

第七十五回国 参議院 運輸委員会 會議録 第九号

昭和五十年六月十七日(火曜日) 午前十時三十二分開会

委員の異動

六月六日

辞任

森中 守義君

補欠選任

戸田 菊雄君

出席者は左のとおり。

委員長 宮崎 正義君

理事

黒住 忠行君

平井 卓志君

前川 旦君

三木 忠雄君

石破 二郎君

今泉 正二君

岡本 悟君

橘 直治君

永野 嚴雄君

宮崎 正雄君

山崎 竜男君

青木 新次君

瀬谷 英行君

戸田 菊雄君

岩間 正男君

和田 春生君

国務大臣

運輸大臣 木村 睦男君

政府委員

運輸省鉄道監督局長 後藤 茂也君

運輸省鉄道監督局長 杉浦 喬也君

運輸省航空局長 中村 大造君

運輸省航空局次長 松本 操君

運輸省航空局技術部長 官川 晋君

気象庁長官 毛利圭太郎君

事務局側 池部 幸雄君

常任委員会専門員 山下新太郎君

防衛施設庁首席連絡調整官 奥山 正也君

外務省アメリカ局安全保障課長 山下新太郎君

説明員

本日の会議に付した案件

○理事の辞任及び補欠選任の件

○小委員会設置に関する件

○鉄道敷設法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○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)

○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。

○委員長(宮崎正義君) 委員の異動について御報告いたします。まず、委員の異動について御報告いたします。その去る六日、森中守義君が委員を辞任され、その補欠として戸田菊雄君が選任されました。

○委員長(宮崎正義君) 次に、理事の辞任についてお諮りいたします。瀬谷英行君から、文書をもって、都合により理事を辞任したい旨の申し出がございました。これを許可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、さよう決定いたします。

この際、理事の補欠選任を行いたいと存じます。理事の選任につきましては、先例により、委員

長の指名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。

○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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 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) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

する法律案を議題といたします。

まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。木村運輸大臣。

○国務大臣(木村睦男君) ただ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、鉄道建設審議会を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ましては、経済事情の変化等に伴い、大正十一年の制定以来、過去十回の改正を行い、今日に至っております。

今回の改正案は、一昨年十月の鉄道建設審議会の建議に基づき、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

す。

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。

○委員長(宮崎正義君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ることといたします。

○委員長(宮崎正義君) 次に、航空法の一部を改正する法律案を議題といたします。

前回は引き続き質疑を行います。質疑のある方

は順次御発言を願います。

○三木忠雄君 今回の航空法の一部改正によって自衛隊の訓練空域が大分狭められるというので制服組の反発が予想されているわけでありまして、けれども、この一部改正というのは四十六年のあの零石事故以来の問題でございまして、特に訓練空域が具体的にどのように狭められるのか、この点についてはまず問題点を指摘しておきたいと思っておりますけれども、これに対する考え方を伺いたい。

○政府委員(中村大造君) 今回の航空法改正によりまして、従来から設定いたしておりました訓練空域が現実とその広さが制限されるといいますか、狭くなると、こういうことはございませぬ。訓練空域の広さそのものは従来どおりでございます。ただ訓練空域と一般の航空路、ジェットルート等とのいわゆる分離というものを、訓練空域の設定という側面と、それからいわゆる運航のルールという側面からこれを徹底するということが今回の航空法改正の重点であろうかと存じます。

○三木忠雄君 そうすると、具体的にこの運航のルールで、まあ自衛隊側として、いろいろ聞くところによると制服組が相当反発しておるといふ——これは後で法律の条文で「一、二お聞きしたい」と思いますが、これは運輸省令によっていろいろ歯どめをかけられるという、こういう問題点が自衛隊の反発を招いているということについてはどう考えておられますか。

○政府委員(中村大造君) たとえば今回の改正案でございませぬけれども、いわゆる八十二条でございませぬけれども、八十二条の二というのがございませぬけれども、たとえば航空交通管制圏、その中で速度の制限をいたしておるわけでございますけれども、具体的にそれはそれを省令で決めるという条文がございませぬ。それから九十一条、これは曲技飛行等の禁止規定でございませぬけれども、その場合もどのようないわゆる飛行の態様をこの禁止の対象にするか、こういうことについてもこの省令で決める、こういうことにおられるわけでございますが、この省令でどのような決め方をされるかとい

うことは、私ももといたしましては目下たまた材料を作成いたしまして検討いたしておるわけでございますけれども、実際に最終的に決めます場合には、当然関係省庁とも十分相談をいたすわけでございます。要はこの曲技飛行なり、あるいは管制圏という非常に交通のふくそういたしますところ、何ゆえに速度を制限するのかという、そのいわゆる規定の趣旨に沿いますように、その中でもしかもそれぞれ任務を異にした航空機でございませぬけれども、安全、円滑な航行がございませぬ、これは省令で規定をいたしたいということでは、決して意識的に制限すると、こういうことは考えていないわけでございます。

○三木忠雄君 具体的に第八十二条の二項の「航空機は、左に掲げる空域においては、運輸省令で定める速度をこえる速度で飛行してはならない」と、こういうことに対する見解、離陸後の飛行速度ですね、これは大体省令でどの程度にするのか。たとえばフアントムであれば、いまいろいろわさをされてる省令の内容からすると、フアントム機あるいは104なんかが相当速度制限を受けなきゃならないのではないかと、こういう問題があるんですね、この点についてはいかがですか。

○政府委員(中村大造君) この八十二条の二は、いわゆる航空交通管制圏の中の飛行でございませぬ。したがって、当然この中で余り大きな速度差といひませぬ、そういう飛行が自由自在に行われるということは、これはもう当然航空の安全を確保する意味からいひませぬ、規制しなければならぬわけでございます。ただ、それぞれの航空機におきましては、やはり最低限の安全な飛行速度であるわけでございます。したがって、そういう点を勘案いたしまして、適切な制限速度を設けてまいりたいというふうな考えでおるわけでございます。決して実態に合わないような、あるいはそれによって飛行不可能になるような、そういうことにはならないというふうな考えしております。

○三木忠雄君 いまの局長の答弁からいひますと、まあ運輸省で考えているのは自衛隊は除くと、こういう考え方のもとに省令を組もうという、こういう考え方でございませぬ。そういうことではございませぬ、自衛隊機も含めまして、どのような制限速度を設けるかということも現在検討しておるといふことでございます。

○三木忠雄君 これはいま検討中ですから私細かな話までやりませぬけれども、大体運輸省として大まかにいまのフアントムの離陸後のスピードですね、これはどの程度に押えるのか。何か話に聞くと三百かあるいは三百二十キロぐらいの速度制限というのが省令で決まると、こうなると自衛隊は例外規定になるんじゃないかと、こういうふうにもささややかされておるわけですね。この点についての考え方はどうですか。

○政府委員(中村大造君) この点につきまして、まだどういふ規定の仕方をするかということ、いろいろ技術的な問題もございませぬので、現在まだ検討の段階でございませぬ。したがって、最終的に成案を得て正式に關係機関と協議をしておるといふような段階までまだちよつと至っていないわけでございます。要は具体的にどのよう規定の仕方をするかという技術的な問題もございませぬので、しばらく検討をいたしたいと思っております。

○三木忠雄君 私はこの例外規定を設けますと、小牧や板付やあるいは那覇の空港は、共用のところは問題になつてくるのではないかと、この点を非常に心配するわけですね。したがって、そこだけ一部改正しても、骨抜きに省令でしてしまふのでは何の意味もないのではないかと、こういう点を非常に心配するわけですね。この点についてもう一度念のためお聞きしたい。

○政府委員(中村大造君) 全く先生御指摘のとおりでございます。要は、たとえば八十二条の二でございませぬと、管制圏というその場所がどういふ性格のところであるかと、こういう観点から、そこでのやはり速度制限のいわゆる目的という

ものに照らしまして、先生御指摘のように、その効果が、いわゆる規制の効果が事実上なくなるような、そういう規制の仕方はすべきではないというふうな思っておるわけでございます。

○三木忠雄君 それからもう一つ、この曲技飛行の問題ですね、この第九十一条に「横転その他の運輸省令で定める曲技飛行、航空機の試験をする飛行又は運輸省令で定める著しい高速の飛行」、こういう問題が第九十一条に曲技飛行として規定づけられておるわけでありませぬけれども、運輸省令でこの一部改正の中に盛り込んでおる精神の中で、この曲技飛行というのはどういふ形のものをおきたい。

○政府委員(中村大造君) この曲技飛行、運輸省令で定める曲技飛行というものでございませぬ、飛行の態様があるかということでございますが、これもまだ現在最終的に決定いたしておるわけではございませぬ、私も一応考えておるわけですね、これは横転、きりもみ、あるいは背面、その他姿勢とか高度とか速度、そういうものをきわめて急激に変化させるような飛行、こういうものをいわゆる曲技飛行というふうな範疇に入れたらいいというふうに一応考えておるわけでございます。

○三木忠雄君 この自衛隊側では、前後左右あるいは上下、機軸を九十度ぐらい転換した場合はもうこれ曲技飛行だと、こういうふうな考えておるという話があるわけですね。ただ運輸省側は大体何か六十度ぐらいで曲技飛行だと、こういうふうな見解を持っているのではないかと私思うのです。こうなると、運輸省側の六十度、防衛庁側の九十度、こういう問題で、やはり曲技飛行の見解の問題で相当ずれがあつて、自衛隊側はもうこれじゃ訓練できないのじゃないかという制服組の相当な突き上げがあつて、この法律が通つてから三カ月以内のいろいろな省令のときに問題化しようといういろいろな点があるのじゃないかと思つたのです。こういう点についてどう考えております

か。

○政府委員(中村大造君) さらに詳細な点につきまして、ましては事務的に御説明を申し上げますけれども、私の考へておりますことは、やはりこれは八十二条でも申し上げましたように、この規定の適用される範囲というのが、管制区、管制圏という、いわば非常に交通の、いわゆる民間航空用にこれを安全を確保しなければならぬ地域でございます。したがって、そういうところでやはり危険を伴う飛行というものはこれは排除するというのがこの九十一條の趣旨でございますので、したがって、その趣旨に照らしまして具体的にどのような飛行の仕方規制するかということは、これもやはり関係省庁と詰めたければならないと思ひますけれども、基本的な考へは、私が先ほど申し上げましたような線で勘合、折衝し、また内容を固めてまいりたいと思つておる次第でございます。

○三木忠雄君 こう見ますと肝心なところは大体省令でこれから詰めるわけですね。むずかしい法律をいろいろ読んでみますと、肝心なところだけ、省令でとかしてしまつて、後でこれから検討するといふ、まあ確かにいろいろ技術的な問題の詰りは法律が通つてからやらなければならぬ問題点はあろうと思つておるわけでも、實際上この一部改正の法律案が通つても、果たして民間航空の優位性といふか、こういう問題、あの軍石事故の教訓といふものが果たしてどれほど生かされるかといふ、こういう問題を考へると、この法律といふのはちよつと骨抜きになつていふやうな感じもしいのではないのです。まあ全然ないよりはいいといふ程度の法律に省令でほかされてしまふのではないかといふことを、私は非常に心配するわけですね。この点について、これは運輸大臣からひとつ最後の詰めの問題になつてくると思ひますけれども、この法律が施行後いろいろ各省庁との問題で、運輸省はいつも後ずさりしなければならぬやうな、あるいは軍優先といふ、言葉は悪いかもしれませんが、やはりこの防衛庁

の訓練優先といふやうな形にいつも民間航空があるいはパイロットが悩まなければならぬといふ問題が出てくるのじやないかと、この点を心配するわけでありませうけれども、この問題に対する運輸大臣の見解を伺つておきたいと思ひます。

○國務大臣(木村睦男君) 今回の航空法の一部改正は、四十六年の軍石の事故直後に、あの事故にかんがみまして、特に航空の安全という面に最重点を置いて改正に着手したわけでございます。すでに三年以上の年月がたつておるわけでございます。すが、ねらいはやはり航空の安全ということでございます。それには技術的ないろいろな問題があるわけでございます。また航空事情というものも年々ともいろいろ変わつてくるわけでございます。したがつて法律におきましては、原則的な、あるいは基本的な事項について法律改正をやつておりました、非常に技術的な詳細な点につきましては政令ないしは省令ということで、その都度実情に合うやうに対応できるということで、省令等に移してあるわけでございます。

しかし省令等をつくり出す場合、また今後これを改正いたします場合も、われわれはいつも言つておりますやうに、航空におきましては、たとへば自衛隊機を優先にするとか、そういった差別的な扱いをするといふ考へは毛頭ないわけでございます。あくまでも日本の国土を守る自衛隊の航空機の運航、また民間の運航、これらを含めて安全な空の交通の管制ということを押して通しておるわけでございます。ただ航空機のスピードその他によりまして特別な扱い等の必要はありますけれども、優先するとか、あるいは片方は優先されないとか、そういう考へは毛頭ございません。まあそういう考へ方でも今後航空の安全を期していききたいと思つております。したがつて省令等につきましても御心配の点はわれわれも十分注意いたしまして、今後省令等の制定に当たつていききたいと、か

○三木忠雄君 今回の法律を審議している段階で、参考人からも私たちがいろいろ意見を聴取しま

した。確かに見張り義務の問題等いろいろな点がありませうけれども、今回の航空法の一部改正が参考人等からも意見が述べられておりましたけれども、やはり審議の過程においても一部片手落ちではないか、こういうふうに言われておるわけですね。確かに管制の問題あるいは訓練空域の問題とか、あるいは騒音の問題はこの法律案で一步前進するところはありませんけれども、航空法全体を見直した場合に、まだまだ今回の一部改正だけではなしに、全体に航空法を見直さなければならぬのではないかと、いろいろな議論があるわけですね。私も何点か調べてみましたけれども、やはり現在の航空法が早く改正しなければならぬところが大部分あるのではないかと、こういうふうにお考へるわけでありませうけれども、以前運輸大臣も航空法を改めて抜本的に改正したい、空の憲法をつくりたいといふやうな考へ方も一部述べられた記事を私見たことがありますけれども、こういう問題、まあ一部改正法は一部改正法として、その他落ちた、たとえば機体の整備の問題であるとか、あるいは国際運航の問題等について、いまの航空法ではちよつと片手落ちの問題があるのではないかと、この点を私は指摘したいわけですね。こういう問題等を含めて、この航空法の問題について運輸大臣は抜本的に改正しようといふ考へ方があるかどうか、この点についての御意見を聞きたい。

○國務大臣(木村睦男君) この一部改正は、先ほど申し上げましたやうに、三年有余以前から着手しておつたわけでございます。したがつて当時この法案は三年先の国会で審議していただくといふことであつたわけですが、あの事故にかんがみまして、とにかく一刻も早く、ことに安全面を重点にした改正をしようといふことで着手をいたしましたので今日御審議をいただいておりますやうなことでございます。したがつて、われわれとしては、その航空法が全部が全部、安全面だけではなしに航空行政全般にわたつていろいろ規定がございま

すので、そういう点は今回の改正では触れておりませぬ。したがつて、そういう問題を含めまして今後航空法の全体の改正といふことは十分考へていかなければいけない、かように思つて、今回はこの御審議をいただいておりますけれども、すでに並行しながら全面改正ということも航空局の方でいろいろ検討させております。

○三木忠雄君 そこで、いま航空局でいろいろ検討しているという中で、どういふ点が現在の航空法として改めなければならぬ問題なのか。今回の一部改正法は三つの問題点が浮き彫りされておりますけれども、いま問題点になつておる現在の航空法では、悪いとはおそろく当局は認めないでしようけれども、改正しなければならぬ、あるいは議論になつておる問題点、これを改正の方向にしようといふ、こういう問題点についてはどういふ点が論議されておりますか。

○政府委員(中村大造君) 全般的な改正といふことになりませうと、これは全体の法体系といふ点からいろいろ検討をしなければならぬわけでございます。まして、そうではなかつて、個々のたとへば規定についてこういう条項を入れた方がいいとか、そういう個々の問題点といふのはあるいはございませうけれども、全般的な考へはやはり見直しといふことになりませうと、もう少し現状の推移といふものを把握いたしましたして総合的に検討をしなければならぬのではないかと、したがつて、いま全面的な見直しといふ前提でどこがどう問題であるとかといふ問題意識をこゝで具体的に申し上げるといふところまでは至つていないわけでございます。まして、むしろそういう点は今後どういふ機関でこれを検討するかといふ問題でございますけれども、私どもとしては、大臣申し上げましたやうに、この改正法案が成立いたしましたならば直ちにそういう問題についても具体的な検討を進めてまいりたいと思つておる次第でございます。

○三木忠雄君 二、三の問題点を申し上げてみましても、たとえば航空機を整備改造したときの問題であるとか、あるいは燃料の積載基準がいま

でプロペラ機に対するような問題があるんですね。これはICAOの問題から考えてみてもちよつとまずいんじゃないかという、時代おくれじゃないかというような技術上の問題、あるいは国際運輸の問題等についてもやはり国際基準に合致しないような問題点が法律の中にあるのじゃないかと思うのです。こういう点はやはり見直さないと、ちよつと日本の航空法が国際基準というか、そういう問題、国際運輸の場合等においても非常にまずいんじゃないかという点が考えられるわけですね。相当前時代のプロペラ機のとさから航空法になっているような点があるのじゃないかと思うのです。そういうところはやはり素直に早く改正するなり、やはり国際運輸にこの基準が適用されるような方向に持っていかなければならないんじゃないかと思つておきます。この点についてはいかがですか。

○政府委員(中村大造君) 先生先ほどおっしゃいましたような整備の規程等につきまして、これを法律の中で具体的に規定する方がいいのではないかと、いろいろ問題点も確かにございます。ただ、これにつきましては、いわゆる現実の姿といたしましては、これを省令に基づきますいわゆる整備規程というふうなものを認可する際に、われわれの考へておりますものをその場で実現させるという方途も講じておるわけでございます。したがって、その他一般的にICAOの基準といいますが、考へ方というものは一応準拠はいたしておられます。また諸外国の立法例というのを見た場合におきましても、現在の航空法の規定というものが非常に時代おくれとか、あるいは改正しなければならぬというふうな点があるということではございません。ただ御指摘のように、いわゆる実態というものは非常に動いておるわけでございます。したがって新しい実態に即応して、やはりよりよい法規制の仕方というものは探究しなければならぬので、その観点から先生御指摘のようにできるだけ具体的な検討を早急にやっつけていきたいと思つております。

○三木忠雄君 私はきょうはその問題を詰めるつもりありませんけれども、航空法の一部改正は大がかりなもので、大分おくれたわけですね。これが通つてやれやれと、次の航空法の改正は全然見直さないとすると、やはり相当進んでおられる航空の実態の中から、やはりちよつとおくれくるような、私は素人ながら考えるわけですね。この点について、やはり根本的な法改正とまではいかななくても、時代におくれているような問題点については、修理の問題一つ考えてみても、整備一つの問題を考えてみても、やはりジェットになって大型化しているわけですね、一人の能力でやれる練習機時代のような考へ方ではないわけですね。こういう点を私は改めた方がいいんじゃないかという点を強く指摘しておきたいわけですね。

それで次に、第二次空港整備計画の問題で、二回つておきたいのですけれども、第二次空港五年計画は四十六年から開始されたわけでありまして、けれども、本年の予算が具体的に消化をされたとして、大体進捗率はどの程度になるのか、大体こととして終わる予定になっておりますが、その見通しについて。

○政府委員(中村大造君) 五十年年度終りました、大体予想される進捗率は全体で七八%ぐらいになろうと思つておられます。

○三木忠雄君 具体的に七八%と、こういう数字でありますけれども、たとえば新国際空港あるいは一種空港、二種空港、あるいは騒音の問題、こういう点についての具体的な進捗率ですね、各種別の進捗率はどの程度になっておられますか。

○政府委員(中村大造君) いわゆる新設の国際空港、これは成田の二期工事、それから羽田等でございますけれども、こういうものが約六〇%の進捗率でございます。それから一般空港が六五%、航空保安施設が九四%、騒音対策が三五%ということ、トータルいたしまして、平均して約七八%ということでございます。

○三木忠雄君 全体で予算的には七八%と、こ

うふうふうになっておりますけれども、実質上は五年次を累計した場合に、物価の上昇と比べてみますと、大体その着手してから半分ぐらいの達成率じゃないですか、累計にしてどうですか。具体的に予算の消化と、それから工事の進捗率からいって場合には七八%には平均していかないのじゃないか、この点について。

○政府委員(中村大造君) これは、いわゆる金額的に見た場合の進捗率でございますので、御指摘のように物価の上昇等もございまして、したがって実際に工事の進捗率でできたかという点になりまして、確かに七八%という数字よりは下回つておるといふことがございまして。

○三木忠雄君 それは何が原因したかということですね。確かに物価の上昇もあるでしょうけれども、全体の予算面から言つても七八%。これは財源が足りなかつたのですか、それともやはりやれなかつた問題点が何に起因しているのか、この点について。

○政府委員(中村大造君) 財源が足りなかつたということよりも、むしろやはり工事自体がいろいろの事情で所期の計画どおり進まなかつた、こういうことが大きなファクターにならうかと思つておられます。

○三木忠雄君 後でいろいろ議論したいと思つておられますけれども、やはり工事が進捗しなかつた、ここには第二次空港整備計画の空港建設という問題についての四十六年時点に立つての基本的な考へ方に、やはり空港建設という問題に主力を置いて、騒音とか環境対策という問題に手が打たれなかつた。これが目的が達成できなかったというか、この予算面で七八%、実質上五〇%以下になつておられるのは、こういう問題が起因しているのではないかと、この点を私は考へるわけですが、この点についていかがですか。

○政府委員(中村大造君) 先生御指摘のように騒音対策につきまします限りにおきましては、確かに当初考へました予定の数量というものがその後のいわゆる騒音問題の非常に大きな問題になりました

結果、二三四%というふうな大きな倍率になつたわけでございます。この点については、当初の予想と大いに相違を来したということにはございませぬ。しかしながら、そのために一般の空港あるいは国際空港の建設が非常にしわ寄せがそちらへいって、そうして建設がおくれたということには必ずしも言えないのではないかと、この点についておるわけでございます。

○三木忠雄君 まあ国際空港の問題にはいろいろ問題点があつたにしましても、やはり環境対策が二倍半あるいは三倍近く出さなければならなかつた。やはりそういう新しい国際空港を含めて、そういう環境問題あるいは地域住民——その空港拡張等にまつわるいろいろな問題点に対する運輸省の考へ方の甘さがあつたのではないかと、この点を私は指摘したいわけですね。

したがって第二次空港整備計画、進捗率実質約五〇%、こういう問題は空港整備五カ年計画の特別会計を見た場合、余りにも最初の計画と実質が違つてないという、こういう問題は、いろいろ特別な会計もあるでしょうけれども、港湾にしろいろいろな整備五カ年計画があるけれども、最初の計画と今日ではずいぶん違つてきた方向にこの空港整備計画が進みつつあるという点ですね。それはやはり空港整備五カ年計画の当初に予想してはなかつた問題が出てきたというのか、あるいは予想しておつたけれども、実際上そういうことに手がつかなかつたのか、こういう点について航空局としてどう考へておるかです。

○政府委員(中村大造君) やはり当初ある程度予想しておりました事態というものがこの五カ年計画発足の後、予想以上にそれがたまたま深刻な問題になるという事態があつたことは確かでございます。私どももいたしましては、第二次五カ年計画の進捗の状況というものは、私は冷静にこれを分析いたしました。むしろ五十一以降の新しい今後の計画というものにこの第二次五カ年計画の教訓を生かして、その達成を図り得るような計画の内容にいたしてまいりたいと思つておられます。

○三木忠雄君 ちよつと具体的に私も異論があるのですけれどもね。たとえばこの間財源の問題で参考人からこういう問題が提起されましたけれどもね。第二次空港整備五カ年計画で旅客の負担が二千八百億円、その大体五百八十億が超過負担に上っているというふうなことを陳述、井戸参考人だったですかね、こういうことを述べられておりましたけれども、空港整備以外に使われたような陳述が行われておつたんですね。こういう問題について、旅客から取り過ぎではないか、こういうふうな井戸参考人の陳述に対して当局はどう考えておられますか。

○政府委員(中村大造君) 前回、井戸参考人が述べられましたあの金額というものがどこから出たものであるか、実はわれわれとしてはつまびらかにしないわけでございます。私ども想像いたしました、たとえば特別会計の重要な財源になっております燃料税あるいは空港使用料、こういうものは当初の見込み予算額というものと、当該年度の実際のいわゆる収入額といふものと、これは相違していただくわけでございます。そういうふうな場合に、たとえば燃料税でございますと、それは翌々年度ですべてそれを清算して、その超過分は特別会計に繰り入れるということでございます。

それから空港使用料の場合も、いわゆる超過収入がありまして、それを翌年度に繰り越して、翌年度の収入にすると、こういうことになっておられますので、トータル的に見れば、これは一年か二年ずれませうけれども、特別会計に入る仕組みに全部なっておりますわけでございます。それを当該年度だけで最初の手定と超過した分だけを、差を五年分足していきますと、あるいはそういう数字になるのではないかと、それを井戸さんがおっしゃったのではないかと、いふふうな気もいたします。この点よくわかりませうけれども、私どもが観測いたします限りにおきましては、いわゆる航空会社から特別会計に入るべき金が特別会計以外のところへ五百数十億流れておると、こういう事実は全くないというふうに申し上げていいか

と思ひます。

○三木忠雄君 まあこれが今後の特別着陸料の問題といろいろ絡んでくると私は思つておつた。航空会社からいままで取つておつた問題、これから八月ですか九月ですか、これは運輸大臣に伺つておきたいんでございます。それから騒音対策の一環として特別着陸料を取るといふ、こういうふうな問題が航空財政小委員会を報告をされておりますけれども、まあ聞くところによると、一人六百円、ジェットに乗つた者に対して一人六百円といふ話が報道されておりますけれども、この特別着陸料について運輸大臣はどういうふうな見解をお持ち、どういふふうに進められようとしておられるか、この点ひとつ。

○国務大臣(木村睦男君) 航空の問題で一番われわれが頭を痛めておりますのは、やはり公害問題でございます。その中で騒音問題が航空機と与える害が一番多いわけでございます。そこで、騒音に対するいろいろな整備をやり出す場合に、やはり航空機を利用していただいております受益者の方にとり、これが一つの筋道としては總当な行き方ではないかというところで、これを着陸料という形でいただくという考えでございます。まあ大体この考え方については全般的に、これが結局航空旅客にはね返つて、航空運賃の負担がふえるではないかというふうな御議論、いろいろございませうけれども、筋道としてはやはり航空の騒音防止のために騒音の原因者であるところの航空会社の方で負担してもらつて、第一次的には負担してもらつて、現在そういう構想を持っておられるわけでございます。

○三木忠雄君 そつすると、この八月ごろからやるといふ問題も航空会社が負担するといふ、こういう形に運輸省内では検討しているわけですか。○政府委員(中村大造君) ただいま大臣から御説明申し上げましたように、特別着陸料といふか、こ

ういふものを勘案して定めました料率で航空会社から徴収するといふ、これをこの夏ごろ——八月か九月ごろから実施したいといふこととございませう。それを旅客にどのように転嫁するか、こ

ういふこととございませうが、いま考えております方法といつたしましては、これは航空会社のコスト増高要素の一部になるわけでございませう。厳密に言えばこれはやはり運賃の一部といふことであると思ひますけれども、現在考えております方法といつたしましてはこれを特別料金といふか、こ

うで旅客から徴収するといふことをいたしたいといふその線で現在検討を進めておるところでございます。○三木忠雄君 そつしますと、運輸省は航空会社から取る、航空会社は旅客から取るという形で全部航空会社に押しつけるという形です、運輸省は、具体的には、法の筋道から言つて特別着陸料、あるいは一人一人取るというふうな形はちよつとおかしいじゃないかといふいろいろな議論がある。それをそれぞれいろいろ考えたあげくやはり航空会社が特別着陸料として取る、しかし航空会社は自分のところで負担できないから乗客に対して頭数一人幾らで取る、こ

はジェット機を利用するお客からだけジェット特別料金といふふうな料金を設定いたしましたして徴収するようになつたといふふうなことを考えておられます。

○三木忠雄君 そつすると、それは八月あるいは九月ごろからジェットに乗る旅客に対して片道に對して幾らと、こ

ういふ形に旅客に負担になつてくると、こ

ういふ形に旅客に負担になつてくると、こ

る環境整備、こういうものをこの空港建設の中でどのように生かしていくかということがやはり第三次五カ年計画で一番大きな課題にならうと思ひます。要はこの騒音対策を推進いたしまして、空港とそれからその周辺との環境の調和ということに空港整備の第一の主眼をいたしてまいりたい。

それからもう一つは、これはやはり航空の安全ということを確認するために航空保安施設というものをさらに整備を促進しなければならぬと思つております。これは今回の航空法の改正によるルールの確立とやらはなるわけでございます。五カ年計画の中で大きな柱になるであろう、こういうことに重点を置いてこの新しい長期計画というものを現在作業を進めておる段階でございます。

○三木忠雄君　そこでひとつ突つ込んで伺つておきたいのは、第三種空港ですね、いまY S 11が飛んでる空港ですね、主にこのY S 11対策は運輸省当局としてどういふふうに将来扱つていこうとしてゐるのか、恐らくY S 11の製造はもうストップしてしまつておる。それから飛行年数といふんですか、大体十五年がタイムリミットじゃないかと言われているわけですね、大体十年あるいは十一、二年飛んでゐるのじゃないかと思つておる。そうしますと、このY S 11にかわる代替機、こういう問題に対して運輸省としてどういふふうにかつてゐるのか、この点について伺ひたい。

○政府委員(中村大造君)　このY S 11の将来がどうなるかということがやはり非常に大きな問題でございます。で、Y S 11の物理的な耐用年数ということになりますと、これは十年あるいは十何年ということになります。現状から見ますと非常に生産性が低いということでございます。相当利用率の高いY S 路線におきましても採算をとるといふことは非常にむずかしいわけでございます。この傾向は今後さらに増大するのではなからうかというふうに思ひます。したがつて将来のそういうことも勘案いたしま

す、現在約六十七機程度ございますY S 11というものは、今後五年後には半数ぐらいになるのではなからうかというふうに考へておるわけでございます。そういうわけでございますので、当然このY S 11にかわるべき新しい航空機の出現がわれわれとしては待望されるわけでございますけれども、その場合にはいゝゆる滑走距離が比較的短くて、しかも一機当たりの収容人員がY S よりも相当大きい、そのような航空機に期待するわけでございます。当然そういうものはジェット機以外には見出すことはできないわけでございます。したがつて第三次五カ年計画の中におきましても、やはり将来第三種空港も含めまして、どのような形でこのジェット化計画を進めていくかということ

がY S 後継機の問題、それからいゝゆる航空会社の今後の運営の問題、いろいろ含めまして大きな課題にならうかということでございます。

○三木忠雄君　私たちがこのY S 11に地方へ行くとき乗るんですけれども、この間六月九日ですか耐空性改善通報というのを局長名で出してありますね。Y S 11をやはり修理しなければいけないということなんですか、これは、大分古くなつてきたので相当でこ入れして、滞空時間等の問題があるたのでこのことを航空局長は感ぜられてこの耐空検査をされたのかどうか、この意図されたところはどうかということ、この耐空性改善通報という問題を出されたのか、この点について。

○政府委員(宮川晋君)　お答え申し上げます。ただいま先生のおっしゃつた耐空改善通報、Y S についての直接のきっかけは、過日大阪国際空港におきます東重国内航空の異常ランディングに伴う事故でございます。あれは結果はまだ事故も、しかし私たちが検査官及び空港当局並びにT D A 当局の調べたところによりますと、一連のオイルポンプのドレン関係におけるパイプのジョイントがクランプ、押さえ金具の破損によつて低圧パイプのジョイントが緩んでゐるという事態でございます。このようなことは異常振動

によつて大体起こるわけでございますので、さしあたりY S すべての機械の型式について、従来の各航空会社が整備規程によつて決めております点検時間、そのときにきちんとしておれば大体確認されるのですけれども、それをさらに半分に縮めて確認するように耐空改善通報を出したということでございます。

○三木忠雄君　後で航空会社の経営の問題と路線の問題を伺ひたいんですが、その一つの参考に、このY S 11は大体どのくらい乗れば採算点になるのか、何か八五%も乗つてゐる大阪―高松、ああいう航路でも赤字だと、こういう計算が出てゐるわけですね、Y S 11は一体何名乗れば採算点なのか、この点について。

○政府委員(中村大造君)　このいゝゆる採算分岐点というものは、やはりその航路の距離、それからもちろん運賃でございますけれども、こういうもので非常に影響されるわけでございます。それで現実にはこのY S 路線について見ますと、先生御指摘のように八五%程度のいゝゆる利用率がございまして採算的には赤字になる、こういう路線がやはり非常に多いのではないかと、いふふうに思つております。

○三木忠雄君　そうしますと、これからローカル空港、特に第三種空港等についてはY S 11はこの次の五カ年計画等で相当考へなければならぬ、しかし、さりとていま運輸省として、このY S 11にかわるものはジェット化というものは、推進しようとしてゐるのはジェット化じゃないかと思つておる。こうなりますとなかなか空港はできない、恐らくこのままいってジレンマに陥つていきました。ローカル空港は定期便が来ない空港になつてしまふのではないかと、いふ心配があるのですが、これに対する運輸当局の考へ方はいかにござるか。

るものについてはジェット化を進める、それからどういふ路線についてはY S 路線として残さなければならぬという具体的な検討をいたしまして、やはりY S 路線のみで、それだけで単独に採算をとるといふことは、これはもう非常にむずかしいと思ひます。ただ全体の経営規模の中でどのような路線配分をいたしますか、全体として取支を償うようにするためにどのような方策が必要か、こういうことではなからうかと思つてゐるわけでございます。

○三木忠雄君　これは、いまの採算、取支の問題は後で航空企業の採算の問題でちよつと伺ひますけれども、それよりもっと大事な問題は、やはりローカル空港ですね。第三種空港対策をどうやるかということが私は大きな問題じゃないかと思つてゐます。Y S 11がたとへば五年間しかもちたない、いま飛んでゐるのが、その代替機は決まらぬと、飛行機を持つてくるのだらう。さりとて滑走路の延長とか、いろいろ住民との問題、苦しみむようないろいろの問題点があるわけですね。そういう点を考へますと、やはりこれからの第三次計画の中で第三種空港対策をどうするかということが一番私は大きな問題ではないかと思つてゐる。この点についての明確な考へ方というものが運輸当局にない、ように私は思つておるけれども、もう一度伺ひたい。

○政府委員(中村大造君)　全く御指摘のように、今度の第三次の五カ年計画の中では、現在進めておられます第三種空港の整備と並行いたしまして、やはり第三種空港というものをどのようになつていこうかと思ひます。で、その場合に、その第三種空港の中で、やはり需要の動向あるいは立地条件等から見てジェット化を進めなければならぬ空港はもちろんございまして、あるいは、いゝゆる離島に存在する第三種空港も相当あるわけでございます。これはこれでまたいゝゆる離島対策とし

て今後どのような対策を講ずべきかという問題もございまして、そういう点を総合的に勘案して進めたい必要があると思っております。

○三木忠雄君 それで総合的に考えるにしまして、国の補助の問題等も、第三種空港は用地取得費はゼロでしょう、いまの場合は、こういう予算的な問題等についてもやはり配分を考慮のすか。いまのままでいって、この地方財政がこんなに逼迫している中で、果たして、それ用地取得費だ、やれ何だ、環境対策費だといって、いろいろなことを地方財政に押しつけても、私はできないと思っております。それでやれやれとなると、地元住民とのいろいろなトラブルが起ってくる。あるいは理解をさせることができないといういろいろな問題点が出てくるのじゃないかと思っております。

この点について、やはり第三種空港整備五カ年計画の中で、第三種空港に対してはどうするかという点を国の補助等も含めて検討し直さなければならぬ。せめて第二種空港並みに扱うことができるかどうか。そういう点も考えあわせなければ、恐らくいまの状態では第三種空港をそのままにすれば、定期便の通らない第三種空港になってしまうのじゃないかということをお私に心配するのですが、この点について伺いたい。

○政府委員(中村大造君) やはり空港に一種、二種、三種という区別があるわけでございまして、この区別はそれなりに意義があるものだと思います。したがって二種と三種、いわゆる三種を二種並みにすることは、いわば二種と三種の区別をほとんどなくしてしまうということにあるは通ずるふうにもとれるわけでございまして、まあそういう問題まで問題を発展させるといことは現在の段階では問題があると思っております。ただ、この二種と三種のいわゆる格差と、それから現実の実態とのいわゆる不均衡、こういうものをどのようには正していくかということ、やはり今年度の五カ年計画で大きなわれわれの検討課題でございまして、この点も第三次五

カ年計画の検討の中で詰めてまいりたいというふうな思っております。

○三木忠雄君 運輸大臣にこの問題に関して最後に伺っておきたいんですけれども、第三種空港の問題等も含めて、あるいはYSの輸送対策上の問題等も含めて、この第三種空港整備計画を、確かにいろいろな問題点がある航空行政の中で何を目玉にして実際にこの第三次の航空整備計画をつくらうと考えているのか、これを大臣に伺っておきたい。

○国務大臣(木村睦男君) 第二次の整備計画が、達成率、金額で八割ぐらい、実質にはまあ航空局長は五割ぐらいと、こう言っておりますけれども、そういうことで一応終了したわけでございまして、そこで第三次の五カ年計画をどうやっていくかということ、実はいま三木委員が問題にされておるとおりの問題が一番悩みの種であるわけでございまして。実は私も、大臣になります前に、郷里にも第三種空港を持っておりまして、いろいろ研究もいたしておったんですが、当時から一種、二種、三種という区別、これは空港の建設並びに管理等の財政あるいは資金額の負担区分から出ておるわけでございまして、そういうやり方を今後ともそのまま続けることが果たしていいかどうかという問題についても、私は若干疑問を持っております。しかし現状はそういうことでございまして、同時にYS問題と絡みまして、こういった第三種空港というものの滑走路はすべてプロペラのみで着陸可能な空港でございまして、これをジェット化するということになりますと相当な費用がかかる。したがって今後第三種空港を空港として十分その使命を達成できるようにするためにはYSというプロペラ機ではいけない。やはり何としてもジェット化しなければ飛行時間の短縮にもならない。ここに一つ問題があるわけでございまして。

もう一つは、飛行機とや競争関係になっておりますところの新幹線の今後の建設計画、これが最近では、日本経済が下降線をたどっております。現状から、予定どおりの建設は私は進みかねる、かなり延びてくる。これとの兼ね合いもあるわけだ。ございまして、したがって全国にありませぬ多数の第三種空港というものを、今後どういうふうにしてその機能を十分果たし得るようになり、またその地域の利用者の利便に役立つようにするかという問題は非常に大きな問題でございまして。

そこで、それらの問題を含めて、これから第三次の空港整備五カ年計画を立てなければならぬので、その第三次の空港五カ年計画の中で第三種空港をいかに扱うかという問題は全く大変な検討を要する問題でございまして、実は率直に申し上げまして、今日の段階でこれに対する確たる成案は持っておりません。これから大いに研究もいたし、あるいはこういう国会の席で皆さんの御意見も聞きまして、あるいは他の専門家の御意見も聞いて、今後長期計画の中で第三種空港をどうするかということの成案を見出してまいりたいと思っております。いま模索の状況であるということ、はつきり遺憾ながら申し上げざるを得ないのでございまして、いろいろ皆さんの御意見もこういう機会に、非常に参考になりますのでよくお聞きしまして第三次の空港整備計画を進めてまいりたいと、かように考えております。

○三木忠雄君 確かに第三次空港整備五カ年計画というのは第二種の延長であつてはならないといふことはもう当然おわかりのことだと思っておりますけれども、特に環境問題あるいは地域住民との問題、やはりお互いに理解をしながら、この地域の発展をどうするかということをお考えながら、この三次計画を慎重な、またよく練り合つた、やはり国民合意の上で第三種空港の手が入るといふ形に私はしてもらいたいと思つてございまして。何か宮崎空港のような、強行的に何でもかんでもやらなきやいなというふうな形になってくると、やはり大きなトラブルになる。お互いに意見が真つ二つに分かれてしまつたというふうな、こういう姿で空港建設が行われるということは、私は非常に残念なことだと思つてございまして。そういう点はやはり時間を

かけ、あるいはお互いに話し合い、そしてやつていけば、その地域の発展を考えれば、もう何でもかんでもむちゃくちゃにやればいいという問題では私はないと思つてございまして。こういう点をよく私は考慮しながら、第三次空港整備五カ年計画というものを、しっかりと練つたものをつくり上げてもらいたいと思つてございまして。

それから、それと関連して航空政策、特に企業の収支の問題ですね、四十九年度の定期航空会社、特に近距離航空なんかは相当な赤字を出してきておるわけですね。この四十九年度の定期航空会社の収支決算はどういうふうな状況になっておりますか。

○政府委員(中村大造君) 四十九年度の収支状況は、経常損益で申し上げますと、日航が二百六十六億の赤字、全日空が十三億の黒字、東亜国内が二億の赤字、南西航空が三億の赤字、近距離航空が三億の赤字と、こういうふうな状況でございまして。

○三木忠雄君 この赤字の問題ですね、これは累計すると相当なものになってくると思つてございまして、この収支決算赤字の原因というものは、主にどこに原因があると、こうお考えですか。

○政府委員(中村大造君) やはり第一に、収入面では需要の伸びというものが非常に鈍化したと、したがって予定収入というものが確保できなかったということもございまして、それに引きかえまして経費の方は、燃料費のアップ、その他経費の値上がりということ、したがって、四十九年度のような収支になったと、こういうことだと思つてございまして。

○三木忠雄君 まあ確かに需要の落ち込みとか燃料の問題も一つの要素だと思つてございまして。しかし先ほど私が指摘したように、YS11で八五%の乗車効率があつても赤字を続けなきやならないという問題については、幹線輸送とローカル輸送との問題が、大きな路線問題がやはり起因しているんじゃないかということをお私に指摘せざるを得ないわけですね。近距離航空にしても、南西航空、こ

これはもう離島航路ですよ。これは当然、これから論議しなきゃならないでしょうけれども、たとえば東亜国内にしても全日空にしてもY.S.の飛んでいるところは大きな赤字を背負っていると思うんですね。しかし、まあ幹線で相当な収入を得ているために、全日空は十三億ですかの黒を出している。こういう問題を考えますと、いまの路線が果たして妥当であるかどうかということを考えますと、四十五年の閣議了解等もありませんけれども、やはりこういう点は見直さなければいけません。たまたま地方ローカル線を持っているところは、いまも赤字解消というものは、これはY.S.11、あるいは地方ローカル線を持っているところは、いまも赤字解消というものを統括するんじやないかと、こう考えざるを得ないわけですね、この点についていかがですか。

○政府委員(中村大造君) 確に現在のこのローカル路線、Y.S.による特にローカル路線というものが経営を非常に圧迫しておるといことは先生御指摘のとおりでございます。ただ、それを解消するためにいわけのようにならなければいけません。これは、先ほど来申し上げましたような、将来やはりこのY.S.路線というものをどのようにジェット化するかと、そういうふうな——ということ、そのY.S.路線の中にも相当利用度の高い路線が多いわけでございます。したがって路線そのものは非常に重要な意味で重要な路線、したがってこのジェット化するということが一つの方法かと存じます。

そのほかに、先生御指摘のようになこの路線の再配分ですか、そういう問題、確かにあるかと思いませんけれども、しかしながら、これは現在のほかの会社の運営いたしております路線に、単純にいわばダブルトラックをすることが、直ちにそこで増収になるかどうかというところは、これは一概には言えないわけでございます。やはりその両端における集客能力とか、あるいは発着の時刻とか、その他いろいろな複雑な要素がございまして、したがってこの路線の再配分というものは、これはなかなか絵にかいたようにはすぐ増収には結び

つかないということがあると思えます。ただこういう問題も、今後の経営を健全化する上におきましては大きな要素の一つであることは確かでございますので、今後成田空港の早期開港その他いろいろな諸施策と並行いたしまして検討を進めてまいりたいと思っております。

○三木忠雄君 これは具体的におたくの方から資料をもらったのでちよつと見ましたのですが、この路線の問題、端的に一つ考えてみても、羽田の発着回数の制限がある。これは確かに制限の問題があつてそれ以上飛べないわけですね。しかしながら、たとえばこの日本航空にしても全日空にしても、いままでDC8という飛行機からジャンボにかわつたと、便数は変つてないわけですね。したがつてこの乗降比率を調べるといふと、やはりほとんど落ちてくるわけですね。こういう点、たとえば全日空の東京—名古屋なんて三〇%しか乗つてないわけですね。これは新幹線の問題を考えてみればいろいろの問題があるわけですね。こういうところの発着回数の問題、いろいろ検討されれば、もつと必要などころに路線を新たに、いま二便のところを三便に持つていくとか、あるいは四便に持つていくとかいう形をすれば、やはり路線の問題あるいは経営の問題等もつと合理的になるのじやないかという気が私はするわけですね。これは既得権益というか、この路線の問題はなかなかむずかしいもので、いろいろいままでジャンボにかわつても、乗降比率が減つても、その路線は続けられていくということ、見直しが行われてないという点、こういう点はやはり考えなきゃならないのじやないかと思つておられますか。

○政府委員(中村大造君) その点につきまして、たとえば大阪—福岡というふうな路線、これは現実には新幹線が開通いたしました非常に利用率は落ちていく。こういう実態があるわけでございます。そういうところでは現実には日航、全日空ともに減便をいたしまして、そしてこれを他に振り向けるということもいたしておるわけでございます。

また、この春東亜国内航空を幹線に乗り入れさせましたときも、当時のいわゆる日航、全日空の幹線輸送の便数を削減いたしました振り向けるといふことをいたしたわけでございます。したがつて具体的にその都度必要な調整というものは講じてきておるわけでございます。ただ非常にドラスタチックなかつたのでひっくり返してしまつた、こういうことはなかなかできかねます。また、そうすることが果たして効果的かどうかということもございまして、できる限り先生御指摘のようになことを十分考えまして、できることからやつておるといふのが現状でございます。

○三木忠雄君 できることからやつてる割りによな話が聞こえてくるわけですね。ですから、もつと私は、なせ心配かというところ、地方ローカル線ばかり持っているところはやはり赤字が続いてくる。先般の航空運賃の値上げのときにも私指摘したわけですね。その一番赤字になった、たとえば東亜国内航空をレールにして運賃値上げをする。全日空や日本航空というものはそれ以上いいわけですね。収益上がなくてくれればいろいろな形でダンピングの問題が騒がれてくる。こうなつてくると、企業の体質の弱いところはますます弱いという形になつてきて、それを基準に運賃の値上げをしなればならぬというふうな、こういう悪循環を絶えず繰り返してこの運賃値上げにつながつてくるという問題なんです。私は路線を見直したり、あるいはそういう航空行政をもう少ししっかりかりこいうところを監督していかなければならぬんじゃないかと思つておられますか。こういう三〇%が飛んでない、いつまでもそこに執着しているというよな問題も、いろいろ議論はあると思つておられるけれども、やはりこういう、まあこれ細かく見れば切りがない問題ですけれども、そういう相当乗降比率が減つていようなどは路線の検討をしなればならぬのじやないかと思つておられますか。そうしてやはり必要なところに路線を向けていかなければならぬのじやないか。いわんや大型化になつたところは、いつまでも同じような形で便数をやっているとではなしに、やはりそういうものを有効に他の適切な方に振り向けていくとか、そういう路線の再配分が行われなければ、また同じように企業体質の弱いところはいつまでもたつても赤字路線を抱えてやつていかなければならぬという問題、イタチごつこじやないかと思つておられますか。

○政府委員(中村大造君) 先生御指摘のような問題は十分ございまして、先ほどから申し上げておられますように、できる限りその時点、時点でわれわれとしてはやり得ることを勇氣をもつてやつていきたいというふうな思つておるわけでございます。路線の再配分という場合も、その企業内での路線の再配分という点ももちろんございまして、それから企業間の再配分という点も当然ございまして、やはりどういふ路線を効率的に運営させるかということについては、私も今後努力をしてまいりたいということでございます。ただ非常にいろいろなむずかしい条件がございまして、なかなか簡単にはできないという点もございまして、それは先ほど申し上げましたように、成田の開港がこれは一つの解決に大きな促進になるといふことは争えないわけでございます。もちろんそれだけではございませぬけれども、そういうふうないろいろな客観条件というものの達成と並行して、私も根本的な解決策を見出し出していきたいと思つておるわけでございます。

○三木忠雄君 それからも一つ、南西航空ですね、こういう離島航路に対する政府の考え方ですね。まあ航空機の購入の助成等は行つておられるけれども、こういう離島航路の今後の運営の問題はどういうふうな考えられているのか。特にY.S.11等を使って南西航空はやつていけるわけでありませぬけれども、まあ赤字はかさむばかり、こういう問題に対して運輸省はどういう対策を、あ

なつたところは、いつまでも同じような形で便数をやっているとではなしに、やはりそういうものを有効に他の適切な方に振り向けていくとか、そういう路線の再配分が行われなければ、また同じように企業体質の弱いところはいつまでもたつても赤字路線を抱えてやつていかなければならぬという問題、イタチごつこじやないかと思つておられますか。

○政府委員(中村大造君) 先生御指摘のような問題は十分ございまして、先ほどから申し上げておられますように、できる限りその時点、時点でわれわれとしてはやり得ることを勇氣をもつてやつていきたいというふうな思つておるわけでございます。路線の再配分という場合も、その企業内での路線の再配分という点ももちろんございまして、それから企業間の再配分という点も当然ございまして、やはりどういふ路線を効率的に運営させるかということについては、私も今後努力をしてまいりたいということでございます。ただ非常にいろいろなむずかしい条件がございまして、なかなか簡単にはできないという点もございまして、それは先ほど申し上げましたように、成田の開港がこれは一つの解決に大きな促進になるといふことは争えないわけでございます。もちろんそれだけではございませぬけれども、そういうふうないろいろな客観条件というものの達成と並行して、私も根本的な解決策を見出し出していきたいと思つておるわけでございます。

○三木忠雄君 それからも一つ、南西航空ですね、こういう離島航路に対する政府の考え方ですね。まあ航空機の購入の助成等は行つておられるけれども、こういう離島航路の今後の運営の問題はどういうふうな考えられているのか。特にY.S.11等を使って南西航空はやつていけるわけでありませぬけれども、まあ赤字はかさむばかり、こういう問題に対して運輸省はどういう対策を、あ

るいはどういふ助成策を講じてこの南西航空をい
ままでと同じよな体制で安全な運輸管理がで
きるよな体制にしていくのか。この問題をどう運
輸省は考へるか、これについてお伺ひいたし
ます。
○政府委員(中村大造君) 南西航空につきま

は、沖縄におきますいわゆるきわめて重要な島民
の足としての機能を果たして置くというところで
ございませう。したがいまして、いわゆる輸送需要の
伸びという点からのみ考へますと、四十九年度に
つきまして、他の路線に比べますとある程度伸
びを示しておると、こういうことでございませう。

たがって私もいとしましては、南西航空だけ
ではございませぬ、いわゆる離島地輸送とい
うものが非常に経営的に苦しいといふことは、こ
れはもう実態でございまして、これに対してのよ
うなわれわれとしては方策を講ずべきか、要は安
全な運輸を確保させるといふことでございま
して、そのためにどのよな方策を講ずべきか、こ
れはいろいろなやはり方策を考へなければいけ
ないわけにございませう。これもまあ本年度の大
きな課題かと存じておりまして、目下検討をいた
しておる段階でございませう。

○三木忠雄君 これとあわせて、日本近距離航空
ですか、これの問題、やはり認可がちょっと無理
だったのじやないかというよなことを一部さ
やかされてるわけですね。これの赤字等も含めて、
こういう離島あるいは地方を持ったこういう航空
会社、南西航空等も含めて非常な負担になってき
ているのではないかと思ふのです。下手をすれば
安全の問題まで絡んでくるのではないかとい
う、赤字赤字で火の車になってくれば安全問題は
手抜かれになるのではないかという点も出てこ
ないとも限らないわけですね。こういう近距離航空
また先ほどの南西航空、こういう問題について、
私はどう運輸省がこの問題を取り扱っていったら

いいか、航空再編成をするのか、再々編成をする
のか、そこらの問題を煮詰めて、この離島航路
等を含めた問題を検討しなければならぬのでは
ないかと思ふのですけれども、この点について意
見を伺ひたいと思ひます。

○政府委員(中村大造君) いわゆる再編成とい
ふよな問題はさておきまして、やはりこの離島周
辺輸送といふものをどのように確保させるかとい
うことは、先ほど申し上げましたよな、本年度
の非常に大きな問題でございませう。これはい
ろいろな方策を総合的に立てませぬといふこと
いうよな方策を考へておるわけで、現在慎重に検討
いたしておるわけでございまして、しかし、この問
題は非常に緊急性を帯びてきておると思ひます
ので、一日も早く成案を得てまいりたいと思つて
おるわけでございませう。

○三木忠雄君 これは私は緊急の問題だと本当に
思つておるよな。だから、こういう問題は次の予算
で何か考へるのですか。それとも、成案を見るよ
うにけれども、実際じり貧ですつとやつていくよ
うな形でつていくのか、具体的に何かでこ入れ
をする方策を運輸省はお持ちなんでしょうか。
○政府委員(中村大造君) 具体的にどのよな方
策をとるか、こういうことでございませう。それ
も、これは来年度の予算といふことも含めまして、
もろろんそれだけではないじやないかというよ
うな気がいたしませう。で、そういう点をやはり総合
的に対策を早急に講じてみたいと思つておるわけ
でございませう。

○三木忠雄君 では最後に質問したいと思つて
すけれども、運輸大臣、先ほどの航空路線の問題
あるいはこういう離島航路の問題、四十七年の
航空再編成の基本方針と大分状況が変わつてきて
おると思ふのです、これ等も含めて、やはり運
輸大臣が航空政策の中で特にこの離島航路等を含
めた問題をどう取り扱つていくかということだ
すけれども、大臣の所信を伺つておきたいと思ひ
ます。

○国務大臣(木村睦男君) ただいま三木委員が御
指摘になりました数々の問題でございませうが、ま
さに一番痛め痛めたる問題でございませう。
まず第一に申し上げたいことは、いま日本の経
済の落ち込みが一番ひどいときでございませう。
で、その影響を受けて国内の航空事業も軒並
みに乗車効率も落ちておりまして、経営も非常に
悪くなつてきております。先ほど来、全日空は四
十九年度は赤字を出してつたといふお話でござ
いませう、まさに経理上は赤字でございませう。こ
れども、あそこも機材を売却したりしてやつとこ
黒字を出してつておるというよなことでございま
す。この状況のもとで、非常に各航空会社が呻吟
をいたしておるわけにございませう。

そこで先ほど御指摘になりましたよな、YS
で乗車効率も非常に低いところを續けてやつて
いるのよなところかと思ふといふよな話もございま
した。この経営の改善のための増資を図るとい
うことは、航空行政を預かる運輸省といはしまし
ても、もちろん非常に關心を持ってつておるよな
以上はそれぞれがみんな企業でございませう。こ
れから、一番それはその会社の命運に關すること
ですから、非常に真剣に考へておるよな。にもか
かわらず乗車効率三〇%のところを依然として
やつておるのよなどうかといふ問題もある
わけにございませう。これは端的に例をとりますと、
たとえば岡山—東京間の航空は、新幹線が通るま
では一日二便ないし三便でございませう。もち
ろんYでございませう。これはもうドル箱であつたわ
けでございませう。ところが新幹線が開通しまし
てから一便に減らしました。その一便が三〇%い
くかいかないで、それはやめたらいいじやないか
といふことになるんだが、たつた残された一便
をやめるといふことは地元が絶対承知しないとい
うよなこともありませう。やむを得ずやつてお
るといふところもほかに例があるわけにございま
して、この点は今後の問題として航空行政の面

からいろいろ考へていかなきゃいけない問題が
あると思ひます。ことにジェット化をして航空時
間を短縮すれば、またとんど新幹線から飛行機
に移つてくるといふよなこともあるわけにござ
いませう。一方においてそれによつた機材の整備もあれば、
一方においてそういう機材の整備も必要である
といふ問題があるわけにございませう。

それから本邦と離島、この必要な離島との交通の
便を確保するといふことは、もちろんわれわれの
非常に大きな任務でございませう。これには、いま
までは船舶交通による離島交通といふことで離島
補助を相当手厚くやつてつておりますが、その離島間
において船もあるが航空もあると、航空は船に比
べると非常に短時間でつて行ける。したがつて、この
航空が離島の交通にとつては非常に重要である、
しかし、これは赤字の路線が多いと、だから政府
はこれに対して何らかの措置を講ずるべきではな
いかという問題にいま迫られておるわけにござい
ませう。

この問題についての考へ方は、日本の全体の交
通事業に対する措置の仕方の基本に触れる問題で
ございませう。離島間の交通といふものの最低限
度を国がめんどうを見ようといふ立場に立つた場合
に、それでは船だけでいいではないか、飛行機は
あそこまでめんどうを見ようといふことは、飛行機は
算に任せておいていいじやないかといふ一つの考
へ方もございませうし、しかし、いまやわれわれの
生活も大分向上してきて、経済的な日常生活と
いうよな考へ方からしまして、短時間の交通の
便を国も援助をして離島間の交通については提供
すべきであるといふ考へ方を強調すれば、そう
いつた離島の空港に対しては、いまは機材の購入
についての補助の程度でございませうが、いわゆる
一般経費についても補助をすべきではないかとい
う議論にもなるわけにございませう。そういうこと
をいろいろいま考へておるよな。来年度の予算
編成の場合にいま一歩を進めまして、従来よな
航空機の購入のときだけの補助といふこと

一步を進めて、離島の海上航路あるいは過疎地帯のバスの補助金、そういうものに近づけて、離島間の航空交通に対する政府の援助の仕方を少し強めていきたいということを現在頭に入れながら研究をいたしておるようなわけでございます。

それから航空事業の再編成の問題でございまして、これもしばしば皆さんから御指摘を受け、また有益な御意見も承っております。四、五年前に一応の航空事業についての基本方針というものは出ておりますけれども、しかし四、五年という今日の歳月は、社会情勢も交通事情も変わるわけでございまして、しかも、いま御指摘のようにたまたま経済もなべ底になっておりますので、経営がよくなる、こういうことを踏まえまして、これからの日本の特に国内の航空事業というものをいかに見直していけばよろしいかという問題に実は直面をいたしておるわけでございます。いろいろ過去の四、五年間あるいは五、六年間の実態を見ますときに、いろいろな私意見も持っております。まあそれらの見解をもとにしながら、将来にわたっての日本国内の航空事業の見直し、再編成とまでは言い切れぬかもしれませんが、見直しの施策は講じなきゃならぬと思っておりますが、ただ、いま一番景気が底をついておるところでございまして、これがいまの予想では、この秋から冬への経済の状況というものがかなり改善されてくるようにわれわれは努力はしておりますが、そのとおりいかどうかわかりませんが、努力をいたしております。その努力に応じて景気というものがもう底をついてだんだん上向きになってくるかどうかというところをもう少し情勢を見た上で、今後の航空事業の全体の見直しとすることをやるのが適当ではないか。

いま直ちにこの状況のもとで基本的な再編成といたしたようなものをおこなうことは、またどうも経済情勢が変わるかも知れぬというときをちょっと避けて、もう少し経済の先行きが見える段階になってから考えていく方がいいのではないか、さ

ように今日では考えておりますが、決してこの航空事業の再編成の見直しというのを考えていないということでは絶対にございませぬ。現在はそういう状況であることを御理解いただきたいと思ひます。

○委員長(宮崎正義君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時十分から再開することとし、休憩いたします。

午後一時十分再開
午後一時十分再開
午後一時十分再開

○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。

休憩前に引き続き質疑を行います。質疑のある方は順次御発言を願います。

○岩間正男君 この前に続いて質疑を続行したいと思ひます。

まずお伺いしたいのは、この改定された日米合意書の問題ですけれども、五月七日の日米合同委員会で航空交通に関する日米合意書が改定されました。その要旨なるものを外務省から当委員会に提出してまいりました。元来、審議を充足するためには合意書全文を提出してもらうのが筋だと私は思っているんです。私は改めてこれを提出することを要請したいと思ひます。そこで本格的な論議は他日に譲ることにして、きょうはこの要旨に関する二、三の問題について質問をしたいと思ひます。

まずお聞きしたいのは、日米合意書が改定された動機、並びに趣旨といひますか、つまりなぜ改定しなければならなかったか、こういう議論についてまずお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(中村大造君) これは昭和二十七年並びに三十四年の合意の規定内容、これが現在におきましては実態にそぐわないというふうな点があるということにかんがみまして、航空交通の安全というものを基調として、現状に適合した内容のものに改定をしたと、こういうことがその動機でございます。

○岩間正男君 それだけじゃないでしょう。最も直接した動機というのは別にはっきりあると思うんですけどね。これはこの前も私は指摘しましたが、あの栗石の事故があった。その後政府は航空交通安全緊急対策要綱というものを発表しました。これによって自衛隊の軍事優先をやめて、民間機の安全確保のためのいろいろな措置が打ち出されたわけですね。そのうち米軍との関係については対策要綱の第七項を見ますと、これは「はつきり一在日米軍機の運航等に関係ある事項については、米側の協力を求めるものとする。」当時、この問題は非常に大きな問題になりました。自衛隊との関係だけでは日本の空を律することはできない。その背後には、さらに膨大な米軍の軍事機構がある。そういう点から、どうしてもこれは米軍との問題で折衝する必要がある。そうして民間機の安全を本当に確保するために努力をする。そのためにこれは第七項というのがある。これはいわばわれわれの主張によって入れられたものですよ。そうして当委員会で何回も、こういう要求でこの合意書が改定される、どうなんだ、こういう追及があったわけでしょう。そうして今度、この前の委員会で改定されました。だから出しますといつて要旨だけを出してきたのです。だから当然第七項、この精神というものをこれは具体化する、そういうものだというふうにしてこれは受け取つていいと思つたのですが、それでよろしいと思ひますか。これは外務省と両方からお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(松本操君) ただいま岩間先生御指摘のとおり、緊急対策要綱の第七項に、「上記の諸措置のうち、在日米軍機の運航等に関係ある事項については、云々」という規定がございまして、したがっており、先ほど局長が御説明申し上げましたとおり、この合意書自体が時代にそぐわなくなつてきておるといふことを踏まえまして、当然改定をするという考え方があつたわけでございまして、さうしてここに七項の趣旨をも十分に体しまして米側

に對してこの改定を申し入れたわけでございまして、

○説明員(山下新太郎君) ただいま松本次長がおっしゃられたとおりでございまして、今回の改定をやりましたのは、まさに航空局長が最初に申し上げましたとおり、二十七年及び三十四年当時の事情と異なる変化したことがまずあるということ、それからまた航空交通の安全の確保、これを基調といたしまして、現状に適合した内容のものにするのと同時に、あわせて安条条約上の要請、それとの調整を図る、こういうことのために新たに米側と運輸省において御協議をされました、その結果改定したものでございまして。

○岩間正男君 いろいろ変わる点もあるからそのこともやるけれども、やっぱり改定の一番中心問題は、特に当時の、あれだけの世論を騒がせた問題でございまして、それが航空安全を本当に確保する、軍事優先をやめて民間機の安全優先を貫くというのが当時の論議の中心課題でございまして、そういうものを達成するためにこれは出されたものだとこのことを確認したいと思ひます。

では、この合意書について具体的にお聞きしたいと思ひます。米軍に「最優先権を与える」というのを、これは三十四年の第二合意付属書にあるわけでありまして、これを「便宜を図る」と改定したのですね。二つは一体どう違ふのか、この内容について説明をしてほしいと思ひます。

○政府委員(松本操君) 先生おっしゃいましたように、三十四年の合意の中には「防空任務に従事する軍用機に対しては交通管制上、最優先権を与えることに同意している。」、こういう文言がございまして、これは各方面からの御指摘を待つまでもなく、「最優先権を与える」という用語に非常に問題があるといふふうなことから、この改定の際における一つの大きな論議の対象であつたわけでございまして、その結果、お手元の抜粋にいらした

応じ、防空任務に従事する航空機に対しては、航空交通管制上の便宜を図る」というふうなこれを改定いたしました。

ただいまの御質問は、「最優権を与える」ということと「便宜を図る」ということは何がしの違いがあるのかということかと存じますが、まず「最優先権を与える」という言葉の持つております意味は、航空交通の安全上やむを得ないという場合を除きまして、明らかに航空交通安全上支障があるという場合は別でございますが、あるいは他の航空機の運航に著しい支障を与えるという場合も除きまして、そうでない場合には第一順位で飛行計画の承認を行ってやる。つまりそれに対して文字どおり優先的な扱いをしてやると、こういうことが趣旨でございます。それに対して「便宜を図る」と申ししておりますのは、他機との航空交通上の安全に支障のないということと十分確認をいたしまして、その上で当該機の任務ということも考えまして適切な措置をとる。何がなんでも第一順位で管制承認を出すということではなくて、その状況に応じ、まず安全を確認し、次に安全を確認した上に立って当該機の任務等を勘案し、そして最も適切な措置をとる、こういう程度の意味であるというふうには私は理解しております。

○岩間正男君 ままこれは文言が変わっているだけではなくて内容も変わっているのだという御説明がありました。これは二、三の問題、付随した問題についてはそういう点が出てくると思うのでありますが、基本的にはどうかということですね。この問題を明らかにするには、今度もいろいろ改定要綱を見ますと、第一項を見ますと、「日本政府は、米政府が地位協定に基づきその使用を認められている飛行場およびその周辺において引続き管制業務を行うことを認める。」とありますが、これは従来と変わりがなく、この点はね。しかし、乗石のとき問題になったのは、やはり米軍機の行動そのものが民間機と異なるような競合状態を起す、またニアミスを引き起こしたりする、そういう

危険についても言われているわけですね。したがってここでは、この点については地位協定によって提供されている米軍のこととよな飛行場、その周辺、こういうところの管制権においては何ら変わりはない、こういうふうな考えでよろしいですか。

○政府委員(松本操君) 先ほど冒頭の先生の御質問にお答えいたしましたように、このATC合意改定の考え方一つといたしまして、現状に適合した内容のものにするということのほかに、あわせて日米安保条約上の要請との整合調整を図る、こういうことが一つの大きな趣旨となっております。したがって、御承知のように現在、安保条約及び地位協定に基づきまして在日米軍に提供されている飛行場があるわけでございます。これらの飛行場につきまして、地位協定六条第一項の規定に基づきこの合意、この合意に基づいてこれらの管制を認めるということとは、これはやむを得ないところではないかと、しかし、それによつて特段の混乱が起るということではないのであつて、それは米政府がこのような管制業務を実務上行うとされている第二項にございまして、それはICAOの基準と同等以上のものであつて、このことによつて安全性を十分に担保してやる、こういうふうな考えでおります。

○岩間正男君 それは後で具体的にお聞きをすればわかることです。特にICAOの基準なんか守られていないかどうかという、これはことに米軍基地において非常に重大な課題を持っているのです。進入管制権の問題なんかでも非常に重大な関係を持っているのです。だから、この一項が生きている限りは、便宜を図るなどと言っても、これは未節のことはそうかも知れぬ。しかし根幹の最も重要なところについては第一項がある限りもほとんどこれは変わらないし、運用の仕方によつては何ら私は変わらない面がそのまま残っている、こういうふうな考えでいる。具体的にお聞きしますけれども、この三つの米軍提供の大きな飛行場、その中では横田、岩国、嘉手納があるわけ

ですが、ここでの航空路管制権は全部日本にむろんテークオーバーされているわけですね。しかし飛行場管制あるいは進入管制、これらについては依然として行われておるんですか。具体的にこの三つの飛行場について説明していただきたい。

○政府委員(松本操君) 沖繩におきます嘉手納、普天間等の米軍に提供された飛行場、これらの飛行場につきましては、彼らが飛行場の上空及びきわめて近い近傍において飛行場管制を行っております。それから嘉手納、普天間及び私どもが運営をしております那覇の空港、この三つの空港がきわめて隣接しておること、さらにその滑走路の方向が相互に交差するような形になっておること、これらのことから、これらの三空港についての進入管制はこれを一元的に行うことが空域の効率的な利用及び安全の確保の点から不可欠であるということ、これらの進入管制は一元的に行うということにいたしましたわけでございますが、ただ沖繩復帰の時点におきまして、私もこれをレーダーを用いて三つの飛行場に共通のレーダー管制を行うということだけの準備が整っていなかったというところもございまして、暫定的に米軍がこれらの三空港についての進入管制を行っている状況でございます。

○岩間正男君 委員長から注意してほしいんですが、私の聞いていることと大分食い違いがある。それから聞いていることに端的に答えてもらわないと、時間が非常に困る、一つの予定のコースを持って聞いていますから。私の聞いているのは横田と岩国と、それから嘉手納の場合を挙げたわけ、ここではどのような管制が残っているのか、そしてどのような管制は日本に返されているか、このことを聞いています。

○政府委員(松本操君) 多少お答えが横道へそれまして失礼いたしました。横田におきましては提供施設であります横田飛行場の飛行場管制と、それから横田を中心とした空域についての進入管制が行われております。

○岩間正男君 那覇空港の場合ですけれども、この進入管制業務、これは依然として米軍が担当しておる、先ほどの御説明でもはっきりしておる。そこで私は、今度の要旨については先ほども話したように、全文出してもらわなければわかりませんけれども、いまの説明によつても主要な米軍の主軸をなすようなこういう飛行場については、これは何ら今度の合意書の改定の影響は余り受けないんじゃないか。ほとんど受けないんじゃないか、こういうことが言われると思う。だから管制業務はそのまま残つておる。ただいま沖繩では非常に重要な進入管制、この業務は依然として嘉手納で米軍がやっております、こういうことですね。協定書は変更されましたが、これは二、三の便宜を与えるという文言とか、それから技術的な部分に先ほども時勢に即応したそういうような改定はされておると思うんですけれども、実質的には、本質的には余り変わらないんじゃないか。

しかし一番国民が問題にしているのは米軍が日本の空を肝心なところで支配している。これが民航の安全に非常に影響があるといつておる。したがって私は、今度の改定というものは本当に乗石事故のときのあの教訓に全面的にこたえるというふうな方向はとつていないんだと、なるほど言葉だけ見るといふと、これは最優先権が今後は便宜を図るというふうになつた。いかにもこれはよさそうに思う。しかし実質的な問題についてみると、ほとんど何ら変わりはない。これは認めざるを得ないと思うんです。ただいまの質疑の中で、軍事優先というふうなことではなく、民間航空の安全の確保を最大の眼目として諸般の取り

決めに臨む、日米合意書の改定の問題が軍事事故後非常に大きな宿題にされてきたわけです。そのたびにいま言ったような政府の答弁でありました。しかし実質的には、本質的にはほとんど変わらない。しかし実質的には、本質的にはほとんど変わらない。しかし実質的には、本質的にはほとんど変わらない。

○岩間正男君 やはりかみ合わないですね。この前の緊急対策要綱の精神がここで非常にばけておる、貫かれない。言葉の上では一応改定したような幻想を与えていますけれども、実質的にいまいち伺いしてみても肝心なところでは何も変わっていないことが明らかになった、そうすると、政府の責任は免れないと私は言っているんですね。木村大臣はいつでも民間の航空も大切でございます

が、日本の防衛も大切だということをしよっちゃう言われる。日本の防衛が大切だが米軍がどう使ってもいいということではないでしょう。私たちがあなたのような言い分を仮に一応認めるとい立場、認めやしませんけれども、認めるという立場に仮に立ったとしても、何よりも国民の安全というものは優先しなければならぬ問題なんです。したがって常に日本は一つが日本の防衛の立場から必要でございますという事はあなたは何回も繰り返してこられたが、これはまずいと思ふのです。あくまでも国民の安全を守らるべきか、その上にこそ防衛があるのだ、そういう点については今度の改定の問題というは非常に不十分だ。しかももつと本格的な議論を展開する必要がありますから、必ず出してもいいです。全部出しなさいよ。こういうものがなくて問題を充足することができませんか、国会の議論というものが全くたな上げになつてしまふ。この点で出せるか出せないか、外務省からお答え願ひます。簡単にいいですよ。

○説明員(山下新太郎君) 先般の本委員会におきまして資料要求をいただいたものでございますが、私どもの方で米軍の方と話をしたわけでございますが、御承知かと思ひますが、合同委員会合意につきましては、日米間で了解したものを、要するに了解しなければ外へ出せないというたてまゝになつておりました。御要求ございましたので、米側と話をしたのでございますが、この範囲にとどめてほしいということがございまして、それで先般こういう形で差し上げた次第でございます。

○岩間正男君 後でも論議しますけれども、米軍に了解を求めなさいよ、当然国民の要求なんです。国会の権威に関することです。審議の内容そのものが本当に役立っているかどうか、こういう点から考えれば当然米軍に要求するのがあたりまえだ。日本が空の主権を持っているのだということになつておるでしょう、潜在主権かもしれない。それを家主がたな子を気にして、しよっちゃうたな子の家へ顔を見に行つておるといふのは、ばか

げたことだ。出さない、これは出すべきです。私はこのことを要求しております。次に移りましょう。那覇空港が一体安全かどうかという問題、本年三月ウィーンで行われたIFALPAにおいて、これは国際定期航空操縦士協会連合というのですが、この国際機関で潜在的危険を有する空港として日本では伊丹の大阪国際空港と那覇空港の二つが挙げられておる。そのうち那覇空港についての数多くの問題は、那覇空港に近接して嘉手納、普天間の二つの軍事基地があることに起因するところの理由を挙げて、そのためにランウエー36よりの離陸時及びランウエー18の着陸時に嘉手納空港のアライバルセクターとの関連で千フィートの高度制限が課せられておると述べておる。運輸大臣はこの事実を御存じだと思ふのですが、いかがですか。

○岩間正男君 これは知らないというは大変だと思ふのです、知らないですか。それじゃあなたはこの前、日本定期航空操縦士協会から運輸大臣に対してこの改善要望書というのが出されておる、これは御存じですか。そしてこれを検討されたと思ふのですが、これで知らないという事はおかしいと思ふ、知らないのですか。

○岩間正男君 詳細を理解してないのと知らないというのは大分違いますからね、言葉のニュアンスがね。局長、どうです、事実があるかないかを言つてくだささいよ、弁解的なのは要らぬ。

○政府委員(中村大造君) 日本における操縦者の協会からの要望にもこの……

○岩間正男君 いやいや事実があるかないかと聞いているのです。千フィートに制限されている、十五マイルまでの間、それを聞いておるのです。それを知っているか知らぬかということ。

○政府委員(中村大造君) そういう事実のあることはよく承知いたしております。

○岩間正男君 当然これは要望書が出ておりますね、この要望書の中にどう言つておるかということ、こういうことを述べておるのです。離陸のときにはフリックアップラクション、これは浮力を押さえるためのフラップ上げ操作、それとパワーリダクション——エンジンの速度を減らす操作、この二つが同時に重なるきわめて大きな負担が操縦士にかかつてくるということを指摘している。だから考えたらこれは重大な問題だと思ひますよ。操縦技術上から言つても上昇力を抑さえて千フィートの低高度を保つ操作をやらなければならぬ。同時に速度を減らすための操作をやらなければならぬ。こういうことになりまふと非常にこの操作というものは不自然な感じがする。普通ならばもつとずつと上昇するはずでございませぬ、十五海里の間は、このところはもうずつと低くやつていかなければならぬ、三百メートルですよ、低飛行だ、全くの低飛行を続けなければならぬ、そういうことになれば非常に操縦士の神経はすり減らされる、それだけじゃない、非常に危険が伴うのですよ、これは。もしも事故が起つた場合には、三百メートルの近距離では操作がでまなくなくなるでしょう。そういうことを考えますと、この問題について、これは現場にいて日に日に命をさらされておる操縦士の皆さんの要望ですから、これについて、この改善要求を十分に検討して対処するのが当然だと思ひますが、いかがでしょう。

○政府委員(中村大造君) 確かにそのような操縦方法をとらなければならぬということとは自然ではないということも認めざるを得ないと思ひます。しかしながら、それが直ちに危険であるかどうかという点につきましては、確かに操縦士にとつてはどのような操縦方法をとることに相当な神経を使うということは事実でございますけれども、それがゆえに危険につながるということではないというふうにはわれわれは考えておるわけでございます。

○岩間正男君 だからいつも国会議論はそういう

言い方をすると、事故でも起こらなければ、事故が起ったときはそんなことを言いたって話にならぬのだ、そのとき責任をどう負うんですか。そうじゃなくて、十分に検討する。神経をすり減らす、それから非常に操作困難な技術をやっているということが危険につながるというばかなことありますか。そういう言い方というのは、それは全く一片の通り抜け答弁なんです。そんなものは許されませんよ、そうでしょ。これは検討する、少なくとも検討する、そうして検討すべきだと思わんですが、これは大臣いかがですか。

○政府委員(中村大造君) この問題についてはわれわれもいろいろ検討はしたわけでございます。その結果は、操縦上相応なやはり苦勞はあるというところは認めますけれども、しかし現在の技術あるいは航空機の性能、そういう点から考えた場合に決して危険ではないということでございます。それから、それからそういうふうな航法を變えることができるかどうかということでございますけれども、これは現在の那覇、それから嘉手納、普通間、この三空港のいわゆる置かれた位置あるいは滑走路の方向、こういう点から考えますと、現在の航法はこれはやむを得ないというふうに思っております。

○岩間正男君 あなたの立場としてはあるいはそういうことになるかもしれませんが、とにかく縛られた一つの枠の中でこれは動いているわけですから、それはまあそれ以上求めることは無理かもしれぬのですが、少なくとも國務大臣ですからね、木村大臣は、これはまた別な見解を持つべきだと思ひます。いまの置かれてある安保体制から、これはもう嘉手納に、米軍がでんと沖繩の空に君臨している体制の中ではもうやむを得ないんだという答弁では情けない、悲しい答弁です。しかし主権は持っている、空の主権は日本が持っているという事になって、しかし暫定的にはこれは任しているのだということになっている、そういう枠内答弁なんですね。私たちは同時にこのよう

な枠内の現状に対しての対処をすると同時に、この根源を絶えず明らかにしていくという努力をしなければならぬと思つて居ります。こういうままでいいのかどうか、幸い事故はまだ起こってない。私も沖繩にたびたび参りました。しかし、やっぱりあの低空飛行というのは非常に異常です、乗っけて。私はつい半月ばかり前にあそこを通りました。そしてあのところは特に注意して乗ってきたわけですが、やっぱりこれは大変です。

そこで運輸大臣にお聞きしますが、このような常に技術上の困難と危険を伴う高度制限がなぜ課せられているのか、これを課している一休元凶はだれなのか、この根源について改めてお聞きをしたいと思つて居ります。お考えになつたことはございますか。

○國務大臣(木村睦男君) われわれは日本の安全を保つために日米安保条約というものを結びまして、そして日本の安全を守つておるわけでございます。岩間さんの立場は私たちの立場と全然違つて居ります。岩間さんの立場は私たちが使つておるわけでございますから、われわれは日米安保条約に基づいて日本の空もアメリカの空軍が使つておるといふ中で、航空交通の安全の管制行政をやつておるわけでございますが、岩間さんの結論から言いますと、とにかく日本の空からアメリカは出ていつてもいい、安保条約はもちろん廃棄してという立場ですから、そのところはどうしてもかみ合わないのはやむを得ぬと思つて居りますが、この安保体制のもとで日本の航空の安全を固りながら航空行政をやつておる、航空管制をやつております運輸省としましては、日本の空を全部日本でもつて、あるいは日本の民間航空で思つておるわけで、多少のおぼれのあるところだうまに使用して、多少のおぼれのあるところだけを使うという態度はとれないわけですね。かといつて米軍に対して最優先権を与える、あるいはかつてそういう時期があつたかも知れません。しかし現在はそのような立場はとっておりません。便宜を提供しながら、両方の調和を求めて、そこに日本の空の航空安全ということを考えて管制をやつておるわけでございます。

したがうして、いま具体的に指摘になつておられます問題につきましても、先ほど事務当局の方で、多少の苦勞はあるけれども航空上非常に危険であるということではないということを技術的にも検討いたしました結果、そういうふうな考えやつておるわけでございますので、まあそれをあなたの方は非常に危険であるからやめろということでございますので、これも見解の違ひだと思ひますが、ただわれわれは、相互の調整をとりながら、全体の日本の空の航空の安全を担保する責任を持つておるわれわれとしては、現状のような行政のもとで、事務当局が答弁をいたしておりますような判断と認識を持つてやつておるということを御理解をいただきたいと思つて居ります。

○岩間正男君 私は、ここで安保論争をやろうとは思わないので、さつきも申しましたように、空の安全ということ、これは安保体制で防衛のこととも考えなくちゃならない、こういうことを言つたんですが、しかし、それは米軍が何をやつてもいいということにはならぬ。ところが実際はこれによつて大変なことが起つて居るんですね。単に千フィートだけの問題ではございません。これは、もうさつきはつきり、なぜこういう進入管制をやらなきやならぬか、このような制限が加えられて居るかということ、これは大臣は答へられないで退席をされたわけですから、これについてはつきり原因言つて下さい。米軍がいるためでしょう。嘉手納にこれはつきり米空軍がいる、そのためでしょう。どうですか。

○政府委員(松本操君) 嘉手納に米軍がおるとかいないとかということとは別の問題として私どもは理解をしております。つまり那覇の空港の滑走路の方向と嘉手納の飛行場の滑走路の方向との交差のぐあい、交差の位置、こういう関係から、どうして嘉手納におろす方を高目に、那覇におろす方を低目にという管制上の操作をしないと飛行機がさばけない、こういうふうな私どもは考えております。したがうして、私どもの手に沖繩が

返つてくる以前からこのような管制方式がとられておつたというふうな私どもは了解をしております。

○岩間正男君 なぜつきり米軍がいるためだと言えないのです。仮に米軍がいなかったらこんなことをする必要はない。米軍がいるので、しかも問題なのは、進入管制はだれが握つて居る、現在、現実的にこの業務をやつて居るのはだれだ。日本は主権があるということだけれども、暫定的に日本の施設が完成されるまで、あるいは要員がもつと訓練されるまで、これは向こうに頼んだ、委託したというふうなやつで向こうが實際握つて居るんでしょ。それで、進入管制権を握つて居るのは、これはつきり米軍だ、こつて言つていいですね、どうですか。それは明確に答えてくださいよ。

○政府委員(中村大造君) その三空港の進入管制は米軍がやつておるわけでございます。○岩間正男君 それでいいんです。何もそれ以上のことは聞いてない。いつもあなたたちは、何かそれに弁解がましいことを加えるからおかしな答弁になつて居るんでしょ。聞いていてもおかし。聞いたことだけいい。それで、米軍がこれを握つて居るためだ。進入管制権を、そしてそのためにこれは支配されて居るのであります。あなたたちは、それは支配されないとか、これは管制技術上どうかと言つて居るけれども、そうでないかどうかというの、はつきり申しますよ。もうこれを明らかに証拠立てるわれわれはちゃんとした証拠を握つて居るわけですからね。

ここに嘉手納ラフコン・トレーニング・ガイド——沖繩進入管制所の訓練案内というのがあります。この文書は一九七四年七月二十三日、そしてこれは変更No.3、それから同年の九月十二日変更No.4、そしてその後「エマート・J・クック、アメリカ軍の訓練および規準作成官」というちゃんと署名のある文書でございます。この文書を見れば、あなたたちのいまの答弁というのは、全く

技術上の問題じゃないということがこれははっきりしてきておると思ふんです。で、これによりまして、この進入管制は四つのセクターに分けられている。このセクターというのは、第一に嘉手納アライバルセクター、第二はノース進入管制セクター、第三はハウス進入管制セクター、第四は那覇アライバルセクター、この四つです。これは御存じでしょうか。どうですか、これは御存じでしょうか、これが四つあることは。

○政府委員(松本操君) 私どもは十分には承知しておりません。四つ程度あるというふうには聞いております。

○岩間正男君 専門家が、われわれが指摘するよなことに、聞いておられますというふうなこれは答弁、どうも苦しい答弁じゃないですか。ちゃんとこれは証拠があるんだ。これは後で上げますからね、あなたたちに。ちゃんとあるんだ。米軍の文書がちゃんと出ておるんだ。この中で、那覇アライバルセクターに、ランウエー18について「嘉手納アライバルセクターと重複する区域については、○○○フェイトおよびそれ以下に制限される」と、はっきり書いてある。どうですか、嘉手納アライバルセクターとの関係でこれは制限されているんだというのを明確にしております。この点は全然これは御存じないというのですか。ここに地図がありますからね。この地図に具体的に——これは資料は後で差し上げますけれども、ここにちゃんとセクターがございます。嘉手納のアライバルセクター、そしてそのところに那覇のこれは進入アライバルセクターと重なるところがあつたわけですね。この重なるところ、それからこれは普天間と重なります。このところは非常に危険なので、御承知のように低高度を課せられて、このところははっきりともういまのよな制限を加えられているのじゃないですか。これはあなたたちは、単に技術上の問題だということで、こういう実態について何もこれは米軍から明らかにしようとしなかつたんですか。これは怠慢じゃないですか。こういうことを明らかにされな

いで、真に本当の原因について明らかにしないで、そして与えられた枠内だけで操作をして、それでやすやすと国会で答弁をする、国民はそれしか知らない、目隠しをされた状態の中においてどうして一体、本当に国民の生命の安全、航空の安全というものを守ることができらるんですか。これはどうですか。

○政府委員(松本操君) いままさに岩間先生がおっしゃいましたように、嘉手納の進入のセクターと那覇の進入セクターの関係において、先生いみじくもおっしゃいましたが、先ほど私が申し上げましたのは、その関係においてという内容を、管制技術上の問題としてとらえて御説明を申し上げます。五に重なつております部分、嘉手納の滑走路の端からは十マイル程度ございます。那覇の滑走路の端からは数マイルしかございません。したがって、両方の飛行場に同時に、あるいは接近して飛行機がございます場合には、上下に差をつけませんことには安全が期せられないわけでございます。しかるところ、嘉手納からは十マイル程度、那覇からは数マイル、こういうことになりまして、飛行機は御承知のように、大体同じような角度でおりてまいりますので、したがって、距離の長い方を高度を上げ、距離の短い方を高度を下げるという措置をとらざるを得ない。ただし、これはまさに先生御指摘のとおり、嘉手納の進入との関連においてでございますから、嘉手納から出発し、または嘉手納に進入しようとする航空機がない場合に、このような制限は一切させておりません。

○岩間正男君 まあ、ない場合というのは、これは例外なんです。そんなこともあるでしょう。しかし、その例外をこれは常態に考えることはできないのです。それから米軍はそれなら何ですか、彼らが空港を出るときにこんな高度制限やりますか。彼らの離陸の場合、着陸の場合ですね、那覇に加えられるような千フィートの低空制

限というものをやっておりますか、米軍は。どうなんです。

○政府委員(松本操君) まず第一の例外ではなにかという御指摘でございますが、私どもが承知しておりますところによりますと、那覇の空港から北向けに出発いたしますうち十五マイルを千フィートでかわされるケースは全体の三〇%程度でございます。さらに北向けに離陸いたします比率が年間六〇%でございます。したがって離陸いたします航空機の約一八%、まあ二〇%足らずが先生御指摘のような制限を受けている、こういうことであると私どもは理解しております。

それから次に、米軍が那覇空港を出る場合にこのような制限を受けるのかと、こういうことでございまして、これも先ほど私がお答えしましたように、那覇空港がわれわれに返る前からこの制度は確立されておりますが、当時はそこにはすべて米軍がおつたわけでございますので、当然米軍機が同様の制限を受けて那覇から出ていたというふうなわれわれは理解しております。

○岩間正男君 あなたはわからないと言っているが、大分いまのところは詳しく話をされてね、ちよつとおかしいんです。統一されませんよ。まあ大分工夫されたかと思つてますが、答弁を。ただどやっばり何が出ます。それから三〇%だから大丈夫だろうと、そういうことをあなたは言っていますけれども、その三〇%、それが大きな問題じゃないですか。これがちゃんと、しかも米軍の文書に一つのはっきりした基準として残されているんです。そして日本の場合だけはこれは低空、民航の場合には低空を課せられている。嘉手納を出る米軍の場合はそういうことになつていないでしょう。そういうふうになりますと、はっきりこれは何のためにこういう事態が行われているのかというところは明確だと思つてます。

それから同じようなことは、これは出発の場合ここにまたすべての標準的なレーダーによる出発制限と、この文書の中でそういうところを見ますと、那覇空港のランウエー36出発機としてすべて

の出発航空機は那覇タカンから十五海里まで千フィートを維持せよと発せられる、はっきりこれは規定されているんです。だからこういう点から考えますと、これらの米軍資料によつてきわめて明らかになっていることは、那覇空港に直接関係のある那覇アライバルセクターは、米軍が直接利用する嘉手納アライバルセクターによつて千フィート以下に利用制限を加えられているということ、また米軍の嘉手納は、進入管制レーダーによる那覇空港ランウエー36からの発進機は那覇から十五海里の間は高度千フィートで抑えられ、そうして誘導されているということが明らかです。

つまりこれらの結論として言えることは、米軍のいま現に行つておる進入管制の実態は、常に米軍を優先させ、そしてこの優先を確保するために民間機の離着陸を技術的にも困難で危険な、そういう不当な低高度の制限を課しているということ、私は明確だと思つて、これでもあなたたちは米軍が優先でないというふうには言えないのですか。これは認めなさいませぬ。事實は事實として認めて、その上に立つて日本の置かれておる現状をこれは変えていくというのが当然あなたたちのなすべき任務だと思つておられる、何か弁解がましくだけ聞かえておる。米軍優先というのは具体的にこの文書を見れば明確に出ていまして、これ、米軍優先のもうこれは文書ですよ、どうなんです。

○政府委員(中村大造君) 先ほどから松本次長がたびたび申し上げておられますように、嘉手納の滑走路と那覇の滑走路の位置及びその方向からいきまして、米軍機であろうとならうと、とにかくその両方から発着する航空機を安全に運航させるためには、その両方の線が交差する位置からいいますと、那覇側を千フィート以下に抑えざるを得ないと、こういうことでございます。

○岩間正男君 それは民間優先なら安全の方法をとるべきで、わざわざ米軍に安全な方法をとらせておいて、それで日本は低高度の危険な、技術的

に困難な、神経の疲れる、そういう方向をとっているというの、何も多くを語る必要はないのじゃないですか。これは米軍優先がまだに行われている、そして、それは進入管制権をはっきりアメリカが握っているからそういうことが自由にできる、こういうことを具体的に証明しているじゃないですか。この事実を認めなきゃなりませんよ。

○政府委員(中村大造君) そのとおりでございます。七年前の五月、沖縄の復帰時でありましたが、このときの日米合意では、進入管制を含む航空交通管制の権限は日本側に返される、その中の進入管制の業務については、これは当分の間暫定的に米軍が実施すると、こういうふうになっておるわけですが、これは間違いございませんか。

○岩間正男君 そうすると、暫定的というのはいつですか。
○政府委員(中村大造君) 文字どおり暫定的でございます。
○岩間正男君 暫定的では、三日も暫定的、三年も暫定的、三十年も暫定的、三百年も暫定的かもしらののですね。米軍の文書を見ますと「あなただちのこの前安保国会に出した資料を先ほど外務省からもらいました。この外務省からもらったのを見ますと、日本のこの空の権利、航空権は日本に返す、それから当分の間という、これは二十七年に結んだ日米合意書です。あれから二十三年たつて、それで当分の間ということになりますか。これは日本語の純粋からはるかに逸脱しているのだ、当分の間なんて、同じことだから。暫定的に、暫定的に、永久に、こんなばかなことがありませんか。いまの答弁も、暫定的ということは暫定的でございます。いつあなな国語学者になったのです。そんなばかな一体答弁したって話になりません。いつまでとはつきり答えてください。

○政府委員(中村大造君) これは日本国政府がこ

れら飛行場のレーダー進入管制業務を行うまでというところでございます。

○岩間正男君 すいぶんこれは答えてまいりましたけれども、その進捗状況は一体どうなんでしょうか。いままでの国会の両院の答弁、私聞いてきました。遅々として進まないじゃないですか。米軍がやる限りは、一体果たして、この進入管制を放すものか。これは大きな問題で、あなたたちを責めるのはあるいは酷かもしれませぬけれども、しかし技術的に考えて、それから良心的にこの問題に対処するならば、こういう問題に対してはつきりやっぱり見解を持つ、また見解を持てるような技術家でなければならぬし、行政のそういう責任と

いうものを感じてもらいたいと思つたのです。そうやってない、日本の官庁は。だから、そういう意味じゃはつきり行政の民主化ということをしるばしるばし繰り返してきたのでありますけれども、そういう国民の側に立つたか立たないか、そういうことは非常に重要だと思つて。だからこの暫定的というのがわからない。暫定的なんというのはいつでもこまかし、国民を欺瞞する言葉だ。こういうものは日米合意書にさらに入つていて、

第二に「進入管制を含む航空管制の権限は日本側に返され」とあるから、進入管制権は原則的に日本側にあり、ただ暫定的に実際の業務だけは米軍に委託されているものとこれは解釈してよろしいですか。よろしいかよろしくないか言つてください。

○政府委員(松本操君) 多少先生のお使いになりました用語と違つた点がございまして、そういう単純にお答えできないのが申しわけございませぬが、沖縄における航空交通管制組織を運用、管理する権限は日本国政府に帰属いたします。ただし嘉手納、普天間、那覇空港に関する進入管制につきましては、先ほど局長が申し上げたとおり、日本国政府がこれら飛行場のレーダー進入管制を行うまで暫定的に米軍政府がこれを行う、こういうことでございます。

○岩間正男君 だから何で協定書を出さぬのです、われわれにこんな間違つた少し字句の変わったものを使わせて。出さないよ、あなたたち素直に出してくれば、われわれはそれで間違えのないなをやるのですよ。ところがね、ここが違いますと云つて、あなたたちだけが持つていて、そしてわれわれに渡さない。こんなばかなことがありませぬか、国会の場に。これは委員長ね、こういうもう答弁そのものがだめなんだ、こまかしなんだ。なぜ出さないのだ。きょうじゅうに出さない。持つてきなさい。私は正しいことを一字一画間違ひなくやれるから。何ですか。

○政府委員(松本操君) 私が申し上げましたのは、先生が進入管制を米軍に委託したとおっしゃいましたので、私も委託したとは考えておりませんので言葉が違ひますと申し上げただけでございます。見えておられますものはおそろしく同じものを見て申し上げているつもりでございます。

○岩間正男君 これは委託というの間大臣があるんだ。だから私は委託という言葉を使ったのですね。しかし同じじゃないですか。言葉も何ですか、本当にこれは厳密にやるんですか。これははるかに米軍に頼んだという形で、米軍が主権を握つておられるというのが実態でしょう。これは間違ひございませぬ。全部そういうやり方をやつておられるのが、このアメリカの占領政策時代から続いている、いまだに残つておられる、残痕が残つておられる方々なんです。

そこでお聞きするけれども、主権は日本にあるんです。間違ひありません。あるかないか。
○政府委員(松本操君) 先生の主権とおっしゃる意味がちよつと……
○岩間正男君 空の主権、管制権、空の航空管制権。
○政府委員(松本操君) 日本国の領空における管制権というものはもちろんわが国に帰属してあります。

○岩間正男君 そうすると、これは業務をこちらから頼んでいる、そういうものが主権者の権利を

左右し制限しているというのが沖縄の進入管制の実態ですよ。これは本末転倒じゃないですか。どうなんですか。この沖縄の空の実態というものを本当に冷徹につかまなければなりませんよ。全くそうでしょう。これはもうお答えがなければいけないですけれども、この点が明確になつたと、この文書ははしなくもそういうことを明らかにしている、日本の国民の前にこれを明らかにしている。いいですか。

そこで、もう一度念を押しますが、七二年の返還時の協定書、日米合意協定書、これをどうですか、お出しになつたらどうですか。いかがですか、出せませんか。どうですか。
○説明員(山下新太郎君) いま御指摘のございまして、この沖繩における航空交通管制に関する合同委員会合意、これは四十七年五月十五日、これ沖繩の返還の日でございますが、その日に合同委員会合意いたしましたものを先ほど御説明申し上げた合同委員会合意の性格にかんがみまして米側と協議の上すでに国会にお出ししていただいております。お手元にお持ちではないかと存じます。

○岩間正男君 とにかくひとつ米側の了解を得られないので出せないというのだが、了解得ないよ。努力しますね。
○説明員(山下新太郎君) 私、四十七年五月の時点で直接折衝いたしませんのでその経緯は詳細には存じませんが、聞いておられるところでは、この当時日米間で話をいたしました、こういう形にまとめて国会に御報告申し上げた、こういうことでございます。

○岩間正男君 じゃお聞きしますが、七四年、昨年、航空路管制権を返しましたね、日本側にテークオーバーしましたね。このときまた取り決めを新しくやつたわけでしょう。この点ではどうなつていますか。この点ではいまのこの管制のやり方は依然として変わりございませぬか、どうですか。
○政府委員(松本操君) 昨年五月十五日をもちまして沖繩における航空路管制をわが方がテークオーバーいたしましたのは、ただいま外務省から

申し上つた沖繩における航空交通管制の取り決めに基つた結果でございます。結果でございますので、そのとき特に別の取り決めをつくるというふうな性格のものではないと思つておられますか。

○岩間正男君 何もなかったというのですか。何にもなかった。それじゃ私聞きしますけれども、一体、先ほどもなりましたか、この合意ですね、嘉手納ラブコン・トレーニング・ガイド、これができたのは、先ほども指摘しておきましたが七四年の七月二十三日です。昨年返されてはいるわけですね。返されてからこうできたんでしよう。全然これは変わっていないわけだ。だから三年前の返還時の協定とは何ら変わりはない。そのもとに立つてこれが行われているのだということ、この事実を確認したいと思います。

〔委員長退席、理事前川且君着席〕
ところで、私はもっと重大な事実を指摘しなければならぬ。それはこのような日米の合意によつて暫定的に米軍がこの業務を行つている進入管制権、その管制区域内でそんならそれがどのように使用されているのか、この使用の実態はどうなのか、これを具体的に明らかにすることが非常に重要で、この問題を私は明快にすることだと思つて、大体どう使われていますか。御存じだと思つて、いかがですか。

○政府委員(松本操君) 嘉手納が行つております進入管制のための空域の中でどのように使われているかという御質問でございますが、進入管制のための空域でございますので、わが方のACCから受け取つた航空機をわが方の那覇あるいは嘉手納その他の飛行場へおろすための高度を下げる操作、逆に那覇その他の飛行場から出ました航空機をわが方のACCに渡しますために高度を上げさせるための操作、こういうことが主として行われておると、こういうふうに理解しております。

○岩間正男君 それは機械のいじり方ですよ、技術の問題で、あなたに私が聞いているのは、どんな一休軍事訓練に使われているかということをお聞きしているのですよ。だから、それはお答えに

なれない、知つていてもお答えに出来ないのかわかりませんが、お答えに出来ない。しかし知らないでは済まされないので、それでしよう。とにかく仮で、暫定的に行つておられる。いわば委託だつて同じですよ、委託している。その委託しているその空域で、向こうに任かしている空域で何が行われているかということを知らないというところは一体あり得るだろうか、そういうところがあつていいだろうか。

それじゃ、重ねてお聞きしますが、この空域では米軍の特別作戦が行われておりますか。
○政府委員(松本操君) 進入管制空域の中で特別作戦が行われているというふうには私も聞いておりません。

○岩間正男君 何も知らない。答えるに都合のいいところだけは知つておられるということになつていくわけですね。これを見てください。先ほどのトレーニング・ガイド、これを見ますと、この第七章に「スペシャル・ミッション」というところがあるわけですね。そこには特別作戦の管理方式が明らかにされている。この特別作戦という方式はどういうことか。これは三つに大体分かれておられる。一つはロー・レベル・ルート方式、低高度ルート方式。第二はVFR・オン・トップ・ルート方式、雲上有視界飛行ルート方式。第三はSR71やKC135などの特別作戦の方式。この三つ、ちゃんと、こういう先ほどの米軍資料の中にはっきり出ている、それでしよう。米軍からこれは報告は受けないのですか。手放して貸しちゃつたのですか。進入管理権は向こうにやつて、何で使われようがまわらない、こういうことなんですか。知つていないとおかしいですよ、どうなんですか。

○政府委員(松本操君) この空域は進入管制をするための空域でございますので、いま先生おっしゃいましたものも進入管制というカテゴリーに入るものもあるようにも思えますし、また管制のらち外のものもあるように私伺つたわけでございますが、この空域を米軍に貸し与えてあるわけ

はございません。ただこの中で米軍が進入管制してもいい、する空域はこれだけであるというだけのことでございますので、貸し与えたわけはございませんが、その中で行われている作業のうち、進入管制という関係のあることにつきましては、私も米軍の必要上報告も求めることもしておりますし、いろいろと要望も出しておられる、こういうことでございます。

○岩間正男君 いま技術的なことを聞いているんじゃない。具体的に何が行われているか、向こうにいわば委託しているんだと。それなのにあなた、その中身は何も知らないのです。そんなこと答弁にやりますか。
このロー・レベル・ルート、この問題からこれは明らかにしたいと思つた。この資料によりまして、特別作戦の管理方式というところがございまして、そのa項に、ロー・レベル・ルートとして第一にヨミタンNo1及びNo2ルート、第二にはイエジマNo1及びNo2、第三にはクライマールルート、第四はアルファルート、第五はブラボールルート、この五つが明記されている。このような特別作戦のルートは日本政府の関係者はだれも知らない。これは外務省知らぬのですか。これじゃまるで手放しですよ、これは、どうなんですか。

○説明員(山下新太郎君) 私も、いまお示しいただきましたことを承知いたしております。
○岩間正男君 何かはつきりしないな。明確に答えてください。知らないのですか。
○説明員(山下新太郎君) 承知いたしております。

○岩間正男君 知らないのですね。
○説明員(山下新太郎君) はい。
○岩間正男君 どうですか、運輸省は。
○政府委員(松本操君) いま先生のおっしゃいましたようなことについては、私も承知しております。

よつて、私はさらに具体的に明らかにしたい。ここに米太平洋空軍教範F4搭乗員作戦行動要領、その中の第十八戦術戦闘航空団補足文書というのがあります、これがそうです。このセクションKというところを見ますと、ロー・レベル・ナビゲーション・トレーニング、低高度飛行訓練、これについて述べています。この中で、伊江島射撃場へのルートについては、特殊兵器のための再重要ルートである、こういうふうにはっきりこれは述べているわけでありまして。同時に同文書では、伊江島における核投下訓練の要領を具体的に指示しているのではありません。以上の事実でも明らかによつて、特別作戦として目下米軍の使用しているロー・レベル・ルートの実態は、核兵器を実戦に使用するための訓練を行つてきわめて重要しかも危険なルートである。政府はこの事実をそれでも知らない、これは言つておられますか。局長、どうですか。

○政府委員(中村大造君) その事実は承知いたしません。
○岩間正男君 それでは、私は次に伊江島においてどのような核投下訓練が行われているかを調べてみました。

私は、ここに第十八戦術戦闘航空団のフライトプランというのを持っています。これによると一九七四年十月二十一日、昨年の十月二十一日から二十七日までの一週間に合計六十六回の核投下訓練を行つておられることが明らかです。また去年の十二月三十日から本年の一月五日まで、まあ正月を加えた一週間ですが、この中で四十回の核投下訓練が行われていることがはつきりこれは明細になつておられます。さらにフライトプランをよく見ますと、この核投下訓練にはSUU21投射機に装着したBDU33、MK106のミニチュア模擬弾を使用すること、これが明確に記載されているわけですね。これは非常に重大な問題だと思つておられますか、いかがですか。

○説明員(山下新太郎君) 伊江島の補助飛行場、これが米軍に施設区域として提供されている次第でございますが、ここで核模擬弾の投下訓練を

は、私は、知らないのですね。
○説明員(山下新太郎君) はい。
○岩間正男君 どうですか、運輸省は。
○政府委員(松本操君) いま先生のおっしゃいましたようなことについては、私も承知しております。

は、私は、知らないのですね。
○説明員(山下新太郎君) はい。
○岩間正男君 どうですか、運輸省は。
○政府委員(松本操君) いま先生のおっしゃいましたようなことについては、私も承知しております。

は、私は、知らないのですね。
○説明員(山下新太郎君) はい。
○岩間正男君 どうですか、運輸省は。
○政府委員(松本操君) いま先生のおっしゃいましたようなことについては、私も承知しております。

は、私は、知らないのですね。
○説明員(山下新太郎君) はい。
○岩間正男君 どうですか、運輸省は。
○政府委員(松本操君) いま先生のおっしゃいましたようなことについては、私も承知しております。

米軍が行っていることは私も承知いたしております。それで、かかる核模倣爆弾の投下訓練を米軍は伊江島で行えるのか、あるいはまた安保条約上できるのかというような問題がございますが、それにつきましては従前米政府が御説明申し上げてますとおり、別に安全保障条約上あるいは関連取り決め上これに違反するものではない、そう考えております。ただし政府といたしまして、核にかかわる問題だということから、国民の感情がございまして、訓練に当たっては一体どうするんだと、安全対策上十分な配慮をしてくれということとを言っております。米側はこれに對しまして米軍の任務の遂行上必要最小限度においてこれを行うということとを約束してきています。

○岩間正男君 此は外務委員会、防衛委員会でもございませぬから、その可否を論議することは時間の関係もあって差し控えておきますけれども、私は少なくとも運輸省が空の安全を守るといふことを第一義にするなら、自分で潜在かもしれぬけれども、空の管理権をはっきり持っているが、しかも暫定的に向こうに業務をやらしている。そこで何が行われているか、核投下訓練、これが行われているということは非常に重大です。

わが党の不破書記局長は衆議院の予算委員会でも何回も質問して、それらの事実をいまままで明らかにしてきまして、日本政府に對して事実を徹底的に糾明し、その即時中止を要求してきましたが、政府はこの重大な警告に對していまだにこれは何らの回答も行っていない、せいぜいいまのお話になつたような答弁しか返ってこないわけです。こんなことでいいのかどうか、こんなことは国民の名において許されると思つていいのかどうか、沖縄の核抜き本土並みはこれは全くの空文に終わってくるのが現状です。

そこで私は、要求するんですけれども、この証拠としてのフライトプラン、これはあるわけでしょう。運輸省あるわけでしょう。少なくともいろいろな点で通報を受けているわけです。これは

出してもらいたいと思つていますが、いかがですか。

○政府委員(松本操君) 私、なおよくわからない点が残つておりますが、いま岩間先生のおっしゃいましたフライトプランというの、そこに何を使つか、かにかをいかに書くか、そういうフライトプランというのの管制の上では使ひませんのでよくわかりません。ただし、ここで考えますと、これは恐らく有視界飛行で飛んでいるのではないだろうか、有視界飛行で飛んでおるといたしますと、私どもの管制とは全く関係がございませぬ。したがつて、そのようなフライトプランも恐らく出てきていない、こういうふうには思ひます。

○岩間正男君 この問題は運輸省の管制部に、有視界飛行だけじゃないのですから、この点についてはもっと検討してもらいたい。

この伊江島で現在何が行われているかという問題、これは私は最近見てきたんです。伊江島の現況についてちょっとこれを紹介いたしますと、私も五月十四日共産党の国会議員団の現地調査団の一員として伊江島に行きました。そして伊江島の真謝の米軍の射撃場を視察してきた。全くこの惨状は目に余るものがある。赤土の露出した地帯ですが、そこには大きな弾痕が地中深くうがたれている。ところどころにはドラムかんを半切りにしたものが、それに油を満たしてそれに火をつけて夜間爆撃の目標に備えている事実も明らかになりました。射撃訓練は日米の合意のよつて朝六時から夜十一時までと決られておる。特に夜間の八時から十時までは猛訓練が行われる。そのため付近の農家ではもう家畜が育たない、テレビやラジオの視聴もむろんこれはできなくなる。生活に非常に苦しんでおる現状をつぶさに見てまいりました。こうした中で米兵が草刈り中の山城青年を狙撃するというような事件も起こつて、目下これが大きな問題になつておるのも御承知のとおりです。嘉手納の米軍は沖繩本島では夜間訓練を中止して、おるということとを言つておりますが、そのしわ

は全部伊江島に寄せられておるんだ。現地の人々は憤りの声を上げていたんです。政府はこうした事実を本當に知つておるでしょうか。こうした中で沖縄の海洋博に備えて伊江島にも民間飛行場がつくられ、そして観覧者の便に供することになりましたが、この使用時間は午前七時半から午後一時まで、わずかに二時間半と、これは米軍によつて制限されている。これは米軍の休憩時間です。この時間はいいだろうということですが、これでは何のための飛行場設置か、また海洋博後にこの飛行場をどう使うかというこの計画も運輸省にお聞きしましたけれども、十分に答えられない現状じゃないですか。こういう現状を一体どう考えるんですか。

○政府委員(中村大造君) 海洋博期間中、伊江空港のいわゆる運用時間といふことか、そういうものが二時間半といふことは現状ではやむを得ないと思ひます。海洋博後につきましては、海洋博後の跡地がどのように利用されるかといふこととの関連におきまして伊江空港の活用方法もおのずから決まつておると思ひます。

○岩間正男君 空港の計画について述べられたんだが、この惨状については現状を私は見てきたんだ、全くあなた皮膚感覚でこれを感じ取つてきた者と、遠くの方でこの問題を考へておるのととはこれは違つたので、こういう現状から言へばあなたたちが委管しておるといふような進入管制権の空域ではこういうことが行われている。

その前に、先ほど有視界飛行だからこれは運輸省の那覇ラプコンには入つていないといふようなことを言われましたが、この資料を見ますとこれは有視界飛行だけじゃないですよ、混合飛行だ、混合飛行計画ですよ。だから少なくともこれは入つておるわけですよ、有視界飛行でない部分。どうですか、ちゃんと米軍の資料に書いていますよ。これは違つておるというのですか、そういう点はごまかさないうで明確にしてください。

○政府委員(中村大造君) 先ほど岩間先生の話を承りました限りでは、嘉手納と伊江島との

間、ここを飛んでいるのではないかと思ひます。そういったしますと、この空域は嘉手納が進入管制を行つておる空域の中だけでございまして、その場合にはACCの方にフライトプランは出てまいりませぬ。

○岩間正男君 米軍資料にはつきりあるのだから、これは事実をまた確かめてほしいと思ひます。以上、私はこの伊江島の現状についてこの目で確かめてきた事実を踏まえて政府にただしたいと思ひます。政府は進入管制を米軍がぎりぎりまで続けていることについて昨年四月の国会答弁では米軍の軍事目的のためではない、そうしていまもそういうようなことをたびたび言われた、この釈明されたものでありますが、この実態は軍事目的以外の何ものでもないじゃないか、これは認めなければならぬと思ひます。同時に、政府は進入管制について諸施設の完成を急いでいるが、それまでの間、過渡的にやむを得ず管制上の業務を米軍に委託するのだと、こういうふうにご答弁してきました。あくまでもこれは向こうに一時的に業務を任しているのだ、こういうたてまえなんだ、その委託下で何が行われているかといふことを私は重ねて明らかにする必要があると思つて。ロー・レベル・ルートの実態といふものを、委託しておる米軍に對してこの報告を求めると然る責任がある、権利もある、こう思ひますが、これは木村運輸大臣の答弁をお願いしたいと思ひます。

○政府委員(松本操君) 先生たびたび御指摘のよう、この空域におきます進入管制を米軍にやらしておるわけで、われわれが行つておる航空路管制と、あるいはわれわれが行つておる飛行場管制との中継ぎをする進入管制という面において米軍側に特別要求をし、または注文をつけることがございまして私も従来もやつてまいりましたし、今後もやつてまいりたい、こういうふうにご考へておられます。

○岩間正男君 次に、雲上飛行の問題についてお聞きしたいと思ひます。VFRオン・トップ・ルート 雲上有視界飛

行の問題ですが、まず政府は軍石事件後の緊急対策要綱、先ほども触れましたが、この第四項で「訓練空域を除き、国際民間航空機関（ICAO）の勧告に従い、雲上有視界飛行を禁止するもの」として、雲上有視界飛行を禁止するものとして、この飛行方式なのか、またなぜ禁止したのか、その理由を明らかにされたいと思います。

○政府委員（松本操君） 雲上有視界飛行と呼ばれておりますのは、計器飛行方式のフライトプランを出し、計器飛行方式によって離陸上昇を行った後、雲の上に出してしまふ——雲上でございます。雲の上に出してからは定まった高度を用いないで有視界飛行と同じ高度を使って飛行するという飛び方でございます。また、これが危険ではないかという理由は、ただいま申し上げましたように、計器飛行方式で出発するような状態下でありながら、それが飛行いたしますときには有視界気象状態と同じような飛び方をすることから、これに問題があるのではないかと、このように禁止するようにならざるを得ないかと、

○岩間正男君 とにかく雲の上ですと非常に高度を誤るといふことがありますね。それから雲の間から突然別な飛行機が急上昇する、そういうような点から非常に危険でこれがICAOによつて禁止されていることなんでしょう。先ほどの嘉手納ラブコン・トレーニング・ガイドによると、特別作戦の管理方式、こういうところがございます。これはこの中のb項というところを見ますと、雲上有視界飛行ルートということを見記してそのルートの中には、第一にウイスキールート、第二にケベックルート、第三にネイタールート、この三つを挙げている、その管制の仕方が具体的に述べられているわけですが、ICAOの勧告によつて自衛隊は訓練空域以外に禁止されている、この飛行方式が米軍には訓練空域以外でも許可されているのは何のためですか。

○政府委員（松本操君） 米軍に對しても、私ども原則として雲上有視界飛行はそういう許可を出しておりませんが、いま先生のおっしゃいますのは、

たのは、嘉手納の進入管制空域の中でそのような飛び方をすることが従来から行われておりまして、これはきわめて例外的な特殊なものである、回数もきわめてまれであるというふうなことから、そういう飛行がわれわれテックオーバーいたしました後にも続いて行われておるといふふうな私どもは承知しております。

○岩間正男君 そういふことを言っていますけれども、ここにはつきり書いていますよ。ウイスキールートの管制承認限界点は、ナンシーDMEフィックス、那覇から二十DME、二十海里、二百七十度方向、初期進入高度一万六千フィート、航空機はレーダー誘導によりオントップまで上昇する。それからケベックルートの場合の管制承認限界点は、キャシーDMEフィックス、嘉手納より二十五DME、二十五海里、それから三百二十度方向、初期進入高度一万六千フィート、航空機はレーダー誘導によりオントップまで上昇する。このようにウイスキールート、それからケベックルート、ネーダールート、こういうものが、実は米軍の訓練空域だけじゃない、そういうところ、たとえばナンシーDMEフィックス、それからケベックルートの場合にはキャシーDMEフィックス、こういうようなところはこれも何れも米軍の訓練空域じゃないでしょう。こういうところでないところで、これは雲上有視界飛行をやっておるんじゃないですか。そういうことの何よりも証拠はつきりこの文書の中にあるんです。どうなんですか。

○政府委員（松本操君） ただいま先生が仰せられましたフィックスは嘉手納が進入管制を行っております空域の中の点ではないかというふうに思います。

○岩間正男君 見てくださいよ、ここにあるけれどもね、ちゃんと。そしてそのところでのよう有視界飛行がなくなった場合には、今度はレーダーに移るのだと、その旨をはつきり通告する、はつきりこれに書いていますので、雲上有視界

飛行をこのようにやっているじゃないですか、どうなんですか。しかも重大なことには、運輸省那覇航空交通管制部が米軍との間に結んだ一九七二年五月十五日発効の協定書、長つたらしい名の協定書ですが、「第九戦術偵察航空団、第三七六戦術航空団、第一八戦術偵察航空団および那覇航空交通管制部のあいだの協定書」、こういう長い名前の協定書がありますが、この協定書によつて第一八戦術偵察航空団の飛行計画を次のように協定している事実があるんです。すなわち「ケベック飛行（嘉手納ボルタックから半径二百哩以内での雲上有視界飛行）計画は、コットンテイルおよびグレイビット空域における給油行動のために申し込まれる」、こうあるではないですか。この事実をはつきり認めなくちゃならぬと思うのですが、どうですか。

○政府委員（松本操君） 先ほどもお答え申し上げましたように、きわめてまれなケースとしてそのような飛行が行われているということは承知しております。

○岩間正男君 まれなケースなどと言って、もうICAOの国際機構でも禁止している、しかも先ほど申しました二十三年前の二十七年の合意書の中にも、ICAOのこの条項に従つて運航するのだということが協定書の中にささうたわれている。これが沖繩では全く違反されて現在このような危険な訓練が行われている、国際的に違反するなに行われている。これを包蔵した、そういう進入管制の中にこれが行われている。そういうことは、これはちゃんと黙認しているんですか。いま答弁がありましたように、まれなケースでございますと云っている、このような違法はやり方について、全くこれは軍優先の立場から行われているので、やむを得ずこちらでは、そのような米軍のやり方に対して、本当にこれを黙認しているというふうなかつこうでいいですか、どうなんですか。

○政府委員（松本操君） まず第一に、雲上有視界飛行を禁止しておりますICAOの規定は、御案

内のように民間航空機に對するものでございませうが、私どもはこれを広く軍民を問わず広げるといふ考え方をあえて対策要綱においてとつたわけでございます。その結論をいたしまして、これも先ほどお答え申し上げましたように、原則として民軍を問わずこのよう雲上有視界飛行というもののクリアランスを私どもは出しておりません。で、沖繩地区におきましては従前からこのよう飛行があつたというふうな私どもも承知していただけてございませうが、その中でも特にやむを得ないと考えられるものであり、かつ安全が十分に担保されるであろうと考えられるものについて、きわめて例外的な措置としてこのようものが存在して、こういうふうな次第でございます。

○岩間正男君 やむを得ないと判断するとかなんとか言つておりますけれども、ちゃんとこの協定書に結んでいるでしょう。そうしてこの協定書の中でちゃんとそういうことを要求されてきておつて、しかもやむを得ないものを出しているなどという弁解をしても、これは話にならぬと思うんです。

このようやり方で、いままでも申し上げたように政府は第一八戦術偵察航空団所属のF4あるいはRF4の両機種を対象にこの給油のためにケベック飛行計画というものを承認している、この現状が明らかになりました。しかもこの空域というのは嘉手納から半径二百海里、とてつもなく広いんです。これは私調べてみましたけれども、この航空図だけじゃわからないのです。宮古まで包摂されますね。沖繩がとつぷりもう空の中に入りますよ。そうでしょう、全部入ります。石垣島がころうじて抜けるぐらい広い空域、半径二百海里です。そのところをとにかく雲上飛行して、そしてまた、これは給油地区がこの中でちゃんと決められている。コットンテイル、グレイビット、この二カ所には膨大な給油基地が置かれています。

こういうことが一体このまま許されていいんですか。このような現状を認めながら、進入管制権

というものはやむを得ず委託しておるんだということではないのですか。日本の航空行政に誤りはないのですか。この点はどうしても私は明らかにされなかりたい。この問題はと本当に組み直さなければならぬ。これは政府の無責任でありま

す。しかし、これに対して、現地の沖縄県民は言うまでもないことです。日本のやはり主権の問題なんだから、どうしたってこういう問題について、これは世論も喚起して、このようなやり方に対してはつきり対決をしなければならぬ。しかもどうですか、このSR71と、この給油の問題、こういうような問題を含めては、

何に使われているか。非常にこれは重大な問題を含めては、とにかくあなたたちのつかさどっている、監視をしている、そういうことから考えましても、このような重大な沖繩の上空が依然として米空軍の跳梁するままに任せられている。こういうことがはつきりしたんです。

したがって当然この協定書を当委員会に提出すべきではないですか。こういうことを勝手に協定していいのかわかるとか。この協定書がなければ、あなたたちがやむを得ず、かろうじて、それから部分的にそんなことをやっておるんだなどということとはわかないですよ。そういうことは非常に当委員会の権威を失墜するもの、私はどうしたってこの協定書の提出を要求しなければならぬのですが、大臣いかがですか。協定書を出しな

って、そうしてこの問題と明確にやっばり対決をしていく、こういう姿勢を打ち立てなければ、これは本当に、何のために一体国会論議が行われているかわからないということになりますよ。どうなんでしょうか。

度をとっておるわけでございます。○岩間正男君 いまのような答弁を、同じことを、どんなに事態を明らかにして、この重大さを指摘しても、同じことを、ほかの一つ覚えみたいな答弁をして、こんなことではいいですか。私は、こういうようなものが出されなければ、審議しても無意味だと思ふ。審議できないじゃないですか。どうなんですか。委員会としてこれは委員長、要求してほしいですけれどもね。

○理事(前川旦君) ちょっと速記をとめてください。○理事(前川旦君) 速記を起こして。○岩間正男君 それ伝えてください。協定書はあるんです、協定書は。あるかないか言えないんですか。

○理事(前川旦君) 恐れ入りますが、先生の言われておられるとおり、協定書というのはいくらもいろいろお示しいただきましたので、ど

れかというのをひとつおっしゃってください。○岩間正男君 さっき言いました米軍、この嘉手納にいて三つの一さっき言ったでしょう、第九戦術偵察航空団、第三七六戦術航空団、第一八戦術戦闘航空団及び那覇航空交通管制部の間で結ばれた一九七四年の五月十五日発効したこの協定書、あるでしょう。

○政府委員(松本操君) ただいまお読み上げになりました協定はございませぬ。○岩間正男君 委員長、さっき要求したんですが、この協定書なしには、とにかく政府の答弁が非常に不十分なところがあるんです。私はこれだけ事態を明らかにしているんですから、当然これは出すべきだ、こういうふうな思ふんです。それは日米合同委員会に関するものだからというように、ことごとくも逃げていますけれども、米軍を説得したらいいですよ。これだけ大きな問題になつて、これだけ深刻な、重大な、本当にこれは国民の命や権利に関する問題だけじゃない。日本

の独立とも深い関係のある、主権とも深い関係のあるこのような要求がなされているのに、いつでもさっきも言ったような紋切り型で一体当委員会を無視するというようなことは、国会の審議を無視するというようなことは許されると思ひますか、どうなんですか。だから当委員会としてぜひ私はこれを要求していただきたいと思ふんです。これは先ほど委員長がお戻りになったら相談されるということですから、ちょっと委員長の方からまた政府に交渉してください。どうなんですか。

○委員長(宮崎正義君) 速記をとめてください。○委員長(宮崎正義君) 速記を起こして。岩間委員の方からの資料の請求の件につきまして、後刻理事会で話し合いをいたしまして、また、その結果も報告申し上げて決めますと思ひますから、御了承を願ひたいと思ひます。

○岩間正男君 国会の論議ももっと前進をする必要がありませぬ。いままでの旧態依然で、あなたたち、出さなければいけません。あなたたちは自分の立場を考へていられるけれども、真に航空のもつと権利を確立するために必要なことなんです。われわれはむだなことを言っているわけじゃないんです。それで、そういう立場に立つてはつきり考へてごらんください。これはどうしたってやっばりこの協定書を――まあ理事会でも検討されるのでありませぬからこれ以上続けませぬけれども、出してほしい。必ず出してほしい。再々要求します。

第三に、偵察専門のスパイ機SR71に対しては、この超高度飛行、超高速飛行を保障するためにOLKAという、ノースサウスステイパーチャーの管制方式を設けて嘉手納から二十マイル地点で高度二万五千フィートに誘導することにして、この問題については、わが党の金子議員が衆議院予算委員会ですべて質問しましたので、時間の関係からききょうは省きます。ただ一言言っておきたいのは、嘉手納から二十

マイルの地点で米軍の悪名高いスパイ機が超高度二万五千フィート以上がとれるときに、那覇空港を出發する民航機が十五海里の地点で千フィートの高度に制限されている。絶えず危険にさらされる。こうした危険を潜在しているというところは国民感情としても許されぬ。それでなおかつ私は、米軍優先でない、こういう立場をとって、そしてあくまであなたたちはいまのような説明をしているわけでありませぬ、これは許されぬと思ふんです。こういう問題について、運輸大臣どう考えますか。

○国務大臣(木村陸男君) SR71の問題は予算委員会でも、衆議院、参議院でいろいろ御質問を受けたわけでございますが、これは非常に高速でもございます、また上空に向かつて上るのも非常に速い特殊な性能の飛行機でもあるわけでございます。普通飛行機と同じような状況のもので管制に従つて処理するということとはかえつて航空の安全を害するという見地から、これについては特別の扱いをしておるということでございます。これは何も優先的に扱うとかそういうことではなくて、航空の安全上、そういう機能を持った航空機でございますので別の扱いをしておるということでございます。したがって特にこの種の飛行機に対して、航空管制上いわゆる優先的な扱いとか、そういう優位性を持たせるとか、そういうことではない、このように理解をいたしまして、そういうふうな処理をしておるわけでございます。

○岩間正男君 まあよく実態を聞いてください。よ。事務局のそういう話だけ聞いておつて、そういうような答弁ではいまままでの事態、私は詳しく説明したものに対応できないと思ふんです。こういう点で、もつとやはりどうしても実態を明らかにする努力をあなたたちも、これは協力しなかりやならない。しかもいまの日本の置かれている情勢、最近のアジアの情勢から考へて、いまのよ

など民族解放の戦いはいまや大きな前進を始めて
いる、大きな成功をおさめている。そしていまや
全世界、全アジアを揺り動かしているのは御存じ
のとおりです。

これに反してアメリカは、アメリカ帝国主義者
は非常な敗退を深めている、そうしてその苦惱の
度をますます深めているんです。それならアメリ
カは、こういう彼らの失敗に、誤りに学んでい
るかという、そうじゃない。韓国や日本を踏み台
にして新たに侵略の体制を強化している。とりわ
け沖繩の基地を強化して緊急対処の発進基地とし
ていることは、最近のあのマヤゲス号事件のとき
に海兵隊が沖繩嘉手納から発進したこの事実一つ
を見ても証明済みのことであると思います。これ
を沖繩現地の声に聞いたらいいと思つてます。こ
う言っているんです。私は、ちょうど沖繩返還三
周年記念日の今年の五月十五日に沖繩におりまし
た。あのとき一斉に沖繩の新聞も報道を伝えてお
ります。保守的な立場に立つ人さえ沖繩は返還さ
れてかえって悪くなったと、こう言っているん
です。こういう事態、軍事基地がもうますます強化
される、しかも核基地の様相を深めている。こ
ういう中で、このような声が起こっている現実、こ
ういう点から考えますと、いま日本は何をなさね
ばならないか、このような侵略に手をかすこと
じゃないんです。国民生活の安定とその民主化、
行政の民主化、こういうもののために、ことに運
輸省は、運輸大臣はやっぱり努力をすべきだとい
うふうに私は思つてます。こういう現状の把握の
上に立つて、ここでやはり航空行政の中に横た
わっているこのような一つの暗黒の問題と対決す
る必要があるんだというふうに考えますよ。この
沖繩の空の問題を私はいささか論議をしたわけで
ありますが、そういう問題に付随して運輸大臣は
一体どう考えておられるのか、決意を交えたそう
いう答弁を願いたいと思います。

○国務大臣(木村睦男君) しばしば岩間委員から
沖繩の空の問題でいろんな御意見を承っておるわ
けてございますが、もうわれわれといたしまして

は、やはり日本の防衛、また日本の安全、平和と
いう立場に立つて日米の安全保障条約を結び、そ
のもとで安全、防衛を固めておるわけであります。
そういうことから米軍の空軍の駐留をいたし
ておるということであるわけでありませう。そうい
う前提に立つて日本の空の航空管制をやつておる
わけでございまして、運輸省は航空上の安全を図
る管制をやつておるわけでございまして、飛立
たつた飛行機がどういふ目的でどこに行つて何
をしにいったかというふうなことで運輸省はタ
ッチすべきことでもございませぬし、またタ
ッチしていいない。運輸省の任務はあくまでも
航空管制ということにあるわけでございます。そ
うです、その点はその任務を御理解をいただき
たいと思つてます。

なお沖繩におきましては、特に日本の地域の
よりもこういふ空軍の駐留その他、あるいは米
軍の飛行というものが頻りに行われておることは
事実でございます。この問題は運輸省として云々
すべき立場にございませぬので、これはひとつ別
の機会にまた総理等に御質問いただきたいと思
つてございませぬ。

さらに沖繩の返還につきましては、これは私の
率直な個人の見解でございますが、とにかくああ
いう状況で返還されてよかつた、かように思つ
ておるわけでございませぬ。昨日の佐藤総理の国民
葬におきまして、屋良知事御夫妻で御参列をい
ただいておりましたのも、屋良知事も県民を代表
して佐藤内閣の沖繩返還についての感謝の気持ち
も恐らくおありになつて参列されたのであろう
と、かように私は受け取つておるわけでございま
すが、ただ返還後も、復帰後も、航空につきま
しては他の地域よりも米軍機の往来が激しいとい
うことは事実でございますが、われわれとしてはあ
くまでも沖繩の空における航空安全ということに
重点を置いて今後の航空管制をやつていく、こ
ういふ立場に立つておることを御理解をいただき
たいと思つてございませぬ。

○岩間正男君 まあ病気を治すのは、上っ面な

たりヨジウムチンキをつけたつて治らないです
ね。国民の生命の安全、航空の安全を守る、そ
ういふときには、何が一体源になつておるか、こ
ういふ危険に落とされている根源は何か、そのもの
をやつぱり対決しなければならぬことは技術的
な官僚答弁と言われても仕方ないと思つてござ
います。あなたも国務大臣ですから、もう少し、も
つとそういう点についてははっきりした見解を私に
述べてほしかったと思つてます。いまのようなこ
とだけじゃ非常に残念に思つてます。

私は協定書を出してらつて、この協定書が出
た段階でもう一度これは論議したいと思つてござ
います。これは理事会で十分御論議をいただいで、こ
の問題については保留をしておきます。

資料要求をしますが、先ほどの資料を出してい
ただくことと、もう一つは、このSR71のフライ
トプランについて、四十九年の七月十日、十月十
二日、十月十八日、十一月二十八日、五十年一月
四日、十一月十八日、三十一日、これは二回あり
ますけれども、こういう問題について、これはわ
が党の金子議員が三月の衆議院予算委員会でも
しました。このとき木村運輸大臣は、調べればあ
ると思つてますが、外相とよく相談して善処する
、こういうことになつておりますから、これはぜひ
出してもらいたい。それから星野参議院議員が、
この前参議院予算委員会でも、四月二日でありま
すが、ヤングタイガーのKC135給油訓練の協定書、
詳しいことは外務省に聞いてくれということであ
りますが、運輸省も責任を持ち、外務省もこれは
出していただきたい。私は先ほどからまたフライ
トプラン、さらに協定書について要求をしてい
るわけですが、こういう問題についてはっきり責任
のある対処をしていただきたいと思つてます。

○委員長(宮崎正義君) いまの岩間議員の資料の
点につきまして、SR71のフライトプラン云々の件と、
それから星野委員のヤングタイガーですか、の資
料の件につきましてはいかがですか、提出。

○政府委員(中村大造君) 岩間委員の御指摘のも
のは、いずれも米軍の個々の行動に関するもの、

あるいは協定につきましては、先ほど申し上げま
したように日米合同委員会関連のものでございま
して、いずれも米軍の同意なしにはこれを御提出
するということでは差し控えていただくことにな
つておりますので、われわれといたしましては
御提出はできないというふうにお答えせざるを得
ないわけでございます。

○岩間正男君 これは理事会で検討いただきたい
と思つてます。
次に、時間も余りありませんが、航空気象の問
題について入りたいと思つてます。航空交通におけ
る気象情報の重要性については、これはいまさら
多くを言う必要はないと思つてます。気象学の専
門家は、航空気象は応用気象学上、最高度のもの
を要求されていると言つておられるわけですね。これに
対して、運輸省はこの重要性を認識しておると思
いますが、どんな努力を払つてこられたか、お聞
きたい。

○政府委員(中村大造君) 航空の安全を確保する
上におきまして、航空気象がきわめて重要な要素
であるということは先生御指摘のとおりでござい
ます。

○政府委員(毛利圭太郎君) ただいま航空局長か
らお話がございましたように、気象庁におきま
しては航空気象が非常に重要でございますので、全
国に航空気象関係の官署並びに人員を配置いたし
まして航空機へのサービスに努力しているところ
でございます。

○岩間正男君 では具体的に、羽田空港における
航空気象予報の現状についてお聞きしたい。
まずその前に、WMOの国際気象機構によると
いうと、航空予報には第一種から第四種までの種
類があると聞いております。その予報有効時間、
これはおのおの何時間になつておるんですか。
○政府委員(毛利圭太郎君) 申し上げます。
羽田におきましては行つております第一種飛行場
予報は有効時間二十四時間でございませぬ。第二種
は六時間でございませぬ。第三種は二時間でござ
いませぬ。第四種は九時間でございませぬ。

○岩間正男君 そのうちトレンド予報ですか、これは飛行場着陸予報ですね、これを出しているのはわが国ではどこですか。
○政府委員(毛利圭太郎君) 羽田だけでございます。

○岩間正男君 羽田ではトレンド情報は一日何回、何時間置きに出されていますか。
○政府委員(毛利圭太郎君) 三十分置きでございます。

○岩間正男君 そうすると四十八回ということですね。現在羽田ではこのトレンド予報を出すために各地の気象通報を受けてそれを総合的に分析し予報を作成していると聞いていますが、気象通報提供先はどこでございますか。
○政府委員(毛利圭太郎君) 航空局並びに関係いたします航空会社でございます。

○岩間正男君 データを受けてそれで分析しているのですが、データをどこから受けていますか。
○政府委員(毛利圭太郎君) 気象のデータといったしまして、国内的に国内官署、関係官署から資料を受けております。また国外からも必要な資料を受けてこれを利用しております。

○岩間正男君 羽田では具体的にどうなんです。気象庁関係では前橋、東京、銚子、大島、富士山ですか、米軍関係では横田、横須賀、自衛隊関係では厚木、木更津、下総、これでいいですか。
○政府委員(毛利圭太郎君) 先生の御指摘のとおりでございます。

○岩間正男君 この十カ所のうち二十四回観測しているのはどこですか。また八回観測しているのはどこですか。
○政府委員(毛利圭太郎君) 銚子と大島が二十四回観測でございます。前橋は現在八回観測をやっております。

○岩間正男君 これは一応八回観測というのは前橋だけじゃないですか。前橋だけで、あとはもう二十四回これちゃんと観測しているということ出てますね。その前橋、なぜ八回になったのですか。

○政府委員(毛利圭太郎君) ただいま先生御指摘の二十四回観測をなぜ八回にしたかという点でございますが、これは気象庁におきまして昨年度末いろいろ気象庁の中で気象観測の資料の使い方の他に検討を加えました。また同時に、昨年秋に地上気象観測網という全国に約一千カ所ばかりの観測施設ができ、そのデータが毎時間東京に集まるようになりまして、またいろいろ気象の利用状況から、レーダーとか衛星の資料とかいろいろ新しい施設利用状況ができてまいりました状況におきまして、ただいま先生御指摘になりましたような個所におきまして、二十四回観測通報を八回観測通報に置きかえることができるという判断をいたしまして実行したものでございます。

時間の関係からはしよってお聞きします。
○政府委員(毛利圭太郎君) ただいま先生御指摘の二十四回観測をなぜ八回にしたかという点でございますが、これは気象庁におきまして昨年度末いろいろ気象庁の中で気象観測の資料の使い方の他に検討を加えました。また同時に、昨年秋に地上気象観測網という全国に約一千カ所ばかりの観測施設ができ、そのデータが毎時間東京に集まるようになりまして、またいろいろ気象の利用状況から、レーダーとか衛星の資料とかいろいろ新しい施設利用状況ができてまいりました状況におきまして、ただいま先生御指摘になりましたような個所におきまして、二十四回観測通報を八回観測通報に置きかえることができるという判断をいたしまして実行したものでございます。

○岩間正男君 長い御説明ありがとうございました。この前の当委員会で聞きましてしたが、なぜかと言ったら、四月から定員削減のためにこのところを八回にしたのでしょうか。そうおっしゃればいいんです。これは気象庁の第三次業務整理の結果ですね。この前の委員会ではこれが反対して気象庁長官を追及しました。そのとき気象庁長官は地元自治体や農業団体、漁業団体なんかの、さらに労組、市民などの反対を押し切って強引にこれを実施しましたね。そうしてここで八回ということになった。で、この八回というのはそれなら気象通報にどういう一体欠陥をもたらしただか。現在羽田では予報有効時間が二時間であるのに三時間おきのデータしか入ってこない。すなわち羽田ではこの予報スケールが完全に満たすことのできない、そういうものを持ってきています。

この事態について、どうですか、今度の削減のときに予想されていなかったのじゃないですか。だから三月二十五日、ここで長官のおいでを願って私は質問したわけですが、そのときの質疑では、私の質問に対して毛利長官は主要幹線航空路につきましては二十四回観測を残してございます、と事もなげに、いかにも航空路は二十四回だから大丈夫でございますと言わんばかりの答弁をされた。

た。しかし気象予報は各地の子報を総合しなければならぬわけでしょう。こういうことは当時意識していらなかったのじゃないか。いま羽田で非常にこれは欠陥が起こっているわけですね。この点はどういうふうにお考えになりますか。
○政府委員(毛利圭太郎君) 二十四回観測を八回にいたしました時点におきまして、八回というものは気象庁におきまして長い間の仕事の関係、またこれは世界的な了解もございまして、一日八回非常に広い範囲の天気図を作成いたしまして、基礎となる予報、警報、その他の資料をこれに基づきまして作成する状況になっておりまして、八回というものは気象庁において基本的な観測通報回数ということになっております。

次に、先生御指摘の短時間予報、羽田におきます資料の状況でございますが、予報を出します上におきまして、羽田におきましては資料を集め、また天気図、その他の資料あるいはレーダーなどの資料を使いまして羽田の付近の予報を行うわけでございますが、現在の状況ではこういう羽田で行います予報に對して予報情報の交換のためのデータは少なくともないかと判断しております。

○岩間正男君 これはあなたそう言われるけれども、後で述べますが、前橋が八回、東京も八回というところになってくるはずですね。ところが実際はこれを見ますと二十四回出されている。三時間おきでなくて一時間ごとに観測のデータが入って気象分析に利用されている。これはおかしいじゃないですか。東京は八回に削減したのじゃないか。たまたま、第二次で、なぜこれは行わないのか。
○政府委員(毛利圭太郎君) 東京におきましては、二十四回観測を、観測通報の形は八回観測通報に改めました。ただ現在も二十四回につきましては、特にアメダスと申しますか、そういう機械などの資料を使って一時間ごとの資料も得られますし、実際に必要なら観測を行ってという状況でございます。

○岩間正男君 何だかそういうことを言っているが、これははっきりしているじゃないですか。組合員が自主管理をやっているからじゃないですか。その結果これは二十四回の観測が入っている。組合は機構整備、人員削減の結果、都民生活に悪影響を及ぼすことを非常に心配して自主観測を実施した。その結果は都民生活に関係するデータとして今日でも利用されている。気象だけではなくて、たとえば病院の手術に関係する気圧の状況とか、関東、甲信地方のデータ、これは毎日入ってくる。

大阪でもこういうことをやりました。これはいまだ六年前ですか、総定員法の前後のときでありまして、組合で自主観測をやった。しかし当局の圧力で一年三月でこれは中止された。こう考えてみますと、本当にこれは国民の立場をだれがはかり、そうして一方では本当に機構改革というふうなことで合理化をどんどん進めて、必要なような観測までこれは制限している。これははっきりしていると思うのです。航空管制の場合は人命と深い関係を持っている。私にはやはりよく聞かなければならぬ、民主的によく聞いて、そうして本当に国民のためになる、そのような立場からこういう問題に対処しなければならぬということ、この前もしばしばこの気象庁の削減問題で当委員会で議論をしたのです。具体的にこの航空管制を通じて見るとはつきりこうなっているじゃないですか。この前の長官の発言を速記録で見ても、そしてもういまの現実と対決して見ればはつきりするのですが、どういう考えを、感じをお持ちになりますか、長官。
○政府委員(毛利圭太郎君) 気象の資料の利用状況につきましては、二十四回観測でございます。あるいは八回観測通報の資料でございます。現在はアメダスの機械が気温など問い合わせの主な資料でございます。風とか気温などの観測も毎時できるようなになりました。またレーダー関係の充実もできるようなになりました。レーダーは必要に応じて異状気象が起りましたときには常時監視もできるという体制をとれるようになります。

ました。このような時点におきまして、いろいろの問い合わせ、サービスに對しまして氣象庁としては必要な措置ができると考えております。

○岩間正男君 アメダス、アメダスと、また言われるわけですが、レーダー観測と言つて、中に入つてないじゃないですか、これ。入つてないでしよう。そういうような前橋の例で欠陥が起つていゝるのですが、今度はどうですか、大島、銚子といふのは来年から八回観測にしようとしてゐるのですね。すでに前橋を八回観測にしたために関東北部の氣象データは著しく不備になり、羽田のトレンド情報がかたわにしてゐる。上州は御承知のように非常に氣象変化の多いところ、寒冷の発生地です。それなのにまた銚子、大島、こういうところを八回観測にしようとしてゐる。これが航空氣象上どんな影響をもたらすかということについて考えられたことがあるのか。

また銚子では、北東氣流の場合は、銚子のデータが少なれば氣象判定ができないと言われている。これは成田の國際空港開港の場合さらに困難を加えることになるでしよう。さらに羽田を寒冷氣象が通過する場合、離着陸の進入のランウエーを変えなければならぬ、方向を変えなければならぬ。このように風一つとつてみても航空交通の安全上重大な影響を持つてゐる。寒冷氣象がいつ銚子を通過したかを刻々確かめることが、羽田空港の安全のためには不可欠の要件であることは、私がかくどく言う必要はないと思つてゐる。これを来年は削減しようというのですか、どうなんでしょうか。

○政府委員(毛利圭太郎君) ただいま御指摘になりました銚子、大島でございますが、この地点は航空幹線路上に当たつておりますし、この四月からの削減は行つておりません。しかし今後、このように二十四回観測資料がどのように航空機に利用されておるか、使われておるかなど調査いたしまして検討する予定でございます。

○岩間正男君 検討する予定ですけれども、これは運輸大臣どうですか、この前から論議したことが、いまじゃ實際こういう形であらわれてきたん

だが、銚子を削減するということがなれば、これは明らかに出てきますよ。これは現地でも大変な問題になつてゐる。単に氣象だけじゃなくて、漁業者の間でも大変これは大きな問題になつておるわけですよ。さらに大島の場合には航空路の運営上最も重要な地点だと思つてゐます。羽田空港では南風が吹くか吹かないかの判定は決定的にこれは大切だと、南風が強い場合の羽田はまさに半身不随の状態を呈すると、こう考えますと、大島の氣象削減というものは羽田一つを取つてみてもこの氣象情報上天変な欠陥を持つ。銚子、大島がいま当面、来年の削減の対象にされてゐるんでありますが、この点については、氣象庁としても航空局も十分に検討して、これに對してはつきりやっぱり態度を私とはとる——はつきり態度といつても、これは当然削減をやめるべきじゃないかと思つてゐる。いかがですか。運輸大臣にお答え願えますか。

○政府委員(毛利圭太郎君) 大島、銚子の件、先生御指摘になりましたが、二十四回観測を航空機に利用いたします大きな利点といたしましては、羽田におきまして航空機に對しまして悪天情報といふものを出しておられます。こういう悪天情報を出したものを、二十四回観測などを参考にいたしましたしてチェックするという意味が非常に大きいのでございませぬ。われわれといたしましては、銚子、大島は航空幹線路上にありませぬし、どのようになこれが影響を持つか、あるいはどのようにな代替措置ができるかなどは慎重に検討したいと思つておりました。ただいま申し上げましたように、いま検討を始めたわけではございませぬ。これから検討する予定でございます。

○國務大臣(木村陸男君) 氣象庁関係の定員の削減等につきましては、これは前々からいろいろ問題があるわけでございます。ことに氣象観測は長い経験と非常に高い學術、學問的な知識も要るわけでございますので、他の役所のように軒並みに定員を減すとかいふようなことにはなほまじない機能を保持しておるわけでございます。そういう意味

では、各官庁一律に定員を減すというふうな行政機構の縮小等の問題のときには、その特性を生かすような運輸省といたしましても努力をいたしておるわけでございますが、しかし、氣象庁として、いろいろな部門をいかに削減いたしますときに、そういうある程度の人員の削減ということに協力をしてながらこれに應じていかなければならぬことも、また私はやらなければならぬことだと思つておるわけでございます。

ただそういう場合に、氣象観測なり、あるいは予報なりについて、精度といひますか、確度といひますか、そういうものが下がるような結果になるような人員の削減等は絶対に避けるべきである、かように考えまして、事細かにそういう影響のないところの人員の配置転換なり削減なりということでは、氣象庁長官は非常に苦勞をしてやつておるわけでございます。なお、だんだん機械化も徹底してまいつておられますので、ある面におきましては、人を減して機械がこれを補つて機能は変わらぬといふ面もあるわけでございますから、そういう点もあわせまして、要するに確度とか精度、そういうものが下がらないように常に配慮しながらこの問題には取り組んでいかなければならぬと、氣象庁長官非常にその点は苦勞をいたしておりまして、現在まではその方面に悪影響のないように善処をしておるわけでございます。

○岩間正男君 きょうは行管長官見えなかつたんですけれども、このような問題、当時認識されてゐないで、いまこれは新たに発生した問題なんですかね。そういう点について対処すると、一つの事故がどんな大きな損害につながるか、単なる損害じゃなくて、人命にどのような大きな犠牲を与えるか、これは多くを言う必要はないんです。したがういふに、どうしても私はこの縮小、この縮小するといふやり方は、まさに一文惜しみの百になりませぬ。大検討すべきだ。

この四カ所を縮小して一休情報源を何に頼るかという問題が起ります。米軍があるからいいじゃないか、自衛隊があるからいいじゃないかといふふうに考えられるかもしれないが、確実にこれは氣象情報を提供してゐないんです。こういう実績がはつきりしてゐるんですね。ここに氣象の天氣変化表ですか、各地の氣象狀況が報告されたデータがあります。これによると、やはり夜間なんかは自衛隊なんかは非常にこれは出してゐない。しかし、そういうものに対して抗議する権利もない。これは完全に出すべきだということに現在では言えないような感じがしてゐる。なつてゐるんだな、氣象庁は、こんなことじゃ完全これを求めることはできないですよ。

私は、まあそういう点で、ここにこの削減といふものはどんなふうには響くかという点ね、ここにシーケンス(天氣変化表)がございませぬ。これは三月の削減前ですね、いわゆる削減後、これを見ますといふと、これは一目瞭然ですけれども、前橋の場合をとつてみますといふと、これは全部削減前の三月二十五日、これは満たされております。ところが削減された四月一日後のシーケンスを見ますといふと、全くこれは空白になつておる。穴だらけです。こういうふうな氣象予報で航空をやれば、これは安全は保てないことは明らかだと思つてゐる。

だから私は、こういう点から十分に検討すべきだ。これは羽田だけじゃないんです。輪島が廃止された、西郷が、そしてその他のローカル線の場合も、これはいろいろ問題聞いてゐます。時間の関係から私はその点省きますけれども、こういう点について十二分に検討してほしいと思つてゐます。まあ再検討するんだという長官の答弁があつたわけでありませぬが、これについては十二分に運輸大臣もこれを検討してほしい、私はこのことを要望して、これは時間の関係がありますから、後に時間をとつておかなきゃならないことがありますが、これで私の質問を終わりますが、その前に防衛庁です、防衛庁長官はきょうは出なかつ

たのでありますけれども、必ずこの次は出てもらいたい。そうして自衛隊の訓練空域と、それから重なっている——この前具体的には釧路や札幌の例を挙げて、釧路は重なっているわけでありすが、釧路空港等の問題についてはその後検討されておるのかどうか、これについては私は後ではっきりした決意は防衛庁長官に聞きますけれども、検討しておるのかどうかという点だけお伺いしたいと思います。いままどうですか、防衛施設庁も帰ったのですか。

○説明員(奥山正也君) ただいまの自衛隊の件でございすが、私防衛施設庁でございまして、防衛庁内局の方は熟知しておりませんので、ちょっと……

○和田春生君 今度の航空法の一部改正につきまは、全体としては改正の方向を是認をする立場に立っているわけでありまして、むしろ昭和四十六年に作業を起されてから今日に至って遅きに失する感じがいたします。同時にまた、国際的にも国内的にも航空関係の進歩発展というのは目覚ましい速度で進行しているわけでありすから、この四年間の間にも、さらに現在の提出されている改正案を含めまして見直さなくてはならぬ、こういう面も出てきているのではないかと、こういうふうに考えられるわけです。それらの問題については運輸大臣が席に戻って参りましてから締めくくりの方で改めて確認をいたしたいと考えますが、主として私の質問は航空機の安全確保、こういう点に重点を置きながら幾つかの点について確かめたいと思います。

現在の航空機産業の実態、また航空機の性能等は非常に精密になり急速に進歩してきたわけでございますが、こういうふうな高度に発展をしてまいりますと、人間の能力、こういうもので、特に個人の能力というもので安全を確保するという点についてはおのずから限界があるわけでございます。陸上の工場その他の施設におきましても、極度にオートメーション化をされ、機械化をされたところでは、人間の手に余るものは機械が機械

を監視する、あるいはそういう装置や設備で安全を確保していくということが進んでいるわけでありすが、しかし現在の日本の法律のたてまへは、これは航空法だけではありません。いま私が専門にいたしております船舶関係におきましても、相変らず個人の能力といひますか、個人の資格、こういうものに重点が置かれ過ぎておるきらいがあるようでありすが、そして事故が起れば、結果的に見れば、それはあすればよかつた、結果によかつたという形で、個人の責任に帰するようにならうに見られるわけでありすが、それ以前に制度の面でも安全対策の面でもきちんとしておれば防止できたのではないか、そう思われることが多いわけでありすが、

その点でまず最初にお伺いしたいのは、航空機の安全にとつては操縦者というものが非常に重要な点ですけれども、今度の航空法の一部改正の中で、七十一條の二として、「操縦者の見張り義務」というものが設けられました。この点についてはこの前参考人の方からも御意見があつたようでございますが、この改正案によると、「航空機外の物件を視認できない気象状態の下にある場合を除き、他の航空機その他の物件と衝突しないよう見張りをしなければならぬ」という規定が新たに入つてきたわけですね。この規定を設けた本来の趣旨とねらいというのは一体どういふことにあるのか、まず確かめてみたいと思つております。

○政府委員(中村大造君) 実はこの見張り義務でございすけれども、改正前現在の九十四條にすでにならぬ表現としてはストレートな表現ではございませぬけれども、操縦者の見張り義務、注意義務というものをうたつておる条項が実はあるわけでございます。したがひまして、私どももいたしましては、従来からこの法律上操縦者は見張りの義務があるんだというふうにお考えしておるわけでありすが、たまたま客石の事故が起りまして、その後事故調査委員会がいろいろ事故調査をいたしまして、その報告が出ておるわけでございます。その報告の中に、法律改正する場合に見

張り義務というものをもう少し明文化、明定すべきであるというふうな報告が出されておることは先生御承知のとおりでありすが、
で、アメリカにおきましてもやはり規則におきまして、そういうふうに見張りの義務ということも明定したしておるわけでございます。私どもとしては今回の法律改正によりまして、見張り義務を明定したことによつて、操縦者の責任といひますか、そういうものを従来より重からしめるといふ趣旨でこういうことを規定したわけではございせんので、要はやはりいかに航空保安施設を整備し、またいろいろな機器が改善されて、航行の安全といふものが確保されるようにならなつても、やはり依然として計器飛行のほかには有視界飛行といふものが現在存在するわけではございまして、最後は操縦者は衝突を回避するため見張りをしつておるということ、これは法律以前のものかも知れませんが、操縦者の義務として現に存在するはずである。また、そうでなければいけない。それをやはり客石事故の事態に即応いたしまして、明定する方がむしろこの事故防止を図る上からいひたしてはならないかというふうな措置を講ずることにしたわけでございます。

○和田春生君 確かに客石上空で全日空機と自衛隊機が衝突事故を起した。その調査委員会の報告の中にそういう文句があつたということは承知して居るわけですね。しかし、あの事故は考えてみますと、見張り義務を怠つたから起きた事故であらうなところが、見張りが不徹底であつたというところが事故の主因であつたと思つて居るわけですね。後から取り上げたと思つて居るわけですが、これは相互に関連して居るので申上げますけれども、今度の改正の中でも多く取り上げてあります。さらにあつた訓練をする空域と、一般事業用航空機の飛行するところと、空域を明確に分離をして、一般旅客用の、事業用の航空機が飛ぶところで自衛隊機のあつた訓練をさせないという形になつておればそれも接近しないはずなんです。

これは結局、結果論から見ても、あつた状況でも自衛隊機の方がよく見張つておつて、全日空機の接近を承知しておれば起きなかつたのではないかと、これは、さつき私が申し上げた結果論だと思つたのです。とりわけ最近では計器飛行、これに重点が移つてきて居るわけですね。それは人間の能力を機械によつてカバーしよう、そういう方向にどンドン日進月歩になつて居るときに、ことさらに見張り義務といふものを法文に入れるという事は、何か私は時代錯誤のような気がして仕方がない。もう航空機を操縦する者が見張りするのはあたりまえなんだ。船のブリッジに立つて居る者は、航行しているとき後ろ向いて居眠りしておつたのでは皆衝突するのです。それは操縦者、運行者の資格条件といふか、当然のこととして入つて居るわけですね。

そして、こういうものが入つてくる。やはり制度とかシステムいろいろな問題の不備のために不幸にして事故が起きた。そのときに結果論から言つて十分見張つておれば防げたのではないかと、個人としては負い切れない責任がそこに負わされる、あるいは航空機の事故といふのは大体において墜落をすれば大変不幸なことですけれども、操縦者初め乗客等といふものは、みんな死亡されるということが多岐にわたつて居る。死に口なしであります。結局死人にむちを打つようなことになるのではないかと、そういう点に考えると、どうもこの見張り義務といふものを入れたことがいけなからいひたしては外すといふ形になると、じゃあ見張りをしなくてもいいのかといううなばかげた解釈もできまして、この運用といふものについてはよほど考へてもらわれないと、何か個人の本来責めに属すべきことではないと、あるいは個人の責任としてはむしろ従たるものである。主たる原因がほかにある、そのことが個人の責任に転嫁をされて居る。結局それは航空行政の進歩に対する逆行になるという懸念もあるわけですね。特に現在における操縦者の人々にも何人か会つて意見を聞いてきて居るわけですが、こと

さらにこの期に入れられたという形に對して、かなりの不安を持っているわけです。その点で、今後の運用等においてこれはよほど慎重にしなければならぬ問題であるし、私はできればこれは取り去っても安全については別に差し支えないし、むしろそういう不安というものを取り除く面でのいいのではないかと、もう一度も考えるわけですが、いかがでしょうか。

○政府委員(中村大造君) 先生御指摘のように見張りの義務というものは、これはもう当然の義務であつて、法律に書く書かないにかかわらず当然の義務である、こういうふうにおっしゃつたわけですが、まさにそのとおりで、したがつて、われわれとしては当然の義務で、普通の陸上にして海上にしても、交通のルールの規制においては、やはり前方注意とか見張りといひますか、そういうことは大體明文をもつて規定しておるうちに私どもは承知しておるわけでございます。

したがつて航空の法規のみに、いかに日進月歩の時代と言へ、見張り義務というものをことさらに規定しないといふことは、逆に見張りといふものを甘く見る、軽視するということになりはしないかといふ心配もあるわけでございます。この規定には、もう御承知のように罰則がついていないわけでございます、したがつて、この運用は、私どもといたしましては、当然ほかのいろいろなルールの徹底、それから航空保安施設の整備といふふうな、そういうふうなものを確実に実施いたしまして、それとこの見張り義務といふものと両々相まって実効を上げていくということがやはり一番いいのではないかと思つて、この次第でございます。

○和田春生君 この点につきましては、仮に法律の改正が通過したとしても、かりそめにもこの規定の存在でもって操縦者に責任転嫁が行われると、そういうことのないようにくきを刺しておきたいと思つておるわけではございませんが、最近のように計器飛行といふものがどん

どん進歩してまいりますと、航空機の操縦者、これは無線に関する資格といふものは一体のものであつて、両方別々に考えることはできないと思つて、有視界飛行に限られるごく小型の自家用飛行機であるとか、あるいは旧型の航空機の場合は別だと思つて、しかし一般的な事業用の航空機の場合には、その資格といふものは、これはもう両方とも切り離すことができない。さらにまた航空機の位置を確認するといふ場合におきましても、昔のように古い手法で、航空機に乗っている者が位置を確認するといふよりも、計器飛行の場合、特に電波によつて位置等も確認をしていく、こういう形になつていくのですが、この点について、運航に従事する者の資格は、この法律で書いてありますように、操縦者のほかに航空士あり、無線通信士あり大変複雑ですね。これもつと現在の状態に適合して、整理をして、たとえばパイロットは無線通信の資格も、パイロットの受験のときに同時にとれてしまふ、当然もうそれでなければならぬのだ、そういうふうにしていく必要があるように思つておるわけではございません。

それから無線通信に関しては、これは船の方もそうですけれども、電波法の適用を受けているわけでありまして、しかし今日の状況になつてまいりますと、電波法といふのは一般の陸上の通信あるいは陸地と陸地の間の通信、こういうものについてはもちろん必要でございますが、航空機とがことに進歩してきた船舶通信の場合に、やはりそれはもう運航そのものと不可分のものだ、こういう考え方に立つて、いろいろな仕組みを考えていく必要があるように私は思つておるわけではございません。いまの運航従事者の資格の制度について、航空士あり通信士ありと、もちろんそういう資格も必要かと思つておるわけですが、もつとこれを整理するといふお考えはないでしょうか。

○政府委員(中村大造君) 御承知のように航空通信士といふのは、これは一から三等まで分かれておるわけでございます、これはそれぞれ資格が違つたわけでございます。それで先生御指摘のよ

うに、現在定期航空運送事業に従事いたしておられます操縦者は、普通その操縦士の資格のほかに、たとえば航空士とか、あるいは通信士の、特に三等航空通信士の資格をあわせ持つておるといふ例が非常に多いわけでございます。現実に操縦士の試験をいたしますときに、その試験で、一緒にたしか通信士の試験もあわせて行ひまして、同時に二つの資格を与えると、こういうことが出来るようにしておるはずでございます。したがつて受験等の繁雑といふものは、それでできる限り避けておるわけでございます。

しからは操縦士の資格の中に通信士も全部含めてしまつて、通信士といふものをなくしたらどうかといふ意見もあると思つておるわけですが、現実には定期航空運送事業については、それによる実害といふものは比較的少ないと思つておるわけですが、それ以外の不定期とか、あるいは各種事業、自家用、そういういろいろなものにつきましても、やはり航空機の性能、飛行の実態等から見ると、そのような特種な、特定の通信士なり航空士といふものをやり直さなければならぬ場合があると思つておるわけではございません。したがつて、そういう資格といふものはやはり現在の段階ではこれを存在せしめる必要があるのではないかと、ただ、たびたび申し上げましたように、試験の方法等につきましては、これを合理化するといひますか、そういうことは今後ともいろいろ考えてみたいと思つておるわけではございません。

○和田春生君 私が申し上げておるは試験の方法だけじゃないのです。本質的な問題として言つておるわけでは、特に船舶なんかで遠洋航行に従事していると、一般公衆無線を扱うために非常に大きな設備を持つておる、そういう場合と違つて航空機の場合には通信といふとみんな電話でしよう、無線電話ですね。そして電波透導といふものが当然行われておりますし、今日、無線といふものと切り離して航空機の安全、また管制コントロール、一切考えられないわけでは、もつ

と積極的な意味で、資格の中に当然含めちゃつたらいじやないか、片や電波法の関係で通信士の資格が要るぞよ、片や航空機の操縦の資格だと、試験のときに両方やつて資格を合わせ持たすなんといふことを言はずに、一つのものに考えちゃつたらいいじやないか。その方が合理的じやないか。当然そうなくてはならぬことなんで、昔のように、もうそういう耳を持たずに盲飛行をしていくと、それに無線の機械を載つけるといふわけじやないわけですね。帆船に無線機械がくつてきたといふわけじやないわけですから、これは当然のことなんだから、そしてそんなめんどうなことを余り言わなくても、機械といふものは相当進歩しているし、無線電話の操作といふものはそんなめんどうなものじやないわけですね。

非常に気象条件の悪いところで、日本の長崎無線をインド洋かどこかで、悪い空中状態の中で必死になつてつかむといふ努力をしなければ公衆無線でつなぐことができないといふものじやないわけです。航空機の場合はですね。だから、どうしてもそういう特殊な資格を要する人を乗せなければならぬときにはそういう資格の人を乗せるといふ形にすればいいわけで、一般的には一本にしようとした方が、いわゆる監督行政の面でも、本人の資格の面でも、また今後の航空機の発展の方向から見てもいいんじゃないかと、こういう意味で言つておるわけなんです。この法律の改正にすぐ間に合はぬかもわからぬけれども、そういうことを整理していくといふお考えはないのですか、試験の手續だけじやありません。

○政府委員(中村大造君) 今度の航空法の改正につきましても、そのような従業員の資格の問題とかそういうことは一応慮れていないわけではございません。これは今後の検討にまたなければならぬわけでございますけれども、先生御指摘のように、現実の問題としては定期航空運送事業については操縦士が無線通信士の資格を同時に持つて、したがつて、その別の無線操縦士を乗せているといふ

わけじゃございません。したがって、そういう意味では先ほど申し上げましたように、その試験と同時に二つの資格が取れるようにすれば実害はなくなるのではないかと。やはり無線通信士という資格を置いておかなければならぬということ、それだけで乗る場合というものがやはりケースとしては余り多くございませぬけれども、定期運送事業以外についてはあり得るということで、そういう資格は資格として、そしてまたその資格だけを操縦士じゃなくて、そういう無線通信士としての資格だけを取れば足りるという人もあるわけでございますので、その道を開いておく必要がございます。そういうことで現在の制度でできているわけでございますので、さらに今後の問題として検討をさせていただきますか。

○和田春生君 どうもびんとこないんですがね。資格を合わせ持つんじゃないかと、事業用、たとえば操縦士の資格を持てば、当然それは無線通信が扱えるという形にしちやたらいいんじゃないかと、そういう試験にしないかということも言っているわけですよ。そして、もし通信士の資格をそのみで乗せる必要がある人はそれを持っていて人を乗せればいいんじゃないですか。これからの航空機の進歩の方向というのはそういう形で別々の資格と考えて、合わせ持つという考えじゃなくて、当然一つのことと考えていけばいいんじゃないか。

このことを私は船舶の航海士、通信士についても同じようなことを提言しているんです。もうこれからの時代において航海士と通信士と別建ての資格にする必要はない。特殊の無線設備を載せるために、やはりそれに精通した専門家を乗せなくちゃいかぬというなら、それを乗せればいいわけであって、通常においては一つのものと考えていいんじゃないか。それがすべての運航の安全につながる。つまり公衆無線通信を、電報を山ほど扱ってほとんどとんとんとやるのかということじゃないわけですか、そういうような公衆無線通信を主として扱う、そういう業務をやらせ

るという場合には、電波法に基づく通信士の資格を持つた者を乗せることにしたらいいんじゃないか、そういう方向に改正したらどうだということも言っているわけですよ。

○政府委員(中村大造君) これは今後の検討課題にまつ必要があると思えますけれども、先生の御趣旨もよく理解できるわけでございます。現在の段階では、大部分がそういう種の試験をするときに一緒に——これは別にその試験の科目の中にそういうものを入れて取ると、自動的にそれに受かることになって無線通信士の資格が得られると、こういうことになっておられるわけでございますので、実態的には余り変わらないんじゃないかと、こういうふうに思えますけれども、さらに今後の問題としてよく勉強させていただきますか。

○和田春生君 いまの問題は、一つには電波法が郵政省の管理下にありまして、航空機の方は運輸省の管理下です。多分にお役所のなわ張りみたいなものがぼくははるかにあるように思っていますけれども、ひとつ検討課題にしておいていただきたいと思えます。

次の問題は、航空機の安全は操縦だけではなくて、整備点検ということが非常に重要なわけですよ。この点については、この前参考人の方において願ったときにも私から参考人の方に一言お伺いしたわけですが、いまの整備従事者の資格というものは個人の総合的な能力、こういうものに重点を置いて資格を与えております。したがって、それぞれの資格によって範囲は違いますけれども、言うなれば航空機全般に対しての整備点検、そういうことに対する知識、そういうものを持つということが前提になっておると思えます。しかし最近の大型航空機の場合には、一人の人間があれもこれも見るわけではないわけですね。エンジンならエンジンについても一人で全部やるという必ずしも形ではない。幾つかに分類される、あるいは電気系統なら電気系統とか、機体であるとか、その他の機械部分であるとか、いろいろな面に分

かれていて、それを一人で全部カバーするということではできないわけですよ。

航空会社ではそれぞれ整備の専門家というものを養成しているわけですよ。その人は何も航空機全体について十分、どこに行っても全部、点検整備できるだけの知識は持っているかもしれないが、自分の割り当てられたところについては十分専門的な高度の技術知識を持っている。そういう人たちが集まって一つのシステム、いわゆる組織として、オーガニゼーションとして点検整備をやっています。こういう形になってきていると思っております。

したがって、これは関係者からもそういう要請がなされておりますけれども、認定ですね、整備工場といいますが、そういうようなアプロードですね、認定された一つのオーガニゼーション、こういうものを認めていくということをもっと積極的に航空法の改正の中に取り入れる。そうしてそういう近代的なシステムというものの発展を促進していく。そういう組織そのものにひとつ責任を持つてもらおう。もちろん組織は人間がつくるものですけれども、そういう方向に行ったらいいのではないかと気がするのですが、その点の改正はなほ不十分だと思っております。この点についてひとつ御意見を伺いたいと思えます。

○政府委員(中村大造君) まことに御指摘のとおり点検といいますが、そういうものが実態として行われるようになってきておることは事実でございます。法律にはそういう規定はございませんけれども、私どもとしては会社として整備の規程を設けることを義務づけておるわけで、これを認可していたしておるわけでございます。したがって、その整備規程の中にそのような組織整備といいますが、そういう組織体としての整備のあり方等について規定を設け、それをわれわれとして認可するというたてまえをとっておるわけでございます。したがって、その道は開かれておるわけでございます。ただ、これを法律上の規定として明定する

かどうかということにつきましては、このような御意見もあろうと思っておりますので、これは今後のひとつ検討課題として検討させていただきますか。

○和田春生君 これは運輸大臣に要望なんですけれども、いま直ちにそれをこの改正案に入れると言っても時間的な余裕もないと思っておりますが、単に指導によってそういうことをやらせるとか、積極的にそういう措置を促進するということではなしに、むしろそれを法律でもってオーソライズして、そういうものを認定すればそれが全責任を持つのだということにすることによって、むしろそういう近代的新しい時代にマッチした方法というものが促進されるんじゃないか。いまの場合にはそれはそれでやっても別に規定はあるのだ、こういうことですね。ですからひとつ積極的に、もう四年間、航空法はもたもた——これは国会の方に責任があると思っておりますが、やっているうちにだんだん進んでいくわけですから、できるだけ早くそういう面からひとつ改正を考えてもらいたいと思っております。いかがでしょうか。

○国務大臣(木村陸男君) 今回は、三年前の航空法の一部改正ということで、三年延びたものであります。当時からの事故にかんがみまして一刻も早くということで、こういう改正になったわけでございます。したがって、たまたま私もある機会でも申し上げておりますが、航空法の中には、航空に関するすべてを包括しておりますので、いろいろな面で実情に合わない点、またいまの御意見のような問題、今後積極的に改善していきたいというふうなところもありません。したがって、そういうものも含めまして全面的に航空法の改正のための見直しをしていきたい、かように考えておりますので、十分考慮をさせていただきますか。

○和田春生君 それに関連して、たとえば整備点検する場合に、エンジンの場合に使用時間ではばってあります。それに似たことは、たとえば航空士を乗り込ませなくちゃいかぬときに、

五百五十キロメートル以上ですか、こういうような規定も残っているわけですが、これは、これはやっぱり古い時代の考え方、現在の特に発達したジェットエンジンの場合には、エンジン全体の使用時間でこれはだめになったというんではなくて、もっと細分化されたような点検、それから整備ですね、そういう方法がとられているわけですね。したがって、こういうような使用の限界時間を設定するとか、そういうことを法律で、あるいは法律の中には何時間というふうには決めておられませんけれども、そこにあるのは使用の限界時間でいくという考え方ですね。私はこれは完全にいまの大型ジェットエンジンには時代おくれじゃないか、プロペラ機も残っておりますから、この場合にはいいんですけれども、したがって、そういうものはむしろこの際、本文から全部外してしまつて、そして省令なら省令で定める基準に基づいてやらなくちゃいけない、こういうふうな決めた方がいいんじゃないか、そういうふうな思ふんですが、その点いかがでしょうか。

○政府委員(中村大造君) 御指摘の点はきわめて専門的な面もございまして、事務当局から御答弁させていただきますと思ひます。

それから先ほどの整備のシステム化の問題でございまして、よく今後の問題として検討させていただきますが、ただ現行法におきましても、修理改造につきましては認定工場制度というものがございまして、ただ全般的な整備ということにつきましては修理改造、オーバーホール等とは若干違った面がございまして、したがって、これを組織体としての機能を發揮することに、これは当然今後の進むべき道として妥当であると思ひますけれども、それを扱う人の資格という点につきましては、現在、法律で決めておりますこの整備士という、この資格というものと全く切り離してしまふのがいいかどうか、この点については、いわゆる点検、修理改造工場の認定制度のようないわゆる法定による個人の資格というものと切り離してこれができるかどうかは、まだ

やはり慎重に検討しなければならぬ問題もあると思ひますので、その点とあわせてよく検討させていただきますというふうなことを思ひます。

○政府委員(官川晋君) 先生の方から御指摘いただきました、主としてエンジンあるいは整備品のオーバーホール方式でございまして、確かに初期のジェットエンジンを含めまして、すべて限界使用時間というものを決めまして全部オーバーホールしていただくと、ところが現行ではそれは信頼性管理方式に移つておりました、これは施行規則の改正によりましてすでにボーイング用の747のJT9D、あるいはボーイング727用のJT8D、あるいはロールスロイスのすべてのエンジンにつきましては、いわゆるコンテナニュアス・サーベイといひますが、モジュールごとにボアスコープ検査その他で時間と見る場所と、どうも装置で見るとかということを決めてオーバーホールせずに見ておられます。ただ、この方式はまだ一部のそういった主として大型ジェットエンジンでございまして、小型エンジンの場合は、依然としてオーバーホールの、全体の運用限界時間を決めましてオーバーホールしておられますけれども、先生のおっしゃった点は、現在すでに定航アライオンにつきましてはほぼ実施されておられます。

○和田春生君 それでは、いまの御説明である程度理解したんですけれども、この前も羽田空港に行つて全日空のところまでトライスターのエンジン、いま言ったモジュールごとに処理している方法を見てきたわけですね。あれはもうオーソライズされておられるわけですか、省令で。

○政府委員(官川晋君) はい、オーソライズされておられます。

○和田春生君 そういうことでしたら、実際上は差し支えはないようですが、条文を読んでみますと、これはもうやはり限界時間ということが条文の主体になつておられるわけですから、むしろ機会があれば改正して、いろいろな新しい方法がとれると、そういうのを進歩発展に応じてやれるようにした方がいいのではないかと、この規定で見ると、やつ

ぱりどうも昔の觀念の総使用時間の限界が来れば、それをオーバーホールしろという形になつておられるんじゃないかという感じがする。

それから、これは後でまた認定整備組織の問題について重ねてお伺いしようと思つたんですが、航空局長がいまはしなくも発言されたのでお尋ねをしたんですけれども、私の方でICAOの標準その他について認定整備組織に関して事前に航空局に質問したわけですが、その中に、なおICAOにおける認定整備組織とは、わが国における修理改造認定工場、これは第十六条の規定ですが、に当たるものと考へられるというふうな答弁書もらつておられるんです。そのように考へておられるわけですか、これは一緒のものなんだと。

○政府委員(官川晋君) お答え申し上げます。ICAOの付属書第一及び第六にライセンス及び免許の運航に関する規定がございまして、ICAOの規定そのものは、大体個人に對してライセンスの付与ということであつておられますけれども、ただその中にアブルード・メイソナテナス・オルガニゼーションという項目がございまして、そういういわゆる先生の御っしゃつた一つの組織でサーベイする。ただし、この場合でも、そのサーベイの責任者は個人のライセンシーと同じ程度の資格及びキャリアを持たなければならぬという規定がございまして、大体これに当たりますのが日本の航空法の修理改造認定を受けた工場に該当するものと思つておられます。これにつきましては、もうすでに私どもの方は修理改造認定はエンジン、機体及び整備品、これはJAL、ANA、TDA三社を含めてすべて認可しております。実際上問題といたしましては、すでにこの組織確認は行われておると、ICAOの規定に大体合つておると、そういうふうな了承しております。

○和田春生君 それは私、正確に言へば現在の航空法における修理改造の認定工場がICAOで言う認定整備組織に当たるといふのであつて、ICAOにおける認定整備組織がわが国の修理改造認定工場に当たるといふのは、これは逆立ちしているんじゃないでしょうか。もう少しアブルード・メイソナテナス・オルガニゼーションとか、そういうのはやっぱり広い概念を含んでいるんじゃないんですか。

○政府委員(官川晋君) お答え申し上げます。和田先生のおっしゃつた点はある程度事実でございまして、確かに当航空法はICAOの標準をすべて満足しておりますけれども、逆にICAOの標準がすべて日本の航空法の修理改造認定あるいは個人に對する免許がすべてであるかと、そういうふうにはちよつと見解が違つたのは先生がおっしゃつたとおりでございまして。

○和田春生君 いまの御答弁なら私は大体了解できるんですが、文書でもらつたやつにはそうである、ICAOにおける認定組織がわが国の修理改造認定工場に当たるものと考へられると書いておられるので、その点もつとやはり少し広い範囲を含んでおられる。私が定義しているのはむしろそういうことを促進していくという体制に法律をもつていった方がいいんじゃないか。個人がたてまえで組織が従な問題じゃなくて、むしろこれからの大型ジェット機時代、これは組織が主たるものであつて、個人というものはむしろそれをカバーする、そこまで極端に言つていいかどうかは別として、そういうふうな従来の考え方をむしろ変えていくというところがやはり近代的な安全を守る整備という面において望ましい方向ではないかと、こういう気持ちも持ちながらいまお尋ねをしておられるわけですか。

○政府委員(官川晋君) お答え申し上げます。確かに先生のおっしゃつた点真理でございまして、けれども、また事実現在のICAOのアネックスI及びアネックス6のアブルード・メイソナテナス・オルガニゼーションというものに対する解釈というものはまだICAOではつきりしておられない面が多い。現在ICAOはこのためにアブルード・メイソナテナス・オルガニゼーションというものに対する各国の実情及びその調査を

定工場に当たるといふのは、これは逆立ちしているんじゃないでしょうか。もう少しアブルード・メイソナテナス・オルガニゼーションとか、そういうのはやっぱり広い概念を含んでいるんじゃないんですか。

行つてICAOにおいて調査、討議しようということになつておりますので、大抵現行の見聞範囲ではICAOの基準は日本の航空法に大体合つていて、その逆も合つていふふうにはおおよそ言えるかもしれません。まだはつきり、アブルード・メインテナンス・オルガニゼーションがどういふことでやつていふことについてははつきりしておりません。

○和田春生君 この点についてはぜひ今後検討を続けてもらいたいと思ひますし、時間の関係もありまして、すでに書いたもので説明も受け取つておりますからこの程度にいたしておきたいと思ひます。

なお安全という面からいまして、先ほど見張りの義務化の問題について言つたわけですが、中でも、日本の空は非常に狭いわけですから、その中でそういうことは非常にむずかしいかも知れませんが、たとえば自衛隊が訓練をする、こういう場合に自衛隊の航空機というものは安全を無視してと言つては悪いけれども、戦争になれば落つちることがたまたまで相当危ないことをやるのが本来の任務なんです。もちろん人命は大事にしなければいけませんから安全を確保することも、目的がです。旅客や貨物を安全に確実に輸送するということとはまるっきり違つて、やっぱり戦闘をするということが目的なんです。そういう訓練の空域というものを分離してしまふ、一般の航空路と。そういうところまで進めておやりに一般の航空路ではないでしょうか。

○政府委員(中村大造君) これは自衛隊の飛行機がいわゆる訓練をいたします場合、これは緊急対策要綱に基づきまして、いわゆる訓練空域、こういうものを設定いたしました。それで訓練をする、こういうたてまえになつておるわけでございます。ただ自衛隊の航空機といえども通常の飛び方をした航空路を飛ばす場合もあり、また安全圏を飛ばす場合もあるということでございますので、そういう場合につきましては、やはり一定のルールの中にこれを取り入れると、こういうことにする

必要はあるのではないかと。今回の改正も一方において行政措置として訓練空域を設定いたしましたと同時に、このようなルールを定めまして自衛隊に従来適用除外になつておりました規定を大幅にこれを適用するということが、それからある一定の空域におきましては危険な飛行を禁止するといふふうなルール面からの規制を行うということである安全を期しておるということでございます。

○和田春生君 確かに今回、自衛隊に適用除外しておつたたとは管制区、管制圏における飛行の禁止というふうなものは適用されていふと、これは前進だと思ひます。思ひますが、多分に日本の狭い国土で、私もそういう点には専門的知識がわりあいに乏しいわけですから、果たしてできるかどうかといふことについては確信を持っては言へないやうなもので、やはり自衛隊が訓練をする空域といふものと、そして一般の事業用の航空機が航行する空域といふものを分ける、そこまで積極的に行った方が安全という面ではより望ましいのではないかと。いまの場合にはそれを分けるんじやなくて一般の規制を自衛隊機にも適用すると、運輸大臣が許可した場合にはやつてもよろしいと、そういうふうになつておるわけですから、今度の改正は、そうなんですよ。運輸大臣が認めた場合にはやつてもよろしいと、こうなつておるわけですね。そういうのを空域の分離といふことをもつと積極的に図るといふ考えはないかと聞いておるわけですね。

○政府委員(中村大造君) この点につきまして、もうすでに警石事故の後、緊急対策要綱で訓練空域と一般の航空路等とは完全に分離するやうにしようといふことで、行政措置をいたしまして自衛隊用の試験訓練空域といふものを二十カ所所定いたしました。訓練はもつぱらその中でやつていただくといふことで、そういう意味では行政措置としてもうすでに空域の分離といふものを行つておるということでございます。

○和田春生君 そうしますと、自衛隊の訓練といふのは、いま行政措置でやつておる訓練空域の中

でやるのであつて、一般の航空路ではもうたてまつてやらないと。改正案では運輸大臣が認めた場合には、それでもやらないことになつておる。それはもうやらさないたてまえなんだから、それはなつておるけれども、法律では、自衛隊機も一般用のところを飛ばす場合もあり得るから、そういうことになつておるけれども、もう訓練はやらさない、そういうたてまえでいくんだといふふうには理解していいわけですか。

○政府委員(松本操君) 原則的には先ほど局長が答えられ、いま先生が念を押されたような方針でございますが、

〔委員長退席、理事黒住志行君着席〕
ただ法律上の扱いといたしましては、管制区と、こういうふうな書きますと、たとえば高度二万四千フィート以上の日本国内上空の空は全部管制区になつてしまふ。その中に今度は訓練空域を設定するといふ、つまり航空路あるいはジェットルートの合間を縫つてそこに訓練空域を設定する、こういう行政措置をとりました場合に、その訓練空域で適法に訓練をするためには、今度は管制区の中でかくかくしてはならないといふ禁止は解除しておきません、その場合つじつまが合わなくなる。そういうふうな意味では例外がござりますが、基本的な考えは局長の申し上げたとおりです。

○和田春生君 その点は了解いたしました。後の質問に関連するので、これちよつと質問の内容を交わりますけれども、使われている用語の定義の問題ですが、計器飛行といふのはどういうことを意味するのでしょうか。ひとつ端的に説明していただきたいと思います。

○政府委員(松本操君) 計器飛行と申します用語の定義は、第二条の定義のところにございます。「航空機の姿勢、高度、位置及び針路の測定に計器にのみ依存して行なう飛行」でございますから、たとえば完全に雲の中に入つてしまつた、したがつて、自分の操縦しておる航空機の姿勢が平らかに傾いておるか、高さが幾らか、

位置はどこと、針路は北か南か、どちらを向いておるか、これらのことを地形、地物等に頼ることができない、計器だけに頼つて飛んでおる。これが計器飛行の定義でございます。

○和田春生君 計器飛行方式による飛行といふのはどういふことになるのですか。

○政府委員(松本操君) 計器飛行と計器飛行方式とは非常に紛らわしいのでございますが、計器飛行方式といふのは飛行機を飛ばせる場合のルールの一つでございます。有視界飛行方式といふ概念と対応する。そして実態的にはどういふことかと申しますと、飛行場から離陸し上昇する、あるいは逆にある飛行場へおるために降下をしていく、あるいは航空路を飛んでいくといふふうな場合に、運輸大臣の行います指示に従つて飛んでおる、運輸大臣の与えまします指示に従つて飛んでおる、こういう状態がまず一つの計器飛行方式でございます。それから次に、それ以外の航空交通管制区における飛行をやはり運輸大臣が定めた飛行の方法、経路等について指示されたとおりに飛行する。内容が二つに分かれておる。法律用語でございまして、よく知られておる。要するに飛行場から出入りし、あるいはそのために上昇、降下をし、あるいは定められた経路を飛んでいく、こういう場合に運輸大臣の指示に常時従つて飛んでおる飛び方、こういうのを計器飛行方式による飛行と、こういうわけでございます。

○和田春生君 そうすると、計器飛行といふことと計器飛行方式による飛行とが違ふんですか。どうもわれわれよくわからないうちでございます。

○政府委員(松本操君) 計器飛行と申しますのは、飛行機を飛ばしている状態だけに着目しておりますので、たとえば雲の中で周りが何も見えない、計器だけに頼つて飛んでおると、その場合には当然のことながら周りが何も見えないわけですから、有視界飛行方式では飛べないはずでございます。もしそういう状態で飛んでおるとすれば計器飛行方式に従つて飛んでおると、

ことになりす。今度は逆に、計器飛行方式で雲一つない空を飛んでおると、こういうことになりす。この場合に計器飛行で飛ばねばならぬというわけではないわけでございます。計器飛行方式に従ってルートを定め、高さを定め、經由すべき位置を定められて飛んでおりますが、たとえば自分の飛行機の姿勢というものは目で見て正すことができる。自分の飛行機の位置というものは見ればよく地面が見えと、こういう場合には計器飛行をしていくわけではない、計器飛行方式では飛んでいくかもしれないけれども計器飛行ではない、こういうことでございます。

○和田春生君 そうすると、この場合の計器飛行というのは、人間がもう手を加えずに計器のみによって飛行機が運航されていると、そういう状態を計器飛行というわけですか。計器飛行方式というのは、高度とか飛行機の姿勢とか速度とかルートとか、そういうものを計器飛行による場合と同じ方法で飛んでいる場合に、これは計器による人間が操縦していると、そういうのをいうんですか。

○政府委員(松本操君) 非常にややこしい言葉使いでございすので、あるいは御説明が舌足らずだったかと思ひますが、計器飛行と申すのは、先ほど申し上げましたように航空機の姿勢、高度、位置、針路の測定を計器に頼らないというところでございまして、飛行機を飛ばすためにパイロットがみずから操縦をしている、これは当然のこと、仮にそのときにオートパイロットが入れてあろうとなかろうと、それとは関係ございせん。基本的には、ですからパイロットがみずから手で操縦をしておりまして、飛行機の姿勢なり位置なり高度なりというものを計器だけに頼って飛んでおると、そういう状態をいうんだ……

○和田春生君 それを計器飛行方式による飛行……
○政府委員(松本操君) 計器飛行で飛んでおると、あの飛行機はいま計器飛行をしておるといふ場合には、雲の中に紛れ込んでしまつて、あるいは夜

真つ暗やみで何も見えないというふうなときに、計器だけを見ながら飛んでおるといふのが計器飛行でございますから、仮に有視界飛行の場合でありまして、前後ろはよく見えておると、前後ろはよく見えておるといふのは、下の方がどうもよくわからない、たとえれば海の上を飛んでおると、自分の位置がよくわからないというふうな場合に、これは計器飛行をせざるを得なくなりす。自分の位置がわからないわけですから、しかし位置がわかりさえすればそれは計器飛行ではなくて、目で見て自分の位置なり姿勢なりが判断できるわけでございます。その場合には有視界飛行をしていると、こういうことなる。で、計器飛行方式というのは、先ほど申し上げましたように、運輸大臣の指示、具体的には管制官の指示、つまりもつとくだいて言ひますれば管制を受けながら飛んでおると、一番くだいて申しますならば管制を受けながら飛んでおるといふに御理解いただければいと思ひます。

○和田春生君 ある程度わかつてきたんですが、そうすると、計器飛行方式による飛行というのはすべて管制を受けて飛んでおるといふことに理解したらいわけですね。計器飛行という場合には管制を受けていない場合もあるわけですね。いまのあなたの説明を聞けば、いや、ほとんどの頭が悪いかどうかわからぬけれども、その区別というの、これが後の質問に関係があるので念を押して置かんとす。

○政府委員(松本操君) 実務的には先生のおっしゃるとおりだと思ひます。計器飛行をするような状態、つまり周りを見ても何も見えない状態、そこを有視界飛行で飛べるはずがございせんから、有視界飛行方式で、そこを飛ぶためには管制を受けなければ飛びようがないわけなんです。したがひまして、当然計器飛行で飛んでおるといふ場合には管制を受けておると、実務的には管制を受けておるといふに御理解いただいても間違ひないと思ひま

す。
○和田春生君 そうすると、そこにもう一つ計器航法による飛行というのがあります。これはどういうことになりすか。
○政府委員(松本操君) 計器航法と申しますのは、航空機の姿勢と高度と位置、これを計器によって測定しておりましたので……
○和田春生君 そうしたら、あなたのさっき言った計器飛行と同じになつちやうよ。
○政府委員(松本操君) したがひまして、もう一度言ひ直しますと、先ほど申し上げましたように、計器飛行というものは、姿勢、高度、位置、針路、この四つのエレメントを全部計器に頼つておると、これが計器飛行でございます。計器航法と申すのは、このうちのいずれか三つを計器で測定しておると、こういう状態で飛んでおると、そういう飛び方というふうになつておるとす。
○和田春生君 そういたしますと、この改正案の新しい九十三条に、「航空機は、地上物標を利用しその位置及び針路を知ることを得るときは、計器飛行又は計器航法による飛行を行なつてはならない。」という規定が入つてきました。前九十四条では、「航空機は、有視界気象状態においては、計器飛行を行つてはならない。」となつておつたんですが、今度は「地上物標を利用しその位置及び針路を知ることを得るときは、計器飛行又は計器航法による飛行を行なつてはならない。」という禁止規定なんですけれども、これは具体的にどういうことを意味するんですか。
○政府委員(松本操君) これは現行の九十四条に「有視界気象状態における飛行」という条文がございまして、「航空機は、有視界気象状態においては、計器飛行を行つてはならない。」という言い方になつておりました。この趣旨はどういうことであつたかといふと、有視界気象状態における飛行では地上物標が視認し得ることが多く、かつ地上施設を含めて余り計器の精度が悪くない場合に、有視界気象状態においては、自己の位置、針路の測定を計器のみに依存しないで地上物

標を十分に利用して正確に飛べと、こういうふうな趣旨であつたわけですね。したがつて計器飛行を行つてはならない、つまり先ほど申し上げた四要素を全部計器だけに頼つてはだめだ、こういう趣旨であつたわけですね。
ところが最近におきましては、そういうことでなくならしめて、かつ従来——注意義務のところでお答え申し上げました、従来不十分な形で裏側規定のような形であつた注意、見張り義務、これも実は九十四条で読める、こういう理解に立つておつたわけでございますが、注意義務につきましては七十一条の二をもつて特記をいたしまして、この部分を外してしまひました。したがつて現行九十四条の中から、そういうふうなことを入れる必要がなくなつてまいりましたので、その部分を外してしまつて、そうして内容の趣旨を正確にする、こういうふうな意味でこの規定を入れたわけでございます。

○和田春生君 私は航空の専門家ではないので、その点どうもびんと理解できないんですが、むしろ安全という見地からいけば、先ほど来用語の定義を一つく聞いたのはそれがあつたのですけれども、九十三条は、計器飛行を行つてはならないというのの意味がわかるのですが、地上物標を利用してその位置及び針路を知ることがある場合でも計器航法による飛行はやつた方がいんじやないのでしょうか。それまで禁止しなくてはならぬというの、どういう意味なんですしょうか。
○政府委員(松本操君) 個々の用語の理解の仕方でございますが、「計器飛行又は計器航法による飛行を行なつてはならない。」という書き方の意味は、私どもが理解しておりますのは、どう申し上げたらよろしいのでしょうか、たとえば先ほどの四要素を計器だけに頼ると計器飛行になる。あるいは三要素を計器によって測定すれば計器航法になる。それだけで飛んでしまつたことではなくて、地上物標を利用してその位置、針路を知ることがある状態であるのでそれをも積極的に使ひなさい、それはそれらの地上物標を利用するこ

とす。
○和田春生君 そうすると、そこにもう一つ計器航法による飛行というのがあります。これはどういうことになりすか。
○政府委員(松本操君) 計器航法と申しますのは、航空機の姿勢と高度と位置、これを計器によって測定しておりましたので……
○和田春生君 そうしたら、あなたのさっき言った計器飛行と同じになつちやうよ。
○政府委員(松本操君) したがひまして、もう一度言ひ直しますと、先ほど申し上げましたように、計器飛行というものは、姿勢、高度、位置、針路、この四つのエレメントを全部計器に頼つておると、これが計器飛行でございます。計器航法と申すのは、このうちのいずれか三つを計器で測定しておると、こういう状態で飛んでおると、そういう飛び方というふうになつておるとす。
○和田春生君 そういたしますと、この改正案の新しい九十三条に、「航空機は、地上物標を利用しその位置及び針路を知ることを得るときは、計器飛行又は計器航法による飛行を行なつてはならない。」という規定が入つてきました。前九十四条では、「航空機は、有視界気象状態においては、計器飛行を行つてはならない。」となつておつたんですが、今度は「地上物標を利用しその位置及び針路を知ることを得るときは、計器飛行又は計器航法による飛行を行なつてはならない。」という禁止規定なんですけれども、これは具体的にどういうことを意味するんですか。
○政府委員(松本操君) これは現行の九十四条に「有視界気象状態における飛行」という条文がございまして、「航空機は、有視界気象状態においては、計器飛行を行つてはならない。」という言い方になつておりました。この趣旨はどういうことであつたかといふと、有視界気象状態における飛行では地上物標が視認し得ることが多く、かつ地上施設を含めて余り計器の精度が悪くない場合に、有視界気象状態においては、自己の位置、針路の測定を計器のみに依存しないで地上物

とによりまして、さらに正確かつ安全に飛行できるのではないかと、この積極的な意味においてこの規定が入っている、こう解していただくとうよろしいかと思ひます。

○和田春生君 ばくは法律条文としてはその解釈できないと思ひますね、これをともに読めば。「航空機は、地上物標を利用してその位置及び針路を知ることができるときは、計器飛行又は計器航法による飛行を行なつてはならない。」両方やっちやいけな。そうなるでしよう、この九十三条、むしろ安全のためには人間が目で見つ確かめるよりも計器航法による飛行をやつた方が安全なんじやないでしようか。それプラスよく見ておけよ。

○政府委員(松本操君) 計器飛行とか、あるいは計器航法とか申しますのは、先ほどの定義のところでも申し上げましたように、たとえば計器飛行と申しますのは、四要素の測定を計器にのみ依存するの計器飛行でございます。外を見ないわけでございますね。それから計器航法の場合には、やはりこのうちの二つまたは三つの要素を計器にのみ頼るといふ状態でございます。したがいましから、計器にのみ頼つて飛ぶという飛び方ではなくて、見えておる物標も使つて飛びなさい、こういう趣旨であるわけなんです。

○和田春生君 そういふ趣旨のふつうにこれが理解をされるならいいんですけれども、何か事故が起きたときに必ずしもそれは解されないという形になると、これは一つの禁止規定になつていられるから重要な問題が生ずるおそれがあるんではないか。絶対その心配がないと、これで航空の専門家はよくわかるんだということならそれはいいんですけれども、どう考へてみてこの規定といふのは計器航法による飛行を行つてはならないといふことなんです。計器航法による飛行と目を確認するものと両方やりなさいと、積極的な意味といふふうにはどうしても理解できないんですか。大丈夫ですか。

○政府委員(松本操君) 計器航法と申しますの

は、三要素を計器にのみ頼る、そういうことをやつてはいけな。ということでございますね。計器にのみ頼るといふ飛び方で飛んではいけな。一番砕きますとそういう趣旨にならうかと思ひます。地上物標が見えるときは計器にのみ頼つて飛んではいけな。骨のところだけ申しますとそういう考へ方にならうかと思ひます。その計器にだけ頼るやり方が、四つ頼るか三つか、そのうちの三つのいずれかを頼るかという違いがあります。ですから、したがつて用語上も二つ「又は」でつながつて出てきておる、こう御理解いただければよろしいのではないかと思ひます。

○和田春生君 そうすると、先ほど質問しておつたところに戻るわけですが、三十四条のところ「計器飛行以外の航空機の位置及び針路の測定を計器にのみ依存して行なう飛行(以下「計器航法による飛行」といふ。）」と書いてあるから、そういうふうな位置及び針路の測定を、計器に依存して飛行をしておつても、目で見ればそれは計器航法による飛行とは言わな。こういうことですか。

○政府委員(松本操君) 定義上からいままさに先生おっしゃいましたように、それだけに頼つていなければ計器飛行ではない、こういうことになりま。

○和田春生君 そうすると、この規定は九十四条の二がその次にあるわけですが、航空機は航空交通管制区または航空交通管制圏のうち運輸大臣が告示で指定する空域においては計器飛行方式によらなければ飛行してはならない。こういうことになつておられますね、規定が。この九十三条の規定といたうものは、この九十四条の二の場合には当然排除されてい、こういうふうな解釈していいわけですか。

○政府委員(松本操君) 九十三条の規定は、「計器飛行又は計器航法による飛行」でございまして、ただいま御質問のございました九十四条の二は計器飛行方式によるというわけでございますので、排除は別にしていい。計器飛行方式によれとい

うのは、先ほど私申し上げましたように、管制を受けて飛びなさい、こういうことでございますから、おれは管制を受けているんだから何も見ないで飛んでいんだというのはいかぬんであつて、当然計器も見ましようし、見える限り地上物標も見ましようし、相手機も見ましよう、こういう考へ方でございますので、別に相反する思想であるといふことではございません。

○和田春生君 この辺は、やはりふだんこのときは当然あたりまえのことによられておると思つたのですが、何か事故が起きたときに、私自身が素人のせいかわかりませんよ。読んでい、うちに大分混乱をしてきて、操縦者等について不当な扱いを受けるおそれはないかなという感じがしたので、確かめてい、大抵いまの質疑応答の範囲内でわかつたように思ひます。この点については、しかと解釈、運用という面については留意をしていただきたいと思ひます。

それは大分時間もたちましたので……航空法の問題について、先ほど来幾つかの点を取り上げて質問いたしました。まだまだ問題点はありますし、用意をしてきたわけでございますけれども、運輸大臣に重ねてお伺ひしたいと思つたので、先ほども少しお伺ひいたしました。この航空法の改正は、現在の航空法から見れば大きく前進しているといふことは認めます。そうした意味では、私も今度の改正には肯定的である、原則的に賛成をする立場に立つておる。しかし、かなり見直さなければならぬ点がある。そこで事故が起きてから調査委員会をつくつてい、この調査は、この改正は改正として一つの前進ですが、これは無限のものですから、やはりこの機会に新しい事態に即応して航空法全体を改めて見直す、そして今後さらに積極的に改正すべき点を取り上げてい、時代おくれにならないように、非常にアップ・ツー・デートな航空法としていく、そういう考へ方をぜひ持つてもらいたい。また、そ

う積極的な役割りを運輸者としては果たしてもらいたい、こういうふうな考へてい、その点の大臣の所見を伺つておきたい。

○國務大臣(木村睦男君) 実はこの一部改正は、三年前に、あの事故にかんがみまして、取り上りて着手をして、三年かかつて初めて今国会で御審議をいただいておりますといふことでございます。もしも当時、三年先の国会で御審議をいただくと、このことでは、そのときに実は全面改正に着手し得ましたし、またそれができたと思つたので、特に航空安全の面に重点を置いて早急にとつ改正をやるといふことで、一部改正に着手しましたので、それが延び延びになりました。今日御審議をいただいております。

したがつて、いま和田さんの御指摘のように、航空事情は日進月歩いたしておりますし、機材等も三年前と今日とはだいぶ変わつております。あるいはこの法律の中には、運輸方法のみならず、航空事業そのものについての規制もございまして、いろいろたくさん要素も含んでおるわけでございます。これはすべて現時の航空事情、航空の実態、そういうものに沿つていない点、すでに改正しなければならぬ点等も出てきておると私は考へております。したがつて、それらも含めまして、今後再び事故が起きたから見直すといふ後追いでなしに、全面的に現状に合うように、あらゆる角度から検討をして、いわゆる全面改正に持つてい、こういう意図は十分に持つてい、この一部改正が成立をさせてい、すなわち、部分的にはすでに全面改正についてのデータ等もあるわけでございますから、直ちに全面改正に向かつて全体的な取り組みをしてい、かように考へてい、この趣旨でございます。

(理事黒住忠行君退席、委員長着席)

○和田春生君 ぜひそういう方向で積極的に取り組んでい、こういうふうな考へてい、今度の航空法の改正の条文と直接関連はない

ですが、次の問題についてお伺いをしたいと思うのですが、それは沖繩の離島間の航空についてなんです。このことについて、しばしば現地からも私のところへ要請が来ておりますし、私自身も向こうに行つていろいろ聞いています。私自身も向こうで聞き捨てならぬという言葉は適当ではないかも知れませんが、現地の関係者は沖繩が日本に復帰をして、そして日本の航空法の適用下に置かれた。そして本土並みに万事持っていけたということが今日の経営危機を招いた一番大きな原因の一つである、それは何とかならないのか。聞きよによつてはアメリカのときの方がよかつた、こういうことが言われるわけでありま

す。しかし、こちらの方ではもちろん航空機も今日では重要な輸送手段でございますが、沖繩の場合には船と飛行機——しかし今日の時代のテンポからいけば船というものは非常にスピードも遅いわけでありまして、どうしてもあつた島によつて成り立っている地域では航空機が中心にならなくちゃいかぬ。言うなれば、本土とはもつと大きな意味で航空機というのは離島の人々の生活の足である、こういうふうには言つていいと思つて

その南西航空が最近非常に経営難に陥つてい

る。決算を見ますと、御指摘のように約三億の赤字を計上いたしておられること、これは南西航空の規模から申し上げますと、やはり相当な負担になつておられることは事実でございます。南西航空は大部分がいわゆる離島航空路でございます。島民の重要な足になつておられるわけでございます。われわれとしては、この路線の確保をどのようにして國を考へていかなければならぬというふうな考へておられるわけ、具体的にどのような方策を講ずるかということが、これはまあ五十年度の大きな問題の一つになつておられるわけ、現在具体的にどういふ手を打つかいふことはまだ申し上げられない段階でございますが、いろいろ方法が考へまして、何とかやはりこの路線が安全に運航できるよ

うに、そして経営の基盤が回復してまいりますよ、という限りの努力をしたいと思います。この前運賃が引き上げられたわけ

です。御指摘のようによつて、これは南西航空の規模から申し上げますと、やはり相当な負担になつておられることは事実でございます。南西航空は大部分がいわゆる離島航空路でございます。島民の重要な足になつておられるわけでございます。われわれとしては、この路線の確保をどのようにして國を考へていかなければならぬというふうな考へておられるわけ、具体的にどのような方策を講ずるかということが、これはまあ五十年度の大きな問題の一つになつておられるわけ、現在具体的にどういふ手を打つかいふことはまだ申し上げられない段階でございますが、いろいろ方法が考へまして、何とかやはりこの路線が安全に運航できるよ

も、大体利用率が八〇%、そこをボーダーにして決められておりますが、八〇%の利用率という形になると、もしそのとおりに経営しようとするれば、乗りたいたときに乗れない飛行機にせざるを得なくなつてくると思つたのです。もうそれだけのところでもし成績を上げていこうとすれば、しよつちゅう満席に近いという状況あるはもうほとんど満席が続いているという状況でなければ確保できない。そうすると、あの運賃改定に従つて何とかやつていくようにしようとするれば、利用者にとってははなはだ利用しにくい状況にしくちやいけない。利用者が気軽に利用できる、空席がぼつと行つても乗れるという状況にすれば全然採算に合わない、こういう形になると思つて

おります。もちろん航空会社自身の努力による合理化も必要だろ

うと思つて、STOLなどもこれは政府の干渉もあつて購入したわけですが、そういう中からこれを経営を悪化させている。そういう中で従業員がモラルが低下する、あるいはだんだん離れていく、航空会社が経営にやる気をなくしてサービスマンも悪くなる。これはせつかつの沖繩の離島の諸君の生活の面で、またいろいろの面における文化水準の向上という面では問題になるのではないかと。日本に返つたために悪くなつたというやうな恨みつらみがある。だんだん大きくなつてくるといふのは望ましくない。そこで個別の対策よりも、たとへば昔は定期航路に對しまして補助がありましたが、あるいは国内の旅客船等については航路補助等も一部地方自治体に残つておられるわけですが、この離島に對して何らかの助成措置といひますか、補助をやる、それは会社を助けるというのじゃなくて、離島の住民の足を確保する、それに対していいサービスマンができるということのために、ひつと運輸大臣からそういうことを考へていただけるかどうか、御答弁をお願いしたい。

いたしましたが、現在では同じような扱いになつてきている。おっしゃるとおりには復帰になつて非常に条件が悪くなつたという点は確かであるわけでございます。その中で離島間の、あるいは本土と沖繩の各離島の間、そういった交通の便益を保證するといふことがわれわれの仕事であるわけでございます。いまは先ほどのように機材の購入につきましては一部政府も助成措置をとつておりますが、たとへば海上の離島航路に對する補助とか、あるいは過疎地帯のバスの補助であるとか、そういうものに類する路線についての補助ができれば、いふものに類する路線についての補助ができれば、いふものであろうかといふことがどうしても頭に浮かぶわけでございます。

これは同じことが沖繩だけではなくて、本土におきましても離島間は船よりも飛行機を使った方が便利であるといふところも、同じような条件のところがあるわけでございます。一応この面は同じような観点で考へなければならぬわけ

でございます。そうしますと、そういう離島間の交通の便益を政府がいろいろな助成で保証するといふときに、いま海上航路は航路の補助をいたしておられます。それにも条件がありまして、AとBとの島をつなぐ航路で一社だけの場合にしか助成をやつていない。二社競争といふことになつておりますといふと、そこはもう補助の対象にならない。なぜかといふと、二社やれるといふことは、二社が競争できるだけの輸送要請があるからそこは補助が要らないんだといふ、単純と言へば単純かもしれないが、そういう理屈でやつておられる。したがつて海上においてすらそういう条件をつけて助成をやつております。その海上の航路がある、それに加えて空の交通に對しても補助を与えなければいけないかといふやうな問題がございまして、実は来年度予算要求がこれから始まるわけでございますが、御指摘のやうな、ことに南西航空とは沖繩の全体の離島間の交通には非常に大きな使命を持つておられる特殊な会社でございます。何かとしてやらなければいけないかといふこととはいま頭にはあるんでございますが、予算要求

○政府委員(中村大造君) 南西航空の四十九年度

この前運賃が引き上げられたわけ

税をいたしまして公租公課といひますか、税金、租税面、そういう面ではしばらく緩和期間はござ

いたしましたが、現在では同じような扱いになつてきている。おっしゃるとおりには復帰になつて非常に条件が悪くなつたという点は確かであるわけでございます。その中で離島間の、あるいは本土と沖繩の各離島の間、そういった交通の便益を保證するといふことがわれわれの仕事であるわけでございます。いまは先ほどのように機材の購入につきましては一部政府も助成措置をとつておりますが、たとへば海上の離島航路に對する補助とか、あるいは過疎地帯のバスの補助であるとか、そういうものに類する路線についての補助ができれば、いふものに類する路線についての補助ができれば、いふものであろうかといふことがどうしても頭に浮かぶわけでございます。

等の面をそれをどういうふうに見現していくか、これは研究問題として目下考えておるわけでございまして、いまここでそういう点について、私がこう決意をしておりますという事は、まだちよつと言いいく段階でございしますので、ひとつ御了承いただきたいと思ひます。

○和田春生君 確かに本土の方でも航空機によつた方が便利であるという離島がないわけではございませぬけれども、大臣、向こうに行かれて実際に飛んでみられたかどうか知りませんが、これはもう全然条件が違ふので、離島で構成されておるようなものから、わずかに沖繩本島が多少大きいというだけで、船といつてもちよつとすれば欠航いたしますし、しかも県民所得全体も低いわけですが、離島はやはり開発がおくれておりますから、住んでおる人たちの所得も非常に低い。そういう中で運賃に全部転嫁をしいて採算に合うような形にしたら、今度は住民の負担というものが極度に高くなつてきて気軽に利用できない。ですから、ちよつと本土における国鉄ぐらゐに考えていんじやないかと思ひます。よ、沖繩の場合の飛行機というものは、その中心になつてゐるのが従来のエアアメリカを引き継いだ南西航空で、これが一番大きい航路網を持つてゐるわけですね。

ですから本土のことも同じように考えなくちゃいけないからというのは、私から言わせると多少これは官僚的な逃げ口上で、沖繩の特殊性にマッチしてやる、ちよつとことがまず先に立たないと、やめたということになつたり、このままでいけば、幾ら従業員がある程度良識的に考へてゐるといつても限度がありますから、じやストライキだといふような形でストップしてしまつていふ形になると、利用してゐる人たちに大変な打撃を与える形になる。しかも会社と現地だけでは解決不可能になる。政治問題が持ち上がつてくる可能性もはらんでゐると思ひます。いまのところはそこまでいって、ストライキも實際やるところまでいつたわけですけれども、ここだけストライキをやつて

おつたのでは解決しないし、地域住民にも迷惑をかけるから、ひとつ政治的な解決をやらう。そういう形について努力すると、こういうことを条件にして一時休戦してゐるといふか、こうですか、政治的な解決の努力というものが実らずに、いつまでもほうつておけば、背に腹はかえられぬといふ形で深刻なストライキに転化をしていく、やめたといふ形にならぬとも限らない。いま休火山なんです。安定してゐるわけじやない。

したがつて運輸大臣は、もつと積極的に、これはやはり沖繩の特殊事情として、航空機が本土におけるバスあるいは国鉄というものに匹敵する日常の足なんだ。またそういう状況をつくつていかなくちゃいけないのだ、これから。向こうの方の地域的な文化の水準あるいは地域の開発ということとを考えた場合にやつていかなくちやいけないのだといふ面で、ぜひ前向きに取り組んでいただきたい、重ねて要求をし、運輸大臣の所信をお伺ひしたいと思ひます。

○國務大臣(木村陸男君) 私はさつき日本全体のことを申し上げたんですが、だからそれによつて一律に律するといふ意味で言つておるわけではございませぬ。もちろん沖繩の特殊事情ということも十分心得ておりますので、一般的なさういつた状況の中で、沖繩の特殊性といふものを重要視して、沖繩だけは別の異なつた措置を講じなさいかぬなといふことで実は考へてつあるといふことで御理解いただきたいと思ひます。

○和田春生君 質問を終わります。
○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、これにて散会いたします。
午後五時七分散会

六月六日本委員会に左の案件を付託された。
一、気象庁の定員削減、業務整理反対等に関する請願(第五六二〇号)(第五六七三三号)(第五七五三三号)(第五七八九号)(第五七九一七号)
一、東北・上越新幹線計画の白紙撤回に関する

請願(第五七五一号)(第五七五二号)(第五七九〇号)

第五六二〇号 昭和五十年五月二十六日受理
気象庁の定員削減、業務整理反対等に関する請願
請願者 新潟市石山八七三ノ四 木村きよ
外四百四十九名
紹介議員 杉山善太郎君

一、気象庁の定員削減と業務整理をやめること。
二、測候所の夜間閉鎖、地方気象台、測候所の観測回数削減をしないこと。
三、山岳測候所の整理、気象通報所の廃止を止めとする気象官署の整理、統合、廃止を行わないこと。
四、測候所の予報業務を復活し、すべての地方気象台、測候所に予報官を増員、配置して常時監視態勢を確立すること。
五、地上気象、レーダー、地震、津波などの常時監視態勢の確立と農業気象、航空気象、公害観測、海洋観測強化のための要員、調査研究要員を確保すること。
六、離島、山岳、山間へき地、観測船の勤務者はもちろん、すべての気象業務に従事してゐる者の労働条件、生活条件、待遇の改善をはかること。

理由
一、気象庁は、昭和四十四年以降、第一次・第二次定員削減により既に四百九十九名が削減されたが、この定員削減は、異常気象時の防災対策ばかりでなく、日常の気象監視・天気予報業務に大きな影響を与える業務の縮小によつて行われたもので、その結果、気象情報サービスの低下、職場の労働強化となり、病人の発生も多くなつてゐる。

二、今回、更に昭和五十年以降三年間に百六十三名にのぼる第三次定員削減が、なお一層の業務縮小によつて強行されようとしてゐるが、この

ような定員削減による業務縮小が行われると、集中豪雨・台風来襲等の異常気象時に役立たない気象庁になつてしまふ虞がある。

第五六七三三号 昭和五十年五月二十六日受理
気象庁の定員削減、業務整理反対等に関する請願
請願者 鳥取県境港市森岡町一、〇三八
渡辺憲雄外四百五十五名
紹介議員 宮崎 正雄君

第五七五三三号 昭和五十年五月二十九日受理
気象庁の定員削減、業務整理反対等に関する請願
請願者 東京都千代田区大手町一ノ三ノ四
気象庁内 上野征詔外四百七十三名
紹介議員 青木 新次君

この請願の趣旨は、第五六二〇号と同じである。
第五七八九号 昭和五十年五月二十九日受理
気象庁の定員削減、業務整理反対等に関する請願(八十通)
請願者 鳥取県米子市東福原六〇五ノ一
菱谷敏樹外三百九十九名
紹介議員 石破 二郎君

この請願の趣旨は、第五六二〇号と同じである。
第五七九一七号 昭和五十年五月二十九日受理
気象庁の定員削減、業務整理反対等に関する請願
請願者 東京都国立市富士見台一ノ七
上野イク子外五百十四名
紹介議員 和田 春生君

この請願の趣旨は、第五六二〇号と同じである。
第五七五一七号 昭和五十年五月二十九日受理
東北・上越新幹線計画の白紙撤回に関する請願(二通)
請願者 埼玉県戸田市新會二六二新幹線戸田通過反対市民同盟会内 細野芳

太郎外七千二百六十三名
紹介議員 瀬谷 英行君

東北・上越新幹線計画について、日本国有鉄道は、次の事項の実施を図られたい。

一、埼玉県戸田市・浦和市・与野市を通過する計画を白紙撤回すること。

二、既設沿線住民の被害を解決するまで全計画案を中止すること。

理由

新幹線鉄道の既設沿線住民は開通以来十年余もの間、騒音・振動・電波障害・日照妨害その他家屋の損傷から健康被害まで、さまざまな公害に悩まされている。しかるに当局はこれらの問題の抜本的解決を放棄したまま新幹線の建設を強行している。特に埼玉県南地域は地盤軟弱、住宅密集地である関係上、このような建設計画は絶対認められないことではできない。

第五七五二号 昭和五十年五月二十九日受理

東北・上越新幹線計画の白紙撤回に関する請願 (二通)

請願者 埼玉県浦和市鹿手袋七八五浦和新幹線対策住民連絡協議会内 齋藤 健三外一万四百四十二名

紹介議員 森 勝治君

この請願の趣旨は、第五七五一号と同じである。

第五七九〇号 昭和五十年五月二十九日受理

東北・上越新幹線計画の白紙撤回に関する請願 (二通)

請願者 埼玉県浦和市西堀二、一四一ノ九末藤郡四郎外五千六百二十五名

紹介議員 田淵 哲也君

この請願の趣旨は、第五七五一号と同じである。

六月十三日本委員会に左の案件を付託された。
一、気象庁の定員削減、業務整理反対に関する請願(第五七九三号)

昭和五十年七月一日印刷

昭和五十年七月二日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

I

一、東北・上越新幹線計画の白紙撤回に関する請願(第五八三八号)(第五八七四号)

一、宮崎空港拡張反対等に関する請願(第五九五二号)

一、東北・上越新幹線現在計画の白紙撤回に関する請願(第五九五二号)(第五九五三号)

第五七九三号 昭和五十年五月三十日受理

気象庁の定員削減、業務整理反対等に関する請願

請願者 埼玉県熊谷市佐谷田一四八 小谷 野兵次郎外二百七十八名

紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第五六二〇号と同じである。

第五八三八号 昭和五十年五月三十一日受理

東北・上越新幹線計画の白紙撤回に関する請願 (二通)

請願者 埼玉県浦和市西堀二、一四一ノ二小原正明外五千九百三十名

紹介議員 鈴木 一弘君

この請願の趣旨は、第五七五一号と同じである。

第五八七四号 昭和五十年六月二日受理

東北・上越新幹線計画の白紙撤回に関する請願 (二通)

請願者 埼玉県戸田市本町五ノ三ノ二三舟木知恵子外三万六千五百一名

紹介議員 立木 洋君

この請願の趣旨は、第五七五一号と同じである。

第五九五二号 昭和五十年六月四日受理

宮崎空港拡張反対等に関する請願

請願者 宮崎市大字本郷北方三、二五六瀨野一弘外百九十九名

紹介議員 岩間 正男君

一、国の責任で空港周辺住民の健康調査を行うこと。
二、国による無料検診と商工業、農業、公私生活の被害の補償を図ること。

三、テレビ受信料の減免、電話料の補助を行うこと。
四、航空運用時間の短縮と発着便数の規制を行うこと。
五、漁場を埋め立てる空港拡張をやめること。
六、住民代表や学術専門家を含む空港対策委員会を作り、民間機の空域を優先して移転対策を進めること。

理由

一、宮崎空港は、宮崎市の市街化区域の中に位置し、住居専用地域内にあり、空港周辺の直接被害帯は、約二千三百戸に及び、騒音に悩まされ、鼻血・ぜんそく・へんとうせん肥大・不眠・イライラ等の健康障害に侵されている。
二、現在の海側延長の拡張計画が実行されると、漁民は、日向灘沿岸漁場を奪われ、経営と生活を脅かされ、年間七億円以上にも及ぶ被害が予想される。

第五九五二号 昭和五十年六月四日受理

東北・上越新幹線現在計画の白紙撤回に関する請願

請願者 東京都北区栄町三八ノ一〇 吉川 進外千七百九十八名

紹介議員 岩間 正男君

東京都北区を通過する東北・上越新幹線の工事計画は、区民の生活環境を根底から破壊し健康で明るい街づくりに重大な影響を与えるので、これを白紙撤回されたい。

第五九五三号 昭和五十年六月四日受理

東北・上越新幹線現在計画の白紙撤回に関する請願

請願者 東京都北区栄町二ノ九水三島紙工株式会社内 伊藤祐彦外千五百五

名

紹介議員 立木 洋君

この請願の趣旨は、第五九五二号と同じである。

六月十四日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。
一、水先法の一部を改正する法律案(衆)

水先法の一部を改正する法律案

水先法の一部を改正する法律

水先法(昭和二十四年法律第二百一十一号)の一部を次のように改正する。

第十三条中「船舶を除く。」の下に「次項において同じ。」を加え、同条に次の一項を加える。

2 前項の政令で定める港又は水域のうち政令で定めるものについては、同項各号に掲げる船舶の範囲内において、当該港又は当該水域における自然的条件、船舶交通の状況、水先業務の態勢その他の事情を考慮して、政令で、同項本文の水先人を乗り込ませなければならぬ船舶を別に定めることができる。この場合において、同項本文の規定は、当該港又は当該水域においては、当該政令で定める船舶以外の船舶については、適用しない。

附則

この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。