

第四十六回 参議院運輸委員會會議錄第八号

昭和三十九年二月二十九日(土曜日)

午前十時三十二分開会

出席者は左のとおり。

委員長 米田 正文君
理事 金丸 富夫君
天坊 裕彦君
吉田忠三郎君

委員

河野 謙三君
木暮武太夫君
野上 進君
平島 敏夫君
前田佳都男君
相澤 重明君
大倉 精一君
岡 三郎君
小酒井義男君
加賀山之雄君

國務大臣

運輸大臣 綾部健太郎君

政府委員

運輸政務次官 田邊 國男君
運輸省航空局長 板内 一彦君
事務局側 常任委員 吉田善次郎君
会専門員

説明員

運輸省航空局技術部長 大沢 信一君

本日の會議に付した案件

○運輸事情等に関する調査(航空事故に関する件)

○委員長(米田正文君) ただいまから委員會を開会いたします。
運輸事情等に関する調査を議題といたします。

まず、一昨日大分空港において発生いたしました富士航空の事故について、大臣から御発言を求められましたので、これを許します。綾部運輸大臣。

○國務大臣(綾部健太郎君) 一昨日二十七日に大分空港で起こりました富士航空株式會社コンベア式CV240型の事故について、その概況を御報告申し上げます。

まず最初に、死亡された人につつしんで弔意を表し、また重傷のため入院中の諸君に対し、本參議院を通じて深甚なお見舞いのことを申し上げたいと思います。

一 事故の概要

富士航空株式會社所屬コンベア式CV240型(双発・四〇旅客座席)JA五〇九八は、昭和三十九年二月二十七日・機長三島好美外三名が乗り組み、旅客三七名及び同乗乗組員一名を乗せ、同社の九〇二便(鹿児島―大分―東京)として一四時四六分鹿児島空港を離陸し、大分空港に向け飛行した。

同機は一五時三二分大分空港滑走路二二から着陸し、接地後の滑走に移つたが、機体が停止せず、滑走路延長上の堤防に激突し、裏川に転落し大破炎上した。

この事故で旅客一八名及び客室乗務員二名が死亡し、残りの二二名が負傷した。負傷者は五カ所の病院に収容された。

二 航空機の要目及び経歴

発動機 二基 各二、四〇〇馬力
巡航速度 四三二浬/時
航続距離 二、八八〇浬

耐久証明の有効期間

自昭和三十八年五月一四日至昭和三十九年五月一三日

製造年月日 一九四八年(昭和二十三年)三月二八日

製造後飛行時間

三一、四五〇時間

前回オーバーホール後の飛行時間

一、五六七時間

前回点検後の飛行時間

六八時間

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 大正一四年三月一〇日生
昭和一九年三月 米子航空機乗員養成所卒
昭和三十七年二月 富士航空株式會社入社

総飛行時間

五、五六八時間

内旧陸軍、中華航空、航空自衛隊における飛行時間四、四一六時間

副操縦士

定期運送用操縦士 第四九〇号(昭和三七、一〇、一九)菅野辰雄 昭和三年五月二四日生

昭和三十七年一〇月 富士航空株式會社入社
総飛行時間 二、七四八時間(内旧陸軍、海上自衛隊における飛行時間二、二六四時間)

四 氣象(昭和三十九年二月二十七日一五時現在)

概況 快晴

風向 北東

風速 一二ノット

視程 二〇哩

雲高 一二、〇〇〇呎

雲量 一〇分ノ一

氣温 攝氏 九度

五 富士航空株式會社の概要

創立年月日 昭和二十七年九月一三日

社長名 松嶋喜作

資本金 一〇億八千万円

事業内容 東京―高松―大分―鹿児島
線 鹿児島―種子島
鹿児島―屋久島
種子島―屋久島
新瀉―佐渡島
大阪―新瀉

免許業種 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 コンベアCV240型 三機(内一機が今回の事故機)

D・Hヘロン
ビーチクラフトC-18S
パイパーアパッチ
セスナ一七二
ベル四七G
シコルスキーS-162

一機
一機
一機
一機
一機

所属航空従事者

操縦士 四三名
整備士 二二名

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た。

なお、その後の調査の結果を申し上げます。

一、二八日午前及び午後にはわたり、滑走路面の車輪跡の調査の結果、東側オーバーラン末端から西側約三〇〇米の間に、事故機のブレーキが急激に作動したと推定される一五米乃至二五米の輪跡が三カ所発見された。

接地点に関しては、延約六〇人で調べたが発見できなかった。

二、二八日夕、三島機長外二名の操縦士から計約一時間にわたって着陸時の状況を中心に事情説明を求めた。それらの説明によると航空機はほぼ正常な状態で接地し、接地後リバース操作を行なったが、その効果が予期したとおりにならなかったためブレーキを、次いで非常用ブレーキを使用したが行き足を止めることができずオーバーランするに至ったとのことである。

三、二九日はオーバーラン以東の調査をする予定である。

なお、事故機の破損部分等が相当広範囲にわたって散乱しているため調査には相当の時日を要する見込みである。

これはその後の現場出張員からの事故の調査状態であります。

以上が事故の現況の報告でございますが、たびたび起こる飛行機事故につきましては、私はほんとうにことばだけできなく衷心より遺憾に考えております。そうしてまた、これが万全の策を講ずべく目下努力いたしておる次第でございます。ここに御報告申し上げ、御了解を得たいと思っております。

○政府委員(堀内一彦君) ただいま大臣から御報告申し上げましたように、事故の概要は以上のとおりでございますが、私としましては、現在この事故の原因はどこにあるかというのを一日も早く突きとめまして、事故対策をやらなければならぬ——もちろんこの特定の事故の一つの現象的な原因追及ということだけではいけないという点は私自身も前から考えておるところでございます。まして、いずれにしても今度の

事故の具体的な直接の原因は何であるかというようなことをまず究明するところが私どもに課せられた当面の問題である、かように考えております。

そこで、この事故につきましては、ただいま大臣が御説明しましたような点が私のほうに入った正式の情報でございます。もちろん、新聞紙上等にはいろいろなことが書いてございます。初めは、接地点が滑走路の中ほどであつたというふうな情報もございました。それからさらに、着陸に失敗したと思つたのもう一度飛び上がろうとしたのじゃないか、それがうまくいかなくて失速したのじゃないか、こういうことも出ておりました。しかし、いずれにしても、私どものほうの専門家の意見では、そういう断定はまだできない。中間で着陸したというふうなのは結局誤報だつたということがわかりましたので、航空局の立場としましては、あくまでも科学的な調査をいたしたい。かりに操縦士が、幸い今度は生きておりますので、非常に有力な参考意見を述べるといふこともございましょう。しかし、何ぶん現在はまだ入院中でございますので、精神的動揺があると思つた。したがって、操縦士がこう言つたから直ちに原因はこうであるというふうな過早な判断は、いつもの事故調査についても特に慎重にやつておりますが、今回も特に慎重にいたしまして、いろいろな物的な材料というものをよく調べまして、口述と物的な材料というものの関係をよく解明いたしまして、専門的な見地から權威のある事故原因というものを追求したい、かように考えております。

したがしまして、残念ながら現在のところ、この事故が操縦士の過失によつたものであるとも、また機体のどこかに欠陥があつたのであるというところも、またあるいは両者が共鳴して起こつたのであるというところも、いずれも結論はまだ出せない段階でございます。気象条件はよかつたということだけははっきりしております。その他につきましては、いろいろ憶測も新聞紙上に出ておりますが、私どもとしましては、散乱しておる破片を十分慎重に集めまして、そうして必要な部分を慎重に点検をいたしまして、操縦士あるいは目撃者の供述というものを参考にして、科学的な態度でこの事故原因を究明いたしたい、かように考えております。

○委員長(米田正文君) ただいまの御報告に關して御質疑の方は、順次御発言を願ひます。

○吉田忠三郎君 ただいま大臣から事故の概要についての御報告と、航空局長からその後の若干の仮定の結果のようなもの、御報告されました。私はこの機会に若干の質問をいたしたいと思つておる。

御承知のように、二十七日の日にまたまた航空事故である、こういうニュースが全国的に伝えられました。しかも、今度は運輸大臣の出身でございまして大分空港で富士航空機が墜落をした。で、これは笑つて済まされないと私は思ふのです。直ちに二十人の方方がなくなられて、重傷傷二十二、二十一人、こういう相次ぐ悲惨な事故で、私どもとしては、尊い、しかも痛ましい犠牲者に対して、今日言うべきことばもな

日においで日東航空の事故、それから一体何日たつたと思つておりますか。まだ十日もたたないのに、今度のような悲惨な事故が起きたのであります。しかも、航空事故は最近ひんぱんに起きております。昨年の八月にも藤田航空の八丈島における事故。一体どうしてこんなに事故が頻発をするか、事故を起したか、こういうことについて、たびたび本委員会において運輸大臣並びに運輸当局にそれぞれ質問したり、あるいは国民の立場から注意を喚起いたしてきたものと思ふのであります。

私は、今度のこうした事故にかんがみまして、若干責任を追及するといふようなことではなくして、一体どういふところに今日こういう事故が起きるかといふところにやはり焦点を合はして、それぞれ関係者とじつくり本委員会は、その結論を導かなければ、何の意味もない、こういう観点に立つて質問をいたし、私の考え方を若干申し述べたいといふふうに思ふのです。

御承知のように、この事故を起しました三つの航空会社を押しなべてながめてみますと、いずれも今日の日本の航空業界の中では中小企業であるといふふうに私は思ふのであります。

さきの委員会でも、こうした事柄について、運輸大臣は、集約統合をいたす中からこういう弱小航空会社の経営基盤を強める、こういう意味の本委員会が答弁があつたように私は記憶をいたしております。そういう関係がどうか存じ上げませんけれども、すでに藤田航空は全日空に統合されまして、それからまた昨今私どもも民間をいたすところでございますけれども、今度事故を起しました富士航空、さらには先般

起した富士航空、さらには先般

起した富士航空、さらには先般

起した富士航空、さらには先般

起した富士航空、さらには先般

起した富士航空、さらには先般

起した富士航空、さらには先般

大阪に事故を起こしました日東航空、そしていまだに発足以来——これはまたたいへんにけつこうなことです、事故がただの一本もないといわれる北日本航空、この三社がともどもに合併をいたしまして、四月一日から何か聞くとともにありますと日航系列に入る、いわゆる日本国内航空として再発足を、このように実は聞き及んでいるところであります。

そこで、私は、こうしたやさきに、今度は合併せんとする二つの会社が大きな事故を起こした、こういうことになりますると、何かここに気持のゆるみがあつたんじゃないか、こうまず一つ考えざるを得ません。特に今度の場合は、いま航空局長も報告をいたしたように、着陸の失敗である、浮上を試みたが失速したために墜落をした、こういう事情というものが新聞報道でも伝えられております。私は考えてみて、当日は非常に天気予報なども——私どもは承知をしておりますけれども、天気も非常に良好であった。しかも、今度事故を起こしましたコンベア機は、一般的には非常に性能が高い、言いかえすと、たいへん事故率の少ない航空機である、こう聞かされてはいる。にもかかわらず、しからばなぜこんな事故を起こしたか、こういうことにならなければならない、一般世評は、先般来、岡先生からも言われまして、ローカルな空路というものは非常に危険である、あぶないという批判をたびたび受けてきたと思つて、そうした事柄から考えてみますと、今度の事故は、残念なことでありまふけれども、この一般的な国民の世評といひますか、批判というものを裏

づけたものではないか、こう私は思わざるを得ません。しかも、最近における航空事故の現状を顧みてみますと、非常に運輸大臣の出身でございする九州地方に多い。これは何人も否定できないと思つて。しかも、私ども、先般、運輸交通事情の調査に、岡先生、さらには加賀山先生ともどもに種子島まで参りました。この間、航空大学の校長先生、あるいは航空事業に關係をしてゐる人々、あるいは運輸に關係を持つてゐる方々等の御意見なども十分拝聴いたしてきたところでございしますけれども、そうした問題は別にいたしまして、最近非常に九州地方に小さな航空会社が乱立しているように、私は一つの印象として受け取つてまいつたのであります。ですから、若干の資本があるものは、いま申し上げたように、小さな規模の飛行機会社をつくつてローカル定期航空をやつてみたり、あるいは遊覧飛行だとか、あるいは宣伝用だとか等々の事業の内容で飛行機会社ができてゐる。で、私は、こういう事柄を運輸当局として一体どう見ておるか。私は、運輸当局の免許制、このことについても、非常に問題がこの段階ではあるのではないかと、こう思つてあります。しかも、これらの群小の会社の中では、実態として私どもは把握をいたしてきただけでありますけれども、訓練であるとか、あるいは地上の施設にしても、非常に心もとないものがたくさんございします。私は、少なくとも定期航空というものは、そうお手軽にやれる事業ではないのではないかと、こう思つてあります。これは、外国の例を見ましても、こういうことは私ははつきり言えると

思つてあります。そういう意味で、少なくとも定期航空というものは大組織を持つて念入りに訓練をしていく必要があるといふことを、これは国際、国内を問わず、航空事業の私は常識だと思つてゐる。こういう点について、政務次官なり航空局長はどう一体お考えになつておるか。私はあえてもう一回申し上げます。この種事業は、事一つ間違つて事故を起こした場合に、直ちに尊い人命を失つていくという事業の性格を持つておるのです。それだけに、この点は非常に私は重大だと思ひますので、念を入れて何つておきたいといふふうに思つてあります。

それから、もう一つ運輸政務次官なりのあるいは航空局長に伺つておきたい点は、問題はローカル空港の整備の問題です。今日、御承知のように、三種、二種——いずれも滑走路はおおむね千三百から千六百メートルよりないこと、御案内のとおりであります。そこで、今度の場合もオーバー・ランによる事故だと、こう新聞報道ではなつておりますけれども、私はしつとてあるかもわかりませんが、もうちよつと、千六百なりあるいは千八百メートルの滑走路が設備されておつたと、こういうことであつたならば、今度の場合だつて私は事故が防げたんじゃないか、こういう感じがするものであります。最近全国的にそういう傾向がございしますけれども、観光ブームと相まつて、たいへんローカル航空という一つのブームのようなものが起きておるうちに私は感じます。こうしたときに、運輸当局として、一体今後のローカル空港整備というものをどう考えておるか。私どもたびたび委員会において、できるだけ滑走路の延長ということについて関係者に申し上げて、さらに、最近の航空機の発達に伴ひまして、何といたしまして滑走路の延長が強い要望となされておりますことは、今日までの諸願、陳情であつた方が御承知だと私は思つてあります。まずこういう点。

それからもう一つには、夜間飛行の設備がないところがたくさんございします。しかも、これは、かなり、ローカル空港といひましても、たとえて申し上げますが、札幌のごとき重要な飛行場、あるいは函館のごとき重要な飛行場、あるいはまた釧路の場合もしかりであります。あるいは、先般九州に参つて見ましたけれども、鹿児島においてもしかりであります。こういうところなども、やはり今度の事故を契機に、総合的に、抜本的に、画期的に運輸当局がこれらの問題点にメスを入れて、二度と再び事故の起きないように賢明な施策をいたすことは、私は、運輸当局の責任ではないか、こう考えますので、この点とあへず質問をいたしておきたいといふふうに思つてあります。

局の立場としてお答えいたしますと、定期航空運送事業が公共性がありかつ多数の人命を要するといふ点、特に慎重な免許体制をとらなざるならぬといふ点は、まことに同感でございします。従来もきつめて慎重な態度でやつておつたわけでございしますが、不幸この一カ月間の間に相次いで多数の人命に死傷を来した事故が起きたことは、まことに申しわけないと思つております。ただ、この点は特に申し上げておきたい点でございしますけれども、免許にあたりましたは安全上の見地は特に重視をしております。

それから企業基盤の問題でございしますが、私は、企業基盤が確立されれば防衛方向にいくという点で、企業基盤の健全化という方向で行政を持っていきたいことはきつめて当然のことである、かように考えております。もちろん、事故というものは、企業基盤が強化されたら絶対にないという性質のものではないけれども、強化されればされるほど安全の方向に向かつていくという点は、まことにそのとおりでございします。で、私どもとしましてはできるだけその方向に進めたい。特に中小会社におきましては、そういう懸念が一般にございします。そこで、現在の目下の行き方としましては、すでに藤田航空は全日本空輸と合併をいたしました、それから御質問の中にもございしましたように、いわゆる新三社——日本国内航空株式会社というものは四月には発足するといふことになっておりますので、これは次第に集約、統合の過程を通じて基盤が強化されていくと

か。私どもたびたび委員会において、できるだけ滑走路の延長ということについて関係者に申し上げて、さらに、最近の航空機の発達に伴ひまして、何といたしまして滑走路の延長が強い要望となされておりますことは、今日までの諸願、陳情であつた方が御承知だと私は思つてあります。まずこういう点。

それから企業基盤の問題でございしますが、私は、企業基盤が確立されれば防衛方向にいくという点で、企業基盤の健全化という方向で行政を持っていきたいことはきつめて当然のことである、かように考えております。もちろん、事故というものは、企業基盤が強化されたら絶対にないという性質のものではないけれども、強化されればされるほど安全の方向に向かつていくという点は、まことにそのとおりでございします。で、私どもとしましてはできるだけその方向に進めたい。特に中小会社におきましては、そういう懸念が一般にございします。そこで、現在の目下の行き方としましては、すでに藤田航空は全日本空輸と合併をいたしました、それから御質問の中にもございしましたように、いわゆる新三社——日本国内航空株式会社というものは四月には発足するといふことになっておりますので、これは次第に集約、統合の過程を通じて基盤が強化されていくと

か。私どもたびたび委員会において、できるだけ滑走路の延長ということについて関係者に申し上げて、さらに、最近の航空機の発達に伴ひまして、何といたしまして滑走路の延長が強い要望となされておりますことは、今日までの諸願、陳情であつた方が御承知だと私は思つてあります。まずこういう点。

それから企業基盤の問題でございしますが、私は、企業基盤が確立されれば防衛方向にいくという点で、企業基盤の健全化という方向で行政を持っていきたいことはきつめて当然のことである、かように考えております。もちろん、事故というものは、企業基盤が強化されたら絶対にないという性質のものではないけれども、強化されればされるほど安全の方向に向かつていくという点は、まことにそのとおりでございします。で、私どもとしましてはできるだけその方向に進めたい。特に中小会社におきましては、そういう懸念が一般にございします。そこで、現在の目下の行き方としましては、すでに藤田航空は全日本空輸と合併をいたしました、それから御質問の中にもございしましたように、いわゆる新三社——日本国内航空株式会社というものは四月には発足するといふことになっておりますので、これは次第に集約、統合の過程を通じて基盤が強化されていくと

か。私どもたびたび委員会において、できるだけ滑走路の延長ということについて関係者に申し上げて、さらに、最近の航空機の発達に伴ひまして、何といたしまして滑走路の延長が強い要望となされておりますことは、今日までの諸願、陳情であつた方が御承知だと私は思つてあります。まずこういう点。

それから飛行場の問題でございますが、飛行場につきましても、私も整備は心がけておるわけでございますが、なかなか思うにまかせない。最近、まあ羽田の国際空港がオリンピックを控えましてやっと間に合ったという状況でございます。大阪につきましては、用地買収問題が非常に難航いたしました、この拡張がいま非常にむずかしい段階にあります。もちろん、私どももできるだけ努力を払って大阪空港の拡張ということをやって、そうして大阪における異常な旅客需要の伸びというものに対応していく、また大阪に現在使われている国際線はすべて入れるというような姿に一日も早く持つていくべきであるということで全力を傾注しておるわけでございます。その他のいわゆるローカル空港、もちろん、民

間機が使用しております空港としまして、自衛隊の使っておる飛行場等もございます。これらは一応ローカル空港とは申せないと思いますが、私どもがローカル空港と申しておりますのは、いわゆる二種空港あるいは三種空港といふものを考えておるわけでございます。これらにつきましては、現在のところ一応基準として千二百メートルといふものを設定してございます。この千二百メートルを設定をいたしましたのは、かなり前のことでございます。したがって、現状に合わないのではないかとというような御意見は直ちに出てくるわけでございます。私どもとして、これが現状に合うかどうかという問題につきましては、考え方の問題としていろいろな議論はできると思っております。それでは千二百メートルの滑走路で安全でないのかというふうに聞かれれば、私は安全であると答えるわけでございますが、それは千二百メートルの滑走路に合わせた飛行機の機種の設定なりあるいは機種の使い方ということとを厳重に規制しての上でございします。飛行機が大型化すれば、千二百メートルの滑走路では使えません。あるいは非常に客を制限し、また燃料を切るといふことによって、形式的な使用、これはできるでございします。しかし、経済的な意味の、あるいは公共の利便に適合するような使い方というものはできないわけでございます。したがって、現在は千二百メートルの滑走路に大型機を入れるということは禁止しております。また、中型機でありまして、機種によりましては燃料の搭載量なりあるいはお客なりというものを制限しております。これはまた一

律にはまいりませんので、飛行機の滑走路における離着陸に関しましては、温度というもののその他非常な影響がありますので、夏には減量する、冬は減量しないというよりなやり方もやっておるわけでございます。ただ、これだけ現状でございますして、決して理想ではない、いわば飛行場に合わせて飛行機を押えておるといふよりなうらみはございます。それでは進歩がない、すなわち飛行機の進歩に合わせて飛行場をむしろ進歩させるべきである、この議論が前向きの議論として当然出てくるのでございまして、私自身も前向きのほうの議論で考えておるわけでございます。したがって、千二百メートルの滑走路をいつまでも千二百メートルにしておくといふことは不適切だ。すなわち、最も必要なところ、いろいろな条件で必要なところあるいは適したところを先に取り上げていくべきではなないか。全国一斉に千二百メートルの滑走路をたとえ千五百メートルにいたすといふことは、実際問題としてできません。これは金の面もございしますが、たとえば技術的に航空局の現在の陣容において全国の滑走路を一斉に延ばすというだけの能力は、正直に申し上げてございません。結局、毎年毎年やっていくといふこと以外にはないわけでございます。したがって、比較的交通量の多い空港、あるいは延長が比較的容易であるというような空港、まあ大体におきまして現在は第二種空港のうちから、最も条件に適する、これは決して機械的な意味で条件をつくっているわけではございません。旅客需要が非常にあっても、たとえば延長することが自然的条件においてきわめて

困難であるというような場合には、残念ながらそれを克服しなきやならぬか、あるいは全然その場所をあきらめて別なところに行かなきやならないと、いうような問題がございますので、これはケース・バイ・ケースでもって前向きに考えていかざるを得ない、かとりに考えております。

それから最後に灯火の問題でございますが、せっかく飛行場ができたのに灯火がない。灯火がないということになります。飛行場が厳然として一日二十四時間滑走路は存在しているわけでございまして、ところが、あかりがないためにこれが日出から日没までしか使えないというところは、飛行場のものを一日のうち半分遊ばしておくと、非常に不経済な使い方である。もちろん、旅客需要がそれほどない場合におきまして

は、一日のうち適當な最もいい時間帯のときに一便なりあるいは二便を入れる、あるいは三便を入れるということである、いいわけでございますが、次第に輸送需要が伸びれば、やはり夜間これを使うということが当然でございますして、まあ汽車が夜は出ないというようなことはないわけでございます。どこへ行っても夜出るわけです。その意味で、飛行場も一日じゅう使えるということが当然理想でございます。その点につきましては、現在十分な態勢はできておりません。そこで、これらにつきましても、やはり必要度に応じて灯火をつけていくということが必要でございます。また、灯火だけではなく、保安施設の面もでございます。そこで、延長の問題も全国的にある、それから灯火の問題もいろいろある、保安施設

自体もあるというような点がござい
すので、これらのうちどうい順序で
どういうふうにやっていくのが最もい
いかということをも具体的に考えなけれ
ばならない。その場合にも、しかし、
形式的にとどこはフライトが何回だ
からどうというわけにはまいらぬ点が
ございます。これは決して特別な配慮
をするという意味でなく、かりに延長
したいと思ひましても、地元情勢が、
延長について、一般的には賛成である
が、当該地主はいやだというような場
合には、これはなかなかできないよう
な事情がございます。したがって、機
械的にこうい方針でやるということ
は申せませんが、そういう実情も勘案
しながら、できるだけどうやっていく
のが全国的に一番いいかというよう
な考え方で今後進めていきたい、か
ように考えております。

○相澤重明君 閣運質問。

いまの吉田委員の質問に対するお答えを聞いておると、これは政府の責任ですね。結局、この事故の起きたということは、あなたのいまの御説明を聞いておると、現在のこの二種なり三種なりの空港については千二百メートルの滑走路を持つておる、それを全国的に千五百メートルに延ばすということは、なかなかいろいろな条件というものがあつて実際に手がついていない、しかも、現在の運輸省の担当官といいますか、そういう人たちの能力状態からいへば困難である、それから手をつけるかということについてはきまつておらぬ、こういひいま御説明です、ね、集約すると。そうすると、先ほど政府みずからが御説明になつたように、すでに飛行機の場合も重量を制限をす

る。たとえば、全日空の場合には、重量を制限して飛行をさせにやならぬというふうなことをもうやっておる。そして、昨年以來、政府に対して各航空会社が滑走路の延長という事も要請をしておるといふにもかかわらず、やっていない、できなかった。こういうことは、これは明らかに政府の責任である——いまの御答弁から私が受ける印象では、そういうふうな思ふわけなんです。この点は、昨年以來各航空会社が滑走路延長について政府にそういう要望書を提出しておる事実というものはあったのか、なかったのか。いまあなたの御説明では、そういう希望があったというふうな聞いておるんだが、これは書類をもって政府に出されておるのか、提出されておるのかどうか、この点をひとつお答えいただきたい。

○政府委員(橋内一彦君) ただいま申し上げました私の御説明の全体をお聞き取りなさるならば、千二百メートルの滑走路の場合に、直ちにそれが危険であるということをお答え申し上げるべきでなかったと思います。すなわち、千二百メートルの滑走路というものが現に存在するならば、千二百メートルの滑走路で危険のないように飛行機を飛ばすようにしておるといふ意味でございまして、その点は千二百メートルの滑走路はすなわち危険なりというふうなことは私は考えておりません。

それから第二点の、要望書が出たという点は、要望書が出ております。全日本空輸その他の会社から、具体的に個々の滑走路を延ばしてくれ、滑走路だけでございせん、いろいろな点で要望書が出ております。

○相澤重明君 いまの答弁を聞いておると、やはり政府の答弁は強弁です。

よ、これは。強弁というのには、おれたちは悪いことはしていない、あたりまえの監督指導をしておったということをやっているにすぎない。ところが、各民間の航空会社の実情というものは、旅客の上昇に伴って、いわゆる国電におけるところの過密ダイヤと同じように、非常に多くのダイヤを組んで旅客輸送をやっておる。そういう緊急の要請にこたえた運輸航空の關係に対する適切な指導ではない、こう私は受け取れるわけなんです。なぜかといへば、いま御答弁されておるのは、何も千二百メートルが悪いんじゃない、滑走路が千二百メートルでも、それは十分千二百メートルの滑走路に合うような機種を選定したり、そういう使用のしかたをしなさいと、こう言っているんです。現実には合わないのです。現実には現実には合わないことをいくら指導監督したって、それは無理がいけない、これは当然なんです。これは明らかに、私はいまの答弁を聞く限りにおいては、政府の責任は免れない、こう思うのです。なぜそういうことが、いま言った適切な判断というものをしながら、今日のいわゆる運輸航空のこの事業に適切に合うように指導しなかつたか。こういう点は私は運輸省の責任だと思ふ。この点は、いまの局長の答弁を聞く限りにおいては、私はそういうふうな思ふ。とにかく千二百メートルでもって何も事故は起きやしない、それに合った飛行機を使い、それに合ったように使わなければいけません。しかし、事情は違ふのです。たとえば国電の場合でも、一つの電車で千四百人なら

千四百人のお客さんを乗せればいいんだと言へば、これは座席にすわる、つり皮につかまるだけの定員でいいんです、こう言っている。現実はどうなんですか。先日私も運輸委員会が池袋の現地調査をしてみれば、あのと

おりの多くの群衆じゃないですか、多くの乗客じゃないですか。池袋でも二万人の乗客が押し合いへし合いしてゐる。まさに国電というのはいわゆる殺人状況と言われたもしたかたがない。同じように、飛行機も、今日は飛行機というものがとても高度のもので一般の人が利用できないというものでないわけなんです。ローカル線といへども、十分利用の最も必要なものとして、今日は重要な交通問題の一つになつてゐるわけなんです。それを、ただそこに合えばいいというふうな考え方で、その中で、その範疇でもって監督指導しようとしておるところに、私は無理があると思ふ。こういう問題は、これはもう政務次官なり大臣から、なぜそういうふうなことをやってきたのかというところを聞かなければ、私どもとしては納得できない。いまの局長の答弁では、まさに、とにかく千二百メートルの滑走路に合う飛行機を選べ、それで千二百メートルの滑走路に適合するような運用のしかたをやれ、そういう使用をさせろと、こう言うだけなんだ。これは私は、今日の運輸事情というものを十分に把握した運輸省の指導監督というものではない。先ほど吉田委員の言うように、免許制、許可制という問題についてこれは重大に議論されることに、運輸省の職務怠慢というところは私は免れないと思ふ。こういう点についていま一度御答弁をいただきたい。

し、政務次官のひとつ責任ある答弁もいただきたい。

○政府委員(田邊國男君) 相澤委員の御質問にお答えいたしますが、実は、ただいま局長からも説明がございましたけれども、この説明が十分でなかったと思ひます。要するに、いまのローカル線の飛行機につきましては、現在の空港の滑走路で十分役に立つということでございます。ただ、現在のローカル線というものが、非常に需要がふえてまいりまして、そうして輸送力を増強したい、こういうことは、各民間航空会社もそういう気持がある。ですから、それに対して、民間航空ではもう少し大きい飛行機を入れて、そして輸送能力を上げたいという要望があることは事実だと思ひます。ですから、ちやうどいまの段階においては、各民間会社が持つております飛行機においては、現在の千二百メートルの滑走路で十分役に立っている。しかし、將來もう少し輸送力を上げていくというには、現在の滑走路では無理がきてゐるのではないか、そういうことでございまして、各民間航空の要望、それからまた時代に合った滑走路にこれからはななくてはならぬということも事実だと思ひます。ただ、その解釈のところでございますが、航空局長の説明が少し足りないところがあつたので、相澤委員の判断に、非常なそこに誤解があつたのではないかとと思ひます。その点の一つ御説明いたしましたして、御了承願ひたいと思ひます。

○岡三郎君 閣下。いま田邊政務次官の答弁があつたわけですが、滑走路の問題については、これはやはり問題が私はあると思ふ。

というのは、千二百メートルというのはかなり前の基準として決定されたといふことの答弁が航空局長からあつたのです。コンベアCV240型といふのはかなりローカルとしては大きなものですね。これは全日空でも使つていますね。いろいろとわれわれが調査した結果として、千二百メートルに四十人乗りのこの飛行機を持ってくる場合には、かなり操作しなければならぬといふことを聞いておるのですが、いわゆる普通の定員を乗せて、油をいっぱい満載して、それから各種の航空輸送物を入れた場合においては、これはとても無理だといふことで、いろいろな操作をしておるといふことと、いろいろ千二百メートルではコンベア240型といふのに比べて合っていないんじゃないか。宮崎あたりでは千五百メートルあつて、これはいま千八百メートルに拡張しようとしてゐる。といふことは、將來のことも考えるけれども、ある程度余裕がなければ、セーフティゾーンというものがなければ、万が一のことがあつたときに、ぎりぎりといふことでは困る。だから、コンベア240型が、普通の形で四十名の定員全部を乗せて、そうして航空輸送便——いわゆる航空によつて送るいろいろな荷物を積んで、油を満載したときに、これではちやうど無理じゃないかという報告をわれわれは聞いてゐる。そういうふうな点を、もう一ぺん滑走路の点と、飛行機の運営について、いま田邊さんが言つたように、異常に乗客数がふえてゐる。ですから、一般の人々も日航なり全日空を使うという気持があるけれども、にわかの場合に間に合わないの

ければならない。かなり航空路線がふえておるけれども、なかなか、最近における航空ラッシュといえますか、航空機を利用する人が多いわけです。われわれが見た点でも、そういうふうな点で、航空機もできるだけ大きなものを使つて一ぺんに送りたいというので、現状においても無理をしつつあると言つて、将来の問題ではなくて、現時点において、この問題で各航空会社が飛行場自体に四苦八苦している。そういう点を考えてみる場合に、飛行機を利用するという回数、あるいは乗客というものが画期的に増加している際に、やはり抜本的に運輸省がこの問題に取り組まないといふといかないんじゃないかという感じを私は持つて調査して歸つてきている一人ですが、いまの滑走路の問題——最近の航空輸送の關係から、このコンベアなり、あるいはこれと同型のような大きな飛行機が千二百メートルの滑走路をかなり使つておる。鹿児島もそうです。大体大分というところは、拡張の余地がない。鹿児島も余地がないけれども、鹿児島はいま埋め立てて拡張しようという計画がある。こういうことを考えた場合に、どここの飛行場においてもかなり無理をしているというふうに考へておる。われわれとしては、特に気象条件がこの日はよかつたというけれども、かりに気象条件が悪かつた場合にかなりまた無理をするのではないかというふうなことも考へられるのですが、この点もう一ぺんひとつ親切な御答弁をいただきたい。これは一般の乗客が非常に気にしている問題の一つです。われわれの懸念している問題もそこにあ

る。ですから、この際もう一ぺん答弁していただきたい。

○政府委員(橋内一彦君) コンベア240というものは、どの程度の客を積み、どの程度の距離を……

○岡三郎君 これは四十人乗りにきまつておるのですよ。

○政府委員(橋内一彦君) 飛行機の飛ぶ場合に、遠距離を飛ばす場合は、燃料をたくさん積みまゝです。近距離の場合には少のうございませう。したがういまして、鹿児島から大分に——大分で燃料補給可能だと思ひます。

そこで、大分でもつてお客が降りる。そこで何人乗せるか、この乗せる人数は、私のほうで規制しております。その規制というのは、人数よりも重量で規制しておるわけございませう。重量全体で、これは各どこからどこまで飛ぶかという問題との関連でございませう。それを申し上げておつたわけでございます。そこで規制をする。その規制は非常に技術的に計算をいたします。後ほど技術部長から詳細に御説明させますが、しかし、私の問題にしておりますのは、現在そういう規制をしておるということを申し上げると同時に、旅客の需要があるから、もっと大きな飛行機を入れなければ運び切れない、したがつて滑走路を延長する、その他の施設をやるということが必要ではないか。この点の御議論は、私が先ほど申しましたように、私も前向きで考へておると申し上げておるわけでございます。ただ、前向きで考へておりますがゆゑに、たとえば鹿児島につきましても、長年のいろいろな事情はございませうが、滑走路の延長という予算も今度つきまして、いま

漁業補償をやつておるでございませうが、埋め立てにかかるといふことになつておりますので、決して私は千二百メートルでいいのだといふことは申し上げておるわけではございませう。これは滑走路距離を延ばして、より大型機をつける、あるいは小型機であつても、かりに何かの手違いで若干ずれたという場合でも安全であるというよりな点で、私は滑走路を延ばすことに決して反対しておるわけではございませう。むしろ努力をしておるつもりでございませう。微力でございますが。

○岡三郎君 そんなことじゃない。あなたじゃわからない。もうちよつと向かうの技術部長が何か言わせてもらいたい。

○政府委員(橋内一彦君) そこで、技術部長に、いま重量と滑走路距離との關係はどうなるかという点を御説明させます。

○説明員(大沢信一君) ただいま岡先生からお話がございまして、コンベア240という飛行機が許容されます最大の重量で離陸しようと思ひますと、千二百メートルでは無理なことは事実でございます。したがつて、いま局長が申しましたように、それは燃料であるか、積み荷であるか、何らかの形で重量を制限しなければ飛べません。そういう意味で、コンベア240が日本のローカル飛行場に適當でないといへばそれまででございますが、先ほどの大臣の説明しましたプリントにもございませうに、この飛行機は相当長い航続距離を持つております。航続距離が長いといふことは、燃料がたくさん積めるということ、許容されます最大の全備重量の中には、相当量の燃料が積み

ることになつております。狭い日本でローカルを飛ばす場合には、燃料満載といふことはほとんどございませう。それと、今回の場合のように、鹿児島から大分まで参りまして、三十七名のお客さんのうち三十六人は大分までございまして、一人だけは東京へ行かれる。したがつて、そこで何人今度は大分で乗られるかわかりませんが、それほどの客がないものですか、相当そのかわりに燃料は積めるわけでございます。したがつて、鹿児島から大分へ参ります場合は、非常に区間が短いので、燃料はわずかであるかわりに、お客さんはほとんど満載が可能である。次に、大分から東京へ参ります場合は、大分—東京間に使用します燃料、さらに東京が何かの場合におりられない場合、かわりの空港に行きます場合の予備燃料、それを加へました十分な燃料を積みまして、さらに余裕のある——お客さん何人になるか、いま私数字を出せませんのです。が、相当制限したお客さんだけしか積むことを許してございませう。

それから、先ほど全日空もコンベアを使つておるとおっしゃいましたが、事実でございませうが、全日空が使つておるものは少し型が違ひまして、コンベア340及び440というもうひとつ新しい型でございませう。これはどうしても千二百では経済的に使えない飛行機でございませう。ローカル会社が好きでこのコンベア240を買つてまいりましたのは、DC3でいままでやつておつたわけでございますが、これが非常に古くなりまして、お客さんももう少し積みたいたいで、それで、世界じゅうで手に入りやすい飛行機、評判のいい飛行機をさが

しました結果が、四十人という相当大きなキャパシティを持ちながら、このコンベアが相当強力な発動機を持つておりますので、搭載量のわりには離着陸距離が短い、いまのところこれが一番適當だといふ判断で入れておると思ひます。しかし、先ほど政務次官が御話ししましたように、さらにキャパシティの大きい飛行機をほしがる。しかも、飛行場は現実問題として狭い。日本にはなかなか大きな飛行場はできません。したがつて、希望に合つた飛行機が手に入らない現状でございまして、先般米国産しておりますYS11というのは、お客さんが六十人でございませうが、唯一の特徴と申しますか、千二百メートルの飛行場で十分使えるといふことを——まだ最後の成果が出ておりませんが、そういう特徴のある飛行機をいまつくろつておる次第でございませう。

○岡三郎君 その問題について、いろいろ聞いておるけれども、とにかく満載をどの程度減らすとか、郵便輸送物をどのくらい減らすとか、お客さんをどういふふうに制限するとか、とにかく、だんだんだんだん込んできたり、いろいろの需要があれば、かなり限度一ぱい持つていくというのは常識です。会社としても、やはり赤字になつていけば困る。局長、あなた方がこれ以上はあふないという限界まで持つていくでしよう。だから、そういう問題を私たちは指摘しておるわけです。したがつて、セーフティゾーン——安全といふことを考えた場合に、その内輪でやるということよりも、その線目一ぱい持つてくるというふうな問題からくると、やはりいろいろな關係で、そう

いう千二百メートルというものの自体が、ある程度急速に延長する必要があるのじやないかという事は、やはりすなおに聞いて検討しなければいかぬと思う。これはかなりが今度の問題の焦点であるというふうには言っておるわけではな。い。またまた話が出たから、滑走路の問題についても、われわれが調査した結果としてこういう危険を指摘しておるわけだ。だから、あなたの方の言うことを聞いておるといふと、運輸大臣もそうだが、まことに遺憾であるし、何とかこれをせにやいかぬ、口先だけでは、ほんとうに事故をなくするようにならなければならぬ、こう言うけれども、あなたの方の言うことを聞いておるといふと、死んだ人が何か運が悪くてたまたま落つたというふうなことで、もうちょっと抜本的に、きょう始まつたわけじやない。いつでもそういうふうな程度の、至急これについて改善いたします—これでは私は済まぬと思うのです。だから、田邊政務次官に聞きたいのは、落つた人は運が悪いのか、落つた人ではないためにどうしたらいのか、もうちょっと真剣に聞きたい。根本的に、直接的な原因はどうか、これは調査の結果でいい。そうでなくて、最近においてもしばしばこういう事故が繰り返されてきておつて、しかもこれがローカル機に多い。全日空でもときどき車輪の問題とかいろいろの問題がありました。が、だからいま特にそういうふうなことを考えていった場合に、やはり小さな会社とか、そういうふうな会社のいわゆる運航状況とか、経営状況とかから考えてみるといふと、無理がどこかにあるのじやないかということに、し

ろうとながらも考えざるを得ないわけ。です。しかし、急用のときには、どうしても、あふないと思つても使わなければいかぬ、そこにあるから。だから、その急用の場合には、日航はローカルに行つていないから、全日空を使用。ところが、全日空のほうはかなり需要度が多いから満員だということになり、やはりローカルで、そういうふうな延長された線だけ使うというふうになる。この富士航空の線は、昨年許可されたばかりでしよ。これは昨年許可されたばかりの航空路です。そういうことになつてくるといふと、富士航空と鹿兒島—大分—高松—東京をつなぐこの航空路というのは、この会社にあふさわしい航空路であるかどうかという問題点にもきます。問題点は、実力以上の航路ではないのか、会社全体の経営規模なり、乗員なり、整備士なり、総合的な問題からいって、そういうふうな考え方も私は出てくるのじやないかというふうな考えが、出てきて当然だと思ふ。しかしながら、その点、田邊政務次官—大臣がいけないから政務次官に言うが、運が悪いでは困るのです。やはり何とかやりようがあるのではないか、そういう点で、いま一端として飛行場の滑走路の問題についてたまたま触れたにすぎないと思ひます。だから、いろいろこれから聞く要素が、吉田委員もあるし、われわれもあるけれども、もうちょっと端的に言つて、現状におけるローカル航空路というものの対して、田邊さんの考え方も私はあると思ふ—即断ではなくとも、一般的にいって。だから、そういうふうな総合的な問題で、四月の一日に国内航空会社三社を統合

してやるとしても、先ほど話が出たように、統合したつて、そのまゝの形ではだめなわけですよ。だから、これがもう少し安全度を—安全度というの、落つたからいふのでなくて、総合的なやはり会社に対する一つの信用というか、乗る人間にとっては落つたからいへんなんだから、こういう点で、とにかくいまの日本の状態では、日航が全日空か。ところが、たまたまそういう航路があるから、乗らざるを得ないということになるわけだから、そういう点については、十分安全性をさらにうんとよくするということの角度から、ただ単に統合するだけでいいのかどうか、その点きつと聞いておきたい。運輸大臣いま予算に行つてゐるからね。千二百メートルの問題もまだ終つたわけじやないですよ。

○政府委員(田邊國男君) 岡委員のお話でございしますが、私自身も、民間航空に對しては、こういう事故がひんびんと起きることについては、非常に私自身が乗ることには不安を感じ、これは事実でございします。ただ、こういう民間会社が、要するに公的な、しかも大事な人命を要する運輸航空事業でございしますから、非常に不安の多い、安全運航ができるような会社に体質改善をしていく。それには、私はやはり、統合をもちろん急進にやる、そしてその会社の内容を十分に充実したものにしていこうということも当然だと思ひます。それにつきましても、やはり政府も重大な監督として関心を持つて、いろいろの面で、民間航空会社に對する融資の問題、補助の問題も考え

なくちゃならぬ。それと同時に、パイロットの質的な向上をはからなければならぬ。ただその質的な問題というよりも、優秀なパイロットをつくるということもやはり重点に置かなければいかぬ、かように考えます。先般、当委員会の先生方が航空大学の視察をなさつた。いろいろの御注意を受けておるわけですが、私どもは、こういう部門も拡充をして、そして民間航空に對する一つの大事な補給源と申しますが、こういうことにすることには当然だと思つております。現実の問題といたしましては、私はどうして、この会社が早く統合いたしまして、同時に日航と同様の安全感を国民が抱くような、名実ともに備つた会社にしていく。それにはやはり、パイロットの優秀な人々をそこに整備すると申しますか、充てるということをや。今後の民間航空の新路線の問題につきましても、能力以上のものをやるということとは、私はこれはもう厳に慎しまなくちゃいけない。それから、小さい会社を許可していくということ、これはもう非常に慎重にやるべきだ。むしろできるだけ統合する形でやつていく。この問題につきましても、私まだ次官の立場で自分の私見をあまり差しはさむことはいけないことですから、差し控えますが、いま申しましたように、非常に慎重を期して、私は今後この民間航空会社に對する政府の態度というものは慎重であるべきだ、かように考えております。

○岡三郎君 ちよつとそれに関連して。いままたまた宮崎航空大学の問題に触れられましたが、これは先般の委員

員会派遣の調査報告を兼ねて質問しようとした問題ですが、当時も事故があつて、航空局長がおられないと、そういうことであつたわけですよ。宮崎大学の問題については、報告書に書いてあるから、ひとつ尊重してもらいたいと思ひますが、とにかく飛行場はいまの宮崎空港を利用してありますが、航空大学はあつても、そこに入学してゐる航空大学生の寄宿舎がないのです。図書館もなければ、ほとんど設備らしい設備というものはないと云つて過言でない。それは一通りはありますよ。練習機もあります。しかし、練習機自体だつて、まだまだ日本のような発展途上にある航空路に對しては非常に手薄な印象が強いわけですよ。そういうふうな点で、全国から集まつてくる優秀な学生を泊める宿舎もなく、日本の唯一の航空大学、そんなばかな話がありますか。そんなところから通つておるかといつたら、宮崎の郊外にあるところの安下宿屋に泊つてゐる。薬つば服を着て出てくる学生にプライドを持ってと言つても、あれではプライドを持てませんよと、こういうふうな意見です。現地のこれは航空大学の先生が言つておることかといふと、そうじやなくて、航空事業関係者全部です。ただ、いままでなかなか優秀な人が集まつてきておるので、かなりいまの日本のパイロットについてはここで大きな寄与をしてきておるといふけれども、實際問題としてはこれは運輸省は怠慢じやないか。この程度の状態に放置しておいて、人命を要するパイロットの養成に對して、これはあまりにも輕視してゐるという印象を強く持つて歸つてきたわけですよ。航空局長を

からあれだけれども、大臣も政務次官もところてん式にいくから、いまこうだからとこれを責めてもしかたがないけれども、局長だってまだなつてしばらくですから、局長を責めてもいかぬのですけれども、機構上はあなたが当面の責任者だから、だからこういう問題について、大蔵省が頭迷でわからぬといつても、やはり基本的な問題だけのはかちりとしてもらわぬと、これは

答弁がございましたから、こういう關係は省略いたしますけれども、きのうの二十八日に、ただいままで質問をいたしてありましたローカル空港についての根本的な整備を検討するというところとで、その政府の方針をきめておられるように「朝日新聞」には掲載されている。それで、政務次官閣もなくどこかお出かけのようですから、この根本的な政府の構想を御存じでしたら、ここで明らかにしていただきたい、こう考えておるわけです。

いい時期じゃないかと、こう思うのですが、どうですか。

〔委員長退席、理事金丸富夫君着席〕

○政府委員(田邊國男君) これは、新しく免許はしないという言明につきましては、後ほど大臣がまいりますので、大臣からひとつ答弁させていただきますと思います。私どもの考え方としては、かように連続する民間航空の事故というものに対しては、やはりわれわれが深く反省をしなくちゃならな

のは経験が一番大事なことになる。そうすると、航空大学で、数からいっても、質からいっても、十分なパイロットを用意しないと追いついていかなない。追いつかないということは、無理してパイロットを使う。ことに民間航空では、多少腕が心配があっても使わなければならぬというよりなことになる。そういうおそれが多分にあると思うのです。で、特に陳情を受けたのは、先ほど岡委員の言われた寄宿舎というか、これは単に宿舎を提供するというだ

学でございまして、相当の歴史はすでに持ちまして、卒業生はそれぞれ活躍はしておりますけれども、何と申しましても施設その他一般的に不備であるという点は、私自身が率直に認めて、かつ残念に思っているところでございます。私の考えとしましては、一番欠けておるのはやはり練習機の問題じゃないか、練習機がやはり航空大学校の生命ではないか。そのほかのもの、もちろん重要でございます。しかし、最も生命ともいべき練習機というものの

これから五年、十年、二十年、三十年先に立つてお互いの生命を守っていく人間をつくっていく、こういう大学ですね。しかも日本唯一の大学、それが寄宿舎もなければ、図書館もなければ

それからもう一つは、この航空事業についての免許のあり方の問題、政務次官並びに航空局長から、岡さんの質問に対する答弁として、慎重に扱わなければならぬ、路線設定についてもし

ら、免許につきましては、当然慎重であり、なおかつその上に、新規免許というものをこの際はやはり再検討する時期がきたと、かように考えます。

けでなく、パイロットの技術なり訓練なりというものに非常に重要な関係がある。これはぜひ考えてもらわなければならない。それから練習機が足りない。ばいかぬ。それか練習機が足りない。数も足りないし、機種も足りないと思

に十分な手当てがしてないということ
は、最も遺憾なことだと、もちろんほ
かの問題もやらなければなりません
が、最も重点的にまずやることは、練
習機が事欠かないということ。高度の

ば、医者にかかるとも医者もろくすつ
 ぽい、そりうばかなものがある
 と思つて歸つてきた。これはとなりつ
 けてやろうと思つておつたが、かし
 となつただけでおさまる問題ではない

かりである、これから免許をするものについてはできるだけこれを慎重に扱わなければならない、こう言っておるのですけれども、まあその前の路線設定は別として、少なくとも、さいぜ

○加賀山之雄君 関連。いま、岡委員が発言されたことは、私も何おうと思つたのです。非常に重要な意味を持つと思ひます。飛行機の機種もだんだん変わってくるだろうし、大型化し

う。つまり、あそこに配置されたわずかの数、それから機種もごく限られております。いわゆるちゃんとした練習機が配属されているわけだが、今後対応していくには、機種からいっても、数から

練習機をやれということになりますと、これは期間の問題その他もございますので、どこまでやるかという問題いろいろございます。しかし、いたずらに背伸びをするよりも、むしろ現在

から、何とかひとつこれは当運輸委員会で検討していただいて、これは運輸省当局としても、たまたまこの問題があったからということでなくて、抜本的に検討してもらいたい要素を持つて

んも私が指摘したように、最近航空事故というのは、いずれも弱小の航空会社が事故を起こしている。これはまだまだ問題でありますから、あとあとその点については私は質問しますけれども

てくるだろう。これは勢いです。そういう場合に、いまの航空大学の設備は、岡委員の言われたとおり、非常に心細い。非常によくやっておられます。学長はじめ、それを強力カバールし

いっても、足りない。この二点について、ひとつ航空局長から、あなた担当の局長としてはつきりとした決心をお聞かせ願いたいと思う。それはまあ大きなことは、大臣、政府次官の間題に

のところが弱体であるこれをまず固めなければならぬ、かように考えておられます。

おると思う。政務次官——大臣ではないけれども、この点お互い国会議員ですから、ひとつやつてももらいたいと思うのです。

○政府委員(田邊国男君) 御座るを本

も、私は、この免許についても、基本的な考え方、これは慎重に扱うなどというなまぬるいことじゃなくて、弱小の免許申請があつた場合には、断じて免許しない、——基本的には、政府の

てやつておられます姿は、ほんとうにわれわれ感服したのですが、これでほうっておけるかという気持を持ったわけです。航空事業が伸びていくためには、可なり設備、人手、優秀なパイロット

なるでありましようが、まず航空局長は、これをしっかり腹に据えておいてもらわなければいかぬと思っておる。この点、航空局長の御答弁を求めるのであります。

求はしておるわけでございますが、なかなかこれは認めてくれないというのが現状です。さらにこの点は、本目の

○吉田忠三郎君 基本的なやつですか

きびしい態度として、新しい航空事業については、もう過当競争の段階に入って、あなた方おっしゃっていったように、集約統合をしなければならぬ

トという問題が第一の問題です。今後
の場合も、これは調べていただかない
とわかりませんが、そうなつて、パイ
ロットの養成が足りないのと、どうして

〔理事金丸富夫君退席、委員長着席〕

○政府委員(板内一彦君) 宮崎の航空大学の現状につきまして、非常に力

委員会の御諮厥もございましたので、奮闘をいたしたい、かように考えております。

それからその他の問題、図書館と申すようなものは全然ないという点、あ

が、いまのパイロットの關係とか何とか、先輩の岡さんが質問されました、

と、こゝ言つておる時期だけに、新しい免許はしないのだ、こゝういふことをこの委員会では運輸当局として言明して

も無理をさせることになる。なるほど、滞空時間というものの制限はあるのでしょけれども、やはりこういう

強い御声援を承った、かように了解いたしました。宮崎航空大学校は、御承知のとおり、日本にただ一つの航空大

るいはその他教室も不十分であるといふ点、まあいろいろな点すべて不十分でございまして、その中でもつて職員

内容をよくするために、しかも、安全を確保するために、航空事業は、あなたがとおっしゃるように、非常に多額の資本を投じまして、すぐ営利につながるということは、私ども考えておりません。がしかし、三社が合併するため思い切った減資をして、新たに増資をして合併することになっているということの報告に接しております。

それから、やつてすぐ半年の間に黒字になろうとか、そういうことは、河野委員も御承知のように、事業はそんなにうまくいくものではありません。それで私は将来必ず黒字になるということを期待し、それでまた、そういう

ふりに指導していきたい、かように考へております。

○河野謙三君 私は、三カ月なり半年先に赤字にしなければならぬなどと思つていない、赤字なんか問題でない。それは三年間あるいは十年間赤字にならうが、そんなこと問題にならぬ。ただ合併することによつて、三カ月なり半年の間に、この会社は絶対安全が保証される、国民一般も、この会社ならまあ日航と同じように安心して乗れるという姿を私は期待しなければいかぬと思う。ただ、それを合併して三つくつつけても意味がない。もちろん大臣のおっしゃる通りに、合併条件につけておられると思いますが、運輸省は合併条件をつけて、その合併条件が満たされなければ、おれのところは許可しないぞという権限はもちろんあるのです。これは、三つの会社が一つになった場合には、新しくこれは認可を受けるのですか。それとも自動的に、三つの会社がすでに認可をとつておりますから、これはもう自然に発生するのですか。それとも全然いままでの三つは御破算にして、新しい姿において、新しいあなたのはりのつけられたい条件を全部整えた場合に、新しく認可になるのか、そこはどうなんですか。

○政府委員(橋内一彦君) 今度の場合には、新設合併でございますので、新しい免許になります。

○河野謙三君 そうしますと、いま大臣お触れになりましたように、これは局長にお伺いしますが、赤字は全部整理して、赤字は全部減資とかその他で整理して、そして全く無傷のものの形

で再出発すると、こういうことですね。

○政府委員(橋内一彦君) 赤字が全部無傷になるかどうか、赤字の程度によりまして、将来この会社の育成いかんによつて、これは赤字が解消するといふ見通しがつけば、赤字があることが必ずしもいかぬ、こういうことにはならないと思ひます。

○河野謙三君 まあ関連ですから、これでやめておきます。

○吉田忠三郎君 大臣がお見えになりましたから、大事な点、とりあへず二つ、基本の問題として聞いておきたいと思ひますが、この事故が發生した直後のきのう、二十八日ですが、政府は急遽閣議を開いて、ローカル空航整備について根本的な検討を加えた、こういうことが新聞報道に載つています。そこで、大臣にその検討された構想といひますか、問題点を明らかにしていただきたいと、こう思ひます。それから、いままでも大臣が予算委員会のほうに出席しておる間に、各委員からそれぞれの免許についての質問がございました。これに対して政務次官が、あるいは航空局長から、これらの免許については、航空路の路線設定とあわせて慎重にやらなければならぬ、こういう程度の答弁なんです。

そこで、私は大臣に率直に申し上げるわけですが、いま三社の集約統合についても、大臣はかなり側面的に、ある意味においては指導、ある意味においては合併の促進をうながしていらっしゃるのです。これは何かという、弱小の航空会社の経営基盤があまりにも今日では脆弱であるから、これなどはやはり事故を誘発していく原因になるであらうし、さらにまた、最近是非常に過当競争の段階に入っているような状態であるから、つまり、そういう集約統合をやると、こう私は端的に言つて考へて指導しているのではないかと、こう思ひます。ですから、そういうことと相あわせて考へてみると、これらの航空機の少なくともこの会社の事業免許といふものは、私はもう政府が、このようにたび重なる事故などともあわせて、小さい認可申請などについて、基本的には免許を認めないのだ、こういう態度をばくはるとる時期ではないかと、こう思ひますが、大臣、どう考へておりますか。

○国務大臣(橋本健太郎君) 第一周の閣議において、新聞紙上に伝えられるような、閣議で私は報告をしただけでございます。根本策についての論議はありませんでした。早川自治大臣から、滑走路のことについて質問があり、それから山村行政管理局長官が、自分がかつて乗つた飛行機の安全性について体験を語つたということだけで、根本策についての論議はありませんでした。したがって、根本策の閣議決定といふことはありません。

それから第二番目の問題につきましては、何といひましても、航空事業といふものは直ちに利益が上がる仕事じゃない。それで非常な資金を要するわけ、私は就任早々、いわゆる既存六社と称する——私は就任してからは一社も認可しておりませんが——既存六社と稱して、これを統合せよといふ六社と稱して、これを統合せよといふ六社といふのが、やはり運輸省の一つの問題であつたのであります。そこで、まあ日航はもう政府のあれだからだいじょうぶだ、全日空もだいじょうぶだ、そうすると、あと問題を起こしました日東、富士、北日本、それから中日、藤田、それから東亜、この六つの飛行機会社がすでに既存六社として認可をされておつたのです。これをひとつ一括して、大きな資本力を持ち、経営陣もよくするというに努力いたしましたのでございしますが、会社設立にはおのおの歴史があります。あるいは人的構成あるいは資本構成において無理がありますので、そのうち、藤田航空は全日空に合併いたしました。それから東亜航空は、やはり全日空と業務提携をいたしまして——合併に次ぐような、まあ資本参加というふうな意味で全日空と提携をしてやることになりました。中日航空も全日空と提携するといふふうになつて、残る三社が、北日本と富士と、それから日東航空でございます。その三社を合併するよう、私は以上申し上げた航空企業の基盤強化という趣旨から勧奨をいたしまして、合併することになりました。来たる四月一日でしたか——四月十五日が合併期日になつておるよりに聞いております。

そこで、さつき河野委員に答えたように、ただ欠損をかかえている会社が幾つもあつたつてしよるがないから、基盤強化をするためには、資本力を強くせよといふかぬといふので、大部分の赤字を消すために大幅の減資をせしめて、そしてまた増資をして、いわゆる不良資産なるものを法的になくするよりにして、その結果を持ち寄つて合併するといふことになつておりますからして、私は、こういう事故が起らないように、あるいは過当競争の弊をないうにする第一歩を踏み出し

たものと考えて、その事業の成果に期待をいたしておる次第でございます。

○吉田忠三郎君 大臣は、いま、そういう根本的な整備について検討しなかつた、こういうことなんです。で、私もその閣議に出席するすがございせんから、その事情はこれ以上どういふ言つても、その真偽といふものを確かめるわけにまいりません。ですから、重ねて大臣にお尋ねいたしますけれども、いま大臣が答弁したように、この閣議では、大臣は、今度の事故にかんがみましてそのてんまつを報告をして、さらに、これが事故をなくするためにどうするかといふ——あなたはかなり撲滅といふことばを使つて究明しておる。これに対して、この新聞がうそかほんとか知りませんが、これは、しかし、私も新聞で承知する以外ありませんから、私は「朝日新聞」ですら信用してゐる。そういう立場で申し上げますと、早川自治大臣から、いままでも委員会であつた問題になりました、ローカル線の滑走路が非常に狭い、これがやはり一つの基本の問題じゃないか、こう言つてゐるのです。それから山村行政管理局長官から、危険なローカル航空についてこれからの新しい免許はすべきではない、こう言つてこの二つの基本問題を閣議は了承して、具体的には運輸大臣所管ですから、あなたが根本的な整備に対して検討しなければならぬと、こう書いてある。この事実はどうなんですか。そしてこれが事実だとするならば、あなたは、ここで事故を撲滅する、こういうかなり強い語氣で今度の問題について表明してゐるわけですから、少なくともこの二つの

もう一つは、さっき言っておる、こ
ういふ角度から、私は、今日の段階で
はもうそういう新しい免許はしないの
だ、というきつい態度をこの際示すべ
きではないかと、こゝろ聞いたら、その
点については、まだあなたは答弁して
いない。

○国務大臣（総務部健太郎君） お答えいたします。閣議の様様は、私の言つたとおりでございますして、山村君が、免許すべきではないとか、そういうような意見は言いません。ただローカル線に乗つて非常にあぶないというような感想を述べただけです。早川君は、滑走路はなるべく長くするのがいいんじゃないかということを申しまして、私も、それがいいと思うと言つたところ、まあ早川君は何か勘違いして、運輸省が長くなるのを押えているなんていうようなことを言つておられました、が、そういう事実はありません。押えてゐるものもありません。

それから新規事業につきましては、問題になっている既存六社というものは、私の就任以前でございまして、どういふ事情でどういふふうに免許されたか、知ろうともいたしませんし、また知りません。そこで、私はここでお答えできることは、航空事業というものは非常に危険の伴う仕事であるからして、いわゆる充実した資本と卓抜した経営者が申請して、そうして経営に非常に手腕の伴うような人でなければ

ます。したがって、不適確であつて、もうそのまま行き倒れになる、いわば免許を取り消さなければならぬといふ段階だから、これを合併するというような消極的なものじゃない。むしろ積極的に育成していくことが日本の航空の将来のためにいいのだ、こういふやうな

○大倉精一君 関連して。免許の問題

と合併の問題が出ましたが、私は、非

常に極端な質問がもし来せんが、免

いは運営する能力があるもの、といふ

いには宮へを焦つたおんなのといふ
条項がありますね。そこで今度大臣

が、三社合併をしなければならぬとい

うことは、もうすでに既存免許の三社

が、ここではみずから適確に運営する

能力がなくなった、こういうことでは

ないかと思うのですね。ところが、合

併にはやはり日時を要します。いろいろ

ろな条件もあるでしょう。しかし、飛

行機は毎日飛んでいるのですわ。です

あるいはその他の既存の六社の会社に

に、手放してもつて營業を統制して

おいてもいいのかわかるか、これはタタ

シーやトラックと違いますから、非常

に重大な問題でありますから、そ

る問題はとうとうあいにくに処置されま

すか。これは局長、専門的に見解をひ

とつ聞きたいと思うのです。

○説明員（大沢信一君） 今度の三社合

併ということは、運営することが不適

確になつたといふようなことよりも

むしる前向きに、既に基盤を強化して

争というものをできるだすくなくして

いこうというような考え方のもとに行

なわれた政策である、運輸大臣のお考

えをそろいふうに私は理解しており

ます。したがって、不正確であつて、もうそのまま行き倒れになる、いわば免許を取り消さなければならぬといふ段階だから、これを合併するといふような消極的なものじゃない。むしろ積極的に育成していくことが日本の航空の将来のためにいいのだ、こういうふうに私は理解しております。

○国務大臣(綾部健太郎君) 私がいさきに申しましたように、合併を推奨したのは、いま局長が言つたとおり、航空事業の将来を考えたとして、大体外航については、日航がもうやつてゐる。内航については、全日空と既存の六社が相ひしめいてゐるというような状態では、円満な事業もできなければ発展も望み得ない。ゆえに、三社は一緒になつてやれ、それじゃ全日空にみな一緒にしたらしいのじゃないかという議論がありますが、これはまた独占になるといふことで非常に弊害がありまして、私のところに、ひんびんとして全日空のあり方について手紙も来るし、電話もかかつてくるのです。そういうような状態であるからして、適正に、大部分は全日空でやらしてもいいが、過当競争にならない範囲で、いわゆるサービスの競争をさすことが、航空事業の健全な発達をするゆえんだと考えまして、残りの六社を一本に合併するように懇願したのでございますが、さつき申しましたように、会社の事情があるので、藤田航空は全日空にまず合併して、残る二社は全日空にやはり業務提携をしたというのが実情でございまして、そしてそれによりまして、ただいま航空局長が説明しましたように、行きついたからどうこうといふのではなくて、さらに飛躍的に発展

するために、資本の充実ははかり、經營の刷新をやる、こういう趣旨で合併を懇懇いたした次第でございます。

○大倉精一君　まあ前向きという言葉が最近はやつていて、何か前向きというといふように聞こえますけれども、大体こういう合併をしなければいかぬようなかつこうをつくつたのは、運輸省の責任ですよ。こういう状態が起らぬように免許という制度があるわけなんです。こういうことにならないように、あるいは、どうにもならないようなことにならないようにというので、そういう条項があるわけなんです。大臣もいま免許の問題を言われましたけれども、やはり免許の条項になつておる申請に対しては、免許をしなければならぬでしよ、法律上。そうなるでしよ。ですから心配しているのは、合併ということを出されて、手放してもつて何にも措置をしておられぬといふところに非常に危険があるのじゃないか。たとえば藤田航空にしてもそうです。今度にしてもそうです。合併という話が出るとこういう事故が起こる。今度でも、どうせ合併するのだから、今のうちにもらけておけ、こういうようなことがあるように聞いております。私は、特に今度の場合でも、よく経過をたどつてみますと、大分の空港というものは、大体昼間の着陸しか許さない非常に危険な空港なんです。しかも、原則として、着陸のときは、操縦士——機長ですが、これが操縦桿を握るということが、原則になつております。ですけれども、あのむずかしいところで副操縦士が操縦桿を握っている。あるいはこの間の藤田航空のときには、四千時間も飛んでい

るペタランのパイロット、そのパイロットだけが計器飛行でなく、視界飛行でやっている。しかも、あの八丈富士の雲とか、その他の状態が、普通ではあることを通るような状態ではなかったと、あの二人の機長は証明している。それがあえてむずかしいほうに回ったということがどうしてもほかに理解できない。ペタランであればあるほど、こちらを回って安全航路をとるべきなんです。それがあそこを通ってぶつかっている。今度でも、当然これは機長が、ペタランがやるべきはずのところを、機長が二人乗っておりましてもかかわらず、初めて操縦したという副操縦士が操縦棒を握ったという、何か割り切れぬものがある。しかも、両方とも合併を前にした事故でありますから、やはり有形、無形、特に無形の要因がここにあるのでありますから、私がさつき申しましたことは、三社合併というそういう指導も、これはいいかもしれませんが、合併しなければいかぬぞと言っておいて、では、そうしましょう。あとは各経営者にまかしておいて放任しておく。それに、そのように合併する会社の現在の経営状態ですね、あるいは人事管理の問題等々について、運輸省は、当然これは責任を持って検討しなければならぬ。それをやっているかどうか。やっておらずに毎日飛行機を飛ばしておる、こういうところに私は問題がありますが、これは当局、何か提案していますか、そういう点について。

○国務大臣(総務健太郎君) 合併後の公社の育成につきましては、法令の許

す範囲において、私は嚴重にやるべきだと考えております。

それから、いまにも飛行機が落ちやせぬかということで、あらかじめどういう注意をしたかということ、まだ事務当局から聞いておりませんが、要するに、最善の注意をして、この事故にかんがみて今後事故のないように努力せよということ、これは当然言うべきことであると思います。

○大倉精一君 言うだけじゃいかぬ。それは言うだけじゃだめであつて、私はあとから聞こうと思つておるのだけれども、この航空会社は十二機飛行機を持つておつて、操縦士が四十三名おりますね。一機はこれだけでいいのだから、私は聞こうと思つておる。非常にパイロットが不足しておるようです。そこへもつてきて、いま航空ムードが出てきて、今度の場合でも、これは旅客の団体客です。こういう臨時のお客さんがあれば、どんどんパイロットが足りない、少ないから無理して乗るといふことになる。したがつて、疲労度が重なる、そこで精神的な弛緩が出る。出るからさつき申しましたように、当然機長のやらなければならぬことを、ついつつかりと何げなく副機長にやらしたという、こういう問題がたまたま出てくる。そういうような経営の運営の仕方について、運輸省は当然これは目を光らせなければいかぬと思うのですけれども、これはやつておりますか。

○政府委員(橋内一彦君) ただいま御指摘のパイロットが労働過重になつておつたんじゃないかという点でございしますが、私は、この事故の第一報が参

りましてすぐ操縦士の過去における乗務時間を調べました。しかるところ、制限の時間に非常に余裕のある飛び方をしておりました。むしろどうしてこんなに飛んでないのだ。したがいまして、労働過重というよりなことは、私は、本件に關しましては、全然ない、かように考えております。

それから、先ほどの所有機材十数機に對して、操縦士四十三名、これも私は十分にそろえておる、かように考え

○大倉精一君 四十三名というものの内訳はどうですか、正規の操縦士ですか。

○説明員(大沢信一君) 四十三名は操縦士だけでございします。あとの二十二名というのが資格整備士であります。

○大倉精一君 これは私よくあつて、世間で言われることは、パイロットが非常に労働強化になつておるといふと、私もかかわらず、監督官庁のあなたのは、労働過重ではない、余裕のある飛び方をしておるといふ、この見方が食い違つておつたらたいへんです。新報を見ますと、全国的に八十名はパイロットが足らぬやうです。きのうの毎日新聞をずっと見てみますと、パイロットが足りない、あるいは養成能力もないというやうなことで、目下のところでは、新しい飛行機を買つても、これを操縦する飛行士がない、こういうことをいわれているのです。ですから、いまあなたはこれを十分だとおつしやる、運輸省として、しかし、世間では十分ではないと言つておる。この食い違いは私はあとで調査をします

けれども、しかし、こういう問題が起るといふことは、何かあるのです。潜在的なものが、つまり技術的にプレーキの故障があつたとかなんとかいうのじゃなくて、もつと潜在的な大きな原因が私はあると思う。そういうのをな

くするために、合併を懇望されているのだと思つておつても、合併と同時に、現在たまたまのやうな状況が、私は運輸省として、黙つてはおつておいて營業をさせておいていいのじゃないです。点検する必要があるのじゃないか。飛行機の点検は、しつとでわからないですけれども、年に十回くらいあるやうです。きのうも抜き打ち検査をやつたということが新聞に出ていましたけれども、何かこういう検査を一齐にやる方法はありますんか。

○政府委員(橋内一彦君) ただいま操縦士の問題で、新聞の記事と私の意見と食い違つたというお話でございします。操縦士が一般に不足しておるといふ点は、私もそのとおりに認めます。ただ当該操縦士が過勞であつたかどうかという点につきましては、余裕のある乗り方をしておつたということ、当該航空会社が操縦士四十三名を擁しておつて、これだけの機材を扱うという点については、操縦士の不足はないと。

○大倉精一君 三人とも余裕のある飛び方をしましたか、二人の機長と一人の副操縦士ですね。三人とも余裕のある飛び方をしておつたのですか。

○政府委員(橋内一彦君) さうでございします。

それからさらに申しますならば、おそらくこのいずれの会社につきまして

も、操縦士というものはもちろん不足と申しておりますが、この不足というのをどう考えるか、すなわち、現在運賃に考へるのか、あるいは将来、各社が拡張の計画を持つておる、その場合に、どうも拡張するには不足である、こういう二つの不足のしかたがあるわけでございます。そこで私は、現在の路線を運営するに人が足りないのに無理に飛ばすということはないと思ひます。むしろ会社として不足を訴える、あるいは先ほど私が全般的に不足であるとして申し上げましたのは、今後の輸送需要に見合つて伸ばしていくというために不足があると、現に日本航空におきまして、外人パイロットを雇つて、しかも、これを国内線に使つておるといふやうな点、これはもう不足の端的なあらわれでございします。しかし、さうして、現在日本航空が労働強化をやつておるとか、あるいはパイロットを節約して飛ばしておるといふやうなことでございしません。そういう意味で一般的に不足しているという点は、私はそのとおりであるし、これの対策は考へて航空需要についていかなければならぬという点は、そう考へておりますが、今回のこの操縦士三名が、オーバーワークになつておつたということは絶対にございしません。

○大倉精一君 もう一つお尋ねしますけれども、パイロットは、あなたのおつしやることによると、将来に向かつては不足であるが、現在は不足してない、こういうことですね。これも私はひとつ一べん勉強してみましよう。

それからさつき申しましたやうに、非常に競争も激しく、航空ブームもあつて、過密ダイヤということがやはり汽車と同じやうにいわれております。航空についても過密ダイヤという状況があるのですが、臨時便をどんどん飛ばすと、そういうやうな状況でスチュワーデスや乗員の疲労度も加わつておるといふことも聞いておるのです。が、そういう状況もありませんか。

○政府委員(橋内一彦君) 私は過密ダイヤという記事を新聞で読みまして、どういふ意味がよくわからなかつたわけでございますが、いろいろ想像しますと、飛行機を無理に動かしているんじゃないか、こういう意味であらうというふうに一応想像したわけでございます。現在の實際を申しますと、飛行機を有効に使つておる会社は、日本航空あるいは全日空が非常に飛行機を有効に使つております。有効に使つておるといふのは、飛行機の要するに遊ぶ時間を少なくしておる、こういう意味でございします。したがつて、この点はそれではあふないかと申しますと、この点は一定の制限のもとにやつておりますので、制限を越してまで飛行機を無理に飛ばすということはいたしておりません。しかし、かなり有効に使つております。また、この有効に使うということが、すなわち業者の経営状態をよくしておるといふ点でございします。したがつて、経営基盤を強化するといふ点から申しますと、飛行機を有効に使うということが非常に重要なことであると思ひます。一方、いわゆるローカル会社と称せられる会社は、大局的に觀察しますと、飛行機を有効に使つておらない、もつと使うこ

とによっていわゆる経営基盤が確立するのではないかとふりかへて考えます。もちろん無理な使い方をすることは、これは一定の限度を設けなければなりません。やはり飛行機を遊ばすことによって非常に経費が安上がり、償却にしても金に利にても飛行機が遊ぶことによって安上がり。しかし、これをフルに動かすためには、やはり路線というものがそれに見合うだけのお客がなければフルには動かさないわけでございます。最もいい例が、日本航空でございます。たとえば札幌と東京と大阪と福岡という四つのポイントを持つております。しかも、この間の旅客が非常に多い。大量にある。しかも、朝から晩まで、夜間まである。こういうような路線におきましては、日本航空の持つておる飛行機というものは非常に能率よく回転するわけでございます。いわゆる遊びが出ない。もちろん限度以上には使わせません。それから、乗務員も交代制によりまして、限度以上の労働強化というところはないと。現在私の聞いておるところによりますと、法律で定められたよりもっと下回った労働時間でやっておるというふうに聞いております。そういうような点で、しかも、会社としては機材を有効に使うという点において経営基盤が確立するということでございます。したがって、何かローカル会社というものは、わずかの機材を非常に回して回しておるというように新聞によく出ますけれども、特定の団体便があつたときに往復するといふようなことはあると思ひます。しかし、全体的に見まして、むしろもう少し私は飛行機を有効に使うといふは

うに指導していく、この点、路線をどういふふう合理的にあらはにするかといふようなことによつて、当局としても、会社の基盤を強化するようにできるだけそういうふうなことをするといふことは必要でございます。ところが、現在の非常にくるくる回しておるというところは、定期路線についてはございませぬし、今回の場合も、決して臨時便じゃないということでございます。

○大倉精一君 何かあなたのお話を聞いておきますと、利益を上げるには、あるいは経営をよくするには、こうしたほうがいいといふことのほうへずつと傾いていくわけですね。きょう私は飛行機の安全といふことを重点に聞いておるのです。いままでずつと聞いておりますというところ、日本の国内航空といふものはどこにも危険がないといふことですね、まあ聞いております。すなわち、人間の問題も飛行機の問題も連航の問題も、あるいは飛行機の問題も、にもかかわらず、最近ひんびんとして起こります。これは世界的に飛行機事故は起こります。これは最近の飛行機に、ローカル線に就いて大小の事故が起ることといふことは、何かなければならぬ。そこで、しからば最近のようになつた事故——きのうの事故も含んで、藤田航空の事故も含んで、日東航空の事故も含んで、こういう飛行機事故が起ることといふ潜在的な原因は、あるいは直接的な原因といふものは、どういふところにあるのか。どういふか、あいに監督官庁としてお考えになつておるのか、それをひとつ最後に何つておきたいと思ふ。

○政府委員(橋内一彦君) 私は、この潜在的な原因といふものを、的確に論理的に申し上げること、また、証明をすることは、私の現在の立場ではできません。と申しますのは、事故原因につきましても、まだ解明しておりません。ただ、世に上り下りするうちに、経営基盤が弱体であるといふことが事故の原因につながるのではないかと、この点でございます。また、私は、経営基盤が強化されることによつて、事故は次第に減っていく方向にある。その意味からいいますと、経営基盤をしっかりとせよといふ方向に行政を持つていくといふことは、絶対に必要であらうと思ひます。それから、あるいは昨日もこういう議論が出ましたが、藤田航空も合併前に事故があつた、今度も事故が合併前にあつたといふようなことで、合併前といふのは事故と結びつくのではないかと、いろいろな御意見もございまして、これが、これも私は、合併と事故とは直接の関係は、もちろんあるといふ証明はできませんけれども、あるいは精神的に多少そういうこともあり得るのかなといふふうな感じしております。

○大倉精一君 まあ局長は、経営基盤の弱体といふことがいまの原因である、こうなんですね。そこで、大臣、ひとつ最後に聞いておきたいのです。が、経営基盤が弱い、弱いのが事故の原因である——弱いとどういふ現象が起ることか。いま局長さん、おつしやつたのですが、いままでのあなたの話によりますといふと、パイロットもちゃんとしておる。路線もちゃんとある、それから航空機の使用が若干千——もつとやつたほうがよろからう、

○相澤重明君 簡単で、かつこの報告書に出てくるので、局長に御答弁いただいて、あと、大臣にひとつお答えいただきたいと思ふのです。が、この報告書の中を見ると、巡航速度四百三十二キロ時、それから航続距離は二千八百八十キロになつています。すると、これはあれですか、つまり六巡航という意味なんですか。

○説明員(大沢信一君) お答えいたします。巡航速度と申しますのは、最大速度に対する言葉でございます。最大速度、つまり出し得る最大の速度はもう少し出るわけでございます。しかし、そうしますと、非常に燃料が不経済になりますので、燃料経済的に飛び得るなるべく速い速度といふのがこの

速度でございます。それから、航続距離といふのは、速度は関係ありませんが、とにかく、できるだけ遠く飛ぶためには、積めるだけの燃料を積んでどこまで行けるか。ですから、巡航速度と航続距離と直接の関係はございませぬ。もし巡航速度で飛んでこれだけの航続距離を飛べるとすれば、いま御指摘のようによつて、これだけ割つていただいて、たとえば六時間ぐらい飛べるといふことになります。

○相澤重明君 そうしますと、東京—鹿児島間は、どのくらいかかって、いまの巡航速度、航続距離でいって、どういふふうになるのか。

○説明員(大沢信一君) はつきりした数字は、私たまだ持ち合わせておりませんが、東京—鹿児島間は、千数百キロじゃないかと思ひます。ですから、かりにこの巡航速度で飛びますと、まづ行くにしても二時間ちょっとです。

○相澤重明君 ですから、私のお尋ねしているのは、東京—鹿児島間というところ、一往復すれば、途中とするとところもありまして、こういうことに、一往復という形になるのかどうかというところなんです。どうなんですか。

○説明員(大沢信一君) ちょっと御質問の趣旨がわかりかねるのですが、往復いたしますと、この距離になるかというところですか。

○相澤重明君 つまりあなたの説明によると出し得る速度が、キロ時四三二といふので、これは飛べる速度、巡航速度が、で、航続距離といふのは、とにかく飛べる時間が二千八百八十キロで、そうすると、結局は、経済的に割つた数でいけ

は六巡航ということだけれども、東京―鹿児島間を、たとえば三時間とすると、六時間で東京―鹿児島間には往復ができるということですね、途中とまるでしょうが、無着陸ならば三時間よりもっと飛べるのじゃないですか。どうなんですか、その点は。

その次に、実は、私が聞きたいのは、この報告書の中に、前回点検後の飛行時間は、六十八時間と書いてある。したがって、点検というものは、どのくらい飛んだ場合に行なうのかというのがひとつ聞きたいわけです。

その次に、その前にあるところの、前回オーパーホール後の飛行時間は、千五百六十七時間と書いてある。オーパーホールというものは、何時間飛んだらば行なうのか。こういう点が私は問題になってくると思う。しかも、製造後の飛行時間というものが、三万一千四百五十時間というのであるから、この飛行機が、使用しておつて十分現時点においては危険というものはないし、それから点検というものは十分行なわれておる、こういうことになつておるかどうかという質問を続けていきつたから、実は申し上げたのです。時間の関係で全部申し上げたわけでありまして、この関係はどうなんですか。点検というものはどのくらいの時間飛んだらば点検を定期的に行なうことになつておるのか。前回オーパーホール後の飛行時間は、千五百六十七時間、そして製造後の飛行時間は、三万一千四百五十時間となつておるが、普通の飛行機の飛行時間というものは、どのくらいで大体いいものであるかという点を御説明いただきたい。

○説明員(大沢信一君) 最初の航路距離の問題でございますが、途中におりまして燃料を補給して行きますと幾らでも行けることになりまして、無着陸で一度積んだ燃料をフルに使ひまして、二千八百八十キロ飛べるわけでありまして、ですから、東京から鹿児島に行つて、鹿児島上空から歸つてきても一応歸れる計算になつております。

次に点検の時間でございますが、これは会社によつて、必ずしも一定しておりません。飛行機によつても違ひますが、富士航空のコンベア CV 240 につきましては、整備規程でこういう時間をきめて、会社で申請してまいりましたものを私たちが審査いたしましたので、こういうやり方で、こういう内容の点検をすれば、常時安全性が保たれるということを認めて認可いたしておりました。それによりますと、一番小さな点検は、七十五時間でございます。これを二回繰り返しまして、百五十時間の後に、二百時間の中型の点検をやります。その後七十五・七十五・二百という繰り返しをやつていきまして、オーパーホールでございますが、世界各国とも、オーパーホールのやり方には二種類ございまして、全金属機でございますと、完全なオーパーホールは、一万時間ということが常識になつておりますが、一万時間のオーパーホールをやりますと、一カ月ぐらい飛行機が寝ます。オーパーホールのやり方は、分割方式でございます。一ぺんに全部のオーパーホールはやりませんが、部分的なオーパーホールを何回か繰り返して、ある時期に、全部のオーパーホールの完結しようという、富士航空も分割方式をとりまして、二千五百時間と

とにやつております。ここに書いてあります点検後の飛行時間、六十八時間というものは、この前に二百時間の点検をやつてからの時間だが、前回オーパーホール後の飛行時間、千五百六十七時間というものは、飛行機の二千五百時間後のオーパーホールをやりましたからのいわゆる時間でございますが、このオーパーホールは、富士航空が買います前に、アメリカで完全なオーパーホールをやつて、オーパーホール・ニューになったものを買ったものです。

○岡三郎君 運輸大臣にちよつとお伺いしますが、先ほど政務次官、それから航空局長から聞いたわけですが、事故をなくすために鋭意努力しているというので、ローカル線の会社の合併とか、あるいは、その他地方のローカル線の滑走路の整備、いろいろな問題を言われてきたわけですが、先般、九州視察のうちに、ますます航空事業というものは発展して、国際路線も非常に伸びてきて、国内の路線も伸びてきている。国際路線においては、外国人が来て外国人のパイロットがやつた時代もぼつぼつ過ぎていくという時代が、その中で、宮崎航空大学という、わが国における唯一のパイロットの養成機関ともいわれる民間のそういう養成機関が、まことに設備が充実していない。特に練習機が、質量ともに劣つておる。特に量の問題においても、全体の練習に欠くという。一生懸命やつてはおりますが、これはもう一つは、航空士の養成というものは、ある程度人格の陶冶も非常に関係してくる。規律もやはりきちつとしていかなければならない。こういう点で学校当局

も、寄宿舎の建設という問題を主にしている。ただ寝泊りしていくというところと、やはり在学期間中、しっかりと技術と人格の陶冶をするという両面を兼ねたものをやはり必要とするので、そういう点で現在までくふりして、相当航空士を出しておりますけれども、今後、時代の要請に即応するためには、いささか貧弱だということをわれわれ実地に見てきた。学校当局も非常によくやつておりますが、そういうような点で、ことしの予算においては、先ほど局長からの答弁で、なかなか大蔵省のほうも頭迷であつたようです。が、ぜひともこの問題については、早急にひとつ手をつけてもらつて、政務次官も航空局長も、練習機の問題なり、宿舎の問題、設備の問題等、やはりがんばつてやりたいということがあつたが、根本は人の問題ですから、そういう点で、すぐれた操縦士、パイロットをつくるということも、航空事業の一番根本問題じゃないかと思うのです。それとあわせて、航空整備士の質の問題だと思つて、そういうような点で、端的に言つて、日本の宮崎航空大学という唯一の施設内容というものを、固期的に運輸省として計らつてもらいたいというのが、われわれのこの問題を契機にした一つのお願ひなんです。要求ということよりも、輸運省の大奮闘を要請したいと思つて、運輸大臣のこれに対する所見、努力をお願いしたい。

○国務大臣(綾部健太郎君) 全く同感でございます。いかに機械が発達いたしましたとしても、結局、人が操縦し、監督し、扱うのですから、人が大事なことは申すまでもありません。航空大学の内容の充実につきましては、こういう事故があつたことを一つの契機と申しますか、理由をいたしまして、ぜひ内容の充実にはんとうに努力いたしていきたいと考へます。

○吉田忠三郎君 先ほどの私の質問に對して、運輸大臣は、新しい免許はない、こういう明確な答弁がございましたので、私も全くそのとおりだと思つたわけなんです。

で、もう一つの問いに對して、團體でそういう問題が話題になつていない、こういう答弁ですが、話題になつたならそれは別問題として、今日このローカル空港の悩みの問題は、全國民の常識として、滑走路が短か過ぎる、こういうことであるとか、あるいは夜間飛行設備がない、加えて計器の着陸装置がない、こういう事情がやはり問題だと思つて、これはいづれも政府の政策としてやるべきことですから、私は運輸大臣は、よりこの問題について、積極的に今後努力してもらいたい、こう思つてゐます。

それから第二番目は、当然この運輸行政指導の問題として、大臣も再三述べておりますように、航空事業の經營基礎を強めていく、こういう問題があるろうと思つてゐます。で、一つには、再三私どもも指摘したように、弱小企業は資力の問題があると思つてゐます。したがつて、この資力をつけるにはどうするか、こういう問題に發展いたしますけれども、やはり私は、国家的な見地に立つて、一つには金融の道があるであります。もう一つは、日本航空に對しては、年々歳々かなり膨大な政府出資をいたして、この資力をつけ

る援助を私はしていると思うのです。ところが、今日、日本航空を除いた以外の航空会社に対しては、金融は若干したのかわかりませんが、政府が出資をするというようなことはなかったと私は理解している。これなどにおいても、かなり大きな問題ですから、十分この点を配慮してもらいたい。

そうしてまた、先ほどの滑走路が短い——千二百メートル論議になるのですけれども、これは航空局長、確かにその千二百メートルの滑走路が間に合うような飛行機、つまり機種をそれぞれの会社が備えていなければならないのです、安全性が保たれる、こういうことにはなるのだけれども、最近の航空機を利用する旅客の層は、もはや特権階級だけじゃなくなってきたというのです。完全に事務出張をする人であるとかあるいは商談とか、あるいは新婚旅行をはじめとして観光客という需要客がぐんぐん伸びた。その伸びたという証に、統計を見ても、北は北海道、南は九州に至るまで、いま民間の航空路線というものは、七十一線以上になったのじゃないですか。しかも、需要客というものは、当初から見ると、所得倍増じゃないけれども、何十倍にこれはなっているのです。ですから、こういう事情を勘案してみますと、確かに千二百メートルの滑走路が間に合うような航空機を整備すればよろしい、こういう原則的な理論は私は理解できたとしても、必ずしも机上における計画なりという理論というものには、今日の事情の中では私は当てはまっていなくて、やはり問題があると思うのです。ですから、こ

れから運輸大臣がおっしゃっていらっしゃるようなこの経営基盤を強めていくという一環に立って、この機種の取りかえの問題がやはり起きてくると思うのです、かなり古い機種を使っているわけですから、もうすでに飛行機は老朽化しているのですから、ですから、先ほど岡先生も言ったように、近代要請に伴って、新しいやばり機材というものと取りかえていくという問題が一つここに出てくると思う。

それからもう一つは、今日この私どもが承知しておる中では、整備工場というものは、日本航空よりないじゃないですか。他の航空会社はいいでしょう。いかに技術部長が、その整備の検査基準がこうであるとか、あるいは検査規程がこうであるといつてみても、自分の会社に整備工場がないのです。しかも、整備していくにはかなりの資本が要するのです、お金がかかる。ですから、やはり営業政策として、そういう面でもあまり金のかかることはやらないというところに、やっぱり今日の事故の原因が一つあると僕は思うのです。だから、この整備工場を今後航空会社に一体どう持たしていくかという問題が私はあると思う。

それから、私はたびたび委員会でも問題にしておりまして、何だかんだといつても、この飛行機の安全性というのは航空管制にあるのじゃないかと思う。この点については、柄内局長は非常に努力をされて、最近この航空管制の整備というものは充実されてきたと思うのです。間もなく全国的に計器飛行の体制に入っていくのじゃないか。これは一面非常に私は喜んでいいことだと思う。そこで、今度問題にな

りますのは、これは私のようなしろうとが申し上げるまでもなく、十分承知おきのとおり、今日いろいろ日本は、大は日本航空から、小さいのは日東航空などという会社、その他ございますけれども、それぞれ飛行機についております。計器というものは、ばらばらです。ですから、いかに一面航空局長が今日まで努力をされて、航空管制の体制をいって、そうして計器飛行ができるようにしても、今度は飛行機のほうにそれにこたえるような計器がついていない、こういう事情があるのです。ですから、この際は、私は先ほど言ったように、行政の一環として指導して、計器というものを全社ともどもに統一するようにやはり指導をしなければ、これは管制体制をいって意味がないことになると思うわけです。さてしからば、この計器を備えるためにはどうなるかという、これまた、かなり金の必要な問題で、ですから、こういうものについても、ただ日本航空だけに国がかなりのものを出資して財政援助をするということじゃなくして、せつかく集約統合をされて、大臣がかねがね申されておるような、経営基盤を強めていくという大方針であるならば、こういう全般にわたる問題についても、私はより積極的に、国がその一環として援助をしていくような施策というものが必要ではないか、こう思うのです。こういう点、ひとつ大臣に伺っておきたいというふうに思うのです。

○国務大臣(綾部健太郎君) 全く同感でございます。そこで、それら必要な施策を行なうことにつきましましては、どうしても資金が要る。その資金が財政

上なかなかむずかしいので、私どもも苦慮いたしておるのでございます。財政当局に、来たるべき四十年の予算にあたりましては、こういう事故が起きたことを契機といたしまして、さらにさらに予算の増額、またすべて、その滑走路を延ばすにしても、管制をするにしても、あるいはいろいろな面で、要員の養成にしても、非常な金がかかることで、これが今日の発達とテクノロジーがなかなか金の面で合いくいのを私どもは非常に遺憾としておるのでございます。それから、せつかく皆さんの御激励がありましたから、私どもも微力ではありますが、そういうふうに努力いたしていきたいと思っております。

○吉田忠三郎君 大臣からそれぞれの答弁がございましたから、私は最後に強く要望しておきたいと思っております。申すまでもなく、航空事業は、その性格からして、重大な使命と責任を担っているものであるところを思っています。したがって、今日いろいろ、ただいままでの質疑応答にもございましたけれども、何とかやっていると、こういうふうなあふつかしい経営、あるいは小企業にやらせるべきものではないか。これが私はやはり事故を起こす原因になっていると思う。事故が起きてから、毎度それでございまして、それから、その事故の原因を究明する、追及する、こういうことをやっている。しかし、こういうことをやってみても、これはもうあの祭りなんです。ですから、私はもう、日本の航空というものは、もはや試験的時代ではないと思

う。先ほど言ったように、旅客需要というものはかなり伸びておりますし、国際的にも、あるいは日本の航空

業はかなり歴史を持ちつつあるわけでありまして、試験時代ではない。実用の時代だと思っております。したがって、これからの事故防止といえますか、事故対策といえますか、関係者もこういう機会をとらえて特段の、この根本的な努力と反省が必要でございすことと、より一そう私は万全を期してもらいたいということを申し添えて私の質問を終わりたいというふうに思うのであります。

○相澤重明君 資料の要求。この際ひとつ資料をお出しただきたいのです。国内のエアポートについて、日米安保条約による米軍に提供しているもの、それから自衛隊の専用のもの、それから民間のいまのエアポート、こういう点をひとつお出しただきたいわけ。それから自衛隊と民間の共用ができるものかどうか、これは私は、まあ法律的に、いろいろ持っています。一応もし使用ができるというならば、その使用ができる箇所、それからその次は、先ほど滑走路の問題が出ておりました、その滑走路が、エアポートにどの程度の滑走路がついておるのか、それをひとつ記入してもらいたい。

それから航空会社の整備ということ、先ほどから運輸大臣が述べられておりましたけれども、その航空会社名の航路、それと現在の搭乗員といいますが、その航空会社に所属しておるところのパイロット、スチュワーデス、こういう人数をあげていただくと同時に、パイロットの平均賃金、スチュワーデスの平均賃金、これは、日本航空でも常に給与の問題がやはり議論されておりますから、日本航空、全日空を含

第二条第三項及び第四項中「小型船による海上における物品の運送」を「内航運送」に改め、同条第五項中「小型船を」「内航運送の用に供される船舶に」「供せられる小型船を」「供される船舶に」に改め、同条の次に次の二条を加える。

(内航船腹量の策定)

第二条の二 運輸大臣は、内航海運業の用に供する船舶について、運輸省令で定めるところにより、毎年度、海運造船合理化審議会の意見をきいて、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運輸省令で定める船種ごとに定めなければならない。

2 前項の船腹量は、国内における貨物輸送の需給事情その他の経済事情を勘案して定めるものとする。

3 運輸大臣は、第一項の船腹量を定めたときは、遅滞なく、これを告示しなければならない。

第二条の三 運輸大臣は、内航海運業の用に供する船舶の運輸省令で定める船種別の船腹量が、前条第一項の規定により当該年度において定められた当該船種別の船腹量に照して著しく過大になるおそれがあるとき、海運造船合理化審議会の意見をきいて、一年以内の期間を定めて内航海運業の用に供する船舶の当該船種別の船腹量の最高限高を設定することができる。

2 運輸大臣は、前項の船腹量の最高限高を設定したときは、遅滞なく、これを告示しなければならない。

く、これを告示しなければならない。

第三条中「小型船による」を「船舶による」に改める。

第四条第一項第四号中「小型船」を「船舶」に改め、同項に次の一号を加える。

五 予定する事業の開始の日

第五条第一項中「小型船運航業者登録簿」を「内航運送業者登録簿」に、「小型船運送取扱業者登録簿」を「内航運送取扱業者登録簿」に、「小型船貨渡業者登録簿」を「内航船貨渡業者登録簿」に改め、同条第二項中「前項」を「前二項」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 運輸大臣は、第二条の三第一項の規定による船腹量の最高限度の定めがある場合において、当該申請に係る第三条第一項の登録をするところによつて内航海運業の用に供する船舶の運輸省令で定める船種別の船腹量がその最高限度をこえることとなるときは、その登録を拒否しなければならない。

第八条第三項中「小型船運航業者登録簿」を「内航運送業者登録簿」に、「小型船運送取扱業者登録簿」を「内航運送取扱業者登録簿」に、「小型船貨渡業者登録簿」を「内航船貨渡業者登録簿」に改める。

第十三条第一項及び第二十条中「小型船による海上における物品

の運送」を「内航運送」に改める。

第二十条の次に次の一条を加える。

(船舶に関する表示)

第二十条の二 第三条第一項の登録を受けた内航運送業者又は内航船貨渡業者は、その所有する船舶で当該事業の用に供するものに、その氏名、名称又は記号その他の運輸省令で定める事項を見やすいように表示しなければならない。

第二十一条の見出し中「死亡」を「事業の休止」に改め、同条第五号中「廃止」の下に、「又は事業の全部を譲り渡し」を加え、同条を同条第二項とし、同条に第一項として次の一項を加える。

内航海運業者は、事業を休止したときは、その日から三十日以内に、運輸大臣にその旨を届け出なければならない。

第二十二條中「当該小型船海運業者」を「当該内航海運業者」に改め、同条第一号中「前条」を「前条第二項」に改める。

第二十三條第一項中「当該小型船海運業」を「当該内航海運業」に改め、同条第三項及び第四項中「当該小型船海運業者」を「当該内航海運業者」に改め、同条第五項中「第六條第二項」を「第六條第三項」に改める。

第二十六條を次のように改める。

(報告及び検査)

第二十六條 運輸大臣は、この法律の施行に必要な限度において

て、内航海運業者に対してその事業に関し報告をさせ、又はその職員に内航海運業者の営業所若しくはその事業の用に供する船舶に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人にこれを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

第二十八條中「海上運送法」の下に「第十九條の五、」を加える。

第二十九條を削り、第二十八條の二を第二十九條とする。

第三十一條に次の一号を加える。

四 第二十六條第一項(第二十

七條において準用する場合を含む。以下同じ。)の規定による報告を求められて、報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した者

第三十三條第二号を次のように改める。

二 第二十条の二(第二十七條において準用する場合を含む。)の規定による表示をせず、又は虚偽の表示をした者

(小型船海運組合法の一部改正)

第二條 小型船海運組合法(昭和三十三年法律第六十二号)の一部を次のように改正する。

題名を次のように改める。

内航海運組合法

目次中「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。

本則中「小型船海運業」を「内航海運業」に改める。

第一條中「小型船海運組合」を「内航海運組合」に改める。

第二條第一項各号列記以外の部分を次のように改める。

この法律において「内航運送」とは、次に掲げる船舶(はしけを含む。以下同じ。)以外の船舶による貨物の運送であつて、船積港及び陸揚港のいずれもが本邦内にあるものをいう。

第二條第一項中第一号を削り、第二号を第一号とし、第三号から第六号までを一号ずつ繰り上げ、同項に次の一号を加える。

六 日本国有鉄道の経営する連絡船事業の用に供する船舶

第二條第二項各号中「小型船海運業法」を「内航海運業法」に改め、同項第一号中「小型船運送取扱業」を「内航海運業」に改め、同項第二号中「小型船運送取扱業」を「内航海運業」に改め、同項第三号中「小型船貨渡業」を「内航海運業」に改める。

第二章 内航海運組合に改める。

第三條中「小型船海運組合」を「内航海運組合」に改める。

第八條第一項に次のただし書を加える。

「内航海運組合」に改める。

ただし、第一号から第六号までに掲げる事業にあつては、その海運組合の組合員たる資格を有する内航海運業を営む者の競争が正常の程度をこえて行なわれてゐるため、その内航海運業を営む者の事業活動に關する取引の円滑な進行が阻害され、その相当部分の経営が著しく不安定となつてゐる場合に限る。

第八号第一項第一号中「小型船による貨物の運送」を「内航海運送」に、「小型船の貨渡」を「内航海運送の用に供される船舶の貨渡し」に改め、同項第三号中「組合員が小型船により運送する」を「組合員がする内航海運送に係る」に改め、同項第四号から第六号までの規定中「小型船」を「内航海運送の用に供される船舶」に改める。

第十二条第二項第一号中「小型船海運業の安定を図る」を「第八号第一項ただし書に規定する事態を克服する」に改める。

第三十条、第四十一条、第五十条及び第五十五条中「小型船海運組合法」を「内航海運組合法」に改める。

第三章 小型船海運組合連合会を「第三章 内航海運組合連合会」に改める。

第五十六条（見出しを含む）及び第五十七条中「小型船海運組合連合会」を「内航海運組合連合会」に改める。

第五十九条第二項中「小型船」を「内航海運の用に供される船舶」に改める。

第六十条中「小型船海運業の安定」を「第八号第一項ただし書に規定する事態の克服」に改める。

第六十五条第三項中「に至つた」を削る。

附 則

（施行期日）

第一条 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。

（小型船海運業法の改正に伴う経過措置）

第二条 この法律の施行の際現に改正前の小型船海運業法（以下「旧法」といふ。）第三条第一項の規定による登録を受けて改正後の内航海運業法（以下「新法」といふ。）第三条第一項に規定する内航海運業に相当する事業を営んでゐる者は、当該事業について同項の登録を受けた者とみなす。

2 前項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総トン数五百トン以上の鋼製の船舶を使用して新法第三条第一項に規定する内航海運業又は内航海運業に相当する事業を営んでゐるもの（この法律の施行の際現に、海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）第十九条の五第一項又は第二十条第一項（同法第三十三条において準用する場合を含む。）の規定による届出をして、貨物定期航路事業、不定期航路事業又は船舶貸渡業を営んでゐるものに限る。）は、新法第八号第一項の規定にかかわらず、この法律の施行の日から二月間は、当該船舶を

使用して当該事業を引き続き営むことができる。その者がその期間内に同項の変更登録の申請をした場合において、新法第八号第二項において準用する新法第五条第二項又は第六条第三項の規定による通知を受けるまでの期間についても、同様とする。

第三条 次の各号の一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海運業に相当する事業を営んでゐるもの（前条の規定の適用を受ける者を除く。）は、この法律の施行の日から六月間は、当該事業について同項の登録を受けたものとみなす。その者がその期間内に同項の登録の申請をした場合において、新法第五条第二項又は第六条第三項の規定による通知を受けるまでの期間についても、同様とする。

一 この法律の施行の際現に木船運送法の一部を改正する法律（昭和三十一年法律第百二十一号）附則第三条の規定により旧法第三条第一項の登録を受けたものとみなされてゐる者

二 この法律の施行の際現に、海上運送法第十九条の五第一項又は第二十条第一項（同法第三十三条において準用する場合を含む。）の規定による届出をして、貨物定期航路事業、不定期航路事業又は船舶貸渡業、海上運送取扱業若しくは海運仲立業を営んでゐる者

第四条 前条の規定の適用を受ける者については、同条の規定により

新法第三条第一項の登録を受けたものとみなされる間は、新法第八号第一項及び第三項の規定を適用しない。

2 前条の規定の適用を受ける者であつて次の各号に掲げるものは、この法律の施行の日から三十日以内に、当該各号に掲げる事項を運輸大臣に届け出なければならない。

一 前条第一号に該当する者 新法第四条第一項第四号に掲げる事項

二 前条第二号に該当する者 新法第四条第一項第三号及び第四号に掲げる事項

3 前条の規定の適用を受ける者は、同条の規定により新法第三条第一項の登録を受けたものとみなされる間において、新法第四条第一項第一号、第三号又は第四号に掲げる事項に変更があつたときは、その変更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ない。

4 前二項の規定に違反した者は、新法第二十三条の規定の適用については、同条第一項第一号に規定する違反行為をした者とみなす。

5 第二項又は第三項（これらの規定を附則第八号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。

第五条 附則第三条の規定により内航海運取扱業の登録を受けたものとみなされる者（同条第一号に該当する者に限る。）が、この法律の施行の際現に供託してゐる営業保

証金は、その登録を受けたものとみなされる事業について、新法第九号第一項の規定により供託したものとみなす。

2 附則第三条の規定により内航海運取扱業の登録を受けたものとみなされる者（同条第二号に該当する者に限る。）は、この法律の施行の日から三十日以内に、新法第九号第二項から第四項までの規定の例により、営業保証金を供託し、かつ、運輸省令で定めるところにより、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

3 前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、その登録を受けたときは、その際現に供託してゐる営業保証金は、その登録を受けた事業について、新法第九号第一項の規定により供託したものとみなす。

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、新法第二十二号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、新法第二十四条の規定の例により、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、新法第六号第三項の規定による通知を受けたときも、同業とする。

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、第六條及び前條第一項の規定は、新法第二十七條に規定する内航海運業に相當する事業について準用する。

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

(中小企業金融公庫法の一部改正)
第十六条 中小企業金融公庫法(昭和二十八年法律第三百三十八号)の

第四十三條第一項第六号中「小型船海運組合、小型船海運連合」

法律案

旅行あつ旋業法の一部を改正する
法律案

旅行あつ、旋業法の一部を改正する法律

旅行あつ、旋業法（昭和二十七年法律第二百三十九号）の一部を次のように改正する。

第二条第三項中「外国人又は邦人及び日本人を対象とする」を「邦人旅行あつ、旋業以外の」に改める。

第二条第四項及び第三条ただし書中「日本人を」と日本人の本邦内の旅行のみを」に改める。

第四条第一項第五号中「及び住所」を削る。

第五条第二項中「且つ、告示」を削る。

第七条第四項中「告示をした日」と「通知を受けた日」に改める。

第九条第一項中「二十万円を」「三十万円に」「五万円を」「七万円に」「二十万円を」「三万円に」「五十万円を」「七十万円に」改める。

第十条第一項ただし書中「五十万円を」「七十万円に」「二十万円を」「三十万円に」改める。

第十二条第一項中「日本人を」と日本人の本邦内の旅行のみを」に改める。

第十三条を次のように改める。

（不正行為の禁止）
第十三条 旅行あつ、旋業を営む者は、次の各号に掲げる行為をしてはならない。

- 一 第十二条第一項の規定による料金の届出をしないで料金を收受し、又は届け出た料金をこえて料金を收受する行為
- 二 旅行あつ、旋業に關し取引をした者に対し、その取引によつて生

じた債務の履行を不当に遅延する行為

三 旅行あつ、旋業に關し取引をする者に対し、その取引に關する重要な事項について、故意に事実を告げず、又は不実のことを告げる行為

四 前三号に掲げるもののほか、旅行あつ、旋業に關する不正な行為第十八条第二項中「告示をした日」を「通知を受けた日」に改める。

第二十条中「且つ、その旨を告示し」を削る。

第二十一条の次に次の一条を加える。

（登録簿の閲覧）
第二十一条の二 運輸大臣は、旅行あつ、旋業登録簿を公衆の閲覧に供しなければならない。

附則
（施行期日）
第一条 この法律は、公布の日から起算して三十日を経過した日から施行する。

（経過規定）
第二条 この法律の施行の際現に改正前の旅行あつ、旋業法（以下「旧法」といふ。）第三条又は第六条の三第一項の規定による一般旅行あつ、旋業又は邦人旅行あつ、旋業の登録を受けている者は、改正後の旅行あつ、旋業法（以下「新法」といふ。）第三条又は第六条の三第一項の規定による一般旅行あつ、旋業又は邦人旅行あつ、旋業の登録を受けなければならない。

- 2 前項の規定により一般旅行あつ、旋業又は邦人旅行あつ、旋業の登録を受けた者とみなされるものの当該登録の有効期間は、新法第六条の二の規定にかかわらず、同条の有効期間からその者が旧法第三条又は第六条の三第一項の規定により受けた登録の日からこの法律の施行の日前日までの期間を控除した期間とする。

該登録の有効期間は、新法第六条の二の規定にかかわらず、同条の有効期間からその者が旧法第三条又は第六条の三第一項の規定により受けた登録の日からこの法律の施行の日前日までの期間を控除した期間とする。

第三条 新法第六条の三第一項の規定の適用に關しては、旧法第三条又は第六条の三第一項の規定による一般旅行あつ、旋業又は邦人旅行あつ、旋業の登録（その有効期間がこの法律の施行の日前日に満了するものに限る。）は、新法第三条又は第六条の三第一項の規定による一般旅行あつ、旋業又は邦人旅行あつ、旋業の登録とみなす。

第四条 附則第二条第一項の規定により邦人旅行あつ、旋業の登録を受けた者とみなされるもの及びこの法律の施行の日において新法第六条の三第一項の規定による邦人旅行あつ、旋業の登録を受けた者は、新法第三条の規定にかかわらず、この法律の施行の日から三月間（その期間内に新法第二十条の規定により当該登録が抹消された場合には、この法律の施行の日からその日までの間）は、日本人の本邦外に係る旅行を対象として一般旅行あつ、旋業を営むことができる。

その者がその期間内に新法第三条の規定による一般旅行あつ、旋業の登録の申請をした場合において、新法第五条第二項又は第六条第二項の規定による通知を受けるまでの期間については、同様とする。

- 2 この法律の施行の際現に旧法第三条ただし書に規定する免許又は特許を受けている者は、新法第三条ただし書の規定にかかわらず、この法律の施行の日から三月間（その期間内に当該免許又は特許を受けている者でなくなつた場合には、この法律の施行の日からその日までの間）は、日本人の本邦外に係る旅行を対象として新法第二条第一項第二号の行為を行ふ事業を営むことができる。その者がその期間内に新法第三条の規定による一般旅行あつ、旋業の登録の申請をした場合において、新法第五条第二項又は第六条第二項の規定による通知を受けるまでの期間についても、同様とする。

特許を受けている者は、新法第三条ただし書の規定にかかわらず、この法律の施行の日から三月間（その期間内に当該免許又は特許を受けている者でなくなつた場合には、この法律の施行の日からその日までの間）は、日本人の本邦外に係る旅行を対象として新法第二条第一項第二号の行為を行ふ事業を営むことができる。その者がその期間内に新法第三条の規定による一般旅行あつ、旋業の登録の申請をした場合において、新法第五条第二項又は第六条第二項の規定による通知を受けるまでの期間についても、同様とする。

第五条 附則第二条第一項の規定により一般旅行あつ、旋業又は邦人旅行あつ、旋業の登録を受けた者とみなされるもの及びこの法律の施行の日において新法第六条の三第一項の規定による一般旅行あつ、旋業又は邦人旅行あつ、旋業の登録を受けた者は、この法律の施行の日から三月以内に、新法第七条第一項の規定による営業保証金を供託し、かつ、供託物受入れの記載がある供託書の写しを添附して、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

附則第二条第一項の規定により一般旅行あつ、旋業又は邦人旅行あつ、旋業の登録を受けた者とみなされるものが、この法律の施行の際現に供託している営業保証金は、その登録を受けたものとみなされる事業について、新法第七条第一項の規定による営業保証金の一部として供託したものとする。

- 2 附則第二条第一項の規定により一般旅行あつ、旋業又は邦人旅行あつ、旋業の登録を受けた者とみなされるものが、この法律の施行の際現に供託している営業保証金は、その登録を受けたものとみなされる事業について、新法第七条第一項の規定による営業保証金の一部として供託したものとする。

として供託したものとみなす。
3 この法律の施行の日において新法第六条の三第一項の規定による一般旅行あつ、旋業又は邦人旅行あつ、旋業の登録を受けた者が、この法律の施行の日前日において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、新法第七条第一項の規定による営業保証金の一部として供託したものとみなす。

4 新法第七条第四項及び第五項並びに第二十四条の規定は、第一項の規定による営業保証金の供託及びその届出について準用する。この場合において、新法第七条第四項中「旅行あつ、旋業の登録をした日」から「旅行あつ、旋業の登録を受けた日から十四日以内」とあるのは、「旅行あつ、旋業法の一部を改正する法律（昭和三十九年法律第号）の施行の日から三月以内」と読み替へるものとする。

第六条 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。