

昭和四十七年四月二十一日(金曜日)
午前十時四十二分開会

杉本 金馬君

田中 清定君

五千ぐらゐの数になっております。

○報奨金、これは保険料率の取り扱いそのものの格差もございまして、それから保険料収入額の差もいろいろございまして、それから事務組合の規模が非常にまちまちでございまして、一組合当たり幾らというの、なかなか算定しにくいわけでございましてけれども、まず全体としてならして、大ざっぱに申し上げますと、一組合四、五万ぐらゐになるのではないかと。

○成瀬補治君 平均、これはすぐ出ますですか。小じやなくて大きなところがあると思ひますが、もともと大きなところのほうが私はやるか、あるいは中小企業の人たちがいろいろと事務組合をたくさんつくられて、たとえば二百人、三百人、五百人というような単位にしておやりになると思うわけですね。ですから、大きな、たとえば何万というようなところがある。ですから、最高はどのくらいで、最低どのくらいになっておるかといううなことに、報奨金の一覧表みたいなものがあつた手元にあつて、そのうちの最高はこんなものがありまして、最低はこんなところがありましてよという説明はできませんか。そういう資料はございせんか。

○説明員(田中清定君) いまその詳細な資料、手元にございせん。これは、個々に事務組合ごとに計算をして、地方段階で交付しておりますので、手元に、全体の報奨金についての個々の具体的な資料はちよつとございせん。ただ、事務組合の規模を申し上げますと、労災保険事務組合の場合には、一組合当たり委託事業場数が平均して約四十事業場数ぐらゐでございます。失業保険事務組合の場合には、平均約二十事業場ぐらゐでございます。で、大きなところになりますと、何百事業場というところもございまして、小さいところでは、商工会に小さな規模がそのまま委託するといふようなところもございまして、まあ内容的には、商工会、商工会議所、それから中小企業協同組合等が大半母体団体になっております。大体その辺の団体の規模が最大の規模になるわけでございます。

す。ただ、特別の団体で、非常に広い地域にわたつて委託事業場を組織しているところもございまして、そういうところは、相当高額の報奨金ということになるかと思ひます。まあいづれにいたしまして、五人未満の事業場についての保険料の取り扱い、それから五人以上十五人以下の収納保険料についての一定率を報奨するということになっておりますので、金額的には、零細企業関係の報奨金のごく一部となっておりますので、よほど大きな組合でないといふ多額のものはない、こういうふうに考えております。

○成瀬補治君 どうしたらいいかという問題は、いろいろと意見があると思ひます。それから、これはひとつの歴史的な背景もございまして、それから捕提率というものもたいへんなものだと思ひます。今度拡大するということになれば、しかし、非常にわずかなものであるがために、私は、捕提率はこれで非常に奨励になっておるとも実は考えていないわけでありまして。ですから、一つの税のほうの納税組合に対するような報奨金もございまして、こういうようなものは、やがてはなくなっていく方向で、まあ施行されて、これが拡大はそれはされましようけれども、施行されて十年、二十年という歴史の中で、そういうものを減らしていくことは、短期間のものでは、それがもう定着したということになれば、もうやめていく、そういう方向で処理をしていくべきものではないだろうかと思ひます。どうか。

○政府委員(藤田正勝君) 先生のただいまの御意見、そういう御意見もよりあろうかと思ひます。また、先ほど申し上げましたように、報奨金ももつとたくさん必要だ、しかも、考え方としても、国のやるべき当然の仕事を行つていただくといふことを御主張なさる向きもあるわけでございます。私もとしましては、各方面の御意見を伺ひ、いま先生が御指摘なさいましたように、まさにこれは大蔵省でいろいろ納税、その他の問題とも均衡をお

考えになつて取り扱われるべき性質のものであるといふふうにも思われますので、私も、大蔵省当局とよく御相談をいたしまして、今後の処置について考えてまいりたいと思ひます。

○成瀬補治君 基本的な問題で一つお聞きしておきたいのは、まあ労災にしろ、失業にしろ、社会保障の意味が私は非常にあると思ひます。だからこそ、国も一般会計から金を出しているといふことが言える。しかし、その金の出ぐあいと、掛け金のまかなう率との関係があると思ひます。たとえば労災を見ますと、掛け金が原資の主体であつて、補助金は十八億ですが、国は十八億負担して、事業主の掛け金でほとんどやっております。国がやっておりますといふのではなくて、事業主、経営主がやっておりますといふたほうがいいわけですね。こういうことがいいものか悪いものか。今度農林を非常に拡大されるわけですね。何年か先には、農業までいこうじやないか。一つの国の施策のようにならる。それはまあ税金でやるのだから、同じことなんだといへばそれまでもかまいませんけれども、そういうものなんだ。失業保険にいたしまして、掛け金が三千七百億ほどある。それに対して六百億、この率がいいものか悪いものか、年々予算もふえておるようです。しかし片方ではドル・ショックが出た。だから、企業がたいへんだからというので、税やあれこれ恩恵をあたえておる。失業のほうも、だからというので、昨年はお聞きしますと四百二十六億ぐらゐ、本年はドル・ショックもちよつと加味したかどうか、六百億にふやしたといへばそれまでもかまいませんけれども、少し手落ちがあるじやないか。しかも使われておるお金はどんなところに、掛け金等を失業保険そのものに払うとか、あるいは労災のけがそのものに払うのじやなくて、事務費がどうか、あるいは施設整備費だとか、あるいは保険施設だとか、あるいは労働福祉事業団へ出資してみえる、そういう額が約半分あるわけですね。ですから、そのものにプロパーに使われておるものが約半分、あとは他に使われておる。これは他

に使われておることも、たとえば労災病院にそれは出しておる、あるいはリハビリテーションに出しておるのだからとおしやればそれまでもかまいませんが、いかにも何か事業主におんぶして、人件費までそちらのほうにおんぶする。そのこと自体がいかにも悪いという問題があると思ひます。元来ならば、労災病院といふものは、労災に入つておる人以外の人たちも入つておるのです。ですから、そういうことについて少しどうかなあという考え方を持っておるのですけれども、しかも、金は残つておるわけだ。四千億以上のもので残つて、資金運用部のほうにいつておるといふようなことを考えたときに、どうもこれは社会福祉関係ではございせん、そういうものは無関係です。よといふ基本的な考え方があるならば、何をかいわんやであつて、社会福祉です。よといふのなら、もう少し国がいろいろな面で負担をしていくのがほんとうじやないかと、こう思つておりますが、どうでしょう。

○政府委員(藤田正勝君) 先生の御意見、まことに私どもとしても貴重な御意見だといふふうにいふまでもございまして、つまり非常に重要な点についていらつしやるわけでございます。

そこでまず第一には、一体この労働保険といふものは、やはり社会保障との関連でどう考えるか、それについてまた国の負担という問題が出てきやせぬかと、こういう点をまず御指摘になつたと思ひます。私どもは、もとより労働保険といへども、広い意味の社会保障の一環をなすものであると思つておりますが、ただこの労働保険の中身であります労災保険、失業保険にはそれぞれ沿革がございまして、またたてまえがございまして、御承知のとおり、労災保険は、戦前からの歴史を持つておるわけでございます。元来労働基準法によりまして、労働者の業務上の災害につきましては、すべてこれは事業主が補償の責任を負うといふのが各国共通のたてまえでございます。それがただ、それは申しまして、事業主が突然の多額の支出に耐えないといふことがあつてはいけ

ないので、そこで保険というシステムをつくって、いわば責任保険という形でこれが始まってきているわけでございまして、そういうことで事業主の無過失賠償責任に対する保険システムということで今日まできておるわけでございまして。

失業保険のほうは、戦後の制度でございまして、これは諸外国の例には、労使だけの負担の失業保険もございすけれども、わが国の場合には、御承知のとおり一般につきましては四分の一、日雇いにつきましては三分の一の国庫負担があるというところでございまして。それぞれ沿革なり考え方に従いまして、国の負担というものがまちまちであると思っております。ただ先生御指摘のようになります、社会保障というものが進むほど、やはりその辺の総合的なバランスというものを考えていかなければならないということ、私どももそのとおりと思っております。常に労災につきましても、失保につきましても、関係の審議会あるいは社会保障制度審議会等々において、そのつど御議論をいただいております。ございまして、私どもとしては、現状においてはかような制度、これは沿革あるいはたてまえの上でやむを得ないと思っております。今後ともそのあり方については勉強をしてまいりたいと思っております。でございます。

第二点、御指摘になりました給付に比べて、福祉施設が非常に大きくなっていやせぬかという点でございますが、これも福祉施設につきましても、それぞれ法律に根拠がございまして、当然の保険事業の一環として行なわれているものでございまして。特に最近では、保険事故の補償というだけでなく、むしろ保険事故が起こらないように、事前に予防していく、たとえば労働災害が起こってから補償するというよりも、できるだけ災害を起こさないように、労働災害防止対策というものを力を入れる、あるいは失業の場合につきましても、失業が起こらないように、完全雇用政策に重点を置いて、その一環として、いろいろな関連の施策を、保険事業の一環として行なうという考

え方をとっておりますので、そういう関係の経費を国として支出している場合が多いわけでござい

ます。それから、第三点におあげになりました積み立て金の問題、これもたいへん大きな問題でござい

ますが、連日御指摘いただいております問題でござい

ますが、これも金銭的には相当大きなものになっ

てまいりましたけれども、失業保険の規定により

ます給付の二倍相当額を常に用意しておかなければならないという原則から見ますと、まだ二五

倍程度でございまして、それに及んでいないとい

う点もあるわけでございまして、この辺も私ども

といたしましては、法律の規定に従って積み立て

金の運用というものをやってみようというふう

うに考えております。

○成瀬補治君 まあ考えてみれば、たとえばこの

業務取り扱量というところで、総額寄せますと

と、どのくらいになるか知りませんけれども、こ

れは人件費が主たるものだと思う。労働省は、こ

れは行政の責任者になっていく。その原資は全部

事業主であつて、労働者がみんな掛け金を

を出している。それは政府も若干出しております

が、まあ大体とはさうから出てきている。そ

れでやっておりますが、この運営というものは

審議会というふうなものが、たとえば健康保険な

んかやかましのですが、ですから、給付がどう

なるとか、その掛け金の運営がどうなっているか、

積み立て金はどこへ出したらいかなというふうな

ことについての、いろんな審議会のようなものが

ございまして、

○政府委員(藤田正勝君) 当然ございまして、労

災保険につきましても、労災保険の審議会がござ

います。失業保険につきましても、職業安定審議

会というものがございまして、その中に、失業保

険部会が設けられて、やはり取り扱っているわけ

でございまして、特に職業安定審議会失業保険部会

におきましては、いろいろ御指摘のような点につ

きまして、ちよつと昨年来といひますか、失業保

険制度のあり方について具体的に検討をいただい

て

○政府委員(藤澤正勝君) 給与と同じような取り扱ひでございます。各特別会計で従来からも払っております。

○成瀬輔治君 そうすると共済組合に入っている。この人たちは共済組合の掛け金というものは、どちらの勘定のほうへ入るというふうに見えていいわけですか。

○説明員(田中清定君) 官房長から申し上げましたように、給与その他の人件費、それから共済組合の掛け金等につきましては、特別会計から共済組合に支出しておるということでございます。

○成瀬輔治君 支出じゃなくて、逆にいえば、そういう掛け金がその人たちの分だけ特会へ入る。だから、今度は逆に退職をされたような場合の年金は、あるいは共済組合の給付関係は、特会から払われる、こういうふうな理解していいわけですか。

○説明員(田中清定君) 特別会計所属の職員のそういう福祉関係の経費は、特別会計に計上されておりました。それから国家公務員共済組合に支払われる。それから退職した場合の共済給付は、その国家公務員共済組合から支給される、こういうことに相なります。

○戸田菊雄君 空港特会計等につきましての質問を行ないたいと思うんですが、今回の政府の提案内容によりますと、特会計の内容でございすけれども、一つは空港整備事業についての出資、あるいは航空保安大学の管理、運営その他、航空保安業務に密接な関係のある業務等についても、この会計において一元的に経理する、こういうものを考えていることは間違いないのでありますが、さらにこの航空燃料税、過日設置をされましたこれらの一部を一般会計からこの会計へ繰り入れ、そして空港整備の財源強化をはかつていく、こういう趣旨で、今回の特会計改正案というものが出されたように思いますが、そこで、その程度の、過日の航空燃料税の設置の場合もいろいろと質問したてありますが、大体五カ年計画、総体的には五千六百億、こういうことになってお

ります。この程度で、今後空の安全というものが守られる自信というものがあのかどうかですね。この点をひとつ伺いたいわけですか。

それからもう一つは、やはりいま、これも前にいろいろ議論をされたことと思うんですが、非常に日本に空港保安体制、これが諸外国、ことにアメリカと比較をしておくれを来たしておる。こういう情勢にあることははっきりいたしております。

その中でも、管制組織ですね、この整備が非常に緊急課題になっておる。その管制組織の中心をなすものは、やはり何と云っても一つは管制官の養成、こういうものが非常に大事じゃないか。

それからもう一つは、航空保安大学のいかに養成内容で、こういうものを十分検討していかねばいけないんじゃないか、こういうふううに考えるんですが、その辺の養成内容についてひとつ説明をしていただきたいと思います。

以上、二点について質問します。

○政府委員(住田正二君) 第二次空港整備五カ年計画におきましては、空港保安施設の整備に重点を置いておりました。七百億円を予定いたしております。この内訳といたしましては、航空路の保安施設と、空港関係の保安施設に分かれるわけでございますが、航空路関係といたしましては、前回にも御説明申し上げたと思っております。全国に長距離監視レーダー網を整備する、その完成年度を、当初予定いたしておりました昭和五十二年度を繰り上げて、昭和四十九年度末までに長距離監視レーダー網を完成したいという計画になっております。また航空路の複線化あるいは複々線化をはかるということで、四十八年度末まで西のほうの航空路につきましては、複々線化をはかるということにいたしております。

また空港関係でございますけれども、ジェット機の入ります空港につきましては、原則としてILSをつけるということにいたしております。また飛行機の離発着の多い空港につきましては、空港監視レーダーを設置いたしまして、レーダー管制

制をやるということにいたしております。そのほかVORとかDME、そういう関係の保安機器を各飛行場に設置いたすことにいたしております。

大体この七百億円の計画が遂行されれば、現在よりも安全性につきましては、相当強化されるというふうに考えております。

次に、保安体制の問題でございますが、いま先生から御指摘がございましたように、確かに日本の管制組織といえますが、管制のやり方につきましては、外国に比較しまして、特にアメリカ、ヨーロッパの一部の国と比較いたしまして、おくれ

ていることは事実だと思っております。しかしながら、先ほど申し上げました長距離監視レーダー網を整備するということと同時に、各レーダーの自動化をいま計画いたしております。長距離監視レーダー、航空路管制の自動化、あるいは空港管制の自動化をはかりますれば、大体欧米に追いつくのではないかと考えております。

特にこういう管制をやり出す場合に、その中心となりますのは、いま御指摘がございましたように、管制官の問題だろうと思っております。管制官につきましては、現在航空保安大学校におきまして本科四十名、専修科百名という規模で養成いたしております。したがって、この養成規模でまいりますれば、必要な管制官というものは大体まかなえるのではないかと考えております。

若干不足人数があるかと思っておりますけれども、その分は防衛庁から割愛してもらいまして、埋めていきたいというふうに考えております。

ただ、管制官が一人前になりますまでには、最低四、五年の年限が要るわけでございます。人数だけそろえたからといって、それで管制が十分に行けるというわけではないわけでございます。で、今後養成いたします管制官につきましても、さらにその完熟度を高めるという措置を講じてまいりたい、このように考えております。

○戸田菊雄君 いまの防衛庁から若干の応援をいただいている現状はどのくらいで、今後どのくらいの期間防衛庁から応援をいただいでいかなければ

いけないのか、その辺の見通しも含めてひとつ説明していただきたい。

○政府委員(住田正二君) 防衛庁からの割愛は、いままでそう大きな数字ではなかったわけでございますが、昨年来自衛隊のほうという話をいたしまして、いま交渉をいたしております。防衛庁の割愛といえますのは、二つのソースがございます。一つは、すでに防衛庁をやめた人をさらに運輸省のほうに連れてもらうというのと、それから防衛庁の現職の方を割愛してもらうという二つのソースがあるわけでございます。昨年来相当の人数が来ておるわけでございますが、ちよつと手元に資料がございませんので、後ほど御連絡いたします。

○戸田菊雄君 これは結局、防衛庁から応援をいただいているというのは、管制官のいわば養成をする航空保安大学校ですね、こういったところの養成が不備だということになるんじゃないんですか。そういう解釈、理解、これは誤っているんですか。

○政府委員(住田正二君) 現在管制官が不足いたしておりますのは、昨年板付が返還になりましたことと、本年五月十五日でございすが、沖繩が返還されるということと、さらに新東京国際空港が完成するというところで、新東京国際空港のほうは、当初計画をいたしておったわけでございますが、板付のほうの返還と、沖繩のほうの返還は、当初予定いたしたためたために不足が出た。その穴埋めという意味で、防衛庁からの割愛、あるいは防衛庁をやめた人にいろいろ手紙などを出しまして、運輸省に再就職するというところをやつて、管制官の不足を埋めているという現状でございます。

○戸田菊雄君 私は、管制官の養成に力を入れて、それを充実していくという方向は、全く正しいことだし、それはぜひ充実していただきたいと思っております。ただ、現在防衛庁から割愛してもらわなければいけない内容としては、やめた人、それから現職で来ている人——これはあとで

資料をいただきますが、そういう状況になっている。

この管制官の養成の責任官庁はどこになってい
ますか。これは運輸省でしょうか。それとも、現
在存在する日航とかそれぞれの航空会社、こうい
うところなのか。その辺はちょっと不勉強で私も
わかりませんが、どこが一体所管の官庁としては
担当なのか。

あるいはまた養成をするにあたっての経費とか
なんとも、現行の内容では、政府が負担してい
るのを見るのですけれども、たとえば養成に
対する法律根拠といふか、そういうものを
あわせてわかればひとつ説明していただきたい。

○政府委員(住田正三君) 管制官は国家公務員で
ございまして、管制官の養成等につきましては、
すべて運輸省が責任を負っているわけございま
す。管制官の養成は、先ほど申し上げましたよう
に、航空保安大学校で養成いたしております。航
空保安大学校は、運輸省の付属機関でございます。

航空保安大学校の経費といましては、四十
七年度予算で申し上げますと、約二億二千万円を
計上いたしております。で、今回の特別会計法の
改正で、従来一般会計でやっておったものが、特
別会計で経理されるということになるわけござ
います。

○戸田菊雄君 この「予算の説明」書ですけれども、
八三ページに、それぞれ歳出項目がございます。
これは大ざっぱなもので中身はわかりませんが、
いまの航空保安大学校の二億二千万円というのは、
どの項目に入るわけですか。

○政府委員(住田正三君) 科目の中に「空港等維
持運営費」というのがございまして、この中に入っ
ております。

○戸田菊雄君 そうしますと、この「空港等維持
運営費」の総額は百四億三千万円ですね。この
百四億三千万円の中に、さっきの二億二千万円
しか入っていないということになっていて、なお
かつ現状は管制官に不足を来たしてある、自衛隊
から応援をいただかなければいけない。だから、

これは長期計画なんかあって、たとえばこの五
カ年計画の空港整備大綱が全部完成をするとい
うころまでには、管制官も大体全部充足ができると
か、何かそういった将来に対する見通しというも
のを明確に持っておるのでしょうか、その辺はちよ
っと。

○政府委員(住田正三君) この五カ年計画は、昭
和四十六年度から始まっているわけでございます
が、昭和四十五年度の管制官の定員が五百九十四
名でございます。この五カ年計画を実施いたしま
したことによりまして、約七百六十名の管制官が
新たに必要になるといふ見込みでございます。こ
のほかに減耗分も考えまして、五カ年間に八百九
十名養成したいという計画を持っております。こ
のうち本科学生といふか、二年間の教育課程
を経まして出る者が百八十五名、それから専修科
といひまして、一年間の課程を経まして卒業する
者が五百二十名、計七百五十五名保安大学校で養成す
るということにいたしております。なお百八十五
名の不足が出ますが、これを自衛隊をやめた方あ
るいは自衛隊の現役の方に依存するという計画で
ございまして。

○戸田菊雄君 一定の養成計画が出てくるわけ
ですけれども、いまの説明の中で、しかし、結果的
には百八十五名の不足を来たすというところは、計
画としてはやっぱりうまくないのじゃないかと思
う。やっぱり自衛隊に依存せずに、運輸省じかに
管制官の充実をはかっていくという独立性がなけ
れば、私はいけないうちやないかと思ひますね。

この百八十五名の、いわば応援の中には現職がど
のくらいいるかわかりませんけれども、やはり自
衛隊でも同じ国家公務員であることは間違いない
ですけれども、公務員でもそれぞれ違った任務、
役割りがあるわけですから、決してこの空港保安
官として自衛隊に入ったということではないと思
うんですね、これは何か自衛隊とそういう割愛政
策をとっていくことが今後の運営上いいのかなん
とか、利害得失、そんなものがあるんですか。こ
れはなすことはできないんですか、この自衛隊

の応援。この辺はどうなんですか。

○政府委員(住田正三君) 私どももいたしまして
も、恒久的に自衛隊から割愛してもらおうというこ
とを考えているわけではないわけでございます。
原則といたしましては、航空保安大学校の養成に
よって必要なものをまかなうということを考えて
おるわけでございますが、先ほど申し上げました
ように、この五カ年の間には板付が返ってきたと
か、あるいは沖繩が返ってくるか、さらには二
年後には沖繩の管制センターを引き受けるという
ような要素があるわけでございます。で、管制官
といひますのは、大体五カ年計画を実施いたしま
すと、そのあとはそれほどたくさんのが必要
でない、大体減耗分の穴埋めをしていけばいいと
いうことでございまして、この五カ年間の間に
養成規模をあまり大きくいたしますと、あとで困
るという問題もあるわけでございます。

また、自衛隊の職員の方も、せっかく自衛隊に
おいて五年とか十年、管制の技術を身につけて、
この管制の技術といふものは民間に出ても使える
ものではないわけでございます。したがって、そ
ういう取得した技術を、私どものほうで使うとい
うことは、非常にその面からいへば意味のあるこ
とではないかというように考えておりますので、
自衛隊のほうからの割愛に依存するということ
なくて、当面不足したものは自衛隊から割愛した
ものでまかなうというところで、原則といたしま
しては、やはり航空保安大学校の養成でまかなうと
いう考え方をとっているわけでございます。

○戸田菊雄君 自衛隊をやめた人は、私は運輸省
で採用するという方式は一応了承できますけれど
も、とにかく現職でそういうものを割愛する、取
りかえる、保安官とか管制官としていま使用して
いると、これはちよつと理解できないんですが、
どういう理由でそういうことになっているのか。
たとえばこの飛行場の第一種、第二種、第三種と
あるが、どういうところに使っているのかわかり
ませんが、共用飛行場にそういう現職の自衛隊の
保安官、管制官というものを使っているのか、そ

の辺はどういう状況になっておりますか。これは
一種、二種にかかわりなく、共用飛行場にかかわ
りなく、全体として配置されている、こういう状
況なんですか、その辺はどうなんでしょうか。

○政府委員(住田正三君) 自衛隊の現職の割愛と
いふのは、私の記憶では、あまり人数は多くない
と思ひます。自衛隊のほうも、必ずしも管制官が
余っているというわけではないわけでございます
て、一部の自衛隊の管制官の中には、自衛隊の管
制よりも運輸省へきて運輸省の管制をやりたいと
いう、そういう希望者もあるように聞いておりま
して、そういう希望者があれば来てもらいたい
いうことで、先ほど申し上げました自衛隊からき
てもらっている者の大半は、自衛隊を退職した者
でございまして。

現在の管制のやり方は、管制の責任は全部運輸
大臣が負っているわけでございます。で、運輸省
の管理しておる空港につきましては、原則として
運輸省の管制官が管制しております。自衛隊の管理し
ておる空港につきましては、運輸大臣が防衛庁に
職権を委任いたしまして、自衛隊が管理をしてお
るという現状でございます。

それから航空路につきましては、全部運輸省で
やっております。したがって、自衛隊がやっ
ておりますのは、運輸大臣の権限の委任でござ
いますので、運輸大臣の統制下に入るといってま
えになっております。防衛庁から割愛してもら
った、割愛といひますか、来てもらっております管
制官は、運輸省の中の管制組織に入れますと、航
空路に入る場合もあれば、運輸省の一種、二種の
航空管制に入る、いろいろな形があると思ひま
すけれども、特に自衛隊の空港に配置するという
ことではございません。自衛隊の空港は原則とし
て自衛隊が管理しておるという現状でございます。

○戸田菊雄君 防衛庁が、その米軍とのそういう
共用飛行場に重点的に配置するというものではな
くて、全体として各種飛行場に配置をする、こう
いう理解でいいんですか。私は、その現行足らな
いから、自衛隊の割愛、応援をいただくという、

これは説明があつたように、本科が二年、ないし専修科一年、こういうことで養成してくれば、それなりの年限はかかるでしょう。だから、足らないものを防衛庁の資格を持つておる者を借りてくるということはあるが、将来私はその辺は明確に整理をしていく内容じゃないかと思うのですね、そういう点についてはどうです。

○政府委員(住田正二君) 先ほど申し上げましたように、私どももいたしましては、管制官の養成は、原則として航空保安大学校でやっていくという考え方をとおるわけでございます。ただ、先ほど申し上げましたように、自衛隊において五年とか十年管制の技術をつとめた人が、運輸省へ再就職したいという場合に、それはためであるということもまあ言い切れない場合もあるかと思えますので、例外的にはそういう人に来てもらうこともある。しかし原則としては、航空保安大学校の養成でやっていくというのが私どもの考え方でございます。

○戸田菊雄君 これは参議院大蔵委員会調査室で出された資料でありますが、その最末尾に、「新東京国際空港公団事業費及び財源内訳の推移」ということで、四十一年以降四十七年までいろいろ掲載をされて、総額三百五十億、これはどういう使用内容になっておりましょかね、その使用内訳がわかればひとつ説明していただきたい。

○政府委員(住田正二君) 昭和四十七年度までの新東京国際空港公団の事業費は約千五百五十億でございまして、その一部といたしまして三百五十億の出資がなされておるわけでございます。そのほかは借り入れ金でまかなう、そういうことでございまして、この出資したものが何に充当しておるかということではなくて、全体の事業費のうち三百五十億円を出資しておるということでございます。

○戸田菊雄君　あの空港整備特別会計法の第一条で、この公共の用に供される空港の設置及び維持運営、こういうものの事業が第一条項に一応書か

れておるわけですが、この自衛隊やあるいは米軍の専用飛行場、あるいは空港管制関係の事業、こういうものはこの対象となっていないような内容だと思うのですが、その点はどう一体理解すればよろしいでしょうか。

○政府委員(住田正三君) 現在米軍と共用してある公共飛行場といいますが、定期航空路が開設されておる飛行場はございませんが、自衛隊と共用している飛行場はかなりあるわけでございます。自衛隊と共用しておる飛行場につきまして、特に民航地域、民間航空路用の航空機が使う地域につきましては、この特別会計によりまして整備をいたしております。

○戸田菊雄君　これは制度上としてはどうなんでしょう。いま住田部長が説明されましたように、民間部面だけ特会計に入っているという説明ですね。自衛隊や防衛庁関係で使うものについては別途会計ということで、それは防衛庁本来の一般収支予算の中で使用していく、こういうことなんでしょうか、どうですか。

○政府委員(長岡寛君) 空港整備特別会計法の第一条に設置の目的が書いてございますように、公共の用に供するものというのをうたっておりますので、やはり自衛隊機その他の場合には、公共の用に供する公共施設ということは読めないのので除外しておる、こういうことだと思います。

○戸田菊雄君 実質、会計上そういうふうに明確

にびしと整理状況はできるんですか、制度上。その点はどうなってますか。

○政府委員（長岡寛君） 共用の空港につきましても、民間の使用部分というのが分かれておるようでございます、その分についての施設ということとは区分が可能なそうでございます。

○戸田菊雄君 あとでいろいろ聞いてまいりますけれども、第三条歳入及び歳出、その一項前段では歳入対象の項目がございしますが、この歳入の対

象内容はどういうものがございますか、具体的にひとつ説明してください。

○政府委員(住田正二君) 歳入といたしまして

は、一般会計からの繰り入れあるいは空港使用料、地方公共団体の負担、空港財産の処分、雑収入、そのような内訳になっております。金額的に申し上げますと、一般会計からの受け入れが三百四十八億、空港使用料が百六十四億、この空港使用料の中には、着陸料と航行援助料とがございしますが、着陸料が六十八億、航行援助料が九十六億でございます。それから、地方公共団体が負担する金額、これは二種空港は国が四分の三、地元が四分の一ということになっておりますが、その地方公共団体の負担が十四億、それから空港財産、新しい空港ができたときに古い空港を処分するといふ金額が十三億、その他雑収入といたしまして使用料等が六億八千万でございます。

○戸田菊雄君 いま部長が説明されましたように、一つは空港事務所あるいは出張所、これの設備されておる空港使用料、こういうものが一つ、第三条前段でいう歳入の部に入ると思うんですね。それから航空機が空港に着陸する着陸料それから夜間の照明料、格納庫使用料、こういうものは当然入る。それから空港整備法の八条及び十条の規定の公共団体等の負担、こういうものも入る、それからもう一つは、借入れ金ですね、法七条に基づく。というのは總体的に歳入対象になっていると思うんですけども、この料金はいま価格変動等ですつときているわけですけれども、運賃のほうは何年かに一回適切にやられてい

るわけですが、料金の改定等はどういう状況になつておるのでしょうか。これは運輸省自体の中でのいろいろなそのときの状況等勘案をして、自由にこれらの料金の改定というものは行なえる状況になつてゐると思うんですが、それはどういう状況になつておりましょうか。四十年以降のぐらゐ料金改定がやられて適切にいつてゐるのかどうか、その辺はどうなんでしょうか。

○政府委員(住田正二君) 運輸省で徴収いたして

おります使用料は、空港使用料と航行援助料と二つあるわけでございます。空港使用料につきましては、いま手元に詳しい数字はございませんけれども、

ども、四十年ころまでは非常に着陸料は安かったわけでございますが、四十一年に国内線の着陸料を五〇％値上げをいたしております。さらに四十二年に国内線、国際線を問わず着陸料を二〇％値上げをいたしております。さらに四十五年に国際線を二〇％、国内線を五〇％値上げをいたしました、同時に従来割り引き率というものがあつたわけでございますが、この割り引き率というのは、ある飛行場にたくさん着陸した場合に、割り引きするという割り引き制度があつたわけでございますが、この割り引き制度を改定いたしました——改定といひますか、割り引き率を減らして、實質的に値上げをするということで、四十五年度までは、ただいま申し上げましたようなことで、着陸

料の値上げをいたしたわけでございます。いま申し上げましたように、数字では国内線を重点に値上げをされておるような形になっておりますが、国内線と国際線とは、現在でも約二・八倍程度の開きが残っております。国内線より国際線のほうが二・八倍高いわけでございます。従来その差が相当大きかったということでございましたので、いま申し上げたように国内線が重点的に上がっておりますが、その結果でもなおかつ国際線のほうが二・八倍高いということでございます。

○戸田菊雄君　これは大蔵省の資料ですけどもこの空港整備特別会計歳入歳出手算額の推移ということになっておりますが、この中の空

港使用料収入四十七年度の場合に、一般会計からの受け入れが三百四十八億六千四百万、空港使用料収入が百六十四億八千五百万、非常に今回の歳入歳出区分を見ますと相当大きなウェートを占めておるわけですね。私なげないうことを聞くかという、航空機燃料税が設置をされて、四十八年度で四十八億円これに振入られて、四十九年、五十年とそれぞれ入ってきますが、今回の経済変動などによつては、若干これは異動すると判断するわけです。そういう場合は、今回の特別会計の改正の趣旨からいって、財源が、今回の特別会計の改正の趣旨からいって、財源強化がねらいという一つのねらいを立て

てたわけですね、十分に財源補強ができるかどうか、その辺の見通しはどうでしょう。

○政府委員(住田正二君) 今回の第二次五カ年計画総額が五千六百億円でございまして、大體財源手当てはできておるといふように考えております。今後の事業の遂行上いろいろな障害もございまして、一方で歳出の面でまだ不確定な問題が残っております。たとえば関西空港の建設にいつから着手できるかどうかとか、あるいは新東京国際空港の第二期工事をどういふふうにするかというふうな問題、あるいは地方の空港におきまして、最近土地の取得が非常にむずかしいというふうな問題もございまして、その面から五千六百億というふうな不確定な要素がございまして、ただ歳入のほうは一応燃料税にいたしまして、空港使用料にいたしまして、計画どおり大體入ってくるというふうに見ておりますので、もし先ほど申し上げました関西の問題、あるいは新東京の問題、あるいは地方空港の問題が順調に解決いたしましたら、財源不足が生じるといふような場合には、やはりその段階で何らかの財源措置を考へざるを得ないかと思ひますけれども、現在の段階では、大體これだけの財源があれば、この五カ年計画は遂行できるといふふうに考えております。で、私どもの考え方では、大體大蔵省と十分話し合ひをいたしておるわけではございませんけれども、私どもとしては、この五カ年計画というものは原則として受益者負担でまかなつていきたいという気持ちでおるわけではございます。受益者負担という場合に、現在の受益者だけに負担させることが妥當であるか、あるいは将来の受益者にも負担してもらふ、そのほうが公平ではないかという議論もございまして、特にこの五カ年計画をつくりまします際に諮問いたしました航空審議会においては、将来の受益者にも負担させるべきではないかという意見が非常に強かつたわけではございます。具体的には借り入れ金制度を導入すべきではないかということございまして、将来財源不足が生じました場合に

は、借り入れ金制度の導入につきまして、大蔵省等とも話し合ひを進めたいといふふうに考えております。

○戸田菊雄君 その点が私も心配なんです。いまだ部長は、ずばりは言わないけれども、受益者負担と、こういうことを指摘された。受益者負担といふことになれば、一つは運賃値上げというところが当然考へられるんですね。だから、財源が十分でなければどこかに財源を求めなければいけませんから、結局受益者負担の名目で運賃値上げと、こういうことになりはしないか、この見通しは一体どうですか。

それからもう一つは、この前、航空機燃料税のときに、関係の参考人呼んでいろいろ意見を聴取したときに、いまだ部長が言われましたように、借り入れ金制度をひとつやってくれといふのが日航社長の見解でもあつたわけですね。これは私は当然運輸、大蔵両省で種々検討してもらつて、こうだろつと思ひます。その点はいいですが、これも、この運賃値上げといふ問題についてはどういふ考へを持っておられますか。

○政府委員(住田正二君) 運賃値上げの要素といひますが、理由といたしまして二つあるわけではございますが、一つは、こういう空港整備の事業費を負担させるという意味の運賃値上げと、航空会社の経費が増大するといふ理由に基づく値上げと二つあるかと思ひます。現在運賃値上げの申請が出ておりました審査をいたしておりますが、航空運賃といふのは、昭和二十七年の民間航空の再開以來ほとんど値上げされなきておるわけではございます。その理由といたしましては、大きく分けまして二つ考へられると思ひます。一つは、航空需要の伸びが非常に著しかったといふことがあげられると思ひます。

もう一つは技術革新が非常に顕著であつたといふことで、そのために経費増が吸収できたといふ点をあげることができると思ひます。その二つの理由によりまして、約二十年間運賃はほとんど上げないで推移してきたわけではございます。今回の

値上げの申請の内容といたしましては、一つは、経費の値上げといひますが、いわゆる人件費、物件費等の値上げがその要素になつておりますが、もう一つは、昨年度創設いたしました航行援助料と、今回ことしから施行されております航空機燃料税がその値上げの理由になつております。私どもといたしましては、従来技術の革新あるいは航空需要の伸びによつて、経費の上昇が吸収されてきたといふ点が今後なお継続するかどうか、今後とも相当航空需要の伸びは期待できますし、技術革新についてもなお経費の安い飛行機が出てくる期待も持ち得るわけではございますので、そういう点を考へまして、もし経費増といふものが吸収できるものであれば、できるだけ値上げの幅は押えていきたいといふ考へ方をとつておるわけではございます。で、ほかの鉄道、自動車等の運賃は、三年に一本あるいは四年に一本値上げいたしておりますけれども、航空運賃につきましては、そういう需要の増大と、技術革新といふことがござい

ますので、航空機燃料税であるとか、あるいは航行援助料であるとか、そういう特別の負担を行なう場合は別といたしまして、それ以外の場合、その運賃値上げがあるといふふうには考へてないわけではございます。したがつて、もしこの五カ年の途中において、あるいは第三次五カ年計画において新たに財源措置をするといふような場合は別といたしまして、一般に運賃値上げを三年に一本あるいは四年に一本やるというふうな考へ方は持つておりません。

○戸田菊雄君 これは大蔵省に質問するのでございますが、特會計ができたのは四十五年ですから、それ以前、四十年から国がどのくらい空港整備のために支出をしたか、その金額をひとつ教えていただきたい。年次別、四十年以降。

○政府委員(住田正二君) 特別會計ができましたのは昭和四十五年でございまして、四十五年におきまします一般會計の負担が百八十三億でございまして、四十六年が二百三十八億でございまして、それから四十七年が先ほど申し上げましたように三百四十

八億でございまして、参考までにその前にさかのぼつて申し上げますと、昭和四十年が五十八億でございまして、それから四十二年が九十七億、それから四十三年が百二十一億、四十四年が百四十六億といふような数字になつております。

○戸田菊雄君 どうもきのう、労働保険の特別會計設置のとき言ったんですけれども、現在特會計が四十一種目でどうも乱設さじやないか、私は空港整備等に対して従来は国が全部めんどう見ていろいふやつてきた、そういうものを四十五年以降特會計を設定してやつてきているわけではございます。言つてみれば、国鉄のような公共企業体、いわば内容としては独算制、そして各般の財源措置を、政府から持ち出し分は徐々に削減をしていつて、部内の合理化や、あるいは大衆利用のその部面に対してすべて運賃でまかなつていく、こういう方向といふものがないのかどうか、非常に心配するわけですが、その辺はどう一体考へておられますか。

○政府委員(古瀬維雄君) 確かに、御質問のようない一つの考へ方があると思ひますが、ただ空港整備事業が非常に多岐にわたつておるわけで、先ほど来御説明申し上げておると思ひますが、空港の整備とか、あるいは航空路の保安関係とか、あるいは人員の養成とか、多岐な事業をやつておるわけではございまして、その財源関係につきまして、単に航空機運賃あるいは特定財源を繰括いたしまして、この會計をまかなうといふことにはなかなかいかないと、私どももいたしましては、やはり一つの利用者負担の一環といたしまして、航空機燃料税、これを創設いたしますと同時に、着陸料、航行援助料とか、種々特殊の財源を投入いたしますと同時に、当面の空港整備の緊要性、それから空港保安の重要性、こういう、あるいは騒音対策の拡充といふものに着目いたしまして、一般財源を投入しておるわけではございまして、その点、空港整備及びこれに関連する事業に対して、包括的にこの會計を見れば、ある程度整理が整然としてわかるようなしつけにはなつております

が、そういう点の統一性については、まだまだ御質問の趣旨にはまいらないじゃないだろうか、こういうふうに考えております。

○戸田菊雄君 それから沖繩関係に対してでありますけれども、ことに離島への旅客の運送の用に供する短距離離着可能機の購入費に対する補助金、あるいは沖繩県が下地島に設置する訓練用の飛行場の設置費に対する補助、こういうものを特別会計から支出をしようということになっていくわけですね。この沖繩の短距離離着可能のSTOL機、これを就航させるわけですね、これに一億四千三百万、これを補助しようということになっていくわけですね。もう一つは、沖繩空港整備、この事業費のうち、訓練飛行場整備事業補助として九億八千五百万、合わせて十一億二千何が出していくわけですね。これで十分沖繩関係が整備されるかどうか。御存じのように、沖繩は非常に離島が多いんですね。交通機関を見ましても、本島のパス、そういったものの輸送機関しかないわけですね。で、国鉄もございませんし、勢い飛行機にたよるを得ないという状況がある。ですから、そういうことからいけば、この飛行機の飛行場整備や、あるいは短距離離着可能機のSTOLの配置とか、こういうものは必然的に私は多くして利便を供していかなければならないと思うんですが、これは十分な対応措置としていま特別会計から出されるこの内容でいいのかなど。

それからもう一つは、五月十五日に返ってくるわけですね、とても直ちにそういう体制づくりがとれるのかどうか。その辺の準備なり、具体的作業の進行状況については一体どういう準備を持っておるか。その辺の内容についてひとつ説明してください。

○政府委員(住田正二君) 沖繩の空港は、本島のほうには那覇空港、宮古、石垣、その他の離島には滑走路千二百メートルから千五百メートルの空港があるわけですが、いままで米軍の管轄下にありましたために、航空法上の要件を欠いている空

港が大半でございます。那覇空港を含めまして、航空法上定められた要件を充足してない空港が全部と云っていいわけでございます。その中にもいろいろ程度がございます。那覇空港とか、あるいは宮古、石垣などの空港は、ある程度金をかければ航空法上の要件は充足される。で、そういうような空港につきましては、本年度の予算で、沖繩が返ってまいりましたら、直ちに航空法の要件に合致するような工事をいたしたいという計画でございます。

そのほかの空港につきましては、幾ら金をかけても、相当巨額の金をかければ、航空法の要件に合致することも可能と思えますけれども、事実上むずかしい、工事をすることはむずかしい空港がかなりあるわけでございます。たとえば与那国という空港がございますが、与那国という空港につきましては、進入方面に非常に大きい岩があつて、航空法の要件に合致するためには、その岩を取り除かなければならない、その岩は与那国の名所にもなっているということで、またその近くに人家もございまして、なかなか除去ができません、そういうような空港につきましては、現在YS11が飛んでいるわけですが、返還になった場合に、航空法の要件に合致しないような飛行場については、YSを飛ばすわけにいかないというところで、今回STOL——短距離の滑走路で離着できる航空機を飛ばすということにいたしましたわけでありまして、そのほか南大東であるとか、久米島であるとか、南大東の場合はやはり進入方面がサンゴ礁で、飛行場の島のまん中にあるので、そのために進入する、あるいは離陸する飛行機がサンゴ礁の端のほうにひっかかるというような飛行場でございますけれども、航空法上の要件に合致するためには、そういうものを切っていくかなければならない。切りますと、そこら辺が防風林になつております関係上、潮風が入ってくるというところで、事実上切りにくいという問題もあるわけでありまして、ただ、現実に飛行機が飛んでおりますので、なかなかやるわけにもいかぬというような事情もございまして、今後そういう

飛行場にSTOLを入れるか、あるいは従来のYSを入れるか、今後調査した上で決定したいと思ひますが、そういうような空港もございまして、すぐどうこうするという結論は出しにくいのでございまして、航空法上の要件に合致するために、ある程度の金をかければ済むというようなものにつきましては、早急に整備をいたしたいという考え方をとっております。

○戸田菊雄君 こまいことで申しわけありませんが、STOLの購入費一億四千三百万円、これはどの程度の補助になつていくのですか。それから九億八千五百万円、四十七年度沖繩の空港整備事業費の補助金。これは総体・経費はどれくらいになつていくのですか、その内容わかりましたらひとつ説明していただきたい。

○政府委員(吉瀬維蔵君) STOLの補助金一億四千三百万円でございますが、内訳をいたしましては、航空機とか、それから予備エンジン二基、プロペラ等を加えますと、総体二億二千一百万円、これにつきまして残存価格一割を差し引きまして、補助率七五%を適用しまして、一億四千三百万円、こういう内訳になつております。

それから一方下地島の補助金九億八千五百万円でございますが、この九億八千五百万円で、今年用地造成を完了するつもりでございます。そのほかに付帯施設とか、いろいろの費用がかかると思ひます。大体総体の経費に對しまして十数%の感じになるのか、総体の金額、これから計画を立てまして確定しないとわかりませんが、そんな感じで考えております。

○戸田菊雄君 飛行機購入については七五%補助、大体納得いけると思うのですが、空港整備ですね、これは結局国が一四、五%程度ということになると、あとは沖繩県が負担をするということになるわけですが、その辺はどうですか。

○政府委員(吉瀬維蔵君) いま総体経費に對する経費と私申し上げましたけれども、総事業費に對して今年の事業費が一四、五%と、こういうことでございまして、国の負担はこれは全額になつて

おりますので、御了承願ひたいと思ひます。○戸田菊雄君 ぜひ沖繩の財政をわめて枯渇、困窮の状況でございますから、これは大蔵省としても十分この面は検討して、万端の準備を私はやってやるべきだと思うのです。先ほど指摘しましたように、航空機にたよる割合というものは、非常に沖繩の場合は本土と違つて大きいわけですから、その点を配慮していただきたい、これは要望として申し上げます。

もう一つ、先ほど借入れ金の問題が出ましたけれども、これは特会法の第七條以下十條まで関連文がございまして、この関連文の中で、運用としてもし政府が採用するということであれば可能なのか、その辺の見解はどうですか。

○政府委員(吉瀬維蔵君) 法律的には可能でございます。いま限定して借入れを行なつておりますが……

○戸田菊雄君 具体的には借入れ金限度のあれですね、第八條ですか、この辺の運用になるわけですか。

○政府委員(吉瀬維蔵君) さようでございます。○戸田菊雄君 まあさうだとすれば、私は、やはり制度上の改廃問題ですから、一挙にいかない点は相当あると思ひます。しかし、いま實際運用している航空会社の当事者としては、借入れ金制度をやつていただければ、もっと急速に各般の問題について改善措置がとれると、こう言つてゐるんですね。それはもう何年か前途に對しての見通しの上に立つてやつてゐるんだと思ひます。ですから、今後十分検討していただいて、この問題についてもひとつ対処していただきたいと思ひますが、その辺の見解。

それからもう一つは、運輸省に、やはりこまで来て、飛行機も大衆利用が増大をして、今後の需要も相当拡大するであろう、こういうことは、航空燃料税のときにも部長が言われてゐるとおりなんです。そういうことになりましたら、国鉄の場合には、全国のネットワークでもつて新幹線を敷き、あるいは東北縦貫道で自動車道が一本

走る。そういうものは常に競争体制でやっております。しかし、それぞれ航空機にしても、あるいは国鉄にしても、資本投下は流用できないんです。その道でしか使えない。ばく大な投資をやっておく。こういうことになれば、おのずから交通関係各産業が今後立っていくためには、国で一定の任務、役割りというか、そういう使命、そういうものを設定して方向を与えていかないと、将来においてたいへんな交通産業の混乱がやってくるんじゃないか、こういうふうに考えるわけですね、その点をひとつお聞かせを願いたいと思います。

○政府委員(吉瀬維蔵君) 第七条の借入れ金規定がございます。これにのっとりまして、将来空港整備を、飛躍的な拡充の必要ができた場合には、借入れ金規定の活用ということも論理的には考えられるわけがございます。ただ御承知のとおり、借入れ金を使うにつきましては、償還財源とか、あるいは償還計画とか、そういったものもございますので、これはまた財投を運用するには、理財局とも慎重に打ち合わせて検討する必要があります。運輸省当局とも御相談の上、空港整備あるいは航空路の整備、こういうものに対して相当な拡充計画をつくっております。それに必要な、たとえば着陸料とか、あるいは航空機燃料税等の財源が不足の場合には、思い切った一般会計から財源を投入しても、その計画に支障がないように期待してある次第でございます。

○政府委員(住田正二君) 先ほど御指摘のありました問題は、総合交通体系の問題ではないかと思っておりますが、総合交通体系におきまして、航空の役割りは、比較的中長距離の都心間の輸送を担当するということになっております。で、長距離の場合は、新幹線との競合ということもございせんが、中距離におきまして新幹線との競合があるうかと思ひます。一応総合交通体系の考え方は、その場合は、お客さんの選択にまかしたほうがいい

いんだという考え方をとっておるようでございすが、私もどなたもいたしましては、航空というものは無限に発展するものでは必ずしもないという考え方をとっております。といひますのは、御承知のように、東京—大阪はすでにパンク寸前の状態でございますし、今後新しい飛行場をつくるということも非常にむずかしいわけがございまして、やはり航空の特性というものは長距離にあるので、東京—大阪のような新幹線にまかなえるようなところは、できるだけ新幹線に移していきと、航空はできるだけ長距離のほうに使用していきたいという考え方を持っております。ただ実際問題といたしまして、現在東京—大阪にも約三十便ぐらゐの航空機が動いております。パンク寸前の状態でございまして、調整までやっておりますけれども、今後はできるだけほかの交通機関にまかせるといふことで、できるだけ航空の特性である長距離輸送に重点を置くというふうな方向でやっております。関連して二つばかり質問しておきたいと思ひます。

最初に運輸省に伺うんですが、航空運賃の値上げの問題について、理由として二つある。一つは燃料税に見られるような、費用が税としてふえる場合、あるいは航空会社そのものの事業経費が上がる場合、そういう御説明があったんですが、もう一つこういうことがあるのかを伺ひたいんですが、これは、なるほど飛行機固有の分野だけ見ればそういうことになりましかれども、それと競合するほかの交通機関の運賃との見合いにおいて、航空運賃も変化せざるを得ない。端的に言いますと、たとえば東京—大阪間で比べてみると、新幹線が走っております。国鉄が今後どういう再建計画をするかは、現在議論の対象になっておりますから、推測で言うわけにはいかないかもしれませんが、かりにそれが、国鉄運賃が再建計画の一環として値上げをされていくというになると、当然東京—大阪間を主軸とし

た航空運賃の再検討の必要があるんじゃないか、そういう面はあるのかないのか、またお考えになつてゐるのかないのかお伺ひしたい。

○政府委員(住田正二君) 私どももいたしましては、国鉄運賃が幾らであるから、航空運賃を幾らにすべきであるという考え方は原則としては持つていないわけがございすが、ただ先ほど申し上げましたように、総合交通体系の問題といひまして、できるだけ航空は遠距離を負擔する新幹線にまかしたほうがいいというふうな場合には、運賃の調整はある程度するということは考えられるところではないかと思ひます。これは運輸省全体の問題になりますが、運輸省の中でそこま議論をまだいたしておりません。ただそういうふうな調整につきましては、制約があるわけがございまして、一つは航空法の規定で、路線ごとに適正な原価、適正な利潤という考え方をとっております。したがって、東京—大阪を航空のお客さんが乗れないようにうんと高くする、北海道とか九州の運賃は下げるというふうなことは、総合交通体系上は考えられることとございすが、航空法上の制約がありまして、適正原価、適正利潤という原則に反するような場合には、やはり法律違反ということにもなりますので、ある程度の調整はできるとしても、そう大きな調整はやりにくいという感じがございまして、もしいまの御質問が、航空としては全然値上げの理由はないんだけれども、今後鉄道運賃がどんどん上がると、その場合に航空も理由なくして上げていくという御質問であれば、そういうことは全然考えておりません。

○栗林卓司君 理由なくして上げるということではなく、そのときには、当然何がしかの理由を背景にして、燃料税もしくはほかの税額が上がってくるという道筋を踏みながら料金が上がっていくんだらうと思ひますが、

(委員長退席、理事嶋崎均君着席)

ただ一応念のためにもう一点伺ひますと、航空法の制約といひますが、そのことばいいか悪いかは別としても、制約があつて、全国プールとしての自由な行政面から見た料金の組み立て方ができないのか。確かに行政というところで見ると、たとえばいまの五カ年計画にしても、五カ年計画で想定し得る条件の中で、便数をどうやって決定していくかということも当然入るわけですね。過密過疎の状態の中で、一番目抜き東京—大阪間と、遠方との関係で、どういう料金関係にしたいのか、これも一つの行政課題になる。その意味で、航空法が持つてゐる、一言で言つてしまえば、独立採算的なパターンというものは、やはりある時期再検討の機会がくるかもしれない。そういうお考えはお持ちでしょうか。

○政府委員(住田正二君) 確かに全国をプールして、政策的な運賃をきめていくという考え方はあるかと思ひますが、現在の段階では、そこまでの調整は考えていないわけがございまして、しかし将来、運輸省全体としてそういう方向でやるべきではないかというふうな議論が出た場合には、その方向で検討をする必要があるかという感じは持つております。

○栗林卓司君 たいへん慎重な御答えなんですけれども、一言意見を申し上げますと、運賃というものはなるべく下げたほうがいいんだという議論は、必ずしも国民の合意は得られないということも申し上げておきたいと思ひます。何でもかんでも低くすればいいということでは決してないように私は思ひます。

そこで、大蔵省にお伺ひしたいんですけれども、今度特別会計ということで、公害対策を中へ含んでいく、それ自体たいへんよくわかる気もします。ただ、空港が整備される、あるいは新しく空港ができる、これは交通事情の変化ということになりますから、当然それに見合つてどういう環境整備をしていったらいいのか。それがこの特別会計という騒音対策を含めた公害対策なんだと言ひ切れるんだらうかということなんです。なぜかと言ひますと、道路をつくる、鉄道を敷く、道路の場合には一般財源から一部出ておりますけれど

も、主たるものは、目的財源のものを原資として道路がつくられておりますし、鉄道の場合には、国有鉄道ということになるのです。ところが、その道路なり鉄道建設に見合った環境整備をどうするかという、それは一般財源から出していかねばおそれるんだらうと思ふんです。ところが、それもこれも空港整備に伴う環境整備に当然含まれてくる。また、小さく空港周辺ということで限ったとしても、どこまでが特別会計で見る公害対策なのか、どこから先が国の一般財源なのか、地方自治体の財源によってやるべきなのか、そういう調整問題が出てくると思ひます。そこで、今度の特別会計の中で、空港固有の整備をこえた環境対策ということが入っていることは理解はいたしますけれども、むしろそれを入れざるを得ないという点から、逆に裏返して考えますと、特別会計の実の限界がそこに出ているのではないか。したがって、当面緊急のため、当分の間ということで今回御提案だと思ひますけれども、昨今深刻な課題になりつつある環境整備ということを考えますと、それも含めて特別会計に移っていくのか。将来国としての一般財源の使い方、地方自治体の財源の使い方との見合いでの政策の整合性ということが当然要求されてくる。この点について大蔵省いかがにお考えでございますか。

○政府委員(吉瀬雄哉君) ただいま御指摘になりましたとおり、空港の整備に伴ひまして、周辺の環境整備、これは単に騒音とかそういう狭いものだけでなく、それに続く道路とか、いろんな広い意味での広域的な環境整備が場合によっては必要かと思ひます。御承知のように、新東京国際空港公園をつくりましたときには、特に空港公園をめぐる道路とか、その他の環境につきまして、特別の施策を講じているところでございます。ただ、御指摘でございますが、私も空港整備特別会の内容といたしましては、やはり空港そのもの、それから航空路、あるいは管制官の養成とか、そういう種類のものに限っております、特に環境整備

といたしましては、騒音対策ということを目的としております。特に、騒音対策につきましてはいろいろ議論もございしようが、私どもは、基本的には原因者負担という考えを貫いて、それに環境整備の財源をそういうものから調達しようと考えておるわけでございます。空港整備の関連するいろいろな広域的な事業、地域的な事業ということになりますと、やはりその境界線を置くのがなかなかむずかしい、そういうような点もございまして、私もいたしましては、一般空港整備の範囲で、空港の新たな整備に伴う必要な施策を重点的に行なうという、したがって、そこから辺までいまいまのところ特会に含ませようという考えは持っていないわけでございます。

○栗林卓司君 じゃ、最後に一つだけ、大蔵省にいまの騒音対策のことでお伺ひしたいんですけれども、実際に現地のいろんな不満、陳情を受けながらということだろうと思ひますが、その空港のございまして、あるいは関連する地方公共団体また国としては、環境庁もしくはその他関連する諸官庁、そういったところどういう筋立てで、実際には騒音対策を進めておいでになるのか、その点ひとつお伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(住田正二君) 騒音対策は、現在航空機騒音防止法に基づきまして、空港の設置管理者がやるというたてまえになっておるわけでございます。したがって、運輸省の管理しております一種、二種空港につきましては、運輸省がやっているわけでございますけれども、しかし、実際問題といたしまして、運輸省が騒音対策をやるといふことは、いろんな面から制約があつて、なかなか進捗してないのが現状ではないかと思ひます。騒音対策というのは、やはりきめのこまかい施策が必要でございまして、そういうきめのこまかい施策というのは、本来地方公共団体がやるほうが適当であるという感じを持っておるわけでございまして。ただ、法律のたてまえ上、国がやるということになっておりますので、現在国でやっておるわけでございますが、今後は、できるだけ地

方公共団体と共同して騒音対策事業を進めていくという考え方を持っております、いまそのための準備をいろいろいたしております。特に今回の航空燃料税に関連いたしまして、譲与税が地元に行つておりますので、その譲与税を使って国ができないようなところをめんどう見てもらひ、あるいは将来民家の防音工事をやらざるを得ないと思ひますけれども、そういう民家の防音工事になりますと、一軒一軒五十万、百万というような補助事業を実施するわけでございまして、そういう民家の防音工事を進めるためには、やはり地方公共団体の全面的な協力がなければなかなか進捗しないのではないかと思ひますので、そういう点を含めまして、今度地方公共団体と一体となつて騒音防止事業をやっていくという考え方をとっております。経費の負担割合は別の問題でございしますが、事務の実施の問題につきましては、地方公共団体と一緒にやられていくというのが私どもの考え方でございます。

○栗林卓司君 環境庁とか、そういう関係官庁の関係ではどうなんですか。

○政府委員(住田正二君) 環境庁のほうからは、昨年の暮れに、運輸大臣に対する勧告をいたしているわけでございまして、中身といたしましては、航空機の就航する時間の制限の問題と、それから騒音防止事業の実施の問題をいっているわけでございまして、運輸省といたしましては、環境庁の勧告を最大限尊重いたして処理いたしたいという考え方でございまして。

○戸田菊雄君 これで終わりますけれども、最後に、いま栗林委員も指摘をしたんですが、航空運賃の値上げの問題ですね。前に私も触れましたけれども、全般を見れば、たとえば一つの要因として、国鉄運賃とかかね合ひですね、近い将来航空運賃の値上げというものは、あらゆる面から見て実行させられる諸情勢にあるんじゃないかと考えているわけです。非常に部長慎重ですが、私はやはりそういう面をやってくると思う。そういう場合に、やはり今後需要増大その他によって、公共性

が非常に増大をしていくということになりますれば、現下のところ、国鉄運賃は国会の議を経てということになっております。そういう値上げの場合にですね、やはり国際競争の問題もあるでしょう、あるいは公共性の問題もある。安全性その他、各般の国民の交通機関が持つ使命に対する要請というものが強く出てくる。そういう面からいって、今後やはり航空運賃の値上げ等についても、私は、国会審議等に持ち込む、そういう慎重さがあつてしかるべきじゃないかと考える。その辺の見解、なかなか部長として、政策的な問題ですから、ずばりとした回答はむずかしいだろうと思ひますが、一応どういふふうに考えておられるか、その辺の見解だけをひとつお聞かせ願つて、質問を終わります。

○政府委員(住田正二君) 航空運賃の値上げは、先ほど来申し上げておるわけでございまして、今月初めと言つていい運賃値上げ申請であるわけでありまして。したがって、私もいたしましては、それをどういふふう処理することが、将来の航空運賃のあり方から見て妥当なのかということを検討いたしておるわけでございまして。まあ私もいたしましては、当初、昨年取りました航行援助料でありますとか、あるいはことしの航空燃料税というものがなければ、航空運賃の値上げの必要はなかったのではないかと、そういう考え方一部持っているわけでございまして、したがって、航空運賃を今後こういふような場合には、ほとんど上げていくのだというふうな場合は持っていないわけでございまして。今度の第二次五年計画の財源調達に関連して運賃値上げをしていくということもございまして、国鉄運賃との関係というものはあまり考えていない、まあ全然当初から考えていなかったわけでございまして。それから総合交通体系というふうな問題から、できるだけ各輸送機関の特性に合ったような輸送ができるような、その環境を整備するといひますか、そういうような方向で処理するといひますか、そういう一方では非常に強くなつてきております

ので、かりに運賃値上げするような場合には、できるだけ遠距離を安くし、近距離を高くするといふようなことで処理したほうがいいのではないかと、いろいろな感じもあるわけでございますけれども、しかし、先ほど申し上げましたように、一方では航空法上の制約もございますので、どこまでそういうことができるか、またむずかしい問題ではないかと思ひます。

いずれにいたしましても、私どもとして申し上げられるのは、こういう財源手当てをする場合には、受益者負担という原則に立って、新たに財源負担をするような場合には、あるいは運賃値上げの問題も起こるかと思ひますけれども、一般的に他の交通機関と同じように、三年ないし四年ごとに運賃を値上げていくという考え方は、少なくとも現在持つていないわけでございます。

それから先ほど戸田先生から御質問ございました、管制官で自衛隊から何人くらい来ているかという御質問でございますが、現職から来てもらっている人が十人ございます。それからすでに退職している人で、新たに運輸省で採用した者が十三人ございます。計二十三名でございます。

○理事(嶋崎均君) 三案に対する本日の質疑はこの程度にとどめます。

次回の委員会は、四月二十五日午前十時三十分から開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時三十三分散会

昭和四十七年五月十三日印刷

昭和四十七年五月十五日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

N