

第六十一回国会 社会労働委員会議録 第九号

(三一七)

昭和四十四年四月十五日(火曜日)

午前十時十五分開議

出席委員

委員長 森田重次郎君

理事

竹内 黎一君

理事

橋本龍太郎君

理事

河野 正君

理事

田畠 金光君

理事

海部 愛樹君

理事

斎藤 邦吉君

理事

中野 四郎君

理事

枝村 要作君

理事

後藤 俊男君

理事

西風 敏君

理事

八木 一男君

理事

山本 政弘君

理事

大橋 敏雄君

理事

谷口善太郎君

出席國務大臣

労働大臣 原 健三郎君

出席政府委員

運輸省航空局長 手塚 良成君

出席政府委員

労働省労政局長 松永 正男君

出席政府委員

労働省職業訓練局長 石黒 拓爾君

委員外の出席者

林野庁林政部長 大山 一生君

出席政府委員

運輸省航空局技 術部長 松本 登君

専門員

浜中雄太郎君

四月十日

委員藤本孝雄君辞任につき、その補欠として中野四郎君が議長の指名で委員に選任された。

同月十五日

委員八木昇君辞任につき、その補欠として森義視君が議長の指名で委員に選任された。

昇君が議長の指名で委員に選任された。

同日

委員森義視君辞任につき、その補欠として八木

四月十日

労働保険の保険料の徴収等に関する法律案(内閣提出第九七号)

失業保険法及び労働者災害補償保険法の一部を改正する法律及び労働保険の保険料の徴収等に関する法律の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律案(内閣提出第九八号)

同日

医療保険制度改悪反対及び医療保障確立に関する請願(安宅常彦君紹介)(第三四一九号)

同(阿部昭吾君紹介)(第三四二〇号)

同(赤路友藏君紹介)(第三四二一號)

同(渋谷悠藏君紹介)(第三四二三号)

同(井岡大治君紹介)(第三四二四号)

同(井手以誠君紹介)(第三四二五号)

同(猪俣浩三君紹介)(第三四二六号)

同(淡谷悠藏君紹介)(第三四二七号)

同(井岡大治君紹介)(第三四二八号)

同(手塚良成君紹介)(第三四二九号)

同(松永正男君紹介)(第三四二九号)

同(和田勝美君紹介)(第三四二九号)

同(石黒拓爾君紹介)(第三四二九号)

同(大山一生君紹介)(第三四二九号)

同(林野庁林政部長大山一生君紹介)(第三四二九号)

同(運輸省航空局技術部長松本登君紹介)(第三四二九号)

同(労働省職業訓練局長石黒拓爾君紹介)(第三四二九号)

同(労働省労政局長松永正男君紹介)(第三四二九号)

同(労働省労働基準局長和田勝美君紹介)(第三四二九号)

同(労働省労働基準局長和田勝美君紹介)(第三四二九号)

同(労働省労働基準局長和田勝美君紹介)(第三四二九号)

同(労働省労働基準局長和田勝美君紹介)(第三四二九号)

同(労働省労働基準局長和田勝美君紹介)(第三四二九号)

同(大原亨君紹介)(第三四四七号)

同(岡田利春君紹介)(第三四四八号)

同(岡田春夫君紹介)(第三四四九号)

同(田中武夫君紹介)(第三四八四号)

同(田原春次君紹介)(第三四八五号)

同(多賀谷眞紀君紹介)(第三四八六号)

同(加藤勘十君紹介)(第三四五一号)

同(加藤清二君紹介)(第三四五二号)

同(加藤万吉君紹介)(第三四五三号)

同(勝澤芳雄君紹介)(第三四五四号)

同(勝間田清一君紹介)(第三四五五号)

同(角屋堅次郎君紹介)(第三四五六号)

同(金丸徳重君紹介)(第三四五七号)

同(神近市子君紹介)(第三四五八号)

同(川崎寛治君紹介)(第三四五九号)

同(川村繼義君紹介)(第三四六〇号)

同(河上民雄君紹介)(第三四六一号)

同(河野正君紹介)(第三四六二号)

同(木原津與志君紹介)(第三四六三号)

同(木原実君紹介)(第三四六四号)

同(北山愛郎君紹介)(第三四六五号)

同(久保三郎君紹介)(第三四六六号)

同(久保田篤松君紹介)(第三四六七号)

同(工藤良平君紹介)(第三四六八号)

同(栗林三郎君紹介)(第三四六九号)

同(黒田寿男君紹介)(第三四七〇号)

同(久保田篤松君紹介)(第三四七一號)

同(小林信一君紹介)(第三四七二号)

同(小松幹君紹介)(第三四七二号)

同(児玉末男君紹介)(第三四七三号)

同(佐藤觀次郎君紹介)(第三四七四号)

同(河野密君紹介)(第三四七七号)

同(佐野進君紹介)(第三四七八号)

同(小川三男君紹介)(第三四四四号)

同(板川正吾君紹介)(第三四四一號)

同(石野久男君紹介)(第三四四一號)

同(江田三郎君紹介)(第三四四三号)

同(島本虎二君紹介)(第三四八一號)

同(下平正一君紹介)(第三四八三号)

同(田中武夫君紹介)(第三四八四号)

同(高田富之君紹介)(第三四八七号)

同(梶兼次郎君紹介)(第三四八八号)

同(只松祐治君紹介)(第三四八九号)

同(千葉佳男君紹介)(第三四九〇号)

同(戸叶里子君紹介)(第三四九一號)

同(堂森芳夫君紹介)(第三四九二號)

同(中井徳次郎君紹介)(第三四九三號)

同(永井勝次郎君紹介)(第三四九七号)

同(橋崎弥之助君紹介)(第三四九八号)

同(成田知巳君紹介)(第三四九九号)

同(野口忠夫君紹介)(第三五〇〇号)

同(野間千代三君紹介)(第三五〇一號)

同(芳賀貢君紹介)(第三五〇二號)

同(原茂君紹介)(第三五〇六號)

同(長谷川正三君紹介)(第三五〇三號)

同(烟和君紹介)(第三五〇四號)

同(華山親義君紹介)(第三五〇五號)

同(佐藤觀次郎君紹介)(第三五〇六號)

同(平岡忠次郎君紹介)(第三五〇七號)

同(帆足計君紹介)(第三五〇八號)

同(広瀬秀吉君紹介)(第三五〇九號)

同(佐藤觀次郎君紹介)(第三五〇九號)

同(穂積七郎君紹介)(第三五一二號)

同(細谷治嘉君紹介)(第三五二三號)

同(堀昌雄君紹介)(第三五二四號)

同(松前重義君紹介)(第三五二五號)

同(松本七郎君紹介)(第三五二六號)

同(阪上安太郎君紹介)(第三五二七號)

同(實川清之君紹介)(第三五二八號)

同(島上善五郎君紹介)(第三五二九號)

同(松本七郎君紹介)(第三五二九號)

同(松前重義君紹介)(第三五二九號)

同(松本七郎君紹介)(第三五二九號)

同(阪上安太郎君紹介)(第三五二九號)

- 同(三木喜夫君紹介)(第三五一七号)
 同(武藤山治君紹介)(第三五一八号)
 同(村山喜一君紹介)(第三五一九号)
 同(森義視君紹介)(第三五〇号)
 同(森木靖君紹介)(第三五一一号)
 同(八百板正君紹介)(第三五一二号)
 同(八木一男君紹介)(第三五一三号)
 同(八木昇君紹介)(第三五一四号)
 同(安井吉典君紹介)(第三五一五号)
 同(山内広君紹介)(第三五一六号)
 同(山口鶴男君紹介)(第三五一七号)
 同(山崎始男君紹介)(第三五一八号)
 同(山田恥目君紹介)(第三五一九号)
 同(山中吾郎君紹介)(第三五〇号)
 同(山花秀雄君紹介)(第三五一一号)
 同(山本幸一君紹介)(第三五三三号)
 同(山本政弘君紹介)(第三五三三号)
 同(古川喜一君紹介)(第三五五九号)
 同(山本弥之助君紹介)(第三五三四号)
 同(米内山義一郎君紹介)(第三五三五号)
 同(田邊誠君外一名紹介)(第三五三六号)
 同(小澤貞孝君紹介)(第三五三七号)
 同(渡辺栄一君紹介)(第三五三八号)
 同(伊賀定盛君紹介)(第三五四〇号)
 同(江田三郎君紹介)(第三五四二号)
 同(大原享君紹介)(第三四五三号)
 同(佐々木更三君紹介)(第三四五五号)
 同(西風熱君紹介)(第三五五一号)
- 児童手当制度の実施に関する請願外一件(小澤貞孝君紹介)(第三五三九号)
 医療労働者の増員等に関する請願(伊賀定盛君紹介)(第三五四〇号)
 同外一件(稻富寅人君紹介)(第三五四一號)
 同(中澤茂一君紹介)(第三八三六号)
 同(中村重光君紹介)(第三八三七号)
 同(林百郎君紹介)(第三八三八号)
 同(渡辺惣藏君紹介)(第三八三九号)
 同(林百郎君紹介)(第三八四〇号)
 同(松本善明君紹介)(第三八四三号)
 国民年金等の改善に関する請願外八件(永田亮久君紹介)(第三八四一號)
 同(佐藤良平君紹介)(第三四五四号)
 同外一件(工藤良平君紹介)(第三四五四号)
 同(佐々木更三君紹介)(第三四五五号)
 同外八件(大原享君紹介)(第三四五六号)
 同外一件(曾祢益君紹介)(第三四五七号)
 同外一件(中井徳次郎君紹介)(第三四五八号)
 同(中村時雄君紹介)(第三四五九号)
 同外一件(植崎弥之助君紹介)(第三五五〇号)
 同(柳田秀一君紹介)(第三五五八号)
- 療術の新規開業制度に関する請願(植崎弥之助君紹介)(第三五五九号)
 同(村山喜一君紹介)(第三五六号)
 同(森義視君紹介)(第三五五七号)
- 同月十一日
- 療術の新規開業制度に関する請願(植崎弥之助君紹介)(第三五五九号)
 同(柳田秀一君紹介)(第三五五八号)
- 療術の新規開業制度に関する請願(植崎弥之助君紹介)(第三五五九号)
 同(柳田秀一君紹介)(第三五五八号)
- 靖君紹介(第三八二七号)
 衛生検査技師法の一部改正に関する請願(森本靖君紹介)(第三八二八号)
 医療労働者の増員等に関する請願(石橋政嗣君紹介)(第三八二九号)
 同外一件(岡本隆一君紹介)(第三八二〇号)
 同(加藤清一君紹介)(第三八三一号)
 同外三件(浜田光人君紹介)(第三八三三号)
 同外一件(松前重義君紹介)(第三八三三号)
 同(米内山義一郎君紹介)(第三八三四号)
 同外一件(岡本隆一君紹介)(第三八三四号)
 同(中澤茂一君紹介)(第三八三六号)
 同(中澤茂一君紹介)(第三八三七号)
 同(中澤茂一君紹介)(第三八三八号)
- 医療保險制度改悪反対及び医療保障確立に関する請願(矢尾喜三郎君紹介)(第三八三九号)
 同(渡辺惣藏君紹介)(第三八四〇号)
 同(渡辺惣藏君紹介)(第三八四一號)
 同(渡辺惣藏君紹介)(第三八四二号)
- 医療保険の抜本改悪反対に関する請願(田代文久君紹介)(第三八四一號)
- 医療保險制度改悪反対及び医療保障確立に関する請願(矢尾喜三郎君紹介)(第三八三九号)
- は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

職業訓練法案(内閣提出第九一号)

労働関係の基本施策に関する件(日本航空株式

会社における労働問題及び林業における労働災

害に関する問題)

う最高至上の旗じるしがございまして、その経済性とか、あるいは生産性というようなことは、第二義的なものでございます。

そのように考えまして、今後とも人命を尊重し、人命を尊重する精神を高く掲げて実践していきたい。こういう決意でございますので、御了承願います。

○森田委員長 これより会議を開きます。

労働関係の基本施策に関する件について調査を進めます。

質疑の申し出がありますので、これを許します。山本政弘君。

○山本(政)委員 昨今いろいろと事件がござります。荒川、それから茂尻炭鉱、そしてせんだつは人命に死傷はなかつたけれども、日航のオーバーラン事件がありました。

せんだつ竹内委員の質問で、安全の哲学観というものを労働大臣にお尋ねいたしましたけれども、私は大臣のお答えにちょっとばかり疑問があ

るわけです。というのは、安全に対する哲学といふのは、私は、一般的には安全というものは絶対に守らなければいかぬのだし、それは確率が何分の一だとか、そういうことであるものではないだ

ろうと思う。むろろある場合には、過剰とさえ言える安全といふものが必要ではないだろうか。特にオーバーラン事件など見まして、これは人命に事故がなかつたけれども、もしあれが条件が若干違つておれば、私はこれはたいへんな事故になつたと思うのです。

そういう意味で、たいへん申しかねますけれども、大臣の安全に対するお考え方というものを再度御質問いたしたい、こう思います。

○原國務大臣 山本さんにお答え申し上げます。大臣の安全に対するお考え方というものを再

度御質問いたしたい、こう思います。

○手塚政府委員 先般の伊丹の空港におきますコ

ンペア880のオーバーランの問題でございますが、そのときにおきました、オーバーランをいたしました状態は、目下調査中でござりますので正確な

ところはいまだ出ておりませんが、いま先生御質

問のオーバーランした距離といいますか、それはランウェイ末端から約五十メートル程度のこと

ございまして、その地下道の工事のとのぬかるみでうまくとまつたというので、大体その近傍が

いま申し上げた点に該当します。

○山本(政)委員 最近の航空機の事故を申し上げますと、四十三年十一月にサンフランシスコ空港における事件がございました。それから四十四年

から今度の大坂空港の四十四年四月五日というふうになつて、大体二カ月おきに事故が出てきていた。幸いにこの三つの事故というのは、先ほど申し上げましたように、人身の事故にはならなくて済んだけれども、一体、二カ月に一べんずつこういう事故が起きるということは、将来二カ月もしくは三カ月ごとに事故の起きる可能性、同時にそれは、人身の事故が起る可能性というものを内包している、私はそういうふうに思うのですけれども、その点についてどうお考えでしょうか。

○手塚政府委員　航空事業におきまして最も大切なことは、先ほど労働大臣からの御説明にもございましたように、やはり安全が一番の基礎であるというふうに考えております。したがいまして、この安全確保のために、乗員の訓練あるいは機材の整備、そういったものについて、経費の面、あるいは労働力の面、あらゆる面につきまして、常日ごろ十全なる体制と検討を加えておるわけでございます。

御指摘の、昨年十一月のサンフランシスコの海岸べりの不時着水の事故、あるいは続きましてごとしの一月のオーランドの事故、あるいは今度の事故、ここのこところ非常に事故が続いておりますが、前二者につきましては、私ども考えますのに、この使用いたしました機材が、最近導入をいたしましたいわゆるDC-8の長胴型、62型という、従来の50シリーズよりは少し長い長胴型でござります。これについております計器類の配置等につきまして、従来と変わった内容を持つておる、そういうことからこの二回の事故が同様な原因で、相似たような姿で発生したものだと考えておりま

す。

なお、これにつきましても、現在アメリカサイドにおける事故調査団が鋭意調査いたしておりませんので、結論はよくわかりません。はつきり申し上げるわけにはまらないわけですが、われわれといったましましては、たぶんそういうことではなかろうかということです。この二件に対しましては直

ちに航空局におきまして、会社に対する注意を文書をもつて出し、会社におきましても、訓練内容についてさらに再訓練をする、あるいはマニュアルという規程の再検討、整備を徹底させる、あるいは長胴型に対する特別な時間をかけての再訓練、これは定期を一部切りまして時間の余裕を持たせまして、そうしてこの機種に乗るところのパイロットの訓練をいたします。大阪のときは、これはコンベアの880でございまして、気象条件が、御承知のように雨上がり等の条件もございましたが、こういったことで、これに対しても、現在鋭意そういう問題の解決、原因究明ということに当たっております。

ただいまのDC-8の62型という型につきましては、その会社におきます訓練としては、まず地上訓練が二日間、十三時間半という時間で行ないます。それから今度実機の訓練を、機長につきましてはただいま御指摘の二時間半、副操縦士につきましては四十五分間というのを実施いたしております。この基準は、飛行機を運航いたしておりました。それをもとにいたしまして一応の判定を下したわけでございます。もちろん、われわれはこれを認めておるわけです。

ちなみに外国会社の例で申しますと、デルタというエアライン、あるいはユナイテッドというエアライン、こういうところにおきましては、地上訓練はそれぞれ八時間、四時間、実機の訓練は、機長の場合に一時間、ユナイティッドの場合に離着陸が二回というのが、この長胴型に対する訓練として行なわれております。しかしながら、先ほども申し上げました二回の事故にかんがみまして、私どもはこれをさらにもう少し訓練を延ばす、充実すべきだというような見地で勧告をし、会社もそういうことを受け入れまして、訓練時間を充実をいたすことになりました。先ほど申し上げました事故直後における訓練のときからそういうふうにいたしました。それは地上訓練時間を三日間二十一時間三十分、実機の訓練時間につきましては、機長が二時間ということ、それから副操縦士は一時間、こういうふうにいたしたわけでございました。

この長胴型につきましては、確かに機体は長くなりましたが、約二メートルくらい長くなりましたが、実際の飛行機の運航の観点からは、そういう意味ではたいした相違はない、要するに離着陸時の勘の問題だということをいわれております。その意味からいへばこの訓練は従来の面、まず先ほど申し上げました外国会社の例等から見ましても大体よからうということでございましたが、さらにそういう充実を考える。

にそれに乗つかつておりらる。こういうようなシステムだと理解しております。なお、詳細でございましたら技術部長がおりますから説明いたします。

○山本(政)委員 その事故があつたあとに、航空局のほうからお出しになつて、そうしてそれに基づいてたぶん日航がやつたんだと思ひますけれども、これはことしの三月十八日に解除されていませんね。制限解除をやつてある。オーランドの事故といふのは、二十四年の一月の七日、そして解除が三月の十八日とする、「二ヶ月ちょっとです」と、こうおっしゃるけれども、「二ヶ月ちょっとですか、そういう段階で新しいそういう計器とかなんとか」ということで、非常にコンパクトされている辺は航空局のお考えですね。これをひとつお聞かせ願いたいと思うのです。

○手塚政府委員 このオート・カップラー自体は、本来的にはむしろ操縦の助けになるというような趣旨のものであると理解していますが、先ほどの長胴型の機器の装置等にも見られますように、便利になると、それに対する訓練が行き届かないと便利なものが活用できないというような感じであるわけです。このオート・カップラー自体につきましては、そもそも複雑なものではないというふうに私どもは聞いております。これ自体に故障というような問題が当時は考えられたわけではございませんで、これはむしろ極力使うという方向が安全上望ましいというたてまえで会社がとつておりましたが、ただいまの事故で、いろいろペイロットとして配慮をすることが、「べんに多い」ということはまずいのではないかということでお、一時これを中止いたしたということございまして、これ自体について、いまの短期に解除したという、その時間的な長さというのが、私ども現在のところ不適当だとは考えておりません。その事故直後にとりました訓練等で、十分こういった問題についての配慮が払われている。現在におきましては、十分な運用慣熟ができると考えて

おります。

○山本(政)委員 たいへん万全を期しておられるようなお答えですけれども、それじゃお伺いいたしました。

この「フライト・オペレーションズ・インフォーメーション」という中には、そのあとに統一して「DC8-30シリーズ、50シリーズ、60シリーズ及びB727におけるオート・カップルド・アプローチ」これは「カティゴリーI」というのでありますか、「実施のためには最近の一ヵ月以内に少なくとも一回以上のオート・カップルド・アプローチを経験しなければならない」これはお客様を乗せているわけでもあります。お客様を乗せて実施をしているのだと思ひますけれども、「但し、チエックの際、オート・カップルド・アプローチを実施させたチエッカーについても」その実施の結果「一回の経験を見なすことができる」つまり訓練を一回やつただけでいいのだというような感覚というのは、私は技術屋ではありませんからよくわかりません。しかし、常識的に考えて、計器の取り扱いについて、実地の訓練が、一回の着陸の訓練をやつたということによって、そうしてそこに添乗しておるチエッカーも、それによって実地訓練を終えたというような考え方というものは常識的に妥当かどうか、この点をお伺いしたいと思うのです。

○手塚政府委員 若干内容が技術的でございます。

○松本説明員 お答えいたします。

○松本説明員 先生ただいまチエッカーとしての一回経験といいますのは、チエッカーとして十分技量を保持しておりますけれども、最近の飛行経験として、一ヵ月に一回の経験がなくちゃならないという意味でございます。

○山本(政)委員 最近の一ヵ月の何ですか。

○松本説明員 最近一ヵ月以内に一回の飛行経験がなければならないということを規定したものでございます。

○山本(政)委員 いいですか、よく読みますよ。「最近の一ヵ月以内に少なくとも一回以上のオート・カップルド・アプローチ」自動着陸装置といふのですか、「オート・カップルド・アプローチ」を経験しなければならない。一回以上というのですから、一回で、もうそれでいいのだという見解は成り立ちますね。事実私が聞いたところでは、一回でそれを資格といいますか、訓練を受けたと同時に、これを実施する場合には、私はお客様が乗つておると思うのです。お客様を乗せたときも一ヵ月と一ヵ月とか二ヵ月後

に飛行機に乗つてチェックするのでは、相当飛行機に乗らない時間が長くなっていますので技量が問題であろうというので、査察操縦士は自分が都合のいいとき査察してはいけない、必ず一ヵ月に一度は技量保持の意味もありますので、またパイロットの現状の技量を保持する意味におきましては、一ヵ月に少なくとも一度は査察操縦士は乗つておらなければならぬ、そういう意味でございます。

○山本(政)委員 この文章はそういうふうに受け取れますか。つまり自動着陸装置の「カティゴリーI」実施のためには最近の一ヵ月以内に少なくとも一回以上」と書いてあることが、あなたのおつやう。審査ですから、おそらく指示するだけでしょ。その人も「そのチェックを一回の経験とみなすことができる」というのです。自分自身は実施をやらないで、そばにすわっておつて、おそらくいろいろ口頭で指示したり何かするのでしょうか。その人たちもチェックをしたことになるかどうか。そういう見解というものが、安全性というものがからあなた方はどういうふうにお考えになつておられるかというのです。地上訓練とか、実地訓練とかということをあなた方はおっしゃつた。そして時間も延ばしたとおっしゃつておられる。しかし、航空機ほど安全性というものが要請されるものはないでしょう。そのときに、たゞそばに乗つて指示をした、審査官であるがゆえに、実地訓練をしなくともチェックをした、つまり実施をしたという資格が与えられるのかどうか、そんなことが常識的に考えられるのかどうか。

○松本説明員 お答えいたします。

○松本説明員 先生おっしゃるチエッカーは、査察操縦士だけ

○松本説明員 お答えいたしました。

先生のおっしゃいました62型は、現在四機ある。五機だと思つております。それは、乗務員ですね、要するに操縦をしている人は全部で何人いるのですか、キャブテンとパイロットを入れて。

○手塚政府委員 三月一日現在で、いわゆる操縦士といふパイロットが、訓練生も含めまして、日本人五百七十八名、それ以外に外人が七十九名、ナビゲーター、航空士、これが日本人六十四名、外人十六名、機関士を含めまして全体で八百六十八名でございます。

○山本(政)委員 つまり八百六十八名といふ、操縦士だけとっても五百七十八名プラスの外人七十九名、この方々が、あなた方四機か五機とおしゃつたけれども、五機なんですよ。計器を備えた五機に、その人たちを、最近の一ヶ月以内に少なくとも一回、常識的に乗せられますか。六百人をはるかにこす人たちを、そういうことでチェックさせられますか、おなた方、そうお考えですか。

○手塚政府委員 五百七十八名おりますが、問題の飛行機に対応いたしますDC-8クラスに乗りますパイロットは二百九名、あとコンベアとか、ボーイング¹²¹、あるいは教官、訓練生、こういうことになつております。

そこで、さらにDC-8でいまの62に乗り得る者とのにつきましては、いまここにあげてあります総員ではございませんで、たしか、この二割程度くらいではなかろうかと考えております。

○山本(政)委員 DC-8-62型というのは、西欧その他の国々でも使われていると思うのですが、これは事故がないわけです、何でわが国においてだけ二回、最近にその事故があつたのだろうか、その辺が私は実は疑問なんですよ。あなた方は、安全を再点検せよということを、運輸省が日航に勧告していますね。その中で、アメリカと西欧の民間の同型機には装備されているが、事故は起きていないと言つてはいるのです。だけれども、日本においては「一回ならず」二回起きている事実といふ

ものが、私は理解できないのです。何で起きて

いるのだろうか、単にふなれだけではないでしょう。あなたの先ほどの議論からするならば、時間も、実地訓練、あるいは学科、あるいは地上訓練についても、少なくとも米国あるいは西欧以上の訓練を十分にやっているところおっしゃつていふにもかかわらず、外国ではゼロのやつが、何で日本で二回起きているのだろうかといふことが私は疑問なんですよ。それはあなた方がおっしゃつているような、こういう「フライト・オペレーションズ・インフォーメーション」に出ておるような

点に、手抜かりがあつたのではなかろうか。つまりそういう考え方の基礎、ある一定の水準を越えたたらそれでいいのだということで、それ以上のことは過剰安全に属するのだというように、あなた方はお考えになつてゐるのではないだろうか。あなた方に対する方に対しても、失礼ですけれども、日航はお考えになつてゐるのではないだろうか。それをあえて航空局は許容しているのではないかといふことをお伺いしたいのですよ。その辺はいかがですか。

○手塚政府委員 日本の場合にあって、外国にはないというところにどういう問題があるかは、私どもは現在この二つの事故の事故原因調査の結果を待ちませんと、決定的な断定を下すことはできません。そこで、さながら、先ほども申し上げましたように、私どものほうから氣づきましたことについて、とりあえずこういうことをやつた

らどうだということで指示を出しました内容について、所定の飛行手続の確実な順守、それから機長及び副操縦士の連携の強化、こういったところで、同型式のJT-3D型の最高時間は、一万六千時間という時間をとつております。

○山本(政)委員 それではB-72のエンジンのJT-8Dといふのは、昭和四十年に一千二百時間たつたらオーバーホールしてますね。これが昭和四十三年には七千時間たつないとオーバーホールしていないのです。つまり三年間のうちにオーバーホール時間が一千二百時間から七千時間になつていい

で先に進みますけれども、エンジンオーバーホールタイムというものがありますね。これは前に参

議院の委員会で木村さんがお尋ねになつてゐるけれども、問題のDC-8のJT-3Dエンジンというのは、昭和三十七年に一千時間たつたらオーバーホールしているのです。それが昭和四十三年には一万時間たつないとオーバーホールしていないのです。三十七年から四十三年の間にオーバーホールの時間は十倍になつていて、そしてそのときの局長の御答弁は、DC-8のJT-3Dについて申上げれば、千時間ということぐつと押えられておる、その実績を勘案しながら、徐々にゆるめられたのだ、こういうようなお答えをしているのですけれども、一体外国では、DC-8のJT-3Dというエンジンについてのオーバーホールタイム

といふのは、どのくらいなのですか。

○手塚政府委員 エンジンのオーバーホール時間につきましては、私どもは、おっしゃいます外国エアラインの同型式のものについての実績、それから日本航空自体におきますこの機械の故障率、そういうものを総合判定いたしまして、これを改定いたしておるわけです。いまお話をさしますたように、当初これをきめます場合には、一応メーカーのほうから指示のございます時間につきまして、これをぐつと短縮をいたしましたが、いま申し上げたような点についてのその後の事態の推移を見た上で、これを延ばしていくといふ方向をとつてゐるわけです。

具体的な時間数につきましては、現在TWAといふことは、徐々にでは決してないと思ふのです。急速に延ばしていることになるでしょう。つまり一千時間から一万時間の間に對して、四十三年一年間で変更が五回あって、そして四千時間一

年だけで四千時間延ばしているということは、何年飛び上がつたら、これはどうにもならぬ。それで事故が起きたら、これは一〇〇%乗客は死にますよ。そういうことに対しても、一挙に四千時間も延ばすような考え方というのは、はたして妥当な

ことかどうか。常識的に私は非常にふしづに感するのですけれども、あなた方は、技術關係の方だと思ふのですけれども、技術屋さんから見ても、それは一体妥当なのかどうか。私は納得がいかないのですけれども、その点ひとつ納得がいくような説明を願いたいと思います。

三年には一万時間になつてゐる。それで、あなた

は、TWAのそのことを参考にされて――時間をいまお伺いたしましたけれども、あなたがおつしやるようによく延ばしておらないのですよ。J-3Dのエンジンのオーバーホールタイムといふのは、四十二年には五回変更して一挙に千八百時間延ばしておるでしよう。四十三年にはもつと激しくて、変更が五回あって四千時間延ばしていふのです。どこに徐々に延ばしてますか。

私は大阪の空港の場合には、まことに日航にとつても、運輸省にとつても、幸運だったと思うのです。あそこに土盛りがなかつたら、クッションにならぬで、そのまま飛び出して行つたでしょ

う。そうしたら、地下道の上のはうにぶつかって

いるかどうかして、おそらく人身事故が起きてますよ。それと同じように、エンジンのオーバーホールの間隔にしても、あなた方は徐々に延ばしておると言われるけれども、私は技術的なことはわかりませんよ。わかりませんけれども、四十三

年一年間で変更が五回あって、そして四千時間一挙にオーバーホールの時間延ばしておる

ことは、徐々にでは決してないと思ふのです。急速に延ばしておることになるでしょう。

つまり一千時間から一万時間の間に對して、四十三

年だけで四千時間延ばしておることは、何年飛び上がりたたら、これはどうにもならぬ。

それで事故が起きたら、これは一〇〇%乗客は死にますよ。そういうことに対しても、一挙に四千時間も延ばすような考え方というのは、はたして妥当な

ことかどうか。常識的に私は非常にふしづに感するのですけれども、あなた方は、技術關係の方だと

思ふのですけれども、技術屋さんから見ても、それは一体妥当なのかどうか。私は納得がいかない

○松本説明員 お答えいたします。

ただいま先生お話の J T 8 D のエンジンのオーバーホールタイムを延長いたしましたときは、サンプリンングエンジンと称しまして、数台のエンジンをとって、そのエンジンのオーバーホールと故障の状況、あるいはその会社の使用状況を調べまして、お話をありますようにオーバーホールタイムを定めております。これは整備規程でござります。この場合、先生御存じだと思いますが、最近のジェットエンジンにつきましては、昔のプロペラ機のレシプロエンジンと非常に変わってまいりまして、簡単にいいますと、これは構造的主要部分は回転部分になりますが、構造はレシプロエンジンに比べて簡単であると思います。ピストンエンジンは、往復するピストンによるエンジンで、構造が複雑でございます。最初ジェットエンジンを購入いたしました場合には、先ほど申しましたように大事をとりまして、最初は八百時間あります、それは、ホット・セクション・インスペクションと称します燃料室が先に一番まいるわけでございました。その後の使用状況によりまして、先ほど申しましたように、オーバーホール時間を使つておりました。その場合に、ジェットエンジンにつきましては、ホット・セクション・インスペクションと称します燃焼室が先に一番まいるわけでござります。その一番弱い部分が確認されれば、あとの部分はある程度従来の統計等によりまして推定できるわけでございます。エンジンによりましては、一八百時間でここを分解して見ております。さらに二千六百時間使いますと、第二段のホット・セクション・インスペクション、HSIですが、そこまで合計して五千四百時間で分解し、その後六千時間が、七千時間になるとオーバーホールするといふことですが、事實上はオーバーホールするかわりに、このHSIをする。一番弱いところを分解し

六百時間、一千八百時間ということとで一番弱いところを分解して、それ以外のところを統計的に見てやっているわけでございます。

○山本(政)委員 私よくわかりませんが、大阪空港のコンペア 880、これはジェットですか。

○松本説明員 ジェットエンジンでございます。

○山本(政)委員 いま部長さんの御説明になつたホット・セクション・インスペクション、熱い部分の検査というものは、あなたはそうおっしゃつてゐるけれども、JT-8Dについては、一・五年間で二千時間から二千六百時間になつてゐる。それからJT-3Dについては、約二年間で三千時間から四千五百時間になつてゐる。これはちょうど昭和四十年当時のオーバーホールタイムと同じ時間ですよ。オーバーホールが、構造が簡単になつたらホットの部分だけをインスペクションすればいいのだとあなた方はおっしゃるかもしねいが、それすら長くなつておるのじゃありませんか。四十年当時のオーバーホールの時間とまさに同じじゃありませんか。だから、検査の時間といふのは、だんだん延ばしてきているんですよ。そうではありませんか。

○松本説明員 お答えいたします。

エンジンの名前は同じでございますが、エンジンが、使用中にいろいろ故障が起きますと、その部分の改造なり改良を行ないます。ですから、たとえばホット・セクションで見ますと、この部分の一番の問題は材料でございますが、この部分が、おそらく当然材料の質が改良されていく。したがいまして、エンジンは同じ形でございますが、数年前に三千時間であつたものが、先生御承知のように内部はどんどん改良されて、材質なり性能が上がつてゐるわけでございます。そういう点を十分確かめて時間延長をやつてあるわけでございます。われわれとしましては、さらになるとえば重大な故障が起きると、この点を十分参考にいたしましてエンジンの時間延長ということを考えているつもりでございます。

○手塚政府委員 国内線は御承知の、幹線を²²と
いうジーットが飛んでおります。国際線におきま
しては DC-8 とコンベア⁸⁸⁰というのでやつておる
わけですが、ただいま手元ですぐに一番高いとい
う時間が的確に出ませんので、私の推定でござい
ますが、おそらく²²が一番高いのではなかろうか
というふうに考えております。

○山本(政)委員 穢働率の高い順番から申し上げ
ましょか。DC-8 型が一番高いんですよ。それ
からボーイング⁷²⁷、一番稼働率が低いのが大阪で
あつた C.V.⁸⁸⁰、一番稼働率の高い DC-8 型が、一
番エンジンのオーバーホールの時間が長いです
よ。これはどういうことを意味するのでしょうか。
動かして動かして一番くたびれているエンジン
が、オーバーホールの時間が一番長いということ
は、私はやはり経済主義といいますか、そういう
ものに走っていると思うのです。そうじゃありません
せんか。DC-8 型が一番高い、そしてそのエンジ
ンである JT-T3D がオーバーホールの間隔の時間
が一万時間ですか、そりして B747 のエンジンの JT
T-8D が七千時間、一番稼働率の低いコンベア⁸⁸⁰
のエンジンは CJ-95、これが四千五百時間ですよ。
そうしたら稼働率の高いものから順番にオーバー
ホールの時間というものが長くなっているとい
うことじゃありませんか。そんなばかげたことが常
識的に考えられますか。稼働率の高いエンジンほ
どオーバーホールの時間というものは短かくてし
かるべきでしよう。

○松本説明員 先生御承知のように、オーバー
ホール時間は、飛行時間で規定しております。で
すから、もしも飛行時間がほかの飛行機よりも長
ければ、短い曆日で、すなわちカレンダー・タイ
ムでオーバーホールに入る。これは先ほど先生か
らお話しございましたコンベアが一番オーバー
ホール時間が短い。それから⁸が一番長いという
話でございましたが、⁸につきましては、一番飛

いる、故障の状況とか——たいへん、長く飛べば長く飛ぶほど、故障の状況なりエンジンの信頼性のデータが、たくさん集まっているわけでござります。したがいまして、一番そのデータが集まるから長くなっているということも考えられます。
○山本(政)委員 それは論弁ですよ。稼働率が高いということは、飛行時間が長いということです。飛行時間が長いということは、それだけ材料なり何なり疲労するということでしょう。材質なり、疲労度が高いということでしょう。そうじやありませんか。それならオーバーホールをきちんととやるのがあたりまえですよ。常識的に考えてごらんなさい。私はしろうとです。あなたは専門家かもわからぬ。だけれども、一般的に考えた場合には、材質についても、使用時間が長ければ長いほど、その疲労度は高いと見なければならぬでしょう。そうしたらそれは、たとえば一般的にはどうも理解のつかぬところです。かりにデータがあろうがなかろうが、部分的な故障というものでなくして全部ばらしてみて、材質から何から全部検査してみるのがあたりまえじゃありませんか。事故が起つたら、起つたときに、あなた方はどうにもならぬですよ、これだけのことは。しかも、今度はジャンボも入れるといふのでしょう。航空事故といふものは、事故が起つたときには全員が死ぬんですよ。これは皆さんに聞いてこらんなさい。一番使つていてるもの機械が、一番、点検が、時間が長いなんて、そんなばかなことありますか。私には少なくとも常識的には考えられない、そんなことは。もう一べん答弁してください。データが集まつたとかなんとかいうことだけでは済まされぬでしよう。全部エンジンをばらしてみて、オーバーホールしてみて、構造から材質から点検することがあたりまえでしよう。つまり純計算やれば、さうとの計算ですけれど

乗客はあぶなくて乗れぬと言いますよ、ほんとに、最近の飛行機には乗れないといって。冒頭このことを乗客にちゃんとと言つてごらんなさい私は労働大臣に聞いたのもそれなんですよ。安率とかなんとかいう問題で何百万分の一だかられはいいんですということは、一つの基準としては成り立ち得るかもわからない。だけれども、全というものは過剰過ぎる安全であつていいはでしょう。そりやございませんか。

○手塚政府委員 安全につきましていろいろ御示をいただきますのは非常にありがたいわけで私ども冒頭申し上げましたとおり、過剰過ぎるくらいな安全ということは、常時考へておるわざいります。先般四十一年に、非常に残念ではざいますが、五大事故というものが起りましてその直後における航空界の現状というのはさうして慘たんたる状態でございまして、一般的の皆さまから、全く交通機関として体をなさないといふ批判を受けようのような状態になりました。それ以後のものは、そういった安全に対しましては、極端過ぎるくらいに私どもは監督をやっておるもりでおるわけです。

ただいまの時間数の問題につきましては、私はほんとうの専門家でございませんが、先ほん申し上げましたとおり、それぞれの飛行機について、それぞれのエンジンについてやはり使の状態が違つておる。稼働時間で見ますといまして、それぞのエンジンについてやはり使の状態がある程度あるかとか、いろいろな条件が稼働の時間の中に、さらに分析すると加味され、離着陸の状態であるとか、あるいは満載である状態がどの程度あるかとか、いろいろな条件がその他の実績があがつてまいります。そういうあがつてまいります実績等をもとにし、かつま

はエンジンだけではございませんが、飛行機について、ここのはうな部分はこういうふうに改善したらどうだ、改善すべきであるというようなリコメンデーション等も當時参るわけです。そういうものを使つておる外国エアライン等から、やはりそちらを総合いたし、かつまた、外国でいろいろなそぞうをいつたスクアーケのデータが出ますし、同じ型を使つておる外国エアライン等から、やはりそちらといった資料が得られるということから、それらを総合して、それぞれのエンジンについて、日本の現状で最も適当だと思う時間が定められていくと、いうことであるわけです。おっしゃいます、8と72を比べた場合の違いといふのは、もちろんござりますが、この場合等については、私の考えますのは、むしろ72等については国内で使つております関係上、非常に離発着回数等が多いし、そういう意味におきまして、やはりエンジンの負荷が高いということから、スクアーケが多いということから、稼働時間をあまり延ばさないということで、シビアに縮めておるというふうに考えます。

○山本(政)委員 それじゃ申し上げましよう。昭和四十一年の十一月十三日に、松山沖で全日空機が事故を起こしたそのときに、日航の、いまは重役ですよ。その方がおっしゃったことばがちやんとここにある。「私どもでは、乗員や整備員の訓練をする場合、一定の線まではあげますが、」いいですか、「一定の線まではあげますが、この線より出ている所は過剰安全性として、これを切り下げ、合理化にふり向けております。」航空機に対するこういう考え方の持ち主がおるということです。しかも、重役陣におけるということですよ。あなた方、この事態についてどうお考えになります。ニアミスがとにかく月に二、三回はあるでしょう。現実にあるはずですよ。そういう考えに対し、それではあなた方は一体どうお考えになつておるのか。

○手塚(政府委員) ニアミスと、いまのエンジンのオーバーホールの問題は、安全という面についての共通点はござりますが、それぞれまた理由は別だと考えます。ニアミスに対しましては、またニ

アミスとして、われわれ航空局直接の責任ある航空保安施設なり、管制との問題が、非常に多うございますので、そういう面については、それとしての別途の措置を考えております。

いま前段にお話のございました過剰なほどの状態を考えるべきだと、いふような会社の方の御発言という点、この松山事故の直後におきまして、これまで私たちのほうで社内の監査を全日空に対して行ないました。それで、監査の結果についての勧告という、今まで一度も出していない異例のこととをやつたわけがありますが、その勧告にもございましたように、私どもも当時の全日空の状態としては、いさきか膨張をし過ぎたといいますか、いままでの安全面において欠けるところがあつたのではないかというようなことを感じまして、いわゆる営業第一主義というのを切りかえるべきであるといふような勧告を、当時出した次第でございまして、現在のところ、そういう線に沿つて、会社としても十分安全を考慮してやっておると思つております。

○山本(政)委員 私がお伺いしたのと答弁が少しがはづれておるとと思うのです。「私どもでは、乗員や整備員の訓練をする場合、一定の線まではあがますが、この線より出ている所は過剰安全性として、これを切り下げる、合理化にあり向けております。」こう言つてゐるのですね。これは日本航空の経営に参加している、ある程度の責任ある方の御発言だが、そのことについてあなたはどうお考えになつておるのかということから付言して、ニアミスのこともお話ししたのですよ。経営に参加している人たちが、そういう考え方をお持ちになつておることについて、監督官庁としてどうお考えになつておるかということをお伺いしているのですよ。

○手塚政府委員 私の先ほど来申し上げております趣旨もあまり変わりはないだらうと思いますが、DC-8の長胴型等のあとにおきます訓練の内容等につきましても、余裕を持つ訓練をやり、一定限度以上の過剰な労働をさせないということを

な趣旨のもとで、十分な安全の配慮をするべきだ
というような趣旨で申し上げておるわけで、内容
的にはいまどなたかの発言を御引用になつてある
趣旨と、全く同じではないかと考えております。
○山本(政)委員 ちょっと待ってください。それ
ではあなたの御発言というのは、もう一べん確か
めますけれども、一定の線までは上げて、その線
から出ているところは過剰安全性として切り下げ
ていいというお考えですね。

○手塚(政)委員 過剰安全ということばは、われ
われ通常使うことばでございませんので、若干誤
解をした御返答を申し上げましたが、いまのよう
に安全の線をむしろ合理化に向けるというような
趣旨に理解をいたしますと、そういうことは適當
ではないというふうに私ども考えます。

○山本(政)委員 日航が出版したことしの三月
号の「おおぞら」という雑誌があります。そこに
「平均四時間五十分への挑戦」というのを書いて
おります。あなたは先ほど、国際的に比較をして
て、オーバーホールの時間というものは、安全と
いうものを非常に慎重に考慮している、こうおっ
しゃつたのですけれども、全部申し上げましょ
う。ここには「ジェット機のエンジンを交換する
には、外国航空会社の実績をみても、平均して八
時間ちかくかかる。わが社のライン整備工
場では、これを何と四時間五十分にまで縮めよう
といふ目標を設定し、「そして、昨年九月にはわ
ずか三時間でエンジンを完了するという驚異的な
記録を」残したというのですよ。私は記録は記録
は十分に注意をして、八時間以上の時間をとるべ
きだというふうに私は理解をするのです。しかし
して、記録への挑戦はいいだろと思うけれども、
冒頭のあなたの御発言からいければ、エンジン
が三時間で完了したといって、そしてそれを業績

といつたらいいのか、何といつたらいいのか、そ
ういうことで P.R.をしてるという感じの方を私は
実は理解できないのですよ。八時間外国ではかかるのだと
いうことになれば、あなた方のおっしゃ
りようからするならば、九時間ぐらい十分に時間
をかけておやりなさいという指導が、むしろ安全
に対する考え方じゃありませんか。オーバーホー
ルのときの時間については、外国でもかなり慎重
にやっている、あなた方はこうおっしゃった。そ
うしたら、エンジンの交換についても、外国と同
等もしくはそれ以上の慎重さがあつてほしいと思
うのですけれども、これは八時間が三時間になつ
ておるのであります。そういうことについてのあなた
のお考えはどうなんですか。

○手塚政府委員 整備士自体の整備の時間につき
ましても、これは非常に限定された一定時間内で行なうようやつております。この時間の中における労働をもとにいたしまして整備ができるだけ能率よくやるということは、企業としてはまた必要かと思います。それが過度におちいって合理化されるということは、先ほどお話し申し上げたよ
うな観点から適当ではないと思ひますけれども、やはり外国エアラインと猛烈な国際競争をやつておる最近のパシフィックケースのような状態が出てまいることでありますので、企業としてもやは
りそういうものに対処する対策は一方で立てなければならぬという課題があるわけでございま
す。そういう意味では諸種の研究をし、実力を養成し、訓練をし、そしてその能率をあげていく
ということでなければならぬと思うわけであります。単に時間数を切る、それをいま言った背景なしに、強硬なやり方でやるというだけでは、おつ
つおり安全性には欠けるところがあると思
います。他方、ただいま申し上げるような意味合
いにおけるほんとうの意味のむだを省いていくと
いうことは、私は必要だと思うわけであります。
○山本(政)委員 私もいま局長のおっしゃった、
パシフィックケースということについては理解が
できます。理解ができるのだけれども、八時間が

りようからするならば、九時間ぐらい十分に時間
をかけておやりなさいという指導が、むしろ安全
に対する考え方じゃありませんか。オーバーホー
ルのときの時間については、外国でもかなり慎重
にやつている、あなた方はこうおっしゃった。そ
うしたら、エンジンの交換についても、外国と同
等もしくはそれ以上の慎重さがあつてほしいと思
うのですけれども、これは八時間が三時間になつ
ておるのであります。そういうことについてのあなた
のお考えはどうなんですか。

○手塚政府委員 整備士自体の整備の時間につき
ましても、これは非常に限定された一定時間内で行なうようやつております。この時間の中における労働をもとにいたしまして整備ができるだけ能率よくやるということは、企業としてはまた必要かと思います。それが過度におちいって合理化されるということは、先ほどお話し申し上げたよ
うな観点から適当ではないと思ひますけれども、やはり外国エアラインと猛烈な国際競争をやつておる最近のパシフィックケースのような状態が出てまいることでありますので、企業としてもやは
りそういうものに対処する対策は一方で立てなければならぬという課題があるわけでございま
す。そういう意味では諸種の研究をし、実力を養成し、訓練をし、そしてその能率をあげていく
ということでなければならぬと思うわけであります。単に時間数を切る、それをいま言った背景なしに、強硬なやり方でやるというだけでは、おつ
つおり安全性には欠けるところがあると思
います。他方、ただいま申し上げるような意味合
いにおけるほんとうの意味のむだを省いていくと
いうことは、私は必要だと思うわけであります。
○山本(政)委員 私もいま局長のおっしゃった、
パシフィックケースということについては理解が
できます。理解ができるのだけれども、八時間が

十八年四月には、たとえばジェット機は十機でした。それが四十三年には三十七機になつてゐるのですね。そうするとこれは三・七倍です。レシプロのほうは三十一機が三十九機になつてゐる、それだけ危惧するわけです。と申し上げますのは、昭和三
十一年四月には、たとえばジェット機は十機でした。それが四十三年には三十七機になつてゐるのですね。そうするとこれは三・七倍です。それから運航回数からいけば、三年間に国際線が四・二倍、国内線は約二倍になつてゐるというような状況の中で、整備人員というのはそんなふうに考えておりませ
ん。六百九十六名から九百名ちょっと、オーバーホール関係からいければ五百十一名が六百八十八名になつてゐる。運航回数それからジェット機の機数のふえ方からすれば、少なくとも整備、あるいはオーバーホールの部門の人たちが、ふえていな
いということになると、この人たちが、かなり無理をして整備をやつていると思うのです。これもろくけれども、そういう比率の上に、八時間のものが四時間五十分にエンジンの取りかえがなつてゐるというところに、過度の経済性というものが要請されているんじゃないだろうか。そうして、それが安全性能というものが、ネグレクトされて
いるというところに、過度の経済性というものが離着発着回数は、東京を出ましてホノルルへ着
陸する回数は、東京—ホノルル間を七時間くらいで飛んでおります。その間の離着発着回数は、東京—大阪がわずか一回であります。たとえば東京—ホノルル間を七時間くらいで飛んでおります。ところが、国内線につきましては、東京—大阪がわずか一回であります。しかし、その間に飛行機のエンジン、飛行機に対して非常に過酷な条件を与えがつたと思うのですけれども、運航回数とい
うものが離着発着回数に比例するんだとするならば、百十四というのはけたはずれに大きいわけです
ね。そうすると、いまさつきのオーバーホールの問題に戻りますけれども、その点は一体どうなる
のでしょうか、私、ちょっと理解がつかないのですけれども。

○手塚政府委員 三十八年の稼働機数をおあげに
なりましたが、私のほうで最近時のものを調べてみると、四十二年からこの兩三年間の稼働機
材は三十九、四十三、四十八、四十二年を一〇〇と
いたしますと一二三というふえ方になつております。これに對応いたしまして整備士の数でござ
いますが、四十二年が二千三千名、四十三年に二
千一百二十五名、四十四年一千四百四十五名とい
うような数字で、同様指數で四十二年を一〇〇に置きますと、四十四年というのは一一二とい
うふえ方が――国際線では非常に距

離といつてものが遠いことは、あなたは是認されたと思うのです。しかし、発着陸のそういう負荷についての問題があるから、必ずしもそれはいかぬのだ、オーバーホールの時間が長くていいこ
うおっしゃつたと思うのです。お答えとして
は、御承知のとおり、その勤務時間を厳重に規制しておられます。月間の時間数、それから週間の時間数、それから、それが夜間と昼間というふうに考
えられるわけでございます。

さらにまた、こういった整備士につきましては、御承知のとおり、その勤務時間を厳重に規制しておられます。月間の時間数、それから週間の時間数、それから週間の時間数、それから、それが夜間と昼間というふうに考
えられるわけでございます。

○山本(政)委員 ちよつとお伺いしますけれども、運航回数といふものは、よくわかりませんけれども、大体発着回数と比例しますか。

○手塚政府委員 比例いたします。

○松本説明員 お答えいたします。

先生のおっしゃいました運航回数と離着発着回数、これは、たとえば東京—ホノルル間を一運航回数が多いということは、発着回数と比例すれば、運航回数がふえますれば、それに比例いたしまして離着発着回数がふえるわけであります。ところが、先ほど申し上げましたエ
ンジンオーバーホールタイムの場合に、離着発着回数を考慮すると申しますのは、飛行時間も考慮しなければならぬわけであります。たとえば東京—ホノ
ルル間を七時間くらいで飛んでおります。その間の離着発着回数は、東京を出ましてホノルルへ着
陸する回数は、東京—ホノルル間を七時間くらいで飛んでおります。ところが、国内線につきましては、東京—大阪がわずか一回であります。しかし、その間に飛行機のエンジ
ン、飛行機に対して非常に過酷な条件を与えた
うものが離着発着回数に比例するんだとするならば、百十四というのはけたはずれに大きいわけです
ね。そうすると、いまさつきのオーバーホールの問題に戻りますけれども、その点は一体どうなる
のでしょうか、私、ちょっと理解がつかないのですけれども。

つまり、もう一べん説明しますと、飛行距離数だけには限らないんだ、オーバーホールの時間と
いうのは、発着回数というのも考慮に入れなければいかぬ。つまりそれだけ負荷がかかるんだと
いう意味に私は理解したのですよ。そうしたら、
考えましてエンジンのオーバーホールタイムをき
めておるということでございます。

○山本(政)委員 それでは、ちょっとお伺いしますけれども、日本人の操縦士の給与と、外国人の操縦士の給与といふものは、データありますか。

○手塚政府委員 操縦士と申しましても、年齢の差、あるいは飛んだ差、あるいは飛行機の機種等々によりまして、端的にいえば、たとえば乗務手当

なども変わってまいりますので、簡単に申出ませんけれども、一応手元にございます資料で申し上げますと、日本航空の場合 D C-8 の機長は、月額平均給与八十八万七千円、コンベア 380、先ほどの大坂の、問題の飛行機の機長が八十三万九千円、内線の幹線を飛んでおりますボーリングワードの機長の場合は、七十八万三千円というような状態が、一応月額の平均給与かと思います。

〔委員長退席、竹内委員長代理着席〕
いまのは外国人ですが、日本人はこれに対応するものがなかなかデータがとりにくいのでございますが、一応この比較の対象になりますものを考えますと約四十万円程度で、外人のパイロットに比べますと、半分ぐらいと御理解願えればいかがかと思います。

○山本(政)委員

七千円というお話をされけれども、佐藤總理が議長をやられている貿易外輸出会議というものがありまますね。この航空部門は、もとの航空局長の飯野毅夫さんが担当されております。これによりますと、外人の乗務員に対する外貨の支払い額といふのは、昭和四十二年は一人当たり三万四千七百七十五ドルです。そうすると、これは幾らになりますかね、一千一百五十一万九千円ですね。これは年間ですから、月平均にしますと百四万一千円強になる。あなたのおっしゃることと数字がきわめて違うのです。

それから日本人の場合には、これは税金が取られますね。外人の場合には、おそらく私は税金が取られないでいいと思うのですけれども、その点い

○手塚政府委員 私が申し上げました先ほどの数字で、いろいろな給与体系がございますが、八万七千円というのは、基本給と乗務手当といふことでございますので、あとの手当なり何なりを

○山本(政)委員 これは一日の新聞に出ておったのですが、私の切符を持っていますけれども、B.O.A.C.がストをやって、羽田空港で乗客が乗れなくなつたという記事がありましたね。そのときの記事に、日本航空は機長は三十三万三千六百円、これは税金が引かれるのです。米人の機長の平均給与は八十八万七千円、あなたのおしゃつた数字ですよ。これは乗務手当も入つてゐるわけですね。

それで、ちょっとお伺いしたいのですけれども、これは税金がかかるっているのですか、かかっていないのですか。これはあなたではおわかりになりませんか。

○手塚(政府委員) その点、ちょっとといま数字との関連では、よくわかりません。

全部ひっくるめての数字かと思いますが、それの根拠につきましてはいまだかではございません。

りにならないのですか。むだな金がたくさん出でるわけですよ。先ほどのお話をすると、外人の操縦士というのはずいぶんいましたね。その人たちはほとんど平均百四十万円持つていて、外貨として。それだけのものをお出ししながら、あなた方は乗員の養成に関しては、私をして言わしむれば、これがあとから申し上げますけれども

も、きわめて消極的であるような気がするのです。この点いかがでしょう。

○手塚政府委員 乗員のソースといたしまして、航空局直轄の航空大学校というのが一つ、これで從来毎年、おととしまで三十名の規模でやっておりましたが、これを昨年から規模を九十名に改定いたしましたが、目下その訓練を実施いたしておるわけであります。全体の需要から見ますと、大体年間百七十名程度の乗員が必要だと考えておりますので、いまの九十名規模の場合でもその約半数しか満たし得ないというような状態でござります。そのあとの半数をどうしておるかといいますと、航空会社が自社養成をしておる。それから防衛厅等のパイロット等を割愛していただくという面、さらに防衛厅に訓練の委託をお願いしておるというような面、そういうのを総合いたしますと、大体こういった数字に見合うことになつておるわけです。私ども国の立場におきましては、できるだけ航空大学校の規模を広げて、こういったいろいろなソースによる、言うなれば異質のパイロットというのを当てないよう、良質の航空生をもとにしてパイロットを養成していくたいというふうに考えております。しかしながら、こういう教育行政といいますか、パイロットの養成自体時間もかかることでござりますので、この計画時期と、実際に卒業する時期との時点がずれるというふうなこと等で、激しい航空事業の伸びに直ちになかなかマッチできないというのが実情でございます。

○山本(政委員) それでもなおいまあなたがおつ
しやつたように不足だから、外人のパイロットを
の、自社の養成というのにやはり依存して、でき
ればこの二つのソースをもとにしたパイロットと
いうふうにやっていきたいと考えております。

在した場合には、外国人登録法によって登録しな
ければならない。そして六十日以上滞在したら税
金を取られるから、外人のパイロットは六十日に
一回は必ず外国へ飛ぶわけですよ。韓国あるいは
香港に飛んでいく。これをビザフライ特といつて
いる。そして、全部ドルであるまる向こうへ持つ
ていくわけですね。だから、日本の操縦士の人た
ちから、給与が少ないという文句が出るのはあた
りまえだと私は思うのです。BOACだって、こ
れは大阪発の北極回りで、日本人の招待客をたく
さん集めておったのが、ベースアップの闘争でそ
のままになつたわけだ。流れたわけですね。その
BOACの人たちの要求額というのは、いまは四
十何万円ですけれども、正確には四十二万円で
す。これは四〇%値上げの回答を出したにもかか
わらず、それを行つた。そしてそういう状況にな
なつたのだそうですが、ジェット機の操縦士が不
足だから外国人を雇うというのは、これは
ある場合にはやむを得ないと思うのです。だけれ
ども、プロペラ機の操縦士をやっておった外国人
を、ジェット機の操縦士に訓練をしてまで、何で
これだけの高給を払わなければならぬのか、平
均百四万円も。その辺、私は実に納得がいかぬわ
けですよ。國を守るという愛國心があるなら、少
なくとも日本人の乗務員を優遇し、日本人の乗務
員を養成するよう航空局は指導すべきでしょ
う。そういうありませんか。

○手塚政府委員 外人バイロットを、先ほど申し上げたように日本航空で雇い入れておりますが、外人バイロットにつきましても、現在なかなか逼迫をいたしております。優秀なその機種ばかりのレーティングを持つておるというような人はいま

引っぱりだこでございまして、ヨーロッパあたりからアメリカなどに、そういうスカウトが行なわれているというような状態になりつつあります。それから、やはり外人バイロットにいたしましても、できるだけ社風になれて、またヨーバイロットなどとの連携を、十分にやり得るようなパイロットが望ましいわけでありますので、若干、一つの機種から次の機種へ移るために、訓練を必要いたしますても、そういった意味における会社の社風になれ、あるいは副操縦士との連携がよろしいというパイロット等につきましては、若干のレーティングを取らせる訓練をしてあげるというようなことを考えて実施をしていると考えます。仰せのことく、外貨の観点からいたしますと、日本人でやり得て外貨の流出を防止すべきだという点においては、会社自体も十分留意をいたしておりますが、先ほど来申し上げましたように、飛行機のほうの伸びと、ある一時期のギャップの目といたような観点で、やむを得ずこういうような事態になつておるというのが実情でございます。

○山本(政)委員 サーベイフライトというのはどういうものですか。

○手塚政府委員 いろいろなことばの意味がございますが、おそらく先生のおっしゃる意味は、通常の場合がまたそこでございますが、新しい路線のいわゆる試験飛行的な飛行を、われわれ普通サーベイフライトと呼んでおります。

○山本(政)委員 サーベイフライトという試験飛行をやる場合には、お客様をお乗せてやるわけですか。

○山本(政)委員 通常の場合、私どもが聞き及びます範囲では、関係の会社内の方々が一団となつて、その飛行機に乗つて、各種の観点からサーベイをされるというのが、通常の形態と考えております。

○手塚政府委員 いま私の申し上げたような意味においてのサーベイフライ特でございますと、初めに、ある特定路線を開拓しようかというときに、行なわれる姿でございますので、それは当初一回限り、あるいはそれで不十分な場合にはさらに二回、三回と繰り返される場合もあるかと思ひます。が、原則的にはそう多數行なわれるものではなく、一番最初の間、試験的に行なわれるという内容でございます。

○山本(政)委員 東京一サンフランシスコの直行便というのは、いまだもサーベイフライ特であると私は理解しておりますが、そうではありませんか。

○手塚政府委員 これはすでに御承知のとおりのタリフも出し、時間もきめて手続を実施いたしておりまして、先ほど来申し上げてある意味でのサーベイフライ特ではございません。

○山本(政)委員 労政局長にちょっとお伺いしたいのですけれども、法外組合というのがありますね。法外組合というのはおかしいけれども、組合に入っていない一つのグループがある。そういうグループと、それから使用者側との覚え書きといいますか、協定といふものは、法的な効果といふものはあるのですかないのですが、私はよくわからぬだけれども……。

におぎましてもしばしば起る問題でござりますが、そういうケースについての御質問でございましょうか。

〔竹内委員長代理退席、委員長着席〕

○山本(政委員) 日航に機長会という会があるのですよ。これはキャブテンパワーロットでございましょうか、そういうグループと会社側との協定というのは、法的に有効性を持つておるのか持つてないのか。これは組合員ではないと思うのです。第一組合、第二組合にも所属をしていないと思うのですが、あるいは所属しているかもわからないが、独自に、組合とは別個にあるのです。そういう機長会といふのが、交渉の結果、日本航空と結んだ協定といいますか、あるいは覚書書きといふものでは、法的に有効性があるのかないのか。

○松永(政委員) 労働組合法によりますと、まず労働組合といたしましては第一条で定義がござります。労働者が主体となって、自主的に労働条件の維持改善その他の目的の団体であるという定義がござります。そのような、労働者が主体的になるということと、自主的なものであるということから、いわゆる会社側といいますか、雇用の各件についての監督的地位にある者が入ってはならないというような規定がござります。それからまた経費、運営等の面につきまして、不当労働行為の規定がございますが、その裏のような規定として、経営者側から経費の援助を受けておるというようなものも、もちろん労働組合ではないといふような規定がございます。それから共済事業の規定がござります。それから労働組合の目的とするものもそうでございます。この二つの組合法の規定に合致するかどうかということになりましたが第一の問題だと思います。

いまおっしゃいましたような、たとえば機長というような地位にある人たちがつくりました組合が、労働組合であるかどうかということになりますと、この規定に合致するかどうかということになるかと思います。

それからもう一つの観点は、そのような労働組合であれば、それによりまして組合法上のいろいろな問題が、労働組合であるかどうかということになりますと、この規定に合致するかどうかということになるかと思います。

るな保護も受けますし、それから締結されたものが労働協約の条件を具備していれば協約としての効力を発する、たとえば労働条件については直律強行性というものがあるといったような効果が出てまいります。そのような効果が出るか出ないか。それからいまおっしゃいましたような会社内の機長等の団体といいますか、そういうものとの間に結びましたものが、たとえば労働組合でないといったましても、その間の契約といいますか、そういうものが、契約としてあるいはそれぞれの当事者の間の約束としての効果というものは、契約自由の原則で、あるかと思いますが、それが労働協約としての効力を發揮する、こういう違いが出てくるわけです。

○山本(政)委員 わかりました。

それでは時間がないようですがれども、もうすでに御承知だと思いますけれども、四人ですか、解雇されて、それがいま係争中である。この四人の解雇事件に対し、簡単な経過と、それからそれについての労政局長のお考えをひとつお伺いしたいと思うのです。

○松永政府委員 私どもの調べましたところでは、この解雇事件は三十九年に端を発しておりまして、乗務員のストが行なわれたのをきっかけにいたしまして、会社側がその役員の処分をいたしました、いまおっしゃいましたような解雇が行なわれたわけでございます。この解雇につきましては、組合側から東京地裁に対しまして地位保全賃金支払いの仮処分の申請をいたしました。これが昭和四十年でございますが、これに対しまして、東京地裁のほうは、この地位保全、賃金支払いの仮処分の申請を容認をいたしました決定を出しております。

これと並行いたしまして、組合側から、東京地労委に不当労働行為の申し立てをいたしました。これに対しまして、東京地労委は四十二年に救済命令を出しております。また、これと並行をいたしまして、いまの東京地労委の救済命令に対しましては、会社側のほうから、再審査の申し立てを

いたしまして、現在中労委でこれを審査をしておる、係属中ということでござりますが、これと並行をいたしまして、組合側から裁判所に対しまして、今度は本訴提起をいたしておりまして、雇用関係の存続確認の訴え、そこで、東京地裁におきまして、この本訴が現在審理中であるということござります。

から見ますと、何と申しましても、労使関係が安定しているということも、非常に重要な、必要なファクターだと思いませんので、このような事件が、日本航空というような重要な会社におきまして起ることは、望ましくない、これは明確に申し上げられると思うのですが、具体的な個々のケースにつきましては、目下そのような状況になつておりますので、どちらが正しいという軍配をあげるような判断は、いま出すべきではない」と

ま申し上げたような事例の中から一体どう考えるのか。私は、上のほうに、たとえば中労委でとか、あるいは上告しておるからということだけではなくて、結論が出ないとわからぬというようなことだったら、十年戦争になりますよ。率直に言って。あるいは十五年戦争になりますよ。しかし、労政局長としては、当然早期解決ということでお事態を收拾する責任もあると私は思うのですが、その点についてどうお考えでしょうか。

○山本(政)委員 ひとつその点について労働省としても積極的に御指導をお願いしたいのですけれども、築野という操縦士、この人は、学科試験は通ったけれども実地試験を受けさせてくれないと、いうことで、せつかく学科試験を通ったにもかかわらず、そういうチャンスを与えられなかつた。一般的に日本航空の場合には、学科試験を通つた人は実地試験を受けられるという慣行といいますか、不文律が私はあるつたような気がするわけですか。築野さんだけに聞してなぜ実地試験を受けさせた。

ました。賃金の、その時点に至るまでのバックペイイを命じまして、その後の将来に対しましては、判決確定に至るまで毎月十万円ずつ払え、

○山本(政委員) 今月の一日に就航されることになつて、いた英國の海外航空、BOACの北極回り、ロンドン—東京・大阪の一一番機が、ペア開戦中に急にストに突入して、招待客が全部乗ることができなくなつて、そろそろして闘争中、いまやつてお

ぐる紛争議につきまして、これは両当事者の話合いということになるわけでございまして、これは非常に幅のある問題でござります。ところが、この解雇事件あるいは不当労働行為事件というようなものになりますと、法律の規定に基づきまして黑白を明らかにするということになるわけでござります。

す。築野さんだけに聞してなぜ実地試験を受けさせなかつたのか、私にはちょっと理解できないのですけれども、そういうあり方に對して、局長として一体どうお考えなのでですか。

○松永政府委員 これは先ほどの解雇の事件とは逆でございまして、実はこの問題につきましては、東京地裁に対しまして、仮処分の申請をこの築野

ておる。しかし、一方におきまして、東京地労委の決定に対しましては、中労委に再審査申し立て

くところによると、会社側としては、文部省に応じながら、何とか解決をしようとされておるのですね。つまりそういう会社の態度から見ますと、今

方にで話し合って、話のついたところでということにはなかなかいかないケースが多うございます。ただ、労使関係というものは、生きものでござりますので、将来の労使関係のためにもよかれとすることを考えまして、他労委の役割ごときまして

という方のほうからいたしまして、これに対しましては、東京地裁は仮処分の申請を却下をいたしております。したがつて、裁判所の判断としましては、先ほどの解雇問題とは逆に、築野氏の申請が認められていないといふケースでござります。

○山本(政)委員 そうすると、そういう事態に対

が出来た段階で「上級の表半からうども名前」を見て、あなたの「おっしゃるよう」に、特に航空機の場合は、「労使の間の意思疎通」というものが必要だとと思う。そうすると、これは守つていって

審議をいたしました後で専員が半然としたまゝいりまして、いよいよ中労委等が決定を出すといふような場合にも、できるだけ両者の和解ということを進めるやり方になつております。おそらくこの日航の事件につきましても、中労委段階にて

た人が実地試験を受けても大人の後長になれないといふことは、詳しくは存じませんが、そういう制度があるようございまして、この主張としては、学科試験が受けたのであるから、通常、実地試験について会社がいろいろな便宜を供与してくれるのが普通であるので、その供与をしてもらいたいということになります。これに対し

中でござります。それから裁判所におおましても

なる隙間をはからうという心がまえを持っていな
いのは、私は会社であるような気も実はするわけ
です。そういう点につれて、労政局長として、あ

ども、法律の規定にのつとりまして、そうして効使の間で和解ができるということが一番望ましい。というふうに考えられますが、従来の実績から見ますと、大体こういう案件は、ちょっと記憶は正確

裁判所としては、雇用契約上当然そのようなことを主張する権利はないという理由で申請を却下をいたしておりますのでございますが、会社側と組合側の争点といたしましては、当然差別をせずにこの人についてもやつてくれるべきだというのが組合の主張です。

しての具体的な決断は、差し控えたいと考えるわけでもございまますが、われわれといいたしまして考え方

れども、皆さん方のほうで指導なり解決の方法なりといふものを指示するということはできないものか。

第一類第七号
社会労働委員会議録第九号 昭和四十四年四月十五日

して、その委員会におきまして、一定の基準に合致したということで、バスをした者でないとそういう便宜供与はしないのだという観点から、この築野氏については、そのような基準から見て適格でないというようなことを主張をいたしまして、これを断つておるという問題でございます。

この点につきまして、会社経営上、また訓練というような面からの問題としましては、まあ、そのような問題をどう処理するかということでおざいます、が、労働法上の問題といたしましては、そのような取り扱いが差別扱いであるということから、不当労働行為に該当するかどうかという議論がございますが、その点につきましては、この築野氏の事件については、東京都労委への提訴等もございませんので、そういう観点から争つておられるのではないかというふうに思われまして、会社の中におきます訓練便宜供与という問題ではないかと思います。

○山本(政)委員 労政局長こうしたことなのであります。

ほかの人たちについては便宜供与をやつているのだけれども、一人だけなぜ便宜供与をやつていないかということに、実は私は不審を抱くわけです。課程からいえば、学科も通っているし、その前段である実地試験についてもペリーグッドという判定があるわけですよ。そういう場合でおなさら、ほかの人たちは便宜供与をやられているのに、その人だけがどうしてやられていないのかという点について私は疑問を持つ。私は局長に、あなた個人の見解でもいいのですが、要するに、そういう慣行なりあるいは不文律なりが行なわれている段階に、特定の人だけを除外をするということが、常識的に正しいとお考へになるのかどうか。簡単でいいです、時間がありませんから。

○松永政府委員 学科試験を受かつた者は、だれも例外なく全部やつてやるという体制になつておるとすれば、それはおかしいというふうに考えます。

○山本(政)委員 航空局長にお尋ねしますが、四十三年十一月十日の、これは社内の機関紙か何かですが、ここにこういふことを書いているんですよ。「現在「マルクス・レーニン主義の立場に立つ」という国、団体、或は個人がいる。周知のように中国、ソ連、ユーゴスラビア、チエコのいづれもこの主義に立っていると言なながら対立関係にある。日本はこの主義に立つてはいないが、少數乍ら存在する団体、或は個人の間では右と同様に対立関係が起こっている。「今日、この主義に基づくと言つても具体的にはなんの意味もないのに、それをまかり通らせようとする。」ところに無理があり対立が生ずる。これは先ほど申し上げた方が原稿としてお書きになつてあることなのであります。先ほど私が、経営の衝に当たつておられると申し上げましたね、初めのところで。そういう方がこういう記事を書いておられる。同じようにその方は、四十四年の一月二十五日に、「之に反し、作為的に科学の発達を否定し、独善的な事象の分析により事々に反対する乗員の風上にも置けぬ人々が極めて僅かであるが、社内に数人残っている事は遺憾の極みである。」こう言つてある。私は、組合の中にいろいろな思想とかなんとかの持ち主があると思うのです。あるけれども、それを結局包含しているのが組合だと思うのですけれども、そういうことを理解しようとしたい言動というものが、ここにあらわれているのじゃないだろうか。そしてそれが、審査という社内の中における機構の中で、篠野さんが除外をされていているのじゃないか。学科試験を通つているのに——私は、篠野さんという人がどういう思想の持ち主であるか知りません。知らないけれども、少なくとも学科試験も通り、今までの課程は全部パスをしてきた人が、実地試験だけをなぜ受けられないのか。それを逃げているのは、ただ社内の審査ということだけで逃げておられるわけですよ。そういうことがはたして一体許されるのかどうかということ、これは両方の局長からお伺いしたいと思います。

○手塚政府委員 その築野さんの事件は、先ほど申されたとおりでございますが、この社内の審査の体制は、運航業務員査定会議で、まず技量、それから一般的な諸能力というものを判定する。この査定会議におきましては、運航部長を長にし、十五名のペテランのペイロット等がこの構成員になつておるわけです。この会議にはしばしば不合格という状態の方が出来るわけでございまして、この築野さんが最初やはり四十一年八月二十二日査定会議にかかるとおられますけれども、このときに昇格候補者として適当でないという判定を受けられたのは、築野さん一人ではございません。この際は十一名おられます。その後において、四十二年にまたさらに再度不十分との判定が下され、現在に至つておるわけでござりますが、私どもの聞く限りにおきましては、先ほどの言動云々の問題もございますが、やはり技量的方面、さらに機長としての判断力、統率力、そういった総合的な判定において、いまだその時期ではないというふうな状態であつて、いずれそういうふうに適合されるような事態になれば、当然機長候補者にあがつてこられるものというふうに私どもは理解しております。

あるからこれを改めなきい、ということは出ておりませんが。出ておったら教えてください。

○手塚政府委員 私どものほうでは、そういった個別の具体的な指示、内容等について詳細に伺つております。これは会社で処置されておることなので、どういうふうな審議をしておるのか、よくわかりません。ただ、局自体の関係しておる面のほうでは、きわめて公平にやつておるつもりでございまして、私どもで行ないます学科試験に合格しておられるというのも事実でございますし、さらに第一回目の四十二年の九月の二十九日に実地試験を受けるという期日が到来しておりましたけれども、飛行機の関係でその時期に受験できないというところから、十月の七日まで期限を延期をしておるというようなことなどで、できるだけ、そいつた便宜なり、あるいは公平に受験のできるような立場に置きたいというような措置は、われわれとしてはとつておるつもりでございます。

○山本(政)委員 運輸省が学科試験に対しきわめて公平な態度をおとりになつてゐるということについては、私も聞き及んでおります。学科試験が通つた者は、ほかの人たちは全部実地試験を受けられるチャンスを会社によって与えられておるのですよ。なぜ篠野さんだけに会社によって与えられないのだろうか。与えていいじやありませんか。与えて、機長になる資格があるかないかということは、その後に会社が判断していいはずなんですよ。しかし、実地試験の機会すら与えないといふ、そんなばかなことはないはずでしょう。学科試験が通つたら、当然実地試験というものは順序として受けられるはずじやありませんか。その実地試験の当落は別ですよ。実地試験を受けた結果がなおかつ欠陥があるといふんだったら、その欠陥はどこにあるかということでやらすのが、私は公平な態度だと思うのです。

私の申し上げたいのは、学科試験について公平にやつているけれども——あなた方は確かに公平にやつっているが、監督官厅として、この事實を

知つておるならば、もつとやるべき方法があつたでしょう。当然とするべきことがあるでしよう。学科試験を通つたんだから実地試験と一緒に受けさせなさい、そういうことがあり得るはずじゃありませんか。実地試験の結果が適不適ということは別問題ですよ。しかし、本人に無理をさせて、ほかの飛行機を借りてきてまで実地試験を受けさせよう——その飛行機が結局は借りられなかつた事実もあるわけです。それはあなた方が知らないということはないはずなんですよ。その点はつきりしてください。

持ちがあつたでしょう。「独創的な事象の分析」という事々に反対する乗員の風上にも置けぬ、こういふものを平然と書くこの神經が、社内審査によって築野さんの受験といふものを阻害しているのですよ、私に言わせると。あなたに申し上げてもしょうがない。しかし監督官庁だから、これはやむを得ないから私は申し上げているのです。あなたの方は、日航にはそれだけのことを指導すべきです。機関紙か何か知りませんが、こんなばかなことを書く取締役というのはそぞざらにおりますせんよ、大きな会社を見つて。私はこういうこ

○山本(政)委員 そうすると、その条文によつて、詳しい運航規程というものが日本航空にはあるけです。あなた方はいまそれをお持ちですか。

○山塙政府委員 日本航空に運航規程はございませんが、その中の一冊がここにきております。

○山本(政)委員 航空法の施行規則の二百六十六条に、いまあなたのおっしゃった第一百四条第一項についての詳細な規定がありますけれども、「航空機乗組員の職務」ということで、その運航規程の中に、飛行前、飛行中及び飛行後の各段階における

大きめ出しますし、エンジンをシビアに過酷に使
うわけでございます。パイロットの場合にも、先
生御指摘のように、離陸、着陸の場合は、一般的
には、巡航しております場合よりも非常に神経を
使いますし、また技量的にもむずかしいと考えて
おります。ただこれは一般的な話でございまし
て、たとえば巡航しておりますても、タービュレ
ントといいますか、乱流に入りましたり、雲の中
に入りましたり、気象条件が非常に悪いというよ
うな場合には、また機材に故障を起こすというよ
うな特殊な場合がございますが、一般的に申しま

○手塚政府委員 御本人で機材を借用して実地訓練に合格の準備をされたというような事実は、私もも了解しております。ただこの定期操縦士、機長という資格を獲得しますには、やはり航空機材の使用あるいはパイロットの指導、そういうことで経費的な面等も相当かかるということ、事前にまず、先ほど申し上げました査定会議なるもので適格性——これは技量その他全人的な意味における適格性といふものを判定する制度をとつて、それに合格することによって操縦士試験を受けるという慣例をしておるわけでございまして、この慣例を私どもはやはり適当かと考えておりますので、この慣例に従つて現在までまだ出てこられないという姿について、私どものほうでどうこうということではないに、やはり技量をみがかれることをおやり願つた上で合格して出てこらへることに用意してある、こう思ひます。

とを書く神経を疑うのですよ。

同時に、時間がないから結論を急ぎますけれども、女子の労働者に対する対しては、たとえば、これは専門語で私もよく知りませんが、S₅、S₆、S₇とかいって、夕方から三十分刻みに勤務させて、夜十時半ごろまでずっと刻んで出勤をさせている。一括して八時間、朝の九時から晩の五時まで働くかという働きかせ方ではない。三十分刻みに、とにかく忙しいということで、業務に合わせて女子の従業者をずっと出してやっているのです。三十分刻みに八時間たつたら帰しているわけだ。帰る人たちは、ある場合にはもう深夜近くなっているのですよ。そういうものを帰していつているのですよ。夜の夜中に女性が一人で帰っていくことをあなたの方は考えてごらんなさいよ。そういう労働政策というものがどこにありますか、そういうこ

る航空機乗組員の職務の範囲及び内容が、明確に、そして詳細に定められておりますか。

○手塚政府委員 職種ごとに、資格ごとに、責任及び任務、やるべき仕事の内容、そういうもののがずっと並べてございます。しかも、飛行前あるいは飛行中、そういう区別にもなっております。

○山本(政)委員 基準が書いてないでしょう、そこには、そこにきちんと書いた基準が書いてありますか。

○手塚政府委員 基準とおっしゃいます意味がちよつとよくわかりませんが、乗務の時間とか、あるいは勤務の時間とか着陸回数とかいう意味でござりますと、この中には書いてございます。

○山本(政)委員 部長さんにお伺いしますけれども、飛行機は、飛んでいる間はそんなにエンジンに負担がかからない、離着陸のときにはかかるる

○手塚政府委員 先ほどの基準のお話で申し上げ
か。 したら、離陸、着陸の場合が、最も神経を使う彼らとしては大事なときでござります。事故の状況を見ましても、先生御存じのように、離陸、特に着陸の場合に、事故が空中におります場合よりも非常に多いということをございます。

○山本(政)委員 だから本来ならば、離着陸の回数によつて、特に着陸の回数によつて飛行時間あるいは勤務時間といふものが規制されるべきなんですよ。だけれども、会社のものは着陸の回数に関係がないわけだ。そして飛行時間、勤務時間といふものが、離着陸回数に関係がなくきめられておるのでです。これはあなた方の言い方からすれば、仕事の負担とか神経を使うとか判断力、そういうものについて全く無視した運航規程になりませんか。

○山本(政)委員 築野さんが、四十一年以降非常に少数になっております第一組合の組合員としてまだ残つておられるということ——私は率直に申し上げますよ。そのことが、実地試験を受けさせることを阻害しているのではないだろうか。なぜそんなことを申し上げるかというと、取締役の小田切春雄さんですよ。「作戦的に科学の発達を否定し」——否定しているわけはない。だれだって科学の発達を否定していないから、もつといい飛行機に乗りたい、学科試験を受けたいという気

それじや最後にお伺いいたしますが、運航規程
というものがたしかあると思うのです。その運航
規程というのは、運輸省の認可ですか、これを得
てきまるわけでしょう。そうすると、それは一
体、たいへん申しわけないのですが、その許認可
の条文というのはどこにあるのですか。

○手塚政府委員　航空法の百四条に「運航規程及
び整備規程の認可」というのがございます。この
条文に基づいて各エアラインから出してきた運航
規程を認可いたしております。

○松本説明員　お答えいたします。
飛行機は飛んでいるときにロードがかからぬ、
そういう意味じゃございませんが、巡航しておられる
ときには、離陸する場合よりも、飛行機のエンジンに
ついてはロードがかからないという向きでござ
いますが、確かに飛行機の場合についても、
もそうですが、離陸の場合には最も力もあり
にかかる。これはしかし乗務員についても同じこと
とが言えませんか。飛行中には乗務員は比較的楽
だ。離着陸のときに非常に神経を使うんじやあり
ませんか。

ました着陸回数というのは、以前の運航実績の中、
に、ショットの飛行機の操縦士あるいは航空機関
士につきまして、連続二十四時間中に乗務時間は
八時間、勤務時間は十三時間、着陸回数は六回、
これは国内線。国際線につきましては、乗務時間
十時間、勤務時間十五時間、着陸回数は五回。さ
らに一ヶ月の間の乗務時間を八十五時間、それか
ら三ヶ月になりますと二百五十五時間、一年にな
りますと九百時間、こういうふうに詳細にきめて
ございまして、これらがすべて満たされるという
ような飛行中の乗務配分というのが限定されてお
ります。

○山本(政)委員 だから、着陸回数が国内線で六、飛行時間が八時間ですか、そういうふうになつてゐるけれども、これは先ほどからの話に戻りますけれども、部長さんのおっしゃるようなことから言うのだつたらば、離着陸の回数が多いほど飛行乗務時間といつもののは少なくすべきでしょ、本来の考え方なら。たとえば着陸回数が六回だったら、八時間乗務ではなくて、むしろ六時間乗務とか七時間乗務とかにするのがあたりませじやないですか。非常な判断力を要するのだし、つまり離着陸するというのが、飛行時間よりかるかにオーバーワークになるわけだ。とするならば、そういう段階的なものを考えていいはずなんですよ。だけれどもなぜそれをやらないかといつたら、それはよくわかります。経済性といつものをお考えなつておるのだと思うんですよ。経済性を考えなければならぬということはよくわかります。しかし、もしあなたの言うように、一律にそういうお考えでもつてやつたときに、かりに安全性ということを考えたらこれは大きな事故の——乗員、特に操縦士の疲労といつものが大きな問題になりますよ、こういうことを私は申し上げたいのです。そのことに対しても乗務員たちが、そういう条件というものをもつと緩和しないさい、あるいはよくしてくれという要求に対しうぱつさりやる、そして受けられる試験も受けさせないということは、これはおかしいじやありませんかと私は申し上げたいのですよ。

す。これらをきめますにつきましても、先ほどのオーバーホールの場合とやや相似で、各国の実情、それから実際の疲労度の調査、そういうたらものをもとにいたしましてこういうものはきめられて、今日に至つておるわけでございます。これに格別の築野さんの関連はないのではないかと考えております。

○山本(政)委員 私はそういうことを言つてゐるのではないのですよ。そういう労働強化という面がある。つまり、それに対しても批判なり何なりをした場合に、それが会社の感情になつてはね返つては困るということを私は申し上げたいのです。局長は、国際的な条件というものを考えてと言つてゐるけれども、あなたの答弁の中には、これは参議院の運輸委員会の記録の第七号ですが、木村さんの御質問に対しては、会社の言つていることを結果的にはほぼ承認していますと、あなたはおっしゃつておられるじやありませんか。運航規程に対する変更については、終局的には木村美智男さんの言つておられる結果になりますねということを、ここに明確に発言されています。読んでみましょうか。そういう監督といふものがありますかと言つておられます。つまり来たからそれをそのまま最終的に認めました。十分な調査をあなたはやつておるとおっしゃつても、あなたのおことばを読んでみれば、最終的には会社から出たのをそのままバスさせておられるのですよ。オーバーホールのことにして、乗務員の規程にしたつて、運航規程にしたつて、そこに問題があるんじやありませんか。それがずっと続いていたときには築野さんの問題になるのですよ。日航が言つてきたから、これはこれの報告の今までということになるんじやありませんか。私は監督官厅としては、そんなのじやつまらぬと思うのです。監督官厅なら、もつと是なり非は非なりと言つて、指導することが必要でしよう。国際条件に適合するんだといふのだったら、国内条件というものを考えなければならぬという点はあると思いますよ。そういうことをひとつぜひお考えを願いたい、こう言つて

○山塚政府委員 参議院のその文段のところは、おそらく一万時間のオーバーホールの時間の問題だと思います。その時間のときに、御質問の往復はちょっと忘れましたが、要するに一万時間といふのを会社が出してきて、それをそのまま認めたのではない、端的に申し上げればこういう御趣旨ではなかったかと思います。それを私は結論として会社の申請をそのまま認めたという結果になつたというような趣旨でお答えしておるかと思ひます。それは、申請と結果という関係でそういうふうになつた事実は事実でございまして、しかしながら、申請を受けまして、私どもで検討いたしました内容につきましては十分あるわけでございまして、先ほど来申し上げておりますようなポイントをいろいろ検討した結果、まず申請と合致して、それがよろしいという結論になつたということでございまして、出てきたからそのままのうみといふことではないつもりでやつておるわけでございます。安全ということは、しばしば申し上げますように、私どもも一番に痛感いたしておる問題等については、できるだけシビアサイドをとつて検討しておるつもりでございます。

間の意思疎通を円満にさせる方法だと思ないのです。と同時に、安全の問題というのはもう極限まで追及されてしかるべき問題で、何百分の一というような確率で律せられるべき問題ではないと思うのです。それもあわせてお考えを願いたい。乗務員が疲労すれば、結局は人命にかかる問題なんですね。そういうこともひとつぜひお考えを願つて、十分な指導をしていただき、あるいは解雇をされた四人の者について、あるいは築野さんの問題についても、ひとつ配慮していただきたい。これは労働者についてもそういう指導をしていただきたいということをお願いいたしまして、たいていへん時間が過ぎて申しわけございませんですから、私の質問を終わらしていただきたいと思います。

うのは、いわゆる金へんの鉱業に次いで、あるいは土建業に次いで、常に高い水準を保持し続けております。

私は、最初にお伺いしたいのは、この林業災害

の実態、ずっと長い間高位にランクされ続けてきたその実態に対して、どういう対応策を講じてござられたのか。また今後において、これが減少のための対応策をどう講じようとしておられるのか。

特に講じてこられた対応策の中で、どういう対応策が具体的な成果と効果をあらわしたのか、そういうことについて、担当の基準局長から、さらに補足をして林政部長のほうから、お答えいただきたくと思うわけです。

○和田政府委員 お答え申し上げます。
林業におきましては、災害の発生状況は、他産業との関係におきましては、先生御指摘のように、高いほうでございます。そういうこともございまして、労働省といたしましては、林業労働災害防止協会、こういう職業別の協会を特別法人として設立をいたしまして、業界一般に災害防止に対する機運を自主的に盛り上げるような措置も講じました。こういうようなことも関連をいたしまして、その減少度合いは必ずしも高いとは申せませんが、たとえば昭和三十四年ごろは、度数率におきまして二五・一五というようなのが、四十二年になりますと一五・四四というように、漸次減少を來たしております。

やつておりますものの大きなものといたしましては、危険な集運材作業、要するに切り出したものの運搬作業、それから伐木造材作業、こういうところ、重点を置きました、その間におきます機械の導入がこのごろ盛んでございますので、そういう機械設備の安全性の確保、あるいは機械を使用する労働者の安全に関する作業訓練というようなことを重点といたしまして、現在、指導及び監督をいたしておるところでございます。

○大山説明員 いま労働省のほうから申し上げたようなことでございますが、林野庁といたしましては、労働省と協力いたしまして、各種の施策は

講じているわけでございます。それで、労災防止

団体等に関する法律に基づきます、労働大臣が作成いたします災害防止計画、この中におきましても、伐木災害と集運材災害を規定しているわけでございます。そして林野庁におきましては、林業

労働力対策の一環といたしまして、安全衛生施設の助成でありますとか、あるいは技能研修の拡充でありますとかいったようなことを行ないますほ

か、先ほどもお話をありましたような林業労働災害防止協会、これが実施しております災害防止活動に対しまして、積極的に指導助成を行なうといふようなことをやつているわけでございます。

現在のところ、災害は逐次減少を見つつあるわけでございますが、やはり機械化というようなことと関係いたしまして、動力運転災害といふものがふえつたる、この点につきましては、今後とも、先ほど申しましたような協会等を通じまして、さらに積極的に助成指導をしてまいりたい、こういうふうに考えております。

○森委員 大臣 いまお聞きのように、林業災害が他の産業に比較して、たいへん高い水準を保つておる。それに対して、労働行政あるいは林野行

政の部面からいろいろと減少の対策を講じておるけれども、その数字は横ばい状態であつて、一向に激減するというふうな有効な対策は講じられてない、こういう回答であります。

そこで、若い人々が新しい仕事につく場合に、このような山村僻地で、しかも災害の多い林業労働につくというのは、これはもう能力のない人以外はどうい忍びがない仕事であるわけです。だから、能力のある人は全部都会に流出をしてい

く。したがつて、今日、山村における就業労働者の平均年齢というのは、年々、一年ごとに変わつておるわけです。若い人が入つてしまひますと、新陳代謝が行なわれて、いわゆる平均年齢というものは常にあまり変わらない。ところが、一年ごとに平均年齢が上回つておる、これが実態であります。特に奈良県のように民有林の多い地帯で、四十五歳から四十七、八歳まで、もうどんどん

と平均年齢が高まつておる。こういう状態では、十年たてば山村に林業労働者がおらずに年寄りばかりになつてしまつ、私はこういう不安すら感ずるわけです。いまにしてこの林業の災害対策についても、さくら感ずるわけなんです。

そこで、林業災害の問題について、まず予防を

ごぞいます。そして林野庁におきましては、林業

労働力対策の一環といたしまして、安全衛生施設

の助成でありますとか、あるいは技能研修の拡充でありますとかいったようなことを行ないますほ

か、先ほどもお話をありましたような林業労働災

害防止協会、これが実施しております災害防止活

動に対しまして、積極的に指導助成を行なうといふようなことをやつているわけでございます。

現在のところ、災害は逐次減少を見つつあるわけでございますが、やはり機械化といふようなことと関係いたしまして、動力運転災害といふものがふえつたる、この点につきましては、今後とも、先ほど申しましたような協会等を通じまして、さらに積極的に助成指導をしてまいりたい、こういうふうに考えております。

○森委員 大臣 いまお聞きのように、林業災害が他の産業に比較して、たいへん高い水準を保つておる。それに対して、労働行政あるいは林野行

政の部面からいろいろと減少の対策を講じておるけれども、その数字は横ばい状態であつて、一向に激減するというふうな有効な対策は講じられてない、こういう回答であります。

そこで、若い人々が新しい仕事につく場合に、

このように

このように

このように

と平均年齢が高まつておる。こういう状態では、十年たてば山村に林業労働者がおらずに年寄りばかりになつてしまつ、私はこういう不安すら感ずるわけです。いまにしてこの林業の災害対策についても、さくら感ずるわけなんです。

そこで、林業災害の問題について、まず予防を

ごぞいます。そして林野庁におきましては、林業

労働力対策の一環といたしまして、安全衛生施設

の助成でありますとか、あるいは技能研修の拡充でありますとかいったようなことを行ないますほ

か、先ほどもお話をありましたような林業労働災

害防止協会、これが実施しております災害防止活

動に対しまして、積極的に指導助成を行なうといふようなことをやつているわけでございます。

現在のところ、災害は逐次減少を見つつあるわけでございますが、やはり機械化といふようなことと関係いたしまして、動力運転災害といふものがふえつたる、この点につきましては、今後とも、先ほどからの答弁では、一向に抜本的な予防措置というものがなさうであります。せめて災害にかかった労働者に対して十分な施設を考える、このことがやり得る可能などだと私は思うのです。ところが現実においては、林業労働者の

災害に対する施策といふのはきわめて不十分であります。そこで私は、林業労働者の災害の問題について、時間の関係もござりますので、これから集中してお尋ねをしたい、こういうふうに思いま

す。

まず最初に、労働者災害補償保険法が、従来の

三者構成の審査会、いわゆる地方基準局に設けられ

ておった決議権を持つておる審査会が、現在の

ような労使の参与制度として、単なる意見を聞く

三者構成のときには、確かに労使の意見が対

する。このような労、公、使三者の代表による決議権を持つておる審査機関が、単なる意見を述べるだけの参与機関に変わつたのはどういう理由によるものなのか、この点、私はまず最初に担当の労働大臣からお答えを願いたいと思います。

○和田政府委員 審査につきましては、先生がいまだお述べになりましたように、厳重に公正でなければならぬということは、もう申すまでもない

ことでございます。そういう意味からいたしま

して、たとえば労働委員会あたりでも、争議そのものにつきましては、三者構成の斡旋あるいは調停

であります。私はそういう考え方から申し上げますならば、この労災の問題につきましても、單なる意見を聞くだけであつて、審査官が意見を聞いてもそれには從う義務はないわけです。したがつて

独自の方法で一方的に決定をしてしまう。その審査官が、たまたま林業労働について経験を持ち、

あるいは深い知識と造詣を持っておられる方がそ

もっておるとは限らないわけです。ただ法のたてられて、意見はなるほどかくしかじかであるけれども、法のたてまえからいって、あるいは中央の意見を聞いて、その意見に従つてこういう決定をする、そういう場合が往々にしてあるわけです。私はそういうことが、やはり眞の意味における林業労働者の労務災害について救済の道に通じないのではないか、こういう不安と心配を持つわけです。したがつて、こういうふうに三十一年に法改正が行なわれたのは、当時の流行であります。判定違反は、三者構成でもみ抜いて問題の結論が出ないからというだけで、一者の問題で解決をしてしまつて、こういう方向は、当時における法の流行でありましたけれども、それから今日にかけて実際に労働者の救済になつたかどうかといふことを考えてみると、必ずしもそうではないということが実例として示されているわけです。したがつて、これは労働者の意見をほんとうにこの労働者災害補償保険法に反映するという考え方から言ひなれば、やはり大きな後退であった。こういう制度から、労働者の災害に対する救済といふものが後退してきておるのは現状ではないか、こういうように思うわけですが、局長のいまの答弁では、一応いままでどこでも答弁されておる方法の答弁であります。私は、現状のこういう実態というものを踏まえながら、はたしてその制度がいいのかどうなのか、こういう点について再度お尋ねをしたいわけです。

けそういう業務に精通をしておる者の中から審査官の任命をいたします。審査官はそういう意味におきまして独任官でございます。決して普通の業務の者からの指示、命令を受けるというような形のものでは全くございませんで、審査官独自の判断の上に立って行なうことにいたしております。しかし、その中におきましても、どうしても労働者側の意見及び使用者側のほうの意見というものを十分に聞きませんと、具体的な事件の判断について手抜かりの出てくることも十分に予想されます。そういう意味からいたしまして、審査官には、それぞれ参考という形で、労働者側の代表の方、使用者側の代表の方に御参加をいただいて、十分に意見を述べていただいているわけであります。審査官が審査決定をいたします場合には、参与からこういう意見が出たというようなことを審決の中に十分書き出すことも、ずいぶんしばしばございまして、参与の方の御意見というものを貴重なものとして、参考として審決をいたしておるということですございまして、現在のところ、大体審査官のところの審決、それが第一次としましては審査会というがつこうで中央に出てまいりますが、審査会の審決というものにつきましても、だんだんと一般の方の御理解をいたしておりますと、私ども現在のところ考えております。

○森委員 時間がなさうですから、なるべく簡単に要点をお尋ねしたいと思います。

いまの問題につきましては、これは論議をしておつたら切りがないわけですが、制度上の問題ですから。だから一応私たちは、いまの参与制度では十分に労働者の意見は反映しない、やはり決定権を持つておる審査会というものが眞の意味における労働者の意思が反映するのではないか、そういうふうに認められるかということが常に問題に

なるわけです。これは国家公務員の場合におきましても、大体明らかにされておりますが、民間の場合においては、そのことがケース・バイ・ケースで考えられているというふうに私たちは理解をしております。そこで、林業労働者の場合に、どういう範囲を業務上における事由の中に入れるかということが当面の重要な問題であります。

時間を詰める意味におきまして、具体的に奈良県に起きました林業労働者の業務上の災害であります。冬、山に働きに行く。ところが、林道上に架設された木馬道の中で、雪で足をすべらせて谷底に落ちて死んだ、こういう事例があるわけです。ところが審査官の判定は、これは業務外の災害である。こういうふうに判定をされておるわけです。参与の意見は、当初労使四名の意見が一致して、いわゆる仕事に行く途中、木馬道といふ特別な業務上で使う施設の上で足をすべらせて死んだのだから、これは業務上の災害である、こういう意見が出ておりましたが、何回か繰り返している中で、審査官の意見が強引に貫かれて、その経過の中では、中央の基準局の意見も聞いて、大体こういう事案についてははどういう取り扱いをしてきたのか、そういう過去の判例だけで、現地を見ずに頭の中で理解をし、そうして参与の四名の意見を押えてしまつて、最終的に業務外の死亡にしてしまつた、こういう事案であります。

そこで、私は先ほどの問題に触れて申し上げたいのは、いわゆる参与委員というのは、あくまでも単なる意見の開陳者であつて、審査官の考え方というものを持ち込まないで、三回にもわたって業務上の死亡であるということを参与委員が主張しておるにもかかわらず、ついに審査官の意見がこれを押えてしまつて、業務外の災害にしてしまつた。こういう事例を見ても、私は、その力の弱さというものが、いまの制度の改悪によって出てきたのだということを冒頭に知つていただくために、先ほど時間をかけて申し上げたわけなんです。そういうことで具体的に業務外

の災害という形で葬られてしまつております。もちろん中央に対する審査会に対する上申は、手続はとつております。しかし私は、審査会に対する手続をとつて、そこで最終的な結論を出していただくのでありますけれども、事務当局の考え方が重要だと思うわけであります。事務当局がどう考えるかによって、そういう第三者構成の審査会というものはどうにでもなるといえば言い過ぎでありますけれども、大体方向づけられるという過去の経験を持っているわけです。したがつて、そういう意味から、最終的には審査会の決定を待つにいたしましても、その事務担当省である——これは基準局の皆さんが担当されるのか、たぶんそうだと思いますが、その方々に実態というものを知つていただきたい。こういう意味で実はお尋ねをするわけであります。いわゆる民有林労働者の場合に、どの範囲を業務上の事由の中に入れるのかどうか、その基準はございません。そこで、どう考えておられるのかということについて、確たるお答えをいただきたいわけです。

Digitized by srujanika@gmail.com

からとらまえて判断するのだ、こういうことではあります。そうしますと、具体的に私が先ほど申しました奈良県の事例を取り上げてこれからお尋ねいたしますから、それは遂行性と起因性から見てはざれておるのかどうかということを、明確に答弁していただきたいと思います。

その労働者は二人の共同請負労働で、ある山の地明け作業、いわゆる植林する前に山を清掃する地明け作業、それを請け負ったわけです。それで毎日二人が山へ働きに行っておる。それはその道路しか通れない。それを通つていかなければその作業場へ行けない道路を通つて二人が通つておつたわけです。ところが、二人が共同で行けないというのは、一人は心臓が弱いものだから、途中で何回か休憩しなければならないので、朝若干早く出る。そして途中で休憩をしながら作業場へ行く。作業場へ着く時間は同じであるけれども、途中は同行しないわけです。したがって一人ずつ行つているわけです。山に働く場合においては、山林労働者の七つ道具を身につけております。地下下たびをはき、のこを持ち、なたを持ち、ちゃんとロープを持って、そういう作業道具は身につけて家を出て、一人が先に行つて一人はあとで行く、こういう形でその作業場へ毎日通つておったわけです。ところが、雪の降つた日、その作業場へ行く途中の木馬道のところで、足をすべらして下の岩に頭を打つて死んだ。これは、自分の請け負つた仕事をするための遂行性からいって、当然その仕事のために行くのであって、遊びに行く、ハイギングに行く労働者ではないわけです。あるいは酒を一ぱい飲みに行く労働者ではないわけです。自分の作業場へ向かつて働きに行く、自分の仕事を遂行するために行くのです。遂行性の点から見て、また起因性の面から見て、この労働者が死んだのは、業務を遂行するという、そういう任務を原因にして死んだわけです。そうでしょう。そうすると、遂行性と起因性の両面から見て、この林業労働者は当然業務によるところの災害に入られるべきだ、そう判定されねばならないと考える。

さられておるわけです。局長の先ほどの答弁のように、業務上の事由による災害であるかどうかといふのは遂行性と起因性の両面から判断するのだといえれば、これは業務上の遂行以外の何ものでもないわけです。遊びに行つたのでも、酒を飲み行ったのでもないのです。ちゃんとした服装をして、そうして林業の施設の木馬道といふ林業労働者しか通らない道を通つて、そこで転落したわけです。それにそういう判断が下されたという、このことについて局長はどうお考えになりますか。

○和田政府委員 先生の御指摘によりますと、この事案が審査会にかかるような模様でござりますので、先生も具体的な名前を言つていらっしゃいませんから、なぜございますが、もし具体的なことでありますと、私がここでお答えしたこと

が審査会に影響しますことは、制度のたてまえ上感心いたしませんので、某氏ということでお答えさせていただきたいと思ひます。

いまのお話の点で問題点になりますのは、いわゆる通勤途上であるかどうかという問題がどうもあるようになります。通常の場合、通勤につきましては、私どもは業務上といふことからは否定的ではありませんので、某氏ということでお答えください。一般的にそういうことはいわれてゐる。ただ、この通勤の場合におきましても、会社側がバスを用意して迎えに来た上でそのバスの事故といふように、会社側が具体的に支配管理するような体制下において事故が起きたような場合には、これは業務上、こういう判断をいたしておられます。

ただいまの、木馬道を通つて具体的な自分の職場に行かれるということであります。木馬道が、使つておる側の方の、普通工場でいいますれば構内みたいなものであるかどうかという問題あります。林業労働者の実態といふのは、常に林業労働者の作業場へ行つて使用者が支配管理する、そういうものではないのです。たとえば一つの山を七十区で日給千六百円で地明け作業をするといふ、これはもう同じ作業をしに行くのですから、何もそこへ行つて経営者が、毎日地明け作業を契約どおりやつておるかどうか見に行かぬでも、大体何月ごろまでに終わつてくれよ。そうしますと、ことしはいま雪が多いから、ちょっと日いちを延ばしてもらわなければできないなどといふ話はござります。しかし、ある期間においてきめられたら、地明け作業といふのは単純な

のですが、通勤途上であるからということでは

が、問題点としては、この木馬道を通つて、ある

木馬道については、使用者側が具体的に

支配管理をする力を持つておるかどうか、こうい

うようなところも、一つの問題意識として私ども

としては考えていかなければならないのではない

か、かように考えております。

先ほど申し上げました遂行性でございますが、これはその前提として、使用者側の支配管理の中において仕事を行なつておるかどうかということ

が遂行性の一つの意味でございまして、使用者側の支配管理が全然及ばないところ、あるいはその

命令によつて行なわれないところでの業務の行な

い方といふものは、一応遂行性からは除外をいた

しておりますので、念のためにつけ加えさせて

いただきます。

○森委員 業務上の事由による災害であるかどうかを判断するのは遂行性と起因性だ、私が具体的にそう言ふと、今度はことばをかえて、通勤途上といふのはいわゆる業務上の災害に入れないのだと、あるいはその通勤途上の木馬道といふのは、一般的の会社でいわれる構的なものであつたかどうかといふことによつてきまるのだ、さらには業務上の遂行性や起因性といふものが支配管理下にあらかじめ思ひます。通常の場合、通勤につきましては、私どもは業務上といふことからは否定的

である。ただ、この通勤の場合におきましても、会

社側がバスを用意して迎えに来た上でそのバスの

事故といふように、会社側が具体的に支配管理す

るような体制下において事故が起きたような場合

には、これは業務上、こういう判断をいたしてお

ります。

ただいまの、木馬道を通つて具体的な自分の職

場に行かれるということであります。木馬道

が、使つておる側の方の、普通工場でいいますれば構内みたいなものであるかどうかという問題あります。林業労働者の実態といふのは、常に林業労働者の作業場へ行つて使用者が支配管理する、そういうものではないのです。たとえば一つの山を七十区で日給千六百円で地明け作業をするといふ、これはもう同じ作業をしに行くのですから、何もそこへ行つて経営者が、毎日地明け作業を契約どおりやつておるかどうか見に行かぬでも、大体何月ごろまでに終わつてくれよ。そうしますと、ことしはいま雪が多いから、ちょっと日いちを延ばしてもらわなければできないなどといふ話はござります。しかし、ある期間においてきめられたら、地明け作業といふのは単純な

が、その木馬道をつくる場合において、経費の分担をしているわけです。したがつて、その地域における林業の共同施設であるというふうに考へる

のが正しいのじゃないか、こういうふうに思います。

それから通勤途中の問題でございますけれども、林業の通勤というのは一家を一歩出ますと、もうすでに作業場に入ったと同じ姿勢でいるわけです。たとえば、途中でせびるを着ていて、作業場に入つて作業着に着がえて作業をする、こういう作業ではないわけです。家を出たときから、作業服を着、地下たびをはき、七つ道具を持つて口から仕事場に入る、こういう気がまえで行くのであって、したがって、普通いうところの通勤途上、こういう考え方はずして考えるのが正しいのではないか。通勤途上における災害は業務上災害に入りませんとおっしゃっていますが、これはILOの百二十一号条約でも、いわゆる通勤途上は、これのではないか。通勤途上における災害は業務上災害に入れないとおっしゃっていますが、これはILOの百二十一号条約でも、いわゆる通勤途上は、これではありません。だから通勤途上という考え方方は、これから通勤途上の事故が業務上の災害になり得る条件が、国際的にも国内的にもどんどん発展していくことがあります。だから通勤途上ということを前提にしながら、山林の場合には特殊な通勤途上である、いわゆる作業服を着て仕事をする、通勤それ自体が一つの仕事の場の中で歩いていることである、こういうことで理解されるならば、先ほどの支配管理の問題、いわゆる林業の実態、それから木馬道というものが共同管理制度であるということである。そういう点から考えますと、あなたが先ほどからおっしゃっています遂行性、起因性の問題を、一步後退して業務上を否定されたが、そういういろいろな要因を再考をしていただくなれば、これは業務内に入り得るのでないか、こう私は思います。その考え方の基礎に、林業労働者がただ一つ強制適用を受けておるこの社会保険の労災保険保険、そんなものを何とかしてはすしてやろうというふうな意地悪な問題で考えられたら困りますよ。何とかして林業労働者

者の災害を救う道がないだらうかという観点で考えてもらわないと、何とかけちをつけて業務上の災害からはずそうということを根底に置きながらものを考える——頭のいい役人の皆さん、法律の一字一句をたてにとりながら考へているならば、私はそれは政策じやないと思うのです。今日林労働者の災害の問題については、何よりも先んじて政府が真剣に考えなければならない重大な課題であることは、先ほどの林業が当面している問題からいっても明らかであります。ただ一つ強制適用を受けおるこの社会保険が、皆さんのように、ああ言えども言う、こう言えども言うで逃げまくるというような考え方では、私はもう議論をする必要はないと思うのです。何とかしてこれを拡大解釈してでも適用し、救済をする道がないだらうか、そういう姿勢でののを考えてもらうのでなければ、私は当面している林業労働者についての重大な課題を解決できないと思うのですが、その点について大臣いかがですか。

おるわけですが、そうなりと、やはり基準局自体に、最終的な決定をした審査官の決定の意思をそういうふうに織り込んだ責任があると思うのです。そういう立場から、やはりこの問題は、いや私たちと関係のないところでやるのだというふうに逃げられてしまわると、たいへん困るわけなんですね。その点どうですか。

○和田政府委員 先ほどもお答え申し上げましたように、審査官にいたしましても、審査会にいたしましても、それぞれ独立性を持つております。したがいまして、審査会といえども、審査官に具体的な問題に対しての指示はできない立場にございます。ましてや私どものほうから審査官に、その審決はかくかくすべきであると指示することは、法律的にもできないシステムになつております。ただ、従来のいろいろの解釈例あるいは判断例はどういうようなことになつておるかという照会を、審査官のほうから受けけることはもちろんございますが、具体的な事件についての審決の指示をいたすることは、法律的にも全くできることになつておるので、そういう点はながろうと考えております。

○森委員 ここで私は審査官に直接聞いてきたのです。そうすると、確かに指令は受けておりません。しかし、おたくのほうは判例としてのアドバイスをしておられるわけです。そうなりますと、判例としてのアドバイスをする以上は、林業労働者の、特に民有林労働者の、特に奈良県の現場の実態というものを知らないからだ、そんな簡単に判例を言つてもらつたら困るわけです。林業労働の場合においても、場所によつていろいろ違う。だからそういう判例を示したことなどが審査官の審査を決定づけた。というのは、現地の参与委員は全部業務上災害だと言つておるのですよ。それを審査官一人が業務外だと決定するについては、本省からのそういうアドバイスがあったからだ、こう言つておる。そうすると、その審査官の意思決定を左右した重大な責任は、アドバイスしたあなたたちにあると思うのです。そういう場合に、民有林の林業労働者の実態というものを知らずに、ただ単なる従来の取り扱いの判例だけ

が示されたのでは困るし、その判例だけで審査官うのです。そういう意味から言うならば、私はやはり、そういう重大な決定をさした皆さんのアドバイスというものが軽率であつたと同時に、今後のこの再審査の過程において、皆さんが現状と違うものを明らかにしてもららう。そのためには、基準局の労災課があるのですから、そこで現状といためらう、と同時に、審査会みずからが事務局を使って、あるいはみずからが出ていて現地で調査をする、こういう形で、せっかくの中央におけるところの再審制度というものがほんとうに効果をあらわすような方法を講じてもらわないと、審査官の顔をつぶしたらいかぬというだけ書類審査をやって、そうして皆さんから、判例がこうであるといふようなことだけでこんな問題を決定されてしまふと、たいへんなことになるわけなんです。その点についてもう一回、今後の取り扱いについての決意のほどを重りたいと思うのです。

官の決定に左右されないで独自の立場から現状に即した判断をいただくような要請をいたします。そこで皆さんのほうからも、そういう点について—これはほんとうに公平に行なわれるということ、今後林業労働者の労働災害をまずなくすること、そういう事態に陥っても十分な救済がされるということ、そういうことが山村に労働者が固定化して労働に従事でき得る条件をつくる一つの大きな目安であるという観点から強く要請をしておるわけです。その点について、いま基準局長が御答弁されましたように、これは地方の審査会で十分に審査して、できるだけ早い機会に結論を出したい、その審査は実情に合うように現地の審査官の決定に拘束されずにやりたい、こういう意思があつたわけでございますが、その点について林野庁の立場からも、日本の林業を守るという立場から、たまたま不幸にして業務上の災害を負わされた皆さんに対するこの法の適用についてどういふうにお考えになつておるのか。私は先ほどから繰り返し申し上げておりますように、日本本の林業労働者を救済するのはこの労働者災害補償保険法ただ一つ。その災害補償保険法ですから、何とかして適用しないようにしようという強い動きが見られるような矢先に、林野庁としてのこの法律の取り扱いについての御決意のほどを承りたいと思います。

○森委員 黙つていようと思つておつたけれども、林政部長、そんなピントのはずれた答弁をしてもだめだよ。この点については、時間がありませんので、農林水産委員会でまたあらためて審議をいたしますが、労働大臣、実はきょうは、基準法の林業労働者に対する適用の問題なり、この間から問題になつております白ろう病の問題なり、いろいろお尋ねしたいことがあつたのであります。が、一時半が私の持ち時間でござりますので、時間が参りました。

要は、林業労働者と他の労働者と違う。社会保険の問題についていろいろな差別をされておるわけです。そういう問題について、林業労働者のそういう労働条件なり、あるいは社会保険なり社会保障の問題については、急速に整備をし充足するといふことを、この間の本会議の私の林業白書の質問に對して大臣は答弁しておられましたし、あらゆる機会にそういう答弁をいただいておるわけでございますが、具体的には一步も前進せずに、現在ある法律すら、いま申し上げておりますように、解釈を曲げて、そうして林業労働者を救済する道をさらには遠のかすような現象すらあらわれておるわけです。だから、そういう林業労働者と都市労働者との間にある大きな社会保険その他に關する格差の問題について、いま一度最後に大臣から、林業労働者に対する差別的な社会保障制度の問題について改善する方向への決意を承つて、私の質問を終わりたいと思います。

○原国務大臣 過般來、本会議場等におきましても、森さんから、林業の特殊性、林業労働者の特異性等々よく説明いたしましたが、われわれもうとうとなりにその実態を把握することができたよ

うな次第でございます。

それで、いまいろいろ森さんの御説もありましたが、そういうことも考えまして、現行法においても、そういう実情に沿うように考慮をいたしました。それから本質的には、さいぜんも申しましたように、労災保険等議会にも答申を求めておりましたので、その答申が出来ましたら抜本的に改正をして御期待に沿いたい、こういう考え方でございまして、どうぞよろしく。

○森委員 質問を終わります。

○森田委員長 内閣提出の職業訓練法案を議題として審査を進めます。

質疑の申し出がありますので、これを許します。増岡博之君。

○増岡委員 今度の職業訓練法の改正の背景でございますが、日本の経済情勢を考えながら御質問を申し上げたいと思うわけでございます。

戦後、特に昭和三十年に入りましたから、日本の経済がたいへん発展をいたしました根拠の一つとして、労働力が量においても質においても相当優秀であったということがあるわけでございました。しかし、今後日本の経済がますます発展をいたしまことにつきまして、量の面ももちろんでございますが、質の面において、今までの学校教育、いわゆる基本的な教育に加うる技能的な訓練が非常に必要になってくるわけでございますし、また量の面におきましても、よく、農業の就労者が現在千万人でござりますけれども、五百万人くらいに減るんじゃないかということがいわれておるわけでございます。したがつて、産業別に考えました場合の就労者の数というものが、相当変化をしてくるはずでございます。文字どおり五百万人も、少なくとも数百万人というものが産業間において動いていかなければならぬ、あるいは同じ企業の中でも新しい仕事をしていかなければならないという実情になると思うわけでございまし

て、これをどうやうに解決するかは、一つには転職の問題がござりますし、また一つには、新しい就労者を需要の多い産業に投入するということが考えられるわけでございます。しかし転職はそう簡単でもございませんので、おそらく、新規就労者を新しい産業に投入するという実には主体になつてくるのではないかというふうに思われるわけでございます。したがつて、その際に新しい需要を起こす産業と、いうものがどういうものであるか、あるいはどういう職種が新しく必要になつてくるかということを考えながら、この職業訓練の制度を整え、また実施していくなければならないわけでございます。したがつて、そういう考え方でこの法律の内容につきましてお尋ね申し上げたいと思うわけでございますが、先ほどから時間がだいぶ狂っておりまして長くなりましたが、たくさん用意をしてきておりますけれども、また大臣の御都合もありのようですが、

そこで、いままででしたら、単なる技能労働者を養成するという目的でありましたが、今度は腕と頭を兼ね備え、生産技術の変化に適応するようには、判断力や応用力に富んだ新しいタイプの技能労働者をつくり上げたい。また、いわば職業人として有能な労働者を養成する、ではなく、他面、社会人としても十分尊重に価するような人材をつくり上げたい、こう思つております。

それから、今まででしたら、職業人として有能な労働者を養成する、訓練する、そして経済の発展だけに寄与させればよろしい、生産増強に役立てばいいということでしたが、今度は、社会の発展にも寄与することを目的にするように幅広く訓練をいたしたい、そういうふうに思つております。

それから第一の御質問の点は、義務づけるくらいにやつたほうがよろしいということでございま

すが、強制というところまではいっておりません

けれども、また養成される労働者の種類にも若干の

違いが出てくるというふうに考えておるわけでござります。

省令で定めますそのほかの課程は、たとえば向上訓練につきまして、御承知のごとく、監督者訓練であるとかいろいろな訓練がござります。こういうものにつきましていろいろな経験を積みまして、ある程度の世間の評価も固まってまいりまして、また国とか都道府県等の援助義務等につけても規定いたしておるところでございまして、な次第でございます。

○増岡委員 先ほど申し上げましたように、学校

教育との関係があるわけでございませんけれども、

これはまた後ほどほかの問題とあわせてお答え願

いたいと思うわけでございますが、養成訓練につ

いても規定いたしておるところでもございまして、

なるべく多数の人が訓練を受けて優秀な技能者に

なることを念願して、この改正法案を出したよう

ます。また、国とか都道府県等の援助義務等につ

いても規定いたしておるところでもございまして、

な次第でございます。

○増岡委員 先ほど申し上げましたように、学校

教育との関係があるわけでございませんけれども、

これはまた後ほどほかの問題とあわせてお答え願

いたいと思うわけでございますが、養成訓練につ

いても規定いたしておるところでもございまして、

なるべく多数の人が訓練を受けて優秀な技能者に

なることを念願して、この改正法案を出したよう

ます。また、国とか都道府県等の援助義務等につ

いても規定いたしておるところでもございまして、

な次第でございます。

○原國務大臣 御承知のように、これからだんだ

ん日本も工業化し、また輸出貿易の振興等と相

まつてまいりますので、人口移動がお説のことくだ

りおるか、お尋ねいたしたいと思います。

○原國務大臣 お尋ねの職業訓練の振興のために

制度の整備をやる、それに対する予算でございま

すが、四十四年度予算におきましては、この改正

法を出すということをございまして、政府として

非常にこの認識を高めておりまして、職業訓練

の改正法案を提出したような次第でございます。それで、いままででしたら、単なる技能労働者を養成するという目的でありましたが、今度は腕と頭を兼ね備え、生産技術の変化に適応するよう

に思われるわけでございます。

そこで、いままでしたのは、これは職種及び技能養成の実態に応ずるという考え方でございまして、高等

課程のほうは、大体二年ないし三年という長期間

をかけて、多能工的な熟練労働工の素地をつ

くるというのがねらいでございます。専修課程

は、それに比べまして比較的短期で、大体中卒の

場合一年程度を考えております。で、一般的な技

能工をつくるということで、職種にもよりますけ

ども、また養成される労働者の種類にも若干の

違いが出てくるというふうに考えておるわけでござります。

それから、今後こうした方々に対する職業訓練

の充実は、人的能力の有効發揮という観点から一

歩をやりたい、こう思つております。

この就職促進措置の一環として、必要な場合には

訓練手当を支給いたします。

また、単なる職業人としてではなく、他面、社会

人としても十分尊重に価するような人材をつくり

上げたい、こう思つております。

それから、いままででしたら、職業人として有

能な労働者を養成する、訓練する、そして経済の

発展だけに寄与させればよろしい、生産増強に役

立てばいいということでしたが、今度は、社会の

発展にも寄与することを目的にするように幅広く

拡充する等いたしまして、また事業主の雇用労働

者に対する職業訓練実施の努力義務を付してお

ります。また、国とか都道府県等の援助義務等につ

いても規定いたしておるところでもございまして、

な次第でございます。

○増岡委員 先ほど申し上げましたように、学校

教育との関係があるわけでございませんけれども、

これはまた後ほどほかの問題とあわせてお答え願

いたいと思うわけでございますが、養成訓練につ

いても規定いたしておるところでもございまして、

な次第でございます。

○増岡委員 先ほどもちょっと触れましたけれども、

中央職業訓練審議会に諮問いたしまして、その定

定めるようにいたしました。その際には、もちろん

中央職業訓練審議会に諮問いたしまして、その定

められた、そのつど省令をもって正式の課程として

たらば、そのつど省令をもって正式の課程として

定めようにいたしました。その際には、もちろん

中央職業訓練審議会に諮問いたしまして、その定

められた、そのつど省令をもって正式の課程として

定めようにいたしました。その際には、もちろん

中央職業訓練審議会に諮問いたしまして、その定

められた、そのつど省令をもって正式の課程として</

関係の予算は、ここ数年間、労働省の関係予算の中では一番大幅に伸びておるものでございます。十四年度は対前年度比で一七・一%増でござります。予算にいたしますと約百三十四億八千万円となつております。

そのおもな内容を申しますと、第一は、事業内

職業訓練の振興で、前年度に比し二倍をこえる増加となっております。特に、中小企業の事業主の行なう共同職業訓練の運営費補助金を、訓練生一人当たり六千四百円と倍増し対象人員も増加いたしておる、これは非常に近来にないヒットでございます。第二は、公共職業訓練の充実のため訓練施設十三カ所の新設を行ないます。第三は、職業訓練指導員の資質向上と養成確保のため職業訓練大学校を移転する考え方でございまして、拡充する準備をいま整えておるところでございます。第四は、今回の法改正の要点の一つである技能検定協会を設立することです。その他予算的にも、いま申し上げましたとおり非常に増大いたしておりますので、法改正と予算とをもって十分御期待に沿いたい、こう思つておる次第でございます。

○増岡委員 大臣がお急ぎのようでござりますか

ら、ただいまの局長の答弁は後ほどに回していただきたいと思いますが、もう一つ大臣にお尋ねいたしておきたいと思ひますのは、新しい職種や新しい訓練課程を取り入れる、何が必要であるかということについては、だれが一番詳しいかというと、やはり会社や工場の現場で働いておる人が一番詳しいわけでございます。その人たちがこの制度の中でどこに顔を出してくるかということも考えてみなければならないと思うわけであります。もちろん訓練法人もござりますし、指導員もござりますし、審議会もあるわけでございますが、ただいま大臣が話をされた技能検定協会、これに比較的なじみがやさしくて、みずから進んで入つてくれる可能性があるといふうに私は思つておるわけでございます。したがつて、今後訓練課程あるいは

は訓練の内容を新しく変更する場合のルートとして、この技能検定協会を利用することができるのかできないのか、もし制度上できないとすれば、そういうことをもう少し早く大臣のところまで通せ願いたいと思うわけでございます。

○原國務大臣 技能検定協会に企業者を入れて、この新しい、どんどん進んでおります技術革新についていけないおそれがありはしないかということでおざいます。その点ちょっとお考えをお聞かせ願いたいと思うわけでございます。

○増岡委員 それでは局長、先ほどの予算のことをお答え願いたいと思います。

○石黒政府委員 職業訓練のための融資につきましては、御指摘のごとく、四十三年度三億円余りの融資ワクがございましたけれども、実質は一億円前後の消化しかございません。その第一の問題点は、これはP.R.の問題もござりますけれども、融資条件がかなり厳格にきめられておりますために、零細企業では借りにくいうようなことがあつたのではないかと思ひます。そのためにはいろいろな方策がござりますけれども、訓練大学校の拡充ということが一番中心になると思います。そのため、四十四年度予算におきましては、現存の東京の訓練大学校が非常に手狭になつてきておりまして、これを拡充するための土地購入費の予算をとつております。それから関西に訓練大学校の分校を設けるように予算措置を講じております。将来の問題といたしましては、訓練大学校を関西にももう一つつくる。また分校は各県一つまでいくかどうかわかりませんが、分校の数もさらいやすよう努力いたしたいと考えております。

○増岡委員 ただいま話がございましたように、比較的の条件がむづかしいとか、あるいは知らないとかいうようなことがありますけれども、いずれこの職業訓練制度が、中心は事業内訓練施設に依存をすべきであるというのが私どもの考え方であるわけでございますが、その際に、今度訓練法人ができるわけで、法人格もはつきりしてくるわけでございますが、先ほどお尋ね申し

上げた財政的な援助というものを大幅に取り入れていただきたいということを、お願い申し上げておきたいと思うわけでございます。

いま一つお尋ねいたしたいのは、訓練制度がでございましても、ほんとうに訓練をするのは指導員でございますから、この指導員の素質の向上ということが、現実的な面といたしましては、従来は中卒であつたのがだんだん高卒に変わって、指導員が同じであればもう教育ができないというものが現状ではないかと思うわけであります。したがつて、その資質の向上あるいは待遇の改善というものをやつていかなければならぬ。その資質の向上のために、職業訓練大学校をもう少し数多くつくったり、あるいは各都道府県ごとにその分校のようなものを作つくる必要があるのじゃないかと思います。

○増岡委員 それでは局長、御期待に沿うように善処いたしたいと思います。

○石黒政府委員 お尋ねいたしたいと思ひますけれども、これはお見えになりませんので留保させていただきます。しかし、ほんとうに訓練をするのは指導員でございまして、この指導員の素質の向上と、それがお見えになりませんので留保させていただきます。しかし、ほんとうに訓練をするのは指導員でございまして、その点は賛成でございまして、中央職業訓練審議会というのがございまして、そこでやることになつておきますから、御期待に沿うように善処いたしたいと思います。

○増岡委員 それでは局長、先ほどの予算のことをお答え願いたいと思います。

○石黒政府委員 職業訓練のための融資につきましては、御指摘のごとく、四十三年度三億円余りの融資ワクがございましたけれども、実質は一億円前後の消化しかございません。その第一の問題点は、これはP.R.の問題もござりますけれども、融資条件がかなり厳格にきめられておりますために、零細企業では借りにくいうようなことがあつたのではないかと思ひます。そのためにはいろいろな方策がござりますけれども、訓練大学校の拡充ということが一番中心になると思います。そのため、四十四年度予算におきましては、現存の東京の訓練大学校が非常に手狭になつてきておりまして、これを拡充するための土地購入費の予算をとつております。それから関西に訓練大学校の分校を設けるように予算措置を講じております。将来の問題といたしましては、訓練大学校を関西にももう一つつくる。また分校は各県一つまでいくかどうかわかりませんが、分校の数もさらいやすよう努力いたしたいと考えております。

○森田委員長 次回は公報をもつてお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後一時五十八分散会

○増岡委員 それから職業訓練審議会のことですが、今までお尋ねいたしましたように、訓練制度が行なわれてまいつたわけでございましたが、今度各都道府県に必ず置くようになります。そのことにつきまして、今度は労働省のほうから、その財政負担をかけないような措置が講じられる必要があるのじやないか。というのは、從来任意性であったために、審議会をつくつてお

社会労働委員会議録第四号中正誤

正 謂 段 行

六二末次第を、
一六次第を、
二五次第を、
三四次第を、
四上次第を、
五上次第を、
六上次第を、

三七
三一
三末
席着
ます
思います

三三三員は答申待つて職員は答申を待

三一間週一當務

同 第五号中正誤

第三段行調

三一元方からことにと考え方がことにより

四五六
二七
末山本政
お考え
お考え

七三四病院一人
八二三施行せ
九二三施行させ

一
末
%
一
く
ら
い
が
が
一
%

一七 一末七 百人に妊娠
百人の妊娠

正誤中正記第七号

一四三 橋山和秋著 田邊誠君

昭和四十四年四月二十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大藏省印刷局