

第三十八回 参議院運輸委員會會議錄第二十八号

(三十三)

昭和三十六年五月十一日(木曜日)

午前十時三十二分開会

委員の異動

四月二十八日委員島島徳次郎君辞任につき、その補欠として仲原善一君を議長において指名した。

五月八日委員仲原善一君辞任につき、その補欠として島島徳次郎君を議長において指名した。

五月九日委員島島徳次郎君辞任につき、その補欠として田中茂穂君を議長において指名した。

五月十日委員田中茂穂君辞任につき、その補欠として島島徳次郎君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 三木與吉郎君
理事 天竺 良吉君
谷口 慶吉君
大介 精一君

委員

佐野 廣君
島島徳次郎君
野上 進君
平島 敏夫君
村上 春蔵君
小酒井義男君
松浦 清一君
片岡 文重君
加賀山文雄君

國務大臣

運輸大臣 木暮武太夫君

政府委員 運輸省海運局長 朝田 静夫君

事務局側

常任委員 古谷 義亮君
会専門員

説明員

運輸省航空 大沢 信一君
局技術部長

本日の会議に付した案件

○日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法案(内閣提出、衆議院送付)

○運輸事情等に関する調査(航空に関する件)

○連合審査会開会に関する件

○委員長(三木與吉郎君) ただいまより委員会を開会いたします。

本日はまず、日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法案を議題といたします。

これより質疑に入ります。御質疑のある方は順次御発言を願います。

○天竺良吉君 日本海運の弱体強化するために建造利子の補給をはかるというところで法案が提出されておるようでありますが、従来までの建造利子補給のいきさつ、経過等を海運局長から承りたい。

○政府委員(朝田静夫君) 御承知のように外航船舶建造に際しまして、その融資に対して利子補給をいたしましたのは、御承知のように昭和二十八年からでございますが、当時国際金利水準に比べて非常に割高でありましたとい

うことと、毎度申し上げることでありますが、日本の海運が戦争で壊滅したあと、あらゆる新船建造につきましてもは借入金をもってまかなわざるを得なくなった。従いまして、借入金が増大いたしますと同時に、金利水準も国際的に見て割高でありましたことを国際水準並みにして、船腹増強に資していこう、こういうことで市中の利子補給を五分までという線に従来実施されておったのでありますが、ちょうどスエズ・ブームになりました、海運企業の業績もいささか好転をいたしましたので、当時の海運市況が好況を持っていたので、当時約定利息の支払いの間、あるいはまた海運市況が好況を持続する間は利子補給金を停止するという特約を政府と金融機関との間に結びまして、停止をいたしましたのであります。ところが、その後海運市況が低迷を続けて参り、ここ数年間立ち直りの気配も見えませんが、かえて加えて、海運企業の内容がとみに悪化して参りましたので、昨年度におきまして、この利子補給制度の復活を国会の方にもお願いをいたしましたわけでございます。

その結果、現在におきましては、現行の九分五厘の市中金利を約七分五厘までに低下せしめるように措置をいたしましたのでございまして、ところどころが最近になりまして、開発銀行の融資が、御承知のように船舶建造の融資におきまして半分以上を占めております。開発銀行の融資につきましても、市中銀行との関係もございまして、あるいは最近起って参りました石炭専用船の問題もございまして、ここにおいて開発銀行と輸銀の金利の問題がクローズ・アップされて参りましたことは、申し上げるまでもないところでありますが、そういうような環境から、今日開発銀行の融資につきましては、六分五厘を五分まで引き下げて、わが国の海運の国際競争力を強化して参ろう、こういうことで、この際、開発銀行の利子補給の措置をお願いいたしましたわけでございます。

以上が今までの経過でございます。

○天竺良吉君 海運会社が非常に不況に立っているというふうな提案理由になつておられますが、海運会社の大体の経理状況というふうなもの、どのようになつておられますか、海運局長から御説明をお願いしたいと思います。

○政府委員(朝田静夫君) 三十五年の九月期決算で申し上げますと、五十三社の集計でございますが、収益が一千万三千四百八十八万四千四百円でございまして、費用が九百八十八億九千四百萬円でございまして、従いまして、償却前利益として計上されておりますものは、百五十三億八千六百萬円ということになるのでございまして、前期の三十五年の三月期の決算よりも償却前利益がふえておりました、前期の三月期の決算におきましては百三十七億六千万円でありまして、この三十五年の九月期におきましては百五十三億八千六百万円という程度にふえて参つておるのでございます。ところが、その当期におきましては、普通償却の限度額は、普通償却の限度額におきましても百七十二億九千八百萬円というものが限度額になっておりますので、償却前利益の百五十三億八千六百万円を越えていたとしても、なおかつ普通償却ができないというふうな状況でございます。ことに特別償却を含めまして、三十七億八千七百萬円が特別償却の限度額でございますので、普通、特別を含めまして、二百億八千五百萬円というのに対して、償却前利益は百五十三億八千六百万円というふうな状況でございます。ことに従来からの償却不足累計額は、普通で四百七十四億にまで上つております。銀行の融資に対する延滞も相当大幅に上つておるというふうな状況でございます。これまでの企業の合理化の促進によりまして、漸次償却前利益はふえて参つておりますし、また一般の費用におきましても、船腹の増大にもかかわらず、合理化の徹底が相当程度、私どもの行政指導もそういう方向に向けておられますが、費用も船腹の増強に比してさほど高く上がらないというふうなことで、償却前利益もふえて参つておりますが、ただいま申し上げましたように償却限度額にはまだ達しない、こういうふうな状況でございます。また海運市況の影響が、先ほど申し上げましたように、償却前利益がふえて参つておりますが、一方海運市況は昨年の冬場と比べまして、逆に不定期船運賃指数から

申ししても七〇％以下がっている。不定期船あるいはタンカーといったようなものが不振をきわめておるような状況でございます。また、設備資金の借り入れ状況を見ますというと、三十四年の九月期におきまして二千五百七十五億円が、三十五年の三月期におきましては二千六百八十五億円と、やはり百億程度増加いたしておるのでございます。返済進捗率は五八％、こういう低率を示しておりまして、海運業が依然としてわが国の不振産業であるというところは、今日においても変わりがないというふうな状況でございます。

○天竺良吉君 先ほど石炭専用船の例で見ると輸出銀行との関係のお話がありました。この点についてもう少し具体的に話を伺いたいと思います。

○政府委員（朝田静夫君） 最近鉄鋼業界のまあ国際競争力の面から見まして、合理化の一環として、原料輸入の面におきまして、買付市場その他の問題について、鉄鋼側においては相当の手を打っておられるのでありますが、一番その中でも大きな部門を占めますのは、海上運賃の部門が相当のウェイトを持っておるといふことになるのであります。鉄鋼価格の低位安定のためには、原料炭のCIF建の長期貸付契約を結ばれたことは、最近まあ新聞紙上にも出ておる通りであります。この原料炭の輸送が、外国船主の手によって、日本の造船所に大型石炭専用船の発注が行なわれたわけでございます。四万五千重量トンとか、あるいは三万五千重量トンとかいったような船でございますが、こういうわが国に対する造船の発注は、まあいづれも

輸出船として輸出入銀行の金融を造船所が受けまして、年四分の金利を基礎として受注されておることは申し上げるまでもないのであります。こういうような割安な原料炭の買付が可能になりました。いささかといたしましては、輸出金融を基礎といたしますところの外国海運の低コストというものが基礎になっておるといふことが十分考えられるのでございまして、ここにはからずとも日本海運と外国海運の国際競争力の違い、格差、こういったものが出て参りました。で、わが国の輸出政策に比しまして、自国海運に対する施策がはなはだ不十分であるという事実がはつきりと現われて参ったのでござい

審査願つておる法案の提出になったというふうな次第でございます。

○天竺良吉君 ただいまの御説明でいささかよくわかったものであります。輸出銀行では、お話によると四分ですが、四分で造船所に貸してゐる。この案によりまして、開港銀行の五分で融資するという案でありまして、まだ一分の開きがあるものであります。まあそういうふうなことで、やはりこの措置がとられても、まだ外国船主が注文するというようなことにならないでしようか、この点を一つお伺いしたいのです。

○政府委員（朝田静夫君） 平均の金利負担の問題になると思うのでござい

すが、結局、外国船の国内の金利と、ただいま申し上げました輸出入銀行の金利の平均負担が、日本の開港銀行融資によるところの造船の平均金利負担との差による問題であると思うのでござい

ます。そこで私どもは、市中の最近はおきまして、最近金利の低下の事情等も考慮いたしまして、最近金利の日歩一厘下がって参りました。利子補給をいたしました結果の七分五厘の金利は七分一厘何がしかになって参ったわけでございますが、ことに市中銀行におきましては、利子補給という国家の施策に

作業を私どもは鉄鋼業界とともにいたしておるのであります。遠からずそういったものの、少なくともここ五六年間、所得増進計画におきまして、この前半期と後半期を含めまして全体の計画が出て参るかと思うのでござい

ます。十分私どもはそういう点におきまして、需要予測、あるいはそれに見合いますところの的確な船型、こういったことの検討をた

こういうことで、こういった国際競争力の外国海運と日本海運の格差を放

置するということになります。と、日本海運の健全な発展を将来長きにわたって阻害されますし、また国際收支のバランスの上からいまして、まあ好ましくないという事態が出て参りますので、少なくとも外国船と同一のベースに立った自国海運の船舶建造ということがどうしても必要な問題であるということになります。われわれは、日本船を外国船と同じコストに近づけるための措置がどうしても考慮せらるべきであるということをや年来主張して参つたのであります。こういうような事態が起こりまして、現段階におきましては、さしあたり、開港銀行の六分五厘の金利を五分まで引き下げ

の差に

を合

な

通り、なお五厘程度の差が出て参るの

でございます。ただ、わが国の鉄鋼業界といたしましては、五厘程度の差まで縮まって参りました以上は、政府はこ

こまで海運の金利の低下に努力をいたしておることに対応して、十分日本海運に対して協力をするというふうな事態が生

○天竺良吉君 今の点で、金利の非常に低下ができる、差が少なくなるという点はわかりましたが、専用船については、今後まだいろいろな鉄の増産計画だとかというふうなことに

非常に大きな運搬が要請されるというふう

に思

まして従来のトランパーというようなものと違つて、大きなメリットがありますことは事実でありますし、今後の所得増計画におきましますところの鉄鉱石、石炭、石油、こういう大量な貨物の輸入ということが大きな比重を占めておりますので、今後の船舶建造につきましても、こういった大型専用船に重点を置いて整備をしていこう、こういうふうな考へておるわけでありま

す。

○小酒井義男君 海の方のことはあまりわかりませんが、一つわかりやすい説明をしてもらいたいのですが、やはりこういう国から利子補給をするという理由がなければならぬと思うのです。で、そういう点から、まず最初にお尋ねをしたいことは、現在外航船が不足しておるのかどうかですね。外航船、それと、海運によるところの国際収支というふうなものが現状はどうなつておるのだ、そういう点についてまず最初に御説明をお願いしたい。

○政府委員(朝田静夫君) 昭和三十五年度までの国際収支の推移は、全体の経常収支は順調に推移して参つたのでございまして、三十五年度におきましますところの輸入が非常に増大をいたしまして、具体的に申し上げますと、三十四年度から二六%ふえておるわけですが、これに対応する船舶が不足をいたしておりますので、積み取り比率は三十四年度の五一・五%から四八・三%に下がつておるのでございまして、これは総体的な問題でございまして、輸入量の増大に見合う船舶が整備されていなかったということに基因するものでございしますが、積み取り

比率は今申し上げましたように五〇%を切りまして、四八・三%に低下をいたしましたのであります。従いまして、海運の国際収支は悪化いたしました。運賃収支におきましては、三十四年度の六千五百万ドル赤字を出してございしたところが、四千五百万ドルの赤字にいたしました。六千五百万ドルの赤字に對しまして四千五百万ドルの赤字でございますから、一億五百万ドルの赤字に減つたのでございします。港務給費を含めましますと二億五千六百万ドルの赤字になつたのでございします。

○小酒井義男君 海の方のことはあまりわかりませんが、一つわかりやすい説明をしてもらいたいのですが、やはりこういう国から利子補給をするという理由がなければならぬと思うのです。で、そういう点から、まず最初にお尋ねをしたいことは、現在外航船が不足しておるのかどうかですね。外航船、それと、海運によるところの国際収支というふうなものが現状はどうなつておるのだ、そういう点についてまず最初に御説明をお願いしたい。

○政府委員(朝田静夫君) 昭和三十五年度までの国際収支の推移は、全体の経常収支は順調に推移して参つたのでございまして、三十五年度におきましますところの輸入が非常に増大をいたしまして、具体的に申し上げますと、三十四年度から二六%ふえておるわけですが、これに対応する船舶が不足をいたしておりますので、積み取り比率は三十四年度の五一・五%から四八・三%に下がつておるのでございまして、これは総体的な問題でございまして、輸入量の増大に見合う船舶が整備されていなかったということに基因するものでございしますが、積み取り

含めましますという点、バランスで三億四千万ドルの赤字になる、こういう見通しを立てておるわけでありまして、海運の国際収支は悪化いたしました。運賃収支におきましては、三十四年度の六千五百万ドル赤字を出してございしたところが、四千五百万ドルの赤字にいたしました。六千五百万ドルの赤字に對しまして四千五百万ドルの赤字に減つたのでございします。港務給費を含めましますと二億五千六百万ドルの赤字になつたのでございします。

○小酒井義男君 政府の所得増計画によつて、最終の四十五年、例の千三百五十万総トンですか、あれでやつていこうという、年間九十七万総トンの建造が必要だということをよく議論するんですが、これは考えられておるようなふうな貿易が伸びて、経済が成長していった場合はそうなるというのであつて、はたして、そういうことになるかどうかという点は、これは未知数だと思つておるのです。特に今説明のあつた三十五年度の積み取りの比率などというものは、設備投資増強を見越して、非常に原材料の入つてきた期間が入つておるからそういう数字が出たんであつて、これがノーマルな形になつたときに、はたしてこれだけの貿易量があるかどうかということに對するいろいろ疑問があると思つておるのです。

○小酒井義男君 政府の所得増計画によつて、最終の四十五年、例の千三百五十万総トンですか、あれでやつていこうという、年間九十七万総トンの建造が必要だということをよく議論するんですが、これは考えられておるようなふうな貿易が伸びて、経済が成長していった場合はそうなるというのであつて、はたして、そういうことになるかどうかという点は、これは未知数だと思つておるのです。特に今説明のあつた三十五年度の積み取りの比率などというものは、設備投資増強を見越して、非常に原材料の入つてきた期間が入つておるからそういう数字が出たんであつて、これがノーマルな形になつたときに、はたしてこれだけの貿易量があるかどうかということに對するいろいろ疑問があると思つておるのです。

○政府委員(朝田静夫君) 昭和三十五年度までの国際収支の推移は、全体の経常収支は順調に推移して参つたのでございまして、三十五年度におきましますところの輸入が非常に増大をいたしまして、具体的に申し上げますと、三十四年度から二六%ふえておるわけですが、これに対応する船舶が不足をいたしておりますので、積み取り比率は三十四年度の五一・五%から四八・三%に下がつておるのでございまして、これは総体的な問題でございまして、輸入量の増大に見合う船舶が整備されていなかったということに基因するものでございしますが、積み取り

いう点から考へて、もう少し先の見通しといひますか、こういうような形で船を作つていけば、年間どれだけ建造がされていって、それによつて日本経済にプラスになる面はこうこういふふうになつてくるというふうな面で御説明願ひたいと思つておるのです。

○政府委員(朝田静夫君) この所得増計画の輸入なり輸出の規模が年度別に出ておるから、どういふふうな場合に、どの程度の貨物の輸入量、輸出量になるかという問題は、なかなか仰せの通りむづかしい問題だと思つてございしますが、増増計画の十カ年の計画は、ただいま御指摘になりましたように、四十五年度には千三百三十五万トンの船舶保有の規模に達する。その際に、積み取り比率は、輸出が六三・六%、一般貨物の輸入が六〇%、石油類の輸入が六五%ということにいたしました。まあ、海運の国際収支におきましては三億一千万ドルの赤字になるという見通しを立てておるのでございします。そこで、三十五年度末の日本の外航海運は、約五百六十万トンに達することになっておるから、四十五年度までに九百七十万トンの建造を要する。しかも低性能船舶の百二十五万トンの解撤を含み九百七十万トンの建造を必要とするということになつておるのでございしますが、これに對する私どもの考へ方といたしましては、船腹整備の原動力は、やはり企業力でのなければならぬわけではございしますから、企業力の強化に前半期におきましては十分配慮をいたして、船腹増強の大きな飛躍がある後半期において達成するという考へ方をいたして

○小酒井義男君 この計画を進められる過程で、先ほども天竺さんの質問の中で、今後の原材料の輸入状況の数字を相当具体的にあげられておつたようですが、やはり電力が火力で重油を使うというふうな傾向がこれからだんだんと多くなつていくと思つておるのです。石炭に重油が置きかえられていくという過程で、年々原油の運搬量がふえていく、そういうふうなものに見合うような具体的な船舶増強の計画とい

うものは立っておるんですか、どうな
りますか。

○政府委員(朝田静夫君) 四十五年度
の貿易規模としては、そういう今御指
摘の問題も全部含めて考えておるわけ
でございます。従いまして、石油類が
現在の三・五倍になる、鉄鉱石が三・
八倍、石炭が四・七倍になるといふ具
体的な数字も、ただいま仰せになりま
した要素も含めて、輸入量の算定をい
たしておるわけでございます。

○小酒井義男君 輸入量の算定をする
場合、通産省のそうした設備の変更で
すね、そういうものとやはり並行をし
ておるのか、そういうものを基礎とし
て、この船舶の増強の一つの方法とし
て考えておる、こういうことなんです
か。

○政府委員(朝田静夫君) 具体的な短
期の計画については、個々の地点にお
ける工場の設備投資の規模に見合っ
てこれだけの輸入だと、こういうこと
ではなかなか短期の計画は立ちにくい
でございますが、目標年次の四十五年
度の規模におきましては、そういうこ
とも十分考えて算定をいたしておる
のが、私どもが通産省、経済企画庁と
連絡をいたしました数字でございま
す。

○大倉精一君 今輸出船の問題があっ
たんですが、この前ちょっと海軍新聞
でも拝見をしたんですけれども、たと
えば出光興産あたりが外国に籍を置く
子会社を作つて、その子会社から注文
をさせる、形式的には輸出船、こうい
うような船舶の安い、単価の安い船を
作る、こういう傾向がこれからふえて
きやしないかと思うんですけれども、
そういう傾向がふえるという徴候はあ
りませんか。

○政府委員(朝田静夫君) ただいま御
審議をお願いいたしております開港銀
行の利子補給の措置をいたしまして、
できるだけ先ほど申し上げましたよう
に、外国海運とのコストの格差を縮め
ていくということが実現できますなら
ば、今後はそういうものは、私の考え
をいたしましては少なくなっていくの
じゃないかと思ひます。

○大倉精一君 今度の法案によつても
六分五厘が五分になる、輸出入銀行の
方は四分、やはり開きがあるんですけ
れども、これはあなたの方と大蔵省の
方と、輸出船であるか国内船であるか
というふうな見解についての了解がで
きておるのか、できていないのか、ど
ういうふうになっておるんですか。た
とえばオリンパス会社、こういうケー
スの場合ですと、この船は輸出船とし
て輸出入銀行の融資の対象になるの
か、あるいは国内船として輸出入銀行
からの融資のワケ外になるのか、こう
いう点について、大蔵省との見解が
違つておるということをお聞いしてお
るんですけれども、その点はもう了解点に
達したんですか。

○政府委員(朝田静夫君) 今御指摘の
具体的なケースにつきましては、国内
船として扱つていくという気持はござ
いませぬ。輸出金融にそれが乗るかと
うかということにつきましては、大蔵
省の方でなお判断をいたしているよう
なわけでございます。

○大倉精一君 ですから大蔵省の了解
がつかなければ、これは輸出船として
の融資のワケに入らぬということにな
ると思うのですが、その点はどうなん
ですか。

○政府委員(朝田静夫君) さようでご
ざいます。

○大倉精一君 そうすれば、私はこれ
はしろうとよくわからぬのですけれ
ども、輸出船として船を作るというた
方がコストが安い、こうなつてくれ
ば、こういう出光興産とオリンパス会
社のような、こういうケースが今後や
はり出てくるのじゃないかと思ひま
す。その場合に、国内船でやるか、輸
出船でやるかという見解がはっきりし
ていないという、そのつど混乱を生
じると思ふのですが、そういう点はい
かがですか。

○政府委員(朝田静夫君) 先ほども申
し上げましたが、こういうようなケー
スが起こつて参りますことは、外国船
と日本船のコストが違ふということか
ら起つて参るわけでございませぬか
ら、海運政策をいたしましては、外国
船と日本船を同一のベースに立たせる
ということが、根本的な解決であると
いうふうに私も考えているのでござ
いまして、従つて開港銀行の利子補
給も、この観点から進めていかなくれ
ばならぬ、こういうふうに考えており
ます。

そこで今後格差が、この法案が通り
まして実施されますという、格差が
縮まつて参る、そういうことで、運賃
面からいたしますと、わずかな差しか
出て参りませんので、石油業界ある
いは鉄鋼業界の協力を得られれば、私
どもはそういうケースがだんだん少
なつて参る、こういうふうに見えるの
でございませぬ。

○大倉精一君 どうもこの点について
私ももう少し研究したいので、まあ質
問保留しておきます。

○委員長(三木興吉郎君) 速記をとめ
て。

〔速記中止〕

○委員長(三木興吉郎君) 速記をつけ
て。
本案に対する本日の審査はこの程度
をもって終了いたします。

○委員長(三木興吉郎君) 次に、運輸
事情等に関する調査を議題といたしま
す。

本日は、東京国際空港におきます
日本航空のジェット機の事故につい
て、当局より報告を聴取いたします。

○説明員(大沢信一君) 局長がた
いま出張中でございますので、当委員会
の御報告をおくれておりますので、私
から簡単に経過を御報告いたします。

四月二十四日夜の十一時二十九分
でございますが、日航J A 803、俗に箱根
号と称しておりますダグラス DC 8
が、ホノルルからウェーキを経由いた
しまして東京空港に着陸いたしました。

滑走路、現在ありますA滑走路と
申します長い方の滑走路の南の方から
おりまして、あの滑走路一ぱいどとま
り切れずに北の端、ちょうどたまたま
埋め立てをしております地区に突入い
たしまして、排水のための溝が作つ
てございまして、そこへ足を突っ込み
まして機体を大破いたしました。

搭乗人員は、乗客が百九名、それか
ら乗員が十三名でございます。乗員あ
るいは乗客ともに、乗つていた人の被
害はございません。

機体の方は、胴体が、操縦室と客室
との間の結合部分がほとんど折損をい
たしております。それから先ほど申し
上げましたように着陸装置、つまり足

はみぞにはまりました関係で大折損い
たしました。発動機は四つございま
すが、そのうち三つ地面にすつて損傷い
たしております。そのほか内部的に
は燃料タンクに亀裂が入つていたり、
相当の損傷がございまして、修理はま
ず不可能と思われました。

それでこの原因と思われました点
は、第一にブレーキ系統、ブレーキ系
統と一般に申しまして、車輪のプ
レーキと、それからエンジンの推力を
逆にいたします逆噴射装置あるいは
非常用の空気ブレーキ、これらを全部
含めましたブレーキ系統の作動が正しく
行なわれたか、という意味は、機械的
に故障があつたか、ということか、もう一
つはその操作が適切であつたかとい
う点が第一でございます。二番目は、着
陸の接地点、滑走路に最初におりまし
た地点が正規の位置であつたかどうか。
第三に、そのときの速度が正常の
速度であつたかどうか。大体この程度
に一応しぼつております。

それで、ちょうど滑走路の延長上に
すわり込んでしまつたので、まず
機体の撤収を始めまして、翌二十五日
の午後立川の米軍から二十トンのク
レーンが一台到着いたしました。夕刻
自衛隊の朝霞の部隊から二十トンのク
レーンが二台と十トンのクレーンが一
台現場に到着いたしました。それでそ
の間にできるだけ現場における各部の
状況は写真あるいはスケッチ等で全部
とりまして、そのまゝの状態を動か
しなかつたのでございまして、どうし
ても動きませんので、ほとんどぎれて
おりました頭部と、それから尾部の尾
翼のつけ根のところから切断いたしま
して、二十七日夕刻までに胴体の下に

ころを入れまして、二十八日一ぱいばかりまして、俗にA地区と申しておりますが、格納庫の前の地域まで持つて参りました。

このために、日航の国際線の運航に支障を来たしたわけでございますが、措置をいたしましては、とりあえずシアトル線は全便休航いたしました。それから香港は毎週二便DC8を使っていたのでございまして、これを6Bというプロペラ機にかえました。そうして南太平洋のロスアンゼルスとサンフランシスコ線だけを従前通り実施いたしましたわけでございまして。たまたま、一機オーバー・ホールに入りまして、実用できず二機になったわけでございまして。ただそのオーバー・ホールの完成予定は今日二十一日の予定でありましたのを繰り上げて、一応十六日には完成させる予定で作業を進めております。それから五号機に当たるわけでございまして、かねて注文中のもう一機のDC8が五月十七日に引き渡しを受ける予定でございましたが、その事故直後、ダグラスと交渉いたしましたして、五月五日に繰り上げて引き渡しを受け、九日から就航いたしました。従って現在では現用三機ということになっております。オーバー・ホールが終わりますと四機になるわけでございまして。ですから、南回り太平洋路線全部と、それから香港はきのうから復旧しているはずでございまして。滑走路の状態では、A滑走路と申ししますのは、大体八千九百フィートばかり長さがございまして、DC8の最大着陸重量として許されております十九万九千五百ポンドで着陸いたしましたも、地上滑走距離は大体四千フィート

くらいということになっておりますので、この当時事故機の着陸が十九万九千ポンドでございまして。もちろん、最大着陸重量の以下でございまして、滑走路が短か過ぎて事故が起きたというところは考えられませんのです。が、たまたま当夜雨が降りまして、滑走路がぬれておりましたので、多少すべたというところはあったかもしれません。これも先ほど申し上げましたように四千フィートくらいで普通ならとまれる飛行機でございまして、スリップが重大な原因とは考えられておりません。

で、直ちに省内に私が主宰いたしました臨時事故調査委員会を作りまして、今日まで鋭意調査を進めておりますが、まあ調査の対象は一応二つにばらばらして、一つは飛行機の操作上の問題もう一つは機械上の問題であります。で、主としてその操作の面に関するしましては、機長以下全乗組員のまず供述書をとらまして、さらに個々に呼んでいろいろ説明を聞いております。それから当夜管制塔におりました二人の管制官からも供述書をとっております。ほかに地上で見ていた者が何人かございまして、これらの説明も聞いております。滑走路に残りました車輪の痕跡その他滑走路の状況も一応調べました。当夜の気象関係の資料は全部収集いたしました。機械の方にしましては、案内撤去にひまどりまして、今週の初めごろから、先ほど申しましたブレーキ系統関係の各種機能部品を日本航空整備の試験室に持って参りまして、それぞれ試験を始めておりますが、これらの結果が判明いたしますのは、大体今月中旬と思われま

従って現在までのところ、操作上の問題あるいは機械上の面から申しまして、これが直接の原因になったと思われる重大な過失や故障は発見されておられない現状であります。

○委員長(三木興吉郎君) ただいまの説明に対して御質疑がございましたらどうぞ。

○説明員(大沢信一君) ただいま落としたのでございまして、この事故機に對しまして、日本航空は全額保険をかけております。この飛行機の帳簿価格は二十億五千万円でございまして。東京海上火災との間に二十億八千八百万円の保険契約をいたしておりますので、一応その面では損害がないという形になります。ただし、たまたま書き入れ時に入りまして運航に支障を来たしてございまして、その分を考慮に入れますと、三十六年度の予想収支は約三億六千万円損失が増加するという計算になります。これはシアトル線をやめすために収入の減が約十億円、ただし、やめすので支出減、つまり燃料、整備費、こういうものの減が六億四千万円、差引三億六千万円損がふえるだろうという予想であります。

○小酒井義男君 今の報告をお聞きしておると、滑走路の延長距離が大体あのくらいあればいいんだと、若干天候の都合でスリップしたかもわからぬが、スリップも大したことないのだということになる、まあ、だんだん原因が縮まってくるような気がするのですが、着陸するときは、あれはやはり滑走路の一番取りつきに車輪がつくような形で着陸するのでござい

か。

○説明員(大沢信一君) 一番有効に使用

おうと思えばそうなんではございまして、海からいきなり滑走路に入りますので、常識的には大体三、四百フィート離れたところに接地するようではございまして。DC8というあの計器着陸をさせます場合の接地点というのは、そのくらいでございまして。機長の供述は、それからほとんどずれてないと思っておりますし、一部供述が多少違いますが、まあ百フィートか二百フィート延びている程度で、接地点についてはあまり問題はないと思っております。

○大倉精一君 これはパイロットの方は、ジェット機に対する経験はどのくらいおありなんですか。

○説明員(大沢信一君) 機長、古谷野等と申しますが、飛行機全体の操縦経験が約八千時間、このうちDC8の経験が百十七時間となっております。

○大倉精一君 これは、機長さんもパイロットもみな経験があまりになるのでしようけれども、それにもかかわらず、日本のこのホーム・グラウンドでもってこういう事故を起こすという点とは、これは国際信用上相当大きな問題だと思ふのです。これに対する今後の対策なり何なりというものは、相当慎重に考えて立てないと、相当これは影響するところが大きいと思ふのです。その点については遺憾ないと思ふのですけれども、今後のそういう点に對する方針ですね、対策、あるいはそれらの方針について、何か格別ななにかありましたら、一つお聞かせ願ひたい。

○説明員(大沢信一君) たまたま羽田空港で日本航空の飛行機がみつともない着陸をしたという点で、私たちも全

く同感でございまして。従って、今後に對するいろいろな対策も考えられるのでございまして、一応事故の原因をはっきりいたしました上ということ、今のところ、局として何も意思表示をしておりません。

○大倉精一君 これは、まあ事故の原因は、今小酒井さんもおっしゃったように、非常に狭まってきたるのです。パイロットの技術も別に差しつかえない。それから滑走路もいいのだということになるね。あつと機材というところになるのです。こうなると、これはまた問題がややこしくなってくるのです。それは、そんなに目がかかるのですか、もつと早くわからないのですか、機材の関係は。

○説明員(大沢信一君) 機材的に一番調査しやすい状態は、すわり込んだあの場所で行うことだったのでござい

ますが、何しろ滑走路上にござい

ますので、撤去を先にいたしました。しかも、撤去に案外日もつたのと、たまたま休みが入りまして、日本航空整備の方でも作業が思う通り進まなかつた点がございまして、個々の機能部品を取りはずしまして試験機にかけますので、成績が全部出るのには中旬と申しております。

○大倉精一君 この調査をお取りになつて、たとえば機長なりパイロットなり、その他の人からいろいろ当時の模様をお聞きになつて、その人々はどういう意見を持っておられたのですか、この故障についてですね。どういう点が工合が悪かつたという、そういう点もあつただろうと思ふのですが。

○説明員(大沢信一君) それぞれの立場からものを申しますので、全部を總

合いたしまして、また私たちの方で必要があれば実験もやりたいと思っておりますが、キャブテンあたりの供述は、正常な着陸をしたけれども、ブレーキあるいは逆推力装置が思ったほどきかなかったというのを申し上げておきます。

○大倉精一君 これは完全に原因がわかってからでないという、今後対策もできないと思うのですけれども、これはあの程度で終わったからいいのですが、あれもう少し向こうに行っていたら、みんないかれちゃうのですね。大へんなことになるのですよ。ですから、これは一つ早急に原因を調べていただいで、航空路の開発等にも大きな支障を来たす国際信用上の問題でありますから、特にその対策については慎重を期して、万全を期してもらいたい。

○委員長(三木興吉郎君) ちょっと速記とめて下さい。
午前十一時三十七分速記中止

午前十一時五十一分速記開始
○委員長(三木興吉郎君) 速記をつけ

次に、連合審査についてお諮りいたします。
大蔵委員長より、当委員会において審査中の日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法案について連合審査開会の申し入れがございました。大蔵委員長申し入れの通り開会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(三木興吉郎君) 御異議ないと認め、さように決定いたしました。なお、開会日時につきましては、大

蔵委員長と協議の上決定いたします。
本日は、これにて散会いたします。
午前十一時五十三分散会

四月二十七日日本委員会に左の案件を付託された。
一、日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法案(予備審査のための付託は二月二十二日)

四月二十八日日本委員会に左の案件を付託された。
一、急行阿蘇の現行ダイヤ維持に関する請願(第二〇六号)

一、田子倉専用鉄道の国鉄営業路線編入に関する請願(第二〇八七号)

第二〇六号 昭和三十六年四月十九日受理
急行阿蘇の現行ダイヤ維持に関する請願

請願者 熊本市横屋町一〇熊本商工会議所会頭 鴻池仙市外二名

紹介議員 森中 守義君

国鉄当局においては、近く現行ダイヤの白紙大改正を計画し、現在の筑豊線の白紙大改正を計画し、現在の筑豊線とするとするものであるが、本列車は世界的「阿蘇」の名を冠して、郷土の代表列車として無上親しまれてきたものであつて、熊本県の経済、文化、観光等の面に寄与している役割は、まことにじつ大なものがある。その上、乗客も逐年急増の傾向をたどり、さらに貨物輸送力も限界にあり、鹿児島本線の複線化、電化並びに先般ようやく誘致に成功した有明製鉄株式会社の工場の

新設、拡張に全果一丸となつて努力している時、もし本列車の名古屋打切りが実現すればその反響は、おして知るべきものがあると考えられるから、前記の事情を察の上、地方経済振興と地元感覚を尊重せられ、急行「阿蘇」は現行どおり新ダイヤに取り入れられたいとの請願。

第二〇八七号 昭和三十六年四月二十日受理
田子倉専用鉄道の国鉄営業路線編入に関する請願

請願者 福島県議会議長 鈴木寅之助

紹介議員 松平 勇雄君

田子倉専用鉄道は、昭和三十一年の閣議において、電源開発事業終了後は国鉄の一般営業路線に編入すると了解されておるところであり、従つて昨年の田子倉発電所の完成により専用鉄道としての所期の目的を達し、発電所関係資材の輸送量の激減した現在において、本専用鉄道の国鉄編入が一日も早く実現されるよう要望するものである。さらに、国鉄只見線の全通を図ることによつて、只見地域の開発は強力に推進され、国家経済に寄与するところ多大なものがあると考えられる。輸送体制を確立して当地域の未開発資源開発を有利にすれば、必然的に輸送量も増大し、国鉄線として採算性も十分に確保できると思われ、から、国土総合開発の見地及び閣議了解の趣旨にかんがみ、すみやかに田子倉専用鉄道の国鉄一般営業路線への編入措置を講ぜられたいとの請願。

五月六日日本委員会に左の案件を付託された。

一、小型船海運業の保護助成策に関する請願(第二一三〇号)

一、道路運送法の一部改正に関する請願(第二一四三号)

第二一三〇号 昭和三十六年四月二十二日受理
小型船海運業の保護助成策に関する請願

請願者 東京都中央区小田原町一ノ五全国海運組合連合会内 茅野完外四名

紹介議員 加藤 武徳君

石炭の海上輸送と小型船海運の重要性を確認し、崩壊に直面する石炭運搬船の現状にかんがみ、国会並びに政府はその原因を調査し、小型船海運の安定と健全な発展を図るため、内航海運に対する基本的政策を樹立し早急に実施せられたい。また、石炭産業合理化に伴う関連産業である石炭海上運送業の休業業又は転業に對して、すみやかに具体的救済策を検討し、老朽船の買上げ、転業資金制度の確立あるいは休業業者に対する補償等の措置を講ぜられたいとの請願。

第二一四三号 昭和三十六年四月二十四日受理
道路運送法の一部改正に関する請願

請願者 熊本県議會議長 岩尾豊

紹介議員 森中 守義君
最近無許可営業自動車の横行がはなはだしく、法の秩序は公然と無視され、あわせて往々悪質な犯罪をひき起こしていることは、重大な社会問題である。しかるに現行道路運送法によつて

は、これが完全な防止は期せられないから、社会秩序確立のため、道路運送法の一部をすみやかに改正し、(一)自家用自動車を使用しようとする場合、一律に届出制とし、かつ車庫の設置を条件とすること、(二)道路運送法第四條並びに第一百一条に違反したと認められたときは、自動車の所在する場所において現行犯として当該自動車の登録番号標及び車体検査証を領受することができるよう措置すること、(三)道路運送法第二百二十二条の二の規定による聴聞手続を迅速、かつ効果的に運用するため、これに関する法令を早急に整備すること等の実現を図られたいとの請願。