

第七十五回国会 運輸委員會 議 録 第 五 号

昭和五十年二月二十八日(金曜日)
午前十時三十七分開議

運輸委員會調査 鎌瀬 正己君
室長

出席委員

委員長 木部 佳昭君
理事 加藤 六月君 理事 佐藤 孝行君
理事 佐藤 文生君 理事 佐藤 守良君
理事 増岡 博之君 理事 太田 一夫君
理事 金瀬 俊雄君 理事 三浦 久君
石井 一君 大竹 太郎君
徳安 實藏君 西銘 順治君
宮崎 茂一君 久保 三郎君
兒玉 末男君 齊藤 正男君
梅田 繁君 中島 武敏君
高橋 繁君 松本 忠助君
河村 勝君

出席政府委員

運輸大臣 木村 睦男君
運輸大臣官房長 佐藤 久衛君
運輸省自動車局長 高橋 寿夫君
運輸省自動車局整備部長 田付 健次君
運輸省航空局長 中村 大造君
運輸省航空局技術部長 中曾 敏君

委員外の出席者

環境庁大気保全局長 小川 育夫君
自治省主税局長 福田 幸弘君
運輸省自動車局整備部公害防止課長 北川 清君
自治省税務局府県課長 福島 深君
自治省税務局固定資産課課長 川俣 芳郎君

委員の異動

二月二十七日
辞任 宮崎 茂一君
齊藤 正男君

補欠選任 松浦周太郎君
多賀谷眞稔君

同日

辞任 松浦周太郎君
多賀谷眞稔君

同日

梅田 勝君
紺野与次郎君
石田幸四郎君

同日

中島 武敏君
林 百郎君
高橋 繁君

同日

補欠選任 紺野与次郎君
梅田 勝君
石田幸四郎君

同日

二月二十六日
国鉄車両のし尿処理設備改良に関する請願(下平正一君紹介)(第九三三三号)
国鉄篠ノ井線の複線化促進に関する請願(下平正一君紹介)(第九三八号)
北陸本線能生駅の貨物取扱存続に関する請願(高島修君紹介)(第九六二二二号)
鹿兒島空港を拠点とする国際航空路の維持拡大に関する請願(山中貞則君紹介)(第九九七号)
沖縄航路運賃同盟の決定事項改善に関する請願(山中貞則君紹介)(第九九八号)
離島航路運賃のすえ置き等に関する請願(山中貞則君紹介)(第九九九号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

航空法の一部を改正する法律案(内閣提出、第七十一回国会閣法第八八号)
陸運に関する件(五十二年自動車排出ガス規制に関する問題等)
観光に関する件

○木部委員長

これより会議を開きます。
陸運に関する件及び観光に関する件について調査を進めます。

○中島委員

二十六日に道路運送車両の保安基準の一部を改正する省令を公布されて、窒素酸化物の最高値は継続生産車に対する適用時期について決められました。これは非常に業界にとつて有利なように緩めた内容であります。この点、冒頭抗議をして、私の質問を行いたいと思うのです。

○田付政府委員

四十八年十二月一日付でございます。

○中島委員

この間、私がお尋ねしたときには、最初には内示を運輸省が自工会に対して行った、その返事が来たという日付もはっきりと示してお尋ねしたのですが、そのとき、最初のお答えは、私はいなかったというふうに答えられました。その次に答えたのは、私でございました。しかし入院をしていた、それでかわりに課長たちにその件の仕事を整理してもらっていたんだというふうにあ

なたは言われたのです。ところが、いまお尋ねしてみますと、就任されたのは十二月一日ということでありまして、そうすると、これはあなたはまだ就任していない時期に内示が行われ、同時にそれについての自工会の返事が来ておたわけです。私でございましたと言われたことは、あなた、就任してないのでしょうか。就任してないもので、私でございましたも何もないじゃないですか。その点は、この間私に對してうその答弁をされたということですね。どういふことだったんですか。

○田付政府委員

やや説明が不十分でございました。したが、十二月一日付で発令を受けてまして、しばらくした後に急病をいたしました入院をいたしましたけれども、手術が終了しました後の業務につきましては、ときどき課長から様子を聞きながら整理、監督をいたしておりました。先生からお話のございました自工会からの一連の問題につきましては、確かに私の就任前でございましたが、私が発令になりました後の、五十年規制の最終的な整理期間がございましたので、その点につきましては私の監督で行ったという意味で申し上げたつもりでございます。

○中島委員

十二月一日後は、あなたの責任でやられたというのはいけません。入院はされておつてもあなたの責任でやられた、それはそうでしょう。しかし、繰り返して言いますけれども、あなたもこの間持つておられたこの文書、これは明確に運輸省が自工会の安全公害委員会公害対策部会に對して規制値案について提示をしたのは十一月二十九日。

【委員長退席、佐藤守(委員長代理着席)】

そして、それに対して自工会が運輸省に對して返事をしたのは、要求したのは十一月三十日、こうなっています。あなたは、そのときはいなかったのですよ。十二月一日以後のことはわかります。

あなたの言われるのは。しかし、それ以前です。ね。このことについて、あなたが私でございまして、私の責任でやっただと言ったことは間違いないやありませんか。そのことを聞いているのですよ。

○田付政府委員 十二月一日以前のことにつきましては、そのとおりでございます。

○中島委員 国会でちゃんと答弁していただくときには、もっとはっきりした、きちんと責任のある御答弁をいただきたいものだと思います。

それでは、そのときは一体どなたの責任でこれはやられたのですか、お尋ねします。

○田付政府委員 私の前の整備部長でございます。

○中島委員 環境庁のヒヤリングと、それから過去の蓄積に基づいて運輸省案をつくって自工会に内示した、こういうふうなこの間あなた言われた。環境庁は環境庁案をつくって運輸省に意見を求めた、こういうふうな環境庁の方では答えておられるのです。環境庁おいでになっていきますね。――運輸省に意見を求められたのはいつでございますか。

○小林説明員 お答えいたします。何分にも一年数カ月も前のことでございますので、はっきりした記憶というものはございませんが……（「わかっていないのに言わないのは苦しいな」と呼ぶ者あり）いや、決してわかっておいて言わないわけではございませんで、事実いつごろ申し上げたか、それははっきり記憶をいたしておりません。

○中島委員 私は、この間も同じ質問をしたんです。あなたはそのときにも記憶が定かでないと言われた。なるほど、私がのつに聞きましたから、記憶が定かでないということもあるいは言えたでしょう。私はそう思っ、その点は見逃しておつたんです。しかし、それからきょうまで何日もたちました。それでもまだあなた、記憶が定かではないなどというようにいまだに言っておられるのですか。はっきりしたことを言っていた

かなければ困りますよ。何日もあったのですから。すぐ調べてください。

○小林説明員 お答えいたします。何分にもこうしたものというものは、会議ではございませぬので、会議録というふうなものもございませぬ。それと同時に、それに同席している人というものもありません。担当者もすでにほとんどかわつております。したがって、そういうものが、いつ運輸省に意見を求めたかと言われましても、現在の段階では調べようがないというのが真相でございます。

○中島委員 そうでしょうか。あなたは環境庁案をつくられたんでしょ。つくつて、それを運輸省に示して意見を求めたわけですね。それは、口頭でなどという話では恐らくないと思うのです。当然これは文書でなければならぬ。細々とした数字がたくさん書いてあるものでしょ。これは、環境庁の仕事としては非常に重要な仕事じゃありませんか。これは何もいま記録が残っていないという、そういう性格のものでしょうか。私はそういうことは信じがたいですね。もう少しはっきりした御答弁をいただきたいと思ひます。

○小林説明員 どういう案であつたかということ、記録はございます。しかし、それをいつ運輸省に示したかということとは定かではございません。○中島委員 その数値の内容、これについては記録がいろいろあるというお話で、これは示していただきたく思ひます。そしてまたその時期についても思い出していただきたいと思ひます。非常に重要な問題でしょう。

○小林説明員 内容についてはお出しするわけにはまいりませぬ。それから、思い出せと言われましても、記憶にないものを思い出すわけにもまいりませぬ。

○中島委員 冗談じゃないですよ。問題は、この間うちからの審議で私が聞いているように、運輸省が案をつくつて自工会に示して、そして自工会からまたいろいろなもの返つてきている。これはもう運輸省もはっきり認めておられる事実なんです。それから、あなたは環境庁としての数値を示して、そして運輸省の意見を求めた、これもはっきりしているのです。認めておられるのです。そして、問題はどこにあるかということ、運輸省が事前に内示をしたということは一つの問題です。同時に、自工会の方から運輸省に対して重ねて要求が出てきて、そして、最終的に決まった値が決まった、こうなっているのです。その間には、あなたのところの環境庁が関与しているのです。ですから、これは、忘れてしまいましたとか、出すわけにはいかないとかいう問題ではないのです。それは、出すわけにはいかないというのか、どういうわけで出すわけにはいかないのですか。私は、出さなければこの問題は明らかにならないと思ひます。

○小林説明員 これは、私どもの内部的な案でございますので、外へお出しするわけにはまいりません。

○中島委員 内部の資料であつても、問題がいまかけられているのは、自工会と運輸省と、運輸省と自工会と、そしてまた、運輸省と環境庁と、この間いろいろな折衝がされている一連の問題なんです。だから、単に内部の問題ということとを言つて済ますことができない問題でしょう。私は、そのことについてはっきり数値を出してもらふ。そのとき環境庁がどういふことをやったか、何を運輸省に対して示したのか、運輸省はどういう折衝をしたのかという一連の経過を明らかにすることがなしに、この問題の全貌を説明することはできないと思ひます。そういう点で、私は何も無理を言つていないのじゃない。あなたの方は、内部の問題だからという理由にして出さないという理由は全く成り立たないと思ひます。はっきり出してもらわなければ困ると思ひます。これでもまたやっぱり出さないということ、あなたは繰り返されるわけですか。

○小林説明員 お出しするわけにはまいりません。

○中島委員 とんでもない発言だと思ひます。しかし、この問題をみずから説明していこうという意思は全くないということ、これを明らかにしたものだと思ひます。

それじゃもう一つ聞きます。

環境庁が運輸省に対して数値を示して、そして意見を求めたとき、このときに運輸省の方は、自工会と話し合いをして、そして意見を持つてくるだろう、こういうふうな思つて、あなたは運輸省に対して意見を求められましたか。

○小林説明員 私どもは、そういうことを言つたこともございませぬし、そういうことを考えたこともございませぬ。ただ、運輸省が実際に検査なりあるいは審査なりのために自動車メーカーの意見を聞くということはあるに得ることだ、そういうふうな考えです。

○中島委員 続けてお尋ねしたいと思ひます。が、五十年の規制を行う、この場合にもまたやはり環境庁と運輸省との間で、当然のことですが、いろいろ折衝があつたと思ひます。その点について、やはり今回も環境庁の方から運輸省の方に對してどういふ数値を示されたのか、これについて伺いたいと思ひます。

○小林説明員 私どもは複数の案を示しております。

○中島委員 複数の案といふことは、幾つかの案を決めて、これほどの程度ならいいだろう、適切かということ、運輸省に聞かれた、そういう意味ですか。それはどれぐらいの案を示されたのですか。

○小林説明員 複数としお出し上げようがございませぬ。

○中島委員 その数値については、お示しいただけますか。

○小林説明員 お出しするわけにはまいりませぬ。

○中島委員 五十年のときのデータも示すことができない、五十年のときのデータも示すことができない。

重ねて伺いますけれども、メーカーに対してあるいは自工会に対して、運輸省の方で今度も案を示して折衝されていると思うのですが、やっておられますか。

○田付政府委員 五十一年規制を定めます場合の基準につきましては、自工会その他の接合は一切いたしていません。

○中島委員 今度は全然やっていない、あなたはそう言われる。五十年のときには非常に確信を持っておりになったのでしょうか。いや、むしろ必要ないこととしてあなたはおやりになったのじゃないですか。実際にどれくらいできるのかというところはつきりつかずにおかなければいかぬ、技術的な良心に従ってあくまで追求をしたと言われた。今度は技術的な良心はどこになくなりましたか。五十年のときにはやった、やらなければならぬと思つてやった、当然のことだということをあなたも言われ、また大臣もそういうふうになされた。じゃ、五十一年のときにはなぜやらなかったのですか。

○田付政府委員 先ほど御説明申し上げましたように、五十年の規制を決めるときデータのいわゆる技術的な意味での可能性の打診といえますが、につきましては、私の前に行われておったわけでございますが、五十一年のときには、逆にメーカーの方がむしろ私どもの方からいろいろと陳情を参りまして、私どもの方から特にそういうことをする必要もないままに、彼らの考えておりますこと、それから現実にはいろいろなヒヤリングをしてきた過程で入っておりますデータがございまして、ある程度の推定ができたということでございます。

○中島委員 五十年のときにも環境庁がヒヤリングを行ない、そのデータを運輸省はもったと言われております。

それから、自工会に内示をする前に、自工会の方からいろんな要望があったことも事実なんです。何もそれは今回とちつとも変わつちやいないのですよ。五十年のときにも五十一年のとき

にも、今回だけが何も自工会から陳情があったわけじゃない。陳情がないものであなたの方から内示をしたというのじゃないのです。陳情があり、それに対して内示をしているのです。そういう点では、状況はちつとも変わつちやない。むしろ、五十一年はもつと厳しいことが問題になっていくという段階ですよ。技術的な良心に従つて、それこそあなたの方ではこんな厳しいことをできるかどうかということを自工会に当然聞いてみる。案もこれくらいでどうだ、これならいけるかといつて聞いてみる。これの方がむしろ当然なんです。ところがあなたはいまやらないと言われた。本当にやらなかったのかどうか、重ねてもう一回聞きます。

○田付政府委員 先生は、事情は同じだとおっしゃいますが、実は変わつているところがございまして、御承知のように、五十年の対策車はすでに始めておりまして、すでに本田とかルーチェとか、ある程度NOxにつきましては、かなり程度の低いといえますが、基準の厳しいところを満足しそうな状態の車が現に出ております。したがって、あのクラスの車についてはある程度いいものではないうという値踏みもございまして、その間の事情は五十年に飛び込みましたときの状態と全く違つておりまして、四十八年から五十年に飛び上がる過程では、御承知のように、十分の一に下げるといふ非常にきつた苦当をやつたわけなんです。したがって、私どもも非常に深刻に考えまして、果たしてそういうハードルが越えられるかどうか、実は非常に心配であつたといふことでございます。ところが本田が出、ルーチェが出、そのほか三菱の話なども聞きますと、小さいの車については、何やら見通しがつきそうだし、このことがわかつてまいりましたので、その点につきましては、多少事情が違つておりまして、したがって、そういう先ほど御説明したような環境で、一応の判断ができたといふことでございます。

なお、工業会に五十年のときにやりましたように、

なことは、五十一年のときにはやっております。

○中島委員 それは小型車の場合です、あなたが言われたのは、しかし、一千キログラム以上の車です、これについては非常にむづかしい、むづかしいといふことを一貫してトヨタ、日産は言つてきているのです。それはあなたも御存じないはずはないと思うのです。あなたが言われたのは、本田、東洋それから三菱、これを言われた。大手のトヨタ、日産については一言も言われないのです。それは違います。私は、そのことをはつきり言つておきます。

それから、続けてお尋ねしますが、昨年の十二月十六日に、北川公害防止課長は自工会の原田公害対策部会長と会談をしておられますが、このことについてお尋ねします。

まず、会談をされたこと、このことについて認められますか。

○北川説明員 お答えいたします。自動車の排気ガスの対策状況につきましては、常時各メーカーといふいろいろな実情の聴取ということとはいたしておりますが、十二月十六日に原田部会長に会つたかどうかということについては記憶がございせんが、十二月また一月に原田部会長とかその他自動車メーカーの技術担当から話を聞いたという記憶はございます。

〔佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席〕

○中島委員 十二月、一月に話を聞いたということはある、それは十二月のいつごろですか。

○北川説明員 お答えいたします。十二月の下旬とかあるいは下旬に随時会つた記憶はございますが、いまの会談を持つとかいふようなことをやつた記憶はございません。

○中島委員 なるほど会談かどうか、これは評価の問題ですから、いろいろ表現の仕方はあるでしょう。しかし、十二月上旬にも会つて、下旬にも会つて、というお話なんです。これは自工会の排ガス試験法分科会で報告されているのですよ、十二月の十六日に原田部会長と会つたとい

うことが、ですから、この問題もまた間違ひのない問題だと思ふのですが、しかし同時に記録もある性質のものだと思ふのです。そういう点では、きちんとした記録を調べて、提出していただくべきです。

○北川説明員 お答えいたします。先ほど申し上げましたように、記録をとつていふことはございせんもので、御要望におこたえしかねると思つております。

○中島委員 十二月上旬にも会つたといふことを先ほど言われましたが、十二月に何度ぐらい会つておられますか。

○北川説明員 二度ぐらい会つたと記憶いたしております。

○中島委員 話の内容は、大体どういふことだったのですか。

○北川説明員 お答えいたします。現在、排気ガスの五十年規制に対応した車の対策をやつておるわけでございますが、これらに対します技術の進行状況でございますとか、排気ガスの今後の対策、これらにつきまして問題の話を聞いた記憶がございします。

○中島委員 ここではいろいろなことを話し合われている。五十年規制の実施時期について、新型車は五十年の四月から、新造車は五十二年の四月からやむを得ない空気である。それからさらに、五十年規制の最大値、つまり告示の数値は、告示はいつやるか。五十年の一月の末ごろにやる予定である。軽四輪の問題は、運輸省の方で収拾をしたいといふことを言つておられる。あなたはこれを思い出されて、認められますか。

○北川説明員 お答えいたします。告示が五十年の一月末ごろに出される、こういうことにつきましては、すでに十二月にいろいろ国会関係をやつておりまして、話が出ておりますが、その他の五十二年四月に継続生産車をするとか、あるいは軽自動車についてどういふこととか云々とかいふようなことについて話し合つた記憶

はございません。

○中島委員 五十年の告示のことですが、五十年の一月に大体出るといふことは話し合われたわけですね。ちよつとはつきりしなかったのですが、確認したいのです。

○北川説明員 お答えいたします。

その当時、まだ中央公害対策審議会が審議が進行中でございましたので、その審議がうまくいって、答申が十二月中、年内に出れば一月には出るであろう、一月に出ないと五十一年度の対策が十分やっつけられないということでございまして、まだ一月末に出るであろうということを確言したものでございます。

○中島委員 何だか話があいまいなんです。

ちよつと小林課長にお尋ねしますが、これは、実はいま北川さん言われたように、まだ中公審の答申も何も出ていない段階なんです。その時期に、もう五十年の一月には告示するんだといううなことで、こんなことが何か出ていましたか、環境庁の方で、これは告示のことですから、環境庁ですよ。環境庁でそんなことを言っていたのですか。

○小林説明員 お答え申し上げます。

実は私もちよつといま混乱しておたのは、先生、五十年の話なのか五十一年の話なのか、ちよつとわかりにくかったのですから……。五十一年の話でございましてね。(中島委員「五十一年度の規制の話です」と呼ぶ)五十一年度のお話ですと、五十年の一月末ごろ告示をするということとを私どもが言ったかどうかというところは、どうも余りはつきりいたしませんけれども、おそらく国会で、なるべく早くやりたいということで、さらに御質問があつて、できれば一月中にやりたいということとは、大臣あるいは局長が答えたような記憶がございます。それ以上のことは私はわかりません。

○中島委員 これはまだ中央公害対策審議会でも結論が出ていない。そういう時期の話なんです、ひとつはつきりしておきたい点は、中公審で

何も結論が出ていないという段階で、すでにその告示をいつやるかなんという話が出ていたということ自身がおかしい話なんです。そうでしょう。論理にも何も合っていないのです。そんなことをもし確言している人がいたら、それはどううかしています。それで北川課長は、その問題については話し合った。一月の末ごろになるだろうということについては話し合ったということを認めておられる。

それからもう一つ伺いますが、あなたが原田さんと会ったときに、ラインエンドの管理よりユーズ管理の方が大事だという話も言っておられる。これも認められますか。

○北川説明員 お答えいたします。

ラインエンドにおける管理、これは規制によって決まってくる問題でございまして、それはもちろんきつとやらなければいかぬことでございまして、あわせて使用過程におきましますいろいろなアフターケア、こういうことも十分やっつけられない、五十年、五十一年度の、非常に高度な技術を使いました車に対する対応がでないということとは、私、日ごろから自動車関係者に言っておた話でございまして、その意味でいまのお話が伝わっておりますと推測させていただきたいと思ひます。

○中島委員 それはそういうことが伝わっている。話があらたというところでしよう。しかしこれは、一般的にはユーズ管理が大事だということとはそのとおりだと思ひます。しかし、この問題は単純じゃないのです。なぜならば、中公審の自動車公害専門委員会の中で、検査のやり方ということについていろいろ問題になっている。いわゆる家本メモによりまして、この問題について、「検査の運用上の問題点を改善すれば、

○八でもよいのではないか」というような意見が出されて、これに対して家本委員の方から、「運輸省が動き易い形を残してほしい。」ということをする。そして、小林課長は、「議事録は外に出すものではない。議事録に入れてもよいが、本日の席には関係者がいるので、十分分っている

のでないか。記録には強い要望があったと記入の外、関係官庁でも十分検討する。」というふうなことを言っておられるのです。ですから、これは単純にユーズ管理が大事だという問題とだけは受け取ることができない。これはやはりラインエンドの管理というものを重視する、つまりここでもっと検査のやり方についても、それはわかっているじゃないかというふうなことで、そういう問題を話し合われている、それとの関連でこの問題を考えざるを得ない。しかし、やはりそういう問題をあなたは言っておられるということを認められた。

それから、さらにもう一つお尋ねしたいのです。やはりこの会談で、会談と言え、あなたは合意じゃないと言われるかもしれないが、その話し合ひでこんなことを言っておられる。革新団体から公式テストデータの公開を求めてきて、一部は提出した、しかし、諸元表記載値を適当にまとめて公表したらどうかと考えている、こういうことも話し合つておられますね。これは認められますか。

○北川説明員 お答えいたします。

そのような事実は記憶がございません。

○中島委員 私はなぜこんなことを言ひ出すか。これはそのときに、あなたが原田部長と会つたときに話をしたということ、私どもにははつきりしているんだ。しかし、なぜ私がこのことを言うか。昨年の八月の閉会中審査のときに、私は公害環境特別委員会が低公害車の型式認定時のテストデータを要求したのです。そうしましたら、委員会が要求する前に要求しましたら、非常に簡単なものを出してこられた。委員会が要求しましたら詳しいものを出してこられました。それから、その後低公害車のラインエンドの検査のやり方の文書を出してもらいたいという話をしましたら、

そういうものはないというふうになつた。ところが、最近要求したら持つてこられたんです。その持つてこられたのは、「自動車排出ガスの平均値規制等について」という文書なんです。しか

し、五十年規制のものもあるはずだから、だからそれも出してもらいたいということを言ひましたら、五十年のものはいい、ただし、四十八年と同じようにやっている、こういうことを言っているのです。四十八年のものは文書でちゃんとあるのです。五十年のものはないのです。これはまだ委員会が私が確かめた問題ではありません。あののだったら出してもらいたいと思うのです。

○北川説明員 お答えいたします。

平均値規制の管理につきましては、四十八年規制のものについての通達はお出しておりますが、五十年、五十一年度規制につきましては、それを取りまとめておるところでございまして、現在のところはございません。

○中島委員 それじゃ、関連してもう一つ伺ひますが、四十八年のものを私どもが要求しましたら、なるほどこういう文書を持つてこられた。ところが、これには別表の一、二、三、四というものがあるのです。その別表は、私どもには持つてきていないのです。これはその分だけはずして持つてきておられるのです。なかなか運輸省は資料を出したがりないのかという問題、非常に大きな問題だと思ひます。それで、先ほど言ひましたように、私が委員会の中で要求しましたら、なるほど私どもにもわかるものを持つてきた。しかし、なかなか出たがりない。だから、さっき言ひました革新団体からいろいろなデータを要求されている。一部はとうとう出してしまつた。あるいは私のこともかもしれない。これは私が要求したときのことかもしれない。それで、今度また要求されたら、諸元表記載値を適当にまとめて出したらどうかと思ひます。冗談じゃないですよ。だから私はいまどうやって一つ一つ聞かなければならぬのです。だから、私はあらためて要求しますけれども、五十年の先行車の資料、四半期ごとのテストデータ、これについて別表一、二、三、四の

形式でメーカーが提出しているはずであります。そのものを提出していただきたいと思うのです。

○北川説明員 御報告申し上げます。

ただいまの別表一、二、三、四と申し上げますものは、私どもに業務資料として参つておるものでございまして、先般それを取りまとめたものとしてお出し申し上げておるわけでございますが、それをもって御了承いただきたいと思ひます。

○中島委員 問題は五十年の規制をめぐり、五十年の規制をめぐり、いろいろな懸念がかけられてゐるんですよ。ですから、そのことを運輸省が、みずから潔白であるということをはっきり証明するためにも、私は進んで、こういうデータは取りまとめた最後の結果というだけのものじゃないかと、もっと詳細なデータがあるんですよ。それは当然のことですけれども、報告しなければならぬ義務が各メーカーにはありますよ。それをはっきり出して、このように潔白であるということを確認するべきだと思ふのです。どうぞひとつ、そういうものををはっきり出していただきたいと思ふのです。私が昨年の八月に公環特でこのことを要求しましたら、内容のわかるものを提出してくださったんです。いまここで提出しないということをあくまでやらないで、出していただきたいと思ふのです。もしここであなたがそれを断るといふ態度であるならば、諸元表記載値でまかしておこうやという話をしたということは、あなたはそんなことは言いませんと言つても、私はやっぱりやっただろうというふうに思ふざるを得ないのです。

○北川説明員 お答えいたします。

先ほども申し上げましたように、私どもがいただきましたものにつきましては、それを取りまとめたものをいたしまして、そして先生方にお示しを申し上げる、こういうことにはいたしておりました。先般御要求のありましたものに對しまして、そのようにしてお答え申し上げたわけでございまして、今回のものについてもそのようにさしていただきたいと思います。

先ほどお話のございました革新団体へのデータ提供に對しまして、私が諸元表云々というふうなことを申し上げたというふうに、非常に誤り伝えられておるようでございますが、決してそのようなことは、申し上げた記憶はございません。

○中島委員 データを出す問題について、はっきりさせておきたいと思ふのです。

一番最初に要求したら、出てきましたものはこれなんです。「低公害自動車審査時データ」、ペラ一枚の、中身もごく簡単な、本当に最後の最後の結論だけなんです。これは諸元表記載値ではないかもしれないけれども、こういうものなんです。これじゃわからないんですよ。それで、重ねて私が要求したら、出されてきたものはこれなんです。「低公害自動車審査時データ」、標題は同じです。標題は同じですが、非常にきちんと一回一回のテストデータが入っているんです。これならわかるのです。こういうものならお出し願えるという先ほどの答弁ですか。ペラ一枚の簡単な、何もわからない、そういうものを出されると言われるのか。それとも、これに類するものを出されるというふうに言われているのか、そこをはっきりさせていたいただきたいと思ひます。

○北川説明員 お答えいたします。

先生の御要望のございます、データにおきましますばらつきの問題がわかる、それは先般もお出し申し上げたわけでございますが、いまの御指摘のものは、四半期報告でございますので、様式、内容が違つておるはでございます。そちらの方において、先般お出しを申し上げましたような書式でお出しを申し上げたいということでございます。

○中島委員 つまりこれは、標題が同じですからちよつと理解しにくいと思ふのですが、これではなくてこつちであるという、つまりこれは審査時ですよ。ですから、それは明らかに違ふのです。四半期ごとのものを私は要求しているのですけれども、四半期ごとのこのいうものではなくて——確認していただくのが一番いいのだけれども、こつちの方をお出しいただく、こういう意味

です。

○北川説明員 お答え申し上げます。

先生お話の、後ほどお持ちいたしましたものと考へ方が同じように取りまとめて、先般お出ししたわけでございますが、その方法でお出しを申し上げたいと思つております。

○中島委員 時間なので、もうこれ以上質問を続けるわけにいかないわけなんです。それで、まだお尋ねしたいと思つてゐることも残つておりますが、今度の五十年規制の問題をめぐつて、いろいろな懸念が非常に深まつてくるという状況のもとで、環境庁も運輸省も告示をされた。私は、本当にこの懸念を解明するためには、告示を撤回して、もう一度やり直しをするということをやらるべきだと思ふのです。最後に大臣の考へをお聞きして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○木村國務大臣 運輸省は、自動車を使用する段階で低公害の、また安全度の高い車にして使用者の使用に供するというのが、運輸行政の仕事であるわけでございます。したがつて、今回五十年度の窒素酸化物の基準が決まつたわけでございまして、あの基準に従つて生産される車が、どの程度間に合うように生産できるか、言いかえれば、車の利用者の方のどの程度需要を満たされるかという、生産と需要とのある程度の適切なバランスがとれるということが必要であらうと思つておるわけでございまして。したがつて、その実施時期を決めますには、その両面のことを考へながら、一体その時期をいつに置いたらいいかということ、いままで判断をしてまいつたわけでございまして。したがつて、その間では、生産者側の生産の状況、開発の状況等についても十分なる情報、資料もとることが必要でございます。また、生産者側がどういう意向でやつてゐるかということも表明しておりますが、そういう話も聞いてやることも必要でございます。それらを勘案いたしました上で、運輸省の判断で、この時期に線を引けば大体自動車需要する側も供給する側も円滑にいくであらうということを考へまして、五十二年の三月

という時点を決めたわけでございまして、この決めました事柄については、申し上げましたような経過をたどつて決めたのでございますので、いまこれを変更するとかそういうふうな意思は持っておりません。

○木部委員長 久保三郎君。

○久保三郎委員 自動車に關して二、三お伺いたしたのでありますが、一つは、昨年十一月二十日、福岡高裁那覇支部で判決が下りました。いわゆる軽貨物による旅客有償運送、これに對するものに關連してあります。

判決の内容は私から一々読み上げる必要はないと思ふのであります。判決の要旨は、言うならば、有償運送をやれば輸送秩序が乱れることはわかつてゐるが、いまの法体系から言つて、これは違法ということで処罰する對象にはならないというのが結論のようであります。

そこで、政府としてはこれに對してどういう考へをしておられるのか。このままでいくならば、これはある程度合法化されたかっこうになると思ふのです。これに對する見解、それからどういうふうな対策を立てようとしてゐるのか、その点についてお聞きしたい。

○高橋(憲)政府委員 お答え申し上げます。

福岡高裁の判決につきましては、いま概略先生がお示しのとおりでございます。この判決の中身の問題につきましては、私たちも実はちよつと意外だった点がございまして。私たちは、百一条違反という点で十分成立し得るということをやつたわけでありまして、成立しないのだという判断が出たわけでありまして、ちよつと意外に思つておりますけれども、これはやはり裁判所の結論でございますので、そういう点については、私たち行政当局がとかく言う筋合いではないと思ひます。

そこで、内容の論議は避けたいと思ひますけれども、私たちのこのことに対する今後の態度といはしましては、この判決にも触れられておりますように、反復継続して事業をやる場合には、当然四

条による免許を取らなければいけない、むしろそういうことでの違反摘発をすべきではないかというふうに示されております。確かにそれも一つの見解だと思えます。私たちはできるだけ、そういう反復継続して行われているという、つまり営業的に行われているという実証をこれから挙げる努力をいたしまして、そして四条違反でやってみるということも考えておりますけれども、何分にもこの種の事実に対して反復継続性の立証、いわゆる現行犯的なものデータを積み重ねるということは、事実上非常にむずかしい点もございますので、私どもはいたしましては、そういうことでの努力を進める一方、やはりもう一遍百一条違反でドライをしてみよう、こういうふうな現地の総合事務局の当局では考えております。

なお、やはりそれについても裁判所の判断が否定的になるかどうかとも一遍ドライをしてみたい、こういうふうな言っております。それが直接このことについての私たちの見解でございますが、先生の御質問の趣旨が、いわゆる軽貨物自動車によるタクシー行為全般をどうするかという点について答えるというお話でございますれば、後ほどまた御説明申し上げます。

○久保(三)委員 やはり有償行為ということで何とかやってみようかというお話ですが、私は問題の考え方は二つあると思うのです。二つと言うより一つなんだろうけれども、沖繩を中心にしてこういう有償運送の行為が、言うならばかなりの数だと思ふのです。最近では奄美大島にもそういうのが出てきて、近く本社の方にもだんだん出てくるのではなからうかというふうな思ふのであります。

考えてみれば、一番手っ取り早い商売でありまして、車の値段もそう高くはないので、ちよつとした資本金、資本金と言われるほどのものではなくても商売ができるということなんです。そういう商売ができるということは、反面需要があるということでもありますから、需要がないのに商売はできませんから、だから沖繩にしても奄美にしても、

も、本土と変わった特殊な条件があるのかということ、私はこの面については余りないと思うのです。だからそういう状態を今後必要とするのかしないのか、あるいはいまのハイヤー、タクシーの制度で十分カバーできるのかどうか、そういう問題もあわせて検討する必要があるんじゃないか。いまのやり方は、単に有償行為は禁じられているからそれで取り締まろうというの、余りにも末梢的な考えではないだろうかというふうに思ふのであります。

それからもう一つは、沖繩だけ見ても、それだけでなくさき那覇市を中心にして交通は混乱しているのです。バスにしてもなかなか体質改善までいかない。ハイヤー、タクシーもや軌道に乗ったようだけれども、なかなかどうも思わしくない。そこに何千両かのこの種の軽貨物という、これが有償運送をしているということでありまして、これをやはりどこかで断ち切つて軌道に乗せなければ、沖繩あるいは那覇中心の公共交通というかそういうものは確保できないかと思うのです。そういう観点から、総合的に交通行政の面から、いわゆる輸送需要をどう整理し、どう秩序立てていくかという、そういうものから考えていく方法があると思うのです。単に法規違反とか何とかで取つつかまえるというだけでは、それで去年の十一月にそういう判決が出て、思わぬ判決だと言われればそれとありますが、われわれも判決文を読むと、あなるほど、そういうふうにも解釈できますねということ、むしろ法律の盲点を突かれたというかつこうだと思ふのです。だから、法律を直すということも一つであります。ただいままで申し上げたような観点を考えてみる必要がある。

それからもう一つ、三つ目は、四十六年でありましたか、法律による免許可の整理を一斉にやりましたね。そのときからこの問題は発生しているわけですね、この淵源を尋ねれば、だからもうすでに数年になつて今日、あの制度を改廃して

た方針というのが正しいのかどうか改めてこの際評価をし直して、輸送秩序はどうあるべきか、その中で免許可のあり方はどういうふうにするべきかという、そういう三つ目が私はあると思うのです。そういうものをあわせて考えて早急に対策をとらなければ、これは混乱をさらに一層招くであろうと思うのですが、そういう観点から御検討いただいているのかどうか、あわせてお答えをいただきたい。

それから局長がおっしゃる百一条、有償行為だけでひとつやっつけようと言ふんだが、これはむしろ難しいですよ。反復営業行為をやっているなんて、そんな、ついて歩くわけにいきませんから。むしろそういうのはお客さんも必要でやっていると、そういうことじゃなくて、いま言ったようなことから考えてみたらどうか、いかがですか。

○高橋(壽)政府委員 お答え申し上げます。私も概要において先生と同じ意見を持っています。私どもは、先ほどお答え申し上げましたのは、一応行政当局として公式答弁という、この判決についてどう考えるか、取り締まり方針をどうするかということにつきまして部分的にお答えしたわけでございますが、私の考えておりますことを、若干時間かかりますが、申し上げますと、やはりなぜこういつたものが出来たかという基本に立ち戻つて考えてみなければならぬ。そうしますと、やはりいま先生がお話しのようないことがあつたわけでありまして、一つには、沖繩には昔からそういうけれども、鉄道とかがない、それからバスの交通もなかなか便利でないというふうなことがあつた。それから占領中になつた安いかソリンが沖繩本島では手に入つたものでありますから、沖繩の島民がマイカーとかタクシーとかそういう小さい乗り物、小回りのきく乗り物で用を足すという生活習慣が身に付いてしまつたということがあります。それから道が非常に狭いものですから、どうしても小回りのきく乗り物をみんな喜ぶようになった。それからこれは基本的問題であります

けれども、沖繩復帰後なおいまだに生活水準についてそう思い切つた改善が行われない。そうなりますと、沖繩の県民の方はやはり手っ取り早く安く利用できる交通機関にどうしても頼りがちになる。かてて加へまして、沖繩復帰による本土からの中堅企業の進出等も思うにまかせない現状から、かなりの人たちがいわゆる産業予備軍に余つてゐる。こういう方々が、兼業、専業のいずれを問わず、手っ取り早い口として何かねらつておつた。そういうところへ、先ほど申し上げた御指摘の許認可整理法が通りまして、軽自動車による貨物運送事業はフリーになりました。そういう条件が全部一緒になつて大変な数のものが出来たということがこの出てきた原因であると思ひます。したがういふ、このことは、軽自動車を使つて貨物運送をするのはフリーであるというところでありまして、人を乗つけることはあくまでもこれはフリーじゃないわけでありまして、現在の道路運送法でも人を運ぶことはやはり免許が必要というところでございます。明らかに反復継続して行へばこれは四条違反、いわゆる無免許営業になりますし、また反復継続性がなくても百一条の自家用自動車の無許可有償使用の違反になりますので、私たちは取り締まりを続けたいと思つておりますけれども、何と申しまして、先ほどから申し上げておりますような社会的な基盤の上に出てきたものでございまして、われわれの取り締まりというふうなことで根絶やしにするということは不適当である。もちろん取り締まりも進めなければならぬ、そのことだけに頼つてやることは不適当である。むしろそれはそれとして行ひながら、もつと本格的、抜本的には、先生の御指摘のよう大量交通機関を整備して、こういうものに頼らなくとも済むような交通サービスを充実させるということの方が基本である、こう考えているわけでありまして、

そこで、バス、タクシーに分けまして、それぞれ沖繩の総合事務局がバス業界あるいはタクシー業界を指導いたしております。いろいろ項目がで

ざいですが、長くなりますから読み上げませんけれども、バス、タクシーサービスを充実させまして、こういうものに頼らなくても済むような交通体系を早くつくりたい。特に海洋博がございまして、海洋博を契機にバスなんかにつきましてはかなりの資金的バックアップもできますので、これをチャンスにいたしまして大量公共交通機関による交通というものを本位に考える、そういったことに早くいたしたい、いま鋭意努力をいたしておるところでございます。

〔委員長退席、佐藤(守)委員長代理着席〕
なお、沖縄の経済復興が進みませんと、なかなか基本的なこういったものがなくなるといふ状況は造成できないと思っております、これはまた政府の関係機関にもお願いいたしまして、早くそういったことを進めていただきまして、こんな違法な仕事をしなくても食っていけるようにしてあげたい、こう思っております。

○久保(三)委員 沖縄にはいまこの種の軽自動車はどのくらい登録されて、また奄美にも最近かなりふえてきたというのですが、それは様子はわかりますか。あるいは全国的な——いまわからなければ後で資料で出してくださって結構です。

○高橋(寿)政府委員 奄美の資料がちょっとないのでありますけれども、沖縄につきましては昨年の秋に五千台ございます。これは大変な数でございます、沖縄のタクシーの数と台数ではほぼ同じ数でございます。奄美はまだ非常に少ない台数であります。

そこで、先ほどちょっとまだ私答弁が足らなかったものでありますけれども、こういったものがほとんど本土の離島なりにも出てくるのではないかと、いうふうなことも考えられないことはございせん。奄美につきましては、いま数字が入りまして、二百四十台ほどあるようでございますが、だんだん南の方の島から北の方に上がってくることも考えられないではございせんけれども、その場合に、まだ私の行政の責任者としての責任ある答弁というよりも、若干私見が入りますけれども

も、離島なんかではいまの千五百cc、二千ccというふうなああいう大きなタクシーだけでいいんだらうか、むしろ軽自動車、三百六十がいいか、もうちょっと大きくした方がいいかという別の議論もございしますが、もうちょっと、仮に三百六十ccというものが五、六百ぐらいに上がるようなことになったといたしますと、これは離島なんかではタクシーキャブとして役に立つのではないかと、いうことも考えられますので、近い将来やはりそういった検討もいたしまして、どこでもこどももというわけにいきませんけれども、離島のような比較的過疎条件もよくない、また足も、足と申しますのは、一日の一回一回の運行距離もわりに短いというところにつきましては、そういった種類のタクシー営業も認めることによって、いわゆる合法的な枠の中に取り入れていく。つまりタクシー営業になれば当然私たちの監督が及ぶわけでありますから、そういうことで違法であるということだけでおかないで、むしろ前向きに、そういった需要があるならばそういうことも方向としては考えていきたい、このように考えております。

○久保(三)委員 私、いま後段にお述べになったように、必要な場所には、何も大きい車でなくちや有償行為はいけませんなんというところは必要ないと思うのですよ。現状に即して、いまの時代に、これからの時代に合った輸送というのはそれぞれのケース・バイ・ケースでいうか、地域や需給に応じて設定してもいいかもしらぬ、こういうふうに思うのです。しかしそれは大きく言えば総合交通体系というか地域における総合交通体系、そういうものも前提に一つは考えてみたらどうかというふうにも思います。しかし、当面沖縄なり奄美で既存の輸送秩序が乱れて安全性が阻害されるようなことがあつては困ると思うのです。だから当面の対策は、措置はどうしますかということになるわけです。だから早く結論を得なければいかぬ。これはどうしますか。運輸大臣にお尋ねした方がいいでしょう。——局長ですか。

○高橋(寿)政府委員 私は、軽貨物自動車によるタクシー行為が行われておりますのは、沖縄の特殊事情というふうになり考えているわけでありま。特殊事情といふのは、やはり復帰のおくれによる沖縄全体の経済、社会水準の低さというものがあつて、その点では本土の離島は違ふところがあります。したがって、私は、本土の離島については今日これを認める気は全然ございません。したがって、奄美大島を含む本土の離島については、今日は取り締まりをいたしまして根絶やしにしたい。しかしそれだけではやはり需要に應じられませんが、もう少し前向きな方法としまして、バラエティーに富んだタクシーサービスという意味で、先ほど申し上げたこともやっていきたい、こう思っているわけでございます。

○久保(三)委員 貨物ならばいいんです、有償行為は。お客じゃなせ悪いのかというんです、単純素朴な考え方を言えば、貨物だって、後から質問しますが、これは有償行為がよろしいということになって、これから総合交通体系というか物流の中で軽自動車の役割はどのようなふうな位置づけられたらいいかわからなくなつてくると思うのです、いまのままで。それでしよう。だから、私は、必要のあるものならばこれは軌道に乗せてあげたいと思つております。

しかし、それは必要があるというだけで、むやみやたらに輸送秩序が破壊されたり、これからの交通、運輸のあり方に支障があつたりすることでは、これは困ると思うのです。それはやはりちゃんと枠の中へ入れて決めなければいかぬと思うのです。そういうものがなくて、四十六年のころは自動車については、何というか、めんどうだ、そんなに小さい車まで一々判を押すことはないだろうというところでこれはやめたと思うんです。それはそれなりに当時はいいんでありますが、いまになつてみれば、貨物は有償でいいが、旅客乗せたらけしからぬぞというのは、大体これはつくるときからおかしいと思うんだ。後に乗ること

ができるんだから。それで車でなくたって、自転車だつて輸送ができるんだから。あれは有償でいいんですよ。やるつもりならできるんです。その辺にもいますよ、自転車。あれは有償でやっていると貨物はい、旅客は悪いんだなということも、決めたこと自体にも、運輸当局もつかない話だと思ふんだが、まあそういう話は別として、いずれにしてもこの問題は早急に解決しなければいかぬ。

それは局長が言うように、奄美や沖縄は特殊だと言つたが、これは特殊ではないんだ。発生がしやすいやつだ。それは先ほどお話をあつたように、占領下においてすでにそういうものがあつて、これは許可制度になつていたんですよ。ところが、沖縄復帰と同時に、日本政府の行政の範囲では許可の必要はないということになつたんで、一挙にはびこつてきたという経緯があるんです。だから、いずれにしてもそういうことあるんで、これは局長はほかにはそう発生しないような話をしておられるが、私は、ここで議論すればするほどはびこつていくんじゃないかと思うのです。

最近失業者が大変多くなりました。車の運転もできる人が多くなりました。軽自動車はわりあい安い。そういうことになると、手取り早くひとつかせようかということになつてくる。何もそういう者の生活を奪うことが中心ではありませんが、輸送の問題は体系づけていかなければならぬ時代に混乱を引き起こすこと。だから、早急にこういう方針をお立てになることがいいと思うのです。局長のところでおやりになるか大臣のところでおやりになるかは別として、やはりこれは早急に基本方針を決めて取りかかる筋合いのものだと思ふのですが、いかがですか。

○木村(国務)大臣 局長が申し上げておられますように、この状況は沖縄にそれだけの背後事情があつてこういう現象が出たわけでございますので、局長が特殊だと申し上げましたのは、本土の事情か

見た場合に特殊だということであるわけでございますが、旅客をああい軽自動車で運ぶということになりますと、人命の問題もございまして、また旅客を輸送するわけでございまして、サービスマンに快適な車両でなければいかぬとか、いろいろな条件があるわけでございまして、沖繩も復帰がおくれたために経済的にもかなりおくれをとっておりますのでこういう状況になっておると思うのでございます。これからだんだん本土並みに経済状況もよくなつてまいりますと、これはだんだん姿を消していくのじゃないか、私はかようにも思っておりますが、現状はまだそういう背景を持って現在その需要が非常に強いというところでございますので、その点も、行政の面ではちよつとなまぬるようなところもありませんが、情勢もよく考えてやらなければいかぬのではないかと思います。

それから軽自動車許可が要らないで輸送行為ができるという問題でございますが、私もちよつとはつきり覚えておりませんが、軽自動車のことでございまして、行動半径も狭いので、有償的に貨物の輸送をやりましたも、全体の貨物輸送あるいは有償輸送ということにそう大した影響はない、したがって、そこまで法律で締めるのはどうかというところで当時それから外されておると思うのでありますが、これは今後の情勢を見ながらその必要が出てくればまた考えなければいけない場合があるかもしれぬと思っておりますが、現状はそういうふうな認識でおるわけでございします。

○久保(三)委員 いずれにしても早急に検討を加えてこれ以上混乱をさせないように持つていくべきだと思つて、自動車局内でも結構であります、もう少し関係者集まつて早急に結論を得られるような仕組みを考えてみたかどうかというふうに思ひます。別に答弁は要りませんが、そういうふうに見えます。いままでのお話だと何かまださつぱり見当がつかぬようでありまして心もとないというふうに思ふのです。判決が出たために旅客

輸送が非常にやりやすくなつたんじゃないかと私は見ているのです。これは事実だと思ふのです。ね。それだからそういう点も含めて考えてもらいたいと思ひます。

次にはトラックというか貨物輸送の問題であります。最近区域のトラック、路線もあるものであります。中小の中では最近の総需要抑制というものもあつたり、いままで運送屋に出したものを自分の自家用車で運ぶというふうなかつこうも出たためにかなり苦しい経営をしているものが多いと思ふのです。そこで倒産するものもあるし、あるいは会社更生法の適用というふうなものもある。あるいは貸金の遅欠配などはかなり出てきたということ。これでは困るのであります。ついでにはそういうものを倒産関連業種に指定しまして、もつとつなぎの資金の融資などを考えることが特別の金融措置を考へるというふうなことが必要だと思ふのです。聞けばまだそこまではいっていないように思ふのでありますが、その点に對しての配慮はどうなつてゐるか。

それからもう一つは、全体として、地域にもよりましうけれども、新免その他の問題がございします。これはやはり今日の情勢を踏まえて免許を考へるべきだと私は思ふのであります。もちろん、地域その他もございしますが、少なくともそういうことだと思ふのです。それをやらぬで、従来のような、白トラやつていて、つかまえてと言つてはおかしいが、それがわかつて、おまえ白トラやつていたら困るから青ナンバーに乗りかえろというふうな行政指導の一環として免許がやられることも間々あるわけでありまして、それがやれるのもあるわけでありまして、最近では地域でそれぞれ区域の集約というか共同化を政府の方針に従つてやっているわけでありまして、そうやりながら今度はどんどん新しいものが出てくるとアウトサイダーとしてこれが活躍する。そうすると共同化して集約しても余りメリットがないというふうなことが最近間々見受けられる、それが倒産にもつながるというところでありますので、その点につい

ての指導について、万全を期すべきではないかというふうに思ふので、あわせてお答えをいたしたい。

○高橋(壽)政府委員 トラック、運送のような物流関連企業がいま大変苦しい状況に陥つてゐるというところは私たちがよく承知しております。これはバス、タクシーと違つて苦しいがございします。は、業界全般が不振ということもありますけれども、貨物運送事業は荷主さんになり頼つておりますので、特定の産業が悪くなりまして特定の産業に頼つてゐるトラック事業者が非常に悪くなつてしまつたという意味で、一般的に景気のよしあしという問題もありまして、さらに深刻なのは景気の悪い産業の荷主さんに専断的に出入りしているトラック事業というものは大変深刻な状況にあるということでございます。そういう点からは、今回の不況が従来になつた非常に深刻なものであるということに關連いたしまして、トラック業界もいままでにない深刻さを迎へてゐるわけでありまして。

そこで、いま先生御指摘のございましたような倒産関連企業の指定をいたしましてつなぎ融資を優先的に行うという点と、もう一つは雇用保険法の調整金の給付をもらつて一時帰休等の場合に金が出るというふうな点と、この二つのことを、一方は中小企業庁、一方は労働省でございまして折衝を進めております。きのうまでの情報でございしますと、後者の方の雇用保険法の指定業種にトラック業と通運業が入るといふ内示を受けております。中小企業庁の方も、雇用保険法の指定業種になればかなりそのことを尊重して、倒産関連業種を決めてやろうかというふうな聞いておりますので、これも倒産関連業種に近く指定ができると思つておりますが、なお、その点については中小企業庁に強力に折衝を続けます。

そこで、それに關連しまして免許を少し考えたかどうかという点につきましては、昨年の秋も交通対策特別委員会でお話をして、お答えしたわけでございしますけれども、私たち、各陸

運局に流しております通達の中に、通常の場合には、なるべくその地域の需要に對して供給不足にならないように、どちらかといひますと、要件充足主義といひますか、要件さえ整えば免許をするという方針を出しておりますが、不況のときにはその地域の状況をよく勘案して処理するようになつてゐることを言つております。そこで、昨年の秋以来各陸運局に話をいたしまして、トラックは、荷主さんによりまして、地域によりまして、かなり状況が違ひますので、その地域、その業者よく事情を見まして、必要がある地域については、過渡的にやはり免許を控へるということもなしに、その辺は陸運局長の判断に任せるというところを指導をいたしてございまして、これからもうそういう点について誤りなきを期したいと思ひます。

○久保(三)委員 次には、自動車運送取扱事業の問題ですが、これはもう御承知かと思ふのでありますが、最近取扱事業を営む者が、これは区域事業者あるいは荷主、こういうものが取扱事業を行つて、そのために、区域事業者などはそれに隷屬させられて、運賃のダンピングが当然のごとく行われてゐる。そのために、区域事業者、さっきの総需要抑制に伴つて荷物の動きが少ない上にダンピングがはなはだしくなつてゐるということなんですね。これは運送取扱事業、単純な水屋といひますか、荷物を預ける、そういうことだけじやなしに、たとえばある工業団地みたいなものがございますと、その団地進出企業が別会社をつかつてというか、簡単にできましてから水屋をやる。そうなりますと、いやでもおもうでもそこへ入つてくる。そこで、区域運送事業者と、あるいは路線事業者もそうでしようが、取扱事業者との間の運送契約に基づく運賃並びに料金というのは、現実にはどういふふうになつてゐるのですか。

○高橋(壽)政府委員 いまの御答弁の前に、先ほどの答弁の補足をいたします。雇用保険法の指定業種に、きょうの閣議で決まつたそうでございます。いま大臣に伺ひました。

それから二番目の御質問でございますが、いわゆる水屋さん、運送取扱業者の問題であります。全国に四千六百業者はございます。区域事業が二万五千、路線事業が四百というのに比べますと、かなり少ない数ではございますけれども、四千六百の事業者がございます。

そこで、現在の道路運送法のたてまえでは、この取扱業者、水屋さんも運賃、料金を決めて認可を取りなさい、こういうふうになっておりますけれども、道路運送法のたてまえが運送関係業者と荷主の間の料金を決めるたてまえにいたしております。取扱業者の定める運賃、料金といひますのは、すなわちトラック業者の運賃、料金と同じものであるということにいたしております。先生のお尋ねは、しからば取扱業者と運送業者の間の料金はどうかという点でございます。この点については対荷主関係の問題としては出ておりませんので、道路運送法の認可料金ではない。そこで取扱業者とトラック業者の間の内部関係ということで処理をされております。これは商取引の実態でございますので、特に私たち幅などにつきましては線を設けておりませんけれども、現在の事業の実態は一〇%とか一五%とかというところの手数料を取っているというふうに聞いております。

○久保(三)委員 これが一番問題なんですね。水屋と運送屋の間の、運送屋というが運送取扱事業者とトラック屋との間の問題ですね。これはいまお話しのとおり、対荷主に關係しては、水屋が集貨しようがあるいはトラック屋が直接集貨しようが、これは同じであるというところは、見ようによっては当然かもしれない。しかし水屋とトラック屋の間に何にも決まがないということは、商取引に任せるということでは、実態からいくならば、だれが強いと言ったら、荷物を持つてゐる者が強いわけですね、荷物を運ぶ者は荷物が欲しいわけだから。荷物がなければどうにもなりませんから、当然これは強くなる。強い者と弱い者との關係からいけば、だれが得するかということに

なる。しかもそれ以外に、代車というか用車というのですか、そういう關係からすれば、今度はトラック業者を度外視して水屋自体が運送行為をいたなことが出来る場合がありますね。積み合わせだけができないだけでしょう。そういうものを含めて考えると、この辺のやはり戦線整理をしないかと、トラック屋がこの先大変なことになるのではないかと。片方では共同化を進めて體質改善をやらうとしても、なかなかそのメリットが、言うならば水屋あるいは荷主産業、そういうところへ行つてしまふ心配、心配というか、現実にはそうである。これは海運なんかもそうなのでありますが、メリットが荷主産業に偏つていく。そういうことでは、いつまでたつても安全確実な輸送をモットーとする輸送体制というのには必ずしも思ふところがある。だから、いままでの過積み、過労運転、運転事故というような悪循環が断ち切れないだろうと思ふのです。だから、そういう問題を考えれば、この際水屋と貨物運送事業者の間の關係を規律する必要があるのかどうか、あるいは水屋の行動半径を規制する必要があるのかどうか、いかがですか。

○高橋(壽)政府委員 水屋さんが生まれた理由というのは恐らく小さいトラック業者の集貨力の弱さということから、それを補つてもう一つのいたしまして水屋さんを利用した、基本的には、恐らくこれは持ちつ持たれつであると思ひます。そこに頼つてゐる小業者もたくさんあると思ひます。しかしながら、できればやはりそういう中

間手数料的なものがなしにした方がいいわけでありまして、理想としては小業者が地域ごとに共同化したしまして、集貨力の大きな団体になつて一人前の仕事をすること、これが基本だと思ひまして、私たち、構造改善事業の中では適正規模にまとまりなさいということを中心に指導いたしてあります。しかしながら、現に存する水屋さんにつきましては、いま先生の御指摘の御趣旨も体しまして何らかの方法を考えてみたいと思ひます。

若干基本的な話になりますと、どうも道路運送法のたてまえ自体が、トラックを持つて物を運ぶという業者、事業を中心立てて、そのお世話をすると、いわゆるソフトな業者というものを余り考えに入れなかったということがございまして。そこでこれは四、五年來の議論でありますけれども、いわゆる総合運送取扱業者というふうなもの、こういったものについての法規制をすべきじゃないかという議論もございました。これは運送業の將來の問題なんかと関連いたしました。自分たちで運送道具を全然持つていくなくても、運送業者のお世話をすることによって仕事をすること、このことが、たとえば巨大商社なんかの問題とからみまると、大変な仕事になるわけでありまして。みずから何も持たなくても情報網というのを財産にしまして、運送業者を駆使するという業が総合運送取扱業者ということであつて、つかまえられるのかもしれないということから、そういう意味で、道路運送法というものをもう一歩進めまして、そういう情報産業的なもので入れていくかということにつきましては大きな問題でございますが、そういうことも関連いたしまして、この取扱業者とトラック業者の關係についても、おかしいことがないように勉強したいと思ひます。

○久保(三)委員 一般的に、トラックの用車という場合はどういう形態を指しますか。

○高橋(壽)政府委員 通常考えられます用車の形は、トラック事業者が荷物の多い少ないの波動をカバーするためにやる方法だと思ひます。たとえば百台持つてゐるトラック業者が、あるピークのときには百二十台、百三十台必要になるといふうなときに、百三十台分のものを常時持つておきますとコストがかかるというところから、百台だけ持つておきまして、二十台、三十台を臨時的に車を借りてくる、そういうことのために用車という制度が行われてゐると思ひます。

○久保(三)委員 三十七条の貸し渡しはしないのですか。

○高橋(壽)政府委員 三十七条の貸し渡しは、通常行われておりません。

○久保(三)委員 水屋の介入によつて、三十七条あるいはそれ以外の形態による用車というか代車というか、そういうものについてどういふふうに考えておられるのですか。

○高橋(壽)政府委員 実は私もまだ三十七条はしつかり読んでいないので申しわけありませんけれども、水屋さんの場合には三十七条の貸し渡しというところが出てこないということでございます。

○久保(三)委員 それは一般的に、先ほど局長からお話がありました貸し渡しを受ける側ですね、受ける側は、これは当然自動車運送事業者であるわけですね。そうですね。

○高橋(壽)政府委員 はい。

○久保(三)委員 そういう貸し渡しが最近どういふ傾向にあるか、多いのか少ないのか、その点はどうなんですか。

○高橋(壽)委員 正確に数はつかんでおりませんが、やはりだんだん数としては減つてお

○久保(三)委員 それから、許可を受けなくて、そういう車の移動というか、これが行われてゐる傾向があるわけですね。これについては余り御存じないですか。

○高橋(壽)政府委員 申しわけございませんが、余り私その間のことをよく知っておりません。

○久保(三)委員 それで最近水屋が中に入つてかなりやられてゐるというふうな話も聞いているわけなんです、いづれにしてもこのトラック業界というのは最近——最近ではないのでしうが、非常に問題が多いと思ふのです。ついでに、局長のところまでこれらの秩序、特に先ほど申し上げたように、この水屋と運送事業者の間の關係、しかもこの水屋は、最近では荷主産業がそういうものをやる場合も出てくるということになりますと、これはもう荷物ががちちり持つてゐるのでありますから、言うならばダンピングを助長する傾向に当然なつてくると思ふのです。これを防ぐ方法はないのかどうか。水屋と運送事業者の間の公正な取引

というのは考えられないのかどうか。いかがですか。

○高橋(壽)政府委員 やはり基本的には、トラック事業者の体質を強化いたしまして水屋さんに負けないような交渉力を持つことが基本だと思ひますけれども、それとあわせて、運送取り扱ひ業も登録制度で私たちの監督下にございますので、取り扱ひ業者の方につきましてもフェアな仕事をしていくように指導をすることを考えていきたいと思ひます。

○久保(三)委員 ただ言葉の上だけではちょっと、制度でありますから、むずかしいと思ひます。よ。だから、規制の方法をやはり考えてやらぬと、せっかく構造改善事業で体質を改善しようと言ひながらも片方から崩れられるということでもこれは困るのですね。だから私は、運賃料金の立て方は、それはそれとおりでいいと思ひます。多少何がしか、荷物は自分で集めるの他人が集めるのでは大分違いますから、この辺のサ一ビス料というか、手数料はあつてしかるべきだと思ひます。また、そういうために水屋の存在があるのだからと思ひます。そういうのに対してやはり、さっきの答弁では一〇%ぐらいというのです。が、ぐらいではなくて、ある程度基準を示すとか標準の方法を示すとか、そういうことをやつていかなければ体系が崩れると思ひますので、その辺どうなんですか。

○高橋(壽)政府委員 先ほどもお話し申し上げましたように、道路運送法の運賃料金という形で認可の対象にしておりませんので、直接そのことについて私たちが認可制で規制するということはできないわけでありまして、しかし、登録を受けている事業者が収受する料金でありますし、当然これは免許を受けて仕事をしているトラック運送事業者の経営の健全化に重大な関係のあることとござりますので、強力な行政指導でその辺は一つの標準的なラインを出して強力に指導していきたい、こういうことを考えております。

○久保(三)委員 さっきの話をまた戻りますが、トラックの元請と下請との問題があるのですね、水屋との関係ばかりでなくて。水屋はもろろん元請でしょうから、トラック業者はその場合は下請になります。その関係が今度は大きな企業と小さい企業の間で出てくるわけですね。これもかなり多いですね。だからこの元請、下請の関係は――なるほど公式に言えば運賃料金は同じですよ、取るものはだれが取ろうが。しかしそこにダンピングしなければ、当然元請、下請の関係では出てこないわけでありまして、その辺の規制は何にもないと思ひますが、どうなんですか。

○高橋(壽)政府委員 現在の道路運送法のたてまえの中では、元請、下請関係についての法規制はございません。

○久保(三)委員 私は公正な競争とか、まあ、これは独禁法の問題もあるかもしれませんが、少なくとも元請、下請の関係は、輸送のことは安全につながりますから、それはもつと別な観点からやはりある程度規制すべきだと思ひます。元請、下請を全部なくすわけにもまいらぬかもしれせんね。しかしながら、これはやはり規制しないので、まあまあいいかなという話ではないと思ひます。この辺は何も考えられませんか。いかがですか。

○高橋(壽)政府委員 非常に形式論だけで申しますと、小さいいわゆる下請事業者がもう運賃はやはり認可運賃をもらわなければいけない、こうなつてくるわけでありまして。ただ問題は、認可運賃として収受したもののなかから、いわゆる御指摘の元請業者といふか、水屋さんといふか、そちらの方にどのくらい払つてしまふのかといふ問題だと思ひます。その払い方が大変高額になりますと、本来小さい事業者みずからでも支出していたであろう集荷料といふか、その額を超えて力関係で取られてしまふということになりますと問題であると思ひます。その関係は、ちょうど取り扱ひ業者と運送業者の関係と同じ問題だと思ひますので、先ほど御答弁申し上げ

ましたような趣旨によりましてやはり適正な指導水準といふか、ガイドラインといふか、そういうものを設けて指導いたしたい、こう思つております。

○久保(三)委員 いずれにしても指導というのはなかなかむずかしいですね。紙に書きましたものを何かそれそれの業者におやりになるとかいうことだと思ひますが、最近の三木内閣の一つの柱は弱者対策だといふふうに言われていたもので、しかも経験豊かな運輸大臣が来られたのでありますから、私はある程度、政治家になつてからの見直しもやはり必要だと思ひますので、いま局長がおっしゃるような指導だけではむずかしいので、政策的にももう少し前進をさせる必要もあるし、法律的にも必要があればやはりこれも直していくというのが必要だと思ひます。別に規制ばかり考えているわけではありません。取引の公正をどうしたいかという問題は私は必要だと思ひます。いままでもそれが無いので、結論としては、海でもそうですが、陸でも荷主産業に隷属した形が運輸産業であるといふふうになつていくわけですね。それから抜出すことができないために混乱があるわけですね。先ほどの軽自動車の問題もやはりそうです。

(佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席)
だからそういうものを一つ一つ片づける方向をこれから考えていくべきだろうと思ひますので、いかがでしょう、私はしつこいようでありまして、そういう体制をつくつてもらいたい、こういうふうにお思ひます。いかがですか。

○木村(國務大臣) 大変示唆に富んだ御意見で私も非常に参考になるわけですが、いままで特に水屋の問題は長年にわたつて道路運送法上の取り扱ひについては常に一つの問題を残しながら処理されてきておることは事実でございます。特に陸上における貨物輸送の円滑を期する意味におきまして、一つの穴埋めのように水屋といふものがそういう役割をやつておつたことも事実でございます。しかも零細な事業が多いわけでございます

ますので、経済事情あるいは景気の動向によつて、これがいまお話のように本場に弱者の立場に立つ場合もございますし、ある場合にはまた非常に逆に小さくても強者の立場に立つといふふうな変遷を繰り返して今日に至つておると思ひます。それで現時点で考えますときに、景気もだんだん鎮静化し、物価対策も効果を発してきておりますので、今後はかなり経済情勢は落ちついてくると思ひます。そうしますと、やはり水屋は弱者の立場がだんだん色濃くなるのではないかと、そういう時点にあるといふことを私も認識をいたしておりますので、これを不公正正という立場から考えました場合、法的にどういふふうな処遇していくか、あえて法的な問題まで上げなくても行政指導でできるかどうか、この辺は私はいま考えなければならぬ一つの問題点だろうと思つておりますので、いまここで私がそのいすれにするかという決断はもちろんでござりますが、先生の御意見非常に貴重な御意見でござりますので、これもあわせてひとつ研究の対象にさせていただきますと思ひます。

○久保(三)委員 時間でありまして、最後に一つだけ申し上げておきたいのですが、先般私の方から自動車局それから労働省、そういうところに来てもらつて申し入れといふかお話をしたことがあつたのです。それはリースの問題です。これは長い説明はもう必要ないと思ひますが、タクシーにもござります。しかし道路運送法三十六条にびたつと違反しているかという、法律の条文と実態は多少すき間がある。しかし三十六条の趣旨にはびつたりこれは違反していると私も見ています。それから片方、労働基準法から見れば、これは見ようによつては三十六条の方のリースになれば、もはや労働者ではござりませんから、基準法の適用にはならないといふような非常に微妙な穴ぐりと言つてはおかしいが、やつていくわけですね。これはやはり安全の問題にも非常に関係が多いものでありますから、この間運輸、労働の両省においてこれの実態を調べ、対策

を講じてほしい、改善方をやってほしい。これは単にタクシーばかりじゃありませんで、いま申し上げたトラックの問題にもかなり多い。トラックの方がかなりタクシーよりは、もっと名実ともにリースに近いものが多い。そのためにトラック業界で混乱しているものもかなりあります。そういうものもありますので、タクシー並びにトラックについてリース問題を解決するための検討をしてほしいし、改善のための施策を打ち出してもらいたいということを要請しておきましたので、これをぜひ正面から取り組んでほしい、こういうふうに思うのです。大臣には改めて参りますけれども、御見解をお漏らしいたください。

○高橋(壽)政府委員 私から先にお答え申し上げます。

労働省とも十分連絡をとりまして、リースというものに対して正面から取り組みたいと思っております。私の考え方では、最近におけるいわゆる金の卵と言われる状況、つまり労働関係というものの力関係がかなり変わってきているところから影響があると思っております。従来のように単に法律論だけ振り回していたのでは解決がつかないと思っております。したがって、現在の経済実態、雇用の実態、労働関係の問題等非常に広い立場から、労働省とも十分連絡をして検討いたしまして、あるべき姿をはっきり打ち出したいと思っております。

○木村(國務)大臣 このリースの問題も先ほど久保先生がおっしゃいました水屋の問題と同じように、局長が言いましたようにいまの法律でもってきちんと規制すべき問題であるか、どう取り扱うかという点で、同じような型の問題だと私も思っております。リースにもいろいろの形態がございます。いまの三十六条ですが、これに正面から違反するやり方もございますし、そうでもない、そこは巧妙に使い分けもできるという問題もございますので、いま局長が申し上げましたようなことを考えながら対策を立てていかなければいけないと思っておりますので、この点はわれわれも

十分にそういう措置を講じたいと思っております。

○久保(三)委員 ありがとうございます。終わります。

○木村(國務)大臣 高橋(繁)君。

○高橋(繁)委員 私は、観光問題にしばらくして質問をいたしたいと思っておりますが、大臣も用事があるようでありますから最初にお聞きをいたしたいと思っております。

まず大臣のいわゆる観光に対する基本的な考え方を聞かしていただきたい。そこから始めていきたいと思っております。

○木村(國務)大臣 観光というのは言葉の意味から非常にいろいろな解釈が行われておるのでございますが、ことに国内におきます観光それから国際観光、この二種類に大別できるわけでござい

在来の観光というものの実態等を考えてみますときに、国内の観光という点をまず考えますと、これは文化の面と保健の面、この二つの面から観光というものの社会的な意義をわれわれは認めざるを得ないと思っております。文化の意味から言いますと、観光ということは結局人間の移動、旅行につながる人間の日常生活でございます。この旅行を通じて古い歴史を訪ねるとか、あるいは違った土地の人が互いにそこで接触をして親しみを増すとかいろいろな面でわれわれの文化の向上に大いに役に立つ。かつまた山野を跋渉する、あるいはスポーツを見に行く、あるいは観劇をする、そういうふうなことも含めまして文化と同時に健康の増進、国民の健康を増進するという機能も持っていると思うわけでございます。

そのほかにもいろいろ観光というものにつきましまして、最近では産業観光というふうな言葉も出ております。産業の振興にこの観光というものを作用させてその効果を上げようというふうなことから、産業観光というふうな言葉も出ておるようなことでございまして、われわれ人間社会におけるいろいろな面から観光の人間の意義というものは非常に強いのでございますが、そういうも

ろもの意義を社会的にもまた国家的にも評価をしながら、その効果が上がるようにやっていくのが観光行政であらうかと私は考えます。

また国際観光におきましては、国家間あるいは異民族間の親善友好を温める、同時に国際間の平和に大いに裨益する、これは過去の歴史に見ましても国際観光の交流が非常に盛んなときには必ず世界は平和なんです。少し世界平和にかけりができてきますと、国際間の観光客の数はだんだん減ってきておる。そういうことから考えましても、国際観光というものは世界平和に最もつながる、こういう意味で、私は国際観光の意義は非常に高いと思っております。そういう趣旨から、国際観光におきましては、ことに平和国家を標榜いたしております日本としては、国際観光に戦後は一層の力を入れていかなければならない。同時にこれは国際収支の改善にもつながる問題でございまして、この点からはやはり国際貿易、産業政策、そういう面からの効用も非常に多いわけでございまして、経済、それから平和、国際親善、文化、こういう面から国際観光というものの意義を高めるために、国際観光事業に政府が非常に強く関係をして、またいろいろな施策を進めておるといふうのが現状でございまして、観光というものに対する政府の姿勢はそういう点に求めてやっておるわけでござい

○高橋(繁)委員 大臣のいまの見解は間違いないと思っておりますが、してみると、それが正しい行き方であるということになりますと、最も観光の基本になるべき観光基本法というのが制定されておる。この制定された時期にも大変問題があったと思うのですが、たとえばオリンピック前にあわててつくった法律のように私は、そのときおりませんからわかりませんが、感ずるわけです。したがって、その観光基本法に盛り込まれておる目標なりあるいは趣旨説明なり言いますと、若干いまの、若干どころじゃない大臣の基本的な考え方と大いに異なる点がある。たとえば国際観光振興にいたしても、国際親善、平和あるいは文化の交流といった

ことに、観光の基本というものはそこに置いて、しかる後に国際収支の改善であるとかということがなくちゃならない。ところが、この観光基本法の目標に示されておることは、それが逆になっておる。逆になっておつても目的が同じだといえればそれまでですけれども、私は特に観光基本法が国際観光振興に重点を置いた基本法である、こういうふうに読んで、私は私なりに解釈するわけですが、もちろん国際交流が激しくなり、国際観光を振興しなければなりません。私も今後の国際親善の大きな一つの担い手として、この観光を基本にした国際交流というものが大きく役立つことは間違いないと思っておりますが、そこら辺に私は目標にしても説明にしても、基本法についての十年余たった今日において、この基本法は大いに改正をしなればならない立場に来ていると思うのですが、このことに対する大臣のお考えはどうですか。

○木村(國務)大臣 観光基本法にはなるほど先生のお話のような表現で基本の姿勢というのができておるようでございしますが、まあしかしこれは、そこに書いてありますことのウエートの置き方というものは、その時代その時代の社会情勢あるいは国情といったものから、ウエートは多少こちらに置かれ、またあちらに動くというふうになってしかるべきものじゃないかと私は思います。網羅をして一応基本的な態度というものはそこに書いてありますので、私はいま直ちにこれを改正しなければならぬであろうというふうな考えは持っておりません。それぞれのそのときの要請に応じて観光政策の重点というものを、その示す範囲内において重点的に、ある時期にはこれを重点にし、ある時期にはあれを重点にするという行き方について差し支えないのではないかと、かように考えております。

○高橋(繁)委員 もちろんそうなんです、それは政策ですから。しかしながら今後の日本の観光に対する基本的な考え方というのはいくらも辺で、オリンピック当時とは国際情勢も変わってきていますし、国内の観光の、国民の観光に対する

考え方も変わりつつあります。特に週休二日制と相まって。ですから私は、この観光基本法というものをこの辺で手直しをする段階に来ていると思うのです。もちろん政策は政策でやらなければいけません。

たとえば、この基本法の「国は、前条の目標を達成するため、三々という事で第一番に掲げていることが、「外国人観光客の来訪の促進及び外国人観光客に対する接遇の向上を図ること」ということです。もちろんそれも大事です。しかしながら国内体制ができてない、観光に対する基本的なものが、それで、まず第一番に外国人を招いて接遇の向上を図ることと自体が、私は観光基本法に対する問題点なのじゃないかと、こう指摘したいのです。どうですか、その辺について。

○佐藤(久)政府委員 先生がいま仰せになりましたその観光基本法に前文がございまして、この法律の趣旨がそこに簡潔に表明されておるわけでございまして。そこでは、観光というのは国際平和と国民生活の安定を象徴するものである、その双方にわたっているいろいろな施策が進められなければならないという、非常に崇高な観光の哲学といえます。それから、非常に重要なわけでございまして、その前文を受けまして、まず第一に国の観光に関する施策の問題としていろいろ項目を挙げてございまして、それから、国際観光とそれから国内の観光というふうなものにつきましてはやはり同じような形で進める、その具体的な手段というふうなものをこの条文に規定しておるわけでございまして、もちろん先ほど大臣から御説明申し上げましたように、そのときどきの情勢におきまして、いづれに力点を置くかということの問題はございまして、けれども、私どもといたしましては国内観光あるいは国際観光というふうなものにつきまして、その事業行政の運営に当たりましては、先ほど申し上げましたように国際観光の増進あるいはまた国民生活の繁栄の緩和というふうな前文に盛り込まれた趣旨に従いまして運用しておる次第でござい

して、このような基本的な精神はなお現在においても十分に妥当し得るものと考えております次第でございまして。

○高橋(繁)委員 それは言えいろいろ解釈はできると思いますが、先ほど申し上げたように私は、前条の目的を達するために第一項目にそういう項目が盛り込まれているのも大事であります。それよりも大事なことがあるんじゃないか。基本法ですから、なかなか政府当局がこれをいじるといふことは好まないと思うのです。しかしながら観光に対する考え方というものは変わってきつてきまして、オーストラリアの国民が言うことは、大変日本には経済的には御厄介になっていまして、しかしながら日本の国民とは私たちはまだ友達じゃありません、はつきり言うのです。産業とか経済とかいふ問題よりも、もっと文化の交流なりあるいは平和という問題について誠実につき合いたい、もちろんその第一前提は言葉といふものがわからなければならぬけれども、言葉はわからなくてもお互い目を見ればわかるんじゃないかと、向こうの人が言うのであります。だから今後文化の交流に大いに、同じ地球上の位置に位置する私たちは、今後日本とそうした面で交流を深めていきたい、こう言っているわけですよ。そういうことを考えると、先ほど大臣が言った文化の交流なり平和という問題に、この観光が最大の目標を達することに意義がある。ですから、今後国際交流を維持しなければいけないという面から言っても、そうした考え方を基本にして、この観光基本法というものを、国内体制はもちろん、国内の観光に対する考え方とも変わってきているのですから、一部改正なり一応検討する段階に来ているんじゃないかというのです。だから、そんなことはもう検討する段階じゃないんだ、このままでいいんだという考えなのか、少しでもそういう観光に対する考え方を改めるべきときに来ていると思いますが、これはどういふふうにお感じですか。

○木村(國務)大臣 私、観光基本法を絶対に変えるべきではないというふうなたくな姿勢ではございせん。いま委員がおっしゃるようなことも、そのときどきの行政によっても違うわけでございますし、変える必要があればいつでも変えるにやぶさかではございせんが、先ほど申し上げましたように、いまの基本法に記載してある事柄は、いま先生のおっしゃるような事柄もその中に包括しておるのじゃないかというふうに思うものであります。このままでいいんじゃないか、こういう考えは持つております。そこで、何か新しい、特に御提言をいただいて、こういう点をこういふふうに変えなければならぬいかぬじゃないかというふうなことがあったらお教えいただきますれば、また大いに検討したいと思っております。

○高橋(繁)委員 後日またそういうことで提案をいたしたいと思っております。

○佐藤(久)政府委員 先ほど御説明申し上げましたように、国際観光の問題と、それから国内の観光というところにつきましては、いづれに力点を置くかというふうなことはございせん、現在外客の誘致あるいは接遇の改善というふうな面につきまして、いろいろ関係法律がございまして、きまして、所要の財政措置あるいは旅行業法等を通じてのいろいろな行政監督というふうなものを通じまして実施しておりますし、また国内の観光につきましては、御承知のように国民の所得が非常に向上いたしまして、観光に対する需要が多くなつたと同時に、御承知のように、大都市におきましては、日常の生活あるいは行動を通じて、ストレスといふもの、あるいはいろいろなものがわれわれの生活を不安に陥れる、こういうような面がございまして、そういうような問題に対処いたしますために、国内的には在来の民間の観光関係の業者のバイタリティーを活用いたしたいいろいろな施策を進めると同時に、やはり観光に

関する需要といふものが非常に大量にございまして、そういうふうな面に対応いたしますために、大規模観光レクリエーション地区の整備とか、あるいは青少年旅行村の整備というふうな面につきまして国家助成を行いますと同時に、一般の国民に対して公正妥当な観光に関する情報が提供できるように、情報システムの研究等を現在進めておるような状況でございまして……

○高橋(繁)委員 私が聞きたいのは、どちらに力を入れているかといふこと、こちらに力を入れています、こう言えいといふこと。たとえば予算面からいいますと、国際観光振興会に補助しているのが十四億九千八百八十二万三千円、五十年年度予算額。ところが国民観光対策は一億七千八百七十三万八千円。片や一億七千万、片や十四億九千万、こういう開きがあるわけですね。だから、観光基本法にのっとって国際観光の振興というところは重点になつていてから運輸省としてはこちらに力を入れているを得ない、こういうふうには私は考えるわけですが、その辺、観光に対する基本的なものは、国際観光に力を入れる——十五億近い金を投資しているわけですね。国民の観光対策はたった一億七千万。それはやっぱり基本法に基づいてそうなっているからこうなっていると私は解釈するが、この辺はどうですか。

○木村(國務)大臣 この予算の額でもって国際観光と国内観光の重点の開きを示すと考えていただくことは、私はちよと異議があるわけではございせん。私どもは、国際観光はほとんど国がやりまけんといふ事業でございまして、ところが国内観光ですと、国もやりまけんけれども、主としてその主体は、都道府県あるいは市町村の公共団体、こういうものと一体となつて国内観光のいろいろな施策をやつてまいらなければならぬので、金額で比較するということになりますと、国際観光の面では政府のいまの十四億という予算が一応の標準になりますけれども、それじゃ国内観光にどれだけの投資をしておるかということになりますと、国の予算と地方の公共団体の予算と

を集計したものによって対比をすることがむしろ適切ではないかと、こういうふうに考えておられますので、その点はひとつ御理解いただきたいと思ひます。

○高橋(繁)委員 それは私も理解しておるんですが、ただ、もちろん外国の人たちを招かなければいけません。私は基本的な考えに立つて言っているんですが、しかし、ただ招けばいいんだということではなくて、現実に国内体制がまだそこまでできてないのです。だから、外国人を招く場合の国内体制というものをと整備しなければいけないということをお願いいたします。

基本的な論議はこれくらいにいたしまして、あと若干具体的な問題で質問をいたしたいと思ひます。

それでは、国際観光振興という面で振興会に十五億近い補助をして国際振興を図っておる。ところが、実際問題としてそれが本当に力が入れられて促進をされておるかという問題と、非常に問題も国内に於てあるわけですが、そういう問題について若干質問したいと思ひますが、たとえば外人観光客の感想として、最近日本へ来ることは非常に物価高でホテル代が高く困るということがあるわけでありまして、これは、どこへ行ってもそういう感想を漏らしてました。ところが、日本へ連れてまいりますと、ニューオータニとか、一流の高級ホテルへみんな案内するわけでありまして、中小のホテルにはほとんど案内しない。それでホテル代が高い、物価が高いという感想を外国人観光客は漏らしているが、そうした問題について、しからば国内で、国際振興という立場から、運輸省なりあるいは振興会なり、そういう手が打たれているかどうか。たとえば外国人の一番好みのコーヒーであるとか肉であるとかいうものに対する、本当に外国人を招くならば、こういう不況下においてどういう手が打たれているか、お聞きをいたしたい。

○佐藤(久)政府委員 まず先生御指摘の、日本のホテルが外国からおいでになられるお客さんにと

って非常に高いじゃないかと、こういうふうな御批判についてでございますけれども、それぞれ各々の主要都市におきますホテルの料金等を比較してみますと、ホテルの格といえますかそういうふうなものでも、異常に高いというほどではないと思ひます。ただ問題は、食事の關係が非常に高い、こういうふうな批判があるわけでございます。その主な原因は、肉が高いということのために、御承知のように外国人は肉を常食といたしておりますので、その關係が非常に日本のホテル代が高いという印象に結びついておるに思ひます。この問題は、実は日本の食糧政策の問題にも関連してゐる問題で、私も農林省に對しまして、輸入肉の活用というふうなことも実はお願いしてありますけれども、国内的ないろいろな事情がございまして、むずかしいような状況になっておるわけでございます。

と同時にそういう高いホテルを利用するようなお客だけを考へておるのかということもございまして、実は青少年といひますか、あるいは青年等の旅行もふえてまいっております。したがひまして、昨年からでございますけれども、国際観光振興会を奨励いたしまして、そういう安い料金の旅行というものを考へようということ、新しい試みでございまして、バジェット・トラベル・カードというふうなものを作成いたしまして、それにはデラックスなホテルやございまして、それにはデラックスなホテルやございまして整備しておりますビジネスホテルといひます。あるいはユースホステルあるいは国民宿舎、こういうふうな宿泊サービスもございまして、それから食事關係につきましても、こういうところから参りますれば内容が非常に豊富でございまして、安く仕上がりまして、そして実は各国にばらまいておる。特にアメリカにおいてはこれが非常に評判になっておるようでございます。そのよう

形のサービスも、実は観光振興会を奨励いたしまして実施させようという状況でございます。

○高橋(繁)委員 いろいろとまだ、たとえば外国人を招くのに国際會議と並行して招致するとか、ところがその国際會議が四十七年二百四十四件、四十八年二百二十七件開かれておる。国で京都に国際會議をつくらなければならない、これはもう運輸省とは關係ありません。そうした政府がつくった国際會議センターが年間三十四件しか開かれていない。国内では二百二十七件開かれておる。そういういろいろな地域的な關係もありまして、国際會議センターを京都につくった問題点もありまして、そういう問題とすると、国際會議センターというものをひとつ便利な土地あるいは宿泊所と關係した——私は委員長と同じ静岡東部でありますから、熱海であるとか伊東であるとかいうところにつくることが肝心ではないかというふうな感じもいたします。これはそういう問題点だけ申し上げておきます。

それからホームビジットの問題、案内標識の充実、これも国内体制の整備ということで私は言へると思う。日本人が外国に行った場合も、至るところに日本語と英語と——日本の国内でも書いてあれば自然に英語を覚えてしまふ。それがどれだけの利益になるかわからない。外国人が日本へ来てもちつとも言葉が通じないし、わからないというふうな感想がずいぶんたくさんある。そうした体制を用意して外国人を招くということをしなければ、私は、観光という考え方が、ただ連れてくればいいんだという、そういう考え方がいままで強かったというのを指摘をしたいのです。国際観光についてはまだたくさんありますけれども、次に進みたいと思ひます。

通訳養成の問題もございまして、いま国内の問題で、青少年の旅行村、これは通訳対策の一環でやっております。私は一つ提唱したいのは、週休二日制、観光と余暇という問題で、これと一体となった観光対策を今後考へなくちゃな

らぬと思う。

一つの例を申し上げれば、委員長のおひざ元で伊東市でございまして、山にスポーツの広場がある。たとえばテニスができる、バレーができる、サッカーができる。これは四カ月向こうまで満杯なんです。しかも東京、関西、関東方面が多いんです。わずかな施設であります、東京都内でやるよりも、そうしたユースホステルとか泊まれば、その方が安上がりだということ、このスポーツ広場というものは、青少年旅行村とあわせて今後の問題として考へなくちゃならないが、そういう国内体制の整備の問題とあわせてお答えを願ひたい。

○佐藤(久)政府委員 先生御指摘のとおり余暇時間の増大に伴ひまして、国民のレクリエーション活動に対する需要というのは非常にふえてまいっております。このレクリエーション活動の中に、その居住地におきまして、われわれの生活圏の中でのスポーツとかあるいは散歩とか、いろいろなものがございまして、思ひますけれども、そういうものと、それから自分の居住地を離れて、日常の生活圏を離れてやるレクリエーション活動と二つあるかと思ひます。運輸省といたしましては、在来から後者の方の生活圏を離れてやるレクリエーション活動、こちらの方に力を入れてまいっております。御指摘のように青少年旅行村というものをやっておりますし、それから四十八年からでございますけれども、大規模観光レクリエーション地区の整備ということをやっております。現在三カ所手をつけております。五十年年度におきまして一カ所さらに手をつけるつもりでございますけれども、その中におきましては、キャンプ場とかピクニックとか、あるいはまたサイクリングとかスキーというふうないろいろな施設を総合したもの、を府県と一緒になりまして整備していくというところで、大体先生から御指摘のような方向で今後進めてまいりたいというふうに思っております。次第でございまして。

○高橋(繁)委員 国内体制の整備をひとつお願い

で大変な負担をしてゐる。たとえば地方交付税算定基準と市の実態を見ても、別府市は国の基準だと六十一人でいいわけだ。これはごみ処理の問題。ごみ収集について地方交付税の算定基準でいくと六十一人でいいところが、実際には百三十四人雇つておられる。伊東で言えば三十三人でいいところが七十二人、熱海で言えば三十三人でいいところが三倍の九十四人のごみ収集。常設消防についても同様です。算定基準でいきますと、別府で七十五人でいいのが実際は百四十七名、伊東では五十三名でいいのが八十名、熱海は四十二名でいいのが百名の実人員を置いておる。これは屋間人口、いわゆる滞在人口というものが多いために地方自治体でそういう余分な負担をしてゐるわけですね。これに対して自治省はこの人口というものをなかなか認めない。屎尿処理場一つつくるにしても、滞在人口を認めないでその町の人口だけでやるから大変だ。大きなものをつくらなければならぬ。だけれども補助金は返すか、同じということでありまして、そこら辺の問題を、特別交付税の形があるいろいろな施設をつくることに認めてほしい、こういう意見があります。もしおわかりならお答えいただきたい。

○福島説明員 ただいま御指摘のように、観光地の行財政需要というものがかなり特殊なものとしてあることは、御指摘のとおりでございます。それに対しては、いろいろ地方団体の方から要望もございまして、自治省といたしましては、地方団体の財政対策としては、ただいま御指摘のありました特別交付税とか、そのようなもので措置をいたしておるわけでございますが、特に今年度の地方税制の改正におきまして、地元市町村から大変要望の強うございました入湯税の税率の引き上げにつきましては、現在標準税率が四十円になってございますが、これを百円ということに、二・五倍というように引き上げまして、さきやかではございますが、そういう財政需要に充てていただくための財政措置も、税制上とるといふようなことをいたしておるわけでございます。

いますが、今後ともそのような努力はしてまいりたいと考えておる次第でございます。

○高橋(繁)委員 時間も参りましたので、最後に、大変地元の問題で恐縮ですが、新幹線の駅は静岡県に四つございまして、大阪―東京間十一ある中で四つある。その中で「ひかり」をとめてほしいという希望が各地から出ておりますが、関西の大阪の市長会でも、ぜひ熱海にとめてほしいという要望が出ておる。至るところからそういう要望が出ておる、静岡県内だけでなく、委員長も同じですが……。その問題について、国鉄としてどういう見解を持っておるのか、お聞きをいたします。

○木村國務大臣 熱海に「ひかり」をとめる陳情、私も地元の市長さん初め皆さんから受けまして、よく理解をいたしております。私は、もともとだと思ふ点がたくさんあります。したがって、今後その御要望にどの程度沿へますか、その辺もよく考えまして、前向きで国鉄に対して検討するよう言っておりますから、ひとつしばらくお待ちをいただきたいと思ひます。

○高橋(繁)委員 以上で終わりますが、機会があれば、また具体的な問題で質問いたしたいと思ひます。

○木部委員長 次に、第七十一回国会から継続審査となつております航空法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案につきましては、第七十一回国会におきましてすでに趣旨説明を聴取いたしておりますので、これを省略したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○木部委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

航空法の一部を改正する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○木部委員長 これより本案について質疑に入ります。

質疑の通告がありますので、これを許します。

○佐藤(文)委員 時間もございませんで、三十分という制限がございまして、簡単に質問いたします。

運輸大臣に質問します。

〔委員長退席、佐藤(守)委員長代理着席〕

戦後航空法が成立しましてから二十数年たちましたが、過去二十数年間の国内外を通じての航空行政を中心にした非常な変化があつたと思ひます。今後の航空行政のあり方について、基本的な考え方をまずお聞きしたいと思ひます。

○木村國務大臣 現在のわが国の航空は、御承知のように、国内航空におきましては五社、国際航空におきましては一社、これをもって航空事業が運営されておるわけでございます。景気が非常によろしかった経済成長のテンポの早い時期には、いずれも相当の成績をおさめてまいつてきたのでございまして、一昨年から、石油の値上がりを始め、諸物価の高騰、あるいは人件費の大変な上がり方、そこへ持つてきまして、好況時代に仕入れた機材の大型化というものが、だんだん効用が減りまして、そういういろいろな情勢のもとに、現在それぞれの航空会社が非常に苦況に立つておるわけでございます。

そこへ持つてきまして、手いっぱいでもう飽和状態の羽田の空港にかかりますに成田新空港を早く開港して、この局面を早く解消しようというところで、成田新空港の建設に努力をしておるのでございまして、これもすでに予定より三年以上おくられて、いまだに開港を見ないというふうな状況下でございまして、現在各航空会社とも赤字を持っておりますので、どうやってこれを克服していくかということに、いろいろと方法を講じながら

も、非常に苦勞をいたしておるのでございます。

航空事業につきましては、すでに四十七年に閣議の了解がございまして、四十七年には、大臣通達でもつて、一応三社の運営等についての基本方針が出ております。したがつて、この時点で現在の日本の航空行政というものをどういうふうに見て、今後どういうふうにしていくかという、一つの見直しを必要とする曲がり角に来つたのではないかと認識をいたしておりますけれども、いましばらく推移を見まして、この辺は慎重に考えていきたい、かように思つております。

○佐藤(文)委員 航空行政がいま非常に転換期になつておることは言うまでもありません。先進諸国においても同様でございます。

そこで、しばらくして、赤字になつておる、また、なりつつある日本の航空三社を中心にした赤字解消に対する行政指導をどのようにやっていくかということ、それから第二点は、航空再編成をどういう基本的な考え方であるかというところ、それから第三点は、航空運賃というものをどのように基本的な考え方であるかということ、第四点は安全問題、以上四つの問題にしばらく、質問をいたします。

そこで、赤字解消のために日本航空、全日空あるいは東亜国内、それぞれ企業努力をやるということ、これは当然であります。これはもう当然精力的にやらなくちゃならぬと思うのですが、政府としてもこの点に関する対策を私は推進しなくちゃならぬと思ひます。政府として、行政指導し、また、やるべきことがあると思ひます。そこで、その中で特に空港整備特別会計の内容について私は触れてみたいと思ひます。

その第一に、空港公営と受益者負担の限度という問題、もうそろそろ限度に來ているのじゃないかというぐあいには私は考えますが、航空局長はどう考えますか。

さらにまた、よくイコールフットイングというところを言つてゐるのですが、これはどういうこ

となんです。

その二点を質問いたします。

○中村(大)政府委員 空港整備特別会計の中で、受益者負担が、現在の状況あるいは将来の見通しに照らして限度にきているのではないかと、御質問かと思ひますが、従来航空事業というものは、空港の整備、保安施設につきましても、主として受益者負担という原則でまいつたわけでございます。それはそれなりに私は妥当な考え方であつたと思つておるわけでございます。ただ、今後の空港整備特別会計の方向につきまして、どのような方向で整備をしていくべきかという方向づけとの関連でその財源をどうするかということが相関的に考慮の対象になつてくるわけでござい

ます。この点については利用者負担、受益者負担という原則については、これを一応認めることとしたとしても、空港整備の事業の内容、中身をよく洗ひますと、必ずしもこれを受益者にストレートに負担させることがいかどうかというものもあるわけでございまして、したがひまして、全体的に受益者負担の原則をどうしようということよりも、やはり将来の空港整備の内容、中身について具体的に検討いたしまして、それに即して受益者負担あるいは一般財源からの負担、こういうものを整理をする必要があるのではないかと思つております。この点については当然新しい視点に立つて第三次の空港五カ年計画というものを五十一年度以降発足させる必要があるわけでございまして、五十年年度においてそういう観点から慎重な検討を加えて先生御指摘のような考え方を含めまして計画を立てたい、こういうふうに思つておるわけでござい

ます。それからイコールフットイングのことでございますけれども、やはり各交通機関というものが同じ条件に立ちまして、そこで公正な競争をさせるということが妥当な考え方という観点から、イコールフットイング論が出てきておるわけだと思ひます。そういう意味で、現在の航空事業、特に空港整備特別会計の財源というものと他の交通機

関とのコストの關係につきまして、これはまた将来の航空の総合的な交通体系の中における位置づけというものがどうあるべきかということとも関連させてこの問題は解決を図つていかなければならないと思ひます。

○佐藤(文)委員 大臣に質問します。

私は航空行政の中で一番大切なのは飛行場の建設、それは下物ですね。それを利用する航空会社等は上物になります。この航空会社、利用者、受益者と言ひますが、これをワンセットにして、そして受益者負担でなるべくやつていこうという意味で空港特会というものは発足したのだと思ひますけれども、ただ、この空港特会の内容というものをみると、飛行場というものは長い期間にいろいろな受益者がだんだん出てきます。利用者が出てくる。これは単年度で飛行場は建設をやる、そのためには飛行場の費用とあるいは譲与税とかそういうものの中に飛行場をつくりなさいといつて、だんだんと一般財源というものが、本年度の空港特会を見てもダウンしてはいますね。その方向は方向として私はうなずけることはあるのですけれども、もうすでに日航においては大体いろいろな租税公課等が四十九年度は約二百四十億、五十年年度は二百八十七億円の負担になつてくる。それから全日空においては約三百十億円の租税公課というものが負担になつて、営業収入の二〇％をオーバーしようとしておる現実ですね。それから見ると、國際的に見ても、私はなかなか負担の限度に來ていゝと思ひますね。

そこで、空港特会の中で一般財源というものと受益者負担というものの間にショックアブソーバ的な何かがあれば、今後問題が非常に大きくなつていくという可能性を秘めていゝと思ひます。したがつて、大臣として、空港建設をやつていくと多額な金が必要ですね。たとえば五カ年計画の内容を見ると五千六百億ぐらいの金が必要なんだ。しかしその五千六百億の中の内いろいろな分析をしてみても、それだけでは地域住民の期待をかけるようなローカルの飛行場もなかなか建設でき

ない。特に沖縄なんかに至つては、これは國鉄もありませんね。あるいは新幹線も通つていない。そうすると離島の人というのは、私は久米島に行つてみたのですが、おばあちゃんにげんたばきで一週間も前から那覇に行くために飛行機を待つてゐる。これは九・九％公共機関になつておる。営業というのじゃなくでたがわりになつておる。ということ、そういうようなところの飛行場の建設なんというのは私は大切なところだと思ひます。そういうところを考えると、それなら運賃を上げるかといふと、これは久米島から沖縄に來る人の運賃を上げるということは、住民の反対を受けるどころか、私自身も行きてこれは無理だといふ印象を受ける。

〔佐藤(守)委員長代理退席、委員長着席〕ですから設備投資といふものとコストといふものの、このバランスをとることが久米島と沖縄ではできないわけですね。そういうようなところがあるところを見ると、五千六百億のプラス二千億の円が三億四千万のショックアブソーバ的な予算がこれの中になつてはうそだと思ふのです。そういうところを今後大臣として十分努力してやつてもらいたいという念願を私は持つてゐるのであります。お考えを承りたいと思ひます。

○木村國務大臣 いまお話しのような問題は確かにこれからの航空整備の中で大きな問題として取り扱わなければいけなかつたと思ひます。ことに航空会社に三百億とかあるいは二百億とかいふふうな赤字も出ておるという現状を本當に考へてみますときに、受益者負担という思想が實際に効果を結び得ないのじゃないかという感じを持つておるのでござい

ます。ことに一ころは、航空といふものは交通機関としてはいけなかつたといひますが、高級なもののように扱われておりましたけれども、實際おっしゃるやうに、いまや航空といふものは國民の本當の日常の交通機関化してきておる。ことに離島関係におきましてははかりでござい

ます。その計画も考へていかなければなりませんが、その考へ方の基本構想にはいま佐藤先生のおっしゃるやうな観点に立つて基本的なものを一応検討いたしまして、どういふふうなところで今後の空港整備の財源をやつていくかということでは十分御趣意を入れます、基本的な骨格を予算編成あるいは長期計画をつくります前に十分検討を、議論をしてまずつくつていきたい、かやうに考へてお

ります。○佐藤(文)委員 この問題に關して質問を終わりたいと思ひますが、空港整備なり航空路整備の進捗度の調整とか、人件費を含むいろいろな維持運営費の再検討といふようなことは、精力的に航空局長お願いします。これをやるのが今後の航空再編成の基盤になるやうな気が私はいたします。これをやらなかつた先きの航空三社のダブルトラックとあるいはトリプルトラックとあるいは片づかないと思ひますので、この問題を十分ひつと検討するといふことをお願いしてお

します。それから、第二点に移ります。航空再編成の問題であります。現在、三月より東亜の幹線乗り入れ、それから東京―御座のダブルトラックの問題あるいは東京―大村の東亜の乗り入れ等、こういう問題がいま静かに起つてゐるやうな状況でございます。これは四十七年度の大任示達で航空行政の指針に従つてのやり方と思つて、これに私は賛意を表しております。だがしかし、問題があると思ふのです。その問題点を私にここで四、五

点申し上げたいと思ひます。その第一点は、こゝにいつたやうな昭和四十七年の、あれは七月だつたのです、大臣示達によつて、日本の航空三社、日本航空はこゝにいつたやうな任務ですよ、全日空はこれですよ、東亜はこれですよ、日本航空と東亜国内との合併は一応これでピリオドを打ちますよ、しかしそれは閣議の了解事項をよく認識して両社協力して今後の共存共栄を図りなさいといふやうな内容で、それぞれのシェアを決めて一つの示達を出したことは生きてゐると思

います。しかし、その当時の状況と現在の状況とはもう変わってきつておる、非常に変化しておることもこれもまた事実である。私の調査では、その当時、東京からの乗客数と大阪の乗客数と調べてみると、東京の方が多くて大阪が少なかつた。しかし、現時点では大阪の方が多く、東京の方が少ない、こういう変動も起こつておるといふ。それからだんだんローカル空港の変化というものもあらわれてきて、鹿児島空港などというものは、もう国際線としての任務を果たしつつある。幹線という言葉があのの中に載っていますけれども、北海道と東京と大阪と福岡が幹線である、こゝ書いてあるが、幹線というものは何かというところとまた、ローカル空港がだんだん充実してくるといふと幹線の内容も違つてきますね。そういうような点から、やはり果たしてトリプルトラックというふうなものが今後永続していくのがある時期にやってくるかという、再検討の時期がある時期に来るんじゃないかというおそれがある。反対論者の中にはありますね。これは私はやはり航空行政上、耳を傾けて聞く時期が来ていると思ひます。この問題が一点。

それから第二点の問題は、日台路線という問題が依然としていま横たわつておる。私はこれは日中共同声明のあの趣旨の範囲内において鋭意努力していくという姿勢をお願い申し上げたいと思ひます。可能性がある、こういう私の信念のもとに、日台路線は、これは慎重にその復活に御努力をお願いしたい。九十億円の減収という、これは経済ベースのみならず政治的な面においても大切な路線であると思ひます。こういう問題も、その再開の時期、日中平和友好条約との関係、そういういろいろな微妙な関係がございますので、私は日台路線の復活については慎重に、大臣、状況判断されて準備をされていくような御決意があるかどうか、こういう問題についてお聞きします。

第三点は、日航と全日空との間に、あの大臣示達の中に、近距離国際定期問題が横たわつてい

と思ひますね。要するに、全日空というのは近距離のチャーター便でいくんだが、しかし不定期路線までいくのかどうか、そういう問題点も含まれておりますので、国際情勢を十分把握されていく必要が私は再編成問題の根底に流れていると思ひますので、これも十分配慮してはしい。

さらに国際関係で、もうすでにパンアメリカンの株の五〇%をイランが買収したという情報も私に入つております。パンナムとTWAの合併論も入つておるし、BOACという伝統的な航空会社もBEEと合併してBACという名前での羽田に入つておる。日本とイギリスとの航空協定のトラブルが昨年暮れありました。それによつて四十五便が三十九便になり、ある時期には二十九便まで減つたといふような変動も起こつておるし、インドネシアの航空交渉の過程においても東南アジア諸国の国益対等論も台頭しておるし、アラブの国では昨年一年間で七億ドルというのですから二百億圓ぐらいの予算でアメリカから民間機を購入して成田開港のときには乗り込み準備をしているといふような情報も入つておる。

このような国内と国際のいろいろな問題が加味されたときに航空再編成の問題がやがて起こるわけでございますので、以上の問題点を十分に把握して航空再編成問題に取り組んでいただきたい。その調査なりその準備体制に取り組んでいかざるを得ない方向にございまして、以上の問題を私はあえて申し上げて、大臣あるいは航空局長の再編成問題についてのお考えを聞きたいと思ひます。

○木村国務大臣 再編成問題につきましましては、いまお話しがございましたいろいろな要素を考慮して今後考えていかなければならない問題であらうかと思ひます。ことに近距離の国際航空についても、すでに四十五年、四十七年の方針の中にも触れられておりますし、また日本以外の日本に乗り入れております世界各国のエアラインの状況等、いまお話しのような状況を十分に考慮をして再編成問題を考えていかなければならないと考

えております。基本的には国内三社というものが、今後この三社の形でずっと行くべきであるかどうかという問題にどうしても触れてくると思ひます。この問題はいましばらく私は推移を見ながら、いまお話しのようなそういう要因を考慮に入れながら、ひとつ考えさせていただきたいと思つております。

それから日台間の問題ですが、これはどう考えましても、政治的に云々と、いろいろありますが、どう考えましてもとにかくこんな不自然なこととはいい、これはどうしても自然の形に早く復さなければならぬということが、とにかく私の頭から離れません。しかし非常に高度に政治的な色彩の強い問題でございまして、いま政府がみずから手を下してどうしようかというところは許されませんし、幸いに両側とも民間の機関がそれぞれございまして、その間でいろいろと話が進められておるようでございますし、その推移も私たちが常に注目をいたしつつ、一日も早く不自然が解消されて、最も自然な形で台湾と日本との間の航空路が開けることを大いに期待をいたし、われわれとしても折るような気持ちで見守りながら、何かわれわれの力で努力することはないかということも模索しつつ、今日一日も早い自然への復活ということをお願いをしておるのでございます。

○佐藤(文)委員 価格維持の問題について質問いたします。

第三点、航空運賃の問題です。これは私が言うまでもなく、国際線においてはIATAで一人といえども反対したならばこれは決定ができません。全会一致で国際運賃の改定をする、それを各回へ持つて帰つて、所管運輸大臣のOKをとつて実施をする、こういうことになっておりますね。ところが、IATAという国際的な民間航空機関でもつてそういうことを総論で決めても、現実にはチャーターフライトとかあるいはパック観光とか、いろいろな面で価格がダウンして、日航自体においても毎年毎年実収というものはどんどん下がっている。ですから、運賃を上げて一体どの

くらいの実効があったか、私はなかなかつかみ得ないのです。こういう点はやはり航空局としてはつかんでほしいし、その価格維持のために果たして民間だけでいいんだらうか、IACOの政府間におけるところの強い申し合せというものの、そういうアクティブを日本政府の運輸大臣はとるべきではないかと思ひます。いままで日本政府が、IACOの政府間の協定機関、そういう国際間の航空の相談をする機関に対して強くアプローチしたことを私は聞いていないのだから、決められた航空運賃というものをまじめにやっていくという監視体制、そういうものをやるべきじゃないか。もうすでにアメリカでは、司法省が間に入って、二十数名の監視員をつくつて、アメリカ国内におけるところのダンピングというものは政治の力でずばつと監視をし、そして公正な競争市場をつくらうとしておることも聞いておるのですが、大臣として、この公正な価格維持ということについてIACOに対してどういうふうなアプローチをしようとするのか、あるいは国内の航空三社、日航は五〇%近く政府の金が入っているから、日航だけじゃない、航空五社に対してそういうような指導体制を強硬にやってもいいというのがあるが私の考え方なんです、大臣のお考えを聞きたい。

○中村(大)政府委員 運賃のダンピングの問題は、国際線それから国内線ともに問題でございます。特に国際線につきましては、先生御指摘のように、民間の機関同士の段階ではこれを是正するということが、正直言ひまして非常にむづかしいといふことをわれわれも認めるを得ないわけでございます。したがって、それを是正するために、たとえばたまたま先生おっしゃいましたような、アメリカがとりまますような措置というものが今後一つの考え方として検討されなければならぬと思ひますし、また、政府間の問題としてこれをどのようにして取り上げるかということについて、私どももこれは今後の問題として真剣に考えなければならぬと思ひます。正直言ひまし

て、いままではいわゆる非常に歴史的な伝統のございます民間の航空会社の自主的な規制というものの期待をかけてきたわけでございますけれども、それが非常にむずかしい状態になっておるというのを認めざるを得ないと思ひます。

国内運賃につきましては、これは国内法によりまして当然規制すべきことでございまして、規制し得るわけでございまして。法律的にこのダンピングというふうなことでなくとも、いわゆる最近のような需要のダウンを契機にいたしまして、集客活動というものが非常に激化したしておるわけで、ために、ややもすれば常軌を逸脱したようなサービス合戦をするということが、いわゆる運賃のダンピングをしておるのではないかとこの点につきまして、私は、厳格にこれに対処してまいりたいというふうに思っております。これがひいては長い目で見て航空会社の経営を健全化するゆえんでもあると思っておりますので、ぜひそういうふうな指導してまいりたいと思ひます。

○佐藤(文)委員 最後に価格問題についてお願いだけして次に移りますが、大臣、私は、航空会社、日本航空、全日空、東亜国内という、何だか給料が一般に高くて大会社だというイメージは、これは一億の国民ありますね。私自身にもあるわけです。ところが、この三社が昨年一年間に上げた営業収入のトータルは五千億に満たないわけですね。そうすると、ソニーが大体四、五千億円で、それから日立になると一兆円ということになっておる。私は、三社で一兆円の壁を破ったときに初めて一つの企業として成り立つのであって、航空三社なんていうのは、私は幼稚産業だと思わざるを得ない。数字を見て、そう思わざるを得ない私は思つたわけです。非常に弱い。おまけに日本航空が昨年、これは大臣ごらんになったかもしれないが「航空安全対策について」、あの筆石事件が起つて、それから国内法の改正になって、安全をしっかりとやるために、見張り義務とかいろいろな条項をつくつたわけですね。これが

四十七年のときに提案されて、きょうまた審議するようになったんですけれども、こういう日本航空の「航空安全対策について」というのは、筆石事件が起つた後慎重に審議して私の手元に入つたわけですね。これを見まして、欧州やアメリカの飛行機会社と比べて非常に違うところは、乗員訓練という日本人が一番パイロットがうまいんだと、アメリカ人以上にうまいんだ、こういうことを一時宣伝して——私たちも入りましたね、あの神風特攻機時代は入つた。その尊王攘夷論が入つて、それは本当かなと思つていろいろやつて実際に、航空についての二、三十年の空白というものは、この技術においても、相当長い期間を使わなければパイロットになり得ないという、そういう実績は、これは宣伝と内容とは違ふわけですね。それを見たときに、日本航空の乗務員、パイロットになるために、例の一時訓練するの

に五十万円払つてゐる。それからジャンボの一時間の訓練に百四十、五十万円払つてゐる。乗務員訓練のために年間九十億円という金を使わなければ一流のパイロットになり得ない。全日空は四十億円で、それは営業収入の大体五割ぐらいですね。欧州各国は一、二%なんです。それだけまた、一流のパイロットをつくるために日本航空は、あるいは全日空はよその国よりも数%多く金をかけねばならないという幼稚産業の中に起つたこの状態を見たときに、私は、価格の維持ということについては、行政指導、これは強くして企業というものを守らなければもうだめだというのが、価格維持について目を光らしてくださいよという私の趣旨であります。そういう意味において、価格維持について目をそらさないで、強い指導をしてもらいたい。アメリカですらもやつてゐるじゃないか、そのことを言いたいわけでございます。

それから、第四点の問題の安全問題です。航空法の改正で運輸規制の強化とか設備の整備義務の強化とか、それからATCトランスポンダーを各飛行機に載せるとか——羽田の管制塔に私は一回登つたことがありますけれども、一分間に

何回という飛行機がどんどんおりてくる。前に木の札があつて、一つ一つ木の札を順番をおろしては指示をしてゐる。それが非常に危険だというので、さらにリーダーを入れる。リーダーを入れて、次は、今度は向こうからのリアクションによってそのリーダーではつきり高度もわかることになったようなトランスポンダーを入れる。さらに専門家に聞くと、テレビでパイロットの顔が見られれば、そして字幕が出ればなお安全だということまでいまいこうとしてゐるわけですね。そういうようなことについてのいろいろな改正案を出したというところは私は賛成でございます。けれども、航空機の安全問題について世界でどのくらい起つてゐるんだらうかと言うと、一年間大体千二、三百人ぐらゐの死亡者があつて、十人以上を大事故と見た場合、事故率は二十五回から三十回ぐらゐ起つてゐる。それが、一年間大体五十回超えすから、二週間に一回は十人以上の飛行機事故が起つてゐる。しかし、四、五年前から、総需要はどんどん伸びてゐるけれども、おかげで上々になつてゐる、大体横ばいぐらいでゐる。世界の国々と連携をとつた安全対策というものは、一國ではできませんので、当然やらなければならぬというところから考へて——私はこの前「エアポート75」という映画を見たのですが、航空局長見ましたか。いま映画をやつてゐるのですよ。「エアポート75」と言うのですよ。

○中村(大)政府委員 不敏にしてみただけでございせん。

○佐藤(文)委員 なるべく見てください。それならテレビ見ましたか。パイロットが中毒になつて飛行機が墜落せんとするテレビをいまやっておりますが、ごらんになりましたか。

○中村(大)政府委員 そういふ画面があつたというのを後から報告で聞いたわけでございます。○佐藤(文)委員 私はたまたま「エアポート75」という映画をこれはどういふことなんだということで見に行きましたが、「エアポート75」というのは、単発の飛行機で飛んでおつたパイロットが心

臓発作で、急に上げちゃつて、きゅんんと上がつて上のジャンボに下から突き当たつて穴があいてジャンボのパイロットが空中にはうり出されて、そしてお客さんの中から何回かやつたことのある人がコパイロットと一緒に下から下からの指示によつて無事に着陸したという映画なんですね。航空機事故というのはそういう思ひもかけないことが起りますよというところまでやつてゐる。それから、アメリカではアポロの宇宙船を、これでもかこれでもかと一機の宇宙船に四百億も五百億もかけてつくり上げて安全性を確保して月に到着し、それから陸地に到着していくという、その安全の上につくり上げてゐるという実績を見たときに、私は、安全政策というもののついてきたこの改正以上に先にまだ何かあるような気がするのですよ。ですから、三年前にこの改正案を出してからこの三年間、なるほど日本航空にはこういう案が出て、実施してゐるかどうか私は知りませんが、総点検をする必要がある。新幹線の総点検をするならば、安全についての総点検を航空局はやらなければ——三年前の案が実はそのまゝ出ているわけですね。しかし安全問題については、いま言つたような映画やテレビのドラマに出るような、そういうことまでも追求してやらねば安全の追求はできないんだということを教えてゐると思うのです。

そこで、そういう問題についてさらに努力をして、今後の小型機による二点間の旅客輸送の場合にはどのような注意がまたあわせてあるのかということとか、そういう問題をどうも等閑視してゐるような気がして仕方がない。小型機の故障が多いです。あれが幸ひ港の岸壁に突き当たつて落ちたり電線にひつかつて団地の真ん中に落ちたようなことではないけれども、ジャンボと衝突しないとか衝突しないといふことはあり得ないといふことをこの映画で教えてゐるわけですね。そういうことについての小型機の指導体制もあわせてやつてもらいたいということが一点。

それから第二点は、最近雪が降りまして、南の

め、並びに「に改める。
第二条第二項中「含み、航空機の操縦の練習
除く」を「含む」に、「第十九条本文」を「第十九条
一項本文」に改め、同条第六項中「計器飛行」を「
器着陸装置を利用して行なう着陸又は精密進入
ーダーを用いてする着陸誘導に従つて行なう
陸」に改め、同条第十三項から第十五項までを
のように改める。

13 この法律において「計器気象状態」とは、視

及び雲の状況を考慮して運輸省令で定める視界上不良な気象状態をいう。

14 この法律において「計器飛行」とは、航空機の姿勢、高度、位置及び針路の測定を計器にのみ依存して行なう飛行をいう。

15 この法律において「計器飛行方式」とは、左に掲げる飛行の方式をいう。

一 第十二項の運輸大臣が指定する飛行場からの離陸及びこれに引き続く上昇飛行又は同項の運輸大臣が指定する飛行場への着陸及びそのための降下飛行を、運輸大臣が定める経路又は第九十六條第一項の規定により運輸大臣が与える指示による経路により、かつ、その他の飛行の方法について同項の規定により運輸大臣が与える指示に常時従つて行なう飛行の方式

二 前号に規定する飛行以外の航空交通管制区における飛行を第九十六條第一項の規定により運輸大臣が経路その他の飛行の方法について与える指示に常時従つて行なう飛行の方式

第二條中第十六項を削り、第十七項を第十六項とし、第十八項から第二十一項までを一項ずつ繰り上げる。

第十一條中「第十條第一項又は前條第二項の」を「有効な」、「受けたもの」を「受けているもの」に改め、同條に次の二項を加える。

2 航空機は、その受けている耐空証明において指定された航空機の用途又は運用限界の範囲内でなければ、航空の用に供してはならない。

3 第一項ただし書の規定は、前項の場合に準用する。

第十六條第四項を同條第五項とし、同條第三項中「前項を」第二項に改め、同項を同條第四項とし、同條第二項の次に次の一項を加える。

3 第十一條第一項ただし書の規定は、第一項本文の場合に準用する。

2 第十一條第一項ただし書の規定は、前項本文の場合に準用する。

第二十條を次のように改める。

(騒音基準適合証明)

第二十條 運輸大臣は、申請により、航空機の種類、装備する発動機の種類及び最大離陸重量の範囲が運輸省令で定めるものである航空機で第二十條第一項の耐空証明を受けているものについて騒音基準適合証明を行なう。

2 騒音基準適合証明は、運輸省令で定める航空機の運用限界を指定して行なう。

3 運輸大臣は、第一項の申請があつたときは、当該航空機の騒音が、運輸省令で定める基準に適合するかどうかを検査し、これに適合すると認めるときは、騒音基準適合証明をしなければならぬ。

4 騒音基準適合証明は、申請者に騒音基準適合証明書を交付することによつて行なう。

第二十條の次に次の四條を加える。

第二十條の二 前條第一項に規定する航空機は、有効な騒音基準適合証明を受けているものでなければ、航空の用に供してはならない。

2 航空機は、その受けている騒音基準適合証明において指定された航空機の運用限界の範囲内でなければ、航空の用に供してはならない。

3 第十一條第一項ただし書の規定は、前二項の場合に準用する。

第二十條の三 左に掲げる航空機は、前條第一項の規定にかかわらず、騒音基準適合証明を受けないでも、航空の用に供してもよい。

一 第二十條第一項の運輸省令の制定又は改正があつた場合において、その施行の際現に耐空証明を受けており、新たに同項に規定する航空機に該当することとなる航空機で、その騒音が同條第三項の基準に適合するように改造することが困難であると運輸大臣が認定した型式の航空機であるもの

二 第二十條第一項の運輸省令の制定又は改正があつた場合において、その施行後に耐空証明を受けた前号の型式の航空機で、その型式について、当該型式の航空機と同等又はこれ

に準ずる輸送能力及び性能を有し、かつ、その騒音が同條第三項の基準に適合する他の型式の航空機が実用化されていらないと運輸大臣が認定した航空機であるもの

2 第二十條第三項の運輸省令の改正により同項の基準が強化された場合において、その施行前に受けた騒音基準適合証明は、なおその効力を有する。ただし、その騒音が同項の強化された基準に適合するように改造することが困難でないとして運輸大臣が認定した型式の航空機について受けた騒音基準適合証明については、この限りでない。

3 第二十條第三項の運輸省令の改正により同項の基準が強化された場合において、前項の規定によりその受けた騒音基準適合証明がなお効力を有することとされた航空機及びこれと同一の型式の航空機についてその後行なう騒音基準適合証明に係る同條第三項の基準は、なお従前の例による。

(騒音基準適合証明の効力の停止等)

第二十條の四 運輸大臣は、第二十條第三項、次條第一項又は第四百三十四條第二項の検査の結果、当該航空機又は当該型式の航空機の騒音が第二十條第三項の基準に適合せず、又は当該航空機若しくは当該型式の航空機に係る耐空証明の有効期間の満了前に同項の基準に適合しなくなるおそれがあると認めるときは、当該航空機又は当該型式の航空機の騒音基準適合証明の効力を停止し、若しくは有効期間を定め、又は同條第二項の規定により指定した運用限界を変更することができる。

2 騒音基準適合証明は、当該騒音基準適合証明に係る航空機の耐空証明の有効期間が満了し、又は当該耐空証明が失効したときは、その効力を失う。

(騒音関係修理改造検査)

第二十條の五 騒音基準適合証明のある航空機の使用者は、当該航空機について運輸省令で定める騒音に影響を及ぼすおそれのある修理又は改

造をした場合には、運輸大臣の検査を受け、これに合格しなければ、これを航空の用に供してはならない。

2 第十一條第一項ただし書の規定は、前項の場合に準用する。

3 運輸大臣は、第一項の検査の結果、当該航空機の騒音が第二十條第三項の基準に適合すると認めるときは、これを合格としなければならない。

4 第二十條の三第三項の規定は、第一項の検査を行なう場合の第二十條第三項の基準について準用する。

第二十一條中「及び型式証明書」を「型式証明書及び騒音基準適合証明書」に、「及び予備品証明」を「予備品証明、騒音基準適合証明及び前條第一項の検査」に改める。

第二十八條第三項中「以下同じ。」を削る。

第三十四條第一項及び第二項を次のように改める。

事業用操縦士又は自家用操縦士の資格についての技能証明を有する者は、その使用する航空機の種類に係る左に掲げる飛行の技能について運輸大臣の行なう計器飛行証明を受けていないければ、左に掲げる飛行を行なつてはならない。

一 計器飛行

二 計器飛行以外の航空機の位置及び針路の測定を計器にのみ依存して行なう飛行(以下「計器航行法による飛行」という。)で運輸省令で定める距離又は時間をこえて行なうもの

三 計器飛行方式による飛行

2 左に掲げる操縦の練習を行なう者に対しては、その使用する航空機を操縦することができ、当該航空機の種類に係る操縦の教育の技能について運輸大臣の行なう操縦教育証明を受けている者(以下「操縦教員」という。)でなければ、操縦の教育を行なつてはならない。

一 定期運送用操縦士、上級事業用操縦士、事業用操縦士又は自家用操縦士の資格についての技能証明(以下「操縦技能証明」という。)を受

けていない者が航空機（第二十八条第三項の運輸省令で定める航空機を除く。次号において同じ。）に乗り組んで行なう操縦の練習

二 操縦技能証明及び航空身体検査証明を有する者が当該技能証明について限定をされた種類以外の種類の航空機に乗り組んで行なう操縦の練習

第三十五条第一項を次のように改める。

第二十八条第一項及び第二項の規定は、左に掲げる操縦の練習のために行なう操縦については、適用しない。

一 前条第二項第一号に掲げる操縦の練習で、当該練習について運輸大臣の許可を受け、かつ、操縦教員の監督の下に行なうもの

二 前条第二項第二号に掲げる操縦の練習で、操縦教員の監督の下に行なうもの

三 操縦技能証明及び航空身体検査証明を有する者が当該技能証明について限定をされた種類の航空機のうち当該技能証明について限定をされた等級又は型式以外の等級又は型式のものに乗り組んで行なう操縦の練習で、当該航空機を操縦することができ、技能証明及び航空身体検査証明を有する者の監督（当該航空機を操縦することができ、技能証明を有する者の監督を受けることが困難な場合にあつては、当該航空機を操縦することができ、知識及び能力を有すると認めて運輸大臣が指定した者の監督）の下に行なうもの

第三十五条第四項中「第一項の許可」を「第一項第一号の許可」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項中「第一項」を「第一項第一号」に改め、同項を同条第四項とし、同条第二項中「前項」を「第一項第一号」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 前項各号の操縦の練習の監督を行なう者は、当該練習の監督を運輸省令で定めるところにより行なわなければならない。

第三十五条の次に次の一条を加える。
(計器飛行等の練習)

第三十五条の二 第三十四条第一項の規定は、事業用操縦士又は自家用操縦士の資格についての技能証明及び航空身体検査証明を有する者でその使用する航空機の種類について計器飛行証明を受けていないものが同項各号に掲げる飛行（以下「計器飛行等」という。）の練習のために行なう飛行で、左に掲げる者の監督の下に行なうものについては、適用しない。

一 当該航空機を操縦することができる技能証明及び航空身体検査証明を有し、かつ、当該技能証明が事業用操縦士又は自家用操縦士の資格に係るものである場合は当該航空機の種類について計器飛行証明を有する者

二 地上物標を利用して航空機の位置及び針路を知ることができ、飛行の練習を行なうときは計器航行法による飛行の練習を行なうときは、当該航空機を操縦することができ、技能証明及び航空身体検査証明を有する者

三 当該航空機を操縦することができ、技能証明を有する者の監督を受けることが困難な場合は、当該航空機を使用して計器飛行等を行なうことができない知識及び能力を有すると認めて運輸大臣が指定した者

2 前条第二項の規定は、計器飛行等の練習の監督を行なう者について準用する。

第三十六条中「及び前条の許可」を「第三十五条第一項第一号の許可並びに同項第三号及び前条第一項第三号の指定」に改める。

第五十七条ただし書、第五十八条第三項及び第五十九条ただし書中「第十一号但書」を「第十一号第一項ただし書」に改め、同条に次の一項を加える。

2 第二十条第一項に規定する航空機（第二十条の三第一項各号に掲げる航空機を除く。）には、前項各号に掲げる書類のほか、騒音基準適合証明書書を備え付けなければならない。これを航空の用に供してはならない。ただし、第二十条の二第三項において同条第一項の場合に準用する第十一号第一項ただし書の規定による許可を受けた場合

は、この限りでない。

第六十条を次のように改める。
(航空機の姿勢等を測定するための装置)

第六十条 航空機は、運輸省令で定めるところにより航空機の姿勢、高度、位置又は針路を測定するための装置を装備しなければならない。計器飛行等を行なう場合は、この限りでない。

第六十二条を削り、第六十一条を第六十二条とし、第六十条の次に次の二条を加える。
(航空交通管制区等における航行を行なうための装置)

第六十一条 航空機は、運輸省令で定めるところにより無線電話、航空交通管制用自動応答装置その他の航空交通の安全を確保するための装置を装備しなければならない。航空交通管制区又は航空交通管制制において航行してはならない。ただし、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

(航空運送事業の用に供する航空機の装置)
第六十一条の二 航空運送事業の用に供する航空機は、運輸省令で定めるところにより無線電話（前条の規定により装備する場合を除く）、計器着陸装置を利用するための装置及び雲の状況を感知するためのレーダーを装備しなければならない。ただし、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

2 航空運送事業の用に供する航空機は、運輸省令で定めるところにより、飛行記録装置その他の航空機の運航の状況を記録するための装置を装備し、及び作動させなければならない。これを航空の用に供してはならない。ただし、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

3 航空運送事業を経営する者は、運輸省令で定めるところにより前項の装置による記録を保存しなければならない。

第六十六条第一項の表中「第六十条の規定により無線設備（運輸省令で定めるものを除く。）を設置しなければならない」を「第六十条、第六十一条又は第六十一条の二第二項の規定により無線設備（受信のみを目的とするものを除く。）を装備して飛行し、又は航行する」に改め、「認められるもの」の下に「並びに慣性航法装置その他の運輸省令で定める航空機の位置及び針路の測定並びに航路上の資料の算出のための装置を装備するもの」を加える。

又は第六十一条の二第二項の規定により無線設備（受信のみを目的とするものを除く。）を装備して飛行し、又は航行する」に改め、「認められるもの」の下に「並びに慣性航法装置その他の運輸省令で定める航空機の位置及び針路の測定並びに航路上の資料の算出のための装置を装備するもの」を加える。

第六十七条第二項中「航空機乗組員（航空機に乗り組んでその運航に従事する航空従事者をいう。以下同じ。）は、」を「航空従事者は、航空機に乗り組んで」に改める。

第六十八条中「その使用する航空機の航空機乗組員を航空機の運航」を「航空従事者をその使用する航空機に乗り組ませて航空業務」に改める。

第六十九条中「航空機乗組員」の下に「航空機に乗り組んで航空業務を行なう者をいう。以下同じ。」を加える。

第七十一条の次に次の一条を加える。
(操縦者の見張り義務)

第七十一条の二 航空機の操縦を行なっている者（航空機の操縦の練習をし又は計器飛行等の練習をするためその操縦を行なっている場合で、その練習を監督する者が同乗しているときは、その者）は、航空機の航行中は、第九十六条第一項の規定による運輸大臣の指示に従っている航行であるとなしにかかわらず、当該航空機外の物件を視認できない気象状態の下にある場合を除き、他の航空機その他の物件と衝突しないように見張りをしなければならない。

第七十五条を次のように改める。
第七十五条 機長は、航空機の航行中、その航空機に急迫した危険が生じた場合には、旅客の救助及び地上又は水上の人又は物件に対する危険の防止に必要な手段を尽くさなければならない。

第七十六条第一項第四号を同項第五号とし、同項第三号の次に次の一号を加える。
四 他の航空機との接触
第七十六条の次に次の一条を加える。
第七十六条の二 機長は、飛行中他の航空機との

衝突又は接触のおそれがあったと認めるときは、運輸省令で定めるところにより運輸大臣にその旨を報告しなければならない。

第八十二条に次の二項を加える。

2 航空機は、航空交通管制区内にある航空路の空域(第九十四条の二第一項に規定する特別管制空域を除く。)のうち運輸大臣が告示で指定する航空交通がふくそうする空域を計器飛行方式によらないで飛行する場合は、高度を変更してはならない。ただし、左に掲げる場合は、この限りでない。

一 離陸した後引き続き上昇飛行を行なう場合

二 着陸するため降下飛行を行なう場合

三 悪天候を避けるため必要がある場合であつて、当該空域外に出るいとまがないとき、又は航行の安全上当該空域内での飛行を維持する必要があるとき。

四 その他やむを得ない事由がある場合

3 運輸大臣は、前項の空域(以下「高度変更禁止空域」という。)ごとに、同項の規定による規制が適用される時間を告示で指定することができる。

第八十二条の次に次の一条を加える。

(航空交通管制等における速度の制限)

第八十二条の二 航空機は、左に掲げる空域においては、運輸省令で定める速度をこえる速度で飛行してはならない。ただし、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

一 航空交通管制区

二 第九十六条第三項第四号に規定する進入管制区のうち航空交通管制区に接続する部分の運輸大臣が告示で指定する空域

第八十七条第一項中「航空機乗組員」を「航空従事者」に改める。

第九十一条の見出しを「(曲技飛行等)」に改め、同条中「五千メートル(七千三百メートル)以上の高さの空域にあつては、八千メートル」を「運輸省令で定める距離」に、「その他の曲技飛行」を「その他の運輸省令で定める曲技飛行、航空機の試験を

する飛行又は運輸省令で定める著しい高速の飛行(以下「曲技飛行等」という。)」に、「航空路」を「航空交通管制区」に改め、同条に次の一項を加える。

2 航空機が曲技飛行等を行なうときは、

は、当該航空機の操縦を行なつている者(航空機の操縦の練習をするためその操縦を行なつていない場合で、その練習を監督する者が同乗しているときは、その者)は、あらかじめ当該飛行により附近にある他の航空機の航行の安全に影響を及ぼすおそれがないことを確認しなければならない。

第九十二条から第九十五条までを次のように改める。

(操縦練習飛行等)

第九十二条 航空機は、航空交通管制区又は航空交通管制区において、左に掲げる飛行(曲技飛行等を除く。)を行なつてはならない。ただし、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

一 操縦技能証明(自衛隊法(昭和二十九年法律第六十五号)第七十五条の規定に基づき定められた自衛隊の使用する航空機に乗り組んで操縦に従事する者の技能に関する基準による操縦技能証明に相当するものを含む。次号において同じ。)を受けていない者が航空機に乗り組んで操縦の練習をする飛行

二 操縦技能証明を有する者が当該操縦技能証明について限定をされた範囲の航空機以外の航空機に乗り組んで操縦の練習をする飛行

三 航空機の姿勢をひんばんに変更する飛行その他の航空交通の安全を阻害するおそれのある飛行で運輸省令で定めるもの

2 前条第二項の規定は、航空機が前項第三号に掲げる飛行(これに該当する同項第一号又は第二号に掲げる飛行を含む。)を行なうとする場合に準用する。

(計器飛行及び計器航法による飛行)

第九十三条 航空機は、地上物標を利用してその位置及び針路を知ることができるときは、計器

飛行又は計器航法による飛行を行なつてはならない。

(計器象状態における飛行)

第九十四条 航空機は、計器象状態においては、航空交通管制区又は航空交通管制区にあつては計器飛行方式により飛行しなければならない。ただし、予測することができない急激な天候の悪化その他のやむを得ない事由がある場合又は運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

(計器飛行方式による飛行)

第九十四条の二 航空機は、航空交通管制区又は航空交通管制区のうち運輸大臣が告示で指定する空域(以下「特別管制空域」という。)においては、計器飛行方式によらなければ飛行してはならない。ただし、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

2 第八十二条第三項の規定は、前項の規定による規制について準用する。

(航空交通管制区における飛行)

第九十五条 航空機は、航空交通管制区においては、左に掲げる飛行以外の飛行を行なつてはならない。ただし、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

一 当該航空交通管制区に係る飛行場からの離陸及びこれに引き続き飛行(当該航空交通管制区外に出た後再び当該航空交通管制区において行なう飛行を除く。)

二 当該航空交通管制区に係る飛行場への着陸及びその着陸のための飛行

第九十六条に次の一項を加える。

3 航空機は、左に掲げる航行を行なう場合は、第一項の規定による運輸大臣の指示を受けるため、運輸省令で定めるところにより運輸大臣に連絡したうえ、これらの航行を行なわなければならない。

く上昇飛行

二 航空交通管制区に係る飛行場への着陸及び当該航空交通管制区におけるその着陸のための降下飛行

三 前二号に掲げる航行以外の航空交通管制区における航行

四 第一号に掲げる飛行に引き続き上昇飛行又は第二号に掲げる飛行に先行する降下飛行が行なわれる航空交通管制区のうち運輸大臣が告示で指定する空域(以下「進入管制区」という。)における計器飛行方式による飛行

五 前号に掲げる飛行以外の航空交通管制区における計器飛行方式による飛行

六 航空交通管制区内の特別管制空域における第九十四条の二第一項ただし書の許可を受けて計器飛行方式によらない飛行

第六章中第九十九条の次に次の一条を加える。(飛行に影響を及ぼすおそれのある行為)

第九十九条の二 何人も、航空交通管制区、高度変更禁止空域又は航空交通管制区内の特別管制空域における航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのあるロケットの打上げその他の行為(物件の設置及び植栽を除く。)で運輸省令で定めるものをしてはならない。ただし、運輸大臣が、当該行為について、航空機の飛行に影響を及ぼすおそれがないものであると認め、又は公益上必要やむを得ず、かつ、一時的なものであると認めて許可をした場合は、この限りでない。

2 前項の空域以外の空域における航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある行為(物件の設置及び植栽を除く。)で運輸省令で定めるものにより、あらかじめ、その旨を運輸大臣に通報しなければならない。

第三百三十一条中「及びその航空機の」を「、騒音及び」に、「第十一條」を「第十一條第一項若しくは第二項、第二十条の二第一項若しくは第二項、第二十条の三第一項」に、「又は第九十五条」を「第九十二条第一項、第三百三十四条第一項、第四百十

三条又は第五十條に改め、「耐空証明書」の下に「第二十條第一項の規定による騒音基準適合証明、同条第四項の騒音基準適合証明書」を加える。

第三百三十四條の二を削る。

第三百三十五條の表五の項の次に次のように加える。

五の二	第二十條第一項	三十八万三千三百円。ただし、本邦の騒音基準適合証明を、外において検査を行なう場合は、三十八万三千三百円の範囲内で政令で定める金額に政令で定める金額を加算した額
五の三	第二十條の五第	二十七万四千九百円。ただし、本邦外において検査を行なう場合は、二十七万四千九百円の範囲内で政令で定める金額に政令で定める金額を加算した額

第三百三十五條の表九の項中「第三十五條」を「第三十五條第一項第一号」に改め、同表十の項中「耐空証明書」の下に「騒音基準適合証明書」を加える。

第三百三十七條第三項第一号を次のように改める。

一 第九十四條ただし書、第九十四條の二第一項ただし書、第九十五條ただし書、第九十六條第一項及び第三項並びに第九十七條第一項に規定する事項であつて、政令で定める飛行場の航空交通管制圏及びこれに接続する政令で定める進入管制圏に係るもの

第九章中第三百三十七條の次に次の一条を加える。

(経過措置)

第三百三十七條の二 この法律の規定に基づき運輸省令を制定し、又は改廃する場合においては、運輸省令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)を定めることができる。

第四百四十三條第一号中「第十一條」を「第十一條第一項又は第二項」に改め、「受けないで」の下に「又は耐空証明において指定された用途若しくは

は運用限界の範囲をこえて」を加え、同条に次の二号を加える。

四 第二十條の二第一項又は第二項の規定に違反して、騒音基準適合証明を受けないで、又は騒音基準適合証明において指定された運用限界の範囲をこえて、当該航空機を航空の用に供したとき。

五 第二十條の五第一項の規定に違反して、同項の規定による検査に合格しないで、当該航空機を航空の用に供したとき。

第四百四十五條第四号中「第五十九條」を「第五十九條第一項又は第二項」に改め、同条第五号中「無線設備を設置しない」を「航空機を航空の用に供した」に改め、同条第六号中「高度、位置又は針路を測定するための装置を装備しない」を「航空機を飛行させた」に改め、同条第七号を削り、同条第六号中「第六十一條」を「第六十二條」に改め、同条第七号を削り、同条第五号の次に次の四号を加える。

六 第六十一條の規定に違反して、航空交通の安全を確保するための装置を装備しないで、航空機を航行させたとき。

六の二 第六十一條の二第一項の規定に違反して、無線電話、計器着陸装置を利用するための装置又は雲の状況を探知するためのレーダーを装備しないで、航空機を航行させたとき。

六の三 第六十一條の二第二項の規定に違反して、航空機の運航の状況を記録するための装置を装備しないで、又はこれを作動させないで、航空機を航空の用に供したとき。

六の四 第六十一條の二第三項の規定に違反して、航空機の運航の状況を記録するための装置による記録を保存しなかつたとき。

第四百四十五條第十一号中「航空機乗組員を航空機の運航」を「航空従事者を航空業務」に改める。

第四百五十條第一号の三「計器飛行」を「計器飛行等」に改め、同号の次に次の一号を加える。

一の四 第三十五條第二項(第三十五條の二第二項において準用する場合を含む。)の規定に

違反して、操縦の練習又は計器飛行等の練習の監督を行なつた者

第五百五十條第四号中「第三十五條第四項」を「第三十五條第五項」に改め、同条第九号及び第十号を削り、同条第十一号を同条第九号とし、同条に次の一号を加える。

十 第九十九條の二第二項の規定に違反して、航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある行為で同項の運輸省令で定めるものをした者

第五百五十二條中「自己の指揮する航空機を去つた」を「旅客の救助又は人若しくは物件に対する危険の防止に必要な手段を尽くさなかつた」に改める。

第五百五十四條第一項第二号中「第八十條から第八十三條まで」を「第八十條、第八十一條、第八十二條第一項若しくは第二項、第八十三條の二又は第八十三條」に改め、同項第五号中「第九十一條」を「第九十一條第一項」に、「曲技飛行」を「曲技飛行等」に改め、同号の次に次の二号を加える。

五の二 第九十一條第二項(第九十二條第二項において準用する場合を含む。)の規定に違反して、確認しなかつたとき。

五の三 第九十二條第一項の規定に違反して、航空機を運航したとき。

第五百五十四條第一項第六号中「第九十四條」を「第九十三條」に改め、「計器飛行」の下に「又は計器飛行による飛行」を加え、同項第六号の二「第九十四條の二」を「第九十四條の二第一項」に改め、同条を同項第六号の三とし、同項第六号の次に次の一号を加える。

六の二 第九十四條の規定に違反して、計器気象状態において航空機を運航したとき。

第五百五十四條第一項第七号中「計器飛行方式により」を「航空交通管制圏において」に改め、同項第八号の次に次の一号を加える。

八の二 第九十六條第三項の規定による連絡をせず、又は虚偽の連絡をしたとき。

第五百五十九條中「第七」の下に「第六十四三條」を加える。

第六百六十一條第三号中「第三百三十四條の二」を「第九十九條の二第二項」に改める。

別表中「第十九條本文」を「第十九條第一項本文」に改める。

附則

(施行期日)
1 この法律は、公布の日から起算して三月を経過した日から施行する。

(経過措置)
2 この法律の施行前に受けた計器飛行証明は、航空機の種類を飛行機に限定した改正後の第三十四條第一項の規定による計器飛行証明とみなす。

3 改正前の第三十五條第一項の規定によりした許可は、改正後の第三十五條第一項第一号の規定によりした許可とみなす。

4 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(運輸省設置法の一部改正)
5 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。

第二十八條の二第一項第四号の次に次の一号を加える。

四の二 航空機の騒音基準適合証明に関すること。

第五十五條の二第三号の次に次の一号を加える。

三の二 航空機の騒音基準適合証明に関すること。

(電波法の一部改正)
6 電波法(昭和二十五年法律第百三十一号)の一部を次のように改正する。

第六條第四項中「第六十條各号の一に該当する」を「第六十一條又は第六十一條の二第一項の規定により無線設備を設置しなければならぬ」に改める。

第十三條第二項中「第六十條に掲げる場合に該当する」を「第六十一條又は第六十一條の二第一項の規定により無線設備を設置しなければならぬ」に改める。

らない」に改める。

(日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定及び日本国における国際連合の軍隊の地位に関する協定の実施に伴う航空法の特例に関する法律の一部改正)

7 日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定及び日本国における国際連合の軍隊の地位に関する協定の実施に伴う航空法の特例に関する法律(昭和二十七年法律第二百三十二号)の一部を次のように改正する。

第二項中「第二十条第一項」を「第二十条の二」に改める。

(自衛隊法の一部改正)

8 自衛隊法の一部を次のように改正する。

第七十七条第一項中「第二十条第一項」を「第二十条の二」に改め、「第九十五条」を削り、同条第四項中「第七十九条から第八十一条まで」を「第七十六条の二、第七十九条から第八十一条まで、第八十二条第二項、第八十二条の二に、「及び第九十一条」を、「第九十一条、第九十二条(第一項第三号に係る部分に限る。及び第九十九条の二第一項)に改め、「従事する者」の下に「並びに自衛隊の行なう同法第九十九条の二第一項に規定する行為」を加える。

(交通安全対策基本法の一部改正)

9 交通安全対策基本法(昭和四十五年法律第百十号)の一部を次のように改正する。

第二条第九号中「第六十七条第二項」を「第六十九条」に改める。

理由

航空機の高速度化及び航空交通量の増大に伴い、航空交通の安全を確保するとともに、航空機の騒音の減少を図るため、航空機の運航方法に関する

規制を強化し、航空機に装備すべき装置の範囲を拡大し、騒音基準適合証明制度を定める等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

運輸委員會議録第二号中正誤

ページ	段行	誤	正
二	一末	おいきたい	いきたい
二	二五	構成	構成
六	四(三)	泥土土、	泥土、
九	三三	いたしまし	いたしま
九	四末	と思	と思う
三	三二	絶体	絶対
三	三四	絶体	絶対
三	二八	航空者	航空省
三	二末	せの	その
六	一二	現在の	現在