

第四十八回国会 運輸委員會議録第九号

(三三三)

昭和四十年三月五日(金曜日)

午前十時二十二分開議

出席委員

委員長 長谷川 峻君

理事 大西 正男君

理事 關谷 勝利君

理事 山田 彌一君

理事 矢尾喜三郎君

有田 喜一君

小淵 恵三君

木村 俊夫君

壽原 正一君

塚原 俊郎君

増田甲子七君

勝澤 芳雄君

泊谷 裕夫君

山口丈太郎君

進藤 一馬君

田邊 國男君

久保 三郎君

浦野 幸男君

川野 芳満君

佐々木義武君

田澤 吉郎君

西村 英一君

小川 三男君

島上善五郎君

野間千代三君

竹谷源太郎君

大久保武雄君

橋内 一彦君

大澤 信一君

松尾 静麿君

小西 真一君

委員外の出席者

運輸技術官

航空局技術部長

運輸事務官

航空局長

参事

日本航空株式

会社社長

専門員

小西 真一君

本日

の會議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案

(内閣提出第二六号)

航空に関する件(航空事故等に関する問題)

○長谷川委員長 これより會議を開きます。港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案を議題とし、審査を行ないます。本案につきましては、すでに質疑を終局いたしましたので、

○長谷川委員長 これより討論に入りますが、別に討論の申し出もございませんので、直ちに採決いたします。本案を原案のとおり可決するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕 ○長谷川委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決いたしました。

ただいま議決いたしました本案に関する委員報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。 ○長谷川委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕 ○大久保政府委員 ただいまはありがとうございます。 ○長谷川委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についておはかりいたします。

本日、航空に関する件について、日本航空株式会社社長松尾静麿君から参考人として実情を聴取したいと存じますが、これに御異議ございませんか。 ○長谷川委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

○長谷川委員長 次に、航空に関する件について調査を進めます。この際、政府当局より、先般の航空機の事故等について発言を求められておりますので、これを許します。橋内航空局長。

○橋内政府委員 先般、全日空の事故が起こりました。その機体がまだ発見されず、非常に申しわけない状態のまま経過しておりますところ、日本航空のコンベアにつきまして事故が起きました。また事故には至りませんが、一般に非常に御心配をかけるようなことが相次いで起こりまして、まことに申しわけないと存じております。

日本航空の関係の事故その他につきまして、お手元に資料を配付しておりますので、これにつきまして、概略、私から御説明いたします。これにございまして、三つに分かれておりますが、第一のコンベア型J A八〇二七号機につきまして申し上げます。この飛行機は、乗員は三名でございますが、旅客百二十四名を乗せまして、二月二十六日十三時二十六分東京国際空港を離陸いたしました。千歳飛行場に向け飛行いたしました。この飛行機は、十四時二十五分千歳飛行場上空で前脚が落ちたので、やむを得ず東京国際空港に引き返しました。そうして羽田の上空あるいはその付近におきまして、地上からの指示に従いましていろいろの操作を行ないましたところ、幸いにも十六時十分前脚が落ちました。そこで、なお慎重な配慮をいたしまして同三十九分無事着陸したわけでございます。

この件につきましての処置でございますが、直ちに日航の整備工場でもって航空局係官立ち会いのもとに、前脚の作動試験を実施いたしました。

次いで地上操向機構を機体からはずしまして台上試験を行なった結果、操向制御弁内のピストンの中立位置が正規でないことが判明いたしました。次に、同じくコンベアP八〇二三号機につきまして申し上げます。

この飛行機には、操縦教官一名、操縦訓練生二名、航空機関士教官一名、機関士訓練生二名、計六名が乗り組ましまして、二月二十七日七時四十分訓練飛行の目的で板付飛行場を離陸し、板付飛行場北西方海上上空で訓練飛行を行なった後、目下建設中であります老岐の飛行場でもって進入復行訓練を行ないました。そのために同空港の北のほうから降下進入を行ないました。事故を起しました。

降下進入後、事故発生までの経過について操縦者の供述を聴取しましたところ、次のように述べております。すなわち、高度三百フィートを維持しながらローパスに移行しようとしたとき、急激な下降気流を感じ、飛行機の沈下を防止しようとしてエンジン出力を最大にし、機首上げの操作を行なったが、飛行機は浮揚せず、滑走路北端の斜面に主車輪及び尾部をひっかけ、横滑りしながら滑走路を約四百メートル滑り、滑走路横に積んであった砂利山に横向けに衝突、停止炎上焼失したということでございます。また、乗り組み員は、機体停止と同時に火災ということを知りまして、機内にあるエンジンの消火装置を操作した後、全員脱出しましたが、不幸にして衝撃により二名が重傷を負いました。

以上のように、当時飛行機に乗っておりました搭乗者が供述しております。処置としまして、当局は、直ちに現地に係官を派遣して、現地調査及び乗り組み員等の供述の収集をさせております。現在も調査中でございます。

て、目下資料を検討中でございますが、いろいろな供述あるいは資料によって今後事故の原因を調査していき、かように考えております。

三番目として、同じく日本航空の八〇二八号機、これもやはり乗り組み員は三名でございますが、お客六十六名を乗せまして、二月二十八日七時四十分千歳飛行場に向かつて定時に羽田を出発しようとしたが、滑走路上まで出たときに、方向舵機力操縦装置故障指示燈が点灯しておりますので、また、一部計器の作動不良を認めましたので、引き返しまして、代替機の八〇二六号にお客を移し、定時よりおくれまして出発いたしました。処置としまして、この飛行機につきまして直ちに点検を実施したところ、油圧系統中の圧力スイッチの不良を発見いたしました。不良部品を交換して正常に戻りました。最後の分は事故と申すには入らない、いわばいろいろなままトラブルがありましたので、慎重な配慮から、飛行機のふくあいを発見して飛行機をかえたということで、時間はおくれましてけれども、いわば慎重な配慮をしたというふうに考えるべきものと存じております。

しかし、いずれにしましても、目を相次ぎまして事故あるいは世間を騒がせるというようなことが続発しましたことはまことに遺憾でございます。監督官庁としても責任を感じております。

以上のような三点、これが最近におきます事故の概要でございます。

○長谷川委員長 次に、本日御出席の松尾参考人より実情を聴取することといたします。松尾参考人。

○松尾参考人 ただいま航空局長から御報告がありましたとおり、相次ぎまして事故を起こしまして、皆さんに御心配をかけ、社会に非常に御迷惑をかけましたことを、心からおわび申し上げます。事故の状況は、ただいま局長からお話がありましたとおりでございます。何といたしまして、われわれの仕事は安全が基本でございます。常日

ごろ安全については相当に力を入れたつもりですが、こういう非常に御迷惑をかけ、まことに相すまいと存じております。

二十六日の脚の出なかつた問題でございます。これは、札幌から東京に機長の判断で引返し、松島上空から羽田の地上の技術陣と連絡を密接にとりまして、脚の出ない状況を綿密に機上から地上の技術陣に報告があり、それを検討いたしました。いろいろな地上からの指示を与えた。機長は非常にフランクにその指示を受け入れまして、そのとおりに操作した。その操作の結果事なきを得た。地上と搭乗員との密接な連絡のためので一応事なきを得た、こういう実情でございます。飛行機を整備するほうと飛行機を操縦するほうとの密接な連絡ということは、常日ごろから私には非常に大事な問題だ、こういうふうに考えておりましたが、幸いにして、この問題につきましては空地連絡が非常に密接にいきまして、事なきを得た。なお、その際乗客として乗っておられたいろいろな方に非常に御協力を願ったということを心から感謝しております。

それから、この訓練機の事故でございますが、御存じのとおり、乗員が非常に不足しておりますので、乗員の訓練には非常に多額な費用をかけるので、しかもそういった三億五千万の補助金をいただきまして、鋭意乗員の訓練に努力しておるわけでございますが、何といたしまして、日本の飛行場が数多くありませんのと、飛行機の発着が非常に多いこと等もございまして、訓練専用に使います飛行場もなかなかない。当日は福岡の板付を飛行訓練に使う許可を得まして、あそこを中心として飛行訓練をやる、こういう計画で実施しておったわけでございます。

その当時コースと申しますか、着陸はしないけれども、進入方向の訓練、それから滑走路上に何かあった場合コースをやり直すという訓練を、騒音その他の問題で、福岡でやることもなかなか困難でありますので、未完成の老朽の飛行場でやった、その際事故が起こった、こういう実情で

ございまして、これは、ことにそういう未完成な飛行場ではそういうことをやらないというように、計画の変更を命じてございます。この乗員の訓練には私たちが非常に苦慮いたしておるのでございまして、三十九年度も、ジェット機の訓練だけで二千六百時間を費すわけでございますが、大部分は、その七六％に相当する程度は、大体アメリカあるいは沖繩、こういうところで実施しております。こういう事故もありませんので、これからはできるだけそういう事故を起こさぬような場所、天候その他の点もございまして、もっと外地で、アメリカなりあいつところでも、パーセントイジをふやしていきたい。結局は、そのほうが訓練を少なくしていきたい。結局は、そのほうが長い目で見ますと、集中訓練ができますので、金ばかり見ますけれども、長い目で見ますと、そのほうが合理的だ、こういうふうに考えます。こういう事故を起こしましてはなほだ申しわけございませんので、金がかかっても訓練をしたい、こういうぐあいに方針を変更したいと考えております。

御参考までに、乗員の二つの例をとります。どういう訓練を何年ぐらいたしているかというところをちょっと申し上げたいと存じます。航空大学を出しましてわが社に入社するわけでございまして、それからの状況を概略申し上げたいと思っております。

航空大学で約二カ年近く訓練を受けまして、飛行時間が約二百時間程度だと考えております。そのうちから、入社試験をやりまして採用するわけでございますが、採用してから約一カ年、基礎訓練、学科の訓練、いろいろな飛行の訓練あるいは語学の訓練、いろいろなものをやるわけでございまして、その一カ年の間に双発のB-1、こういうものの訓練をやり、あるいはジュニアの訓練をやるわけでございまして、一カ年たちまして、ピストン機の6Bの副操縦士になすために、運輸省の事業用操縦士、技能証明、計器飛行証明、三等航空無線通信士、航空級無線通信士、こういう五種

類の免許を運輸省からとりまして、そうしてピストン機のダグラスの6Bの副操縦士に乗務するわけでございます。この副操縦士として約一年八月ピストン機に乗りまして、その間にこのジェットの操縦士になる訓練をやるわけでございまして、これが通りますと、今度はジェットの副操縦士としての勤務をする。この期間が約三年ばかり。三年半くらいジェット機の副操縦士としてやる。その間に、今度はキャブテンとしての昇格訓練なりあるいは定期運送用操縦士の免許をとるといような訓練をやりまして、それからジェットの機長になるわけでございまして、この間、航空大学を出しましてから七年から八年大体かかるわけでございます。

航空大学の第一期生が現在キャブテンになっておりますが、これがちょうど十年かかってDC8のキャブテンになっておる。こういう経過の訓練のやり方をやっておるわけでございまして、したがって、私のところの訓練の大体の計画は三年計画を立てておりましたが、申し上げますと、三十九年には訓練費が十八億、四十年には二十四億、四十一年には二十七億の経費を達し、こういう計画をいたしております。三十九年度並びに四十年には、皆さんの御尽力をいただきまして、三億五千万の補助金をいただいておりますのでございまして、この期間の訓練時間でございますが、三十九年度にはジェット機だけで総計二千六百八十時間の訓練をやっております。それから四十年には四千四百時間の訓練をやらなきゃならぬ、四十一年には五千時間近いジェットだけの訓練をやらなきゃならぬ、こういう計画でございまして、養成人員は、ジェットのキャブテン並びにパイロット、三十九年には九十八名、四十年には百三名、四十一年には百八十七名、ジェットのキャブテン並びに副操縦士を養成をしていく、こういう計画で実施しておるわけでございまして、特にジェットの機長としての訓練はシビアにいくという方針を私の会社ではとっておりますのでございまして、それはやはり訓練中

二

反省して考えますと、やはりこういう未完成の飛行場を目標として利用することも好ましくない。すなわち、こういう事例にかんがみまして、今後導いていきたい、また日本航空自体も反省しておるといふふう聞いておりますので、やはり今後は何らかの問題が起こったときでも、なおかつ安全性が保たれるというような二重の措置を考へていくべきじゃないか、かように考へております。そういう意味で、御指摘の点はまことにごもっともだと思います。

それから訓練飛行場の問題でございますが、これは残念ながらいま適当なものがないままです。日本のいまの実情として、訓練専用の飛行場をつくることは理想的ではございますが、なかなかいろいろの問題がございます。したがって、今後日本航空その他の会社の訓練につきましては、安全上の見地その他の見地を考慮しまして、できる限り国内でやることは適当でございますが、できないものを無理をして国内でやるということよりも、むしろ外国でやるというような方法を考へていかなければならない。また現に日本航空も外国における訓練を主としてやっておる、今後さらにそれを強化していくという参考人の説明がございました。私もけっこうな方向ではないかと思ひます。しかし理想としてはいろいろなくふうを今後ごらすことによつて、国内における訓練が可能であるように航空局としては努力すべきものだと思います。

○山口(文)委員　そこでもう私は質問を終わりますが、この整備の問題にいたしまして、日航、全日空あるいは国内航空、すべての航空会社が、主として外国産の輸入航空機を使用しており、ますますひんびんになる。そこでどうしても、たとえ大学なり高等学校なりあるいは技術専門学校等において航空機に関する学術を身につけてきたといたしまして、やはり実務的にさらに完成させる意味においては、会社だけにまかしておくというところはいけないと思ふ。たとえば電車にしま

しても、汽車にしましても、全然しろうとであるものを会社が採用しても、六カ月ないし七カ月の訓練を、たとえ学校を出ておつても同じようにしてやっておりますが、しかしそれはそれなりに一応の技術を得て運転することはできると思ひます。けれども、事、航空機というのは、そういう地上とは同じ観念で律するわけにはまいらない。今度の事故等によつて、非常に不安を与えておる。そこで航空機の整備等について、もしこれ欠陥がありとすれば、その整備の機構もしくは人的訓練の状態、要員の養成の過程等においてもさかのぼつて完べきを期さなければ、この不安を解消することはできなくなる。したがって、私はもつと国家的責任において整備要員の内容の充実をはかつてやることは当然だと思ふ。

それから第二に、ただいま言われまされた答弁で、私は現況において政務次官あるいは航空局長の答弁で満足しませんが、しかし、やはりこういう未完成の飛行場に着陸を想定した訓練をやるというふうなことは危険千万だと思ふ。これは一番危険な訓練だと思ふ。普通に着陸するということよりもなお危険だと思ふ。私は航空機のことには知りませんが、一たん着陸姿勢に入つて、思いどろまつて、また上がった、これを繰り返す。しかも、そこで気圧の突然変異などによります浮力の喪失等を起こせば、たちまちそこに着陸する以外にないのですから、私はそう思ふのです。操縦の経験はありませんけれども、常識的に考へてもそう思ふ。その場合に、こういう未完成の飛行場に着陸を仮想した訓練を行なわしめるということとは、やはり事前に通告をして会社側がその手続をとつておるとすれば、会社の責任はない。しかし、そういうものの監督行政に携わつてゐる運輸省航空局としては、やはり責任は重大だと思ふのです。ですからこういうものはよほど慎重にやるということでありまして、それ以上私は追及はいたしませんけれども、適切でなかつたということだけは、将来にわたつて反省してもらいたい。

行場をつくらぬかという問題でありますけれども、これもなかなか無理であることは承知しております。けれども今日、使用の閑散な飛行場もあつたわけでありまして、したがつて、そういうふうな飛行場を選択して、そこにあらゆるものを整備して、着陸用の訓練用の飛行場を併設するということではできぬと思ふ。これはできるだらうと思ひます。飛行場なんていうものは簡単にはできませんけれども、使用の閑散な飛行場はあるわけでありまして、したがつて、それを整備いたしまして、それを併用して訓練用飛行場にすることは可能だと私は思ふのです。ですからそういう点を今後十分検討をして、近代化する航空機に対処するようにしていただきたい、これを希望して私の質問を終わります。

○大久保政府委員　ただいま御質問がございました第一の乗員並びに整備士の養成について、國がもつと考へるべきじゃないか、かような御意見がございました。これは原則的に申しますと、まことに御意見のとおりでございます。私も、乗員関係の養成の経費を株式会社である航空会社にしよわせておるといふことはおかしと思ふのです。利子のつく金で乗員の養成をやつていくということとは、ちよつと外国にもあまり例を見ない。完成されたジェット・パイロットを航空会社に供給しておる國も相当ある。ところが、日本はそれを会社が養成して、現在でも累積赤字が三十億をこえておる様に私は承知しておる。そういうことは今後できるだけ避けていきたい、こういう観点から先年来、航空会社に対する乗員養成費に対する助成もいたしておるわけですが、さういふ点からそれを整備の方面まで発展することがいいかどうかということにつきましては、先ほど申し上げましたように、新しい問題でもございまして、また船の方面でもそこまではまだいっておりませんが、今後の問題といたしまして十分検討させていただきます。かように申し上げておきたいと思ひます。

場として選んだことは不適当ではなかつたか、着陸しないにしても技術的に非常に問題があつたではないかという御指摘に對しましては、先ほど局長からも申しましたように、今後私も反省いたしまして、さような危険の起こらないように万全の措置を講じたい、かように考へておるような次第でございます。

また訓練用飛行場を国内につくるべきではないか、こういうお話につきましては、飛行場の拡張ということはいろいろ問題も含んでおりますし、国内でどうしても早急に困難な場合には、先ほど局長、社長がお答え申し上げましたような、内外にわたり最も安全なる体制における訓練を継続していきたい、かような答弁で御了承いただきたいと存する次第でございます。

○長谷川委員　竹谷源太郎君。

○竹谷委員　松尾さんちよつとお伺いします。先ほどの御説明によれば、三十九年度には九十八人の乗員を養成する、四十年は百三人、四十一年は百八十七人、これに對する各年度の経費もおつしやいました。一人当たりこれは二千万円から二千五百万円、こういう計算になります。が、一人のジェット乗員を養成するのに八年もかかるというのですが、年度ごとの人員は新しくこれだけ毎年養成、新乗員を入社させて訓練するのか、それとも前から、八年かかるので一年に百――したがつて三十九年度には九十八人、四十年には百三人といふのですから、五人だけ新しい乗員を入社させる。それから四十年は百三人で四十一年は百八十七人であるから八十四人新規乗員を採用する、こういうことになるのですか、それをまずお尋ねしたい。

○松尾参考人　毎年、いわゆるステューデントと申しますか、これは三種類でございますが、航空大学を出た者、それから自衛隊からすでに航空の経験のある者を毎年幾らかずつ推選して、それからこれでもなかなか足りませんので、あれは二年ぐらい前でございますし、航空会社が大学出

を採用いたしまして、これを自衛隊に委託訓練をやる、この自衛隊から委託訓練で出てきた者、この三種類あるわけでございます。それが大体二十名ずつで五、六十名ずつ、毎年スケジュールが出てくるわけでございまして、これを採用いたしまして、まず双発ぐらいからやりまして四発のピストン機をやりまして、そしてジェット機の要員として訓練をしていく、こういう順序でございまして。現在ジェット機のスケジュールが九十一名おります。それでジェットとピストン機のスケジュール、コーパイロット合わせまして日本人で二百六十九名おるわけでございます。そのほかにいわゆるスケジュールデント、先ほど申しました三種類の訓練生が現在でも七十五名おる、こういうのを順次グレードアップしていく、こういう計画になっております。

○竹谷委員 そうしますと先ほどの御説明の各年度の人員というのはその年度中に現実に養成しているスケジュールの数のことになりましてね。そうすると一人当たりの一カ年の経費は約二千万から二千五百万かかる、こういう計算になるのですか。

○松尾参考人 入社いたしましたからジェットのスケジュールになりますのでいろいろなグレードアップその他訓練をやりまして、大体三千万円程度かかる、こういうことになりまして。これは一人一人にかかります。

○竹谷委員 航空大学という大学は多分高等学校を出てから四カ年やるのだからと思いが、普通のエンジニアその他ならば、それぞれの大学を卒業して会社に入社してから二、三年ぐらいで相当の使える人になれるというのが普通だろうと思っております。それを飛行機会社は八年も十年もかかるないと一人前の乗員をつくらないということになると、航空会社として非常に大きな負担になるわけでございますが、航空大学は基礎学科あるいは機体の科学的構造なり基礎的な操縦方法等を教えるだけで、乗員としての操縦の訓練は全然受けてないのどうか。これを航空大学である程度

操縦の訓練を受けるまでにはできないものかどうか、これを松尾さんと航空局長にお尋ねしたい。○栃内政府委員 航空大学は短期大学を卒業しました者から採用いたしまして二カ年で教育をする、あるいは短期大学を出ない場合は普通の大学の二年を終了して受験資格を得るということ、年限としては普通の大学と結果的には同じになるわけでございまして。この二年間に学科あるいは実科、いわゆる操縦の実科を訓練いたします。初め単発の飛行機から入りまして、空を飛ばすことから習い始めまして、双発の訓練をやりまして、いずれもピストン機でございまして。双発につきましても、小さな飛行機でやる。そのほか地上のいわゆるシミュレーターでやるということもございまして、いわば航空大学を出たということは双発の小さな飛行機でともかく空を安全に飛べるという程度でございまして、いわゆるGCAのスケジュールというふうなものから比べますと、非常に低い段階のものでございまして。現在のところはこの段階までがやっとでございますが、これをさらにグレードアップして、もっと進んだところまでやったらどうかというふうなお尋ねであると存じますが、さらに年限をふやして航空大学でさらに高度の飛行練習をするということも可能ではございまして。これはもちろん予算の問題でございまして。ただ問題は、実用機にいきます場合に実用機の訓練というものを、こういう航大というふうな学校組織でやるのが能率的であるかあるいは実際に実用機を持っておる航空会社でもってやるのが能率的であるかという問題が出てまいりますが、現在のところ、いろいろ議論はあると思いが、これはあるいはまだ私の私見の域を出ないかとも思いますが、やはり実用機を持っておるところで実用の飛行に習熟した教官のおる日本航空においてやったらほうが私は能率的であろうというふうに考えております。

ただ一人あたり二千数百万円より三千万円の費用がかかるという点は、企業としましては大きな負担でございまして、したがって、この負担を軽減

する、特に国際競争に耐えていく日本航空を助成するという立場からは、少なくとも国際線の乗員の訓練費用というものについては、補助金によって助成していくべきであるという考え方のもとに今年度の予算にも計上いたしまして、ただいま国会の御審議を得るわけでございまして、私見をいたしましては、能率的には、日本航空で国際線のDC8のパイロットの養成をやる。そして、企業負担あるいは国際競争力をつけるためには補助金によってこれをカバーしていくということが現段階においては最もいい方法ではないか、かように考えております。

○竹谷委員 航空大学を卒業して、一応、基礎的な双発のピストン機が操縦ができる、こういうことになる御説明でございまして、この卒業生が実用機のプロペラ機を安全に操縦し得るようになるための、航空会社としては何年くらい訓練していいのか。またそれが、ターボプロップのようなちょっと高級なものになったら何年くらいかかるか、これをちょっとお聞きしたいと思いが。○松尾参考人 先ほど申し上げました航大なりあるいは先ほど申しました自衛隊からきた者、それから自衛隊に委託訓練した者、こういうものを入社いたしまして、実用機でこれは双発でございまして、約一カ年間で双発の訓練をやるわけで、そして、実用機の6Bの四発のピストン機の副操縦士としての昇格訓練をやりまして、いろいろな政府の免状を取らせまして、大体、入りましてから一年ないし一年半の間に副操縦士として勤務するわけでございまして。○竹谷委員 ターボプロップのような場合は……。

家としてはどのような助成指導をやっておるか、それを伺いたいと思いが。○栃内政府委員 ただいまお尋ねの、全日空あるいは国内航空につきましては、航空大学卒業生あるいは自衛隊委託の者、あるいは自衛隊出身者、それから各会社が自家養成をしているというふうな、やはり日本航空と似たようなところから新人が入ってまいります。そして、基礎教育はいずれも受けておりますので、それらを、実用機の訓練を各会社においてやる、こういうことになっております。実用機の訓練につきましては、現在のところ、特別の助成措置ということはおやっております。したがって、日本航空に対する乗員の助成措置も国際線に限って助成をするというのが現在のたてまえでございまして、国内線の乗員訓練につきましては、航空大学校における基礎訓練については、国の施策、また自衛隊への委託というふうな意味の国の施策というのみでございまして、実用機の訓練につきましては、特別の助成措置を、現在のところはやっておりません。

○竹谷委員 政府出資の日航は、むしろ国際線を扱っておりますから、非常に膨大な経費を要するジェット機の乗員訓練、養成をしなければならぬのであります。費用もかかるし、また国庫補助も必要であります。民間航空の仕事はなかなか容易じゃない。日航さえも国家から助成がなければ乗員訓練もできない。その他の純民間資本の航空会社が自費で乗員の養成を全部負担するということになると、容易じゃない。先ほど山口委員からもお話がありました。先ほどもこのように非常な乗員養成の膨大な経費を民間会社自体に負わすことは非常に無理がある。日本の航空事業の発展のために障害になると思うのです。航空局長の話では、現実には会社自身が訓練するのが非常に便宜が多いというお話であります。これは、国家が総合的な乗員養成の機関でも設けて、それらの会社の実用機をチャーターするなりなんなりして総合的に養成をして、もう少し航空会社の負担を軽減していくような、そうし

○松尾参考人 ターボプロップは大体、ピストン機と同じでございまして、大体その程度でいいかと思いが。○竹谷委員 航空局長にお尋ねしますが、日本航空が、以上のような方法で乗員を養成しておりますが、全日空とか国内航空とか、その他の民間航空会社はどういうように養成をしており、また国

○竹谷委員 航空局長にお尋ねしますが、日本航空が、以上のような方法で乗員を養成しておりますが、全日空とか国内航空とか、その他の民間航空会社はどういうように養成をしており、また国

てりっぱな操縦士を送って事故のないようにする
ために、どうですか、将来国家としては総合的な
乗員養成の機関を設けるような御意思はありませ
んか。そういう問題を検討して御座いませんかど
うか、大久保政府次官からでも御答弁を願いたい。
○大久保政府委員 先ほど山口委員の御質問に
お答えいたしましたように、国際競争場裏に立っ
ておる日本航空が乗員の養成を利子のつく金で
やっつけていく、しかも、累積赤字が三十数億に達す
る。これは、ただいま局長も申し上げましたよう
に、国際競争力を低下することでもございませ
し、国の助成をやっていくべきものである、かよ
うに存じまして、数年来御審議をいただいており
ます。そのような次第でございます。そこで、それを国
内線まで拡大していくかどうかというところにつ
きましては、これはただいままでそういう方法では
やっつけておりませんので、今後国内問題とい
ましては、さらに検討をいたしてみたいと存じ
ております。

○竹谷委員 国鉄が東海道新幹線をつくる。むろ
んスピードが非常に要求される時代でございます
けれども、国内線は無理をしてジェット機を飛ば
して——飛行場のよい設備のないところで、しか
もジェット飛行機の乗員にも事欠く時代に無理
をしてジェット機を飛ばすよりも——この点ター
ボプロップもプロペラ機と同じでいいのだとい
うことなのだが、しかも東京から福岡に行きます場
合、大阪にとまって行くということならば、ジェ
ット機のスピードも非常に能率が半減される。む
しろスピードの速い、操縦しやすい安全なターボ
プロップの飛行機でやるように御指導になったは
うが、航空事業経営の点からも、また安全の点から
も、またいまの乗員の問題の解決の点からも、そ
ういうふうな指導したらいいのじゃないかとい
う気がいたします。むろんスピードが速いという
気はないのですけれども、そういうふうないろ
んな観点から、無理に背伸びをするということ
を国内線で行うことはどうか。そういうことに
関する運輸省の見解はどうか。そういうことに
関する

○栃内政府委員 ただいまのターボプロップで
もって国内線をやると、そうしてジェット機は国際
線だけ、というふうな考えを承りました。これ
は確かに一つの考え方であると思えますし、ま
た、従来、そういう考え方を伺ったこともござ
います。

ただ、例を日本航空にとりますと、日本航空に
おきましては、国際線はすべてジェット機にお
りまして、国内線幹線につきましても、やはり
まはかつての国際線で使用しておりましたビス
トン機を使用しております。国際線の飛行機を国内に
使うというふうな彼此相融通するというふうな運用
の業務をやっております。

それから全日空につきましても、やはりいろ
ろ鉄道との関係もございまして、またその他の事
情もございまして、ジェット機を幹線に導入した
ということ、前年から相談を受けております。
航空局といたしましては、幹線の機材というも
のは統一すべきである、すなわち、いろいろな機
材を幹線に就航させることはむしろ不経済であ
るということ、ボーイング機という飛行機に幹
線の機材を統一するというところで、すでに昨年
の春決定いたしました。現在日本航空も全日空も
立しておりまして、すでに外国銀行の借入も成
立しておりまして、現在チャーターして入って
おりますが、今度は全日空自身の飛行機として入
るといふことになっております。これが実用化さ
れるのはもう目前に迫っております。したがって
現在国内幹線を留めて統一しようということ、再
びターボプロップというふうなことに変わるとい
うことは非常に摩擦を起さしまして、むしろ行政
としては、むしろ悪いんじゃないか。むしろ私の考
え方によりますと、ローカル線につきましても、
いま仰せのターボプロップ、しかも国産のYS11
というものに機材を統一して、今後は輸入のロー
カル線用の機材は特別の場合を除きまして
認めない、むしろYS11を大いに国内で使うとい

うことで、これも機材の統一をやっていくと同時
に、国産愛用という方向でいきたいというふう
に考えております。

以上のような方法で現在ですに進んでおりま
すし、また適切な措置ではないかというふう
に考えております。

○長谷川委員長 関谷君。

○関谷委員 時間もあまりありませんので、項目
だけを並べて航空局長と松尾さんにお尋ねいた
しますので、ひとつメモをして一ぺんに御答弁を
願いたいと思えます。一度にお尋ねいたします。
第一番目にお尋ねをいたしたいのは、これは航
空局長のほうへお尋ねいたします。足の出ない
というコンペア800型のJA80二七機、これは千歳
には不時着しないで羽田へ不時着するために帰っ
てきた。そうしますと、千歳では不時着をする
だけの施設とか、あるいは技術者がいないから
ということになるのか、それとも着陸するのに羽
田のほうが便利だということ帰ってきたのか、そ
の点よくわかるように御説明を願いたいと思
います。それが第一点であります。

それから次に、航空大学がおりますが、聞く
ところによりますと、基礎訓練が非常に不十分
だ、そのために卒業してから会社に配属して後の
訓練期間が非常に長くなる、航空大学を出た卒
業生が非常に未熟であるということが言われて
おります。向上せしめるといふふうな考えはない
のか。たとえば年限を延長して十分に訓練をし
て、出して、会社に配属してからの訓練の年限を
短くするといふふうな考えがあるかどうか、こ
れは航空局長のほうからお答えを願います。

それから胴体着陸をするといふふうな腹をきめ
ておったということを私はこの間のJA80二七
機の事故の場合のところを新聞で見たのであり
ますが、これは胴体着陸をしてやりますと、何
しろの足だけを出して前のほうを胴体で着陸す
るために摩擦が起きてそのために発火することが
ある、したがって油といふようなものを全部抜

しまうのだというふうなことも聞いたのであり
ますが、そういうふうなことをしないで、羽田あた
りになりますと、水の上へおればもう少し安全
ではないかと思えます。地上へ胴体着陸するとい
うことは、着陸して後の航空機の立場から考
えて、水の中へやっただけでは航空機が使えな
く、あるいはまたその引き揚げに困るとか、い
ろいろな面から考えておるのではない
かというふうな考えますが、そういう場合には人
命をまず第一に考えなければならぬので、こ
れは水際に着水することが一番安全なものでな
いかと思えます。これはどういふふうになるか、松
尾社長さんのほうから専門的な御意見を、私はし
らうとありますので、しらうとにわかるように
御説明を願いたいと思えます。

それから先ほど訓練飛行場をつくる必要はない
かということ、山口、竹谷両委員からお尋ねを
しておたようでありまますが、訓練費の七六%ま
で外国に払うことになっておるといふのですが、
国際收支の改善とか、またいろいろの面から考
えて、国内へ訓練飛行場をつくるのが理想的
であります。諸君の問題がございましたが、そ
の諸君の問題とは、どのような問題であるのか、
これを航空局長から承りたい。

それから私はちょっと小耳にはさんだことがあ
るのであります。利根川の流域に訓練飛行場
をつくればまことに便利な固有地のようなもの
があるといふことをちょっと聞いたわけであり
ますが、こういうふうなものがあるのかないのか。あ
るのならそういうものを活用して訓練用の飛行場
をつくれば、わざわざ外国へ行つて訓練を受ける
必要もなくなるのではないか。そういうふうなこ
とが私たちの耳に入るくらいであるなら、あなた
の方のほうですでに十分調査が済んでおられる
のではないかと思えます。この点については航
空局長から伺いたい。また、そういうふうな話を
聞いたことがあるのかないのか、松尾社長さんの
ほうからお答えを願いたいと思えます。

するほうがよくわかるのではないかと思ひます。今度の事故が起きているこの三件とも、ことごとくコンベア脚型であります。昔私たちが聞いておりましたのは、マーチンが一番事故が多いのだというので、機種を選ばないという事故のないものを選ばなければならぬということをお尋ねしたものであります。このコンベア脚機が他の機種に比較して事故が多い機種であるのか、事故が少ない機種であるのか、この点を松尾社長さんのほうから伺いたいと思ひます。

それから先ほど航空局長の御答弁の中に、YS 11を国内で使いたいということでありましたが、YS 11は、あれをつくり出す際に機数が幾らでありましたか、相当、百以上の機数をつくって、それへ試作費を負担さす、分担さすということでは算がとれるのだという事を聞いておりました。それが、聞くところによると、その製作機数というものが非常に減つたという事を聞きます。そうすると、その試作費といふようなものを考えに入れると、国産を使えといふまでも使えなくなる、したがって、みんなが格安で、また便利な外国の飛行機を使うということになりはしないかと私たちは考えますが、これはやはり航空会社はそれぞれ経済の面から考えれば、試作費といふものは、これは国が負担しなければ、YS 11は売れないのではないかとお尋ねいたしますが、それに対しての航空局のお考えはどうであるのか、また買入手であるところの日本航空—日本航空は買入になりませんが、全日空の意見はあとでまた機会を見て聞くことにいたしますけれども、全日空のほうの意見も、できれば向こうの回答を畫面でとってもらつて、この委員会に示してもらつてもけっこうであります。これだけのことを一括してお尋ねいたします。航空局長の答弁は少し長過ぎるから、よくわかるように簡単に御答弁願ひいたします。

○橋内政府委員 千歳の問題でございますが、これは日本航空から聞いたところによりますと、千歳よりも羽田のほうが地上における技術者がそろつておるといふこと、また羽田におきましては、消火装置その他の手当ても行き届くというふうなことで帰つてきたというふうな聞いております。私はそれは適切な措置であると思ひます。それから二の航大の問題でございます。未熟であるという点は、確かに見方によつては未熟でございます。また現在飛行機が足りないというふうなことがあるいは教官が不足であるというふうなことでなかなか技量が上がつておらない、むしろ、航大につきましましては年限延長よりもいまの教育を充実するといふことのほうが先決であらうという事で、今度の予算ではかなり経費の充実を見ております。

それから訓練飛行場の問題でございます。諸種の問題と申し上げましたのは、一番大きな問題は用地取得の問題、次は金の問題でございます。金の問題よりもむしろ用地取得の問題のほうが大きいと思ひます。

それから利根川云々というお話でございますが、これにつきましては渡良瀬川の遊水池というものも新空港の候補地としてどうかという話がございます。新空港の候補地としては問題がいろいろありまして落としました。訓練飛行場としてどうかという問題がございますが、これはいわゆるブルー・フォートインの下にあります。そのほか、利根川付近であるいは川筋等でグライダーの練習をしようという話は聞いておりますが、訓練飛行場をつくるにはやはり三キロメートル級の滑走路が必要と思ひますので、實際問題としてはなかなか得がたいのじやないかと思ひます。

それから最後にYS 11の問題でございますが、この点につきましまして私も試作費をどういふふうにしておるか詳細存じませんが、現在全日空、日本国内航空あるいは東亜航空との間で商談が成立しております。今年度生産される飛行機につきましてはほほほきまされたというふうな聞いております。値段その他の点につきましましては、仮の値段で

契約しまして、実際に使つてみてまた値段をさらに検討するといふようなことで話は進んでいるやに聞いております。いまの試作費をどういふふうにするかということについては、私は承知しておりません。

○松尾参考人 胴体着陸よりも水上着陸のほうが安全ではないかという御質問でございますが、この間の問題は前車輪一つだけの故障でございます。後車輪の二つの車輪ははつきり出ておりますので、これは前に香港でもあるいはアメリカでも他の航空会社の経験がございます。後車輪でうまく持つてきてノーズをつければ火災が起らない、こういう関係からかき出なくても、羽田でやつたほうが乗客に支障がない、こういう観点からでございます。

それから水上着陸のほうは安全ではないかという御質問でございますが、水上着陸はなかなか問題でございます。水上には、水上飛行場として指定されておられませんから、いろいろな浮遊物がある、こういうものに衝突するとかいろいろな問題で、かえつて私は水上着陸のほうが人命に支障が多いのではないかと、こういう考えでございます。

それから訓練飛行場の問題でございますが、先ほど局長からも説明がございましたが完全とはいきませんけれども、地元の要望もあることだし、宮崎とかああいうところを少し考えたらどうだろうかという気もするわけでありまして、

それからもう一つは、福岡の板付の空港であります。それが、あれが将来の日本政府に返還にでもなるならば、あそこは滑走路もございまして、完全でございます。それから盲着のいろいろな設備がないといふところの訓練ができませんが、そういう点も完備しております。あるいは将来をそういうことができませんれば非常にけっこうである、こういうぐあい考えております。

それからコンベアであります。いま世界で使われておるジェットは六種類くらい、たくさん使われておるのがございます。一番多く生産されて

おるのがボーイングB707、これは二百九十機ほど生産されておりました。これの損失機数、事故の機数が十二機でありまして、これが操縦士、お客さん合わせまして約七百七人くらい死亡者を出しております。それからその次が、これは私のところで使つておられますがDC 8、二百七十七機生産されておりました。事故を起した飛行機が八機ありまして、これは乗客、クルー合わせまして四百五十人死亡しております。その次がフランスのカラベル、これは双発の六、七十人乗りの飛行機であります。百五十機生産されておりました。事故を起した飛行機が五機、乗客、クルー合わせまして約二百五十人の死者を出しております。その次がイギリスのCOMET 4であります。六十機生産されておりました。損失機数が七機、それで乗員、お客合わせまして百八十名くらい死者を出しております。その次がボーイングB707、これが百十機生産されておりました。三回事故を起して、約五十名ほど死者を出しております。その次がコンベアB80並びにB90、合計いたしました二百二機生産されておりました。損失機数は、日航のこの間訓練でやりましたのを合わせまして二機でありまして、その一機の損失は、デルタというアメリカの航空会社が訓練中に事故を起しまして、乗員の死者を出したのが四名、こういうふうな統計になっております。お客を乗せた事故は、コンベアは一回もない、こういう記録になっております。

○長谷川委員長 航空局長にちょっと私も御質問申し上げます。

といふことは、きょうの委員会は、航空の安全について、みんな国民全体が心配しているのが、この委員会でも取り上げた原因だと思つております。ただいま松尾参考人から、従来私たちが使つておるジェット機の事故並びにその死傷者も報告されたが、ここ二、三回引き続いてこうした事故があった。そして航空の安全ということに、委員会として非常な関心を持っている。そこで、いまから先、どうして安全を確保するかと、重大な問題について皆さんから意見が吐露されたと思つた

八

です。

いまジェット機の事故と死傷者の数が出ましたが、日本の民間航空の事故とその死傷者、私たちが聞いているのは、昭和二十七年に日航のマーチンが大島で三十七名、三鬼さんはじめ、大辻司郎という漫談家、あるいはその次には下田で三十三名、全日空、あるいはごく最近、私たちの耳に新しいのは、藤田航空が八丈島で十九名というふうにして、トータルで百二十九名、民間航空が日本に生まれて以来十四年、それだけの死傷者が出ています。そしていろいろここで御議論があるが、その意見を取り入れられて、幸いに日航の松尾参考人もおられることでありますし、こうした事故が将来どういう手配でか、考え方でか、施設でか、あり得ないのだという所信を運輸省としてお出しただきたい。ここで御意見を下さり政務次官あたりから解明してもらわぬと、国民はせつなく伸びつつある航空事業に不安を持つことはたいへんなことだ、こう思うのです。技術的にまず航空局長、その次に政務次官の決意のほどを承りたい。

○栃内政府委員 この事故につきましては、昨年一月、二月にかけて大きな事故が出まして、それを契機として、事故調査団というものを編成しまして、昨年の夏、各会社また各飛行場につきまして専門家が調査に参りました。それをもとにして、いろいろ対策を講じておりまして、昨年のいまごろからその後、事故というふうなものがない、ほっとした気持ちでございまして、たまたま最近におきまして全日空、日航と、いろいろな事故が起きております。現在、この前の調査団の調査報告によりましていろいろの面で予算要求もいたしまして御審議を願っておるわけでございます。

こういうような問題は、やはりいろいろな施設なりその他に十分に国として金をつぎ込んでいくということが根本ではないか。これは各年度ごとの積み重ねた努力によって安全対策をやっていくべきである。いまここでもってこの日本航空

の事故が起きたということで、とりあえず岩岐のような未完成の飛行場で訓練をすることはやめるというようなこと、あるいはその他脚の出なかつた問題につきましては、その原因を十分究明するというようなことで措置はいたさなければなりません。が、何といたしまして基本的には航空の安全についての所要の施設、人員というものを充実していくということが私は根本ではないか、かように考えております。現在まではそういう方向で調査団の編成その他で対処してまいりましたが、今後その報告を聞きまして予算措置あるいは日常の業務を通じて事故対策を続けていくべきである、かように考えております。

○大久保政府委員 ただいま局長からも御答弁申し上げましたが、今回の事故につきましても、直ちに航空会社三社の社長及びその代理人を招致いたしまして、今後の事故に備える万全の注意を喚起しておる次第でございます。

また諸般の対策につきましては、局長が申し上げましたように、何といたしましても航空は安全が第一でございますから、この点、遺憾なきを期したいと考えておる次第でございます。本日御質問をいただきました、飛行機の乗員並びに整備の問題、機種の問題、飛行場の問題、いずれも安全に最も重大な問題でございますから、今後一々これらを検討いたしまして、将来に備えるつもりでございます。

○長谷川委員長 松尾参考人には、御多忙のところありがとうございました。次会は、来たる九日、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。

午後零時六分散会

運輸委員会議録第七号中正誤

一	二	三	四
ベ	セ	シ	ス
段	段	段	段
行	行	行	行
誤	誤	誤	誤
一	二	三	四
三	三	三	三
三	三	三	三
占	占	占	占
用	用	用	用
専	専	専	専
用	用	用	用
正	正	正	正

昭和四十年三月九日印刷

昭和四十年三月十日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局