の養成の内容等については
どういう状況になつておりますか。

○政府委員(住田正一君) 防衛厅のほうに現在民
間航空会社三社から委託しております数字は約六
十名でございます。この六十名という規模につき
ましては、毎年運輸省と防衛厅の話し合いできめ
ております。

それから民間の三社がやつておられます自社養成
のやり方でございますが、三社それぞれ別でござ
いまして、日航の場合には主としてアメリカに
もつていて、アメリカで養成しております。それ
から全日空の場合には、アメリカあるいはイギ
リスのほうに委託して養成いたしております。一部
は岡山空港のフライイング・サービスという会
社がございますが、そこに養成を委託しております
す。それから東亜国内航空の場合には、日本の使
用事業者に委託して訓練いたしております。

それから、航大の卒業生の技能程度でございま
すけれども、航大では単発を終えまして、双発を
一部やつて卒業するという形になつております。
卒業いたしましてから日航に入った場合と、全日
空に入つた場合と養成方式が違いますが、いずれ
にいたしましても日航、全日空におきましてさら
に双発過程について訓練を受け、日航の場合には
ターボパイロットの訓練を受け、全日空の場合に
は双発からYSに進んで、YSの操縦士になると

送り込むわけですが、それは直ちに操縦可能なそういう状況ですか。それとも各社にいってからいろいろ、当然すぐに運転はできないでしようから、それぞれ見習いとかそういう関係になるんだろうと思うのですが、その養成体制はどういうかっこくなっているでしょうか。

それから定期三社がそれぞれ養成しているといふのは、結局養成の内容としては、航大その他に運輸省でさしてやっているんですか。それとも日本社長が言つたように、大部分がその必要に応じてジャンボ養成などはアメリカへ連れていくつてやるとか、そういう随時必要に応じて条件を考え養成している、いろいろなケースがあるだろうと思うのですが、その辺の養成の内容等についてはどういう状況になつておりますか。

O 政府委員(住田正一君) 防衛庁のほうに現在民間航空会社三社から委託しております数字は約六

○戸田菊雄君 将来航空機がだいぶ増勢の傾向にあります。あることは、この間の説明でもそのとおりなんです。やはりその基幹であるところのパイロット養成について一つ方針を持つべきじゃないかと思うのです。あるところは航大、あるところは自衛隊とか、あるときは各社ごとにやらせる、こういう状況ですね。だからこういう養成に対しても、やはり飛行機増勢に対して安全各般の問題からいつて、当然国が一定の指針を持って養成すべきじやないか、こういうふうに私は考えるのですけれども、経費の分担等についてはこれはいろいろあるでしょう。それはあるけれども、方針はやはり運輸省なら運輸省で明確化していく必要があるんじゃないかと思う。そういう考えはどうですか。

戸田謙蔵君 ここに私は思想的にものとを判断する
出た。したがつて、私どももいたしましては当初
先生のお話のような方向で考えておったわけですが
ざいますけれども、民間の識者としては、現状の
ままでいいんじやないかという結論が出ているわ
けでございます。

るわけではないけれども、防衛廳等にいって養成をする、確かに技術革新、そういうものからいえば何も問題ないじゃないかということになるかもしない。いまのように民主化の時代の中で、いろいろな好ましからざる労務政策とか、そういうものが入ってくるのですから、そういうもののやはり疑惑を持たれるような養成内容というのを清算したらどうかという気がする。

〔理事 村田栄君退席、委員長着席〕

る。しかし飛行機の開発でジャンボ等についてはやむを得ない、ただアメリカならアメリカの生産地に行つてやるとか、そういう順序立てた方法を一体化して、何もそれは官僚統制をやるというこ^レとじやないのですから、そういうやはり養成、見通し、計画というものが私はあつていいんじやないか。これは要望です。

それで、小型機なり、いわば固定翼なり回転翼に基づくものが今後も増傾向にあると私は思うのですけれども、運輸省としてはどういうように考^スえておられますか。

空機が今後相当ふえるということにはならないのではないかと思ひます。

それから、自家用といいますか、スポーツ航空として飛行機に乗る人の数が非常にふえているわけですが、その点につきましては、どういう飛行機を収容する飛行場があまりないという事で、それから同時に、民間のいわゆる旅客機が飛んでおります空域が方々にあって、それと分離して訓練場を設けるということは非常にむずかしいというようなことと、それから、こういう、何といいますか、日曜日だけしか飛ばないような飛行機が、このこの航空路に入つてくると非常にあぶないという問題もありまして、私どもとしては、そうは伸びないのではないかというような感じを持っております。

○吉田忠三郎君 ちょっと関連して。

四十二年、四十三年ころですが、この問題、ぼくは運輸委員会で提起したことがあります。その時は、国内における遊休飛行場というのがかなりありますね。

それと、もう一つは、当初、運輸省の航空局の試算だと、ぼくは記憶しているのですが、沖縄等を含めて、訓練飛行場の計画を国会の場で答えていましたよ。いまの部長の戸田委員に対する答えを聞いていますと、きわめて後退して、わが国の国内では訓練飛行場をつくるような場所がない、こういう言い方をしていますね。重大な問題じゃないかというふうな気がするのですよ。

アメリカで訓練しておることがいいとか悪いとかいうことをぼくは言うのではなくて、たいへんこれはむだな経費ですよ、アメリカでやるということは。そういうことです。器材を持っていくにしたって、あるいは訓練をいたさなければならぬ乗員をアメリカに持っていくにしたって、同時に、航空局だってそうじやないですか、ただ単に乗員の養成だけじゃなくて、試験官がそのつど——各種の、コープの資格を取る、あるいはキャブテンの資格を取る、それぞれの資格要件があるわけですから。しかも、航空機の場合には、

各機種ごとにあるわけでしょう、資格要件が。のつと、運輸者の試験官が同行して行かなければならぬわけです。これだってかなりの経費ですよ。運輸省にはそういう経費がないから、結局は日本航空とかなんとか、会社経費で負担しておる。これが国会で指摘された最大の問題なんですね。いまだってそれは改まったかどうか、改めることなどだったが、おそらく改められている私は思いますがね。非常にこれは理解できない。あなたの答えは、当時われわれ扱つた者として問題になりますが、当時の、たとえば北海道の帶広の空港だって、ほとんどあいてるではないかとおもつ。いうことから、航大の学生の定員をふやしていく以外にないんじやないか、日本の乗員を確保するためには。これは戸田委員がおっしゃつたとおりであります。より多くおつまつまつとお聞き

で、まず、その基礎訓練をやる飛行場につきましては、現在、宮崎と帯広で単発の訓練をやっております。それから、双発の訓練を仙台でやっております。で、これで百三十五人が手一ぱいでございまして、もし航空大학교の養成規模をふやすといったら、どこかよその飛行場をさがさなければいけないということになるわけでございますが、確かに遊休の飛行場は全国に幾つかあると思います。しかし、天候の問題等を考えますと、一年のうち訓練をする時間が非常に少ないとか、あるいは、初步の訓練でございますので、霧が出るとか、あるいは視界が悪いような飛行場は使いにくいということになりまして、現在の遊休の飛行場を活用して基礎訓練をやるということ是非常にむずかしいのではないかと思ひます。

さらに、現状におきましては、宮崎はすでに民間航空が非常にふえておりますので、むしろ宮崎の訓練をどこかへよそに移さなければいけないという問題も現実の問題として出ておりますし、それから、仙台のほうも、民間の航空機がふえたということと、それからこの百三十五人が全部あそこで訓練することになりますと、双発課程として仙台だけで処理するということも非常にむずかしくなってきておるので、将来どこかに分校程度をもう一つさがさなければいけないという現状でござります。したがつて、基礎訓練をやる飛行場を國內にさがすということは、現状として非常にむずかしいわけでございます。

それから、実機の訓練の問題でござりますが、これは確かに、昭和四十一年に羽田で試験中の飛行機が大破して、乗員が全部死んだという非常に痛ましい事故がありまして、それを要機に、訓練飛行場を日本でどこかにつくるべきじゃないかということ、いろいろ日本内地をさがしたわけでございますが、当時、硫黄島に持っていくとか、いろいろな案があつたわけでございますが、この数年前から、沖縄の下地島に非常にいい場所があるということで、現在、琉球政府のほうで、下地島の土地を買い上げて、本年度から工事に着手す

練飛行場の問題といたしましては、その基礎訓練のほうは、先ほど申し上げましたように、内地で新たに飛行場を求めるということは非常にむずかしい。実機のほうは下地島で三、四年先になると聞いていますけれども、完成の暁にはそこで集中的に訓練をするということにならうかと思います。

○戸田菊雄君 そこで、その回転翼といわゆる固定翼の関係の資料があつたわけですから、これを見ますと、非常に広告宣伝は各地域ごとにやられているだけですね。各航空会社、それからもう一つは写真ですね。それから報道取材、それから視察調査というのが非常に多いんですね、視察調査。それから操縦訓練。で、この操縦訓練というのは、たとえば、各社いろいろあるわけですがれども、ほとんどがアジア航測とか、あるいは国際航業とか、こういう五つくらいの会社を除いてはほとんどここで操縦訓練というのをやられている。その法的根拠はどういうところにあるわけですかね。この固定翼の場合、あるいは回転翼の場合ですね。これら操縦訓練としては、この回転翼の場合が非常に少いですね。これは営業種目、分類の種目を見てもこれは少ないですが、この固定翼の場合が非常に多いですね。これはどういう定めがあるて、これは各社ごとにやっているようですが、これはどういうことになつておりますようかね。

○政府委員(住田正二君) ここに掲げてあります操縦訓練には二通りございまして、一つは先ほど申し上げました全日空、あるいは東亜国内航空から委託を受けてやっている操縦訓練がございます。もう一つは、いわゆるスポーツクラブというものが二番目の操縦訓練でございます。ここに各社でずっとやっておりますのは、むしろ後者の操縦訓練が多いわけでございまして、ここで訓練を受けた国家試験を受けた自家用機の免状を取る。そういう訓練をいたしておりますのでございま

○戸田菊雄君 この傾向というものは今後やはり増勢傾向にあると思うんですね。その見解はどうですか。

○政府委員(住田正二君) 国民所得は非常に向上いたしておりますので、航空のほうに関心を持つ人がふえておりますから、今後も使用事業の大きな部分がこういう操縦訓練でまかなわれることは間違いないと思います。ただ先ほど申し上げましたように、こういう自家用機が将来大きくなるかどうかという点については、私もどもとしてはあまりやさしくないという気持ちもあります。関係から、そう大きくは伸びないのでないかというように考えております。

○戸田菊雄君 それはわかりましたが、次に、この輸送需要の予測の旅客、貨物、あるいはG.N.P.に占める交通関係社会資本投資関係で資料をいただいたわけですから、この内容をずっと一応見てみましたが、大体この計画の二番目のフレーム、全国フレームを見ますすると、大体新経済社会発展計画五十年、新全國総合開発計画六年、本答申は六十年まで行なわれるとあります。これは政府全体としては、新経済社会発展計画は見直さなければいけないだろう。こう言つていい。多分に私はこの計画でいけばそこを来たすだろ。だから、いずれにしてもこの計画フレームについては、運輸省自体としては検討をしていただかなければいけないのじやないか。その辺の見解が一つ。

それからもう一つは、これでいきますと、だいぶシェアが相当拡大する傾向にござりますね。倍率でいっても鉄道やあるいは民鉄各般の交通機関対比でいっても、航空関係は最高という倍率になつています。だから航空機拡大と需要量、こういうものは増大の傾向にあるだろうと思う。見ていきますと、まあ経済社会指標をマクロ的に策定のフレーチャート、いわゆる流動図だと思うのですが、これを見ますと、スタートからずっと

見て いる よう です けれども、こ うい う 関係 で 徐々に 拡大 さ れる ような 流動 図 にな っ て いる ようで す。と ころ が、私 聞き たい のは、四十七 年の三月 未 で あります が、この 定期 三社 の 航空 会社 の 資産 状況、これ を見ますと、日本 航空 の場合 は 流動資産、固定 資産 ある いは 航空機、建物、繰り延べ資産等々 ござ います けれども、日航 は 黒字 で、ま さしく三十 億か の 黒字 状況 にな っ て おる わけで すね。あとの二社 は もう赤字 です。これはどう いうこと か。まあ 資本金、資産 そのもの が 非常に 日航 と 比較 する と 小さい。そういうこと にな っ て くる と 思う の ですが、こう い うい わば 定期 三社 の フラッグス・チャート に 基づく 拡大 方向 とい うの は 一 体 ど う い う 見通し を持 つ て いる の ですか。そ の 辺 の 見解 が 一つ です。

それからもう 一つ は、ここ で 問題 に なる のは、日本 航空 の場合 確か に もう 幼稚 産業 から 脱皮 をし て、まさしく 一人歩き が 可能 と い う 資産 状況 に な っ て おる。しかし、この 全日本 航空 なり 東亜国 内 航空 に つ いては、まだ これは 赤字 をかかえ て い ます ね。たとえば この 経常 収支 の 中身 を見ま して も、三十 数億 か 何か の 全日空 の 赤字、それ から 東亜国内 航空 において の 同様 の 状況 がある よう に 見た んです が、こ うい うこと になると、三社 の 自由競争 帯、こ うい う 条件 整備 が 何らかの 形 で 考えら れてい かなければ、こ うい う 日航 偏重 傾向 は、今 後の や っぱり 国内 航空 に し ても、国際 航空 に し ても、そ うい うところ に 何か こう すべ て が 偏重 して いく ような 状況 に なり は しない か、どう し た つて これは、自由 競争 やれば、資本 の 大きい もの に か な ない から、いま の 資本 主義 社会 の 中 では、こ うい う もの を コントロール とい う かね、い わば 育成、そ うい う 問題 は 運輸省 として 一 体 ど う い うふ う に 考えます か。そ の 辺 の 見解 に つ いて ひとつお 聞かせ 願 いたい と 思 います。

で、その見直しに基づいて、私どもの航空需要の見通し、見直しもする必要があるうかと思います。それから昭和六十年につきましては、新全線に基づく数字でございますが、これもおそらくは最近の経済情勢の変化に応じて見直しがされることになると思いますので、その一環として私どもも見直しをする必要がある、そのように考えております。

それから、定期航空三社の経営状況につきましては、確かに御指摘のように、日航、全日空と国内、この三社の間にはかなりの開きがあると思います。ただ全日空につきましては、昨年度までは相当大きな利益を上げてきておるわけでござります。で、全日空の場合には、日航と比較いたしまして償却の方法は異なつております。したがつて、まあ現在の定率に近い償却でございますと、これでは本年度赤字になる見通しになつておりますが、日航と同じような定額償却でやりますと、赤字にはならないことにならうかと思います。まあ四十七年度以降現状のままでは全日空の場合には赤字になるかと思ひますけれども、しかし、現在運賃値上げの申請が出ておりますので、運賃値上げが行なわれなければ赤字になると思います。

東亜国内の場合には、業者の経営基盤が薄弱であります。しかもY.S.だけを通しているということであつて、現在経営上かなりきついものがあらうかと思ひます。ただ先ほども申し上げたわけでござりますが、現在ローカル線が全部独占が維持されているわけでございまして、その意味では手厚い保護が行なわれておるというようにお考へいただいているんじやないか。幹線については確かに二社競争いたしておりまして、日航のほうが利用率が七〇%、全日空が五〇%そこそこという大きな開きがござりますけれども、これは一昨年まではそれほど大きな開きがなかつたのが、景気後退等によつて日航を選択するような結果、こういうような差になつておるわけでござりますが、

これは競争の結果としてやむを得ないのじやないか。こういう大きな差があるから、日航のお客さんを全日空に移せと、利用者の選択を妨げるといふような行政は私どもとしてはちょっととれないかと思うのです。

○戸田菊雄君 そこで、この前もお伺いしたんですが、結局運賃値上げは、いま運賃変更申請の概要を出されたけれども、この資料によると結局日本航空が実働で一四・九%，それから全日空輸送が一六・八%それから東亜国内航空が一七%とこうなつておる。ですから、東亜国内航空は全日空、日航よりは高いわけですから、その高いところは、一面において、とかく利用者に負担がかかるせられると同時に、いま言ったように資産その他経営収支からいってどうも成績が悪い、赤字だといふ、その中に、結論は見なかつた、中身について理解でいいんですか、この運賃値上げ。これを承認するかしないは、この前一応回答されておるが、その中に、結論は見なかつた、中身について検討する、こういう答弁でしたけれども、その辺の理解のしかたはそういうふうでいいんですか。

○政府委員(住田正二君) 運賃の値上げの申請などは、三社の場合には日航も全日空も同じ値上げ幅になつております。日航の場合には二〇・六%，全日空の場合も二〇・六%でございます。それに対しましてローカル線の場合に全日空が二五・八%，それから東亜国内が二四・九%という値上げ申請でござります。したがつて、幹線とローカル線の間に差があるというふうに考えていただいていいのではないかと思ひます。

幹線とローカル線の間になぜこういうような差ができるかということでございますが、一つは、幹線のほうは、各空港も原則として二十四時間營業を行なつております。騒音対策の関係から大阪の場合が十時、東京の場合が十一時という制限となつておりますけれども、ローカル空港に比べて営業時間が非常に長いわけでござります。したがつて、幹線に入つております飛行機の回転率が

非常に高いといふことが言えるわけでござります。

それからもう一つ。幹線の場合は全部ジェット機でござりますけれども、ローカルの場合はYSとか、フレンドシップとか、プロペラが主でございまして、ジェット機とプロペラとの間には相当採算が違つてゐるわけでございまして、そのためローカル線のほうが高くなるということをございます。したがつて、経営、会社の内容が悪いから高くなるということではなくて、幹線とローカル線の間では、いま申し上げましたような差があるためにこういう差が生じるというふうに御理解いただいていいんじやないかと思います。

○戸田菊雄君 資料として一つ要求しておきますが、輸送需要の予測ですね。別表1、2、旅客、貨物。それからここにある昨年のGNPに占める交通関係の社会投資積算基礎の資料をあとで御提示願いたいと思います。

それから予算説明の中では、これはあの八三ページですけれども、騒音対策として、ことに大阪国際空港を重点に取り上げているわけですけれども、全体で四百十億ですね、五カ年間で。そういうふうになつてゐるのでござれども、騒音の判断規準ですね。日本の場合はどちらをとつているのか、いままでですとずっとホンでいっているのでですが、国際連合機構等でWECPNL、こういうことで最近の騒音の基準判断というものをもつとされています。大阪周辺の騒音対策につきましては、本年度も五十八億ということで計上し、その大半が大阪に使われるということになつております。それで学校、病院というものを重点にこれまでやつてきてゐるわけでございまして、今後とも学校、病院については重点を置いて対策を講じていきた。先ほど申しましたように、大体五カ年計画の終了段階で、ボーダーラインにあるところは別として、從来問題になつてゐるところは全部防音工事を実施するという計画を立てております。民家の防音工事につきましては、先ほど申し上げましたように、今後検討してできるだけ早い機会にやつていただきたいというふうにやつてゐるのか、その辺が一つ。

それから大阪国際空港等ではたいへん非難がありますが、市長以下政府に対しても何回も要請してきたと思うのですね。しかし一向に改善措置をとられていない。したがつて地域住民があれでノイローゼになつてたいへん病人があつるというような状況あるいは学校の児童等がたまらないといふふうに起きている。いままでの政府の説明ですと、大体小学校の先生が授業やるのに大

体八〇ホン、この程度の以内なら授業も可能だというような説明をしてきた。たとえば自動車のブザーがポンと鳴ると、あの程度のものがくれば大

き改善の措置になるだろうというようなことを言われてきたのですが、その辺の現状の認識と、今後の改善の措置といふものを一体どういうふうに考へておるのか、その辺について、まず二点について答弁をしていただきたい。

○政府委員(住田正二君) 騒音の単位でございますけれども、一般的にはホンという数字が使われております。しかし、最近ホンだけではなくて、人間に感ずる、人間の感覚から、あるいは季節とか、音が続く時間であるとか、そういうものを加味した単位であらわしたほうがいいのじやないかということ、最近使つておりますのはWECPNL、今後民家の防音工事とかそういうものをやることにはWECPNLという単位を使うことにあります。大阪周辺の騒音対策につきましては、本年度も五十八億ということで計上し、その大半が大阪に使われるということになつてます。それで学校、病院というものを重点にこれまでやつてきてゐるわけでございまして、今後も非常にやつてきてゐるわけなんですね。だからそういう意味合いで答弁をしたいと思います。

それから予算説明の中で、これはあの八三ページですけれども、騒音対策として、ことに大阪国際空港を重点に取り上げているわけですけれども、全体で四百十億ですね、五カ年間で。そういうふうになつてゐるのでござれども、騒音の判断規準ですね。日本の場合はどちらをとつているのか、いままでですとずっとホンでいっているのでですが、国際連合機構等でWECPNL、こういうことで最近の騒音の基準判断といふふうに考へるよ

る、こういうふうに考へてゐるのですが、大阪は。それからもう一つは確かに病院、学校が一番重要ですけれども、同時に地域住民のこういう状態が、私は何らかの形での措置をされなければいけないのじやないか。ですから、この新東京国際空港等については、おおむね四地域等に地域住民を分けて騒音対策といふものをやつてこようとしているわけですね。家庭生活そのものがたいへん損害を受けるわけなんですね。だからそういう意味合いで答弁をしたいと思います。

○政府委員(住田正二君) 病院、共同利用施設といふわけではございませんで、その中には民家の移転補償も相当計上いたしておりますし、また予備費のほうには、民家の防音工事の金も一応予定をいたしております。したがつて、この四百十億では非常に少ないという御指摘があると思いますけれども、一方、この民家の防音工事をやり出しましても、非常に対象がこまかくなつて、これは一軒一軒工事をやつてありますので、やはり軌道に乗るために何年かの期間が必要じゃないか。それからまた移転補償につきましても、先ほど申し上げましたように、いろいろ促進策は講じておりますけれども、現状で

は非常に疑問だと思いますけれども、まあ今後もこれだけで地元の反対がおさまるかどうか、これもといたしましては空港整備計画においては騒音を重点にやつていただきたい。第二次空港五カ年計画では残念ながら四百十億程度の予算しか計上されなかつたわけでござりますけれども、第三次空港五カ年計画ではこれを大幅に引き上げたい、こういうふうに考へます。

○戸田菊雄君 大体現状のそうしたあれは解消す

そういうルールをまず確立をして、第二次空港五カ年計画でそのルールに従って、金をつけても使えるような体制整備、第二次五カ年計画では必ずしも多いとは思いませんけれども、まず体制づくりが先決ではないか。体制づくりがないと、四百億円でもはたして使い切れるかどうかという問題もあるわけでございまして、まあ当面はそういう体制づくりに重点を置いて、その上で第三次空港五カ年計画で大幅な騒音対策を実施したいというふうに考えております。

○政府委員(中橋教次郎君) 四十六条という規定はございませんのですが……。
○西田菊雄君 大蔵省主税局の航空機燃料税法案参考條文の中で、一〇ページ、「納稅の猶子の要件等」、四十六条、これがござりますが、この中に含まれてあると、このことで理解してよろしくうござりますか。

○政府委員(中橋敬次郎君) いまお話しの四十六条といいますのは、国税通則法の四十六条の御趣旨だと思います。この四十六条は、納税者が震災、風水害、落雷、火災その他の災害を受けましたときに納付しがたい事由がありまして、税金の徴収を猶予するという規定でございますので、かわりにこの航空機燃料税を納めるべき航空会社等について、そういう事由が生じまして、そうして正当な納期にこの税金を納めがたいということがあれば、適用になり得る機会が出ると思います。

○戸田菊雄君 これは結果的に政令に制定ということになつてゐるのですね。そうすると、航空機燃料税の設定に伴つて、そういうことを政令の中に織り込んでいくという考え方ですか。

○政府委員(中橋敬次郎君) 政令で規定いたしまして、ところの国税につきましては、四十六条の一項

一號に書いてござりますように、「その災害のやんだ日の属する月の末日」というものがござりますが、そこに規定いたしております國税につきましては、「その災害のやんだ日」というのが、それ以前に納稅義務の成立した國税は、ただいま申しました徵收の猶予に当たるわけでござりますので、この航空機燃料税は、「その災害のやんだ日」というのが、納稅義務が成立しておるか、していないかという基準になります。

○戸田菊雄君 ですから私の聞いておるのは、結果的にこれらの問題は、政令で処理をされるというふうに理解して条文を読みますと、もちろんこの通則法四十六条には、それぞれ表題でいう「納稅の猶予の要件」、こういったことに対する震災とか風水害、あるいは落雷、火災、その他、こういうことになっておりますけれども、詳細はこの政令決定ということになつておるではないだらうか、だからその政令の中に、航空機燃料税といわゆるこの「納稅の猶予の要件等」が該当事項に入れば、そういうものは当然政令の中で処理されるのかどうか、こういう質問なんですが、その辺の見解をひとつ教えてください。

○政府委員(中橋敬次郎君) ちょっと私が先ほど御説明申し上げましたのは訂正させていただきます。通則法四十六条の一項一号のイにつきまして、今回の航空機燃料税法の附則でもって修正改正をいたしております。それで先ほど私はイに掲げました國税以外の國税にありましたのを申し上げましたが、それは間違いでありますので訂正させていただきます。それは有価証券取引税、あるいは印紙税と書いてござりますところに、航空燃料税が改正で入ることになりますので、それは災害のやんだ日の属する月の末日をもつて納稅義務が成立しているか、していないかという判断をすることになります。

それで政令で定めることで云々という御質問でございますけれども、手続等につきましては、すでに国税通則法第四十六条に基づきます政令もございますので、その政令でもって、徵收猶予をい

果的にこれらの問題は、政令で処理をされるとさうようすに理解して条文を読みますと、もちろんこの通則法四十六条には、それぞれ表題でいう「納稅の猶予の要件」、こういったことに対する震災税の猶予の要件等が該当事項といわゆるこの「納稅の猶予の要件等」が該当事項に入れば、そういうものは当然政令の中で処理されるのかどうか、こういう質問なんですが、その辺の見解をひとつ教えてください。

○戸田菊雄君 ですから、いま審議官が言ふようになりますところの手続で十分まかねえといふわけがござります。

に、航空機燃料税設定に伴つて、法四十六条に改正手続をとつて挿入されたことはわかる。だから、それはいま審議官が言ふとおりだと思う。それが基づいて、いわゆるこの納稅の猶予、その他の要件の中に、具体的に航空機等の事故発生、事故の内容はいろいろあると思ひますけれども、これはいすれにしましても、資産の損失になつていくわけでありますから、そういうことについて政会で具体的に定められるこの納稅期日ですか、納稅期限、こういったものの中に、そういう該当事項が挿入されていくのかどうか、そういう点の見解についてどう考えますかということなんです。

○政府委員(中橋敬次郎君) 災害の種類につきましては、すでに国税通則法の第四十六条に、先ほど申しましたとおり、「震災、風水害、落雷、火災その他」と書いてございますので、その災害だけが、徵收猶予の起因となります災害となつておまりまして、これについて、特に航空機燃料税に関するとして、追加するものはございません。

○戸田菊雄君 そうなりますと、確かに納稅の猶予条件といふものは、「震災、風水害、落雷、火災」こうござります、明快に。しかし、「その他」というのがあるんですね。だから、この「その他」というものに対して、いまいつたように、航空機事故等の発生によって損害をこうむるというものが、については、じやどういうふうに取り扱われていただきましょうか。

○政府委員(中橋敬次郎君) ここに書いてござりますのは、大体自然的な灾害を想定いたしておりまして、その灾害を受けた納稅者の資産状況から、いろいろな国税についての徵收猶予をいたすわけでございます。したがいまして、「その他これらに類する灾害」というのも、いわばそういう自然的な灾害に類するものというのを書いてございまして、その後、多分にこれに類しますものといたしまして、たとえば自動車が突然うちの中を

家に損害を与えたとか、あるいは航空機が落ちて人入ってきましたとか、ございました。それで、現行までの既存法律によれば、いま審議官が言つたような解釈で適用措置をやつてきたのだけれども、今後は、どういうようにこれらの問題について考え方には当たらないというか、そういうものを想定しないでいかつたわけでございます。

○戸田菊雄君 いかがなけれども、現行までの既存法律によれば、いま審議官が言つたような解釈で適用措置をやつしてきたのだけれども、今後は、どういうようにこれらの問題について考え方には当たらないといふことが、全然検討の余地なしですか、どうです。

○政府委員(中橋敬次郎君) 確かに、航空機事故によりまして、航空会社がその持っております航空機という財産について相当な損害を受けた場合、ということに読めるとするならば、納税猶予の要件に当たるのはないかというのを、確かに御説のとおりでござりますので、この点については、ちょっと私ここでお答えできませんが、できるだけ早くこれについての国税庁の見解等まとめましてお答えいたしたいと思います。

○戸田菊雄君 まあ時間も迫つてきましたから、じやただいまの問題はそういうことで、ひとつ、あとで詳細に内容を知らしていただきたい。

それからもう一つは、この沖縄関係について、これは今回の改正で五十年まで適用除外といふことになつていますね。で、本問題について、大体減税率としてどのくらい税額を考慮しているのでしょうか。できれば、いま沖縄関係についてはどのくらい灯油、ガソリンの消費量があるのか、その辺もあわせて答えることができればひとつ説明していただきたい。

○政府委員(中橋敬次郎君) 沖縄関係につきましてのこの航空機燃料税は、実は、沖縄に関するところの暫定措置法に基づく法令で規定をいたしました。それで、いま沖縄関係についてはどうべく、いま検討しておる最中でございますが、大体の考え方を、現在向こうにあります航空会社

が、一社ござりますけれども、それにつきましては、ただいまもっぱら小型機を使用いたしております。いわゆる五十一社の場合と同じように、一年間おくれまして、それから漸次段階的にキロリットル当たり一万三千円の税額になるようなことを考えております。

それから航空機以外の揮発油等につきましての燃料課税は、現在の琉球におきますところの税負担と、もちろんその中には軍に納めております課徴金の問題がございますけれども、それを含めまして、現在の負担が五年間は変わらないというふうにで、その政令の内容を検討中でございます。

それから石油ガス税につきましては、復帰後大体本土におきまして石油ガス税を設けましたと同じような段階的な課税を行なつて、三年くらいたつて本則の税率になるようなことを現在検討中でございます。

○戸田菊雄君 どうも理解ができないのですけれども、いまの審議官の説明で、沖縄関係については暫定措置法を別途制定したい、こういう見解ですね。ところが、すでに今次改正で、第八十一条、「内国消費税等に関する特例」ということで、すでにこの改正措置をとっておる。とつて、今回の改正案といふものは、適用除外を五十年までやりますと、こういう内容になつておる。ですから、さらだ暫定措置をとるということになりますと、たとえば租税特別措置法にこの一項を加えて、そして何らかの税制の手続法といふものを定めていく、こういうことを意味するのか、この点が一つ。

それからもう一つは、「航空機燃料税沖縄県の区域内の各地間を航行する航空機の航空機燃料(航空機燃料税法第二条第二号に規定する航空機燃料をいう)」で、昭和五十年三月三十一日までの間に当該航空機に積み込まれるものに係る航空機燃料税の免除又は軽減に関する措置」こういうふうに条文上はなつておるわけですが、結局沖縄に行くものはすべて免税と、こういう解釈でいいですか。沖縄県の区域内のその中に入つていくものはすべて免税と、こういう解釈でいいの

ですか。その辺どうですか。

○政府委員(中橋敬次郎君) 沖縄県内の区域内の各地間を航行する航空機でございますので、その中でいわゆる消費をされたために航空機に積み込まれる航空機燃料を頭に置いてございますので、大体現在のいわゆる南西航空が沖縄の中で運航しますために消費される航空機燃料というのが、たゞいま申しました経過措置の対象になるわけでござります。

○戸田菊雄君 前段の質問はどうですか、暫定措置。

○政府委員(中橋敬次郎君) 沖縄の復帰に伴う特別措置に関する法律で、直接税のみならず、間接税、さらには今回新たに設けていただきます航空機燃料税についても経過措置を政令で規定する道が認められておりますので、先ほど申しましたように、やがてそいつたものの一連の経過措置を規定いたします政令の中で、先ほどの航空機燃料税の特例も盛り込むつもりでございます。

○戸田菊雄君 そうしますと、租税特別措置法等について暫定措置的なものを法律として制定するのではなくて、この改正案の趣旨に基いて、政令等でその必要事項を整理をしていく、こういう理解でいいのですね。

○政府委員(中橋敬次郎君) 沖縄の復帰に伴う特別措置に関する法律に基づきます政令で、おつしやるよう規定するつもりでございます。

○戸田菊雄君 もう一つ、罰則関係でございますけれども、これが非常に従来の税法に比較をして高いような気がするのですがね。たとえば二十一条、「次の各号の一に該当する者は、十万円以下の罰金又は料金に処する。」云々ということで、こうなっております。それから二十条の二項に、「前項の犯罪に係る航空機燃料に対する航空機燃料税に相当する金額が百万円をこえる場合には、情状により、同項の罰金は、百万円をこえ当該航空機燃料税に相当する金額又は還付金に相当する金額以下とすることができる。」これは他の税法と比較してどうでしょ

う。私、ちょっと、そこ当たらなかつたのですけれども、その辺はどうなつておりますね。

○政府委員(中橋敬次郎君) 航空機燃料税に関しまして罰則をいかなる税に準じて設けるかということがあります。罰則を申しました際には、大体同種類の、いわゆるサービスを予想いたしましたところの税金、最も端的に申せば、現在通行税法について同じような罰則規定がございます。で、この航空機燃料法、たとえば航空機に乗る人が運賃のほかに払いますところの通行税をみずから払う場合に、特別徴収制度というのがございまして、それに関しまして、この罰則がございます。それで今回の航空機燃料税も、航空会社がみずから積み込みまして、そうしてその税金をみずから負担するというものでございますので、大体この通行税に比準したほうがいいのではないかということが、法務省ともいろいろ検討いたしまして、通行税の罰則にならつたものでございます。したがいまして、二十条の三年以下の懲役あるいは百万円以下の罰金と申しますのも、また二十二条の、いわゆる秩序罰につきまして十万円以下の罰金と申しますのも、通行税の罰則に合わせたものでございます。

○政府委員(赤羽桂君) こちらの関税でございますが、代表的な例を申し上げますと、関税法第百十条に、関税通脱犯がござりますわけであります、「五年以下の懲役若しくは五十万円以下の罰金」という規定がますございます。ところで、この五十万円以下の罰金につきましては、同条の第四項によりましてこの十倍までの最高限度額がございまして、その範囲におきまして、情状によりまして、その五十万円以上のものをも課し得る

こととし、暫時休憩いたします。
午後一時七分休憩

すから、どうも最初の縮めくくり、強権的にそういうものをすべて納めていかなければというのでは、思想的にどうも納税者をどろぼう扱いをするとか、そういうものはまあないでしようけれども、どうも重い軽いによっては非常に国民に対する悪い印象を与えるというようなことになるわけでも……。

○政府委員(船田謙君) 罰則規定は、まあいわば伝家の宝刀でございますから、抜かないのをもつて最もよしとするわけでございますけれども、いま戸田先生言われましたように、決して今回の形でそういう制度設定については、特段の御配慮あつてしかるべきじゃないかと、こういうふうに考えるわけですが、政務次官の見解を聞いて私の質問を終わりたいと思います。

○政府委員(船田謙君) 罰則規定は、まあいわば伝家の宝刀でございますから、抜かないのをもつて最もよしとするわけでございますけれども、いま戸田先生言われましたように、決して今回の形でそういう制度設定については、特段の御配慮あつてしかるべきじゃないかと、こういうふうに考えるわけですが、政務次官の見解を聞いて私の質問を終わりたいと思います。

○政府委員(赤羽桂君) こちらの関税でございまますが、代表的な例を申し上げますと、関税法第百十条に、関税通脱犯がござりますわけであります、「五年以下の懲役若しくは五十万円以下の罰金」という規定がますございます。ところで、この五十万円以下の罰金につきましては、同条の第四項によりましてこの十倍までの最高限度額がございまして、その範囲におきまして、情状によりまして、その五十万円以上のものをも課し得る

ことはあると思ひますけれども、しかしこの運用においては、十分その伝家の宝刀を抜かないで済むと、しかも正直な善意な納税義務者が、正直者がばかりをみるということがないような歯どめはやはりしておかなければならぬ、こういうふうに私は考へております。

○委員長(前田佳男君) 午後二時から再開することとし、暫時休憩いたします。
午後一時七分休憩

○委員長(前田佳都男君) ただいまから大蔵委員会を再開いたします。

御報告いたします。

御報告いたします。
先般行ないました沖縄現地の実情調査のための
議員派遣につきましての報告書を、本日、内閣委
員会と合同で議院運営委員長に提出いたしまし
た。

この際 おにかわいたしますが 投出いたしました
した報告書と同文のものを、本委員会の本日の会
議録の末尾に掲載いたしたいと存じますが、御異
議ございませんか。

「[「異議なし」と呼ぶ者あり]

○委員長(前田佳都男君) 御異議ないと認め、さ
よう取り計らいます。

卷之三

○委員長(前田佳都男君) 休憩前に引き続き、関税定率法の一部を改正する法律案及び税額算定料金の改定案を審査する。この問題は、前回の御異議ないと認め、さよう取り計らいます。

税法案の両案を便宜一括して議題といたします。
質疑のある方は順次御発言を願います。

関税定率法の一部改正の問題でございますが、最近通産省で、今までの原材料に片寄ったわが国の輸入構造というものを、製品輸入を主力とする

る資本構造に転換するという方針で、通産省が輸入に関する施策のあり方と題する長期政策を発表いたしましたけれども、大蔵省の関税当局の基本的な考え方とは、この通産省の考え方と同じことを考

○政府委員(赤羽桂君)　過日、新聞に記事として
載つたところによれば、つづきの如きで、論議が
えてよろしいのかどうか。

載っておりますところの、いわゆる通産の輸入に関する施策のあり方、かような記事が載つておるようでございます。通産省に対しまして問い合わせをいたしたわけでございますが、まだ正式にかようなことを発表したことはないということですが、通産も、もちろん現下の内外経済情勢のもとにおきまして、かようなことを検討いたしておりますことは事実のようでございます。ところで、御質疑のこの原材料に片寄つたわが国の輸入

構造というものを、製品輸入を主力とするようにならなければならぬといふ点も申し上げたわけですが、それによつては、当委員会におきましても御答弁申し上げますとおり、全面的に私らいたしましては賛成でございます。来年度、あるいはまたそれ以後の関税率等の改正に関しましては、終論賛成、各論反対というようなことに絶対にならないよう、政府全体いたしまして努力をいたすつもりでございます。

○多田省吾君　今後関税体系の見直しを具体的にやつしていくということをございますけれども、具体的にどのようなものをさすのか、要點だけだけつこうですからお答え願いたいと思います。

○政府委員(赤羽桂君)　現在のこの関税定率法が、昭和三十六年度の大改正のときの基本的な考え方の基礎に立つてゐるということを前回、あるいは前回申し上げておるわけでございまして、たゞだいま御質疑のございましむたいわゆる原材料は非常に安い、しかし、製品のほうは、輸入製品に対しては関税を高くするというような、関税率がなんだんに上がってまいるというのが一つの考え方であつたということを申し上げておるわけでございます。その他そいつた考え方のみならず、当時におきますところの幼稚産業を保護する、あるいはまた将来発展して中核になるような産業も保護する、また斜陽の産業も保護するというようなことを、全面的に産業部門の考え方の上に立つておるというようなことを申し上げたわけでござります。それからまた、その他生産財に安く、いわゆる消費、奢侈品と申しますか、消費物資に高いといふような考え方も、当時の考え方としてはつきましたして、今後特に量的に質的に真剣に取り組んでまいらなければならぬといふ点も申し上げたわけでございますが、ところで、そういった点から何を今後検討の対象にするかというお尋ねでございます。そういう基本理念に立つております。

ところの現行関税定率法等を考え直すということははつきりと申し上げられるわけでございますが、それじや、こういうものがあつて、これは来年度の問題としてこれから本格的な検討に入らなければならぬわけでございまして、その過程におきまして、漸次実現をはかつてまいりたいと存じておるわけでございますが、そこで今回は、御質疑でござりますので、ただいま申し上げましたような基本的な理念に立つて、当時いろいろなものをおどながくあげたかというような簡単な実例を申し上げまして、ただこれは必ず将来やるということは、こではいまのところまだお引き受けかねるわけでございますが、こういう例があるとということをお含み置きいただきたいと思います。

ただいま、原材料は安く製品が高いというのは、たとえば木材なんかでは丸太のままで入って段階の半製品になりますと一五%，製品になりますと合板になりますと二〇%，かようなかつこうになつてまでいる。それから皮の問題がございまして、牛の皮でござりますと、そのまま原皮で入つてしまりますと無税でございますが、半製品にして合板になりますと二〇%，これが牛の革ということで半製品で入つて二〇%，これがくつに製品化されてしまりますと二七%といふようなことに相なつておりまして、同様な事例はほかにいろいろあるわけでございます。鉄鋼でござりますとか、大豆が當時そういう考え方ででき上がつておつたのでございますが、これは今回全部解消いたしたわけであります。そのほか綿花でござりますとか、そういうところ、そのほかいろいろ残つております。そういう点を今後の検討課題といたしたいと存じます。そのほかいろいろ申し上げますとあるわけでございます。時間の関係もござりますので、もし御質疑がございすればお答えいたしたいと思います。

○多田省吾君 先日わが党の竹入委員長等が訪米した際、アメリカの経済関係者等も、来年になつたら強く日本に資本・貿易自由化とともに、關税や

非関税障壁の撤廃というものを求めてくるという、こういう強い態度を示しているわけでござりますが、われわれとしては、平価調整のときのアメリカの態度等について非常に疑問もあり、また強く抗議しなければならない点もございますが、一方こういった非関税障壁の軽減、撤廃というような面も考えますと、わが国が非常に追い込まれるような姿もあるわけであります。このような新しい自由化スケジュールとか、それからわが国の生産者保護制度のあり方とか、こういったものを検討した上で、今後の関税体系の見直しというものをやらなければならないと思いますけれども、その点についてどの程度再検討が行なわれているのか、要点でけつこうですからお答え願いたいと思います。

○政府委員赤羽桂君 アメリカの態度といたしまして、今回の日米通商交渉、平価調整にからみました日米通商の経過を見てまいりましても、さような強い態度でことし以降いろいろな機会を持つましまして、わが国側に迫ってすることは、当然想像されるところでございまして、今回の交渉におきましても、すでに自由化的關係で申し上げますと、牛肉でありますとか、オレンジでございますとか、あるいはオレンジジュースといつたような、国内的にセンシティブな商品につきまして、強く自由化もしくは関税引き下げといったようなことを迫ってきたことは事実でございます。これはもちろん現段階におきましては、国内産業との関連もございますので、これをきっぱり断つておりますけれども、引き続きアメリカ側といつたし、あるいはまたアメリカのみならず、国際ラウンドの検討を一九七二年から始めるという現体制のもとにおきましては、アメリカのみならず、あるいはほかの国からいろいろ迫られるということは当然予想しておかなければならぬわけでございます。

そこで、ただいま御指摘のございましたとおり、自由化にいたしましても、関税引き下げにいたしましたが、日本も累年いろいろと言われていて

で変わりはございませんが、物品税のほうの見直しに伴って、こちらもある程度の調整と申しますか、修正と申しますか、さようなものが起きてくるということは当然出てまいるかと存じますが、基本的な考え方といったしましては、物品税はもちろんこれは財政收入、財政を目的とするものでございます。それで、関税のほうは、これは本来的な機能といったしまして、産業保護であるということを申し上げたわけござります。もちろん、その中に、財政收入を目的とするものも残つておると、たとえて申しますと、石油でございふとか、砂糖でございますとか、そういうたものにつきまして残つてはおるわけでござりますが、本来的な機能がらいたしますと、物品税と関税とは全然逆と申しますか、むしろ反対の理念に立つておるかと思います。

で、しかしながら、今までの関税と国内消費税との関連を見てまいりますと、たくさん例はございませんが、ほんの一、二の商品につきまして、消費税との権衡と申しますか、消費税をこれだけ下げながら、じゃ、そのかわりに関税を上げるかというような話もわざかではございますが、あつたこともござりますので、そういった意味におきまして、物品税の改正に伴つて、こちらのほうにも調整を要する点が出てまいるかとは存じますけれども、物品税の改正によって、当然こちらも直すという基本理念的なものはないかと存じます。

○多田省吾君 それでは次に、航空機燃料税法案についてお尋ねいたします。重複する点もあると存じますし、また、一昨日の参考人の供述等も含めまして、質問したいと思います。

最初に、この提案理由の説明の中で、この航空機燃料税の創設の理由といったしまして、「免稅措置の期限到来を機に」緊急を要する空港整備の財源云々とありますけれども、免稅措置の期限到来といふものは、今まで何回があつたわけでございますが、そしてまた、航空機燃料に課税すべきであるという有力な意見もたくさんあつたのですが、でありますけれども、今まで非課稅措置の延長

をはかつてきただることは、税制上大きな問題であろうと思いますし、これが空港整備等のおくれをもたらし、また、さらに、事故続発の原因にもなったんじゃないかということを考えますと、これは航空行政上の大きな失政ではないかとも思われますけれども、当局は、一体、どのように考えておられるのか、ますお尋ねしたい。

○政府委員(中橋敬次郎君)　お話しのように、昭和二十七年に揮発油税なり、あるいは地方道路税につきまして、航空機燃料に対して免稅を始めて以来、かなり年月を免稅してまいつたことは事実でございます。で、その期限切れのたびごとに課税すべきかどうかということも、おっしゃいましてよう、検討されましたけれども、今日に至りまして、御指摘のように、そのおくれが空港その他整備に支障を来たしたのではないかといふ御批判は、率直に申しまして、私どもそれは受けなければならぬと思います。しかし一方、航空機燃料に対しまして課税を行なわないでいて、それによりまして、航空会社がその目的を達しつつ、今までの経過で曲がりなりにも成果をあげてきましたことをまた事実でございます。いわばやはり、課税を起こしますには、タイミングというのがございまして、それは確かにおそいと言われば、全くそのとおりでございますけれども、やはり最近におきますところの総合交通体系の問題から、あるいは空港整備が緊急であるということで、第一次計画、それから第二次計画と進んでまいりましたところから、その第二次計画の中でも要財源がかなり要ります。あるいはまた、そのうちでも足りない部分が出てまいりまして、何らかの手当でしなければならないという事態になつたもんとござりまするので、この際、航空機燃料に対する課税を行なうべきではないかというふうに考えたわけでございます。また、別途、いろいろ最近の所得の状況から、航空運賃の問題が出てまいりましたし、それと相関連いたしまして、受益者負担という思想もかなり強く出てまいつたこのごろでござりまするので、おくればせでございますけれども

も、やはり、今回の期限切れを機会に、航空機燃料に対しての課税を試みようということになりました。

○多田省吾君 一方、ヨーロッパ諸国、欧米諸国を見ますと、アメリカあたりは着陸料を取つていいとか、あるいはフランス、イギリスあたりは、相当高い税率の航空機燃料税を取つておるようでございますけれども、主要国の現在までの航空機燃料税に関する経過について、また、その内容について、ひとつ要点だけだけつこうですから、おっしゃってください。

○政府委員(中橋敬次郎君) アメリカ合衆国におきましては、実は、当初は航空機燃料につきましては、それ自体の課税を行なつておったわけでござりますけれども、最近になりまして、一九七〇年でございますけれども、商業用の航空機につきましては、国内的には通行税で処理をいたしましたし、海外に出てる人については出國税的なものをつくつたということは御案内のとおりでござります。

そのほかの国につきましては、ちょっとと経過までは十分承知をいたしておりませんけれども、ただいま御指摘のように、今回お願いをいたしておられます航空機燃料税の負担から比べまして、安いところ、高いところはござります。これはもちろんその国々のいわゆるガソリンに対するところの課税の高さ低さの問題と、わが国におきますガソリンの税率の問題が一つござります。それから、航空機燃料としてのガソリンの税金と、ジェット燃料に対しますところの課税の税率の差といふものもござりますけれども、今回わが国で御審議をお願いしております航空機燃料税は、ガソリンの税金も、それからジェット燃料も一律に取り扱うことになりますけれども、そういう点では、ほかの国と権衡をとつてみますと、一般的には安いほう

○多田省吾君 次に、航空機燃料揮発油というのには、揮発油税法に定義する揮発油と同意義かどうか。

それからまた、揮発油税法に定義する揮発油以外に、法的に定義した揮発油はほかにあるのかどうか。

○政府委員(中橋敬次郎君) 挥発油税法におきますところの揮発油と、航空機燃料税法におきますところの揮発油とは、全く同じものでございます。

そのほかの法律といたしましては、あまり規定をしたものはございませんけれども、関税正税率にほぼ似たような範囲のものを対象にいたしまして規定いたしております。

○多田省吾君 まあ同じ揮発油であっても、用途や規格によって免税になるものもあり、課税によるものもあり、また単位量による税額が異なる等々、あるいは輸送用として使用する場合の燃料、それから自動車用ガソリン、航空機燃料の単位量当たりの税額といらものは、おのおのどのくらいになっているか、ちょっとおっしゃってください。

○政府委員(中橋敬次郎君) 自動車用のガソリンにつきましては、揮発油税及び地方道路税を含めまして、一キロリットル当たり二万八千円でございます。それからLPG、石油ガスに対するところの石油ガス税でございますけれども、これは一キログラム当たり十七円五十五銭になっております。これを大体キロリットル当たりで換算をいたしますと、九千八百円ぐらいにならうかと思います。それに対しまして航空機燃料税は、一キロリットル当たり一万三千円でございます。

○多田省吾君 先ほどの御答弁にありましたように、昭和二十七年に租税特別措置によって航空機燃料用揮発油といふものを非課税といつてしまして、その後期限が満了するたびにこれを延長に次ぐ延長を重ねて今日に至っておりますが、全航空機燃料の九九%を占める大型航空機の燃料を、今まで非課税として、わずか全消費量の1%にし

か該当しない小型機の航空機燃料に今まで課税してきた理由、これは何ですか。

○政府委員(中橋敬次郎君) 二十七年以来続けてこの揮発油については全部免稅にいたしておりますので、御指摘のように、小型機に使っておりましたので、御指摘のように、小型機に使つてお

ります一%くらいの揮発油も、それからジェットに使つておりますけれども、そういうもののも、ともに非課税、免稅措置を受けております。

○多田省吾君 課税対象として条文の第三条で、航空機に燃料として積み込まれる炭火水素油とそれなりに見つかりました場合は、航空機燃料と認めたり発見されたりした場合は、航空機燃料と認めるのか認めないのか、それはどうですか。

○政府委員(中橋敬次郎君) 現在規定をいたしましたのは、今までのところで航空機燃料として使われておるものを見置いて書いたわけでございましたが、もしこれ以外の燃料が開発されたり発見されたりした場合は、航空機燃料と認めたときには、揮発油税一キロリットル当たり一千円に対しまして、地方道路税を二千円取りますのでございまして、たとえばそれ以外で固型の燃料とか、あるいはもつと進歩しました航空機の燃料が開発されてしまいりますれば、現行の規定では課税のできないわけでございますので、そういうときには、そういう事態を踏まえまして改正をお願いしなければならないことになると思います。

○多田省吾君 次に、米軍関係の揮発油について若干お尋ねしたいのですが、日米安保条約第六条及び地位協定によって、米軍関係の用途に供する揮発油は免稅措置がとられておりませんけれども、この免稅額は、推計でこうでございますが、大

きな年間どの程度の額になつておりますか。

○多田省吾君 次に、税収額の十三分の十一相当分を国の大体の空港整備財源とする。残りの十三分の二の相当額を空港関連市町村に譲与することになりますけれども、この配分率の根拠はどうなつておりますか。

○政府委員(中橋敬次郎君) 一万三千円のうち十

なります。
○多田省吾君 このように、米軍が使う場合、燃料揮発油は非課税になりますけれども、その他米軍以外にも非課税になっているものがあると思ひますが、そういう非課税の燃料揮発油を他の用途に流用使用したことに対する歯止め措置というものが考えられているかどうか、これはどうですか。

○政府委員(中橋敬次郎君) いまお話を、米軍であります。そいつものについで、それを再協定に基づきまして揮発油税、地方道路税を免除いたしているわけでございますが、それが、たとえば用途外の目的で、米軍なり国連軍以外の者に譲渡されました場合には、それそれただいま免稅をいたしましたそいう特例法の同じ法律の中で、議り受けを受けました者について直ちに課税をするという規定が設けてございます。

○多田省吾君 次に、三月十七日に第二次空港整備五ヵ年計画の閣議決定がございましたけれども、総額は五千六百億円となつておりますが、そ

のうち航空機燃料税の収入の占める割合は、全体の何%で、どのくらいの額になりますか。

○政府委員(中橋敬次郎君) 五千六百億円の中でも、航空機燃料税は約六百億円でございます。その中のウエートを申しますと、約一〇・六%になります。

○多田省吾君 次に、税収額の十三分の十一相当分を国の大体の空港整備財源とする。残りの十三分の二の相当額を空港関連市町村に譲与することになりますけれども、この配分率の根拠はどうなつておりますか。またこのうち国及び市町村関連空港の騒音対策費はおのおのどの程度と見込んでおられるのか。

○政府委員(中橋敬次郎君) 一万三千円のうち十

一分を国の大体の空港整備財源とする。残りの十三分の二の相当額を空港関連市町村に譲与することになりますけれども、この配分率の根拠はどうなつておりますか。またこのうち国及び市町村関連空港の騒音対策費はおのおのどの程度と見込んでおられるのか。

○多田省吾君 いまのお答えによりますと、この航機燃料税収の、国とそれから関連市町村に譲与する分との配分率は、自動車用燃料の揮発油税と、それから地方道路税の配分率に準ずると、この

程であるかといふことに応じて配分されるものを受けました市町村の支出の状況に待つわけでございますけれども、大体その百億円を関係市町

村に配賦いたしますときにも、かなりのウエートを持ちまして、空港周辺の住宅地域の騒音がどの計画の間で約百億円ございます。そのうち一体騒音対策費に幾ら使われるかということは、全くこれが受けました市町村の支出の状況に待つわけでございます。

○多田省吾君 いまのお答えによると、この航機燃料税収の、国とそれから関連市町村に譲与する分との配分率は、自動車用燃料の揮発油税と、それから地方道路税の配分率に準ずると、この

程であるかといふことに応じて配分されるものを受けました市町村の支出の状況に待つわけでございますけれども、大体その百億円を関係市町

村に配賦いたしますときにも、かなりのウエートを持ちまして、空港周辺の住宅地域の騒音がどの計画の間で約百億円ございます。そのうち一体騒音対策費に幾ら使われるかということは、全くこれが受けました市町村の支出の状況に待つわけでございます。

○多田省吾君 いまのお答えによると、この航機燃料税収の、国とそれから関連市町村に譲与する分との配分率は、自動車用燃料の揮発油税と、それから地方道路税の配分率に準ずると、この

程であるかといふことに応じて配分されるものを受けました市町村の支出の状況に待つわけでございます。
○政府委員(中橋敬次郎君) 一万三千円のうち十

港整備財源のうちで、ただいま予定いたしておりますもので足りない部分をこれでまかなうといふことになりますから、そういった配慮だけを頭に置きながら六百億円をこれによつて求めるといふことになるわけでございます。その際地方分として幾ばくを賦課したらいいかということは、昭和二十九年、三十年のときのあの道路に結びつきましたときに、揮発油の税負担を、地方分としてどれくら

い取ったかといふことから、これに大体比準をいたしまして、当時、三十年に地方道路税をつくりましたときに、揮発油一キロリットル当たり一千円に対しまして、地方道路税を二千円取りまして、この二千円を地方の財源にしたというこ

とに、昭和二十九年、三十年のときのあの道路に結びつきましたときに、揮発油の税負担を、地方分としてどれくら

い取ったかといふことから、これに大体比準をいたしまして、当時、三十年に地方道路税をつくりましたときに、揮発油一キロリットル当たり一千円に対しまして、地方道路税を二千円取りまして、この二千円を地方の財源にしたといふこと

に置きながら六百億円をこれによつて求めるといふことになるわけでございます。その際地方分として幾ばくを賦課したらいいかということは、昭和二十九年、三十年のときのあの道路に結びつきましたときに、揮発油の税負担を、地方分としてどれくら

い取ったかといふことから、これに大体比準をいたしまして、当時、三十年に地方道路税をつくりましたときに、揮発油一キロリットル当たり一千円に対しまして、地方道路税を二千円取りまして、この二千円を地方の財源にしたといふこと

に置きながら六百億円をこれによつて求めるといふことになるわけでございます。その際地方分として幾ばくを賦課したらいいかといふことは、昭和二十九年、三十年のときのあの道路に結びつきましたときに、揮発油の税負担を、地方分としてどれくら

い取ったかといふことから、これに大体比準をいたしまして、当時、三十年に地方道路税をつくりましたときに、揮発油一キロリットル当たり一千円に対しまして、地方道路税を二千円取りまして、この二千円を地方の財源にしたといふこと

に置きながら六百億円をこれによつて求めるといふことになるわけでございます。その際地方分として幾ばくを賦課したらいいかといふことは、昭和二十九年、三十年のときのあの道路に結びつきましたときに、揮発油の税負担を、地方分としてどれくら

い取ったかといふことから、これに大体比準をいたしまして、当時、三十年に地方道路税をつくりましたときに、揮発油一キロリットル当たり一千円に対しまして、地方道路税を二千円取りまして、この二千円を地方の財源にしたといふこと

に置きながら六百億円をこれによつて求めるといふことになるわけでございます。その際地方分として幾ばくを賦課したらいいかといふことは、昭和二十九年、三十年のときのあの道路に結びつきましたときに、揮発油の税負担を、地方分としてどれくら

い取ったかといふことから、これに大体比準をいたしまして、当時、三十年に地方道路税をつくりましたときに、揮発油一キロリットル当たり一千円に対しまして、地方道路税を二千円取りまして、この二千円を地方の財源にしたといふこと

に置きながら六百億円をこれによつて求めるといふことになるわけでございます。その際地方分として幾ばくを賦課したらいいかといふことは、昭和二十九年、三十年のときのあの道路に結びつきましたときに、揮発油の税負担を、地方分としてどれくら

い取ったかといふことから、これに大体比準をいたしまして、当時、三十年に地方道路税をつくりましたときに、揮発油一キロリットル当たり一千円に対しまして、地方道路税を二千円取りまして、この二千円を地方の財源にしたといふこと

に置きながら六百億円をこれによつて求めるといふことになるわけでございます。その際地方分として幾ばくを賦課したらいいかといふことは、昭和二十九年、三十年のときのあの道路に結びつきましたときに、揮発油の税負担を、地方分としてどれくら

い取ったかといふことから、これに大体比準をいたしまして、当時、三十年に地方道路税をつくりましたときに、揮発油一キロリットル当たり一千円に対しまして、地方道路税を二千円取りまして、この二千円を地方の財源にしたといふこと

いかがでござりますか。

○政府委員(中橋敬次郎君) 御指摘のよう、十分の検討がないではないかと言わればまさにそとのおりでござりますけれども、二十九年、三十年の当時も、まだ実は道路整備計画の発足の当初でございまして、どれくらいの財源を地方団体のほうにこうへらり割り当てるかなど、

なりに地方財源が必要であれば揮発油税を増税いたしましたり、それに対応いたしまして、地方の負担部分をもう少し余分に地方道路税で取るというときには、地方道路税のほうの増税をやつた経緯がございます。そこで今回も、地方のほうで二

体どれくらいいの財源を所要するかということ自体は、今後待ちます部分がかなりあるわけでございまして、それは多ければ多いほど市町村といいますれば空港関係の整備をやりましたり、あるいは騒音対策事業を拡充するという部面に走りますようけれども、やはり負担という面もございまるので、しばらくの間はこれでもつて整備いたしまして、その後の市町村の所要財源というのを見合せながら、今後こういった税率の問題も考えてまいりたいと考えております。

○多田省吾君 次に、航空機燃料の中で、大型航空機なんかのジェット燃料と、それから小型の軽飛行機なんかのプロペラエンジンの場合の燃料の燃費単価が違うと思いますが、これらのキロリットル当たりの標準単価はどれくらいか、ひと

○政府委員(住田正一君) 企業が航空燃料を一體幾ら使っておるか、まあ営業の秘密にもなつておりますので、正確な数字はつかんでおりませんが、灯油の場合は大体一万一千円前後じやないかと思ひます。灯油といいますか、ジェット機燃料といつ教えていただきたい。

として買つておる油は一万一千円前後じゃないかと思ひます。それから小型機の場合には、非常にいいガソリンを使っておりまして、大体二万五千円から三万円ぐらいの間ではないかと思つております。
○多田省吾君 このようく燃料単価が非常に違つておるわけですが、単位量に対する課税額が、キロリットル当たり一万三千円ということはちょっと矛盾があるのぢやないかと、このように思ひますが、それをまずお伺いたします。

○政府委員(中橋敬次郎君) その点は確かに従量税と従価税の問題が常にまとめてくる問題でござります。やはり従量税をとりましたときには、おつしやいますように、たとえばこの場合で申し上げますと、上等な揮発油に対する一万三千円と、ジェット燃料のようにそれ 자체としては精度の低い、安い燃料に対しましての一万三千円とは少し違つてしまひるわけでござります。もちろんこれを従価税に直せば、おつしやるような御指摘は解消すると思いますけれども、やはり執行面の簡素化といふ点から申し上げれば、従量税といふほうが処理がしやすいわけでござります。また、かたがた今回航空機燃料税は、航空機燃料によって生じますところの効用というのもほとんど同じようなものでござりますし、先ほど申しましたような執行面の簡素化という点も勘案いたしまして、従量税ということに割り切つた次第でございます。

○多田省吾君 次に、運輸省の航空局に若干お尋ねしたいと思うのですが、航空機燃料税の課税税率といふものは、キロリットル当たり一万三千円、実際、運賃へのはね返り等を勘案して、附則の第二条では、激変の緩和措置と申しますが、年間にわたつて税率の暫定的軽減措置といふものがとられておりますけれども、今回の航空運賃の値上げ申請は一挙に平均二三%アップ、こういう

として買つておる油は一万一千円前後じゃないかと思ひます。大型ジェット機の場合には、灯油の場合もありますし、それから粗製ガソリンと申しますが、揮発油の場合もございますが、大体一万円前後じゃないかと思ひます。

それから小型機の場合には、非常にいいガソリンを使っておりまして、大体二万五千円から三万円ぐらいの間ではないかと思っております。

○多田省吾君 このように燃料単価が非常に違つておるわけですが、単位量に対する課税額が、キロリットル当たり一万三千円ということはちょっと矛盾があるのじやないかと、このように思いましたが、それをまずお伺いいたします。

○政府委員(中橋敬次郎君) その点は確かに従量税と従価税の問題が常にまとめてくる問題でござります。やはり従量税をとりましたときに申し上げますと、上等な揮発油に対する一万三千

円と、ジエット燃料のようにそれ自体としては精度の低い、安い燃料に対しましての一萬三千円どは少し違つてまいるわけでござります。もちろんこれを従価税に直せば、おっしゃるような御指摘は解消すると思いますけれども、やはり執行面の簡素化という点から申し上げれば、従量税というものが処理がしやすいわけでございます。また、かたがたが今後の航空機燃料税は、航空機燃料によりまして生じますところの効用というのもほとんど同じようなものでござりますし、先ほど申し

○多田省吾君 次に、運輸省の航空局に若干お尋ねしたいと思うのですが、航空機燃料税の課税税率として、従量税ということに割り切った次第でございます。

率といふものは、キヨリソットル当たり一万三千円、実際、運賃へのはね返り等を勘案して、附則の第二条では、激変の緩和措置と申しますか、三年間にわたつて税率の暫定的軽減措置といふものがとられておりますけれども、今回の航空運賃の値上げ申請は一挙に平均二三%アップ、こういう

○政府委員(住田正二君) 航空運賃の値上げにつきましては、現在私どもといたしまして審査をいたしておりますが、その場合の基準といたしましては、航空法に定めております適正な原価、適正な利潤ということにあるわけでございます。値上げをする場合に、一律といいますか、一度に上げるか、あるいは段階的に上げるか、二つの方法があろうかと思いますが、まあ安定といふことを考慮いたしますと、毎年毎年上げるよりも、一回に上げたほうがいいんじやないかというような見方もあるらうかと思います。いずれにいたしましても、先ほど申しましたように、適正な原価を織り込むわけでございまして、適正な原価という場合には、今回の緩和措置によります五千二百円、一万四百円、一万三千円という緩和措置を織り込んで適正な原価をきめていくということになるわけでございます。

○多田省吾君 時間もあまりありませんので詳しく述べられたいのが懲念でございますけれども、昨日の参考人供述のときも、日航の社長の朝田参考人から、まあ今回の平均二三%の航空運賃値上げは、特にやはり航空機燃料税、それから昨年八月に行なわれた航行援助施設利用料、それが中心になつて値上げが行なわれるのだ、もしこの航空機燃料税が発足しなかつたら、値上げもまた今回の航空機燃料税の分も九%ないし一〇%と言つておるわけですね。ところが今回の値上げによって支収として約一六・一%ぐらい値上げがあるわけです。その差もありますし、結局、これは便乗料金も相当含まれておるのじやないか。

的軽減措置がとられておるわけでありますから、この航空運賃値上げ申請に対して、当局がこの値上げに対する緩和軽減措置というものを考えておられるのかどうか、また全然考えていないのかどうか。

○多田省吾君 時間もあまりありませんので詳しく述べられませんが、適正な原価を織り込むわけでございまして、適正な原価という場合には、今回の緩和措置によりますと五千二百円、一万四百円、一万三千円といふ緩和措置を織り込んで適正な原価をきめていくということになるわけでございます。

ら昨年八月に行なわれた航行援助施設利用料、それが中心になつて値上げが行なわれるのだ。もし この航空機燃料税が発足しなかつたら、値上げも考えていなかつたと、はつきり供述もしているわけです。ところがどう考えましても、この航行援

助施設利用料でも、大体四・三%の影響がある。また今回の航空機燃料税の分も九%ないし一〇%と言つておるわけですね。ところが今回の値上げによって実収として約一六・一%ぐらい値上げ分があるわけです。その差もありますし、結局、これは便乗利上げ分も相当含まれておるのじやない。

かということもあります。
それからもう一つは、学者の参考人からは、航空機燃料税が創設されても、やはり企業努力によって半分ぐらいは解消していくべきだということをうな意見も出されたわけです。そういうことを考えないで、平均で二三%も値上げ申請があるということは、これは非常に利用者としても異論があるところだと思います。ですからここで、はつきり当局として、この燃料税の企業負担分が、航空運賃の收支面でどの程度の赤字落ち込みになるのか、具体的に示していただきたい。また今回の二三%の運賃値上げ算定の根拠を明確に示してもらいたい。いまではやはりどうしても特急のグリーン車の料金とか、そういうものを参考にして、あまり正確な厳密な算定がなされていないのではないか、こういうことも言われておりますし、一昨日も朝田参考人から、この計算したらしい、たとえば弹性係数マイナス〇・二三と計算しているというようなことを言われましたけれども、それがはたして妥当な計算であるのかどうか、その辺をひとつはつきりと示していただきたい。

かなどあります。それからもう一つは、学者の参考人からは、航空機燃料税が創設されても、やはり企業努力によつて半分ぐらいは解消していくべきだというような意見も出されたわけです。そういうことを考えないで、平均で二三%も値上げ申請があるといふことは、これは非常に利用者としても異論があるところだと思うのです。ですからここで、はつきり当局として、この燃料税の企業負担分が、航空運賃の收支面でどの程度の赤字落ち込みになるのか、具体的に示していただきたい。また今回の二三%の運賃値上げ算定の根拠を明確に示してもらいたい。いままではやはりどうしても特急のグリーン車の料金とかそういうものを参考にして、あまり正確な厳密な算定がなされていないのではないか、こういうことも言われておりますし、一昨日も朝田参考人から、この計算したらしい、たとえば弾性値マイナス〇・二三と計算

して、その辺をひとつはつきりと示していただきたい。
○政府委員(住田正一君) 航空運賃の値上げにつ
きましては、現在審査中でございまして、この段
階でどういうような査定をするということを申し
上げるのはむずかしいわけでございますけれど
も、この席でたびたび申し上げているわけでござ
いますが、民間航空再開以来二十年間航空運賃と

いうものはほとんど値上げをしてこなかつたわけでござります。その理由は、一つは技術革新が非常に著しくあつたということ。もう一つは、航空需要の伸びが非常に高まつた、この二つの理由によるものと考えられます。二つの理由によつてヨ

ストの上昇を吸収してきた。その結果値上げをしないで済ましてきたということだろうと考えておられます。その二つの点は今後ともある程度期待できる。今後とも航空の需要の伸びは、従来ほどではないにしても相当のものが期待できるであります。しかし、技術革新にいたしましても、今後航空

機の大型化の傾向は続くわけでございますので、今後ともある程度の経費の上昇というものはそういふ二つの要素によつて吸収できるのではないか。したがつて、今回の燃料税の創設、昨年の航行援助施設利用料の創設によって、今後どの程度吸収できるかといふことが査定をする場合の一つの根拠ではないかと思います。航空会社が申請しております二三%というのは、燃料税が大体一〇%、航行援助施設利用料が四%、経費の値上がり分が二%、実収は一六%。一六%の実収を確保するために、先ほど先生のおっしゃつた弾性値でマイナス〇・二三をとりまして二三%という値上げの申請があつたわけござります。そういう弹性値といふものは、新しい要素でありますので、一体そういうものがあるかどうかについても十分検討はいたしたいと思っております。いずれにいたしましても、先ほど申し上げたように、適正な原価、適正な利潤ということで十分検討した上で結論を出したいと思います。

○多田省吾君 いまちよと触れられましたけれども、国内総需要の見通しを当局はどうのようにお考えになつておるか。一昨日は今野参考人から、アメリカの場合、人口二億五千万人で、年間の総需要が二億五千万人で、大体国民一人一回乗る程度まで発展している。日本も将来そういうようになりますが、今度の国鉄運賃の値上げ等も考えれば、また国内総需要もよえるのじやないかと思ひます。現在年間二千万人近い。昭和五十年までに海外への一千万人を含めて約五千万人。昭和五十五年までに七千万人。昭和六十年までに一億あるいは一億二千万人となつて、昭和六十年ぐらいいは、アメリカと同じような状態になるであろうことを参考として述べておられましたけれども、これは現在常識であると思ひますが、当局は大体国内総需要をどの程度に考えておられますか。

○政府委員(住田正二君) 先ほど話に出ておりま

す、第二次空港五カ年計画を策定いたしましたときの航空需要の伸びは、いま先生のおっしゃつた、昭和五十年が四千万人、昭和五十五年が七千万人か。したがつて、今回の燃料税の創設、昨年の航行援助施設利用料の創設によって、今後どの程度吸収できるかといふことが査定をする場合の一つの根拠ではないかと思います。航空会社が申請しております二三%というのは、燃料税が大体一〇%、航行援助施設利用料が四%、経費の値上がり分が二%、実収は一六%。一六%の実収を確保するために、先ほど先生のおっしゃつた弾性値でマイナス〇・二三をとりまして二三%という値上げの申請があつたわけござります。そういう弾性値といふものが基礎になっております。昭和六十年の一大計算もございまして、昭和六十年のところは年間一億二千万人といふふうに御理解いただいていいのじやないかと思います。

○多田省吾君 そのように考えますと、弾性値は非常に大き過ぎるのじやないかという意見が圧倒的に多いわけござります。これは希望でございますが、やはり今後の国内総需要の見通しとか、あるいはやはり公共料金のたび重なる値上げによる国民生活の不安とか、そういう面も十分考えられて、そのほかにもお述べになりましたように、ほんとうに航空機の場合の運賃値上げの資料の計算の算定がはつきりしているのかどうか。こういった点も大いに問題のあるところでござりますので、われわれとしてはなるべく少ない値上げになるよう強く希望したいわけです。これは希望でございますが、今度の国鉄運賃の値上げ等も考えられて、そのほかにもお述べになりましたよ

うに、ほんとうに航空機の場合の運賃値上げの資料の計算の算定がはつきりしているのかどうか。こういった点も大いに問題のあるところでござりますが、やはり今後の国内総需要の見通しとか、あるいはやはり公共料金のたび重なる値上げによる国民生活の不安とか、そういう面も十分考えられて、そのほかにもお述べになりましたよ

うに、ほんとうに航空機の場合の運賃値上げの資料の計算の算定がはつきりしているのかどうか。

○政府委員(住田正二君) いま十数年間悩まされてきた既設空港などは、今まで十数年間悩まされてきた既設空港などは、そういう点は全然考えられないのですか。

○政府委員(住田正二君) 成田空港の場合には、

空港の管理者が新東京国際空港公団でございます

は、騒音対策として國が民間の住宅に対しても助

成するということになるらしいのですけれども、

いままで十数年間悩まされてきた既設空港などは、

そういう点は全然考えられないのですか。

○政府委員(住田正二君) 成田空港の場合には、

空港の管理者が新東京国際空港公団でございます

ので、國といいますよりも、公団が騒音対策の責

任者になると思ひます。成田につきましても学

校、病院あるいは共同利用施設の対策費をやつて

いるわけですが、そのほか民家の防音工

事をやるということで、これはまだ正式に公団の

事業として取り上げたわけではなくて、一応千葉

県が立てかえてやるということで、将来民家の防

音工事を國の施策として一般にやることがきまつ

た段階において、公団に肩がわりするというこ

とにになっております。民家の防音工事につきまし

ては、先ほど申し上げた調査の結果に従いまして

整備五カ年計画の中で騒音公害対策費四百十億円

となつておりますけれども、この対象の具体的な

もの、それから四十七年度ではどの程度の予算額

を計上しているか。

○政府委員(住田正二君) 五カ年計画の四百十億円の内訳でございますが、そのうち八十億が新東京国際空港の騒音対策になつております。残りまし

た三百三十億を東京、大阪、福岡の騒音対策費に使いたいと思います。三百三十億のうち学校と

病院とか、あるいは共同利用施設についての

対策として百七十億円を予定いたしております。

空港の設置者及びその使用者に対する騒音により生ずる障害の防止を義務づけておりますけれども、いままではその対策といふのは限られた範囲になつております。効果を上げていない。現在こ

ういった既設空港の近くの民家の防音工事のため

に、相当の苦情も出しておりますし、また工事の対

象なんかも学校、幼稚園、病院など一部に限られ

ております。

それから本年度の予算でございますが、本年度

は五十八億円の騒音対策費を計上いたしておりま

す。昭和四十六年度が三十億でございますので約

倍近い額でございます。そのうち学校、病院、共

同利用施設に対しまして三十三億円、それから移

転補償に二十四億円、それからテレビの受信料の

免除対策についての補助が九千三百万円、そのほ

かに民家の防音工事をどういうふうにやつたらいい

かというこの調査費が千六百万円というこ

とです。

○多田省吾君 今度の新空港の成田空港の場合

は、騒音対策として國が民間の住宅に対しても助

成するということになるらしいのですけれども、

いままで十数年間悩まされてきた既設空港などは、

そういう点は全然考えられないのですか。

○政府委員(住田正二君) 成田空港の場合には、

空港の管理者が新東京国際空港公団でございます

ので、國といいますよりも、公団が騒音対策の責

任者になると思ひます。成田につきましても学

校、病院あるいは共同利用施設の対策費をやつて

いるわけですが、そのほか民家の防音工

事をやるということで、これはまだ正式に公団の

事業として取り上げたわけではなくて、一応千葉

県が立てかえてやるということで、将来民家の防

音工事を國の施策として一般にやることがきまつ

た段階において、公団に肩がわりするというこ

とにになっております。民家の防音工事につきまし

ては、先ほど申し上げた調査の結果に従いまして

整備五カ年計画の中で騒音公害対策費四百十億円

となつておりますけれども、この対象の具体的な

もの、それから四十七年度ではどの程度の予算額

を計上しているか。

○政府委員(住田正二君) 五千六百億円の規模が

大きいか少ないかという点でございますけれども、

五千六百億円のうち、七百億円というものを

どうか、これをお尋ねしたい。

○政府委員(住田正二君) 五千六百億円の規模が

大きいか少ないかという点でございますけれども、

五千六百億円のうち、七百億円というものを

どうか、これをお尋ねしたい。

す。航空保安施設等いろいろやることはたくさんあると思ひますけれども、大体当面必要なものを全部拾い上げても七百億円程度でございます。これを早急にやれということになりますと、どこに基地を設定するかいろいろ調査しなければいかねということです。やはり一年ないし二年間の調査期間が必要でありますし、簡単に二年以内と言つてしまふことはむずかしいわけでございます。したがつて、七百億円というものが少ないと考へ方もあると思ひますけれども、五年間に整備する額としては、この程度が実行可能な数字ではないかという感じでございます。飛行場がパンクするには、十萬回とか十五万回の離発着回数になるかも知れない。そのためにはやはり十一年とか十五年かかるわけです。一つの飛行場を整備するのに一応百億円あればできるわけでございます。全国四十県くらいに一つずつ飛行場をつくりまして四千億あれば足りるわけでございます。そういう点から考へますと、五千六百億円という数字は必ずしも少ない数字ではないといふうに考へております。かりにいま五千六百億円で実行するとしていたしましても、御承知のように飛行場の土地を買収することが非常にむずかしくなってきまして、そういう点を考えますと、五千六百億円の計画を、二年、三年でやるということは非常にむずかしいのではないかと思います。

○多田省吾君 相当航空行政に明るい今野参考人

しありが非常に強調しているのはこの点である。

いふのはレーダーシステムだつて、自衛隊

との関係では全然相関連いたしておりませんし、またローカル空港の貧弱さは世界一である。こういう状況において、五千六百億円というお金が必

年や三年でやつてもむだだというような、そんな全部拾い上げても七百億円程度でございます。これを早急にやれということになりますと、どこに基地を設定するかいろいろ調査しなければいかねということです。やはり一年ないし二年間の調査期間が必要でありますし、簡単に二年以内と言つてしまふことはむずかしいわけでございます。したがつて、七百億円というものが少ないと考へ方もあると思ひますけれども、五年間に整備する額としては、この程度が実行可能な数字ではないかという感じでございます。飛行場がパンクするには、十萬回とか十五万回の離発着回数になるかも知れない。そのためにはやはり十一年とか十五年かかるわけです。一つの飛行場を整備するのに一応百億円あればできるわけでございます。全国四十県くらいに一つずつ飛行場をつくりまして四千億あれば足りるわけでございます。そういう点から考へますと、五千六百億円という数字は必ずしも少ない数字ではないといふうに考へております。かりにいま五千六百億円で実行するとしていたしましても、御承知のように飛行場の土地を買収することが非常にむずかしくなってきまして、そういう点を考えますと、五千六百億円の計画を、二年、三年でやるといふことは非常にむずかしいのではないかと思ひます。

○多田省吾君 相当航空行政に明るい今野参考人

しありが非常に強調しているのはこの点である。

いふのはレーダーシステムだつて、自衛隊

との関係では全然相関連いたしておりませんし、またローカル空港の貧弱さは世界一である。こういう状況において、五千六百億円というお金が必

ずしも少ないと言えないというのは、ことに一二年や三年でやつてもむだだというような、そんな问题是ありますけれども、やはりこの航空機燃料税の創設とともに、一つはやはり航空運賃の値上げを二三%も値上げしようとしております。これは運輸省の問題ではありますけれども、同じ閣内として、やはり韓国機との、あるいは旅客機同士のこういう問題だってすいぶんこれはあるわけです。だから、そういう問題も含めて、もつともっとローカル空港なんかに対しては財源をつき込んで、もうともとこれは整備してもらいたいし、航空管制だってこんな状態じやいかぬと思いますし、それから今度日航なんかでは、いわゆるジャンボジェット機を国内幹線で使いたい、エアバス構想なんかもあるわけでございます。それに伴う空港整備なんかもあると思ひますけれども、その点は一体どうお考えなんですか。

○政府委員(住田正二君) 現在御承知のように東京、大阪の空港能力というものが限界にきており、これがパンクするには、十萬回とか十五万回の離発着回数になるかも知れない。そのためにはやはり十一年とか十五年かかるわけです。一つの飛行場を整備するのに一応百億円あればできるわけでございます。全国四十県くらいに一つずつ飛行場をつくりまして四千億あれば足りるわけでございます。そういう点から考へますと、五千六百億円という数字は必ずしも少ないといふうに考へております。かりにいま五千六百億円で実行するとしていたしましても、御承知のように飛行場の土地を買収することが非常にむずかしくなってきまして、そういう点を考えますと、五千六百億円の計画を、二年、三年でやるといふことは非常にむずかしいのではないかと思ひます。

○多田省吾君 最後に政務次官に要望でございま

すけれども、やはりこの航空機燃料税の創設とど

もに、一つはやはり航空運賃の値上げを二三%も

値上げしようとしております。これは運輸省の問

題ではありますけれども、同じ閣内として、やは

りその点はなるべく少なくするように、それから

いま運輸省の監理部長からいろいろ騒音対策ある

いは安全確保の問題お話をありましたけれども、私

は非常に不満です。第二次空港整備五カ年計画も

非常に中途はんぱでありますし、いま航空事故の

危険性も大きくなっている今日、またおどとい

の参考人の御意見等も、次官もそこで聞かれてい

たわけで、そういう点はひとつ考慮を入れて、も

う少し航空行政に関しては前向きに積極的に、ま

た事故防止や騒音防止のためにつとめられるよう

強く要望したいわけでございます。

○政府委員(船田謙君) 一昨日の各参考人の公述

の中でも、特に航空事業においては安全性を最優先

にしなければならないという強い公述がございま

したことは、私ども十分骨身に徹しなければな

らぬことだと思っておりますし、なお航空機燃料

税の創設によりまして、これが消費税である以上

は、ある程度利用者の方に負担をお願いすること

はこれはやむを得ないと思ひますけれども、その

ことが航空会社の経営等を著しく圧迫することに

よつて、このファースト・プライオリティーであ

りますとともに、その損害を受けましたものが一〇%をこえて

おりますほかの財産との関連から、たとえば二割

以上の場合には八ヶ月ぐらいとか、非常に有形固

定資産を持つておる部分が多い会社につきまして

は、その損害を受けましたものが一〇%をこえて

おれば八ヶ月猶予をいたしますとかいうような基

準はござりますけれども、いずれにいたしまして

も、航空機の事故で納税者がその財産に損害を受けましたときには、納税の猶予を受けることがで

きるわけでございます。

○戸田菊雄君 わかりました。その内容はわかり

ましたけれども、人為的に回避できるもの、い

ろいろむずかしい事故判定だらうと思うのです

ね。この間自衛隊機と衝突をした、ああいうもの

は、一体人為的に回避できるか、税法の適用上。それとも全くそれ

は天災として万やむを得ないといふことで、飛行

機が墜落をした、まあこれは問題であろうと思ひますね。だから、その辺の事故判定に基づく適用

条件というものは、非常にむずかしいものを含んでおると思うのですけれども、今後いざれにして

も、政令の内容でこれから検討されていくんだ違うと思うのですが、その辺は時期的にはいつごろまで、これはすでに四月一日以降実行されるわけありますから、そういう天災による、あるいは人為的による各般の事故は、いつ発生的に起るかわかりません。だから政令の内容も急がなければいいかぬと思うのですけれども、その辺の見解はどういう解釈をとつておられるんでしょうか。

○政府委員(中橋敬次郎君) ただいま申し上げました納税の猶予を受け得る起因となります灾害の範囲は、これは政令で規定をいたしましたが、もっぱら解釈によっておるわけでございます。したがいまして、先ほど申しましたように、人為的に回避できるものはこの場合の灾害に含まれない、といいますのは、たとえば火災について申しますと、放火の場合はこれに入らないということございまして、大体の失火の場合には入れておるようですが、この前起こりました航空機事故のようなものは、当然この納税の猶予の起因となります災害に当たるうと思いませんけれども、いずれにいたしましても、今後とも、新しいこういう税金ができましたものですから、御趣旨に沿いまして解釈、内容について詰めてまいりたいと思います。

○戸田菊雄君 まあこの法解釈の内容によつてと

いうことになると、一面非常に彈力的であつていよいよにも解釈されるのですが、非常に不同なものになつてくるんじゃないかと思うのです。だから、いろんなケースが考えられます、たとえばニアミスでもつて自衛隊機が、國の公務員がそういうことをやつたというような場合には、國で何らかの別途補償はやられるわけでしょうから、その場合といえども、やっぱり税法上どういう措置をするのか、あるいは人為的に避けられるような事故で、人身傷害その他非常に損害が大きい、そもそも東亜国内航空なんかは非常に資産も定期三社の中では少ないですから、そういう意味じや非常に負担量が大きくなつてくる。そういうわざ経営収支の面からいって判断する場合とか、あ

るいはあまりにも死亡者が多かつた、この間のように八十何名かがなくなつてしまつた。その損害に会社としては数億の金を用意しなければいけないかわからん。だから政令の内容も急がなければいいかぬと思うのですけれども、その辺の見解はどういう解釈をとつておられるんでしょうか。

○政府委員(中橋敬次郎君) ただいま申し上げました納税の猶予を受け得る起因となります灾害の範囲は、これは政令で規定をいたしましたが、もっぱら解釈によっておるわけでございます。したがいまして、先ほど申しましたように、人為的に回避できるものはこの場合の灾害に含まれない、といいますのは、たとえば火災について申しますと、放火の場合はこれに入らないということございまして、大体の失火の場合には入れておるようですが、この前起こりました航空機事故のようなものは、当然この納税の猶予の起因となります災害に当たるうと思いませんけれども、いずれにいたしましても、今後とも、新しいこういう税金ができましたものですから、御趣旨に沿いまして解釈、内容について詰めてまいりたいと思います。

○戸田菊雄君 まあこの法解釈の内容によつてと

いうことになると、一面非常に彈力的であつていよいよにも解釈されるのですが、非常に不同なものになつてくるんじゃないかと思うのです。だから、いろんなケースが考えられます、たとえばニアミスでもつて自衛隊機が、國の公務員がそういうことをやつたというような場合には、國で何らかの別途補償はやられるわけでしょうから、その場合といえども、やっぱり税法上どういう措置をするのか、あるいは人為的に避けられるような事故で、人身傷害その他非常に損害が大きい、そもそも東亜国内航空なんかは非常に資産も定期三社の中では少ないですから、そういう意味じや非常に負担量が大きくなつてくる。そういうわざ経営収支の面からいって判断する場合とか、あ

るいはあまりにも死亡者が多かつた、この間のように八十何名かがなくなつてしまつた。その損害に会社としては数億の金を用意しなければいけないかわからん。だから政令の内容も急がなければいいかぬと思うのですけれども、その辺の見解はどういう解釈をとつておられるんでしょうか。

○政府委員(中橋敬次郎君) ただいま申し上げました納税の猶予を受け得る起因となります灾害の範囲は、これは政令で規定をいたしましたが、もっぱら解釈によっておるわけでございます。したがいまして、先ほど申しましたように、人為的に回避できるものはこの場合の灾害に含まれない、といいますのは、たとえば火災について申しますと、放火の場合はこれに入らないということございまして、大体の失火の場合には入れておるようですが、この前起こりました航空機事故のようなものは、当然この納税の猶予の起因となります災害に当たるうと思いませんけれども、いずれにいたしましても、今後とも、新しいこういう税金ができましたものですから、御趣旨に沿いまして解釈、内容について詰めてまいりたいと思います。

○戸田菊雄君 まあこの法解釈の内容によつてと

いうことになると、一面非常に彈力的であつていよいよにも解釈されるのですが、非常に不同なものになつてくるんじゃないかと思うのです。だから、

いろいろな場合を想定いたしまして、国税庁で通達などで局署に示達をいたしておりますから、そ

んなに個々別々の事態について非常に不均衡な取り扱いが行なわれるとも思つておりますが、さ

りとてこれをまた政令上で規定をいたしますと、具体的に必要なケース・バイ・ケースの取り扱いもできないものですから、やはり国税庁の通達に

よりますところの取り扱いというのをお認めいた

だきたいでございます。

○戸田菊雄君 まあ回答わかります。時間もありませんから……。

ただ要望しておきたいのは、一つは、現行の四

十六条の法律解釈上、航空機事故、想定をされる

補償態様、適用できるようなものが例示としても

具体的に考えられることがあつたら、あとで

けつこうですからひとつ御提示願います。

もう一つは、法人税なりあるいは所得税、各種

の免稅事項がありますが、そういうもののとの併

用適用、これはあり得ることですから、それは當然やらなければならぬと思うのです。たとえば

のたぶん各税法に基づいて適用されてくることに

なるだろうと思うのです。そういうものと、この

航空機事故による損害に対する併用規定ですね。

そういうものが可能なかどうか、この辺の見解

をひとつ聞いて、いまあと民社党のほうで質問す

る予定ですから、私はあとこの予想される法律

上、解釈上のそういう例示がもし考へられるなら

ば、あとでひとつ出していただきたい。

この二つを要望して終わりたいと思います。

○政府委員(中橋敬次郎君) 第一の点につきまし

ては、できるだけ早い機会に想定される事態につ

いてどうなるかということを御報告申し上げたい

と思います。

○中村利次君 航空機燃料税の提案にあたつて、

その理由として、空港整備等の緊急性、これに大

きな関連があるようですがそれどころも、受益者負担も

ばつぱつよからうと、これは当然だらうという考

え方、それから航空事業に対する育成の見直しと

いうことなどが航空機燃料、揮発油に関する特別

措置法の期限切れの時点でこういうことを考

えて、航空機燃料税法案を提案したということです

が、私はこれは、受益者負担は当然であるとい

うことからいいますと、ほかの特別措置法に大き

く関連をしてくるわけでありまして、大いに議論

のあるところだらうと思うのです。

〔委員長退席、理事柴田栄君着席〕

ただ航空事業には、戦後特別措置法をもつて、

燃料、揮発油税の免稅をやつてきたわけでありま

すけれども、この間の参考人の供述等に照らして

も、航空事業の育成を見直す時期にきておるとい

う点につきましては、それなりの理由があるかと

思つのですけれども、念のためにもう一回この法

案を提案される理由をお伺いしておきたいと思

います。

○政府委員(船田謙君) 御承知のよう、昭和二

十七年以来、租税特別措置法をもちまして、揮発

油税の航空機燃料に関する部分は免稅措置をとつ

てまいりまして、国内の航空事業の整備充実に資

してまいりたわけでござりますけれども、すでに

国内の定期航空会社等の内容が充実してまいりま

した。かたがたこの三月三十一日で一応特別措

置法の免稅の期限が切れますので、この際航空機

燃料税として取り出して、特にその場合、従来の

揮発油に依存する度合いが多かつたのであります

けれども、ジェット燃料の場合は、かなり灯油の

占める率が多いのでございます。ところが一方において、灯油のほうは非課税、免税になつておありまして、もっぱら揮発油をもつて運航しておる航空機と、灯油のまぜる率の多い定期航空路のジェット機との間に均衡を失するようなことも考えられまして、そういうたゞ般の事情を考えまして、今回の一航空機燃料税の創設に踏み切つたわけでござります。

○中村利次君 どうも私の質問に対する的確なお答えをいたただけなかつたと思うのですけれども、そうしますと、いろいろ理由はありますようけれども、その最たる理由は、やはり戦後航空事業の育成措置を、育成のための特別措置を講じてきたけれども、この航空機燃料、揮発油の特別措置の期限切れの時点で育成措置を見直してもいいという判断をされたと解釈をしていいですね。これが重點であると解釈していいですね。

空港整備五六年計画のことは、既に触れておりませんが、したけれども、もちろん片や財源として必要な部門の中に、昭和四十六年度を起点といたします空港整備五六年計画の財源の不足を充當していく、それについては、もちろん一般財政からも見るべき面もたくさんございますけれども、同時に航空機を利用するされる方の一種の消費税のような形で、燃料税を創設してもいい時期ではないか、こういう判断のあることは事実でございます。

○中村和木君 これが何を意味するかお尋ねですかと申しますと、それは遊飲食税と申します。それを強調されると大いにこれは異論がありますし、特別措置法そのものに関連をしてきますけれども、これはまあこの委員会の後ほどの審査案件になつておりますから、ほかの例をとりましても相当やはり批判のある——これはたとえば自治省関係の遊飲食税にしても、二万円も三万円も一人で遊興飲食をやるのにたつた一〇%なんです。これなんかはもう利用者負担ということを前提としてお考えになつておる。そこに私は問題があるんで、それなら十数%のこの航空機燃料に対する課税を

○中村利次君　どうもこれはげすの勘ぐりかもしないで、いまの遊飲税と比較をしても、そしてそれがダイレクトに料金、受益者負担につながっていくんだという思想は、これはえらい問題があると思うんですよ。そうではなくて、やはりそういう特別の助成をする必要がないほど航空事業が経営内容その他のよくなつて、いろんなこまごました問題もあるうけれども、そういうことを重点としてこの法案を提案したということに解釈してよろしいのかどうか、もう一回、時間も非常に短いですから、これは簡単でいいです、お答えは。

○政府委員(船田謙君)　あと専門の審議官に補足してもらいますが、私これはまあ多少個人の意見が入りますけれども、航空運賃の場合におきましてはまだかなり一般のたとえば国鉄の運賃とか、その他の問題とは違いまして、この航空機燃料料税を課税いたしましたときに、それが消費税である以上、運賃の中に多少入ってきましても、これはやむを得ないと私は考えておるのですが、されども、なほ詳しい解釈については審議官か

れませんが、たとえば朝田参考人が私の質問に答えて、いやこれは参考意見として言われたんですね。

が、営業収入に上れる日近几年の率がナリ」と言おられたんでですよ。それから航行援助施設利用等の負担割合が四・三%、何何%というぐあいに非常にこまかいい、これは私はもう企業経営者としては当然〇・一であるうと〇・〇一であるうと、そういう数字は

きびしく経営圧迫要因といふものは追及される、その経営の最高責任者が9%とおっしゃっているんです。ところが運輸省の航空局ではこれは九・五だとおっしゃる。私どもはやはりこれは、法案を少なくとも国会で審査するのは、政府の資料を

中心として審査せざるを得ないんですけれども、これがどうも九・九・五%と、これは参考人がおっしゃつたんですから、速記録もあるはずなんですよ。そういうことから考えますと、勘ぐりたくはないけれども、とにかく何だか今度のこの機

料税の新設は、これはもう料金値上げにつながらせ

るんだといふことを、政府が何か公共料金主導型の物価上昇を、佐藤内閣では経理以下物価を押えるんだといふながら、どうもそういう傾向が、ずっと御説明を聞いていますと、どうも強く私は印象づけられましたがない。そこで、いまもう話が出ましたから、この九%、九・五%というのはどういうことでそういう誤差が出るのか、少なくとも非常に数字に敏感な経営の最高責任者が九%とおっしゃっているのを、なぜ政府は九・五%と言わなければならぬのか、そちらの辺のひとつはつきりした数字を教えてください。それとその根拠を。

○政府委員(住田正二君) 九・四%と九・五%と二通りの数字が……。

○中村利次君 いや、九%と言いましたよ。これは速記録を調べてもらえばわかると思いますが、○政府委員(住田正二君) 四十五年度の営業ペースで計算した場合には一応九・四%と考えております。

○中村利次君 それは計算根拠はどういうことなんですか。

○政府委員(住田正一君) 四十五年度に航空三社があげている収入と、四十五年度に航空三社が支つて然斗の量と対にして一万三千円を掛ける

○中村利次君 私は、非常に数字に敏感な経営者であります。これが税金になるわけですが、その税金の比率が九・四%、そういう計算になつております。

任者が九・五とおっしゃる、いまの計算で九・四とか五とか、九・四になる理由がどうもまだ駄然といたしませんけれども、しかしまあ一応国会の審査というものは、政府のお出しになつた数字を中心とするしかないと思いますから、これは後ほど

いわれなく誤差があった場合には、私はもう一回取り上げてお聞きをしたいと思ひますけれども。

表を拝見いたしますと、需要増を見込まれた表だ

○政府委員(中橋敬次郎君) 私どもが五十年度まで航空機燃料税地方分まで合わせまして約七百億といつております数字の算定根拠は、まず国内線旅客需要というものを見込みまして、たとえば四十九年度は三千二百二十二万人、五十年度は先ほど来お話しがござりますように、四千万人というやうなものをとりまして、それにつきまして伸び率が一体どういうやうになつてゐるか、これが二・二%になります。それに対応しまして消費燃料はどうくらい伸びるのかというのを見まして二・四%ととてございます。この二一・四%と、いうのをもとにいたしまして、定期航空の燃料消費量が一体どれくらいになるのか、たとえば五十年度で申し上げますと二百十四万九千キロリットルと踏んでござります。

それから例の小型機を使っておりますような使用事業の燃料消費量をたとえば五十年度では二万一千キロリットルになりますといふ見込みを立て

てございます。そういうものの合計に対しまして、税額をそれぞれはじき出しましたものが、五十年度までの合計で國分が五百九十六億円、地方分が百九億円、合計七百五億円ということに積算

いたしました次第でございます。
○中村利次君 これは需要の伸びについてはいろいろの見方があるようでありまして、昭和五十年度は大蔵省の想定では四千万人、参考人今野教授でしたか、たぶん五千萬という想定をお立てに

なつておる、これも漸ぐるようですがれども、これは需要増が激しければ激しいほど、ここに五十年一度に一千万人の利用者の違いというものが、私はふえればふえるほど効率がよくなるはずでありますから、これは経営上の関連はたいへんな差異が

出でると思ひますよ。これは後ほど料金に關

してどうお考えになつておられるかといふところでもう一回質問をしたいと思ひますけれども、空港整備特別会計の予算で、新東京国際空港公団分の出資が八十億円、これは計上明記されておるわけでありますけれども、この新東京国際空港、これは正式な名前はどうなるかわかりませんが、造成費の歳入はどういう種類のものですか。

○政府委員(住田正二君) 新東京国際空港公団の収入といたしましては、まあ各年度で違いますが、基本的には出資金が二割、残りの八割を借り入れ金でまかなくというたてまえにいたしております。

○中村利次君 これは公団方式をおとりになっていらつしやるわけですから、関西もまあ新しい空港建設の場合でも公団形式をおとりになるおつもりですか。

○政府委員(住田正二君) 運輸省いたしましては、新関西空港の建設のような大事業を運輸省みずからやることは非常にむずかしいということです。新らしい公団の設立を求めていたいと思っております。

○中村利次君 関西の新空港も公団形式でやると

それから航空機燃料に今度課税しようということですね。これから航空機燃料がかかる交通機関ですね、これだけなんですが、ほかの交通機関では、これは自動車用はその燃料、揮発油に税金がかかっています。これはもつと高率ですけれどもかかっておりりますけれども、船だと、特にこれは船ですね。それから國鉄、私鉄の鉄道等、これも燃料使うものがありますね。電気だけじゃなくて。そういうものは課税されておらないわけですからとも、この点についてのお考えはどういうことなんでしょう。

○政府委員(中橋敬次郎君) いま御指摘のよう

に財源が必要な場合には、そういうところの燃料にまで課税をする必要も将来ないと申せませんけれども、やはり船なり鉄道なりが果たしておられます広い効用というのから申し上げますれば、それにひきかえまして、自動車とすることになりますれば、これはかなり昔と自動車に求められる効用といふのも見方は違つてしまつたと思いまます。何しろやはり自動車の運行のために必要な道路の整備財源というものが急速に膨大化してしまつたんですけれども、これは鉄道だって、やはり操車場も要れば、あるいは操車場の整備あるいは駅等の整備等々、相当巨額な資金を要します。それから船舶にとっても、港湾整備等々、これはやはり巨額に資金を要するので、そういう限りでは、航空機だけは特に緊急性があると、それは何といいますか、自ら、当面は安全等も含めて相当の緊急性があることは認めますけれども、しかし、ほかの、私がいま申し上げたようなものと比べて、特に受益者負担をやつても当然だという考え方には、航空機料金は安いといふようないう思想があるように思ひますけれども、これはこの間の参考人がいらしたときの皆さんの質疑等を通じても、たとえば東京—仙台間、東北新幹線が開通した場合の料金、あるいは東京—大阪間

までの状況から申し上げますれば、やはり鉄道

に對してどういう影響を持つかということから、

特別にそういう船なり鉄道なりの燃料について課

税をし、その運賃コストを高めることまでして財

源を生む必要はないとの判断をいたしております。

したがいまして、たとえば鉄道でございまして

ば、現在電気ガス税というのが通常ならかかるは

でござりますけれども、鉄道の使います電気については電気ガス税になつておりますし、船が使

いますところの重油につきましては、これはおそらく国内運送でござりますれば、関税を支払つた

ものだけで運航いたしておりますようし、外航船

についてならば、それも払つていな燃料でもつて動いておると思います。したがつてそれを、特

に財源が必要な場合には、そういうところの燃料にまで課税をする必要も将来ないと申せません

けれども、やはり船なり鉄道なりが果たしてお

ります広い効用というのから申し上げますれば、

さしあたつてそれに対する課税というのを考えな

くともいんじやないかと思います。

それにひきかえまして、自動車とすることにな

りますれば、これはかなり昔と自動車に求

める効用といふのも見方は違つてしまつたと思

います。何しろやはり自動車の運行のために必

要な道路の整備財源というものが急速に膨大化し、こ

れを満たさなければならぬといふ事情がわが国

にはあると思いますから、やはりこれに対応しま

しては、それなりの負担を燃料課税なり、あるいは自動車の保有課税なりについて求めてもいいの

ではないかと思つております。

さらに航空機につきましては、先ほど来、いま

まで放置しておつたのはおせいじやないかといふ

おしかりは、これは十分私ども反省をいたしま

すけれども、やはりこの際第一次、第二次五ヵ年

計画でもつて、急速に航空路の安全なり空港の整

備なり騒音対策をやらうとしているときでござい

ますから、それに必要な財源というものは何ら

かの形で求めてこなければならないわけでござい

ます。もちろんこれを一般の納税者の負担いたし

てありますように、総合的な交通機関の中で飛行機

が占める地位、飛行機の運賃が占めます家計への

影響といふようなものから考えれば、やはり、し

かもさらいに昨日参考人からお話をございまし

たように、長い間生産性の向上もありまして、運

賃が据え置きになつてきたたというような状態も考

えますれば、やはりいま御批判のございました利

用者の負担金といふような形をもう少し高めても

いいのではないか。それ相応のためには、航空機

の燃料の課税をすることから、それを通じまして

もう少し負担をしてもらつてもいいのではないか

ということから、航空機燃料につきまして今回課

税をお願いしたわけござります。

○中村利次君 これはお伺いをしておりますと、

鉄道、船等に比べて航空機の運賃がまだ割り安だ

という、そういう印象を受けますね。私は、これ

はたとえば空港整備その他多額の財源が必要る。し

たがつて、受益者負担も考えるという当初のあれ

だったんですねけれども、これは鉄道だって、やは

り操車場も要れば、あるいは操車場の整備あるい

は駅等の整備等々、相当巨額な資金を要します。

それから船舶にとっても、港湾整備等々、これはや

はり巨額に資金を要するので、そういう限りで

は、航空機だけは特に緊急性があると、それは何

といいますか、自ら、当面は安全等も含めて相当

の緊急性があることは認めますけれども、しか

し、ほかの、私がいま申し上げたようなものと比

べて、特に受益者負担をやつても当然だという考

え方には、航空機料金は安いといふような、こ

ういう思想があるよう思ひますけれども、これ

はこの間の参考人がいらしたときの皆さんの質疑

等を通じても、たとえば東京—仙台間、東北新幹

線が開通した場合の料金、あるいは東京—大阪間

の新幹線を利用した場合と、航空機の料金比較、

いろいろこれはローカル線なんかまた別ですけれどもね。それで今度は値上がりするという段になると、弹性値がどうのこうのと、6%に近い、何と

いいますか、心配分をよけい料金に加重負担をす

るというようなやり方をした料金値上げ申請が出

されている。これは私は、そういうことを総合し

て考えますと、これは国民の立場からしますと、

全くどうも納得できないということになります

から、そのことだけ簡単に一つお答え願いたい

と思います。

航空料金は、ほかの交通機関に比べて値段がま

だ安いとお考えになり、したがつて、受益者負担

をかけても差しつかえないんだということなのかな

どうか、そのことだけ簡単に一つお答え願いたい

と思います。

航空料金は、ほかの交通機関に比べて値段がま

だ安いとお考えになり、したがつて、受益者負担

をかけても差しつかえないんだということなのかな

どうか、そのことだけ簡単に一つお答え願いたい

と思います。

○政府委員(中橋敬次郎君) 私は、各種の交通機

関の運賃の中におきまして、現在航空運賃は割り

安であると思っております。

○中村利次君 これは、まことにもつて私は時代

感覚の違いだと思いますよ。やはり陸運、海運、

空運、これはやはり七〇年代以降は、今野参考人

か宇田川参考人からも御意見として出ましたけれ

ども、これの総合的な輸送政策といふものがある

べきであつて、新しい時代には、高額所得者の足

は航空機であるという、それはもうすでに過去の

思想であつて、近代社会では、これはもう三位一

体になつた総合的な交通行政なり、政策でなければ

ならないと考えていますから、そういう点から

思は納得できませんけれども、しかしまあ次に進

むことにいたします。

さつき弹性値のこと申し込みましたけれどもね。それでは朝田参考人が、やはり経営責任者とし

て、この航空機燃料税ができなければ、航空運賃

の値上げは必要なかったということを立証され

ていますけれども、そうなりますと、まあこ

れは大蔵省ですか、運輸省ですかあれで、九・

四%としますと、なお一そく経営努力をやると、

九・四%以下ですね。それから、弹性値が平均で

二〇・六%の場合には五・七%ですかの弾性値をやはり経営者としては見込みざるを得ない。しかし、この弾性値の取り方についてはいろいろ御議論もあるらしいという参考意見だったのです。二〇%が一〇%になり、あるいは六%になれば、この弾性値はもつともと、議論の対象どころかもつと下がつてもいいと思うのですが、そういう点について、違うという御意見がありましようか、どうぞお考えでどうか。

○政府委員(住田正二君) 弾性値の問題は非常にむずかしい問題でございまして、現在、国鉄運賃の値上げの場合には弾性値を見込んで計算いたしております。航空運賃の値上げは、今回が初めてでございますので、はたして航空運賃を上げた場合に、弾性値を織り込む必要があるかどうか、非常にむずかしい問題で、現在検討いたしているわけでございます。理屈からいえば、運賃幅、値上げ幅が少なければ弾性値はほとんどない、こういう場合には弾性値を考えざるを得ないということだらうと思います。

○中村利次君 もう時間もなくなってきたけれども、そななりますと、一月に出された料金値上げの申請に対しても、まだ一カ月くらい時間がかかるらうというお答えだったのでけれども、しかし、今までのお答え等の中からも、とにかく日航の社長が、この航空機燃料税ができなければ、値上げを企業で——これは何ですか、今までの航行援助施設利用費その他、あるいは人件費高騰等のそういう要素は、これはもう企業努力で消化できたという、参考人としての公述をなさつておるんですから、したがつて、監督官庁としての運輸省は、何も政府独走をなさる必要はないでありますから、最小限度、それ以下、それからなお一そう企業努力をして、これはもう当然のことでございまして、値上げ幅が少くなれば、弾性値もそれほど考えなくてもいいということになる、と、相当下回つた、かりに値上げをするとして、も、しないほうが一番いいんでしようけれども、

当一九・四%が相當下回った値上げで用は足りるという議論になりますし、それ以上の値上げをもし認可されるとすれば、航空会社の經營者が、その必要がなかつたというのを、何か政府が値上げを押しつけるような印象にこれは理論的になつちやうんですが、審査中ですから、はつきりしたことはお答えできないのは当然のことでしようけれども、値上げはそういう意味を含めて最小限に押えるということを信頼してよろしいかどうか、お伺いします。

○政府委員(住田正二君) 運賃値上げの問題についてお答えをうながしますが、たびたび申し上げておるわけでござりますが、値上げの要素である昨年の航空援助料と、来年度の航空機燃料税、これが今後の需要増あるいは技術革新の中で、どの程度吸収できるかということですが、一つのポイントになると見えます。したがって、もし吸収できるということであれば、値上げ幅はそれだけ低くなつてくるということだらうと思います。いずれにいたしましても、十分利用者の方が納得できるような値上げ理由をはつきり示した上で結論を出したいと思つております。

も、先ほど来相当御指摘もあっておりますけれども、日本の航空事業の保安その他施設というのは、十年のおくれがあるというものは指摘されておるところです。これは万人の認めるところだらうと思うのですけれども、そういう意味で、第二次五ヵ年計画が過小か、適当か、過大かといふ、いろいろのことがございましょうけれども、しかし、まあこれはやはり専門家からも、しようとからも航空管制関係、これは施設及び管制官の処遇、それがやら養成の問題を含めて、いろんな問題点が指摘をされておりまするし、それから複線化、複々線化をやつしていくというようなお答えがあつたわけですが、これはやはりなお、十年のおくれを取り戻すためには、三兆円の資金が要るという参考意見が出されておるわけでありますけれども、なお、

1

いんではないかという参考意見も出されておりまつ。重々これは日本の将来の空の輸送を安全かつ、それから騒音その他の公害等も含めて、やはり国民の納得できるものであり、なおかつ、先ほんとうに時代にマッチしたそういうものにして、いくためには、二次五ヵ年計画のみでなく、三次計画等についても、思い切った措置がとられることが必要とを、資金も相当投入をして、そういうことが要望されておると思いますが、こういう点に関してて、思い切った措置をおやりになるおつもりがあるからどうか。これは政務次官がせつかくいらっしゃるのですから、政務次官にお伺いして、私の質問を終わります。

1 -

た適用期間についても今年三月三十日で其際のな措置もとつてゐるわけあります。これを見ましても、政府はこの制度を一そろ拡大させようとしているんじやないかというふうに考えられますけれども、この制度のこれまでの実績と、それから今後の政府の方針を伺いたいと思います。

○政府委員(赤羽桂君) 加工再輸入制度についてのいままでの実績というお尋ねでございます。昭和四十四年度、この制度が発足をいたしました最初の年でございますがこの年におきまして加工再輸入減税制度が適用になりました対象の品目の輸入額は四千八百万でございます。四十五年度に至りまして十六億九千七百万でございます。四十六年度は四月から十二月までの実績でございますが、十六億九千百万でございます。

この制度を将来どういう考え方で運用していくかというお尋ねでございます。この制度はもうこれは御存じのとおり、四十四年度に発足をいたしましたときに、わが国の労働需給の関係を勘案をいたしまして、海外のより潤沢な労働力あるいはまたより安い賃金というようなことでもございましょう、そういった事情と、それからまた委託をいたします先の開発途上国におきまして、かような制度についての要望が非常に多くあつたわけでございます。さような傾向は、この制度を発足いたしまして三年、来年四年目になるわけでございますが、依然としてなかなかその要望があるわけでございますが、この制度全体といたしまして、たゞいま申し上げましたように、国内労働需給との關係あるいは全般的に見まして開発途上国の大工業化促進あるいは雇用の増大に資するところいら観点から、これは漸次拡大をしてよろしいのではないかと、かくように考えておるわけでございますが、この制度が発足をいたしまして、この法律を出しますときには附帯決議をいただいておるわけでございまして、国内の関連中小企業及び労働者に不

三

附帯決議をいただいておるわけでございます。毎年毎年対象品目は漸次ふえてきておることは事実でございます。その品目の選定にあたりましては、ただいま申し上げました委員会の附帯決議の趣旨を十分尊重をいたしまして選定をしておるつもりでございます。

○渡辺武君 いま輸入額の御答弁がありましたけれども、四十六年度は四月から十二月までということですが、その後の見通しですね。これも含めて大体四十六年度は年度として総額どのぐらいになる見込みでしようか。

○政府委員(赤羽桂君) 大体の感じでございますが、ただいま申し上げました四十六年の四月から十二月が、これが十六億でございます。月割りで申し上げましてまあ大体一億五、六千でございます。三ヶ月あるわけでございますが、大体二、三億ぐらいでございましょうか、もうちょっとと……。全体で約二十億ぐらいになるのじゃないかという見込みでございます。

○渡辺武君 輸入額が急増しているわけですね。四十四年度が四千八百万円、四十五年度が十六億九千七百万円といふことで約四十倍近くになつておると、四十六年度も相当の増加率といふことで、ずいぶんふえているんですね。これもそれに応じてふえているだらうと思うんですが、これは各年度別にはわかりませんですか。

○政府委員(赤羽桂君) 昭和四十四年度の減税額は二百四十五万一千円でございます。昭和四十五年度は一億六百五十五万六千円、四十六年度が四月から十二月まででございますが九千四百八十八万一千円、なお、四十四年度の四千八百万の輸入額、先ほど申し上げました数字でございますが、これは発足しました当初でございますし、しかもこの年は韓国關係がございませんのでこれはちょっとと数字が低いわけでございます。

○渡辺武君 この制度で日本に再輸出している国ですね、これはどういう国がありますか。そしてそれは各年度ごとにどのぐらい日本に再輸出して

いるのか、その辺もあわせて伺いたいと思いま

す。

それで毎年は、まず四十四年度、全体が先ほど申し上げました四千八百万のうち台湾が三千七百万、それから香港が千百万でございます。それから四十五年度全体が十六億九千七百万のうち、韓国が八億二千七百万でございます。それから台湾が七億五百万、香港が一億六千四百万。四十六年度四月から十二月までの間に引きまして、總体が先ほど申し上げました十六億九千七百万でございましたが、うち韓国が六億百万、台湾が十億七千万、それから香港が千九百万でございます。

○政府委員(赤羽桂君) これが一番大きいかと、かようなことになりますと、台湾が一番多くございまして十億七千万、それから韓国が一失礼しました、ちょっとそれは、全部足しました三カ年の数字は取り消さしていただきます。

○渡辺武君 そうしますと、台湾が第一で、韓国が第二番目ぐらいの順位で、その次香港ということが第二番目ぐらいの順位で、その次香港ということがあります。これはこの委託加工方式について、今後の意向としてはどういう意向を持ってますか。

○政府委員(赤羽桂君) 先ほど言われましたが、その望んでいる根拠ですね。これは、どういう理由で望んでおられるのか。その辺をお伺いいたします。

○政府委員(赤羽桂君) このたびは三国のうち、台湾と香港につきましては、政府ベースでかようなものはどんどんやつてくれという正式の申し入れには接しておりません。ただ、韓国は、これは非常に要望が強うございまして、御案内の中では、それが非常に要望が強うございまして、それを加工して日本以外の国に出しているというのは、これは当然であろうかと思いますが、これは日本の国内においてこうで輸入をいたしまして、それを加工して日本以外の国に出しているというのは、これは当然ございます。

○渡辺武君 それでは質問を次に移しますが、先ほど対象品目の選定について、中小企業に被害がないようにというような点をおっしゃっておられ

の御指摘にも関連するわけですが、その要望がなされておる中で、日本の中小企業に対する影響を十分勘案をいたしまして、不採用ということを決定をいたしております品目もまたござります。

○渡辺武君 そうしますと、輸入額が急増しているわけですが、これらの国別に、韓国、台湾、香港、この三国別にそれぞれの国の輸出高の中で、日本にこうして加工再輸出している額の占める割合ですね、これはどのくらいになつていますか。

○政府委員(赤羽桂君) 四十四年度から申し上げますと、台湾の場合三千七百万あります。その三千七百万が、全輸出額の何%になつてあるかといふお話をございます。○・○五%でございます。

○政府委員(赤羽桂君) それから、四十四年度、香港が千百万と申し上げました、これは○・〇四%。四十五年度、韓国八億二千七百万と申し上げましたが、これが○・九五%，台湾が七億五百万と申し上げましたが、これが○・七三%，香港が一億六千四百万と申し上げましたが、これが○・四九%。四十六年度の数字を申し上げますと、パーセンテージだけ簡単に申し上げますが、韓国が○・八二%，台湾が一・三%，香港が○・〇七%。

○渡辺武君 いま総輸出高の中に占める日本への再輸出額伺つたわけですが、こういう委託加工方式を日本からこの三国に出しておるもので、日本に輸出するだけでなく、ほかにも輸出しているのがあるんじやないかと思うんですが、もしあつたら、それらのものが輸出額の中でのどのくらいの割合を占めているのか、その辺をお知らせいただきたいと思います。

○政府委員(赤羽桂君) 日本から原料を出して、向こうで輸入をいたしまして、それを加工して日本以外の国に出しているというのは、これは当然あります。

○渡辺武君 それでは質問を次に移しますが、先ほど対象品目の選定について、中小企業に被害がないようにというような点をおっしゃっておられ

ましたが、対象品目の選定の基準ですね、これ、もう少し詳しくお伺いしたいんです。

○政府委員(赤羽桂君) これは、はつきりした明文の規定があるわけでございません。関税率の問題につきましても、いかなる関税を引き下げるか、自由化するかということにつきまして、これは明確な基準があるわけでございませんで、その段階におきますところの個々の国内産業につきまして、競争力あるいは体质、合理化ができるものということで、関係者と十分協議をいたすわけでございます。本制度の運用につきましても、物品は結果的にこれはほとんど通産関係、工業製品が多うございますが、これにつきましては、十分政府部内におきまして、通産省もしくは中小企業庁と相談をいたしまして決定をいたしました。これらはほとんどくらくなつていています。

○政府委員(赤羽桂君) これは何社くらいが製造しているわけですが、中小企業製品であります。もしわかりましたら、お知らせください。○政府委員(赤羽桂君) 今回七品目の追加をお願いしておるわけでございますが、中小企業製品であると認められるものは総目なし黄銅管、中間周波変成器それから高周波変成器、ポリエチレンパイロン、これは中小企業製品と認められるわけでござります。ほかのワイヤーモリスタック、陰極線管、それから電磁運送線と、かようなものは大企業の製品として認められます。これがそれぞれ

これらの品目ごとに、たとえば製造会社の数ですね。これは何社くらいが製造しているものなのか。もしわかりましたら、お知らせください。

○政府委員(赤羽桂君) これらは七品目ですね。この中には中小企業の製品というものは入っていませんか。

○政府委員(赤羽桂君) 「理事柴田栄君退席、委員長着席」

これらは何社くらいが製造しているもののか。もしわかりましたら、お知らせください。

○政府委員(赤羽桂君) これは何社くらいが製造しているわけですが、中小企業製品であります。もしわかりましたら、お知らせください。

○政府委員(赤羽桂君) これは何社くらいが製造しているわけですが、中小企業製品であります。ほかのワイヤーモリスタック、陰極線管、それから電磁運送線と、かようなものは大企業の製品として認められます。これがそれぞれ

長に賛するため、関係国内産業の実情にも十分配慮しつつ、関税及び非関税障壁の軽減撤廃に努めるとともに、諸外国に対しても、対日輸入制限措置等の撤廃を強力に働きかけること。

右決議する。

航空機燃料税法案に対する附帯決議(案)

一、政府は、本税創設の趣旨が空港等の整備にあることから、課税による運賃への影響を十分考慮するとともに、今後、空港等整備の資金計画を策定するに際しては、所要財源の確保に特段の配慮を加えるべきである。

二、政府は、当面の第二次空港整備五年計画の遂行に当たっては、航空の安全確保に万全を期するとともに、航空機の騒音防止のため、防音工事等の助成の拡充に努めるべきである。

右決議する。

以上でござります。何とぞ委員各位の御賛同をお願いいたします。

○委員長(前田佳都男君) ただいまの鳴崎君提出の両附帯決議案を議題といたします。

両附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(前田佳都男君) 全会一致と認めます。よつて、鳴崎君提出の両附帯決議案は、全会一致をもつて本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの両決議に対し、水田大蔵大臣から発言を求められておりましたので、この際これを許します。水田大蔵大臣。

○国務大臣(水田三喜男君) ただいまの附帯決議につきましては、その趣旨を十分尊重いたす所存であります。

○委員長(前田佳都男君) なお、ただいま可決されました両案の審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(前田佳都男君) 御異議ないと認め、さ

よう決定いたします。

同大蔵委員会の柴田栄三郎委員長を団長、内閣委員会の安田隆明理事、鈴木力理事、山崎昇委員、峯山昭範委員、中村利次委員並びに大蔵委員会の戸田菊雄理事、稻嶺一郎委員、原田立委員、渡辺武委員および喜屋武眞榮委員を団員とする一行十

二人は、昭和四十七年三月六日から八日までの三日間にわたり、沖縄の復帰に伴う諸問題について現地の実情を視察するため、参議院から派遣された。

午後四時三十分散会

〔参考〕

参議院沖縄派遣議員団報告書

同大蔵委員会の柳田桃太郎委員長を団長、内閣委員会の安田隆明理事、鈴木力理事、山崎昇委員、

峯山昭範委員、中村利次委員並びに大蔵委員会の戸田菊雄理事、稻嶺一郎委員、原田立委員、渡辺武委員および喜屋武眞榮委員を団員とする一行十

二人は、昭和四十七年三月六日から八日までの三日間にわたり、沖縄の復帰に伴う諸問題について現地の実情を視察するため、参議院から派遣された。

一方、大蔵委員は沖縄における税制、金融、特

別会計制度および煙草事情等の調査のため、宮里

琉球政府企画局長、屋部同主税局長および与座同

金融検査局長等から説明を聴取し、あわせて金融

界、保険業界および煙草業界の使用者並びに労働組合のそれぞれの代表者と懇談した。

なお、大蔵委員は嘉手納空軍基地周辺と屋良小学校等の騒音防止施設の状況を視察するとともに、嘉手納村長とも懇談し、また、東部海岸の石油基地等を視察した。

一方、大蔵委員は沖縄における税制、金融、特

別会計制度および煙草事情等の調査のため、宮里

琉球政府企画局長、屋部同主税局長および与座同

金融検査局長等から説明を聴取し、あわせて金融

界、保険業界および煙草業界の使用者並びに労働組合のそれぞれの代表者と懇談した。

なお、大蔵委員は嘉手納空軍基地周辺、コザ市、東部海岸の石油基地および首里等を視察した。

最後に、派遣団は沖縄の経済問題等について琉球商工会議所、沖縄工業連合会、沖縄県農業協同組合、沖縄経営者協会および沖縄県中小企業団体中央会の代表者からそれぞれ意見を聴取した。

これら現地各界との懇談の概要是次のとおりである。

一、琉球政府立法院副議長および立法院議員との懇談

伊芸琉球政府立法院が決議した「沖縄の通貨切替に関する要請決議」および「尖閣列島の領土権問題に関する要請決議」についての実現方について出

来るかぎりの努力をしてほしいとの要請がなされた。なお、両決議の趣旨は後述のとおりである。

次いで、各党代表のうち太田議員(自民)から、

復帰に伴う社会的、経済的不安を除去すること、

不安のない県づくりをするためにきめ細かい方策

を樹立すること、沖縄への自衛隊配備、安全保障体制の維持は当然の責任と思うが、本土並みの沖

琉球を作ること、これが目標をそこねないよう米軍基地

のあり方を検討すること、土地問題については貢

借料について配慮すること、通貨問題については

聽取し、あわせて沖縄市町村軍用地地主連合会、講和前人身障害未補償者連盟、沖縄県市長会、沖縄県町村会および全日本労働総同盟沖縄地方同盟のそれぞれの代表者と懇談した。

なお、内閣委員は嘉手納空軍基地周辺と屋良小学校等の騒音防止施設の状況を視察するとともに、嘉手納村長とも懇談し、また、東部海岸の石油基地等を視察した。

一方、大蔵委員は沖縄における税制、金融、特

別会計制度および煙草事情等の調査のため、宮里

琉球政府企画局長、屋部同主税局長および与座同

金融検査局長等から説明を聴取し、あわせて金融

界、保険業界および煙草業界の使用者並びに労働組合のそれぞれの代表者と懇談した。

なお、大蔵委員は嘉手納空軍基地周辺、コザ市、東部海岸の石油基地および首里等を視察した。

最後に、派遣団は沖縄の経済問題等について琉球商工会議所、沖縄工業連合会、沖縄県農業協同組合、沖縄経営者協会および沖縄県中小企業団体中央会の代表者からそれぞれ意見を聴取した。

これら現地各界との懇談の概要是次のとおりである。

一、琉球政府立法院副議長および立法院議員との懇談

伊芸琉球政府立法院が決議した「沖縄の通貨切替に関する要請決議」および「尖閣列島の領土権問題に関する要請決議」についての実現方について出

来るかぎりの努力をしてほしいとの要請がなされた。なお、両決議の趣旨は後述のとおりである。

次いで、各党代表のうち太田議員(自民)から、

復帰に伴う社会的、経済的不安を除去すること、

不安のない県づくりをするためにきめ細かい方策

を樹立すること、沖縄への自衛隊配備、安全保障

体制の維持は当然の責任と思うが、本土並みの沖

琉球を作ること、これが目標をそこねないよう米軍基地

のあり方を検討すること、土地問題については貢

借料について配慮すること、通貨問題については

一日も早く一ドル対三六〇円レートで切り替えること等との要望があり、また、森田議員(社大)から、返還協定および関連諸法案については必ずしも満足していないが、日本に帰るのが前進の第一歩だと考え、諸問題を解決すること、県民の要望に沿うように沖縄関連諸法案を審議すること、米

中会談にみるるように世界は平和の方向に進み、沖縄が外交問題の谷間に押し込まれることのないよう国会で超党派で組り組むこと等との要望が述べられた。最後に、崎浜議員(社会)から、日本協定や関連諸法案に大きな不満をもつていること、本土と格差が生じた原因は基地があつたからであり、この根本原因を除去しないかぎり沖縄の展望は開けないこと、自衛隊配備、公用地法などは県民への差別であること、通貨問題を解決することおよび公務員の年次有給休暇の買上げを行なうこと等の要望が述べられた。

これらの要望に対し、柳田団長から沖縄関連諸法案の審議に当つては、現地の実態に即したものにしたい等との発言がなされた。

にしたい等との発言がなされた。

投資を拡大し、すみやかに実施すること。

6、経済変動に伴う緊急企業対策として、税制及び長期低利による融資等の措置を講ずること。

「尖閣列島の領土権問題に関する要請決議」の要旨

琉球政府立法院は、尖閣列島が日本固有の領土

であり、かつ、行政区域は八重山石垣市宇登野城に属していることについて院議をもつて県民の意思を明らかにした。

去る一月十二日発の新華社電によると中華人民共和国政府は、日本の同列島領有を非難し、また、二月十一日付の中央日報は、中華民国政府が同列島を宜蘭県に帰属させ、同県は、三月中旬に現地に調査団を派遣し、併せて同列島に管理事務所を設置するための準備を進めるなどを決定した旨報じている。

一九七一年六月十七日の琉球諸島及び大東諸島に関する日本国とアメリカ合衆国との間の協定及び同協定合意議事録は、琉球諸島及び大東諸島の領土の範囲を明確にしている。したがって、尖閣列島は日本の領土であり、領土権を争う余地はない。

よって、沖縄県民の要請が実現するよう、アメリカ合衆国、中華民国及び中華人民共和国と強力に折衝を行なうよう強く要請する。

二、琉球政府幹部との懇談

(1) 宮里琉球政府行政副主席から、五月十五日の復帰の日までに諸制度の引き継ぎ等移行に伴う作業を行なっているが、具体的なはりつけ作業は四月下旬から五月上旬までに完了したいとの説明があつた後、移行に伴い、通貨問題に県民の不安が集中しており、一ドル対三六〇円による通貨の即時切り替えと変動相場制移行後の損失についても補償することとの要望が述べられた。

次いで、沖縄関連諸法案については職員の身分引継ぎと密接な関連があり、現地でも多少の批判はあるが問題点として指摘しているところは、今後運用上解決すること、総合事務局方式である沖縄総合事務局の設置については、総合調整、相互

すること 4、年休買上げ制度を承継すること、こ

れが困難な場合には退職前に実質的に行使できる

期間に事務局を発足させること、沖縄振興開発金融公庫は中小企業への融資を特に配慮すること等の

要望が述べられた。

また、自衛隊の配備については各党ごとに意見が異なるが、一般的には党派を問わず反対の空気が強く、自衛隊の配備について県民との間に不測の事態が生じないよう考慮しているとのことであ

り、最後に、沖縄復帰記念事業の一である海洋博覧会の開催については輸送の面で問題があるが、県民あげて積極的に努力しており、これを契機に基地経済からの脱却を図りたいとの決意が述べられた。

これらの要望事項を中心として派遣議員団から質疑が行なわれた。

(2) 宮里琉球政府企画局長から、本土復帰が五月十五日に決定したので、現在執行されている予算(一九七一年七月～七二年六月)については打ち切り決算(一九七二年五月一四日まで)をしたこと、その結果大幅な財源不足が生ずることが確定となり、この財源対策が出来なければ人件費、事業費等の支払いが困難であること、琉球政府としてはこの財源不足を補てんするため本土政府に善処を要請した等の説明がなされた。

これらの説明事項について派遣議員団から質疑が行なわれた。

三、内閣委員と琉球政府幹部との懇談

(1) 新垣琉球政府総務局長から、十一項目にわたる事項について要請があつたが、その概要是次のとおりである。

1、琉球政府の管理職の職員についても可能な限り引き継ぐこと 2、職種、等級、性別等に次とのおりである。

公務員となる者については国家公務員等退職手当法を即時に適用し、在職年の計算については行政分離前と行政分離後の期間を通算し、また、法の規定により通算を辞退した者については実退職時までの総在職年で在職年を計算し、金額控除をす

1、賃貸借契約についての適正措置 2、解放に

伴う土地の復元補償の早期適正措置並びに関係地主の生活補償措置 3、軍用地の取得に伴う通常運用措置をすること 5、元沖縄町村吏員恩給

損失補償の適正措置 4、土地の再測量による所公庫は中小企業への融資を特に配慮すること等の組合員および遺族に対する救済のための立法並びに財政措置をすること 6、元南西諸島官署職員の恩給年額が改善されることとなつたが、既恩給額の返還率は十分の一とすること 7、雇員の

公庫は中小企業への融資を特に配慮すること等の組合員および遺族に対する救済のための立法並びに財政措置をすること 6、元南西諸島官署職員の恩給年額が改善されることとなつたが、既恩給額の返還率は十分の一とすること 7、雇員の

伴う物価対策を確立し、住民生活の不安を取り除くこと、3、新為替レートに伴う市町村財政の差損分について財政上の特別措置を講ずること、4、市町村職員の給与を日本政府の責任により一ドル対三六〇円で保証することとの要望がなされた。なお、沖縄振興開発、市町村行財政の強化策および終戦処理事項の完全遂行などについても要望がなされた。

これら要望事項を中心として内閣委員から質疑

が行なわれた。

河内県町村会

比屋根沖繩県立町会副会長から、地方公共団体の保有するドル通貨の差損補償について要望が述べられた後、個別的な措置として 1、政府道の拡張と道路整備 2、水資源の開発 3、小、中学校の敷地の買上げ 4、市町村道の買上げ 5、福祉施設、教育施設の補助率を八〇%にすることなど主として国の財政援助についての要望が述べられた。

は、北海道および小笠原開発の場合と比べて定率ではなく、定率以内となつてゐるため、今後の運用に不安があるとの発言がなされた。
これらの要望事項を中心として内閣委員から質疑が行なわれた。

講和前人身障害未補償者連盟との懇談

川野謹和前人身障害未補償者連盟会長から、一九六七年の布令第六〇号に基づき、米国によりいわゆる講和前補償がなされた際、該当事者の生活の基盤が不安定で住所が確定されなかつた、講和前補償の内容を理解していかなかつた、事件発生当時と申請の時点とに十数年の開きがあり、被災者の証拠書類完備に時間を使ひ締切りに間に合わなかつた等の理由により補償もれになつた者は、一九七一年八月二五日現在で死亡一八二件、負傷一九八件、計三八〇件で、これら被災者の補償要求額は二億三三三〇万五千円に上つてゐるとの説明がなされた後、その全額が昭和四十七年度予算に計上されており、これを支給する法的措置として「沖

三

内閣委員と沖縄県労働組合協議会（沖縄官公労働組合、全沖縄軍労働組合等）の代表者と懇談する予定であったが、都合によりできなかつた。

44 嘉手納村長との懇談

（六）

嘉手納村長との懇談

沖縄の通貨即時切り替えと一ドル好三六〇円の保障について要望がなされ、とくに中小企業関係労働者の賃金の読み替えについて不安があるとの発言がなされた。

四 全日本労働総同盟沖縄地方同盟との懇談

繩の復帰に伴う防衛庁関係の法律の適用の特別措置に関する法律案》が審議されているが、この見舞金が円滑に支給されるためには沖縄戦後の混乱期間中に起つた事件であることを十分考慮して速やかに法案を制定され、その支給が完全に果せるようになることの要望がなされた。

この要望に関連して内閣委員から質疑が行なわ

(一) 宮里琉球政府企画局長から「沖縄興業開発並融公庫」について、1、公庫法附則第五条第一項の借替えについて彈力的に運用すること 2、特別会計の職員全員の引継ぎ 3、公庫に審議会を設置すること 4、観光開発事業団が改組され民法法人に融資すること、また事業団の琉球資本運用部からの借入金については公庫を経由したこと、土地改良事業に係る部分は県に引き受けられるが、同特別会計の剰余金を公庫に引き継ぐこと

疑が行なわれた。

（三）与座珠球政府金融検査官長から 池田の金融情勢についてまず、貿易面でみると対本邦貿易支出三六二〇万ドル、貿易外支出七〇万ドル、県外旅費五六〇万ドル計四八七七万ドルの流出となつて、収入面では砂糖、パインの貿易収入六九五万

ドル、貿易外収入のうち政府取扱一四〇四万ドル、恩給年金等二〇七万ドル計二三〇六万ドルで、差引き二五七一万ドルの赤字となつてゐる。なお政府取扱については予算執行及び資金運用部資金借入れに未確定要素があり大幅に減少することが考えられる（一九七一年十一月実績調査による）。

貿易上の差損について、一九七一年九月以来の

（二）屋部琉球政府主税局長から、沖繩の税制は、本土と比べて直接税は重く、間接税に負担の軽いことについて要望がなされた。
なお、本公庫は多くの分野の金融を担当するため資金のバラツキ等により重点的、効率的な資金の運用が阻害されることのないよう十分な配慮がましいと附言した。

ものが多いため、本土の税制を施行すると所得税
法人税等では住民税（沖縄には県民税がない）を
含めて現在よりも税金が安くなり、逆に間接税で

金融機関の経営を七一年九月末決算でみてみると、琉球銀行八五五万ドル、沖縄銀行三五五万ドル、相互銀行一九五万ドルの収益があつたが、現状のま

は高くなること、また沖縄における所得税減税は四十六年も行なわれず、四十七年度に減税が予定されていたが財源不足のため実現されていない状態であること等の説明があつた後、1、沖縄租税特別措置法による重要物産の製造等についての所徴税、法人税の免除の特例措置と今後の同法の適用を十分考慮すること 2、住民税の課税標準のとらえ方について、本土と不公平のないよう経過措置を講ずること 3、自動車重量税の適用期限を延長することについて要望がなされた。これらは要望事項を中心として大蔵委員から質疑が行なわれた。

(三) 与座琉球政府金融検査庁長から、沖縄の金融情勢についてまず、貿易面でみると対本土貿易支出三六二〇万ドル、貿易外支出七〇万ドル、県

ま七二年九月末決算を推定すると琉球銀行四五五ドル、沖繩銀行十一万ドル、相互銀行四・三万ドルに軒並み半減することが予想される。同様に保険会社についても半分以下に純益が低下する。特に損害保険については、責任準備金は三〇八円で読み替え実際の支出は三六〇円でやるので経営上大変な無理が生じる。これらの現象は、いずれも円切上げに伴う資産の減少であるので各業界とも十分な補償を要望している等の説明がなされた。

これらの要望事項を中心として大蔵委員から質疑が行なわれた。

(一) 金融・保険業界

六 大蔵委員と各界代表との懇談

崎浜琉球銀行頭取から、円の大額切上げによって、とくに資産のほとんどを金融資産として運用している金融機関の打撃は、その機態からみて直接的影響を受けるだけに深刻であること、個人の現金・預貯金が補償されるとしても金融機関の資産・負債の規模との格差が開くばかりであり、規模縮小による信託供与の収縮、収益の圧迫、自己資本ならびに内部留保の減価は避けられないこと、従つて貸金の旧平価による支払いは困難となるため、現況から推して労使間の紛争は長期化する恐れがじゅう分あること、復帰時の通貨交換事務を控えているだけに、とくに預貯金を取扱う金融機関の復帰前後の争議行為はなんとしても回避する必要があること等の事情が述べられ、これら問題の具体的対策として、1、円切上げによる退職給与引当金勘定の減価相当額を補填するため、繰入れする額について、非課税措置を講ずることと2、退職給与引当金限度を復帰後三ヵ年間現行一〇〇%迄の免税措置を実施することと3、銀行政に対する本土の指導基準の適用をそのまま沖縄に適用せず、別途基準を沖縄の実情を考慮の上作ること等の要望がなされた。

安次嶺沖縄信用金庫理事長から、銀行行政の指導基準について特段の配慮をして欲しいとの要望がなされた。

嘉敷琉球生命保険相互会社社長から、生損保業界共通の問題として円切上げによつて、ドルを通貨としている沖縄は甚大な経済的損失を蒙り、経営規模の縮少、企業活動の停滞、資金の実質的減少等先行き不安が生じて反面、生損保の保険契約の解約や新契約の伸び悩み等両業界においては、生損保金の減価からくる損失を補償し資金の旧平価による支払い補償が企業経営に急激な打撃を与えることがないよう発生する損失の復元を図る以外に解決はないので、次善の策として、1、保険契約諸準備金の補償すなわち新旧レートとの差額補償2、法人税の免除の二点について要望がなされた。

（二）煙草業界

（三）煙草業界

（四）煙草業界

（五）煙草業界

（六）煙草業界

（七）煙草業界

（八）煙草業界

（九）煙草業界

（十）煙草業界

（十一）煙草業界

（十二）煙草業界

（十三）煙草業界

（十四）煙草業界

（十五）煙草業界

（十六）煙草業界

（十七）煙草業界

（十八）煙草業界

（十九）煙草業界

（二十）煙草業界

（二十一）煙草業界

（二十二）煙草業界

（二十三）煙草業界

（二十四）煙草業界

（二十五）煙草業界

（二十六）煙草業界

（二十七）煙草業界

（二十八）煙草業界

（二十九）煙草業界

（三十）煙草業界

（三十一）煙草業界

（三十二）煙草業界

（三十三）煙草業界

（三十四）煙草業界

（三十五）煙草業界

（三十六）煙草業界

（三十七）煙草業界

（三十八）煙草業界

（三十九）煙草業界

（四十）煙草業界

（四十一）煙草業界

（四十二）煙草業界

（四十三）煙草業界

（四十四）煙草業界

（四十五）煙草業界

（四十六）煙草業界

（四十七）煙草業界

（四十八）煙草業界

（四十九）煙草業界

（五十）煙草業界

（五十一）煙草業界

（五十二）煙草業界

（五十三）煙草業界

（五十四）煙草業界

（五十五）煙草業界

（五十六）煙草業界

（五十七）煙草業界

（五十八）煙草業界

（五十九）煙草業界

（六十）煙草業界

（六十一）煙草業界

（六十二）煙草業界

（六十三）煙草業界

（六十四）煙草業界

（六十五）煙草業界

（六十六）煙草業界

（六十七）煙草業界

（六十八）煙草業界

（六十九）煙草業界

（七十）煙草業界

（七十一）煙草業界

（七十二）煙草業界

（七十三）煙草業界

（七十四）煙草業界

（七十五）煙草業界

（七十六）煙草業界

（七十七）煙草業界

（七十八）煙草業界

（七十九）煙草業界

（八十）煙草業界

（八十一）煙草業界

（八十二）煙草業界

（八十三）煙草業界

（八十四）煙草業界

（八十五）煙草業界

（八十六）煙草業界

（八十七）煙草業界

（八十八）煙草業界

（八十九）煙草業界

（九十）煙草業界

（九十一）煙草業界

（九十二）煙草業界

（九十三）煙草業界

（九十四）煙草業界

（九十五）煙草業界

（九十六）煙草業界

（九十七）煙草業界

（九十八）煙草業界

（九十九）煙草業界

（一百）煙草業界

（一百一）煙草業界

（一百二）煙草業界

（一百三）煙草業界

（一百四）煙草業界

（一百五）煙草業界

（一百六）煙草業界

（一百七）煙草業界

（一百八）煙草業界

（一百九）煙草業界

（一百十）煙草業界

（一百十一）煙草業界

（一百十二）煙草業界

（一百十三）煙草業界

（一百十四）煙草業界

（一百十五）煙草業界

（一百十六）煙草業界

（一百十七）煙草業界

（一百十八）煙草業界

（一百十九）煙草業界

（一百二十）煙草業界

（一百二十一）煙草業界

（一百二十二）煙草業界

（一百二十三）煙草業界

（一百二十四）煙草業界

（一百二十五）煙草業界

（一百二十六）煙草業界

（一百二十七）煙草業界

（一百二十八）煙草業界

（一百二十九）煙草業界

（一百三十）煙草業界

（一百三十一）煙草業界

（一百三十二）煙草業界

（一百三十三）煙草業界

（一百三十四）煙草業界

（一百三十五）煙草業界

（一百三十六）煙草業界

（一百三十七）煙草業界

（一百三十八）煙草業界

（一百三十九）煙草業界

（一百四十）煙草業界

（一百四十一）煙草業界

（一百四十二）煙草業界

（一百四十三）煙草業界

（一百四十四）煙草業界

（一百四十五）煙草業界

（一百四十六）煙草業界

（一百四十七）煙草業界

（一百四十八）煙草業界

（一百四十九）煙草業界

（一百五十）煙草業界

（一百五十一）煙草業界

（一百五十二）煙草業界

（一百五十三）煙草業界

（一百五十四）煙草業界

（一百五十五）煙草業界

（一百五十六）煙草業界

（一百五十七）煙草業界

（一百五十八）煙草業界

（一百五十九）煙草業界

（一百六十）煙草業界

（一百六十一）煙草業界

（一百六十二）煙草業界

（一百六十三）煙草業界

（一百六十四）煙草業界

（一百六十五）煙草業界

（一百六十六）煙草業界

（一百六十七）煙草業界

（一百六十八）煙草業界

（一百六十九）煙草業界

（一百七十）煙草業界

（一百七十一）煙草業界

（一百七十二）煙草業界

（一百七十三）煙草業界

（一百七十四）煙草業界

（一百七十五）煙草業界

（一百七十六）煙草業界

（一百七十七）煙草業界

（一百七十八）煙草業界

（一百七十九）煙草業界

（一百八十）煙草業界

（一百八十一）煙草業界

（一百八十二）煙草業界

（一百八十三）煙草業界

（一百八十四）煙草業界

（一百八十五）煙草業界

（一百八十六）煙草業界

（一百八十七）煙草業界

（一百八十八）煙草業界

（一百八十九）煙草業界

（一百九十）煙草業界

（一百九十一）煙草業界

（一百九十二）煙草業界

（一百九十三）煙草業界

（一百九十四）煙草業界

（一百九十五）煙草業界

（一百九十六）煙草業界

（一百九十七）煙草業界

（一百九十八）煙草業界

（一百九十九）煙草業界

（一百二十）煙草業界

（一百二十一）煙草業界

（一百二十二）煙草業界

（一百二十三）煙草業界

（一百二十四）煙草業界

（一百二十五）煙草業界

（一百二十六）煙草業界

（一百二十七）煙草業界

（一百二十八）煙草業界

（一百二十九）煙草業界

（一百三十）煙草業界

（一百三十一）煙草業界

（一百三十二）煙草業界

（一百三十三）煙草業界

（一百三十四）煙草業界

（一百三十五）煙草業界

（一百三十六）煙草業界

（一百三十七）煙草業界

（一百三十八）煙草業界

（一百三十九）煙草業界

（一百四十）煙草業界

（一百四十一）煙草業界

（一百四十二）煙草業界

（一百四十三）煙草業界

（一百四十四）煙草業界

（一百四十五）煙草業界

（一百四十六）煙草業界

（一百四十七）煙草業界

（一百四十八）煙草業界

（一百四十九）煙草業界

（一百五十）煙草業界

（一百五十一）煙草業界

（一百五十二）煙草業界

（一百五十三）煙草業界

（一百五十四）煙草業界

（一百五十五）煙草業界

（一百五十六）煙草業界

（一百五十七）煙草業

用農業協同組合連合会の制度資金的な低利資金を沖縄振興開発金融公庫資金での肩替わり等の要望がなされた。

(内) 船越沖縄経営者協会会長から、通貨切替えに際しては一ドル＝三六〇円で読み替えることを要求している労働組合に対して、経営者として出来る限りこの要求に添うよう種々検討を重ねているが、なんといつても企業自体の自己努力のみでは資金問題の解決は困難であると述べ

1、沖縄の企業に本土並み資金支払能力を確保させること

2、金融面では合理化対策、設備近代化等の資金融資について特段の配慮をすること

3、税制面では貸倒引当金および退職給与引当金の繰入れ限度額の引上げ、特別割増償却制(三割～四割)の存続および繰越欠損金を有する企業については、その金額償却を可能ならしめるよう償却期間を五年以上延長すること等の要望がなされた。

(外) 外間沖縄県中小企業団体中央会会長から、通貨切替えによる損失補償措置等について要望がなされた。

以上、各界の代表の要望事項を中心として派遣議員団から質疑が行なわれた。

八 記者会見における団長の発言要旨
以上各界の意見を聴取し、無事調査日程を終了したのであるが、帰任に先立ち現地記者団に対し、柳田調査団長は大要次のように述べた。

1、沖縄側の要望はドル対策が圧倒的に多く早急にアメリカと交渉し措置しなければならない問題である。また十月九日の確認ドル以外に法人など補償もあるので、すべてのドルについて補償せよとの声が強かつた。

2、沖縄開発庁設置に際し、県知事の権限が著しくそこなわれ、自治が侵される恐れがある、との声も聞かれた。開発庁設置法案の審議で、この点十分沖縄の声が反映されるよう政府の考えをただしたい。

その他、公務員身分引継ぎ、土地所有権の確立、基地周辺対策、軍労務者対策等が関心の的で

あること。

なお、今回の視察に当たり終始派遣議員団に御協力を賜わった各方面の方々に深く感謝申し上げるとともに、円滑な祖国復帰の実現と豊かな沖縄県づくりに向けて一層の努力を払うことを決意するものである。

昭和四十七年三月三十日

以上

参議院沖縄派遣議員団

団長 参議院議員 柳田桃太郎
副団長 同 同 同 同 同 同 同 同 同

安田 鈴木 柴田 峯山 中村 戸田 稲嶺 原田 渡辺 昭範 力昇 栄
喜屋武眞榮 利次 菊雄 一郎 武立 正

第三号中正誤

ペシ	段	行	誤	正
四	一	六	具體化	具体的
二	一	八	ちやうど	ちようど

第四号中正誤

ペシ	段	行	誤	正
三	四	黒点	か終り	黒字

昭和四十七年四月十八日印刷

昭和四十七年四月十九日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

K