

(第一類 第一號)

第七回國会 内閣委員会 錄 第四十一號

昭和四十八年七月十三日(金曜日)

午前十時三十六分開議

出席委員

委員長 三原 朝雄君

理事 奥田 敬和君

理事 笠岡 番君

理事 藤尾 正行君

理事 木原 実君

理事 伊能繁次郎君

越智 伊平君

近藤 鉄雄君

丹羽喬四郎君

三塚 博君

鈴切 康雄君

出席政府委員

運輸大臣 外務省アメリカ

防衛省參事官 大西誠一郎君

外務省新谷寅三郎君

外務省大河原良雄君

運輸省鐵道監督

局長 秋富 公正君

運輸省自動車局

長官 小林 正興君

運輸省航空局

技術部長 金井 洋君

委員外の出席者

科学技術省原子力局次長 谷口 昌昭君

運輸省自動車局 業務部長 谷口 茂君

内閣委員会調査室長 本田 敬信君

七月十二日  
辞任

補欠選任

近藤 鉄雄君

濱野 清吾君

中村 實太君

竹中 修一君

竹中 修一君

近藤 鉄雄君

濱野 清吾君

中村 實太君

だくようにお願いをいたしたい、かように思いましたが、委員長いがございましょうか。

○三原委員長 そういう御趣旨を十分受けとめまして、理事会でまたよく御相談いたします。おまかせ願いたいと思います。

### ○三原委員長 航空事故調査委員会設置法案を議題といたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。受田新吉君。

○受田委員 まず、この法案に直接関係する委員会構成等に関する質問をいたしたいと思います。

今度の法案が成立しましてさつそく設置される委員会の構成、非常に権威ある委員会になつて、國家公安委員会等と大体均衡のとれたような権威を持つているわけで、それほどこの問題を重視しているという法案であります。常勤の委員と非常勤の委員とがあるわけですか。

○内村(信)政府委員 おっしゃるとおりでござります。

○受田委員 常勤の委員の待遇と非常勤の委員の待遇の比較ですが、常勤の委員の待遇は、特別職の委員として一応高位の給与をもらうという形になります。

○内村(信)政府委員 非常勤でございますから、その当該会議においていたいたとき、その委員手当として通常きまつてているような程度のものを差し上げるということになっております。

○受田委員 金額にして、人事院の定める数字でどれだけになりますか。

○内村(信)政府委員 最高の場合が約八千円くらいと存じます。

○受田委員 出勤した日だけ八千円ほど支払う。○内村(信)政府委員 そのとおりでございます。○受田委員 そうして勤務しない日には、常勤の委員とは違つて給与をもらわないでございますから、給与をもらわないとする責任はどう

なつておるのでですか。

○内村(信)政府委員 この場合は非常勤でござりますから、それ以外のときには通常の勤務を普通によそでおやりいただいてけつこうでございまして、通常の勤務をよそでやっておられる方に対しまして、特に非常勤でございますから、そのつど委員手当を差し上げる、こういうことに相なつております。

○受田委員 そうしますと、常勤の委員は俸給をもらっているんだから當時責任がある、それから非常勤の委員は俸給をもらう日だけしか勤務責任はない、こう了解してよろしくございますか。

○内村(信)政府委員 責任の問題とはこれはいさか別でございまして、責任につきましては、五人の合議制でございますから、そこでもって全体について共同責任が発生するというふうに思いますが、大体一週間に一度くらいは必ず出ていた

だけ、委員五人で会議を開く。当日は出勤として、先ほど局長も申し上げましたように、最高額の八千円程度の手当を出すというふうにして、大体週に一度くらいは出ていただくというふうに考えております。

○受田委員 常勤の委員は毎日出勤といまお話をございましたね。毎日出勤される場所はどこになつておりますか。

○内村(信)政府委員 それは事故調査委員会の部屋でございます。物理的には運輸省の中に部屋がござります。

○受田委員 運輸省の中に一室が設けられるわけですか。

○内村(信)政府委員 さうでございます。

○受田委員 ここに一つ問題があるのでけれども、勤務する日だけ報酬を受ける、その報酬を受けない日は、報酬を得ずして勤務責任を感じます。

○内村(信)政府委員 いうような形でござります。

○受田委員 ここに一つ問題があるのでけれども、勤務する日だけ報酬を受ける、その報酬を受けない日は、報酬を得ずして勤務責任を感じます。

○内村(信)政府委員 あるいは思いついたときとかということではなくして、毎日出勤すると明言されてけつこうですか。どうですか。

○内村(信)政府委員 非常勤でありますけれども、これは特別職の公務員になりますので、それによる責任というものは当然発生いたします。それと手当の問題はおのずから別ではないかというふうに私は考えます。

○内村(信)政府委員 非常に勤務でありますけれども、これは特別職の公務員になりますので、それによる責任といふことは、国家の法律の規定に基づく他の委員会の委員は、常勤でありながら毎日は出ないとか、常勤が勤務しているかどうか、直ちにお電話していただいて……。

航空事故調査委員会の委員は毎日出られて精励格勤する同じようにサラリーをもらっている、同じように国家の法律の規定に基づく他の委員会の委員は、常勤でありながら毎日は出ないとか、こういうことになると、国家の統制がとれていなかつておかぬと不平等のそしりを免れないと思いまます。この勤務形態については非常に大事なことでございまして、電話で調べられたあとで各省間の調整を要請しておきます。

と……。サラリーをもらって勤務される日、それは当然、たとえ非常勤といえども特別職の公務員として、正常な勤務に対する正当な報酬としてお受けになる。

事故調査委員会の開催回数などというものは、一体どういう構想をお持ちですか。事務局としてはお考えがあるはずです。常勤やるか。

○金井政府委員 常勤と非常勤がありますが、常勤はもちろん毎日出勤するわけですから、非常勤の場合につきましても、事故調査を行なうにあたつては絶えず調査研究しておく必要があるというような観点から、いま私どもが考えておりますのは、大体一週間に一度くらいは必ず出ていた

だけ、局長も申し上げましたように、最高額の八千円程度の手当を出すというふうにして、大体週に一度くらいは出ていただくというふうに考えております。

○受田委員 委員会開催日以外にも毎日出勤するということでおあります。これは運輸省でも御調査されておるかどうかですが、国家公安委員会の委員は常勤の方は毎日出勤しておるのか。その他、ここにある土地鑑定委員会の常勤の委員、中央更生保護審査会の常勤の委員、こういうような者は毎日出勤しておるのか、お調べになつておるかどうかです。

これは同じ性質で、国家公務員の中の特別職でござりますから、その形と同じにしておかぬと、航空事故調査委員会の常勤の委員は毎日出勤しておる、国家公安委員会の委員は、同じような月給をもらっておりながら、委員会のある日しか出勤しないであとは自分のうちにくるとか、こういう統制がとれぬことになると、これはたいへんやつかりな問題であると思うのですが、ちょっとお電話でもいいですが、国家公安委員会の委員は毎日常勤が勤務しているかどうか、直ちにお電話していただいて……。

航空事故調査委員会の委員は毎日出られて精励格勤する同じようにサラリーをもらっている、同じように国家の法律の規定に基づく他の委員会の委員は、常勤でありながら毎日は出ないとか、こういうことになると、国家の統制がとれていなかつておかぬと不平等のそしりを免れないと思いまます。これはただ単に運輸省の問題にとどまらず、他の関係諸機関との関連において、勤務形態は統一しておかぬと不平等のそしりを免れないと思いまます。この勤務形態については非常に大事なことでございまして、電話で調べられたあとで各省間の調整を要請しておきます。

毎日出していくということになるのかどうかという

ことです。

○内村(信)政府委員 先ほど申し上げましたように、通常の形の場合には、非常勤の方は一週間一回程度出でていただくことになりますが、何か現実によそでおやりいたいでけつこうでございまして、通常の勤務をよそでやっておられる方に対しまして、特に非常勤でございますから、そのつど委員手当を差し上げる、こういうことに相なつております。

○内村(信)政府委員 この場合は非常勤でござりますから、それ以外のときには通常の勤務を普通によそでおやりいたいでけつこうでございまして、通常の勤務をよそでやっておられる方に対しまして、特に非常勤でございますから、そのつど委員手当を差し上げる、こういうことに相なつております。

○内村(信)政府委員 この場合は非常勤でござりますから、それ以外のときには通常の勤務を普通によそでおやりいたいでけつこうでございまして、通常の勤務をよそでやっておられる方に対しまして、特に非常勤でございますから、そのつど委員手当を差し上げる、こういうことに相なつております。

○内村(信)政府委員 この場合は非常勤でござりますから、それ以外のときには通常の勤務を普通によそでおやりいたいでけつこうでございまして、通常の勤務をよそでやっておられる方に対しまして、特に非常勤でございますから、そのつど委員手当を差し上げる、こういうことに相なつております。

電話の結論までそのほうはお待ちしておくるといつたまし、これ以上に権威あるかこうになつておるほど、この問題を重視しておられるということはよくわかるわけでござりますので、引き続き、権威ある委員会に対する質問を、別の角度から進めていきたいと思ひます。

提案理由の中にも、事故をなくするのにこしたことではないが、事故が起つたらこうだといふことでございますが、私はほんとうの気持ちからいつて、事故が起つたらどうするかといふようなことでなくして、事故をないようすればいいわけなんですから、事故を起さないというほうが前提であつて、事故が起つたらどうするかといふことを考へるのは主客倒置である。このことについての局長の御所見を伺いたい。

○内村(信)政府委員 まことに先生のおっしゃるおりであります。それで、まず事故といふものは起こさないこと、そのため万全の措置を講ずることがます第一でござります。そのためには、航空保安施設なり管制なりの整備を十分進めていくというような安全施策は、私どもいたしましても、できるだけのことは進めておるつもりでございます。しかし、かりに不幸にも事故があつた場合には、その事故というものが再び同じような事故の再発につながらないように、あくまでもその原因を確かめて、その原因たるべきものを今後取り除いていくことによつて事故の再発を防止するというふうなことを考へなければならぬということが趣旨でございまして、先生のおっしゃるよう、防止といふことがまず第一。しかし、不幸にして事故が起つたならば、同種の事故を起こさないように厳密に事故調査を進めるということは今後の安全のためにも大切である、こういうことが私の気持ちでござります。

○受田委員 今までこういう機関を設けなくて済んだ理由はどこにあるのかを御答弁願いたいのです。

ロッバその他におきましても、大体從来と同じように、運輸省なりそれに該当する部局の中、しいていえばそれの航空部局の中に事故調査課というふうなものがあつてやつておりますというふうなことが現状でございます。事故と申しましても非常に多くございまして、非常に軽微な事故、たとえば翼端接触をちょっとして翼端が振れるとか、あるいはエンジンカバーがはずれるとか、そういうようなものから過去における大惨事のような、ああいうふうな大きな事故までたくさんあるわけでございます。そうして、この事故調査でやりますことは、小さな事故も全部拾い上げてこれを調査する。そういったものが大きな事故につながらないように平生から調査していく、そこについての対策をまた考へて出していくということが事故調査課の使命でございます。

そういうことにつきましては、幸か不幸か從来はそれほど大きな事故はなかつた。しかし、今回のような事故が連続してみますと——今回と申しますのはもうだいぶ前になる話でござりますけれども、この法案が元來提出されましめた時点を申し上げておるわけでございますが、いまでは、そういうような小さな事故は、航空局の中の事故調査課において處理しておりますけれども、大きな事故がござりますと、そのつど臨時の委員会なれば、非常によく知つておる。先生たちの御所見からも、常時こういうものの機関があつていけば常に事前に防止できる、対策も検討もできるといふふうな声も聞いておつたわけでございますが、その意味で私、こうしたものができますことを、おそれながらけつこうであると思います。

しかし、もう一つ、空の過密時代というものがいま来たわけで、陸、海、空、この交通機関は、それぞの特色を持ちながら、過密体制をどうするかという問題になつてきたわけなんです。そこで、ここにも陸の局長も来ておられるのでござりますが、私きょうは資料だけ要求しておくことにとめます、質疑の通告をしてないので。陸は人的、物質的輸送量がどのような変化で今日まで進んできましたと、航空局の中で事故調査をやることが確か性と申しますか、効率性と申しますか、そういうことも担保できないということから、どうしてもこの際は常規的なものをつくる必要があるといふことが一つ。

それからもう一つは、これは運輸省内で事故調査をやることがいいことかどうか。もつと極端にいいかどうかという問題があるのでございませんと申しますのは、航空局の中には、管制でござりますとか、あるいは航空保安施設の設置、維持、運用でございますとか、レーダーの運用とか、いわゆる安全に関するもののが多分にあるわけ

か、いわゆる安全に関するもののが多分にあるわけ

でございます。これは私どもいたしましては、

そういうことにかかりなく厳正中立にやつておるつもりではございますが、よそから見れば、

事故原因としてはえこひいきしておるのでないか、自分のほうに責任がかかるないような事故原

因というものを推定しているのではないかといふ

おるつもりではございますが、よそから見れば、

事故原因としてはえこひいきしておるのでないかといふ

か、自分のほうに責任がかかるないような事故原

因というものを推定しているのではないかといふ

おるつもりではございますが、よそから見れば、

事故原因としてはえこひいきしてお

別委員長として衛策案申し上げたことに文して、その後、御検討が進められておるかどうかをお答え願いたいのです。

○内村(信)政府委員 実は航空法の改正、ある意味ではそういうふうな形になるかと思いますが、これにつきましては、全日空の事故以後、国会の連合審査のほうで、航空法を至急に改正すべしだというふうなことが御決議いただいたわけでござります。それによりまして私どもは部内に航空法改正検討委員会というものを設けました。これには、部外の学識経験者、あるいはいわゆる新聞の論説委員の方々、そういった方々も含めまして、御一緒にいろいろと検討してまいりました。

そこで、結論を申しますと、まだ結論を得ておりません。航空法というのは、さつき先生御指摘のように、非常に膨大な法律でございます。したがいまして、それを全部掘り下げるて究明いたしますと、いろいろと問題がございまして、これは一挙に解決することはできないので、したがいまして、さしあたりその運航に関する部分、いま先生のおつしやったいわゆる交通規則的な部分、この部分だけを一応最小限度まで取り上げて改正しようではないかということで、その部分を改正して提案いたしました航空法一部改正が、今国会にもまた再提出されておるわけであります。

そこで、先生御指摘の、あんまり膨大にわたり過ぎる、もう少しばらばらに分けたらどうか、こういう御説も確かに一つの御議論だと思います。

ただ、航空法と申しますのは、航空機の機体の安全性、耐久性の問題とか、あるいは整備検査の問題。それから乗員の資格、これは技能証明の問題、免状の問題等ございます。それから、先生のおっしゃいました運航の方法、管制のしかた、そいういったものがござります。そういうふうなものと、それから飛行場につきましては、やはり航空安全のためにいろいろな保安施設も整備しなければいけませんし、航空安全のために重大な関係を持つ。それから、飛行場のみならず、いわゆるVORでございますとか、DMEでございますと

いろいろな航空保安施設がござります。レーダーもござります。そういうたよな航空保安施設に関するこどもさめてございます。そのほかに、いわゆる事業監督的な規定、それからもう一つ国際航空に関する規定、こういったようなものが大体全部まとまっているというのがいまの航空法でござります。

それで、いま申し上げた点でもおわかりのように、こういった規定のほとんど多くの部分、たとえば国際航空の部分とかいうものはかりに置くといたましても、ほんどの部分が安全に関するもので、これが相互に関連しつつ、入り組み合いながら一体としての安全性を保っていくというふうなことが実体ではないかというふうな気もいたします。

それからさらに、事業監督と申しましても、これは私ども、たとえば便数を認める、利用計画を認めるに際しても、飛行場の状況はどうであろうか、それから乗員はどうであるか、それからパイロットの数はどうであるか、それから機材の繰り回しはどうか、整備上はどうかというふうなことまで一々チェックいたしまして、機材側の事情、乗員の事情、飛行場側の事情、そういうものを全部一々チェックいたしまして、利用計画なりあるいは便数というものをきめておるわけでござります。

そういう意味におきましては、事業法と安全面というものは重大な関係があるということから申しまして、これは直ちに結論を出せない問題でございますが、欧米等の諸外国においても大体一本の総合的な動きでやつておるようでございます。ただ、これは反面から申しますと、先生御指摘の、何か膨大過ぎてわかりにくい、どこに何があるかさっぱりわからぬ、こういうふうなお考え方のございましょうと思ひますけれども、そうちつた点も考えながら、先生の御指摘も踏まえながら、なお検討しようとは思つておりますが、そういうふうな問題があるというのが現状でござります。

○受田委員 交通安全の対策の中にはいま御指摘のいろいろな面があるわけでございますが、その中でまずパイロットの養成の問題に触れておきたい。乗員の人による安全というものがまず基本になるとわかるわけです。現にパイロットの養成その他を通じて、パイロットの需要供給関係をめぐってどうなつておるのか、総合的な答弁と具体的な答弁とをそれぞれお願ひしたいと思います。

○内村(信)政府委員 パイロットの需要につきましては、かつて約一年半くらい前になりますか、乗員部会で大体年間六百名程度必要であるといふうなことが考えられた時期がございました。そのころはいわゆる航空といふものが、毎年三〇%近い激急なカープで国際も上がつていったというふうな状況でございました。ともかく乗員といふものは、養成をして一人前にするために相当の年数がかかるわけございます。したがいまして、五年ないし十年というふうな相当先の長期的な読みをしてかかってまいりませんと、乗員の養成の数といふものはきめられないということです。その当時の情勢からすれば、いままでの伸びが非常に大きいというふうなことから、相当多くを予想いたしまして、年間六百名程度の新規需要があるのであるのではないか、養成の必要があるのでないかということで進めておったわけでございますが、その後国内につきましても、飛行場の情勢その他、あるいは管制能力の限界といふものもございまして需要が鈍化してくる。それから国際線についてもドルの問題その他国際市況の問題もござり、市況が若干鈍化してきたというふうなところもございまして、その需要が最近、前に計画しましたよりも鈍化しているということは事実でございます。

そこで、現在につきまして見ますと、会社の長期的な需要というものを一応三者集めていろいろ検討したわけでございます。大体年間二百四十名程度新規に養成を充てていつたらいいではないかと、いうのが現在の状況でございます。それに対し

学校で大体年間百三十五名を養成しております。それから防衛庁からの割愛を受けておりますのが約六十名。それから一方、防衛庁に会社から委託しております。大体二百四十名程度というふうなことをして訓練をしていただく、こういうのがございますが、これも大体年間約六十名でございましたが、四十八年度はこれが四十数名程度に減少しております。大体二百四十名程度と云ふことです。そういうふうなことで、若干現実の時点におきましては需要が減少しておりますが、しかし、ともかく先ほど申し上げましたように、航空というものは長期的に見れば伸びていくだろう、それから将来の予測というもののやはり相当長期間というものを見ていかなければならぬということです。あまり日先にとらわれないで、長期の展望に立つて需要というものを考え、養成をしていく必要があるのではないかというふうに考えておるわけでございます。

○大西政府委員 ただいまの、防衛庁からパイロットを民間の航空業者に転出させ、また委託を受けた教育をするという問題は、航空局長が答弁されましたように、拡充期におけるパイロットの給源をどこに求めるかという問題に対し、国家全体の立場から考えた措置であるというふうに私たちも理解しております。

そこで数字的に申し上げますと、大体、防衛庁ではパイロットを平均いたしまして二百名ないし三百名程度年間養成しております。それから、それに直接見合いませんせんけれども、民間に転出をさせております。パイロットの数は四十ないし六十名程度でございます。それから、これとは別個に、新人教育を自衛隊の教育の施設を活用してやつておるというものが、先ほど航空局長から申し上げましたような数字になつております。そういうような経過でございます。

○受田委員 それはどうしてそういうことになるのか。

防衛庁は民間航空のパイロットを一部養成担当をしておる、こういうことになると、あなた方のほうの予算の上で、二百名、三百名養成する。最近の時点では、一人のパイロットができる上がるまでに予算が幾らかかるのか、ちょっとその数字をまず示していただきたい。

○大西政府委員 四十七年度の予算で申し上げますと、航空自衛隊のF-104のジェットパイロットは約八千五百万であります。それから海上自衛隊のP-2Vのパイロットがやはりほぼ同額でござります。陸上自衛隊のヘリコプターのパイロットは約一千万円ということになつております。

○受田委員 一億に近い養成費をかけてF-104のパイロットを養成しておる。それをある年限になると民間航空のほうへ差し上げておる。防衛予算が膨大になつておるといふこと、その部分だけ削つても防衛費が節約できる印象を国民に与えるわけなんですが、これはどうですか。運輸省は防衛庁のほうにお世話をしななければパイロットの養成は不可能だ。航空大学学校を中心にして民間は民間で単独養成する、それから防衛庁は防衛

戸で、自衛官としてある年限になつて、源田実さんのような特異な存在は別として、普通はもう役に立たぬころには管理職に持つていって、最後まで自衛官として生き延びてもらうほうが筋としていると思ふ。払いを民間航空へ持つては通ると思うのです。払いを民間航空へ持つていく。民間航空のほうが待遇がいい。自衛官の俸給と民間を比べたらいいへんな相違です。

そうすると、ちょっと聞きますが、大型のジェット機の乗員の待遇、それから防衛庁のパイロットの最高給。実際乗れる力を持つた人ですよ。管理者にならぬでみずから操縦できる人の最高の待遇、それぞれちよつと言つてください。

○金井政府委員 民間の定期のパイロットの場合には、飛行手当一時間幾らという航空手当がござりますけれども、それを含めまして、月に、機長の場合に五十万から七十万ぐらいでございます。

○受田委員 それから防衛庁。

○大西政府委員 手元に俸給表がございませんので、正確な数字を申し上げられませんが、一尉のところでは、航空手当を入れまして大体十五万円ぐらいでなからうかというふうに思います。

○受田委員 十五万から一挙に五十万、七十万もあることになると、防衛庁のパイロットは民間航空のパイロットになることを心から願うようになります。国土、国民を守るほうよりも、金もうけのほうへ走るという気がまえに変わつてくると思うのです。いかがですか、これは。

○大西政府委員 まさにそういう心配がございまして、昭和三十五、六年ごろに民間航空が非常に拡充期を迎えたときになりました。そこでも自衛隊としても、いま先生がおっしゃいましたように、多額の経費をかけ相当の期間をかけて養成しているパイロットが無秩序に流れしていくといふことでは非常に困りますので、運輸省、大蔵省とも相談いたしまして、計画的に割愛するといふことに相談いたしたわけであります。

○受田委員 これは政治の上からも行政の上からも非常に大事な問題だと思うのです。つまり、国

土、國民を守るために公務員と、金もうけをする民間人と、一舉に數倍の多額の収入の得られる民間パイロットへ心の中ではいつかわるうかなと思ふ。自衛官として生き延びてもらうほうが筋としているながら104を操縦しているうちに事故が起つては通ると思うのです。払いを民間航空へ持つていく。民間航空のほうが待遇がいい。自衛官の俸給と民間を比べたらいいへんな相違です。

そうしたための過渡的な問題で、現実的な問題として生まれてきたことじやないかと私は考えます。基本的には先生のおっしゃるような方向でどこまでもいかなければならぬと思いますが、104を操縦しているうちに事故が起つてからおらぬが、五十万、七十万になる、おれはいま十五万しかもらつておらぬが、五十万、七十万になつたらしくなるという危険。つまり、金銭によって、いつ自分がおらぬになるな、というようなことを思いながらあわせになるな、というようなことを思ふ。私はその点は、自衛官としては、終始、最後まで自衛官として生き抜いて、国土、國民を守るためにこの榮誉ある地位を生涯守るという、そういう自衛官を養成してもらいたい。これはちよつとおじやつ機を操縦したときにはどうなるかです。かしい。この点は政府として、われわれに不愉快な感じを与える、自衛官在任中から、大もうけができるところへかわりたい熱願を持っているのが何人かおるということだけでも、私は防衛力にひびが入ると思うのです。参事官はその点、自衛官として採用したパイロットはあくまでも自衛官として守る、年が四十、五十になつてきたころには、操縦能力が減退するというときには、管理職とか別のほうで道を開いてあげればいいのじやないですか。

それから、航空局、運輸省は、自衛官の力をからなければ民間航空のパイロットが養成できぬようならだらしない養成というものは、運輸大臣、あなたは一体この現実をどう考えておられますか。防衛局にお世話にならなければ航空大学校の卒業生も優秀なのがおらぬ。そこで、防衛庁で輸送機みたいなを操縦する人は大型ジェット機の操縦ができるわけですから、そういう方面などを考えて——それを運輸大臣にひとつ御答弁を願いたい。

○新谷国務大臣 具体的にこまかいことはよく存じませんでしたが、いまお話を聞いておりましても、やはりその点は筋を通したほうがいいと思ふ。だから、聞きかけてもう一つ。いま羽田に米軍の郵便局がある。これが格納庫その他をつくった運輸省とは言えません。これからどんどん民間のパイロットは運輸省で養成する。ちゃんと区別してやらなければいかぬ。

○新谷国務大臣 前半の民間航空の乗員養成の問題は先ほど申し上げましたが、なまぬるく聞こえ

たかもしれません、そういうつもりで言つたのではないのです。本筋は通したほうが多い。ですから、一挙に非常にたくさんの人を養成するといふことも実際できなかつたでしようから、私が申し上げたのは、急激に拡張され拡充された日本の航空界のことです。今は運輸省の養成機関をもつと拡充をして、本筋の民間航空の乗員を養成するのが本来でございますということを申し上げるわけでございます。

それから、あとのほうの問題は、聞いておりますけれども、羽田にありますことは政府委員のほうからお答えさせたいと思いますが、いま成田でもそういうふうな要望がございまして交渉中でございますが、これについては、両方合わせまして答弁させます。

○内村(信)政府委員 いまの軍事郵便の問題でございますが、これは羽田に現在米軍の軍事郵便物を取り扱う軍事郵便所がございます。これは、從来の経過からいたしまして取り扱つておつたわけでございますけれども、今後とも米軍の郵便物というものは、やはり国内のほうへも民間機を使って配るというふうなことがござりますので、そういう意味から、やはり羽田空港には置いておくということになるのではないかといふことになります。

○受田委員 あまり質疑応答繰り返さないでボイントだけをだしますが、大臣、あなたの党が出された、羽田の滑走路をさらにD線まで持つて、沖合へもう一つ加えよう、こういう御計画があるのを御存じですか。現在の滑走路の沖合いを埋めて新しい滑走路を設けていくこと、過密を防ぐための対策を自民党が用意している。

○内村(信)政府委員 党が御用意なさつてあるか、これは私、存じませんけれども、客観的

情勢を申し上げますと、羽田の飛行場も非常に飽和状態になっている、これは確かでございます。それから、成田ができますと国際線は成田に移るということを申し上げたわけでございます。今後の方向としては、自分のほうの運輸省の養成機関をもつと拡充をして、本筋の民間航空の乗員を養成するのが本来でございますということを申し上げるわけでございます。

それから、あとのほうの問題は、聞いておりまますけれども、羽田にありますことは政府委員のほうからお答えさせたいと思いますが、いま成田でもそういうふうな要望がございまして交渉中でございますが、これについては、両方合わせまして答弁させます。

○内村(信)政府委員 いまの軍事郵便の問題でございますが、これは羽田に現在米軍の軍事郵便物を取り扱う軍事郵便所がございます。これは、從来の経過からいたしまして取り扱つておつたわけでございますけれども、今後とも米軍の郵便物というものは、やはり国内のほうへも民間機を使って配るというふうなことがござりますので、そういう意味から、やはり羽田空港には置いておくことになるのではないかといふことになります。

○受田委員 あまり質疑応答繰り返さないでボイントだけをだしますが、大臣、あなたの党が出された、羽田の滑走路をさらにD線まで持つて、沖合へもう一つ加えよう、こういう御計画があるのを御存じですか。現在の滑走路の沖合いを埋めて新しい滑走路を設けていくこと、過密を防ぐための対策を自民党が用意している。

○内村(信)政府委員 党が御用意なさつてあるか、これは私、存じませんけれども、客観的

密がどんどん進んでくる理由は、陸のほうは新幹線ができる、道路ができるが、もうまさに過密です。やはり空へみなそれが向いてくるのです。そしてくると、空の国内線という問題もあるが、もう一つ、いまの日本航空と全日空というものが互いにみがき合いをして、空の過密を防いでいきながら輸送に協力するという体制を持つていかなければいかぬ。この二つをけんかさせてしまってはいけない。どうですか、全日空がいま不定期で、韓国等の近いところ、香港ぐらいのところへ飛ばしているわけですが、全日空にも、近いところの外国へは国際線を大いに開放して、日航と全日空とが二つ、外国にもそういうふうに道が開けておる。こういうのをひとつ道を開いて定期便が行けるようにする。日中航空協定をいま結ばれる段階にもなるわけなんです。日中などといふのは全日空と一緒に路線を考える。いま政府は、日中航空協定の構想の中に日本航空だけを考えておられる。近いところです。韓国とか北朝鮮とか、あるいは日中とか、こういうところへ全日空にもみがきをかけまして、がんばらせたらいいんです。

○内村(信)政府委員 党が御用意なさつてあるか、これは私、存じませんけれども、客観的

かしいことになる。そういうようなことをもつと争していくということ、日中航空協定の中へ全日も一緒に考えていくということについて閣議であります。閣議できまつておるから一步も前進せぬままのベースから申しますとやはり伸びていくであろう。そうすると現在のキャバシティーだけでは足りなくなるというふうなことは、現実の客観的にとらまえられる事実でございます。したがいまして、私どもいたしましては、将来の需要に備え、また騒音対策から考えましても、沖に出して羽田を拡張していくことがやはりよろしくのではないかというふうに考えておりますが、これはまだ確定的に決定した段階ではございません。そういうふうなアイデアもあり、いろいろと調査をしておるというふうな段階でございます。

○受田委員 これで質問を終わりますが、空の過密がどんどん進んでくる理由は、陸のほうは新幹線ができる、道路ができるが、もうまさに過密です。やはり空へみなそれが向いてくるのです。そしてくると、空の国内線という問題もあるが、もう一つ、いまの日本航空と全日空というものが互いにみがき合いをして、空の過密を防いでいきながら輸送に協力するという体制を持つていかなければいかぬ。この二つをけんかさせてしまってはいけない。どうですか、全日空がいま不定期で、韓国等の近いところ、香港ぐらいのところへ飛ばしているわけですが、全日空にも、近いところの外国へは国際線を大いに開放して、日航と全日空とが二つ、外国にもそういうふうに道が開けておる。こういうのをひとつ道を開いて定期便が行けるようにする。日中航空協定をいま結ばれる段階にもなるわけなんです。日中などといふのは全日空と一緒に路線を考える。いま政府は、日中航空協定の構想の中に日本航空だけを考えておられる。近いところです。韓国とか北朝鮮とか、あるいは日中とか、こういうところへ全日空にもみがきをかけまして、がんばらせたらいいんです。

○内村(信)政府委員 党が御用意なさつてあるか、これは私、存じませんけれども、客観的

線には全日空も一緒に仲間入りをさしてみがき合ひをさせる、もうそういう時期です。過密を防ぐにはそのほうがいいですよ。日中航空協定などへ

雄大な構想をもつて、国際線への二つの会社が競争していくということ、日中航空協定の中へ全日も一緒に考えていくということについて閣議であります。閣議できまつておるから一步も前進せぬままのベースから申しますとやはり伸びていくであろう。そうすると現在のキャバシティーだけでは足りなくなるというふうなことは、現実の客

観的にとらまえられる事実でございます。したがいまして、私どもいたしましては、将来の需要に備え、また騒音対策から考えましても、沖に出して羽田を拡張していくことがやはりよろしくのではないかというふうに考えておりますが、これはまだ確定的に決定した段階ではございません。そういうふうなアイデアもあり、いろいろと調査をしておるというふうな段階でございます。

○新谷国務大臣 御承知のように、数年前に日本の航空体制をどうするかということについて閣議で了解を求めるまして、運輸省としましては、いまはその方針で臨んでおることは御承知のとおりです。そこで、いま将来を考えてということです

が、日中航空協定のほうはまだ具体的に進行しておませんので、これは何とも具体的には申し上げる段階ではありません。しかし、一般的に考

えましてそういうようなこともございますので、チャーター機の範囲内では、全日空のほうも、近回りのところは国外に飛んでおりますことは、御承知のとおりでございます。今後、経常的に定期

航空路を開かせるかどうかという問題になりますと、これはもう少し将来の世界の航空界における日本の航空というものを考えまして、もう少し広い視野で検討していかないと、閣議の決定を結局根本的に変更することになりますから、これは一つの大きな国策として十分に慎重に検討しなければならぬ問題だと思います。今までにきめた閣議決定に永久に固執するわけではございませんが、しかし政策の変更についてよほど慎重に検討しませんと、いまおっしゃったような結論については、にわかにそのとおりでございますからそ

ういたしますというふうに御回答するには、まだ私は決心ができておりません。いまのところは閣議決定の線に沿つて政策を実行しておられます。将来の問題としては、日本の将来の航空界の

状況を見、世界の航空界の状況を見まして、それについても検討をいたします。こういうお答えしかできないのでございます。

○受田委員 大臣、あなたはある程度勇気を持った閣議をリードしなければいかぬです。したがつて閣議をリードしなければいかぬです。

○新谷国務大臣 は、毎日出るようになつておらぬ。ところが今度は毎日出る。そ

ういうように、同じような形の委員がこんなにお





る、軍であるから、百三十四条のよう立ち入り調査をしなければならぬという問題等も含めて、調査の権能を本来有しない、こういう解釈をまずおどりになる。どちらであるにせよ調査ができないことに変わりはない。米軍機の場合は調査ができないということを前提にすればこそ、今日ここでつくろうとする事故調査委員会はそつちに機限が及ばないのであるから、それでは困る、及ぶようになしたいという考え方方がぼくらにある。だから質問している。そこで、時間の節約のために私のほうから申し上げましたが、もう一つ論点を申し上げます。

おつしやった御説明、私、全く賛成でございません。先ほど申し上げたのは、当然の権限ではないけれども、やはり形の問題としては日米間の合意に盛るべき内容をどうするかということは、いま先生のおつしやるとおり、やはり国内法尊重といふものをしてまえにして内容を盛り上げるということは当然だらうと私は思っております。ただ、前の附属書につきましては、何ぶん相当以前の問題でございまして、昭和二十七年当時、事故調査の何ものかもよくわからぬようなときのものでござりますから、そういった意味で、今後国内法尊重というたてまでなお検討すべき余地はあるかというふうに私は考えます。

○大出委員 そこが問題の論点、言いたいところなんです。いみじくもあなたは非常に古いものだということをおつしやった。確かにさっき私が申し上げましたように、昭和二十七年六月二十五日です。古い。つまり占領下にありますて、まず何ごとによらず米軍の言うことを聞かなければならぬ、そういう筋合いの時代なんですね、二十七年のときに、CIAの問題をこまかく追つた。あのときに、講和発効以前というのは実は全く米軍の言うとおり日本の警察は動いておりました。それを契機に、CIAの問題であつても警察厅は調査する対象にいたしますとということを言い切られたので、私はあの事件はおさめた。世の中変わっていっているのですよ。戦後、今日までこんなに長い年月たつて、まだ二十七年の合意事録が生きています。そういうふざけたことは許されない。

にもある。日本にない、そこで初めて初めて通航大臣所管のもとに航空事故の調査委員会に関する法律をここでつくる。つくるんだとすれば、これは新しい国内法なんですよ。そうでしょう。そうすると、国内法尊重の原則に立って、だからこそ二十七年の日米合同委員会の合意議事録に盛られていいっているということでは、国内法尊重の原則も何もあつたものじやない。だから、事故調査委員会そのものの権限が直接米軍機の事故に及ぼぬでも、やはりこの法律をつくるこの機会に、二十七年に合意をした中身というものは変えてもらつて――これは長い将来のことですからわかりません。将来、米軍機と日本の民間機の事故なんといふことがあり得るとした場合に、原因、結果が明確に調査され、それが報告できるような中身に変えなければ意味がない。二十七年のものをそのまま盛つておくなんて、あなたもいま言っておられただけれども、だからそのところを、これをつくるこの際にと、おそらく横路君も取り上げた趣旨はそこにあつたんだと私は思うんだけれども。

しかもこういう答弁があるのですよ。相模原の戦車のあの問題のときには、私の質問に答えて各省の方々は、国内法と合同委員会で取りきめた日米合意、これは、検疫法だ、植物防疫法だ、いろいろありますけれども、これらのものについて、全般的に一べん当たり直して、国内法優先の原則に立つて正すべきものは正す。あいう雰囲気の状態だったから、皆さんはそこまでお答えになつてゐるのですよ。そうだとすると、まさにこれは正すべきものは正さなければならぬ中身の趣旨ですから、さらにそれを国内法尊重の原則の方向に手直しをしていくのが当然でしよう。それを全部ちりこなうこしない、いう姿勢は私は不満

得で、そのところを明確にしていただきたい。

大臣いかがでございますか。

○新谷国務大臣

この間、横路先生にも、同じような質問がございました。お答えをしたのです。が、これは私のほうだけでは処理のしようがありますが、私は、いまおっしゃったような趣旨で、これは結局、日米合同委員会で取り上げてもらいまして——これはアメリカはアメリカのやり方がありますね。日本は日本のやり方があるのです。

それを日米合同委員会で、こういう飛行機の事故があつた場合に、どう処理をして、事故原因の探求をどうするかというようなことを、両方で話し合つて新しいルールを設定してもらうようになりますが、順当じゃないかと思いますということを申し上げたのですが、いまのお尋ねの趣旨は、そういった方向で考えるとということだと思いますので、これは外務省を通じまして、先方にそういうふうな提案をなるべく早くしてもらうようにしたい、私はそう思つております。

○大出委員 航空交通管制に関する日米合同委員会の合意書、これが先般は表に出ないままの議論でございました。外務省が要旨をお出しになつた、省略をしておりますが、これは国際間のやりとりでございまして、明らかにしない約束だから全文は出せない、だから多少ずつ切つてお出しになつた。そのあとに続いているのだけ切つて、これは法眼さん苦心の作なんですが、お出しになつた。だがそれでも中身はわかる。だからそういう合意があるという前提で、大臣のいまの答弁にながつて、合同委員会でひとつ詰めて、国内法尊重の原則に従つて、この法律が通れば航空事故調査委員会をおつくりになるわけだから、これを機会に、つまり合同委員会で合意をなされた二十七年の中身というのは、「手続」の第四項だけとらえてみても、たいへんに不合理でござりますから、そういう点を、外務省等と御相談の上で手直しの御努力を願つて、というふうに受け取つて終わりたいと思うのですが、この点はよろしく

しゃうござりますか。

○新谷国務大臣 そのとおりお考えください。けつこうでございます。

○大出委員 次に、金丸建設大臣に前後二回ほど

私が質問をいたしましたが、例の渋谷の地下鉄ビルディング株式会社が建てております首都高速度

交通営団にかかる、その子会社が地下鉄ビルディング株式会社でございますが、五千万の資本

金全額首都高速度交通営団の出資でございます。

ところで、首都高速度交通営団なるものは、営団

法に基づきます公法人でございまして、運輸大臣、建設大臣、両大臣の監督下にある。人事等につきましても両大臣が連名でおきめになる、こう

いう性格のものであります。資本金は国鉄と東京都が全額出資をいたしております。国

鉄が百六十億円、東京都が百二十一億円、計二百八十一億円、これが同営団の資本金額であります。つまりすべて公の金が資本になっている。

ほかから民間資本は一切入ってない。国鉄六十一億円、東京都百二十一億円。国鉄運賃法改定その他が出ておりませんけれども、たいへん大きな赤字

をかかえる国鉄が出資をしている、こういう機関であります。しかもこれは年々、国、東京都から補助金をもらつておる。なおしかし百四十九億円からの累積赤字が重なつて、こういう性格のものであります。

そういうことで東急に貸すのでありますが、平

米当たりの家賃が千九百円。町の中でパラックのアパートを借りましても、私の親戚が借りて住んでおりますけれども一千六百円。ずいぶん安いことになる。どうしてこういうばかなことをするのか。東急といえども、いかに大きとも民間営利

会社には違ひはない。

そこで、この予約契約の中に解除のできる項目

が入つております。違約金を払えば解除できる。

営団は、さつき申し上げたように、国鉄と東京都が出してます。累積赤字が百四十数億ある。毎年

国が補助金を出している。その会社が五千万出資をしてこしらえた子会社である。全額出資でござ

ります。その地下鉄ビルディング株式会社が、営団が持つて八百坪の土地の上に、しかも随意契約で東急建設に建てさせて、そつくりそのまま

安い家賃で全額貸してしまう。二億四千万円ずつ三回払いますけれども、それは保証金だから、契約が解除になれば返つてくる。

こういうことならば、これは、なくなりました

とにした。ところが妙なことに、ビルに入るのはだれかといつたら、東急建設並びにその子会社であります。そつくり貸してしまふ、実はこういう

奇怪なことができ上がりまして、裁判記録その他を全部読みまして、この点を二回にわたりて質問を続けましたが、皆さんに事実を全部お認めになりました。

これは日照権その他をめぐる裁判が起つてお

ります。この裁判記録その他全部ここに持ち合わせておりますし、貸し室賃貸借予約契約書とい

う、つまり予約契約が今日行なわれております。

この予約契約によりますと、二億二千四百四十万円を予約契約のときに東急建設が払いまして、本

年の五月三十一日、二回目の二億二千四百四十万円をさらに払いまして、これは保証金でございます。そして残りを払うという契約ができておなりま

す。したがつて三回に分けて払うわけであります。

そういうことで東急に貸すのでありますが、平

米当たりの家賃が千九百円。町の中でパラックのアパートを借りましても、私の親戚が借りて住んでおりますけれども一千六百円。ずいぶん安いことになる。どうしてこういうばかなことをするのか。東急といえども、いかに大きとも民間営利

会社には違ひはない。

そこで、この予約契約の中に解除のできる項目

が入つております。違約金を払えば解除できる。

営団は、さつき申し上げたように、国鉄と東京都

が出てますけれども一千六百円。ずいぶん安いことになる。どうしてこういうばかなことをするのか。東急といえども、いかに大きとも民間営利

会社には違ひはない。

そこで、念のために一つ申し上げておきます

が、妙なところから東京都の住宅供給公社が飛び出します。私が第一回の質問をして、それがサ

ンケイ新聞でございましたか、載りました。その

数日後に、東京都住宅供給公社労働組合委員長さ

んから連絡がございました。昨年実は住宅供給公

社などといううわさ話があった、と思っているう

ちに、どうもわが供給公社があそこに入るよう

話になつてきました。聞いてみたら、供給公社は場所

がなくて方々へ点在してこういう仕事をしてい

る。全部入れてくれるなら話はわかる。一部分入

れますという。一部分じやどうにもならぬ、か

えつてぐあいが悪いというので反対したら、そ

う言わないで入つてくれ、組合もそれを認めてくれ

がこのビルは随意契約で東急建設に建てさせるこ

右翼の中心人物の一人佐郷屋さんを中心とする恐

という。これは、先生は質問されているんだけれども、どうなつていいんだ。それで二回目の質問を今度いたしましたら、また連絡が参りまして、二回目のは朝日新聞に大きく載りました。そうしたら、何が知らぬれども、もう少しよけい入れますからと云つてました。もう少しよけい入れるといふのだけれども、全部が入れるのじやないのだ。どうせそなならこれは全部入れてくれというのです。ごもつともな話ですね、一緒に仕事ができるのですから。そうすると、最近になつてまた、新谷さんにきょう質問するわけだけれども、今度はどうも全部入れそうであるという。どうもやることがいさかこそく千万だという気がする。そなならそうと、質問者の私に言うてくれたらいでしよう。どうも東急が幾ら大きくなつて、これは営利企業じやないか。随契でやらして幾らもうかるか知らぬれども、これはどうも話がおかし過ぎるじやないか。そうしたら、いや、これはそなじやございません、今度は民間の営利企業だけではございませんで、東京都の住宅供給公社などを入れるようになつたのですという理由がここで一つづついてくることになる。

しかし私は、そのことがやはり営団の性格上、

あるいは地下鉄ビルディングなる会社の性格上、

公共性のあるものにという趣旨ならば、住宅供給

公社がお入りになることにあえて反対はしません。

しませんが、本質的には、そういうこそこな

ことをするのではなくて、随意契約でやらせた、

そこまではいいけれども、そつくりそのまま貸し

てしまふなどいうようなことをおやりになるべ

きではない。鉄監局の方や何かみんな呼んで私が承った限りは、東急建設が何階から何階使いま

す、何階から何階は子会社を入れます、東急道路

であるとかブレハブであるとか、これこれです、

そういうお話を読んでもそう答えておられる。裁判記録の中にも、私が直接承つた限りの中にも、東京都の住宅供給公社の話は何も出ていない。

そういうわけでござりますから、こそくなこと

はおやりにならぬで、この際あつさり契約は解除されたいかがか。そうしていただきかぬと、私はもう少しものを言いたい材料がござりますか。いかがでございますか。

○新谷國務大臣 実は申しわけないのでそれとも、具体的にあなたのいまお述べになつたような

詳細については、私も研究が足りないのでござります。建設大臣ともまだ十分相談しておりません。おつしやる趣旨はよくわかります。事務当局から御説明させましても、何べんも御質疑があつたようでございますから、同じことを繰り返すよ

うなことになるかもしれません。

私は一般的に、最近報告を受けまして考えますことは、やっぱりそういうふうな世間から非常に疑惑を招くようなことはないようにならなければいけないということは私も痛感いたします。これに

ついては、具体的な問題で契約を解約させよといふようなお話をございましたが、そういう点は、いまここでそういたしますと言つたのもまいりませんが、関係の大臣ともよく相談いたしまし

て、そういう誤解を招くようなことは避けるようするものがこういう公共的な機関の使命である

うと思ひますから、そういう方向でこれから努力させていただくということで、きょうは御了承いたく以外にないと思います。

○大出委員 これはけつこう詳しく述べ、「子会社に営利事業」なんというので新聞に出ているのです。

これは毎日新聞でございますが、ほかの新聞にも出ておりまして、二回にわたる私の質問をお書きになつてある新聞があるわけであります。だから、

方々から問い合わせがくる、そのたびに資料が集まつてくるという妙なかつこうになつておるわけ

で、ひつ明確にしておいていただきたいのは、この株式会社地下鉄ビルディングの役員は、取締

役会長さんが鈴木清秀さん、これが元交通運輸省の

官ですから。大臣とは、きのうきようじやない、長いおつき合いでございますけれども、どうも同

じ煙の下のほうに私はおりますから……。そこ

で、元交通運輸省の総裁、これは知つていますよとおつしやるよう、たいへん力のありますから……。そこ

れはもと交通運輸省の総裁をおやりになつた方であります。専務取締役の里見富次さん、この方は元交

通運輸省の人事でございます。これは内務省の方。それから取締役の佐々木英夫さん、これまた前交通運

團理事。それから石井栄三さん、これは元交通運輸監事。この方は御丁寧に元警察庁長官でいらっしゃる。佐々木さんという方は東京都の企画調整局長、市村益夫さん、この方は元交通運輸團理事、国鉄東京工事事務所長さん。現場のことは何でも

知つておる。木村晃一さん、元交通運輸團經理部長、これも運輸省の方。大塚末雄さん、これも元

交通運輸團秘書役、これも運輸省出身の方。それからここに監査役さんもおいでになりますが、鈴木順一さん、この方が前交通運輸團監事、東京都民生活局長。これは全く運輸省と東京都、そこに警察廳

通局長さん。うまくでき過ぎておるのです。新谷長官も入れちゃって、これはできないことないで

すよ。何だってできますよ、これ。そうでしょう。

それは、疑惑を招くようなことをしないことに

なりそうな中身なんですよ。

だから私はここで、先々のこととござりますの

で、ひつ明確にしておいていただきたいのは、この問題について私も、御質問があるというの

で、役員人事を取り寄せてみましたが、いまおつ

適当にやはり投資会社は人事権を持っていなければいけないかぬと思ひます。それで、投資会社ですから、投資会社から一切入れちゃいかぬなんということは、これはできないだらうと思ひます。世間から疑いを起こすようなことがあつちやいかぬと思ひますから、これは當局に具体的にもう少し広く適當な人を求めるように指導するようにいたしたいと思ひます。もう少し時間をください。結果をござらんいただきたいと思ひます。そういう方向で指導してまいります。

○大出委員 私は、いまの人事の問題も、さつきから申し上げた趣旨に従つて御検討いただくといふことですから、これはほかにも例がありますが、公共性の強いこの種の事業をやるわけですから、どこから考へても筋の通ることになつていいなければならないかぬのですよ。そういう意味で、ぜひこれは前向きで、大臣、取り組んでいただきたいので、運輸省の人事に触れましたのはいささか私の勇み足でござりますけれども、私ときのうやきようじやないので、いろいろ調べてみるとそうなりておりますから言ひ切りますが、だからやはり大臣の言うように、私は国民のためにきめたいとおっしゃるんですから、この辺でひとつ、新谷さんの力量をもつて旧来の陋習を断ち切る、そういうふうにしていただきませんと、やはり古いからについて閉じこもりがちになる。日航の社長さん等をめぐつても、なかなかいろいろむずかしい問題が出てくる。内紛というのはいろいろな情報がみんな入ってきてきちやうことにできてるんです。殖産住宅の問題だってずいぶん大きな内紛です。だから、そこらのところはお気をつけ願わぬと困る、こう思いますから、ぜひひとつ御勇断を御発揮を願いたいわけです。

それから解約条件がくつづいているんだから、解約してしまえと私は何べんも申し上げているんですがね。東急に何も貸すことはないじやない

で、三十六万平方キロの日本全国のうちのたいてい  
へんな土地を買い占めちやつてはいる東急なんですね。  
から。東急土地開発なんというのは一番よけい土地を買つて  
いるんですから。そうでしょう。もう少しそれは  
過ぎてはいる東急なんですから、もう少しそれは  
給料よくしろと言いたいところなんだけれども、  
それのみならず、こういう公共性のあるところまで  
取り込んでしまわぬでもいい。また、そんな利益を  
えくななくたっていい。これは、だから解約と、こう言うのだけれども、解約すると違約金を  
取られますね。そうでしよう。だからそこのことこ  
ろは、私は、住宅供給公社なんか入れてきて、今  
度はそうかといって、私にそう言えば、えらいど  
ろなわ式じやないかと、こういうことになるので  
おっしゃらなかつたのだとと思うのだけれども、気  
持ちはどはわからぬでもない。つまり、どうも  
まずいなというところだと思う。だから、まずい  
ならまずいで、まずくないよう、期限があるん  
ですか、おかえになるということをしていただ  
かぬと困るので、私はだから、あえて解約をしろ  
と、こう申し上げているので、そのところ、も  
しどうしても解約できないというなら、しかしこ  
れは、契約書には解約の条件がひちつと書いてあ  
るんですから、いつだって解約できるんですね  
ら。そうでしょう。だから、そこらを含めて御検  
討いただく。

○新谷国務大臣 その問題も含めまして検討させていただきます。  
○大出委員 次に、かけ足で申し上げますので、要点の御答弁をいただきたいのであります。使用済みの核の燃料でございます。  
一般、私、資源エネルギー庁を通産省がつくるというので、核の問題に触れて、使用済みの核燃料の取り扱いに対する基準というのはどうきめるのか、今日ないではないかという点を少し触れて申し上げたわけであります。で、基準がない。じや、東海村のこの使用済み核燃料というふうなものはたいへん危険なものだが、どうしているのだと言つたら、コンクリートの部屋の中に下ラムカンに詰めて置いてあるのだ。スペースがけつうるのでまだ置けると、こう言う。ずいぶんまた中途はんばな御答弁でございましたが、この使用済みの核燃料、これを横浜の港からアメリカに積み出している。これは非常に危険でございまして、再処理能力がある、ない、あるいは再処理能をつくる、つくらぬという問題とからむ。これは実はアメリカ側のこの基準その他全部私入手して、こまかく調べてみました。したがつて、ここに英文、日本文の両方のものがございますが、これ、実はこまかく詰めますと、科学技術庁も非常に困りになる各種の問題がある。ただし、時間がたいへんきようは限られておりますので、大臣の時間の御都合もおありのようでございますから、まず原則たるべきものを承つて、あと次回にあらためてこまかく承りたいのであります。  
この使用済み核燃料を横浜等の港から積み出すということ、横浜市は自今これ、積み出されては困るということを明らかにして、運輸大臣に文書をもつて申し入れておりますが、運輸省としては、この運搬について、一体どういうふうな考え方で今まで運搬をされておつたのか、今後一体どうするおつもりか。原子力発電というものの一つの時代も控えまして、たいへん大きな問題でござ

へん大きな反対の運動が絶えない。観測車なんといふものを県がおつくりになる、予算が七十万しかないといふようなことになつております。

したがいまして、コンビナートでも起るはずがない事故が起つております。コンビナートの事故というのは起らぬということになつておるから取り締まりの法律がない。高圧ガス取締法しかない。つまりコンビナートに関する取り締まり法規は何にもない。なぜかというと、コンビナートといふものは事故が起らぬということになつておるから。なつておるんだが起つた。そういう点を考慮まして、全く不備な形で使用済み核燃料を輸送するということ、輸送という面に関する限りこれはあり得べきではないと私は思つておるのですが、いかがでござりますか。

○新谷国務大臣　内容は非常に技術的な問題でございますから、御質問によつては政府委員からお答えさせます。私の知つている範囲では、お示しの核燃料物質等についての取り扱いにつきましては法律がございまして、この法律によつて全般的な規制が行なわれてることは、御承知のとおりでございます。特に使用済みの核燃料でございまが、これの輸送については一般的な規制のほかに特に厳重な規制が行なわれておるのでござります。つまり鉄道とか自動車等の陸上交通機関による輸送でございますが、これについては、これは省令でございますけれども、法律に基づいた省令でござります。放射性物質車両運搬規則というのがございまして、容量とか包装について運輸大臣が許可をするということで、その許可にあたりまして安全基準といふものがござりますので、それ従つて積載方法その他運搬時の安全について法令にきめられた基準を順守しなさいということで、これは非常に強い義務が課されておることは御承知のとおりでございます。

それから船舶による輸送でございますが、これも御承知のことかと思ひますが、船舶安全法に基づきまして、これは前から古い規則がござりますが、これがいつましても、これは非常に強い義務が課されておることは

が、危険物船運送時規則というのがございま  
す。これによつて、容器の強さとか、収納の方法  
であるとか、荷役の方法などにつきまして、運輸  
大臣の指示を受けてこれを行なうということに  
なつておるわけでございます。またこれを船積み  
いたします場合には海運局の検査を受けるとい  
う義務を課せられておるのでございます。

そこで問題は、安全についての基準がどうなつ  
ておるかという問題。この安全基準さえ守られて  
おれば、世界各国も行なつておることでございま  
すから、一応御安心が願えるということだと思  
いますが、これについては国際的にいろいろ会議が  
行なわれたようです。これはあるいは科学技術庁  
あたりからお答えがあるかもしれません、国際  
原子力機構で決定いたしました放射性物質安全輸  
送規則、これを基本にいたしまして日本の国内の  
安全規準というものをきめておるということを聞  
いております。

それからなお、去年でございましたが、この国  
際機関が安全規準の内容について相当の改正を加  
えたということをございまして、いま関係各省の  
間でこの内容について検討中である。これは近く  
こういう国際基準に従つた安全基準というのがき  
まる見込みである、こういうことでござります。  
この安全基準というものをもとにいたしまして、  
われわれのほうも輸送の上で万全を期するように  
しておるわけでございます。

なお、具体的なことは政府委員のほうから、必  
要に応じましてお答えいたします。

○大出委員 いま大臣が申されておりますのは、  
横浜市が各省に提出をしております書類の中にも  
触れている問題でございまして、そこを全部踏  
まえた上で、自今横浜から積み出すということに  
あたつて許可はできない、この間のは、混乱を起  
こしてもいかぬのでまあ認めて船積みをしてアメ  
リカに送る、しかしこれから先は困りますよ、こ  
ういうことを申し上げているわけなんですね。

そこで、ここで一つ承りたいのは、科学技術庁  
にお見えいただきましたが、私ここに持つております

までは、「核利用時代の発想」という今井隆吉さ  
んの、これは皆さんよく御存じの、核防衛条約なん  
かのときにも御出席になつております、有名な  
核燃料に関する学者でもおられる日本最高といわ  
れる方であります。国際検査の問題あるいは燃料

問題の専門家のお一人でございましょう。この方  
が、特に「放射性廃棄物と環境」という項を設けて  
お書きになつてある。近い将来ではない、遠い將  
來まで、アメリカ流に言つて紀元二〇〇〇年ぐら  
い先まで見通して、原子力発電というふうなもの  
をめぐつて核燃料廃棄物の処理というものがどう  
なつていくのだろうかということを、アメリカの  
研究その他も引き合いに出してこまかく触れてお  
られる。結果的に万全だと言えるものは、研究し  
てあるが、つまり安全な永久貯蔵はないの  
か、ない、したがつてこれは一体どうすればいい  
んだということに触れているのです。これは人類  
の生存にかかるべき大きな問題だと思うの  
ですね。したがつて私は、この際、科学技術庁  
に、この使用済み核燃料の取り扱いについて、F  
Pと、こう言つております高濃度のもの、再処理  
をされたあとのもの、これらについて、日本は将  
来、原子力発電、いま方々で大騒ぎが起つてお  
りますが、そこらも踏まえてどういうふうに一体  
考えておられるのかという、まず基本的な点を聞  
きたいと思います。一体将来どういうことにしよ  
うとするのかという点。

この間、私が聞いた限りでは、通産省の資源  
エネルギー庁をつくるにあたつてお答えになつて  
おるのは、方法はない、コンクリートの部屋の中  
にドラムかんみみたいなものに入れて積んである、  
こういうわけなんです。深海に投入をするといつ  
ても、二、三の国が了解したからといって、FP  
の場合にはそれはできない。アメリカなんかは、  
太陽に打ち込むというようなことまで考へてお  
れども、これも一つ間違つて、現在の技術で  
やつて地球上に高濃度の放射性廃棄物がばらまか  
れたらどうするか、人類の生存にかかわるからこ  
れはできない。岩塩のたゞへん深い穴の中に鉄の

おりに入れてほり込む。これもアメリカがずい  
とりますのは、その過程で出てまいります比較  
的放射能の薄い物質、あるいは発電所等から出  
たりして固化して、これをコンクリートの中に詰  
めます。そのため洗たく水でありますとか、そういうような  
式なものがでてしまつ。そこに閉じ込める。し  
かし、それでも絶対的に地球に流出することがな  
いかといわれると保証ができない。等々いろいろ

これは研究されております。研究されております  
確かに、ここで使用いたします核燃料物質、これ  
は御存じのように、いわゆる放射性を持つており  
ますウラン<sup>235</sup>あるいはプルトニウム<sup>239</sup>というよう  
なものでござりますけれども、これをウラン鉱山  
から取り出しまして、これを精錬し核燃料物質に  
する。それを日本に運んできて、日本で核燃料  
体、核燃料要素というものにこれを加工いたすわ  
けでございます。それからこれを原子炉に入れま  
して、これが燃えていく。そうすると、これが燃  
えますと今度は使用済み核燃料という形になつて  
まいります。これをまた再処理工場というとこ  
ろへ持つてまいります。ここで再処理をいたす  
わけでござりますが、その際には、その燃料を  
切つたり溶かしたりいろいろするわけでござ  
ります。そうしますと、核燃料要素の中には、原子炉  
の中でも燃焼いたしました際に出てまいります核分  
子やしますと、これを原子炉の施設の中に、冷やし  
ますためのクーリングボンドというものがありま  
すが、この再処理工場から出てまいります高放射  
性廃棄物は、これは再処理工場で一応保管をする  
という形になつておるわけです。そこでこの核燃  
料物質の輸送の段階でござりますけれども、輸送  
用済み核燃料、及びその再処理工場から出でま  
いりますいわゆる高放射性の廃棄物という、これの  
取り扱いという問題になつてくるわけでござ  
います。そこで、これを原子炉の施設の中に、冷や  
ますためのクーリングボンドといつもの燃や  
すが、この再処理工場から出でまいります高放射  
性廃棄物は、これは再処理工場で一応保管をする  
という形になつておるわけです。

そこで、ただいま先生が指摘ございました、使  
用済み核燃料、及びその再処理工場から出でま  
いりますいわゆる高放射性の廃棄物という、これの  
取り扱いという問題になつてくるわけでござ  
います。そこで、これを原子炉の施設の中に、冷や  
ますためのクーリングボンドといつもの燃や  
すが、この再処理工場から出でまいります高放射  
性廃棄物は、これは再処理工場で一応保管をする  
という形になつておるわけです。

そこで、ただいま先生が指摘ございました、使  
用済み核燃料、及びその再処理工場から出でま  
いりますいわゆる高放射性の廃棄物という、これの  
取り扱いという問題になつてくるわけでござ  
います。そこで、これを原子炉の施設の中に、冷や  
ますためのクーリングボンドといつもの燃や  
すが、この再処理工場から出でまいります高放射  
性廃棄物は、これは再処理工場で一応保管をする  
という形になつておるわけです。

そこで、ただいま先生が指摘ございました、使  
用済み核燃料、及びその再処理工場から出でま  
いりますいわゆる高放射性の廃棄物という、これの  
取り扱いという問題になつてくるわけでござ  
います。そこで、これを原子炉の施設の中に、冷や  
ますためのクーリングボンドといつもの燃や  
すが、この再処理工場から出でまいります高放射  
性廃棄物は、これは再処理工場で一応保管をする  
という形になつておるわけです。

在のところはやつておるわけでございますが、一九七二年にもまたこれの見直しを国際原子力機関がやりまして、現在、これについてまた新しい私どものほうの輸送基準の見直しを、運輸省はじめ私どものほうと一緒になりまして、検討会を設けて現在検討を進めておる段階でございます。  
**○大出委員** 多く言いませんが、つまり現在検討中である。これはなぜ再検討するようになったかという理由があるわけですからね。これは中身に触れますが時間がかかりますから、時間の関係で省略をいたしますが、数字で今井さん明らかにしておりますけれども、アメリカあたりの紀元二〇〇〇年のアメリカの高レベル放射性廃棄物予測、どのくらいのものになるかという。アメリカを基準にすると、国際的に大体アメリカの廃棄物の一ト尔、固体二万八千立方メートル、こうなつてあるのですね。これはアメリカですから、この二・五倍から三倍ということが地球全体の廃棄物予測になると、いうことで予測をあげておりますが、この高レベル廃棄物累積、液体が三十五万立方メートル、固体二万八千立方メートル、こうなつてあるのですね。これはアメリカで、この二・五倍から三倍。そうなると、地球という意味で責任が負えるか、方法はないとの今井さんは言つてゐる。だから、何かいい方法が将来できればいいんだがといふところで終わっている、今井さん自身のこまかい検討の中身を読んでみますと、つまり、いまの方法ではたしていいのか、責任が負えるのかといったときに、どうもいまのままでは、つまり地球の人類が住んでいるところに還流することはないのかといふ。ないと言つ切れないところに国際的にもう一歩考え直してみる必要があるのを言つておるといつても、一国や二国や三国じやできないのだからという。それこそ人類の永久的な生存というものを考えての哲学的な議論まであるわけですね。

ば、いま研究会を開いていようとおしゃるのだけれども、その結果がどういうものになつて、キヤスクならキヤスクの扱い方から大きさからいろいろございますが、一々触れませんけれども、横浜から運んでいるんだということが明らかになつて、一体これはどういう経路で運んでいるんだといふ問い合わせがしきりにやってくる、事が事ですか。そこらが納得し得るようにならなければ、市民相手にものを考へるわけですから、簡単にまいません。したがつて運輸省の側で、あるいは科学技術庁と御相談の上で、どういうふうにいま運んでいくて、それが今度はどういうふうになるのかということを明らかにする資料などを早く私はいただきたい。したがつて、いまの検討の過程でどういう検討をなさつてあるのかといふことを含めて、いま質問すれば皆さんがお答えになれるからいいのだけれども、時間がありませんから、たくさんございますけれども、皆さんのほうで用意をされている、現在出し得る資料はお出しいただきたい。その上でひとつ考えさせていただきたい。横浜は、あと認めて、こう言つていますけれども、また戦車じやありませんけれども、いろんなことになつても困るので、早目にそれはお出しをいただきたい。よろしゅうございますか。

それから、横浜の市長がいろいろなことをおしゃっていますが、これはいま、具体的にこの一つについて、たとえば専用港をどうしろとかいった問題が基本的に安全基準の問題で確立してくれば、市長さんも安心されるのじゃないかと思います。いずれその上でまたわれわれの見解を申し上げることにしたいと思います。

○大出委員 これは横浜の飛鳥田市長とも相談の上で実は問題提起をいたしております。つまり先般のような、そこまでいってしまいますと、何でもかんでも運ばしてくれということになつてくると、また妙なトラブルになつても困る。だから、あらかじめどうすれば安全なのかという、こうすれば安全なんですよという、いまおっしゃるように、専用港なら専用港をどうするんだという具体的な皆さんの案が早くほしい。そうしていただきぬくと、対市民の問題ですから、そういう意味で問題提起をしているわけでございまして、中身に触れば、学者を集めて相談したんですから、いろいろな問題ござりますけれども、とりあえず時間がございませんから、皆さんのはうから早く提起を願いたい、こう申し上げているわけでございます。大臣がその方向でということをございますが、それだけでいいのでございますが、いかがですか。よろしゅうございますか。

○新谷国務大臣 はい、けつこうです。

○大出委員 大臣がそういうことだということをございますから、あと二つだけ簡単な質問をいたしまして終わりたいと思うのであります。予算分科会で大臣に、私、三十分の時間でございましたが、数々ございましたので、中途になつておりますけれども、時の大臣の答弁は、検討をいたしましたといふお話をございました。

そのポイントは、先般のタクシー料金の値上げにかかわります問題で、値上げ率において、東京、横浜で一〇%東京が高い、横浜は低い、こういうかっこくなつてゐるわけあります。これ

はどうも理由づけを調べてみても不合理でございまして、納得いたしかねる。

そこで、東京、横浜というのは、御存じのとおり六郷を渡れば東京であり横浜なんです。所要増収率において、東京は四三・七%、横浜は三三・八%、名古屋が三三・五、大阪が三二・七、京都が三一・九、神戸が三三・五、これが所要増収率一覧。それから収支率の一覧、四十五年もの等いろいろござりますが、どういうわけでこういう格差を設けたのかといふ、そのところがまず明確でない。

私がいち早く連絡をいたしまして、皆さんのほうから資料をお出しいたきましたが、その中身からいたしますと、簡単に言えば、料金値上げの前に東京陸運局が調査をした限り、一日一車の平均走行キロ数は東京が三百七十ばかりあった。横浜はこの三百七十の東京に比べてだいぶ低い。これが一つの論点。それから、タクシー会社の企業収益をながめてみて、横浜より東京のほうが悪いというようなことが理由になつてゐるのですね。

ところが、よけい走れるところというのは水揚げが多いのですから、それで会社がどうもぐあいが悪いというのならば経営が悪いのです。走れないから困っているわけですから、一日の走行キロが三百七十あるところと三百三十のところと比べて、三百七十あるところをよけい格差を認めて高く上げるとということになるとすれば——よけい走れるということは何かと言えば、水揚げが多い、営収が多いということですから、多いほうに一〇%よけい認めるということになるとすれば、走れないところはたまたまものじやない。筋道から言つてそうでしょう。水揚げが多いほうが経営が苦しくて、水揚げが少ないところが経営が楽なんというばかなことはあり得ない。それなら従業員がずいぶん安月給で働いてることになる。そんなことはない。理屈にならない。

これは運輸省、前科がありまして、四十五年の値上げのときもでたらめで、話にも何もならぬ。だからこの理由づけもどうもインチキで、ざつくばらんに言うと、東京は政治勢力が強いからちょつ

とそっちを上げておけなんということじゃないか」という町のうわさがある。これは町のうわさです  
が、そうじやないかと言いたくなる。そこらはいかがでござりますか。

**○新谷国務大臣** 非常に具体的なこまかい問題になりますから、政府委員から答えてもらいたいんです。ですが、私、検討いたしました。結局、タクシーの社会の進み方というものから見まして率直に言つてそぐわない点があるかもしれません。しかしこれは、そんなにたらめなものではないのですね。

御承知のように、タクシーでは事業区域というものをきめていますね。どこに行つてもいいと、いうわけではない。いまは都市を単位に事業区域をきめております。そういたしますと、東京都と横浜、あるいは川崎などで、たとえば需要とか人件費なんというものの、いわゆるコストと称せられる要素を洗つていきますと、隣でありましてもやはり違ひがあるのですね。結局、そういうものをもとにしてタクシー料金というものを認可するのですから、勢いそこに差がついてくるというのを、いまのこの制度を維持する以上やむを得ない。それならそれを取り去るのに、東京も横浜も、あるいは千葉も、一つの経済圏じゃないか、その経済圏一本にしたらどうだ、こういうような議論が出てくるかもしれません。しかしそれには、いまの自動車行政につきまして、基本的な考え方、政策の転換をしなければならぬわけでござります。いまして、これは決して将来に向かってそういうことを全然考へないというわけではないのです。が、いまそれを急に変えるということは、実際上、行政上、非常に困難なことでござります。たぶん、そういうことを言つているからだめだとおっしゃると思いますが、現在の状態からいきますと、こういう事業区域をきめて、その事業区域ごとにきめていくという制度がある程度定着しておりますから、そのきめた認可運賃が適当かどうか

か、これはまた別の問題でございますが、そういう制度の上に立って考えますと、いまのようなやり方が、これはどうもいろいろ御批評がありますけれども、やむを得ないといいますか、いま考えられるいい方法じゃないか、私はそういう結論を出しております。

○大出委員 時間の関係がありますから、これでまたものを言い出しますと、えらい長い時間かかるが、小林さん、大体あなたは東京陸運局長をおやりになつておったのだから、よくおわかりになつておるはずだ。谷口さんは横浜の陸運事務所においてになつたのだから、輸送課長をおやりになつたのだから、みんな百も二百もわかつていなつた。横浜は谷口さんが一番よく知つている。そこで、さつきインチキと言つてしましましたから、あのやうう、どうも根も葉もなく言つたななどと思われるるに困るので申し上げるのですが、これは四十五年の料金値上げのときのおたくの正式の資料なんです。四十五年のときにはどういうことをやつたかというと、四十三年の基準で上げた。谷口さんこつくりしているけれども、あなたが否定してもだめですよ、持つてあるのだから。——ああそうか、肯定されたわけですね。肯定されればいい。四十三年の実働率九四・三%。百台の自動車があるとすると九十四台しか動いていない。六台はほこりをかぶつて遊んでいる、運転手さんがいらない、こういう状態です。ところが四十五年の実働率を見ると八八・一です。四十三年には百台の自動車のうち六台眠つていたが、四十五年にちは百台のうち十二台は運転手さんがいなくて寝て寝ていた。ほこりをかぶつて動いていない。四十三年の資料できめようすると、四十五年との間にたいへんな開きが出てくるのはあたりまえです。にもかかわらず実働率は九四・三なりということでした。ほこりをかぶつて動いていない。実際には八八・一、十二台は遊んでいるというわけです。これが、実働率のみならず、実車率にしても、あるいはだからキロ当たり収入が違うのであります、先ほど申し上げました一日一車の走行平均キロ数にしても、四十五

三年と比べてみると四十五年は走れなくなっています。あたりまえであります。だから、平均して料金は二三・五%上がったことになつてゐるが、しかし實際には一九%しか上がつてない。看板に明瞭かに偽りがある。おたくの資料というのはそういうズレもある。正しくない面もたくさんある。

それは運輸省の責任だと言つてくれるな、それだけは言わぬでくれと、あなた方の前任者がおつしやつたから私は言わぬけれども、私に言わせるところになつたのだから、二つに分けてといいますか、地域別あるいは事業区域別料金制度をおとりになつてゐることは知らないわけではないが、東京、横浜となりますと、六郷を渡つて横浜に夜行つてごらんなさい。東京の車ばかりです。片っ端から東京の車です。そうでしょう、東京から帰る人が多いのだから。六郷を渡つて羽田に行く車がたくさんある。羽田に行けば横浜の車は一〇%安いのだから、両方並んでいたら安いほうに乗つてしまふ。そんなものだから、羽田に客を連れていけば、横浜に帰る客だつているのだから、帰りがあれば乗つてくるのはあたりまえですか、横浜の車が羽田に行けば追い出してしまう。そういうふさけた矛盾がある。運転者の立場からすれば納得しないですよ。六郷の川のこつちと向こうで、年じゅう一緒に東京と横浜の車が走つてゐるのだから。そういう意味で、事業区域別というけれども、東京、横浜というのは、實際にはそういう区別はない。コスト計算しようといふなり、東京だって三多摩から向こうと都心とは違うのです。そこでコスト計算すれば、違ひが出てくるのはあたりまえでしょう。明らかな矛盾です。ただ、これを数字をあげて申し上げている時間がないだけの話です。

だからといって、永久にそういうことでもないことは、大臣は言つたのですが、やはりこの格差といふものは、営業収入にも、またハンドルを持つ諸君の給料にもね返るわけですね。たとえば、距離・時間併用メーターを使わなかつた横浜と、使つて

いる東京の差は、数字上歴然としているのですから、そういう点の手直しは皆さんのはうで考えないと、このままではハンドル持つ人が逃げて、休車現象がますます激しくなる。ハンドル持つ諸君がどんどん大型バスその他に行ってしまう。だから、それならば基本的に、東京の二万五千台なら二万五千台というタクシー台数は、同じ規模のニューヨークだとロンドンに比べて、あつちが九千台前後でしようから、政策的に、じや基本的にどうあるべきかということを明らかにしなければならぬ。そこまでかかる問題ですよ。ですからそこのところは、私は、皆さんのはうでもう一ぺん基本的な立場に立つての検討をすべきものである、こう思っているのですけれども、いかがですか。

○小林(正)政府委員 タクシーの運賃の原価計算につきましては、先ほど大臣が申し上げましたとおり、それぞれの都市を単位に、これを事業区域と申しておりますが、それごとに原価計算をしてきめておるわけでございます。したがつて、増収率何十何%というものは結果的に出てきた数字でございまして、特に意図的に格差を設けるとか、あるいは平運化するということはないわけでござります。ただ問題は、その原価計算の方法等につきましては、対象とする事業者、これを全事業者でとるか、あるいは非常に能率的な事業者だけににするか、そういったことでやはり相当な差が出てくるかと思います。こういったコスト計算においての一つの問題としては、原価計算の対象事業者をどういうふうに選ぶかということについては、今後改善をしていきたい。

それからもう一つ、コストのうちおよそ七割が人件費でございます。そういった点、確かに先生御指摘のとおり、賃金水準が平準化するといいますか、各都市非常に似たようになつてきておるというようなことでございますので、今後の方針としては、確かに東京、横浜というような場合には、運賃というものはあまり差がないということに向持つていくべきだと思います。



開かなければならぬ。

を「第六条第二項」に改める。

説明は終わりました。

に万全を期すべきである。

第十七条を第十八条とし、第十六条のうち、第二項中「第十四条第一項第二号を「第十五条第一項各号」を「第十五条第二項各号」に改め、第五項中「第十四項第一項第二号を「第十五条第二項各号」を「第十五条第二項各号」に改め、第四項中「第十四条第一項第二号を「第十五条第二項各号」を「第十五条第二項各号」に改め、第五項に改め、同項を第十七条とする。

第五項を第十六条とし、第十四条のうち、第二項中「第一項又は第二項」を「第二項又は第三項」に改め、同項を第五項とし、第三項中「第一項第二号」を「第二項第二号」に改め、同項を第四項とし、第二項を第三項とし、第一項を第二項とし、第一項として次のように加え、同条を第十五条とする。

委員会は、国際民間航空機規約の規定並びに同条約の附屬書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、航空事故調査を行なうものとする。第十三条第二項中「事務局長」の下に「航空事故調査官」を加え、同条を第十四条とし、第十二条を第十三条とし、第十二条中第二項を第三項とし、第一項の次に次の一項を加え、同条を第十二条とする。

2 専門委員は、学識経験のある者のうちから、委員会の意見をきいて、運輸大臣が任命する。第十一条とし、第九条を第十条とし、第八条第四項中「第四条第四項」を「第五条第四項」に改め、同条を第九条とする。

第七条第一項中「第五条第四項各号」を「第六条第四項各号」に改め、同条第二項中「あると認めるときは」の下に「あらかじめ委員会の意見をきいたうえ」を加え、同条を第八条とする。

第六条を第七条とし、第五条を第六条とし、第四条を第五条とする。第三条の次に次の二条を加える。

(職権の行使) 第四条 委員会の委員長及び委員は、独立してその職権を行なう。

附則第一項ただし書中「第五条第一項」を「第六条第一項」に改め、附則第二項中「第五条第二項」

○三原委員長 提出者より趣旨の説明を求めます。

○加藤(陽)委員 ただいま議題となりました航空事故調査委員会設置法案に対する自由民主党、日本社会党、日本共産党・革新共同、公明党及び民社党の各派共同提案にかかる修正案につきまして、提案者を代表してその趣旨を御説明申し上げます。

案文はお手元に配付しておりますので、朗読は省略し、そのおもな内容を申し上げます。

第一に、航空事故調査委員会の独立性を確保するため、委員長及び委員の職権独立行使の規定を設けるほか、委員の罷免及び専門委員の任命にあたって委員会の意見を聞くものとすること。

第二に、航空事故調査は、国際民間航空機規約並びに同条約の附屬書として採択された標準、方式及び手続に準拠して行なうものとすること。

第三に、委員会による航空事故調査の公正な実施を確保するため、航空事故調査を終える前に聞いて、聴聞会を開き関係者又は学識経験のある者から意見を聞くことができる」とするとともに、必要に応じ航空事故調査の経過について公表するものとすること。

第四に、航空事故調査報告書には、少數意見を付記するものとすること。

第五に、委員会の求めに応じて陳述等をする者を保護するため、これらの者に対する解雇その他の不利益取り扱いを禁止するとともに、質問に対する不躊躇等に関する罰則を削除すること。

第六に、委員長及び委員の秘密保持義務違反に対する罰則を削除すること。

第七に、事務局に航空事故調査官を置くことに対する賛成くださいますようお願い申し上げます。

以上が本修正案の趣旨であります。よろしく御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○三原委員長 これにて修正案についての趣旨の説明は終わりました。

○三原委員長 これより原案及び修正案を一括して討論に付するのであります。別に討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

航空事故調査委員会設置法案及びこれに対する修正案について採決いたします。

まず、加藤(陽)三君外四名提出の修正案について採決いたします。

本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○三原委員長 起立總員。よって、本修正案は可決いたしました。

次に、ただいまの修正部分を除いて、原案について採決いたしました。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○三原委員長 起立總員。よって、本案は修正議決すべきものと決しました。

○三原委員長 故調査委員会設置法案に対し、加藤(陽)三君外三名より、自由民主党、日本社会党、公明党及び民社党の各派共同をもつて附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

○三原委員長 ただいま議決いたしました航空事故調査委員会設置法案に対する賛成くださいます。

○三原委員長 提出者より趣旨の説明を求めます。加藤(陽)君。

○加藤(陽)委員 ただいま議題となりました自由民主党、日本社会党、公明党及び民社党の各派共同提案にかかる航空事故調査委員会設置法案に対する附帯決議案につきまして、提案者を代表してその趣旨を御説明申し上げます。

まず、案文を朗読いたします。

航空事故調査委員会設置法案に対する附帯決議案

政府は、本法の施行にあたり、航空事故調査

に十分な実効をあげるため、次の事項について

積極的に対処し、航空事故調査体制の整備充実

一 航空事故調査委員会の予算及び定員については、航空事故調査が円滑に実施できるよう十分に配慮すること。

一 航空事故調査委員会において学識経験者から航空事故に關して意見をきく場合及び航空事故調査の経過について中間的に公表する場合には、事実関係の資料をできるだけ公開するよう努めること。

一 航空事故に關する報告書は、当該航空事故について国民が理解できるようできる限り詳細に記載すること。

一 防衛厅長官は、自衛隊の航空機について事故調査を実施したときは、特に必要がないと認めた事故を除き、事故防止に役立つ情報を航空事故調査委員会に提出すること。

一 航空事故調査委員会に提出すること。

一 本案の趣旨につきましては、先般來の当委員会における質疑を通じて、すでに明らかになつてゐることと存じます。

一 よろしく御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○三原委員長 採決いたします。

○三原委員長 動議に賛成の諸君の起立を求めます。

○三原委員長 起立總員。よって、本案に対し附帯決議を付することに決しました。

この際、新谷運輸大臣より発言を求められておりますので、これを許します。新谷運輸大臣。

○新谷国務大臣 ただいまは慎重御審議の結果御採決いただきまして、まことにありがとうございました。厚くお礼を申し上げます。

本法案の修正個所につきましては、御審議の経過にかんがみまして、その趣旨の徹底をはかりますとともに、航空事故の再発防止になお一そそうの努力をいたしたいと存じます。

また、決議されました附帯決議の内容につきま

しては、その趣旨を十分尊重し、誠意をもつて実施に当たる所存でございます。

○三原委員長 なお、ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○三原委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○三原委員長 次回は、明十四日土曜日午前十時より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後一時十四分散会