

第十三回国会 衆議院 運輸委員會 會議録 第二十七号

(七四二)

昭和二十七年五月九日(金曜日)

午後一時五十一分開議

出席委員

委員長代理理事 黒澤富次郎君

理事 鹿野 彪君

大澤嘉平治君 岡田 五郎君

尾崎 末吉君 關谷 勝利君

玉置 信一君 坪内 八郎君

島山 鶴吉君 飯田 義茂君

川島 金次君 山口シヅエ君

江崎 一治君

出席國務大臣 村上 義一君

出席政府委員 航空庁長官 大庭 哲夫君

運輸事務官 (中央氣象台 総務部長) 北村 純一君

委員外の出席者 専門員 岩村 勝君

専門員 堤 正威君

五月七日

五稜郭駅構内に輸送家畜の給水施設設置の請願(小平忠君紹介)(第二五五号)

小川原信号所を旅客取扱駅に昇格の請願(山崎岩男君紹介)(第二五六号)

宇野港の国鉄代替施設工事促進の請願(逢澤寛君外六名紹介)(第二五六二号)

清水川駅舎新築並びに上りホーム改造の請願(山崎岩男君紹介)(第二五六三号)

伯備線施設の改善強化に関する請願(星島二郎君外六名紹介)(第二五六四号)

山形市より柏倉門伝村を経て荒砥町に至る間に鉄道敷設の請願(松浦東介君紹介)(第二六〇一号)

長倉村より茂木町を経て大子町に至る間に鉄道敷設の請願(尾関義一君紹介)(第二六一七号)

和忠地内に簡易駅設置の請願(近藤鶴代君紹介)(第二六一八号)

の審査を本委員会に付託された。

同日

四国循環鉄道の完成等に関する陳情書(徳島県町村議会議長会会長川真田徳三郎)(第一六六二号)

北海道内国鉄道のスピードアップに関する陳情書(北海道議会議長時田余吉)(第一六六三号)

東北本線大宮、仙台間電化促進に関する陳情書(栃木県知事小平重吉)(第一六六四号)

旅行、あつち業者取締強化に関する陳情書(社団法人全日本観光連盟会長佐藤尚武)(第一六六五号)

を本委員会に送付された。

本日の会議に付した事件

航空法案(内閣提出第一七九号)

氣象業務法案(内閣提出第一四六号)(參議院送付)

日航機事故に関する件

観光小委員会における参考人招致の件

○黒澤委員長代理 これより会議を開きます。

委員長不在でありますので、理事の私が委員長の職務を行います。

氣象業務法案を議題とし、これより討論に入ります。討論の通告がありま

すのでこれを許します。江崎君。

○江崎(一)委員 共産党のこの法案に

対する態度を最初に明確にしておきま

す。日本共産党はこの氣象業務法案に

対して反対をいたします。

この氣象業務法案は、氣象である

か、地震、津波等の予報、警報を正確

に発することができるよう、広い範

囲の氣象、地象及び水象の観測技術及

びその組織を整備して、自然現象によ

るところの人類の災害を最小限度に食

いとめようとする法律案であるとい

ば、これは何人も反対することはでき

ないと考えるのであります。しかしな

がらわれ／＼は名刀でも、これは使い

手次第だということを考えるのです。

この名刀が正しい人によつて使われ

ると破邪の剣になるでしょう。しかし

ながら松澤病院で精神鑑定をしても

うような人に使わせると、これはえら

いことになる。私はついこの間こうい

う話を聞いたのです。戦時中、当時の

中央氣象台の台長が、猛烈な台風が日

本本土に襲来して来る危険があるの

で、ぜひこれに對しては暴風警報を出

したいという意向を示したところ、当

時の軍部が、それは軍機上げしから

ぬ、絶対にまかりならぬというわけ

で、これを厳禁したということであり

ます。当時の氣象台長が泣いてこれを

頼んだが、しかしながらむげにりぞ

けられ、日本の国民はのために莫大

な損害を受けたというのを聞きまし

た。これを考えますと、今やわれ／＼

は思い当ることがあるのです。日本の

現在のアジアにおける地位は、一口に

言うとな非常に割の悪い、分のない立場

にあると思うのです。そこであの日米

行政協定の内容にありまるところの、

昔の言葉で言えば一旦緩急あればとい

うこの場合は、日米合同委員会がオー

ル・マイテリーの働きをすることはき

わめて明らかです。しかもこの日米合

同委員会なるものは、委員会である

という対等の形をとっておられるけれ

ども、その実はアメリカの命令を受け、承

服であるにすぎないのであります。

そういう観点から考えますと、思い半

ばに過ぎるものがあります。この氣象

行政を中央一括し、運輸大臣がその

一括して一本化された組織に對して命

令を出すことができますので、こうい

う危険をはらんでいくことになるので

あります。そこで日本共産党といたし

ましては、條件付で反対という反対の

仕方があるかないか知らなければい

けません。去年の九月にサンフランシスコで

結ばれた平和、安保の二條約を廃棄し

ないで、またこの行政協定を粉みじん

に粉砕することなしには、この法案に

は反対するのであります。

○黒澤委員長代理 これにて討論は終

局いたしました。

す。本案を原案の通り可決するに賛成

の諸君の起立を願います。

〔賛成者起立〕

○黒澤委員長代理 起立多数。よつて

本案は原案の通り可決いたしました。

なお本案に對する委員会報告書の作

成については、委員長に御一任を願

いたいと存じますが、御異議はありま

せんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○黒澤委員長代理 御異議がなければ

さよう決します。

○黒澤委員長代理 次に、日航機事故

に關し大臣より発言を求められてお

ります。これを許します。村上運輸大

臣。

○村上運輸大臣 去る四月九日大島三

原山の東側山腹において遭難しました

日本航空株式会社チャーター機もく

星号の事故原因につきましては、過般

の当委員会においても御質問を受けた

次第であります。ようやくにして昨

日その調査の結論を得ましたので、こ

の機会に報告をお聞き取り願いたい

と存するのであります。今般の事故は、わ

が国民間航空開始以来の最も悲惨な

ものであります。かつ民間航空再開早々

の不祥事でもありますので、これらの

原因を調査するために、政府といたし

ましてはただちに航空事故調査会を設

けまして、斯界の権威者の方々に集ま

つていただきまして、慎重に各方面か

ら検討を重ねました結果、ようやく結

論を得ましたので、御報告を申し上げ

次第であります。

まず当時の状況から申しますと、この事故を起したとも星号は、九日の午前七時四十二分羽田飛行場を出発以来、館山通過後通信が杜絶したもので、ただちに各方面の御協力を得まして八方搜索をいたしたのであります。が、不幸にして当日天候が悪く、視界が非常に狭い状況にありましたため、遂に発見するに至らず、翌十日午前八時三十二分に至り、搜索航空機により、大島三原山の東側東経百三十九度四十八分、北緯三十四度十二分の地点にこれが遭難しているのが発見されました。その通報を受けたもので、ただちに救難につきまして各方面に御連絡申し上げ、その御協力を得たのであります。が、遺憾ながら全員の死亡が確認された次第であります。政府といたしましては、ただちに現場に調査員を派遣し調査に当り、その現場の資料並びに各方面の資料により、航空事故調査会は慎重な検討を重ねて参つた次第であります。

遭難機はアメリカ国籍のN九三〇四三号マーチン202航空機でありまして、当日乗員四名、乗客三十三名を乗せ、羽田を出発しました福岡行の定期便でありまして、途中、大阪に寄航する予定でありました。この遭難機の機長はE・G・スチュワート、三十六歳でありまして、飛行時間七千六百九十八時間四十九分、副機長はR・クレベンジャー、三十一歳で、四千九百五時間の経歴を有し、ともにアメリカの定期航空運送機士としての資格を有し、最近一箇月間に機長はこのコースを十回、副機長は一・四回の航空路を飛行いたしております。なお他の

二名の乗組員は、日本航空の社員であります。出発当時の搭載物は、燃料二千七百二十キログラム、乗客、貨物、郵便物は二千六百七・四キログラムでありまして、離陸重量は十七、八トンで、もちろん許容離陸最大重量の範囲内にあつたのであります。かつこれら搭載物の重量は、航行の安全のため必要な平衡を保つていたことも確認されております。

離陸前に羽田のコントロール・タワーは、館山、大島経由大阪行、飛行高度六千フット、館山通過後十分間飛行高度二千フットと交通許可を與へましたが、ただちにこれを羽田出発後十分間飛行高度二千フットと訂正しましたので、機長はこれを覆唱して離陸したものであります。通常はただちに高度を上げて行くのであります。が、当時アメリカ空軍の輸送機が一機羽田上空二千五百フットの高さで空中待機中であり、なお約十機が付近を航行中でありましたので、この措置がとられたものであります。しかし館山通過時の航空機から東京コントロール・タワーへの通信は、午前七時五十七分館山上空通過、高度六千フット、午前八時七分大島上空予定と記録されておるのであります。また東京モニターの記録によりますと、午前七時五十五分、館山上空二千フット、計器飛行——いわけの盲目飛行、館山南方十分間飛行高度二千フットを保持し、次いで上昇すると記録されてありまして、いづれが真実であるか、その後の調査によりまして決定しかねておる次第であります。しかしながら航空交通管制官と機長の責任分野について申し上げますと、管制官の責任は計器飛行を行

つて航空機相互間、及び航空機と障害物との衝突を防止するために機長に交通許可を與へることが、アメリカの航空法において規定されておるのであります。一方機長には交通許可の訂正を要求する権限、あるいはそれを拒否する権限が與へられておりますので、これらの指示に対して、適正に判断する責務があるわけでありまして、従つても星号の館山上空の通報に関するモニターの記録が正しく、かつ機長の錯誤に對して管制官が注意を喚起しなかつたとしても、この業務の性格上、このことは機長の航行の錯誤を生ぜしめた間接原因とはなり得たとしても、このことが事故の直接の原因とはなり得ないものであります。

次に機体関係は、出発前の整備の状況並びに事故後の調査の結果から見ましても、運航に影響を及ぼすような故障を起したとは認められないのであります。すなわち機体が三原山の東向き傾斜約十三度の斜面にやや上向き姿勢で激突した痕跡から見ましても、また破壊された機体の部品を調査した結果から見ましても、空中分解をいたしたものではないことが明らかであります。また機体性能を失つて墜落したものと考へられないのであります。発動機は両発動機とも、三原山の地面に残されたプロペラの痕跡及びそのピッチ角度から見ましても、また発動機点検の結果からも、何らの故障を発見できないのであります。これらのプロペラの痕跡による推定速度は、毎時約二百マイルと考へられますし、またプロペラのピッチから、当時事故機は巡航速度で飛行していたものと認められるのであります。

次に機体、発動機の焼けた部分の調査から、また消火器を全然使用していなかつた事実から、航空機の空中火災が発生したとは認められないのであります。装備品につきましては、まず無線通信機は事後分解の結果、いづれも最後まで通信状態にあつたと考へられるのであります。また方向探知機は、大島並びに機津の航空無線標識に合致されていたのみならず、電源系統にも故障を認めることはできないのであります。また計器類も計器の指度の一部異状を認められるものがありました。が、それは分解の結果、衝撃によるものと判断せられるのであります。衝突以前にはすべて正常な状態にあつたものと認められるのであります。

さらに気象関係であります。当日午前六時中央気象台の観測結果によりますと、紀伊半島沖に千ミリの低気圧があり、東北東に毎時約五十キロの速度で進行していたため、関東、中部、近畿の各地方並びに四国東部は雨となつておりました。東京地方の下層雲底は千五百フットでありまして、千五百フットから一万五千フットまでは雲にござされておりました。視界はわずかに両翼が見える程度であつたと思はれるのであります。また上層気流は、午前六時の羽田の観測によりますと、五千フット上空までは南東もしくは南南東の風でありまして、その風速は十ノット内外であつたのであります。六千フット以上では南風で二十ノットくらいとなつておつたのであります。当時大島付近には、多少の気流擾乱あるいは下向気流があつたとも考へられますが、乗客がほとんどバンドを締めていなかったこ

とからしても、これが直接原因になつたとはどうも考へられないのであります。また航空機の凍結問題であります。が、羽田における上層観測の結果は、一万二千フット上空において霜氏零度線があることから、凍結によつて事故を起したとはどうも考へられないのであります。また羽田、館山、大島、機津の各航空無線標識も、それぞれ異状なく運転いたしておつたのであります。

以上述べましたことを総合いたしますと、機体がかんくんに大破し、かつ乗客並びに乗員が全員死亡しましたために、直接原因を確認することは困難であります。が、詳細な調査の結果から、操縦者が航法上何らかの錯誤を起して、計器飛行のために、いわけの盲目飛行のために、その航空路に規定されている最低高度以下を飛行したため、このような悲惨な事故を惹起したと推定するのが、最も妥当な見方であるという結論に到達した次第であります。今後この種の事故を防止するために、政府といたしましてはさらに自主的な立場において、航空機の安全性の確保、運航従事者の技能の向上等につきまして、保安上の監督指導を強化し、また航空交通管制の機能及び施設を強化し、さらにまた安全な航空ができるよう、各般の措置を講ずる所存であるのであります。

最後に、不幸にしてこの事故によつて遭難されました方々の御遺族の御心中のほどは、まことに推察するに余りある次第であります。ここにつつしんで哀悼の意を表する次第であります。今後この災いを転じて福となすべく、これを契機としまして、わが国民間

航空がよりよき発展を遂げることこそ、これら貴重な犠牲者の霊を慰める唯一の道であることを確信しまして、今後一層の努力を傾倒いたしたいと存じておる次第であります。

○黒澤委員代理 ただいまの説明に對し、質疑があればこれを許します。

○坪内委員 もく星号事故につきまして、ただいま大臣より詳細なる御報告がございまして、いろいろと了承する点もございまして、そこでこの際二、三お尋ねいたしますが、あのもく星号の事故発生当時、大臣も御承知の通り重大なる誤報がございまして、その誤報に基きまして、そのもく星号の關係者は何と申しましょうか、喜怒哀楽も、ごも至るというような事態に立ち至つたのでありまして、全国的に非常ないろいろとショックを受けたわけでありまして、その誤報によることにおい

て、捜査の点に遺憾の点があつたのではないかと、一部われわれ国民におきましても憂慮いたしたのでございまして。ただいまの報告中、それらの点について御報告がなかつたようございまして、その点もあわせて一応お聞かせ願いたい、かように考える次第でございまして。

○村上國務大臣 事故発生の日、御指摘のごとく一時避難者全部救助せられたというわけがあり、特にうわさのみならず、一応は日本航空会社の責任者から発表せられたのであります。しかるに全員死亡しておられるという結果を翌朝確認することに相なりまして、今お示のごとく悲喜こももんと申しますか、一層遺憾に思つた次第でありますか、実はこの誤報の伝つた原因は、極東空軍のある人が日本航空

会社に、全員助かつてゐるということ報告せられたのに起因いたしておるものであります。そういう誤報の組み立てられた原因は、当時名古屋の飛行場から飛び立つた軍用飛行機が、浜松の南方約十マイルの海上に機翼が浮流しておるのを認めたという報告を小牧飛行場へせられまして、もし墜落したものであるならば、入水と同時に飛行機は粉砕されるはずであるが、機翼が水に浮かんではゐるというところは、意識的に着水したものと考えられる。それから二時間ないし三時間は浮いてゐることは可能であるということ、一方におきまして、その報告を極東空軍が受ける

と、時を移さずその近くを航行しておりました米国の船——掃海艇二隻がその周辺におつたのであります。この二隻の船並びに航行中の米国籍の一萬二千トン程度の貨物船に、その救助、協力を電報したというところは事実であつたのであります。これらの事実から今の誤報が組み立てられた次第であります。しかしながら運輸大臣としては、もしそういうことであるならば、海上保安庁もまた出動いたしておるものでありまして、海上保安庁のパトロール船において確認するはずだ、また現場に急行する命令も出たおつたのであります。海上保安庁の方へ再び運輸大臣としては質問を続けておつたのであります。海上保安庁からは終始一貫確認できぬという返事を得ておつたのであります。運輸省として、は、ややこの情報に疑義を始終持つておつたような次第であります。特にこの避難者中におられる三鬼さんが主宰しておられました八幡製鉄所におきましては、今の情報を日本航空に出され

たGHQの人と個人的親交があるので、直接に尋ねられたのであります。そのときに、すべて乗員は安全だということを通じて聞いておられるような次第でありまして、そういう間違ひのために今のような悲喜こももんと至るような情勢に相なつた次第であります。

最後に尋ねの、そのために捜査が手遅れになつたのではないかと、お尋ねであります。これはただいまも申し述べましたごとく、地上千五百フィートから一万五千フィートまでは密雲の層であつたのであります。しかも非常な密雲で、わずかに自分の機翼を認め得るという程度の密雲であつたのであります。もしこのたゞいまの情報が真でないということが早くわかりましたら、また予備の日航機が飛び立つて三原山の上を通過したとしても、おそらく遭難機の残骸を発見することはしよせん不可能であつたと考えられるのであります。従つてこのために事故機の発見が遅れたということとはなかつたのじやないかと考えておるのであります。

○坪内委員 そこでお尋ねいたしますが、この航空事故調査報告書というものは、アメリカ側のノースウエスト会社に対してもし了承済みの報告書であるかどうか、その点をまずお伺いいたしたいと思ひます。

○大庭政府委員 日航あるいはノースウエストからは、事故調査会といたしまして、いろいろ参考になる資料、あるいは責任者に出たいたして説明を聞いたのであります。結果については何ら打合してありません。結果は調査会として独自の判定に基いて判定を下したのであります。

○坪内委員 その点は了承いたしました。そこで報告の内容にもございまして、結局これは機体とか、あるいは計器類、あるいは気象におきまして、困難な気象状態ではあつたけれども、航空に支障を及ぼすような気象状態ではなかつた。結論において機長に重大な過失があつたというようになると、この報告書がノースウエスト会社においてこの通り認めるというようになつてしまつたときに、被害を受けた会社、あるいは遭難された方々の損害賠償の關係、そういう問題は將來どういうことになるでございましょうか。

○村上國務大臣 遭難者からの損害賠償は、これは日本航空会社に請求せられると思つたのであります。日本航空会社は第一段においてその責任を持つておるのであります。日本航空会社は損害を賠償しまして、その賠償した額と、それ以外になおその事故について費した諸般の経費、これを合算したものをノースウエスト会社に要求する、こういうことに相なるのであります。従つて遭難者からノースウエスト会社に直接請求するということにはならぬと思ひます。

○坪内委員 そこで機長のミスター・スチュワードはどちらの所屬といひましょうか、そういう点はどういう關係になりましようか。

○村上國務大臣 もちろんノースウエストの職員であるのであります。機長も副機長もノースウエストの社員であるのであります。

○坪内委員 そこで慎重に科学的にこの事故調査をなされた事故調査会の報告に基きまして、結論的には機体、あるいは器具、あるいは気象その他あらゆる面から総合的に検討を加えた結果、結局これはノースウエスト会社に關係のある機長の重大なる過失によつて、こういった事故が生じたということになります。航空庁あるいは關係の日航会社においては何ら責任がないと思ひますので、この点の全責任はいわゆるノースウエスト会社にあると思ひますが、その点は大庭大臣どううにお考えでございましょうか。

○村上國務大臣 旅客運送契約、あるいは郵便物ならば郵便物輸送契約に基きまして、この契約の当事者は、旅客であるならばその遭難者、いわゆる遭難せられた乗客と日本航空会社との兩者間の契約であるのであります。事故のために受けた損害は、従つて遭難者あるいはまたその家族から日本航空会社に請求権があるというふうなことを考へておきます。しかし内部的に第二段階におきましては、日本航空会社は必ずから飛行機を持つて、みずから操縦をし、またみずから飛行機を整備するということに許されてゐないのであります。これはGHQの覚書によりまして、昭和二十五年の一月一日現在、日本に民間航空として乗り入れてゐる会社の中の一社もしくは数社と契約をして、そしてそのオペレーターすること、いわゆる日本航空会社の設立は認める、ただ單に乗客の、つまり營業方面だけをみずから処理することを認める——内面においては二十五年一月一日現在で、日本に航空機を乗り入れることを許されている会社と契約をすべし、こういう内容の覚書になつて、それに基いて契

約しているであります。日本航空会社は航空機をチャーターしたり、あるいは買入れたりすることは許されてないものであります。従つて飛行機もこれらの外国からの乗入れ会社のもの、またその整備も外国会社がする、また操縦も外国会社がする、こういうことが指示されているのであります。第二段におきましては、その契約に基づいて日本航空会社がその相手方の契約会社に請求をする権利があるのであります。

○坪内委員 次にさらにお尋ねいたしますが、それではこの日航とノースウエスト・カンパニーの契約は、ことしの十月までだということをお願いしておりますが、そういった契約といひますか、約束に、この事故によつて生じたいろいろな原因のもとにおきまして、契約、あるいはそういった約束の面に、将来何らかの変更が伴うものであるのかどうかということをお尋ねいたします。

それから第二点におきまして、これは当委員会に付託になつております航空法案並びに日本国とアメリカ合衆国との間の安全保障協約に基づく行政協定の実施に伴う航空法の特例に関する法律案、この二法律案につきまして、まだ質疑をしないのでございまして、いまだ重大な関連がございまして、この際お尋ねいたしますが、この二法案につきましても、この事故の結果に基いて、何らかの法案を草案するにあつて考え方を加えて、えんか、あるいは何か検討を加えて、そういう面についても、そういう事故によつて生じた結論において、何らかの方法を講ずるといふようなことを検討

討されたのかどうか。その点もあわせてお聞きしたい、かように思ひます。

○大庭政府委員 まず最初のお答えをいたしますが、ノースウエストと日本航空とのチャーター契約というものは、一年間の契約になつておりまして、結論的に十月の二十四日までの契約でありますから、その間契約の変更は起きない、また契約の変更は何らないと考えております。

次に航空法案あるいは出入国の政令というものにつきましても、本事故によりまして特別改変いたしましたところはありません。実はこれらの事故が今後起きないように、また事故を未然に防ぐように、いわゆる航空の安全を主眼として、航空法をつくつてあるわけでありまして、従ひまして航空法そのものが実施されたあつたときには、それらの事故も最小限に防ぎ得るのじやないか、また防ぎ得ないところはあります。特別今度の事故によつて処置をしたところはあります。

○坪内委員 航空法案外一案の法律案につきましましては、質疑がされることになりましたときに、関連してあわせて質問いたすことにいたしまして、私の質問はこれで終ります。

○岡田(五)委員 大臣に一つお尋ね申し上げますが、事故の原因の結論は、操縦士が航法上何らかの錯誤を起して、こういう事故を起したという結論が一応出ておるのであります。新聞紙の報ずるところによりますと、機長ステューワード氏は、来日以來相當酒をたしなんでおつた。しかも当日は止宿先から相當酩酊をして、しかも羽田飛行場に着いたときには、常人の姿を少し逸脱しておつた。同僚その他

の連中とのあいさつにおいても、しどろもどろであつた。しかもこれを送つた大和運輸でございますが、何運送会社でございまして、タグシー運輸手が自動車の料金の伝票を請求したときに、そのときの返事も裏にありまゝ模倣として事務室に入つてしまつた。またおとり来たところをどうつかまえて何したところが、伝票だといふことがわかつて、また上へ上つてサインをして渡してくれた。そのサインを受けた伝票は、目下大和運輸において調査中であるといふことを、新聞記事が報じておるのであります。私は新聞で知つたのであります。おそくステューワード機長は相當優秀な機長であつた。ただ悲しいかな、来日されてから日にちが浅い。日本の地勢、日本の気流といひますか、氣象になれていないという点はあつたのであります。御承知のように精密なる航空保安施設、精密なる航空機の内部の整備といふことによつて何いたしますれば、普通の状態においては航法上の錯誤は起り得なかつたものと私は考える。そこに酩酊あるいはこれに類似する重大なる原因が機長の個人にあつたのではないか、かように私は考え、またかように私は新聞記事を読みまして、その真実性を、軽率ではございますが、一応信じておるのであります。この辺のところは、その後の調査はどういうことになつておるか。この点をひとつ明らかにしていただきたい。

また営業と運輸といふものが、不幸にいたしました。両断せられまして、日本航空会社といたしましては、はなはだ貴重な人命を輸送する上におきまして、不完全なまゝ運航経営形態をもつて

つて当分の間進まざるを得ない、悲しいかな日本の客観的事情はやむを得ませんが、これらの機長あるいは操縦士に伴う、重大なる過失を起し得るような原因の除去については、やはり航空会社と運輸会社との間に、今後事故防止の面におきまして、何か誓約をし、何か約束をし、何か規定を設けられる必要があるのではないかと。もしこれなくするならばおそく私は、アメリカから来ておられる方は多分独身でございまして、子供があらましても出かせぎ根性といふか、そういう気持でおります。従ひまして酒色に親しまれるといふことは、あの人たちの客観的情勢から当然予想せられるのであります。これら素行上の原因による故障に基きまして、航法上の錯誤を操縦士が再び繰返すおそれがあるのではないかと、かように私は心配するのであります。かような飲酒をしておつたかどうかという問題と、かような飲酒その他素行上の原因に基きまして、身体上の障害を来し、これに基いて高度上の高度の安全性を無視して、身体上の故障のために事故を起すことを私は憂うのであります。この辺に對する大臣の処置、お考え方をこの機会にお聞かせ願ひたいと思ひます。

○大庭政府委員 それでは私から事実だけを御報告申し上げますが、今の操縦士が前日酒を飲み、あるいは操縦を始めるまでの間に酒のけがあつたのではないかといふ御質問につきましては、事故調査当時からそのうわさがあつたので、慎重に調査いたしましたのであります。ノースウエストからの報告によりますと、その日は操縦士、副操

縦士とも水交社に宿泊いたしました。十一時にはベッドに入つておるといふボーイの言質もあるわけでありまして、かつまた出発する際におきましては、飛行計画といふものを運航主任との間にすり上げるわけでありまして、運航主任の報告によりますと、何ら操縦にさしたるような状態ではなかつた、酒気を帯びておつたようには思へなかつたといふ報告になつてゐるわけでありまして。但し昨日でありましたか、毎日新聞の報ずるところによりますと、日本航空へ車で水交社から送つた、日本航空に機長が入つた際、今御質問になつたような件があつたといふうわさ、それは現在確かめつつあるわけでありまして、日本航空から飛行場までの間といふものは、まだ未定であるわけでありまして。これについてはもう少し調査の結果御報告する機会があれば、御報告したいと思ひます。

まだ現在調査中でございます。

○村上國務大臣 今お聞きのような事実でありまして、とにかく御指摘のうちに、この機長は酒が非常に好きであつたといふことは事実であります。しかしながら前晩も相當の時間にベッドに入つておるのであります。翌朝も酒は宿では飲まなかつたといふことは明瞭なものであります。その宿を出てから後のことについては、お聞きのように今調査中であるのであります。お話のように大和の運輸手が申し述べておるといふようなことは、真実性に乏しいのじやないか。これは單に想像でありまして、いやくしも飛行機を操縦せんとする直前に、酒を大いに飲んで泥酔をすることだといふふうには考えてお

ら

ら

るのであります、真否を今調査いたして、お次第であります。とにかく乗務のときに酒気を帯びない、これは非常短時間に明確な判断を下して操縦をせなければならぬ性質のものである、いやしくも乗務の直前に酒をたしなむ、酒気を帯びるというようなことは、絶対に許されぬことであるのであります。これらの点につきましては日航をして、十分に今後ノースウエストに責任を持つて自棄せしむるよう監督をいたしたいと思つております。

○岡田(五)委員 大臣のおつしやることは、ごもつともなごさいますが、今までの国営バスの事故その他の原因をいろいろ探求いたしますと、事故を起した原因は当時お祭りであつたとか何であつたとかいつて、運転手が酒気を帯びていたために事故を起したというふうな事例もなきにしもあらずであります。この飛行機の操縦士に至りましては、ましてより以上に飲酒すべからずという鉄則を守りたいと思つてあります。私の心配いたしますところは、何といひまして操縦士の方はアメリカの方であります、日本人の操縦士と違ひまして、非常に言い方が強くなりますが、安易なる気持で飲酒した上において操縦席につかれるということも、事実上あり得るのではないかと私は心配するのであります。ことにかような記事が新聞に出まして、また事実でないことがとにかく報道せられるとすれば、私はおそれる一部の人、このことをもつて反米思想といひますが、これに悪用するおそれもあると思うのであります。従ひまして事実かようなことがない

といひたいしますならば、新聞紙その他の報道機関によりまして、善良なる——といひては言葉が悪いのでありますが、ほんとうの不可避の錯誤に基いてかような事故が起つたものであるといふことを、明らかにされんことをお願い申し上げますとともに、先ほど私が申し上げましたように、とかく向うの方々は安易な気持で操縦に従事されるのではないか、こういう客観的な事実を基礎にいたしまして、少くとも判断の錯誤を起しやすいく飲酒その他の行為につきましては、何らか取締るがごとき規定、または取締るがごとき方法を講ぜられんことを特に切望いたしまして、私の質問を終りたいと思つてあります。

○村上国務大臣 ただいま御注意をこころむられて、ごもつともしごくであると思つてあります。ただ飲酒して泥酔していたというふうなことが新聞紙上に現われております。しかし羽田を出発するに際しまして、機長は羽田のコントロールから、前刻も御報告しましたように、館山通過後十分間は飛行高度を二千フィートを保持して飛べという指令を受けたのに對しまして、館山から大体七分の距離にある大島まで——つまり十分といへば、大島を通過してしまふのであります。ちようど三原山がオン・ザ・ルートにあるのであります。従ひましてこの指令が間違つてゐるというのを抗弁をしてゐるのであります。機長が抗弁をしてゐたによつて、それは館山通過後二千フィートということだといふことに訂正を、羽田のコントロールがしてゐるのであります。そういう、普通ク

リヤランスと申してゐるのですが、日本でも何と申しますか、指令といひますが、何と言つたらよいかわかりませんが、その飛ぶべきコースをクリヤーに保つておけといふ一つの指示なんでありまして。その指示に對して機長はそういう抗弁をしてゐるのであります。そういう点から見ますと、相当頭はしつかりしてゐるというふうな考えられるのであります。今御指摘のような、飲酒をして飛行機を操縦するといふことは、もう絶対に許すべからざることだと思つてあります。ただ事故の機長がどういふ事情にあつたかといふことは、長官の申しますごとく、いまなお調査をしておる次第であります。

○江崎(一)委員 先ほど大臣の過報告を承つたのですが、かんじんのところはどうも不明確のようと思つてあります。それで逐次ずつと飛行機の状態につきまして御質問申し上げたいと思つてありますが、三原山の上空では、一体もく星号はどれだけの高度をとつていたものと推定されてゐるのですか。

○大庭政府委員 千八百ないし二千フィートの高度といふのであります。

○江崎(一)委員 そうしますと、二つの高度計が破壊したといへば、三原山の標高よりもはるかに高い高度を示してゐるということについては、どういふ見解をとられたのでしようか。

○大庭政府委員 高度計は、御承知のようによつて五千六百七十フィート、一方は短針だけでありまして八千フィート、これを調査いたしました結果、衝撃によつてそれだけの高度に変化して来た。これを元村まで持つておりましたものが七千にかつてゐた。従ひ

まして高度を維持されておつたとすれば、衝突現場というものは千八百ないし二千フィートのところで上にいたものが下に落ちたとすれば、必ずその高度を示していなければいけないわけですが、高度は狂つてゐた。分解の結果機械的にも故障してゐた。従つてその高度は衝撃による高度といふことに判定を下しました。

○江崎(一)委員 高度計の機械的な構造の問題だと思ひますが、その高度計はおそらくアネロイド型の高度計だと思ひます。これは衝撃によりまして、一定の基準高度からプラスの方へ誤差を生じ得るような構造になつておるのですか。

○大庭政府委員 どういうように高度を示すかは、そのときの状況によると思ひますが、いかような状況であつたか知りませんが、高度は五千六百七十フィートになつておりました。

○江崎(一)委員 この気圧型の高度計の機械的な構造から考えまして、もしも事故が起るとすれば、衝撃によつてプラスに振れる、あるいはマイナスに振れるといふことについては、これは五分々々だと思つてゐます。しかし両方ともきつめて飛び離れた高度を示しておつたといふところに、われ／＼は非常に不審を感じる点があるのですが、それをネグレクトされた、無視されたといふ点について非常に不審に感ずるということ、もう一つ伺ひたいことは、この高度計のタイム・ラグについて、実際どういふような状態になつておるか。急速に高度を落した場合にフオーロ・シタのか。つまりタイム・コンスタンツトといひますが、どれくらいになつておりますか、その点を

お伺ひしたいと思ひます。

○大庭政府委員 最初の御質問のプラスだけであつたといふ問題その他の問題につきましては、持ち帰りまして担当官が詳細に調べた結果の判定が、そういうふうな判定なのであります。ひとつ判定にまつ以外に方法はないと思ひます。かつまたタイム・ラグといふ問題については、タイム・ラグはあります。しかしながらそのタイム・ラグが一分以上かかるタイム・ラグではなくて、二、三秒の問題だと私は今想像してあります。

○江崎(一)委員 技術的な問題については後ほど御質問するとして、大臣が急いでおられますので、運輸大臣に一言申し上げたいと思ひます。このもく星号の航空事故について、それを調査された調査員ですが、これはどういふ顔ぶれで調査なさつたのか、その点を御説明願ひたいと思ひます。

○村上国務大臣 私にお尋ねでありますから一応申し上げますが、最初現場に派遣いたしましたのは、航空庁の技術官の首脳者を派遣いたしましたのであります。なお詳細なことは長官からお聞きを願ひたいと思ひます。

○大庭政府委員 現場調査としましては、最初私の方の調査課長であります市川を派遣しました。それに六名ばかりの機体、発動機、整備、無線という専門技術者を付けて出したわけでありまして。その後現場には、委員としてお願いしました小川太一郎さん、小川清二さん、あるいは足田さんという方にもう一度現場へ行つていただいて、あらゆる点におきまして確認をしていただいたわけでありまして。委員としましては、私が会長になりまして、あと気

第一條のこの法律の目的は、國際民間航空條約に準拠いたしまして、航空機の航行の安全をはかるための方法を定め、及び航空機を運航して営む事業の秩序を確立することによつて、航空の発達をはかることにあるのであります。以下この法律案の各條項に規定しておきますことは、すべてこの目的の具体化されたものであります。

第二章、登録の章におきましては、航空機の登録について規定してあります。國際民間航空條約第二十條によりますと、國際航空に従事するすべての航空機は、その適正な国籍及び登録の記号を掲げなければならないことになつておりまして、外國の航空機と識別

し、かつその実體把握のために、何らかの登録制度が必要となつて参るべきであります。このような見地から、第三條の規定は、航空機は、航空庁長官の行う登録を受けたときは、日本の国籍を取得することを定めたものであります。なおこの登録の法的効果といたしましては、第十條の耐空証明を受けられないことといたしております。次に登録の要件としましては、第四條で外国、外国人、外国法人及び外国

資本または外国人役員がその三分の一を占める法人が所有する航空機は登録することができないことと規定してありますが、この三分の一という限度は、航空自主権確保の見地から、米英両国の法制にも存在しているところでございます。その他、第五條から第九條までは、登録事項、登録の変更及び抹消等を規定したものであります。

次に第三章、航空機の安全性の章におきましては、航空機の安全性を確保するために必要な証明及び検査につい

で規定してあります。およそ航空機の安全性を確保し、もつて貴重なる人命及び財産についての損害を未然に防止いたしますことは、運輸行政の行わざるべからざる最小限であり、また最大の眼目でありますことは、論をまたないところでございます。特に最近のもく星号の遭難はきわめて遺憾な事例でありまして、今後再びかかることのないよう、運輸省といたしましては航空機の安全性の確保には万全を期する所存でございます。

航空証明につきましては、この法案の第十一條は、航空証明をつけた航空機でなければ、航空機の用に供してはならないことを規定しております。この航空証明を行う場合には、航空機の強度、構造及び性能が一定の技術上の基準に適合するかどうかを検査することになっております。

次に、検査を簡略化し、もつて検査の能率化をはかる便宜方法といたしまして、第十二條の型式証明制度を定めただでございます。ちなみにアメリカ航空法においても、これと同様の趣旨が規定されているのであります。すなわち型式証明は、航空機の型式の設計について行い、この型式証明を受けた設計に基いてつくられた航空機の航空証明にあつては、設計について検査を省略することとしたのであります。

その他、第十六條の修理改造検査、第十七條の予備品証明、第十八條の発動機の整備及び第十九條の整備または改造の場合の確認、第二十條の指定無線通信機器の規定は、いずれも航空機の航行の安全性のための検査について定めたものであります。

次に第四章、航空従事者の章におきましては、航空従事者に関する規定を定めております。ここで航空従事者と申しますのは、第二十二條の航空従事者技能証明に合格した者を申すのでございまして、この航空従事者にならうとする者に対しては、一定の申請資格を必要といたしますとともに、航空従事者がこの法律に違反した場合等には、航空庁長官は免許の取消しあるいは業務の停止を命ずることができるとしてあります。

次に航空従事者の中で、航空機に乗り込んで航空業務を行う者は、この法案では航空機乗組員と申しておりますが、この航空機乗組員は、前に申し上げました技能証明のほか、その身体條件につきまして、第三十一條の航空機乗組員免許を受けなければならないとともに、この資格に相応する能力を保持させるために、免許に一定の有効期間を設けてあるのでございます。なお航空従事者の資格につきましては、操縦士、航空士、航空機関士、航空整備士、航空通信士に大別いたしまして、これらをさらに細分して規定しているのでございます。

次に第五章、飛行場及び航空保安施設の章におきましては、飛行場及び航空保安施設の設置及び管理の適正をはかるため必要な事項につき規定してございます。飛行場及び政令で定める航空保安施設の設置につきましては、第三十八條では、航空庁長官の許可を要することとしたのであります。特に飛行場のごとく広範囲の土地を必要といたしますものにつきましては、これらの土地の所有者その他、他人の利益を著しく害することとならな

いように、設置の許可の際には公聴会を開くこととしたのであります。

次に第四十九條の物件の除去の規定は、公共の用に供する飛行場の周辺には、一定の物件の設置等を制限し、またはその除去を命ずることとしたのであります。この場合土地または物件の所有者に対しては損失を與えたときには、飛行場の設置者はその損失を補償し、他方、土地または物件の所有者は、用途の制限による損失が生じたときには、土地等の買収を求めることができることとしたのであります。この規定は、飛行場の設置者に飛行場の機能を發揮させると同時に、土地等の所有者に対しては、その利益を十分保護せんとする規定でございます。

その他、第四十八條の許可の取消し、第五十一條の航空障害燈の設置、第五十二條の類似燈火の制限、第五十三條の飛行場の使用料金の届出等の規定がございまして、

次に第六章の航空機の運輸の章におきましては、国際民間航空条約の規定並びに同条約の付属書として採択された標準方式及び手続に準拠いたしまして、航空機の航行の安全を保持するための必要な事項を規定しております。第五十七條から第六十四條までの規定は、国籍の表示、航空機に備えつける書類、救急用具、燃料等、航行する航空機に具備すべき要件を定めたものでございます。

次に第六十五條から第七十六條までは、航空機に乗り組むべき者、携帯すべき書類、一定の飛行経験及び機長の資格並びに義務等、航空従事者が航空機の運輸に従事するために必要な事項を規定したものであります。

次に第七十九條から第九十八條までの規定は、飛行の禁止区域、最低安全高度、航空機の衝突予防、物件の投下の禁止及び爆発物の輸送禁止等、陸上におきまして交通規則と同じように、空中における航空機の航行規則を規定してございます。

第七章、航空運送事業等の章におきましては、航空運送事業及び航空機使用事業に関する規定を定めております。航空運送事業並びに航空機使用事業につきましては、このような初期航空事業の健全な発達をはかり、もつて当該事業の秩序を確立する必要がございまして、免許事業といたしております。航空運送事業につきましては、定期航空運送事業と不定期航空運送事業とにわけて規定してございます。

定期航空運送事業は、その高度の公共性にかんがみまして、路線ごとに、第一百條の運輸大臣の免許を要することとしたのであります。この免許を受けた定期航空運送事業者は、第一百二條に規定する航空機その他の施設について、航空庁長官の検査を受けることになつております。

また定期航空運送事業者の定める運賃及び運送約款につきましては、利用者の立場を保護する趣旨によりまして、第一百五條及び第一百六條の規定する運輸大臣の認可を受けなければならないこととしたのであります。

次に、当該事業の公共性を確保するために運輸大臣は、定期航空運送事業者に対して、公共の福祉を阻害している事実があると認めるときは、当該事業の停止を命じ、または免許を取

消すことができることとしたのであります。しかしただいま申し上げましたような行政処分を行う場合には、運輸大臣はすべて運輸審議会に諮つて、その決定を尊重してこれを行わなければならないのであります。その他、免許事業の本旨から申しまして、当該事業の貸渡、譲渡、合併及び相統等につきましては、運輸大臣の免許を受けなければならないことと規定いたしております。

次に第二百一十一條の不定期航空運送事業は、主として軽航空機による遊覧飛行等が考えられるのであります。定期航空運送事業とは若干その性格を異にいたしておりますので、その安全性及び公益性を確保するために必要な限度におきまして、定期航空運送事業に関する規定を準用いたしております。

次に航空機使用事業とは、航空機を使用して有償で、旅客または貨物の運送以外の行為の請負を行う事業をさすのであります。空中広告宣伝、写真測量、魚群探見等の事業形態が予想されるのであります。当該事業につきましても、その安全性と公益性を確保するために必要な限度におきまして、定期航空運送事業に関する規定を準用して、定期航空運送事業に関する規定を準用している次第でございます。

第八章、外国航空機の章におきましては、外国航空機の飛行、外国航空機の国内使用、外国航空機による国内運送及び軍需品輸送の禁止並びに外国人の国際航空運送事業の許可等につきまして規定しております。いずれも国際民間航空条約の規定を尊重いたして定めたものでございます。

なお行政協定に伴う駐留軍の航空機

につきましては、別に定めるこの法律の特例法案で規定いたしております。

第九章、雑則におきましては、事故原因の調査、航空運送代理店業等の届出、この法律の施行を確保するために必要な報告徴収並びに立入検査、行政手数料、運輸審議会への諮問事項及び訴願について規定しております。そのうち事故調査につきましては、航空事故があつたときは、航空庁長官は遅滞なくその原因について調査し、その職員に航空機その他の物件を検査させなければならぬことになつておりますが、救助能力の十分でない現在におきましては、海上保安庁、国家地方警察、地方自治団体等の御協力を得まして、その安全を期する所存でございます。

次に第十章の罰則の章におきましては、この法律の履行を担保するため必要な限度の罰則について規定しております。罰則は必要最小限度にとどめ、かつ罪となる行為を明らかにして、不当に個人の自由を侵害することのないように留意して規定したのでございます。

最後に附則におきましては、国内航空運送事業令の廃止に伴う経過措置といたしまして、同令に基づく日本航空株式会社及びノースウエスト航空会社の地位は、この法律施行後政令で定める日まで、現在の地位をそのまま認めることにいたしております。また外国人の国際航空運送事業に関する政令の廃止に伴う経過措置といたしましては、同令の許可を受けて日本に乗り入れている外国航空会社のうち、日本国との平和條約第二十五條の連合国に属する者については、日本国との平和條約第

十三條b項の規定に基づきまして、この法律施行後、四年間、その他の者については一年間は認めることといたしてある次第でございます。その他、運輸省設置法及び関係法律の改正につきまして規定しております。

以上で航空法案の概要につきましての御説明を終ります。

○黒澤委員長代理 何とぞよろしく願ひいたします。

○黒澤委員長代理 本案に対する質疑は次会より行います。

○黒澤委員長代理 この際お諮りいたします。觀光小委員長より、小委員会において觀光事業振興方策樹立のため、関係者を参考人として招致したい旨の申出があります。これを許すに御異議ありませんか。

○黒澤委員長代理 御異議なければ、さよう決します。なお参考人の選任については委員長及び小委員長に御一任願ひます。

○黒澤委員長代理 本日ではこれには散会いたします。

午後三時二十分散会

〔参照〕
氣象業務法案(内閣提出)に関する報告書

〔都合により別冊附録に掲載〕