

第七十五回国会 運輸委員會議録 第十号

昭和五十年三月二十五日(火曜日)

午前十時三十四分開議

出席委員

委員長 木部佳昭君

理事 佐藤 守良君

理事 太田 一夫君

大竹 太郎君

佐藤 孝行君

住 栄作君

野田 毅君

綿貫 民輔君

兒玉 末男君

梅田 勝君

石田幸四郎君

河村 勝君

理事 増岡 博之君

理事 金瀬 俊雄君

片岡 清一君

塩谷 一夫君

徳安 實藏君

三原 朝雄君

久保 三郎君

齊藤 正男君

紺野与次郎君

松本 忠助君

出席政府委員

運輸大臣 木村 陸男君

運輸政務次官 小此木彦三郎君

運輸省航空局長 中村 大造君

運輸省航空局長 中會 敬君

運輸省航空局長 中會 敬君

運輸省航空局長 中會 敬君

運輸省航空局長 中會 敬君

運輸省航空局長 中會 敬君

運輸省航空局長 中會 敬君

運輸省航空局長 中會 敬君

運輸省航空局長 中會 敬君

運輸省航空局長 中會 敬君

運輸省航空局長 中會 敬君

運輸省航空局長 中會 敬君

運輸省航空局長 中會 敬君

運輸省航空局長 中會 敬君

運輸省航空局長 中會 敬君

運輸省航空局長 中會 敬君

運輸省航空局長 中會 敬君

同月二十日

辭任 綿貫 民輔君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

補欠選任

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

菅野和太郎君

中小民営交通事業者の経営基盤の強化に関する臨時措置法案(久保三郎君外二十八名提出、衆法第八号)

交通事業における公共割引の国庫負担に関する法律案(久保三郎君外二十八名提出、衆法第九号)

中小民営交通事業金融公庫法案(久保三郎君外二十八名提出、衆法第一〇号)

○木部委員長 これより会議を開きます。

この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

陸運に関する件、地方バスに関する問題について、明二十六日午後一時から、参考人の出席を求め、意見を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

○木部委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○木部委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○木部委員長 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。

質疑の通告がありますので、これを許します。

○紺野委員 航空法と航空の安全問題についてな

お重大な点で問題があると考えますので、これら

について質問をいたします。

第一番は、三月の初めにウイーンにおいて国

際パイロット連合ですね、これは国際定期航空操縦士の協会です。これが三月五日から会議を開き

ました。これが終わった後にスポークスマンが

こういうことを言っているのです。世界の欠陥

空港は約十とも言われ十一とも言われております

が、この欠陥空港の中に大阪と那覇空港が指摘を

された。この国際パイロット連盟の指摘が公然と

特に那覇空港について指摘をされておりますが、

これについて運輸当局はこのことを知っておりますか。何でこのことが指摘されたと思っておりますか。

○中村(公)政府委員 国際パイロット協会の席で

そのような指摘が行われたということは、われわれもニュースとして承知いたしておりますけれども、まだ正式に通告を受けておりません。したがって、内容について詳細を知ることができないわけでございますけれども、私もどなたもいたしましては、大阪空港並びに那覇空港が欠陥空港であるとは考えていないわけでございます。ただその指摘の内容については詳細に検討いたしまして、われわれといたしましては空港の整備については遺憾のないように、もしその指摘の中でわれわれとしてとるべきものがあれば十分それをとって、ますます保安の向上に努めてまいりたいと思っております。

○紺野委員 こういう不名誉なことが那覇空港について言われ、また大阪空港についても言われている。こういうことは、つまり政府としても厳しく反省しなければならぬと思うのです。特にわが党の金子議員それから当委員会においても三浦議員、梅田議員も言いました。第九戦路偵察航空団それから三百七十六戦路航空団ですね、それから第十八戦術戦闘航空団と那覇空港交通管制部の間での協定書というふうなものがあります。那覇空港の大きな欠陥の隠された原因として指摘をわれわ

本日の会議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

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)

鉄道敷設法の一部を改正する法律案(内閣提出、第五四号)

地方陸上交通事業維持整備法案(久保三郎君外二十八名提出、衆法第七号)

委員の異動

三月十九日

辭任 綿貫 民輔君

補欠選任 小坂善太郎君

同日

辭任 小坂善太郎君

補欠選任 綿貫 民輔君

同日

第一類第十号

運輸委員會議録第十号

昭和五十年三月二十五日

これはしているわけなんです。そういう米軍との関係あるいは自衛隊との関係、こういう軍用機と民用機が錯綜している、しかも非常に過密であるというふうなところからこういう欠陥空港というところの第一の原因が来ているのであって、わが党の議員団が非常に心配して、これらについてオープンにせよ、隠してはいけぬ、マラッカ海峡の暗礁に大きなタンカーが衝突するように、那覇空港のこういう暗礁にしょっちゅうこういう事故が多発するというふうなことが起きてくるのであって、出さないというのを強く要求したわけですから、これについてその後政府の方の交渉、いろいろな点でこの協定はどうしても出せないのかどうか、この点まずお聞きしたいと思えます。

○中村(大)政府委員 沖繩において米軍の基地が存在することは事実でございます。したがって、そこから発進する軍用機と民航機との間で十分な調整を行って民間航空の安全を確保しなければならぬわけでございます。したがって、そういうふうな両者の調整を図るために技術的な取り決めが行われておるわけでございます。ただ、この取り決めにつきましては、従来からたびたび申し上げておられますように、これは日米合同委員会に関連するものとわれわれは承知いたしております。したがって、その内容については、これを発表することは差し控えたい、こういうふうなたびたび申し上げておるところでございます。

○紺野委員 外務省の方ですか、この点については。 ○深田説明員 たいま運輸省の方からお答えがございましてお喜びでございます。 ○紺野委員 そうすると、あくまでもこの協定は出さないのでですか、もう一遍確かめなければ。 ○中村(大)政府委員 たいま御答弁申し上げましたように、これを発表することは差し控えさせたい、ただたいまというふうな存じます。 ○紺野委員 では沖繩の那覇空港のそういう点はまだまだ疑惑に包まれているという点で、もう

ちょっと実態についてお聞きしますけれども、那覇空港の昨年からのことにかけての毎月の発着回数というものはどうなのか、それから事故もどれくらい起きていたのか、こういう点についてちょっと聞かせてほしいと思えます。

○松本説明員 那覇空港におきます発着回数、四十九年の合計で申し上げますと、民間機が三万三千四百八十六回、民間機以外のものが三万二千三百二十回、こういう数字でございます。事故につきましては、ちょっと私いま手元に数字を持ち合わせておりませんので、申しわけございませんが、事故というふうな事故は、私の記憶ではフライイング・タイガーが着陸し損なうて、わが方のILSのアンテナの一部を破損いたしましたのが、これがわりあい大きな事故であったかと思えますが、そのほかの小さなものにつきましては、たいま申し上げましたようにちょっと手元に資料を持っておりませんので、御容赦いただきたいと思えます。

○紺野委員 これは七三年の数字によると、一月から八月までの間の八ヶ月間に七十七件の航空事故が那覇空港で起こっているのです。米軍機が五十五件、自衛隊機が十六件、民間機が六件、こういうふうにはほとんど大部分が、九十数%が結局米軍機と自衛隊機の軍用機ということになるわけですか。これはいろいろな無理な訓練その他のことをここでやっているということから、やはり事故が多いときには一日三件も起きてくる、こういうことなんです。だから、去年あたりのこの統計はわからないのですか。

○松本説明員 数字は私たいま申し上げましたように手元に持っておりませんので、ちょっとこの時点でお答えいたしかねますが、調査すれば事故の事故と申しますのはどういふ範疇のものか、私どもの調査によりまして数字がどうなっているかというところはわかつておきます。

○紺野委員 すでに一九七二年、七三年、七四年、七五年というふうな、七四年の数字がわから

ないようですけれども、零石後の七二年の数字を見ても、事故がやはりこの空港で非常に多発しているという数字が出ておられます。それでまた月平均にしまして七千ないし八千回ぐらいの発着が行われている、その半分が軍用機だ、こういうところから、先ほど国際パイロット連盟の会議が指摘しているような非常に危険な状態が出ていて、こういう実態になっていると思うのです。

それで私は聞きたいんですけれども、零石事件後にいわゆる運輸省と自衛隊の間の新しい覚書に基づいて七二年の七月七日に締結された新しい中央協定、これではっきりと、旧協定では軍事優先、自衛隊の要撃機等々に対する発進、飛行計画の承認等についての優先的な措置をするというふうな内容になっていたものを改めて「便宜を図る」というふうに変えたということを言って、その後の自衛隊とそれから民間航空との間の関係を改善した、それが航空法の新しい改正の基本精神であるというふうな言われているんですが、この新協定の第十五条で沖繩における「要撃機等に対する管制及び誘導については、運輸省と防衛庁と米空軍との間で現地で協議をして定めることとした」ということをそのとき言っているわけですね。ですから、これに基づいて沖繩においてもこの新協定の精神で協定をしているかどうか、どんな協定をしているかということについてお聞きしたいと思うのです。

○松本説明員 先生たいま仰せられましたように、中央協定の中にそれぞれの地方別にローカルの協定を結ぶということが決められております。それによりまして、国内におきましては自衛隊関係のそういういたような飛行場がございまして、それと、私どもの管制機関との間に地方協定、つまり具体的にどのポイントで飛行機を受け渡すのとかがそういうふうなことが決めてあるわけでございます。沖繩におきましてはこれができまして、その点が四十七年でございます。したがって、その時点でにおいてはまた沖繩の管制というものが戻ってきておりませんし、さらにまた当然地方協定

の中に包含されてしかるべきものであるというふうなことからこのような規定が入っておるわけでございます。沖繩において現在米軍を含めた地方協定というものができておられますが、その内容は、前段で申し上げましたとおり、国内における地方協定と変わるものではないと思えます。

○紺野委員 そうすると、国内協定と違わないんですか。いま言いましたね、軍事優先というふうな、自衛隊の要撃機の優先というふうなことはこれからやめて、改めて、そうして「便宜を図る」というふうに変えたということを言っておられますが、そのとおりですか。

○松本説明員 沖繩の協定におきましても、その趣旨は全く変わっておりません。 ○紺野委員 ではお聞きしますけれども、一九七二年の十二月二十八日に「沖繩進入管制所、沖繩航空路交通管制センター、第六二三航空警戒管制中隊、第三一三航空師団、那覇基地司令部および那覇空港事務所のあいだの協定書」として協定されている文書があります。主題は、「航空自衛隊の迎撃機、標的機にたいする航空交通管制サービスについて」という主題ですね。あなたは協定があると云いましたね。この協定は、一九七三年一月一日に発効するというふうになっておられます。そして、その目的は、主として「那覇空港でのスクランブルと掃投の方式にかんする標準的方式をしめしたものである。」というふうな、特に「航空自衛隊の迎撃機、標的機の管制」と、いま言いました「那覇空港でのスクランブルと掃投の方式にかんする標準的方式をしめしたものである。」と云っておられます。いいですか、これはそういう目的を持っておられるのですが、これはあなたには知っていませんか。

○松本説明員 いま先生仰せられたような逐一について、私明確に覚えておるわけではございませんが、先ほど来申し上げておられますように、中央協定と同様の趣旨において那覇においてその種の地方協定があることは事実でございます。

○紺野委員 ところが、あなたはそういうふうな

言っているけれども、ずつこれを追ってみますと、第二が「総則」です。第三が「定義」、第四が「責任」、第五、このところで「優先権」と、こうわざわざ書いてある、ブライオリティと、そして、それでははっきりとこう書いています。a、b、cとして、これは日本の自衛隊の迎撃機に對して、こう言っている。「ホットスクランブルは優先扱いをしなければならぬ」。それから、「スクランブル演習と訓練計画にもづく飛行命令発進は、予定の発進時刻を尊重して優先扱いを与えるものとする」。つまり、演習計画を立てて出るスクランブル、飛行命令発進というものについては、優先扱いをするのであります。そして、cとして、「日々」の「日課」として行われているような「スクランブル演習と飛行命令発進は常規の航空交通管制扱いとする」というふうに、はっきりとここでは先ほどの新協定とは違つた優先権ということを明瞭に取り出して、わざわざそのことを規定しているわけなのです。そうすると、沖繩のことは、いまあなたが言ったこととこれは全然違つているのですけれども、どうですか。やはりあなたはそれを言っているのですか。

○松本説明員 先生いまお読み上げたわけでございますが、私の承知しております範囲におきましては、国内におけるこの種の扱いとことと違つた扱いをしている覚えはございません。

○紺野委員 しかし、ここで言っていることは、はっきりと優先権を、普通の訓練、毎日やっているようなものは別であるけれども、ちゃんと計画を立てた演習というふうなスクランブル発進あるいは掃射ということについては優先扱いをする、しなければならぬとはっきり言っているではありませんか。あなたはそれを言っているのじゃないですか。どうして沖繩の人たちに対し、また国民に對して、沖繩問題ではそれを言わなければならぬのか。

○松本説明員 私の理解、承知しております限りにおきましては、沖繩におきましても国内におけると同様便宜を図るといふ範圍を出していないといふふうな考えております。

○紺野委員 しかも、これは一九七三年一月一日から発効すると言われて署名したものは、こうです。日本航空自衛隊臨時那覇基地司令部司令官山田隆二という人。それから日本運輸省那覇空港事務所空港長佐藤亮吾。アメリカの方からは、アレン・W・カーパー、これはアメリカ空軍大佐です。第八二四戦闘支援部隊司令部。それからフォリスト・E・ベイカー、アメリカ空軍大佐、第一九六二通信部隊司令部。ジョン・J・ボル、アメリカ空軍大佐、これは第三一三空軍師団作戦部長です。ですから、こういう五人の人が、しかも運輸省を代表して佐藤という人がちゃんと署名している。こういう書類が出てくるのですよ。それについてあなたは全然そういうことはないと言っている。どういふことですか。

○松本説明員 先生御高承のように、沖繩の返還になりましたのが七二年でございます。七四年の五月十五日、昨年でございますが、私も沖繩の空域におきまして航空路管制を米軍からテークオーバーをいたしております。したがって、七二年に沖繩が返還になりましたから七四年の五月十五日にわが方が沖繩の航空路管制を全面的に米軍からテークオーバーするまでの間は、航空管制のうち的主要なものと考えられます。エンルート管制につきまして米軍が実務上これを行つておたわけでございます。したがって、その間といえども自衛隊が一部那覇空港におたわけでございます。そういう意味において、そこに何らかの協定が当然必要であつたわけでございます。また、そういうことが予想されたからこそ、中央協定の中心に地方協定と併記いたしました。那覇の問題に觸れているわけでございます。

七四年の五月十五日に私も沖繩のエンルート航空路管制をテークオーバーいたしました。この時点におきまして、米軍による航空路管制というものが終わりを告げたわけでございます。したがって、そこに当然状況の変化が起つてお

るわけでございますので、私もその時点においてしかるべき所業の手を打つたというわけでございます。

私が先ほど来繰り返して申し上げておりますその内容は、七四年五月十五日、私も沖繩におきまして航空路管制をテークオーバーいたしました以後の、つまり現時点において効力を持っております協定について、私の理解し、記憶している限りにおいては、何ら国内のものとの変わりのある扱いをしていない、こういうことでございます。

○紺野委員 そうすると、私がいま読み上げましたこの協定は、現在ではもうないのでしたか。この協定はないのですか、廃棄されているのですか。

○松本説明員 私、現在空に逐一どの協定がどこでどうなつたかということ記憶しておりませんが、先ほど御説明申し上げましたように、七四年の五月十五日、私も航空路管制をテークオーバーいたしました時点において所用の措置をとつてあるということは事実でございます。

○紺野委員 そのところをはっきりしてください。そうするとこの七三年一月一日発効という文書は、いまでもあることはあるんですね。それはどうですか。

○松本説明員 私の記憶しておりますところによれば、現在確かに沖繩においても中央協定の規定に従いました地方協定がございますが、この地方協定に關与しております米軍というものは必要最小限の範圍のものにとどめてあるというふうに考へております。したがって、先生御指摘の七三年とおっしゃいましたか。(紺野委員)七三年一月一日に発効したもので「と呼ぶ」発効でございますから恐らく(紺野委員)「その協定は七二年十二月二十八日」と呼ぶ)七二年と申しますとちよつと沖繩の返還がございました年でございます。その時点において行われました何らかの取り決めというものは、その後私は効力を失つておるといふふうに理解しております。

○紺野委員 効力を失つている——これは協定をされたのは返還の後ですよ。しかしこれは廃棄されて

○松本説明員 先ほど御説明申し上げましたように、七二年に沖繩が返還になりました。その時点において私も直接關与いたしましたのは、那覇空港の飛行場管制だけでございます。その余はすべて米軍が実務上これを行つておりました。七四年の五月十五日に、私も航空路管制を米軍側からテークオーバーをいたしました。したがって、このスクランブル機というものは計器飛行方式をもつて発進をいたしますので、したがって当然のことながらACCと申しますか管制部のクリアランス、つまり管制承認がなければ発進ができません。その管制承認にかかる部分が従来は米軍によって行われておた。昨年の五月十五日からはわれわれの手によって行われておる。ここに非常に大きな状況の変化がございます。したがって、先生のおっしゃつておりますのが七二年という時点において(紺野委員)「十二月」と呼ぶ)十二月かどうか私記憶しておりませんが、七二年という返還直後の時点において締結されたものであるといたしますならば、恐らくその時点における航空路管制は米軍がこれを行つておる、こういう状況でございますので、その状況下において行われた取り決めというものが現在依然として有効であるということはありません。

○紺野委員 しかしこれは自衛隊の訓練スクランブルの問題について、運輸省とそれから——米軍とじゃないですよ。運輸省と自衛隊との間でこれが行われ、それに米軍が参加しているという形のもので、ですから、米軍との協定と、直接米軍機をどうするといふのじゃない。自衛隊機をどうするか、自衛隊機の訓練スクランブルその他等々に對して優先権を与えている、こういうふうにはっきりと書いてあるこの協定を、自衛隊とそれから運輸省との間でこのことは破棄されているのかどうかということなんです。協定、ちゃんとこれ署名してあるわけですから、米軍との關係という

意味だけじゃないですよ。むしろ自衛隊の問題で

す。
○松本説明員 先生御指摘のように、スクランブルは自衛隊が行っております。したがって、国内の場合には自衛隊がスクランブルを行い、管制はすべて運輸省が行っておりますので、運輸省と自衛隊の間だけで話合ひは終わるわけでございます。沖縄におきましては、いろいろと御指摘いただいておりますように、進入管制の部分を米軍が依然として暫定的に行っております。スクランブル機をどう扱うかというものは、この趣旨は管制の取り扱ひをどのようにするかというところに最大の主眼点がございまして、したがって、航空路の管制をだれがやっておりますか、進入管制をだれがどのように行っておりますか、飛行場管制をだれがどのように行っておりますかということによって、多少その態様を異にしていくというふうにお考えいただいてもよろしいかと思っております。現時点におきましては航空路管制をわれわれが行い、進入管制のみを米軍が暫定的に行い、飛行場管制はわれわれが行っております。こういう状態のもとにおいて自衛隊機の要撃機の発進、掃投をどのように取り扱うか、こういう問題でございまして、先生が先ほど来御指摘されておりますような時点における米軍が航空路管制をも実施していた状況とは、状況が異なっております。したがって、当然この内容が改定されているというふうには私には理解しております。

○紺野委員 これはしかしちゃんと目的として、「那覇空港でのスクランブルと掃投の方式にかんする標準的方式」云々というのでございまして、これは那覇空港を発進する場合のものを決めていくわけですね。全体のことじゃないですね。進入管制空域約五十マイルといわれている、それ全体についてのものじゃない。那覇空港に入ってくる、出ていく、そのときの優先順位や優先問題というところで、運輸省と自衛隊との間で、それに米軍も参加してどうやっているとどういふものなんでしょう。だからこの協定はあったことは知っていますよ。

すね、いま言ったとおり。それがいまでも事は変わっていないと思うんです。飛行場から上がり下がるときにそういう優先権を与えるということにこれは限定しているわけですね。那覇空港です、その当時から、どうですその点は。

○松本説明員 協定の内容の逐一について、私必ずしも現在承知しているわけではございませんし、また御説明し得るような問題でもないかと思えますように、現時点におきまして私どももいたしましては、那覇空港を発進したものは那覇空港に掃投します自衛隊の要撃機についての取り扱ひというものについては、国内における全く同様に扱っておって何ら区別をしていない、このことは事実でございます。

○紺野委員 じゃ、この協定は、そういう点についてははもはや過去のものになっているということにははつきり言えるわけですね。そういうふうには宣伝していいわけですね。

○松本説明員 先生のおっしゃいますような協定が存在したかどうかについては、私は何らかさういふものが恐ろしくあったらと思うんですが、少なくとも現在有効なものはないと思っております。先ほどお答え申し上げましたような思想をもって構成されたものであるというふうには御理解いただいてよろしいと思っております。

○紺野委員 それから現地の沖縄の方では米軍機がP3ですか、それからF4ですね、アメリカの岩国から来ている。こういうものもいざれこから出ていくということ、これを機会にP3その他の国外撤去とその後を自衛隊機が使うということについて強く反対して、そしてこれを民間航空のために完全に開放するようにという運動が起きているんですけれども、いままでも自衛隊機との関係でここはいつまでも使うつもりなんですか、その点はどうなんですか。

○中村(大)政府委員 那覇空港におきまして通称P3地区と言っておりますところが近く返還になるというところは、われわれも聞いておるわけござ

います。その後の利用につきましては、運輸省といたしましてはこれを民間航空に優先的に使用したい、こういうことで関係省庁と目下協議をいたしておる段階でございます。

○紺野委員 そうすると民間機について優先的に、そして自衛隊機はむしろだんだんこれをなくすという方向ですか。

○中村(大)政府委員 運輸省といたしましては、那覇空港を民間航空のために優先的に使用したいという希望でございます。で、将来についてもいろいろな構想を持っておりますわけでございます。その構想の一環としてもP3地区の跡地については、できる限り民間航空に優先的に使用できるように関係省庁と協議をいたしておるというものが現在の段階でございます。

○紺野委員 現地の方でもこれを完全開放、完全返還をせよという運動をしております。現に国際パイロット連盟の総会で言われているように、非常に複雑な自衛隊と米軍機が共同使用するという事態のもとで、非常に危険な状態という特徴が出ているわけでありまして、そういう点で米軍機の国外への撤去、それから自衛隊機もここから出ていくようにして、一日も早く那覇空港が完全に民間機のために使われるように、ぜひ運輸省の方でも最後まで努力してもらいたいというふうに思っています。

それから第二点として、現在の航空法の中でどこを読んでも一つの不思議な点があるのです。似たような交通安全に関するいろいろな立法と比べて、それは、乗客を扱う特に客室乗務員に関する明確な規定がないということなんです。そういう点で、ほかのバスとか鉄道とかこういうものには、必ず車掌というものが乗務員の中に法的にも位置づけもされておると思っております。ところが航空法においては、操縦士とか機関士とかこういうふうな人たちの任務規定はあるけれども、客室乗務員についての規定というものはない。一体客室乗務員の業務、任務というものはどういふものか、これは何か規則がどこにあるのですか、そこを

お聞きしたいと思っております。

○中村(大)政府委員 客室乗務員という名前は確かに航空法にないはその省令にも出てまいらないわけでございます。ただ、客室乗務員のいわゆる責務、業務のきわめて重要な部分につきましては運輸省、業務規程——これは法律に基づきまして運輸規程を定め、それを認可するということになっておるわけでございます。この運輸規程の内容については省令でその基準が細かく規定してあるわけでございます。その省令の中に、先生御指摘のいわゆる客室乗務員というものが行わなければならない仕事のうちきわめて重要な部分、いわゆる緊急の場合にたとえ乗客を安全のために避難させるというふうな点について、これを運輸規程の中に明確に定めまして認可の対象とする、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、いま申し上げたように、名前が法律ないし省令の中に出ていないけれども、その内容については十分規制の対象にいたしておることが言えると思っております。

○紺野委員 最近、二月ですか、エールフランスで事故を起こしたのです。これは知っていると思っております。これがアンカレッジから東京に向かうとき、三百五十人ほどの乗客、その中で大体三百人が日本人という状態の飛行機が発動機に火災を起こしてそしてUターンをしてアンカレッジに戻ったのです。その間、延々二十二時間何の情報も与えられずにはほとんどペンキ塗り前に行ったということが言われているのです。エールフランスで日本のステューワーデスが二十五人ないし二十二人裁判問題を起こして、そしてこれが乗務員も六人ができないという状態にあることは皆さんも知っております。すでにこれは運輸大臣に対して要請書を出しているのです。日本の裁判でも勝訴をしているこの事件について、エールフランスが早くこれを乗務させて、そしてこういう非常事態に際して十分に安全の対策をやったり情報を提供したり、そういうことをやるべきであるということをやっているわけですね。

こういふ当然のことがやられておらない、非常に軽視されている。まるでホステスか何かのような、顔がいいとか八頭身だとかどうだとかというふうなことでこの客室乗務員を判断するような人権を軽んじたというところが航空事業の中にあるんじゃないか、そして、エールフランスのあいさつ事件についても大臣はどういうふうな考えでおられるのか、一刻も早くあの問題を解決して、最近のアンカレッジの事件のようなことがないようにすべきであると思うけれども、これらの点についてお答えをいただきたいと思ひます。

○中村(大)政府委員 これは外国の航空会社であるうと日本の航空会社であるうと、客室乗務員の責務並びにこれに対する規制の仕方というものは差異があるわけではございませんで、これはそれぞれ登録国の、いわゆる国家の満足のいくような基準というものをつくるというところはICAOの条約で決めておるわけでございます。したがって、各国ともそのエアラインの客室乗務員につきましては厳重な基準を定めてやっておるわけでございます。

ただ、客室乗務員としていわゆる日本人のステューワーデスを乗せた方がいかどうかという点とはまた別個の問題でございます、これは当然その登録国のその会社が独自に判断すべきことであり、安全の確保の上から、またサービスの面から日本人のステューワーデスを搭乗させた方がいと判断する場合には、そういう措置をとることはきわめて結構であると思ひますけれども、そのことと、客室乗務員が緊急の場合に適切な措置をとることについては規制がない、あるいはあるというところはおのずから別個の問題ではなからうかと思ひます。

○紺野委員 それで、結局どうですか。エールフランスのあの事件について大臣が受けている問題を早く解決して、そしてステューワーデスとしてちゃんと任務を果たせるように、今度の最近の事件はそのことを強く望んでいる。いろいろアンケートやその他見ましたけれども、これによつても

実にひどいことだ、二十二時間も全くつんぼさじきに置かれてそして不安なままに置かれてパニック寸前であったということを書いておられるので、ね。そういうことを引き起こすということは重大な問題だと思ひます。ですから、そういう点でやはり客室乗務員というものを尊重するということから、まずエールフランスに対して強硬に、その点問題を早く解決させるということをお政府の方からも交渉してほしいと思ひますけれども、その点……。

○中村(大)政府委員 エールフランスにおけるいわゆる紛争というものは、われわれはその労使の紛争の中身については立ち入るべきではございませんし、また訴訟の問題についても、これはまたわれわれとしてそれについて口を差しはさむべき問題ではないと思ひます。ただ、一般的にそういうふうな紛争が長引くことは好ましくないわけでございますから、できる限り円満な解決が望ましいことは当然でございます。

それから、先生御指摘のようないわゆる日本人の客室乗務員の搭乗問題につきましては、これは日本民間航空労働組合から大臣あてに要請が参っておりますので、この要請をエールフランスの日本地区の支配人に対して文書をもって通知をいたしておるわけでございます。そうして、そのときに運航の安全については万全の配慮をされるよう希望するということをつけ加えて、これをエールフランスの支配人に通知をいたしておるわけでございます。われわれといたしましては、この具体的問題についてとり得ることとしては、その程度が限度ではなからうかというふうりに考えるわけでございます。

○紺野委員 じゃ、最後に詰めますけれども、そうすると、やはり客室乗務員というものの役割りをはつきりさせるために、これはハイジャックとかその他いろいろな緊急事態が起こることということが証明されておりますから、ですから、そういう点でこれを重視して、航空法の中に位置づけられること、これはぜひしてもらいたいと思ひます。

ども、その点どうですか。
○中村(大)政府委員 この点につきましては、私も客室乗務員の職務の重要性というものは十分認識いたしておりますし、また、その規制の仕方というものは適切でなければいけないと思ひます。したがって、今回航空法の改正を御承認いただきました際におきまして、省令を改正する必要があると思ひます。その中で明確にこういふものを規定する方法を今後真剣に検討してまいりたいと思ひます。

○紺野委員 最後に、中央協定第十五条に基づく米軍、自衛隊、運輸省との取り決め、つまり、あなたが新しい去年できたものと言っていると思ひますが、この取り決めを提出してもらいたいのですけれども、どうですか。
○松本説明員 先ほど局長御答弁申し上げたようなことと類似のことになるかと思ひますが、この協定の中に米軍が入っておるわけでございます。この米軍が入っておりますいきさつというものが、日本合同委員会の合意あるいは地位協定、こういうふうなものをベースにして、そこに米軍が入っております。合同委員会合意関連事項であるということでございますので、協定そのものをここであらさまにするということについては差し控えておきたい、このように考えております。

○紺野委員 やはり、協定書を出せないという点とは、これと変わらないということを証明することとていいですか、はつきりとしてそれは違うというふうに言えますか。
○松本説明員 協定書が出せないと思ひます。ただ、ただいま申し上げたような理由でございます。それ以外の特段の理由もありません。
○紺野委員 結局、沖縄の那覇空港においては優先権は与えておらないということをおあなたは確言した。前にそういうことがあったものが、いまはありせんということですか。

○松本説明員 要緊機等に対して優先権を与える

という取り扱いには、現在いたしておりません。
○木部委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。
○木部委員長 これにより討論に入ります。討論の申し出がありませんので、順次これを許します。佐藤守良君。
○佐藤(守)委員 私は、自由民主党を代表いたしました。本案に対し賛成の討論を行うものであります。

昭和二十九年、わが国民間航空が再開されましたからすでに二十年余を経過いたしました。その間におけるわが国航空の発展はまことに目覚ましく、国際的には世界の航空交通の要衝となり、国民経済の伸張ともいふや国民の足として不可欠な交通手段となっております。しかしながら、去る昭和四十六年七月の全日空機と自衛隊機との衝突事故及び翌年の日航機による一連の事故により多数の尊い犠牲者を見ましたことは、まことに一大痛恨事と申さねばなりません。

航空の安全と秩序を維持するための基本法であります航空法が制定以来昭和三十五年の改正後本格的な改正もなく今日に至っていることは、近年の情勢変化に対応した航空交通の安全対策を実施する上において法制上少なからず不備な点があり、また一方、最近の航空機のジェット化による飛行場周辺における航空騒音は大きな公害問題となつておることは御承知のとおりであります。これらの諸問題を解決するため、航空機の運航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、また自衛隊の使用する航空機についてもこのような規制を行うとともに、航空機騒音の音源対策として、騒音基準適合証明制度を新設しようとする本改正案は、まことに時宜に適合したものであるとして、まず賛意を表する次第であります。

次に、本改正案の内容につきまして賛成の理由

を申し上げます。

第一に、航空機の高度変更の禁止、速度の制限等一般の航空機が遵守すべき飛行のルールを定め、操縦練習飛行、姿勢を頻繁に変更する飛行等の特殊な飛行、及びロケットの打ち上げ等の危険な行為を、一般の航空機の飛行する空域から排除するなど、航空交通管制を行う空域における運航に関する規則を強化していることは、航空機の衝突事故を防止するため、きわめて適切な処置と存じます。

第二に、航空機の操縦者の見張り義務を明確化したことは、あるいはいままさらの感がないでもありませんが、墜石事故を思ふとき適切な処置と存じます。

また、ニアミスが発生したとき、これを報告することとしたことは、衝突事故の防止のため、適切な措置と申さねばなりません。

第三に、一定の航空機にA.T.C.T.ランスボンダー、気象レーダー、フライトレコーダー等の装備義務を強化したことは、航空機の安全と発達を図るため、ぜひ必要な措置と存じます。

以上の点につきましては、これを自衛隊機にも原則として適用することといたしていることは、墜石事故を思ふとき当然の措置であり、むしろ遅きに失した感すらございます。

また、航空機騒音対策の一環としてICAOの条約の趣旨に従い、騒音基準適合証明制度を新設したことは、航空機騒音対策の一步前進として賛意を表するものであります。

以上、本改正案は、航空機の大型化、高速化及び航空交通量の増大の現状にかんがみまして、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、きわめて適切な措置と存じますが、さらに本改正の趣旨をより実効あらしめるため、全国をカバーする航空路監視レーダー網の速やかな整備とその運用要員の充実並びに航空交通管制の近代化を強く要望いたしました。

○木部委員長 梅田勝君。

○梅田委員 私は日本共産党、革新共同を代表いたしまして、航空法の一部を改正する法律案に対する反対討論を行うものであります。

日本の空がいかに危険にさらされていたかは、百六十二名の犠牲者を出し、日本航空史上最大の事故となった墜石上空における自衛隊機と全日空機との空中衝突事故によって明白に証明されました。今回の盛岡地方裁判所の判決が自衛隊機に厳しい刑事責任を課したことは当然であり、国民はいま軍事優先や空の欠陥行政に激しい憤りを覚えると同時に、科学的な航空交通保安体制の徹底した改善と充実で安心して飛行機に乗れる日本の空を心から望んでいるのであります。

今回の航空法の改正に当たって明確にしなればならないことは、まず第一に、この痛ましい惨事から教訓を学び取り、このような惨事を二度と繰り返さない保障をつくるのが大切であり、軍事優先の空の状態が改められたかどうかという点であります。

今回の改正案において、自衛隊機に対しても、原則として操縦訓練空域の制限を行うとともに、航空法適用除外の例に条件つき制限を加えたことは事実であります。

しかし、審議の経過が示すように、このような手直しによって軍事優先の日本の空の危険がなくなったかと言えば、断じてそうではありません。

墜石事件以後、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新覚書が締結され、要撃機等に関する管制及び誘導に関する中央協定の改定も行われました。けれども、この内容は決して民間機優先の原則ではなく、自衛隊に便宜を図るものとすることを原則とする徹底した自衛隊、軍事優先の原則であることが明白であります。昨年の自衛隊の総合演習において、わずか五日前になつてから空域制限を設定するなどの例や、本改正案でも、防衛長官に対する職権委任の優先的取り扱いは基本的に何ら改善されなかった点を見ても明白であります。

改正案に反対する第二の理由は、米軍機に対し

て規制が及ばないというのであります。

周知のように、日米合同委員会における航空交通管制に関する合意は、航空交通の保安管制を必要場合米軍に任せることを認めるとともに、米軍飛行場の進入管制業務については米軍への協力が義務づけられ、米軍本位の制限空域、防空識別圏がつくられるという徹底した米軍優先の屈辱的協定であり、空の主権が著しく制限されたものであります。政府はこの改定の必要性を認めながら、それは進展せず、この合意書と付属書の全文を国会に提出することすら拒否しているのであります。

米軍と那覇航空交通管制部との間で締結したS.R.71戦略偵察機の超音速帰投に見られる協定は、単に屈辱的であるばかりでなく、極東の平和と安全、民間航空機の運航にとってきわめて危険であることは、重大と言わねばなりません。

また、位置通報義務違反の約八割までが米軍機であった事実も、まだ全航空路がレーダーによって完全にカバーされていない日本の空にとって、これまたいかに危険なものか、論をまたないところであります。

このような空の無法者を断固として取り締まることがいま必要なのであります。日米安保条約とそれに基づく米軍の地位協定や航空法の特例法の廃棄こそが必要なのであります。まして、今回の改正案において、米軍機に対しては除外するといふのは、断じて認めることができないものであります。

反対理由の第三は、航空交通の安全対策に国が基本的な責任を持つことなく、操縦士ら搭乗員の責任だけを問題にしている点であります。

わが党が繰り返し指摘しておりますように、空の安全は、空の主権の回復と航空における軍事優先に終止符を打つとともに、航空保安施設の充実と航空管制官を含む航空保安要員の大幅な拡充を図り、科学的な航空交通体系を確立することでありませぬ。

で、航空機の大型化、増便を認め続け、騒音問題を深刻な社会問題にまでしてきていたのであります。その上、航空会社は、安全性を無視した極度の合理化計画の推進によって、空の運航が一層危険となつていことは重大であります。

軍事優先の無法を許し、国の責任である航空保安施設や体制の不備をたな上げにして、ジェット機のスピード化された時代において、パイロットにだけ目視義務を課して事態を糊塗しようとしても、それは無責任のそしりは免れないものであります。

以上述べましたように、本改正案は、若干の改善が含まれているとはいへ、いま国民が求めている空の安全、米軍と自衛隊による軍事優先の危険な状態の一掃、民間航空のもうけ本位の合理化を抜本的に改めさせる航空法の改正とはなっておりませぬ。逆に、航空騒音証明制度の新設においても、米軍、自衛隊には適用しないという特権が認められるなど、対米従属、軍事優先の反動的本質が強められていることも、断じて認めることができません。

最後に、わが党は、政府が日本の空の主権の放棄と航空の軍事優先、人命軽視の航空行政を速やかに改め、抜本的な航空法の改正案の提出へ再検討するよう要求いたしました。反対討論といたします。(拍手)

○木部委員長 これにて討論は終局いたしました。

○木部委員長 これより採決いたします。航空法の一部を改正する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

○木部委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○木部委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。(拍手)

○木部委員長 この際、増岡博之君、太田一夫

この際、増岡博之君、太田一夫

君、松本忠助君、河村勝君から、自由民主党、日本社会党、公明党及び民社党の四派共同提出をもって、本案に対し附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

本動議を議題とし、その趣旨の説明を求めます。松本忠助君。

○松本(忠)委員 たいま議題となりました本案に対し附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党、日本社会党、公明党及び民社党を代表し、その趣旨を御説明申し上げます。

附帯決議の案文は御手元に配付してありますので、その朗読は省略させていただきます。

本附帯決議案は、航空交通の安全と発達を図るため、本法の実施に当たり、政府において、積極的に措置すべきところを明らかにし、もってその実施に遺憾なきを期せうとするものであります。以下、附帯決議の内容につきまして、簡単に申し述べます。

第一に、航空路監視レーダー網の整備についてであります。航空機のレーダー管制による航行の安全性の向上と空域利用の効率化を図るため、全国をカバーする航空路監視レーダー網の完備が何よりも必要であることは言うをまたないところであります。

政府は、既設の箱根、三郡山、山田及び八重岳に加えて、現在、北海道、東北、近畿及び南九州の四カ所の航空路監視レーダーを昭和五十一年度までに完成、整備する計画を進めておりますが、この計画達成が万一にも遅延することのないよう十分留意するとともに、でき得る限り速やかに整備を完了し、その運用を開始すべきであるということでありま。

第二に、航空保安施設の整備、近代化と航空交通保安委員の充実についてであります。航空交通保安施設は、航空機の安全な航行にとって最も不可欠の条件でありますので、政府は、これが施設の整備につき、技術開発の促進、航空保安施設関係機器の改善、それらの近代化を図るよう最大限の努力を払うとともに、また一方、航空保安施設

を有効適切に運用するための管制要員等の育成、訓練の一層の充実に努め、もって人と機械とが一体となって航空交通の安全と発達を図る必要があるということでありま。

第三に、航空交通管制についてであります。関係省庁間の連絡調整をさらに緊密化し、もって航空交通管制の一元化の実をおさめるよう努めねばならないということでありま。

以上をもって、本動議の趣旨の説明を終わります。何とぞ御賛成賜りますようお願い申し上げます。(拍手)

〔参照〕 航空法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、航空交通の安全及び発達を図るため、次の事項につき所要の措置を講ずべきである。

- 一 航空路監視レーダー網の整備計画を速やかに達成すること。
- 二 航空保安施設の整備、近代化と航空交通保安委員の充実を図ること。
- 三 関係省庁間の連絡、調整をさらに緊密化し、航空交通管制の一元化の実をおさめるよう努めること。

○木部委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。本動議について採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○木部委員長 起立総員。よって、本案は増岡博之君外三名提出に係る動議のごとく附帯決議を付することに決しました。

りまので、これを許します。木村国務大臣。

○木村国務大臣 たいまは、航空法の一部を改正する法律案について慎重な御審議の結果御可決いただきまして、まことにありがとうございます。

また、決議されました附帯決議の内容につきましては、その趣旨を十分尊重し、誠意を持って実施に当たる所存でございます。

まことにありがとうございます。(拍手)

○木部委員長 お諮りいたします。たいま議決いたしました本案の委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○木部委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

○木部委員長 この際、鉄道敷設法の一部を改正する法律案を議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。木村運輸大臣。

鉄道敷設法の一部を改正する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○木村国務大臣 たいま議題となりました鉄道敷設法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

鉄道敷設法は、本邦に必要な予定鉄道線路、鉄道建設審議会の設置等につきまして定めたものであります。同法の別表、すなわち予定鉄道線路につきましては、経済事情の変化に伴いまして、大正十一年の制定以来過去十回の改正を行、今日に至っております。

の建議に基づき、京都府北部に必要な鉄道を整備するため、同法の別表を改正して、京都府宮津と河守とを結ぶいわゆる宮守線の終点を福知山まで延長しようとするものであります。

現在の宮守線は、当初、河守と福知山との間を結ぶ民営鉄道の北丹鉄道を介して京阪神地域と日本海沿岸丹後地域とを短絡する計画で昭和四十一年以来工事を進めてまいりましたが、昨年二月北丹鉄道が廃止されるに至った等の事情の変更がありましたので、本路線の所期の目的を達成するため、その終点を河守から福知山に改める必要があら。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○木部委員長 以上で提案理由の説明は終わります。

○木部委員長 次に、久保三郎君外二十八名提出に係る地方陸上交通事業維持整備法案、同じく中小民営交通事業者の経営基盤の強化に関する臨時措置法案、同じく交通事業における公共割引の国庫負担に関する法律案、同じく中小民営交通事業金融公庫法案を一括議題とし、提出者から提案理由の説明を聴取いたします。久保三郎君。

地方陸上交通事業維持整備法案
中小民営交通事業者の経営基盤の強化に関する臨時措置法案
交通事業における公共割引の国庫負担に関する法律案

〔本号末尾に掲載〕

○久保(三)議員 たいま議題となりました地方陸上交通事業維持整備法案、中小民営交通事業者

の経営基盤の強化に関する臨時措置法案、交通事業における公共割引の国庫負担に関する法律案並びに中小民営交通事業金融公庫法案について、提出者を代表し、提案の理由並びにその概要を御説明申し上げます。

まず、地方陸上交通事業維持整備法案の内容について申し上げます。
高度経済成長の中でモータリゼーションの進展は、全国的に過疎、過密の現象をつくり出し、国民生活に重大な影響を及ぼしております。

とりわけ交通の分野における混乱は際立ったものがあります。すなわち大都市の通勤地獄、交通の渋滞、地方における生活路線の休、廃止、そして絶えることのない交通事故と、公害の激増、そして地方交通企業の倒産、交通労働者の離職等深刻な事態に直面しております。

中でも過疎地を含む地方における公共交通の衰退は、地方住民から通勤、通学の手段を奪い、雇用と教育に制約を加え、あるいは二重生活を強い、ひいては自家用車の激増に拍車をかけ、交通事故の増加にもつながっております。そればかりではなく、ほかに交通の手段を持たない老人、子供、主婦及び身体障害者等は交通から疎外され、その生活は一層苦しいものがあります。またこうした交通事情が過疎現象を起こせております。

このように見てまいりますれば、これら地方における交通を維持整備し、地域住民の生活をいかに守るかは、当面する交通政策の重要な課題と言えます。これに対し現に行われている国及び地方自治体の政策は徹底を欠き、多分にばりう的であり、これは公共交通の確保はそれぞれの当該企業の責任にあり、国はその規制や監督だけが責任であるとする古い制度的観念と、住民の生活を守り、足を確保すべき立場にある地方自治体には、公共交通に対する積極的な権限のないことにも起因しております。

こうした状況のもとでの公共交通は、地方住民にとり、与えられるものであっても、住民の要求するものではなく、情勢の変化に会えば一方的

に運行の休、廃止となり地域住民の生活は無視されております。

このような地方における公共交通を改善し、住民生活を守るためには従来の政策を抜本的に改め、それぞれの地域において総合的な地方交通の維持整備計画を利用者、地域住民等の参加のもとに民主的に策定し、地方自治体がその中心となつて、推進する必要があります。これが本法案提案の理由であります。

以下本法案の内容について、その概要を申し上げます。

まずこの法律はすでに申し述べましたとおり経済的社会的な変動により、輸送需要が低下して陸上交通事業の経営が困難になった地方における地域の輸送確保を図るため、特別な措置を講じ、その地域における住民の福祉と陸上交通事業の従業員の雇用安定を図ろうとするものであり、都道府県知事をして該当すべき地域における国鉄を除く鉄道、軌道、乗り合い旅客自動車事業の維持整備計画を立てさせ、その実施によってその目的を達成せよとするものであります。

この維持整備計画には当該地域における輸送需要の見通し及び陸上交通事業の維持整備の目標、輸送施設の整備改善のほか目標達成のため必要にして適切な方法を定めるものといたします。この維持整備計画は当該地域における陸上交通事業の維持整備のみを目的とするのではなく、当然のことながら関係地域住民の日常生活の利便を確保するために特段の考慮を払うべきことを義務づけております。

またこの維持整備計画の策定に当たってはあらかじめ、関係市町村長、関係する陸上交通事業者とその企業の従業員の代表、さらには利用者の意見を聞かなければならないこととし、民主的な計画の樹立とその推進を図ることとし、またこの場合には当該陸上交通事業者の従業員の雇用安定についても配慮すべき旨規定いたしました次第です。

この維持整備計画の実施に当たって、都道府県知事は関係陸上交通事業者に対し、輸送施設の整

備改善等の維持整備計画で決めた事項の実施について勧告することとし、これを受けた地方陸上交通事業者はこれを尊重し、その実施に努めなければならないこととし、かつ、国及び地方公共団体をして、そのために必要な資金の確保あるいは税制上の優遇措置を講じさせ、計画の円滑な実施をいたさせようとするものであります。また都道府県知事は地域における陸上交通事業の維持整備を円滑に行わせるため、必要により関係陸上交通事業の合併、譲渡、管理の委託、業務運営の調整等について、あつせんすることができるといたしました。

維持整備計画の目標達成のため、地域住民の生活に必要不可欠な生活路線の運行確保による欠損について十分に補助できるよう制度化し、予算措置を図ることいたしました。

運輸大臣及び建設大臣、陸運局長または都道府県知事が、維持整備計画に係る地域の陸上交通事業の路線の休、廃止等、住民の利便を減少するおそれのある処分をしようとするときは、関係市町村長等の意見を聞かなければならないこととし、地域住民の意向によつて処分を決定せよとするものとする。

なお都道府県知事が維持整備計画を策定するに当たっては、都道府県の議会の議員、関係市町村長及び字識経験者のうちから都道府県知事が都道府県の議会の同意を得て任命する者をもって構成する地方陸上交通事業維持整備審議会に諮問することとし、計画策定に万全を期した次第です。

以上で本法案の説明を終わります。

次に、中小民営交通事業者の経営基盤の強化に関する臨時措置法案について申し上げます。

最近におけるインフレ、物価高、そして過疎過密の激化という著しい経済社会の変動の中で、公共交通を担当している交通事業者のほとんどが経営の悪化に悩んでおり、なかんずく中小と言われ

ることは、他の施策とともに公共交通確保のため必要な施策であります。このため借入金の子の支払いを猶予する等の措置を講じようとするものであります。

これが本法案提出の理由であります。

次に、法案の概要について申し上げます。

この法案は、資本金または出資の総額が五億円以下の鉄道、軌道及び一般の乗り合い自動車、路線トラック、区域トラックの事業を営営する中小民営交通事業者を対象として行うものであります。これらの交通事業者の経営する公共交通が地域住民の生活に必要不可欠のものであり、かつ、政府がこれら事業者にかわつて利子の支払いを肩がわりすることが、事業の経営再建に役立つものである場合に限つて実施しようとするものであります。

利子の支払いを政府が肩がわりしようとするのは、政府が政令で指定した金融機関から中小民営交通事業者が借り入れた昭和五十年三月三十一日現在の借り入れ残高について、承認の日から五年間にわたつて行い、当該中小民営交通事業者は、肩がわりを受けた利子相当額を元本の返済に充てなければならぬこととし、債務の軽減をいたし、財政基盤の強化を図ろうとするものであります。

政府によつて利子支払いの肩がわりを受ける中小民営交通事業者は、五年間の猶予期間経過後、十年間の間に肩がわりを受けた利子相当額を指定金融機関に支払うこととし、利子の支払い猶予の期間中、その決算の額が資本金または出資の総額に對し政令で定める率八割以上の利益を生じた場合は、その年度の猶予利子分を当該中小民営交通事業者が支払うものとし、また、その利益が政令で定める率一〇割以上の場合、その年度の猶予利子分及びその率を超えた額の二分の一に相当する額の猶予利子分を指定の金融機関に支払わねばならないことといたしました。

さらに、当然なことではあります。この制度の適用を受けている中小民営交通事業者に対し、

運輸大臣が経理や事業内容の改善について勧告することができるとし、単に利子支払いの猶予にとどまらず、経営基盤の強化を図るうとするものであります。

以上で本法案の提案の説明を終わります。

次に、交通事業における公共割引の国庫負担に
関する法律案について申し上げます。

従来から行ってきた交通事業の旅客貨物に対する運賃割引のうち、その交通事業の営業上必要とする割引のほか、国の政策に起因する運賃割引があり、これらは法律によるものもあるが、その多くは慣行により行われてきたものでありまして、一部を除いて大半はそれぞれの交通事業の内部補助方式にゆだねられ、一般利用者の負担において実施しているところであります。

しかるに最近の経済社会の激変によって、公共輸送を担っている多くの交通事業の経営が悪化し、これを維持し継続することに困難を来しております。このように経営の悪化する事業に国家政策の遂行の責任まで背負わせることは、まさに不公正であり、また交通事業の健全な発達により国民の足を確保することにも逆行するため、これら国の産業政策、文化政策、社会政策等の要請による公共割引につき、国庫負担の原則を打ち立てようとするものであります。これが本法案を提出する理由であります。

次に、法律案の概要について申し上げます。

この法律の適用により公共割引を実施した場合に国庫負担を行う交通事業は、日本国有鉄道の行う鉄道、連絡船及び自動車運送の各事業、地方鉄道法、軌道法による交通事業、一般乗り合い旅客自動車並びに貨物定期航路及び旅客定期航路事業とし、国庫負担をいたす公共割引としては、一、国鉄が国鉄運賃法によって割り引く身体障害者及びその介護者の割引額、二、通勤定期乗車券及び通学定期乗車券の運賃を普通旅客運賃の十分の七より低くしたものであること、その差額、三、国が運輸審議会に諮り、産業政策、文化政策、社会政策その他の政策上の必要から運賃割引を政令で定

める場合の割引額といたします。

これによって、交通事業の不当な負担を解消し、事業の健全な発展により公共輸送の確保を図るとともに、交通機関の機能を利用し国家政策の円滑なる遂行を期せんとするものであります。

以上で本法案の説明を終わります。

次に、中小民営交通事業金融公庫法案について申し上げます。

最近における交通事業の経営、中でも中小民営交通事業の経営は、インフレ物価高に加えてモータリゼーションの急速な進展により大きな打撃を受け、いずれも深刻な経営危機に立たせられております。特に過疎地を中心とする地方における多くの中小交通事業は、従業員に対する賃金の遅欠配をはじめ、人員整理、さらには会社更生法の適用を申請するなど、公共輸送を維持するに大きな支障を来しております。このように極度に悪化した経営を改善し、地域における公共輸送を確保するためには、各種の施策の遂行が強く要求されているところであります。なかんずく中小民営交通事業の経営に必要な長期かつ低利の資金を供給することは、当面の経営危機から抜け出し、健全な経営に発展させるための必要な施策であり、これら中小民営交通事業が、ともすれば一般金融機関から円滑に資金の供給を受けられない現状に照らし、かつその公共性にかんがみ特別な金融制度の設法が強く望まれているところであります。これが本法案を提出する理由であります。

次に、本法案の内容についてその概要を申し上げます。

中小民営交通事業金融公庫の設立は既存のこの種金融公庫に準ずることとしたし、この金融公庫によって資金の融資を受けられる中小民営交通事業は、資本金もしくは出資の総額が五億円以下の会社、協業組合等政令で指定した組合または個人の経営による鉄道、軌道、バス、ハイヤー・タクシー、路線及び区域トラック運送事業、並びに船舶運航事業(外航及び特定を除く)といたします。

この公庫の資本金は政府の全額出資二百億円と

し、資本金の二十倍を限度とする債券の発行及び政府からの借入金によって貸し付け業務を行うことにいたします。

この公庫が融資する資金はこれらの経営者が当該事業に必要な施設の整備のためのもの、または運営のための必要資金を貸し付けるものであり、また、中小企業等協同組合のほか商工組合、内航海運組合等の政令で定める組合もしくはその連合会に対し、業務の運営に必要な資金を貸し付けることができることにいたしました。

以上で本法案の説明を終わります。(拍手)

○木部委員長 以上で提案理由の説明は終わりました。

次回は、明二十六日午後零時三十分理事会、午後一時から委員会を開くこととし、本日は、これをもって散会いたします。

正午散会

鉄道敷設法の一部を改正する法律案

鉄道敷設法(大正十一年法律第三十七号)の一部を次のように改正する。

別表中「別表」を「別表(第一関係)」に改め、同表第七十九号ノ二中「河守」を「福知山」に改める。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

理由

京都府北部に必要な鉄道を整備するため、鉄道敷設法別表の予定鉄道路線について変更をする必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

地方陸上交通事業維持整備法案

地方陸上交通事業維持整備法

(目的)

第一条 この法律は、経済的社会的基盤の変動により輸送需要が低下して陸上交通事業の経営が困難となつた地域における輸送の確保を図るため、その地域の陸上交通事業の維持整備に關して特別の措置を定め、もつてその地域の住民の福祉と陸上交通事業の労働者の雇用の安定とに資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「陸上交通事業」とは、次に掲げる事業をいう。

一 地方鉄道法(大正八年法律第五十二号)第一条第一項に規定する地方鉄道により旅客又は物品を運送する事業

二 軌道法(大正十年法律第七十六号)第一条第一項に規定する軌道により旅客又は物品を運送する事業

三 道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)第三条第二項第一号に規定する一般乗合旅客自動車運送事業

2 この法律において「陸上交通事業者」とは、陸上交通事業を営業者をいう。

第三条 都道府県知事は、第一条の目的を達成するため、地方陸上交通事業維持整備審議会の議を経て、当該都道府県の区域内の地域における陸上交通事業の維持整備に關する計画(以下「地方陸上交通事業維持整備計画」という)を定め、主務大臣の承認を受けなければならない。

2 地方陸上交通事業維持整備計画には、次の各号に掲げる事項を定めるものとする。

一 当該地域における輸送需要の見通し及び陸上交通事業の維持整備の目標

二 輸送施設の整備改善その他前号の目標を達成するために必要かつ適切な陸上交通事業の維持整備の方法

3 地方陸上交通事業維持整備計画を定めるに当たつては、当該地域の住民の日常生活の利便を確保するように適切な考慮が払われなければならない。

4 都道府県知事は、地方陸上交通事業維持整備計画を定める場合には、あらかじめ、関係市町村長、関係陸上交通事業者及び当該事業の従業員を代表する者並びに利用者の意見を聴かなければならない。

5 都道府県知事は、地方陸上交通事業維持整備計画を定めるについて必要があると認めるときは、関係行政機関の長、関係地方公共団体の長、関係陸上交通事業者その他の関係者に対し、資料の提出その他の必要な協力を求めることができる。

6 都道府県知事は、地方陸上交通事業維持整備計画を定めたときは、これを関係行政機関の長、関係地方公共団体の長及び関係陸上交通事業者に送付するとともに、公表しなければならない。

7 前六項の規定は、地方陸上交通事業維持整備計画を変更しようとする場合に準用する。

(地方陸上交通事業維持整備計画に基づく事業の実施に関する勸告)

第四條 都道府県知事は、関係陸上交通事業者に対し、地方陸上交通事業維持整備計画に定められた前条第二項第二号の事項を実施すべき旨を勧告するものとする。

2 陸上交通事業者は、前項の勧告を受けたときは、これを尊重して、その実施に努めなければならない。

(地方陸上交通事業維持整備計画に基づく事業の実施に関する助成措置)

第五條 国又は地方公共団体は、前条第一項の規定による勧告に従い当該勧告に係る事項を実施する陸上交通事業者に対し、当該事項の実施に關し必要な資金の確保、税制上の措置その他の助成措置を講じなければならない。

(補助金)

第六條 国及び都道府県は、陸上交通事業者に対し、政令で定めるところにより、その者の経営する陸上交通事業に係る線路又は路線であつて、第三条第二項第一号の目標に係るものであ

り、かつ、経営が困難なため維持が困難であるものの維持を助成するため、毎年、予算の範囲内で、補助金を交付するものとする。

(陸上交通事業の維持整備に関するあつせん)

第七條 都道府県知事は、当該都道府県の区域内の地域における陸上交通事業の維持整備に關し特に必要があると認めるときは、陸上交通事業者に対し、当該陸上交通事業者が法人であるときはその合併、当該陸上交通事業者の譲渡又は管理の委託、当該陸上交通事業者の業務の運営の調整等についてあつせんすることができる。

(雇用安定への配慮)

第八條 都道府県知事は、地方陸上交通事業維持整備計画の作成その他陸上交通事業の維持整備に關する措置をするに当たつては、陸上交通事業者の従業員の雇用の安定について配慮しなければならない。

(意見の聴取)

第九條 主務大臣、陸運局長又は都道府県知事は、地方陸上交通事業維持整備計画に係る地域の陸上交通事業に關して住民の利便を減少するおそれがある処分をしようとする場合においては、あらかじめ、主務大臣又は陸運局長にあつては関係都道府県知事及び関係市町村長の、都道府県知事にあつては関係市町村長の意見を聴かなければならない。

(地方陸上交通事業維持整備審議会)

第十條 この法律によりその権限に属させられた事項を調査審議させ、及び都道府県知事の諮問に応じ地方陸上交通事業維持整備計画に關する事項を調査審議させるため、都道府県に、地方陸上交通事業維持整備審議会(以下「審議会」といふ)を置く。

2 審議会の委員は、都道府県の議会の議員、関係市町村長及び学識経験のある者のうちから、都道府県知事が、都道府県の議会の同意を得て、任命する。

3 前項に定めるもののほか、審議会の組織及び運営に關し必要な事項は、都道府県の条例で定

める。

(主務大臣)

第二條 この法律における主務大臣は、次のとおりとする。

一 軌道法第一條第一項に規定する軌道に係る事項については、運輸大臣及び建設大臣
二 前号に定める事項以外の事項については、運輸大臣

附則

この法律は、公布の日から施行する。

理由

経済的社会的基盤の変動により輸送需要が低下して陸上交通事業の経営が困難となつた地域における輸送の確保を図るため、その地域の陸上交通事業の維持整備に關して特別の措置を定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

本案施行に要する経費として、約三百七十億円の見込みである。

中小民営交通事業者の経営基盤の強化に關する臨時措置法案
中小民営交通事業者の経営基盤の強化に關する臨時措置法案

(目的)

第一條 この法律は、公共輸送における中小民営交通事業者の役割の重要性にかんがみ、経営の困難な中小民営交通事業者に対し、借入金の利子の支払の猶予に關する措置を講じ、もつて中小民営交通事業者の経営基盤の強化を図ることを目的とする。

(定義)

第二條 この法律において「中小民営交通事業」とは、次に掲げる事業であつて、資本の額又は出資の総額が五億円以下の会社が経営するものをいう。

一 地方鉄道法(大正八年法律第五十二号)第一條第一項に規定する地方鉄道により旅客又は物品を運送する事業

二 軌道法(大正十年法律第七十六号)第一條第一項に規定する軌道により旅客又は物品を運送する事業

三 道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)第三條第二項第一号に規定する一般乗合旅客自動車運送事業、同項第四号に規定する一般路線貨物自動車運送事業及び同項第五号に規定する一般区域貨物自動車運送事業

2 この法律において「中小民営交通事業者」とは、中小民営交通事業者を經營する会社をいう。

(支払猶予に係る交付金)

第三條 政府は、中小民営交通事業者が銀行その他の政令で定める金融機関から借り入れた借入金のうち次条第一項の規定による運輸大臣の承認を受けたものにつき、当該借入金を貸し付けた金融機関が利子の支払を猶予したときは、当該利子の支払の猶予(以下「支払猶予」といふ)に係る利子(以下「猶予利子」といふ)の額に相当する額の交付金を当該金融機関に交付するものとする。

2 前項の規定による交付金の交付は、昭和五十年三月三十一日における当該事業者の借入金につき当該事業者が支払うべき利子で次条第一項の規定による運輸大臣の承認を受けた日(以下「承認日」といふ)から五年の期間内に支払期日が到来するものに係る猶予利子について行ふものとする。

3 第一項の規定による交付金の交付の時期その他その交付に關し必要な事項は、政令で定める。

(支払猶予の承認)

第四條 中小民営交通事業者は、支払猶予を受けようとする借入金につき運輸大臣の承認を受け

ることができ。

2 前項の承認の申請をしようとする者は、事業内容その他運輸省令で定める事項を記載した申請書及び経営の再建に関する計画を運輸大臣に提出しなければならない。

3 運輸大臣は、次の各号に該当する場合でなければ第一項の承認をしてはならない。

一 当該中小民営交通事業者の経営に係る交通機関が住民の日常生活の利便を確保するため必要不可欠のものであること。

二 支払猶予が当該中小民営交通事業者の経営する中小民営交通事業者の経営の再建に寄与するものであること。

三 前二号に掲げるものほか、運輸省令で定める基準に適合するものであること。

4 運輸大臣は、第一項の承認をしたときは、当該承認に係る借入金金の貸付けを行っている金融機関に通知しなければならない。

(猶予利子の使途)

第五条 支払猶予を受けた中小民営交通事業者は、猶予利子に相当する金額をその支払猶予を受けた借入金金の償還に充てなければならない。

(猶予利子の支払)

第六条 支払猶予を受けている中小民営交通事業者は、その決算(当該支払猶予に係る承認日から起算して五年を経過した日の属する決算期以前の各決算期に係るものに限る。次項において同じ)において計上した利益(第九条第一項第一号の規定により不当な経理の是正を勧告した場合においては、その勧告に従つて再計算することとしたときの当該決算期の利益とし、これらの利益の範囲は、政令で定めるものに限るものとする。次項において同じ)の額が当該中小民営交通事業者の資本の額又は出資の総額に政令で定める率を乗じて得た額を超えるときは、当該決算期に属する期間に係る猶予利子をその支払猶予をした金融機関に支払わなければならない。

2 支払猶予を受けている中小民営交通事業者

は、その決算において計上した利益の額が当該中小民営交通事業者の資本の額又は出資の総額に政令で定める率を乗じて得た額を超えるときは、その利益の額からその乗じて得た額を控除した額の二分の一に相当する金額の猶予利子をその支払猶予をした金融機関に支払わなければならない。

第七条 支払猶予を受けた中小民営交通事業者は、当該支払猶予に係る承認日から起算して五年を経過した日の属する決算期の末日までに支払わなかつた猶予利子(当該決算期の末日の後に前条の規定により支払うべきこととなつた猶予利子を除く)があるときは、政令で定めるところにより、当該支払猶予に係る承認日から起算して五年を経過した日までに、これをその支払猶予をした金融機関に支払わなければならない。

(金融機関の国庫納付金)

第八条 支払猶予をした金融機関は、支払猶予を受けた中小民営交通事業者から猶予利子の支払を受けることとなつたときは、当該支払を受けることとなつた猶予利子の額に相当する金額の納付金を国庫に納付しなければならない。

2 前項の納付金の納付の時期その他その納付に關し必要な事項は、政令で定める。

(勧告)

第九条 運輸大臣は、支払猶予を受けた中小民営交通事業者に対し、当該中小民営交通事業者の猶予利子の支払が終わるまでの期間に限り、当該中小民営交通事業者について次の各号に掲げる勧告をすることができる。

一 不当な経理の是正その他経理の改善に関する勧告

二 事業内容の改善に関する勧告

2 運輸大臣は、支払猶予を受けた中小民営交通事業者が前項の勧告に従わない場合には、その支払猶予をした金融機関に対してその旨を通知するものとする。ただし、やむを得ない事由に基つくと認める場合は、この限りでない。

3 前項の通知を受けた金融機関は、当該支払猶予を受けた中小民営交通事業者に対してした支払猶予を取り消すことができる。

(報告及び検査)

第十条 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、運輸省令で定めるところにより、支払猶予を受けた中小民営交通事業者に対し、その業務若しくは経理の状況に關し報告をさせ、又はその職員に当該中小民営交通事業者の事務所その他の事業場に立ち入り、帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(大蔵大臣との協議)

第十一条 運輸大臣は、第四条第一項の規定による承認をしようとするときは、大蔵大臣に協議しなければならない。

(罰則)

第十二条 第十条第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者は、三万円以下の罰金に処する。

2 中小民営交通事業者の代表者、代理人、使用人その他の従業者が、その中小民営交通事業者の業務に關し、前項の違反行為をしたときは、その行為者を罰するほか、その中小民営交通事業者に対しても、同項の刑を科する。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

理由

公共輸送における中小民営交通事業者の役割の重要性にかんがみ、中小民営交通事業者の経営基盤

の強化を図るため、経営の困難な中小民営交通事業者に対して借入金金の利子の支払の猶予に關する措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

本案施行に要する経費
本案施行に要する経費としては、約二百億円の見込みである。

交通事業者における公共割引の国庫負担に關する法律案
交通事業者における公共割引の国庫負担に關する法律案

(目的)

第一条 この法律は、国の産業政策、文化政策、社会政策その他の政策上の要請により交通事業者が交通事業者の運営上負担している公共割引につき国庫負担を行うことにより、交通事業者の公共性の維持とその経営の健全な発展とを図ることを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「交通事業者」とは、次に掲げる事業をいう。

一 日本国有鉄道法(昭和二十三年法律第二百五十六号)第三条第一項第一号に規定する鉄道事業、同項第二号に規定する連絡船事業及び同項第三号に規定する自動車運送事業

二 地方鉄道法(大正八年法律第五十二号)第一条第一項に規定する地方鉄道により旅客又は物品を運送する事業

三 軌道法(大正十年法律第七十六号)第一条第一項に規定する軌道により旅客又は物品を運送する事業

四 道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)第三条第二項第一号に規定する一般乗合旅客自動車運送事業(第一号に掲げる自動車運送事業を除く。)

五 海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)第二条第四項に規定する貨物定期航路事業及び同条第五項に規定する一般旅客定期航路事業

2 この法律において「交通事業者」とは、交通事業を経営する者をいう。

3 この法律において「公共割引」とは、次に掲げるものをいう。

一 日本国有鉄道が、鉄道及び航路の旅客運賃につき、国有鉄道運賃法(昭和二十三年法律第十二号)第五条の二に規定する割引により、その割引額を負担すること。

二 交通事業者が、交通事業者における旅客運賃につき、通勤定期旅客運賃及び通学定期旅客運賃を普通旅客運賃に通勤定期乗車券又は通学定期乗車券のそれぞれ有効期間の日数(当該期間を月をもつて定めた場合には、一月を三十日として計算した日数)の二倍に相当する数に乗じて得た額の十分の七に相当する額よりも低く定めることにより、その差額を負担すること。

三 交通事業者が、交通事業者における旅客運賃又は貨物運賃につき、政令で定める旅客又は貨物の旅客運賃又は貨物運賃の割引を行うことにより、その割引額を負担すること。

4 前項第三号の政令は、国の産業政策、文化政策、社会政策その他の政策上の要請に沿うために運賃の割引を必要とする旅客又は貨物について定めるものとする。

5 運輸大臣は、第三項第三号の政令の制定又は改廃の立案をしようとするときは、運輸審議会に諮問しなければならない。

(国庫負担)

第三条 国は、交通事業者が公共割引をした場合において、当該公共割引に係る前条第三項第一号若しくは第三号に規定する割引額又は同項第二号に規定する差額に相当する金額を負担する。

第四条 公共割引をした交通事業者は、当該事業

年度(事業年度を定めない交通事業者にあつては、毎年一月一日から十二月三十一日までの期間。以下同じ)の決算完了後遅滞なく、当該事業年度に係る前条の規定により国が負担すべき金額を運輸大臣に対し請求しなければならない。

2 運輸大臣は、前項の規定による請求を受けたときは、その日から三月以内に、国が負担する金額を決定し、これを請求者に通知しなければならない。

3 第一項の規定による請求の手続その他前条の規定による国庫負担に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

(報告及び検査)

第五条 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、交通事業者に対しその業務に関し報告をさせ、又はその職員に交通事業者の事務所その他の事業場に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(罰則)

第六条 前条の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者は、三万円以下の罰金に処する。

2 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、同項の刑を科する。

附則

(施行期日等)

1 この法律は、公布の日から起算して、第二号及

び第三条の規定は、昭和四十九年四月一日から適用する。

2 昭和四十九年四月一日以後に公共割引をした交通事業者に対するこの法律の施行の日の前日までに終了した事業年度に係る当該公共割引についての第四条の規定の適用については、同条

第一項中「当該事業年度(事業年度を定めない交通事業者にあつては、毎年一月一日から十二月三十一日までの期間。以下同じ)の決算完了後遅滞なく、当該事業年度」とあるのは、「この法律施行後二月以内に、当該事業年度(事業年度を定めない交通事業者にあつては、昭和四十九年一月一日から十二月三十一日までの期間)」と、同条第二項中「三月以内」とあるのは「四月以内に」とする。

(国会法の一部改正)

3 国会法(昭和二十二年法律第七十九号)の一部を次のように改正する。

第三十七条に次の二項を加える。

国は、前項の規定による取扱いに伴う交通機関の運賃を負担するものとする。

前項の規定による負担の方法その他の必要な事項は、運輸大臣が定める。

(運輸省設置法の一部改正)

4 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第四条第一項中第四十四号の二を第四十四号の二の二とし、第四十四号の次に次の一号を加える。

四十四の二 交通事業者における公共割引の国庫負担に関する法律(昭和五十年法律第

号)の規定により交通事業者に対し負担金を交付すること。

第六条第一項中「はかり」を「諮り」に、「はかる」を「諮る」に改め、第四号の二の次に次の一号を加える。

四の三 交通事業者における公共割引の国庫負担に関する法律の規定により運輸審議会に諮ることを要する事項

第二十三条第一項第六号の二の次に次の一号を加える。

六の三 一般旅客定期航路事業者及び貨物定期航路事業者に対する負担金の交付に関する

こと。

第二十七条第一項中第八号の二を第八号の二の二とし、第八号の次に次の一号を加える。

八の二 地方鉄道事業者及び軌道経営者に対する負担金の交付に関する

こと。

第二十八条第一項中第四号の三を第四号の四とし、第四号の二を第四号の三とし、第四号の次に次の一号を加える。

四の二 一般乗合旅客自動車運送事業者に対する負担金の交付に関する

こと。

理由

交通事業者の公共性の維持とその経営の健全化に資するため、交通事業者が負担している公共割引につき国庫負担を行うこととする必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

本案施行に要する経費

本案施行に要する経費としては、約二千四百億円の見込みである。

中小民営交通事業金融公庫法案

中小民営交通事業金融公庫法

目次

第一章 総則(第一条―第八条)

第二章 役員及び職員(第九条―第十九条)

第三章 業務(第二十条―第二十三条)

第四章 会計(第二十四条―第三十二条)

第五章 監督(第三十三条―第三十五条)

第六章 補則(第三十六条)

第七章 罰則(第三十七条―第三十九条)

附則

第一章 総則

(目的)

第一条 中小民営交通事業金融公庫は、中小民営交通事業の健全な運営に必要な長期かつ低利の資金で、一般の金融機関が融通することを困難とするものを融通することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「中小民営交通事業」とは、次に掲げる事業であつて、資本の額若しくは出資の総額が五億円以下の会社、特別の法律によって設立された政令で定める組合又は個人が経営するものをいう。

一 地方鉄道法(大正八年法律第五十二号)第一条第一項に規定する地方鉄道により旅客又は物品を運送する事業

二 軌道法(大正十年法律第七十六号)第一条第一項に規定する軌道により旅客又は物品を運送する事業

三 道路運送法(昭和二十六年法律第八十三号)第三条第二項に規定する一般自動車運送事業

四 海上運送法(昭和二十四年法律第八十七号)第二条第二項に規定する船舶運送事業

(本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間における人又は物の運送をする船舶運送事業及び特定の者の需要に応じ、特定の範囲の人又は物の運送をする船舶運送事業を除く。)

(法人格)

第三条 中小民営交通事業金融公庫(以下「公庫」という)は、法人とする。

(事務所)

第四条 公庫は、主たる事務所を東京都に置く。2 公庫は、主務大臣の認可を受けて、必要な地に従たる事務所を置くことができる。

(資本金)

第五条 公庫の資本金は、二百億円とし、政府がその全額を出資する。2 政府は、必要があると認めるときは、予算で

定める金額の範囲内において、公庫に追加して出資することができる。

3 公庫は、前項の規定による政府の出資があつたときは、その出資額により資本金を増加するものとする。

(登記)

第六条 公庫は、政令で定めるところにより、登記しなければならない。

2 前項の規定により登記を必要とする事項は、登記した後でなければ、これをもつて第三者に対抗することができない。

(名称の使用制限)

第七条 公庫でない者は、中小民営交通事業金融公庫という名称を用いてはならない。

(民法の準用)

第八条 民法(明治二十九年法律第八十九号)第四十四条及び第五十条の規定は、公庫について準用する。

第二章 役員及び職員

第九条 公庫に、役員として、理事長一人、理事三人以内及び監事一人を置く。

(役員) 第十条 理事長は、公庫を代表し、その業務を総理する。

2 理事は、理事長の定めるところにより、理事長を補佐して公庫の業務を掌理し、理事長に事故があるときはその職務を代理し、理事長が欠員のときはその職務を行う。

3 監事は、公庫の業務を監査する。

4 監事は、監査の結果に基づき、必要があると認めるときは、理事長又は主務大臣に意見を提出することができる。

(役員) 第十一条 理事長及び監事は、主務大臣が任命する。

2 理事は、理事長が主務大臣の認可を受けて任命する。

第十二条 役員は、再任されることができない。

第十三条 政府又は地方公共団体の職員(非常勤の者を除く)は、役員となることができない。

(役員) 兼職禁止

第十四条 役員は、営利を目的とする団体の役員となり、又は自ら営利事業に従事してはならない。

(代表権の制限) 第十五条 公庫と理事長との利益が相反する事項については、理事長は、代表権を有しない。この場合においては、監事が公庫を代表する。

(代理人の選任) 第十六条 理事長は、理事又は公庫の職員のうちから、公庫の従たる事務所の業務に関し一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する代理人を選任することができる。

(職員) 任命

第十七条 公庫の職員は、理事長が任命する。

(役員及び職員) 第十八条 役員及び職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(退職手当) 第十九条 公庫は、役員及び職員に対する退職手当の支給の基準を設けようとするときは、あらかじめ、主務大臣の承認を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

第三章 業務

(業務の範囲) 第二十条 公庫は、第一条の目的を達成するため、次の業務を行う。

一 中小民営交通事業を経営する者に対し、当該中小民営交通事業に係る施設の整備又は運営に必要な資金を貸し付けること。

二 中小企業等協同組合又は特別の法律によつて設立された政令で定めるその他の組合若しくはその連合会であつて、その直接又は間接の構成員の三分の二以上が中小民営交通事業を経営する者であるものに対し、その業務の運営に必要な資金を貸し付けること。

(業務の委託等) 第二十一条 公庫は、主務大臣の認可を受けて、金融機関に対し、その業務の一部を委託することができる。

2 前項の規定による主務大臣の認可があつた場合においては、金融機関は、他の法律の規定にかかわらず、当該認可に係る業務を委託することができる。

3 第一項の規定により業務の委託を受けた金融機関(以下「受託金融機関」という)の役員又は職員であつて、当該委託業務に従事するものは、刑法その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(業務方法書)

第二十二条 公庫は、業務の開始の際、業務方法書を作成し、主務大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 前項の業務方法書には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一 貸付金の使途、貸付けの相手方、利率、償還期限、据置期間、貸付金額の限度、償還の方法、担保に関する事項等貸付けに関する業務の方法

二 業務委託の基準

(事業計画及び資金計画) 第二十三条 公庫は、四半期ごとに、事業計画及び資金計画を作成し、主務大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

第四章 会計

第二十四条 公庫の予算及び決算に関しては、公庫の予算及び決算に関する法律(昭和二十六年

法律第九十九号)の定めるところによる。

(国庫納付金)

第二十五条 公庫は、毎事業年度の損益計算上利益金を生じたときは、これを翌事業年度の五月三十一日までで国庫に納付しなければならぬ。

2 前項の規定による国庫納付金は、同項に規定する日の属する会計年度の前年度の政府の歳入とする。

3 第一項の利益金の計算の方法並びに同項の規定による国庫納付金の納付の手續及びその帰属する会計については、政令で定める。

(借入金)

第二十六条 公庫は、主務大臣の認可を受けて、政府から資金の借入れをすることができる。

2 政府は、公庫に対して資金の貸付けをすることができる。

3 前項の貸付金については、利息を免除し、又は通常の条件より公庫に有利な条件を附することができ。

4 第一項に規定する場合を除くほか、公庫は、資金の借入れをしてはならない。

(債券の発行)

第二十七条 公庫は、資本金の額の二十倍に相当する金額を限度として、中小民営交通事業債券(以下「債券」という。)を発行することができる。ただし、その発行した債券の借換えのためには、一時その限度をこえて債券を発行することができる。

2 公庫は、前項の規定により債券を発行しようとするときは、主務大臣の認可を受けなければならない。

3 第一項の規定による債券の債権者は、公庫の財産について他の債権者に先だつて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。

4 前項の先取特権の順位は、民法の規定による一般の先取特権に次ぐものとする。

5 公庫は、主務大臣の認可を受けて、債券の発行に関する事務の全部又は一部を銀行又は信託

会社に委託することができる。

6 商法(明治三十二年法律第四十八号)第三百九条から第三百十一条までの規定は、前項の規定により委託を受けた銀行又は信託銀行について準用する。

7 前各項に定めるもののほか、債券に関し必要な事項は、政令で定める。

(債務保証)

第二十八条 政府は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律(昭和二十一年法律第二十四号)第三条の規定にかかわらず、国会の議決を経た金額の範囲内において、債券(外国通貨をもつて支払われる債券を除く)の元本の償還及び利息の支払について保証することができる。(余裕金の運用等)

第二十九条 公庫は、次の方法による場合のほか、業務上の余裕金を運用してはならない。

- 一 国債の保有
- 二 資金運用部への預託

2 公庫は、業務に係る現金を国庫以外に預託してはならない。

(資金の交付等)

第三十条 公庫は、業務を行うため必要があるときは、受託金融機関に対し、貸付けに必要な資金を交付することができる。

2 公庫は、業務を行うため必要があるときは、政令で定めるところにより、業務に係る現金を郵便振替とし、又は銀行に預け入れることができる。

(会計帳簿)

第三十一条 公庫は、主務大臣の定めるところにより、業務の性質及び内容並びに業務の運営及び経理の状況を適切に示すため必要な帳簿を備えなければならない。

(会計検査院の検査)

第三十二条 会計検査院は、必要があると認めるときは、受託金融機関につき、当該委託業務に係る会計を検査することができる。

第五章 監督

(監督)

第三十三条 公庫は、主務大臣が監督する。

2 主務大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、公庫に対して、業務に関し監督上必要な命令をすることができる。

(役員解任)

第三十四条 主務大臣は、公庫の役員が第十三条の規定により役員となることのできない者に該当するに至つたときは、これを解任しなければならない。

2 主務大臣は、公庫の役員が次の各号のいずれかに該当するに至つたときは、これを解任することができる。

- 一 この法律又はこの法律に基づく命令に違反したとき。
- 二 刑事事件により有罪の判決の言渡しを受けたとき。
- 三 破産の宣告を受けたとき。
- 四 心身の故障により職務を執ることができな

いとき。

(報告及び検査)

第三十五条 主務大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、公庫若しくは受託金融機関に対して報告を求め、又はその職員に公庫若しくは受託金融機関の事務所に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他必要な物件を検査させることができる。ただし、受託金融機関に対しては、当該委託業務の範囲内に限る。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人に提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

第六章 補則

(主務大臣)

第三十六条 この法律における主務大臣は、運輸

大臣及び大蔵大臣とする。ただし、前条第一項に規定する主務大臣の権限は、運輸大臣又は大蔵大臣がそれぞれ単独に行使することを妨げない。

第七章 罰則

(罰則)

第三十七条 第三十五条第一項の規定による報告を求められて、報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合においては、その違反行為をした公庫の役員若しくは職員又は受託金融機関の役員若しくは職員を三万円以下の罰金に処する。

第三十八条 次の各号のいずれかに該当する場合においては、その違反行為をした公庫の役員を三万円以下の過料に処する。

- 一 この法律により主務大臣の認可又は承認を受けなければならない場合において、その認可又は承認を受けなかつたとき。
- 二 第六条第一項の規定による政令に違反して登記することを怠つたとき。
- 三 第二十条に規定する業務以外の業務を行つたとき。
- 四 第二十九条第一項の規定に違反して業務上の余裕金を運用したとき。
- 五 第二十九条第二項の規定に違反して業務に係る現金を国庫以外に預託したとき。
- 六 第三十三条第二項の規定による主務大臣の命令に違反したとき。

第三十九条 第七条の規定に違反して中小民営交通事業金融公庫という名称を用いた者は、一万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から施行する。

(設立の手續)

第二条 主務大臣は、公庫の理事長又は監事となるべき者を指名する。

2 前項の規定により指名された理事長又は監事

となるべき者は、公庫の成立の時に於いて、この法律の規定によりそれぞれ理事長又は監事に任命されたものとする。

3 主務大臣は、設立委員を命じて、公庫の設立に關する事務を処理させる。

4 設立委員は、設立の準備を完了したときは、遅滞なく、政府に対して資本金の払込みの請求をしなければならぬ。

5 設立委員は、資本金の払込みがあつた日（資本金が分割して払い込まれる場合においては、第一回の払込みがあつた日）において、その事務を第一項の規定により指名された理事長となるべき者に引き継がなければならない。

6 第一項の規定により指名された理事長となるべき者は、前項の引継ぎを受けたときは、遅滞なく、政令で定めるところにより、設立の登記をしなければならない。

7 公庫は、前項の規定による設立の登記をすることによつて成立する。

8 公庫が成立したときは、主務大臣は、遅滞なく、その旨を官報で公示しなければならない。（経過規定）

第三條 この法律の施行の際現に中小民営交通事業金融公庫という名称を用いている者については、第七條の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

（所得税法の一部改正）
第四條 所得税法（昭和四十年法律第三十三号）の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中中小企業団体中央会の項の次に次のように加える。

中小民営交通事業 業金融公庫	中小民営交通事業業金融 公庫法（昭和五十年法 律第 号）
-------------------	------------------------------------

（法人税法の一部改正）

第五條 法人税法（昭和四十年法律第三十四号）の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中中小企業信用保険公庫の

項の次に次のように加える。

中小民営交通事業 業金融公庫	中小民営交通事業業金融 公庫法（昭和五十年法 律第 号）
-------------------	------------------------------------

（印紙税法の一部改正）
第六條 印紙税法（昭和四十二年法律第二十三号）の一部を次のように改正する。

別表第二中小企業団体中央会の項の次に次のように加える。

中小民営交通事業 業金融公庫	中小民営交通事業業金融 公庫法（昭和五十年法 律第 号）
-------------------	------------------------------------

（登録免許税法の一部改正）
第七條 登録免許税法（昭和四十二年法律第三十五号）の一部を次のように改正する。

別表第二中小企業信用保険公庫の項の次に次のように加える。

中小民営交通事業 業金融公庫	中小民営交通事業業金融 公庫法（昭和五十年法 律第 号）
-------------------	------------------------------------

（地方税法の一部改正）

第八條 地方税法（昭和二十五年法律第二百二十六号）の一部を次のように改正する。

第七十二條の四第一項第二号中「沖繩振興開発金融公庫」の下に、「中小民営交通事業業金融公庫」を加える。

（郵便振替法の一部改正）

第九條 郵便振替法（昭和二十三年法律第六十号）の一部を次のように改正する。

第六十三條の二中「若しくは沖繩振興開発金融公庫」を、「沖繩振興開発金融公庫若しくは中小民営交通事業業金融公庫」に改める。

（大蔵省設置法の一部改正）

第十條 大蔵省設置法（昭和二十四年法律第四百十四号）の一部を次のように改正する。

第十二條第一項第六号の九を第六号の十と

し、第六号の八を第六号の九とし、第六号の七の次に次の一号を加える。

六の八 中小民営交通事業業金融公庫を監督すること。

（運輸省設置法の一部改正）

第十一條 運輸省設置法（昭和二十四年法律第五十七号）の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十四号の八の次に次の一号を加える。

十四の八の二 中小民営交通事業業金融公庫を監督すること。

第二十二條第一項中第十七号の四を第十七号の五とし、第十七号の三を第十七号の四とし、第十七号の二の次に次の一号を加える。

十七の三 中小民営交通事業業金融公庫に關する法律の一部改正

（国等の債権債務等の金額の端数計算に關する法律（昭和二十五年法律第六十一号）の一部を次のように改正する。

第一條第一項中「沖繩振興開発金融公庫」の下に、「中小民営交通事業業金融公庫」を加える。

第十三條 公職選挙法（昭和二十五年法律第九号）の一部を次のように改正する。

第三百三十六條の二第一項第二号中「若しくは沖繩振興開発金融公庫」を、「沖繩振興開発金融公庫若しくは中小民営交通事業業金融公庫」に改める。

（予算執行職員等の責任に關する法律の一部改正）

第十四條 予算執行職員等の責任に關する法律（昭和二十五年法律第七十二号）の一部を次のように改正する。

第九條第一項中「沖繩振興開発金融公庫」の下に、「中小民営交通事業業金融公庫」を加える。

第十五條 公庫の予算及び決算に關する法律の一部改正

部を次のように改正する。

第一條中「及び沖繩振興開発金融公庫」を、「沖繩振興開発金融公庫及び中小民営交通事業業金融公庫」に改める。

第五條第二項第二号中「及び沖繩振興開発金融公庫宅地債券」を、「沖繩振興開発金融公庫宅地債券及び中小民営交通事業業債券」又は「中小企業債券」に改め、同条第三項中「中小企業債券」の下に、「中小民営交通事業業金融公庫に關するは中小民営交通事業業債券」を加える。

（地方財政再建促進特別措置法の一部改正）

第十六條 地方財政再建促進特別措置法（昭和三十年法律第九十五号）の一部を次のように改正する。

第二十四條第二項中「沖繩振興開発金融公庫」の下に、「中小民営交通事業業金融公庫」を加える。

理由

中小民営交通事業の健全な運営を確保するため、一般の金融機関が融通することを困難とする資金を融通することを目的とする特別の金融機関を設立する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

本案施行に要する経費

本案施行に要する経費としては、約二百億円の見込みである。

運輸委員會議録第七号中訂正

ハシ 段行 誤	正
一 二 八 五 三	「二十九名」
二	「二十八名」

昭和五十年三月三十一日印刷

昭和五十年四月一日發行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

J