

第七十五回國會議衆
運輸委員會議錄
第八號

昭和五十年三月十四日(金曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 木部 佳昭君

理事 加藤 六月君

理事 佐藤 守良君

理事 增岡 博之君

理事 三浦 久君

石井 一君

關谷 勝利君

宮崎 茂一君

兒玉 末男君

梅田 勝君

石田幸四郎君

河村
勝君

國務大臣

運輸大

政府委員

防衛庁参

運輸省航空

運輸省航空
部長

下の出席者

防範寧長官

防衛審議官

防衛庁防衛

用課長

防衛庁 経理
査課長

外務省ア

局外務参事

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号）

○木部委員長 これより会議を開きます。

航空法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

たということは一体どういうことなのか。大臣
まずこの経緯を、運輸省は運輸省なりに、大臣は
大臣なりにお考えだと思ふのでありますけれど
も、――経過はわかっていますよ、どうなつてど
うなつてということとは。だけれども、実質的な審
議に入れなかつた理由というのはいくどどこにあつ
たのか、お答えください。

私は、四十六年の雲石事件直後にせつつかの検討委員会を設けられ、短時間に、しかも鋭意これと取り組んで成案を得て四十七年に提案というものが、まるまる三年間目の目を見ずに来たということは、これは、考えられることとしては、今回の法案の内容で明らかなように、騒音の規制についてもある程度の前進が見られるし、特に管制を

す。齊藤正男君。
○齊藤（正）委員 あえて懸案のと申しますけれども、航空法の審議がいよいよ始まるわけでございます。昭和四十七年三月、第六十八国会において政府提案をされ、第七十国会まで継続審議になっておりました。四十七年十一月衆議院解散によって審議未了という立場に追い込まれ、そうして四十八年三月七十一国会に再提出され第七十五国会まで継続審議という形で持ち込まれてきています。四十七年三月から五十年三月までまるまる三年間あるいは継続審議にされたりあるいは衆議院解散によって廃案にされたり、また再提出されたりということでありまして、思い出しても非常に残念なことであります。あの岩手県紫波町に

いまして、先般その判決が出たわけでございますが、われわれといたしましては、判決による刑事責任がいずれにあるかということの前に、あの重大な事故を起こしましたことに深く思いをいたしまして、その後専門家の御意見等、いろいろ調査会等の御意見も得まして、そして空の交通秩序の第一層の確立を図ろうということで、航空法の改正案を持ったわけでございますが、航空の安全あるいは騒音の防止等に関して、かなり専門家の意見を入れて法案をつくって、御提出をいたしまして御審議をいただいたわけでございますが、ところろろが残念ながら今日まで成立を見ずに今国会になつたということは、私たちとしても、一日も早い成立と、これによる航空事故防止のための法案として一刻も早い実施を希望しておったのでございませう。

めた、自衛隊機の一括管制というようなことについても前進があるし、特に航行の安全を目指して管制体制の整備というような点についても前進が見られるし、なぜこういう意義のある大切な法律案が国会の正式な審議の場にならなかったのかという点について不思議に思うわけなんです。国会の事情というならば、国鉄運賃法がかつてきたりして審議の時間がなかったというようなこともあり、あるいは言えるかと思うのでありますけれども、しかし、いま静かに振り返ってみれば、ある程度期間内に国鉄運賃法等は参議院へ送って、衆議院はあいっていたと言っても私は言い過ぎではないと思うわけなんです。もし、衆議院を通つても参議院で成立する見込みがないからやめたというのならそれまででありますけれども、精力的に審議

今日の会議に付した案件

官の責任はいま絶対多数を持つてゐる自由民主党の掌握してゐるところですから、言いかえれば、自由民主党の御都合で法案が長いこと目の目を見なかつたということにもなり得るじやありませんか。その他いろいろの事情とおっしゃることはわかりませんが、私は、事人命に關し、一たん事故が起れば大変な、人命を含めた損傷が生まれるのであらう航空機事故の対策を一刻も早く十分なものにしたいという気持ちは国民の願望であつたと思つてあります。にもかかわらず、今日よく審議のルートに乗つたということはきわめて憂慮すべきことであり、遺憾なことだと思つてあります。その点いろいろの事情があつて、あるいは国会その他の事情があつてという言い方だけでは納得できないのでありますけれども、航空局長も少し具体的に、大臣の答弁を繰り返すなら要らぬです、所管の責任者として、航空局長として、どのようにお考えですか。

○中村(大)政府委員 先生御指摘の中に、この法案作成の過程はいしはその後においていろいろの内容について異論があつたのではないかと、いふ御発言があつたように承つたわけでございますけれども、この点につきましては、そもそもこの法案の作成の前に検討委員会を開いたわけ、この委員の中にはエアラインの代表も、それから当然防衛庁からもお入りいただいて、そこで皆様で十分に議論を尽くしていただいてこのような結論を得たわけでございます。私も申し上げたように結論を出すまでのたゞいま申し上げたような関係者の御努力に対しては感謝をいたしておるということでございます。したがつて、この内容につきましては何らの議論というものもございません。第六十八回国会以来三年間この法案が目の目を見なかつたということについては、われわれといたしましてもいろいろ反省をいたしておるわけでございます。この中にはこの安全法規以外についてももう少し全般的な全面的な改正をという声も実はあつたわけでございます。そういう面での御意見があつたことは確かだ

ございます。私もといたしましては、とにかく今回の法案が御審議をいただけるということ、これによつて安全が確保される、規制面が前進するということを中心から喜んでゐる次第でございます。

○齊藤(正)委員 これ以上申し上げませんけれども、のど元過ぎれば熱さを忘れるという言葉がございまして、あれほど全国民が驚き悲しんだ事故の直後に、何としても航空法の一部改正をという熱意で短時間に精力的に取り組んで、しかもかなり前進だといふ案ができたのに三年間まるつきりこれが審議をされずに、しかも現行法でやつてきたといふことは、大臣のおっしゃるとおりいろいろの理由があつたといふことは事実だろふと思つておられるけれども、それにして三年間のうちになお一部を補強し追加をしたといふようなことが行われたならいざ知らず、もとのままで出てきたといふことになりまして、やはり現行法でも結構やれるのか、どこに航空法の一部を改正する必要があるのかといふことも、へ理屈のようでありまして、政府はよく行政指導とか内部処理とかいふようなことを言ひますけれども、そういうことで法改正の手だてとして十分だといふならば、何もわれわれもたびたび継続審議にしたりといふようなことはやらなかつたはずであります。そういう意味から申し上げまして、いずれにしても政府の責任とか国会の責任とかいふことを抜きにして、本法が長い間お蔵入りをしていたといふことにつきましてはきわめて遺憾である、政府の怠慢もこの際追及しておきたいといふように思つておられます。

そこで次の質問に入りますけれども、第二条に航空機の規定がございまして、飛行機、ヘリコプター、グライダー、飛行船その他政令で定める航空の用に供することが出来る機器、こゝいうふうに説明をされております。飛行機、ヘリコプター、グライダー、飛行船、飛行機もヘリコプターもグライダーもわかるわけでありまして、一

体飛行船といふようなものが日本に何機あるかお調べになつたことはございまして、事務当局で結構です。

○中曾政府委員 現在わが国におきまして、いわゆる航空法上の飛行船と称せられるものは一機だけでございます。

○齊藤(正)委員 その一機はどこにあるか御存じですか。

○中曾政府委員 その飛行船の所有者はオリエンタル飛行船でございますが、現在ちよつと故障いたしまして、係留して修理中でございます。

○齊藤(正)委員 だから、それがどこに係留されておるか御存じですかといふことを聞いています。

○中曾政府委員 たゞいま現在のところ正確な情報は持つておりませんが、しばらく前の情報によりますれば、桶川といふところに係留いたしまして修理しておるといふふうに聞いておりました。

○齊藤(正)委員 余り正確な情報をおつかみになつていないようでありまして、それじや建造中の飛行船があるかないか御存じですか。

○中曾政府委員 たゞいま日本では、いわゆる航空法に適合するものはないといふふうに承知しております。

ならぬといふことになつておるわけでございますが、航空証明を出す前提といたしまして、申請者の方で申請書を出すということになつておりますが、そういう申請がたゞいまの段階では出ておりませんので、私もはそういうものは承知しておらぬわけでございます。

○齊藤(正)委員 たゞいま、この飛行船の建造が終つて、いよいよ試験飛行に入るといふ場合もその証明を必要としますか。試験飛行中は要らぬですか。

○中曾政府委員 試験飛行の場合は、航空法第十条のたゞし書きの「許可」といふ制度がございまして、その許可を出すことによつて飛行してらつておるといふことになつてゐるといふのが例でございます。

○齊藤(正)委員 時間がありませんので、また後ほど具体的に、委員会場で伺いたいと思ひます。

そこで、これは八十七条に飛ぶわけでありまして、けれども、「無操縦者航空機」といふのがありますね。第六十五条及び第六十六条の規定にかかわらず、操縦者が乗り組まないで飛行することができ、装置を有する航空機は、運輸大臣の許可を受けた場合には、これらの規定に定める航空機乗組員を乗り組ませないで飛行させることができる。いわゆる無人飛行機ですね。こんなもの日本にあるのですか。

○中曾政府委員 いわゆる航空法で申します航空機といふ形での無操縦者航空機といふものは現在存在していないといふふうに私も承知しております。

○齊藤(正)委員 日本の法律といふのは、対象のないものも規制するたゞいまといふのがあつたのですか、それとも、日本の国内法に基づき、外国機もこれは制約される部分がありますから、外国の無人飛行機が日本へ来ることを予想して、この無操縦者航空機といふのは一條を設けられてゐるのですか。いかがですか。

○中村(大)政府委員 この八十七条に相当する

わゆる航空機の範疇に入つて、しかも操縦者のいない、こういう航空機は現在まだ日本にはございませぬことは確かでございます。ただ、科学技術が非常に発達いたしております、現に全くだれも乗らないいわゆる無人飛行機というものは、もうすでに開発されつつあるわけでございます。したがって、いよいよ航空機の範疇に入つて、しかも無操縦者というものが、当然この技術の開発に伴つて存在の可能性があるということで、そういうものの出現をした場合の規制をこの八十七条で考えたわけでございます。

○齊藤(正)委員 外国にあるので、わが国でも開発される可能性がある、そのときに間に合うように設けておいてあるんだ、こういうことですか。

○中村(大)政府委員 わが国でこのような八十七条に該当する航空機が現実に存在する可能性がある、現実に出現する可能性がある、こういう前提で八十七条を設けたわけでございます。

○齊藤(正)委員 これは、航空法が誕生したときからずっとあるのです。改正のついでいろいろなことが行われましたけれども、別にあるときの改正でできたわけではない。かなり歴史的には古くからあるのですけれども、そのときからもうそういうことを予想して挿入された条項ですか。

○中村(大)政府委員 そのとおりでございます。

○齊藤(正)委員 私はどうもこれはずっと見て、ほかはいろい専門的でむずかしい点もたくさんあるし、あれですけれども、無操縦者航空機の項は航空法誕生のときからあつて、今日なおこれがずっとある、聞いてみれば、無操縦者航空機が近い将来誕生するかもしれないということを入れてあるのだと言つていい。これは何か外国の航空法を参考にして、比較的戦中、戦後、特に民間航空についてはプランクがありましたけれども、全くまねごとの一条ではないのか、生まれるであらう、生まれるかもしれないということを予想しての法律というのには他に例がないと思つての。将来予想されるものに対して一条を設ける、私が知っている限りでは、対象がないのに取り締まりなり

管理の法律があるというふうなことは聞いたことがない。もし無人航空機ができれば、法律にないから飛ぶのは待てである。直ちに航空法の一部を改正してやるからそれまで待てとか、いつ生まれるかわかりもしないものをちゃんと法律をつくつて待つていというふうなことは常識的にあるのですか。何かほかの法律で、たとえばこういうものもありまうというのを中村さん御存じですか、知つていたら教えてください。

○中村(大)政府委員 できる前から規定をつくつて待つておつたというわけでは決まっております。ただ航空法の全体の規定というものが、内容については非常に国際的ないわゆるICAOの条約なさいその付属書の基準を準用して決めておるわけでございまして、したがつて、そういう意味では非常に国際的な一つのレベルといひます。基準に準拠してゐるということが言えるわけで、そういう意味で決して外国のものをまねしてゐるわけでもないと思ふけれども、とにかく国際的な技術のレベルというものを一つ頭に入れたまして、そこから当然想定し得る限度において法的な措置を講じておいたということが真相かと存じます。

○齊藤(正)委員 世界のどこに無人飛行機があるのか、博覧などところで教えてください。政府委員、どなたでも結構です。防衛庁関係でも結構です。

○中村(大)政府委員 まことに申しわけございませぬけれども、現在どこの国にこのような該当する航空機があるかということについて調査を十分いたしておりませんので、早速調査をいたしまして、後刻御報告申し上げたいと思ひます。

○齊藤(正)委員 それは防衛庁の方も来ているから知つてゐるのです。運輸省だつて知つてゐるはずですよ。無人航空機がどこの国にあるか、少なくともアメリカにはあるでしょう。しかし、日本にはないのですよ、こんなものは。また近い将来こういうものが生まれるというふうなことを予想して法律を立てるといふのは私はどうしてもわ

からぬ。対象がないです、対象が。法律の対象になるものがないのに法律をつくるということがあるので。これは、まあ内閣法制局に来ていただけばよかったのですけれども、運輸省内ではこの航空法の立案の過程であるいは改正論議の中でこの項が何の問題にもならなかつたのですか。いかがですか。

○中村(大)政府委員 全般的に検討いたしたわけでございますけれども、この八十七条が特に問題になつたというところは聞いていないのでござい

○齊藤(正)委員 あなたはこの当時観光部長が何かやつておつて、検討なんて言つたつて、航空局長に最近なつて、そんな、内容を余り検討してないじゃないですか、この改正に当たつて。当時の航空局関係の皆さんはある程度検討したかもしれませぬけれども、今度できてきた成案についてはいろいろ御検討されたと思ふのだけれども、私も素人が見ると、あら不思議だな、対象がないのに条文があるということなんです。もしこれを強いて勘ぐれば、アメリカにある無人飛行機のために国内法を整備をしたんじゃないか、あるいは特に一項が設けられてゐるのではないか。御承知のように、アメリカの無人航空機というのはパイロットです。謀報のために使われている飛行機です。こんなもの、日本の航空法で取り締まろうといつたつて取り締まる方法ありやせぬ、これは。だから、これもけすの勘ぐりでの確な想像ではないと思ふ。そうすると、いよいよもつて、法体系上対象のないものを一条起こしてゐるということに私ははわからぬ。わかつたのは、近い将来生まれるかもしれない無人飛行機を対象に考えたのだということですから、もし仮に生まれたとしても、それは航空法で取り締まりの条項がないから飛行はしばらく待て、あるいは、直ちにそのとくに航空法の一部を改正するか、あるいは、政令、省令で臨時の措置として認めていくとか、幾らもやり方はあると思ふのだけれども、航空法誕生以来この条文があるということになるとどうして

わからぬ。ほかに何か思ひ出す、これに類した法律がありますということを、どなたでも結構ですけれども、答弁できますか。それなら私も納得します。

○木村(大)政府委員 お話を聞いておりますと、私も、もつともだなどという感じがするのでございませぬが、私も当時のことは知りませんので、当時の実情については御説明できないのですけれども、私たちがまずいぶん前から無人飛行機の研究というものは先進国でできておるといふことは知つておるわけでございませぬ。

そこで、こういう法律をつくりまうときには、ある程度その法律が長期にわたつて安定しておるというふうなことを考慮してつくるわけでございませぬが、恐らく航空機の研究、こういうものはもう日進月歩の形でございませぬので、立法当時、その遠くない将来において、日本においてはつくりなかつても、外国でつくつた無人飛行機が来る場合もあるかもしれない。そういうときに、いまお話しのように、取り締まりの規定がないから待つていふことも一つの行き方であらうかとも思ひます。また積極的に航空法の中に組み入れておきまして、航空安全のために取り締まりができるというふうなことを考えて法案の中に入れておきたい。一つ一つの考え方ではないかと思つてございませぬ。ことに国際航空というものは、これもまた日進月歩でございませぬので、各国のこういった航空法規の共通問題を研究いたしますところのICAO等ではやはりこういった問題が恐らく当時から議論は出ておると思ひますので、そういうことも考慮して恐らく組み入れてゐるのではないかと、これは私の推測でございませぬが、そういう感じがするわけでございませぬ。

○齊藤(正)委員 私も、やはり国際的な慣行の上から立つてICAO等の流れをくんだ一項であらう、それしか考えようがないのですよ、と思つておつたわけですね。大臣の答弁で、了解はできませんけれども、大変苦しい答弁だ、ということまで理解をいたします。

次に、防衛庁関係の方が見えてございまして、伺いたいと思ひますけれども、現行航空法で適用除外を受けていた自衛隊機が今次改正案ではどのように規制をされるのか。かなりの規制が条文化されております。その点をまず、羅列的に結構ですから説明してください。

○友藤説明員 お答えいたします。

今回提案されております航空法の一部改正案によりまして、主として自衛隊関係につきましては曲技飛行のほか、試験飛行でありますとかあるいは著しい高速の飛行、こういったものが航空交通管制区等において原則として禁止をされる。また、航空交通管制区あるいは航空交通管制圏におきまして操縦練習飛行でありますとか、あるいは姿勢を頻りに変更いたします飛行でありますとか、こういったものが禁止されるというのが大きなところでございまして、そのほか、もう少し細かいところでは、たとえば航空機の運航にしましては、六十九条の最近の飛行経験なしの飛行の禁止あるいは七十条のアルコール飲料等の影響のもとにおける航空業務の禁止、あるいはこれは先ほど申し上げましたが、操縦訓練飛行の場所の規制、百五十四条の規定、それから事故調査関係、そういった点について適用になるわけでございまして。

○斎藤正委員 このうちで私は曲技飛行について伺いたいわけでありまして、航空自衛隊には曲技飛行専門のような班と言いますか、チームと言いますか、ございまして、盛んに曲技飛行をやっておられますけれども、これは現行法でも航空法の対象になっていないと思ひます。今日行われているあの曲技飛行が現行の航空法並びに改正案成立後の航空法に全く準拠してやられているのかどうか、いかがでございまして。

○友藤説明員 曲技飛行の関係でございまして、現在の航空法によりまして、人または人家の密集している地域の上空あるいは航空路、航空交通管制圏、こういったところでは曲技飛行は原則として禁止ということになっておるわけでございまして、したがって、自衛隊の航空機によりまして

曲技飛行につきましては、原則といたしまして訓練演習空域において行いますほか、防衛庁が設置をいたしております飛行場がございまして、こういった場所防衛庁が当該飛行場の空域の管制を当然担当いたしておりますコントロールがでるわけでございまして、そういったところの空域等におきまして、航空法九十一条に該当いたします場合には、運輸大臣の許可を受けまして、なおかつ管制機関の許可を受けまして、曲技飛行の実施をいたしておる場合がございまして。

○斎藤(正)委員 人または人家が密集している、これはきわめて漠然としていますね。一体一平方キロに人家が何戸あつて、そこに住民が何人住んでいるというような規定は全くないと思うのです。人または人家が密集しているとは一体どういうところを言うのですか。これは航空法本法的に。

○中村(大)政府委員 これはやはり何平方メートルに何軒以上というそういう基準はございせんけれども、やはり客観的に見まして例外を許可する場合に、やはり人家が密集しておつて、その上でそのような曲技飛行というものをいたすことがきわめて不適当な場所であるかどうかということ判断して、許可をするかしないかということ判断するということになるかと思ひますけれども、とにかく人家が密集していることになりまして、相当な市街地を形成いたしておつてそこにびつとりと家が建つておる、こういうような状況であらうかと思ひます。

○斎藤(正)委員 きわめてあいまいなんです。きわめてあいまいだ。それじゃもう一遍聞きますけれども、先ほど防衛庁関係の方が答弁しましたけれども、防衛庁が演習空域として設定している地域、それから防衛庁関係のベースを中心とした管制圏の範囲内の上空といったようなことはわかるわけですから、それ以外であつて防衛庁から運輸省に、こういう地域で曲技飛行をやりたいので特に許可を欲しいというような申請が最近出てきたのはいつですか。

○中村(大)政府委員 先生の御質問の趣旨は、い

わゆる新しい訓練空域というものについて防衛庁の方から要請があつたかどうか、こういうことと解してよろしいでしょうか。

○斎藤(正)委員 違ふのだよ。曲技飛行をやるに ついてやつてもいいという地域があるのですよ。運輸大臣の許可を求めずにやつてもいいという地域があるけれども、許可を求めなければやつてはいけないという地域でやりたいというので申請があつた最近の事例はどこか、こういうことを聞いているのです。

○中曾政府委員 最近でございまして、那覇の飛行場の上空でブルーインパルス隊の曲技飛行の展示飛行をやりたいので許可してくれという申請がございまして。

○斎藤(正)委員 私が申し上げたいのは、そういう場合はなるほど申請を出し許可をとつてやつておられるということではいいのでありますけれども、あのマッハ二程度のスピードと、あの轟音と、しかも全く異々相摩すというのです、飛行機の幅、飛行機の長さあるいは飛行機の高さ、それらの距離に匹敵するような形で、考えようによつてはみごとだと言へるかもしれないけれども、またきわめて危険な、しかも一メートル以上の上空から地上二、三百メートルの低空まで変幻自在な飛行をするわけであり、したがつて許されている演習空域なりあるいは管制空域でやつていると言ひますけれども、その空域から逸脱してないという保証は何にもないし、またそういう空域が人、人家の密集地帯を全部避けているということも言えないと思ひます。

たとえば、二、三日前の新聞にも「中学校の真上で飛行訓練 騒音で授業できぬ」豊橋市の高聖中学の上空の一件ですね。これは演習空域として航空自衛隊が設定している空域、ここでやる分には差し支えない、こういうことだと思ひますけれども、また私の浜松上空は、管制空域内か空域外かわかりませんよ。わかりませんけれども、かなり人家、人家が密集している上空でアクロバットをやるわけですから、われわれ素人にはわからない

わけです。したがつて、ああいうものが航空法の適用を受けてやっていると、それならば何でもやれるのだということであると非常に問題だと思ひわけですけれども、かなり御苦勞なさつておることは承知をいたしておりますが、もうあの種のものはおやめになったらいかがですか。ブルーインパルスなんて、源田サーカスなんという名前そのものが私は大きらいなんだけれども、ああいうものをおやめになったら、何か航空自衛隊なり防衛庁の訓練なりあるいは設置の趣旨に反するのですか。どうしても必要なものなんですか。いかがでございまして。

○菅沼政府委員 お答えいたします。

先生御指摘のブルーインパルスがいろいろ騒音を起すというお話でございまして、確かに浜松の基地の上で訓練をやつておりますが、当然その基地を存立させていくためには地元の方々の理解とか協力のもとにやらなければならぬというところで、騒音の影響等については常に配慮をいたしております。朝、夕、夜間はやらぬとか、あるいは全天が雲で覆われておりますような場合には音の減衰が小さいというようなことで、騒音を考慮して訓練を中止するとかあるいは飛行高度を可能な限り高くするというような自制をいたして行つておるわけでございまして、それで先生の御指摘ですと、ああいうものは要らぬのではないかと、こういうことでございまして、私どもの戦技研究班というところでございまして、いろいろの研究もいたさなければならぬし、高度の飛行技術というように必要を要するわけでございまして、非常にベテランのパイロットをもつて充てておりますので、今後とも事故を起さないように十分に配慮しながらやらしていただきたいと思います。

○斎藤(正)委員 もしおやりになるなら、太平洋上へ行つて、全く人家のないところでおやりになつたらいいがどうか。

(委員長退席、西銘委員長代理着席)

○友藤説明員 ブルーインパルスの訓練場所でございますが、御承知のように、非常に地上に低く接近をいたす関係上どうしても、太平洋等海面でございまして、目標がはっきりいたしませんで海中に突っ込んでしまふという様な危険も相当ございまして、地上の目標なり海岸線、こういったものがある程度はつきりいたしまして、目視で地上との間隔が十分つけられるような場所、こういったところがブルーインパルスと申しますか、こういった戦技訓練を行います場合の要件になつてきておりますので、そういった点で、できるだけそういった騒音等の被害を避けながら、かつそういった訓練上の要件を満たし得るところということで、私どもできるだけ努力をいたしてまいりたいと思ひます。

○斎藤(正)委員 時間がありませんで、私は、ああいうものはもうやめてもらいたい、どうしてもやるといふなら太平洋上の関係のないところでやつてほしいということだけ要望しておきます。七十一條の二に、見張り義務というのが新しくできまして、一体、今日の航空機で見張り義務をやつていないとお考えなのか。乗り物なら、幼児の三輪車から何だつて、乗る人は見張りますよ。見張らずに操縦なり運転ができる乗り物というものはないわけですか。あえてここに見張りの義務というのを設けた。しかし、今日のスピードの早い航空機で、見張ることによつて何か事故が避け得るというふうにお考えになつておられるとするならば、これは認識不足だと思ふのですけれども、どうしてここへ新たに見張り義務なんというものを設けたのですか。

○中村(大)政府委員 この見張り義務については、現行法におきましても、規定の仕方は必ずしも的確ではございませぬけれども、いわゆる見張りの義務というものが存在しておるといふふうにわれわれは考へておるわけでございます。零事故が起きた後に、事故調査委員会がいろいろ検討をいたした結果、政府に対して勧告がなされたわけでございますけれども、その中にもやはり、見

張り義務というものを法律で規定すべきであるというふうな勧告をいただいておりますのであります。われわれもいたしましては、高スピードで飛行する航空機でございまして、いわゆる有視界の状態におきましては、これは当然見張りをするによつて事故を未然に防止し得るといふふうに考へております。したがしまして、これはあるいは法律以前の問題であるかもしれせんけれども、当然のこととして操縦を行う者は見張りをしなければいけないということを法律に規定することが非常に意味があるというふうに考へておるわけでございます。

○斎藤(正)委員 そういう考へもありませんけれども、見張つていた、相手機が接近してきた、どうしようというのですか。直ちに回避のために上下なり左右の飛行経路の変更をせよ、こういうことだろふと思ふのですけれども、ジェット機のためには、大変なスピードで飛行しているわけですよ、見張つていて見つけたという段階ではもうおそいと言われているわけですか。しかも、私が懸念するのは、ここに新たに条項を設けて見張りの義務を課したにもかかわらず操縦士の不注意による事故だ、航空法違反だというように簡単に処理されることを心配するわけでありまして、そういう点について、いままで何か飛行機を操縦する皆さんは見張つていなかったんだというふうな印象も与へるし、どうも操縦士いじめだというふうにしか考へられませぬけれども、その懸念はないのか。

○中村(大)政府委員 この七十一條の二の見張り義務につきましては、罰則の適用がないわけでございます。したがしまして、この規定は、先ほど申し上げましたように、やはり当然、あるいは法律以前の問題としてでも、この見張りの義務というものが当然として課せられておるといふことをこの法律で明定したといふところに意味があるわけでございます。実際にこの見張りをするによつて、どの程度の距離でどの程度の気象状況のときに相手方の飛行機を認識し得るかどうかが

そして、そのときに回避の動作というものが可能かどうかといふことは、その状況、状況でやはりいろいろ差異がございまして、先ほど申し上げましたように、気象状況がよければ、普通の視力によつて認識し得る距離というものは、現在の航空機のスピードというものを考へまして、当然そこに回避の余裕はあるといふふうに考へられるわけでございます。この規定は、そういうふうな見張り義務を明定することによつて、とにかく衝突を防止するといふところにこのねらいがあるといふふうに御解釈いただきたいと思いますわけでございます。

○斎藤(正)委員 見解の相違が多分にありますけれども、時間がありませぬから……。

最後に、外国航空会社の方が国内における航空法の遵守並びにこの一部改正に伴う外国航空会社の規制といふことでちよつと伺いたいと思ふのですけれども、外国の航空会社といへども、わが国の空港を使う場合あるいはわが国の上空を飛ぶ場合は、国内航空法の規制を受けることは当然でありましよう。しかし、昨年末等にもありましたけれども、ノースウエストあるいはパンナム等々が労働組合との上になかなか長い間の争議もあつた。いろいろ調べてみると、大分でたらめな管理をやつておる。時間がありませんから具体的なことは一々申し上げませぬけれども、どうも運輸省は外国航空会社に対しては国内航空四社に対する規制よりも甘いんじゃないかというふうに考へられるのですけれども、全く同じように扱ふべきだし、違法、不法行為については監督、処分をすべきだといふように思ふのです。十分だったとお考えですか、あるいは足りなかつたところがあるといふふうにお考えですか、いかがですか。

○中村(大)政府委員 外国の航空会社に対する監督、規制については、いろいろな御意見はあろうかと存じますけれども、政府といたしましては、法律の定めるところによりまして、できる限り適正に、効果的に法律を運用して指導をいたしてきたいといふふうに考へております。

○斎藤(正)委員 時間がありませぬから言ひませぬけれども、たとえば離陸前の整備点検の仕事があるわけでしょう。これらに無資格者がやつて、そして最後の責任者の欄だけ有資格者がサインをすればオーケーだ、そしてフライトだといふような事例が幾つもあつたわけですか。最終段階に至つて運輸省が積極的に介入をされて指導をしたことは私も知つておりますけれども、どうもやはり外国航空会社に対する運輸省の弱腰といったようなものがあつたんじゃないかといふことも懸念をしたわけでありまして、今後はひとつ十分注意をいただきたいといふふうに思ふわけでありまして、時間が参りましたので、以上で私の質問を終わります。

○西銘委員長代理 兒玉末男君。

○兒玉委員 まず大臣とそれから防衛庁当局にお伺いするわけでございますが、日本の航空史上最大の犠牲者を出しました空中衝突からすでに三年七月、ようやくこれに関連しての法案の審議に入るわけでございますが、盛岡地裁は自衛隊機側に厳しい刑事責任を科しまして、この事故を浮き彫りにして考へるわけでございますが、もう一つの被告として考へることは、この判決を通じまして特に空の欠陥行政の責任といふものが一体どのように問われなくては行けないのか、これは私は今度審議に入る航空法の改正内容そのものだと思うわけでありまして、改善は遅々として進みます、ますます過密化する日本の空で民間と自衛隊の能率的な空域利用とすべての空を監視できる科学的な安全体制といふことが強く主張されておるわけですが、この体制がでない限りはとうとう百六十二名の霊は慰められないであらう。さらに、やはり国あるいは航空会社に対するところの告発は続くもの、このように理解をいたすわけでありまして、そこでまず大臣にお伺いしたいことは、今回の提案されておりますこの改正の内容で再びこのような事故の撲滅ができるかと考へなかつたのか。それから防衛庁当局には、百六十二名の関連のいわゆる遺族補償に係りましてまだそれぞれ

お互いが会社側を相手取り、あるいは防衛庁側は全日空を相手取り、それぞれ係争が続いておるわけでございますが、いずれにいたしましても、この第一審の判決をまず十分に尊重をされて、そして速やかに遺族に対する一切の補償関係だけはこの時点で早急に処理をすべき問題と私は思うわけでございますが、この点についてのそれぞれの責任者の見解をまず承りたいと思います。

○木村国務大臣 過日筆石の事件につきまして判決が出たのでございますが、あの四十六年の筆石の事故におきまして多数の犠牲者が出られましたことにつきましては、私はこの判決が出ました機会に、亡くなられた方、並びにその御遺族の方々に心から追悼の意を表する次第でございます。

あの判決に示されております刑事責任の問題、これはどちらにあるかというこの前に、私はあの事故を契機といたしまして、航空の安全に一層の努力を積んで安全確保を図らなければならぬ、かように決意を深くいたしておるわけでござい

ます。当時の事故が起きてから直ちにそのことに取りかかりまして、専門家の御審議を煩わし、また現在空を便つております民間航空、防衛庁、これらの航空路の使用あるいは空の秩序等につきましてもいろいろと協議をいたしまして、たとえば民間航空路と訓練区域との分離を初めとするいろいろな措置を講じまして、またその後も引き続き航空関係者に対しては、安全運航のための指導監督も強化をいたしておるわけでござい

ます。あの判決の中にも、かなりの過去の運輸行政に対する批判といえますが、教えられるところが示されておるのでございまして、私たちも反省いたしますと必ずしも万全であったということはい

得ないものでございまして、そういうところに十分意を用いまして、今後航空安全対策の推進、これに全力を尽くしております。航空保安施設の整備、運用の充実を図る等いろいろやっております。その一環といたしまして、六十八国会に航空法の一部改正を提案いたしまして御審議を煩わしてき

ておるわけでございます。その後継続審査の取り扱いはしていただきまして、今日御審議をいただいておりますわけでござい

ますが、私は、この一部改正によつて完全に全部航空の安全についてカバーし得るものとも思いません。航空事情というものは、日に月に変わつてきております。しかし当時かなりわれわれはあらゆる角度から研究を重ねまして、この法案の成案を見たのでござい

まして、すでに三年有余の日月もたつておりますので、一日も早くとりあえずこの法案の成立を図つていただきまして、さらに引き続き検討を加えながら、適時必要な改正を今後にわたつて加えていきな

うぞひとつその辺の御事情を十分御理解をいただきまして、この法案の御審議と成立に御協力をいただきますことを心からお願いを申し上げる次第でございます。

○渡邊説明員 初めに、この事故によつて亡くなられた方々の御冥福をお祈りいたしますとともに、御遺族の方々の御心情を深くお察し申し上げておるわけでござい

ます。防衛庁といたしましては、当然のことながらこの事故を防衛庁全体の問題として受けとめて、今後の教訓にしたいというふうに考えておるわけでござい

ます。判決が下された機会に、防衛庁長官からも、教育訓練体制のあり方、安全管理体制の整備確立ということにさらに一層尽くすようにという強い御指示を受けておるところでござい

まして、これらに對しまして私ども一層力を尽くしてまいる所存でございます。なお御質問の遺族補償につきまして、私どもの監査課長からお答え申し上げます。

○山下説明員 遺族補償と訴訟について御質問でございますので御説明申し上げます。先生御承知かと思いますが、防衛庁といたしましては、自衛隊が事故の一方の当事者であつたこと、それから本件事故の重大性にかんがみまして何よりもまず遺族に対する補償の必要性を考えま

して、全日空からの文書による依頼もございまして、全日空にも御報告の上、とりあえず防衛庁が窓口となりまして十六億五千二百万円、全日空側の見舞い金を入れますと十八億四千万円でござい

ますが、補償を四十六年末から四十七年の冬にかけてお支払いしております。これは百五十五名中百五十二名分でございます。

それから、三名の乗客の方の御遺族に對しましては、補償額について話し合いが円満に解決で

きませんでしたので、三名のうち一名、太田さんにつきましては訴訟になりました。これはすでに判決を受けて賠償いたしております。他の二名、これは御夫婦でいらつしやいますが、渡邊さんとおつしやいます。この方の御遺族につきましても、閣議で御決定になりましたところの賠償額について御了解が得られませんでした。昨年の七月に御兄弟が、御兄弟の中でお兄さんとはかの方との御意見がそれぞれ違つて見えてまして、お兄さんの方は静岡県地裁の富士支部それから弟さん四人の方は東京地裁の方に訴訟を提起中

でございます。それから乗務員の御遺族につきましては、昨年の五月にカーペンターさんという外人の方が乗つておられましたけれども、この方を除く乗務員の方が訴訟を五月に起こされまして、引き続きカーペンターさんの方も訴訟を起しておられます。それから全日空の方も営業損失等について訴訟を起し、合計五件の訴訟が起つております。これにつきま

しては民事訴訟のルールに従ひまして現在訴訟手続が進められておるところでございまして、今回限一尉外一名に係ります筆石事故について刑事判決がござい

ましたが、防衛庁としましては、膨大な判決状でございますので、十分慎重な検討をいたしまして勉強したいと思ひますが、いずれにしましても現在五件が裁判所に係属中で、裁判所で慎重審理中

でございます。したがういへば、ただいまとかの意見を申すということはいか

がなものでございまして、これにたいしては、ただいまとかの意見を申すというわけであり

ます。○兒玉委員 私は余り裁判判決をめぐつての論争をする時間があるまいけれども、とにかく民間

航空のルートなりあるいは訓練機のルートが明確にされない点はあつたにしても、客観情勢を見た場合に、少なくとも自衛隊側の刑事責任はだれが見ても免れない、こういうふうになつても判決を全面的に支持します。そういう点から考えましても、現に防衛庁が全日空を相手としてのこ

う遺族の補償をめぐる問題は、防衛庁がもし控訴すれば当然この問題も最高裁の判決が出るまでは係争される。そうしますとやはり対象になつて

いる百六十二名の気持ちは報われない。こういう点からも私はこの際、防衛庁長官おいででありま

せんが、運輸大臣としてこのような係争についてはすみやかに打ち切るように指導すべきだ、こ

うふうに考えますが、大臣いかがでありますか。

〔西銘委員長代理退席、委員長着席〕

○木村国務大臣 この問題は私も非常に関心を

に無人の路切が幾らもあるような状態が想定されるわけですが、その辺の状況はどうなっているのか、この際航空局並びに自衛隊側の見解とその後の状況についてお聞かせをいただきます。

○中村(大)政府委員 民間航空路といわゆる訓練空域との関係でございますけれども、これは平石事故を契機といたしまして、緊急対策の一環といたしまして、民間航空機の運航いたします航空路などと訓練空域というものは完全に分離するという方針を確立いたしまして、防衛庁と運輸省で協議をいたしまして航空路あるいはジェットルートから見て十分な余裕を持って訓練空域を設定し、運輸大臣がこれを公示するというかっこうにいたしていただくわけでございます。それからこの訓練空域に自衛隊機が入りいたします場合には、回廊という廊下、トンネルのようなものを設けて、その中を行き来する、こういう措置も講じているわけでございます。そういう意味では民間航空路と訓練の場というものは完全に分離されておるわけでございます。したがって、いわゆるニアミスと称せられるものにつきましても、最近では非常に激減いたしておるわけでございます。これはそのような措置が効果をあらわしておる証拠ではないかと思っております。

それから先生御指摘のいわゆる航空路監視レーダーが最初の予定に対して非常におくれておるといふ御指摘でございますけれども、これは確かに最初の予定は四十九年度中に全国八カ所のレーダーを整備いたしまして、ほぼ日本の上空をカバーするという予定であったわけでございますけれども、残念ながらこのレーダーサイトの場所の選定、あるいはその土地を手に入れますこと、それからそこに参ります工事用の道路をつけるという点につきまして、さまざまな困難がございます。残念ながら四十九年度中にこれを完成させることができないわけでございますけれども、こういう問題もすでにほとんど解決を見ておりまして、今後ピッチを上げてこの工事を進めて

まいりたいというふうに思っております。五十年年度中には五カ所が整備される予定でございます。五十一年度中には八カ所全部が整備される、そのように計画いたしまして、鋭意この整備を進めてまいりたいというふうに考えておるわけでございます。

○菅沼政府委員 ただいま御指摘の自衛隊の訓練空域の設定の問題でございますが、これは四十六年八月七日に中央交通安全対策会議で決定をされました「航空交通安全緊急対策要綱」、それから翌年の三月三日に防衛庁長官と運輸大臣の間で締結を見ました航空交通安全を確保するための「運輸省の航空行政と自衛隊の業務との間の調整に関する覚書」というのに基づきまして、防衛庁と運輸省との間で協議をすることになっております。防衛庁は、沖繩を含めまして、これまで低高度訓練空域につきましては十四カ所、高高度訓練空域につきましては二十一カ所設定をいたしました。きいたことと協議の申し込みを行っておりますが、その結果は現在までには低高度の訓練空域で九カ所、それから高高度の訓練空域で十一カ所が設定をされております。残りの空域についてはまだ運輸省と協議中でございます。

なお、先ほど運輸省からもお話がございましたように、この緊急対策要綱の第一項に基づきまして、航空交通の安全を確保するという観点から、空港とか航空路及びジェットルートの空域からは完全に訓練空域を分離いたしまして、かつ可能な限り洋上に選定するというようなことで、安全措置に配慮いたしておるところでございます。なお、先ほどお話がございましたように、そういう洋上の訓練空域でございますので、そこに行くまでに航空路等を横切るといふことがございますが、そのためには、先ほどお話しのように回廊を設定いたしまして、その回廊を通過して往復するということになっております。

なお、先生は御存じだと思いますが、わが方には二十八カ所のレーダーサイトがございますが、訓練中はそのレーダーサイトで訓練機の行動を常

に監視をしております。航空安全に配慮をして、こういう状況でございます。

○児玉委員 航空局長にお伺いしたいわけですが、先ほど御答弁になって、五十一年度までに八カ所全部終わると言っておりますが、では具体的に、現在完備している四カ所のほかに、たとえば北海道、東海、近畿、四国、南九州、こういう地域は、現在のいわゆる予算措置といいますが、対策といいますが、それは具体的にどういふふうな予算を出していく予定なのか。また事故のありました平石の管轄は東北圏でございますが、これはいつ完成する予定なのか。大体こういうふうな航空路監視レーダー網というのは一カ所での程度の予算が要るのか。その辺を聞いた上でないかと、いま局長の答弁されたような八カ所の管制ということについても、いままで、当時の丹羽大臣が指示される件がこのような進捗の状態では、確かに防衛庁サイドでは自分の方の軍用機の運航はキャッチできなくても、民間航空路と一体となった管制体制のできない今日では、必ずそういう危険性がひそんでいっているというふうに私は懸念をするわけですが、いかがでしょうか。

○中村(大)政府委員 航空路監視レーダーの整備計画でございますけれども、予定は全国で八カ所でございます。それは現在すでに整備いたしておりますのは、箱根、福岡、銚子、沖繩でございます。五十年年度中に東北が完成いたします。残る三つは北海道、近畿、南九州でございますが、これが五十一年度中に整備を完了するという予定でございます。

○児玉委員 私の聞いているところでは、東海圏、それから四国圏というの完全には日本の空を覆うためには必要だと聞いておりますが、その辺の見解はどうでございますか。

○松本説明員 ただいま局長からお答え申し上げましたように、わが国の主要な航空路を覆いますのには、先ほど申し上げております八つのレーダーで一応可能でございます。一応と私が条件をつけておりますのは、大体二万フット、六千メー

トルあたりから上のところを通るということ前提にいたしますと、特に大きな問題はないというふうに考えておりますが、ただし、先生御指摘のございました東海沖、つまり伊勢湾の沖の方でございます。と、あるいは四国と九州との境目の沖合い、こういうふうなところで高度を一万五千フット、四千五百メートル程度まで下げましてそこをすべてレーダーで見たい、こういうことになってまいりますと、多少そこが抜けております。

高度がなぜ問題になるかと申しますと、通常こころを飛んでおります飛行機は、二万何千フットというところを飛んでおりますので、多分通常の状態では私は問題ないと思っております。完全にレーダー管制を実施していこうという場合には、やはりもう少し低い高度までレーダーで確実に見える必要がございますので、ただいま御指摘のございました東海レーダーあるいは仮称四国レーダーといまは言っておりませんが、どこにということはまだ定まっておりますが、いま御説明申し上げました穴のあいたところ、これを覆城の補完と私も呼んでおりますが、そういう形でつくってまいりたい、こういうふうに考えております。

○児玉委員 この際大臣に御確認願いたいわけですが、いま管制部長が言われたように、確かに東海と四国は穴だ、高度は一万五千フットに下げ、こう言われましても、このような事故はどこに起きるかかわからない。未然に防止する体制から言いますならば、穴の部分と言われる二カ所もやはり今後の整備計画として当然決定されてしかるべきだと思っておりますが、いかがでしょうか。

○木村国務大臣 私も管制部長から詳しくこれについて報告を受けておりますので、先ほど航空局長が申し上げましたように、さしたたけは五十一年度中までに予定の八カ所は全部完了いたします。それに引き続きまして、いま管制部長が言っておりますような多少のこぼれがございますので、この辺をカバーし得るレーダーの設置という

ことを引き続きやっていきたい、かように考えております。

○児玉委員 それが多少この法案に直接触れる面でありますが、特に今回は異常接近、ニアミスというものが大きく国民の中でも関心を持たれるわけでございますが、このニアミスというのは、一体どういう状況を異常接近と言われるのか。それから、異常接近があった場合、先ほど斎藤議員も質問されたようにございしますが、報告の義務というございすね。ニアミスの発生した場合にはこれを運輸大臣に報告しなくてはならないということ、義務づけられるようになっておりますが、このことによつてどういふことが期待されるのか。この二点について、局長の見解を承りたいと思ひます。

○中村(大)政府委員 ニアミスの定義でございすけれども、これは四十六年に運輸省としてのニアミスの定義を定めまして、これを示達しておるわけでございます。

それで、ニアミスと申しますものは、飛行中の航空機相互間に空中衝突もしくは空中接触の危険がある状態、こういうことでございまして、しばらくばそれだけの距離以内に接近したらニアミスになるのかという具体的なかつちりとした距離の基準というものはございせんけれども、とにかく飛行中の航空機の操縦者が衝突もしくは接触の危険を身近に感じたとき、そういう状態にあるときというのが定義でございす。

たとえば非常に接近いたしましたして回避操作をすることが非常に困難な状態にあったというふうな状態あるいは相当無理な回避操作をしなければ衝突のおそれがあると直感した場合、こういうふうなことでございす。そのような、いわゆるニアミスと認められるケースになりますと、先生御指摘のようにこれを報告をいたさせることにしておるわけでございます。その報告を受けまして、われわれとしてはその一件一件について詳細に調査をするわけでございます。調査の結果は、そのときの状況を判断いたしますとニアミスでなかった

かというふうな操縦者が判断いたしましたことについて、調査の結果はニアミスでなかったという事例が相当あるわけでございます。四十九年におきましては調査をいたしました結果、ニアミスというふうな判定をいたしましたものは一件でございます。しかし報告件数は相当数あったわけでございます。

私どもとしては、とにかく報告があればそれを調査いたしまして、その調査内容、調査結果に基づきまして航空会社その他に対して具体的な指示をし、またその会社としての改善措置を報告させるといふふうな行政指導をいたしておるわけでございます。

○児玉委員 時間の割り振りの関係で次に進みますけれども、今回の改正の中で、これは横文字でありますけれども、フライトナンバーとかあるいは高度、速度をレーダーに記録するATCトランスポンダー、航空交通管制用の応答装置というところが義務づけられることになっておるようでございますが、これは現在使っている民間航空機あるいは航空自衛隊機にはどの程度の整備がつけられておるのか、その現状についてひとつ何機のうち幾らと簡潔に御答弁願ひたいと思ひます。

○中曾政府委員 民間機の場合でございすけれども、まだ法律が成立してございせんけれども、私どももいたしましては実質上の行政指導をやりますして、つけてもらつておるのでございす。定期運送に従事してございす航空機につきましては、ほとんどがついてございす。ほとんどと申しますのは、実は近頃リタイアが予定されておるような飛行機、そういう飛行機はつけましても余り意味がございせんのでつけておりませんけれども、それ以外の航空機につきましてはまずほとんどがついてございす。

それから自衛隊の航空機につきましては、自衛隊の方から御報告があるかと思ひますけれども、民間機ほどにはついてないというふう聞いております。

○友藤説明員 自衛隊の状況でございす。現

在のところターボジェットエンジンの航空機約八百機に對しまして五十六機着済みでございす。逐次予算措置等を行ひまして現在装着の計画でございす。その他の航空機、ターボプロップあるいはピストンエンジンの航空機等については現在まだ装着済みのものはございせん。

○児玉委員 ちょっと防衛庁にお伺ひしますけれども、現在ファントムF4ですか戦闘機整備ですね、こういうふうな高速の戦闘機にはどうなつてゐるのですか、お伺ひしたいと思ひます。

○友藤説明員 ファントム、〇四には現在装着しております。今後装着するということでは現在計画をしております。

○児玉委員 これは非常に重大なことだと思ひますが、今回の法案改正においても、また特に自衛隊の場合非常に戦闘機種が次々に改まつていく、そうすれば当然言われてゐるところのATCトランスポンダーの整備ということも喫緊の課題ではないかと思ひますが、これは民間の場合等とは、特に、先ほどどなたか答弁されましたが、たとえば小規模経営の小型機等についても当然整備の義務がある。そうした場合にはなかなか整備の期間というものがかかるのじゃないか。あるいは財源的になかなか負担が重いのではないか。これらの整備は一体一機当たりどの程度の経費を要するものか。同時にまた自衛隊関係としては、当然これは国家的な問題としても絶対に安全性を確保するといふ意味から早急に整備が行われなくてはならないと私は思ふのですが、航空局長並びに防衛庁側の御見解を承りたい。

○中村(大)政府委員 一機当たりトランスポンダーの整備をいたします費用は、トランスポンダーの機械そのものの費用と取り付け費用がございすので一概に申し上げられませんが、大体百五十万円前後というところかと存じます。それで運輸省といたしましては、そういうふうなトランスポンダー取り付けの義務を課することにございまして、いわゆる小型機業界、小さな業界でございすけれども、そういうものに対する財政上

の援助というものをいたすために、五十年年度の財政投融资の計画の中で、この航空法の改正が成立いたしましたことを条件にいたしまして融資を考へておるわけでございます。現在のところ、中小企業金融公庫と国民金融公庫から合計約五億の融資を大体十年ぐらゐの償還期限で考へておるというところでございす。

○友藤説明員 自衛隊といたしましては、航空安全の確保というのが第一の課題でございすので、本件につきましては、重点的にできるだけ早く装着するように現在措置を講じておるところでございす。

なお先ほどファントムに未装着と申し上げましたが、ただいま調査いたしましたところ、ファントムにはついており、〇四にはまだついておりません。したがつて、必要なものにつつきましては逐次予算措置等精力的に行ひまして装着するように努めてまいりたいと思ひます。

○児玉委員 これに関連しまして特に航空管制の一元化ということとただいま申し上げましたような飛行機に備えつけるATCトランスポンダーなどという整備が相まつて、私は完全な航行の安全が確保できると思ひわけでございますけれども、聞くところによりますと、航空管制の一元化ということとは西欧諸国においてはもうすでに十年前から軍民共用による管制の一本化ができてゐる。ところが日本の場合には、民間と自衛隊の間においては、いわゆるパッシブシステムによつてなかなか防衛庁側に大きな障害と抵抗がある、こういうふうな聞いてゐるわけでございますが、先般たしか防衛庁からも、この西欧諸国の視察にもどなたが行つたやに新聞報道されておりますが、そういう状況から見ても、特に今後民間と航空自衛隊の關係において、一切のトラフルと各種の事故を防ぐことは当面の緊急な課題じゃないかと思ひます。この点については特に運輸大臣の見解と防衛庁当局の見解を承りたい。

○中村(大)政府委員 航空管制の一元化というこ

とでございませうけれども、私どもの理解しております限りにおきましては、いわゆる航空管制というものは、これは運輸大臣が行うということになつておるわけでございませう。ただ、自衛隊が管理いたしております飛行場の管制というものについて自衛隊にその管制を委任するというところでございませう。したがしまして、委任されました管制というものは、当然この一般的な共通の方式、基準によつて行われておるということでございまして、またそういう委任した管制業務につきましては運輸大臣がこれを統轄するということになつておるわけで、そういう意味では管制の一元化ということはこれを保持されておるのではないかと思ひます。問題は、それをどのように正確にスムーズに運用するかということでございまして、これは運輸省、防衛庁ともに今後とも連絡を密にいたしまして、間違ひのないようにいたしてまいりたいというふうに思つております。

○木村国務大臣　いま局長が申し上げましたように、いわゆる一番問題の航空路の管制は運輸省が一括をいたしてやつておるのでございませう。ただ自衛隊の管理しておられる飛行場等の管制、そういったものは自衛隊がやつておられますが、航空事故に一番重大な関係のあります航空路の管制は運輸省が一本でやつておりますけれども、しかしいろいろな面で今後とも自衛隊と運輸省とは綿密に連絡をとりましてそのないよう、またそれがそこがあつて、これが航空事故の原因にならないように、その点は十分お互ひに気をつけながら協議をしてまいりたいと思つております。

○友藤説明員　自衛隊といたしましては、バッジシステムを保有しておるわけでございますが、これは御案内のとおり、自衛隊法八十四条の規定によります対領空侵犯措置といたしまして、法令等に違反いたしましてわが国の領空に侵入をいたしました航空機等に對する措置でございまして、そのための警戒、監視というのが本来の目的ということで設置をされておるわけでございませう。したがしまして、本来航空交通それ自体の一元化という

点からは特に影響はないというふうに考えておるわけですが、ただ、私どもが任務を遂行いたします航空機もやはり航空路を横断いたしましたり、あるいは日本の上空を飛ぶということには間違ひございませんので、こういった点、先ほど来運輸省からお話がございますように、そのための飛行場管制あるいは出発進入管制、こういった点につきましては共通の基準を設けて、いささかも民間航空の安全を阻害するというようなことがないように私どもも努力をいたしております。

以上でございます。

○兒玉委員　いまの防衛庁の答弁でも、特定な場合を除いては一元化については賛成できるというふうに私は受けとめるわけですが、特に今後のこの法案改正の目的というのが、やはり私は管制の一元化というのと相まって、ほんとうの航空の安全が守れるというように理解をするわけでございます。加えて、さっき一緒に聞くと、ころでありましたが、米軍関係の航空路と民間とのコントロール、これは一体どういうふうになっているのか、お伺いしたいと思います。

○中村(大)政府委員　米軍につきましては、いわゆる地位協定に基づきます提供施設ということで、いわゆる訓練の場というものが設定されておるわけでございます。そういう場といわゆる航空路あるいはジェットルート、こういうものとの関係につきましては、先ほどから申し上げましたような、いわゆる訓練空域と航空路との完全な分離という原則はいささかも変わっていないわけでございます。

それからこの航空法の適用につきましても、いわゆる適用除外がございますけれども、事管制に關してはすべてこれを適用するということになっておるわけでございます。そういう意味では、航空交通の安全を確保する意味において、あるいは民間航空の安全を保持する意味において、遺憾のないように措置がされておるというふうに御理解いただいていいと思います。

○兒玉委員 次に、もう時間が余りありませんが、今回の法案の改正で騒音基準の適合証明制度、こういうものが出ておりますが、この証明制度のいわゆる目的というものは一体どうなのか。同時に、この法案を見ておきますと、経過措置としての規定がありまして、現用機の大部分が適用除外になっているというふうに理解するわけでございしますが、もしそうだとするならば、これは実質的にはこの制度そのものが余り効果が期待できないのじゃないかというふうにわれわれは理解するわけですが、その辺の見解はいかがでございしますか。

○中村大政府委員 今回発足させたいと思っておりますこの騒音基準適合証明制度、これはいわゆる最近問題になっております騒音対策の中では、いわゆる音源対策と飛行場の周辺対策、この二つが大きな柱になるわけでございしますけれども、このいわゆる音源対策、航空機のエンジンの発生源から音を小さくする、こういう目的のために、その方向を促進するというこのためにこの制度を設定するわけでございします。法律に基づきまして一定の騒音値以下であるということを実証する今回の証明制度を発足させることによりまして、できる限りいわゆる低騒音の航空機の開発を促進するということと、そういうふうな開発がされました航空機をできる限り導入するあるいは現在ある航空機とを、こういうふうな機運を促進させる、それを法律の面で促進させる、こういうところに大きなねらいがあるわけでございします。これについて経過規定があるわけでございしますけれども、この経過規定は、当然現在すでに運航をいたしておられます航空機は、それぞれ輸送力というものを確保する意味において重要な役割りを果たしておるわけでございしますので、これを一朝のちにかえてしまふということとはなかなかむずかしいわけでございします。そういう意味で経過規定というものは当然必要になるわけでございしますけれども、内容は決して骨抜きになっておるわけではございませんで、現在わが国で運航いたしておられます航空機の、ジェット機の型式を見ますと、

特に幹線ルートを運輸いたしておりますエフ・ス、大型機でございしますが、これはすべてこの騒音基準に適合いたしておるわけでございします。またボーイング727、737というふうな機種につきましても、これを改造することによってこの騒音基準を達成することができるといふわけでございします。したがって、機種といたしましては、現在割合多く使われておりますDC8とB707、これが基準に適合しない、あるいはこれは一朝一夕では基準に適合するような改造は不可能である、こういうような観点で経過規定を設けておるわけでございます。

しかしながら、この経過規定につきましても、これが改修によりまして騒音値を基準以下に下げることができるといふふうになった場合には、この経過規定というものは消滅せるといふことでございします。また、同程度の輸送力、性能を持つ機種で、別の機種でこの騒音値を基準以下に下げる機種があらわれれば場合にはそれに代替させるということ、これまで経過規定をやめる、こういうふうな前提条件で必要最小限度の経過規定を設けておるといふことでございしますので、決して骨抜きになつておるといふことはないと確信しておるわけでございます。

○兒玉委員 最後に、騒音公害に関連しまして、地元の問題で恐縮ですけれども、宮崎空港の騒音対策、これをめぐりまして、拡張問題等含めていま非常な対立が起きているわけでございしますが、騒音関係の対策と、それから先般漁業協同組合等が反対をしております海流調査が行われたと聞いておりますが、これについてはどういふような対策をとっているのか。

それから同時に、空港の拡張問題についてもあるいは騒音問題でも、単に民間ジェットだけでなくして航空大学の練習機もかなりの量が飛んでおります。そういう点等からやはりこれらの軽減措置、さらにまた、私は、拡張につきましてはやはり十分住民の意思を尊重しながら、きちんとしきり手続、手順を踏んで、決して強硬な措置をとるべ

きてではない、こういうふうに見えるわけでございます。

それからもう一点は、同じ空港内にある航空大学の件でございますけれども、この点につきましては、聞くところによりますと、本月の十二日卒業式をやりました、四十一名でございますが卒業したわけでございます。これは入学のときにも非常に厳しい競争の中から入ってきて、そして相当訓練を受けたから入ってきて、そして、たしか四十五年でございましたが、運輸政策審議会でも、今後さらに航空大学は整備し、拡充するという方針も出されておるやきに、これではすでに今年入学した連中にとっても非常に不安があると思うのですが、この空港の騒音問題、拡張対策あるいは航空大学関係の卒業者の就職関係、この点について局長並びに最終的に大臣のまとの御見解を承りたいと思ひます。

○中村(大)政府委員 御指摘の宮崎空港の拡張整備でございますけれども、これにつきましては、地元の住民あるいは関係漁業組合等につきましては、滑走路の延長について反対があるということ、は、われわれもよく承知いたしておるわけでございます。したがって、この計画を実施するに当たりましては、当然のことながら宮崎県の県当局の意見を十分に聞き、また地元住民の理解と協力というものを得なければならぬわけでございまして、その前提として、騒音対策あるいは漁業補償というふうないわゆる地元対策というものは、これはきめ細かく十分にやっつけていきたいというふうな考えでおるわけでございます。

騒音対策費につきましても、来年度も相当額を予定いたしました、地元の協力によりまして防音工事、移転補償あるいは教育施設の防音工事というふうなものを進めてまいりたいというふうな思っております。

それから航空大学の件でございますけれども、これの運用につきましては、騒音問題というもののつきまちは、われわれとしてはできる限りの配慮を払いまして、地元で御迷惑のか

らないようにやっけてまいりたいと思っております。

それから卒業生の件でございますが、確かに、最近の乗務員に対する需給の状況というものは、一般的な経済の動向を反映いたしまして非常に厳しくなつてきておることは事実でございますけれども、この問題についてはやはり長期的に考えなければなりません、また航空大学校というものはやはり乗員養成の根幹であるというふうな考えでおりますので、その教育内容、養成の計画等につきましてはいろいろと再検討をしなればならない点もございまして、あくまでもやはり乗員養成の基幹として、中心としてこれの内容を充実していく必要があるというふうな思っております。ございまして、ことし四十一名の卒業生は、最近各社の採用試験が行われたわけでございまして、われわれもいたしましては卒業生がその所得を得て就職が可能になりますように、これも当然できる限りの努力をしたいと思います。また、学生に対してそのために不安を起させないよう努力をしていく必要があるというふうな思っているわけでございます。

○木村(国)務大臣 空港の整備につきましては、今後とも我が国の航空交通の観点から長期計画をもつて整備をしてまいる方針でございますが、そのときに必ずおまゐる方針でございますが、問題になつてきておることは御承知のとおりでございます。特に運輸省といたしましてはこの点は非常に重要視をいたしておるわけでございまして、やはりこの地域の住民の方の理解も必要でございます。また御協力も必要でございます。これがなければ満足な空港整備はできないと思つておりますので、いま宮崎の問題につきましても航空局長が申し上げましたが、申し上げましたような方向で十分配慮をいたしたいと思つております。

それから航空大学の問題ですが、ただいま景気がこういうふうな停滞状況で、航空事情も少し悪いんでございまして、しかし、私は、長い

目で見た場合に、日本の航空事情というものは必ず再び好転すると思ひます。特に操縦士等は長い間かつて養成しなければ、短時間でできるものでもございせんので、航空大学の募集なり人員等については、その時期、時期で弾力性をもつて考えるべきだと思ひますけれども、現実にあそこで勉強をいたし、また技術の習得をしておる学生につきましては、卒業後の就職その他につきましては、航空会社と十分連絡をとります。それから、せっかく身につけた知識なり専門技術というものが生かされるように配慮をいたしたいと思つております。

○児玉委員 最後に一問だけ。

いま大臣の答弁の中で、航空会社等の諸般の状況、こういうことを言われましたが、中でも、一昨日の日経新聞でも指摘されておりますように、特に国の出資機関である日本航空の経営問題について、経営改善要求という機構の中からも出されておることが出ておりますが、これについては、時間がありませんけれども、たとえば減価償却の問題、国内線を七年から十四年あるいは国際線を六年から十二年とか、また航空協定の見直しを行い、さらにまた過去の蓄積の取り崩しなりあるいは減価償却費の変更、こういうもの等についてもかなり内容的に改善ができるということが指摘をされておるわけです。これは特に国の出資機関である日航でありますので、こういうような問題も今後のこういう経営赤字ということがひいては全体的な人員構成の引き締めによつて航空安全にも重大な支障をもたらすものとして、この際大臣としても経営内容を十分検討していただきまして、そして国民の期待にこたえるような航空行政ができてまいりますように強く要望して、私の質問を終わりたいと思ひます。

○木村(国)務大臣 日本航空につきましては、現在三百億近い赤字になりそうであるということ、われわれも非常に心配をいたしておりますが、幸いに日本航空自体も引き締めといひますか対策を熱心に、具体的に立てていませつかく努力をして

おるときでございます。われわれも、政府出資の国策会社でもございまして、いま児玉委員の言われましたような点も十分検討いたしまして、まだ崩れてはおりませんから再建という段階ではございせんが、現在の危局を乗り切れるように大いに指導もいたしますし、また手助けもしてやりたい、かように思つております。

○木部委員長 石田幸四郎君。

○石田(幸)委員 それでは航空法の一部改正の問題について、これからのいろいろ幾つかの質問を申し上げたいと思つてございまして、まず最初に、零石におきます空中衝突事故によつて百六十二人の人命が失われたわけでございまして、改めて哀悼の意をささげたいと思ひます。同時に、この事故によつていゆる航空法の改正問題まで事が進んでいくわけでございまして、先般の三月十一日におきます裁判の結果を見ますれば、その事故の起こつた原因究明ということが一つの大きな課題として裁判が行われたわけであります。しかしながら、この裁判の結果を見て、さらに運輸行政のいろいろな責任が追及されていくことも事実でございます。

〔委員長退席、増岡委員長代理着席〕

まず、私は運輸大臣にお伺いをしたいわけでございまして、この百六十二名の人命が失われた大きな事故に対して行政上の責任というものは一体どうあるべきなのか、そういう本質的な問題について、一体運輸大臣はどのようにお考えになつておられるのか明らかにしていただきたいと思つてございまして、また、いままでの行政上の不備から起つてくる責任もございまして、またこの百六十二名の人命が失われたというところに、かみ、いわゆる航空行政はどうあらねばならぬかというふうな問題に発展をすべきが当然であると思つてございまして、そういう問題を含めて、また大臣の決意も含めてこの問題に対する行政上の責任とは一体何か、こういう本質問題をお答え願ひたいと思ひます。

○木村(国)務大臣 零石の航空事故につきましては

せんだつて第一審の判決が出たようでございますが、私は、改めてそのときに犠牲になられた方々またその御遺族に心から哀悼の意を表したいと思ひます。

われわれは、あの事故につきまして刑事責任がいずれにあるかというこの判決でございまして、それ以前の問題といたしまして、あの判決の中にも運輸省の航空行政に対するいろいろな指摘が出ております。われわれも反省をいたしますと共に、必ずしも航空行政につきましてたとえ自衛隊との協調、連絡、そういう方面が完璧にいたとも思っておりません。いろいろな反省すべき点がたくさんございまして、それらの点を直しまして、そして将来にわたって再びあいつた事故の起こらないようにすることが責任をとるゆえんであらうと考えておるのでございまして、あの事故が起きまして直後、航空の専門家の方々にいろいろと今後の航空行政のあり方について、また航空安全の確保につきましていろいろな御意見をちょうだいをお願いいたしました。それらをもとに航空法の改正も計画をいたし、引き続き今日継続審議の形で御審議をいただいておりますのでございまして、この法案が一日も早く成立を見ることがやはりあのときの犠牲者にお報いするゆえんであらうかと私は思ひまして、一日も成立の早からんことをこいねがつておるわけでございまして、三年近くの日には過ぎましたけれども、その間この法案に盛り込まれておりますような改善事項につきましてはあるいは防衛庁と十分に協議を遂げ、あるいはその他の施設等につきましても、事実上は行政指導で逐次やつてまいっておりますが、どういたしまして、この法律が一日も早く成立することがさらに一層航空安全機構を推進してまいります上に重要であると考えております。今後さらに一層この点につきましまして十分配慮をいたしまして、再びあいつた事故のないように航空行政を担当する者を挙げて努力をする覚悟でございまして、

○石田(幸)委員 大臣の決意を伺つたわけでございしますが、私は、こういった問題が起つた行政

上の責任という問題を、航空の安全を期するといふことは、さらに具体的な行政上の措置がどうなつていくかという点に意味があると思ひます。改正については、私たちが当然そうなければならぬといふふうに考えておりますけれども、いままでの社会各委員の質疑を伺つてみても、そういった大臣の決意とはうらはらに、三年七カ月も経過しながら解決するべき問題がまだまだ停滞をいたしておるといふような問題を指摘せざるを得ないと思つておるのでございまして。たとえばいわゆる航空管制をするために全国八カ所の拠点が必要であるといふことが、さらにまたあとの半分については土地の入手について困難がある、あるいは道路をつくらなければならない等の隘路があるといふふうに御説明は承りましたけれども、そういった問題が、一体どこまで運輸省として真剣な努力がなされたのかといふことについては本委員会でも承つておりません、また新聞紙上等においても運輸省のそういった努力といふものはほとんど出ていないわけでありまして。

そういうような状態では、私は亡くなられた遺家族の方々は納得しないと思つて、まずお伺いをいたしますけれども、こういった八カ所の管制の拠点を整備するといふ問題がなぜ今日までおくれたのか。また運輸省として、大臣のいまの決意もあつたわけにございまして、少なくともきちつとした期日のめを立てて、そういったものを明らかにしていく必要があるのじゃないか。遺家族の方にもそういった意味におきまして、これは釈明をする必要がある、事実の上で釈明をする必要があるのではないか、こういうふうに私は思つておるが、いかがでしょうか。

○中村(大)政府委員 零石の事故の教訓を生かしまして、この法律改正はもちろんでございまして、いろいろ行政上の措置としてなす得ることは、いろいろとやつてきたわけでございまして。その点については、われわれ相当程度これを実現し得たと

思つておるわけでございまして。

ただ先ほど来から申し上げておりますように、監視レーダーにつきましては、残念ながら四十九年度中にこれを完成することが不可能であるといふことは、われわれの努力がなお足りなかつたといふふうに反省をいたすわけでございまして、けれども、ただ客観的にいろいろな困難があつたといふことでございまして。これについては、先ほど申し上げましたように、現段階ではそういうふうな問題が解決をいたしましたので、鋭意これから完成を急ぎたいといふことでございまして。したがつて、五十一年度中には全部これを完成するといふことで努力をいたしておるわけでございまして。

○石田(幸)委員 監視レーダーの五十一年完成といふことが、めどがはつきりしたわけでございしますが、同時にまた、この民間航空路の安全を確保するために、現在の科学技術の上からいって、最もベストな状態といふものは、この監視レーダーの整備を含めて、どういふような目標を設定しておられるのか、こころの辺のところは明確になつておられるでしょうか。

○松本説明員 お答えいたします。

先生御指摘の航空管制の近代化の一応のめどをどこに置かうかという点につきまして、零石事故を契機とし、私どもは航空審議会に特にこの点を諮問をいたしました。当時考え得る技術上のあらゆる可能性を含めて検討をお願いしたわけでござい

ます。その結果、まず、問題になつておりますように、八つの監視レーダーで主要な航空路をカバーする。次に、このレーダーで得られた情報をコンピュータで処理をいたしまして、この処理をいたしました結果をレーダーの画面の上に出すようにする。それから次に、現在管制をいたしております。このフライトプランに基づいて管制が現在行

われておりますが、その作業が東京管制部内だけではコンピュータで計算が行われております。しかし、そのほかの管制部についてはまだしてこ

ざいますので、これを全国的に広げる、つまり札幌、東京、福岡、那覇の四管制部すべてにつきまして、フライトプランをコンピュータで処理をするようにする、これが第二番目でございます。

次に、管制をいたすためには、管制官がパイロットと絶えず無線で連絡をとりながら管制をいたさなければなりません。ところが、その事故当時の時点で申し上げますならば、管制官とパイロットとの間の直接交信が必ずしも十分にとれないという空域が日本国内に何カ所かございまして、したがつて、これをカバーいたしますために、遠隔制御対空通信施設、やや長つたらしい名前でございますが、そういうものをつくる、それを使つて管制官はパイロットと直接随時交信ができるようにする、これにつきましてこの計画の中に取り込んでございまして。

それからさらに、先ほど申し上げましたように、飛行計画、フライトプランといふものが管制のすべてのもつたになりますので、これが迅速かつ確実に所要の管制機関に配布されなければなりません。これも従来は機械的な中継装置あるいは手動の中継装置、こういったものを使つておりましたが、これを全面的に電子計算機を使つた計算装置に切りかえる。

最後に、大きな空港におきましては、やはりレーダーをつけておりますが、このレーダーも同じようにコンピュータで処理をいたしまして、コンピュータで処理された、われわれ荷札つきと言つておりますが、荷札つきの映像をレーダーの画面の上に出す、こういうふうな持つていく、これが全体的な計画でございまして。

そこで、先ほど来御指摘をいたしておりましたように、この八つのレーダーという点については、いささか予定がおくれまして、来年度中に五つ、五十一年度中に完成、こういうことでございまして、いまのコンピュータを使う諸般のシステムにつきましましては、技術的な難点はほぼ全部解決いたしました。現在、コンピュータを含め、これらの施設の整備を行つております。ただし、これ

らの施設は現在の管制部には入りませんので、新しく管制部を建てる。これは那覇は新設で、すでに終わりました。東京は現在建築中でございます。福岡につきましてはきわめて近く入札に入る。札幌も同様でございます。

それから対空通信につきましては、ほぼ一応満足すべき状態にまで整備を終わっております。それから、ターミナルのレーダーをコンピュータ化することにつきましては、すでに東京、大阪のターミナルレーダーにつきましてはコンピュータのつなぎ込みを終わりました。現在試運転の段階まで参っております。

フライトプランを電子計算機で通報するシステムにつきましては、ネットワークのうち、東京と福岡と大阪につきましては、ほぼ完了いたしました。あと那覇、千歳というところに追加的に設けたい、こういうふうな状況まで至っておりますのが現状でございます。

○石田(幸)委員 いろいろ御説明をいただきました。ただし、これは民間航空に関するそういう問題だと思っております。自衛隊との一元化も各委員の発言の中に出てきたわけでございますけれども、そういう問題も含めて、そこまで全部完備されておりますか。

○松本(明)委員 自衛隊の問題につきましては、先ほど来大臣及び局長からも御説明がございましたが、私の立場から技術的に問題点を示して申し上げますと、二つございまして、一つは管制というものが一つのルールのもとに、一つの空域については一人の管制する者しかいないという原則が守られるかどうか、これが一番大きいところでございます。航空路につきましては、先ほど私が御説明いたしましたような施設を御使ひまして、運輸大臣が一元的に完全に一人でやっております。ただ、飛行場は、自衛隊の使っております飛行場及びその周辺につきましては、航空法の定めるところに従ひまして、防衛庁長官にその権限を委任してございまして、同じく航空法の中にこの委任業務に関する統制の規定がございまして、自衛隊の管制官

といえども、私どもの方の検査官、試験官が参りまして、試験をいたします。これに合格しない限りはレーディングを出しません。さらにまた、安全監察官というものが私どもの方におりまして、これがわれわれの空港であると自衛隊の空港であるを問わず、定期的にまたは随時監察に参りまして、いささかたりとも諸方式に欠けるところがあればこれを指摘する、こういうふうな形でやっております。

もう一つの面につきましては、施設の共用ができないかという点でございます。しかしながら、これは先生御承知のように、民間機の場合には、たとえばVHFという超短波で通信をする、自衛隊機の場合には多くUHFという超短波で通信をする、このようなことでございまして、私どもの方は必要な空港施設等にはUHFとVHFと両方の施設を持っております。自衛隊機が呼んできても民間機が呼んできても、適宜管制ができるように措置をしております。

レーダーにつきましては、本質的に自衛隊の整備されておりますレーダーと私どもがつくろうとしております航空レーダーというものは、性格、ねらいが違いますが、この流れにつきましては、技術的な面からあらゆる検討を過去半年ばかりしたわけでございますが、この流れよりは、むしろ運輸省が独自に本来の目的に沿ったものをつくるべきであるという結論を得まして、そのように処置をしております。この流れでございます。

○石田(幸)委員 この管制はルールで行うべきが私も原則のように思っております。自衛隊においても、話に聞いたりするところによりますれば、外国等においてはそういう例がある、かなりそういった問題は進んでおるといふに聞いておるのでございまして、外国との比較の問題についてこの辺の事情を御説明いたしたいと思っております。

○松本(明)委員 先生おっしゃいました外国の例というのは実は幾つかの形に分かれておりますので、私実はそこまで明確には御説明できるほど資料を詳しく積み上げておりません。しかし、たと

えばアメリカの場合について申し上げますならば、FAAと申すものが私どもの航空局に相当するかと思ひます。連邦航空局でございます。これが民間の管制をいたしますと同時に、アメリカの空全般的の管制についての根源となっておる。軍の飛行場につきましては軍の飛行場の管制というものが行われておりますが、その管制をいたします場合の技術的な基準、これはすべてFAAの規定をもとにしたものであるというふうに私は承知しております。それから幾つかの空域におきまして民間の空港と軍の空港が共存しておりますような場合に、どちらかが一本でやった方が技術的に安全確実であるというふうな場合には、これはその都合によりどちらかが一本化して行っております。

これを技術的な言葉で呼びますとコモンIFR、こう呼んでおりますが、こういうふうな場合にはFAAがやる、あるいは軍がやるというふうなやり方をとっております。それからまた軍とFAAとの間に緊密な連絡網を持っております。必要に応じて軍用として一応区画されております空域でありまして、民が必要の場合にはこれを流用する、こういうふうなやり方もアメリカにおいては行われておるようでございます。

ヨーロッパにおきましては、これまたお国がいろいろ違いまして、高度度については軍が持つておる、あるいは高度度の特定のルートについては軍が直接管制をする、国によつていろいろな形があるようでございます。一概にどうこうと申し上げかねる次第でございますけれども、おおむね低高度の管制、つまりFIRの低い方の管制、これにつきましては日本と同様、やはり運輸大臣あるいはこれに相当する部局が一元的に管制を行つておる、こういうふうには私は承知しております。

○石田(幸)委員 大臣にお伺いをするわけでございまして、この管制のルールはいわゆる方向といひますか一元化の問題については一体どちらが主導権をとっていくべきものというふうにお考えなのか、この辺は運輸省どうでしょう。

○木村(國)大臣 これはいま管制部長が申しましたように、すでに運輸大臣でことに航空路の管制等は一元化いたしております。一部自衛隊の飛行場の管制を自衛隊等でやっております。しかしルールは共通のルールでやっております。その点で調整がとられ、また航空事故等につきましては事故の起こらないような仕組みにいたしておりますのでございまして、今後とも運輸大臣が一元化していくという方向には変わりはないという状態でございます。

○石田(幸)委員 それに関連をしてくるわけでございまして、前回の航空事故調査報告書、四十六年七月三十日、この報告の箇所を見ますと、その四番目に「航空保安に関する業務について、運輸、防衛両省庁間においては、人事の交流、航空保安施設の共用等なお一層の協調を図ること。」というふうな報告が行われていたわけでございまして、この報告が行われた以後どのように状況が推進をされておるか、この点の報告を受けたいと思ひます。

○中村(大)政府委員 この報告を受けまして具体的にどのような人事の交流をいたしましたかという点につきましては、これはどういふ部署において交流をするのが適切であるかどうかということについては、これは一概に申し上げるわけにはいきませんので、したがって、現在までのところ特に目立った人事の交流というものはいたしておりません。ただ、要は、防衛庁と運輸省が共通の場で、同じ基準で、お互いの持ち分であることをスムーズにやるといふことでございまして、この点についての連絡協調というものは、これはもう非常に円滑に行われておるといふに私は信じております。

○石田(幸)委員 しかし、お言葉を聞きますればかなり協調ムードで、しっかりと航空の安全については協議が行われているように思ひますけれども、これはもうすでに何回も話題になつておりますたとえ成田空港を開港するに当たつて、いわゆる自衛隊の訓練空域という問題と民間航空の現

在行っているものは交差をするではないか。そういった問題はちつとも煮詰められていないように伺っているわけだ。これは予算委員会等においてもこういう問題、たしか話題になったはずでございませうけれども、そのときの答弁の状況を新聞等で見ましても、こういう問題については一向に解決がされていない。

〔増岡委員長代理退席、委員長着席〕

防衛庁が要求するところのいわゆる百里の訓練空域というものと民間航空が飛来をする航路というものは、必ず交差するというような問題がいまだに解決をされておられないわけでしょう。そういうところを見ると、非常に言葉の上では協調ムードでやっているように見えますけれども、そういう問題が何年間にわたっても解決をされないというのには、お互いにやはりそういう立場を主張してなかなか相譲らぬのではないかと、そういう印象が一般にも与えられるのではないかと思うのですけれども、こゝろ辺の問題ももうすでに何回も協議が行われたと思えますけれども、解決の方向に來ていないのでしょうか。いかがですか。

○中村(大)政府委員 百里のこの訓練空域の問題につきましては、先ほど来から申し上げましたように、百里沖を初めといたしまして数カ所防衛庁から新しく訓練空域としての設定を要望されているところがございます。これについては現在協議を進めておるところでございます。両省といたしましては、要するに緊急対策要綱に定められましたこの空域の分離といえますか、それと民間航空の安全な運航、こういう諸条件をどのようにして満足させてそれぞれのところを得ざるかということについてむしろ前向きに協議を進めておるということでございます。問題は、具体的な解決を図るためにはいろいろな検討事項がございますので、それを検討をいたしておるということであつて、決して両省の間に対立があるとか意思の疎通が図られていないということのために具体的な解決ができておるということではないというふう

それから、先ほど私、具体的な人事交流はいたしておられないというふうに申し上げましたけれども、運輸省から防衛庁の方に職員は出向をいたしておられます。また自衛隊の方からも運輸省に職員を割愛していただいております。ただ、そういうふうな人事交流はいたしております。ただ、たとえば本省の何局の何課長というふうな、そういういわゆる大向こうをねらったような人事交流ということはいたしておりませんけれども、もつとじみに効果の上が交流はいたしております。それから連絡会議というものはしょっちゅう開いておりまして、意思の疎通を図っておるということをお報告申し上げます。

○石田(幸)委員 それでは、この成田空港の離着陸の飛行コースについて、いつごろをめどに検討を進めておられるのか。たとえば昨年度においては成田空港の問題、いわゆる飛行コースの問題について何回ぐらゐ協議が行われましたか。

○松本説明員 成田空港の離着陸コースの設定につきましては、防衛庁との関連につきまして、もちろん問題がございました。しかし、この点につきましては、現在最終的な詰め段階と申していいようなところまで話が着詰まつてきておるというふうに申し上げられるかと思つてます。むしろ成田空港が、御承知のような内陸空港でございますので、再び大阪のような騒音問題等を起こしてはならない、こういうことから、その離着陸コース、出発進入経路、こういうものの設定につきましては、地元の御理解を得つつ、十分な配慮をしていかなければなりませんので、その点についての私の苦心というのには、正直申し上げると、実はウエートが高うございます。確かに、防衛庁との間の問題というのが前にあつたことはあつたわけでございますが、それは争点を挙げて互いに主張するといふふうな問題ではなくて、いわゆる技術的な問題点としてとらえられまして、いかにうまく解決してしまつておる。ただ御質問の、最近半年に何回やつたかということになり

ますと、ちよつと私、そこまで明確に記憶をいたしておりませんので、御了承ください。

○石田(幸)委員 大分技術的には詰まつていようでございますから、その点は了解をいたします。それから、話は変わりますが、この航空法の一部改正の中に、七十一條ですが、見張り義務の問題が設定をされたわけでありませうけれども、人為的な見張り義務を課しているわけでございますけれども、一体、人間の眼を中心にしてというやうな問題は、きわめてこれは付随的な問題でございます。しかし、そこまで設定をされたわけでございますので、一体基本的に何キロ離れたところからまでそういう見張り義務というものを想定していらつしやるのか、あるいはその間何秒ぐらいの飛行機が接近すると仮定をして、何秒以内までは肉眼で監視をしないとどうしように考えていらつしやるのか、そこら辺のところをちよつと教えてもらいたいと思つてます。

○中曾政府委員 この問題につきましては、平石事故の事故調査委員会の報告書をまとめられまして、その他研究をなさつたわけでございます。その文献を私も拝見しておるわけでございますが、それにようになりますと、たとえばジェット機なんかの場合、向こうからジェット機が来ます。その際に、人間が視認し得る距離でございますけれども、これは大体、天気の良いときには十四キロメートルくらい。たとえば727なんかのジェット機の場合ですと、十四キロメートルくらい先のジェット機を視認することが可能です。そこで大体ジェット機といふのは、時速九百キロ近くあるかと思つて、相互に接近してまいりますときには、約三十秒くらいで結局一緒になる、そういう計算になるわけでございますが、さて、それに対して、一体パイロットがそういう相手方の飛行機を視認してからどのくらいの時間を経て回避をする動作ができるかどうかという問題でございますけれども、非常にパイロットの個人差によつてその点

は違つてくると思つていただいても、非常に勘のいい、非常に条件がいい、そういうふうな状態におきましては、大体五秒ないし七秒くらいで、視認をいたしましてから回避の動作が終了するといふようなことが言われております。そういう優秀な、何と言いますか、条件のいい状態下におきます場合は、そうでございませうけれども、そうでない普通の場合におきましては、平均的な操縦者の場合におきましては、これが大体十四秒ぐらゐかかるというふうに文獻には示されております。したがつて、視認いたしましたしてから約二十秒ぐらゐかかるわけでございますので、その間において十分回避動作は行い得るというふうなことが書いてございます。

○石田(幸)委員 それでは話題をもう一度転じまして、基本的な問題で伺いたいわけでございますけれども、運輸行政全般の問題についていろいろ考えて見ますと、たゞさんの問題があるわけですが、その中の一つにはやはりローカル航空の問題があると思つてます。いわゆる離島から離島を結んでいる航路、こういうような問題、どうも運輸省の扱いが私どもには非常に不明朗に感ずるわけなんです。こゝろ辺の問題も、たとえば日本近距離航空株式会社ですね、この問題等については、これはいわゆる運輸省の肝いりで近距離航空が設立をされたというふうに思われているわけでございますが、特にローカル航空対策というのは今後ともこういう形でやつていくのか、いわゆるこういう航空会社をつつたけれども、これは当分の間赤字になる見込みは全くないでしよう。それなのに赤字にならなければ、そういう会社全体の赤字がなければ、航空運賃ですか、いわゆるその会社の営業実績を見て、そういう補助金を出すとかいうような形をとつておるわけでございますけれども、元来、いまの日本の航空業界の実態からいいますと、こういうローカルを結んでいる飛行機というのは採算がとれないというのが実態じゃないかと私は思うのですけれども、そうすると、わざわざ赤字が想定をされる会

社をつくって、そしてそれを維持していかなければならないというようなこと、あるいはまた、ローカルを結んでいる飛行機は赤字であるけれども会社全体は黒字だから援助しないのだというような形では、これは私は今後ともローカル航空業務というものを確保することは非常にむずかしいのではないかと、発展させることはむずかしいのではないかと、こういうふうに思うのですけれども、いかがですか、この問題。

(委員長退席、増岡委員長代理着席)

○中村(入)政府委員 いわゆるローカル路線、特に離島航路を中心として運営するための近距離航空株式会社、去年発足したわけでございます。先生御指摘のように経営状態が非常に苦しい状態でございますけれども、一つは昨年の八月からやっと運輸を開始したということで、やっといわゆる運輸が軌道に乗ってきた、こういう段階でございます。この離島を中心とした航路については現在いわゆる補助というものは、この航路に用います航空機を購入いたしますときの購入費の補助というものを現在制度としてとっておるわけでございます。将来こういうふうないわゆるローカル、特に離島、こういうものを結ぶ路線についてどのようにならざるを得ないかという点については、いろいろな検討をしなければならぬ点はあるわけでございます。私もいろいろいたしましては、この問題はきわめて重要な問題であるというふうな受けとめておりまして、できるだけ早い機会にこういう路線についての運営体制について一つの方向を見出したいというふうに現在鋭意検討を続けておるといふ段階でございますので、しばらくのお時間をちょうだいしたいと思っております。

○石田(幸)委員 もう少しこの問題はつきりさせてもらいたいのですが、ばくから見ますればこの会社自体をつくることがちよつと無理なんじゃないかという感じがするのです。出資金等を見ますと、全日空、東亜、日航、それぞれ出資をしておるわけでしょう。日航なんかは今回のいろいろ

ろな新聞を見ますと、大変な赤字が出るといううなことも報じられております。

(増岡委員長代理退席、委員長着席)

そうしますと、その赤字の出るような会社から、またさらに赤字が出る会社へ出資をさせるなんていうのは、われわれの常識からいけばきわめてナンセンスなやり方じゃないかと思うのです。確かに地方のそういう足を確保するためにこういうような業務というのは必要であることはわかりますけれども、私は、そういう会社運営という問題から見ますと、こういう会社なんというのはいまの方針のままでいけば半永久的に黒字になるといことは考えられない。そういう会社をつくるにも安易に各航空会社から出資をさせて、いままでもやっておるんだからきちんとさせなければならぬからとにかく会社をつくってやらせようといううな態度に見えてしまうのではないのです。さらにまたバスの問題なんかを考えてみても、これはいつか私も指摘をいたしましたけれども、やはり僻地のバス、倒産をしたところがございます。会社が赤字になるまで補助をしないというふうな行き方では、企業体それ自体はにっちもさっちもいかぬわけで、赤字になれば補助をしてもいかなければ運輸をしていかなければならぬ。仮に一万円でも黒字になれば黒字になっているじゃないかというふうなことで、そういう企業体を育てていかなければならぬ、あるいは僻地の足を確保しなければならぬという立場に立つて考えてみますと、それは全くのナンセンスだと思う。それを得ないわけでありまして、大臣、この問題も、僻地の足を確保するためには企業体との関連をどういうふうにしていくかという原則を早急に立ててもらわなければいかぬと思うのです。あるいは南西航空なんか恐らくそういう状態じゃないかと思う。私もあの飛行機に乗ったことございますけれども、そういうことを考えてみましても、かなり利用度が高いにもかかわらず赤字にはなり得ないという要素があるわけですか

ら、もうちよつとその点を考えてしっかりとした体制を早い機会にやってもいいと思うのですけれども、どうでしょう、いつごろまでに、と云つては少し枠をはめ過ぎかもしれないけれども、ひとつめどめをはっきりさせてもらいたいというふうに思うのですが、大臣、いかがでございますか。

○木村(内)閣務大臣 いま石田委員が御指摘の離島とあるいは過疎地帯に対する陸上あるいは海上あるいは航空の輸送力を確保すること、これは運輸行政として不正をなすという意味も含めまして非常に重要な任務であることは考えております。いままでもたとえば離島航路あるいは過疎地帯等のバスにつきましても補助制度というものをとってまいっておりますし、また離島の航空についても補助制度をとっております。離島の航空についても、率直に申し上げまして過去を反省いたしますと、その補助制度を必ずしも十分にやっておりますとは私は思っておりません。財政上いろいろな事情があるにいたしましても、不十分であったというところは率直に認めるものでございます。ことに社会環境の整備、福祉国家ということが最近強く政府としても施策の重点になってまいりました現段階におきましては、今後に向かってはさらに一層この点に力を入れていかなければならないと私は考えております。

日本近距離航空を中心いたしますいまのお話でございますが、日本の国内航空は三社で大体その責任を分担していくというのが基本的な現在の方針になっております。こういう離島航空等につきましては、この三社が共同で責任を分かち合う意味において出資をしてこういった会社をつくって離島航空の利便を提供いたしておるわけでございますが、その実績は芳しくないということもよく承知いたしております。お話にもありましたように、最近では日本航空を初めといたしまして、そのもとになります三大航空会社も経営が非常に苦しいという状況でございますので、これらを含めてこれからどうするかという問題が一つ運輸行政として大きな課題になっておるわけでござい

ます。私は、ここしばらく景気の動向あるいは経済の趨勢というものを考えまわしまして、これらの問題に対処していきたいと思っておりますが、当面は、こういった赤字の出るような会社につきましては、過疎地帯、離島対策としての補助制度というものをさらに一層強化をして、少しでもこれらの経営が助かるように努力をしていきたいと思っておりますが、さらにある時期が来ますと、こういった航空政策というものをどういうふうに見直したらいいかということもいずれは考えてみなければならぬ時期があるのではないかと、現在かように思っております。

○石田(幸)委員 まさに時は金なりという時代でございます。少々料金が高くて飛行機を利用するといふような風潮になっておるわけでございます。しかし現実には離島の方のいろいろな生活状態を見ますと、内地とは大変な生活格差があるわけでありまして、そのことよって不公平が起らないようにやはり乗客本位の補助制度というものをぜひ勘案をしていただきたい、こんなふうに要望をいたしておきます。

さらに次の問題でございますが、これはジェット機騒音防止の問題からいいますと、これはジェット機、三月十三日のある新聞の報道によりますと、いわゆる特別離着陸料ですか、一人当たり六百円とする、というような話あるいは大阪では他の空港の二倍とする、というような話がちりちり載っておりますが、この問題は運輸省としては一体どういうふうな考えでおられるのか、実はこの点を明確にしてもらいたいと思っております。特に大阪空港周辺の苦情については、当運輸委員会でも視察に行きまして大変な苦情を承ってきたわけでございます。しかしながら、そうかといつて、他の空港に比べてみてその被害の度が大変大きいとはいえないながら、一人が許容する騒音の量、質、そういう問題が果たして大阪の半分なのかという、人間一人の原点に立つて考えてみれば、こ

身については少しも整理されていないじゃないですか。そういう問題を私は御指摘申し上げておいたわけです。

たとえば一流ホテルが二千円で泊まりますか

しても五マイルでございます。その五マイルだけを高度における特別管制空域として指定するか、それとも高度に参りました場合には実質上八・七マイルに保護空域が広がりますので、その八・七マイルを含めて特別管制空域とするかという御指摘かと思いますが、特別管制空域の広がり、御指し方につきましては別にいまのところ決まった数字がございせん。交通量の量に応じて決めておきますので、ジェットルートを将来特別管制空域に含めます場合には当然ジェットルートとして保護空域というものを考慮に入れて適宜幅を決める、こういうことにならうかと思ひます。

○河村委員 航空監視レーダーを八カ所つくるといふ計画が立てられている事情はさつき聞きました。しかし五十一年度完成という予測をさつき航空局長はしておられたが、運輸大臣、それはいまでも四十九年度までとかなんとかいふふうにして、その都度、期限は限つてある、今度はいろいろな条件を総合して大丈夫なですか。

○木村国務大臣 大丈夫でございます。

○河村委員 先ほど管制保安部長の説明で、自衛隊のレーダーと民間航空のレーダーとは大体考え方がまるつきり違うので、だから自衛隊と同じようなものはやらないのだという説明は聞きました。が、今日までずっと航空監視レーダーの設置がされてきている。そのために日本の空の全部をレーダーでカバーすることができない、そういう状態が続いて、かつ実施が延びているわけですね。その間、これは前々からの疑問なんであるけれども、自衛隊は二十八カ所のレーダーで全域をカバーしているわけですね。それを利用して、それで一日も早く、とにかくとりあえず、将来民間のレーダーで全域をカバーするという方針はそれで結構だけれども、その間、自衛隊のレーダーで補つて民間のものができるまでやっていくということ、は、実際、技術的にはできないものなのかどうか、その点はどうかですか。

○松本説明員 自衛隊のレーダーは、先ほどお話しございましたように二十八カ所にございまして、

二十八カ所で見ている状態を、私も承知しておりますところによりまして、複数個所で見たいものを一カ所にまとめて一つのスクリーンの上でなめられるようないろいろな電子的な操作がしてあるようでございます。したがって、私どもの方に、あるレーダーサイトから真つすぐ引つづけてきて、私どものレーダースクリーンにそのまま出てきて、私どものレーダーで受けようといふことが技術的にできない。これを受けようといふと、当然受け側でございまして運輸省側におきまして、その仕掛けを通して出てきた信号がとれるようにしなければなりません。そういうふうな改造をするのに、これは相当の期間とあるいは場合によりましては技術の開発が必要かと思ひます。先生御指摘のように、私どもの遅れております間、とりあえずといふことをしようと思ひまして、技術的にちよつととりあえずといふふうにまいらないいきさつがございまして、遺憾ながら、先ほど大臣申し上げましたように、今後私どもの計画を可能な限り促進するといふことで対処していくのがよろうかと思つております。

○河村委員 いまの説明だと、自衛隊のレーダーで映したものを、それを民間側のレーダーサイトに一回引き取つて、そこから機能させるというふうな聞こえるのですけれども、空域を仕分けて、自衛隊のレーダーサイトそのものを使つて、その受け持ちの分野を区画すれば、一回民間のレーダーサイトまで移しかえなくても、直接に管制官が両方見て、それで、ある空域を自衛隊のレーダーのものを使つてカバーするといふことはできるのではないかと、われわれは技術は暗いけれども、常識的にそう思ふが、そういうことはできないのか。

○松本説明員 先生おっしゃいますように、仮に私も管制官が、自衛隊のレーダーサイトへ直接乗り込みまして、制服の自衛官と一緒に仮に管制を行うといふことは、実は、日本の空域を、たとえば東京管制部ですと十一に分けて、そしてある

セクターから次のセクターに申し送りしながら管制をしてまいりますので、自衛隊の方の分け方といふのは私どもと全く違つた別の目的を持つて空域が分けてございまして、したがって、相互の通信連絡施設というものが、またこれは全部つきりかえまないと、ちよつと先生の御提案のような形で管制という業務を行うことはきわめて困難ではないかといふふうに思ひます。

○河村委員 それはできないように考えれば、どうやってもできないのだけれども、しかし、自衛隊でやっている仕事だつてやはり管制業務でしよう。それは目的は違つてしよう。外敵一国内で飛んでいる飛行機だけをコントロールするのはなくて、対外的な仮想敵が何か知らぬけれども、とにかく、そうした防衛的な任務を持つものだから、それは違つてもいいけれども、一緒にやつてやれないといふことは、どうもわれわれには常識的にわからないのですが、そういうものですか、防衛庁。

○友藤説明員 先生お尋ねの件につきましては、先ほど来、航空局の方からお話がございまして、先ほども、航空路の管制のためのレーダーでは実はないことは確かでございます。対領空侵犯措置のための警戒監視というものが主目的でございまして、映像は日本上空というものが全部カバーされておるといふことでございます。ただ、目的が違ひます関係上、やはりそれに必要な人員でございまして、かあるいはそのための別途の人員でございまして、管制業務をするための別途のパネルと申しますか、そういうものもある程度最低限必要であらうと思ひます。また通信回線という点になりますと、私どもの方はもつぱら部隊運用上の回線といふものが主体になっております。航空管制をなさるための別途の通信回線といううなものももちろん必要になってくるわけでございますので、そういう点、問題は若干はあろうかと思ひます。その点、私も筆石の事故が起きました後、こつた点使えるのではないかと

いふような問題が提起されましたので、運輸省の方には私どもとしてできる限りの御協力はいたしますといふことを申し上げてあるわけでございますが、先ほど来お聞き取りのとおり状況に、現在なっております。

○河村委員 運輸大臣、あなたもまあ技術的には素人だから私同様わからぬだらうと思ひけれども、もうこゝまで来たから、五十一年度完成するといふならいまから手戻りになるような施設をするのはつらいからなにかしら。しかし、まだ五十一年度完成がどんなことがあつて遅れぬとも限らないので、本当にただめんどろからやらないのだといふことになしに、もう少し検討しておく必要が少なくともある。こゝういふことに限らず、何か不測のことがあつて、将来共用しなければならぬ時期もあり得るでしよう。だから、私もこれ以上技術的に、おまえの言うのはおかしいのだと言ふほどの知識、学識経験がないから、これはこの程度にしますけれども、私はもう少し大所高所から一遍検討の必要があるものと思ふので、私はすぐやれとは言わないから、ひとつ本当に真剣に検討してみてくれませんか。いかがです。

○木村国務大臣 私も河村委員と同様に技術的によくわからないのですが、管制部長の話をいろいろ聞いてみますと、いま御答弁申し上げたようなことで、やっぱりむずかしいかなという感じがしておるわけでございます。しかし、これはお互いに素人の常識的なあれですから、さらによく管制部長の話も聞いて、そういう余地があればできるだけそういうものを利用するといふ方向でいきたいと思ひます。

一方、航空路の監視レーダーでございまして、これはもうネットワークはほとんど全部取り除かれましたので、間違ひなく五十一年度中に八基完成できる見通しが立つております。ことに五十一年度に入りましてから三つやるわけですから、できるだけ五十一年度も早くやるように、ひとつ最大の努力をするつもりでございまして。

○河村委員 そこで、八つでございまして、何か一部

にエアポケットみたいなところができるそうですが、それは別として、一応全線がカバーできるようになった際には、やはり現在では特別管制空域も結局空港の周辺だけでいい。航空路はまだ一つもやっとならないうえ、少なくともメインの航空路だけは特別管制空域にすべきものだと思ふので、これは、一体これば完成したらそれを実行、実行しますか。

○中村(大)政府委員 ジェットルートの中で特にメインルートにつきましては従来から特別管制空域に指定するということが検討はして来たわけでございます。このレーダーが完成いたしますのを契機といたしまして、先生御指摘のようないわゆる航空路についての特別管制空域ということについても真剣にひとつ取り組みたいと思つております。

○河村委員 何かあいまいなんでしょう、少なくとも五十一年度にレーダーサイトが完成するわけでしょう。それで航空路を特別管制空域にしなくてもいいと言ふなら別だけれども、やはりそれが一番望ましいことである。そうならば、できる期日が明確であればそれまでに準備ができてしかるべきだと思ふけれども、何かしたくない、あるいは何かの障害がある、そういうような理由があつて、あいまいな返事をするのである。その点はどうなんですか。

○中村(大)政府委員 たとえば東京—大阪間というふうな非常に交通量の多いルート等から始めるといふふうな、段階的に空域の指定をやつていきたいというふうな思つておるわけでございます。

○河村委員 それは金の関係ですか、それとも管制官の配置とかなんとかいう、そういうことですか。予算であるかあるいは人の養成であるとかそういうことですか。

十一年を待たずにできるだけ早く手をつけたい、こういうふうな考へておられますが、交通量の多いところからやつていきたいというふうな考へておられますのは、やはりレーダーできちよつと見えなければならぬということ、それからそのために必要によつてはそれのための管制官というものをそこに置いておかねばならないというふうな業務の問題もございしますので、そういう点を十分に検討した上で実行可能な、またなすべきところから早急に手をつけていきたい、こういう趣旨でございます。

○河村委員 業務量の多いところはやるのは当然でありますけれども、日本の少なくとも縦断している縦のジェットルートというのは、これは諸外国の例と比較したつてずいぶん混んでる方でしょう。だから、それは程度の差はありましようけれども、私は事情の許す限り、ただ東京—大阪でやつてみなければ心細いのかどうか知りませんが、けれども、もつと迅速にこれを整備するのは当然だと思ふますが、運輸大臣はいかがですか。

○木村(大)政府委員 これはいま私も管制部長の話等聞いておりまして、まだ詰れば詰ればぬことではないという感じもいたしておりますので、できるだけ全面的に早くやるということが一番いいことですから、それを目標にできるだけ詰めてみます。

○河村委員 そこで航空法の中身の方に入りますけれども、今度の航空法の改正は四十六年七月の函館事故、雲石事故、これを契機に安全対策を中心にしてそれにあつて騒音基準適合証明制度、これだけに限定したわけですね。それはけさも議論が出ましたが、そのときはそれで私にはよかつたと思ふけれども、それからそれは国会の方にも責任がないとは言わぬけれども、約三年半くらいたつておるわけですね。だからその間にもつとなすべきことがあつたはずであつて、とにかくこの法律というのは昭和二十七年、アメリカの民間航空規則をそのまま焼き直したもので、その後技術革新が進み、事業が大型化し、非常な変わり方方

すね。航空法と現実とがマッチしない事例というものは、この一つ一つの条文を洗つてもずいぶんたくさんあるわけですね。なぜそうしたものか、改正を計画して、出そうとしなかつたのか、それは一体どういう理由ですか。

○中村(大)政府委員 御指摘のように、航空法全体について総ざらいをして抜本的な改正をすべきであるという御意見は、国会においてもそういう御意見を拝聴いたしております。われわれもそういうことについて真剣に検討はいたしておるわけでございますけれども、まずさしあたりこの安全に関する法改正というものを一日も早く実現させていたしまして、それに引き続いて先生御指摘のような総合的な再検討について一日も早く手をつけたいというのが、私どもの本當の気持ちでございます。したがって、先生御指摘のように、いままで三年間そういうふうな総合的な再検討についてその成果を得るに至らなかつたことはまことに申しわけないと思つておりますけれども、とにかく現在としてはこの改正案を通していただきまして、一日も早くそのような全体的な再検討に手をつけたいというふうな考へておるわけでございます。

○河村委員 この法律の第一条には、「この法律は、国際民間航空条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、航空機の航行の安全を図るための方法を定め、」云々と書いてあるわけですね。この国際基準にのつとつたものをつくる、こう書いてあるわけですが、いまの航空法は、これは国際基準にのつとつたものと言へますか。

○中村(大)政府委員 大筋において、ICAOの条約並びにその附属書で定めております基準にのつとつておるというふうな考へていいと思ひます。

○河村委員 それなら伺いますけれども、たとえば法律の七十七条「定期航空運送事業の用に供する航空機は、その機長が、第百一条第一項の定期航空運送事業者の置く運航管理者の承認を受けな

ければ、出発し、又はその飛行計画を変更してはならない。」出発はよろしいでしょう。フライトプランを変更することも運航管理者の承認を得なければならぬ。これはいまの国際航空時代に実行されておりますか。

○中村(大)政府委員 実行されておると思ひます。

○河村委員 本當ですか。

○中村(大)政府委員 実行されておるはずでございます。

○河村委員 世界の主要な個所に運航管理者は置いてあるでしょう。しかし、置いてないところもありませんか。そういうところは一体どうしてあるんですか。それから実際によつては、飛んでおる間に航空管制の規制をどうせ受けるわけですね。そこでこのフライトプランの中の巡航高度あるいは航路はまあないでしようけれども、たとえば巡航高度の変更を命ぜられる、そうした場合は当然運航管理者の指示を受けなくて動くんじやありませんか。そういうところがあるんだと思ひますが、いかがですか。

○中村(大)政府委員 たとえば日本航空の場合でございますが、外国の主要基地には運航管理者が配置してございまして、主要基地でないいわば補助基地というふうなところは運航管理者は配置してございまして、そこでは法律七十七条に書いてございまして、そういう場合の運航計画を変更しなければならぬというふうな場合に会つたときには、主要基地に非常に近いところにおきましては、直接運航管理者の承認を得る手続をおさるわけでございますが、いわゆる補助的な基地で直接運航管理者に連絡がとることができない場合には補助者を通過して、主要基地には運航管理者がおりますから、運航管理者の指示を受けるといふ手続を現実にとつております。

それからもう一つの御質問の、飛行計画が多少変更になることがあるいはございまして。たとえば

が狂つてくるということがあり得るわけでござい
ます。そういうことを慮りまして五百五十キロ
ということがあるわけでございしますが、もちろ
最近におきましては、先ほどからお話が出てお
りますように、机上の施設が非常に発達してまい
りました。たとえば慣性航法装置というふうなも
のできておるわけでありまして、これは詳しく説
明しますと時間がなでございしますから、そうい
ふ自動的の自分の緯度、経度をはかる装置ある
いは自分の航跡をはかる装置、スピードをはか
る、そういうことができる装置でございまして、
こういった装置をつけましたら、これは当然今度
の法改正でも、そういう装置をつける限りにお
きましては航空士を乗せる必要がない、というこ
とになっておりますので、先生のおっしゃいます
ような問題は、多少改善させていただいておると
いうことは言えると思ひます。

〔増岡委員長代理退席、委員長着席〕
○中村(大)政府委員 先ほど技術部長が御説明申
し上げましたような慣性航法装置というふうな、
いわゆるそういう新しい装置を持つておるもの
については適用除外をする、要するに、航空士を乗
り込ませなくてもよいというふうに今度の法律で
は改正しておるわけであります。したがって、必
要な改正はいたしておるわけでございしますけれ
ども、全部五百五十キロメートルというものを消
してしまふということについては、管制保安部長も
申しましたように、将来全体的な整備ができた段
階で検討するということにさせていただきたいと
いうことでございします。

○河村委員 とにかくおかしいという疑問をあな
た方が持てば一つの進歩だから、いまは管制関
係についてのおかしところを申しました。もう
一つ整備関係についておかしところを申ししま
す。

航空法の十六条以下、航空機の整備改造に関す
ることで、十九条で整備改造についての確認は一
等航空整備士が行わなければならないようになって
います。しかし、一等航空整備士なるものが

航空事業会社について、それが本主に自主的な確認
を行つていますか。

○中村(大)政府委員 現在の整備の実態は、その
仕事の整備の実態は、その仕事の内容が非常に分
化し、また専門化したしております。したがって、
そういう分化いたしましたものをいゆる総合的
に最終的にチェックするという、いわば組織化が
必要になってきているわけで、そういう最終的な
チェックというものは一等航空整備士が行う、こ
ういうたてまえにいたしておるわけでございま
す。

○河村委員 それは確かに確認制度は一部導入さ
れておりますが、認定工場みたいなものをこしら
えて、だが、それでもやはり一等航空整備士なる
者が責任を負わなければならないという制度にして
おくのは、これは矛盾じゃないですか。一体い
ままでに非常に機器類が分化してきまして、一
等航空整備士が全部わかるというのじゃないで
すよ。その部分部分についての専門家がいて、そ
れが一つの組織をつくっていくから、それがど
かが悪くて何か事故が起きた場合には、その部分
部分の責任者かあるいはその組織を管理してい
る最高責任者の責任であつて、一等航空整備士
がいて、それが全部について、それは法律に書
いてあるから、一応ノミナルにはそうしてあるで
しょう、だけれども、自主的に全部見て、おれが
責任負つて、これでよろしいと言えただけの人は
一等航空整備士にはいはいはすだ、私はそう思
うけれども、いかがですか。

○中曾政府委員 確かに先生のおっしゃいますと
おり、最近の大型機の整備におきましては、一人
の人間でもって十九条に書いてございしますよう
なあらゆる整備を確認することは、全部にわたつて
自分で確認して回るといふことはむずかしいと思
います。そこで、当然大きな航空機につきま
して、この航空会社でもやっておりますように、
組織体の中におきまして、分業で個々のところを
整備を確認いたしまして、そして最終的に、この
法律で資格を取りましたところの一等航空整備

士、そういった者がそういった組織の頂点に立ち
まして、最終的な確認をする、そういう形をとつ
ておるわけでございします。そこで、この一等航空
整備士というものは、確かにございしますように、
昔の小さい飛行機でしたら一人でできたかも知
りませんが、最近のようなそういった大きい飛行
機につきましては、どうしてもそういった組織の力
というものをかりなければならぬ、これも事実
でございします。それと同時に、私もといたしま
しては、この一等航空整備士の制度それ自身がも
はや無意味になつたとは思ひていないのでござ
いまして、当然そういった組織確認をやります頂
点にはどうしてもそういった人間がいなければなら
ないわけでございします。そういう組織確認と
一等航空整備士の制度というものは十分かみ合
う、矛盾はないというふうには考えております。

○河村委員 しかし、その組織の上にある人は、
一等航空整備士という資格を持つていれば、それ
はそれでなおさら結構かもしれないけれども、そ
の責任者というものは何れも一等航空整備士の資格
とはいふや無関係なんだね。だから、要するに全
体の管理ができる人が最高責任者になるべきで
あつて、一等航空整備士だつて組織を動かす能力
のない者はだめなんだね。だから、むしろこんな
ものはとつてしまつて、そして組織そのものに責
任を負わせる形をとるべきであつて、形式的に、
法律にそう書いてあるから、組織の責任者、本
当の責任者は別にいても、そのダミーみたいなも
のが、一等航空整備士がいて、それがやはり責任
を形式的には持つというふうなかつたことになつて
しまふのだね。これもやはり法律の古さなんです
よ。そんな気はしませんか。

○中村(大)政府委員 確かにこれはいゆる組織
の長としての、人事上の管理者としての立場とそ
れからいゆる技術の面での統括的な特殊技能を
持っている人との、それがうまく組織の中で調和
をすることが望ましいわけでございしますし、また
この法の精神もそのようなことを想定いたしまし
て規定しているわけでございします。したがいまし

て、単に仕事分化しておるからといって、技術
的な面についての統括的な判断ができる人がその
トップにおりませんと、単にいゆる一番先輩で
あるとか、そういうことからこれを統括すると
いうことになりまして、やはりまたそういう弊害
も起こると思ひます。したがって、それで一等
航空整備士という技術についての権威者組織の
統括者というものは、やはり方向としては調和さ
せていくというふうな運用をしていくべきではな
いかと思ひておるわけでございします。

○河村委員 一等航空整備士というものは、とに
かくこの部分でも全部わかる人間ということ
できておるわけだね、この法律のたてまえは、航
空整備士の資格というものは、しかし、実際そ
んな人はいまやいないわけだね。だから一等航空整備
士の資格と本主に技術的に全部わかる人の資格と
いうものはもう別になつてきてしまつてい
る。だから法律に一等航空整備士というものがあ
るから、それを形式的に使つておるだけですね。だ
からもし資格というものを新しくつくるなら、別
の角度でつくらなければならぬ、そういうものだ
と思ひます。これも研究しておいてください。

それから、時間がなくなりましたが、もう一つ
聞きますが、日本の飛行機が外国に行つて、外国
の飛行場で、外国の航空会社の整備工場で修繕を
やります。これは当然あります。その場合に、
この航空法では黙つてそれをやらしてはいけな
いわけだね、日本の飛行機は、外国の航空会社の工
場を日本の航空法に基づく整備、修理、改造の認
定工場にしなければ、そこでは修繕はさせない
ということになつていふ。そこまではまあいいで
しょう。だから、これだけ国際航空時代になつた
ら、ICAOのスタンダードにのつておる会
社ならば、私は無理に日本の認定工場なんかにし
なくても、ICAO加盟国の一定の資格を持った
工場ならばこの工場に修繕をしてもいいといふ
ふうにするのが国際的に合理的だと思ひます。そ
れはまず一つおきましよう。

それで、認定工場の認定期間というのは、現在

一年です。一年ごとに更改することになっている。これは施行規則で、法律でないから直そうと思えば直せる。一年たちますと、日本の検査官がわざわざ出かけていってもう一遍取り調べて、それでいいか悪いかという判断をした上でないと、その認定の書きかえ、更改ができません、こういう仕組みになっている。そんな必要があるのですか。

○中村大政府委員 これは、いわゆるICAOの基準に従いまして、国際的な技術水準というものを信頼すればいいという一つの現実的な問題はあると思いますが、たてまえといたしまして、現在の航空証明というものがいわゆる登録国主義になつておるわけでございます。したがって、その航空機の登録国が技能証明を行い、それがいついかなるところにおいても準用されるというシステムになつておるわけで、したがって、世界じゅうどこを飛んでおられますと、その航空機については登録国が責任を持つというたてまえから、外国における整備も、わが国の運輸省の機関がその認定をし、その検査をするということになるわけで、その期間が一年がいいかあるいはもっと長くてもいいかという問題につきましては、いろいろ検討の余地はあると思いますが、たてまえとして、余地はあろうと思ひますけれども、たてまえとして、やはりこれを外国に任せるとすることは全体的なシステムと総合的に考えまないとむずかしいのではないかとこのように思ひます。

○河村委員 外国の飛行機が日本に来て日航で仮に修繕するとうい場合に、それを認定工場にしているかどうかは知りませんが、外国の政府の航空局の役人が来て、一々検査をしてやっておりますか。

○中曾政府委員 羽田の場合、日本航空の工場を、たとえばアメリカのFAAの役人が参りましてチェックいたしまして、認定工場にしているという事実はございます。

○中曾政府委員 一年ごとに来てやつておるものでございます。

○河村委員 それはなほ疑問だな。一遍調べてみて下さい。

実際そこまでの必要があるということについては、私はなほ疑問を持つ。出張の機会がふえていいかもしれぬけれども、どうもそれ以外に余り意味がなさそうに私は思う。だから総体に国際航空時代、ジェット時代、管制時代、そういうものにそぐわない規定がいっぱいあつて、それを無理やり運用によつてやつておるから方々に無理が生じていることは間違ひありません。だからこの際、私も時間がなくなりましたからこれでやめますけれども、今度この航空法をそれだから通さないなんというところは言ひませんけれども、とにかくもう一遍これが済んだら至急洗い直して、飛行機も非常に高度になつてスピードも速くなり、国際航空時代にもなつた。同時に航空事業も大きくなつてしまつて、この法律の規定そのものが昔のちっぽけな飛行機会社が航空機を持っていた程度のものを相手にした、そういう觀念で規定ができていくわけですね。だからどうしてももう一遍これを洗い直して近代化をしなければ、ずいぶんむだが多くて、事業で言へば国際競争力低下にもつながるような面があるわけですね。だから一遍、ぜひ早急に手をつけてもらいたいと思ひますが、最後にその意見を聞きます。

○木村国務大臣 交通関係のそういった技術面で一番重要なのが激しいのが私は航空ではないかと思ひますが、その航空法が最初でございまして、もう四半世紀たつておるわけですね。ちよこちよこした改正は二十回近くやられておりますけれども、やはり今回の改正も実は航空の安全ということにのみ焦点を絞つて改正を考へておりますが、航空法全体はそのほかの要素もありますので、そういう点で、いま河村委員の御質問に対して政府側が答へておりますのも、かなり苦しい面がたくさんあることも私もよくわかります。したがって、今回この改正法案が成立いたしました後に

おきましては、お話のように、全面的にひとつ検討をしてみたいと思つております。

○河村委員 終わります。

○木村委員長 梅田勝君。

○梅田委員 私はまず第一に、航空機の衝突事故防止の基本はどうあるべきか、こういった問題につきまして質問をしたいと思ひます。

御承知のように、本改正案の契機になりましたのが全日空機と自衛隊機のいわゆる平石事件といわれる衝突事件でございます。非常にたくさん、百六十二名というとうとい犠牲があつたわけでありまして、その教訓をしっかりと改正案の中に盛り込ませぬと、死んだ方も浮かばれないということになるわけでありまして。

そこで、私もはかねてから、日本の空が非常に危険だ、その根源につきましては二つある。一つは日米安保条約そのもので、これによるいわゆる地位協定によつて、米軍機の最優先権というものが横行している。それからもう一つは、今度の盛岡地裁判決におきまして、一般新聞も厳しく書きましたが、たとえば自衛隊の訓練計画というものはきわめてずさんだ、それから空の欠陥行政は直らずというように、大見出しをつけて、厳しく批判をしておるわけでありまして。この点を正すということが必要であります。

最初に私どもの要求をもう一度述べますと、何よりも日米安保条約の廃棄、これによるわが国の主権の完全な確保と真の独立、これこそが安全の基本である。その上に立つて航空における軍事優先をなくするということ、二つには、不平等な日米航空協定の破棄、そして社会主義国を含めましてすべての国との平等互恵の航空協定の締結、第三には、民間航空行政の民主化、空港整備計画の徹底した改革と航空保安施設の完備、第四に、国際空港問題の真の国民的立場に立つ解決、こういう四つの柱を政策にいたしまして、空の安全確保のための努力をしてきたわけでありまして、

け米軍や自衛隊との衝突事件等が発生しない、防止の基本はどこにあるか、明快に答えを願ひたいと思ひます。

○木村国務大臣 日本の空を航空交通として把握いたします場合には、やはり私は一つはそれが日本の安全と平和につながるかなければならないと思ひます。そういう意味では、日本の空はいわゆる航空旅客の輸送のために最も重要な交通輸送網でありまして同時に、日本の平和と安全を守るための航空交通ということも両立して考えなければならぬと思ひます。ただ、そこで、この二つの命題が相互に交錯をしてそこに交通事故を起す、かもし出すというふうなことがあつてはならない、これはどうしても避けなければならぬと思ひます。

先般の平石の事故を見まして、あの判決の中でいみじくも指摘もされておりますけれども、民間航空と自衛隊との間に、いろいろな協定その他の点で不十分の点があるということを指摘されております。私は率直に、当時の事情としてはそれを認めざるを得ないと思ひます。そういうことを、民間航空を担担しております運輸省と防衛庁と十分に協議を重ね、そういうことのないようにやっていかなければいけない。

なお、空のいろいろなルールといひますかそういうものは、民間航空であれ自衛隊機であれ、同一のルールの上に立つて飛行するというふうなことに十分相談を合していく、それによつて航空安全を確保するということが両者が協調して邁進するということが私は根幹ではないかと思ひます。

二二

航行しなければならぬ。このようにあります。ところで、今回改正案では第七十一条の二におきまして、「操縦者の見張り義務」というのが新たに提案をされております。これは零石の教訓から、衝突を防止するために見張り義務というものを法制において明らかにすることだと思ひますが、現行の法律におきましてもこういうものがあるわけでありまして、この規定との関連をひとつ簡単に説明していただきます。

○中村(大)政府委員 この八十三条は、ここに規定してございまして、安全を確保するために、運輸省令でもって進路、経路、速度その他、いわゆる基準を決めるわけにございまして。その基準に従って航行する。これはいわば、これまたいわゆるICAOの万国的な一つの基準にございまして。その基準に従って航行するということが、これはもう航空の大前提にございまして。これをここで宣言しているわけにございまして。

それから、見張り義務にございましてけれども、これは先ほどたびたび申し上げましたように、いやくも航空機を操縦する場合に、これは当然その場合の気象状況等いろいろな条件にございましてけれども、見張りをして衝突、接触を防止する、これはあるいは法律以前の問題かも知れませんが、けれども、法律によってこれを明定するということに意義があるというふうに存じておるわけにございまして。

○梅田委員 要するに両方ともいけば航空交通における基本的なルールと言つてもいいようなものでございまして。その両者の間にはあまり変わりはないということですか。

○中村(大)政府委員 両者の間に特に矛盾というものはないと思ひます。

○梅田委員 そうしたら、見張り義務は航空交通における基本ルールだ、衝突防止のさまざまな行為も、これまた航空交通における基本ルールだ、こうなりますと、たとえば航空法はこの基本ルールにおきまして、航空路の設定、最低安全高度、巡航高度それから衝突予防等、さらに航空交通の

指示、飛行計画及びその承認、こういう一連の基本ルールは全部航空法の本条文の中に入れられておる。そうすると、八十三条の具体的なものは運輸省令において定めるということで、施行規則の百八十条から百九十一条において細かく、たとえば進路権の問題や間隔の維持といったようなものが書かれておりますが、私は、そういう基本的なものは航空法の中であつて、規定をすべきでないかと思ふのでありますが、その点どうですか。

○中村(大)政府委員 必要な基準を省令でこれを定めることは一向差し支えないと思ひます。(発言する者あり)

○梅田委員 ちょっと妨害がありましたので、よく聞かせなかつた。もう一度。

○中村(大)政府委員 具体的な運輸の基準を省令で定めることは一向差し支えないと思ひます。

○梅田委員 私はそれをきちつと法律において定める必要があると思ふ。なぜなら、見張り義務だつて本来衝突防止の重要な仕事でしよう。それが今度航空法にあるわけだ。それをわざわざ条文を設けて入れるというのであれば、先ほど来航空法の全般的な改正の問題がありますが、基本ルールについては航空法においてしっかり定める必要がある。そこあたりが、欠陥行政というように指摘される問題につながつていくおそれがあるんじゃないか。運輸省令で決めておるからいいんだというところを、それはおっしゃりたいんでしよう。しかし、道交法あたりは、陸上交通については相当細かく法律において定めておるわけですね。ところが、航空行政においてはそういう点では法律がきつめて不備ではないかと私は思ふのです。そういう点の一つとして、このいわゆる高高度管制区におけるジェットルートの問題におきまして、こゝへ定期運送の航空機が入ってくる。まあ今回は訓練地域は別に、だから安全だということをおのづからおしやうたいなんでしょうと思ひますが、しかし現実にあつた事故が起つた。そして航空路を横断する回廊等もあるわけでありまして。そういう点を考えますと、やはりそういう

たものをつつかりと航空法の中に法規として定める必要があるんじゃないか、そういう点で航空局の見解をお聞きしたいと思ふ。

○中村(大)政府委員 先生の御指摘は、このジェットルートというものを航空法の中で法律で規定すべきじゃないか、こういう御趣旨だと思ひますが、これは規定のいたし方としてそういう方法も確かにあると思ひます。ただ、このジェットルートを決めておられます趣旨は、これは一つのいわゆる管制を行うための方法ということにございまして、これは管制の一環でございまして、したがつて、そのジェットルートというものを航空路というふうな概念との関係で法律事項にするか、あるいは現行のようないわゆるジェットルートというものを、これを公示で一般に情報として提供することによって施行するかどうかということについてはいろいろ議論はあろうと思ひます。議論はあろうと思ひますけれども、少なくともこのジェットルートというものは航空管制の一環として行つたものでございまして、私どもは現在はこの方法で十分ではないかと思つております。

○梅田委員 そういうことを言われましても現実には事故が起つたんだから、あのときは。だから私どもは、米軍や自衛隊がいろいろ訓練をやつたところの衝突の危険性というものがあつたから、やはり民間航空が通るところは絶対にそういうものをいれないというふうに規制しようと思つております。そこで自衛隊の訓練空域の規制の問題について質問したいのでありますが、この零石事件の直後に政府は航空交通管制連絡協議会というもので航空交通安全緊急対策案というのを決めて、そしていわゆるその第一項におきまして「空港の空域並びに航空路の空域及びジェットルートと自衛隊の訓練空域及び試験空域は完全に分離することとし、後者の空域設定については、防衛庁長

官と運輸大臣が協議してこれを公示するものとす。」「こういうことを決められております。私どもはこの安全要綱が出されたときに、大もとの空の主権がアメリカに握られておる、非常に大きくわが国の主権が制限されておるというような状況のもとでは、全般的な航空の交通における安全というものを確保するためには自衛隊だけでなく米軍に対してもメスを加える必要があるということをおつたのでありますが、この自衛隊の分について私も聞いておられますのは、低高度訓練空域では九カ所を承認した、それから高高度訓練空域では十一カ所を承認した、このように承つておりますが、申請はもう少し多かつたんじゃないかと思ひますが、いま防衛庁の方から出てくる申請について何カ所あつて、それは具体的にどこで、どういう理由でそれはいまだに保留になつておるのか、現状を聞かしていただきます。

○中村(大)政府委員 現在防衛庁から新しい訓練空域として設定の要請のございまして、百里沖を初めといたしまして五カ所ございまして。この具体的な場所につきましても後ほど御説明申し上げてもよろしくございましてけれども、この要請につきましても現在両者の間でいろいろ協議をいたしておるという段階にございまして、いまだ決定を見ていないわけにございまして。

○中村(大)政府委員 ただいまの局長の説明の補足になりますが、どこに自衛隊側からの要請があつたかということにございまして、先ほどお話を二カ所ほどにございまして、それから島根県沖でございまして。山陰の西部一カ所、それから沖繩で二カ所。以上五カ所となつております。

○梅田委員 自衛隊の方、間違ひないですか。

○友藤説明員 現在、現に協議をいたしておりますのは以上のとおりであります。

○梅田委員 昨年十一月の十一日ですね。五日間自衛隊は昭和四十九年度総合演習というのをやられましたですね。これは民間の航空路と立体交差になつておるのじゃないですか。立体交差になつ

た個所は何か所あります。

○松本説明員 正確な場所はちよつと私記憶して
おりませんが、新潟からハバロフスクの方に参り
ます赤の十一という航空路がございます。この航
空路の上側を、現在二つすでに自衛隊の訓練空域
がございますが、その現在でございます二つの自衛
隊の訓練空域をつなげまして、赤の十一号の上側
の方を暫定的につなげたというふうに記憶してお
ります。

○梅田委員 われわれは五カ所立体交差になった
というように聞いておるのですがね。いずれにし
ても民間航空路のあるところへ、それは高度はそ
こを飛ぶ飛行機とはぶつからぬようには当然して
おるでしようけれども、しかし下手くそな操縦士
が防衛隊にはよけいおる。現に衝突したという事
故があるわけですから。ニアミスだってその後後
を絶たぬわけで、資料によりまして四十八年から
四十九年にかけて十三件起こつておるといふこと
ですから、そういう民間航空路の上下において演
習をやるといふのは、これはどういふ悪いと思つて
すけれども、安全要綱に照らしてみてもどうです
か。

○中村(大)政府委員 私どもはあくまでも緊急対
策要綱で定めてございますように、いわゆる航空
路と訓練空域とは完全に分離する、こういうたて
まは崩れていないわけでございます。この分離
の方法は、平面的に分離するか立体的に分離する
かいろいろ方法がございますけれども、そういう
方法で分離していることは間違ひございません。

○梅田委員 この安全対策要綱の第二項で、
これによりまして、「有視界飛行方式による訓練飛
行等をおこなふことができる」ということで、二
つございませう。「航空路における計器飛行方式
による最低安全高度より一、〇〇〇フィート低い高
度以下の空域」と、もう一つは「航空交通管制区
における最低高度より一、〇〇〇フィート低い高
度以下の空域」となつていますね。ジェットと
いうような速度の速い飛行機を使つて自衛隊は練
習している。技術未熟な者が操縦している場合に

は、ちよつと外れちやうことが大いにあり得るわ
けでしょう。先日平石の判決以後、自衛隊のパイ
ロットの人がテレビに出ておりましたけれども、
ちよつと外れたのはわからぬ、レーダー監視して
いる者から、おまえ外れておるぞという警告があつ
て初めて外れておつたかということがわかつたと
いうぐらゐの感覚でしょう。だからいはいくも航
空路において、こういう条件をつけたとはいへ、
認めるというの、今回の航空法の改正の趣旨か
らいへばおかしいんじゃないですか、どうですか。

○松本説明員 確かに先生おっしゃいますよう
に、そういった民間航空路と訓練空域とは分離す
る、こういうことになっております。局長の申し
上げたように、私どもはその原則を忠実に守つて
きておるつもりでございます。

じやこのケースはどうか、こういうことになり
ますと、レッド11という航空路につきましては、
通常の飛行機は三万一千フィート程度で飛んでお
りますが、日本とソ連との間に合意がございまし
て、一番高い高度で飛びまして三万七千でござ
います、それ以上の高度を使うということについ
ては現在合意がございせん。今回の演習空域を
連結いたしましたために自衛隊側に許可いたしまし
た高度は最低四万一千以上でございます。したが
いまして、高度の認識というものはパイロットに
とつて私はいろはではないかと思つたので、当
然これだけの間隔をあけておけば、何ら安全の確
保に支障はないというふうに私どもは判断したわ
けでございます。

○梅田委員 しかし、わからぬ人も出ぬとは限ら
ぬわけだから、われわれは航空路の安全性を確保
するといふ点において、このやり方というもののに
ついては不満でございます。

そこで、次に運輸省と防衛庁が中央協定の改定
をやりました、これにつきまして質問をいたし
ます。

この安全要綱の第六項でございしますが、「運輸
省の航空行政と自衛隊の業務との間の調整に関す
る覚書」については、航空交通安全の見地から白

紙にもどし、すみやかに結論を出すものとする。」
こういうようにして出されて、そして新しい覚書
が締結をされ、その上に立つて「要撃機等に対す
る管制及び誘導に関する中央協定」の改定という
のが行われております。その場合に「白紙にもど
し」という場合には、前のものは相当の欠陥があ
つたといふことを認めた上でやられたのかどう
か。欠陥があるとすればどういふ点が欠陥であつ
たのか具体的に説明していただきたいと思いま
す。

○中村(大)政府委員 これはこの筆石事故を契機
といたしまして、いわゆる運輸省の航空行政と自
衛隊の業務との間に新しい観点から徹底的な調整
を図る、こういう趣旨からの覚書でございます。
したがいまして従来の覚書については、これは白
紙に戻して新しい覚書を締結するということでご
さいまして、そのとおりでございます。

○梅田委員 私の聞いたことに答えてほしいんだ
けれども、どこに欠陥があつたのかということ
を聞いておる。

○中村(大)政府委員 白紙に戻すということは欠
陥があつたということだけではございせん。と
にかくそういうものを一応白紙に戻して、とらわ
れないで新しいものをつくらうと、こういうこと
だと思ひます。

○梅田委員 ようわからぬ話ですけれども、それ
じや、古い協定と新しい協定は実質的にどこが
違つたんですか。

○中村(大)政府委員 これは具体的な条項につい
ていろいろございませうけれども、とにかく航空交
通の要するに安全の確保ということに重点を指向
したわけでございます。したがいまして、要撃機
等に対する飛行制限といひますか、そういうもの
は従来よりも相対的に強化された、この覚書に
よつて強化されたということでございます。

要撃機等以外の航空機の安全に支障のない限り、
当該飛行計画のすみやかな承認のために便宜を図
るものとする。」こうなつておりますね。第三項も
よく似たことが書いてあります。この場合、要撃
機等以外の航空機」といふのは大概民間の航空機
ですね。そうすると、その民間航空機の安全に支
障のない限りといふことが条件とするならば、こ
の条項は以前ありました旧協定の第七条の「優先
権」といふのがございませう。これと比較をして
みて、新しいものは民間航空機優先の原則、この
ように理解してもいいんですか。

○中村(大)政府委員 旧覚書のように常に自衛隊
の要撃機等をいわゆる優先的に扱うということ
はございせん。「便宜を図る」ということは、ま
ず航空交通の安全の確保を図る、それから自衛隊
の任務というものもこれは十分尊重しなければな
らないわけでございます。そういう両方の条件とい
うものが満たした状況に適した措置をとるとい
うことがこの「便宜を図る」という趣旨でござ
います。

○梅田委員 結局「便宜を図る」といふのは自衛
隊の飛行機を飛ばすという問題について便宜を
図るといふことになつておるんだから、まあい
わばそつちに重点がかかつておるといふことだ
つたら、民間優先じゃなくて、自衛隊優先じゃ
ないか。軍事優先じゃないですか。

○中村(大)政府委員 その前に航空交通の安全の
確保ということがまず大前提としてございませう。
○梅田委員 安全の確保といふことであれば、民
間機優先の原則というふうに言つてもいいんじや
ないですか、そうじゃないんですか。

○中村(大)政府委員 民間機も自衛隊の航空機も
ともに安全に運航することがたてまえでございま
す。

○梅田委員 そんないいかげんなことを言つたら
いかぬですよ。やはり民間航空機を優先的にその
安全を確保するといふことがわが国の航空行政の
基本でなければならぬ、大臣もそのようにおつ
て行なう管制官は前項の通報があつた場合には、

運用していただかないと現場の管制官は困りますよ。どうですか、大臣。

○木村国務大臣 安全には優先も非優先もありませんので、いずれも優先的に安全は図らなければいけないと思います。

○梅田委員 非常におかしな答弁だと思ひます。

それじゃ、さらに今度は米軍との関係で自衛隊の問題を質問していきたいと思ひますが、これは何遍も国会で議論されておりますが、日米合同委員会における米軍との航空交通の問題における合意がございませぬ。私どもはこの合意は、まず第一に、航空交通の保安管制を必要とした場合、米軍にまかせるということを認めている。第二に、米軍用飛行場の進入管制においては、日本側は米軍に協力を義務づけられておる。第三に、いわゆる防空識別圏や制限空域、これをつくられて、徹底して米軍機優先が貫かれていく。要するに空の主権が著しく制限されているという点におきまして、私どもは、従来からこういう対米従属的な屈辱的なものはやめなければならぬ、いまなお横田とか岩国を中心とした広大な米軍の専用管制空域があるということにつきましては、非常に問題だと考えております。

そこで、この自衛隊の衝突事件を契機にした安全要綱を見ましても、米軍に対しては、アメリカ側の協力を求める、こういうふうになっておりますが、また、この合意の内容につきましても改める必要があるということがしばしば言われておりますが、話がどこまでいったのか、具体的に答弁していただきたいと思ひます。

○中村(大)政府委員 米軍に対する、緊急対策要綱の線にのっとりまして、協力を求めたわけでございます。

その一点は、いわゆる訓練空域に関するところでございませうけれども、これにつきましては、いわゆる、自衛隊に設定いたしております訓練空域を、米軍においてこれを共用していただく、こういうことが一点、これはその線で進んでおります。それからもう一つは、先ほどお話がございまし

たいわゆる航空交通の管制に関する合意書、これの改定問題がございませう。これについても、両者の間で鋭意検討を進めていくことにして、相当程度これは煮詰まっていっておるわけでございます。そのような努力はいたしてきておるというふうにして申し上げます。

○梅田委員 相当程度煮詰まっていって、いつごろにまとまるのですか。

○中村(大)政府委員 これは相手のあることでございまして、両者でいろいろまた詰めなければならぬ問題もございませうので、いつということをして申し上げるわけにはいかないと思ひます。

○梅田委員 いままで外務省は、この合意書並びに附属書、これは一から三までありますが、私もこういうのをいただいておりますが、全文が出てきてないですね。これはなぜ全文出さないのですか。

○深田説明員 お答え申し上げます。

本件につきましては日米間の合同委員会合意されたいわゆる米軍との航空交通の管制に関する合意書、合同委員会の合意の内容につきましても、そのまゝの文書を外に出さないというところが日米間で当初から約束されておりましたので、この約束の関係で文書そのものをお出しできない次第であります。

○梅田委員 そういう約束が当初あったかもしれない。しかし、われわれがわが国の航空行政を審議する場合に、それが全文必要だということでも要求した場合に、当然日米合同委員会に申し入れて出すべきだと私は思うのだ。これはいろいろ町に市販された本に載っておるわけでしょう。あなた何は秘密にしてもここに書いておるわけだ。それを正式に国会の場に出せないというのは私はおかしいと思ひます。かつて国鉄の運賃値上げの問題のときに米軍との輸送協定を出すか出さぬかで大分議論したけれども、結局あれは申し入れて出したでしよう。そういう積極的な申し入れを外務省はいままでやったことがあるのですか。

○深田説明員 ただいまの件につきましては、先生御指摘になりましたような検討に必要な範囲内

におきましてはその内容をお示ししておる次第でございます。

○梅田委員 そんなことを聞いておるのじゃないですよ。全文出すように外務省は要求したことがあるのかないのかというのを聞いておる。われわれが要求しているのだ。なぜやらないのですか。

○深田説明員 ただいまのような御要望があるというところは存じておりますけれども、先ほどお答え申し上げましたように、関連の御検討に十分必要な範囲内におきまして、その必要を満たすのに十分内容のお示しをしておるわけでございます。から、アメリカ側に対して、そのテキストそのものを提出しようという話はいたしておりません。

○梅田委員 審議に必要かどうか、それは国会が判断する。政府が勝手に判断することと違ひますよ。われわれは審議に必要だと考えている。

たとえば「航空交通管制に関する合意第三附属書」の第二章の定義におきまして、「航空責任機関」「防空責任担当機関」こういう用語がありま

すが、これについては「アメリカ合衆国政府については日合衆国軍を、日本国政府については防衛庁を指すものとする。」つまり自衛隊。

(委員長退席、増岡委員長代理着席)
これはお認めになりますか。

○深田説明員 ただいまの御質問でございませうけれども、これは交渉の具体的な内容にわたること

でございませうので、私どもの方から詳細にわたってこの時点で御説明申し上げることは差し控えて

させていただきますと存じております。

○梅田委員 こんな重大なことが答弁できぬよう

自衛隊ですか。

○中村(大)政府委員 ただいま御指摘の条文とい

うものは、恐らく航空交通管制の合意書の

中身、いわゆる内容に関するところだと存じます。この点

につきましては先ほどからたびたび御説明を申し

ておるよう、これは合同委員会において公表し

ない、こういうことになっておるわけでございます。したがって、その内容について御質問があり

ましてはこれはお答えする限りではないと思ひま

す。

○梅田委員 これはあなた方が出したものです

よ。これをこつちの方は昭和三十四年の六月の合

意第三附属書、運輸省航空局が私のところに持っ

てきた文書ですよ。その第四番目に防空上緊急の

必要があるときは防空担当機関が保安管制を行

うことに同意している。国会の場へはここまで出

しているんだよ。私はそれじゃ防空担当機関とい

うのは具体的にいつ米軍と自衛隊かということ

○中村(大)政府委員 現在、先ほど申し上げましたようにこの合意書の改定について鋭意詰めておる段階でございます。この防空業務に従事するということとはだれかということでございますけれども、これはしたがつて防空業務に従事する者がだれなのかということは想定をいたしていいわけでございます。

○梅田委員 私は、これがもし米軍と自衛隊がここに書いてあるとおりに防空業務を遂行しているということになれば最優先権ということになりますから、先ほどいろいろ安全問題で議論がありまして、これはやはり軍事最優先じゃないですか。幾ら中央協定であつた方がやられたとしても、こつちの方の合意が具体的に改善されない限り、米軍優先、自衛隊優先じゃないですか。国民はそういうふうに思いますよ。明確な答弁を願いたいと思います。

○中村(大)政府委員 現在その改定の作業をいたしておる段階でございます。

○梅田委員 大臣、いつまでやられる気ですか。それは、せっかくこういう事故が起これぬようにしようということ、皆さん方も御努力願つていられると思ふんですけども、やつていられる割りに具体的に進行していかぬと私も思つておりますけれども、どうですか大臣、いつまでやる気ですか、具体的な改定作業。決意のほどをお聞かせください。

○木村国務大臣 私は、いまお話を聞いておつてよくわからないのですが、日本の安全やあるいは平和が脅かされて、いわゆるそういう意味で緊急事態になったときには、それは防衛が優先しなければいけません。防衛が優先しないといふことは、日本がやられます。したがつて私は、そういうときにはやはりやれなければいけません。と思います。

いま御質問のいつ詰めるかという問題、これはいまこういう問題があるから詰めていこうということでございますので、極力努力をして早くきちんとしたものにしなければいかぬと思つております。

○梅田委員 いま大臣は、防衛の重要な時期が来れば防衛優先にならざるを得ぬとおっしゃいましたけれども、わが国は御承知のように平和的な条項を持つ憲法というものがあつて、国の交戦権は認めない、これはわが国の憲法の基本的な精神です。ね。だから本来わが国は外国に向かつて戦争する理由はないし、外国はまた日本を侵略する必要もない。アメリカがおるから、アメリカがおつてベトナムやインドシナ全域に侵略行為をやつたら、危険にさらされるということじゃないんですか。だから私は、日米安保条約というものを根本的になくさなければならぬという立場で言つていられるし、それが貫けるならばこういう屈辱的な侵略的な大変な合意事項というものはなくたつていいんですよ。なくていいんですよ。そこをどうやりますか。もう一度、いまあなたの答弁では重大ですよ、憲法を否定するやうな意見だ。

○木村国務大臣 私は、梅田委員と基本的に考え方が違つたもので、議論がどうもかみ合わないのですが、私は、日本の空を守るとか日本の国土を守るとか、これは戦争をすることではないと思ふのです。しかも、平和憲法があるから外国は攻めてこないのだということでもないで、平和憲法があるのは日本が戦争をしないということでありまして、日本だけを支配する憲法で世界が支配されるわけはございません。常に日本としても国を守るとか、これは考へていなければいけません。その手段として日米安保条約があり、自衛隊がある、こういう立場に立つておるものから、梅田委員の議論と基本的に違ふものから、どうもかみ合ふ点はやむを得ないのです。

○梅田委員 戦争危険要素をなくするということが大事であり、憲法違反の自衛隊というものをなくするというのが大事なんです。その点は大分、大分どころか基本的に自由民主党の政府とは意見が違ひますので、それはさておいて、あとこの間計算委員会の問題になりました米軍と那覇航空交通管制部の間の協定書ですね。この問題について質問をいたしますが、これは英文のものが正文で、それ以外の日本語の正文というのはないのですか。

○松本説明員 せんだつての衆議院の予算委員会におきましてその問題が御提示になりました。運輸大臣はそれと、その協定、取り決めと申しますが、取り決めは必要上ございまして、うことは御返事申し上げました。それ以上のことについては私も申し上げる立場にございませんで、英文であるか日本語であるかというお尋ねでございますが、この点についてははっきりしてお答えを申し上げるわけにまいらないという立場であつたかと思ふのです。

○梅田委員 そんなことが何で言えないのですか。普通、国際協定は対等の立場であるならば双方の国語でもつてやつていられるでしょう。両方が正文でしよう。今回の場合はなぜ明快に答えられないのですか。

○松本説明員 すべて航空の扱いというのは世界的な基準、つまりICAOの基準というものが一番の根拠になつております。ICAOの基準におきまして、たとえば現在管制用語は英語が使われております。日本の空でございましてから日本語をやつてもよろしいわけでございますが、これは慣習として英語が使われている、そういうふうな点から御類推いただきたいと思ひます。

○梅田委員 航空協定は両方でやつていられるでしょう。そんなばかなことはございません。そのこと自体がこれはアメリカから押しつけられてやつたものだと思つてもしようがない。国民は皆そう思つていますよ。

そこでSR71機の超音速機の問題について聞きますが、「嘉手納ボルタックから一五〇マイルDMEの点に到着するまでに、那覇航空交通管制部と連絡をとり管制承認を求め、那覇航空交通管制部は嘉手納ボルタックから百マイルDMEまでにいるうちに承認をださなければならぬ」というふうな承認をださなければならぬ。これは何分ぐらいて行けるのですか。

○松本説明員 この飛行機が巡航高度を飛んでおります速さはかなり速いと聞いておりますが、具体的に離陸、着陸をいたします前後におきましてはそのような速さで飛んでおるわけではございません。したがつて通常の航空機とさほど違つた時間ではないというふうな承認をしております。

○梅田委員 何分かりますかと聞いています。

○松本説明員 離着陸の前後に飛んでおります飛行機の速さというのは通常三百ノットから四百ノットぐらいだろつと思ひます。したがつてその時間と申しますのは、仮に三百ノットといたしますと一分間に五マイルでございます。これではいま申された数字をお割りいただければわかると思ひます。

○梅田委員 とにかく速い速度でこの飛行機は戻つてくる。それを管制部は、他の民間航空機との接触がどうか、その危険性がないかどうかというのを判断してオーケーを出す。ところがきつめて短時間にそれを判断しなければならぬということ、これは大変無理な要求だ。向こうも無理といふことを承知してかれません。だんだん書いてあるのを読みますと、許可が出ない場合にはこうせよということ、次に二つ、三つというふう書いてある。これはあなた、そのけそこのけお馬が通る式の、われわれ見た感じですね、アメリカの傍若無人なやり方だということに思わざるを得ぬ。沖縄は海洋博もあるし、那覇空港はこれからますます航空機がひんぱんに出入りするようになる。ところがこの高速、超音速のスパイ機が、しかも日本の平和と安全ということとなくして逆にこの平和と安全を脅かすような存在の軍事行動をやつていられる。それによつて国民が迷惑を受けるということになれば、これは大変な問題です。私はこの点につきまして、一つは国会にこの協定を資料として出していただきたい。もう一つはこういうスパイ機を国内にとどめておくことはもう許さぬ、それに便宜を図るやうな協定という

のは直ちにやめるべきだ、このことを要求いたしますが、大臣の明確な御答弁をいただきたいと思ひます。

○中村(大)政府委員 協定は先ほども申し上げましたように合同委員会関連のものでございますので、その公表は差し控えていただきたいと思います。

それからわれわれはいかなる航空機であろうともそれを安全に飛ばせる、それを第一の任務と考えて、その趣旨でやっておるわけでございます。

○梅田委員 安全でないから国民は心配しておるわけでありまして、こういうやり方は、航空法の改正をやらうと言っているのですから、米軍に対してはきちんと毅然たる態度をもつてやっておりますと私は思ふのです。大臣、いかがですか。

○木村國務大臣 これは米軍ももちろんでございますが、自衛隊も同じでございます。民間航空とそれから米軍の航空あるいは自衛隊の航空それぞれの間にきちんとした取り決めがございますか、約束といひますか、ルールといひますか、そういうものがないと空の安全は期せられませんので、その点が一番われわれは重視しまして、いさしくもそういう間にいろいろ手違いやら過ちやらということのないようにこれはきちんとしていかなければいけないと思つております。また、そういうふうにしてまいります。

○梅田委員 とにかく海洋博も近づいていることです。安全には万全を期していただきたいと思ひます。

最後に一つだけ質問して私のあれを終わります。飛行情報区の問題でございます。いわゆるFIRの問題ですね。沖縄の施政権返還の際には、日本には保安施設やいわゆる管制体制というものがあるというところで飛行情報区の区域変更につきましても今後検討するということになつていたと思ひます。私どもは小笠原諸島や硫黄島や鳥島あるいは西表島、与那国島といったようなわが国の主権の領土、これを完全にカバーしてないようなFIRというものは、これは工合が悪いと

いうように主張してまいりまして、これは正すべきだと思つておりますが、これは再調整が進んでいるように聞いております。どこまでいってやるか、具体的に答弁していただきたいと思ひます。

○松本説明員 那覇FIRの境界線の西側の線がわが国の領土でございます。与那国の東側にあるということについては、先生御指摘のとおりでございます。ただ、FIRの境界線というものは、ある国がひとり勝手に決めることはできません。その地域に關係のあるすべての国、すべての航空企業及びこれに關係のあるもの、これらの合意により多数決として決められるという手続がICAO上定められております。また、ICAOの中にも国境に沿つてこれを決めるというものは必ずしも原則ではなくて、航空交通の流れを考慮して決める、こういうふうなこともなつております。

しかしながら、先生御指摘のとおり、わがFIRの外側に出ておるといふこと、現在管制上全くわれわれが勝手に管制をしておりますので、実務的には何らの支障を生じておりませんが、しかし形の上で結構なことだとは必ずしも言えない。これを直そうということになりますと、次のICAOの地域会議にこれを持ち出すということになります。これに關係のある国といふのは日本及び中国、そのほかには何かあるかといふと、非常にむづかしい問題があることは先生御高承のとおりでございます。

しかもFIRを置きますICAOの趣旨は、その空域の中を安全、確実に飛行機が飛べるように具体的に措置することが目的でございますので、仮にラインだけを無理していじくりましても、相手方が適切な措置をとってくれまないと、かえつて実行上航空の安全を阻害する恐れすらございます。その点については今後の交通の流れあるいはいろいろな情勢といふふうなものを判断して適切に措置をとつてまいりたい、こういうふうな思つております。

○梅田委員 日本と中国で話したらいいのじゃないですか。そつちの方は、小笠原の方は、アメリカと話、つけたのですか。

○松本説明員 小笠原に關するFIRの境界の変更につきましては、相手方がわが国の承認しておる国でありまして、かつ管制の実体を持つております。両方の要件がそろつております。今回の場合には話をいたします国としての相手は当然中国でございますが、実体を持つておるところが実ははつきりしない。しかし、現実にそこで管制業務と申しますかFIRの業務が行われておる、こういう実情にあるという点を御高察いただきたいと思ひます。

○梅田委員 とにかくいろいろ言つておられますが、私はきちつとこの問題は解決すべきだと思ふのです。ICAOの条約によりましてはやはり基本的なものはこの主権をカバーするというふうになつておると思ふのです。いろいろ世界各國のものをいただきたけれども、やはりあんじょうつくつてます。そういう点でやはりわが国はもつときちつとやるべきだ。やはり航空交通の安全を確保するためには、わが国の主権をきちつと確保して、そして米軍の關係等もやりませんと、言いなりの行政をやつておたら新聞に欠陥行政といふふうになつておるわけですね。今回の航空法の改正を契機にして、私はわが国の政府がそういう点で基本的なものを堅持してやつていただくとことを要求いたしまして、時間も来ましたので、質問を終わります。

○増岡委員長代理 次回は、来たる十八日午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開くこととし、本日は、これにて散会いたします。

午後六時十五分散会