

第七十二回 参議院運輸委員會會議錄第四号

昭和四十八年三月八日(木曜日)

午前十時十六分開会

委員の異動

二月二十三日

辞任 一彦君

補欠選任 杉山善太郎君

出席者は左のとおり。

委員長 長田 裕二君

理事 木村 睦男君

委員 山崎 龍男君

小柳 勇君

委員 岩本 政一君

岡本 悟君

黒住 忠行君

菅野 儀作君

松平 勇雄君

伊部 真君

杉山善太郎君

瀬谷 英行君

森中 守義君

阿部 憲一君

山田 勇君

国務大臣

運輸大臣 新谷寅三郎君

国務大臣 (総理府総務長官) 坪川 信三君

政府委員

内閣総理大臣官 須藤 博忠君

房交通安全対策 室長 登君

防衛政務次官 箕輪 登君

防衛庁参事官 大西誠一郎君

防衛庁人事教育 局長 高瀬 忠雄君

運輸政務次官 佐藤 文生君

運輸大臣官房長 蘭村 泰彦君

運輸省鉄道監督 住田 正二君

局国有鉄道部長 内村 信行君

運輸省航空局長 池部 幸雄君

事務局側 常任委員会専門 員 相川 清君

説明員 防衛庁経理局監 査課長 小林 正知君

日本国有鉄道理 事 原岡 幸吉君

日本国有鉄道理 事 中塚良太郎君

参考人

全日本空輸株式 会社常務取締役

本日の会議に付した案件

○参考人の出席要求に関する件

○運輸事情等に関する調査

(日本国有鉄道の運営に関する件)

(昭和四十六年七月の自衛隊機の全日空機に對する空中衝突事故に関する件)

○委員長(長田裕二君) ただいまから運輸委員會を开会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

辻一彦君が委員を辞任され、その補欠として杉山善太郎君が選任されました。

○委員長(長田裕二君) この際、参考人の出席要求に関する件についておはかりいたします。

運輸事情等に関する調査のため、本日、全日本空輸株式会社常務取締役中塚良太郎君を参考人とし、出席を求め、その意見を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(長田裕二君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(長田裕二君) 運輸事情等に関する調査を議題といたします。

質疑のある方は順次御発言願います。

○伊部真君 私は前回の委員会に質問をいたしました加古川線の無人化、加古川線だけではありませんが、それに関連をして福知山線その他支線があり、その件について重ねて質問を申し上げたいと思ふのでありますが、あのときに、三月一日実施は、地元の方の発表で延期をしたというふうに回答を受けました。そのときに私は、しかし一カ月後に再び実施する、地元の了解を得ないで実施するということはありませんかと言ったら、そのとおり、地元の了解を得て実行したいと思ふ、というふうにお答えがありました。その後、四月一日実施する、という事実はありませんか。

○説明員(原岡幸吉君) ただいまの加古川線、さらにその関係の支線関係のいわゆる営業の対策、近代化、これの実施時期の問題でございます。この間、二月二十日の時点で、三月一日実施の予定を延期すると、こういう現地の情勢を御答弁申し上げました。その際、それではいつの時点で実施するかという点に関連いたしました。私は、もちろん地元の御理解を得て、そして御協力を得て実行するんだ、いつの時点だという明確な期限は予定していない、このように御答弁申し上げておるわけでございまして、現時点において、

実は本日のごとがございまして、昨日現地から情勢を聞いたわけでございまして。

そういったものと、四月一日に実行したいという希望をもって現地となお理解を深めるべくいろいろ折衝を続けておる、このように理解いたしております。

○伊部真君 私は、そのときも申し上げておったのですが、やはりこういう問題は地元、特に地元の反対をしている住民団体があるわけですが、農協にしても地方自治体にしてもですね。最近、三月の六日には、兵庫県の県議会も全会一致で地元の要請にこたえてもらいたいという要請決議をしたというふうには私は受けています。こういうふうな、地元がこの問題について非常に神経質になり、不安を持っているわけでしょう。こういう状態で、私は日にちを切つてやるというふうなことは好ましくないではないかというのを申し上げて、大体荒筋そのことは了解されたと思ふのでありますけれども、また四月一日を希望して説得するといふふうな形になりますと、これは私は地元の了解を得るような形になりますと、むしろそれは、一時的に延ばしただけで、やはり同じことだと思ふうに地元が受け取るのは無理からぬことだと思ふのです。これは私は、日にちが先ではなしに、地元の理解を得ることが先だと思ふのであります。その点はいかがですか。

○説明員(原岡幸吉君) もちろん地元の了解を得る、理解を得る、深める、これが先のように私も考えております。ただ、日にちを云々したということは、その状態を現地に判断して、一応そういう時期でやりたいという非常な何といいますが、希望といえますか熱意といえますか、そういう形で日にちを表現したんではなからうかと私は考えているわけでございまして。

日は延期をするという事は理解をしたが、それは一カ月後に実行するというようなことはありませぬと、地元の詳細を得ないでそういうことをやるという事はありませぬというふうな質問したら、そのとおりですとお答えになって、地元が四月一日という事を発表して、新聞にまで出るという事は、私は不思議だと思ひますね。私は、私に答えた限りは、そのような筋道でやはり交渉してもらわないと、これは現地のほうから、いまも学校のPTAやその他の人たちが大鉄局へわんざと押しかけています。こういう状態を引き起こしておいて、そして四月一日という事をしやにやろうというふうなことは、私はけしからぬと思ひますがね。

大臣、四月一日という事は、当然にこの間の経過から見ても撤回してしかるべきだと思います。特に私が申し上げたいのは、この問題については、やはり地元の自治体も、それから議会も、住民も——住民の反対署名は一万四千六百二十五も大鉄局長のもとにあるんですよ。子供は、駅に職員さんがいない、かけ込みのときにはどうするんだらうか、そういう心配をして、やはり作文を五十二も寄せているんですよ。PTAの人たちは、子供が無賃乗車をして、人がいないんですよ、汽車でどっかのところへ、好きなところまで乗って好きなところでおどろくというふうな遊びをしたらこれはたいへんなことだ、教育上からいっても、あの沿線で二十何カ所も無人化するなんというふうなことは、これは住民としてはたいへんな問題だと受け取っているわけですよ。父兄にとつても私はそのとおりだと思ひます。学校当局にとつても、私は教育上からいってたいへんなことだと思ひます。そういう地元の空気のある中で、私たちは三月一日という日にちを切ることはけしからぬ。したがって住民の人たちとよく話をして、国鉄さんはやっぱり住民と一緒に仕事をしたいという姿勢がなければいかぬし、そういう意味で、私は住民対話というものがなければいかぬと、こう申し上げている。したがって

一カ月後にという日にちの切り方もいかぬし、地元の詳細を得ないで前提で、住民との話し合いの上でものごとを進めるべきだということを、私は再三申し上げた。私が済んで帰ったら、すぐに新聞で、一日に実施をするという事は国鉄のほうの空気がいいともそれはどうもそうらしい、しかし四月一日に実施させていただきたいというふうなことを明らかにしたと地元が言っているんですよ。こういう状態に対して大臣どう思われますか。

○国務大臣(新谷寅三郎君) 現地の国鉄当局と地元との間に、やはりこの問題は具体的な問題ですからよくわかりませんが、想像しますと、これは意思の疎通が十分はかられていないと思ひます。国鉄も、この前ここで御審議になりました結果から見まして、地元の意向を全然無視して一方的にやるという事はいたしませんと出ております。また、地元はもう得るを得ないままでも無理やりに行進するということはないと私は思っております。

おそろく、いま国鉄のほうからの説明がありましたのは、これは外に對して、四月一日から必ずやるんだという事で、いまあなたがおっしゃったように、それを強行するというふうな意味のめどではなくて、国鉄の内部において、住民のほうのいろいろの折衝の結果から見て、ある程度の了解が得られそうであるからということで、内部的に大体四月一日くらいをめどにしてやろうではないかという事を、内部で目標として考えたような程度ではないかと私は理解をするわけでございますが、この点については、具体的に報告も受けておりませんし、現地の事情も知りませんから何とも申し上げられませんが、しかし、この前も私も申し上げ、国鉄からも言っておりますように、こういう問題、現地住民との間でよく相互に理解をしてもいい、またそれをかりに実行することのないような方法で、よく話し合いをして了解を求めてやるべきだという姿勢は変わ

ていない、私はそういうふうに考えておるわけでございます。

○伊部真君 私は、いまの大臣の言われたことは非常に三者的な感じがするわけですね。やはりこういう状態に対して、地元のそういうふうな強い反対がある状態の中で、日にちを切つて四月にやるという事はやるべきではないとおっしゃるなら、そのとおり私は明確にしたいだきたいと思ひます。

少なくとも三月一日に実施するものを、これだけの問題のものを一カ月後で、常識的に考えられなくても、地元の了解が得られるなら四月一日ということ想像すること自体が私はおかしいと思ひます。これは当然、こういう大きな問題に発展したことについては、しかるべき指導をすべきだと思ひます。

特に、私はただうわさで申し上げているのではなく、現地の三月六日の朝日新聞に、抜き書きの見出しに、「地元の同意得ぬまま大鉄局見切り発車」という大きな見出しが出ているわけですね。その中にどう書いてあるかといつたら、「大鉄局は五日、延期になっていた加古川線と同支線の三木、北条、鍛冶屋各線の駅無人化」——これは手荷物、小荷物、貨物のことだと思ひますが、「の取扱いは停止について「四月一日から実施する」と発表された。」「というふうに出してあるわけですね。ですから、明らかに新聞でもこういうふうに発表しているわけですから、このことについては、やっぱり四月一日というのは不穩当であるから、これは撤回するのなら撤回すると、明確にしたいだきたいと思ひます。いかがですか。

○説明員(原岡幸吉君) 四月一日に何でもかんでも、これは適当でないかもしれませぬけれども、ゴリ押しに地元の理解もなしに常に見切り発車で何でもやるんだ、このようなことは、もちろん現地でもやろうとしているというふうには私は考えておりません。十分理解を深めて、そして御理解を得ながらやっていきたい、やるべきだということとは地元も十分承知してやっているわけでは

いまして、ただ、ただいま大臣から御答弁ございましたように、内部的に四月一日から実行したいという気持ちが非常に強いものと私考えておるわけでございます。

ただ、先回延ばしましたときに、現地においてはこの点の問題点を二点にしばつておるようでございます。私、具体的にきかれて詳細に理解してないもので、必ずしも十分でないかもしれませぬけれども、第一点はお客さんの乗りおりに非常に、先ほど先生御指摘のように、ことに小さい子供の乗りおりにあふないじゃないかという観点で、地元の問題点の一つとして取り上げられておるといふこと、それから第二点で、貨物の取り扱いについて非常に、何といひますか、どういふふうにしたらいけないかという点について、まだ十分な理解といひますか、掘り下げができていない、この二つの点が非常に問題点だといふふうに現地管理局は判断して一カ月延ばす、こういうような声明を現地で出しておたわけでございますが、その第一点につきましては、計画が全体で十九のいゆる停留所化といひますか、無人化といひますか、これを計画しておたわけでございますけれども、昨日、聞くとところによりまして、その十九のいゆる停留所化する駅につきまして、昼間の時間帯には必ず一人ずつ要員を配置して、絶対あふなくないよう、物理的な安全対策のほかに人も配置するんだ、こういうことを内容として地元と話し合つておる、こういうことを聞いております。

第二点につきましては、具体的にこの荷物をどうする、あの荷物をどこで扱うかというふうなことに對して具体的な話を地元と進めておる、このように聞いております。

そういう現地における話し合いの中で、現地管理局として、四月一日という目標をもってやりたいという希望を表明したものと私は理解しているわけでございます。

○伊部真君 それでは、もう一べん私は確認をしたいと思ひますが、地元の了解を得ないで——地元というの、もういま抽象的なことで

はないんです、反対をしている県民会議なり連絡会議というふうなことがあるようですが、小野の市長室なんかにもつくってあるようでありますが、こういうところとか、いま問題になっている焦点というのは、あるいは交渉している当事者というのとはわかっておるはずですから、その人たちの了解を得てやるということには間違いないです。

○説明員(原岡幸吉君) この点につきましては、第一義的に関係の市町村、こういう機関と国鉄側との話ということで、その中で地元のいろいろな関係の団体があると思いますが、そういう団体との話は、地元の関係市町村という形の中で理解を深めるように進めていきたい、こう思っております。

○伊部真君 私はそれだけでは済まないで、やはり利害関係者、地元のこういう子供のことなんかあるというなら、学校の先生なんかも入れて相談をしてもらいたいと思えますけれども、それは希望として申し上げるのではありませんけれども、もう一つそれじゃお聞きいたしますが、その当局が言われる市町村というのはだれをさしているわけですか。市町村長のことを言うわけですか。市町村長が了解を、判を押したら、それは地元の了解を得たというふうに判断をされるわけですか。いままでの実績とこれからの地元ということについての解釈を明らかにしてもらいたい。

○説明員(原岡幸吉君) 第一義的には市町村長といいますが、その関係地方公共団体の長、そして市町村の議長という方にも、同時に話をしておるというのが実際でございます。

それから、ただいま同意書云々というお話がございましたけれども、これも必ずしも同意書というふうなことは、いままでのやり方としても、同意書と求めるとか出していただくということは、必ずしもよいかどうか明確にいたしておりません。

○伊部真君 この線に関する場合、了解を得たという市町村がありますか。

○説明員(原岡幸吉君) 私の理解では、いわゆる形式的に——形式的というとおかしいですけれども、オフィシャルな形として関係市町村の理解が得られているという話は聞いておりません。

○伊部真君 それでは、その市町村長の理解を含めて地元の意見が了解という形にならないければ実施をしないということは、そういうふうに現解してよろしいですか。

○説明員(原岡幸吉君) その点は、先ほど来申し上げましたように、地元の理解、協力を得てやるという線には全然変わりございません。

○伊部真君 すいぶんしつこいようですが、私はこの間の委員会の報告を地元にして、了解を得ようとしたのでありますが、必ずしも了解してくれません。ですから私はもう一べん確かめて聞くのですが、これは現地で相当問題になっていることですから、地元のいまおっしゃったような、市町村長を含めた地元の了解を得なければ、四月一日実施するということもいらないというふうに理解していいですね。四月一日というふうなことは、それは考えているものではないというふうに理解していいですね。

○説明員(原岡幸吉君) 実質的に御理解を得られないで一方的にやることは考えておりません。またそういうことはありません。

○伊部真君 私はやはり大臣、こういう取り扱いについては、これからの十分配慮していただかなければいかぬと思います。三月一日実施が目前にきて、われわれのほうにやかましく住民から出てきて、そうして国会のほうで大臣の御理解を得て、それは地元の了解を得なければというその精神で話していただいて、それがすぐに国会で議論されて何日もたたないうちに、すぐに大鉄局のほうで四月一日を希望するんだというふうなことは、常識的にいって私には思いませんね。これだけ議論があったことだから三月一日実施をやめて——私は日にちまで言うたわけですからね、三月一日の一月後に実施するということのようなことはありませんねと、こう申し上げておるので

すね。そのときには地元の了解を得ないでやるようなことはありませんと、きれいに答えになつて、すぐその舌から局長が——局長が言われたかどうかしらぬが、新聞に四月一日を希望するなんというふうなことは、私は非常にわれわれの希望をきかなくてされたような感じがします。私は非常に不愉快です。こういうことについては、十分に国会議論の精神というものを生かしていただきたいと思います。大臣、この点……

○国務大臣(新谷三郎君) この点についてはおっしゃるとおりだと思いますが、国鉄のほうでも、中央と地方が必ずしもそういう点について、細目の点まで考え方が一つになっているかどうかという点についても疑問があります。ですから、いまあなたが問題にされたような、そういう誤解を生じたり、行き過ぎをやったというふうなこともあるかもしれません。しかし私は、さつき申し上げましたように、国鉄当局もこの前の委員会でもそういうふうに発言しておるのでありますから、それを一月延ばして、今度は延ばしたから、もう地元の了解があつてもなくとも強行するんだなんていうことを言うはずはないと思っております。

さつき申し上げたように、国鉄としては、どうもそれは話をしていけば、四月一日ぐらにはめどがつきそうだと、内部で一応の目標を四月一日というものに置いて地元との折衝、地元に対する理解を深める意味の、いろいろの行動をするということにしたいんではないかと想像するんですけれども、これはよく知りませんが、そういうこと以外には考えられない。まあ地方の無人化とか貨物取り扱いの廃止というのが方々で出ておまして、同じような問題を起こしてありますが、私は国鉄総裁にもよく話をいたしまして、そういうことについては、よく国鉄の考えておることを、それからやろうとすることを具体的によく話をして、そして地元が了解すればそれでやるのはけっこうだし、地元がこういう理由でそれはどうしてもいけないのだという問題については、そ

れを無理やりに強行するような態度は避けたい方がいいですというのを国鉄にも申しておるわけですが、国鉄総裁もこの委員会でも申しましたように、それについては原則的に同意でございますから、いまのような御心配は、地元との間で非常に対立して先鋭化している中で一方的に強行するなんていうことは、それはできませんし、やるべきことではない。それは当然のことじゃないかと私は思っておりますが、この点、なお国鉄の、何といいますか、本社とそれから地方局との間の連絡、意思の疎通というものをもっと十分にするように、国鉄に對しまして注意をしたいと思

います。

○伊部真君 この件については、私はもうこれ以上言いませんけれども、大臣、やはり国鉄に対する指導は大臣がお持ちですから、やはりこれは国鉄がそう考えたろうというふうな評論家的な言い方じゃなしに、やっぱり私が、今日の無人化の問題とか、あるいは貨物駅の——貨物駅といいますが、私は大きな貨物駅四つぐらゐのことを申し上げているのじゃなく、手荷物の取り扱いをなくするということは、やはり国民生活にとつてはたいへんなことなんです。七キロも七キロ半も持つていかなきゃいかぬわけでしょう。あるいは定期を一つ買いくのにも、いままでだったらそこに人がおるわけですから買えるやつを、今度は子供に、幾つかの駅を向こうへ行つて、電車賃を使うと向こうに買いにやらさなきゃいかぬわけでしょう。これは、やはり住民にはたいへん負担をかけることなんです。そしてまた、これについては生活上に非常に不便をかけるわけですから、理解を求めるための努力というのは、相当に私はやらなければ。それは国鉄さんはほかの企業と違って、ここはもうからぬからやめたらいいというものじゃないはずですよ。そういう性質からいって、当然、私はこういう問題が起きたときには、国鉄がともすれば採算本位に走りがちのところを、やっぱり運輸省のほうで、この点についての指導というものもしていただいて、そして行

き過ぎがあつたらブレーキをかけるという姿勢でなければいかぬと思うのですよ。

ぜひそういうことで、ひとつこの問題については、現地のそういう非常に問題になっている状態というものを考えたいだいて、国鉄もそうですが、運輸省のほうでも問題が起こらないようにひびくとつ善処を願いたいというふうに思います。そうでないとい、私いまの状況を聞きますと、当然、局長、大鉄局では話にならぬのだったら、大臣にもお会いして、総裁にもお会いしてということ、現地のほうでは来るという、それほど強い意思を保持しているようですので、そういうことにしていいのかどうか、そういうふうな形になってきて問題を大きくするということは、私はたいへんなことだと思ふ。そういう意味を含めて、この問題の処理はひとつ考えていただきたいということとを要望しておきます。

それから第二点目、お願いをしておきたいのでありますが、実はこの間の委員会では資料要求をいたしました。その資料要求は、一つは各管理局単位に、いままで実施された合理化計画、具体的に言いますと、駅の無人化あるいは手小荷物取扱い駅の廃止あるいは貨物駅の廃止というふうな内容について、いままでの実績とこれからの計画について図を出していただけないかと、こう言いました。これも議事録に明らかに、そういう配置図については将来変更があるかも知れませんが、その点をお含みの上御了解をいただけるなうが、その図面はお出ししようということを、原岡常務理事のほうから私は受け取りました。私が留守の間に、私の手元に入りましたのは、図面ではなしに一枚の紙でありますが、私はこの資料を受け取って非常にがっかりした。見ていただいたわかったのでありますが、この資料の内容について、私がお願いをした資料の内容かどうか、御説明をいただきたい。中身はお持ちのほうです。

○説明員(原岡幸吉君) この資料の提出の問題でございませうけれども、この間申上げましたとおお
り、実績につきましては非常にほつきりしたこと

でございますからわかりました。しかし将来の計画については、はっきりしているものもあるし、それからまだ非常に構想しかできていないものもあるし、とにかくまた変更する可能性もある、そういうような状況を踏まえて、明確にできる範囲において資料を提出申し上げますと、こう御答弁申し上げます、実はさっそく、その後地方の担当の者を呼びまして、本社では現実ごくアウトラインしか把握していないので、各局のいろいろな計画を聴取して資料を作成するようにやったわけでございます。ただいまここに提出されたという資料を、実は私、恐縮でございますけれども見えておりませんのでございますけれども、これは実績だけでございまして、今後の計画については、ただいま申し上げましたように、地方を呼んで資料を作成して提出するような準備をしている最中であります。

なお先生御指摘の、図面に、地図にして云々というお話は、実は私は十分その点は理解しておらなかったわけでございますけれども、図面ということではなくて、とにかくどこがどうであるかという具体的にわかるような内容を資料として御提出申し上げる、こういう趣旨でございました。そういう意味で、いまお手元に拝見するこれは、ただ数だけでございまして、どこがどうだということとは理解できないような資料だと思います。

○伊部君　私は、その同時期に東京の國画、首都圏の駅集約の問題、配置圖については私はいったんできませんでした。したがって、こういう形のを何れともかえぬでしようかと、非常にこれは大事な資料でありますから、いませるかどうかというの、私は非常に気を使いながら申し上げたはずで。ですから、これはいまの時点では出せないなら出せない、こういう事情でこれはいろいろな関係があるから、こういう事情ですから出しないできませんというならお出しできませんとお答えをいただいたらけっこうなことです。それはそれなりにまた議論があったと思うのです。しかしそれなりを、計画は将来変わるかもわかりませんが一応出

さしていただくということ、そうしてそれはお食
みをしていただきますということだから、私は得心を
して帰ったのですよ。そうしたら、その図面は、
皆さんに見ていただく時間がないのは私は残念で
ありますけれども、計画として出したのは、その
図で私が判読する限りは、昭和四十八年の一月ま
でに計画をしたものと、それが実行されたものだ
けの数じゃないですか。そんなばかな図の出し方
がありますか。

計画をということをお願いしたのは、私が明らかに昭和四十四年の当時から、十カ年計画が出たときには四百駅になるだろうということで、貨物駅を発表したじゃないですかと、無人駅も五千の駅を大体半分ぐらいに減らすんだというようなことを言ったじゃないですか。それを年次計画でこれだけ残っているという、実績のほうはこれはもうはつきりしますよ。将来についてもそれを出していただいていい時期ではないかということをお願い上げたなら、それは常識的に考えたら、計画というのは、これからの何年か後に、五年なら五年後にこれだけ考えるという、そういうものを出すのがあたりまえじゃないですか。それを四十八年の一月の計画図が六十であって、実行したのが五十九という数字、各管理局単位に数だけ出して、私はそんな、資料の提出の要求に対して

○説明員(原田幸吉君) 私がこの間、先生御指摘になりました首都圏の地図、あのとおりのもので全国的に資料をつくるんだという指示が十分でなかったために、提出資料が非常にまじまじでなかったと私は考えておるわけでございまして、その点あらためてよく調査いたします。

なお資料作成にあたっては、先ほど申し上げましたように御趣旨を体して、できるだけ明らかにできるものは明らかにして資料をつくりたいということ、地元を招集いたしまして、作業をしていったところでございます。

○伊部眞君 これは常識的に言っても、前の議論から言つて、やはり管理局単位に、駅の今日までの実績とこれからの計画を出していただきたいと言つた場合には、当然に管理局単位に駅の名前が、実績としてこれだけの駅が実施をした、将来こういうことを考えているが、これは計画が変更されるかも知れぬというようなことが、当然名前も出るべきものだと思ふんです。それが今まで実績があつた六百数十という無人化のお答えになつた内容は、結論を局単位に割つただけの数字を私たちに持つてくるというのでは、われわれが納得できないのはあたりまえですよ、これは。ですから、われわれが資料要求した場合の議論というものは、常識的に考えたらおわかりのところですからね。それなら、出しにくい問題があるなら出しにくいとおっしゃつて、説明をしていただくというふうにしてもらいたいと思ふんです。そうでないと、形だけ質問されたから出すもんだけを出せばいいわというようなことで、それでそのときで済まされるというようなやり方は、私は納得できません。これからぜひそういうことにしたい。ただきたい。

それから、私はこの点は重ねて申し上げますが、再建案の説明を先般お聞きをいたしましたときにも、私が申し上げておつたのですが、これは早急にはちよつとむずかしいとは思いますが、しかし少なくとも、再建案の柱が、政府の補助をふやすということ、それから運賃の値上げをするとい

うこと、それから合理化をするということ、この三つの柱の再建築だ。この前段の二つについては御説明をいただきましたけれども、合理化計画については、これは具体的な年次計画というものが、補助金とかあるいは運賃値上げのやつは年次計画が出てくるわけですが、合理化の問題は年次計画がないわけですね。当初、昭和四十四年の合理化計画が出たときにはある程度の目安というものを示されたわけですが、それがその後に出ていないわけですが、したがって、これをできるだけ年次計画で十一万人の人間が要らなくなるというなら、どういうところに、どういうふうな合理化をするから十一万人は要らないんだ、アウトラインの大体のところでもいいですから、年次別に――武蔵野線が開通したからここで何回輸送需要が伸びたけれども、これだけの人員はふえないでいいんだという、そういうようなものを年次計画で出したいだいたいということをお願いしておいたわけですが、これはかなり時間がかかると思いますが、私は早急にとこのことを申し上げるわけではない。しかし少なくとも審議に差しつかえないように、その当時になってまたこういうふうな形になったら、私は非常に困るわけですから、審議ができないわけですから、重ねて大臣の前で私は申し上げておきますが、その資料の提出をできるだけ早い時期にやっていたらどうかということをお願いして、私は質問を終わります。それはよろしいですか。

○説明員(原岡幸吉君) 私はそれが可能であるか、また出せるかどうかということについて、いまここで即答できかねるわけでございます。

○委員長(長田裕二君) あなたは御担当の部門もあるわけですが、当局全体として、よくいまの御趣旨を伝えて、できる限りひとつ要望に沿うように、委員長からも希望をいたします。

○小柳勇君 関連して二問だけ質問しますが、一つはこの前、辻君の質問を聞いておりましたが明らかにありますように、駅合理化、廃止あるいは貨物駅の統合の合理化などで、その基準を本社で

きめて、あとは各管理局にまかしてあると、こういうふうな理解するわけですね。そうしますと、各管理局は競争して、本社からこれだけ与えられているからどうしてもこれをやらなきゃいかぬということ、無理をして、国鉄だけが罪人になりまして、全部住民を敵にして合理化が進められておるのではないかと、その点いかがですか。

○説明員(原岡幸吉君) 御指摘のように、一応の考え方の標準になるようなものは一応あれしておりますけれども、あとは具体的に地元の事情によっているいろいろ変わりますので、その点を十分よく踏まえて計画を考えるようにさせておるわけでございます。国鉄だけがこういって無理なことをやるんだという理解になっては、非常に逆効果といえます。元も子もない話でございます。そういうことのないように、またいままでのやり方について十分そういう点も考え、反省いたしまして、今後またないようにしなきゃならぬ、こう思っております。その点につきましては、いままでの経験からいって、地元全体といたしましては、国鉄がこれだけ積極的な新しい体制に合わせたやり方をするんだ、ことを簡単に言えば、近代化するんだ、合理化するんだ、こういう考え方の基本はよく地元でも理解していただいております。ただ考え方がいかにして、即それがすぐそのままだになるんじゃないのか、と、即それが、その点ももっときまかく、具体的にどういふふうなことに到達することを理解していただくかという点についての理解、プロセス、こういうものをもう少し重ねることが非常に大切じゃないか、ろうか、こういうふうな考え方をしております。

○小柳勇君 国鉄が、どうして住民を敵にして強引にしなきゃならぬかという点、しみじみ考え、この前でも辻君が言っているのは、たとえば農協が人を出しまして、ちゃんと人を出しますから、人員を配置しておいてくれませんか、そういうことまで言っている。これは二、三年前の話です

けれども、九州のある駅で、温泉町ですけれども、その市がこれから人口発展の市であるから駅をどうしても残してくれと、乗降の定員が一日約七百くらいでしたか、六百何十人でしたか、基準八百台におさめられない。でも、温泉町の玄関番にもなるから、あるいは晩おそくお客が来た場合の道案内にもなるからということで、市から一人出しまして、うしろの駅にたてておいたけれども、ついにそれが人を廃止しまして、それが荒れほうだいの駅になりました。いま子供の遊び場になって、それがちょうど直線だんだんから、子供が線路に落ちて危険でしようがない、いまになったら、早く駅を取っ払いなさいということまで出ていますけれども、そういうのが全国であるわけですね。したがって少し列島改造論が生まれて政府の考えも変わって、国鉄がひとり住民を敵にして、何でもかんでも合理化するのだという姿勢ではなくて、もう少し地域住民と話を重ねながら、それじゃひとつどうしようかと、じゃ最後はひとつ国鉄は赤字ですから市から人を出していただきたまうとか、あるいは貨物を少しふやしていただきたまうとか、あるいはこれはこれからひとつ乗るようにしてくださいますか、何かもう少し、いわゆる国民奉仕の国鉄という姿勢になれないものであろうかということを、しみじみと先日の委員会からも考えますし、私の経験からも考えます。

方々でも足を守る会などがいま集会をやっていますけれども、そんな行為が方々で出るわけですね。赤字線廃止については住民の承諾を得ることが一項目民衆の部会で加わった、そうせざるを得ないような情勢になっておるが、その点でどうして国鉄だけが住民を敵にしてやるかという気がいたします。いまの、たとえば人を出すと、あるいは駅が荒れないようにそれじゃひとつ市のほうに払い下げてもらって、そこに番人を出しますとかいう話がある場合には、その話に乗れるのかどうか、国鉄の態度をお聞かせ願いたいと思います。

○説明員(原岡幸吉君) そういう具体的な御相談には十分乗れるといえますが御相談させていただきます。とにかく地元と十分気持ちを通わせながらやる、こういうことを十分心がけて進めさせていただきたいと思っております。

○小柳勇君 もう一点の問題は、あと政府への質問が出るかと思いますが、そのとき質問しようかと思つたのですが、貨物駅を集約いたしました。集約駅から向こうの地点までの輸送は早くなくなりますけれども、肝心の集約の足がなくなってしまう。この間辻君は、少なくとも一町に一駅は置いておいてくださいと言っていた、あるいは一郡に一つくらい置いてくださいと言っていた、これは住民の声じゃないかと思う。そうでないと、トラックで次の集約駅まで持っていくよりも自家用トラックなり、あるいは営業トラックにまかしたほうがいいものだからと、鉄道は減っていく。だからそういう面も、もう少し幾分なり生産組合などに相談をして、どこまでなら持っていくことができますかと、じゃそこをひとつ集約場所をつくりまうとか、あるいは町のまん中に、ここにひとつ国鉄駅の集約駅をつくりまうとか、か、そういう積極的な住民との対話の中で、貨物を集めるという方向を考えておられるのかどうか、質問してみたいと思います。

○説明員(原岡幸吉君) 貨物のいままでの扱いの場所をなくするというのは、非常にそれを利用されていく方いろいろな影響を与えるので、何とかその機会にマイナスイメージにならないような方法はないかということにつきましては、具体的に、十分積極的な気持ちも含めまして、御相談しながらやっております。こういうことでございまして、ただ、やめてしまったらあととは何か相手方が考えるのだらう、それでいいのだと、こういう考え方は決してございせん。ただ、なかなか具体的に言うとはむずかしいかもしれません。基本的には、鉄道輸送の特性を生かしていかねければならぬ、それからまた地方の道路なり自動車の流通事

情というものも変わってきますし、それらも考えながら、そしてまた荷主さんの輸送需要というものも考えながら具体的に対処していくという話はないと思うわけでございまして、決して切り捨てごめんというだけではございません。

○瀬谷英行君 いま国鉄の輸送が順法闘争でたいへん混乱をしているわけです。そこで私も、きょうの質問の順序をちょっと変えて、当面起きている順法闘争についてその問題点が一体どこにあるのか、その背景なり争点というものがどこにあるのかといったようなことですね、このことを質問をしてみたいと思います。

マスコミの報道だけでは、とかく現象面だけがクローズアップをされて、一体なぜこういうことになっているのかという説明は必ずしも十分じゃないと思うのです。それでは、何が何だかわけがわからないまま乗客がもみくちゃにされて毎日を通りかかるといふことになるし、そのことのために労使の間で団体交渉が行なわれているのかわからない、それが一体何かということもわからない。これではなほは遺憾だと思ふのです。そこで、これらの点について明らかにしてもらったほうがいいと思ふのです、そのことについて、とりあえず一体どうなっているのかということをお聞きしたいと思います。

○説明員(小林正知君) ただいま瀬谷先生から御質問がございましたが、いわゆる順法闘争によりまして非常に国民の皆さまに御迷惑をおかけいたしておりますこと、まことに申しわけなく思っております次第でございますが、実はその問題で担当の常務の加賀谷がいま公労委のほうに出向いたしまして、いろいろその問題の打開策なり何なりについて、いま御相談を申し上げておるといふような措置もとっております、この席に出席できまさんの的確な御返事ができかねることを最初におわび申し上げます。

ただいまの順法闘争は、先生御承知のように、動力車労働組合を中心いたしましたことが行なわれておるわけでございまして、問題は、労使間

のいろいろな問題、労働条件の問題あるいは安全の問題等々いろいろ含んでおりますが、こういった問題につきまして、私もといたしましては十二分に話し合いを組合側のほうに對してまいりましたし、これを前向きに解決をしようという、かように、具体的な案件についてはそういう態度で臨んでおるわけでございます。また各順法闘争をやっております労組に對しては、総裁あるいはそれぞれの機関から正規のルールに従いまして話し合いの場を十二分に話し合いをしな

がら問題を解決するというところで、ああいった手段に訴えて、国民の皆さまに御迷惑をかけることはやめてもらいたいということ、十分いままです。昨深夜更に至りまして、ついになかなか糸口を見出すことはできなかったようでございますが、その辺、情報を私ばかりの確につかんでお

りませんことは、まことに申しわけございませんが、そういうふうな状況で、ただいま、いわゆる公労法にいうあつせんという制度がございまして、その手続を、公労委に對してその手をわずらわしますように、またこの状態が円満な方向で、十二分にいまの事態が回避されながら話し合いが行なわれるような方向に方向づけをすべく、いまそちらに方向を努力をするという態勢にある、かような次第でございます。

○瀬谷英行君 ここで明らかにしてもらいたいのは、一体何が争点なのか、労使の間に争点がなければあつせん問題は起きないわけです。われわれが知っている範囲では、国鉄の総裁は、順法闘争をやめてほしいという申し入れをしたといふようなことが新聞記事に出ておる。やめてもらいたいという申し入れをしたということでは争点の話合いとはならないと思ふのです。ね。一体何が原因でこういうことをやっておるのか、こういう闘争に発展したのかということが明

らかにならないと、これは第三者には判断のしようがないわけです。ただ、いま順法闘争が行なわれておる、ダイヤが乱れておる、乗客がギョウギョウ詰めのえらい目にあつておる、けが人が出ている、そういうことだけが幾ら報道されても、一体なぜそうなっているのかという根本が明らかにされてないんじや、これはまずいと思ふんです。やはりその点を、この機会に明らかにしても

ね。この春闘の賃上げのための闘争というのとは色合いが違ふと思うんですよ。それならそれだけ問題があるというふうなところを抽象的ではなくて具体的に示してもらふ必要があるんじやないか。

○説明員(小林正知君) 当面のいわゆる動力車労働組合との関係の争点と申しますか、問題点になつております具体的な事項は、大体三点あるわけでありまして、問題の一つは、危険な箇所、要するに運輸上非常に注意の個所につきましては乗務を二人乗務にするといったような問題が第一。それから二番目は、危険な踏切等に対しては設備上の手当をしてもいい、これは踏切事故に關連しての問題でございます。それから三番目が、乗務員のいわゆる身の危険という問題、これはまあ事故が起きますれば、当然乗務員はその先頭で、動力車乗務員が乗って運転をしているわけでございますので、非常に危険があるということ、その手当を出してもいいというふうな趣旨の問題。それから、なお遺憾ながら殉職が起つておるわけでございますが、殉職した場合の最低補償といたしまして一千万円という金額を支給するようにしてもらいたい。まあ、そのほかに保険を一人一千万円つけるべきである、まあこれといった趣旨が労務との間で問題になつておるわけでございます。しかし、これらははいずれも、非常に全体にいたしまして、設備上の問題で緊急を要する諸点につきましては、従来とも私どもといたしましては鋭意整備を進めてまいつたわ

けでありまして、また二人乗務等の問題につきましても十二分の検討をいたしまして、また組合のほうともいろいろ話し合いを通じまして今日にまで経過を遂げてまいっているわけでございまして、そういった点、特に、さらに問題があれば、その問題点を具体的に明らかにして話し合いによってこれを詰めてまいり、かような態度で対処したい、かように考えます。

なお手当その他最低補償等の問題は、これは金額の問題、相当大きな額でございます。総合的にこれをもう少し深く掘り下げまして、よく検討する必要がありますが、かようにも考えておるわけでございしますが、いずれにいたしましても、まあこういう異常な事態が相当の期間、長期にわたりました、これは続くというところはまことに遺憾千萬な事態でございますので、そういう意味で、先ほど申し上げましたように、とにかくこういふ事態を解決するように、またこの話し合いは話し合いとして進めようというのを、こういふ異常事態の中でなしに平常の状態の中で進めようということ、当局側からは公労委のほうに紛争解決のためのあつせんをお願いした、こういう現状になつております。

○瀬谷英行君 具体的には、これらの問題点についての団体交渉あるいは話し合いといふことが、そういうことは行なわれていないのかどうか、いままで。それから乗務員が殉職した場合に、一千万円保険もかけ、あるいは手当を一千万円出せといったような問題ですね。これはきわめて具体的な問題、そういう問題について話し合いが行なわれていなかったのかどうか。現状はたとえば殉職者に対してどういう手当が——手当といふこと、これもあわせて御報告をお願いしたいと思います。

○説明員(小林正知君) 言いわけがましくはなはだ申しわけございませんが、団体交渉は、これは昨晩も徹夜で行なわれておりまして、私もといたしましては、もちろんこういふ問題につ

き

てその解決をはかるように、いままで相当長期にわたって真剣に話し合いをしてきたというふう聞いております。担当でございますので、ちょっとその辺具体的にお答えできませんことをまことに申しわけないと思いますが、これは決してなござりしている問題ではないので、二人乗務の問題あるいは踏切個所のいろいろの整備の問題、さらにこういった諸手当の問題、給与上の問題等を含めて、きのうも徹夜で交渉している、こういう状況でございます。

なお、お尋ねのございました殉職等のいわゆる補償の問題でございますが、これは労働基準法等に基づきまして、組合のほうとも、いわゆる労災に関する協約というものがございまして、それを基準といたしまして、現在殉職等の場合の補償が行なわれている、かような状態でございます。

○岡本信君 関連して……
関連でございますので、ごく簡単に質問をしたと思います。質問をする前に、私は委員長に一つお願いがございます。それは先般来、国労あるいは現時点におきましては動労のストライキによりまして、非常に国民が難渋しておることは、これは申し上げるまでもございせん。もう連日の新聞ではとうとう国民の怒りが心頭に発して、非常な国民生活にも深刻な影響を与えておることは言うまでもないところでございます。まあ試みに、皆さんごらんになったと思ひますけれども、きのうの夕刊の見出しだけをちょっと拾つてみたのです。「忍」にも限界「けさも混乱56万人迷惑」「忍」にも限界「けさも混乱56万人迷惑」それから「運転台の窓たたき割る」これはもちろん一般の民衆が非常に怒りまして、何をやってゐんだということ、運転台の窓をたたき割つて運転士を取り囲んだ、その結果、運転士の中にもけがをした人が出てゐるような記事が載つておりました。それからまた「乗客の怒り日増し」「順法迷惑56万、けさも九人負傷」「相次ぐ運転士の上げ」「順法の損」「どうしてこれか」と乗客「慢性順法」「全国的に混乱」「けさも

乗客9人ケガ」「首都圏56万人迷惑」、これはごらんになっておられますので、別に申し上げる必要はなかったわけですが、ほんとうに国民は迷惑しておるわけでありまして。

しかるに、この国民のほんとうに迷惑しておつて、何とか收拾してほしいという国民の気持ちをくみ上げない。国会においてたゞいま開会中であるにもかかわらず、いまもつてたゞの一度もこの国鉄のいわゆる順法戦についての論議がなされていない。何とかして国政の場での收拾方法を論じようという真剣な議論が一度もなされていないのであります。これは国民にとつてまことに奇怪しくでございまして、これは為替変動相場制の問題あるいは最近の商品投機の問題にいたしましても、これは確かに重要な問題であることはもちろんであります。そのことが予算委員会あるいは本会議で集中論議されてゐることは、これは当然のことだと思ひますけれども、それと同等、それ以上に、私はこの問題は、国民が非常な関心を持って、一日も早く事態を收拾してほしいという熱願に燃えておると思つてあります。であるとなれば、衆議院の予算委員会等を取り上げられなかったものであります。本院運輸委員会としても、これは当然の問題に限って、しかも一刻もすみやかに集中論議をして、国民の信頼にこたへる方法を何とか見出すべきであるというふうに私は考えております。しかし組合の諸君は、この国民に対する迷惑というのについて深刻な反省を持って、そして一日も早く事態の收拾に向かつてくれるものという確信を私は持つておりました。こんな国民に迷惑をかけ、あるいは最近生鮮食料品も非常に値上がりしております。こういう迷惑をかけることをいつまでもやるということとはとうてい私は信じられない。必ずごく近い将来に反省をして、違法なストはやめてくれるものと確信しておつたがために、きのうまで私は、質疑の通告もしてありませんでした。

うの運輸委員会においては、遺憾ながらこの問題についての集中論議はできないで、開会前に委員長からお話がありましたように、きょうの委員会では、瀬谷委員から順法ストについて若干の質問があつて、それに対してきのう質疑通告もあつたから、関連質問程度のことはやらせようというふうなお話があつたのであります。その点は、私は個人としてはたいへん残念であります。でありますので、できるだけ早い委員会におきまして、早い機会にこの順法ストの問題を取り上げて、そして先ほど瀬谷委員も仰せられましたように、これは何が争点かということがはっきりされていない、国民に知らされていない、そういうことも含めて、ひとつ議論の場をつくつていただきたい。どうぞひとつ理事会にもおはかりいただいて善処をお願いしたいと思います。

そこで、きょうは先ほど小林理事からお話がありましたように、加賀谷理事、担当の加賀谷職員局長の出席を私は求めておつたのであります。小林理事のお話を私に求めておつたのであります。請を公労委に出しまして、その説明のために国会へは出席できないと、こういうお話でありますからやむを得ないと思ひますが、大臣が御出席でございまして、こまかい議論は別の機会に譲ります。大臣にお願ひ申し上げたいのであります。また世論の動向を見ましても、たとえ最近の新聞の論説によりまして、すでに御承知のように「黙視できない国鉄の順法闘争」あるいは「安易にすぎる国鉄の順法闘争」、もうさんざんにこの国鉄の労働組合あるいは動労のいわゆる順法闘争、これは順法闘争という名において違法なストライキであることは、もうここであらためて論議するまでもないと思ひますが、このことを非常に強く取り上げて、そうして国民の怒りを代弁しておりますことはもう申し上げるまでもございせん。

そこで詳細は別の機会に譲るといたしまして、何とか運輸大臣といたしまして、この国民の難渋している事態を一刻も早く打開するといふ熱意に燃えていただいて、手を打っていただきたいと思ひますが、根本的には、私はいま申し上げましたように、世論にこたえて国鉄の労働組合なり動労労働組合がこの違法なストライキをやめる、深刻に、一日も早く、一刻も早く反省してこのストライキをやめるということにあると思ひます。この反省を求めることが一番大事なことであらうかと思ひますが、まあこのことと、それからもう一つは、先ほど瀬谷委員も指摘されましたが、とかく労使の折衝というものがもつと精神的に、もつと長時間かけて前広に問題の解決について進められる必要があるということ、私いつも痛感します。ぎりぎりになつて問題が取り上げられる、そして徹夜で折衝したけれども、解決つかないのでもストライキに突入した、こういうふうにいわれておるのでありますけれども、国民の側からいいますと、なほもつと早くこういった問題を精神的に長時間かけて、それこそ熱意を込めて、情熱を込めてやらないのか、そうして最悪の事態の回避ということにならないのか、この二つのことを踏まえて、ひとつ運輸大臣とされましても、たとえば私のこれは思ひつきでありますけれども、組合の最高幹部とお話し合いをなさる機会をお持ちになるとか、あるいは労働大臣が労働行政につきましましては主管大臣でありますから、労働大臣の意見なり知恵も借りる、そういうことで何とかしてこの事態の打開に尽力をしていただきたいと思ひます。いま国会の開会中でございますし、予算委員会もございまして、非常にお忙しいとは思ひますけれども、この国民の怒りを前にして、われわれ国会議員としては、これはとうてい黙つておるわけにはいかない、こう思うのであります。何かその点につきましては、急に質問申し上げるわけでありまして、いづれ別の機会でもよろしくございしますけれども、何かひとつ、運輸大臣としての決意のほどをお聞かせいただければ存じます。

○国務大臣(新谷寅三郎君) 瀬谷先生やら岡本先

先、いろいろこの問題について御心配をいたしておりまして、まことにありがたいと思っております。運輸大臣として、この労使のこういう紛争に直接介入することは、これは避けたいというふうな思っております。私はやはり皆さんと同じように、毎日のように国民の方から電話をいただきまして、手紙をいただいたりしております。この原因とか労使双方の交渉とかいうことは、これは一般の国民の方は御存じないわけですから、結果的に見て、こういう異常な国鉄の運行という状態が慢性化して、もう耐えられないというふうなことを、電話でも国民の方から抗議を受けておるのであります。事態はこれは容易でないと考えております。

先般も国鉄の総裁に話したことでありますけれども、いま岡本先生もお触れになったように、こういう問題については、もっとお互いが、前広に考え方を、意見の交換をして、そうして事前にできるだけお互いの意思の疎通をはかって、そういう事態に迫り込まないようにする手段をもつとやれないのかというようにする手段をもつと話したわけですが、総裁も苦心をしておられると思ひます。しかし、いまいろいろお示しになりましたようなことも、これは今後こういう状態が続きますと、どうしてもこれは考えなければならぬ。しかし、こういう紛争については紛争に介入する、あるいはあつせんをしたり調整をしたりする機関が別にございますから、そういうところにも事態をよく話して、国民が期待されるような結果を得るように私も側面から努力をしながら思ひます。ことに私は、運輸大臣として考えますことは、国鉄のいま財政再建について、われわれは国会に提案をしておるわけでございます。非常に重大な、国鉄全体として、労使を問わず重大な時期に当面しておると思ひのであります。そういう時期でございますから、少なくとも国民に対するサービスは十分に考え、やはりあ

あいう財政再建ということになりますと、いまの方法でいきますと、国民の方々に御迷惑をかけることでございますから、少なくとも国民に対しては、そういう意味においても、それに報いるような姿勢を示してやらねばいけません。この点は、国鉄の総裁にもくれぐれもこの点については留意をもらつて、まあさつき瀬谷先生が言われたように、あるいは小柳先生が言われたように、何か国鉄が国民を敵に回しているような運営のしかたはいかぬとおっしゃったが、まことにそのとおりでございます。この労使の紛争に關し合つて、これはやはりそういう考え方で労使が話し合つて、少なくとも問題があればこれをお互いに話し合つて解決する方向で努力するということに、しわ寄せが国民に全部しわ寄せになるといふようなことは、これは極力避けるようにお互いが真剣になつて討議をし、努力をしようと思ひたいということこそを主管大臣としては希望するわけでございます。

しかし先生がおっしゃつたように、それなら運輸大臣がいろいろ中に介入するようないかたが、いかにか悪いことかと思ひます。そういう点については、非常に疑問だと考えております。そういう点につきましては、関係大臣ともよく相談をいたしまして、今後取り得る最善の方法をとるよう努力をいたします。

○岡本啓君 大臣ですね、いまおっしゃつたように、労使の紛争に運輸大臣が介入されるということは、これはまあ原則として避けなければならぬということにはわかるのです。これは私もよく承知しております。

ただ、私が申し上げたいのは、たとえば国労、動労の闘争におきまして、先般来スト権奪還のためのストというふうな、これはこういう問題になりますと、当事者能力を越える問題なんですね、団体交渉の対象になるような性質の問題じゃないかと思ひます。私は、こういう大きな問題を、政治問題を取り上げて、言ひなれば政治的な闘争、ストライキということではありますので、こまかい問題はこれは労使の折衝、団体交渉でこれは当然

やるべきです。で、うまくいかなければ公労委という仲裁機関がありますから、これはそれでしかるべく処理してもらふべきであることは十分承知しておりますけれども、こういう大きな問題を目標にしてストライキを組んでいる、これはもう御承知のとおりであります。そういう大きな問題につきましましては、政府全体として、たとえば、いま御承知のように公務員制度審議会でこの問題を扱っているんだと、先般もこのことにつきまして、本院の運輸委員会でも政府から統一見解が出たんでありますけれども、そういういきさつもございいますから、再びその統一見解を確認されるなり、ひとつ組合のこの点についての深刻な反省を求めるとか、そういうふうな何か政治的な手が打てないものかというふうな意味合いで、私は申し上げたんであります。いまのようない、仲裁機関がございいますから介入するのはどうかと思ひとおっしゃることはよくわかるのです。そのことを申し上げておるのではないんでございまして、これはもう御答弁を要しませんから、念のために申し上げさせていただきます。

○瀬谷英行君 先ほどのお答えでは、担当者が公労委に出向いておる。で、公労委にあつせん申請をしておつて、そのために当事者はみんないないから的確な答弁がでないというお話だった。その返すというところは、あまり意味がないという気がするわけですね。で、岡本委員のほうは、集中的に論議できないのは残念だといふふうにおっしゃつておられるけれども、担当者がいないところで集中的に論議をしても、これはから回になるわけですね。だから、そういう意味では、私も集

中論議を避ける気持ちはないけれども、から回りを何回やつたって、これはやはりから回りで、それからこれはあらためて担当者にも出てもらつて、それから必要によつては参考人にも出てもらつて、たとえば、岡本さんのお話によれば、組合側に深刻な反省を求めるといふことなんですけれども、組合側の主張を聞かないで、組合側にだけ闘争をやめてくれといふことを言つたって、これは片手落ちになると思ひます。そこで私は、一体労使の争点は何か明らかにしてほしいといふことを言っているわけですね。それを明らかにしないで、とまあ闘争をやめてくれといふたつて、これはあまりやしないです。問題があるから闘争に発展したわけですからね。だから、これらの点について、これは委員会の運営については理事会におまかせして、あらためてどういう方法でこの問題について取り上げるかといふことは、そこで御検討いただきたい、こう思ひます。

しかし、いま御答弁のありました中で、たとえば、特に動力車労働組合との争点になっている点をあげましたね。それは危険な箇所は乗務員一人にしろ、踏切等に対して設備上の手当を要求する、要するに踏切の問題。それから乗務員が殉職をした場合の措置が不十分だと、こういう点がありました。

そこで、たとえば機関車に乗つておる乗務員が、ダンブカーとぶつかつて、それで殉職をするといふたようなことは、飛行機が墜落をしたとこれは同じわけですね。同じわけなんだけれども、じゃ、その機関車の場合、国鉄の場合の殉職は一体どれだけの、具体的にです、具体的にどれだけの慰謝料が、弔慰金というか、そういうものが払われておるか、そういうようなこと、これは具体的な問題ですから。これが出てまいりますと、たとえば、飛行機の殉職の場合と比較をする、ほかの殉職の場合と比較をして、安いとか高いとかいふことの判断ができます。ただ抽象的に、まあきまりに基づいてやっておりますというだけじゃわからないです。だから、その点も具体的に言つてもらひたい。それから公労委にどういう形でもつて、どんな申請がなされておるかといふこと、これも明らかにしてもらひたいと思ひます。

と思つていたことなんですけれども、最近、踏切事故が非常にふえております。ことしに入ってから何件かありました。つい何日か前も東北線で踏切事故がありました。ところが東北線で踏切事故がありまして、現在のダイヤは、東北線だけじゃなくて、上信越線まで全部がたがたになるわけです。それは東北線の上りが上野に着いて、それが下りの上越線になって出ていくと、こういうふうなダイヤなんです。したがって上越線でも雪が降っておくれるという、東北線でも影響する。つまり切り詰められたダイヤのため、一カ所でも何か事故が起ると、たちまちダイヤがたがたになる。これは順法闘争あるなしにかかわらずダイヤが乱れるようになっていく。その根本の踏切問題に対してどういう措置を講ぜられるか。いま踏切を、最近の列車は、急行、特急になりますと百二、三十キロで走るようになってますね。時速百二、三十キロのスピードとなりますと、百メートルを三秒で走るわけなんです。百メートルを三秒のスピードで走ってくるんですから、昔に比べて踏切事故がふえるというのは当然考えられる。だから動力車の組合が踏切の手前に来たらスピードを落とすといったようなことも、これは安全対策上けしからぬとは必ずしも言えないことだと思ふですね。具体的な問題をあげるとこういう問題があるわけです。だから、それらの問題に対してどういうふうに当局としては考えておられるのかという問題でしょう。

か、一昨年でございますが、内閣でできました踏切事故防止総合対策というふうなものが決定されておりました。関係省がそれぞれ協力いたしまして、踏切の立体交差とか構造改良、それから保安設備をつけるとかいうようなことを、それぞれ大いに精力的にやろうというようになっておりました。各省がそれぞれ協議をしながらそれを進めておるといふのが実情でございます。四十八年度予算におきましても、この点は私も少し予算折衝の上で注意をして予算要求をしたわけでございしますが、なお改良を要するような踏切が非常にたくさん残っているようにございまして、この点はわれわれも努力をいたしますが、関係各省に対しまして協力をお願いしまして、国鉄に対してもこの点について特に重点を置いて今後の措置をするようにしなければならぬ。

で、まあ最近おっしゃるやうに非常に踏切の事故が多いようでございます。まあ結果としましては、これは決して樂觀をして言ふんじやありませんが、法律ができて以来踏切事故は減ってきております。しかし車が大きくなりましたし、いまおっしゃったやうに非常にスピードが速くなったりするものから、事故が起きますと被害が非常に大きくなっていることは事実なんです。ですから、そういう意味においても、人命を守るといふ意味でこの踏切の構造の改善とか、あるいは立体交差とか、そういったものについてはさき申し上げたやうにもっと精力的にこれを進めなさいかぬということも私も痛感しておるのでございます。何しろ非常にまだ残っている問題が多いようなんです。ですから重点的にこれは取り上げて、まあこれはできれば——これはそういうことができるかどうか私もまだ確信はありませんが、年次計画でも立てて、そしてこういう踏切については何カ年間に処理しようとか、こういう種類の踏切については何カ年間に処理しようというふうなことを関係各省で話し合つて、各省協力のものとにそういう計画を推進するといふやうな体制が望ましいと私は考えておるわけでございます。決してこれは努力を惜しんでおるわけじゃないんです

が、非常にそういう事故発生の原因になるやうな踏切がたくさん残っております。なかなか追いつかないというのが実情でございます。これからの点についてはもっと精力的に努力をしなければならぬと思つておる次第でございます。

○説明員(小林正知君) 先ほどお尋ねがございました補償額の具体額の問題でございますが、これはたまたま、私いま何回も繰り返して申しわけございせんが、実額でございまして、資料を持ち合わせておりませんので、またよその航空会社等の他の輸送機関の場合は一体どうなっているかということにつきましては、これまたよそまのこともございしますので、私どもとして、わかります範囲におきまして調査いたしまして、御報告をさせていただきます。かように存じます。

それから踏切の問題につきましては、ただいま大臣から御答弁がございましたとおりでございます。国鉄といたしましては、ただいま大臣がおっしゃいましたやうな御趣旨を体しまして、十二分に踏切の改善につきましては、従来踏切の整備の促進法というものもございまして、相当これには保安面から重点的に推進をまいりておりまして、相当程度踏切については、あるいはまだ不十分な点も多々あるのはもちろんでございますが、かなり進めてまいりましたつもりでございます。が、何ぶんにも国鉄だけではこの問題は解決しない問題でもございますので、ただいま大臣仰せのやうな線に御指導いただきながら、政府全体の問題として、またその中の一環として国鉄も鋭意努力をさしていただきたいと、かように考えておる次第でございます。

それからもう一つの、申請は一体何を申請したのか、あつせんの対象になるのは何だという御質問でございます。これにつきましては、ただいま電話で受けましたところで申し上げますと、国民生活に動労とのこういった紛争で非常に重大な支障を及ぼしているという事実がございしますので、直ちにこういった闘争をやめて安全問題あるいは危険手当等の諸問題、問題になっている問題点につきまして労使間で十分に話し合いをするといふやうな内容のあつせんを申請した、かような内容になっております。

以上であります。

○瀬谷英行君 要するにいままでの質問に対する御答弁としては、一言で言えば要領を得ないわけなんです。岡本さんのほうからも質問がありましたけれども、その質問に対しても、私の質問に対しては同じわけです。内容的には、具体的な答弁は得られないわけでしょう。それを繰り返してみてもしょうがないから、じゃあ今度は担当者に出てもらつて、たとえば殉職した場合には具体例としては幾らくらい金を出しているのか、こういう問題、これも明らかにしたいと思ふ、抽象的に言ふと。そうすれば、それはひどいのか、そのくらいは常識だとかいふ判断ができると思ふ。それがなければ、やはりこれは抽象的な論議じゃだめです。

それから踏切の問題にしたところで、踏切に対して安全対策と言つてみたって、標識を立てるくらいのことややつていたんじや何にもならぬ。ほんとうなら高架にして踏切をなくして、立体交差にすれば一番いい。それらの問題を推進するといふ腹が政府にあるか、国鉄、運輸省だけじゃないか、政府にあるかどうか、こういう問題も大事なことです。これは根本的な問題です。それらの問題を根本的に解決をするといふための努力がどのやうに行なわれておるか、行なわれなければならぬかということをはつきりさせる必要があると思ふのですが、きょうの段階では、これ以上はどうも話が具体的にできないやうな気がいたしますので、必要に応じては参考人等も呼んで、労使双方の言い分というものはちゃんと聞くと、公平な判断ができるやうな方法というものを委員会としてやる必要があると思ふので、その点の運営についてはこれは理事会に一任する形で、私は質問を終わりたいと思ふ。

○杉山善太郎君 関連をしておりますけれども

しかしながら、ある個所について疑問があるので照会中である、こういうお答えでしたね。ある個所とはどれをさしておるのですか。

○政府委員(大西誠一郎君) お答え申し上げます。

この報告書は専門家の方々が非常な心血を注いで調査をされた報告書でございますから、私どもも中としては姿勢としてこれを謙虚に受けとめるといいますのが防衛庁長官の談話の趣旨でございます。しかしながら防衛庁も事故の当事者でございますし、防衛庁の部内でもこの事故の原因をよく調べまして自後の安全対策に資するという必要がございますので、検討を進めてまいりましたが、その中で若干この文言からはっきりしない点がございますので照会をいたしたということでございます。こまかいことは別といたしまして、まあ二、三例を申し上げますと、見張りの義務の内容とか、あるいは回避の操作の問題とか、そういうようなものでございます。

○森中守義君 ちょっと抽象的でわかりません。

聞こえたんですが、要するに是認はしないんだと、姿勢としては謙虚なだけども中身それ自体はこれを是認するものではないと、こういうふうに理解していいですか。もうちょっとその辺の使い分けをはっきりしなさいよ。

○政府委員(大西誠一郎君) いま各省の見解を求められましたが、私どもが是認をするかしないかということをはっきりする前に、やはり疑問の点

は解明をいたしたい、そういう趣旨でございます。

○森中守義君 疑問の点を解明せねならぬというのは調査不十分、そういう意味ですか。

○政府委員(大西誠一郎君) 調査が不十分であるかどうかということを別にいたしまして、ここに書かれておりますのは、私どもとしてこういう趣

旨で、こういう事実に基づきこういう推定を下してこうなったという説明は私どもは聞いておりません。したがって、そういう経過というものの

について私どもがこの記載の文言から読みとれるものは、私どもそれぞれそれなりに理解をいたしましたが、読みとれないものについて照会をいたしておると、そういうことでございます。

○森中守義君 ちよっと、あまりこの辺に長い時間取りたくないんですがね。調査委員会が対象の部門にしたのはもちろん防衛庁にもあったと思う、そういうことでしよう、事件の当事者だからね。だから調査委員会が調査の対象にしたのはひとり軍石という極限をされた舞台だけでなく防衛庁の運行機能であるとか機構であるとか人的配備であるとか、あるいは内部規則であるとか、そういうものを一応調査委員会としては調査の対象にしたと私は思う。で、そうなれば、当然調査の経過の中で防衛庁はこの点についてはこうであるとかあであるとか意見を述べられる、あるいは求められた資料を提出される、そういう経過があったんですか。ただ調査委員会がみずからの判断において調査をやったとはどうしても思えないんです。

で、それならいま言われるような問題が一体調査の期間内、経過の中において消化されていたのかどうか、この辺がわからない第一点。それとどこに照会しているんですか。すでに仄聞するところではこの調査機関というのは解消しておるといいます。いまだれに出しているんですか、その辺ちよっと具体的な事実問題ですからはっきりさせてもらいましょう。

○政府委員(大西誠一郎君) 最初の問題についてお答えをいたします。防衛庁といたしましては調査委員会の御要求に對しまして全面的に協力をいたしまして、それぞれの部署において求められた資料等を提出をし、場合によっては意見等を求められておりますので、それに対してそのつど技術的な意見は申し上げてあります。しかしながら、その意見をどういうふうになさしてこの報告書が最終的な結論を導いたかということについては、防衛庁には意見は求められておりません。

それから第二点の、委員会が解消をしてどこに照会をするかということでございますが、これは確かに委員会が解消いたしましたので、私どもは照会をする先がございませぬけれども、前調査委員長である山縣先生のはうに照会を申し上げております。

○森中守義君 それは一応、これ一回で事が終わりといいわけじゃありませんから、これから先も少しく議論しなければなりません、私の想像では、調査報告書の六二ページ、六三ページ、六四、六五、このあたりだと思ふ。

そこでこの中身の問題ですが、その他のところは皆承認をされた。そこで防衛庁が謙虚に受けとめながら、なお疑点がある、照会中であるというところの問題点として、調査結果の中の(6)(7)(8)(9)、この辺と、それから推定原因のところだと思ふわけですね。

よって、少し具体的にお尋ねしますが、この中に指摘をされておる(5)の「訓練空域は、横手訓練空域の北部をその一部として含む臨時の空域であった。」この事実関係はどうですか。このとおりですか。

○政府委員(大西誠一郎君) そのとおりでございます。

○森中守義君 そのとおり……。⑤の「松島派遣隊は、ジェットルートJ11Lについてはその中心線の両側九キロメートル、高度二五、〇〇〇フィート(約七、六〇〇メートル)から三一、〇〇〇フィート(約九、五〇〇メートル)の間を飛行制限空域として、やむを得ない場合を除き訓練飛行を禁止していた。」この事実関係はどうですか。

○政府委員(大西誠一郎君) 松島派遣隊におきましては飛行準則というものを定めております。その飛行準則の中で、ここに書いてございますように、ジェットルートJ11Lを中心とする両側九キロメートル及び高度二五、〇〇〇フィートから三一、〇〇〇フィートの間の空域を飛行制限空域として、これは一種の自衛でございますが、飛行制限空域と

しております。そしてここで「やむを得ない場合」云々というものは、これは航空路でもそうでございませぬ、その空域をどうしても横切るときは直角に横断するというような指導は別に出してあります。

○森中守義君 そうしますと、原則的に制限空域になっていく。この事件のときにはやむを得ないものとして例外措置をとっていたのですか。その辺はどうでしょう。

○政府委員(大西誠一郎君) そういう趣旨ではございませぬ、この付図にも書いてございますように、この「横手訓練空域の北部をその一部として含む臨時の空域」というのは、やはりここに書いてございますように、松島訓練派遣隊が飛行制限空域を設定するにあたって基準として設けたものに從って指定をしたものでございませぬ。したがって、これはやはり飛行制限空域であるということでございます。

○森中守義君 そうしますと、そのことが八項に入つて、「割り当てられた訓練空域を逸脱し、ジェットルートJ11Lの中で機動隊形の旋回訓練を行なつていた。」この逸脱ということには間違いありませんね。

○政府委員(大西誠一郎君) 事実として逸脱したということとは間違いありません。

○森中守義君 ちよっと語尾がよくわからない。逸脱ということは事実間違いなのか。そして九項目には「誤認していた。」と書いてある。そして逸脱と誤認というものは、この場合の状況として共通している。これは間違いありませんか。

○政府委員(大西誠一郎君) 第七項にございませぬ、地文航法によつておりましたので、機位の判断を誤った。そこで訓練空域の外に飛び出したということでございます。

○森中守義君 まあ地文航法、計器航法という幾つかの種類があるんでしうけれども、要するに調査報告にいわれている逸脱をして、しかもそれが地文航法に基づいていたので位置を誤認していたと、これは逸脱と誤認というのは、航法も

さることながら、現実的に明らかに入つてならぬところへ入つていたと、こういうことになるのかならぬのかと、こう聞いているわけですね。もうちよっと正確に答えてもらいたいんですね。

○政府委員(大西誠一郎君) 当日、限一尉と市川二曹の航空機の訓練に割り当てられましたこの空域から逸脱をしていたということは事実です。それを本人が知っていたかということになりますと、それは本人は知っていなかったというふうにおわれは聞いております。

○森中守義君 そこで、要するに一体的なものとして、一種の命令系統を通じてやむを得ない場合だからこの中に入つていいと。それからさつき準則と言われましたね。訓練準則というものが発動されて、原則を犯して制限空域に入つてよろしいという、つまりやむを得ない措置としてこういうことが命令系統から出ていなかったと、こういうことなんですか。

○政府委員(大西誠一郎君) やむを得ない措置として、この訓練をしておりました飛行機が、この訓練空域から逸脱をしてジェットルートJ11Lの両側の九キロメートルの空域に入つたという意味ではございませぬ。本人が間違つて入つたわけですね。

○森中守義君 本人が間違つて入つたということがどういふ事件になつたことなんだろうけれども、要するにここにいわれていることは、逸脱をし誤認をしていた、地文航法に基づいたがゆえである、要するにあやまちであつたという事実はお認めになりますか。

○政府委員(大西誠一郎君) そのとおりでございます。

○森中守義君 それならば、あとどういふところを照会されているんですか。私の想像では、この辺が一番防衛庁では責任の所在という問題で是認ができないというふうなお考えじゃないかと思つていたので、こう言われる以上は、もう照会の必要がないんじゃないですか。どこをどう照会して

いるんですか。

○政府委員(大西誠一郎君) ただいま、全日空側から防衛庁に対して賠償問題をめぐりまして訴訟が提起されております。これは先生御存じのとおりでございます。その訴訟の訴状がまだ私のほうに届いておりません。この問題についての責任関係は、最終的には裁判所が決定すべきものでございまして、内容の照会についてここでいろいろ申し上げるということとは、現段階においてはいかにかと思ひますので差し控えている段階でございます。

○森中守義君 訴訟が展開し始めたので、責任の所在についてはこの際考慮したいと、こういう意味ですか。わからぬです、どうも。

○政府委員(大西誠一郎君) 訴訟が始まりましたので、この問題は裁判所において当事者がそれぞれ主張いたしました、裁判長が最後に決定をするという運びになりますので、ここで私も責任はどうかということ具体的にいまだ申し上げることは差し控えていただきたい、そういう趣旨でございます。

○森中守義君 私はまだ訴訟のところまで言及していませんので、そこまでお答えいただく必要はないんですけれども、要するに(6)、(8)、(9)、この事実がさっきお認めになったわけですね、お認めになった。そうすると、責任問題というのは、何も裁判に待つまでもなく、命令系統を通じた、つまりやむを得ない措置として、制限空域に入つてよろしいという命令を出していなかったんだが、高高度を地文航法でやっていった。だからその位置を誤ったと、こういうような、まあ当事者の責任のようなお話ですけれども、それは命令系統であれ、あるいは搭乗者であれ、これは一体のものとして私は理解するわけですから、まあその区別によつてものごとは片づかないと思う。

ただ、この際触れておかねばならぬのは、例の事件の発生直後、おりてきた限一尉が、そんなことを気にしてたんじや戦術訓練なんかできないと、こういうことを言ったことがありますね。

まあかなり新聞などでも、その見解をめぐって激しく批判が出たものですけれどもね。そこでこれはいまだ間違ひであったとお認めになったわけだから、何も裁判所の決定を待つまでもなく、責任の所在というのは明らかにしているんじゃないですか。責任がないということになるんですか。間違ひはいたしたことを認められた。しかし、その責任は裁判によつて決着をつけた。どうも少し論理に矛盾があるのじゃないか。そう思ひますか、どうです、政務次官。

○政府委員(大西誠一郎君) この報告書の全体を眺めまして不分明な点がございまして、私のほうといたしましては、その不分明な点を明らかにいたしまして、そして原因を確定すると、そしてその原因を踏まえて当事者の責任関係を明らかにするということを考えてございまして。

○森中守義君 それじゃさっき間違ひをお認めになりながら、なお、責任を全面的に肯定できないという理由、山縣委員長に何を照会されているのか、もう少し正確に言つてみてくれませんか。

○政府委員(大西誠一郎君) 事故の原因につきましてはここに述べられてございしますが、たとえばこの報告書の最後に勧告が出ております。この勧告の中では見張りの義務というものを……

○森中守義君 それはどこだ。

○政府委員(大西誠一郎君) これは六八ページの(2)でございまして。この中に「航空機の操縦者は、航空機の飛行中は航空交通管制に従っている飛行であるとなしにかかわらず、他の航空機等と衝突しないように見張りをしなければならぬ」という法的に明確化する」というふうにございまして、この見張りの義務というのは、私どもはすべての航空機操縦者に対してそういう義務があるというふうな考えをしております。その辺の問題につきまして、この報告書全体の流れから見ても、見張りの義務があるのかないのかということにつきまして、この報告書では触れていないというふうなわれわれは受け取っているわけでございます。

○森中守義君 ちょっと航空局長、いまの防衛庁の見解というのはやや意外な感じがする。そこでこの中に法的検討ということがあげられておりますね、法的検討。この中で規則の百八十一条、百八十五条から百八十七条まで、この辺のくだりで進路の優先権という、まあこの問題でたとえば右へ左へ、上に下に、そういう状態はこの規則は想定していないんだと、こう言われておる。規則の正確な解釈、どうなんですか。それが一点。

それと管制に従つて全日空機は所定のルートを飛んでいた、したがって、これは完全な計器飛行だと思われ。それでもなおかつ見張りの義務というものが存在するものなのか、どうなのか。その辺の法的な見解はどうなんですか。

○政府委員(内村信行君) 第一点のお尋ねの点、航空法施行規則百八十一条及び百八十五条から百八十七条まで、これについては、正常な飛行を行なっている場合については、先生御指摘のように、上へ行ったり下へ行ったり、こういうふうな場合を予想してつくつたものではないということとは、先生御指摘のとおり、こう思ひます。

それから見張りの義務につきましては、やはり計器飛行方式をとるものでも見張りの義務はあるというふうな考えをしております。

○森中守義君 そうすると、防衛庁の政務次官、要するに間違ひを犯した、誤つていた、入つてならぬところに入つた、こういうわけですか。それはお認めになった、そこで今度は、全日空が見張りを怠つていたからぶつたんだと、まあぶつたんだという言い方はあまり適当でないけれども、事件が発生したと、この辺の関係は私どももしろとが考えてみても、入らなければならぬ理由はない。禁じられていたところに行つていて、ぶつたんだのが何が悪いんだと、まあ簡単な言い方をしますとね。全日空のほうも見張りを怠つていたんだから、そつちにも相当の責任があるぞと、こういう言い方のようにさっきの答弁では聞かえるんですけれどもね、その辺をさしておられるんですか、どうなんですか。

○政府委員(大西誠一郎君) 卑近な例で恐縮でございますけれども、道路の上を走っている自動車と衝突をしたという場合に、やはり双方がどういう状況にあったかということ、それからどのような形態であるにいたしまして、前方注視の義務というふうな義務が道路交通法においてもございまして、そういうふうな自然的な考え方から私はいまだ申し上げたわけでありまして。

○森中守義君 航空局長、見張りの義務という問題で、いまのようにものすごい高速化している。しかも旅客機の場合ですね、大抵操縦室の中から見える範囲というものは局限されていまして、むしろオートマチックで飛んでいるから、それで見なくていいということにはならないでしょう。眠つて行けるようなものじゃありませんからね。

しかし、そのことが非常に強烈的な義務的なものとして現在の旅客機に課しておくと、これははたしてどうだろうかというふうな気がいたしますけれども、いま各社に対してもその見張りの義務というものは法的に要請しているんですか。

○政府委員(内村信行君) 見張りの義務は法的にございまして。ただ問題のポイントは、見張りの義務があると、まあおそろく——私ちょっと防衛庁の御見解をこちらで憶測するようで申しわけないと思ひますが、この「推定原因」の中に「第一の原因」とそれから「第二の原因」というふうな書いてあると思ひます。そこで「第二の原因」の中に、「全日空機操縦者にあつては、訓練機を少なうとも接触約七秒前から視認していたと推定されるが、フライト・データ・レコーダの接触前の記録に機体の反応が示されていなかったことからみて、接触直前まで回避操作が行なわれていなかったことである。」と、こういうふうな書いてあります。これは見張りの義務があるかないかという問題ではございまして、見張りの義務はあるのですと、そうすると接触七秒前ぐらいに見えていたでしよう、しかし、その際にこれを回避するほうが必要であるのか、回避しないほうが必要であるのか、その辺の判断はしておらないということが

現実であるかと思ひます。

○森中守義君 防衛庁、大体いまの航空局長の答弁ではつきりしましたね。なるほど法的な根拠をもつて見張りの義務がある。それは否定されない。けれども、もともと制限空域に入つたという最大の原因がある。それでなおかつ見張り義務を全日空が怠つてたというふうな意見について、事実問題からしてなかなかできないと、これは物理的に不可能な状態であるというふうなことをいま航空局長は示唆された。私もこの六六ページの「推定原因」を見て、七秒間というものが一応あげられてるわけですね。むろんこれは、しろうとなりに考えれば、柔軟な行動のできる戦闘機と、巨体を持つてゐる旅客機に、はたしてそういうことを要請することができるとどうか。むしろ物理的にできない。こう見ても、どちらにどういったように行くかわからぬというふうなことでも、これはやっぱりパイロットとしてはその場の判断としてしていいのじゃないですか。それをもつて見張りの義務を持つてゐる側にも多少の責任があるという言い方については、いささか基本的なものの判断がおかしいのじゃないですか。その点どうですか。

○政府委員(大西誠一郎君) ただいま自衛隊機が制限空域に入つたというふうなことがございましてたけれども、これはもう先生御承知のように、航空法におきましてジェットルート11というものは制限空域ではございせん。したがひまして、自衛隊が空域というものを制限をいたしておりますのは、航空法に基づいてやっておりますものではなくて、飛行安全のために自衛隊として自主的な規制をしてゐると、そういう趣旨でございしますので、念のために申し上げたいと思ひます。

それから、第二番目の見張りの義務は、ただいま航空局長から御答弁がございましたように、あるのだという点はつきり私もそう思つております。そこで問題は、その見張りの義務を履行することが期待できるかどうかということになるうかと思ひます。

で、少しこまかくなつて恐縮でございしますが、この全日空機と自衛隊機の飛行経路というものが時々刻々地図のほうに書いてございすけれども、それを見てみますと、かりに全日空機が衝突の七秒前に自衛隊機を見たということが正しかったとしたらすれば、その七秒以降の航空機の飛行経路というものはほぼ並行に走つてゐる。しかも全日空機が自衛隊機のうしろ側から来ているという位置関係にあるわけです。そういうような場合に、それを見て、それに基づいて回避の操作をすることが期待できなかったのかという判断については、どういふような根拠でそういうふうな判断をされたかということ、われわれとして知りたいというふうなことを考へております。

○森中守義君 ちょっとね、いま最初に言われたその空域の問題、さっきの御説明とちよつと変わつてきたようだな。間違つていなかったというように聞こえましたかね。最初は明らかに間違つていたと、こゝろ言いがらゐるの答弁では少し食い違つてきておる。そうなる、さっきから申し上げてゐるように、「訓練空域を逸脱し」、「誤認をしてゐた」当初の答弁は、これはあれですか、これはいまのよつて訂正されるのですか。もうさつきは何回も八番、九番については、そのとおりでさう言つておるのに、いまの答弁ちよつとおかしいんだ。

○政府委員(大西誠一郎君) 先ほど申し上げましたお答えと、それからいま申し上げました御説明とは矛盾しておりません。先ほど申し上げましたのは、自衛隊の部内の規則として制限空域を設けてゐるというのを申し上げました。それから、ただいま申し上げましたのは、J11というルートが、世上あたかも航空路として設定されてゐる、さうしてその空域については他機の進入を許さないというふうな見方が一部ございすので、念のために申し上げたわけでございます。

○森中守義君 それはしかし非常に重大な問題だね。要するにその訓練規則、訓練規則というの、これはやはり民間機のルートに入つてならな

いというのは、一つの原則にあるんでしよう。で、そこで訓練規則というものができてゐる。しかもその訓練規則というのは、いま言うように、民間ルートに入つてならぬと、やむを得ない場合を除き訓練飛行を禁止してゐた、こうなつてゐるわけだね。そこで、今度は民間のルートに入つてゐるわけだから、原則の中に、民間に入つてならぬということになつてゐるなら、これは明らかに間違つてゐることになりやせぬですか。私はそういうふうなことで最初の答弁を了解しておつた。ですから、逸脱をした、誤認をしてゐた。要するに、八項、九項については、これは答弁が変わつたわけじゃありませんね。はつきりしておいてください。

○政府委員(大西誠一郎君) 訓練空域から事実として逸脱したことは間違ひありません。○森中守義君 ちょっと全日空に伺ひますが、先ほどの見張りの義務、そのことと、現実にはこの場合に推定をされる七秒という問題、これがパイロットの運航の状態からして、回避できる可能性というものが全日空側としてはどうお考えになりますか。

○参考人(中塚良太郎君) この七秒前の、回避できるかどうかという問題ですが、御承知のように、この飛行機は、ボーイング727-200型、乗客は百五十五人、それで燃料も相当搭載してありますので、重量は約七十トンと承知しております。それで衝突する状態は、自衛隊機が左のほうから旋回してきて、さうして左に逃げるか、あるいは右に逃げるかというところがわからぬ状況でぶつかったわけですね。それでパイロットとしては、右に逃げたらいいか左に逃げたらいいかという問題があります。すると、現実にはこれだけの大きな重量のある機体を七秒間で右に右あるいは左に旋回できるといふことは、事実として不可能だと思ひます。

○森中守義君 まあこの問題は、防衛庁が逸脱をしてゐたという事実をお認めになりましたし、しかも見張りの問題は法的には根拠がある、けれども現実的にはまことに至難なことであらう、こ

う見解が全日空並びに航空局からも述べられておりますし、やや防衛庁の見解とは多少の相違があります。けれども、もともと入らなければ何の事件も起こらなかつた。空域を侵したというところに問題があるわけですから、この限りにおいては防衛庁の責任は免れない、こゝろに私は断定をしてゐる。

そこで、そういうものとしきい内容については、いま少し検討を私も加えていきたいと思ひますが、次にちよつと触れておきたいと思ひますのは、さつき防衛庁から言われた全日空の訴訟が提起された、こゝろの問題ですが、その前に、けさ防衛庁から遺族補償の内訳を届けてもらつた。この中をちよつと簡単に見てみますと、非常に支払いの額に差異がありますね。最高が三千百六十一万七千四百四十四円、こゝろのものであり、それから下は一千十五万程度ですね。で、それぞれ、男女及び年齢等によつて支払い額に起伏があるというのはどういふ意味でしょう。

○政府委員(其輪登君) 補償金の算定は、いわゆるホフマン計算による所得補償方式で算出をいたしております関係で、金額に差が出てゐるわけでございます。○森中守義君 それと百五十五名の乗客に対して支払つた者が百五十二名になってゐます。三名の人は、あとの説明書きには出ておりますけれども、いかなる理由で支払おうとしたものを拒まれたのですか。

○政府委員(其輪登君) この資料にありますように、未和解者の、これは二世帯三名であります。一世帯でだんなさんと奥さんとなくなつてゐるわけでありまして、二世帯三名になつてゐるわけでありまして、和解について再三御遺族の方々と折衝を行つたのであります。この方式によつて提示した額が不満であるといふことで和解ができない状態でございます。

○森中守義君 四十六年の八月五日の本院における連合審査の際に、当時の山中総務長官がこう答へてゐるのですよ。「国家賠償の問題ですが、私

にという名でありますけれども、「云々、まあこういうことで、」法制局と法務省の民事局においてこれを担当せしめて協議をさせております。」「と、こう言っておる。ということは、遺族への支払われた内容あるいは根拠というものは、確かに当時の山中長官が「ホフマン方式」というものを言っております。この中でも、まあそういう方式に従ったものではございませんけれども、支払いの義務あるいは根拠というものは国家賠償法に基づいたんですか。

○政府委員(箕輪登君) そのとおりでございます。

○森中守義君 そのとおりということは、国家賠償法に基づいたということですか、——ということですね。

○政府委員(箕輪登君) はい。

○森中守義君 そうなると、これは国家賠償法に基づいたということであれば、非常に国家賠償法それ自体が全文六条程度の非常に短いものなわけですね。全面的にその非を認めたから出したんだ、まあ一言で言えばそういうことだと思ふのですが、それに間違いありませんか。

○政府委員(箕輪登君) 防衛庁といたしましては、この事件の重大性にかんがみまして何よりもまず乗客の御遺族の方々に對しましてすみやかに補償措置をとる必要があったということがまず第一であります。

また、全日空さんのほうから文書によって補償の処理の依頼がまいっておりますが、防衛庁に窓口になってとりあえず払っておりますけれども、いろいろなこともございまして、これは相対関係でございまして、防衛庁としても、先ほど来先生の御質問に對してお答えしておるうちに、全く関係のないことではございませんので、閣議等にはかりまして、とりあえずこうした賠償法でお払いすることになったわけでありまして、国と全日空の共同不法行為と考えることが適当であろうと、当時の解釈として、あの当時の段階における解釈としてそういうような解釈のもとに、国家賠償法を適用

し、遺族の補償を行なったということでありまして、

○森中守義君 総務長官、お急ぎですか。

○国務大臣(坪川信三君) おそれ入りますが。

○森中守義君 この問題は、いまからかなり長期にわたっているいろいろな議論を進めていくんですが、大体、前任者の時代とはいわゆる、未解決の問題があまりにも多いんです。ことに、実は私はいま答弁をもう前までは、国家賠償法でなくて、あるいは予備費が何かで出したんじゃないか。つまり防衛庁のそういう見解が、全面的に是認をしていないんだと、謙虚に受けとめるという程度のものであり、それで、まさかこれは国家賠償法を發動した賠償行為であったと思つていなかった。ところが、いま明らかに国家賠償法だ、こう言われるので、問題はまた新しく議論を起すといふかなくちゃなりません。しかも事件発生直後から、あの騒ぎの一連の経過の中で、何といつても内閣一体のものとして、よつて総理府がこの問題の処理に当たる、こういう約束があったんです。そういう方向へ流れてきていますから、たいへん恐縮ですけれども、これはけだし妥協だと思つて——まあ方々に手回しをしたんだとか、いろいろ、あまりかんちくするような答弁なかつたんですけれども、さつきお話がありましたように、新たな賠償の訴訟等が起きております。しかも乗客に對しては国家賠償を發動した、しかし全日空機の搭乗員、もしくは機体の損耗、その余の問題等については全然話がない。まあこれからちょっと聞いてみますがね。そういうことをよくお考えいただきたい、またお招きするときに進んで出ていただくように、しかも、よく検討しておいてくださいよ、非常に重要な問題だと思ひますから。そういうことで、どうぞ引き取ってください。

○国務大臣(坪川信三君) 先ほどの森中委員のいろいろの問題に対する詳細な御意見をまじえての御質疑、私も十分お聞きしたしておたわけでございます。まことに重要な、国民の大きい関心を持つておる問題でもあるわけでございます。

したがつて総理府といたしましては、これらに對するところの補償の問題等につきまして、最もお気の毒なる御遺族に對する補償の問題等につきましては、御承知のとおりに連絡会議を開きまして、先ほど政務次官がおつしやつたような方式によつて補償の措置を講ぜられたということは事実でございます。

そうしたことを考えてみますときに、これらに對するところの諸問題につきまして、私どもとしては、またおしかりを受けるかも知れませんが、れども、一つの立場から、やはり各省庁間の連絡と調整をはかり、そしてこれを円満に、各々が納得のいく方式によつて解決を申し上げるというお世話をとらしていただいた立場から、私としてはしましては、いままでの措置は私はいち手落ちがなかつたと考えておりますけれども、これからまた、御指摘になるような問題については、いまの御意見も十分承つておりますので、そうした点も心に踏まえながら、これらに政府といたしましては取り組みたい、こう考えておることだけは表明申し上げておきたいと思ひます。

○森中守義君 長官、どうぞ。

防衛庁ね、国家賠償法が適用されたというのは、おそらく第一条であらうと思ひますが、そのとおりですか。

○説明員(相川清君) そのとおりでございます。

○森中守義君 至つて答へが明快でけつこうです。そうなると、この一条からいけば、事実を率直に認めている、防衛庁にその非があったということに相なるわけですね。それであるならば、百五十五名の乗客のみをなぜ対象にし、その余のことについてはどうしてこれは適用しなかつたんですか。

○政府委員(箕輪登君) 全日空乗務員の、たしか七名につきましては、いままで全日空さんと御遺族の方々いずれからも賠償請求が行なわれておりません。

○森中守義君 全日空にちよつと伺ひますが、いま政務次官の答弁ですと、お聞きのように百五十

五名の乗客からは賠償請求がきたから、よつて国家賠償法一条の発動によつて支払つたと。全日空からは賠償の要求がなかつた、こういういまの答弁ですが、そのとおりですか。

○参考人(中塚良太郎君) ちよつと事実関係を申し上げますと、乗客の百五十五名につきましては、いまお話しがありましたように、防衛庁が窓口になつて支払つた。ただ全日空の乗員七名については、この事故の原因が明確になつて、ということとは、先ほどからありました政府の事故調査委員会の報告書、その後によつてはしつという御希望が確かに防衛庁からございました。当社としては、乗客に払う以上は、少なくともわれわれの乗員にも支払つてほしいという気持ちにはありましたが、当時は、そういう防衛庁の御要望もありまして、御遺族に一応その了承を求めておたわけでありました。ただ、この政府の事故調査報告書が出まして、当社は何らの責任がないということ、防衛庁に実は損害賠償の要求をしたわけでありましたが、その時点で、この御遺族の方々にそういうことを申し上げ、御遺族の方々、六名は全日空の社員で一名は外人であります、それぞれ弁護士その他を通じて、いづれ近い将来に防衛庁に對して損害賠償の請求をせられると思ひます。そういう意味で、事実関係としては、防衛庁に對して乗員の損害賠償についての請求は現在の時点ではやつておりません。いづれ将来やると思ひます。

○森中守義君 政務次官、大体の経緯があらわになりましたが、いまの全日空の御意見からいけば、まずは乗客優先、よつて全日空の社員等についてはそのあとだと、こういうことなんです、あらためて出された場合には、当然、乗客と同様に賠償法により補償されるお考えですか。出なかつたから出さなかつたんだと、こう言われるのですけれども、出てきたら出されるんですか。

○政府委員(箕輪登君) かりに将来、全日空さんや、あるいは御遺族の方々から賠償請求が出された場合という想定は御質問だろうと思ひますが、

その際、私も、当時と違ひまして、いま全日空さんから本件事故の過失責任に関する訴訟が提起されております現段階においては、この問題も裁判所の判断に待つことが適当ではないだろうか、かように考えております。

○森中守義君 過失責任の提訴が行なわれたというその段階に至るまで、おそらく第三者として私が見る場合、当事者間で何回か話し合いがあったんじゃないか。そのことがどうしても双方の主張が並行してまともでないもので、やむを得ず提訴に踏み切ったというふうな経過であるのかどうなのか。その辺は事実関係一体どうなんですか。いろいろ話し合いをやってみなければ責任の所在をめぐって意見がまとまらない。それならば裁判によって決着をつけようという、そういう意味での提訴であるのか、そうじゃなくて、もうしよっぱなからこれはもう話にならぬと、裁判によって決着をつけようというところで、何の話もされないでそのまま提訴にいったのか、その辺の経過をもう少し詳しく説明していただきたい。

○参考人(中塚良太郎君) ただいまの御質問に關しましては、先ほどから御説明ありましたように、昨年の七月の二十七日に政府の事故調査報告が出たわけですね。それを詳細に当社として検討した結果、当社には何らの過失責任はないということ、防衛庁に損害賠償の請求をするという決心をしたわけでありまして、それで最初に防衛庁を訪ねましたのは八月の四日です。これは口頭で近く損害賠償の請求をするというのを八月の四日に申し上げております。それから文書で金額をまとめて防衛庁に損害賠償を要求したのは九月の十三日です。以後、約十回にわたって防衛庁と折衝を続けたわけでありまして、しかしながら防衛庁の見解としては、先ほどもお話しがございましたように、全日空にも責任の一端があるのではなからうかと、もちろん大部分の責任は防衛庁と思うが、ただいろいろ全日空にも若干の責任があるんじゃないかろうかと、そういう問題が解明するまではこれは払えないというお答えがございました。

た。しからば、これはどこによってこういうものを決着をつけるかということになると、私は二つの方法があると思います。一つは事故調査委員会で責任の問題あるいは過失の問題を明確にしたい、たたくということ、それからもう一つは、裁判に訴えるのもやむを得ない、これはやはり企業を経営するものとしてやはり救済の方法としては裁判しなからうと、こういう判断に至りまして、約六ヶ月を経過して去年の十二月の二十七日付で一月以内ということはこの一月二十七日付で一月以内と、文書で直ちに支払いを、損害賠償金を支払ってほしいという文書を出したわけでございますが、これに対してノーという答えが返ってきたわけでありまして、そういうことで、当社といたしまして、すでに六ヶ月以上経過して、この問題をこのままやはり放置するわけにいかないわけでありまして。

当社としては乗客の生命をあくまで守っております。これを安全に輸送する責任と義務を負っております。また貴重な貨物あるいは郵便もあつております。こういうことに対して、われわれはやはりここで白黒をはっきりつける必要があるということを考えます。また当社としては多数の株主、従業員をかかえております。こういうために、やはり企業としてこれだけの損害を受けたということに対しては、やはり支払ってもらふ必要があると、こういうふうに痛感します。そういうことでやむなく、防衛庁のほうでは払えないという御見解が正式にまいりましたのでやむなく裁判に訴えた次第です。

もう一つの手法としては、先ほど申し上げたような事故調査委員会ということがあるわけですが、あれども、すでに解散された、いまさらそこに照会しても返事としては返ってこないということも聞き及びましたので裁判という手段に踏み切った次第です。

○森中守義君 たいへん詳しい説明でよくわかりました。そうすると防衛庁の場合、乗客については国家賠償法一条に基づいたと、全日空に対して

は、むろん多少の時点の相違はありますが、報告書が出た前とあとというね。しかしながら、いままでは全日空にも一端の責任がありさうだと、だから払えないんだと、こういうことであれば百五十二名の人たちに對してもおおむねさういったような言い方をされるんですか。国家賠償を一応は出したと、調査結果によって防衛庁だけの責任ではないんだと、全日空にも一端の責任がありさうだということになると、これはやっぱり百五十二名の遺族に對しても同様な言い方ができるようになるんですか。どうなんですか。その辺はどうですか。逆説的に言うと、乗客にのみ国家賠償法が発動されて、調査報告書が出たあと全日空にはそれができない、できないから訴訟に踏み切ったと、こういう御意見のようだが、その辺にだいたい論理的な矛盾、考え方の矛盾が出てきているように思ふんですが、どうでしょう。

○政府委員(眞輪登君) 国家賠償法を乗客の御遺族に適用させた時点におきましては、国と全日空さんの共同不法行為と考へるのが適當であるという判断のもとに国家賠償法を適用したわけでございます。共同不法行為と考へることが適當であるということになりますと、やはり全日空さんの乗務員と、何も無過失の、これは全然無過失であります、乗客は、これとは分離して考へるべきでなからうか、こういう判断もあつたのではないかと考へるわけでございます。

○森中守義君 その辺が最初から問題になりましたね。空域に入つた入らない、これはもうさつき防衛庁認められたわけだから、乗客が何の責任もなかつたように、機体及び操縦者及び乗員についても同じようなことになるんじゃないですか。そこでは非常に大きな問題ですがね。そこで、いまでも乗客百五十二名に賠償法一条を発動したということは間違ひでなかつた、正しい措置であつたというように確認しておられますか。

○政府委員(眞輪登君) そのとおり確認いたしております。

○森中守義君 そうであれば、やっぱりさつきも

申し上げるように、乗客が国家賠償法の対象になるならば、その責任、非というものを全面的にこの一条では容認をした場合に支払いの義務を課しているわけですから、当然全日空に對してもさういふ措置をとるのが至当じゃないんですか。使い分けされること自体が私にはわからない、どうですか。

○政府委員(眞輪登君) 地上における交通事故等も、やはり原因がわからないけれども、まだ原因がすつかりどつちがよかつた悪かつた、あるいはその責任がわからないという状態である場合に、やはり共同不法行為というふうな判断に立たなければ国家賠償法の適用はできないものと私は思うのであります。共同不法行為、まだこれはわからないんですから、どちらに過失責任があつたかということは、これは調査報告でも、いま全日空さんのほうは、私のほうに責任はあるということとは全然書いてないということをおっしゃつておりました、この調査報告書は、防衛庁に過失責任があつたということも書いてないわけですね。したがって全日空さんのほうで裁判に持ち込もう、こういうことでございまして、私どもはやっぱり裁判の結果を待つて、そしてこれに應じていく、こういう態度であると、また重ねて申し上げておきたいと思ひます。

○森中守義君 正確にその責任がどうだということとは、なるほどどうも申し上げておけませんね。けれども、さつきから問題にしておりましたように、訓練空域を逸脱し、しかも誤認をしていたと、こういつてゐるわけですから、これは、表現は非常に正確なものじゃないにしても、要素としては防衛庁が悪いと、これ読みかえることができます。だから見ても、この文言ではさういふふうには受け取らざるを得ない。また何回質問を続けても、さういふふうには受け取るのがきつめて妥當な常識的な考え方だと私は思ふので、それと、たまたま自衛隊のパイロットの刑事訴訟が盛岡地裁どつちでやっておりますね。これが一つあります。今回の全日空の提訴、こう

いうことがなければ、この事件それ自体に対してはだれかが告発をするか何かしなければ防衛庁はほうっておくつもりですか。これ、運輸省はどうなんですか。調査報告書を受け取って、たまたまいろんな問題が表に出て、提訴が行なわれたから裁判に決着を求められる、こういうことがなければほうっておくつもりですか。進んで政府は一体どうしようとするのか。どうなんでしょう。

○政府委員(内村信行君) まず運輸省の立場から申し上げますと、事故調査と申しますのは、本来の目的は、事故の原因を客観的に公正に究明いたしまして、事実関係からはっきり事実をつかむ、それによって将来同じような事故が起こらないように、再発防止というたてまえから行なうのが事故調査でございます。したがって責任を追及するとかそういう種類のものではございません。したがっていまして極端な言い方で申し上げますと、事故調査の結果、一説という説がある、多数説がある、少数説があるという場合には、両方を掲げまして、こういうふうなことが原因として考えられる、したがって、そういうふうなものを受け取りました場合には、私どもはその両方に対しての防止措置を講ずるというたてまえのものでございます。

したがって責任追及のことはこれはまた全然違いますので、この事故調査報告におきまして、先ほどの問題ございましたけれども、たとえば「七秒前から視認していたと推定されるが、フライト・データ・レコーダの接触前の記録に機体の反応が示されていなかったことからみて、接触直前まで回避操作が行なわれていなかったことである。

このことは、全日空機操縦者が訓練機と接触すると予測しなかったためと考えられる。」と書いてございます。これはあくまで事実関係を指摘したものです。したがって、こういうふうなことを考えなかつたのがよかつたのか悪かつたのか、あるいは回避操作をしたことがよかつたのか悪かつたのか、こういう判断はしないわけでございます。

したがって私としては、こういうことによつて責任追及をどうこうするという考え方はない。運輸省としてはひたすらこういうふうな事故調査報告書に基づきまして、勧告もございまして、けれども、こういうことを参考にいたしまして、今後事故が起こらないように運輸行政を持っていくというのが私どもの考え方でございます。

○説明員(相川清君) ただいまの御質問は、損害賠償が提起された、そういう契機で、その前ならばどうなるのかという質問かと承ったわけでありまして、これは仮定の問題になるわけでありまして。実はわれわれ内々そういうような訴訟を提起されるという話は承っております。したがって、そういうことも考えてはおります。したがって、その訴状はまだわれわれ受け取っておりません。しかしながら新聞等で承ったところによりまして、これは全く一方的な過失であるというふうなことを新聞紙上で拝見しております。そうしますと、これは全日空さんとの訴訟もそれならばやはり裁判でもって公正な判断を仰ぐべきじゃないかと、同時にこの問題も、根は一つでございますので、裁判において明らかにしていくことが適当であるかと、かように解釈するわけであります。

○森中守義君 ちょっと参考までに全日空にお聞きしておきますが、訴状にいわれている損害賠償の内容、金額、こういうものがおわかりでしたらちょっと言ってみてください。

○参考人(中塚良太郎君) 全日空から東京地裁に対して損害賠償の訴状を提出したわけでありまして、この金額は十八億二千九百九十二万九千円——千以下は省略しますが、になります。それで内訳をいたしまして、実は機体の損害額は現実には二十七億でございます。しかしながら保険金を保険会社からもらっております。この保険金が二十四億四千八百万円。それからこの残額を処理いたしました。それを三十万で売却したわけですが、それと両方差し引きまして、残った機体の損害額、これが二億五千七百七十万円でございます。

それが飛行機の損害。それからこの事故が起きてから、四十六年の七月三十日から四十八年二月一日まで、と申しますのは二月一日に保険金を受領した、それまでは保険会社からお金を借りていたということになるわけでありまして、この延滞損害金、これは国家賠償法に基づきまして年五割としますと、これが一億八千五百四十四万四千円になります。それからその次は、この事故を起こしたことによつて信用を非常に棄損した。これによる営業上の損失がございまして、これは、現実には団体の取り消しもありまして、お客が急激に減ったということもありまして、この損害額が十億七千七百三十六万五千円になります。それから第四番目に、事故処理関係費用損害、これはた

くさんの項目がございまして、たとえば御遺族の輸送費とか、遺体の処理費とか、あるいは法要費とか、医療費とか、交通費、宿泊費等、非常にたくさんある項目が分かれておりますが、この総金額が一億三千二百二十五万六千円。それからこの提訴するに對しまして弁護士にもちろん費用が要るわけでございまして、この弁護士費用が二千四百万円。それから防衛庁に対して立かえ金の返還請求ということになりまして、この一つは、遭難者に対して、いわゆる百五十五名の御遺族に対して見舞い金といたしまして一人百万円ずつお渡ししたわけなんです。これが一億五千五百万円。それから遺体の収容所、あそこその筆石の学校なんか借りて遺体を収容して、非常にそれがよくれたということ

で、その修復費、これが百七十九万一千円。それから機体が墜落したために山林の補償、これが二百四十三万八千円。それからこの残骸の搬出費に九十三万二千円かかっております。千以下は省略しておりますのできちと数字は合わないかもしれないんですが、合計金額といたしましては十八億二千九百九十二万九千四百六十六円になります。それが東京地裁に対して提出した金額でございます。

なお御参考までに……。保険会社は当社が十社に保険をかけております。幹事は東京海上火災、この十社がやはり当社と軌を一にして二十四億四千八百萬の請求を東京地裁に行なっております。以上です。

千八百萬の請求を東京地裁に行なっております。以上です。

〔委員長退席、理事木村睦男君着席〕

○森中守義君 いまの中で、立かえ金の返還請求という下りがありましたね。これは防衛庁との間に話し合いの上で全日空が立てかえをされたものでか。それとも話し合い抜きに全日空が独自で立てかえてあとは向こうでもらおうと、そういうものですか。どうなんでしょう。

○参考人(中塚良太郎君) これは防衛庁と話をしております。一応これは、したがって、いま申し上げましたこの中で一番大きな項目は御遺族の見舞い金ですが、当然これを含んだものとして防衛庁は処理しております。ということはこれを差し引いてお支払いしておるわけですね。示談ではこれを含んだ形、そういうふうになっております。それからその他の遺体収容所の修理費とか、あるいは山林補償費等についても一応防衛庁とは話し合いの上でやっております。以上です。

○森中守義君 ちょっと防衛庁ね、いま全日空の御説明だと立かえ金の返還請求として相当の額が出ておりますが、これは双方で話し合いの上で全日空は払った、こう言っておられる。それに間違いありませんか。

○説明員(相川清君) 今回損害賠償請求の金額の内訳の中で、遭難者の遺族賠償、これにつきましては話し合いで当方が窓口になるということで文書もいただきました。処理した次第であります。

○森中守義君 それと、いまお示しになった遺体収容所の修復費百七十九万一千円、山林補償費二百四十三万、それから残骸の搬出費九十三万、こういうものも全日空側では立てかえたものだと、こうおっしゃっている。それは文書で出している、こう言われるわけですが、間違いないかどうか聞いています。その見舞い金の百万円だけではない。ほかの項目はどうなんですか。

○説明員(相川清君) ただいまの御質問は、御遺族に對します賠償金以外の問題と承知してよろしゅうございませう。

○森中守義君 いま項目あげられたでしよう、全日空で。それを言っているわけですよ。

○説明員(相川清君) その点につきましては、別にそういうような文書を取りかわしというふうなものはないですね。

○森中守義君 そこで見舞い金の立てかえ百万円、こういうことなんです、これは防衛庁自体も百万出しているんですね、最初に。そういうことでは。

○説明員(相川清君) さようでございます。

○森中守義君 それでは全日空から百万円出し、

これが立てかえ金ということで、しかも個々の遺族への支払いは二百万引いてあるというお話でしたね。そうすると、たとえば私がもらっている資料の番号1、男七十二歳千二百五十万円、この支払額の中から防衛庁並びに全日空の立てかえ金計二百万というのが差し引かれて千十五万円払ってあるというんですか、どうですか。

○説明員(相川清君) お説のとおりでございます。

○森中守義君 そうなると、個別に見た場合、これが話し合いの上で全日空が百万立てかえられたというところであれば、こういうことなどはすみやかに処理すべきものじゃないの。ところが訴訟の中にこういう立てかえ金の返還請求というところまで出てくるといふ事実はどうなんですか。約束をして立てかえておいてくれ、しかし結果的には訴訟の中にこれも支払い額として出ている。というところは、合意によって立てかえた分が払われないうというのはいくつか意味がわからない。どういうことですか、これは。

○説明員(相川清君) 見舞い金につきましては、事故直後でございますので、とりあえず申意を表するといふ意味で防衛庁から百万円、それから全日空側から百万円贈呈したわけでありまして、これにつきましては双方の話し合いがなく、自主的に見舞い金を持参したということでありまして、そのほかすでに二百万双方で見舞い金を出してござ

いますので、その後の損害賠償につきましてはそれも含めて処理した、こういうことでございます。

○森中守義君 どうも全日空と防衛庁の意見食い違いますね。全日空側では防衛庁百万、全日空百万合計二百万を遺族について出したのだが、全日空の百万については防衛庁への立てかえ払いだと、こう主張されている。あなたのはそうじゃない。その辺がどうしてこうも食い違うのですか。

重ねて中塚参考人に承ります、最初の百万円というものは防衛庁と約束の上で全日空が立てかえておきましたと、こういう筋のものがあつたのか。いま防衛庁の話だと自主的に全日空が出したのだ、こういう言い方をしています、どっちがほんとうなんです。

○参考人(中塚良太郎君) これ、もう少し事実関係を御説明しますと、こういう事故が起きた直後は、やはり一刻も早く御遺族に対して申意を表する必要があるということで、当社といたしましても百万円を持っていく時点においては、先に防衛庁と話し合いはしておりました。ただ事実関係として、その後こういうものを支払った、それでもしこの結果が一応全日空は支払った、しかし、政府の事故調査委員会その他の結論が出て、もし全日空に責任があるというふうなことがあつた場合には、またお互いに相互に話し合いをします、こういふ内容の実文書を出してあります。

そこで当社としては、この政府の事故調査委員会の報告書によって、当社には責任がないということ、防衛庁に請求したわけでありまして、その時点において、これを立てかえ金という名目に実はしているわけなんです。そういう意味で、立てかえ金というところで、渡す前からこれを防衛庁に先にお話ししたというわけではございません。結果的にそういう形になったというふうに申し上げたほうが至当かと思ひます。

○森中守義君 大体わかりました。そこで、この立てかえ金の返還請求という項目

も訴状の一部を構成しているようですから、いまここでどうこうというのはいかがかと思ひますけれども、しかし全日空の言われる百万円の立てかえ金というものは、当初話しておいたのだというふうなものであるし、また遺族への実給額というものは、算出された支払い総額から二百万引いてあるわけですから、この辺の因果関係というのはよく吟味されないと、実質的にはこの総額については受け取ったほうは額に違いありませんけれども、だいたい二百万の見舞い金の内容に問題がある、そういうことになりませんか。この辺のことはもう少し正確に次の機会にしたいと思ひます。

そこで、どうもきょう少しはしり過ぎて問題の整理が十分でなかったのですが、この調査報告に必要なものとして、防衛庁自体が持っている訓練規則、これひとつすみやかに資料として出してもらいたい。

それから先ほど言われた山縣委員長への照会文、おそろく公文で出たものと思ひますから、公文の写しを出していただきたい。つまりどういふところが問題として防衛庁が調査委員会に問うているのか、その全文を出してほしい。それと全日空との間にかわされた経理上の文書、全日空では公文書を出しておると、こう言っておられるんだから、受け取った側からこういうものをもらっておきます、こういう回答をしております、そういう一連の往復文書と、それと個別に、これは百五十二名に及ぶわけたいへんな資料になりますけれども、個々人への支払い額の積算の根拠は、一体どういふものを根拠にしているのか、基準的なものでもいいですよ。あまりにも金額が違い過ぎる。三千百万があるかと思へば一千十五万というように、かなり大きな開きがありますから、一体何を根拠に国家賠償法による支払い額が決定されたのか、積算の根拠ですね、これは個々別でなくともいい、こういうものを基準にとった、収入が幾らで家族が何人かという、いろんなものが積み上げられた数字だと思ひますから、要するに根拠になるものを示していただきたい。いまの資料、

よろしゅうございますか。

○説明員(相川清君) ただいまの資料要求その他の御意見の開陳がございましたが、私ちょっと失念しておりましたので、その点を訂正させていただきます。と申しますのは、最初見舞い金を贈呈しております。これは防衛庁側から百万円、それから全日空側から百万円、こういうものを出して贈呈しております。これは当方が窓口となりまして、損害賠償の和解交渉の際に、それは損害賠償の内金として処理したわけでございますので、これは先ほど米政務次官が申し上げておりますように、責任問題が解決された場合には、当方が支出いたしました見舞い金を除く損害賠償額、それから見舞い金を含めて清算になるという筋合いのものだと考えております。その点を若干補足させていただきます。

それから資料要求の件でございますが、ただいま経理上の文書と、こう言われましたのですけれども、経理局長との文書を往復しております。経理局長の文書でございますれば提出いたします。以上でございます。

○森中守義君 それはどなたであらうと、防衛庁の責任者と全日空の責任者相互間にかわされた書簡でけっこうでございます。

それと、ちょっと少し、いろいろ聞きながら見ているものだから私も十分あまり整理できていないけれども、いま言われる見舞い金と結果的には内金というふうな意味、これは見舞い金というのとは、支払いの総額とはちよつと質的に違ふ意味合は持たせなければおかしんじやないですか。最初見舞い金として二百万出した、それから清算をする際には、積算の結果、集約された金額からその分二百万引いたということになれば、むしろこれは補償金の前渡金という解釈をすべきであつて、見舞い金という意味合ひとはだいいくかけ離れているんじゃないんですか、一般常識としてそうと思ひませんか、どうなんですか、それは。

○説明員(相川清君) これは裁判等でも問題になるところでございますが、見舞い金であるとか、

あるいは特別見舞い金であるとか、その他いろいろ名目を出す場合がございまして、それが損害賠償の額としてどこまでが損害賠償の額に該当するのかが問題になるところでございまして、今回のケースにつきましては、これを内金に含めて和解をしております。したがって、損害賠償の前払い金というふうな性格かと存じます。

○森中守義君 これはしかし示談、和解が成立しているというからあえて深追する必要はないかわからないけれども、ちょっと遺族に対しては意外な気持ちでしようね。つまり一番の性別男、年齢七十二歳、支引額が千二百五十万円、これを見た場合に、以下百五十二名の皆さん全部二百万だけは均一なんだね、そういうことでしょうか。当初渡された見舞い金が算入されているわけだから、これだけは均一だ。そうすると千二十五万円の実額は内容というものがほとんど賠償額である、積み上げられた賠償額ということになるのですか、計算からいけばそうなるんだね、二百万全部つけているわけだからね。支払い総額から二百万円引いたものが、厳密に言うならば個々のよるべき根拠を積み上げた金額だと、こう理解したほうがいいんじゃないかと思うのですが、どうなんですか。

○説明員(相川清君) この遺族補償の金額につきましては、いろいろ関係省庁とも相談いたしました。実行いたしましたわけですが、この場合に基準となりましたのは、この全日空機との接触事故の直前に発生いたしましたばんだい号の補償基準というのがございまして、そのばんだい号の補償基準を下回らないという線で実行したわけでありまして、いままですし説明をしておりますのであります。防衛庁のほうに各国家賠償に關します支払に關しまして準則というふうなものがございまして、それで積算いたしました、なおかつばんだい号の基準に達しないものについては、それを特別見舞い金としてお払いする。当分の準則でばんだい号以上になるものにつきましてはそのとおり

お支払いする。そういうふうなことになるておいて、そういう問題との関連で、こういう処置をとっておる次第であります。

○森中守義君 だからそれは、できるだけ早い機会に資料として出してくれと言っているわけだから、そこまで聞いていない。要するに、考え方として千二百五十万の支払総額の中に二百万が入っている。しかもこの二百万というのは百五十二名の入全部一律についているわけでしょう。だから二百万を差し引いた一応例に比べれば千十五万円というものが実際の積み上げられた額ですねと、こう聞いているわけですが、そういうことでしょうか。だからそれで見舞い金と言っちゃって、こう喜ばしておいて、いや実はこれは内金でしたという言い方というのは親切なやり方ではないし、遺族も和解、示談にに応じているところから、この場では問題にならないにしても、見舞い金と内金というのは本質的に意味が違いますからね、これはやはりこの次ぐらういふ少しはつきりさせましょう。だから見舞い金と内金のそれが、表向きには見舞い金、実際の内容は前渡金であった。ひどい言い方をすればごまかしだ、こういうことになるわけだ。内金を渡しておいて見舞い金にしておいたということになりはしませんか。

○説明員(相川清君) ただいま申し上げましたように、ばんだい号の基準を尊重いたしました算出したわけでありまして、ばんだい号の例におきまして、見舞い金というものは事故直後に支出されております。しかして、その見舞い金も賠償額の一部として損害賠償の一部に充たされておるわけでありまして、そういうことを踏まえて今回処置をした、こういうこととございまして。

○森中守義君 ちょっと航空局長、在米幾つかの航空事故の場合にいまのようなケースをどの場合もとおるのですか。見舞い金を出して、あと支払いの総額がきまっていた際に算入しているのですか。

○政府委員(内村信行君) たいへん申しわけございませんが、私いろいろな例をたてて手元に持ち

合わせませんので……。中塚参考人が民間の例をいろいろ御承知だそうですので御説明申し上げたいと、こう申しておりますのでかわります。

○参考人(中塚良太郎君) これは当社の場合であって、他社はどうされているかということにやなしに、当社がいままで事故を起こして乗客がなくなつた場合の示談ですね、示談でやつた場合の例を申し上げます、いま先生が御発言になりました、いゆる見舞い金というものは、あるいは葬祭料というふうなもの、これは示談金としての総額はひとつきまして、その中で当社の場合は一応葬祭料とか、あるいは見舞い金あるいは香典とか、そういう内訳を加えて総トータルで示談金を出すわけでありまして、したがって、いまの見舞い金を全体の示談金の中に算入するということは当社の場合でも過去の例ではやっております。

○森中守義君 防衛庁、国家賠償法一条を出す場合には、防衛庁のほかにどことどこと協議したのですか、合議の省庁をちょっと教えてもらいたい。

○説明員(相川清君) 私、当時その職におりましたので、記録その他申し継ぎで伺っておるわけでありまして、当時総理府のほうで音頭をとられまして関係省庁の賠償責任者の意見を聞きまして、なおかつ実際に財政当局でありますところの大蔵省あるいは法律の専門家でありますところの法務省の、これは課長レベルだと聞いておりますが、まず相談をいたしまして、それからそれを閣議決定まで持ち上げたというふうに私聞いております。

○森中守義君 法務、大蔵、防衛三者でやったというのですか。

○説明員(相川清君) 総理府が入っているはずであります。

○森中守義君 そうすると、協議をして大体取りまとめたのはどこですか。

○説明員(相川清君) いまちょっと資料を見ておりましたので失礼いたしました。もう一度……。

○森中守義君 どこが中心になって国家賠償法を

発動するという協議をまとめたのか。いま総理府、法務省、大蔵省、防衛庁四省庁があげられたのだが、この中の中心はだれなのかと、こう聞いておるのです。

○説明員(相川清君) 中心といわれますとまた非常にむずかしい問題でございまして、全日空事故補償問題関係連絡会議というのが総理府に設けられまして、その構成員は大蔵省の主計局法規課長、それから運輸省の航空局の監督課長、総理府審議室担当参事官、法務省訟務第二課長、それから防衛庁経理局監査課長でございまして。

○森中守義君 防衛庁、山縣委員長へのその照会はいつ出して、大体いつごろ回答が寄せられる予定ですか。

○説明員(大西誠一郎君) 山縣委員長に対する照会、総理府の交通安全対策室に先生に取り次ぎをお願いするというところで、昨年の十二月の二十五日に出しております。

それから先ほど資料の御要求がございましたが、最初の訓練準則は提出いたしました。

それから、ただいまの質問の件につきまして、総理府との関係もございまして、私一存でお約束できませんので検討させていただきますと思います。

○森中守義君 準則は出せないというの。

○説明員(大西誠一郎君) 準則はお出しいたします。

○森中守義君 出る。何が出せないというの。

○説明員(大西誠一郎君) 山縣先生への質問状でございまして、総理府経由の質問状でございまして、これにつきましては、総理府との関係もございまして、ただいまここで答えを申し上げることはお許しいただきたいと思ひます。

○森中守義君 これは政務次官、その辺がやはり問題の中心ですよ。空域に入ったことを非を認めながら、なお釈然としないのだと、調査責任者の山縣委員長に照会を出しておる。その内容が明らかにならないとどうしてもやはり責任の問題とい

うものは前に進まない。むしろこれは防衛庁としても秘密に付すべき内容のものじゃありませんよ。せめてこれは、声を大きくして言うならば、百五十五名のなくなった遺族、七名の乗務員、こういう皆さんへの一つのはなむけでなければならぬし、そんな秘密なんか考えたり、出せるか出せないか相談するなんか言わないで出さないよ。約束してもらいたい。そうしないとこの事件、防衛庁何を考えているか、運輸省も総理府も全日空もこの調査報告を是認するという、ひとり防衛庁だけが謙虚に受け取めると言いながらなお疑問があると、やはり釈然としません。しかし、ものごととの理非はただしていかなくちゃならぬ。さっきから防衛庁の話の聞いていけるとやはり歯切れが悪い。それはやはり釈然としないからでしょう。それをいま問ひ合わせるというならば、どこがどうなのか、どういふ回答が寄せられたか。それはやはり何といつても国会を通じて国民の前に明らかにする義務があります、責任がありますよ。これはつべこべ言わないで出してもらいたい。いいですね。どうですか、政務次官。

○政府委員(箕輪登君) 私どもとしては、総理府に出している、秘密の文書ではございませんけれども、総理府と相談をいたしました先生の御趣旨に沿うように努力をいたしたいと思ひます。

○森中守義君 これが出ないと、やはりそのルートの問題等にもっと深みに入れませんから、総務長官にさつきさういふ趣旨のことを言っておきましたけれども、これはどうしても出してもらいたい。重ねて委員長からそのことを注文つけておいてください。

○委員長(長田裕二君) 政務次官、よろしくございますね。

○政府委員(箕輪登君) 努力いたします。

○森中守義君 それでは、この件については十分でありませんけれども、一応きょうは内容を残しながら、この程度で終わります。

○委員長(長田裕二君) はかに御発言もなければ、本日の調査はこの程度といたします。

本日はこれにて散会いたします。
午後一時四十分散会

二月二十三日日本委員会に左の案件を付託された。

一、国鉄小海線の電化促進に関する請願(第三八二号)

一、地方バス路線運行維持対策費の大幅増額等に関する請願(第四〇九号)

第三八二号 昭和四十八年二月十三日受理
国鉄小海線の電化促進に関する請願

請願者 長野市大字南長野長野県議会議長 清水漸

紹介議員 小山邦太郎君

国鉄小海線は、飛躍的な観光客の増加と産業経済の伸展等により将来にかけられる期待が大きいので、輸送力の近代化の面から早急に電化を促進されたい。

第四〇九号 昭和四十八年二月十三日受理
地方バス路線運行維持対策費の大幅増額等に関する請願

請願者 長野市大字南長野長野県議会議長 清水漸

紹介議員 木内 四郎君

国は、地方におけるバス路線の運行を維持するために、すみやかに左記事項の実現を図られたい。

一、地方バス路線運行維持対策費を大幅に増額すること。

二、過疎地域等におけるバス路線の維持のために補助に關する基準を緩和すること。

理由
路線バス事業については、過疎、過密の進行、自家用自動車の急増ならびに交通事情の悪化等のため経営が困難になつてゐる。路線バスは、住民にとつて必要不可欠であり、生活維持のためにも重大な社会問題となつてゐる。

三月一日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、航空事故調査委員会設置法案

航空事故調査委員会設置法案

(目的)
第一条 この法律は、航空事故の原因を究明するための調査を適確に行なわせるため航空事故調査委員会を設置し、もつて航空事故の防止に寄与することを目的とする。

(設置)
第二条 運輸省に、航空事故調査委員会(以下「委員会」という。)を置く。

(所掌事務)
第三条 委員会の所掌事務は、次のとおりとする。

一 航空事故(航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)第七十六条第一項各号に掲げる事故をいう。以下同じ。)の原因を究明するための調査(以下「航空事故調査」という。)を行なうこと。

二 航空事故調査の結果に基づき、航空事故の防止のため講ずべき施策について勧告すること。

三 航空事故の防止のため講ずべき施策について建議すること。

四 前三号に掲げる事務を行なうため必要な調査及び研究を行なうこと。

(組織)
第四条 委員会は、委員長及び委員四人をもつて組織する。

2 委員のうち二人は、非常勤とする。

3 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。

4 委員長に事故があるときは、あらかじめその指名する常勤の委員が、その職務を代理する。

(委員長及び委員の任命)
第五条 委員長及び委員は、委員会の所掌事務の

遂行につき科学的かつ公正な判断を行なうことができるものと認められる者のうちから、両議院の同意を得て、運輸大臣が任命する。

2 委員長又は委員につき任期が満了し、又は欠員を生じた場合において、国会の閉会又は衆議院の解散のために両議院の同意を得ることができないときは、運輸大臣は、前項の規定にかかわらず、同項に定める資格を有する者のうちから、委員長又は委員を任命することができ、

3 前項の場合においては、任命後最初の国会において両議院の事後の承認を得なければならぬ。この場合において、両議院の事後の承認を得られないときは、運輸大臣は、直ちにその委員長又は委員を罷免しなければならない。

4 次の各号の一に該当する者は、委員長又は委員となることができない。

一 禁治産者若しくは準禁治産者又は破産者で復権を得ないもの

二 禁錮以上の刑に処せられた者

三 航空運送事業者若しくは航空機若しくは航空機の装備品の製造、改造、整備若しくは販売の事業を営む者又はこれらの者が法人であるときはその役員(いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む)若しくはこれらの者の使用人その他の従業者

四 前号に掲げる事業者の団体の役員(いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む)又は使用人その他の従業者

(任期)
第六条 委員長及び委員の任期は、三年とする。ただし、補欠の委員長又は委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員長及び委員は、再任されることができ、

(罷免)
第七条 運輸大臣は、委員長又は委員が第五條第四項各号の一に該当するに至つたときは、これらを罷免しなければならない。

2 運輸大臣は、委員長若しくは委員が心身の故障のため職務の執行ができないと認めるとき、又は委員長若しくは委員に職務上の義務違反その他委員長若しくは委員たるに適しない行為があると認めるときは、両議院の同意を得て、これを罷免することができる。

(会議)

第八条 委員会は、委員長が招集する。

2 委員会は、委員長及び二人以上の委員の出席がなければ、会議を開き、議決をすることができない。

3 委員会の議事は、出席者の過半数でこれを決し、可否同数のときは、委員長の決するところによる。

4 委員長に事故がある場合の第二項の規定の適用については、第四条第四項の規定により委員長の職務を代理する常勤の委員は、委員長とみなす。

(服務)

第九条 委員長及び委員は、職務上知ることのできた秘密を漏らしてはならない。その職務を退いた後も、同様とする。

2 委員長及び委員は、在任中、政党その他の政治的団体の役員となり、又は積極的に政治運動をしてはならない。

3 委員長及び常勤の委員は、在任中、運輸大臣の許可のある場合を除くほか、報酬を得て他の職務に従事し、又は営利事業を営み、その他金銭上の利益を目的とする業務を行なつてはならない。

(給与)

第十条 委員長及び委員の給与は、別に法律で定める。

(専門委員)

第十一条 委員会に、専門の事項を調査させるため、専門委員を置くことができる。

2 専門委員は、非常勤とする。

(職務従事の制限)

第十二条 委員会は、委員長、委員又は専門委員

が航空事故の原因に関係があるおそれのある者と密接な関係を有すると認めるときは、当該委員長、委員又は専門委員を当該航空事故に関する航空事故調査に従事させてはならない。

(事務局)

第十三条 委員会の事務を処理させるため、委員会に事務局を置く。

2 事務局に、事務局長その他の職員を置く。

3 事務局長は、委員長の命を受けて、局務を掌理する。

4 事務局の内部組織は、運輸省令で定める。

(航空事故調査)

第十四条 委員会は、航空事故調査を行なうため必要があると認めるときは、次の各号に掲げる処分をすることができる。

一 航空機の使用者、航空機に乗り組んでいた者、航空事故に際し人命又は航空機の救助に当たつた者その他の航空事故の関係者(以下「関係者」という。)から報告を徴すること。

二 航空事故の現場その他の必要と認める場所に立ち入つて、航空機その他の航空事故に係るのある物件を検査し、又は関係者に質問すること。

三 関係者に出席を求めて質問すること。

四 航空機その他の航空事故に係るのある物件の所有者、所持者若しくは保管者に対し当該物件の提出を求め、又は提出物件を留め置くこと。

五 航空機その他の航空事故に係るのある物件の所有者、所持者若しくは保管者に対し当該物件の保全を命じ、又はその移動を禁止すること。

六 航空事故の現場に、公務により立ち入る者及び委員会が支障がないと認める者以外の者が立ち入ることを禁止すること。

委員会は、必要があると認めるときは、委員

長、委員又は事務局の職員に前項各号に掲げる処分を、専門委員に同項第二号に掲げる処分をさせることができる。

3 前項の規定による第一項第二号に掲げる処分をする者は、その身分を示す証票を携帯し、かつ、関係者の請求があるときは、これを提示しなければならない。

4 第一項又は第二項の規定による処分の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

(航空事故の発生通報)

第十五条 運輸大臣は、航空法第七十六条第一項若しくは第二項の規定による航空事故について報告があつたとき、又は航空事故が発生したことを知つたときは、直ちに委員会にその旨を通報しなければならない。

(運輸大臣の援助)

第十六条 委員会は、航空事故調査を行なうため必要があると認めるときは、運輸大臣に対し、航空事故についての事実の調査又は物件の収集の援助その他の必要な援助を求めることができる。

2 運輸大臣は、前項の規定により航空事故についての事実の調査の援助を求められた場合において、必要があると認めるときは、その職員に第十四条第一項第二号に掲げる処分をさせることができる。

3 運輸大臣は、航空事故が発生したことを知つたときは、直ちに当該航空事故について事実の調査、物件の収集その他の委員会が航空事故調査を円滑に開始することができるための適切な措置をとらなければならない。

4 運輸大臣は、前項の規定による措置をとるため必要があると認めるときは、その職員に第十四条第一項各号に掲げる処分をさせることができる。

5 第十四条第三項及び第四項の規定は、第二項又は前項の規定により職員が処分をする場合について準用する。

(関係行政機関等の協力)

第十七条 委員会は、航空事故調査を行なうため必要があると認めるときは、関係行政機関の長又は関係地方公共団体の長に対し、資料又は情報の提供その他の必要な協力を求めることができる。

(原因関係者の意見の聴取)

第十八条 委員会は、航空事故調査を終える前に、当該航空事故の原因に関係があると認められる者に対し、意見を述べる機会を与えなければならない。

(報告書)

第十九条 委員会は、航空事故調査を終えたときは、当該航空事故に関する次の事項を記載した報告書を作成し、これを運輸大臣に提出するとともに、公表しなければならない。

一 航空事故調査の経過

二 認定した事実

三 事実を認定した理由

四 原因

(勧告)

第二十条 委員会は、航空事故調査を終えた場合において、必要があると認めるときは、その結果に基づき、航空事故の防止のため講ずべき施策について運輸大臣に勧告することができる。

2 運輸大臣は、前項の規定による勧告に基づき講じた施策について委員会に通報しなければならない。

(建議)

第二十一条 委員会は、必要があると認めるときは、航空事故の防止のため講ずべき施策について運輸大臣又は関係行政機関の長に建議することができる。

(政令への委任)

第二十二条 この法律に定めるもののほか、委員会に關し必要な事項は、政令で定める。

(罰則)

第二十三条 第九条第一項の規定に違反して秘密を漏らした者は、一年以下の懲役又は三万円以

下の罰金に処する。

第二十四条 次の各号の一に該当する者は、三万円以下の罰金に処する。

一 第十四条第一項第一号、同条第二項又は第十六条第四項の規定による処分に違反して報告をせず、又は虚偽の報告をした者

二 第十四条第一項第二号、同条第二項若しくは第十六条第二項若しくは第四項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又はこれらの規定による質問に対し陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

三 第十四条第一項第三号、同条第二項若しくは第十六条第四項の規定による処分に違反して出頭せず、又はこれらの規定による質問に対し陳述をせず、若しくは虚偽の陳述をした者

四 第十四条第一項第四号、同条第二項又は第十六条第四項の規定による処分に違反して物件を提出しない者

五 第十四条第一項第五号、同条第二項又は第十六条第四項の規定による処分に違反して物件を保全せず、又は移動した者

第二十五条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して、同条の刑を科する。

附則

(施行期日)

1 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。ただし、第五條第一項中両議院の同意を得ることに係る部分は、公布の日から施行する。

(最初の委員長及び委員の任命)

2 この法律の施行後最初に任命される委員会の委員長及び委員の任命について、国会の閉会又は衆議院の解散のために両議院の同意を得ることができないときは、第五條第二項及び第三項の規定を準用する。

(運輸省設置法の一部改正)

3 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。

目次中「第一節 運輸審議会(第五條―第十八條)」を「第一節 運輸審議会(第五條―第十八條)」を「第一節の二 航空事故調査委員会(第十八條の二)」に改める。

第二章第一節の次に次の一節を加える。

第一節の二 航空事故調査委員会

(航空事故調査委員会)
第十八條の二 運輸省に、航空事故調査委員会を置く。

2 航空事故調査委員会の組織及び所掌事務については、航空事故調査委員会設置法(昭和四十八年法律第 号)の定めるところによる。

第二十八條の二 第一項第十五号を次のように改める。

十五 航空事故調査委員会の行なう航空事故調査に対する援助に関すること。

第五十五條の二 第二十一号を次のように改める。

十一 航空事故調査委員会の行なう航空事故調査に対する援助に関すること。

(航空法の一部改正)

4 航空法の一部を次のように改正する。

第三百三十二條を次のように改める。

第三百三十二條 削除

第三百三十四條第三項を次のように改める。

3 前項の場合には、当該職員は、その身分を示す証書を携帯し、かつ、関係者の請求があるときは、これを提示しなければならない。

第四百三十四條に次の一項を加える。

4 第二項の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第百五十八條第一号中「第百三十二條第二項」を削り、同条第二号中「第百三十二條第二項又は」を削り、同条第三号を削り、同条第四号を同条第三号とする。

5 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。

(特別職の職員の給与に関する法律の一部改正)

6 特別職の職員の給与に関する法律(昭和二十四年法律第百五十二号)の一部を次のように改正する。

第一条第十三号の五の次に次の一号を加える。

十三の六 航空事故調査委員会の委員長及び

常勤の委員

第一条第二十四号を次のように改める。

二十四 航空事故調査委員会の非常勤の委員別表第一官職名の欄中「中央更生保護審査会委員長」を「中央更生保護審査会委員長」に、

「土地鑑定委員会の常勤の委員」を「土地鑑定委員会常勤の委員」に改める。

(自衛隊法の一部改正)

7 自衛隊法(昭和二十九年法律第百六十五号)の一部を次のように改正する。

第七條の見出し中「航空法」を「航空法等」に改め、同条第一項中「第百三十二條第一項及び第二項」を削り、同条に次の二項を加える。

7 航空事故調査委員会設置法(昭和四十八年法律第 号)第三條の規定は、自衛隊の使用する航空機について発生した航空事故(自衛隊の使用する航空機が自衛隊以外の者が使用する航空機と衝突し、又は接触したことにより発生したものを除く)については、適用しない。

8 長官は、航空事故の防止のために有益であると認める前項の航空事故に係る情報を航空事故調査委員会に提供するものとする。

三月二日本委員会に左の案件を付託された。
一、国鉄小浜線合理化計画の修正等に関する請願(第四九九号)(第五四〇号)

一、若狭和田、青郷両駅の無人化と若狭高浜駅貨物取扱廃止反対等に関する請願(第五〇〇号)

一、国鉄鳥山線の電化並びに鳥山線水部線の連結促進に関する請願(第五〇四号)(第五五八号)

一、青函トンネル建設促進に関する請願(第五〇六号)

一、北海道新幹線の建設に関する請願(第五〇七号)

一、国鉄函館本線高架事業の昭和四十九年度着手等に関する請願(第五〇八号)

第四九九号 昭和四十八年二月十六日受理
国鉄小浜線合理化計画の修正等に関する請願(三通)

請願者 福井県大飯郡大飯町川上大飯町農業協同組合内 谷口加一外三千八百七十九名

紹介議員 辻 一彦君

国鉄小浜線合理化計画を左記のとおり修正された。
一、産業の開発に逆行する貨物取扱駅の全廃計画を修正し、現行体制を拡充強化すること。

二、住民福祉と保安対策に逆行する駅無人化計画を改め、現行の体制を維持し、旅客輸送のサービスにつとめること。

三、全体の合理化計画を大きく修正し、小浜線の複線電化等により、県内縦貫直通列車を増発すること。

理由

小浜線は、大正十一年以来、日本海沿岸の主要幹線として大きな使命を果たすとともに、沿線の農民をはじめ、住民の福祉と教育、さらには、農業、産業の振興に大きく貢献してきた。本線沿線の農協においては、自治体と協力し、国、県の援助を受けながら農業の振興と農村工業導入、観光資源の開発を計画中であり、万一にも国鉄がわれ

われの計画に逆行して、合理化計画を強行すれば、農業と農協経営に与える損害はきわめて大きく、沿線住民もまた今後の生活に失望することになる。

第五四〇号 昭和四十八年二月十九日受理
国鉄小浜線合理化計画の修正等に関する請願（三通）

請願者 福井県大飯郡高浜町難波江高浜町
農業協同組合内 高橋勲外三千四百三十三名

紹介議員 熊谷太三郎君
この請願の趣旨は、第四九九号と同じである。

第五〇〇号 昭和四十八年二月十六日受理
若狭和田、青柳両駅の無人化と若狭高浜駅貨物取扱廃止反対等に関する請願

請願者 福井県大飯郡高浜町和田 山口安次郎外四百九十一名

紹介議員 辻 一彦君

金沢鉄道管理局が計画している、小浜線の若狭和田、青柳両駅の無人化と、若狭高浜駅の貨物取扱廃止、さらに現在若狭高浜駅まで運転している貨物列車の廃止、手小荷物取付制限などに断固反対するとともに、山陰方面への直通貨物列車の復活を要求する。

理由

本線の営業新体制の計画が実施されることになると、無人駅化によつて安全がおびやかされるばかりでなく、町民の生活と営業、地元産業に重大な打撃となる。昨年三月の山陰方面への直通貨物列車の廃止だけでも、地元には大きな損害となつて

第五〇四号 昭和四十八年二月十六日受理
国鉄鳥山線の電化並びに鳥山線水郡線の連結促進に関する請願

請願者 栃木県那須郡鳥山町中央一ノノ
一 国鉄鳥山線廃止反対期成同盟会

内 澤村一郎外十二名
紹介議員 郡 裕一君
国鉄鳥山線の電化と水郡線との連結の実現を促進されたい。

理由

一、国鉄鳥山線は大正十二年敷設され、以来地域の産業経済文化の動脈として、又、唯一の生活路線として地域の振興発展に貢献している。

二、栃木県東部八溝地域の開発計画が昭和四十二年から実施され、関係市町村は地域発展のため努力を重ねているが、国鉄当局の赤字ローカル線整理案に鳥山線が含まれているのは残念である。

三、鳥山線の利用者は毎年増加しており、四十六年九月、国鉄が発表した地方交通線百九十四線区の中で四十五年度の収支係数は二百四十二で二十四位、さらにローカル八十三線の中では中村線、牟岐線につぎ第三位にランクされている。

四、もともと鳥山線が赤字になつていて最大の理由は予定線がありながら、永年の地域住民の熱望にもかかわらず盲腸線のまま放置されていたことにある。栃木県において行きどまり線となつていて鳥山線を延長して国鉄の予定線で現在バス路線となつていて水郡線茨城県大子駅に連結するならば海と山を結ぶことにもなり、利用効果が飛躍的に向上され、両線の赤字も減少し、広域的な国民の利便と経済開発が期せられる。

五、時代に即応した近代的な輸送体系を図るため鳥山線を電化し大都市間の幹線路線として輸送需要の増大を図るべきである。

第五五八号 昭和四十八年二月二十一日受理
国鉄鳥山線の電化並びに鳥山線水郡線の連結促進に関する請願

請願者 茨城県久慈郡大子町頃藤五、二五
九 高林正知
紹介議員 中村 登美君

この請願の趣旨は、第五〇四号と同じである。

第五〇六号 昭和四十八年二月十六日受理
青函トンネル建設促進に関する請願

請願者 札幌市中央区北一条西二丁目北海道商工会議所連合会内青函トンネル建設期成会内 萩原吉太郎

紹介議員 河口 陽一君

青函トンネルは、世紀の大事業として国民の大きな期待のなかで建設が進められているが、経済のめざましい発展により、大量、高速輸送のための新たな輸送体系の確立が急務となつているので、その早期完成と有効利用のため、左記事項について配慮されたい。

一、青函トンネルの早期完成及び北海道新幹線の同時開通をはかること。

二、長距離貨物輸送の安定をはかるため、在来線を併用すること。

三、自動車輸送（フェリードレイン）及び電力、パイプライン等青函トンネルを多目的に利用すること。

四、青函トンネル工事費を大幅に増額すること。

第五〇七号 昭和四十八年二月十六日受理
北海道新幹線の建設に関する請願

請願者 札幌市中央区北一条西二丁目北海道商工会議所連合会内北海道新幹線建設促進期成会内 堂垣内尚弘

紹介議員 河口 陽一君

北海道新幹線の建設を、左記事項に留意して、すみやかに促進されたい。

一、北海道新幹線（青森市から札幌市）を青函トンネルと同時に開通するよう配慮すること。

二、札幌以北（札幌市から稚内市）以東（札幌市から釧路市）（札幌市から網走市）の基本計画を早急に決定すると共に、その建設をすすめるよう配慮すること。

理由
一、新幹線鉄道の整備は、国土の有効利用をは

かる手段として行なわれる新ネットワークの形成にあり、このことは、国民経済において果たす役割もきわめて大である。

二、北海道において新幹線鉄道は、道全交通網の骨格となるものであり、又、道、本州間の高速輸送体系を確立させるために青函トンネルの建設とともにきわめて重要である。

第五〇八号 昭和四十八年二月十六日受理
国鉄函館本線高架事業の昭和四十九年度着手等に関する請願

請願者 札幌市中央区北一条西二丁目札幌市長 板垣武四

紹介議員 河口 陽一君

国鉄函館本線高架事業の昭和四十九年度着手と本市の高架事業費の大幅な確保について、特段の措置をとられたい。

理由

一、国鉄函館本線は、道央における大量高速輸送機能として、ますます増強されつつあるが、一面本市を南北に分離し、このため豊平川、発寒川間の路切は、大半、あかすの路切となり、都市活動の主流である自動車交通機能を著しく低下させ、都市周辺の一体的土地利用、南北市街地の均衡的発展を阻害するのでこれを早期に打開する必要がある。

二、巨額の建設資金を要する高架事業は、通常の街路事業を圧迫し、都市計画に重大な支障をきたす。