

第百二十九回国会 運輸委員会 議 録 第 四 号

平成六年五月三十一日(火曜日)

午後六時三十分開議

出席委員

委員長 井上 一成君

理事 今津 寛君

理事 古屋 圭司君

理事 小坂 憲次君

理事 山口那津男君

理事 関谷 勝嗣君

理事 萩山 教蔵君

理事 堀内 光雄君

理事 森田 一君

理事 江崎 鐵磨君

理事 二階 俊博君

理事 吉田 治君

理事 左近 正男君

理事 竹内 譲君

理事 石田 勝之君

出席政府委員

運輸大臣 二見 伸明君

運輸大臣官房長 黒野 匡彦君

運輸省運輸政策局長 豊田 実君

運輸省鉄道局長 秦野 裕君

運輸省自動車交通局長 越智 正英君

運輸省海上交通局長 尾松 伸正君

運輸省海上技術安全局長 小川 健児君

運輸省航空局長 土坂 泰敏君

運輸省航空局長 北田 彰良君

運輸省航空局長 術部長

委員外の出席者

警察庁刑事局捜査第一課長 南雲 明久君

運輸委員会 議 録 第 四 号

平成六年五月三十一日

第一類第十号

運輸委員会 議 録 第 四 号

平成六年五月三十一日

第一類第十号

運輸省航空事故調査委員会事務局長 木村 泰彦君

自治省行政局局長 中川 浩明君

政課長 小立 諒君

運輸委員会調査室長

委員の異動

五月三十一日

辞任

萩山 教蔵君

補欠選任

廣野 達也君

同日

西 博義君

廣野 達也君

萩山 教蔵君

補欠選任

廣野 達也君

同日

西 博義君

廣野 達也君

萩山 教蔵君

補欠選任

廣野 達也君

同日

西 博義君

廣野 達也君

萩山 教蔵君

補欠選任

廣野 達也君

同日

西 博義君

廣野 達也君

萩山 教蔵君

補欠選任

廣野 達也君

同日

西 博義君

廣野 達也君

萩山 教蔵君

前日でしたか、船舶振興財団との関係で運輸省の幹部が接待マージャンに依拠しておいて、これが恒例化していたという事実が明らかになったけれども、これは改めさせようという、たしか新聞報道でござい

ますが、大臣のお考えがあらわれていましたけれども、この運輸委員会においても大臣のこの件に

関します所見を述べていただきたいと思います。

○二見国務大臣 李下に冠を正さずということがありましても、世間に誤解を招くようなことが

は慎まなきゃならないというのが基本的な考え方

でございます。

いわゆる船舶振興会と運輸省幹部のゴルフに

関することですけれども、平成四年八月に運輸省幹

部が笹川陽平氏に招かれ、ゴルフをしたことは事

実でありますけれども、ちょうどその時期は予算

編成や人事異動等が一段落して、その慰労を兼ね

た個人的、儀礼的なものではいかと想像をいた

しております。

いづれにいたしましても、例えば接待ゴルフと

いろいろな接待攻勢等々の言葉もありますけれ

ども、我々としては、私としては内部を調査中で

ございまして、こういう誤解を与えるようなこと

は二度としないし、みずから慎重、しないしと

ないしというふうに考えているところでございま

すので、どうか御理解をいただきたいというふう

に思います。

○村田(吉)委員 特に運輸省は許認可事務が大変

多い官庁であるわけですから、綱紀の厳正、そう

いう意味で、幹部から、みずから様子を正して行政

を行うという態度が必要であると思っております。

今後とも大臣におかれましては、内部の綱紀厳正

については徹底方よろしくお願いをいたしたいと

いうふうに思います。

次に、大臣所信表明についてでございます。そ

れから予算の問題でもかかりますけれども、平

成六年度の予算に關しまして、所信表明でかな

り緊張したことを言っておられるんですが、実際

この予算の内容と比べてみますと、何か言葉は

踊っているけれども、中身は余りその言葉どお

りなものではないかもしれない。前大臣が都市部の

出身の議員であられましたから、都会の通勤地獄

の混雑の緩和ということについては確かに努力さ

れた跡が見られるようでございます。

勢に入っているんじゃないかなという感じがするんですよ。だけれども、やはり将来をにらんで、運輸省の政策に前向きで取り組んでいっていただきたい。

我々の生活を便利にするのも交通であるし、だからそこところはひとつよろしく願いたいというふうに思いますが、自由民主党でも、前向きな観点から臨時大深度地下利用調査設置法案というのを議員立法で出そうとしているわけですね。だから運輸省につきましても、もっと前向きで国民に夢を与えるような踏み込んだ政策を、ひとつ大臣よろしく願いたいというふうに考えています。

本日の本題は実はそうではなくて、公共料金の凍結の問題を私は質問したいと思うわけなんです。が、みんな、私も含めて公共料金が上がらないというところは歓迎しますよ。タクシーが上がるんざ助かる。しかし、私はそれだけでいいのかなという考えを持っておるわけなんです。実はこの公共料金については、細川政権のときから与党側の皆さん方はやや見逃してきた感があるんじゃないかなというふうに思っています。

それで、三月八日に自由民主党の物価問題調査会において、どうも公共料金の引き上げが野放しになっているんじゃないかという議論を我々いたしました。それにおくれること案に一月、四月八日になりました。政府の物価問題に関する関係閣僚会議、この中で、テレビに映っておりましてけれども、ちょっとうっかりしてたなというふうな発言もあったような感じで、その中で公共料金について抑制しよう、そんなニュアンスだったと思うのですけれども、そういう閣議決定ですか、出てきたわけですね。それで、おくれ五月二十日に、今度は凍結という形に来るわけなんです。

それで、四月八日から五月二十日の間に、二カ月足らずの間に、内閣がかかったといえれば内閣がかかったわけなんですけれども、抑制から凍結と変わったのですが、そこは大臣、どう受けとめて

おるのですか。

○二見国務大臣 その前に、運輸省は前向きなことをというお話がありましたね。私も、運輸省は許可官庁だというふうに思っています。私も、運輸省は、実際はそうじゃなくて、むしろ政策官庁として前向きな取り組みをしている大変な官庁だというふうなぜひとも認識を深めていただきたいというふうに思いますので、その辺、よろしく願います。

公共料金につきましては、細川内閣のころにどういう議論があったかというところは私はつまびらかにいたしませんけれども、十八日に官房長官が記者会見で実は凍結を打ち出しました。そのときに、ちょうど、あれはどなたの質問だったかな、公共料金についての質問がありました。恐らくこれを質問されたら、抑制するというような今までのニュアンスでは到底もたないだろうと私は思っていました。

ですから、一歩踏み込んだ対策を立てる以外ないなというふうに思っておりましたので、熊谷官房長官が凍結という考えを出したことは、私はあの時点で大変妥当だったというふうに思っております。それで二十日に閣議了解したわけですから、金については、私は基本的には本年中の引き上げの実施は見送ることになるというふうに判断をいたしました。

ただ、そのときにいろいろ議論いたしました。公共料金凍結はそうだけれども、例えば離島航路あるいは地方のバスなんかは、料金を上げなければ従業員の給料も払えない。その場合は、路線を廃止するか倒産するかというところもあるわけですね。そうすると、その地域の住民の足を確保するために、そういうところまで料金を凍結してしまっているのだからという議論もありました。私は、閣議了解ではそういうところは凍結の対象から外してもいいんじゃないか。ただ、物価問題閣僚会議で議論をして、しようではないかというふうになっておりますので、私は、

地方のバスや離島航路なんかの料金まで画一的に抑えるということには必ずしもよいことではないというふうに思っておりますが、原則は、今年は引き上げは見送ることになります。

○村田(吉)委員 もう一度言いますが、衆議院の予算委員会でも、五月二十四日だと思いますが、公明党の草川昭三先生が質問しておいて、公共料金の凍結について、国民生活ということを考えれば総理の英断であるということ、大変持ち上げております。一方において、将来の公共料金決定方式の見直しをどのように考えていくのか、こういう問題について考えてくださいということを総理に質問しております。

それで、総理はいろいろ答えておられますが、内容はよくわからないのですが、公共料金といって、競争のあるものもあります、ないものもあります。だからコストがどうしてこうなってきたのかということについての透明性、それは非常に重要でありますということをおっしゃっております。だから、やはりみんなが見えるような形で説明することとはできないのかというようなことを、草川先生の多分後段の質問にかかわった答えをしているわけなんです。

だけれども、聞きますが、今は、例えばタクシー等につきましては、道路運送法に基づきまして一定の手続があるわけですね。審議会でも、何も運輸省が自分で、独断で決めるわけじゃない。いろいろな申請の事由を調べて、それで答えることになっているわけですね。例えば、今東京都下でもタクシーの運賃の値上げについての申請が、全部じゃないかもしれないけれども、受理されている状況にある。まあ総理の言うことですからあれですが、果たして総理の言わんとするところは、今の道路運送法の手続では透明性が確保できないということをおっしゃるのですか。

○二見国務大臣 実はきょう午前の閣僚懇談会で、公共料金の凍結について経済企画庁長官から話がありまして、凍結の対象となる事業ですか、その総点検をしようじゃないか、透明性、お

しゃれたようなことですね、という提起がありました。それ、これは内政審議室かな、そこで窓口になってやるのですけれども、凍結の対象にするようなものについての事業の総点検、これはやろうということになりました。

もう一つ、それとは別にしまして、申請が出てきます。そうすると、内閣としては公共料金は年内凍結なのだから、出された申請の書類を、例えば運輸省に来る、これを運輸省がずっと抱えている、それで何にも結論を出さない。これはできないと思います。例えば、行政手続法は十月一日に実は施行されますけれども、その第七条では、来た申請は遅滞なく処分するわけでしょう。凍結をしようじゃないかという閣議了解がある、だから出てきたものを抱いて何も審査しない、これは法律に対する信頼を失うことになります。ですから、私は、出てきたものはちゃんと遅滞なく処理をする、審査する、精査する、これは当然のことだというふうに考えています。

○村田(吉)委員 おっしゃることはよくわかりますけれども、私の質問は、要するに総理の草川先生に対する御答弁、これは今の手続ではいけませんというところをおっしゃっているのかどうかということをお聞きしておきたいです。

○豊田(金)政府委員 事務的な手続の内容について、御説明させていただきたいと思っております。私ども、いろいろ関係の法律、事業法がございまして、その事業法に基づいて運賃、料金の認可をしております。それで、法律には当然ながら認可基準というものを明確にしております。その物差しでちゃんと処理をする。それから、中身にございまして、対外的に原価とか何かを公表して、透明性を確保するというようなことを実務的にはやらせていただいております。

○村田(吉)委員 時間が短いので……。それはわかっております。それでは聞きますけれども、自民党時代にもかつて一回か二回、凍結措置や抑制措置をやったことがあるのです。昭和三十年代には、申請があっ

たにもかかわらず、処分をせざるはより出しておいたということ、運輸大臣、敗訴しましたよね。それから、四十八年にも同様の問題がありまして、平成五年に判決が出ていますよね。

要するに公共料金が上がるのは国民として助かるのですよ。が、以前のケースでは、物価が非常に上がる状況の中で国民生活全般を考慮して凍結しようということでありましたが、今度の場合には、物価は割合安定している状況の中で、減税の効果もあれば減税してしまふじゃないかと、そんな理由で凍結したのだと思うのですよね。だから人気取りということも出てくるのですけれどもね。過去の例は、不作で敗訴した例もある。

タクシー業者だって理由なく申請しているのではなく、値上げの申請の理由は、例えば従業員の手賃の改善とか、そういう内容になっているでしょう。タクシー業界でいえば八〇%が運転手さん等の人件費なんだから、人件費が少しでも上がっていく状況の中で申請しているわけですね。

値上げを凍結する場合に、当時の国鉄とか、国の補助の措置がある場合はいいですよ。しかし、タクシー業界というのは、収入をカバーできるのは運賃だけですね。それを強制的にだめとすることは、自民党時代にも凍結をやったこともありましたが、敗訴したときもありました。しかし、今度の場合、行政手続法が既に制定されて実施の運びになっている、こういう時代においてまたやる。だから、この凍結の法的根拠は何ですかということをお聞きしたのです。

だから、おっしゃっているように、今までの法律の審査の手続はずっとやっていますよ、こういうことですね。それはとめられない、それはよくわかります。とめられないといったときに、例えば今度は将来行政手続法の中で標準処理期間というものを定めるでしょう。聞いたら、大体四カ月ぐらいになるかな、こう言っていました。そうすると、三月に出したものは過ぎちゃいますね。そうなったときに、政府がねらっているのはこういうことですか、要するに審査はしなきゃ

いかぬ、これは法律にのっとった手続を進めていきます。それで引き上げの認可をします。だけれども実施は来年ということとをされる予定なんですか。

○二見国務大臣 大変厳しい御質問でございますけれども、まず適正に処理するということは、遅滞なく極端におくらせるようなことなく認可する。あるいは却下か、まあ認可することにしますわね。その認可は九々申請者の言い分を聞いて認めるのか、あるいは、精査しますから、こういう合理的化ができるじゃないかと、こういいます。つまり、いろいろなことがあると思います。いずれにしても、認可が標準処理期間は四カ月前後ですね、三カ月とか四カ月とか五カ月とか、その間に認可という方向を出すことになるだろうというふうに私は思います。

問題は実施時期ですね。これは大変個別の問題でございますので、個別の案件に沿って考えますけれども、例えば東京の都バス、東京都営の地下鉄、こういうところは、まあ認可したという前提で話しますけれども、実施時期は来年に延ばすという結論を出さざるを得ないだろうというふうに思っています。これは個別の案件で全部違いますが、例えば東京の都バスとか東京都営地下鉄というところで申し上げさせてもらえば、年内認可はしても実施は来年だということ、これは東京都にも御理解をいただく以外にないというふうに思います。

○村田(三)委員 要するに、大臣が答えになつたことをまとめてみますと、申請がもう受理されているのがある、それで法律に基づいた審査手続は従来どおり進行させます、そうすると認可をしなければいけない時期というのは年内にやってくる、それで料率と実施時期については処分の内容になるので、認可は年内におろすけれども、実施時期は来年にずらすということとあり得る、多分その公算が強い、そういうお答えだったと理解します。そこで、ついでにお伺いしますけれども、今道

路運送法に基づきまして値上げ申請をいたしますね。その中で値上げの事由とかパーセンテージとか引き上げの幅とかいろいろのを書いた書類が、希望時期というのを書かないようになっておるのですか。

それと要するに重要な処分の内容になるわけでしょう。今タクシー業者から運輸大臣にタクシー料金の認可をしてくださいという申請をするときに、その申請の中に書くフォームの中に、いろいろの書くべき項目が、規則が書いてあるはずなんです。例えば氏名、名称及び住所とか、いろいろあります。その中で料金の幅とかいろいろ書いてあるはずなんです。時期というのはいくらに引き上げの額とかそういう幅とかそういうのだけあって、時期というのはその規則にないのですかね、それを教えてくれませんか。

○越智政府委員 大変難しい質問をいただきました。答弁しにくいのでございますけれども、先生御指摘のとおり、申請書に実施時期は書かないというのが通例でございますが、例外といたしまして、ただいま出ております東京都のバスの運賃改定は十月一日というふうに明記された例はございます。あと一般的にタクシーにつきましても、一般のバス運賃の改定につきましても改定時期は明示されない、これは従来のずっと伝統というふうにして申し上げられないのですが、法律上どうなっているというふうな御説明は残念ながらないしかねる次第でございます。

○村田(三)委員 やはり行政手続法が成立しました、行政のいろいろな手続、処分の内容とか、そういうものは明らかにしていかなければいけないというところで、今度の件は、全体的に評価しますと、確かに公共料金の引き上げというものはない方が、それは私もそう思う。しかし、凍結ということ、そういう措置を講ずることとが、いかに我々立法府に法律をつくった議員としては、政府がその法律をあたかも守らぬでもないという、超法規的な手続でもって凍結を

発表するというのは、もう今日やめた方がよろしい。タクシー業界、バス業界それから地方公営鉄道なんかも含めて、その認可という、そういった料金について運輸大臣をそういう処分にかかわらしていることは、やはりそういう強制的に、強制的に無理に行政の意向によって、いいとかだめというのを審査もしないで、あるいはその前にストップさせるというふうなことは、これは恐らく今政府が、羽田さんが目指しているような、あるいは国民が与党に期待しているような、わかりやすいとか透明性のある、そういう政治じゃないですよ。だから、今の認可の手続において不透明なことがある、あるいは政府のそういうような凍結というふうな行為を許すような空間があるとしたら、今度改めてもらいたいと思います。

なぜかという、やはりタクシー業界に動ける運転手さんだ、これが上げられるかどうかによって自分たちの労働条件について少しも影響があるのですよ、運転手さんと同じ国民なんだ。だから、大多数の人は確かに上げられないということとを喜ぶでしょう。しかし、我々立法府の議員としては、自分たちが通した法律の手続がやはりしっかりと守られていくということ、デュー・プロセス・オブ・ローというものがきちんと守られていくということが、それに対して無関心ではないというのです。だから、きょうはそういう質問をさせてもらったわけなんです。要するに行政手続法が十月から実施でありますけれども、そういうところを我々の立法府の主張として運輸大臣は十分胸に置いておいてもらいたいというふうに思います。

だから、人気取り政策だって言われるのですよ。それから、凍結の理由もはっきり言わなかった。要するに減税の効果が減殺されるというのであれば、どうしてタクシー業界がそんなことをこらわなければならないのですか。それは、政府がほかのことで減殺されないようにやればい

けでしょう。そこを、民間業界に政府の人氣取りというか、そういうことを言っているわけではないかもしれませんが、もしそういう気持ちがあるとするならば、私は余り立法院の議員として歓迎したくないことであるというところで、きょうはこの点を質問したわけでございます。特に、運輸省のいろいろな行政は許可にかかわることが多いだけに、やはり透明でやってやらなきゃいけない、力があるんだから。

そういうことを申し上げて、私の質問を終わりたいと思います。ありがとうございました。

○井上委員長 古屋圭司君。

○古屋委員 私は、本日は、去る四月二十六日に発生をいたしました中華航空機の墜落事故に関連いたしました質問をさせていただきたいと思っております。特に、その事故の原因、概要あるいは事故防止策、そして補償等の問題につきまして、関連の質問をさせていただきたいと思っております。

中華航空の一四〇便、台北から名古屋に戻ってきたわけですが、二十時十六分ごろ、エアバス・インダストリー式のA300が墜落をいたしました。二百六十四名の方がお亡くなりになられました。そして七名の重傷者を出しました。極めて悲惨な事故でありました。お亡くなりになった方に對しましては心から哀悼の誠をささげたいと思っておりますし、また御遺族に對しては心からお悔やみを申し上げたい、このように思っております。

私たち自由民主党も早速、事故翌日に、自由民主党中央航空機事故見舞い・調査団という組織をつくりまして、野沢太三団長以下四名の議員で行ってまいりました。私もその団員の一人として現地に行っていました。やはり航空機の事故というものは悲惨でございます。あのような悲惨な事故の中で生存者がいたということ自体、私も大変びっくりするということか、そういう気持ちでございます。

そこでまず、あの当時、大臣もかわられたり等々ございましたが、新大臣、現大臣も現場へ行かれた。そのときの見解と申しますか、一般

的なことで結構でございますから、一言、大臣の方からお話を伺いたいと思っております。

○二見國務大臣 私は、五月六日に現地へ行きまして、改めて被害のすごさといえますが、事故のすごさを感じましたけれども、それと同時に、自衛隊とか自衛官とか名古屋市の医師会、齒科医師会あるいは空港の職員が、この事故に對しても本心に誠意献身的な努力を払ってくださったということに心から感謝をして帰ってまいりました。と同時に、改めて、こういう事故を二度と起こしてはいけない、事故の原因究明というのは、ただ事故の原因を究明するだけではなくて、それが二度とこういうことを起こさないための教訓であると同時に、資するものでなければならぬというふうに考えたわけでございます。

実は、その前に、私は事故調査委員長の竹内さんや事務局長の木村さんとお会いしました。それは六日以前です。私がお願いしたのは、この原因究明はあくまでも厳正でかつ公平公正でやっていただきたい、と同時にできるだけ早くやってもらいたい、だけれども拙速は困る、こう言いました。そうしたら、竹内さんが私に言うのです。そういうことだと思っております。ただ我々は、刑法の世界では疑いなきは罰せずだけれども、疑いがある、理論的に可能性がある場合は徹底的に究明する、それが何よりも大事だ、それが事故防止にとつて最も大事だという話を、事故調査の方々は私に言いました。これは大変含蓄のある言葉だというふうに感じております。

○古屋委員 今大臣のおっしゃるとおり、事故直後の対応につきまして私も現地を確認をいたしましたけれども、消防、自衛隊、警察、極めて密接な連携をとり合つて事故処理に当たられたということでございます。七名の生存者を救出するということに結果なつたと思っております。しかし、現地でお聞きすると、墜落したときにまだ生存をされていた方もいらつしたというような話も耳にいたしております。したがって、今後

ともこういった航空機事故の際には、これはもちろん起きては困るわけでございますが、救助体制、こういふものを、速やかに病院等に搬出できるような体制を綿密に計画し、そして準備をしておくと、何が何でも大切だと思っております。さて、問題の事故原因でございますが、これは発生国が担当して、事故調査委員会をつくつてやるということでございます。その事故原因等については、もう既に新聞等々でいろいろな情報報道がなされております。あえて私はそれには触れませんが、しかし事実としては、いわゆるフライトレコーダーあるいはボイスレコーダーがほぼ完全な形で残つておりました。したがって、それを分析することによってかなりの確度で事故原因の追求は可能だ、こういうことだと思っております。

おさらいの意味を込めまして、今までに判明した事故原因の調査、中間報告で結構でございます。簡潔で結構でございますが、事務局の方から御説明をいただきたいと思っております。

○木村説明員 航空事故調査委員会におきましては、事故発生後、直ちに調査官を現地に派遣いたしました。調査を開始いたしましたわけでございます。

四月三十日には、操縦室用音声記録装置の粗解読の内容を発表いたしますとともに、五月十日には、先ほど先生お話がございましたそれまでの調査結果について経過報告をいたしました。経過報告におきましては、進入時に操縦及び自動操縦装置の動きが適正に行われなくなり、墜落に至つたというのが一つの考え方として存在すると発表いたしました。先ほど、音声記録装置、飛行記録装置がほぼ完全な状態で回収されたのじゃないかというお話がございましたが、まだまだデータが正確じゃない部分がございますので、それを前提に、事故の再発防止のためにはそれでもなおかつ発表する方がいいということで発表したわけでございます。また完全にそのデータが正しいというふうにはこちらの方で解析した状態じゃないわけ

でございます。

したがって、今後、残された機体とかエンジンとか搭載用機器、さらに、一度発表いたしましたものでございますが、音声記録装置とか飛行記録装置とかをさらに精査・解析いたしまして、さらに関係者の口述等も、目撃者の口述等もとりまして、解析をさらに進めていきたいというふうに思っております。従来の例から見ますと、こういうようなものにつきまして総合的に解析し、可能性のあるものを全部つぶしていくということでございますので、今後相当の日時を要するものじゃないかというふうに考えております。

○古屋委員 私も、現地でのお話を伺いましたときに、こういふ分析というのは、あらゆる可能性を追求しながら一つ一つつぶしていつて、最後に残つたものが原因だというふうに承つております。思い起こしますと、日航一二三便の事故もたしか二年以上かかったように記憶をいたしております。したがって、先ほど拙速は避けるべきだというお話がございました。確かなる分析をさらに進めていただいて、確固たる事故原因の追求をしていただくように大いに関係者は取り組んでいただきたいと思っております。

いずれにいたしましても、人為的なミスなのか、あるいはメカニカルのミスなのか、それが複合されたものなのか、いずれかによると思うのです。最近はいくつかA300のようなハイテク機というのは盛んに導入をされております。しかし、ハイテク機でありまして、あくまでもコントロールするのは人間でありまして、そういう意味からも、一〇〇%というものはないんだというところを改めて思い知らされました。

特に今度の事故で、中間報告にも示されておりますように、オートパイロットに入れておりました、その内容に反した操縦を手動で行おうとする、自動操縦装置が指示された飛行経路をどうしても行こうとする、そうすると、意図された方向と違う方向に行つて極めて危険な状態になることがあるんだ、これは一般論なんですよ。

も、こんなようなことも言っておりました。したがって、この辺の追求というものが、これからさらに分析を深めながら、多くの関係者の方あるいは国民がしっかりと納得できるような形の分析結果、原因というのを出していただきたいと思ひます。

さて、今度ちょっと警察の方に質問させていただきたいのですが、過日も多少報道されておりましたが、この飛行機が墜落寸前には副操縦士が操縦桿を握っていたというような報道がなされておりました。また、副操縦士あるいは操縦士とも、遺体の検視の結果アルコールが検出された、こういうふうになっております。きょうの新聞でも、その副操縦士から酒気帯びを上回る量のアルコールが検出された、こういうふうに表示されております。鑑定結果によると、機長の遺体からは血液一ミリリットル中〇・一三ミリグラム、副操縦士からは〇・五五ミリグラムのアルコールが検出されたということであります。

道交法上では〇・五ミリグラム以上あると酒気帯び運転ということになるというふうになっております。検査というか、そういう対象になる場合には、〇・五ミリグラム以上ある場合にはそういういた処置を通常行っているのかどうか、まずその点について警察の方からお伺いしたいと思ひます。

○南雲説明員 お答えいたします。ただいま先生御質問のとおり、機長及び副操縦士の両名の遺体を解剖した際に採取した血液からアルコール成分が検出されたとの報告を受けております。その含有量は、仰せのとおり、機長については血液一ミリリットルにつき〇・一三ミリグラム、副操縦士につきましては血液一ミリリットルにつき〇・五五ミリグラムであるのとこととでございます。

一般的には、道路交通法及び道路交通法施行令では、血液一ミリリットルにつき〇・五ミリグラムを酒気帯び運転等の基準としております。所管外ではございますけれども、これ以上のものについて

いは道交法では検査の対象になっていると思料しております。

○古屋委員 道交法上では検査の対象になる。すなわち、これ以上のアルコールを体内に入れていると通常の判断ができない、危険であるということと判断基準としてあらうかと思ひます。

したがって、仮にこういう状態で、航空機に限らず、乗用車あるいは列車等々を操縦あるいは運転するということは、その危険予知能力等々から、その能力は低下するということが言えると思ひますが、この点については間違いでないでしょうか。

○南雲説明員 ただ、この検出は生体でなく死後のアルコールでございます。いろいろ微妙な点があるもので、その点についてどの程度の影響があるかにつきましては、答弁を差し控えていただきたいと思います。

○古屋委員 確かにそういう答弁をせざるを得ないでしようが、この新聞にも、単純に栄養剤や料理に使われたアルコールであれば、このような反応を示すことは余りない、もっと微量の反応しか出ないはずだということが書いてあります。

ただ、これはおっしゃるとおりに検視した遺体でございますので、必ずしもこれが当てはまるとは言えません。しかし、こういう疑義があるというところは間違いのないと思ひますので、ひとつこれは事故調査委員会の方でもさらに徹底的なこの面における分析をしていただきたいと思います。

さて、これに関連して、副操縦士が操縦桿を握っていたのではないか、こういうような報告が来ておりますが、この辺についての事故調査委員の報告事項、あるいは判明事項というのはどのようなふうになっておりますでしょうか。

○木村説明員 音声記録装置の会話の様子から見ますと、副操縦士が操縦していたのではないかと、それは最終段階までではございませんが、進入の途中までは操縦していたのではないかと、いうふうな思われまます。最終的な断定ではございませんが、現在のところそのように思っております。

○古屋委員 今御質問申し上げて、お答えいただいたような状況から、今後のこの補償の問題にも極めて大きな影響を与えるかと思ひますので、このアルコールの検出の問題とそれから副操縦士が操縦していた、こういう問題について、さらに一層事故調査委員等で分析を進めていただきまして、はっきりとした答えを出すようにひとつ最大限の努力をしていただきたいということをお願いしておきたいと思ひます。

さて、次に補償問題につきまして触れさせていただきます。この中華航空の約款を調べてみますと、日本側で切符を購入した場合はUSダラーで二万ドルがL.L.だ、あるいは台湾で購入した場合は百五十万台湾ドル、日本円に換算をいたしますと六百七十五万円ということになる、こんなふうに私は聞いております。

一方、ちょうど事故当日、事故当日といえますか次の日、私も視察に、お見舞いに現地に行きましたときには、駐日代表の林金基さんが遺体安置所に待機をされておられまして、御遺族の方々におわびのお言葉と、そして深く頭を下げておられたというのが大変印象的でありました。林さんとお話をする機会がありましたので、台湾の李登輝總統から特命を受けて自分はこの詰をやるように、こういう指示も受けているんだというふうなお話でございました。

日本と台湾での補償の基準、これは相当差があると思ひます。一説では千数百万円ぐらいをベースに交渉を始めたという話も伺っております。この点につきまして、補償問題について今どんなような現状になっているのか、まずお伺いしたいと思ひます。

○土坂政府委員 仰せのように、台湾、台湾というか今回の中華航空の約款では、日本から出て日本にお帰りの客に対しては二万ドルという上限が決められておるわけですが、台湾当局の方でも中華航空側も、それとは別に最大限の努力を

するということも同時におっしゃっておられるところであります。

具体的に日本の遺族に対してはまだ提示がございませんが、台湾側の遺族に対しては、五月十五日に台湾ドルで四百五十万ドル、約千六百四十万円の額の提示が行われた。そのときに発表されたところによりまして、台湾以外の国籍の遺族に対する補償金についても同額を考慮しているというところをおっしゃっておられました。ただ、現実に日本人の遺族との交渉は今行われておりません。

私もとしましては、補償の問題というのは本来やはり会社と遺族の間でお話し合いをしていただくべき問題でございますし、台湾側は誠意を持って対処をするということをおっしゃっておられますので、これからの誠意のある対応というのを見守ってまいりたい、もし必要があればできるだけだけの支援はしていきたい、こういう状況でございます。

○古屋委員 確かに、補償問題は航空会社と個人の問題ではありましよう。しかし、これだけ国内で大きな問題となりました航空機事故の問題であります。また、御承知のとおり、台湾と日本は今国交がありません。そういうことから、遺族にとつてみれば大きな不安を抱えているというのは、これは間違いのないと思ひます。

そこで、やはり国交がないから今我々は見守っているのだ、こういうことでなくて、ありとあらゆるルートを通じて最大限の補償を遺族にとつて得られることができるような、そういう対応といたすのが必要だと思ひます。その点につきまして、ぜひ運輸大臣の方から一言御意見をちょうだいしたいと思ひます。

○二見国務大臣 まさにお説のとおりでございます。この補償の問題については、本来会社側と遺族との間で話し合われるべきものでございまして、私の立場として直接これは言える立場じゃありません。だけれども、いろいろな面でサポートする必要があると思ひます。

日本と台湾の間、国交がありませんけれども、いろいろな窓口といえますか、いろいろなパイプもないわけじゃありませんし、外務省とも相談しながら、必要な、まだ具体的にどういう支援をしていいか、まだ交渉始まっていませんから、こういう支援、ああいう支援と特定はできませんけれども、できる限りの支援はあらゆるルートを通してやっていきたいというふうに考えております。日台間、交渉は国交がないから余り関係ないよというふうな冷たい対応は毛頭とるつもりはございません。

○古屋委員 具体的にどういふことを、これは運輸大臣としての見解で結構でございますから、どういふことが考えられるのかなというのを、ひとつここで話をいただければお願い申し上げます。

○二見国務大臣 補償の金額については、サジェスチョンというのは難しいと思いますけれども、例えば話し合いの場づくりとか、それはまずできるのだらうと思います。それ以外どういふことができませんか、交渉が始まって、こういう点がわからない、ああいう点がわからないということになれば、いろいろな情報提供もできるのではないかなというふうには考えておりますが、できる限りのことはやりたいと思います。

○古屋委員 ぜひよろしくお願い申し上げます。私も自民党といたしまして、永年にわたりまして、日華議員懇談会というのがあります、ここを通じて、台湾の与党とも長い歴史を持っております。そういったルートも通じまして、私も全面的にこの補償問題については誠意を持って取り組んでいきたい、こんなふうに思っております。

さて、やはりこういう事故が起こったからには、事後処置と申しますか、びしょとしていただくといいこともありますが、やはり再発防止というものが何よりも大切だと思います。過日の政府の見解におきましても、再発防止のために全力を尽くすという言葉がございました。具体的に

は、再発の防止、どのようなことを考えておられるのか。まあ名古屋空港そのものは、非常に空港の施設そのものは、安全施設も含め一流というA級であるというところは私は承知をいたしておりますが、具体的にどういふ防止策を考えておられるのか、簡潔で結構でございますから。

○土坂政府委員 五月十日に経過報告が事故調査らなされたもので、それを受けて、ちょうどこの事故機と同じ型の飛行機を使っている日本エアシステムという会社がございます、この会社に対して、自動操縦装置の操作手順をもっときちっと徹底するようにというふうなことを含めまして、所要の指導をいたしました。また、台湾当局を通じて、中華航空に対しても同様に安全指導を行っていただくようお願いをした。現状はそれまででございますが、今後、調査の進展ぐあいに応じて、さらに必要な措置はとってまいりたいと思っております。

○古屋委員 今回の御答弁ですと、どうもこのA300と中華航空のみに大分問題があるというふうにも受け取れないわけではないのですが、やはり抜本的なこの再発防止というのは、これはぜひ運輸大臣にお聞きしたいのですけれども、これは地理的条件というのがあると思うのです。

この名古屋空港というのは、極めて町中にあるのです。私の選挙区が岐阜でございますので、たまに名古屋空港というのを使いますけれども、それは怖いぐらいです。伊丹空港と名古屋空港というのは二つの市街地空港と言ってもいいと思うのですけれども、こういうところに空港があることと自身が、一歩間違ったら大事故につながるということだと思っております。事実、今度の事故も、滑走路は外れておりましたけれども、ぎりぎり民家に突っ込んで、あと百メートルか二百メートル外れたら完全に突っ込んでいた、これぐらいの事故だったと思っております。

したがって、今中部地区あるいは中部の経済界では、御承知のとおり、中部新空港の問題を盛んに、熱心に要請をいたしております。今般も調査

費がついて、その実現に向けて調査を進めていただいているというふうな状態でありまして、こういう市街地空港から、やはり今度の中部新空港は沖合につくろうというところに計画をしております。こういう中部新空港のような安全で、そしてなおかつ環境にも都合がいい、こういうものをさらに実現に向かって取り組んでいくべきでないか、こう思うのです。やはりこれが一番いい解決方法じゃないか。したがって、この事故があったからどうのこうの、もちろんそれもありまして、しかし再度こういう事故がもし名古屋空港で起きたということになりますと、これは取り返しのつかないことになることだと

思います。この辺につきまして、運輸大臣として、今後この中部新空港の問題につきまして、早期実現に向けてさらに積極的に取り組んでいただきたい、こう思いますが、この辺につきましての大臣の前向きな答弁をお願いしたいと思います。

○二見国務大臣 実は五月六日に、私も中華航空と同じルートを通って着陸をしたのです。本当に、恐怖感をおぼるようなことを私は申し上げませんでしたが、ちょっとずれたら、もうより以上大変な大事故だということに思いました。

委員おっしゃいますように、常滑沖に中部新国際空港をつくらうという計画があります。私は、やはりこれからの空港というのは、条件が許すならば、洋上の方が騒音や何かも含めていいのではないかな、いろいろな条件がありますから、でなければだめだというのじゃなくて、というふうに思っております。

私も、中部国際空港は前向きに検討してしかるべきだというふうに考えております。浜松の自衛隊ですか、空域の問題、いろいろあるけれども、私は、中部圏の経済力も考えながら、中部の新しい空港というのには前向きに考えたいというふうに思っておりますし、地元の経済界も非常に熱心でございまして、それも含めて前向きに考えてし

かるべきものだというふうに考えております。○古屋委員 確かに自衛隊浜松基地との問題等があることは事実であります。しかし、こういう事故が起きた、これはやはり市街地に空港をつくっておくことと自身が問題がある、こういうことを私たちに示唆しているのではないかと思います。今大臣にも前向きな答弁をいただきました。今後とも恐らく、中部地区、財界を含め、各団体からそういった声が上がってくることは間違いないと思っておりますので、今後ともこの中部新空港の調査、そしてその実現に向かってのステップづくりのために大いに大臣として、また運輸省としても大いに前向きに取り組んでいただきたいとお願いを申し上げます。

時間になりましたので、以上で質問を終わらせていただきます。ありがとうございました。○井上委員長 緒方克陽君。○緒方委員 先日の大臣の所信表明に対して質問をしたいと思います。

まず最初に、二見運輸大臣、就任をされて大変おめでとうございます。大臣も所信表明で述べられましたように、運輸行政というものは、国民一人一人が豊かさやゆとりを実感できるような、そういう社会をつくるために非常に重要な仕事でありまして、そういう仕事を着実にこなして立派な仕事をされるように心からまず最初にお断りをしたいと存じます。

そこで、四、五項目御質問いたしますけれども、所信表明の四ページであります、地方バスに対する問題であります。地方バス路線維持補助制度というのがありますけれども、これは平成六年度で終わるということになっておりますが、いわゆる措置でございまして、これからどうするかということで、地方バス路線維持対策問題懇談会というのがあります。現在その検討が進んで、もうそろそろ結論が出ようという状況だと聞いておりますが、その論点整理がされた特徴と、それからどういふ方向になろうとしているのかということについてお尋ね

をしたいと思います。

をいたします。

○越智政府委員 お答え申し上げます。

ただいま先生からお話ございましたように、ただいまのバスの地方路線維持の制度でございますけれども、平成六年度で五年間という一つの期限が切れるということでございます。平成七年度から新しい制度にしなければいけないということで、今御質問にございましたように懇談会という形で、それを構成している方々は学識経験者それから地方公共団体、これは県の方それから過疎の市町村の方、それからいわゆるバス事業者、労働組合の方、そういった方に忌憚のない意見を交換していただいているという段階でございます。実はことし二月に第一回を開催いたしました。現在もう四回ということでございます。私どものスケジュールでは六月末に一応結論を出したいということでございます。

今先生が御指摘のように、どういう方向であるかということでございますけれども、ちょっとまだ懇談会が途中でございまして、まだ方向づけまで申し上げる段階でございませぬけれども、今中で議論していただいている内容と申しますのは、まずバス事業の現状から始まりまして、バス事業が直面している問題点、それからどんな工夫をしているんだらうか、バスが困っているという中でいろいろな創意工夫をしているバス事業の実例、それから諸外国におけるいわゆる地域のバスのいろいろな現状、それからバス事業の抱えている問題点、今後のバス事業のあり方、そういった今後の地方バス路線維持補助のあり方につきまして幅広い議論をいただいているという段階でございます。

そういう中で、私どもとしては結論を待つて平成七年度以降の制度につなげたいというふうに考えておる次第でございますが、先生御質問のようにどういう方向づけかということにつきましては、現在その方向を申し上げる段階になっておらないので、御了承願いたいと思います。

○緒方委員 いずれにいたしましても、この地方

バスの維持のための補助制度というのは、お年寄りとか子供とか、車を運転できない人たちが、そういう弱い人たちの立場を考えて何とかしてやほし足を確保しようということでもスタートをしたわけでありまして、一定の額もふえてきておりますが、これが新しい検討の中で削減をされたり、あるいは改悪をされたりするということになりますと、地方住民にとっては大変な痛手になるわけでありまして、懇談会の方向なり、答申ではなくてこれはどういうことになるのか、答申ではなくて結果はどんな形で、報告ということになるのかもしれませぬけれども、そのことについてぜひ大臣としても十分受けとめて、懇談会の意向を受けとめたり、あるいは地方の住民の足を守るといふ立場で真剣に考えて対処していただきたいというふうに思いますが、この点、大臣のお考えをお聞きしたいと思います。

○二見国務大臣 緒方さん御指摘のように、過疎バスというのはそれは大変な問題だと思っております。そこに住んでいる人にとってみれば自分の足ですから、それは何とか確保する、これは私は運輸行政で当面する大きな課題の一つだというふうに認識をしております。

先ほど政府委員から説明がございましたけれども、現在地方バス問題に関して懇談会で御審議をいただいておりますけれども、その取りまとめを受けて、平成七年度以降の地方バス補助制度案をつくりまして概算要求に間に合わせたい、概算要求をしたいと思いますというふうに考えております。

いずれにいたしましても、この問題、もう過疎地域に住んでいる人のまさに生活そのものですから、何とか所要の予算を確保して制度の充実に遺漏なきを期していきたいというふうに現在決意をしておりますけれども、ぜひとも御協力、またよろしく願います。

○緒方委員 大臣の方からは過疎地域における本当に大事な足だということでありまして、一生懸命頑張りたいという決意表明をいただきました。私どももまた努力したいと思っておりますけれども、ぜひ

ひよろしく願いたいと思っております。

それで、船舶振興会の問題がずっと今問題になっておりますが、けさの朝日新聞を読みましたところ、大きな見出しで、船舶振興会の前事務局長が「運輸省幹部に接待攻勢」というのが載っております。この接待について松尾事務次官は三十日に、この新聞記事であります。一九九二年のゴルフ接待には自分も出席したことを認めたうえで、「振興会がこのほか、どんな接待をしていたのかを、至急に調べる」というふうに報道されておりますが、そのことについて具体的にはどういうことになっているのか、お尋ねをいたします。

○黒野政府委員 今先生の御指摘のありましたゴルフの接待でございますが、二年前の八月、ちょうど予算の編成なりあるいは人事なりが終わった時期に、懇親を兼ねて運輸省の次官以下の幹部が一緒にゴルフを楽しまれたという事は事実でございます。これは事務次官が申すまでもなく、その前から一部のマスコミ等で既に報道されております。その段階で私も肯定いたしておりました。ただ、今回の事件を機に、それだけではないかもしれないということもあるものですから、大臣の指示を受けまして、内部で調査をするということと着手した段階でございます。

○緒方委員 大臣の指示を受けて今から調査をされるということですが、先ほどもお話ありましたように、政治が国民の皆さんの信頼を得るということ、あるいは李下に冠を正さずという言葉があるように、こういうことがあればやはり行政に対しても国民の不信が高まってくると思っております。政治にも不信が高まるというふうに思いますが、どのぐらい調査の期間がかかるかわかりませんが、早急にやっていただけて、そして一定の措置とかけじめというものをちゃんとしないと、国民の皆さんは納得をしないのではないかと思います。その辺についてお尋ねをしたいと思います。

○黒野政府委員 御指摘のとおり、調査はなるべく急ぎたいと思っております。ただ、何分にも二年なり三年なりまでさかのぼってやりたいと思っております。その結果はぜひお許しいただきたいと思っておりますし、その結果は私も大臣にお見せいたします。その指示に従ってしかるべき措置を必要に応じて、かようなことになると考えております。

○二見国務大臣 一カ月程度調査がかかるだろうという今の官房長の答弁でしたけれども、私もそのぐらいかかるだろうというふうに思います。調査した結果は私に報告をしてもいいです。そして、内容を見ながら、まだ内容は全くわかりませんからあまだこうだと細かいことは言えませんが、けれども、その内容を見ながら私なりにきちんとしてけじめをつけたらいいというふうに思います。これはやはり、李下に冠を正さずと申しましたけれども、我々公務員の綱紀粛正ということには非常に大事なことでございまして、調査の結果を見ながら私なりにけじめをきちんとしてけじめというふうに考えております。

○緒方委員 大臣の方からそういうことでありますので、やはり国民の皆さんに納得できるように形できちんとしたけじめ、あるいは決着といいますか、結論をぜひつけて、そして国民の皆さんからいろいろな疑念を持たれないように、お互いにあるいは役所の中でもきちんとしていただきたいというふうに思うところでございます。

さて、今年度の予算の中で、高齢者、いわゆる障害者に優しい交通ということで、エレベーターやエスカレーター、整備事業に対する補助金が本年度創設をされました。このことは私たちがかねてから要求、要望をしてきたことであります。大変喜ばしいことであります。時節に合ったことだろうというふうに思っております。ある意味では、もっと補助をしなければならぬいろいろな制度的なもの、次回の委員会ではより具体的に指摘したいと思っておりますけれども、やっていかなければいけないというふうに思います。

そこで、具体的には、予算が通過した段階で財団法人交通アメニティー推進機構が設立をされて行方というところになっております。ところが、これまた新聞記事で恐縮ですが、五月二十日付の日経新聞の報道によれば、これもかなり大きい紙面を使いまして、なかなか難しい問題もあるというふうな報道されているわけでありまして、せっかく制度としてスタートをしたわけでありまして、これはぜひ前向きに実現をしていかなければいけないというふうな思いもいたします。今日の現状とそれから見通し、いろんな困難があるというふうには言われておりますが、やはり手だてを尽くして実現をすべきだというふうに思いますが、この点についてはどういふ現状とそれから手だてをさしやうとしておるでしょうか。お尋ねいたします。

○豊田(案)政府委員 障害者の方の社会参加というものの要請に積極的にかたえるというのが運輸行政の一つの柱であるわけですが、そのため鉄道駅等のターミナルの障害というものを少なくする、その手段としてエレベーターとかエスカレーターを設置するというところでございます。

今回の予算で初めて国費としてこの助成をするという予算をお願いしているところですが、実は、国の予算だけではなくて、ぜひ民間の力も一緒に合わせていただいてより整備を促進したいというところで、その一つの手段として財団というものををつくりまして、その基金の運用益を合わせて、国費と合わせて補助をしようという構想で今進めておるところです。

新聞等で御批判のあったのは、その基金をつくるに当たって広く要請をしておるわけですが、それがかなり強い要請だという御非難だと思っておりますが、私も、鉄道事業者初めこの問題に非常に関心のある方、既に何社からも申し出がおりますので、そういう善意の申し出につきまして、ぜひ広くお受けした上で、先ほど申しました国の予算と合わせて財団を通じて助成を進めたい、財団の設立については極力この業務の範囲で、差し

支えない小さな規模でスタートさせたいと思つて今準備しておるところでございます。

○緒方委員 それで、新聞の記事によりまして、理事長も運輸省から派遣して職員二人も出すというふうな記事になっておりますけれども、そういうことでしょうか。

○豊田(案)政府委員 人的な構成についてはこれからでございます。ただ、こういう仕事でございまして、なおかつこういう分野の知識のある人ということで私も考えさせていただきたいと思つております。

○緒方委員 いやいや、新聞記事では運輸省から理事長を出すんだというふうなことで、やけに反発もあつておるやに聞いておりました。そういうことがあつたとまた天下りかというふうなこともなりかねませんので、そこらはどんなことでしょうかとお尋ねしているわけですが。

○豊田(案)政府委員 経団連等との事務的な話の過程でも、こういう問題について御関心のある方がいらつしやれば御推薦いただきたいというふうなお話は申し上げたところでございますが、いずれにしろ、こういう事業が的確にできるような人的体制をとりたいと思つております。

○緒方委員 さっき私が言いましたことについて具体的には回答がありませんでしたけれども、言うなれば天下りの先ばかりつくつておるという声もあるわけですから、やはりそこらは役所としても慎重に考えてぜひ対処していただきたいというところを申し上げたいと思つてますが、大臣。

○二見国務大臣 この問題につきましては、日経に記事が載りましたですね。そのときに豊田さんたちと話をしたときに、運輸省としては天下りか念頭に置いてこの機構をつくるのではない、もっと純粋にこの機構をつくりたい、ですから運輸省から役人を派遣するんじゃない、もうだれでもいいんです、いい人に、熱意のある、能力のある人にやってもらいたいんです、これが運輸省の幹部の本心でございます。ですから、これを天下り

のための機構だというふうにはおとりいただかないで、純粋なものだというふうにはぜひ御理解いただきたいというふうに思っています。

○緒方委員 ですから、純粋であつても、結果的にみんなにそうとられるといけないのではないかと、老練心ながら、国民の皆さんのいろいろな声も役所としては聞くべきではないかというところで私はあえて申し上げておきたいと思つてます。

それでは、時間がだんだんなくなってきましたけれども、かねてから私、内航海運の問題でずっとこの国会で取り上げてまいりました。

内航海運は、我が国の国内物流においてはトラックと二分するほどの重要な役割を果たしております。そして、大変重要な物流産業であるわけでありまして、この中でも最も大きな問題は船員の労働力の問題でありまして、この問題は単なる労働力の問題にとらわれず、大臣は所信を表明されておりますが、内航海運の構造改善それから船舶などの近代化、さらに所信にはありませんけれども、運賃、用船料の適正化など、すべてに直接かかわつてくる最大の問題というふうに思つておるわけでございます。

そこで大臣にお尋ねしたいわけですが、この問題については私も何回も国会で取り上げてまいりましたけれども、関係者によつて設けられております内航船員不足問題を考える懇談会というものが平成五年三月に報告書をまとめてその推進を図っておりますが、私も随分中身をずっと読ませてもらいましたけれども、すべきであらうとか、何かそんな感じがして、方向性は出ておりますが、具体的に実行ではまだまだ問題もあるというところでございます。

そこで、一年後にフォローアップ委員会というのができまして、レポートが出たわけでありまして、その項目はたくさんあるわけですが、船員確保対策という最も重要な魅力ある船員職業の構築とそのための不可欠な業界の健全化という意味での活動が具体的に進んでいるかといひます

と、それはなかなか進んでいないというのが私の認識でございます。前記懇談会の報告書には「コスト負担の適正化」というのが挙げられておりまして、適正運賃の收受というのが企業の強化とそれによる船員労働者の労働条件の向上、あるいは船員の確保ということにつながるというところで言われておりますが、実際には荷主と業界との話し合いもなかなか進んでいないという現状の中であるように聞いておりますけれども、やはり本当にもう人がだんだん、船乗りさん、特に内航はもういなくなつておるわけですね。これがこのまま続くと日本の物流にも大変な影響が出るというふうな思いもいたしますので、この問題の解決のためにぜひ大臣としても努力をしていただきたいというふうに思いますが、お考えをお聞かせしたいと思います。

○二見国務大臣 いわゆるモーダルシフトを考えますと、内航海運というのはこれからますます重要視されなければならないと思つてます。その中で内航船員の不足問題というのは、これは本質になつて対策を考えなければならぬというふうな私もお考えしております。

ただ、内航海運の運賃制度というのは、いわゆる自由運賃制です。ですから、幾らにするかという運賃の決定というのは、当事者間の交渉にゆだねられておるというのが現実です。したがつて、荷主サイドの経済性のみを優先させることのない合理的なコストを反映した適正な運賃の收受というものは、これは荷主と内航海運業者の間において十分な交渉が行われて初めて実現されることになると思つてます。荷主の言い分だけではないと思つてますし、荷主が自由運賃だなどといつて内航海運業者を抑えつけるようなことをやしまつたのじゃないかというふうに思つてます。

運輸省といひましては、内航海運業界と荷主、関係業界との間の話し合いの場は十分に持たれ活用されることにより、荷主において内航海運の

止いたします観点から、特に新たに罰則も設けまして違法行為を取り締まることとしたしておりますので、構成要件の明確性という観点から、現在の公職選挙法第四十八条と同じ概念を用いることとしたものでございますので、御理解を賜りたいと存じます。

○緒方委員　もう時間が参りましたので、最後に一言だけ申し上げます。

当初、身体の故障というのもおかしいじゃないかという話をしまして総務庁と話をいたしましたら、憲法第七十八条で「裁判官の身分の保障」というところでは「心身の故障」という表現があるということがわかりました。そうなると、憲法改正までやるとこれは大変だということになりますので、このことについてはちよつと取り下げたて、やはり文言というのは、公選法の四十八条と

今度の地方自治法の七十四条の二項しか出てないというのが、私が総務庁から調べた結果でありますので、きょうはもういろいろ言いませんが、これから議論をしていくということになりますので、ぜひ検討していただきたいということで、私の質問を終わります。

ありがとうございました。

○井上委員長 寺前巖君。
○寺前委員 時間の都合がありますから、新しく大臣におなりになったので、その綱紀の規範の問題について絞ってお聞きをしたいと思います。

今、運輸省の公益法人である日本船舶振興会
これが運輸省のお偉いお方をゴルフに招待した。

接待を受けた人というのは、当時事務次官であつた中村徹、運輸審議官であつた寺嶋潔、官房長であつた豊田実、現在運輸政策局長、向山秀昭、運輸審議官、現在運輸審議官、大塚秀夫、当時運輸政策局長、土坂泰敏、自動車交通局長、現航空局長、

浅見喜紀当時海上交通局長、上村正明当時港務局長、松尾道彦航空局長、現在事務次官、新井正吾文書課長、現在観光部長、長尾正和船員部長、これらのトップクラス十一名であるというふうな言われていたけれども、間違いないでしょうか。

○黒野政府委員 間違いないですね。

○寺前委員 私のところにそれらの人を招待したときの関連リストがございますので、これを見ながら説明をしたいと思います。私だけが持っておたつてわかりにくいでしょうから、大臣にお渡ししたいと思います。

それで私、このときのゴルフ接待問題を調査してみても驚きました。運輸省の用せんに運輸省側が参加メンバーの氏名、住所、電話番号を書き、招待側の日本船舶振興会に送ったという事実、今お手元に配ったのは、その一つです。ここにそのときのメンバー表がございまして、名前の横の余白欄にはアルファベットのA、B、C、D、Eを書かれています。このアルファベットは、参加メンバーの住所が近接していることをあらわしています。例えば、Aの中村、向山両氏は中野区、Bの豊田、土坂氏は品川区、川崎市というぐあいでありました。運輸省からメンバー表が送られて、船舶振興会側がA、B、C、D、Eと書いたものであります。

そして、船舶振興会はそれをもって、もう一つのメンバーにありますがこのアルファベットに基づいて送迎車の手配をやっています。その資料は、八月八日迎え配車手配一覧という形で書かれています。何時にどこへ迎えに行くか、その車の運転手はだれか、もう綿密に到着時間その他まで書かれています。これを見ると、荒井、寺嶋両氏と長尾氏がそれぞれ協会チャーターのハイヤー、その他の人は船舶振興会の車で笹川陽平氏の別荘に行ったことになりました。このゴルフ接待を事務的に取り仕切ったのが、今飛鳥からの収賄容疑で逮捕されている吉松、当時の総務部長であります。送迎つきの車まで手配をもらってゴルフに行っている。

これについて、招待側といいますが、船舶振興会の理事長は、きょうの記者会見で、個人的で儀礼の範疇に入るんだというふうな会見で言っていますけれども、これだけの手厚いことをやっている、個人的、儀礼的な範疇というふうに見えるとお考えになっているのでしょうか。いかがなものでしょうか。

○黒野政府委員 今大変詳しく御説明いただきました。私もそのすべてを確認いたしております。人が、車で一台に一人乗るのはやはりむだですから、何人か一緒に乗るというふうな考えは、ある意味においては自然かと思っております。ただ、先ほど来大臣がお答え申し上げておられますとおり、李下に冠を正さずということわざもございまして、国民の方々から御批判を受けるようなことは決して望ましくないことではないと私も思っております。

○寺前委員 笹川陽平氏の招待のゴルフ接待は毎年定期的に行われているというふうに言われています。当時の中村事務次官や現事務次官の松尾氏は、二回招待されていることを本人自身が認めています。

また、ゴルフ接待の後には、河口湖にある笹川陽平氏の別荘でパーティーを開き、船舶振興会の関連会社であるホテル海洋のコック、マネージャーを動員し、至れり尽くせりの接待をしているということがあります。そしてさらに、お土産には十数万円相当の商品券を渡しているとの話も関係者から出ています。さらに、ゴルフ接待は、笹川陽平氏主催だけではなく、収賄容疑で逮捕された吉松容疑者が年数回、運輸省の担当官をゴルフ接待していたとの証言も関係者から出ています。こうやって、ここまで広がっている、儀礼の範疇を超えていることになりました。許可を受ける公益法人から接待や贈答品を受けるということになってくると、事は重大な段階だと思ふのです。

これまで、官庁の綱紀粛正の問題について何回かいろいろな分野で出されていますけれども、今

回のこの問題をめぐって運輸省としてはどんな対応をされたでしょうか。御説明をいただきたいと思ひます。

○二見国務大臣 先ほど何回か申し上げましたけれども、事実関係といいますが、内部を調査しようというところで、これから調査をしたいというふうな考えであるところです。

○寺前委員 今の話を聞いてみると、去年に既にこれは雑誌で発表された内容であります。それがもう、メンバーについては事実だと今おっしゃるぐらいいたら、何で今までの間にこれだけの綱紀の紊乱についてメスを入れたのか、私は不思議でなりません。

そこで、船舶振興会の幹部がこの間収賄容疑で逮捕されて、運輸省は船舶振興会から事情を聞くというところになっていくわけですが、一体これらの諸君たちが船舶振興会に本当にメスを入れて聞くことができるのだろうか、私は不思議でなりません。

そこで、さらに発展をさせて、九二年から九三年にかけて、これは地方自治体です、京都市の事業である地下鉄丸線北山駅―京都国際会館間の延伸問題で、事業免許申請や予算獲得の節目に料理屋の接待やビール券、ワイシャツ券などを贈っている事実というのが京都市の決算の書類審査の中で明らかになっています。これはもう、京都市会で問題になっている話ですから、既に運輸省は御存じであらうと思うのです。それをメモ書きしたのを一覽表に直したのが、お手元に配っている三枚目の用紙です。

北山―国際会館の九二年二月二十一日、運輸大臣あてに鉄道事業免許申請を行っています。これは右側の欄に書いてあります。この日に、日ごろの指導に対するお礼として、ビール券七万一千円、運輸省の都市鉄道課に二十枚、建設省、自治省、大蔵省に各二十枚を贈呈。四月二十三日、鉄道事業免許取得に際して、ビール券十四万二千円、四月二十一日、四月二十二日の両日に贈呈をしております。五月二十八日、運輸大臣に第一次

分割工事施工認可申請を行っています。この日に、運輸省と北山伸についてという名目で、赤坂の料理屋「よし本」で鉄道局長ら八名を接待。料理代六十万七千三百四十四円、タクシー代など送迎交通費として十九万一千八百八十円、合計七十九万八千四百八十四円の支出をしております。以下、一覽表に載っているのとおり、随分いろいろ広がっております。

私は、こういう問題について、京都市の方で聞いてみると、他都市でもやっている、常識になっているんだ、こういうことまで広がっているわけです。私はこういうことに、船舶振興会だけではなくそれが常識となって広がっているということになったら、運輸省官僚が何ら恥じるということにないものを受け取るということ、極めて異常な神経だと言わなければならぬと思うのです。これについてどういうふうに対処されるのか、事実と違えば違えば違うということを明らかにされたい。

○黒野政府委員 今先生は、京都市側の資料に基づきまして詳しく御説明いただきました。私も初めて聞いた話がたくさんあるわけでございますが、今御指摘の中で、五月二十八日に京都市のいわゆる接待を受けたというのは事実でございます。当時私も鉄道局にいました。次長をやっておりました。たまたま私はそのときは出なかったのではないかと思っておりますが、京都市さんの方から、この地下鉄をつくるに對しましていろいろ苦労している、その話をぜひ一回率直に聞いてほしいというお話もございまして、これまた正直に申し上げれば、幹部の方々の日程を何とかやりくりしてお招きに応じたというのが実情でございます。

今先生こういうことが常識となっているというようなお話がございましたが、我々決して常識とは思っておりません。常々身を慎みながらやっているつもりでございますが、最小限のコミュニケーションだけは必要と思つて、それなりの時間を割いているつもりでございます。

今先生こういうことが常識となっているという

今先生こういうことが常識となっているという

今先生こういうことが常識となっているという

○寺前委員 霞が関ではビール券やタクシー券が今や第二の通貨というふうに新聞で報道されていきました。私は、ここまで言われ始めたら、これは常識になって広がっているというふうに言わざるを得ないと思うのです。そういうものが気安く、気安く受け取られていいものなのだろうか。

通産省の方では、ビール券やタクシー券など授受をめぐる綱紀粛正の徹底を文書で指示するということが、これも新聞で読みました。何で同じ官庁の中でも、運輸省の方ではこれまで調査もしたことがなければ、こういうものを初めて今聞いたというふうにおっしゃいましたけれども、こういうことが広がって常識的になってきているということを不思議だとも思わぬようになってきているとするならば、事は重大だと言わなければならぬと私は思うのです。

新しく運輸大臣におなりになったのです。私は、単に船舶振興会だけじゃなくして自治体においてもこういうことがなされている事実が決算の中から明らかになった以上は、運輸省としても調査をやっていたら、その調査の結果を国民の前に公表するとともに、どういうふうにかこれら綱紀粛正のために対処をするかということをお聞きしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○二見国務大臣 大変いろいろとお調べになられたデータがあるわけですから、我々としては、どこともいろいろコミュニケーションはしなきゃならぬというふうに思っております。それからまた、あなたのおっしゃるようにビール券が当たり前だとかなんだかというの、我々は初めて伺うことでございまして、そういうことではないと思ひますし、また絶対、そうですね、金券がわりにビール券が、もううというのですか、やるというのですか、そういうことは、それはいろいろなつき合ひの関係で、私もビール券五枚もらったり十枚もらったりすることはあるけれどもね、別に業者と関係なく、友達やら。そういうことはともかくとして、常識を疑うようなことは、恐らくもう霞が関で行われているとは全く考えられ

れません。考えられませんが、せっかくの御指摘でございますので、さらにやめよう、自粛しようというところは厳重に、しよるがない、言うつもりでございますけれども、到底考えられないことでございまして。また、考えられないけれども、せっかく御指摘だからね、これはきちんと言つてもいいと思います。

○寺前委員 先ほど大臣は、政策的にも運輸省というところはとってわざと御説明になっておられました。しかし同時に、許認可等省庁別に事項数を調べてみますと、一九九三年三月三十一日現在で、運輸省は千八百九十三件と、トップの通産省千九百八十六件に次ぐ大きな許認可権を持っているだけに、私は、そこでまかり通っていると言われていることについては、ただごとではないなというのを強く感じます。

大臣自身がそんなことが行われているとは思えないとおっしゃっているから、思えないことが行われているとするならば、ますます事は重大だ。私だけじゃない、大臣もそういうふうにお感じになっているんだということになると、私は重大だと思ひますが、官房長ですか、お答えいただくのは、大臣のおっしゃるとおり、あなたもそう思われますか。

○黒野政府委員 私ども、儀礼の範囲を超えた、御指摘のようなことはやっていないつもりでございます。

○寺前委員 何か、すかと言わない。そんなものはまかり通っていません、受け取っていませんと言ひ切れぬの、言ひ切れぬの、どっち。大臣は、そんなものがと、こうおっしゃっているんですよ。あなたは言ひ切れぬのですか。言ひ切れぬとすれば、大臣がおっしゃるように、この際に総ざらいをしていただいで、国民の前に運輸省はこうしたというのをはっきりしていただきたい。私は強く要望したいと思ひます。

あえて通産省の中がいいことをやっているかどうかは、そんなことは知りません。しかし、通産省では少なくともそういう態度表明をしておられ

るといふ事実を見たときに、あなたたちはなぜ即座に自分の問題としてメスを入れられなかったのか。私はこの点でも、綱紀粛正においては、運輸省というのはよほどきちんとしていただかないと大変なことになるなということをますます強く感じるものであります。

時間が限られておりますので、これで終わります。ありがとうございます。

○井上委員長 次に、内閣提出、特定都市鉄道整備促進特別措置法の一部を改正する法律案及び内閣提出、航空法の一部を改正する法律案を議題とし、政府より順次趣旨の説明を聴取いたします。二見運輸大臣。

特定都市鉄道整備促進特別措置法の一部を改正する法律案
航空法の一部を改正する法律案
〔本号末尾に掲載〕

○二見国務大臣 ただいま議題となりました特定都市鉄道整備促進特別措置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。

首都圏を初めとする大都市圏における通勤・通学時の鉄道の混雑率は、鉄道事業者の輸送力増強努力にもかかわらず、首都圏で平均でも二〇〇％を超えるなど、いまだ高い水準にあり、この通勤ラッシュの緩和が社会的に強く要請されているところであります。

この法律案は、このような状況に対応して、都市鉄道の計画的な輸送力の増強をさらに一層促進するため、本法律の対象となる工事に一定の鉄道新線の建設工事を追加する等制度の拡充を図るための所要の改正を行おうとするものであります。次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、既設の鉄道路線の利用者利便の向上に

資する一定の鉄道新線の建設を、本法律の対象工事に追加することとしております。

第二に、特定都市鉄道整備積立金の積立割合を、鉄道事業者の申請に基づき一定の範囲内で運輸大臣が認定することができるよう、積立金制度を弾力化することとしております。

第三に、特定都市鉄道整備事業計画の認定を受けた鉄道事業者は、天災その他やむを得ない事由がある場合には、運輸大臣の認定を受けて、当該計画の期間を十年を超える期間に延長できることとしております。

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、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

続きまして、航空法の一部を改正する法律案の提案理由の御説明をしたいと思います。

我が国の航空法は、航空交通についての安全と秩序を維持するための基本的なルールを規定する法律であります。その具体的な内容を定めるに当たっては、航空交通が国際的な性格を有するものであることから、国際民間航空条約及びその附属書として採択された国際標準等に準拠して航空の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止を図るための方法等を定めることとしております。

今般、国際民間航空機関において、空港周辺の騒音問題が必ずしも十分に改善されていないことを背景として、昭和五十二年に強化された新しい騒音基準に適合していない航空機について、各国が一定の段階的移行期間を設定した上でその期間が経過した後にはその運航を禁止することを可能とする決議が採択され、これを受けて欧米諸国におきましてはこのような航空機の運航を制限または禁止するための措置が講じられているところであります。我が国におきましても、所要の措置を講ずることが求められるに至っております。

また、航空従事者の資格制度につきましても、国際民間航空機関においてその見直しが進められ

てきたところであり、その結果といたしまして、操縦士に係る資格について、その存在意義が乏しくなっている上級事業用操縦士資格を廃止するほか、事業の形態と操縦に必要な操縦士の数に依じて必要とされる資格を定めることとする等、航空従事者の資格制度を定める国際民間航空条約の附属書の大幅な改正が行われたところであり、我が国においてもそれまでに所要の措置を講ずることが必要となっております。

一方、今後の我が国の行政につきましては、内外の社会経済情勢の変化を踏まえ、簡素で効率的かつ国民の信頼を確保し得る行政を確立するため、その改革を進めていくことが求められており、航空法に規定する許可、認可等につきましても国民の負担軽減や行政事務の簡素化を図るため、所要の見直しを行う必要があります。

このような趣旨から、このたびこの法律案を提案することとした次第であります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、国際民間航空条約の附属書に定める一定の騒音基準に適合していない航空機について、段階的にその運航を制限し、一定期間経過後は全面的に運航を禁止するための所要の改正を行うこととしたしております。

第二に、航空従事者の資格のうち、操縦者に係るものについて、上級事業用操縦士資格を廃止し、定期運送用操縦士、事業用操縦士及び自家用操縦士の三分とするとともに、各操縦士資格で行うことができる業務範囲を改めるほか、航空通信士に係る資格を整理する等の所要の改正を行うこととしたしております。

第三に、航空機の一定の修理または改造について運輸大臣の検査にかかわる確認を行うことができることとされている認定事業場について、軽微な整備または改造についても確認を行うことができることとするほか、国内航空の運賃及び料金につ

いて、一定の割引の範囲内の営業政策的な割引については届け出で足りることとし、また、スリーブシート料金等の一定の範囲内の料金の設定や変更についても届け出で足りることとする等航空法に規定する許可、認可等について整理及び合理化を行うこととしたしております。

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、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○井上委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る六月三日金曜日午前九時五十分理事會、午前十時委員會を開会することとし、本日は、これにて散會いたします。

午後八時二十六分散會

特定都市鉄道整備促進特別措置法の一部を改正する法律案

特定都市鉄道整備促進特別措置法の一部を改正する法律案

特定都市鉄道整備促進特別措置法(昭和六十一年法律第四十二号)の一部を次のように改正する。

第一条中「平準化する」を「平準化し、及びその負担を軽減する」に改める。

第二条第二項第一号中「都市鉄道に」を「都市鉄道の新線を建設する工事であつて当該新線を建設する鉄道事業者(鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十二号)以下「法」という。)第二項第二項に規定する第一種鉄道事業者(以下「鉄道事業者」という。)を営む者をいう。以下同じ。」が営業する既設の鉄道の路線の利用者の利便の向上に著しい効果を有するものとして政令で定める工事、都市鉄道に」に改める。

第三条第一項中「鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十二号)以下「法」という。」第二項第二項に規定する第一種鉄道事業者(以下「鉄道事業者」という。)を営む者(以下「鉄道事業者」という。))を「鉄道事業者」に改め、同項に次の一号を加える。

四 第六条第一項の規定により特定都市鉄道整備促進金として積み立てる割合(以下「積立割合」という。)

業者に改め、同項に次の一号を加える。

四 第六条第一項の規定により特定都市鉄道整備促進金として積み立てる割合(以下「積立割合」という。)

五 当該整備事業計画に記載された積立割合が整備事業計画の実施に伴う鉄道事業者及び鉄道利用者の負担の程度を勘案して政令で定める割合以下であること。

第三項第六項ただし書中「ただし」の下に「第二項第二号の規定については、天災その他やむを得ない事由により整備事業計画(前項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの。))に記載された特定都市鉄道工事に係る施設を当該整備事業計画の期間内に事業の用に供することができない場合には準用せず、またを加える。」

第六項第一項中「各事業年度(以下「整備事業計画の期間の開始の日から起算して十年を経過する日の属する事業年度の翌事業年度以後の各事業年度その他」を加え、」の実施に伴う鉄道事業者及び鉄道利用者の負担の程度を勘案して政令で定める割合を「に記載された積立割合」に改める。

附則

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(経過措置)

2 この法律の施行前にこの法律による改正前の特定都市鉄道整備促進特別措置法(以下「旧法」という。)第三条第一項の規定により認定を受けた特定都市鉄道整備事業計画(同条第五項の規定による変更の認定があつたときは、その変更後のもの。))については、この法律の施行の日以後は、当該特定都市鉄道整備事業計画に係る旧法第六項第一項に規定する割合を、当該特定都市鉄道整備事業計画に記載されたこの法律による改正後の特定都市鉄道整備促進特別措置

法(以下「新法」という。)第三条第一項第四号に規定する積立割合とみなして、新法の規定を適用する。

3 この法律の施行の際現に旧法第三条第一項の規定により特定都市鉄道整備事業計画の認定を受けている鉄道事業者に対する新法第十一条第一項の規定による認定の取消しに関しては、なお従前の例による。

(罰則に関する経過措置)

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

理由

大都市圏の鉄道における快適な通勤通学の実現が緊要な課題となつていくことにかんがみ、都市鉄道の輸送力の計画的な増強を一層促進するため、既設の鉄道路線の利用者の利便の向上に著しい効果を有する鉄道新線の建設工事を特定都市鉄道工事に追加する等の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

航空法の一部を改正する法律案

航空法の一部を改正する法律案

航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)の一部を次のように改正する。

第十六条第一項ただし書を削り、同条第三項中「第一項本文を」第一項に改め、同条第五項を削る。

第十九条第一項中「保守を除く。」の下に「次条第一項において同じ。」を加え、「但し」を「ただし」に改める。

第十九条の次に次の一条を加える。

第十九条の二 耐空証明のある航空機の利用者は、当該航空機について航空機の整備又は改造の能力が運輸省令で定める技術上の基準に適合することについて事業場ごとに行う運輸大臣の認定を受けた者が当該認定に係る整備又は改造をした場合であつて、運輸省令で定めるところ

法(以下「新法」という。)第三条第一項第四号に規定する積立割合とみなして、新法の規定を適用する。

3 この法律の施行の際現に旧法第三条第一項の規定により特定都市鉄道整備事業計画の認定を受けている鉄道事業者に対する新法第十一条第一項の規定による認定の取消しに関しては、なお従前の例による。

(罰則に関する経過措置)

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

理由

大都市圏の鉄道における快適な通勤通学の実現が緊要な課題となつていくことにかんがみ、都市鉄道の輸送力の計画的な増強を一層促進するため、既設の鉄道路線の利用者の利便の向上に著しい効果を有する鉄道新線の建設工事を特定都市鉄道工事に追加する等の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

航空法の一部を改正する法律案

航空法の一部を改正する法律案

航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)の一部を次のように改正する。

第十六条第一項ただし書を削り、同条第三項中「第一項本文を」第一項に改め、同条第五項を削る。

第十九条第一項中「保守を除く。」の下に「次条第一項において同じ。」を加え、「但し」を「ただし」に改める。

第十九条の次に次の一条を加える。

第十九条の二 耐空証明のある航空機の利用者は、当該航空機について航空機の整備又は改造の能力が運輸省令で定める技術上の基準に適合することについて事業場ごとに行う運輸大臣の認定を受けた者が当該認定に係る整備又は改造をした場合であつて、運輸省令で定めるところ

により、その認定を受けた者が当該航空機について第十條第四項の基準に適合することを確認したときは、第十六條第一項又は前條第一項の規定にかかわらず、これを航空の用に供してもよい。

2 前項の認定に關し必要な事項は、運輸省令で定める。

第二十條の第三項中「左に」を「次に」に改め、同項に次のただし書を加える。

ただし、当該航空機が航空の用に供してはならない航空機として騒音の大きさその他の事情を考慮して運輸省令で定めるものに該当することとなつたときは、この限りでない。

第二十條の第三項中「型式の航空機」の下に「以下この項において「同一型式航空機」という。」を加え、「行なう」を「行う」に改め、同項に次のただし書を加える。

ただし、次條第二項の運輸省令で定める航空機に該当することとなつた航空機についてその後行つ騒音基準適合証明又は同一型式航空機のうち運輸省令で定めるものについて運輸省令で定める日以後行つ騒音基準適合証明に係る第二十條第三項の基準については、この限りでない。

第二十條の第四項中「騒音基準適合証明は、」の下に「当該騒音基準適合証明に係る航空機が航空の用に供してはならない航空機として騒音の大きさその他の事情を考慮して運輸省令で定めるものに該当することとなつたとき、又は」を加え、「又は」を「若しくは」に改める。

第二十四條中「左に」を「次に」に改め、「上級事業用操縦士」を削り、「二等航空通信士」「三等航空通信士」を「二等航空通信士」「三等航空通信士」に改める。

第二十五條第一項中「上級事業用操縦士」を削る。

第二十六條第二項中「一等航空通信士、二等航空通信士又は三等航空通信士」を「航空通信士」に改める。

に、「第四十條」を「第四十條第一項の無線従事者」に、「第四十一條」を「第四十一條第一項」に改める。

第二十八條第一項ただし書中「上級事業用操縦士」を削り、「又は」を「若しくは」に改め、「有する者」の下に「が受信のみを目的とする無線設備の操作を行う場合又はこれらの技能証明を有する者」を加え、「行なう」を「行う」に改める。

第三十二條を次のように改める。

第三十三條中「及び上級事業用操縦士」を削る。

第三十四條第一項中「事業用操縦士又は」を「定期運送用操縦士の資格についての技能証明(当該技能証明について限定をされた航空機の種類が運輸省令で定める航空機の種類であるものに限る。第三十五條の二第一項において同じ)又は事業用操縦士若しくは」に、「左に掲げる飛行の」を「次に掲げる飛行(以下「計器飛行等」という)の」に、「行なう」を「行う」に、「左に掲げる飛行を行なつて」を「計器飛行等を行つて」に改め、同項第二号中「行なう飛行」を「行う飛行」に、「こえて行なう」を「超えて行う」に改め、同條第二項中「左に」を「次に」に、「を行なう」を「行う」に、「行なつて」を「行つて」に改め、同項第一号中「上級事業用操縦士」を削り、「行なう」を「行う」に改め、同項第二号中「行なう」を「行う」に改める。

第三十五條の二第一項中「事業用操縦士又は」を「定期運送用操縦士の資格についての技能証明又は事業用操縦士若しくは」に、「同項各号に掲げる飛行(以下「計器飛行等」という)を「計器飛行等」に、「行なう」を「行う」に、「左に」を「次に」に改め、同項第一号中「事業用操縦士又は」を「定期運送用操縦士の資格についての技能証明又は事業用操縦士若しくは」に、「係るもの」を「ついで技能証明」に改め、同項第一

に、「第四十條」を「第四十條第一項の無線従事者」に、「第四十一條」を「第四十一條第一項」に改める。

第二十八條第一項ただし書中「上級事業用操縦士」を削り、「又は」を「若しくは」に改め、「有する者」の下に「が受信のみを目的とする無線設備の操作を行う場合又はこれらの技能証明を有する者」を加え、「行なう」を「行う」に改める。

第三十二條を次のように改める。

第三十三條中「及び上級事業用操縦士」を削る。

第三十四條第一項中「事業用操縦士又は」を「定期運送用操縦士の資格についての技能証明(当該技能証明について限定をされた航空機の種類が運輸省令で定める航空機の種類であるものに限る。第三十五條の二第一項において同じ)又は事業用操縦士若しくは」に、「左に掲げる飛行を行なつて」を「計器飛行等を行つて」に改め、同項第二号中「行なう飛行」を「行う飛行」に、「こえて行なう」を「超えて行う」に改め、同條第二項中「左に」を「次に」に、「を行なう」を「行う」に、「行なつて」を「行つて」に改め、同項第一号中「上級事業用操縦士」を削り、「行なう」を「行う」に改め、同項第二号中「行なう」を「行う」に改める。

第三十五條の二第一項中「事業用操縦士又は」を「定期運送用操縦士の資格についての技能証明又は事業用操縦士若しくは」に、「係るもの」を「ついで技能証明」に改め、同項第一

に、「第四十條」を「第四十條第一項の無線従事者」に、「第四十一條」を「第四十一條第一項」に改める。

第二十八條第一項ただし書中「上級事業用操縦士」を削り、「又は」を「若しくは」に改め、「有する者」の下に「が受信のみを目的とする無線設備の操作を行う場合又はこれらの技能証明を有する者」を加え、「行なう」を「行う」に改める。

航	空	機	業	務
次の各号の一に該当する航空機				
一 構造上、その操縦のために二人を要する航空機				
二 特定の方法又は方式により飛行する場合に限りその操縦のために二人を要する航空機であつて当該特定の方法又は方式により飛行するもの				
三 旅客の運送の用に供する航空機で計器飛行方式により飛行するもの				
四 旅客の運送の用に供する航空機で飛行時間が五時間を超えるもの				
構造上、操縦者(航空機の操縦に従事する者をいう。以下同じ)だけでは発動機及び機体の完全な取扱ひができない航空機			航空機に乗り組んで行うその発動機及び機体の取扱ひ(操縦装置の操作を除く。)	

第六十條第二項中「行なう」を「行う」に改める。

第六十五條第二項の表を次のように改める。

航	空	機	業	務
次の各号の一に該当する航空機				
一 構造上、その操縦のために二人を要する航空機				
二 特定の方法又は方式により飛行する場合に限りその操縦のために二人を要する航空機であつて当該特定の方法又は方式により飛行するもの				
三 旅客の運送の用に供する航空機で計器飛行方式により飛行するもの				
四 旅客の運送の用に供する航空機で飛行時間が五時間を超えるもの				
構造上、操縦者(航空機の操縦に従事する者をいう。以下同じ)だけでは発動機及び機体の完全な取扱ひができない航空機			航空機に乗り組んで行うその発動機及び機体の取扱ひ(操縦装置の操作を除く。)	

第百條第二項中「運輸開始の予定期日」を削る。

第百三條を次のように改める。

第百三條 削除

第百五條の見出しを「(運賃及び料金)」に改め、同條第一項中「料金」の下に「(本邦内の各地間において発着する旅客及び貨物の料金のうち運輸省令で定めるものを除く。)」を加え、同條に次の二項を加える。

3 定期航空運送事業者は、第一項の運輸省令で定める料金を定めようとするときは、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。これを變更しようとするときも同様である。

4 定期航空運送事業者は、第一項後段の規定にかかわらず、当該定期航空運送事業に係る総収入を減少させない見込まれる範囲内で、運輸省令で定めるところにより、適用する期間又は

区間その他の条件を定めて、同項の認可を受けた運賃又は料金(本邦内の各地間において発着する旅客及び貨物に係るものに限る。)の割引を行うことができる。この場合には、当該定期航空運送事業者は、あらかじめ、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

第百九條第一項中「事業計画を變更しよう」を「事業計画の變更(第三項に規定するものを除く。をしよう」に改め、同項ただし書を削り、同條第三項を次のように改める。

3 定期航空運送事業者は、運輸省令で定める事業計画の變更をするときは、あらかじめその旨を運輸省令で定める軽微な事項に係る事業計画の變更をしたときは、遅滞なくその旨を、運輸大臣に届け出なければならない。

第百二十二條中「及び第百八條から第百二十條まで」を「第百八條から第百十六條まで、第百

十九条及び第二百二十条に改め、同条に次の一項を加える。

2 前条第一項の免許を受けた者（以下「不定期航空運送事業者」という。）は、その事業を休止し、又は廃止したときは、遅滞なくその旨を運輸大臣に届け出なければならない。

第二百二十四条第一項中「及び第百十八条から第百二十条まで」を「第百十九条、第百二十条及び第百二十二条第二項」に改め、同条第二項を削る。

第二百二十五条第二項中「（第百二十一）条第一項の免許を受けた者をいう。以下同じ。」を削る。

第百三十五條第六号中「第十六条第一項ただし書又は第十七条第三項」を「第十七条第三項又は第十九条の二第一項」に改める。

第百四十三條中「左の」を「次の」に、「十萬円」を「百萬元」に改め、同条第一号中「こえて」を「超えて」に改め、同条第三号中「且つ」を「かつ」に改め、同条第四号中「こえて」を「超えて」に改める。

第百四十三條の二中「左の」を「次の」に、「十萬円」を「百萬元」に改める。

第百四十四條中「五萬元」を「五十萬元」に改める。

第百四十五條中「左の」を「次の」に、「十萬元」を「百萬元」に改め、同条第十二号中「第七十六條第一項但書」を「第七十六條第一項ただし書」に改め、同条第十五号中「曳航」を「えい航」に改める。

第百四十六條中「左の」を「次の」に、「三十萬元」を「二百萬元」に改める。

第百四十七條第一項中「十萬元」を「百萬元」に改める。

第百四十九條の二中「行なつた」を「行つた」に、「三萬元」を「三十萬元」に改める。

第百五十條中「左の」を「次の」に、「五萬元」を「五十萬元」に改め、同条第一号中「呈示しなかつた」を「提示しなかつた」に改め、同条第一号の二中「き損した」を「き損した」に改め、同条第一号の四中「行なつた」を「行つた」に改め、同条第三号中「そこなう」を「損なう」に改め、同条第八号中「落下さん」を「落下傘」に改める。

第百五十三條及び第百五十四條第一項中「左の」を「次の」に、「五萬元」を「五十萬元」に改める。

第百五十五條中「五十萬元」を「三百萬元」に改め、同条第二号及び第三号中「第百二十二条又は第百二十四条第一項」を「第百二十二条第一項又は第百二十四条」に改める。

第百五十六條中「第百二十二条又は第百二十四条第一項」を「第百二十二条第一項又は第百二十四条」に改める。

第百五十七條中「五萬元」を「五十萬元」に改め、同条第一号から第三号までの規定中「第百二十二条」を「第百二十二条第一項」に改め、同条第四号及び第五号中「第百二十二条又は第百二十四条第一項」を「第百二十二条第一項又は第百二十四条」に改め、同条第六号中「第百二十二条」を「第百二十二条第一項」に改め、同条第七号中「（第百二十二条において準用する場合を含む。）」を削り、同条第八号中「第百二十二条又は第百二十四条第一項」を「第百二十二条第一項又は第百二十四条」に改める。

第百五十七條の二中「五萬元」を「五十萬元」に改める。

第百五十八條中「左の」を「次の」に、「三萬元」を「三十萬元」に改める。

第百六十條中「五萬元」を「五十萬元」に改め、同条第二号を次のように改める。

二 第百五十五條第三項若しくは第四項（第百二十二条第一項において準用する場合を含む。）

第百九条第三項（第百二十二条第一項又は第百二十四条において準用する場合を含む。）

百二十四条において準用する場合を含む。）

第百十八條、第百二十二條第二項（第百二十四条において準用する場合（航空機使用事業を廃止した場合に限る。）を含む。）又は第百二十九條の三第三項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

第百六十一條中「左の」を「次の」に、「三萬元」を「三十萬元」に改め、同条第二号中「第三十二條」を削る。

第百六十二條中「二萬元」を「十萬元」に改める。

別表中「別表を（別表（第二十八條関係））」に改め、同表定期運送用操縦士の項中「左に」を「次に」に改め、同項第一号中「上級事業用操縦士」を「事業用操縦士」に改め、同項第二号中「航空運送事業の用に供する航空機」を「機長として、航空運送事業の用に供する航空機であつて、構造上、その操縦のために二人を要するもの」に改め、同項に次の一号を加える。

三 機長として、航空運送事業の用に供する航空機であつて、特定の方法又は方式により飛行する場合に限りその操縦のために二人を要するもの（当該特定の方法又は方式により飛行する航空機に限る。）の操縦を行うこと。

別表上級事業用操縦士の項を削り、同表事業用操縦士の項中「左に」を「次に」に改め、第四号及び第五号を削り、第六号を第四号とし、同号の次に次の一号を加える。

五 機長として、航空運送事業の用に供する航空機であつて、構造上、一人の操縦者で操縦することが出来るもの（特定の方法又は方式により飛行する場合に限りその操縦のために二人を要する航空機にあつては、当該特定の方法又は方式により飛行する航空機を除く。）の操縦を行うこと。

別表自家用操縦士の項を次のように改める。

自家用操縦士 航空機に乗り組んで、報酬を受けないで、無償の運航を行う航空機の操縦を行うこと。

別表中一等航空通信士の項、二等航空通信士の項及び三等航空通信士の項を削り、航空機関士の項の次に次のように加える。

航空通信士 航空機に乗り組んで無線設備の操作を行うこと。

附則（施行期日） 第一条 この法律の規定は、次の各号に掲げる区分に応じ、それぞれ当該各号に定める日から施行する。

一 第十六条第一項ただし書、第三項及び第五項並びに第十九条第一項の改正規定、同条の次に一条を加える改正規定並びに第百三十五條第六号の改正規定並びに次条、附則第十七條及び第十八條の規定 公布の日

二 第二十四條、第二十五條第一項、第二十六條第二項、第二十八條第一項ただし書、第三十三條、第三十四條第一項及び第二項、第三十五條の二第一項、第六十五條第二項、第百四十三條から第百四十六條まで、第百四十七條第一項、第百四十八條、第百四十八條の二第一項、第百四十九條から第百五十條まで、第百五十三條並びに第百五十四條第一項の改正規定、第百五十五條の改正規定（「五十萬元」を「三百萬元」に改める部分に限る。）、第百五十六條の改正規定（「二十萬元」を「百五十萬元」に改める部分に限る。）、第百五十

七条の改正規定（「五万円」を「五十万円」に改める部分に限る。）、第百五十七條の二及び第百五十八條の改正規定、第百六十條の改正規定（第二号に係る部分を除く。）、第百六十一條の改正規定（第二号に係る部分を除く。）、第百六十二條の改正規定並びに別表の改正規定並びに附則第四條から第十二條まで及び第十九條の規定、平成六年十一月十六日第三十條の第三項及び第三項並びに第二、三十條の第四項の改正規定、平成七年四月一日

四 第三十二條、第百條第二項及び第百三條の改正規定、第百五條の見直し及び同條の改正規定、第百九條第一項及び第三項、第百二十二條、第百二十四條、第百二十五條第二項並びに第百五十五條第二号及び第三号の改正規定、第百五十六條の改正規定（「二十万円」を「百五十万円」に改める部分を除く。）並びに第百五十七條各号、第百六十條第二号及び第百六十一條第二号の改正規定並びに附則第三條及び第十三條から第十六條までの規定、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

（経過措置）

第二條 前條第一号に掲げる規定の施行前にこの法律による改正前の航空法（以下「旧法」という。）第十六條第一項ただし書の規定により受けた認定は、運輸省令で定めるところにより、当該認定に係る修理又は改造について、その能力がこの法律による改正後の航空法（以下「新法」という。）第十九條の二第一項の運輸省令で定める技術上の基準に適合することについて同項の規定により受けた認定とみなす。

2 前條第一号に掲げる規定の施行の際現にされている旧法第十六條第一項ただし書の規定による認定の申請は、新法第十九條の二第一項の規定による認定の申請とみなす。

3 前條第一号に掲げる規定の施行前に旧法第十六條第一項ただし書の規定によりした確認は、

新法第十九條の二第一項の規定によりした確認とみなす。

第三條 附則第一條第四号に掲げる規定の施行前に旧法第三十一條第一項の規定により受けた指定航空身体検査医が行う航空身体検査証明については、なお従前の例による。

第四條 附則第一條第二号に掲げる規定の施行の

旧	資格	新	資格
定期運送用操縦士		定期運送用操縦士	
上級事業用操縦士		定期運送用操縦士	
事業用操縦士		定期運送用操縦士	
自家用操縦士		定期運送用操縦士	
一等航空通信士		定期運送用操縦士	
二等航空通信士		定期運送用操縦士	
三等航空通信士		定期運送用操縦士	

2 旧資格についての技能証明につき旧法第二十五條第一項又は第二項の規定によりされた限定は、前項の規定により受けたものとみなされた新資格についての技能証明につき新法第二十五條第一項又は第二項の規定によりされた限定とみなす。

3 附則第一條第二号に定める日において旧法の規定による上級事業用操縦士の資格（以下「旧上級事業用資格」という。）についての技能証明を受けている者であつて第一項の規定により新法の規定による定期運送用操縦士の資格（以下「新定期運送用資格」という。）についての技能証明を受けたものとみなされた者についての当該新定期運送用資格に係る業務範囲は、次に掲げる行為を行うこととする。この場合における新法第二十八條第一項及び第二項並びに第百四十九條第一号の規定の適用については、新法

際現に旧法の規定による次の表の上欄に掲げる資格（以下「旧資格」という。）についての航空従事者技能証明（以下「技能証明」という。）を受けている者は、同号に定める日に、それぞれ新法の規定による同表の下欄に定める資格（以下「新資格」という。）についての技能証明を受けたものとみなす。

旧	資格	新	資格
定期運送用操縦士		定期運送用操縦士	
上級事業用操縦士		定期運送用操縦士	
事業用操縦士		定期運送用操縦士	
自家用操縦士		定期運送用操縦士	
一等航空通信士		定期運送用操縦士	
二等航空通信士		定期運送用操縦士	
三等航空通信士		定期運送用操縦士	

第二十八條第一項中「同表の業務範囲の欄に掲げる行為」とあり、並びに同條第二項及び新法第百四十九條第一号中「別表の業務範囲の欄に掲げる行為」とあるのは、「航空法の一部を改正する法律附則第四條第三項各号に掲げる行為」とする。

一 新法別表の事業用操縦士の資格に係る業務範囲の欄に掲げる行為

二 航空機に乗り組んで、機長として、不定期航空運送事業の用に供する最大離陸重量一万三千六百五十キログラム以下の航空機（回転翼航空機を除く。）であつて、構造上その操縦のために二人を要するもの又は特定の方法若しくは方式により飛行する場合に限りその操縦を行うこと（計器飛行方式により有償の旅客の運送を行う運航を除く。）

三 航空機に乗り組んで、機長として、不定期航空運送事業の用に供する回転翼航空機であつて、構造上その操縦のために二人を要するもの又は特定の方法若しくは方式により飛行する場合に限りその操縦を行うこと（計器飛行方式により有償の旅客の運送を行う運航を除く。）

4

第一項の規定により新法の規定による事業用操縦士の資格についての技能証明を受けたものとみなされた者についての当該事業用操縦士の資格に係る業務範囲は、附則第一條第二号に定める日から起算して三年を経過する日までの間は、次に掲げる行為を行うこととする。この場合における新法第二十八條第一項及び第二項並びに第百四十九條第一号の規定の適用については、新法第二十八條第一項中「同表の業務範囲の欄に掲げる行為」とあり、並びに同條第二項及び新法第百四十九條第一号中「別表の業務範囲の欄に掲げる行為」とあるのは、「航空法の一部を改正する法律附則第四條第四項各号に掲げる行為」とする。

一 新法別表の事業用操縦士の資格に係る業務範囲の欄に掲げる行為

二 航空機に乗り組んで、機長として、不定期航空運送事業の用に供する最大離陸重量五千七百キログラム以下の航空機（回転翼航空機を除く。）であつて、構造上その操縦のために二人を要するもの又は特定の方法若しくは方式により飛行する場合に限りその操縦のために二人を要するもの（当該特定の方法又は方式により飛行する場合に限りその操縦を行うこと（計器飛行方式により有償の旅客の運送を行う運航を除く。）

三 航空機に乗り組んで、機長として、不定期航空運送事業の用に供する回転翼航空機であつて、構造上その操縦のために二人を要するもの又は特定の方法若しくは方式により飛行する場合に限りその操縦を行うこと（計器飛行方式により有償の旅客の運送を行う運航を除く。）

あつて、構造上その操縦のために二人を要するもの又は特定の方法若しくは方式により飛行する場合に限りその操縦のために二人を要するもの(当該特定の方法又は方式により飛行する回航翼航空機に限る。)の操縦を行うこと(計器飛行方式により有償の旅客の運送を行う運航を除く。)

5 第一項の規定により新法の規定による自家用操縦士の資格についての技能証明を受けたものとみなされた者についての当該自家用操縦士の資格に係る業務範囲は、附則第一条第二号に定める日から起算して三年を経過する日までの間は、次に掲げる行為を行うこととする。この場合における新法第二十八條第一項及び第二項並びに第四十九條第一号の規定の適用については、新法第二十八條第一項中「同表の業務範囲の欄に掲げる行為」とあり、並びに同条第二項及び新法第四十九條第一号中「別表の業務範囲の欄に掲げる行為」とあるのは、「航空法の一部を改正する法律附則第四條第五項各号に掲げる行為」とする。

一 新法別表の自家用操縦士の資格に係る業務範囲の欄に掲げる行為

二 航空機に乗り組んで、報酬を受けて、機長以外の操縦者として、無償の運航を行う航空機の操縦を行うこと。

第五條 旧法の規定により交付された旧資格についての技能証明に係る航空従事者技能証明書(以下「技能証明書」という。)は、新法の規定により交付された前条第一項の規定により受けたものとみなされた新資格についての技能証明に係る技能証明書とみなす。この場合において、新定期運送用資格についての技能証明に係る技能証明書とみなされた旧上級事業用資格についての技能証明に係る技能証明書の交付を受けている者は、運輸省令で定めるところにより、当該技能証明書を新定期運送用資格についての技能証明に係る技能証明書と引き換えることができる。

2 前項後段の規定により技能証明書を引き換えようとする者は、実費を勘案して政令で定める額の手数料を納めなければならない。

第六條 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に旧上級事業用資格についての技能証明(当該技能証明について限定をされた航空機の種類が新法第三十四條第一項の運輸省令で定める航空機の種類であるものに限る。)を受けている者は、同号に定める日に、当該航空機の種類について同項の規定による計器飛行証明を受けたものとみなす。

第七條 運輸大臣は、附則第四條第三項に規定する者の申請により、その者についての新定期運送用資格に係る業務範囲を同項の規定による業務範囲に代えて新法別表の定期運送用操縦士の資格に係る業務範囲の欄に掲げる行為を行うこととすることができる。

2 新法第二十六條第一項、第二十七條第二項、第二十九條及び第三十六條の規定は、前項の場合に準用する。

3 第一項の規定による申請をする者は、実費を勘案して政令で定める額の手数料を納めなければならない。

第八條 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に旧法の規定による事業用操縦士の資格についての技能証明(旧法第二十五條第二項の規定により、構造上その操縦のために二人を要する回航翼航空機の型式又は特定の方法若しくは方式により飛行する場合に限りその操縦のために二人を要する回航翼航空機の型式として運輸大臣が指定するものの限定をされたものに限る。)を受けている者が同号に定める日から起算して二年を経過する日までの間に新定期運送用資格についての技能証明を申請した場合においては、運輸省令で定めるところにより、当該技能証明に係る試験の一部を行わないことができる。

第九條 運輸大臣は、附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に旧資格についての技能証明

の申請をしている者が当該申請に係る試験を受ける場合その他運輸省令で定める場合には、旧資格についての技能証明に係る試験を行うものとする。

2 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に旧資格についての技能証明に係る試験に合格している者であつて技能証明を受けていないもの及び前項の規定による試験に合格した者については、当該旧資格に相当する新資格についての技能証明を行うものとする。この場合における年齢及び飛行経歴その他の経歴については、なお従前の例による。

3 附則第四條第三項、第六條及び第七條の規定は、前項の規定により旧上級事業用資格に相当する新定期運送用資格についての技能証明を受けた者について準用する。この場合において、附則第四條第三項中「附則第四條第三項各号」とあるのは「附則第九條第三項において準用する附則第四條第三項各号」と、附則第六條中「同号に定める日に」とあるのは「当該技能証明を受けた日に」と、附則第七條第一項中「同項」とあるのは「附則第九條第三項において準用する附則第四條第三項」と読み替へるものとする。

4 附則第四條第四項及び前条の規定は、第二項の規定により新法の規定による事業用操縦士の資格についての技能証明(新法第二十五條第二項の規定により、構造上その操縦のために二人を要する回航翼航空機の型式又は前条の運輸大臣が指定する回航翼航空機の型式の限定をされたものに限る。)を受けた者について準用する。この場合において、附則第四條第四項中「附則第四條第四項各号」とあるのは「附則第九條第四項において準用する附則第四條第四項各号」と読み替へるものとする。

第十條 附則第八條の規定は、附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に旧法の規定による事業用操縦士の資格についての技能証明につきその限定の変更(新たに、構造上その操縦のため

めに二人を要する回航翼航空機の型式又は附則第八條の運輸大臣が指定する回航翼航空機の型式の限定をするものに限る。)を申請している者であつて、同号に定める日以後に新法第二十九條の二の規定により当該限定の変更をされたものについて準用する。

第十一條 附則第一条第二号に掲げる規定の施行前に旧法第三十條の規定により運輸大臣がした技能証明の取消し又は航空業務の停止の処分は、それぞれ新法第三十條の規定により運輸大臣がした処分とみなす。

2 新法第二十七條第一項の規定の適用については、旧法第三十條の規定により技能証明の取消しを受けた者は、当該技能証明の取消しを受けた日に新法第三十條の規定により技能証明の取消しを受けたものとみなす。

3 新法第二十七條第二項の規定の適用については、旧法第二十九條第一項の試験に關し不正の行為があつた者は、当該不正の行為があつた日に新法第二十九條第一項の試験に關し不正の行為があつたものとみなす。

第十二條 附則第一条第二号に掲げる規定の施行の際現に旧資格についての技能証明を受けている者に対する新法第三十條の規定による技能証明の取消し又は航空業務の停止の処分に關しては、同号に掲げる規定の施行前に生じた事由については、なお従前の例による。

第十三條 附則第一条第四号に掲げる規定の施行前に旧法百條第一項の規定により受けた免許に係る定期航空運送事業の運航の開始については、なお従前の例による。

第十四條 附則第一条第四号に掲げる規定の施行の際現に旧法百條第一項(旧法第二百二十二條において準用する場合を含む。次項において同じ。)の規定により認可を受けている運賃及び料金であつて、新法百條第五條第一項の運輸省令で定める料金又は同条第四項(新法第二百二十二條第一項において準用する場合を含む。以下この条において同じ。)に規定する割引に相当

する割引が行われた運賃及び料金に該当するものは、それぞれ新法第百五条第三項（新法第百二十二条第一項において準用する場合を含む。次項において同じ。）又は第四項の規定により届け出た運賃及び料金とみなす。

2 附則第一条第四号に掲げる規定の施行の際現にされている旧法第百五条第一項の規定による運賃及び料金の認可の申請であつて、新法第百五条第一項の運輸省令で定める料金に係るもの又は同条第四項に規定する割引に相当する割引に係るものは、それぞれ同条第三項又は第四項の規定によりした届出とみなす。

第十五条 附則第一条第四号に掲げる規定の施行の際現に旧法第百二十二条において準用する旧法第百七条第一項の規定による不定期航空運送事業の休止の許可を受けている者は、新法第百二十二条第二項の規定による届出をしたものとみなす。

2 附則第一条第四号に掲げる規定の施行の際現にされている旧法第百二十二条において準用する旧法第百七条第一項の規定による不定期航空運送事業の休止の許可の申請については、新法第百二十二条第二項の規定によりした届出とみなす。

第十六条 附則第一条第四号に掲げる規定の施行の際現に旧法第百条第一項の免許を受けている者又は旧法第百二十一条第一項の免許を受けている者に対する新法第百十九条（新法第百二十二条第一項において準用する場合を含む。）の規定による事業の停止の処分又は免許の取消しに關しては、同号に掲げる規定の施行前に生じた事由については、なお従前の例による。

（罰則に關する経過措置）

第十七条 この法律の各改正規定の施行前にした行為及び附則第三条の規定によりなお従前の例によることとされる場合における同条の規定の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（政令への委任）

第十八条 附則第二条から前条までに定めるものは、この法律の施行に關し必要となる経過措置（罰則に關する経過措置を含む。）は、政令で定める。

（登録免許税法の一部改正）

第十九条 登録免許税法（昭和四十二年法律第三十五号）の一部を次のように改正する。

別表第一第二十三号（十四）中「第二十二條第一項」を「第二十二條」に改め、ロを削り、ハをロとし、ニをハとし、ホをニとし、ヘをホとし、ト及びチを削り、同号（十四）中「三等航空通信士」を「航空通信士」に改め、同号（十四）中リをヘとし、ヌをトとし、ルをチとし、ヲをリとし、ワをヌとする。

理由

航空機の騒音の減少を図るため一定の騒音基準に適合しない航空機について航空の用に供してはならないこととするともに、航空機の操縦者に係る航空従事者技能証明制度について上級事業用操縦士資格を廃止する等の改正を行うほか、航空法に規定する許可、認可等の整理及び合理化を図る必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成六年六月十七日印刷

平成六年六月二十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

C