

運輸委員會會議錄 第十二号

昭和三十九年二月二十六日(水曜日)委員長の指名で次の通り小委員及び小委員長を選任した。
日本国有鉄道の事故防止対策に関する小委員

進藤 一馬君 壽原 正一君
高橋 貞一君 塚原 俊郎君
西村 直己君 長谷川 峻君
細田 吉藏君 勝澤 芳雄君
久保 三郎君 泊谷 裕夫君
野間千代三君 内海 清君
日本国有鉄道の事故防止対策に関する小委員長 細田 吉藏君

昭和三十九年二月二十八日(金曜日)

午前十時二十九分開議

出席委員

委員長 川野芳滿君
理事有田 喜一君 理事關谷 勝利君
理事塚原 俊郎君 理事山田 彌一君
理事久保 三郎君 理事肥田 次郎君
木村 俊夫君 佐々木義武君
進藤 一馬君 壽原 正一君
高橋清一郎君 高橋 貞一君
西村 英一君 細田 吉藏君
井岡 大治君 勝澤 芳雄君
田中織之進君 泊谷 裕夫君
野間千代三君 山口丈太郎君
内海 清君

出席國務大臣

運輸 大臣 綾部健太郎君

出席政府委員

運輸政務次官 田邊 國男君

運輸技官 藤野 淳君
(船舶局長)

第一類第十号 運輸委員會會議錄第十二号 昭和三十九年二月二十八日

運輸技官 比田 正君
運輸事務官 板内 一彦君
(航空局長)
委員外の出席者
運輸技官 大沢 信一君
航空局技術部 小西 真一君
専門員

二月二十七日
委員勝澤芳雄君辞任につき、その補欠として五島虎雄君が議長の指名で委員に選任された。

二月二十八日
委員五島虎雄君辞任につき、その補欠として勝澤芳雄君が議長の指名で委員に選任された。

二月二十七日

小型船海運業法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案(内閣提出第一一六号)
都市高速鉄道建設助成特別措置法案(大倉精一君外五名提出、参法第八号)(予)

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

小型船海運業法及び小型船海運組合法の一部を改正する法律案(内閣提出第一一六号)
臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案(内閣提出第一一〇八号)(予)

港湾に関する件(港湾運送事業に関する問題)
航空に関する件(富士航空機の事故に関する問題)

○川野委員長 これより會議を開きます。

○泊谷委員 現在通産當局において昭和三十九年度上期の硫黄の需給計画の検討が行なわれておるのでありますけれども、これに伴って外国硫黄の大量輸入がきまったように聞いております。上期分として一万二千トンが計画されておるようでありますが、この問題に關してお尋ねをいたしたいと思っております。

○藤野政府委員 私どもは聞いておりません。

○泊谷委員 聞いておりませんというお答えであります。担当が違ふのでお答えいただけないのでしょうか、その事実を御承知ないということでありましょうか。

○藤野政府委員 その事実を承知してはいないわけでございます。

○泊谷委員 それでは次に、バラ積み硫黄が輸入されたという事例は昨年もありまして、港湾労働者の問題で、昭和三十一年には神戸で四十数人がけがをするという事故がありました。昨年六月には、この荷役拒否をめぐって神戸港で半月にわたる紛争が継続されてまいったのであります。この際港湾労働者による荷役拒否の問題が起り、通産省から荷役に協力してもらいたいと再三懇請がありまして、この結果、運輸、労働、通産の三省と全港振、日港労連、全港振などと関係貿易業者と話し合いが持たれて、その席上全港振と日港労連との間に確認書を交換したことについて御承知であるかどうか、お尋ねしたいと思ひます。

○藤野政府委員 承知いたしております。

○泊谷委員 その内容は、当面の荷役問題に關する具体策と根本的な対策とに分けて、一つは、危険、非衛生貨物の荷役について、関係官庁並びに荷主、この場合貿易商社、場合によっては船主をも含めて、全港振代表と日港労連代表とで話し合いの場を設ける。二つ目としては、第二船以降バラ積み硫黄の輸入は行なわない。もし輸入された場合は荷役作業は行なわない。三つ目として、恒久的安全対策については、港湾労働等対策審議会

で決定する、こういうことをとりきめたと聞いておりますが、その事実を御承知であるかどうか、お尋ねいたします。

○藤野政府委員 大体そのようなことであると聞いております。

○泊谷委員 ただいまも申し上げましたように、この場合日港労連、全港振が荷役拒否を行なった根拠は、労働者の危険物に対する安全を守るために、人命尊重を主として拒否闘争が行なわれたこととありますが、それはそのとおり理解してよいかどうか、お尋ねをいたしたいと思ひます。

第一に、このことは事実として考えてみます場合に、通産當局としては、労働者が汗をかかない季節に輸入すれば労働衛生上の問題はないとの考えから、五月までに輸入を急いでおるようでありまして、これまた事実であるのかどうか、お答えをいただきましたと思ひます。

○藤野政府委員 承知いたしております。

○泊谷委員 その内容は、当面の荷役問題に關する具体策と根本的な対策とに分けて、一つは、危険、非衛生貨物の荷役について、関係官庁並びに荷主、この場合貿易商社、場合によっては船主をも含めて、全港振代表と日港労連代表とで話し合いの場を設ける。二つ目としては、第二船以降バラ積み硫黄の輸入は行なわない。もし輸入された場合は荷役作業は行なわない。三つ目として、恒久的安全対策については、港湾労働等対策審議会

で決定する、こういうことをとりきめたと聞いておりますが、その事実を御承知であるかどうか、お尋ねいたします。

○藤野政府委員 大体そのようなことであると聞いております。

○泊谷委員 ただいまも申し上げましたように、この場合日港労連、全港振が荷役拒否を行なった根拠は、労働者の危険物に対する安全を守るために、人命尊重を主として拒否闘争が行なわれたこととありますが、それはそのとおり理解してよいかどうか、お尋ねをいたしたいと思ひます。

○藤野政府委員 大体そのようなことであると思ひます。

○川野委員長 本件に關する調査は後に譲ります。

○川野委員長 この際、小型船海運業

事業について新法第三条第一項の登録の申請をした場合において、その登録を受けたときは、その際現に供託している営業保証金は、その登録を受けた事業について、新法第九条第一項の規定により供託したものとなす。

4 第一項又は第二項に規定する者について、附則第三条の規定により登録を受けたものとみなされる間において、新法第二十二條各号に規定する事由が生じたときは、その者又はその承継人は、新法第二十四條の規定の例により、営業保証金を取りもどすことができる。第一項又は第二項に規定する者が、この法律の施行の日から六月以内に当該事業について新法第三条第一項の登録の申請をした場合において、新法第六條第三項の規定による通知を受けたときも、同業とする。

5 この法律の施行の際現に旧法第三条第一項の規定による小型船運送取扱業の登録を受けている者又は附則第三条第一号に該当する者であつて、この法律の施行の際現に新法第三条第一項に規定する内航運送取扱業に相当する事業を営んでいないものは、新法第二十四條の規定の例により、営業保証金を取りもどすことができる。

6 前条第四項の規定は、第二項の規定に違反した者について準用する。

第六條 この法律の施行の際現に、旧法第三条第二項の規定による届出をして、新法第三条第二項に規定する内航海運業に相当する事業

を営んでいる者は、この法律の施行の日において同項の規定による届出をした者とみなす。

第七條 附則第二條第一項又は第三條の規定の適用を受ける者であつて、この法律の施行の際現にその事業を休止しているものは、この法律の施行の日から三十日以内に、その旨を運輸大臣に届け出なければならぬ。

2 前項(次条第一項において準用する場合を含む。)の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、三万円以下の過料に処する。

第八條 附則第二條、第三條、第四條第一項から第四項まで、第五條、第六條及び前条第一項の規定は、新法第二十七條に規定する内航海運業に相当する事業について準用する。

2 新法第二十九條の規定は、この附則の規定により運輸大臣の職権に属する事項について準用する。

第九條 この法律の施行前にした旧法の規定に違反する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。

(小型船海運組合法の改正に伴う経過措置)

第十條 改正前の小型船海運組合法による小型船海運組合又は小型船海運組合連合会であつて、この法律の施行の際現に存するものは、この法律の施行の日においてそれぞれ改正後の内航海運組合法による内航海運組合又は内航海運組合連合会となるものとする。

第十一條 この法律の施行前にした

改正前の小型船海運組合法第十條第一項又は第十二條第一項(これらの規定を改正前の同法第五十八條において準用する場合を含む。)の規定による団体協約又は調整規程の認可は、改正後の内航海運組合法の規定に基づいてしたもののみなす。

(港灣運送事業法の一部改正)

第十二條 港灣運送事業法(昭和二十六年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。

第三十三條の二の見出し中「小型船による運送」を「内航海運」に改め、同条第一項中「小型船海運業法」を「内航海運業法」に改める。

第三十三條の三(見出しを含む。)中「小型船海運業者」を「内航海運業者」に改め、同条第一項中「小型船海運業法」を「内航海運業法」に、「小型船運送取扱業者」を「内航海運送取扱業者」に改める。

(特定船舶整備公団法の一部改正)

第十三條 特定船舶整備公団法(昭和三十四年法律第四十六号)の一部を次のように改正する。

第二條第四項中「小型船海運業法」を「内航海運業法」に、「小型船運送取扱業者」を「内航海運送取扱業者」に改め、同条第五項中「小型船海運業法」を「内航海運業法」に、「小型船貨渡業」を「内航海運貨渡業」に改める。

(商工組合中央金庫法の一部改正)

第十四條 商工組合中央金庫法(昭和十一年法律第十四号)の一部を

次のように改正する。

第三條第三項及び第四項、第七條第一項第六号、第二十七條第一項、第二十八條第一項第六号並びに第二十九條第一項第三号及び第四号中「小型船海運組合」を「内航海運組合」に、「小型船海運組合連合会」を「内航海運組合連合会」に改める。

(中小企業信用保険法の一部改正)

第十五條 中小企業信用保険法(昭和二十五年法律第二百六十四号)の一部を次のように改正する。

第二條第一項第七号中「小型船海運組合」を「内航海運組合」に、「小型船海運組合連合会」を「内航海運組合連合会」に、「小型船海運業」を「内航海運業」に改める。

(中小企業金融公庫法の一部改正)

第十六條 中小企業金融公庫法(昭和二十八年法律第三十八号)の一部を次のように改正する。

第二條第六号中「小型船海運組合」を「内航海運組合」に、「小型船海運組合連合会」を「内航海運組合連合会」に、「小型船海運業」を「内航海運業」に改める。

(登録税法の一部改正)

第十七條 登録税法(明治二十九年法律第二十七号)の一部を次のように改正する。

第十九條第七号中「小型船海運組合、小型船海運組合連合会」を「内航海運組合、内航海運組合連合会」に、「小型船海運組合」を「内航海運組合」に改める。

(法人税法の一部改正)

第十八條 法人税法(昭和二十二年法律第二十八号)の一部を次のよ

うに改正する。

第九條第七項中「小型船海運組合、小型船海運組合連合会」を「内航海運組合、内航海運組合連合会」に改める。

(地方税法の一部改正)

第十九條 地方税法(昭和二十五年法律第二百六十六号)の一部を次のように改正する。

第七十二條の二十二(第四項第五号中「小型船海運組合、小型船海運組合連合会」を「内航海運組合、内航海運組合連合会」に改める。

(租税特別措置法の一部改正)

第二十條 租税特別措置法(昭和三十一年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。

第四十三條第一項第六号中「小型船海運組合、小型船海運組合連合会」を「内航海運組合、内航海運組合連合会」に改める。

(運輸省設置法の一部改正)

第二十一條 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十五号の六中「小型船海運組合」を「内航海運組合」に、「小型船海運組合連合会」を「内航海運組合連合会」に改め、同項第十五号の七中「小型船海運業」を「内航海運業」に、「小型船」を「内航海運」に供される船舶に改め、同項第四十三号の二中「小型船海運業」を「内航海運業」に改める。

第六條第一項第四号中「小型船海運業、内航海運業」に改め、同項第四号の二中「小型船海運組合法」を「内航海運組合法」に改める。

第二十三条第一項第四号及び第四号の二中「小型船海運業」を「内航海運業」に改める。

第四十条第一項第二号の二を次のように改める。

二の二 内航海運業並びに内航海運組合及び内航海運組合連合会に関すること。

理由

内航海運の現状にかんがみ、内航海運業の健全な発達を図るため、総トン数五百トン以上の網船による内航海運業について小型船によるものと同様の規制を行なうこととし、及びその事業を営む者について小型船によるものと同様に内航海運組合を結成することができるようになるとともに、内航海運業の用に供する船舶について適正な船腹量の策定及び船腹量の最高限度の設定に関する制度を新設する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○田邊政府委員 たいだいま、議題となりました小型船海運業法及び小型船海運組合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。

内航海運は、国内輸送機関の中で最も重要な役割を果たしている輸送機関の一つであります。最近における臨海工業地帯の開発の著しい進展に伴い、その重要性は一そう高まりつつある現状であります。

見ますと、船腹の過剰傾向による過当競争の結果、長年にわたり運賃市況が低迷し、その企業内容はきわめて憂うべき状態となつてゐるのであります。

したがいまして、この際、内航海運の輸送秩序の確立と内航海運の過剰傾向の是正により、内航海運の近代化をはかり、もつて内航海運に対する国民経済上の要請にこたえるためこの法律案を提出いたしま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。

まず、小型船海運業法に関する改正であります。その要点の第一は、登録制を通じて内航海運業の用に供する全船舶を把握することにより、内航海運業全体に対する規制を行ない得るよう、新たに総トン数五百トン以上の網船による内航海運業を登録の対象に加えることとしたことであります。

第二に、内航海運の適正な規模についての指針を与えるため運輸大臣が、内航海運業の用に供する船舶について毎年度当該年度以降の五年間について各年度の適正な船腹量を定めることとしたことであります。

第三に、内航海運が過剰となるのを避けるため、内航海運量がその適正規模に照らして著しく過大になるおそれがあると認めるときは、運輸大臣がその最高限度を設定し、内航海運業の用に供する船舶の船腹量がこの最高限度をこえることとなるときは、内航海運業の登録または変更登録を拒否することとしたことであります。

第四に、内航海運の用に供される船舶の確認を容易にし、その船腹量を正確に把握するため、内航海運に関する

表示、事業の休止の届け出及び立ち入り検査に関する規定を新たに設けることとしたことであります。

次に、小型船海運組合法に関する改正であります。その要点の第一は、内航海運業の過当競争の現状にかんがみ、新たに総トン数五百トン以上の網船による内航海運業を営む者について、小型船によるものと同様に海運組合を結成することができるようにし、内航海運業者のすべてが、その事業に關して自主的な調整を行ない得るようにしたことであります。

第二に、組合員たる資格を有する事業者の範囲が、内航海運業者全体に拡大されるため、内航海運組合の行なう調整事業の影響力が従来に比して著しく大きくなるおそれがありますので、不況の場合に限り、その調整事業を行ない得ることとしたことであります。

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、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○川野委員長 次に、本委員会に予備審査のため付託されております内閣提出、臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案を議題とし、提案理由の説明を聴取することといたします。田邊政府次官。

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案

臨時船舶建造調整法の一部を改正する法律案

臨時船舶建造調整法(昭和二十八年法律第四十九号)の一部を次のように改正する。

附則第二項中「昭和四十年三月三十一日」を「昭和四十四年三月三十一日」に改める。

附則

この法律は、公布の日から施行する。

理由

わが国の国際海運の現状にかんがみ、海運業の自立体制の整備を主眼として外航海運の整備を促進するため、臨時船舶建造調整法の存続期間を昭和四十四年三月三十一日まで延長する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○田邊政府委員 たいだいま議題となりました臨時船舶建造調整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。

この法律案は、海運業の自立体制の整備を主眼として外航海運の整備を促進いたしますために、現在昭和四十年三月三十一日までとなつております臨時船舶建造調整法の存続期間を、昭和四十四年三月三十一日まで延長することとを内容とするものであります。

現行の臨時船舶建造調整法は、戦後のわが国外航海運を再建するために船舶の建造を調整する必要上、昭和二十八年に制定されたものでありまして、外航海運の建造を運輸大臣の許可にかからしめることにより、国内向け船舶につきましては、それが真に国

民経済の要請に適合するよう、また、輸出船につきましては当該船舶の建造がわが国の国際海運の健全な発展に支障を及ぼさないよう、調整する機能を發揮してまいつたのであります。

しかして現在、政府は、開放経済体制への移行にかんがみまして、一そうわが国経済の自立と発展をはかつておりますが、その一環として、外航海運の計画的増強と海運業の再建整備が緊急の課題とされております。そのため、昨年海運業の再建整備に関する臨時措置法が制定されまして、五年間に、集約等の海運業側の合理化努力と日本開発銀行の融資に対する利子の支払い猶予措置によりまして、わが国海運業の自立体制の整備をはかることになつてゐるのであります。

しかしながら、最近わが国造船業に対する輸出船の注文は飛躍的に増大しておりますので、輸出船と国内向け新造船との間に、建造船台等につきまして競合関係を生ずるおそれが増大してきております。さらに、わが国貿易量の増大に伴ひまして、長期積み荷保証のもとにわが国の貿易貨物を輸送しようとする輸出船が、わが国造船業に対して発注され、これら船舶と国内船との間に競合関係を生ずるおそれも増大してきております。

したがいまして、わが国海運業の自立体制の整備を主眼として外航海運の整備を促進いたしますためには、国内船と輸出船との競合関係を調整する機能を持つております本法の有効期間を、海運業の再建整備に要します期間に見合ひまして、少なくとも四年間延長する必要があるものであります。

なお、現行法は、昭和四十年三月三

るように承知いたしておりますけれども、さらに念入りに三十五キロ入りの小さなものにいたしまして、取り扱いは簡単にしているというものが、ただいまの現状でございます。

○泊谷委員 それでは港務局長は、昨年の六月、いまお話がありましたギリシャ船が入った際に、たいへん港務でもめまして、労働者側から話しますと、バラで来るものをもつてではしけにとる、ですからその粉じんによつて、傷口があれば破傷風になる心配がある、それからまた吸えば肺気泡を起こす心配がある、いま言いました結膜炎などもありますが、そういうことでも大へんもつれて、運輸、労働、通産の三省が世話をして、そして全港振と日港労連、全港港との間に七月二十三日に確認書の交換ができたのですが、それによりますと、いまお話のありますように、第二船以降バラ硫黄の輸入は行なわれない、もし輸入された場合には荷役作業を行なわない、こういう取りきめをしていることは御承知でありますか。

○比田政府委員 ただいまおっしゃるとおりでございます。第二船以降はバラ硫黄にしてみたいくないというところを申し入れて、荷主の方もさううに了承しているということになっております。

○泊谷委員 いままで入りましたものについては確かに木材との積み合わせの問題が特に目立つくらいのもので、港務局長の御説明どおりだと思つてあります。ところが最近私の聞いたところによりますと、通産省の一部で需要業者及び商社の間で水ぎわ作戦と称して一千二百万トンの硫黄を何はとも

あれとにかく日本の港まで入れてしまふ、そして持つてきてしまつてから、既成事実をつくつて、すでに船は港に着いている、何とか荷役をしてもいい、こういう要請をしようという腹だ、というふうな聞かれますが、これについて運輸省側としては事実関係をどう承知しておるか明らかにしたいだきたいと思つております。また、こういう事態が現実の問題として出た場合、運輸省としてどういう措置をとられるか、あわせてお答えをいたしたいと思つております。

○比田政府委員 さような計画があることは私のほうは聞いておりません。したがって、私もはたしたいまの荷主筋と荷役業者関係との申し合わせどおり今後には袋積みでまいるというところと判断いたしております。以上でよろしいでしょうか。私のほうはさういふことは全然聞いておりません。

○泊谷委員 いまお尋ねしたのは、私の方ではそう聞いているのです。確かめていただくのが一つであります。それから、それからそれが実際問題として発生した場合に、昨年この紛争の音頭とをいたしました運輸省としてどう対処されるのか、その方針もあわせてお聞かせをいたしたいと思つております。

て、港務荷役協議会というものをこの事件以後つくつておりました。これらの協議会であらかじめ相談してから荷物を扱うことになっておるといふふうな私どもは了解しておりますので、荷主さんたちが突如としてさういふ御計画をお持ち込みになることはまずないんじゃないか。こういうことは荷役業者のほうと十分了解を得た上で、荷づくり等も考えた上で持つてくるということになるのであるうといふふうに解釈しております。

○泊谷委員 実は局長のその部分、私ははしつたのですけれども、この確認事項の第一項でいま局長が話されました安全協議会の構成の問題がありまして、これはいまお話のような構成でやることになっておりますけれども、昨年の八月からその設置をめぐつて三カ月も立ち往生したのです。立ち往生したのは、運輸省が特に労働者代表を入れる必要がないという意見を述べて三カ月混乱を生じたといふふうな聞かされておるのです。もし事実と相違しておれば、その事情を明らかにしていただきたいと思つておりますけれども、いまお尋ねしたのは、労働、通産、運輸の三省が入つて、昨年の港に於ける紛争の始末で、荷主と当該関係する労働者を代表する者との協定を結ばせてやつた。具体的問題については労働者の代表も入れてやる。安全協議会のほうでは、運輸省でその参加を拒む。そしていまのお尋ねについて、そこできまつたものでくるのだからさういふ事態は起こらないだろうといふことは、持つて回つて逃げたやうな感じがするのであります。ですから端端のお尋ねとして、バラ積みはきた

場合、この協定に基づいて運輸省はさういふ方針をとるのか。昨年の八月から十一月までもつれた安全協議会に労働者代表を入れなくてもいいという運輸省の考え方もこの際明らかにしてほしいと思つております。

○比田政府委員 運輸省といたしましては、労働者側の代表を入れなくていいといふことは一言も申しません。むしろ逆でございます。これは労働問題の根本問題があるのだから、できるだけ労働関係を入れるべきだというのが、私どもの主張でございます。聞き及ぶところによりますと、他の方面においてさういふことを申された分野があるようにございまして、運輸省としてはむしろ労働関係を入れることは賛成いたしましたわけでございまして、それから今後のバラ積み問題でございまして、私も今後はバラ積み、が、いまのところは来ないといふふうな考へておりますので、来ることになられるか、あらためてまた、この協議会もありまして、さういふ検討いたしました、かように思つております。

○泊谷委員 先ほどの、八月から十一月における協議会に対する運輸当局の発言は、私の調査が十分であつたやうでありますから、その点はいま御答弁のうちに了解いたしました。私のほうの発言については、これをおおびに申し上げておきたいと思つております。しかし、さういふ筋でこの問題が考へられて、労働者を保護して円滑な荷役業務を遂行しようといふことを運輸省で考へたとすれば、バラ積みについてはさういふ経緯もありませんから、当然完全梱包されたもの、包装された

もの、これを入れなければ、再び港務労働者との間に紛争が起きるというところは予想されるのでありますから、早急に運輸省側として関係個所に御要請をしていただきたいと思つております。このことについてのお答えをいたしたいと思つております。

○比田政府委員 日本の国内の事情におきましては、ただいまのお話のように、私もできるだけバラといふやうなものを避けたいと思つておりますが、先ほども申し上げましたように、国際間ではこれをバラで動かすのが通例になつていようございまして、昭和三十一年ですか、そのころに非常に大きな支障があつたから、さういふことを二度と繰り返さないやうにすることが非常に大きな原因になつていようございまして、また国際間の慣例でございまして、船舶の積み荷につきましても省令等におきましては、場合によつてはバラ積みでもよろしいといふことになっております。したがって、さういふこともあり得るかもしれませんが、また外国船が参りまして、バラで積んでくるというやうなケースは皆無であるとは申されません。したがって、いまのところは袋積みにして扱うといふことをきめておりますけれども、もしも諸般の事情でどうしてもさういふ問題が起きまして、関係各省とも十分に協議いたしまして、その取り扱いをきめたいと存するわけでございます。と申しまして、この荷役の安全につきましましては主管いたしますところは労働基準局でございまして、昨年の夏にも労働基準局長からこれに対する取り扱いのい

るいろいろな通達が出ているようでありまして、私のほうの立場だけで済めることはできませんので、ここでいまま先生の御質問に対して運輸省の考え方は申し上げましたけれども、全体としてこういうふうな決定するんだという最終的なことには、三省といろいろと協議いたしませんと、決定いたしかねるわけでございます。ただ運輸省といいたしましては、できるだけ積みは避けたい。ただいませつかつくまともったような業者同士の方針によりまして今後の荷役を継続していききたいということは切に希望しているわけでございます。

○泊谷委員 これでおしまいにいたしますけれども、私はその決定の返事をいただきたいてい申し上げたのはありません。硫黄を買い、買わないという問題と、それから船に積めるか、積めないかという問題は別な問題で、荷役が円滑に進められるということに力点をかけてものを考えればよいと思ふのです。一般的な商行為について干渉する権限はないと思ふのであります。が、すでに全港振もその話を聞いて、この作業については、バラ積みで来た場合には拒否の態度を明らかにして、昨年と同じような紛争が起る、その事態に立って見れば、昨年三省が入って協定を結んでバラ輸入をしないときめておるのですから、この経緯にみましても、再びその条件で満たされなければ、この紛争は解決されないと考えるべきだと思ふのです。その荷役の主管官庁であります運輸省として、そういううわさがあるならば、すみやかに、昨年の経緯もあり、やはり

のは、いま問題になったバラ積み硫黄の積載は、安全条約上はどうなっているんですか。それははずしてもいい、バラ積みでよろしい、こうなっているのか、もし日本の特殊な条件とするなら、これは言うまでもなく国際会議にも出して、バラ積みはやめてもらう、こういうふうなことにすべきだと思ふのですが、それはどうですか。

○久保委員 大体その御答弁でよろしいのですが、いわゆる安全条約は、言わなければバラ積みによって船舶のいわゆる転覆海難というものを防ぐというので、バラ積みにするかあるいは梱包でやるかというふうなことが重点になつてゐるわけですね。最近のもの考え方からすれば、それも一つの安全性の問題であります。もつと扱う者のやりやすさについても研究されて、取り上げるべき時期だと私は思ふんですね。そういう意味で、いまの御答弁のとおりに早急に御検討をお願いしたい、こういうふうに思ふます。以上です。

所屬コンベア式CV240型(双発・四十旅客座席)JA50九八は、昭和三十一年二月二十七日、機長三島好美ほか三名が乗り組み、旅客三十七名及び同乗組員一名を乗せ、同社の九〇二便(鹿児島・大分・東京)として十四時四十六分鹿児島空港を離陸し、大分空港に向け飛行した。同機は十五時三十二分大分空港滑走路一から着陸し、接地後の滑走に移ったが、機体が停止せず、滑走路延長上の堤防に激突し、翼川に転落し大破炎上した。この事故で旅客十八名及び客室乗務員二名が死亡し、残りの二十二名が負傷した。負傷者は五カ所の病院に収容されております。

○比田政府委員 さつそく関係各省に伺ひまして、はたしてうわさのごときことが近い将来に行なわれるかどうかを確認いたしたいと思ひます。確認いたしたあかつきにおきましては、従来とつてきましました運輸省の考え方は、ただいま先生の御指摘と同じ考え方でございます。その線に沿うて関係各省と折衝いたしたい。まず第一に確認することでございます。ありました場合には、できるだけやめてもらいたいということは強く要望いたします。しかしながら、向こうさんもあることですから、向こうがいろいろ理由を言うならば、とくと協議をいたしまして、できるだけわれわれの主張を最後まで貫きたいというのがたまたま考えていることではあります。

○久保委員 関連して、港務局長の答弁はそれで私もよろしいかと思ふのですが、そこで、硫黄についてはバラ積みと許すというが、これについては国際間の問題もあることですが、船舶安全というか、人命安全条約というか、そういうものからいって、最近特に労働者の災害というものを非常に軽視するところがある、そういう傾向があるわけなんです。もちろんそういう物資の輸入が多くなつたから、特に災害が多くなるということも一つの現象ですね。だからここで特に船舶局長にお尋ねしたい

の技術的な基準につきましては、ただいまおっしゃいましたように、非常に国際的な基準でございまして、日本の規則は政府間海事条約機構いわゆるIMCOの承認と申しますか、IMCOの線に沿つた基準でございまして、各国とも硫黄のバラ積みは認められておるわけでございます。しかしながら、硫黄の運送にございまして、荷役につきまして、いろいろな災害が頻発するといふようなことが起こつておりますので、これが積みつけ方法の問題じゃなくて、荷役の合理化改善あるいは防護措置の適正化といったようなことで解決できる問題であれば、そのような方向に努力をしなければならぬと、いすれにいたしまして、この大きな問題になりますならば、この実情をいまの政府間条約機関に報告いたしまして、バラ積みについての何らかの規制につきまして国際間の会議をもつて措置いたしたい、こういう方向にやるべき問題である、かように考え

○川野委員長 次に、航空に関する件について調査を進めます。この際、昨二十七日、大分空港における富士航空機の事故になくなられた多数の犠牲者の方々に對し、こにつつしんで哀悼の意を表します。富士航空機の事故に對して説明を聴取することといたします。綾部運輸大臣。

二、航空機の要目及び経歴。発動機二基、各二千四百馬力、巡航速度四百三十二キロ時、航続距離二千八百八十キロ、耐空証明の有効期間は昭和三十一年五月十四日より昭和三十一年五月十三日に至る、製造年月日は一九四八年(昭和二十三年)三月二十八日、製造後飛行時間は三万一千四百五十時間、前同オーバーホール後の飛行時間は一千五百六十七時間、前回点検後の飛行時間六十八時間でありました。

○綾部運輸大臣 私は、昨二十七日の富士航空の事故に對しまして、犠牲者になられた方々に対し、つつしんで哀悼の意を表します。同時に負傷された方々等につきましては、深甚の御見舞いを申す次第でございます。ここで昨日起こりました富士航空の大分空港における事故の概要を御説明申し上げます。ほぼ新聞紙等で御承知と思ひますが、私も正式に入手いたしました事項その他につきまして御報告申し上げます。

一、事故の概要。富士航空株式会社

三、機長及び副操縦士の略歴及び最近の飛行時間。機長三島好美、大正十四年三月十日生まれ、昭和十九年三月米子航空機乗員養成所卒、昭和三十一年二月富士航空株式会社に入社、総飛行時間五千五百六十八時間(内旧陸軍、中華航空、航空自衛隊における飛行時間四千四百六十六時間、定期運送用操縦士第四九〇号(昭和三十一年十月十九日)。副操縦士菅野辰雄、昭和三十一年五月二十四日生、昭和三十一年十月富士航空株式会社に入社、総飛行時間二千

二、事故の概要。富士航空株式会社

三、機長及び副操縦士の略歴及び最近の飛行時間。機長三島好美、大正十四年三月十日生まれ、昭和十九年三月米子航空機乗員養成所卒、昭和三十一年二月富士航空株式会社に入社、総飛行時間五千五百六十八時間(内旧陸軍、中華航空、航空自衛隊における飛行時間四千四百六十六時間、定期運送用操縦士第四九〇号(昭和三十一年十月十九日)。副操縦士菅野辰雄、昭和三十一年五月二十四日生、昭和三十一年十月富士航空株式会社に入社、総飛行時間二千

○久保委員 関連して、港務局長の答弁はそれで私もよろしいかと思ふのですが、そこで、硫黄についてはバラ積みと許すというが、これについては国際間の問題もあることですが、船舶安全というか、人命安全条約というか、そういうものからいって、最近特に労働者の災害というものを非常に軽視するところがある、そういう傾向があるわけなんです。もちろんそういう物資の輸入が多くなつたから、特に災害が多くなるということも一つの現象ですね。だからここで特に船舶局長にお尋ねしたい

の技術的な基準につきましては、ただいまおっしゃいましたように、非常に国際的な基準でございまして、日本の規則は政府間海事条約機構いわゆるIMCOの承認と申しますか、IMCOの線に沿つた基準でございまして、各国とも硫黄のバラ積みは認められておるわけでございます。しかしながら、硫黄の運送にございまして、荷役につきまして、いろいろな災害が頻発するといふようなことが起こつておりますので、これが積みつけ方法の問題じゃなくて、荷役の合理化改善あるいは防護措置の適正化といったようなことで解決できる問題であれば、そのような方向に努力をしなければならぬと、いすれにいたしまして、この大きな問題になりますならば、この実情をいまの政府間条約機関に報告いたしまして、バラ積みについての何らかの規制につきまして国際間の会議をもつて措置いたしたい、こういう方向にやるべき問題である、かように考え

○川野委員長 次に、航空に関する件について調査を進めます。この際、昨二十七日、大分空港における富士航空機の事故になくなられた多数の犠牲者の方々に對し、こにつつしんで哀悼の意を表します。富士航空機の事故に對して説明を聴取することといたします。綾部運輸大臣。

二、航空機の要目及び経歴。発動機二基、各二千四百馬力、巡航速度四百三十二キロ時、航続距離二千八百八十キロ、耐空証明の有効期間は昭和三十一年五月十四日より昭和三十一年五月十三日に至る、製造年月日は一九四八年(昭和二十三年)三月二十八日、製造後飛行時間は三万一千四百五十時間、前同オーバーホール後の飛行時間は一千五百六十七時間、前回点検後の飛行時間六十八時間でありました。

三、機長及び副操縦士の略歴及び最近の飛行時間。機長三島好美、大正十四年三月十日生まれ、昭和十九年三月米子航空機乗員養成所卒、昭和三十一年二月富士航空株式会社に入社、総飛行時間五千五百六十八時間(内旧陸軍、中華航空、航空自衛隊における飛行時間四千四百六十六時間、定期運送用操縦士第四九〇号(昭和三十一年十月十九日)。副操縦士菅野辰雄、昭和三十一年五月二十四日生、昭和三十一年十月富士航空株式会社に入社、総飛行時間二千

四、気象。(昭和三十九年二月二十七日十五時現在)。概況快晴。風向北東。風速十二ノット(六メートル)。視程二十マイル(三十六キロメートル)。雲高一万二千フィート(約四千メートル)。雲量十分の一。気温摂氏九度であります。

五、会社名。富士航空株式会社の概要。創立年月日は昭和二十七年九月十三日。社長名は松嶋喜作。資本金は十億八千万円。事業内容は、路線、東京―高松―大分―鹿児島、鹿児島―種

子島―鹿兒島―屋久島、種子島―屋久島、新潟―佐渡島、大阪―新潟。免許業種は、定期航空運送事業、不定期航空運送事業及び航空機使用事業。所有機材は、コンベア C 240 型三機(内一機が今回の事故機)、D H ヘロン一機、ビーチクラフト C 18 S 一機、パイパー パッチ一機、セスナ 172 一機、ベル 47 G 四機、シコルスキー S 62 一機。所属航空従事者は、操縦士四十三名、整備士二十二名であります。

六、措置。事故原因調査のため、運輸省航空局は事故の情報を入手した後直ちに係官三名を現地に派遣し、目下調査中。

以上でございます。

○川野委員長　質疑の通告がありますので、これを許します。久保三郎君。

○久保委員　たび重なる事故であります、もう言うべきことばもないくらい

そこで、今回この事故で大半の人が死傷されましたことに、われわれとしても心からお見舞を申し上げるわけですが、さしあたり三つの要点についてお尋ねしたい。

一つは耐空検査の方式についてでありますが、耐空検査については、航空法の改正によりまして、実は資格者のいる整備会社で検査したものはそのまま耐空証明を出すということになっておる。この航空法改正のときにも本委員会では、さようなことでは便宜

主義ではないか、いうなれば運輸省の航空検査官の要員が足りない、その足りないための便宜的な改正をここにするんじゃないかというか、ということを強く指摘したのであります。ところが、當時の航空局長並びに運輸省の説明では、そうではないというようなことで、しかもその整備会社におとところの検査担当者の資格は十分運輸省で点検というか、審査をしての資格を与えるんだから、そういう心配は毛頭な

い、むしろこれによるほうが完全だと言われた。しかし、やはり安全の問題は二重、三重にチェックするということになればならぬと私はいまでも考えておる。ついではこの航空法第十

条によるところのいわゆる耐久検査、
 こういふもののあり方について検討す
 る考えがあるかどうか。いかがでしょ
 う。

○栃内政府委員 技術部長に専門的な見地からお答えさせていただきます。

で民間に委譲したというつもりは私たちがございません。日ごろ一緒に整備をやっておる人間が一番よく知っておりますので、この人たちに一応の安全の基準を示しまして、その基準で不適

格なものとは合格させないということでもかせる。そのかわりわれわれはまかせっぱなしではございませんで、その資格を認められた人たちが認められたように忠実に職務を実行しているかというのを随時、われわれスポーツチェックと申しておりますが、チェッ

クしておるつもりでございます。

○久保委員　それで、この使用機は昨年の五月十四日に耐空証明を出したんだが、これはいずれこの個所で耐空証明を出しましたか。

○大沢説明員　これは当局の検査官が検査いたしまして、羽田で出しております。

○久保委員　そうしますと、これは運輸省の航空局の担当官が検査して耐空証明を出したということですか。

○大沢説明員 特定の民間の人にある程度の整備の確認を認めておりますが、富士航空の場合、いわゆる一年ごと此起ります耐空証明の検査、これはまかしてございません。したがっ

て、この耐空証明検査は全部当局の検査官が実施したものでございます。

○久保委員　耐空証明の前提となるいわゆる点検というか、修理というか、

そういうものは最近どの会社でしたか。

バーホールはこの会社でやったか。
○大沢説明員 この事故機はアメリカのアメリカン・エアラインから購入いたしました。購入いたしますときにアメリカでコンブリート・オーバーホール

ルをさせまして、われわれはオーパー
ホール・ニューと申しますが、一応新
品同様の状態で購入いたしまして、そ
れ以来千五百六十七時間日本で使っ
ておりますので、まだ日本の国内にお
けるオーパーホールの時間に達して
おりません。

○久保委員　そこで、同じ航空法の第十條の四項であります、輸入機については、御案内のとおり簡略にというか、耐空証明のほうはあまり点検しない、耐空証明を出しているのですね。除外例があります。これはもうこうなっているのはこの除外例は改めべきだと私は思うのだが、どうでしょう。

○大沢説明員　第四項で除外しております趣旨は、大体耐空証明は、製造の場合であれば、設計から製造過程、そ

うして最後のでき上がりの現状、それを全部通して検査官が検査した上で行なうということになっております。ただし、よそから輸入してまいりますものは、設計あるいは製造過程、もしも

それが中古機であれば中古機の整備過程というものはわれわれが見ることができませんので、物理的に不可能なので一応これを除外するということに

なっておりますが、ただ、これを野放しで認めるのではなしに、アメリカに

りますが、大体日本の基準と同じでございいます。したがって、われわれにかわってアメリカの連邦航空局が検査していたものという考え方で認めてきております。

○久保委員　そうすると、アメリカの連邦航空局の権威というものを運輸省は認めるというか、継承して、そして飛ばせているということでもありますね。しかし、これはアメリカ連邦航空局の権威を私は軽んずるとかいう問題ではなくて、日本の政府として、やはり

り責任のあり場所からいえば、当然自分で行なう耐空検査を省略すべきじゃない、こう思うのですが、その点はどうですか。

○大沢説明員 私たちもアメリカ連邦航空局にすべてをまかせるのじゃございまして、事実上できない部分はまかせまいて、現状についてはわれわれの手でやっております。したがって、新品の場合、日航がたとえばDC8等をダグラスで買います場合には、でき

上がったところ向こうへ行って、でぎ上
がり後の現状飛行試験を含めまして全
部やっております。こういう中古機の
場合も、向こうへ行くわけにはまいり
ませんが、東京へ到着いたしましたか

ら、いわゆる外観的にわれわれが検査し得る範囲内で検査はしております。

○久保委員　当該機は、この事故を起こす直前の検査というものはいつです

か。いわゆる社内における点検というものはどういふふうになつてゐるので

すか。

○大沢説明員 前回の二百時間点検から六十八時間五十七分飛んでおります。

○久保委員 それは会社自体でやっているのですか。

○大沢説明員 そうです。

○久保委員 この会社自体にはそういう陣容が一応全部整っておりますか。

○大沢説明員 この二百時間点検程度でやります作業、いわゆる整備の範囲とわれわれは考えておりますが、この整備に對しましては、国家試験で整備士という資格を認められた者が責任を持って確認を行なえはいいということにしております。

○久保委員 この点検の方法であります、これについては改善する余地はないのですか。

○大沢説明員 二百時間点検項目を私はいま手元持っておりますが、一応会社が出してきたものに対しては審査の上適当と認めて許可していると思ひます。しかし今回の事故がもしも点検漏れその他のことが原因であったとすれば、点検表の内容を改める必要は当然あると思ひます。

○久保委員 必要があればというお話ですが、点検の制度をもう一ぺん見直す必要がありはしないか。それはすぐわからぬでしょうから、あとで資料を出していただくが、当該機の最近一カ月におけるところの運航状況はどういうふうになっているか。その中間においての点検はどういうふうになっているか、そのタイムスケジュールを出してほしい。私はここで考えるのに、これは当該機ばかりでなくて、やはり全体的にチェックの方法をもっと厳密に

しなければいかぬと思う。最近レジャーブームも激しくなりまして、特にローカル航空の経営からいけば、きのうも団体の輸送だそうでありまして、かせぐというところは必要でありまして、しかしながら、無理な稼働がありはしないかと私は思うのです。この飛行機がどういう状態か、この資料だけではわかりません。少なくともそういうものをもっと安全の面からチェックしていく、見直すという方法が必要だ、こう思うのですが、これは航空局長、どうですか。

○折内政府委員 私は、ただいまの御質問の点、この機材に過酷な負担をかけておったんじゃないかという点を指摘されて、その点について不十分の点があれば改める、また十分にやっていたかどうかという点の資料を提出せよ、こういう御要求だと思ひます。私も、さうして当然やらねばならぬことではありますので、さうそく調査をいたしまして、この飛行機にふくあいの点があるかどうか、よく検討いたします。

○久保委員 耐空検査なりあるいは改造、修理の検査がありますね。この飛行機は改造あるいは修理はしていますか。あるいはその証明をしていますか。検査をしていますか。

○大沢説明員 修理、改造、検査というものは航空法で分類しております。大修理あるいは大改造を行なったときに申請して受けるということになっておりますが、詳しい記録を私持っておりますが、おそらく輸入後はやっていないんじゃないかと思ひます。

○久保委員 それでは小部分の修理はたくさんやっているかどうか、それか

らこの航空機の子備品はどういうふうになっているか、これは資料として出していただきます。

○大沢説明員 後ほど調べまして資料をお届けいたします。

○久保委員 いずれにしても、この耐空検査なりあるいは改造、修理の検査なりについて、もう少し法律あるいは省令その他全体を通じて見直す時期にきたと私は思うのです。いままでは残念ながら私は思うのです。いままでは残念ながら、日本の航空産業を含めて航空界というのは戦争後中断した形で、最近YS11号機が出たという程度であります。でありますから、今日ほとんど外国機を輸入してやっているとわけですが、ここにもやはり一つ問題があると思う。たとえば、これはコンベアですが、コンベアは現在アメリカならアメリカで生産をずっと続けておりますか。

○大沢説明員 製造を中止しております。

○久保委員 製造中止は何年前ですか。

○大沢説明員 はっきり覚えておりませんが、事故機はコンベア240といいますが、その後コンベア340、コンベア440という多少大型のものに設計を変えまして、コンベア440をやめましたのが二、三年前だと思ひます。

○久保委員 製造を中止していると、予備品のこととはあとで資料をもちうることになります。そういう飛行機を使わねばならぬというところにやはり問題があると思ひますね。もちろんいま国内の生産がありませんから、外国機を輸入するというのも一つの手段ではあります。しかし予備品も、私の推測であります、製造中止

をして不足しているんじゃないだろうかと思ひます。しかも先ほど予算委員会でもお答えになって、飛行機には寿命がないと言われた。寿命がないというのは、生産中止したら寿命がないと私は思うのです。別な意味で寿命はない、これは永久に使えようという意味ですね。こんなのは今日通用できるかという、一般的にはどうも理解しにくい問題だと思ひます。だから先ほど申し上げたように、少なくともこういう輸入の問題あるいは耐空検査なり修理問題なりを含めて、これはもう一ぺん見直すというふうにすべきだと私は思ひます。特に輸入機について除外例を設けてアメリカ連邦航空局の權威を重んずるというののけつこうだが、やはり日本政府の責任として、その輸入機について新たに点検すべきだと私は思ひます。これはおやりになることが当然だと思ひますが、運輸大臣、どうですか。

○幾部国務大臣 私、航空機の性能その他について知識を持っておりませんが、技術部長をして答弁させます。もしあなたのようにであれば当然やるべきだと思ひます。知識がありませんから……。

○久保委員 いや私も知識はないのでありますが、ものの責任上からいって、やはり連邦航空局の權威だけで継承するというのは、政治的にいかがかと思ひます。いかがでしょうか。

○折内政府委員 私は決してアメリカの航空局を盲信するわけではございませんで、詳しいことは技術部長に説明してもらいますが、航空機のこの種の問題につきましては、国際間におきま

して特にICAO加盟国間におきましては、相手国の当局の技術に對する權威と申しますか、そういうものを相互に信用し合うというふうなことが非常に多いわけではございません。一々具体的な例につきましてはここで私記憶しておりませんが、大沢技術部長は説明できるんじゃないかと思ひます。かように考えております。

○久保委員 部長の説明の前に申し上げますが、私はICAO加盟国の取りきめというか、それも尊重します。しかしこれは、言うならば、製造して使用してから何年後にこの会社は輸入したのであるか。新しい、いわゆる型式認定によるような新造機なら、これはなまあ權威を重んじてもいいけれども、何時間飛ばせてやったのかわからぬというふうな長い時間使用してから輸入されるわけでしょう。これはいかがですか。

○大沢説明員 この飛行機は輸入して二年になります。製造後二十三年たっておりますので、輸入の当時は二十一年目だったと思ひます。

○久保委員 どうもそれを聞くと、事故は当然だろうというのが一般の見方だと私は思ひます。あなたたちの当局の御説明は御説明として聞けれど、残念ながら二十三年たつた飛行機を輸入するの、連邦航空局の權威を重んじてそのままだというのでは、どうも政府の責任としてはとりかねる。型式認定ということで、新しい航空機をつくらせて、そうしてその新しいものを輸入するというならば、これは一つの筋道にもなりますが、航空法第十条の四項、このただし書き、例外事項

は、この中古輸入機にも適用はあるの
でしょう、そうでしょう。

○大沢説明員 ちよつと先ほどのこと
を訂正させていただきますが、昭和二
十三年製でございますから、できてか
ら十六年たっているわけでございます
す。輸入して二年たっておりますか
ら、輸入当時は十四年でございます
それでアメリカ航空局の証明がある程
度尊重いたしますが、先ほど申し上
げましたように、輸入当時の現状につ
いては相当厳重な検査をしております
○久保委員 それは航空法何条に基づ
いてそういう厳重な検査をしているの
ですか。

○大沢説明員 十条で除外してありま
すのは、設計なり製造過程については
省くことができるというので、現状は
除外してありません。したがって現状
についての検査はやっております。
○久保委員 いずれにしてもこの検査
の問題、どこで故障であらう事故を
起こしたかわかりませんが、耐空検査
を中心にしてやはり器材の検査をもつ
と厳密にやらなければいかぬ。それか
ら話は違いますが、いわゆる連航中
におけるところの検査、定期点検の方
法、二百時間以内のいかどうかとい
うこと、最近では国鉄なんかでそう
いう修繕回帰キヤというものを延ば
していくために事故はないという答
弁が聞かれますが、これは乗るほう
にとってはとんでもない話です。な
るほど点検の度数を減らしたり時間
を長く延ばせば、それだけ経営には
プラスであります。それはしかし輸
送の本質である安全性には相反する
問題なんです。これは十分経営の問
題ともからみませんが、少なくとも
経営は安全性の上に成り立

たなければやめるべきだと私は思う
のです。そういう点の考えが最近是非
常に薄くなっている。これは厳重に反省
する時期だと思ふのです。特に最近、
先ほど言ったように航空機の利用が多
くなってきたおる。あるいはローカル
は、言うならば、集団旅行を勧誘して
いく、そのために稼働が盛になる、あ
るいは点検も間々おろそかになると
言つては語弊があるが、そういうこと
もあるのじゃないかというところは、だ
れもが考えることです。だから、これ
をチェックし、これにブレーキをかけ
るといふのが運輸省の任務ではないか
と私は思うのです。これはもう一ぺん
早急に――単に起きた事故の末梢的な
原因だけ追及するのじゃなく、全体的
にこれからどんなケースの航空事故が
起きるかからぬのです。毎日違った
ケースが出てくる。だからやはり全般的
な安全性の問題を追及していく時期
だと私は思う。運輸大臣、どうでしょ
う、私はそう思っています。

○綾部國務大臣 お説のとおりで、注
意します。
○久保委員 それからたび重なる事
故のたびに、運輸大臣は各運輸業者陸
海空全体にわたって注意を喚起して
おるようですが、注意を喚起する訓示だ
けではなく、やはり具体的に指示しな
ければいかぬと思うのです。それから
国のほうの対策も万全でなくてはな
らぬと思うのです。そこでこの間も
ちよつと予算分科会で航空局長すか
に申し上げましたが、たとえばきょう
の空の空港に、防災施設であるところ
の化学消防車なり何なりが適切に配
置されておったならば、この死傷はも
う少し減つたのではなからうかとい

のがわれわれの見方ですが、どうで
しょうか。
○堀内政府委員 大分には私のほうの
消防車が一台配置してございます。た
だこの消防車がどのような行動をと
るかという点につきましては、まだ報
告がまいておりません。

○久保委員 空港整備にしても、滑走
路とタワーができただけでは空港整備
ではないと思うのです。むしろ防災で
は、最近の航空機の事故は離着陸時
だけに集中しておるのです。この問題
についてどう思っておるか。離着陸時
に事故が多いということはどうい
うことでしょうか。これは何回もあつた
ので、いままで御研究なさつてお
ると思うのです。藤田航空の問題も、
これは言うならば離着陸後です。最近
の事故もそのとおり。これは技術的に
何か点検されましたか、いかがです。
○大沢説明員 御指摘のように、大部
分の事故は離着陸時に起こつてお
ります。しかしこれは日本だけの状況で
はございません。世界じゅうほとんど
ございまして、いろいろの原因が
ございまして、一言で言えば操縦の
うちで発着操作が一番むずかしいとい
うことじゃないかと思ひます。

○久保委員 世界の共通事故だとい
つて、最近アメリカでも墜落事故があ
りました。あれは墜落事故ですよ。離
着陸時じゃないのです。共通だから、
あなたのところの腕の問題なら、それ
でどうしたらいいかということでは
ありません。腕の問題なら、それで
はどうかという操縦されたのは、だ
れが操縦されておるのですか。機長で
すか。

○堀内政府委員 昨日のは、機長三島
好美、副操縦士菅野辰雄、この二名が
操縦席に着いておつたという点はは
っきりいたしております。なお、新聞
その他で、菅野辰雄がそのときに主
として操縦をしておつたという記事
が出ておるのを私は読んでおります。
ただ、現在私のほうの係官が現場に行
きまして、きょうの午前中は医者
のほうの許しがないので、午後から
事情を聴取できるであろうという
ことの報告がまいておりますが、こ
の機長と副操縦士との間の操作が
実際上どういふふうに行なわれて
おつたのか、その点は私のほうのそ
ちらの専門の係官においで、菅野
辰雄が操縦をやつておつたとい
う形がどういふことであつたのか、
この形がどうであつたかといふこと
は一つの問題にはなると思ひます。し
かし三島好美という機長との関連、
すなわち三島好美も操縦をしておつ
たといふようなことであるかどうか、
この点は非常に詳しく調べないとわ
かりません。新聞報道のみによつて
菅野辰雄だけがやつておつたとい
ふふうにはいまにわかに断定できな
い、かように考えます。

○久保委員 そこで、これはいますぐ
わからぬと思うので資料として出
してほしいのだが、この機長並びに
副操縦士が大部分空港に離着陸した
回数、これを調べてほしい。いづれに
しても乗員訓練の問題が一つある
と思うのです。ところが、みんな
訓練費には相当なものがかるという
ので、実はなかなかうまいかない。
そのために、ここにもあるように、
旧陸軍なりあるいは海上自衛隊とい
うか、自衛隊のほうから来てもら
うということなんです。

かも宮崎の航空大学も、いうなればこ
れはプロペラ機の第一期の、ほんとう
にヘロン機ぐらいのところでしょう。
そういうものぐらいいし、かえり
てきないというふうな実態をいつか
国政調査を行つて見てまいりました。
ところがここの予算一つ見ても、乗
員訓練費は日航に多少出してありま
すが、あとの全体的な乗員訓練に対
するところの施設というものはどこ
を見たらぬ。航空大学の設備拡充に
しても、残念ながらこれはうまい
ておらぬ。運輸大臣、これはいか
がです。飛行機を飛ばせるという
仕事をやらせるならば乗員訓練に
ついても多少やっぱり考へていく
べきだと思ひます。しかも、直轄
の航空大学の整備などは目下一
番焦眉の急を告げられておる問題
ですが、二、三年実際何もやつて
おらぬ。いかがですか。

○綾部國務大臣 乗員の訓練という
のは非常に重要な問題で、日航に
今年たしか三億五千万円の乗員訓
練費を出しました。運輸省所管の
航空大学におきましては、予算を
伴わないでやる内容の充実を目下
やっております。そして逐次予算増
加等につきましましては考へて
みたいと思つております。

○堀内政府委員 ちよつと私から補
足して申し上げますが、航空大学校
の現在の施設その他すべて、は
っきりしたことばで申しますなら
ば貧弱であるといふことは私も率
直に認めます。これにつきま
して、私の考へていたしましては、
現在におきましては規模の拡大
をするというよりも、むしろそれ
以前の内容の充実ということがも
っと急ぐべき問題ではないか。すな
わち訓練用の飛行機の台数が足
りないというよう

な問題の解決、そのほか教育上のいろいろな施設、こういうものにまず予算を充てる。これは若干ずつ毎年認められております。今後もこの線で航空大学校の質的充実をまずやる。これがいい操縦士を出す一番重要なことではないか。現在の段階におきましては、さらに規模を拡充するよりも、質的充実をはかったほうがいいのではないかと。この線で今後とも努力をいたしたい、かように考えております。

○久保委員 それからもう一つは乗員の訓練費、たとえばこの機長あるいは副操縦士のように旧軍隊から来た者、あるいは自衛隊からこちらの会社へ来た者というものがかなりあるようですね。あるとすればやはり一般の定期運送用の操縦士として、一応の試験過程を通じてこれらには思ふのですが、やはり再訓練の必要があると思ふのです。戦闘機を操縦するものと旅客を輸送するものでは私は違ふと思うのですが、そういう再訓練についてはどういうことをなさっていますか。

○栃内政府委員 これはまことにごもつともな御質問でございます。戦闘機乗りがいかにも優秀であるといつてもそのまま旅客用には使えないといふことは当然でございます。したがって、現在は、戦闘機乗りからきた者が何人おるか私に数字を覚えておりませんが、そういう者につきましては旅客機用のために特別の訓練を各会社においてやっております。

それから、なお御参考に申し上げておきますが、今回事故を起こしました三島好美、菅野辰雄はいずれも戦闘機要員ではございません。三島好美は自衛隊におきまして輸送機のパイロット

であつた。菅野辰雄もプロペラ機の練習機なりあるいはさらに高度のプロペラ機の飛行機に乗ってござりまして、決して戦闘機に乗ってござつたという経歴は兩名についてはございません。

○久保委員 この二人については別にそういうことはないというのでありますが、やはり輸送機に乗っていても、あるいはプロペラ機に乗っていても、プロペラ機といつても二人か三人乗っているものもあるでしょうし、しかも四十人からの定員の飛行機を動かすのでありますから、やはり再訓練の基準をつけてやらせろといふことが必要だと思ふのです。会社は会社なりにやるでしょうが、それでは少しどうかと思ふ。あなたのほうでちゃんと基準をきめてやはりやらせるべきじゃないか、そういう時期だと思ふ。もう一ぺん見直すとき期だと思ふ。

時間がございませぬから先にいきますが、さっきの防災の問題であります。この前も質問しましたが、羽田の空港では九台の消防車がある。ところが人員の配置も満足でないといふことなんです。三十一人の定員がなければならぬといふのに、それ以下で全部やっているとどういふ実態も私は聞いておるわけですか。何なら写真があらいますよ。たしか二月の初めのころの日でありましたが、その写真をとりまして、九台の配置に対して九人しか配置していない。甲と乙の消防車があれば、甲乙両方の配置になつておるわけですか。一人で二台動かすわけにいきませんよ。ところが実際そういう配置になつておる。だから、この間の予算分科会でも、九台のもので三十一名が配置されなければならぬものを、たった

九名しか当日は出ていなかったといふことを申し上げたのです。その常時確保されていなければならぬものが、しかも三十一名の全員は確保されていなければならぬかと私は思ふのです。しかも大分空港の消防車は単なる消防車であつたかどうか、そういう点も聞きたい。いかがですか。

○栃内政府委員 大分の消防車が今度いかなる行動をとつたかにつきましては、先ほど申しましたように現地からの報告がまいつておりませんので、現在はおわかりません。

それから羽田の消防の問題でございますが、これは私のほうの資料によりますと、消防車は羽田には三台といふことになつております。もちろん消防車以外に、給水車あるいは救急車、こういうものは別で、全部ひくるめて八台といふことになつております。これに常時配置しておる者が十一人。そのほか応援者といふ者によつてこれを動かす、こういうふうなやり方になつております。

○久保委員 これは航空局長に申し上げてもどうかと思ふのですが、運輸大臣、いまの御説明と私の数字とは多少違ひますが、八台に十一人です。そうすると消防車一台に一人ちょっとです。そんなことで間に合うかどうかといふことなんです。私は総合的に災害が起きた場合には全部のものが出ていくという場合が相当多いと思ふのです。化学消防車もある、給水車も必要です。私はそう思ふのです。救急車も必要です。そういうものが一台一人乗つていて操作ができるはずはない。われわれも羽田空港へ行つたとき化学消防車を一台見ましたが、あれ

はたしか四、五人乗らなければならぬな機作ができないのです。そういうことを考へて、常時配備されているものが配置されていらないといふのは、これはどうかと思ふ。こういう点の人員は早急にめんどろを見ておくといふことではないかと私は思ふのです。

それから、その他のローカル空港については、なるほど消防車も普通の消防車だと私は思ふのです。ところが、その消防車に乗る人間は正確に配置されているかどうかといふと、私はおそれる一人か二人、せいぜい二人くらいじゃないかと思ふのです。私は一人あればいいほうじゃないかと思ふのです。それは調べてください。何人あるかわからぬ、そういうことで飛行機を飛ばすことに私は無理があると思ふのです。しかも、さっき話が出たように、大体傾向として、世界の航空機事故は離着陸の際に非常に多いんだ、そのとおりなんです。そうだとすれば、空港における防災体制といふものは完備していなければならぬ。完備してないままに飛行機をどんどん飛ばすところに私は問題があると思ひます。そういうこともひとつこの際よく点検してもらいたい、こう思ふのです。

それからもう一つは、コンペア機は、着陸するのにはどの程度の滑走でとまるのですか。

○大沢説明員 重量によつて違ひます。お客さんは満員でございますが、今回の場合燃料はあまり積んでおりません。したがって、飛行機の重量としては、許される着陸の最大重量よりは相当軽いわけでございます。きのう

うちよつと当たりましたら、おそろく三万八千ポンドくらいじゃないかと聞いておりますが、そのくらいで着陸したといふと、六百メートルか六百五十メートル必要だそうでございます。

○久保委員 それで、この大分空港の滑走路は何メートルありますか。

○大沢説明員 千二百メートルでございます。

○久保委員 これはオーバーランも入れてですか。本滑走路だけですか、余裕を見てですか。

○大沢説明員 オーバーランが両端に六十メートルずつございますから、オーバーランを入れますと千三百二十メートルになります。

○久保委員 本滑走路千二百メートルで、大体いまの重量で仮定して六百メートルから六百五十メートルといふのです。大体半分ないし半分以上になります。まあオーバーランを入れて半分といふ——しかし、きのうの状態を見て、これはそういうことではないかぬではなからうかと私は思ふのです。滑走路の延長についての計画は、これはなかったのかどうか。

○栃内政府委員 滑走路の長さ、これは飛行機との関連において重要な問題でございます。現在ローカル空港は、主として大部分千二百メートル、それにオーバーランという基準でつくられております。これは、これではたして十分かどうか、いまの技術部長の答弁にもございましたように、計算上は私は十分であるといふふうに確信しております。ただ、滑走路は十分以上に延ばすといふことはいろいろな面でいいことではないかと。したがって、この

滑走路の延長という事は、基準が千二百メートルだからそれ以上は要らないのだ、こういう意味ではございせん。したがって、ローカル空港によりましては、その付近の事情、いろいろな事情を考慮しまして、滑走路の延長という事はかねてから着手しておりまして、ただ、当該大分空港につきましては、いまだでこの延長をやるという事は、具体的に考えたことはございせん。

○久保委員 それじゃいまの重さで、大分空港で滑走して離陸する距離はどの程度ですか。
○大沢説明員 おそれいりますが、ちょっとたゞいま資料を持っておりません。

○久保委員 大体勘では着陸のほうが短いか長いか、離陸のほうが長いか、どっちです。
○大沢説明員 ほぼ同じくらいじゃないかと思ひます。

○久保委員 そうしますと、やはり安全性からいって、この飛行機をここで飛ばすことがいいのかどうか。というのは、滑走路との関連で、大体こういうものは、いまのお話だと大体倍あるんだから何とかなるだろうという、倍あると途中でとまりそうになつたら、きのうの新聞報道によれば、途中で離陸に入つたというのですね。倍あるんだけれども、事故の際ですっかり、倍では実際に間に合わないというところですね。だから、滑走路についてももう少しもの考え方を改めて、そこに離着陸する飛行機についてもある程度の制限というか、これに見合ったものに考えていく時期ではないかと私は思う。実際は極端なことになりませんが、

ね。そのくらいの思い切つたことをやらぬと、年じゅうこういう事故が絶えないんじゃないかと私は思うのです。どうですか、航空局長。

○板内政府委員 航空機が大型でも滑走距離が短くなればまことにけっこうございしますが、大体の傾向として大きくなれば滑走距離も長くなる、これに依つて滑走路の長さを延ばして行く、これが一番の筋である、かように私は考えます。ただ全国の飛行場につきまして、それを一斉にやるといふことは、実際問題として困難でござい

ます。したがって、現在の千二百メートルの滑走路でコンベア240が着くという事を考えますと、やはり滑走路に合わせた燃料なり客なり貨物なりを積む、これはたとえ夏には何ポイント積める、冬には何ポイント積める、それからどこまで飛ぶとどういふような点で、いろいろな計算が出てまいるわけでございますが、むしろ飛行機に合せて飛行機の使い方がある程度押えるという必要がある場合には、やむを得ずそうせざるを得ない。しかしもの考え方としては、むしろ飛行機のフルな性能に合せて飛行場を延ばしていくというこのほうが、私は前向きの正しい考え方だと思ひますが、これをすべての空港についてやるということには、実際問題として非常に困難でございまして、現在におきましても特定に非常に輸送需要がある、そのほかの条件があるというところにつきましましては、すでに予算要求も認められまして工事に着手するというようなもの、あるいは調査費を要求するというようなものもございまして、逐次や

ておるわけでございします。全国的に全部がそうなるには、相当年月は要すると思ひますが、やはり考え方としては前向きでいくというのが正しいのじゃないか、かように考えます。

○久保委員 航空局長の答弁でよろしいかと思ひますが、前向きでやはり滑走路の延長についてももう少し積極的に考えていくということが一つです。さしあたりは、あなたが前段言われたように、滑走路に合わせた飛行機の使用の方法をもう一ぺん点検してみます。これは今後御点検なさいますね。

○板内政府委員 さらにまた専門の技術者に命じまして、再検討をさせたいと思ひます。

○久保委員 私は、質問者がありますから以上で終わりますが、いづれにしても運輸大臣、これは逐一もう一ぺん見直すという点検の方法をとるべきだと思ひます。航空の問題ばかりじゃありませんが、きょうは航空の問題です。それから、ひとつそれを近いうちに点検の方策をとる。それから運輸省には総合的な事故対策委員会というのをつくつておるものであります。対策委員会をつくつただけでちつとも中身は具体性がなくて抽象的でいつもやってゐる。しかも壁になるのはいつも予算の問題だ、こうくるわけですね。この辺でも少し運輸省も安全輸送について、もっと本腰を入れるべきだと思ひますが、これはどう考えておるので

か。

○板内政府委員 庁内における対策委員のなを奮勵いたしまして、結論のあり次第それを実行し、その実行に伴う予算が必要になれば勇敢に私は要求して、何といつてもすべての輸送機関というのは迅速、正確、安全、これが一つ欠けても輸送機関の使命を果たせないのですから、それが果たし得るようになり、やうていきたい、かように考えております。

○久保委員 大臣の答弁はいつも同じような答弁でございまして、大臣だからその辺の答弁でよろしいのかもしれないが、われわれ、先ほど申し上げたように、委員会を開くたびに事故の問題を取り上げなければならぬという事は、何というか、身につまるような話なんです。あなたも同じだと思ひますが、しかし、身が詰まるからといって、このままでは方法がないのでありますから、大ざっぱなことではなくて、もっと詰めた話として、これは関係の閣僚懇談会を持つなり、あるいは政府内部において安全輸送対策のいわゆる首脳会議を開くなりして、もっと詰めた形でやるべきだ、こう私は思ひつてゐるんですが、そういうお考えはどうですか、持つておられますか。

○板内政府委員 持つております。

○久保委員 それでは、最近のうちにあなたは、この辺で事故はもう切りをつけたらいいと思ひます。海難にしてもそうですね。陸のほうは毎日ぐらいに人が死んでいくというのですから、この辺で、近い時期に閣議にあな

たが中心になつて提唱して、何かの形をつくつて早急に対策を立ててもらいたい、こういうふうな要望すると同時に、死傷者に対して十分な慰安とか慰問というか、それと補償の問題が当然出てくるでしょう。この間、この飛行機に乗つていたお客さんの大半はみなはきもの関係のお客さんだそうで、言うならば中小企業であります。そうすると、一家の支柱なり何なりを失う、そういう問題も出てくるかと思ひます。政府としては万全の措置を当該の会社にとらせると同時に、やはり政府でやらなくてはならぬものは適切に手を打つてほしいということを要望して、私は質問を終わります。

○川野委員長 泊谷裕夫君。

○泊谷委員 三河島、新鶴見と悲惨な事故が相次いで起きまして、私どもとしては、先日川野委員長を中心に与野党の運輸委員の皆さんが、雪の中で新宿の駅を突地調査をする、こういう、いまの悲惨な事故に真正面から取り組んでみようというやささだけに、今回のできごとは強い衝撃を受けるのであります。特に今回なくなられた方々、そしてまたその遺族の方々にお悔やみを申し上げておかなければならぬと思ひますし、けがされた方々の一日も早く全快されるように祈りたいと思ひます。

そこで、この種の問題ができませんと、ともすればその衝に当たつております航空局の皆さんを中心に議論がされておるのでありますけれども、まだ調査が十分でないといへば、それら苦悩しております役所の皆さんも含めて、予想される問題について、この緊迫した空気の中で方策を立てることこそが、いわゆる政治の基礎である、人がまず平和で生きられるという素地を確立することだと思ひますので、その素地に從つて質問をしてみたいと思ひのであります。

技術関係の皆さんに聞きますと、純技術的に見ますと、今回の事故は、大

別して、滑走路の不備か、気象条件によるものか、あるいは機体の故障か、さらには操縦士の過失か、こういう範疇において考えられるのであります。いま久保先生からもお話のありましたように、まず最初に気象関係については、報告書にもありますように、あまり問題がない。滑走路については、お話もありましたけれども、滑走路は、板付を除いて十分でないという話を聞いておりますが、答弁もあつたので省略いたします。ただ、この機会に一つお尋ねしておきたいのは、昨年の八月二十二日高松空港で、同じコンベア機が着陸の際にターンのいたしなめに滑走路を五メートルはみ出したという報道があります。これが事実とすれば、それと今回の事故の関連をどう考えたらいのか、航空局長の御答弁をいただきたいと思うのであります。

○栃内政府委員 ただいまの御質問は、高松の事故と今回の事故の関連をお尋ねのようでございますが、今回の事故につきましても、いまおっしゃいましたように、天候がどうであつたか、飛行場の整備がどうであつたか、あるいは機体に関する問題か、また操縦士の過失はないかというような点を御指摘になりました。現在私どものほうの係官が参りまして、どこに原因があるかを調査中でございます。この場合に、天候はおそらく、先生のおっしゃる通りに問題にならなかつたのじゃないか。また飛行場につきましても、これは先ほどお答えいたしましたように、もちろん、これが非常に広ければあるいは防げたかというところは考えないわけでもございませんが、実際

問題としてこれが狭過ぎたということではないんじゃないか。そうしますと、できるだけ、機体上の欠陥があるいは操縦士の過失か、あるいは両者が競合しておるかということが考えられます。これらの点につきましても、まだ操縦士の容体等の——と申しますのはお医者さんの見る容体でございますが、きょうの午後から調査をするというところになっておりますので、いまのところ、どういう原因であるかということとはわかっておりません。したがって、高松の事故との相互の関連性というところは、現段階においては究明しかねるわけでございます。

○泊谷委員 気象条件は悪くないし、滑走路も、満足すべきではないけれども、使用条件として許容される、こういうことになってまいりますと、残るものは機体の問題か操縦士の問題になつてくると思うのであります。それで機体を中心と考えてみたいと思うのですが、その一つは、事故機の操縦系統から見た潜在的な欠陥は考えられなかつたか。その二は、いま久保先生も具体的に質問をいたしましたけれども、事故機の整備実績はどうであつたか。総括的にお答えをいたしたいと思うのですが、同様に事故に関連あると思われる整備上の手落ちは考えられなかつたか、こういう点について、いま承知する範囲をお知らせいたしたいと思ひます。

○大沢説明員 そういふ機上の欠陥につきましても、まだつまびらかではございません。過去の整備につきましても、昨晩、たゞいま手元にございます資料によつて調べた範囲内では、特に問題はないと思つております。

○泊谷委員 操縦系統についてお尋ねしたいのですが、それはあとで具体的に尋ねることにいたします。

航空機そのものについても、いま久保先生も触れられましたけれども、技術担当者の話によりますと、エンジン、ホーリングもするし、部品はかえるから寿命は長いという話ですけれども、この事故機は、生産は一九四六年ですから、戦時中なんですね。先ほどの話とちよつと違ひますけれども、戦時中の生産で、かりにホーリングをする、部品を取りかえるんで年齢が長いとはいひながら、きょうの報告にも出ておりますが、日東航空のグラマン機の事故原因は、結果的に気化器の凍結と発表されておるわけですね。盛んに北極回りなどが常時飛び回る昨今、一般国民の気持ちから考えて、技術論的にそれは成立しても、何か割り切れない気持ちが残ると思うのです。そこで、コンベアも240型から340型となり、440型に進化を遂げてまいりましたけれども、東南アジアを除いて、イギリスその他西欧陣営でこの飛行機を飛ばしておるかどうか。部品のことについてはあとで資料が出るのでありますが、承知しておりましたら、西欧諸国で飛ばしておる国があれば、その実態をお知らせいたしたいと思ひます。

○栃内政府委員 技術上の専門事項につきましても、後ほど技術部長に答弁してもらひますが、たゞいまのコンベア240がどういふふうに使われておるかという点につきましても、私どもの調査によりますと、生産された台数はいままでで百七十六機であります。これはジェーンの年鑑から得た数字でございます。それから現在使用中の同じ飛行

機は百十一機、これはICAOの資料から調べた数字でございます。おもに使われておりますのは、会社としましてはアメリカン・エアライン、これはアメリカの国内航空会社でございますが、これが二十一機を使つておる。これが一番たくさん使つておる例でございます。

○泊谷委員 いまのは220型ですか。

○栃内政府委員 これは私のほうの調査によりますと、240ということ調べた、かように思つております。

○泊谷委員 現地の運輸省の係官の、きょうのテレビを通しての話によりますと、北東で風速八ノットで、接地点も少々内方に寄つたかもしれないけれども、通常とあまり変わりない。一たん三十二分に着陸連絡を断つたというふうな話をされておるのですが、その後逆推進器の機能がどうかというようなことを疑問符として投げかけておられますけれども、またもう一度戻りますけれども、先ほどの高松との関連において、この類似しておる点についてどうお考えか。先ほど一たんお話がありましたけれども、これとあわせて御答弁をいただきたいと思ひます。

○大沢説明員 私たちも新聞その他でリベース——逆推力がきかなかつたというふうな報道を耳にはしてありますが、われわれの手元に入つております正式な報告にはまだそういうことを言つてきておりませんので、先ほど局長がお答えしましたように、高松との関連は何とも申し上げられない実情でございます。

○泊谷委員 新聞報道によりますと、機長は五千五百余時間、そしてまた副操縦士は二千七百余時間の滞空時間を

持つておる。ローカル線によくある臨時便の運航であります。先ほど運輸系統のことでお尋ねしたのですけれども、具体的に勤務体系、この事故機の過去三日間ほどの運航体系と操縦士の疲労関係などについて、監督官庁である運輸省として何か、いまに思へば、そういう措置をしておけばよかつたというふうな節があればお聞かせいたしたいと思ひます。

○栃内政府委員 私は昨日事故の報道を、事故後たしか二十分ぐらいたつておつたと思ひますが、東京の航空交通管制本部からきわめてばく然とした報道を受けまして、それからいろいろ調査を開始いたしました。そして機長あるいはその他の操縦士の名前もわかりましたので、いままで月にどのぐらいの飛行時間をやつておつたかというのを調べてみました。これを一番初めにやつたくらいでございます。ところが制限時間よりもはるかに下回る飛行時間であるというのを発見しました。いわばもっと乗つてもいいんじゃないかという程度の飛行時間でございます。それからきのうは機長、副操縦士のほかにもう一名の予備の操縦士が乗つておつたわけでございます。この予備の操縦士はおそらく交代要員として乗つておつたのではないかと、かように考へております。したがつて、操縦士が酷使をされておつたということからは、私の見ました資料からは出てまいらないわけでございます。

○泊谷委員 今後の勉強のために具体的に参考資料を提示いただきたいと思ふのですけれども、次に、私として最も今回の事故で注目しているのは、四月一日に、先日事故を起こしました日

それぞれ事故の根源になるような事象に触れておるような気がします。たとえば日東航空の昨年の五月の事故でも、これは少々の悪天候でも飛ばしてしまへ、こういう指示で無理に飛ばした、そのために事故が起きた、こういうことも言われております。それから先般の事故についても、新聞でも報じておるように、いろいろな事故が当然起こるようなことが新聞には書かれておる。このたびの事故についても、菅野副操縦士は、私は初めて操縦桿を握つたのだというふうな記事が新聞に載つておる。この真偽はあなたのほうで当

然はつきりされることと思うのですが、そういうふうな、いろいろな問題がその事故のたびに新聞に書かれております。そこで新聞が一般問題として取り上げておるのを読んでみて私は感じたことがあります。その一つは、一、二年來、日航においても、従業員の待遇の問題で組合と日航との間にいろいろ紛争が続いておりました。今朝の新聞にも、いわゆるローカルの操縦士は待遇条件が悪いからいい操縦士が来ないのだというふうに書かれておるわけであります。これを必ずしもわれわれは信用するわけではありませんけれども、しかしわれわれがこの委員会を通じて、運輸省の所管であるところ

の航空管制官の処遇の問題あるいは飛行場勤務者の待遇の問題、こういう点については、確かに何か特殊な姿のままで残っておる面があるのではないかという気がするのです。いま私は、ここで質問の中で、具体的に地方のこの航空会社の操縦士あるいは整備その他の勤務者がどのような待遇をしても

こうとは思いません。これはまた私のほうでも調べたいと思いますが、こういう点にすでに一つの意見が出ておるという事は、これは重要な問題だと思ひます。これらに対しては、いわゆる地上を走る輸送機関とは違ふのですから、一つ間違へば、大臣もこの前言われておつたように、もう全部死ぬという事を一応覚悟しておらなければならぬ、そういうような状態のものですから、全体が一分のゆるみもあつてはならない。そういう条件に置かれておらなければ円滑な航空輸送はできないだらうと考えますから、これに対しては適切な指示を与えてもらつて、それだけの労働条件はどういうものか、ひとつ調査をしてもらいたいというところが一つであります。

それからもう一つは、久保委員からもお話がありましたように、いわゆるローカル飛行場の整備問題であります。なるほどこれは御指摘のように経費のかかる問題だと思ひます。しかし今度の事故をわれわれがしろうと的に考へてみても、千二百メートルの滑走路があるが、大体六百四、五十メートルあればコンベアなら着陸できる、こういう条件にあつたといひます。そうすると、これがいわゆるオーバーランしたという問題をわれわれがしろうとなりに考へても、あるいは接地点を誤つてオーバーランしたのではないかとすることも考へられる。これはもうすぐわかることです。そうでなかつたならば、機械の故障か、操縦士の誤りか、きわめて限定された事故だということになるわけです。しかしそういう場合でも、滑走路が十分であれば、そういう事故は防げるわけですから、い

わゆる滑走路の延長という問題が重大な問題となつてまいります。それから新聞の社説でもそういう点に触れておりましたが、いわゆる計器飛行ができよう設備をこの際やるべきだらうというふうにいひておりますが、私たちが地方の飛行場を見たときに、滑走路があるだけという程度の飛行場がまだ地方にはたくさんありますから、これらの航空輸送を遊覧その他をかねて運輸省が認可をしておる以上は、これらの整備についても、やはり早急に手段が講ぜられなければならぬと思ひます。

この二点について、これからの対策を伺つておきたいと思ひます。

○栃内政府委員 いま伺ひました御議論は、私も非常に同感でございます。で、航空機の事故というものは、最終的には一つの現象によつてあらわされるところという事は事実でございますけれども、しかしいろいろなものがからみ合つて事故というものは起こるのでないか。したがつて、単にだれそれがこうしたからというだけでは、それを直せばいいというのは眞の事故対策ではない。この意味で、まことにこのもつともな御意見と思ひます。したがいまして総合的な角度から、たとえばいま御指摘の航空保安施設を充実する、あるいは飛行場もできるだけ整備していく、これはいづれも金を伴う問題でございますので、理想的なものを一挙にやるといふことは、いかに努力しても事実上は不可能であるといふことを率直に申し上げねばならないわけでございますが、その理想の方向に毎年毎年前進していくという考え方で、航空行政は常に前進しなければならな

い、これが事故を克服していく一番積極的な方策ではないか、乗員の養成の問題にしましても、企業基盤の確立の問題にしましても、これすべて事故を防止するところにつながつていく問題であらう、かように私は考へております。したがつて、あらゆる点を総合的に推進していかなければ、今後の事故の現象だけを追うということだけでは、やはり事故というものは防げない、私はこの点で全く同感でございます。

○肥田委員 それからもう一つ、これは当然航空事業者も考へておることだらうと思ひますけれども、われわれの経験からいひますと、事故というものには必ず数回続けて起きるものがあります。これは鉄道事故であらうと、もう大きな事故というものは、その事業系列に関する限り、どんなに緊張しても必ず数回これは重ねる、こういう一つの型があります。ですから、これをただ単に口で、通達でということでは形式的になりますけれども、それでもなおかつこのように航空事故が発生しておるといふときには、なお一そう航空事業者に対して注意を喚起する、こういう措置を講じていただかなければならぬと思ひます。こういう点を特に措置していただきますようお願いいたします。質問を終わります。

○川野委員長 次会は来たる三月三日火曜日午前十時より開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時五十二分散会

昭和三十九年三月四日印刷

昭和三十九年三月五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局