

第七十五回国 参議院運輸委員会會議録第七号

昭和五十年五月二十九日(木曜日) 午前十時四十一分開会

委員の異動

五月九日

望月 邦夫君
亀井 久興君

補欠選任
橋 直治君
宮崎 正雄君

五月十三日

山崎 竜男君

補欠選任
水野 嚴雄君

五月十六日

久次米健太郎君

補欠選任
山崎 竜男君

五月二十九日

岡本 悟君

補欠選任
八木 一郎君

出席者は左のとおり

委員長
理事
委員

宮崎 正義君

黒住 忠行君
平井 卓志君
瀨谷 英行君
三木 忠雄君

石破 二郎君
岡本 悟君
水野 嚴雄君
宮崎 正雄君
山崎 竜男君
青木 新次君
戸田 菊雄君

國務大臣

運輸大臣

運輸省航空局長
運輸省航空局長
術部長

事務局側

常任委員会専門員

説明員

参考人

前川 昌君

岩間 正男君

和田 春生君

木村 睦男君

中村 大造君

中曾 敬君

池部 幸雄君

友藤 一隆君

深田 宏君

山下新太郎君

松本 操君

下川 浩資君

平出 三郎君

本日の會議に付した案件
○航空法の一部を改正する法律案(第七十一回国
会内閣提出、第七十五回国会衆議院送付)

○運輸事情等に関する調査
(東伊豆有料道路に関する件)

○参考人の出席要求に関する件

○委員長(宮崎正義君) ただいまから運輸委員会
を開会いたします。

まず、委員の異動について御報告いたします。
去る九日、望月邦夫君及び亀井久興君が委員を
辞任され、その補欠として橋直治君及び宮崎正雄
君が選任されました。また十三日、山崎竜男君が
委員を辞任され、その補欠として水野嚴雄君が、
十六日、久次米健太郎君が委員を辞任され、その
補欠として山崎竜男君がそれぞれ委員に選任をさ
れました。

○委員長(宮崎正義君) それでは航空法の一部を
改正する法律案を議題といたします。
本案の趣旨説明は前回聴取いたしておりますの
で、これより質疑をいたします。
質疑のある方は順次御発言を願います。

○岡本悟君 航空法の一部改正法案の提案理由に
つきましては先般お聞きをいたしましたのであります
が、今回の改正の骨子は、航空交通に関するルー
ルの整備と、もう一つは騒音対策と申しますか、
この二つが大きな柱になっておるようでありま
す。で、四十六年の七月に御承知の全日空機と自
衛隊機の空中衝突事故がありまして、これが契機
になりました。航空法の改正案ができたように思
うのであります。何と改正法案は四十七年のた
しか三月でしたか、第六十八国会に出されまし
て、何と七十国会で審議未了。そしてまた七十
国会に再提出になりました。や、といま参議院に
回ってきて審議が始まっておるといっていただけ
であります。もうすでに提案されてから三年もた
っている。それじゃその間政府としてはなにか
しておいたかという、そういうことではなにか
思っている。やはりこれは重要な問題であります
から、特に航空の安全の問題でありますので、当
局においてはこの改正案に沿ったいろいろの対策
を行政指導で適切にやってこられたと思うのであ

ります。したがって、この三年間のプランクは行
政上の——法律の改正がないからといって行政上
のプランクがあったとは思えないのであります。
まあ国民の不安を解消する点から言いますと、
この間改正案の趣旨に沿ったような行政上の手を
いろいろ打ってこられたと思うのです。だから個
別にこういう点はこういうふうになっておるが、
と、こういう点はこういうふうになっておるが、
やはり最終的には法律の強制力と申しますか、そ
ういうバックがなければいかぬから申しておる
けれども、航空法の改正案をせひとも成立をさし
てもらいたいのだというふうな説明をしてくださ
い。
○政府委員(中村大造君) 先生御指摘のように、
乗石事故の後、事故調査委員会がいろいろ調査を
いたしました。それに基づいて報告をしておられる
わけでございます。それから、政府におきまして
も中央交通安全対策会議におきまして航空交通安
全緊急対策要綱というものを決定いたしました。
で、そういうふうないろいろの改善策につきまし
て、いわゆる法律改正をすべきものについては、
御指摘のように法律改正の準備をいたしましたわけ
でございますが、また行政上の措置によりましてな
し得ることにつきましては時を移さずいろいろな
対策を講じてきたわけでございます。そういうふう
な内容につきましては、法律事項とそれから行政
上の措置というものはいわば相連して相互補
完し合って完全な効果を發揮するという性格のも
のだとわれわれは考えておるわけでございます。
それです。この法律の内容につきましては、い
わゆるパイロットその他に對しまして、ある運航
のルールに従って運航する、あるいはある行為を
してはいけないというふうな禁止的な規定があ
るわけでございます。こういうものににつきまして
は、これは法律の成立を待たなければ強制力がな

いわけでございませうけれども、たとえばATC、トランスポンダーをつけるとか、あるいはボイスレコーダー、フライトレコーダーというふうないわゆるいろいろ安全上の新しい装備をつけることを義務づけておる条文はございませう。こういうものについては法律の制定前におきましては行政指導によりましてその装置を指導してきておるといふことではございませう。

それから、たとえばパイロットに対する見張り義務といふものを今度新しく法律で明定しておるわけでもございませうけれども、これにつきましては行政指導によりましてこの重要性についての注意を喚起してきておるといふことではございませう。

それから、禁止規定というものはなるわけでもございませうけれども、非常に重要な条文といつたしまして、ある一定の空域におきましては非常に危険の伴います曲技飛行とか訓練飛行というふうなものを原則的に禁止しておるわけでもございませうけれども、それとやらはらでございませうけれども、行政措置によりましていわゆる自衛隊の訓練をいたします場——訓練空域というものを緊急対策要綱によってそれを設定するというふうな決められておるわけで、これはもうすでに自衛隊に対しては高度、低高度合わせまして二十カ所の訓練空域を設定いたしましたことを公示しておる。こういうことによつて民機と自衛隊機とをいわゆる分離する、訓練空域と民機空域とを分離する。こういうような措置を行政上の措置として講じてきておると、こういうことではございませう。

それから、たとえばニアミス等につきましても、これは機長からの報告を徴することになっておる。こういう問題についても行政措置によりましてこの報告を徴するようにならしておるといふことで、われわれといたしましては、事前に行政措置によってでき得るものについてはいろいろと措置を講じておるわけでもございませうけれども、最初に申し上げましたように、いわゆる禁止規定というふうなものにつきましては法律改正を

まけてこれを措置してまいりたいというふうな思つておる。○岡本悟君 特別例の航空自衛隊の訓練空域とそれから民間の航空路の完全な分離ですね、これが一番大きな問題だつたと思うのですが、先ほど説明がありましたように、これはいま完璧にできておるから、いふ言及されたいまでもそういう訓練空域と航空交通路を完全に分離してなおかつニアミスというふうな事故が最近あるのかどうか。そこらあたりちょっと説明してください。

○政府委員(中村大造君) 民間航空のいわゆる航空路と訓練空域とを完全に分離するための訓練空域の設定は、先ほど申し上げましたように、二十カ所完了いたしておまして、これはわれわれといたしましては完全に守られておるといふふうな確信いたしておる。それから、ニアミスでございませうけれども、これは最近の事例は報告の実績から申し上げますと、パイロットがニアミスのいわゆる危険性といふ資料によつて、記録によつて調査いたしました結果ニアミスと判定したものが、その差があるわけでもございませうけれども、ニアミスとして判定いたしました件数は、四十七年度におきましては五件ございませうけれども、四十八年度、四十九年度はいずれも一件ということではございませう。

○岡本悟君 それではもう一つの目玉であります騒音問題、今度の改正法では航空機騒音基準適合証明制度を初めて実施するわけですか。これは一体どういうやり方なんです。つまり、最近の自動車の排気ガスの排出基準の問題でいろいろ論議されておる。つまり、現在あるいは近い将来で開発し得る技術の進歩というものを前提にして、そしてたとえばもう一年あるいは二年すれば、そういうリードタイムをとればその基準に適合することはまずまずだが見ても無理のない到達可能な基準であるというものをつくつて、そ

してその基準に合うようなエンジンでなければ搭載してはいかぬと、こういうことに仕組みがなつておるのかどうか。それからこれはもう何年でしたか、四十七年度ですか、四十七年にこの改正法案が成立しておれば、そのときにも採用されておるわけなんです。実際はどうなつておるのか、第二点ですね。第一点は、いまその基準適合証明制度のやり方がどういうやり方か。それから四十七年にもうこれは改正法案が成立しておれば実施されるわけですから、だからその方は一体どうなつておるのか。これは実施されていないんですから、まだ法律が成立しないので、その三年間はプランクがあるわけだが、その間どうなつておるのか。それから、第三番目は、一体音源対策としてのジェットエンジンの改良というものはどの程度進歩しているのか、この三つ。もう三年間たつておるんですから、一体進歩しているのかどうか、まあ退歩しておらぬと思つておるけれども。

○政府委員(中村大造君) 航空機の場合、いわゆる騒音基準適合証明制度といふものは、先生おっしゃいましたように将来開発されるであろう技術水準というものを想定して、いわゆる努力目標といふよりも、むしろこの制度をICAOにおきまして採用いたしました時点においてすでに開発されておる技術水準というものを前提にいたしまして、それぞれの機種といふんです。これは機種によつて大きさが違つておるわけでもございませうけれども、そういうふうな機種に応じて、その時点において開発されておる騒音基準と、騒音量といふものを基準にいたしまして一つの騒音の限度の基準といふものを決めておるわけでもございませう。したがって、これは将来の努力目標といふものではないわけでもございませう。したがって、ある基準に照らしまして、その基準にはみ出しておる、それよりも騒音量の大きい飛行機が現に存在するわけでもございませうけれども、そういうものにつきましても、ICAOの協定におきましては、それを

いわゆる運航を認めるかどうかとおるわけでもございませう。したがって、わが国におきましては、今回の法律改正によりまして初めてこの騒音基準適合証明制度といふものを——証明制度といふものを採用するわけでもございませうけれども、この場合におきましては、現に航空証明を持つておるいわゆる一般に運航の用に供されておる機種につきましては、その運航を認めるという前提でこの証明制度が採用されておるといふことでもございませう。ただし、いわゆるより騒音の少ない機種が開発された場合においてはその新しい機種を用いるというふうな経過規定を設けることによりまして、現在運航の用に供せられておるものについてはその運航を認めると、こういうことでもございませう。したがって、二年間経過しておるわけでもございませうけれども、その間にICAOの基準そのものがレベルアップされたということではございませう。したがって、わが国の今回の採用が法制的には二年おくれるわけでもございませうけれども、実体的には変わりがない、こういうことでもございませう。

○岡本悟君 少しは前進しておるかと思つてお尋ねしたんですけれども、四十六年度ですか——当時と余り前進がないということですね。どうも残念ですけれども、なかなかやっばりむずかしい問題と見えておる。私も、素人が思うようにまいりませぬでしょうが、ひとつ大いに技術的にも科学的にも前進を期待しておる。そこで今度、音源対策でそういうふうな余り前進がないとしますと、例のやはり騒音防止対策といふものが非常に重要になってくるわけでもございませう。先般昭和四十九年度の予算でありましたか、たとえば伊丹空港の周辺の防音対策につきましては、伊丹空港周辺整備機構という新しいシステムが発足したわけでもございませうけれども、一体、一番やかましいと言われておる伊丹空港で、その新しいシステムによる騒音対策がどの程度進んでおるかと、ごく大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

○岡本悟君 少くも、大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

○岡本悟君 少くも、大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

してその基準に合うようなエンジンでなければ搭載してはいかぬと、こういうことに仕組みがなつておるのかどうか。それからこれはもう何年でしたか、四十七年度ですか、四十七年にこの改正法案が成立しておれば、そのときにも採用されておるわけなんです。実際はどうなつておるのか、第二点ですね。第一点は、いまその基準適合証明制度のやり方がどういうやり方か。それから四十七年にもうこれは改正法案が成立しておれば実施されるわけですから、だからその方は一体どうなつておるのか。これは実施されていないんですから、まだ法律が成立しないので、その三年間はプランクがあるわけだが、その間どうなつておるのか。それから、第三番目は、一体音源対策としてのジェットエンジンの改良というものはどの程度進歩しているのか、この三つ。もう三年間たつておるんですから、一体進歩しているのかどうか、まあ退歩しておらぬと思つておるけれども。

○政府委員(中村大造君) 航空機の場合、いわゆる騒音基準適合証明制度といふものは、先生おっしゃいましたように将来開発されるであろう技術水準というものを想定して、いわゆる努力目標といふよりも、むしろこの制度をICAOにおきまして採用いたしました時点においてすでに開発されておる技術水準というものを前提にいたしまして、それぞれの機種といふんです。これは機種によつて大きさが違つておるわけでもございませうけれども、そういうふうな機種に応じて、その時点において開発されておる騒音基準と、騒音量といふものを基準にいたしまして一つの騒音の限度の基準といふものを決めておるわけでもございませう。したがって、これは将来の努力目標といふものではないわけでもございませう。したがって、ある基準に照らしまして、その基準にはみ出しておる、それよりも騒音量の大きい飛行機が現に存在するわけでもございませうけれども、そういうものにつきましても、ICAOの協定におきましては、それを

いわゆる運航を認めるかどうかとおるわけでもございませう。したがって、わが国におきましては、今回の法律改正によりまして初めてこの騒音基準適合証明制度といふものを——証明制度といふものを採用するわけでもございませうけれども、この場合におきましては、現に航空証明を持つておるいわゆる一般に運航の用に供されておる機種につきましては、その運航を認めるという前提でこの証明制度が採用されておるといふことでもございませう。ただし、いわゆるより騒音の少ない機種が開発された場合においてはその新しい機種を用いるというふうな経過規定を設けることによりまして、現在運航の用に供せられておるものについてはその運航を認めると、こういうことでもございませう。したがって、二年間経過しておるわけでもございませうけれども、その間にICAOの基準そのものがレベルアップされたということではございませう。したがって、わが国の今回の採用が法制的には二年おくれるわけでもございませうけれども、実体的には変わりがない、こういうことでもございませう。

○岡本悟君 少しは前進しておるかと思つてお尋ねしたんですけれども、四十六年度ですか——当時と余り前進がないということですね。どうも残念ですけれども、なかなかやっばりむずかしい問題と見えておる。私も、素人が思うようにまいりませぬでしょうが、ひとつ大いに技術的にも科学的にも前進を期待しておる。そこで今度、音源対策でそういうふうな余り前進がないとしますと、例のやはり騒音防止対策といふものが非常に重要になってくるわけでもございませう。先般昭和四十九年度の予算でありましたか、たとえば伊丹空港の周辺の防音対策につきましては、伊丹空港周辺整備機構という新しいシステムが発足したわけでもございませうけれども、一体、一番やかましいと言われておる伊丹空港で、その新しいシステムによる騒音対策がどの程度進んでおるかと、ごく大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

○岡本悟君 少くも、大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

○岡本悟君 少くも、大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

○岡本悟君 少くも、大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

○岡本悟君 少くも、大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

○岡本悟君 少くも、大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

○岡本悟君 少くも、大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

○岡本悟君 少くも、大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

○岡本悟君 少くも、大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

○岡本悟君 少くも、大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

○岡本悟君 少くも、大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

○岡本悟君 少くも、大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

○岡本悟君 少くも、大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

○岡本悟君 少くも、大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

○岡本悟君 少くも、大ざっぱでいいですから、お示しいただきたいと思つておる。

○政府委員(中村大造君) 大阪空港につきましては、昨年周辺整備機構が設立されました、ことしは二年目になるわけでございます。それで、昨年はまだ設立当初でございます。その機能を完全に果たすことができなかったわけでございまして、大幅に増加させまして、移転補償、それから民家の防音工事、それから代替地の造成というふうな周辺対策を強力に進めていくことにいたしておるわけでございまして、たとえば民家の防音工事につきましては、ほとんど予算額を昨年の十倍近く増加いたしましたわけでございます。したがって、対象戸数も飛躍的に増加いたします。また、この措置に対するいわゆる補助率等につきましても大幅なアップをいたしました。この事業の促進を図ってまいりたいと思っておるわけでござい

○岡本悟君 いまの騒音対策を実施する対象空港というものが指令で指定されておられますね。いまだのくらくらになっておるかは、まじり記憶がないのですが、たとえば、まだジェットを乗り入れてはいないが、適切な騒音対策が実施できればあるいはジェットを飛ばしてもいいというふうなケースが仮にあれば、そうすると、そういう場合に、ジェットを飛ばす前に、指令指定をしてジェットが飛ぶようになる前に騒音防止対策を実施しますよ。そうすれば例の何とかというやつ、いわゆる騒音コンター。騒音コンターから見てもまずまず飛ばしてもいいじゃないかというふうな場合があるかもしれないですね。ところが、予算その他からいってなかなかそこまでいきませんと、こういうことになるかとも思うのですけれども、若干のエリアについてそういう騒音防止対策が実施できるという確約があれば、これは便数によっても飛ぶともいいじゃないかという地域住民のコンセンサスが得られるかもしれないというケースもあり得るわけですね。しか

し、まあそこまではまだ手が届きませんということなのかどうかあなたの御見解というか、考え方を聞かしてもらいたいと思ひます。

○政府委員(中村大造君) この騒音対策を実施いたします場合に、騒音防止法によりまして政令で特定空港というものを指定することにしておるわけでございまして。現実には、現在ジェット機の航いたしてありますほとんどの空港について五十年でこの特定空港の指定というものをいたしまして騒音対策を本格的にやると、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、将来引き続きましてどういふ空港を特定空港として指定し、それに対して騒音対策を実施していくかということ、これはその空港の現状、それから今後の運航計画等を勘案いたしまして特定空港として指定すべきかどうかということも考へる。こういうことに相なるかと思ひます。

と考へる。ところが、とりあえず、これだけの改正法が成立したまゝで、はて、いわゆる抜本的改正、すべての見直しというところで一体何が起るんだらうかと考へてみますと、私は専門的に研究しているわけではございません、余りないというか、ちよつと思ひ出せぬ。つまり、抜本的改正と云ふところの見直しということになると、現在の航空法がよほど欠陥があるような印象を受けるわけですね。ですから、そういう抽象的な、観念的なこと、あるいは近い将来の事態には対応できるまゝで、あるいは近いうちの事態には対応できるまゝで、あつちにも欠陥がある——欠陥憲法じゃない、欠陥航空法で、あつちにも欠陥、こちにも欠陥があると、こういうものなわけですか。その解を与えるわけですか。航空法というものはそんなに穴だらけのものではしよつか、こうなる。だから、それは言葉のあやであつて、これをやれば大体まます対応できますというふうな確信を持っていますか。

○政府委員(中村大造君) 私どももいたしましたのは、現在の航空法は——今回お願いいたしており

ます改正案が実現いたしますならば、航空法としては、航空関係の法規としては相当立派なものであるというふうな考へておるわけでございまして。もちろん、この全般的な見直しという考へ方の中には、たとえばこの航空法というものは、航空関係の法律事項は運航に関するもの、いわゆる航空事業に関するもの、あるいはいわゆる乗組員の資格等に関するものをすべてここに網羅しておるわけでございまして、そういうものを体系的に、たとえば分離した方がいいか、そういうふうな考へ方も実は一部ではあるわけでございまして、したがって、全般的な見直しということの中には、そういうふうなことも含めていわゆる法体系としてどういふ方がいいかというふうな考へ方もあろうかと思ひます。それからまた、いわゆる政令なり省令なりで具体的な内容を実施しておるものにつきましても、あるいはこれを法律事項にした方がいいかとかいう個々の問題はございまして、けれども、全体といたしまして、考へ方その他についてこの法律に欠陥があるというふうには、私どもは考へていないわけでございまして。ただ、先ほど申し上げましたような観点から、さらによりよきものという観点から常に検討を加え、そういうもの結論が出ましたならば、これは前向きに対処していく必要があると思ひます。

○岡本悟君 それは私も言おうと思つた。いまの航空法というものが、法体系から見ても何でかんでも突っ込んでおる。だから、たとえば航空事業法、航空保安法、いろいろに分けてあるのです。ところが、それは要するにきわめて技術的な問題です、たとえば政令、省令に委任していいというふうな問題は、そんなこと言っているのじゃない。実質的に見て、具体的に一体抜本的にだ、あるいはすべてを見直すというふうな必要が一体あるのかどうか。ただ観念的に言つちやいけませんよ。法体系なんかの整備の問題は別です、これは、技術的な問題だから。そんなことはやられたってやらなくたって實際上何の関係もありません。メリットもないと思ふ。だから、そういうこ

○岡本悟君 いろいろと聞いておるわけであらうか、

○政府委員(中村大造君) 大阪空港につきましては、昨年周辺整備機構が設立されました、ことしは二年目になるわけでございます。それで、昨年はまだ設立当初でございます。その機能を完全に果たすことができなかったわけでございまして、大幅に増加させまして、移転補償、それから民家の防音工事、それから代替地の造成というふうな周辺対策を強力に進めていくことにいたしておるわけでございまして、たとえば民家の防音工事につきましては、ほとんど予算額を昨年の十倍近く増加いたしましたわけでございます。したがって、対象戸数も飛躍的に増加いたします。また、この措置に対するいわゆる補助率等につきましても大幅なアップをいたしました。この事業の促進を図ってまいりたいと思っておるわけでござい

し、まあそこまではまだ手が届きませんということなのかどうかあなたの御見解というか、考え方を聞かしてもらいたいと思ひます。

○政府委員(中村大造君) この騒音対策を実施いたします場合に、騒音防止法によりまして政令で特定空港というものを指定することにしておるわけでございまして。現実には、現在ジェット機の航いたしてありますほとんどの空港について五十年でこの特定空港の指定というものをいたしまして騒音対策を本格的にやると、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、将来引き続きましてどういふ空港を特定空港として指定し、それに対して騒音対策を実施していくかということ、これはその空港の現状、それから今後の運航計画等を勘案いたしまして特定空港として指定すべきかどうかということも考へる。こういうことに相なるかと思ひます。

○岡本悟君

○政府委員(中村大造君)

とで苦勞するよりかは、あなたが言ったようにも
っとよくするというところでしょっちゅう検討の姿
勢は持つておられますという程度で私はいいのじゃ
ないかと思う。観念的に抜本的改正だ、いやその
見直したとかいう大騒ぎをしないようにしてもら
いたいというのが私の真意であつたわけです。そ
このところをよく了解してもらいたいと思つので
す。
以上で終わります。

○委員長(宮崎正義君) 航空法の一部を改正する
法律案の質疑を一たん中断いたしましたして、この際
運輸事情等に関する調査を議題といたします。
本調査のために、本日参考人として日本道路公
団理事平出三郎君の出席を求めるところに御異議ご
ざいませんか。
〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(宮崎正義君) 御異議ないと認め、さよ
う決定いたします。
○委員長(宮崎正義君) それでは、これより質疑
を行います。

○青木新次君 私には航空法の改正の審議に入る前
に、運輸事情調査に対する点について質問いたし
たいと思つておるわけでありませぬ。
いま公共交通や公営交通を何としても守らなけ
ればいけない、確保していかなければいけないと
いうのは、今日のいわゆる安定成長といわれる時
期において生活課題のきわめて中心的な案件だと
実は思つておるのであります。そういう立場か
ら、いま私鉄を中心といたしまして過密と過疎の
中における住民の足を守ることができわめて
重大な課題であることは御案内のとおりでありま
す。

私は、先日伊豆地方の視察に出かけました。伊
豆の東海岸や西海岸を占めております東海パ
スの事情について調査をしたわけでありませぬ。そ
のときに、伊豆の東海岸におけるいわゆる東伊豆

有料道路の問題に遭遇いたしました。この東伊豆
有料道路は、地域住民の要求に基づいて急遽設立
されたものでありますけれども、料金が約十五
キロと想定いたしましたけれども、その間に三カ
所も実はあるのであります。そうして、地域の皆
さんはこれを生活道路として使つておられるわけ
でありますけれども、わずかに十五キロそこそこの距
離の中で三カ所の料金を配置されて、行つて帰
つてくればその倍額を結局払わなければならぬ
ということになるわけでありませぬ。たとえば普通
貨物自動車でございますならば、熱川は百七十円、
稲取で二百十円、下田で百四十円、わずか行つて
帰るといふだけでも千数百円の金を使わなけ
ればならないというふうなことに、きわめて
問題があると思つておられます。これは、ど
の地域へ行つても、あのような地域においてはた
まには一カ所ぐらい料金をあることは見受ける
ことがあるのでありますけれども、一つの個所
に三カ所もあるところというのは全国的には実は
珍しいのです。あつても一カ所か二カ所だと思
つておられますが、この点について、今後も有料道
路でありませぬ、この点について、今後は建設省並
びに道路公団にお伺いいたしたいと思つておる
のであります。

○説明員(下川浩資君) ただいま道路公団が経営
をいたしております東伊豆の有料道路につきまし
て、全区間のうち三カ所あることが大
變通行に支障を与えておられるという御質問ござ
いませぬ、この東伊豆有料道路は、全延長三十七キ
ロメートルございまして、これを通り抜ける車に
ついて申し上げますと、たとえば路線バスについ
ては八百円というふうな料金でございます。小型の
乗用車につきましては三百円というふうなござ
いませぬ、料金を一カ所にいたしますと、この料
金をその場所だとなれば短い区間利用される利用
者についても、こういう料金をいただかなければ
ならないというふうなこともなおりますので、短
区間を利用される方の便利を図りまして区間別の
料金というものを定めておるわけでありませぬ。
同様な例が道路公団が経営しております道路で

申し上げますと志賀草津道路というのが全長四
十一キロメートルございまして、こどもやはり
三区間に分けて料金を徴収いたしております。ま
た先般大分中部地震で話題になりました別府一
阿蘇道路が全延長三十二キロメートルございま
す、この道路につきましても、やはり三区間に分
けてまして、区間別の料金を徴収しておる、このよ
うな状況でございます。区間に分けたのは、先ほ
ど申し上げましたように、短区間を利用される方
の便利を図つてございませぬ。区間に分けたら
ございませぬ。

○参考人(平出三郎君) 三つに分けて、それぞれ
で停止しなければならぬという状況になってお
るわけでございますが、これはたたくさんでありま
しても、一遍料金を払えばいいというケースもな
いわけございませぬ。ただこの場合は、たとえ
ば第三京浜道路でございますけれども、入るとき
にゲートがございまして、出るときにもまたゲー
トがある。そこで入りますときにどこまで行く
という聞き取りをやりまして、そうして聞き取り
一遍お金を払ひまして、そうすると後は出るとき
に出口券というものを渡さずには出られない。
こういうふうなケースもあることはございませぬ。
その場合には、しかし条件が入り口それから出口
それぞれがチェックポイントがあつて、そこでそ
ういうことができるわけでございますけれども、
こういうふうな、伊東区間のように入り口、出口
というものがチェックポイントがございませぬの
で、その場合にはやはり一カ所を取つて、全線分
を取るか、それとも少しづつ分けてやるか、その
二つしかございませぬので、ただいま建設省の有
料道路課長さんが申し上げましたような考え方か
ら、やはりこういう方法しかないのではあるまい
かと、私もはそう考へておる。

○青木新次君 全長三十七キロと言ひましたけれ
ども、かつては県の道路公社とか知りませぬ
けれども、四カ所あつたのです。これはもう住民
の声に押されて一カ所閉止したのです。そういう
ように他の個所で同じような道路が建設された場

合においては一銭も取つていない。東伊豆の生活
道路だけは三カ所を取つておる。これは短区
間の用をなすために三つに分けたといへばそれま
ででありませぬけれども、一カ所ただ行きだけ考
へておられるけれども、往復というものが伴う。行き
つきりということはないんです。したがつて、そ
れは倍額かかるといふように勘定してもらわなけ
れば困るといふように考へておられるわけでありま
す。地域の皆さんも大変な不満を私に寄せら
れておられます。地元の町長や市町村長、それこそ
何とかしてもらいたいという声があつておるの
であります。

それと同時に、私がこの本委員会でも問題にいた
しましたのは、東海バスの経営が非常に中小企業
でありますけれども困難だということを聞きまし
たので、決算書を見せたいだきましたところ
が、六千万円の金を実はこの有料道路につき込
んでおる。六千万円の金というのは中小企業にと
つてはまことにこれは大きな負担であります。した
がつて、これらの関係について何ともしてもこれの
減免の措置をとつてもらわなければ、もう私鉄経
営は私どもの要請に基づいて政府も本年度五十七
億円の実はバス路線を確保するために補助金を出
しておられるという状態なんです。そうすれば、極端な
話をすればそれぐらいの金は皆道路公団の料金に
つき込まなければならぬじゃないかという話にも
これは演繹すればできると思つておるわけでありませぬ、
そういうふうなことで、全く国政の中で片方は道
路を敷いて、そうして金を取る、片方は公共輸送を
確保するためにただでも赤字なのを、ましてやこ
の有料道路の料金を払うというふうな矛盾した
行政について、あなた方は規則に基づいてや
つておられますと言へばそれまでであるわけでも
ないのであります。その点についてどう考へますか。

○説明員(下川浩資君) 有料道路制度を適用いたし
まして道路の整備を図つておられますが、これはや
はり国の道路整備に対する財源あるいは予算、こ
ういふものがある限度をもつて縛られておる

合においては一銭も取つていない。東伊豆の生活
道路だけは三カ所を取つておる。これは短区
間の用をなすために三つに分けたといへばそれま
ででありませぬけれども、一カ所ただ行きだけ考
へておられるけれども、往復というものが伴う。行き
つきりということはないんです。したがつて、そ
れは倍額かかるといふように勘定してもらわなけ
れば困るといふように考へておられるわけでありま
す。地域の皆さんも大変な不満を私に寄せら
れておられます。地元の町長や市町村長、それこそ
何とかしてもらいたいという声があつておるの
であります。

ので、必要な道路を一時に良好な状態に整備を完了するということができないことはもう御承知のとおりだと思いますが、そういうことで有料道路制度を適用いたしましたが、早く道路を整備する方が地域住民のためになるという個所につきましてこの有料道路制度を適用して早く道路を整備し、かつそれに見合っただけの料金をいただいているということをごさいます。したがって、一般自動車道が期限を切らなくて料金を取る営業をしておるのに比べて、この特別措置法によりまして一般有料道路というものは期限を切つてその区間だけ料金を取る有料道路制度をとるということでごさいます。この道路整備の一手段といたしましてこの制度をとっておるわけでごさいます。

ただいまバスの営業につきまして非常に大きなウエイトを占めておるといってお話でございましたが、私もなるほど路線バスというものは地域住民の足であるという観点からバス料金につきましては他のバスあるいはその他の車種の車に比較しては他のバスあるいはその他の車種の車に比較しては低い料金率でもって料金を定めておるわけでごさいます。たとえて申し上げますと、小型自動車が一つの料金であったといたしますと、路線バスは二・五倍、その他のバスとか大型バス、大型自動車等につきましては四倍というふうな路線バスに対する料金の優遇措置をとって運営をいたしておられます。またこのほかに常時利用をされます車につきましては回数券の発行をいたしておられます。回数券を利用することによって二割ほど料金を低減するというような措置をとっておる次第でごさいます。

○青木新次君 この有料道路方式というものはやむを得ないと思われる場合に限る。それはほとんど自分がレクリエーションその他でもって旅行するとかあるいはまた相当他の第三者に迷惑をかけて自分だけ非常に利用者として利益を受けるとか、あるいはまたそのことによつて開発利益を受けるとか、いろいろな条件があるかと思ふのであります。ところが路線バスの場合にはあなたは二・五倍しか取っていないのだ、こうおっしゃるけれども、

ほとんど一人も乗らないという場合が路線バスの場合には多いわけでありまして。その場合に、往復でもって千六百円も払って行くというところは私はいいことか、悪いことか、こういう点を言っているのではありません、時間がありませんけれどもこれらの点について今後減免ということについて検討する用意があるかどうか、その点についてお聞きしたいと思います。

○説明員(下川浩資君) いま東海バスの乗客が一人もいないというような状況もあって非常に経営が苦しい、有料道路の料金を減免できないかという御質問でございまして、この特定の東海バス——東伊豆有料道路を利用しております特定のバスだけを減免することにつきましては、これ運輸省でございまして、あるいは減免することによつて道路公団の利益が減少した分をどこが支弁するかというふうな各関係省庁との関係もございまして、帰りますので十分検討してみたいと思つておられます。

また、路線バスの料金につきましては、先般高速自動車国道等で料金を改定した際にとりまして、有料道路制度の中では特に低い料金で国民の足を守ろうという考え方で進んでおりますので、今後の制度の検討等の中では当然路線バスについての料金問題というものは重要な問題として取り上げて検討してまいりたい、かように考えております。

○青木新次君 私は運輸大臣にこのことについてお聞きしたいと思つておりますが、いま衆議院段階で私鉄四法案が提案されているわけでありまして。しかも本年度予算で五十七億円という、いわゆる特に路線バスを中心とした補助金を出さなければならぬというふうな時期に検討はするが、路線バスはどうかというふうな、そういうような紋切り型の答弁じゃ納得できない。しかも、東名高速道路等においては勝手に二倍に上げたばかりありませんか。このことはどうせ利用するんだから仕方がない、これだけいけるだろう、利用する人はあるだろう、こういうふうな行政の姿勢と

いうものは私は官僚型答弁だと言わざるを得ない。ですから、これらの関係について特に公共・公営交通を確保するために本来運輸委員会の課題だと思つておられますけれども、運輸省並びに建設省やその他関係省庁と連絡をとつてこの種の問題から公共・公営輸送に対する非常な阻害の原因というものを解消するような方法を検討する用意があるかどうか、運輸大臣に御答弁願います。

○国務大臣(木村睦男君) バス事業がいま非常に経営上苦境に陥つておるといふことは青木委員も御承知のとおりでございまして。特に過疎地帯に対しては必要な交通機関であるということから、六十億に近い今年度は補助金も、予算の措置を講じたようなわけでごさいます。そこでこういった有料道路を通行する場合に国が補助金まで出しておる事業であるから、有料道路の場合でも考慮したかどうかという御意見も、もともとと思つてございまして、ただ、道路にはやはり道路整備の計画がございまして、有料道路を整備いたしておるの、

が、いま日本の道路整備の一方の方向でございまして。したがって、いま建設省からする説明がございまして、料金を決める場合に、やはりこういう公共性の強い交通機関に対してはある程度の考慮を払うということでごさいます。現在ではやっておるわけでごさいます。

また、お客がいっぱい乗つておる車と空車と、料金の場合に考慮したらどうかという御意見もございまして、有料道路の料金というものの制度が、本来、中身について差をつけると、車の中に何人乗つておるかということ、差をつけるべきものではなくて、やはりこれは車両一両について幾らというものが本来の料金のたてまえでありまして、乗車の実員について差をつけるということとは必ずしも、私は適當ではないかと思つておるわけでごさいます。

なお、補助金まで出しておる事業であるから、こういうところは無料にしたらどうかということでごさいます。これはやはり同じ議論から言いますと、補助金を出しておる事業から税金を取るのもおかしいというふうな議論とも相通する面もございまして、やはり出すべきものは出す、しかしその場合に公共性等も考慮して料金等において差をつける。そして全体的にはそれらの有料道路等も、自動車運送事業の経費の中身を形成するわけでごさいますから、運賃の算定の場合に収支計算等査定をいたしますから、そういう場合に、これが経費増の中で出てくるわけでごさいます。したがって運賃値上げのパーセント等においてその事業が健全に成り立つようにならざるを得ない、というのが本来のたてまえであると思つておりますので、従来そういう行き方をしておるわけでごさいます。

ただ、現在の高速道路等におきます料金に、一般のいわゆる家用の車と公共性の強い車と料金の差を考慮してありますけれども、その考慮してある差の現状が果たして適當であるかどうかというふうな問題などいろいろあるかと思つておりますので、こういう点は十分今後検討をする問題だと、かように考えておるわけでありまして。

○青木新次君 やっぱり運輸大臣らしい紋切り型の答弁だと思つておられます。そんな答弁を私は聞こうと思つちゃありません。問題は、乗つておる人が一人だつたら幾らとか、空車だつたら幾らだとか、このことによつて料金に差をつけるようなことを私は要求しているんじゃないんです。そのことをあなたは言っておられるんですけれども、子供だましのような答弁は、私はやめた方がいいと思つておられます。運輸委員会における運輸大臣の答弁として全くふさわしくない答弁だと思つておられます。生活道路を通る路線バス等の公共交通を確保するために、料金制度、しかもこのように三カ所もあるというふうなところについて考慮できないか、検討する用意はあるのかないのかということ、私はあなたに聞いておるんです。そのことについてお伺いしたい。

○国務大臣(木村睦男君) 先ほど申し上げましたように、そういう意味で、現在通行料に、家用

の自動車とこういつた公共性の強い自動車との料金についての差をつけ、考慮をいたしておるというところであるわけでございます。したがって、生活道路であるから公共性の強い車は全部無料にすべきであるという問題は、これはやはり有料道路であるというたてまえからいいますとそれはできない問題であると私は考えております。ことに有料道路につきましては、他に一般の道路も並行するなり、あるいはそれに近いところにある、利用しようと思えばできるというふうな条件をつけて有料道路というものの建設をやっておりますので、そういうことについては、在来の道路もありということも考慮の中に入れておりますし、やはり生活道路ではありますけれども、有料道路というたてまえからいいますと、やはり在来のような行き方で行くよりほか方法はないんではないか。

ただ、繰り返すようですが、料金等については、公共性ということも重要視して料金の比較において考慮を払うということは今後とも常に検討していくべき問題である、かように考えております。

○青木新次君 ただにしろということ、また、減免ということ、減らすかただにしろかということであつて、あなたはただにすることだけしか言っていない。しかもいまの制度がこうあるからこれは変えられないんだ、—それじゃ一体運輸事情の調査等に対して、いわゆる国政審議の段階における、われわれ審議する側の立場として納得できるものではないんであります。

で、問題は、有料道路というものについては、そのときの事情によってどうしても、先ほど建設省からも答弁がありましたように、早急に建設しなきゃならぬ、この場合にはひとつ有料道路でこの場合やろうではないか、同じ条件にあるけれども、ちょっと国の予算事情がよくなった、この場合には、ひとつ全額ただにしよう、そのときそのときの行政のいわゆる立場というものの、意思というものが働くわけでありまして、そういうところ

ところで、この東伊豆の有料道路は、私は運が悪かったというように実は考えているわけでありまして。ですから、これらの関係について有料道路の期間を短縮するとか、あるいはまたこの料金を何とか減らす方法とか、あるいはまたにすれば結構でありますけれども、そういう方法について検討する気はないのかあるのかという点について、地域住民の私は意向を全部携えて、特に中小私鉄の経営を守り、国民の足を守ると、こういうことがいま運輸委員会にかけられた大きな課題であるので、私は航空法に先駆けてこの問題について質問してはるわけでありまして、その点についていかがですか。

○国務大臣(木村陸男君) 有料道路も緊急整備の必要上有料にしておる道路があるわけでございまして、これはたしか二十年あるいは三十年でございまして、建設省の所管でございまして、ここをやりなればあれしとおりますが、将来にはここをやれば無料にするというふうな仕組みで有料道路制度というものがとられておるわけでございますので、未来永劫に有料ということではないということとでございます。

なお、地元の方から、いろいろこういう問題について御要望等もあることも大変多うございます。したがって、こういった有料道路を通る公共交通機関の料金については、今後とも十分考慮をしながら料金をきめていきたい、かように考えております。

○青木新次君 時間の点もございしますので、いまの運輸大臣がお互いにひとつ手に手をとりながら考慮をしていくということについて、将来に私、質問を留保しつつ次に移りたいと思っております。これをもちって運輸事情調査に対する私の質問を終ります。

○委員長(宮崎正義君) ちよつと速記とめて。
【速記中止】
○委員長(宮崎正義君) 速記を起して。
本件に対する質疑はこの程度にとどめます。

ております航空法の一部改正法案もこの四十六年の雲石事故にかんがみまして、緊急に改正すべき点を改正案に盛りまして御提案申し上げたわけでございますが、遺憾ながら今日まで成立を見ないで今国会で御審議をいただいておりますというふうな状況でございますので、われわれといたしましても法律が通りますまで行政指導でいろいろな安全上の指導をいたしておりますけれども、この法律が一日も早く成立を見ますように心から期待をいたし、また希望をいたしておる次第でございます。

○説明員(友藤一隆君) 防衛庁といたしましては、今般の判決に際しまして、自衛隊の航空機との事故でありますことにかんがみまして、たぐさんの犠牲者が、お亡くなりになった方がございまして、そういう点たいへんその方々の御冥福をお祈りするということがございますが、防衛庁といたしまして、この事故が隊員の公務遂行中に発生をしたところからこの訴訟に深い関心を払ってきたところでございますが、今般有罪の判決があったわけでございますが、判決要旨によりまして、被告たちに見張りの義務に欠けるところがあつたということ、過失犯の成立が認定されているようでございます。

で、本件訴訟は被告の個人責任の追及ということになっておるわけでございまして、防衛庁といたしまして、個人の刑事責任とは別個に防衛庁全体、組織全体といたしましての問題ということで、航空交通安全の問題を含めまして考えておりました。判決理由についてもよく勉強いたしまして、この種の事故を将来とも絶滅するように努力していきたいというふうに考えております。

○青木新次君 運輸省並びに関係省庁は航空交通安全対策要綱をつくりました。その内容は端的に言つてどういふものか、ひとつお聞かせ願ひたいと思ひます。

○政府委員(中村大造君) 先生御指摘の航空交通安全緊急対策要綱というものは、昭和四十六年八月に決定いたしましたものでございます。

○委員長(宮崎正義君) 先ほど中絶いたしました航空法の一部を改正する法律案の質疑を続行いたします。

○青木新次君 航空法の改正の問題について質問いたしたいと思ひますが、昭和四十六年の七月の岩手県雲石における全日空機と自衛隊機との衝突はわが国の航空史上最大のクラスと言へる衝突事故であるわけであります。このことを契機として航空法の改正に踏み切つたのかどうか端的にお答えいただきたいと思います。

○政府委員(中村大造君) 先生御指摘のように、四十六年の雲石事故を契機といたしまして航空法の改正、特に安全問題についての規制の強化という観点から航空法の改正に着手したということとでございます。

○青木新次君 ことしの三月十一日に雲石事故に対する盛岡地裁の判決が出たわけであります。限、市川の前被告になされたものであつたにいたしましても、わが国の航空行政に対するきわめて重大な問題を含んでいると思つておりますが、この判決に対して運輸省と防衛庁はどう端的に受けとめておられるのか、その点についてお聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(木村陸男君) 四十六年の雲石事故につきまして三月に判決が出たわけでございまして、私はこういふ機会にあつたわけでございまして、私には心から弔意を表したいと思つてございまして、出ました判決につきまして私たちはどうも悪かつたとかどうだつたとかいふことの前には、あの判決の中に航空行政についても何か所か指摘されるところがございました。航空行政をあまりさかした点等につきまして十分これに耳を傾け、今後こういふ事故が二度と起きないように航空交通安全の万全を期したいと、かように考えておるわけでございまして、今回御審議をいただ

で、この内容といたしましては、まず第一番に、一番大きなものでございますけれども、これは空港あるいは航空路というものの空域と自衛隊機の訓練いたします空域とを完全に分離しなさい。要するに空域の完全分離ということをして、第一点として掲げておるわけでございまして、この内容については防衛庁長官と運輸大臣が協議をいたしましてそうして決定いたしましたものを公に公示すると、こういう措置をとるべきであるというところでございます。

それからもう一つは、この特別管制空域というものがございますが、これはいわゆる有視界飛行ができる気象状態におきましても計器飛行をしなければいけない、そういうふうな空域でございまして、したがって、すべて運輸大臣の要するに管制を受けて航行をしなければならぬ空域でございまして、それを特別管制空域と申しておりますが、そういうものを拡充すべきであるというところでございます。

それから次は、この運輸省の航空行政と自衛隊のいわゆる業務との間の調整をとるための覚書がございまして、この覚書を一度白紙に戻して、もう一度協議をして新しく結論を出すべきである、こういうことでございます。

○青木新次君 雲石の事故の後で、航空保安施設や航空路の整備の立ちおくれということが世論の厳しい批判を浴びてまいったと思っております。そのために実はどういう施設対策をとったかをお聞かせ願いたい。

○政府委員(中村大造君) 航空交通の安全を確保いたしますためには、いわゆる保安施設の整備ということが重要でございます。したがって、この点が重要でございます。政府といたしまして昭和四十六年以來鋭意その改善に努めてきておるわけでございまして、たとえばいわゆる第二次の空港整備五カ年計画、これは四十六年度から発足いたしておるわけでございまして、その計画を促進するということで、いわゆる航空路監視レーダーというものがございまして、この航空路監視レ

ーダーの整備を促進するというのをいたしておるわけでございまして、これは現在着々と整備が進んでおるわけで、昭和五十一年度にはほぼ全国をカバーする八カ所のレーダーが整備できるというふうになっております。

それから、レーダー情報を処理いたします場合の情報処理システムの近代化、こういうものにつきましては、現在鋭意整備を進めておるわけで、東京、大阪につきましては五十一年度中にこの整備が完了するというところでございます。その他VOR/DMEあるいはR/CAGというふうないわゆる保安無線施設の整備についても計画的に整備を進めておるというところでございまして、いわゆる航空法による規制の整備というものと相まじりて保安施設の整備は計画的に進めておるというところでございます。

○青木新次君 雲石事故の後で交通緊急安全対策要綱をつくったと思うのでありますが、これのねらいは端的に言って、先ほど局長も指摘しておりましたように、民間航空の安全を保護するための法律に次ぐものだというように理解をいたしているわけでありまして、本来こういうものは航空法がカバーしなければならぬものだと実は思っているんでありますが、この点についてわざわざこのことを事故の後でつくったということは本来自衛隊法が航空法に優先しておったということ、これを端的に認めていいと思っておりますが、その点航空局長どうですか。

○政府委員(中村大造君) 決していわゆる自衛隊機が民間航空に優先しておったということではございませんで、従来の航空法の規定におきましてもいわゆる航空交通のルールというものは規定されておったわけでございまして、それで緊急対策要綱でいわゆる訓練空域というものを設定いたしました、これを分離するというのを決めました。民間航空は民間航空としての安全を確保する、自衛隊機につきましては自衛隊の任務遂行のために必要な訓練を行って得る空域を設定するというところで、両方のいわゆる目的のものをそこ

で調整すると、こういう趣旨でございまして、これはいわゆる行政措置によってなし得るわけでございまして。

ただ、今回のこの法律改正につきましては、これとやらはらになるわけでございまして、いわゆる航空交通管制、あるいは航空交通管制区という、いわゆる航空交通についての管制を原則的に行います空域、したがって、そこに民間航空機がジェットルートないしは航空路を設定して運航するわけでございまして、そういうところではいわゆる自衛隊機等の訓練飛行あるいは曲技飛行、試験飛行、こういうふうないわば危険を伴うおそれのある飛行は原則としてこれを禁止するわけでございまして、行政措置による訓練空域の設定と法律による禁止と、こういうものが両々相まってそれぞれのところを得て安全の確保が図られる、こういうことではないかと思っております。次第でございまして。

○青木新次君 そうしますと、この激増する大型ジェット機時代にあつてジェットルートを導入したのは、これは高高度管制といえますか、この制度が導入された昭和三十七年ですか、以来だと実は思っているわけでありまして、こういうルートを行って飛行することとしまして、今度先ほど局長の言われた有視界飛行方式の航空機が従来どおりの規制となつたというふうなことがあつて、同一空域に、J11Lですか、あそこへ入つてきたというものが、これが結局同一空域に両方式による航空機が混在したということがこのような衝突事故となつてあらわれたというように理解をいたしているんでありますが、運輸省と防衛庁はどう考えていますか。

○説明員(松本操君) 先生おっしゃいましたように、高高度管制というやり方が入つてまいりました時点以後におきまして、高高度二万四千フィート以上の高度におきましてジェット機が非常に飛ぶようになった。したがって先ほどおっしゃいましたように、そこにジェットルートを設定するとい

うふうな措置をとり、高高度における計器飛行方式によって飛行する航空機の安全の確保ということについての最大の配慮をいたしましたわけでございまして。一方、その時点におきましては、通常の有視界飛行の航空機というものは、現在でもそうでございますが、そのような高いところを有視界飛行で飛ぶというふうなことは通常はございませぬ。ただ、自衛隊の航空機におきましては、その任務の特殊性からそういうふうな高高度、高い高度を有視界飛行で飛ぶということもあり得るわけでございまして。

そこで、問題は、それから先この異種の方式で飛んでおります航空機の間にはどのように安全を確保するかということがまさに御指摘のとおり重要な問題であつたわけでございまして。その時点におきまして、自衛隊側における訓練のあり場所というものにつきましては、私どもの方から通報してございましてジェットルートの幅その他を考慮して、しかるべき位置で支障を起こさないように訓練するという基本的な考え方はお持ちであつたようにございまして。ただ、異なつた方式の飛行であるのみならず、この有視界飛行方式で飛びます飛行機が急激な姿勢の変更を行うというふうな、さらに複雑な飛び方をするという状態がございまして、ために、ジェットルートの保護空域の近辺を侵したというふうなことがあつた悲惨な事故に直接的につながつたと、こういうことであらうかと思つております。

そこで、先ほど局長からも御説明申し上げましたように、異種の交通、異なつた航空交通というものははっきりと分離する、そういうふうなことをいたしますと、これが混在するということの根本的なところが排除できますので、そういう意味で訓練空域の設定という措置をとつたというふうな私どもは考えております。

○説明員(友藤一隆君) ただいま運輸省の方から御答弁があつたとおりでございまして、私どもも自衛隊の航空機の訓練につきましては、当然航空交通の安全というふうなものを確保することがま

ず第一でございますので、当時といたしましては、やはりその訓練の責任者であるそれぞれの基地司令等が航空路を避けてそれぞれ訓練を行います空域を指定をあらかじめしておつたわけでございますけれども、先ほど運輸省からお話でございますように、いろいろ姿勢の変化を伴う訓練をやっておりましたために、あるいはその空域から若干はみ出すようなことがあったのではないかと、いふふうに考えておられるわけなんです、事実関係につきましては、現在係争中の問題でございますので、私もここでございましてしたことを申し上げる立場にはないわけでございまして、いづれにいたしまして、やはり空域を分離いたしまして、一般の航空交通に支障がないようにわれわれの訓練もやっていくべきであるといふふうに考えております。

○青木薪次君 急激に姿勢を交える有視界飛行の場合に、

〔委員長退席、理事黒住忠行君着席〕
角度が何度から何度の場合においては、このことが適用されるかという問題は、専門的立場であつたにしても、判決の本文を読んだ場合に、いふような意見が実は出されていると思ひます。二つの、運輸省の立場の意見とそれから防衛庁と、いふか、両被告の立場の意見と、それが開示された、この航空路は法的に認められていないから、この航空路の事故は防衛庁は責任はないんだ、こういう解釈をとっておるかどうかが防衛庁に伺いたい。
○説明員(友藤一隆君) 現在、刑事責任あるいは民事責任の有無の問題につきましては、法廷でもってその判断をお願いしてあるという段階でございますので、これについては遠慮申し上げたいと思ひます。

○青木薪次君 運輸省はいかがですか。

○説明員(松本操君) 航空路あるいはジェットルート、こういうものは保護空域というものが存在している。保護空域というものは、航空機が計器飛行方式で飛びます場合に安全を確保するた

めにあげなければならぬ間隔、これは上下、前後、左右でございまして、この間隔を含む空域、これが保護空域という概念であるといふことにつきまして、これが航空路であるといふのは、ジェットルートでありまして、同じような概念が当てはまらなければ計器飛行方式の管制の安全を確保できませんので、この点についての考え方何ら変わっておりません。これが法的にどうであるかという点につきましては、航空路について、は航空法の中にこれはこういうものだと、幅のあるもの、だといふふうな概念が出てまいっておりますので、先ほど御答弁申し上げましたように、高度管制区という、つまり管制をしておる空域の中に、これは非常にしばしば確保安全に通れるところであるといふふうに指定をしてある通り道でございますので、特段に法律上の手当てといふことはいたしておりませんけれども、そこにそういう通路があるといふことについてはAIPによつて明らかにされておることでございます。

○青木薪次君 これは重要な問題ですから運輸大臣にお伺ひしたいと思ひますけれども、いま言ったジェットルートの航空路を法的に認知して、いふのだ、この中へ入つて来たことについて責任があるないという問題について、航空管制上の最高責任者である運輸大臣からこの問題についての所信と見解を伺ひたいと思ひます。

○國務大臣(木村陸男君) ジェットルートが法的に指定してあるからそこに入れれば法律違反である、指定してないから法律違反じゃないという問題と、今回の事故の場合にそういうものが法律で定められているから責任が云々といふことでは私はないんじやないか。法律でありまして、いふか、航空管制上ジェットルートといふものがある、航空管制上ジェットルートといふものが決められておる。そこはジェット機が通り得る通路として設けられておるわけでございまして、そこに入る場合にはそのルートが法律で決まっておりますとなかろうと注意を払つて飛行すべきである、こういうふうな考えまので、いま申し上げ

たような事柄が判決あるいは純粋法律判断の上でいふふうになりますか私知りませんが、それとも、ごく常識的に考えてみますと、そういう感じはいたしておるわけでありませぬ。

○青木薪次君 私は、いま何を言っているのかからないうちでありますが、それなら運輸大臣、民間航空路と訓練空域をなせ分けたのですか、その点をお伺ひしたいと思ひます。運輸大臣にお伺ひしたい。これは基本に關する問題です。○國務大臣(木村陸男君) 技術的なことですから、航空局長からお答えいたします。

○政府委員(中村大造君) 先ほど管制保安部長が申し上げましたように、航空路といふものといふゆるジェットルートといふものと、むしろ航空路、ジェットルートといふものとの違いを、

を周知徹底させるかという問題であるかと思ひます。ジェットルートにつきましても、これは法律による告示ではございせんけれども、いわゆる航空情報といふことで一般に公示しておるわけでございまして、したがって、飛行をする者は当然ここにジェットルートがある、直行経路があるといふことは十分知り得るわけでございまして、それが航空路であるかあるいはジェットルートであるかということは実態的には区別はないわけでございまして、問題は航空路といふものは一定の幅があるわけでございます。ジェットルートといふものは線でございますけれども、これについては左右に何がしかのいわゆる保護空域といふものを定めまして、航空路と同じ幅を持たせておるといふことでございまして、それをどうのようにして、やはり周知徹底させるかという問題であるかと思ひます。で、そういうものといふゆる訓練空域といふものとを分離して、訓練はもつぱらそこにおいて行うといふふうな行政上の取り決めをするといふことは何ら矛盾をしないのではないかと思ひます。

○青木薪次君 防衛庁の両被告は控訴したのです。だから、あなたの言われたことについて、私はあえて再質問しなかつたわけでありませぬが、や

つぱり控訴については、われわれ国民の側としては思いとどまるべきだと思つておる。そして、その新航空法という位置づけについて、私はお互いにそういう立場について国民の位置づけを合意の上でなすべきであつたと考えているわけでありませぬが、これは国民の基本的な人権の問題ですから、これはとやかくは言ひませぬ。ただ、航空路と訓練空域を分けたことによつてニアミスは極端に減つたといふことが言われておるわけでありますが、完全になくなつたのか、その後ニアミスは起きておるのか、その辺の前と後との比率をお示し願ひたいと思ひます。

○政府委員(中村大造君) 統計によりますと、四十七年におきましてはニアミスと判定されたものが五件でございます。四十八年、四十九年はいずれも一件ニアミスと判定されたものがございまして、

【理事黒住忠行君退席、委員長着席】
したがって、減少しておるということが言えると思ひます。

○青木薪次君 パイロットの見張り義務はあるんですか、有視界の飛行の場合。

○政府委員(中村大造君) パイロットのいわゆる見張り義務といふものは、現在の航空法におきましても、これは直接的な表現ではございませぬけれども、間接的な表現によつて見張り義務といふものは規定されておるといふふうにわれわれは解しておるわけでございます。

○青木薪次君 その場合に罰則はいわゆるかけないといふことですか。罰則はかけないといふことになつて、刑事責任の關係については直接的にはないといふ判断をいたしたいと思ひますけれども、事件の起きたときにやはり刑事責任の根拠となりかちだと思ふのでありませぬけれども、その点はいかがですか。

○政府委員(中村大造君) 今回の改正案の中にも見張り義務は明定いたしておりませぬけれども、それに対しては罰則の規定はございませぬ。要するにこの見張り義務といふものは、いわゆる法律以前の罰則といひませぬ、これはいかなる状況下で

あるうと、航行の安全を確保するためにはいわゆる見張りというものを励行するという事は、これは当然のこととしてこれを明定したわけでございます。ただ、具体的に事故が起りましたときの責任というものは、いわゆる刑法その他の規定に従って事実関係に照らして判定されると、こういうことかと存じます。

○青木新次君 この問題も、将来とも問題を相当発展させようと思っております。いま航空局長は、刑事責任というものは、罰則はないと、こうおっしゃいますけれども、問題によってそのことがやっぱり中心の問題として問題を提起しがちになると思われますので、それらの点については、見張り義務というものは当然これは安全の最低の問題としてだれしも持っているものだという立場でやっぱり考えていくべきだと、こう思っているわけでありますが、それでいいわけですね。

○政府委員(中村大造君) 先生のおっしゃったとおりでございます。

○青木新次君 昭和四十八年の九月に行政管理局が、「民間航空の安全を中心にした行政全般の諸制度およびその運営について監察したところ、航空交通管制官の配置、航空機の整備に関する監督、操縦士の養成、資格認定、航空保安施設の整備、航空情報の提供等について、安全確保を図るため必要な措置を必ずしも十分には講じていない」という厳しい指摘をされておりますけれども、運輸大臣と航空局長はどうお考えになっておりますか。

○政府委員(中村大造君) 行政管理局の意思表示に對しましては、われわれもいたしましてはこれを謙虚に受けとめまして、特に航空管制官の拡充とか、あるいは航空機の整備等についての監督の強化という点については、でき得る限りの努力をいたしておるつもりでございます。

○国務大臣(木村陸男君) 航空交通事故防止につきましては、常にいろいろと配慮をいたしておるわけですが、あるいは予算の面、人員の面等であつておりますけれども、必ずしも運輸省

第十部 運輸委員会会議録第七号 昭和五十年五月二十九日 【参議院】

自体が考えておりますように、たとえば一年の間に全部やってしまうとか、短期間に仕上げるとかいうことがいろいろな制約を受けてきていない点も事実でございます。行政管理局の方でいろいろ指摘を受けましたこともわれわれは謙虚に受けとめまして、今後それらの指摘も十分に配慮をいたしながら事故防止のためのいろいろな施設、施策を講じていきたいと思つております。

○青木新次君 私は、民間航空交通の優先の思想というものは今日も貫かれていないと思つております。それは、もし貫かれていないならば、それは法改正の中で保証をしていく条文について確認をしたいと思つております。

○政府委員(中村大造君) 民間航空の優先といひますか、むしろ航空法の規定の精神は、民間航空あるいは自衛隊の飛行機の運航、それぞれその目的に従つて飛行をするわけでございまして、そういういわゆる異種の飛行を行うものにつきましても、その安全が確保されるようなルールというものの設定をするということを目眼にして規定されておるわけでございまして、したがって、そのどちらが優先するとかいうことを大前提にして、円滑な運航ができるようなルールを定めておるということかと存じます。

○青木新次君 それでは問題点となる点についてお聞きしたいと思つております。改正案九十二条の操縦訓練飛行について聞きたいと思つております。試験飛行というのは一体何ですか。

○政府委員(中曾敬君) 試験飛行と申しますのは、新しく飛行機ができて、飛行機の性能を試すために飛んでみる、そういう飛行を試験飛行と称しております。

○青木新次君 現行法九十三条を改正した理由といたしては何なのか、改正条文のどこにそのことが生かされているのかお聞きしたいと思つております。

○政府委員(中曾敬君) 現行の九十三条の規定は、新しい今度の法律案におきましては九十一条と九十二条にわたつて書いてございます。

○青木新次君 九十一条の三項の省略とありますけれども、これはどういふことを示しているのでしょうか。

○政府委員(中曾敬君) 現行の九十一条の第三号でございます。第三号は航空交通管制圏でございます。まして、新しい今度の九十一条、新法の改正案におきまして、第一項の第三号は全く同じでございます。

○青木新次君 九十一条は航空交通管制区とそれから管制圏と二つあるわけですね。これは運輸大臣の許可を受けた場合はこの限りでない、許可を受けなければいいんだ、こういうことですね。それからその次に、ひんばんに姿勢を変更する飛行とはどういふ飛行なんですか。

○政府委員(中曾敬君) たとえば先ほどからいろいろと話が出ておりますように、訓練などをやりますときにいわゆる定常的な飛行ではなくて左に曲がったり、右へ曲がったり、あるいは急激に上昇したり、急激に下降したり、そういうふうな飛行をやります、大体訓練飛行、そういうものがこういふものに属するかと思つております。

○青木新次君 そういたしますと、おたくで出してもうた五十九ページの「自衛隊法新旧対照条文」によりますと、自衛隊法改正案が出ておりますが、これはいま言った九十二条第一項第三号に係る分は適用除外されておりますね。それから自衛隊法第七十四号の改正案で取り扱つておられるのでありますけれども、法改正の趣旨に反するのじやありませんか。

○説明員(松本操君) 先生いま御指摘でございます。これは、「航空法等の適用除外」に係る自衛隊法第七十四号の第四項の改正部分に関するところであらうかと思つておりますが、第九十一条、第九十二条といつたしまして、九十二条は、「第一項第三号に係る部分に限る」と及び「云々」といふのがございまして、その次にお読みいただきますと、「第七十六條第一項の規定により出動を命ぜられた場合に於いて、それからまたごたいらんなことが書いてございまして、一番最後に「適用しない。」、

○青木新次君 九十一条の三項の省略とありますけれども、これはどういふことを示しているのでしょうか。

こういうふうな非常にわかりにくい条文でございまして、読むのに苦勞が要るんでございまして、そういうふうにお読みいただくことになるわけでございます。

そこで第七十六條と申しておりますのは自衛隊法の第七十六條でございます。これは自衛隊法の中の改正でございますので、七十六條とございましては自衛隊法の第七十六條でございます。この七十六條は「防衛出動」でございます。防衛出動の詳しいことは私説明いたす立場にございませぬが、恐らく何か有事の際に実際に防衛庁の航空機が出動するという事態であらうかと思つておりますので、そういう場合に運輸大臣の許可がなければ管制区の中であつたことをやめてはいかぬというものは、なほだしく実態にそぐいませぬので、そのときはいいよと、こう勘弁しただけでございまして、それ以外の必要には、つまり、平時の場合においては、御指摘の条文は自衛隊に適用になる、こういうふうにお理解いただいてよろしいわけでございます。

○青木新次君 それは後でまたお聞きしたいと思つておりますが、この緊急時というふうな場合は、これは防衛庁にお伺いしたいと思つておりますけれども、内乱は含まれますか。

○説明員(友藤一隆君) 自衛隊法で規定されておりますのは「防衛出動」、「治安出動」、そういう場合がいわゆる緊急時、あるいは「海上に於ける警備行動」なんかで治安の維持の必要がある場合というふうな現在規定がされております。内乱というふうなものはつきりした用語は現在使っておりませぬ。

○青木新次君 たとえば戦争の場合、日本と第三國と戦争してあなた方の自衛権発動といった場合、あるいはまた日米安保条約に伴つてアメリカが戦争した場合にこのことが当てはまりますか。

○説明員(友藤一隆君) 安保条約の第五条の規定によりまして、日本に対する攻撃であるというふうな考えられる場合にはそういう場合が出るかと

○青木新次君 外務省どうですか。

○説明員(山下新太郎君) ただいまの御質問でございますけれども、米国が日本における施設区域を利用いたしまして出動する事態があるかという御質問かと思はれますが、具体的な態様でこれが事前協議の対象になるかという問題があり、その際、政府としては事態の性質に応じて積極的ないし消極にその立場を決めるということでございます。そういう場合に積極的立場をとれば御質問のような事態が出てくるかと思はれますが、抽象的に申し上げた場合には航空法の特例に関する法律がございまして、その規定に従ってどう決めるかということではないかと思はれます。

○青木新次君 私は断わっておきますけれども、緊急安全対策要綱は相当よくできていると思はれているんですよ。そういう立場に立ちつつも、民間航空は優先という立場に立っていないということも申し上げつつあるわけでありまして、管制区または管制圏外の飛行についてはどうなっているんですか、この点について航空局長に御答弁願います。

○説明員(松本操君) 改正法の考え方といたしまして、ただいまもございましたように、九十二条で管制区あるいは管制圏の中であつては「航空機の姿勢をひんばんに変更する飛行その他の」飛行をしてはいけない、こういうふう書いてございまして、管制区と申しますのは、御案内のように、計器飛行方式で飛んでおります航空機に対して管制官が逐一指示をする、そういう空域でございます。管制圏というのは飛行場のごく近い部分、こういうふうな御理解いただいてよろしいかと思はれますが、その管制区でも管制圏でもないところでは実は私も積極的の管制をしていないところでございます。そこを大体飛ばすことは、何と申しますか、そこを計器飛行で飛ばすといはれますと、本来管制をしない空間でございます。管制区でも管制圏でもないところを計器飛行で飛ばすという場合には、特段の措置をしなければなりません。

せんけれども、有視界飛行で飛ばす場合につきましては、これは別に何も制限はございません。一般の飛行のルールに従って飛ぶということであればよろしいことなるわけでございまして。

○青木新次君 ちょっと責任回避の答弁だと思はれますね。おたくでいろいろつくっただけでしょう、この間資料を見せてもらったのだけれども、ここはどの高度がどうかとかがどうだとかというのがありますね。その白い部分です。その部分について運輸省は一体どう考えているかと聞いています。

○説明員(松本操君) ちょっと私のお答えが多少舌足らずであつたかと思はれますが、一般的にどう考えておられるのかという御質問に対して一般的な答えを申し上げます。いま私が答えましたようなことになってしまつたわけでございまして、積極的の管制をする気のない空域だから、したがって、計器飛行は本来はだめよと、しかし、特別の許可をとつたら計器飛行で飛んでもいい。有視界飛行の場合にはすべての空域について、禁止区域以外はとやかく言うておりませんので、一般のルールに従つて飛ばせばそれでよろしい。ところがそれ以外、たとえば、訓練をそこでしたいというときにはどうするか、こういうことになりまして、訓練というものは訓練空域でやるのだというところを緊急対策要綱に基づく諸般の措置によって確立してございまして、だからただこれが単に書いてあるから訓練をすることか、あいてないから訓練ができないとかいうことではなくて、訓練をする場合には、御案内の訓練空域というものがAIPに載っている、その訓練空域の中で訓練をするのだ。その訓練空域がもちろん管制圏でも区でもないところにかかっている場合もございまして、そういう場合もあるいはこれから出てまいりかねない場合もございまして、連う観点からものを見ておるといふふうには私も理解をしております。

航空管制には全責任を持つていらっしゃるんですよ。積極的に介入したくない地域だということとは一体この立場からどう御答弁ですか。

○説明員(松本操君) 管制という言葉がおよそ空を飛んでおられます航空機すべてについてどうしようあおしるということであるといふふうにお考えいただけますと行き違ひは起つておられるわけでございまして、管制という言葉は、管制区または管制圏の中におきましてフライトプランを、飛行計画書を出しまして計器飛行方式で飛びたい、こう言うておられます航空機に対してこれを運輸大臣の名においてその計画を承認し、または離陸を許可し、あるいは着陸を許可し、高度の変更を指示する。こういう一連の業務が管制業務ということでございます。したがって、有視界飛行でたといふ飛行でいきたいという場合には、いま私が申し上げたような意味においては、管制というものは受けないわけでございます。それはしかし決して運輸省が、運輸大臣はほっぽらかしてあるわけではございませんので、それは航空法及びこれに基づき施行規則によりまして、飛行機はおよそのように飛ばねばならないという基本的なルールがございまして、そのルールを守つて飛べと、こういうことなるわけでございまして。

○青木新次君 そういう積極的に介入したくないという、いま言った区または圏外の飛行についてこういうことを、そういう立場に介入したくない石の事故というのはそういう関係から起つてきたと、こういうように解釈しているんでありますけれども、いま管制保安部長のおっしゃったようなことが消極的には石の事故になつて結果としてあらわれたと、こう思つておられるんですが、この点についてどう考えますか。

遠い原因になつておつたといふふうには考えられるのかもしれない。そこで緊急対策要綱というものを、訓練という飛行の飛び方と、通常の飛行機の飛び方、ましてや民間機の定期便の飛び方と全く飛び方が違ひますので、この飛び方の違ひをおのおの異なる空域の中で措置をすること、それが両方入り乱れないうことになつておられる。この点につきましては、現にしかるべき措置が十分にとられておるといふことではございまして、先生がおっしゃいますような管制が積極的に介入しないという空域でありまして、訓練空域として別途の枠がかけられていない限りそこは訓練に自由に使つていい空域であるといふふうには私も理解していません。

○青木新次君 雲石の事故は、一瞬にして百六十二人の生命を奪つておられる。これはまあ重大かつ悲惨な事故だ。そこで運輸省と防衛庁で相談をして訓練空域が設定されたわけですね。現行の訓練空域は改正条文の中でどの条文に盛り込まれていますか。

○政府委員(中村大造君) いわゆる、この訓練空域というものは防衛庁長官と運輸大臣が協議をいたしまして、運輸大臣が決定してこれを公示すると、こういうふうなことをとつておられるものでございまして、航空法上訓練空域というものはこれは規定されておられません。

○青木新次君 その辺が非常に問題だと思つておられるわけですね。そのときと、しかも防衛上必要だといふような場合、あるいはまた運輸大臣と防衛庁長官との覚書とか、それらの関係の中でどんどんどん問題の発生ごとに変つていくといふ点について、これからは私もいろいろ質問を続けていきたいと思いますけれども、時間の関係がありますのでこの点はこの程度にいたしまして、ただ、現に東京湾の上空に百基地がある。したがって、この百基地を飛ばすという飛行機、いわゆる自衛隊飛行機は東京湾の上空

○説明員(松本操君) 確かに、先生仰せのとおりには、たとえば航空路の保護空域の外ならよろしいのではないかと、そういうふうな考え方があるいは当時あつたかもしれませぬ。そして、それは先生まさに御指摘のとおりで、何らかの間違いの

について訓練空域をつくりたい意向があるということをお聞きしました。この点については、自衛隊いかがですか。

○説明員(友藤一隆君) 現在百里に航空団を置いておられますので、私ももともといたしましては、やはり訓練空域を設定していただきまして所用の訓練を実施をいたしたいということを考えておりまして、運輸省の方に設定方についていろいろお話をしておる段階でございます。

○青木新次君 そうだとすれば、ホルノルとかアンカレッジから帰ってくる飛行機についてはどういう考え方で対処するか、これは重大なことですから運輸大臣からお聞きしたいと思います。

○國務大臣(木村陸男君) 非常に技術的な問題でございますので政府委員の方から。

○説明員(松本操君) 現在自衛隊の方から相談になっております訓練空域は、鹿島灘沖といつたらいいの、百里沖といつたらいいの、よく存じませんが、あそこ辺の空域でございます。で、その空域には、いま先生がおっしゃいますように、ホルノルあるいはアンカレッジ、こういう方面に入ります航空機の、まあ適当な日本語がないのでOTRという略語のまま使っておりますが、こういうOTRと称する通り道があるわけでございます。しかしながら、このOTRというものはそこら一面にクモの巣のようにあるわけではございませんので、主として放射状に相当の角度を開いて海の上に出ておると、こういう形でございます。したがって、それぞれ一本一本のルートに、いままでいろいろと御審議いただいておりますような、たとえば保護空域を置く、あるいはバッファを設けるといふような諸般の手当をいたします。そして、仮に民間機がそのOTRを何かのよほどの激しい間違いで逸脱しても、あるいは逆に訓練機の方が訓練空域からはなれず逸脱することがあっても、まず絶対に両方の空域というものが混淆しない、こういうふうな形を考へることによって民間航空の安全というものを確保してまいりたいというのが基本的考え方でございます。

す。したがって、これは技術的に非常にむずかしい問題がいろいろございまして、現在私どももいたしましては、ただいま申し上げましたような方向で、すなわち民間航空の安全を絶対的に確保するという基本的な考え方に基づいて、空域の有効な利用という点を加味して、その空域をどのように設定したらよろしいかということとを鋭意検討中でございます。

○青木新次君 あなたの方のおっしゃる民間航空の安全というものは、与えられた中で何とか最善に考へるということであって、民間航空優先の原則というものについて非常に卑屈な見方をしているというように、私は積極面も評価しつつも、そういうように考へているわけではございません。

ですから、九十二条の三項で、「航空機の姿勢をひんばんに変更する飛行その他の航空交通の安全を阻害するおそれのある飛行で運輸省令で定めるもの」というように載っているわけでありするけれども、これは訓練空域ほどで許可するの、または、この中の「姿勢をひんばんに変更する飛行」と曲技飛行で、アクロバット、これとの相違について説明してもらいたいと思っております。

○政府委員(中曾敬君) 「姿勢をひんばんに変更する飛行」と申しますのは、先ほど御説明申しましたとおりでございます。左に曲がったり右に曲がったりあるいは高度を急激に変更したりといふような飛行であるかと思っております。それに対して曲技飛行でございますが、それはもともとさうな、たとえば宙返りとか急降下とか、そういうふうな姿勢を頻りに変えます飛行よりか、もっと程度の大きい曲技的な要素が入ってくる、先生おっしゃいましたアクロバット飛行、そういうものがこの曲技飛行に入るといふふうに解釈しております。

○青木新次君 訓練空域はどこで許可するのか、その点について聞きたいのです。さっき冒頭に言ったのです。

○政府委員(中曾敬君) 失礼いたしました。訓練

空域につきましては、先ほどるる説明がございましたように、これは法的事項といたしましてやるわけではございませんで、いわゆる、たとえば自衛隊の訓練空域でございますれば、自衛隊と私どもとの間でいろいろ協議いたしまして、こういった空域を設定いたしました、これはAIPで公示いたしますが、そういういわゆる手続は必要といたしますが、法律的事項ではございません。

それから曲技飛行につきましては、この九十一條に書いてございますように、曲技飛行いたしたときには、一般的にはその一、二、三、三、これでもって、こういったところでやってはならないと書いてございまして、「但し、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない」という規定がございまして、こういったところでもやります場合には一定の条件をつけまして、そうして許可をするという手続を踏んでやっていたら、こういうこととなるわけでございます。

○青木新次君 私がどういように聞いていたのは、九十二条三項の「運輸省令」の中身について、許可基準とどうか、安全基準とどうか、そういう点についてこれは時間がありますから、ひとつさういふ点についてもけっこうでございますから、ひとつ教えていただきたいと思います、こういうふうに思っています。

それから、先ほど局長の答弁でも問題ないと言われたんですけども、百里基地の關係でも出たけれども、この北海道新聞の報ずるところによれば、自衛隊機が管制圏内である釧路空港の上空で訓練飛行をやっている。この点について九十二條に触れると思うんですけども、この点、いかがでございますか。

○説明員(松本操君) 釧路につきましては、御指摘のように、釧路空港の上にかぶさる形で自衛隊の現在高高度の訓練空域がございまして、しかし、現時点におきましては、その付近の空域には高高度管制区というものが設定されておられません。したがって、現在の自衛隊の訓練空域というものは管制区でないところでございますので、現時点においては特に法律上の問題は生じていないというふうに考へております。

○青木新次君 この点は後で私が北海道新聞を見せましたから、いま保安部長のおっしゃったことも若干違ふと思つておりますから、この点についてもやっぱり新航空法の審議の場合においてひとつ参考にしていただくと、ひとつ民間航空交通を優先するたてまえというものをはっきりさせていただきたいと思います。

それから、運輸大臣と防衛庁長官との覚書や各種の協定等がありますけれども、この共用飛行場自衛隊と運輸省との優先権というものは、一体どうなるのか。日本の飛行場の大多数が自衛隊の管理で実はあるのです。これは前に、いま申し上げました民間交通優先の原則というものに違反していることにならないのか。すなわち、百三十七條に基づいて、管制業務が運輸大臣から防衛庁長官に委任されている。しかし、この防衛庁に管制業務を委任している飛行場というのは、大体、一体幾らあるのか。これは全体の飛行場の中の何%に当たるのか、この点についてお聞きしたい。

○説明員(松本操君) 先生おっしゃいましたように、防衛庁長官に対して、管制業務を運輸大臣が委任しております根拠は百七十三條の三項でございます。そこで、現在防衛庁に飛行場管制業務が委任されております飛行場というものは全部で三十二でございます。三十二でございますが、これを内容的に見ますと、二つの種類に分かれます。その一つは、防衛庁がもっぱら使っておる飛行場でございます。これが二十五でございます。残りの七つが防衛庁の飛行場と民間航空とが共用をしておるというところでございます。それから、運輸省が飛行場管制を行っております空港の数は二十一でございます。したがって、飛行場管制業務が行われております飛行場が二十八あるわけでございます。その二十八のうち、二十一は運輸大臣がみずから行っており、こういう形になっております。

○青木新次君 次に、日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定及び日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定の実施に伴う航空法の特例に関する法律という、まことに長つたらしい法律があるのではありませんか、この資料によりますれば、新旧対照条文中、三項は略になっていますね。この略になっている内容をちょっと教えてください。

○政府委員(中村大造君) この三項は改正になっておりませんが、米軍の航空機及びその航空機に乗り込んでおられる米軍従事者、こういうものについてこの航空法第六章、これは運輸に関する規定でございませぬ、そういう規定について政令で定めるものを除いて適用しない。逆に言うと、適用条文は政令で定めると、こういうことを規定してある条文でございませぬ。

○青木新次君 いまのお話で、航空法第六章は、この五十七条から九十九条までであるというようにちょっと見たんでありますけれども、これは政令で定めたものを除きアメリカには適用しないということですね、そうですね。

○政府委員(中村大造君) そのとおりでございませぬ。

○青木新次君 じゃその政令とは何かをちょっと読み上げてみてください。

○政府委員(中村大造君) 政令の前身でございませぬけれども、「日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定及び日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定の実施に伴う航空法の特例に関する法律第三項の政令で定める航空法第六章の規定は、同法第九十六条から第九十八条までの規定とする。」ということでございます。

が、その点いかがですか。

○政府委員(中村大造君) いわゆる航空の管制というものは、これは運輸大臣が一元的に行うことになっておるわけでございまして、したがって、この九十六条から九十八条までの規定というもの、そういうふうな運輸大臣の管制の権限というものを前提といたしまして、それに関連する規定でございませぬ。

○青木新次君 そうしますと、これは当然なことだと思ふのでありますが、九十二条も自衛隊と同じように、いまいったアメリカの場合には全くこの航空法は自衛隊よりもさらに骨抜きになるといふように解釈していいわけでありませぬか、骨抜きであるか、議論というものはお互いいろいろな立場によつて違ふと思ふのでありますけれども、私はやっぱり適用除外の程度は自衛隊よりさらに多い。したがって、この多い部分について説明してもらいたいです。

○政府委員(中村大造君) 全体の考え方といたしまして、運輸のルールに関する規定は、当然ICAOの基準に準拠いたしておるわけでございませぬ。したがって、その限りにおきまして、この九十六条から九十八条までのいわゆる運輸大臣の管制権という、こういう行為について適用をすると、こういうことにならぬというふうな規定を設けて、このような規定の仕方によつて、現在、特段の不都合は生じていないというふうな考えでございませぬ。

○青木新次君 ちょっとピンポイントが狂っていますね、いまの答弁は。私の言っているのは、自衛隊にも相当適用除外されたものがある。で、アメリカに対しては自衛隊よりも当該乗組員、いわゆる乗員とか何とかがこれやその仕事だと、われわれも治外法権みたいなものだということを言つてしまえばそれまでなんでもありませぬけれども、日本の空はアメリカに余りにも開放し過ぎているのではないかと、こういうことを言っているのではありませんけれども、その点いかがですか。

○政府委員(中村大造君) 日本の空をアメリカに開放しておることではないんでございませぬ、いわゆる地上に限らず、空に限らず、米軍に對しましては安保条約に従ひまして、この地位協定でいわれる提供施設というものが存在すること、これは現実でございませぬ。それを除きまして自由に開放しておることとは私どもはなはいというふうな考えでございませぬ。

○青木新次君 提供しているのも開放しているのも同じことじゃありませんか。したがって、私もはそういう部分について余り理不尽と思われれるような問題についてはこれから直してもらいたいというところについては申し上げたいと思つておるのではありませんか、沖縄における米軍進入管制区と那覇の空港管制区との関係について質問したいと思ふのであります。進入管制区は、米軍が嘉手納を中心にして、久米島を中心にして三十三マイル、これは半径でありますけれども、日本がその中でやうなところで、那覇における半径五マイルしかないんでございませぬ。したがって、皆さんはあの地域に、嘉手納、那覇の関係を中心として久米島の関係に八十里持つておる、半径、日本は五マイルと、こういうことについて確認してよろしゅうございませぬか。

○説明員(松本操君) 沖縄、琉球列島を中心といたしまして空域は、那覇FIR飛行情報区という広大な空域がございませぬ。この広大な空域におきまして航空路管制業務、これは全部が運輸省の手、つまり日本国の手によつて行われておるわけでございませぬので、外側の航空路管制という部分、これは那覇FIR及び東京FIRの両方を含めて完全にわが国が運営をしておるわけでございませぬ。その中に、ただいま先生御指摘の嘉手納におきまして、実務上行われております進入管制がございませぬ。その広さは単純に申すのはいささか誤解を招きやすいのでございませぬが、一番遠いところが八十里、それと五十マイルという非常に不定形な形をしております。一部が那覇の航空交通管制部が管制をいたします航空路にかかるといふ部分がございませぬので、その部分を削りなどいたしてございませぬ。

○青木新次君 本来運輸大臣の所管であるのに、いま言った不定形であるのと、最も距離の長いのが八十里と云われようと、本来運輸大臣の所管であるのに、こんな法外な空域を米軍に任せておるということは、いかに安保条約があるうとも、私どもは問題があると思つておるわけでありませぬ。現に東京上空の管制権の返還問題が起こつたときに、沖縄返還の関係があったり、成田空港を設備しなければならぬとか、あるいはまた管制官が絶対的不足だといつたようなことになったとしても、管制官はふやすということを確認しておりますので、その点は余やうにふやしていくと思つておられますけれども、こういうことを理由にして日本側が管制権の返還問題等についても非常にしり込みしていることがございませぬか、非常にしり込みしているというところは、前向きに米軍と当たると、そしてわが国の民間航空交通優先という問題を、これを確保していくという立場に立つべきだと思つておるわけでも、この点についてはいかがですか。

○政府委員(中村大造君) いわゆる米軍からの管制権のいわゆるテークオーバーをする件につきましては、決してわれわれこれしり込みをしておるわけではございませぬけれども、管制をいたしたするための施設、要員その他の整備、それから単に人数がそろふというだけでは足りませぬので、いわゆる慣熟をしなければならぬわけでありませぬ。そういうものもある条件の整備ということもまた大きな要素になっておるわけでございませぬ。そういう点についてはわれわれ鋭意それを整備すべく努力をいたしておるわけで、そういう問題が整備をされていく過程におきましてその管制

ますので、形は不定形でございませぬが、一番遠いところをはかれば八十、一番近いところで五十、その中間に飛行場管制区というのがあるわけでございませぬ。飛行場管制区はおおむね半径五マイル、これはどの空港でも同様でございませぬので、飛行場管制区がその中に、那覇の飛行場管制区が五マイルあるということとは間違ひございませぬ。

○青木新次君 本来運輸大臣の所管であるのに、いま言った不定形であるのと、最も距離の長いのが八十里と云われようと、本来運輸大臣の所管であるのに、こんな法外な空域を米軍に任せておるということは、いかに安保条約があるうとも、私どもは問題があると思つておるわけでありませぬ。現に東京上空の管制権の返還問題が起こつたときに、沖縄返還の関係があったり、成田空港を設備しなければならぬとか、あるいはまた管制官が絶対的不足だといつたようなことになったとしても、管制官はふやすということを確認しておりますので、その点は余やうにふやしていくと思つておられますけれども、こういうことを理由にして日本側が管制権の返還問題等についても非常にしり込みしていることがございませぬか、非常にしり込みしているというところは、前向きに米軍と当たると、そしてわが国の民間航空交通優先という問題を、これを確保していくという立場に立つべきだと思つておるわけでも、この点についてはいかがですか。

○政府委員(中村大造君) いわゆる米軍からの管制権のいわゆるテークオーバーをする件につきましては、決してわれわれこれしり込みをしておるわけではございませぬけれども、管制をいたしたするための施設、要員その他の整備、それから単に人数がそろふというだけでは足りませぬので、いわゆる慣熟をしなければならぬわけでありませぬ。そういうものもある条件の整備ということもまた大きな要素になっておるわけでございませぬ。そういう点についてはわれわれ鋭意それを整備すべく努力をいたしておるわけで、そういう問題が整備をされていく過程におきましてその管制

○政府委員(中村大造君) いわゆる米軍からの管制権のいわゆるテークオーバーをする件につきましては、決してわれわれこれしり込みをしておるわけではございませぬけれども、管制をいたしたするための施設、要員その他の整備、それから単に人数がそろふというだけでは足りませぬので、いわゆる慣熟をしなければならぬわけでありませぬ。そういうものもある条件の整備ということもまた大きな要素になっておるわけでございませぬ。そういう点についてはわれわれ鋭意それを整備すべく努力をいたしておるわけで、そういう問題が整備をされていく過程におきましてその管制

○政府委員(中村大造君) いわゆる米軍からの管制権のいわゆるテークオーバーをする件につきましては、決してわれわれこれしり込みをしておるわけではございませぬけれども、管制をいたしたするための施設、要員その他の整備、それから単に人数がそろふというだけでは足りませぬので、いわゆる慣熟をしなければならぬわけでありませぬ。そういうものもある条件の整備ということもまた大きな要素になっておるわけでございませぬ。そういう点についてはわれわれ鋭意それを整備すべく努力をいたしておるわけで、そういう問題が整備をされていく過程におきましてその管制

○政府委員(中村大造君) いわゆる米軍からの管制権のいわゆるテークオーバーをする件につきましては、決してわれわれこれしり込みをしておるわけではございませぬけれども、管制をいたしたするための施設、要員その他の整備、それから単に人数がそろふというだけでは足りませぬので、いわゆる慣熟をしなければならぬわけでありませぬ。そういうものもある条件の整備ということもまた大きな要素になっておるわけでございませぬ。そういう点についてはわれわれ鋭意それを整備すべく努力をいたしておるわけで、そういう問題が整備をされていく過程におきましてその管制

○政府委員(中村大造君) いわゆる米軍からの管制権のいわゆるテークオーバーをする件につきましては、決してわれわれこれしり込みをしておるわけではございませぬけれども、管制をいたしたするための施設、要員その他の整備、それから単に人数がそろふというだけでは足りませぬので、いわゆる慣熟をしなければならぬわけでありませぬ。そういうものもある条件の整備ということもまた大きな要素になっておるわけでございませぬ。そういう点についてはわれわれ鋭意それを整備すべく努力をいたしておるわけで、そういう問題が整備をされていく過程におきましてその管制

○政府委員(中村大造君) いわゆる米軍からの管制権のいわゆるテークオーバーをする件につきましては、決してわれわれこれしり込みをしておるわけではございませぬけれども、管制をいたしたための施設、要員その他の整備、それから単に人数がそろふというだけでは足りませぬので、いわゆる慣熟をしなければならぬわけでありませぬ。そういうものもある条件の整備ということもまた大きな要素になっておるわけでございませぬ。そういう点についてはわれわれ鋭意それを整備すべく努力をいたしておるわけで、そういう問題が整備をされていく過程におきましてその管制

を移譲するという問題については前向きに対処していくことができるのではないかと考えております。

○青木新次君 最後に、本年三月十四日付の衆議院運輸委員会における梅田委員の質問に対して、米軍との航空交通管制の問題でいろいろやりとりがありました。この中で、合意書の改定問題について、両者の間で、日米の間で鋭意検討を進めまして、これは相当程度煮詰まっているということであり、合意に達したと確認してよろしいかどうか、外務省にお伺いしたいと思っております。

○説明員(山下新太郎君) いま御指摘の米軍との間の航空交通管制に関する合意でございますが、今月の八日の合同委員会で合意いたしました。○青木新次君 この合意の内容については全面改定された、こういうふうに聞いています。○説明員(山下新太郎君) 今般改正いたしました。前の合同委員会合意につきましても、それを適宜要旨の形で取りまとめ、国会に御報告したと思っております。それで実は合同委員会の合意につきましては、一方的には出せないものでございますから、米軍側との間で話をいたしまして、先方の了承を取りつた上でお出しするということになるかと思っておりますが、五月八日につくりましたものにつきましても、従前のと同じような形でお出しすべく米側と話をいたしたいと思っております。

○青木新次君 この内容については全面改定されたというところが重大だと思っております。しかも、アメリカが出すと言ったから出すことはできませんという逃げ腰な、そういう

日本国民のプライドを傷つけるような態度でこの合同委員会に臨んでもらうては困るというように私は考えます。ですから、そういう立場に立って全文を出すべきだと、こう思いますけれどもいかがですか。

○説明員(山下新太郎君) 全文をお出しできるかどうかちょっと私限りでお約束できないのでございますが、いま御指摘もございましたので、米側とそういうラインで強く話をしてみたいと思っております。お出しできるように努力いたします。

○青木新次君 じゃ出してもらえたいということを確認いたしました。私の質問を終わりたいと思っております。

○委員長(宮崎正義君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後二時十五分より再開をいたします。休憩いたします。午後一時休憩

午後二時二十一分開会
○委員長(宮崎正義君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

○委員(岩間正男君) 栗石上空で自衛隊機と全日空機が衝突事故を起こしてからも四年近くになりまして、一瞬にして百六十二人のたつた人命を失ったあの悲惨な事故の教訓から、一体、運輸省は何を学び、どんな対策を講じてきたか、まず伺いたいと思っております。

○政府委員(中村大造君) 栗石事故のきわめて痛ましい教訓にかんがみまして、運輸省といたしましては、緊急に措置すべき事項につきまして、四十六年の八月、緊急対策要綱というものを策定いたしました。その実施を図ってきたわけでございます。

で、その内容は、たびたび申し上げますように、航空路等と自衛隊の訓練空域とを完全に分離するということな措置、それからその基地と訓練

空域等へ行き来するための回廊をつくる、特別管制空域を拡充するか、また運輸大臣と防衛庁長官の覚書を全面的に見直しまして、新しい覚書を締結するというふうなことを取り決めまして、その実行を図ってまいりました。また施設面では保安施設の充実強化の計画を立てまして、その計画に従って整備を進めてきたわけでございます。それから法律上の措置を要する問題につきまして、法律改正をいたすべく国会に改正案を提出して御審議をお願いしたと、こういうことでございます。

○岩間正男君 これは先ほども一部一応伺ったのでありますが、まず先に、この前提条件からお伺いしたいと思われました。

その次に、過般、あの事件の判決が出されたわけですね。この判決の中では自衛隊側の責任を厳しく追及する。それと同時に、政府に対しても民間ジェットルートに対する保護が不十分であった、その他航空行政の不備について指摘されていると思っております。判決が出たいま、この点についてはどういふふうなことを認めて行政に反映しようとしているのか、この辺はやっぱり運輸大臣に基本的な態度ですからお聞きしたいと思っております。

○国務大臣(木村陸男君) 四年前の栗石の事件につきましては多くの犠牲者を出しました。改めて犠牲者の御冥福を祈る気持ちでいっばいでございます。

その栗石の事故に関連しまして、ことしに入って判決が出たわけでございます。運輸省といたしましては、判決によって刑事責任がどちらにあるかというふうなことよりも、むしろあの判決の中で、たゞいま岩間委員が御指摘されましたように、航空行政に対して幾多の指摘を受けております。私たちが謙虚にそれを受けとめまして、この教訓を生かして、今後二度とこういう事故のないようにいろいろと措置を講じてまいらるべく努力を続けておるわけでございますが、たゞいまも航空局長が申し上げましたように、事故の直後、緊急対策要綱等をつくりまして、同時に法律改正にも

着手をいたしましたわけでございます。法律改正ができるまでは行政指導でもって法律改正の内容と同様の措置をとってまいってきておるわけでございます。

また法律につきましては、今日まで遺憾ながら成立を見ないままに立ち止まったわけでございますが、幸いに今国会におきまして衆議院を通り、たゞいまは参議院の当委員会で御審議をいただいておるわけでございますので、今国会中に成立の運びにさせていただきますれば、われわれとしてはさらに一層注意深く事故対策に取り組みつつ、施設あるいは要員その他の面につきましても今後努力を続けて、航空交通安全の万全を期したい、かように考えておる次第でございます。

○岩間正男君 その中で、これは航空行政の不備、ことに民間ジェットルートに対する保護が不十分であった、こういうことが指摘されたわけであり、保護は十分に行き届いておると、こういうふうな点に考えていいのですか、この点はどうなっておりますか。簡単にやってくください。

○政府委員(中村大造君) 民間航空の安全を確保するために、いわゆる訓練空域の設定、それから航空保安施設等の整備ということで、今回の法律改正と相まって、民間航空の安全は確保し得るものと確信いたしております。

○岩間正男君 これは具体的に例で後でいろいろお聞きをしたいと思っております。その中ではっきりすると思っております。

先ほどの航空交通安全緊急対策要綱、この問題に戻りますけれども、先ほど改正点について何か所か指摘がありました。その中で米軍に對して飛行を禁止する問題とか、あるいは米軍に對して協力を求める、こういうような問題については触れていられなかったわけであり、このことは時間の関係からもう一遍詳しくあなたの説明は求めません。ただ、この精神はどうなんでしょうか、この緊急要綱の精神の中で一番私は肝心な問題があなたの説明では抜けていると思う。それは

ほかでもない、民間航空機を優先すること
じやないですか、この点はなんなんですか。この精
神があるかないかでこの要綱そのものが生きるか
どうか、最も肝心な問題、原則の問題ですから
ね。これはどう考えるか、中村さん、どうです
か。

○政府委員(中村大造君) 民間航空の安全を確保
するために必要なあらゆる措置をこの対策要綱で
講ずると、こういう趣旨かと存じます。

○岩間正男君 問題は自衛隊とそれから民間航空
機の衝突事故から発したわけですよ。ここでこう
いうようなにかく競合した問題が出てきたの
だ、このときどっちを優先するかというのが問題
だったわけですよ。その結果、出されたのがこの緊
急対策要綱です。

あなたは当時何してあったかわかりませんけれ
ども、当時、参議院では連合審査会が設けられた
わけですよ。内閣と運輸とそれから交通特別の三つ
の委員会の連合審査会が設けられた。そのときの
委員長がほかならない木村運輸大臣。私も内閣委
員だったから、現地を三日視察をして、その結果
を持ち帰って内閣委員会あるいはあの連合審査会
でずいぶん激しく論議した。そういう態勢の中で
はつきり出されたのは民間優先、これをはつきり
確立することじゃなかったのですか。

ところが、あなたの先ほどの青木委員に対する
答弁を聞いておるといって、この問題についてど
ちらが優先ということではなくて、安全の確保を前
提としてというような答弁をされている。私はこ
れは後退だと思ふ。これは問題をやはりはぐらか
しておると思ふのであります。だから私は当然そ
ういう点から、これははつきりしたやっぱり証拠
を提出しなければならぬ。当時の委員会の論議で
一体どういふことが論議されたのか、各大臣がど
ういふ一体答弁をしたのかということが重要で
す。あなたはこれを踏まえて言っていますか。ど
ちらが優先ということでもございませんといい
答弁は撤回してもらわなければならぬ。
それを撤回してもらわなければならない理由がはつきりあ

る。あのときの木村委員長がおります、ここに生
き証人が一人います、あなたの隣にいます。このと
きに何と言っているか。たとえば西村防衛庁長官
——これは自衛隊もよく耳を澄まして聞いておい
てくださいよ。あなたたちの今後の答弁にこれは
非常に影響する。

当時の西村防衛庁長官はこう言っています。
このところを讀んでみますと、「国民の自衛隊
であるものが、万一にも今回の事故のように国民に
危害を与えるようなことがあってはたいへんであ
ります。」「今回海上を使うことに中心を置
きまして、やむを得ざるものにつきましたは、民
航の安全第一を第一義としながら」と、こうい
うふうに言っている。そして「したがって、海
上に中心を移すということでございます。」と、
明確に答弁している。これは虚言にはできない。

江崎防衛庁長官、これは何と一体答えていま
すか、これは十二月二十一日であります、二度
と再びこういう悲惨を繰り返すことのないよう
に、自衛隊機はあくまで民間航空を優先して、な
るべく海面でその訓練を行なうという原則のもと
に「これはやわっていきたく、こうはつきり答
えています。

さらに大西防衛庁参事官、これは自衛隊側の証
言というものは非常に重要だと思ひますが、「事
故以来さらに、航空路あるいはジェットルートか
ら分離をするという原則をシビアに貫くというこ
とで、訓練空域を主として洋上のほうにいま設定
をいたしている」、こう答えています。シビアに
貫くと言っている。最大級の言葉を使っている。
民航の安全を第一とすることを第一義といたしま
して、これは防衛庁長官の言葉でありますよ。
いまシビアに貫く、こういう言葉でこれは言っ
ています。

それから金井航空局技術部長、これもあります
からついでに読み上げておきましょう。「自衛隊
用であるが米軍であろうが、訓練空域を設定す
るにあたっての私どもの基本方針は、民間機の安
全に支障のない」、そういう方向でこれはいくん

だと、これを裏づけるような発言をしているわけ
であります。

何よりも防衛庁側が、これは民間優先というこ
とを第一義としておると、こういうふうには二人の
防衛庁長官が言っておる。もう一つは、訓練空域
を海上に完全に分離するんだと、これが答弁の二
つの大きな重要な柱じゃないですか。それなのに
何ですか、民航の立場に立たなければならぬ航
空局長が、あなたが、どちらが優先ということ
もございませぬんという答弁では、まさに防衛
庁よりも後退していると言わざるを得ない。私は
先ほどのあの答弁はいただきかねる、これは答弁
を撤回しなければならぬ。基本方針に関する問題
で、今後の航空行政、現在の航空行政、これ一切
に関連した問題です。単に言葉のあやなんかの問
題じゃない。したがって、どちらが優先で何
だということでは、あの平石事故の大惨事、百六
十二人の人命を失った、当時全く日本を震撼さし
たようなあの重大な教訓、これにこたえていな
い。のど元過ぎればまことに熱さを忘れるという答
弁だったというふうにおもうのです。どうですか、
航空局長、私は撤回を願いたい、先ほどの言葉。
○國務大臣(木村陸男君) 当時、御指摘のように
私も委員会並びに連合審査会に籍を置いておりま
して、いま岩間委員の言われたこともよく記憶を
しておるわけでございます。

日本の空は、申すまでもございませぬが、民間
航空と日本の国土の防衛のための自衛隊機と、さ
らに日米安保条約に基づきます米軍機と、主とし
てこの三つの航空関係機関の交通が行われてお
るわけでございます。平石の事故にみましまして
緊急対策要綱をつくったわけでございますが、先
ほど当時の防衛庁長官その他政府側の発言で明ら
かでございますように、民間航空が優先である
という言葉の意味は、あくまでも民間航空の安全を
第一義的に考えるんだという意味においては、今
回の緊急要綱の底に流れておる考え方はまさにそ
のとおりでございます。航空局長が申し上げまし
たのも、民間航空の安全を第一義的に考えておる

んだという意味で申し上げたと思ふわけござい
ますが、その辺についてはひとつ御了承をいた
だきたいと思ふわけでございます。ことに訓練空域
の設定等、明確にされましたのも、やはりそうい
う思想から出ておるわけでございますので、われ
われも、当時の委員会で政府側がいろいろと答弁
いたしましたその線に沿って、今回まで、また今
後とも日本の航空交通の安全を図っていきたく
考えております。

○岩間正男君 当時の委員長である木村大臣の答
弁はあれとして、やっぱり運輸省の立場は、民航
機を十分に守る、この態度を貫かなければなら
ぬ。これは原則の問題ですからね。防衛庁長官が
せつかく第一にするんだと言っているのに、これ
から後退して、そしてどちらが優先というわけ
もございませぬというふうな答弁をしているとい
うことは、これは許すまいですよ。自分の立って
いる立場というものをとやっぱり明確にする必
要がある。

そこで、改めてお聞きしますが、民間航空をや
っぱり優先するというこの原則に変わりはござい
ませぬね、はつきりこの原則は生きておるとい
うふうに考えてよろしゅうございませぬか。
○政府委員(中村大造君) 先ほど大臣から申し上
げましたように、民航の安全の確保を何よりも優
先するということは、これはもう疑いのないこと
でございます。私もそういう趣旨と違反する御
説明を申し上げたつもりは毛頭ございませぬ。
それから、訓練空域を海上にするということ
も、これはそれによって民航のジェットルート、
航空路が集中いたしておりますいわゆる陸上部分
の上空の安全を確保するということと、それから
自衛隊の訓練がこれまた安全にスムーズにできる
ように海上にこれを設定するということで、これ
また民航の安全を第一義に考えておるといふこと
でございます。私の申し上げた趣旨は全くそのと
おりでございます。

○岩間正男君 そういう一般論に戻すということ
を私は要求していません。

問題は、競合する問題がたくさん出てきている、現在だっているんですよ、あるから原則は明確にしておかなくちゃならない。だから民間を優先するんだというそういう発言は防衛庁長官さえ認めておる発言です。これは当然運輸省が確認しないなどということはおかしいんじゃないかと聞いているんです。競合の中で考える、具体的な現実の問題で考えている。それを一般論に戻して民間も優先しなければならぬ、自衛隊の訓練も保障しなければならぬというようにおなことをあなたに言う必要はないと私は思う。

ようございませぬ、民間優先のこの原則というのは生きておると、こうはっきり申し上げたいと思ふ。これは防衛庁長官が言っているんだ。いいですね。これは今後の交渉にともものすごい重要なことなんです。単なる言葉で私は言っているんじゃない。

○政府委員(中村大造君) 民間航空の安全の確保を何よりも最優先に考えておるといふことは、そのとおりでございます。

○岩間正男君 これは確認しておきます。では、具体的に伺います。北海道の空について聞きたい。千歳—釧路の空路で、要綱の趣旨というのは完全に生かされているとこれはお考えになりますかどうですか。

○政府委員(中村大造君) 千歳—釧路のルートにつきましては、現在の運航ダイヤ、運航便数、運航形態というものに関する限り、これは安全の確保は図られておるわけでございますから、緊急対策要綱の趣旨は貫かれておるといふふうに考えていいと思ひます。

○岩間正男君 先ほども問題になりましたが、釧路の空路ですね、これはすっぱり自衛隊の訓練空域に覆われていることは先ほどあなたたちの答弁でも明らかになっている。これはどうですか、要綱の第一項というのが行われていいますか、完全に。立体的な分離だけを言っているんですか。

特に、先ほど読み上げました資料の中に出てきたのは、海上に移してということをやっているわけ

けです。海上に移してというのは、これは立体的な分離だけじゃ話にならない、高度だけの分離をやったんじゃない、これはやっぱり十分でない。当時も議論が行われました。どんなに制限を設けたって、いざという緊急事態があったり、あるいはいろいろ高度を誤ったりすれば突き抜けることができるかも知れません。したがって空港の上にはこのようないかなる自衛隊の訓練空域は置かない方針でございます、これはたしか当時の丹羽運輸大臣じゃないかと思ふんですが、答弁をされているはずですが、たしかその速記録はまだここで探しておりますが、たしかそうです。そうすると、どうですか、いまあなたの言っておる前回はすっきりさくひっくり返っちゃうじゃないか、完全に行われていると申す方が、行われていない。

それだけじゃございませぬ、この航路も重なったところはないのですか。どうですか、第一に北海道においてどうなんでしょうか。いまの釧路の問題と、それから現在R13ですか、このR13の問題、さらにW5の空路の問題があります。このW5についてはことごとくどうなんでしょうか、重複がないですか。

○説明員(松本操君) 北海道の北東部にかけて自衛隊の訓練空域が二万四千フィート以上の空域に設定してございます。これに對しまして先生がただいまおっしゃいました赤の13、白の5、いろいろな空路がその近所を出入りしておりますが、特に白の2—ホワイト2という航空路は地形的、地理的に見ますと上下に重なっておるわけでございますが、現在、この航空路を使用して飛ぶ航空機の高度が非常に低いこと、したがって自衛隊の訓練空域の底と、そこを飛びます航空機の実用上の最高高度との間に十分なゆとりがとられていること、こういう点から、先ほど局長が申し上げましたように、現時点において特に重大な支障あるいは安全に對する障害、こういうことが起こっていないというふうに考えております。

○岩間正男君 現在において事故が起こらなかったということをおななた方は根拠にしようとするの

だと思ひますが、あのときの精神というものは貫かれておるか私には聞いています。

もう一つは、現状はまた変わったんじゃないか。ジェットは動いているのでしょ、赤の13は私が言うまでもなくどうなんでしょうか、東亜航空のジェット機は動いているでしょ。東京—釧路間あるいは千歳—釧路間、これは何往復してありますか、現在、これは。

○政府委員(中村大造君) 現在、東京—釧路間の直行便は三往復運航いたしております。

○岩間正男君 それから千歳—釧路間も三往復でございます。

○政府委員(中村大造君) 機種はどちらもDC9でございます。

○岩間正男君 それはジェット機でしよう、ジェット機が就航しているんじゃないですか。

そこでお聞きしたいのだけれども、この訓練空域が設定されたのはいつになりますか、年月日を言ってください。

○政府委員(中村大造君) 四十六年の九月でございます。

○岩間正男君 全日空のジェット機が運航開始したのはいつですか。

○政府委員(中村大造君) 四十八年の十二月からでございます。

○岩間正男君 大体、この間に二年三カ月のずれでありますね。そうすると、その当時の空、釧路—千歳、北海道の空はまだ千歳にジェット機が運航してあるだけで、ほとんどジェット機は動いていなかったんでしよう。したがって、これは高度が必要じゃなかったわけだ。そういう事態の中心でいま言った原則は貫かれなかったんじゃないか、海上に移すという原則、それから民航を優先するというこれは平面の分離をやってからればならぬです。立体的な分離をやってからいいんだということは、これはあの当時の軍石事件で激しく燃え上がった国民の怒りの前には通用

しないんだ。これは委員長がいるから委員長に聞いてください。委員長は身をもって感じたはずだ。われわれはその問題を現地をとにかく三日も視察をして論議したのだ。

つまり、その後の状況は変わってきたわけでしょう。二年三カ月の間に状況は変わっている。それでしよう、つまりジェット機が全然ない、低空でやれるそういう時代、プロペラの時代、これだから支障はないということ——御承知のように、訓練空域はあのような膨大な北海道の空を半ば以上覆っている、半分以上覆っている、これは最大でしよう。大体、北の空というのは全部覆われているわけだが、こんな(航空図を示す)巨大な膨大な訓練空域が設けられているわけだ、それでしよう。まあ東北もそうだ、東北をみますと、この訓練空域のA、B、C、Dこれはまさに訓練空域でもって日本の空は全部覆われている。

そのときはジェットがなかったからそういうことができたと思ふのです。ところがジェットが動いている現状では、これは大変なやばい事態が潜在しているのじゃないですか、潜在している。私は潜在していると言いまし、まだ事故は起こす可能性がどんどんどんどんふえてきているというのが現在の姿じゃないですか、どうなんでしょうか。

○政府委員(中村大造君) 訓練空域が設定された当時ジェット機が飛んでいなかった、その後四十八年にジェット機が飛び出したという状況の変化は、先生御指摘のとおりでございます。

しかしながら、現在、飛んでおります便数は先ほど申し上げましたように直行便三便、千歳—釧路便三便というきわめて少ない便数でございます。で、そういう便数で飛び限りにおきます。その運航経路、運航形態等にかんがみまして、私どももいたしましては、このジェット便の安全は完全に確保されておる、またそういう前提でこのルートを認めておるわけでございます。し

たがいで、将来、この便数が大幅に変化するとかということになりました場合には、これはまた問題はいろいろ検討すべき事項が出てくると思いますが、現在の段階で申し上げましたのは、現在の便数で飛んでおる限りにおきましては、しかも現在の高度で飛ぶ限りにおきましては緊急対策要綱に決して違反してはいない、こういうふうな思っておるわけでございます。

○岩間正男君 そんなこと違反してないなんて言ったって、それだけ原則で違反しているんじゃないですか。第一に、立体の分離はやっているが平面の分離はやっていない、海上に移すという原則はそのまま貫かれていなかった。北海道はとにかく航空機が高度をとっていかないからそれで大丈夫だということと妥協した妥協の産物なんです、これは、この要綱を生かしたらこんなことはできなかった。この妥協の産物が今日では非常に重大な問題になっているというのが現状じゃないですか。

第一に、どうです、空港の上を自衛隊の訓練空域が覆っているなんていうのは、これは釧路しかないんじゃないですか、ほかにありますか。
○政府委員(中村大造君) 先生おっしゃるような例はきわめて少ないわけでございますけれども、一、二カ所ございます。
○岩間正男君 その、一、二カ所を言ってください。
○政府委員(中村大造君) 富山の上空あるいは九州の福江の上空です。
○岩間正男君 後の方は、富山はわかりました。
○政府委員(中村大造君) 福江でございます。

○岩間正男君 これは二カ所ある、これは分離されてない、これも要綱違反ですよ、要綱違反の痕跡が残っている。しかもこれはやっぱり富山だってジェット化しないというにはありますか、福江だってこれはジェット化しないという保証がありますか。そう考えると、先手を打っている行政なのか、それとも全くもうケース・バイ・ケース、そうしてそのときの情勢に全く左右されてい

る、こういう航空行政だからやはり裁判で指摘されたんじゃないですか。民間のジェットルートの保護において欠けるところがある、その航空行政について法廷において指摘されたのはそのことだったと私は思うのです。

さて、問題を先に進めますけれども、こういうやり方の中でとにかく北海道は非常にひどいと思う。こういうような現状の中でジェット機が運航することによって起きているか、これはいろいろ情報をお願いします、お聞きしたいですね、どういことが起きているのですか。
○説明員(松本操君) どういことが起きているのかという御質問でございますが、先ほど私御答弁申し上げましたように、現在の機数、現在の飛びざまというものと、それからこの近所の空域のありようというのに対応した管制の仕方をしておりまして、特別に大きな事例が起ることか、そういうような問題になるような事象というものは現在起っていない、そういうことは聞いていないと私は考えております。

○岩間正男君 だからだめだと言っただけで、もっとやはり情報を聞かなくて、私たちの耳にさえて入っているのに、専門家が聞いていないというところに日本の行政というやつは全くこれはもうたな上げになっている、そこにいろいろ事故が起ころる根源というのが伏在している、潜在しているということとを私は指摘したいんです。そうでしょう、とにかく、これは大変でしょう。
それじゃ具体的に御聞きしましょう。第一にお聞きしたいのは、この東亜航路の釧路行き航路、これはいまだどうなっているのですか。たとえば羽田から釧路まで行くのどこを通るか、主要なところをずすと経路を言ってください。
○政府委員(中村大造君) 現在のルートは東京―守谷―高津―磐梯―松島―宮古―戸井―千歳―サ―モンポイント―釧路、こういう経路で運航いたしてあります。

○岩間正男君 宮古の場合ですが、なぜこれは宮古から直行できないんです。直行できないために大変これは民航としては損害をこうむっているはずですよ。第一、非常に長くなるでしょう、時間がかかるでしょう、運賃が高くなるでしょう、これは被害を受けているわけだ、これはなぜですか。
○政府委員(中村大造君) このいわゆる直行ルートの該当するところに自衛隊の訓練空域B1という訓練空域がございまして、したがって、それを避けるために千歳に直行し、千歳から東進しておる、こういうことでございます。

○岩間正男君 このB1というのは高度制限も何もない、無制限ですね。これは三陸沖のやつ、宮古から十勝まで抜けるやつ、これは全部無制限でございまして、時間でも直行できるとしたらどういことになるか、運賃でも直行できるとしたらどういことになるか、運賃でも直行できるとしたらどういことになるか、これ調べておられますか、それから距離どうですか、これ調べておられますか。
○政府委員(中村大造君) 一応試算でございますけれども、時間で約十分程度の短縮ができるのではないかと考えております。

○岩間正男君 距離は。
○政府委員(中村大造君) 距離は約八十海里でございます。
○岩間正男君 料金は。
○政府委員(中村大造君) 料金は、これを距離比例でとるか時間比例でとるかで違ってまいります。約二千五百円から三千五百円程度の相違が出てくると思っております。

○岩間正男君 大体、それだけの損害をこれは与えているわけですね。これが民航優先だったら宮古から少なくとも直行してしまえば、時間においても、危険度だってこれはまるで違って来ると思っております。ところが訓練空域はがんとしてがんばっている。そしてこれは高度が無制限ですから、もう海面からなまでの膨大なもので、これは東北の空を覆っている訓練空域、それがこのように形を与えているわけですね。そうするとい

うと、これでやっぱり、なんだな、民航優先ということにならぬね、その辺やっつたんですか。さらにお聞きしたいんですが、サ―モンポイントからR13を通るわけですが、サ―モンポイントから千歳に入るわけですが、千歳に進入するとき、これは高度をどのように調整するか、それから千歳から出るとき、これはどうなっていますか。
○説明員(松本操君) 千歳を経由しまして赤の13を通り、サ―モンポイントを経由して釧路に入ります。赤の13のうち、ちょうど真ん中辺のところまで、ここら辺までは二万四千または二万五千フィート以上の高度でやっつてまいります。それから約五十海里程度でサ―モンポイントまで参ります。この五十海里程度の間は大体二万五、六千、非常に高ければ三万でございますが、その高度を一萬五千程度までおろします。このおろしぐあい

は、ここを飛んでおるときはスピード、速さが大体一分間に六マイルから七マイル、それが五十マイルのところを飛びますから七、八分の時間がかかります。で、大体ここら辺のところでは一分間に二千フィート程度おろすことはきわめて容易でございます。ですからきわめて通常のおろし方をいたしますと一萬四千フィート、それから三千フィートでおろしますと二萬一千フィート高度を下げることもできますが、それほど激しくおろす必要はございませんので、大体サ―モンで一萬五千フィートにつけます。

サ―モンから二十七海里で釧路の上空に参りますが、釧路にはILSがございまして、ILSに乗るために一たん釧路の上空をすり抜けてILSのビームに乗ります。そのためにこの実距離は恐らく三十海里以上でございます。この間にILSに乗るために一萬五千フィートをおろす。これもそのときの進入速度が二百五十ノットあるいはそれ以下でございますので、特に急に下げるといふようなトラブルをすることなく容易に下げることができ

る。逆に上げます場合、釧路を出て千歳に行きます場合には、同様の形で上昇をしまし

てまいります。

ざいます。

○岩間正男君 結局、千歳進入管制空域ですね、それからさらに回廊がありましよう、A空域に抜けるための自衛隊の。こういうもののために高度が非常に変わるわけですね。そのところを明らかにして下さいますよ。上り下り、どういうふうになっているか、具体的事実をはっきりして下さいます。

○説明員(松本操君) 千歳の進入管制空域の高さが二万三千フィートでございます。それからここに回廊がございますが、この回廊が一万七千から二万五千、あるいは一万七千から二万という二つの回廊が千歳の上空で重なっております。したがってR13を使って出てまいります場合に、千歳の上空で二万六千につける必要がございます。千歳の上空でございます。ですから、釧路を出てサーモンポイントを経由して千歳の上空に着きますまでに約百三十海里でございます。この百三十海里の間で二万六千につける。

おりてまいります場合には、大体、飛行機は二万七千から三万一千ぐらいで東京の方から飛んでまいりますから、これをだんだんにおろしてまいります。先ほど申し上げましたように、赤の13のちよと真ん中辺、千歳とサーモンポイントの真ん中辺、つまり千歳の管制空域の切れ目あたり、そこで二万三千に千フィートのセパレーションをとります。これは二万四千以上にするよりはよろしいわけでございます。実際は二万五千程度におろしてまいります。それから先ほど私が申し上げましたような形で徐々に高度をおろしていく、こういうことでございます。

○岩間正男君 そうすると、千歳の進入管制空域とそれからこの回廊、そういうものがあるために絶えず高度を変えなきゃならぬ、こういう問題が出てくるわけですね。これに対してパイロットは実際どういうふうに行っているか御存じですか。こういうことをやっぱりお聞きになった方がいと思うんだね。どんなふうに行っているかと思いますか、こう言っているんですな、この空域は非常に

に疲れる、目に見えない障害物に囲まれている、むずかしいところで神経が疲れる、こう言っている。こういうものがなければもつとスムーズにいくわけですね。

ここにサーモンポイントから進入管制空域に入る。そのときには、もう非常にさっき話が出たとおりの速度を落としますから、七分ということですが、けれども、七分の間に高度を上げていかなきゃならないから、これはやっぱり急速です、自然じゃないです。そういう点から考えますというのと、これはまかり間違えば管制空域に突入するか、回廊の中に突っ込むか、こういうことが起こってき

それからもう一つ、安全の点から言いますというのと、当然ホワイトの4、ホワイトの5、これを使えば一方交通になるわけだと思ふんですが、これができないために、御承知のように、これは千歳と釧路間で、しょっちゅう行き違いをやっているんじゃないですか、行き違いを。このときの高度差はどのくらいですか。

○説明員(松本操君) 赤の13を使いまして上りと下りを交差させます場合には、上下の間隔は千フィートでございます。

○岩間正男君 そうですか、技術的に私は素人です。これはあなたたちに反論するだけのものは何も、持っているかどうかわかりませんが、赤の13で行ったやつが今度は帰りを、往復どっちをとるか別として、これはもつと安全になるんじゃないですか。一方交通だ。陸上だつて狭いところをすれ違ふよりは一方交通の方がはるかに安全なんだ。これができないのは何ですか、白の5というやつを使えないのは何ですか。

○説明員(松本操君) まさにいま先生おっしゃいましたように、相当の交通量が生じてまいります。場合によっては、一方通行にして上りと下りを分ける、これは先生おっしゃるとおりであろうかと思ふ。現に、東京の羽田の出入りのときはそれを分離しておるわけでございます。

しかしながら、釧路につきましては、先ほど局長が御説明申し上げましたように、東京便につきましては一日三便でございます。したがっていまこれを管制いたします場合に、出る便と入る便との間に相当の余裕を置くことが可能である限りにおいて、これを一方通行にしなければならぬという積極的なそれほどの強い必要性というものを現時点では私は生じていないというふうに考えております。

なお、これも先ほど局長が申し上げましたように、将来、ここにおいて非常に便数がふえてくる、こういうことになりますと、まさに当然のことながら、これを一方通行にしなければならぬ。こういうことになってまいりますと、いま先におっしゃいましたようなW5を使うか、あるいはW2を使うか、その他別途の方法を考へるか、いろいろとダブルトラックにする方法を考へていくということが必要になってくると思ふ。

○岩間正男君 便数が少ないから、すれ違ひはさうまあ危険がないんだというふうなお話ですけれども、これはやはり大変これは短いですから、釧路と千歳の間。そうしてそれがほとんど二十分ぐらいの、先ほどわれわれ調べたんですけれども、二十分ぐらゐの間隔で釧路から出発、それから千歳を過ぎる、こういうかっこうになるんです。そうしてその中間あたりでこれはすれ違ひになるわけだ。こういうすれ違ひをわざわざつくる必要はないと思ふんです。

だから白の5がほとんど通れるなら、これはいまだって安全なわけだけれども、それができないというのには、あなたその理由をおっしゃらないけれども、はつきりしておるでしょう。その辺をおっしゃってください、なぜ一体これはここを使わないのか。

○説明員(松本操君) 白の5を使います場合に問題がありますのは、二つの理由がございます。一つは、赤の13と白の5との間の相互間隔をとります場合に、千歳の上空近傍においてこれが非常に狭まっております。一カ所に入り込んでま

いりますので、通常の使い方では使えないという点が一つございます。もう一つは、白の5を使って高度を二万四千以上に上げようといいたしません。二万四千以下であれば問題はございません。二万四千以上に上げる必要があるかどうかは私にはわかりませんが、二万四千以上に上げるといふことになりますと、ここにございますA空域が二万四千から上という形に現時点では設定されております。したがって、その間に左右の間隔をとるといふことが困難になってくるということでございます。

○岩間正男君 まあこの航空図を見るまでもないわけですね、はつきりしてまいりますよ。A訓練空域とやはり競合する、どうしたって競合する、ここを通るとすれば、そうすると高度が非常にこれは制限されてくる。もしまあこういうことで航空機の無線が故障したなんという場合を考へると、私はやはりこういう問題に対してできるだけ危険を避けるためのそういう方式をとらなければならぬと考へるんです。

ところが、とにかく二十分ぐらゐのところ赤の13だけ通っているためにこれはすれ違わなくちゃならない。先ほどの答弁では現時点でおっしゃった、いみじくもおっしゃったわけですね、現時点で。しかしこれはほとんどほとんどふくそうしてきておるでしょう。まあ夏になると、ことに北海道の空はジェット機がほとんどふくそうしてきます。千歳への便もふえるだろうし釧路への便もふえる。この七月から全日空機が入るんでしよう、釧路に、どうなんですか。

○政府委員(中村大造君) この七月以降、全日空機が一便入る予定でございます。

○岩間正男君 これもすいぶん問題になっているようですね、東亜航空が長崎空路に入る、その交換みたいな形ではこれは申請された。だから全日空機が入ることは許可する。最初は一便かもしらぬけれども、これはほとんどほとんどふえないう保証はないわけですね。そのほかに、ここでお聞きしたいんですが、釧

路と千歳に対する離着陸の機数です、これを昭和四十七年、八年、九年の三年間ぐらいいいですから、データを示してください。

○説明員(松本操君) 釧路空港の利用状況は、昭和四十九年総着陸回数が三千四百四十四回、四十八年が千八百七十回、四十七年が千六百二十一回、こういうふうになっております。

○岩間正男君 千歳はどうです、千歳について。これは自衛隊ですな。

○説明員(又藤一隆君) 千歳飛行場におきます航空交通管制の回数でございますが、四十九年度が約五万六千回、それから四十八年度が約五万二千、四十七年度はちょっといま手元にございませぬが、大体同じような数字になっております。

○岩間正男君 釧路のなを見ますと、特にジェット機ですが、ジェット機だけをとってみますと、これは四十七年はゼロですね、それから四十八年になって一月から十二月、これは九十回、これが最近になりますと一千八百二十というふうになっております。それから米軍ですね、ジェット機、これが四十七年それから四十八年はゼロであります。四十九年を見ますと四十三。それから自衛隊機は昭和四十七年が二十、それから四十八年二十、それから四十九年は二十八というふうになっております。ジェット機のごときは非常に釧路のふくそうぶりが最近出てきているわけですね。

それから千歳は、まあ先ほど話がありましたように、これは自衛隊機だけでも大体四十九年度ですか、これは約一万九千六百四十九、それから民間機は三万六千二百六、こういうことですから約五万機が往復しているわけです。その間を縫って東京からの釧路行き便、あるいは千歳・釧路間の往復ジェット機がここを往來しているわけです。

そこへ今度は全日空機が入っていく、こうなりますと、北海道の空というものは、四年前の筆石事件のとき緊急要綱をつくった時代とは条件がもう非常に大きく変わっておるんだという現実を認め

なきやならぬと思えますが、いかがですか。
○政府委員(中村大造君) ジェット機の就航があったということ、その便数が先生御指摘のような便数になっておるといふことは、これは全く御指摘のとおりでございます。

○岩間正男君 A訓練空域が設けられたのは全然現状とは違つた条件のもとであります。これは飛行機の数から見ても、ことにジェット機の場合なんかは、これはもう何十倍にもふえています。ことにジェット機は非常に大きな問題ですが、何十倍にふえています。そういう条件の中で、しかも非常に不十分であつたこの緊急要綱というものは、実現されてない。非常に不十分なまま、これは、何というか、あまいなごまかしのような態度でこのところをまかり通つたものがここで検討されないといふことはあり得ないわけですね。これは非常に大きな問題じゃないですか。少なくとも、私は、これは東亜航空の乗り入れをやることに検討しなくちゃならなかつた問題だと思ひます。

いまの釧路の空港の問題を一体検討しないで、千歳における米軍との複雑な関係、そして回廊がもう本当におそろから二本も出ている、それから航空進入管制空域というものが、御承知のように、あそこにご膨大にある。そのところをいろいろの民間機が往來しておる。そうしてそれをまた統一的に自衛隊がそこに管制部を設けて管制をやっている。そういう事態の中で十分にこれは検討されなきやならなかつたはずだ。それなのに、このような検討は不十分だ。怠つたと言つたら語弊があるかもしれぬけれども、これはもう本当に鋭敏に反応しないでおつた。そしてこういう条件の中で、しかも今度は新たに全日空機が入っていくという問題があるわけです。北海道の空というのとはどんだんどもどんだんどもくそうしていつていけるじゃないですか。そしてA訓練空域は依然として北海道の空の二分の一、膨大などころを覆つている。全くわがもの顔にこのところには自衛隊機が振る舞つている。それだけ

じゃない、これは米軍機も使っているわけですよ。それでしよう。ことに千歳には、昨年、御承知のようにF4ファントムが入つた、そういう事態ですよ。

私は三年ほど前だと思ひますけれども、これは内閣委員会が参りまして、あの千歳の空を見まして、スクランブルの状態を見たわけですよ。管制をもう全部これは米軍が握つておるわけですからね。スクランブルが始まる、そういう事態の中で、これはもう全部民間機はとめられちゃう。そこで二・二マッハのファントム機が飛び立っていくわけですよ、スクランブル機が。そう考へていきますと、軍事優先というのは文字どおりあるじゃないですか。ないとかいふことは私は言えないと思うのです。

こういう問題と、この要綱の原則が生きているならば、はっきりこの要綱の原則に立つてこの問題を検討することこそ、真に国民の命を守り安全を守る航空行政としては当然なさねばならぬ私は任務だと思ひますが、運輸大臣、いかがでございますか。
○國務大臣(木村陸男君) 確かに筆石の事故が起きて以来、四年の間に、釧路千歳、釧路東京等の航空路は便数もふえておることは事実でございますが、先ほど来事務当局の方で御説明申し上げておりますように、現在、ふえてまいりました現状においては、まだ民間航空の安全は十分に確保されておるといふ運輸省の判断に立つておるわけでございます。したがつて、今後さらに便数をふやさなければならぬという事態になります場合には、民間航空の安全ということも十分に考へまして、それにふさわしい方法をとらなければならぬと思ひますが、現状では、航空の安全は確保されておるといふ運輸省の認識に立つておるといふことでございます。そういうことでございますので、今後は、これらの航空路の便数の増加等を十分に考へつつ対処していかねばならないと思つております。

○岩間正男君 現状では現状ではとさつきから言

つては、現状がすでに間違つたところから出発しているのですよ。それでしよう、この要綱というのは実現されないのです。海上への分離もやらなければ平面的な分離もやらなければならぬのです。

これはなぜかといふと、高高度を使用するジェット機がルートがないのだ、大丈夫なんだ、こういうことなんだ。しかし条件は変更されたのだ、まさに条件は変更された。その変更された条件がさらに拡大されようとしている。現状ではいいからと言つてうちに事故が起こるんだ、いつだつてそうなんだ。事故が起きてからどうしますか、事故が起きてからそんなことを言つたつて、これはどうしますか。ここが航空行政というもの問われているところですよ。これが裁判ではつきり指摘されているところなんだ。どうなんだですか、私の言つておることはこれは本当に無理ですか、当然だと思つた、私は、そうでしょう、航空行政が不十分だつた、少なくとも民間のジェットルートを保護するといふそういう立場でこれは非常に不十分だと、そうしてその最も端的にあらわれているのが北海道のこの空であります。こういう点から考へるなら、これに対して再検討をすることは当然なんだ。現状ではなどと言つても手をつけていないのですか、あなたたちこれ検討もしてないのですか、どうなんだよ。
○政府委員(中村大造君) 先ほどからたびたび申し上げておりますように、ジェット機が就航いたします時点においては、すでにそこにこのA、Bの訓練空域があつたといふことはこれは事実でございます。それで一日四便ないしは五便というジェット機、直行便を飛ばすことにはいたしました時点におきまして、緊急対策要綱にいういわゆる空域の分離、これは私も水平の場合もあれば上下の場合もあると判断いたしておりますけれども、そういうふうな分離をなし得るかどうかといふことは十分考へてみたわけでございますし、また千歳空港の使用状況というものも十分考慮に入れました、現在の運航便数、運航形態でこのD C

現状では現状ではとさつきから言

9の運航の安全が完全に確保し得るというふうな判断して、現在の運航を認めておるわけでござい

ます。
で、将来、この運航便数が増加するという可能性はあるわけでございます。したがって、そのような事態になった場合にどうするかという点については、当然、われわれはいろいろの方法を内部において検討しておるわけでございます。

○岩間正男君 まあいろいろの方法で検討されておる、これは結構だと思つていますが、この検討をもっと具体化する段階に来ているのじゃないですか。私が零石の問題が起る前に空の安全について聞いたときに、同じようなことをやればり答弁しているのですよ。そのうちに、北海道の空、東北の空で、あるいは全国のどこかでこのような事故が起つたとき、あなたたちどう弁解する。こんな立ちおくれじゃ話にならぬ。チャンスは前からつかまなきやだめです、毛のない後ろから追っかかたつてチャンスはつかめないのです。そのことを私ははっきり国民も望んでいるだろう、現地の人たちはことに。それから実際にこの航空事業に携わっている当事者もこれは要求しているのです。

そういう態勢の中で、これを事前に、検討などという段階じゃなくて、私はもっと一歩踏み出すべきだ。そして未然にこのような航空事故が起きないような、零石を再び繰り返さないような、そのためにちゃんと万全の措置をとってなせ悪いか。木村大臣、これを天下に公表してごらんない、こういう危険についてはわれわれは万全に対処するのだとあなたの態度を公表してごらんない。さすがは木村さんだ、あのときの零石事故の中で委員長もやつて身にしみて感じているはずだ、だから、この問題について事前に今度は前向きにどんなやるのだ、ということになると思うのですよ。

これは現状におきましては安全でございますから、確かに零石の事故の前に大臣もそんなことを言つたわけでは、こういう言葉というものはむ

なし言葉だ、事故が起つてからは何ともならない愚かな言葉なのだ。この愚かさを繰り返していかぬ、膨大な人命に関する問題ですから。ジェット機は御承知のようにますます大型化されている、高速化されている、空は過密化している、

そういう態勢の中で、北海道から大丈夫だろう、東北から大丈夫だろう、北陸から大丈夫だろう、山陰から大丈夫だろう。そうしてたとえは空港の立体分離だけで訓練空域が覆っているところは、先ほど申しましたように、釧路であり、あるいは富山であり福江であります。こういうような形でそのまま見逃されておるといふことではないか、私はどうしてもここはやはり自衛隊とこの点で折衝を十分に展開しなければならぬと思つて

す。
きょうは、防衛庁長官来ていないのだね。坂田さんが来るとやはり十分にやりたいと思つておりますが、委員長、私まだずっと時間があるわけでありますから、この航空法の審議の間にぜひ坂田防衛庁長官の出席を求めてほしいと思つて。お願いできましようか。

○委員長(宮崎正義君) 善処いたします。
○岩間正男君 よろしくひとつお計らいをお願いいたします。
そこで、きょう見えておりますから、どうか、防衛庁の方、いまの問題よくお聞きになつたでしょうか。どうです、ちょっとこれについて答え

てください。
○説明員(友藤一隆君) 防衛庁といたしましては、零石の事故の経緯にかんがみまして、やはり航空交通の安全というものは第一義に考えていく必要がもちろんあるわけでございますので、緊急対策要綱の趣旨にのっとりまして運輸当局ともいろいろ折衝いたしまして、現在、高度訓練空域十一カ所、低高度訓練空域九カ所御設定いただいております。この空域を設定して

おるわけでございます。この空域を設定していただくための原則は、ただいま申し上げた緊急対策要綱の趣旨にのっとりまして、航空路、シエットルート等から切り離し、まあできるだけ海

の方へ持つていくということで設定をいただき、まあわが方の自衛隊の方の訓練所要等もいろいろございまして、できるだけそれについて

は不便はあるけれども、航空交通の安全の見地から空域の設定ということで現在おるわけでございます。それで、現在、もちろんそういうこと

でございますので、航空路、シエットルートからは切り離された形で設定をされております。
ただ、先ほど来お話がございまして、これらの航空交通の状況が変化をいたしました、これらの航空路、シエットルート等に変更を加える必要があるとか、あるいは改定をするというような場合が

出ました場合には、十分航空交通の安全という面から私どもも調整をさせていただくというふうな考

えております。
○岩間正男君 いまの御答弁ではっきりさせておきたいことは、そういう交渉は必要だろうと私は主張しておるわけですね。そうして、そういうことが運輸省側からも航空局からそういう申し入れがあった場合には、すぐに応ずる、そういう態勢になつておりますか。

○説明員(友藤一隆君) 私どもは御承知のとおり日本の防衛任務というものを負わされておるわけ

でございますので、まあ航空その他の航空機を使

いますいろいろなオペレーション、そういった点等の所要も考える必要があるわけでございますが、

できる限り私どもとしましては航空交通の安全を阻害しないように、こういった空域の設定について運輸省その他関係のところと調整に応じていき

たいというふうな考えをしております。
○岩間正男君 防衛庁はそう言っているのです

が、運輸省は当然私は申し入れて、もう直ちにこの問題をやっばり取り上げるべきじゃないか。これだけ航空法の審議を前にして、しかも航空法の

中身というのはこういう問題なんです、もうどうしよう。そうしてやはり航空の安全を第一義に考

えてきて本決まりにしたい問題ですけれども、官出でかく事務段階の話で出された意向、だか

のは全部もこれで覆われているじゃありませんか、訓練空域。この訓練空域は一人ん事あれば戰場になるんですよ、これは。そうしてこれは単に自衛隊だけの訓練空域じゃないですよ、この背後には米軍がいるんですよ。米軍が共同使用しておると、これは明らかにしてもらいたい。これはついでに要求しておきます。

私、二年前に、鹿島沖のあの予定されておるE、Fのこの訓練空域の問題について、そうして成田の国際空港と競合する、非常に危険だという問題を予算委員会に取り上げました。このとき十数カ所の米軍の新たな海上訓練空域が要求されておるといことが明らかになった、それはどうなったのか。そうして自衛隊は、このとき米軍との恐らく私は共謀じゃないかと思うのであります。もう取れるところは全部取っちゃったのだ。

北海道を見て下さい。(航空図を示す)北海道にこんな広大な空域が一体ありますか、こんな膨大な空域、これ一体何んばあるのですか、面積にして。だから、この空域を私は海に移すのが原則だ。しかし、それができないなら、とりあえずこの空域はまず二十海里か三十海里後退さしたらどうです。これ短くて回廊が少し長くなるぐらいで何も問題ないじゃないですか。そうすれば、いまの白の5の問題も釧路の空港の問題も解決するんだ。そうしていまの競合問題というのはなくなってくるんだ。そうして北海道の空を覆っている自衛隊の訓練の姿というのがほかの要求を入れて、とにかく自衛隊というもので、何も恥ずかしいことじゃないんだ、いいことなんだ。自衛隊も権威を高めるかもしれない、かえって。国民の理解を深めるかもしれない。何で一体こんな広大な訓練空域が要るんです。

○説明員(友藤一隆君) 自衛隊の訓練空域についてでございますが、御承知のとおり自衛隊ではジェット基地を任務部隊として八カ所、その他を入れますも十二カ所程度持っておるわけでございまして、これらについてやはり所在の部隊が日常練度を維持し、あるいは養成を行うというために

は、ジェット機によります高速の訓練を継続的に実施いたしておく必要があるわけでございまして。それで、現在、高高度訓練空域は十一カ所いたただいておるわけでございましてけれども、そのほとんどにつきましては、まあ大ききの比較という点になりまして一見広大に見えるわけでございましてけれども、訓練をいたしますジェット戦闘機の性能あるいは編隊等で訓練をいたします訓練の態様、その態様の中でも特に曲技飛行的なものであるとか超音速訓練でありますとか要撃訓練とか、こういった非常にバラエティに富む訓練を、しかも一定の時間内にやるということでございます。私どもの感じといたしましては、現在の訓練空域で必ずしも十分広いということとは言えないわけでございまして、現在、特に超音速訓練あるいは曲技飛行の訓練を行います場合に、特定の方向で行います場合には空域から外れてしまうそれがございまして、その長い方を使ってやるというようなことで、訓練自体が非常に類型化をして、まあ練度維持上大変いろいろ問題が生ずる可能性も見られる程度でございます。したがって、必ずしも空域自体、日本は周囲海に囲まれておりまして、ヨーロッパに比べれば恵まれておる状況ではございまして、私どもの訓練の所要から申し上げますれば、必ずしも十分な状況とは申し上げかねる状況でございます。ただ、先ほど来申し上げてございまして、できるだけ海上で、かつまた航空路、ジェットルートから離すと、かつまた御方針をもちまして現在の状況で設定をいただいておる、こういう状況でございます。

○岩間正男君 もう切りなく言っていれば、軍事優先を如実に語っているようなことになってくるんで、しかし最後の方ですね。お話がございまして、それは海上に移すという、あるいはジェットルートから外すとか、このところでは、いま言った私の、たとえば三十マイルぐらい後退させる、まあこれはどのぐらいになるか技術的には検討されたいと思っております、これぐらいしたからって何か自衛隊の方で困ることが出てくる

のですか、困らないんじゃないですか。こんな広大なものですよ。A訓練空域というからこんなものじゃないと思っておりましたら北海道の半分以上ですよ。それに回廊が二本続いている。それに今度は秋田の沖の方につながっていらっしゃるわけでしょう、全部ね。そうしてこれはC訓練空域だと。それから、こっち側の太平洋岸を見ますというD、B1、B2。それから松島の沖を見ますというD、そうしてまだ未解決のE、F。それからこれはずっと皆全部覆われているんです、海に覆われている、訓練空域に覆われている、その背後には米軍がいる、間違いないこれは事実。

これは日米共同作戦体制の中からも一応米軍に移管したようななかで、実は共用をやって、このところは両方が使っておることは紛れもない事実。これは施設庁からせひ米軍の訓練空域について出してもらいたい、沖繩を含め、ようございませうか。そうすればもっと日本の空というものはどういうふうな事態になっているかということとは明らかだ。

私は、二十数年来、空の問題を扱ってきたんです。祖国の独立と深い関係がある、主権の問題と切り離すことができない問題である。わが空にしてわが空にあらずというのが私の当時から叫んできた声です。日本の独立と深い関係があるんだ、この問題は。こういう根幹に触れてここで言おうとは思っていないけれども、実際はここに問題があるんです。「よど号」事件を見てもなさい。あのときどうだったか、日本の空に主権があったか、二十四時間完全に主権を喪失したときがある。そういう体制の中で依然として現在の日米共同作戦体制、このような核戦略体制の中で沖繩をあわせて日本の陸海空、空も海も陸もいまだにそういうような核戦略体制の中に再編強化されようとして、その中でこの問題を議論しているんです。いわば訓練空域の谷間のようなところを縫って日本の民航が運航しているのではないです

か、涙ぐましいです、実際は。運輸省はまるで自分が空の主権を握っているようなことを言っているけれども、実際はそうならないじゃないですか。

私はそういう点から言うなら、当然、少なくとも私がいま提案したぐらいの問題についてあすすぐにでも交渉を開始するのあたりまでだと思っております。どうなんですか、木村運輸大臣に私は決意をお聞きしたいと思っております。これぐらいやいなさいよ、木村さん。これぐらいやいなさいよ、木村さん。これぐらいやいなさいよ、木村さん。この名が上がらなければ、何かあるんですか、支障はないでしょうが、国民はやはりさすは木村さんだと言うでしょう。平石事故というのとは元過ぎれば熱さを忘れるじやかなわないと思っております。この教訓というやつはやっぱり生かされなくちゃならない。いま問題になっている、先ほどから挙げたような、ことに北海道の空でこれを再現させちゃならぬというのがわれわれの決意でなければならぬと思う。どうなんですか。

○國務大臣(木村陸男君) 事故が起きた後でどうしようにもならないという非常に強い岩間委員のお気持ちでございますが、航空行政の責任者としては岩間委員以上に私もそれを強く感じておる一人でございます。

そこで、先ほど来事務当局もいろいろ御説明申し上げておりますように、現状で、いま岩間委員がおっしゃるような措置をどうしても講じなければならぬいかどうかということに対する認識は、運輸省の認識と岩間委員の認識と違つていことは遺憾ながら事実でございます。われわれとしても常に事故が起きてはどうかにもならぬということを念頭に置きながら、具体的に航空の交通の込みぐあい等を考えながら、いまの自衛隊の訓練空域等の問題についても自衛隊と折衝するにはやぶさかでございます。ただ、先ほど申し上げましたように、いまのこの釧路を中心とした状況下におきましては大丈夫であるという認識の上で立っておるということでございます。しかし岩間

か、涙ぐましいです、実際は。運輸省はまるで自分が空の主権を握っているようなことを言っているけれども、実際はそうならないじゃないですか。

委員の非常にお強い御警告に似た御鞭撻がありま
すので、そのことはしよちゅう頭に入れまして
今後善処していきたいと思ひます。

○岩間正男君 とにかく仮に、仮ですけれども、
事故が起きた、惨事が起きた、なぜあのときやら
なかったんだと言わせるか、それともさすがはこ
れは木村さんだ、こう言わせるか、この分かれ目
です、あなたには。

これやって何か悪いことがあるんです
か。防衛庁に問題があるならわれわれは防衛庁に
直談判します、防衛庁のところに問題があるじゃ
ないか、だからさようあなたのところへ来た、こ
れは了承しなくちゃならないですよ、だれが考
えたって。この原則というのは人民欺瞞のもの、
国民欺瞞のものじゃなかったでしょう。のど元過
ぎれば熱さを忘れる、これを出しておいてこれ
何とかごまかせばいいのだ。あれだけ国民が本当
にこの問題で怒った。いまさらながらわれわれの
置かれている空、この空のもので国民の主権とい
うものはどうなっているか、権利はどうなってい
るか、生命の安全というものはどう守られていく
かというのをいまさらながら感じて、あのとき
あのような世論が巻き起こった。これにこたえる
に一片の紙じゃないだろうと思う。この原則が生
きていないならやっぱり貴かなければならぬ。

そしていまのような事情変更の条件というものが
あります。もうかおさつてきている。そういう態
勢の中で、なおかついまのような御答弁じゃあ私
はどうもちょっとこれは寒々とするねえ、勇敢に
やれます、確かにそのとおりだ。だれが言おうが
正しいことは正しいことだし、これをやっても何
悪いことはないのですから、はっきり言うべきで
あって、だれか後ろで引張っているんです
か。それがもし官僚陣というものならこれは非常
にまずいと思うので、私は憎まれ口をあえてきい
てはいるわけですけれども、これはやっぱり実行し
てほしいと思うのですね。

防衛庁と交渉するということを言われま
した、その点確認しようと思ひますね。後の方は

要らないんです、しかし現状というものはとこれ
まで言う、これ要らないんじゃないですか、これ
は蛇足というものです。この蛇足はおやめになっ
て、はっきり前向きで私はこの問題を検討して何
も悪いことはないと思う。いかがでしょうか、も
う一度改めてお伺いしたい。

○国務大臣(木村陸男君) 先ほど申し上げました
ように、現状に対する認識が岩間委員と運輸省と
違ひがあるということでございます。ただ、常に
航空交通の安全を図らなければならぬと、しかも
事故が起きたのでは遅いのだというこの厳しい考
え方は岩間委員にも私負けないつもりでおるわけ
でございますが、現状においてはまだ現状のまま
で航空の安全は図られておるといふ認識に立って
おります。

したがって、今後、交通事情の変化によりまし
て、この訓練空域の問題について自衛隊の善処を
求めなければならぬ時点がまいりますとときに
は、遠慮なしに自衛隊と交渉いたしますというこ
とを申し上げておるわけでございます。

○岩間正男君 今後、いつなんですか。いまやっ
て何か悪いのですか、悪い理由をおっしゃって
ください。

○政府委員(中村大造君) 私どもは、自衛隊に対
しては、運輸行政の見地から必要があると認め
たときは従来においても協議をしておるわけでござ
います。現に日本海上にあるC訓練空域という
ところで奥尻と函館間に新しい航空路を開設いた
しましたときに、現にあるC訓練空域の中で奥尻
と函館間について現在の訓練空域の一部をいわ
ゆる抹消いたしましたことを航空路にする、こうい
うことをしたわけでございます。

したがって、私もといたしましては、民間航
空の安全を確保するために必要があると判断した
場合には、いつでも防衛庁に対して協議をする
というところでございます。必要があるかどうか
ということを目下検討しておるといふことでござ
います。

○岩間正男君 七月には、全日空機が乗り入れる

わけですから、いずれ入ってそれはどうなるかわ
からないけれども、そういう条件の中でいきつ
かけなんです、これはやるべきですよ。前提条件
としてやる、やってみるんじゃない、いま検討して
いるんでしょ、検討していることを交渉した
てこれはいいわけだ。私はこのことをあくまでも
提案し、あくまでもやっぱりこの遂行を見守って
います。

最後にお聞きしますけれども、これは施設庁で
すね、米軍の一体訓練空域はどうなっているか、
要求した結果はどうなっているか。それから現在
どこどこを使っているか、米軍との競合のな
は幾つあるか。それから立体的に分離をしてお
るかもしらす、あるいは接続しているところも
これはあるわけだ、これは大要予算委員会でも問題に
なった問題ですから、これを次の委員会までに提
出をさせていただきたい。

外務省にお聞きをします。外務省には、先ほど
の答弁の中で、五月八日に航空交通管制に関する
合意第三附属書、これは昭和三十四年の六月四日
のものであります、これが改定されたと聞いてお
ります、この改定の要はどのようなものか、こ
れを明らかにしてほしい。

この大要の中ではっきりお聞きしたいのは、航
空交通管制承認の最優先権を与えるというものが(d)
項にございます。これがどうなっているか、これ
がこの協定が改定されたかどうかというこのポ
イントです。この点をお聞きしたい。

○説明員(深田宏君) 先生御質問の航空交通管制
の合意の改定交渉は昭和四十七年以來続けられま
して、今月の八日に開かれました合同委員会で合
意を見ておる次第でございます。

私もこの内容につきまして要旨を取りまとめ
て御参考に供したいという気持ちを持っておりま
すけれども、この点につきましてアメリカ側と最
終的な打ち合わせが済んでおりません関係上、内
容の詳細にわたっての御説明は本日は御容赦いた
だきたいと思ひます。

た航空交通管制上の優先度、優先権あるいは最優
先というこの問題につきましては、新しく合意さ
れましたものにおきましては航空交通管制上の便
宜を与えるという趣旨が盛り込まれておる次第で
ございます。追って、先ほど申しました要旨の提
出につきましてアメリカ側との打ち合わせ等済み
ました時点におきまして、さらに詳細に御説明さ
せていただきたいと思います。

○岩間正男君 それがどうもそのところ、あい
まいでうやむやでわからないんですがね。

この(d)項ですね、「次に述べる航空機について、
航空交通管制承認の最優先権を与えること」と
して、第一に防衛業務に従事する航空機及び第二
にあらかじめ計画された戦術的演習に参加する航
空機、こういうふうな規定しているわけですね。
この点について、この(d)項がどうなつたか、最優
先権というものは取り払つたかどうか、航空交
通管制に関する便宜を与えるというふうなことは
のか、そういうふうな言葉の上での最優先権を取
り払つたかどうか。

現にもう航空交通管制なんか、那覇に行つてみ
ましても、一番肝心の進入管制は依然として米軍
が握っているでしょう。こういう実態は、名目は
変わっているけれども実際は変わっていないとい
う実情にあるわけですからね、こういうのはどう
なんですか。

○説明員(深田宏君) 航空交通管制上の最優先権
を与える旨の規定は廃止されました。今回の改定
合意におきましては、便宜を図るといふ趣旨の合
意が盛り込まれた、先ほど御説明申し上げたとお
りでございます。

○岩間正男君 それでは、その覚書を、一々米軍
交渉ということになるのだが、とにかく出して
ください。これを当委員会が開かれているうちに、
最もこれは肝心のところですからね、日本の空、
わが空にしてわが空にあらず、これをわが空にす
るかどうか、これがもう私たちの任務なんです
この中で必要なのはいまのやが返答なんですか
ら、この覚書は出していただきたい。委員長にも

お願いしたいと思います。

それでは、私のきょうの質問は終わります。

○委員長(宮崎正義君) 深田参事官、岩間委員からの要請の覚書といつか合意書といえますか、いつごろ提出できますか。

○説明員(深田宏君) 御趣旨に沿いまして、要旨をできるだけ早く御提出申し上げたいと存じます。具体的に何日ということは正確にお約束しかねますけれども、まあ私どもの心づもりといたしまして、できますれば来週中ぐらいいでも提出させていただきます。

○委員長(宮崎正義君) 本案に対する本日の質疑は、この程度にとどめます。

○委員長(宮崎正義君) 次に、参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

航空法の一部を改正する法律案の審議のため、参考人の出席を求め、その意見を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(宮崎正義君) 御異議ないと認めます。なお、その日時及び人選等につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(宮崎正義君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

午後三時五十六分散会

五月十六日本委員会に左の案件を付託された。

- 一、安全輸送確立に関する請願(第四三三二二号)(第四三三三三号)(第四三三三四号)(第四三三三五号)(第四三三三六号)(第四三三三七号)(第四三三三八号)(第四三三三九号)(第四三四〇号)(第四三四一號)(第四三四二號)(第四三四三號)(第四三四四號)(第四三四五號)(第四三四六號)

- (第四三四七号)(第四三四八号)(第四三四九号)(第四三五〇号)(第四三五二号)(第四三五三号)(第四三五四号)(第四三五五号)(第四三五六号)(第四三五七号)(第四三五八号)(第四三五九号)(第四三六〇号)(第四三六一号)(第四三六二号)(第四三六三号)(第四三六四号)(第四三六五号)(第四三六六号)(第四三六七号)(第四三六八号)(第四三六九号)(第四三七〇号)(第四三七一号)(第四三七二号)(第四三七三号)(第四三七四号)(第四三七五号)(第四三七六号)(第四三七七号)(第四三七八号)(第四三七九号)(第四三八〇号)(第四三八一号)(第四三八二号)(第四三八三号)(第四三八四号)(第四三八五号)(第四三八六号)(第四三八七号)(第四三八八号)(第四三八九号)(第四三九〇号)(第四三九一号)(第四三九二号)

都市人口の増加による交通需要の激化は、各所に問題を起こしている。タクシーの持つ、機動性・迅速性・随時性は、大衆交通機関として、国民の日常生活に密着し、経済活動の要求に合致しており、ますますその必要性が高まっているにもかかわらず、従事する労働者の労働条件・職場環境は悪化し、このまま推移すれば良質のサービスを提供することが不可能な状態に陥ることは必至である。

- 安全輸送確立に関する請願
請願者 千葉県柏市豊四季四〇九 吉岡秀
信外十二名
紹介議員 桑納 勝君
この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
- 第四三三八号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都足立区西新井本町四ノ一二三 進藤光義外十二名
紹介議員 上田 哲君
この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
- 第四三三九号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 千葉県柏市根戸四六七 山崎正夫
外十二名
紹介議員 小野 明君
この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
- 第四三四〇号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都豊島区東池袋二ノ四八ノ二 高橋五十晴外十二名
紹介議員 大塚 喬君
この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
- 第四三四一号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都葛飾区奥戸二ノ九ノ九 伊藤孝寿外十二名
紹介議員 加瀬 完君
この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
- 第四三四二号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都港区元麻布二ノ一ノ四 坂井三郎外十二名
紹介議員 柏谷 照美君

第四三三二二号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 埼玉県所沢市緑町三ノ二七 橋本 敏司外十二名
紹介議員 阿貝根 登君
安全輸送確立のため、次の事項の実現に必要な措置を講ぜられたい。

第四三三三四号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 埼玉県入間郡三芳町藤久保一〇六 木内庄亮外十二名
紹介議員 赤桐 操君
この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。

第四三三三五号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 埼玉県入間市黒須一ノ七ノ三 関川和宏外十二名
紹介議員 齋ヶ久保重光君
この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。

一、関係省庁・関係自治体は、一般旅客自動車運送事業者に、法に基づき、利用者に安全と利便を提供し、従事する労働者には、健康と生涯の職業にふさわしい作業形態と量を科学的に設定し、営業を行わせること。
二、各事業者に前項の内容が充足できる賃金・労働時間・勤務体系・労働条件を確立させること。
三、関係省庁・関係自治体は、厳しい規制と助成措置を講じ、前各項の完全実施を保証すること。

理由

第四三三三六号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 茨城県取手市白山前一ノ三 高橋 高一外十二名
紹介議員 秋山 長造君
この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。

第四三三七号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 千葉県市川市 菅野 隆夫 外十二名
紹介議員 菅野 隆夫 外十二名
この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三三三号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 千葉県市川市新井三ノ二〇ノ五

藤井豪外十二名

紹介議員 片岡 勝治君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三四四号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 埼玉県上福岡市霞ヶ丘一ノ四ノ一

七ノ四 渡辺章外十二名

紹介議員 片山 基市君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三四五号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 東京都品川区小山七ノ四ノ二〇

渡辺昭子外十二名

紹介議員 川村 清一君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三四六号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 東京都品川区二葉四ノ三ノ九 寺

内穀外十二名

紹介議員 神沢 浄君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三四七号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 千葉県市川市国府台五ノ二〇ノ七

柏谷光彦外十二名

紹介議員 久保 亘君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三四八号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 東京都文京区本駒込四ノ二一ノ八

岩佐浩外十二名

紹介議員 工藤 良平君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三四九号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 東京都荒川区東日暮里五ノ二〇ノ

九 福島三夫外十二名

紹介議員 栗原 俊夫君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三五〇号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 東京都墨田区八広六ノ二五ノ三

沢口清外十二名

紹介議員 小谷 守君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三五一号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 千葉県柏市豊四季台一ノ一ノ二

ノ五〇二 清水勝外十二名

紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三五二号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 埼玉県北本市三ノ一一五 立嶋欽

一外十二名

紹介議員 小山 一平君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三五三号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 東京都江東区亀戸五ノ二五ノ二九

大野民雄外十二名

紹介議員 佐々木静子君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三五四号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 東京都豊島区上池袋二ノ四四ノ二

〇小山方 荻田三郎外十二名

紹介議員 沢田 政治君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三五五号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 東京都町田市森野一ノ三ノ三五〇

安生忠夫外十二名

紹介議員 志吉 裕君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三五六号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 川崎市川崎区池上新町三ノ三ノ二

二 宮崎千賀子外十二名

紹介議員 杉山善太郎君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三五七号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 東京都大田区本羽田二ノ九ノ一二

ノ二〇四 福田隆宏外十二名

紹介議員 鈴木美枝子君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三五八号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 茨城県取手市取手乙一、一七一

広瀬義輝外十二名

紹介議員 鈴木 力君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三五九号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 茨城県行方郡潮来町一八一ノ二

園部勇外十二名

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三六〇号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 東京都新宿区馬場下一一 熊田義

雄外九名

紹介議員 田中寿美子君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三六一号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 川崎市川崎区東門前二ノ五ノ一三

高田勤外九名

紹介議員 竹田 現照君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三六二号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 東京都大田区新蒲田三ノ一ノ九

加藤平吉外九名

紹介議員 竹田 四郎君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三六三号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 東京都大田区上池台三ノ三五ノ三

西村宗男外九名

紹介議員 対馬 孝且君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三六四号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願

請願者 横浜市磯子区洋光台二ノ一 石川

友次外九名

紹介議員 辻 一彦君

この請願の趣旨は、第四三三二号と同じである。

第四三六五号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都大田区南馬込三ノ二六ノ四
大倉政一外九名
紹介議員 鶴園 哲夫君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三六六号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 神奈川県横須賀市粟田二ノ七ノ一
四 篠崎幸生外十名
紹介議員 寺田 熊雄君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三六七号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都町田市本町田九七 青砥秀夫外十名
紹介議員 田 英夫君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三六八号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都練馬区北町一ノ一五ノ三
紀本土郎外十名
紹介議員 戸叶 武君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三六九号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都世田谷区梅ヶ丘一、〇一四
ノ一三 神田武久外十名
紹介議員 戸田 菊雄君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三七〇号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都文京区根津二ノ三三ノ一三
香取恒雄外十名

紹介議員 中村 波男君
この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三七一号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都世田谷区上用賀六ノ一三ノ四
川名清治郎外十一名
紹介議員 中村 英男君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三七二号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都渋谷区代々木四四一ノ七
岡田藤吉外十名
紹介議員 野口 忠夫君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三七三号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 埼玉県浦和市道祖土一八二ノ三
金沢正剛外十名
紹介議員 野田 哲君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三七四号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 神奈川県高座郡綾瀬町寺尾 川西
祐次郎外十名
紹介議員 野々山一三君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三七五号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 埼玉県大宮市植竹町一ノ一五〇
矢沢敬一郎外十名
紹介議員 羽生 三七君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三七六号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都練馬区北町八ノ八ノ七 西
敏雄外十名
紹介議員 秦 豊君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三七七号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都町田市本町田三、四八六
木藤節雄外十名
紹介議員 浜本 万三君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三七八号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都江東区三好三ノ一五 荒谷
裕輔外十名
紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三七九号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都大田区東蒲田一ノ七ノ五
野田昭夫外十名
紹介議員 前川 且君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三八〇号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都江戸川区南小岩三ノ五ノ七
扶間良夫外十名
紹介議員 松永 忠二君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三八一号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都杉並区下井草三ノ三九ノ二
七 藤平正則外十名
紹介議員 松本 英一君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三八二号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 茨城県取手市上新町四四八 飯岡
四郎外十名
紹介議員 宮之原貞光君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三八三号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 栃木県小山市大字間々田五二四
中川弘外十名
紹介議員 村田 秀三君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三八四号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 埼玉県入間市下藤次八八一 飯田
育男外十名
紹介議員 目黒今朝次郎君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三八五号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 千葉県松戸市栄町三ノ一五七 三
原信外十名
紹介議員 森 勝治君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三八六号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願
請願者 千葉県山武郡山武町木原二二二ノ
一 川野由夫外十名
紹介議員 森下 昭司君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。
第四三八七号 昭和五十年五月八日受理
安全輸送確立に関する請願

請願者 東京都渋谷区代々木五ノ五六ノ三
深沢一弘外十名

紹介議員 森中 守義君
この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。

第四三三八号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願
請願者 千葉県船橋市前原町西六ノ一前原
公団三五ノ四〇三 岩田秀雄外十
二名

紹介議員 矢田部 理君
この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。

第四三三九号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都板橋区徳丸町一ノ二二ノ一
四 松沢伸行外十二名

紹介議員 安永 英雄君
この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。

第四三九〇号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願
請願者 埼玉県朝霞市溝沼 佐藤治正外十
二名

紹介議員 山崎 昇君
この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。

第四三九一号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願
請願者 東京都台東区日本堤一ノ六ノ一
深沢経男外十二名

紹介議員 吉田忠三郎君
この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。

第四三九二号 昭和五十年五月八日受理

安全輸送確立に関する請願
請願者 埼玉県蕨市錦町三ノ五ノ二三 山
中富外十二名

紹介議員 和田 静夫君

この請願の趣旨は、第四三三二二号と同じである。

第四三九六号 昭和五十年五月八日受理

鹿兒島・広島間の定期航空路線新設等に関する請
願
請願者 鹿兒島市山下町一四ノ五六鹿兒島
県議会議長 佐多宗二

紹介議員 柴立 芳文君
鹿兒島・広島間の定期航空路を新設するととも
に、鹿兒島・長崎間の定期航空便を増便するよう
特段の配慮をされたい。

理由

本県は、南九州における中核的位置にあり、近時
産業経済の発展はめざましいものがあるので、従
来交通上不便な環境に置かれていた山陽、山陰地
方との観光、産業、文化面の直接的連絡をより密
接化することが強く要求されており、また、長崎
県大村新空港の開港が予定され、本県間との航空
機利用客が飛躍的に増大することが予想される。

五月二十二日日本委員会に左の案件を付託され
た。

一、住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関す
る請願（第四九三六号）

第四九三六号 昭和五十年五月十四日受理

住民の立場に立つた新幹線対策の確立に関する請
願
請願者 福岡市東区馬出六ノ一八ノ一八ノ
三〇三 吉田敏夫外四千七百二十
六名

紹介議員 香脱タケ子君
この請願の趣旨は、第一九八九号と同じである。

五月二十七日日本委員会に左の案件を付託され
た。

一、鉄道敷設法の一部を改正する法律案

鉄道敷設法の一部を改正する法律案

鉄道敷設法の一部を改正する法律
案（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（第一条関係）」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。

第四号中正誤

ペシ 段行 誤

官原 官原 正

〃 〃 〃 〃

やり方だて やり方だて

〃 〃 〃 〃

対償 対償

〃 〃 〃 〃

ただいま ただいま

〃 〃 〃 〃

日本 本日

第五号中正誤

ペシ 段行 誤

器械 器械 正

〃 〃 〃 〃

ワークス ワークス

〃 〃 〃 〃

ワーゲン ワーゲン

昭和五十年六月十二日印刷

昭和五十年六月十三日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

G