

同(東中光雄君紹介)(第二〇〇八号)
同(藤田スミ君紹介)(第二〇〇九号)
同(前川且君紹介)(第二〇一〇号)
同(三谷秀治君紹介)(第二〇一一号)
同(八木昇君紹介)(第二〇一二号)
同外一件(安井吉典君紹介)(第二〇一三号)
同(阿部末喜君紹介)(第二〇一六号)
同(上原康助君紹介)(第二〇一九号)
同(小川国彦君紹介)(第二〇七〇号)
同(勝間田清一君紹介)(第二〇七一号)
同(久保等君紹介)(第二〇七二号)
同(佐藤敬治君紹介)(第二〇七三三三)
同(佐藤詔君紹介)(第二〇七四号)
同(嶋崎謙君紹介)(第二〇七五号)
同(清水勇君紹介)(第二〇七六号)
同(田邊誠君紹介)(第二〇七七号)
同(高田富之君紹介)(第二〇七八号)
同(竹内猛君紹介)(第二〇七九号)
同(塚田庄平君紹介)(第二〇八〇号)
同(土井たか子君紹介)(第二〇八一号)
同(野坂浩賢君紹介)(第二〇八二二二)
同(広瀬秀吉君紹介)(第二〇八三三三)
同(森井忠良君紹介)(第二〇八四四四)
同(矢山有作君紹介)(第二〇八五五五)
同(米田東吾君紹介)(第二〇八六六六)
同(渡部雄雄君紹介)(第二〇八七七七)
同(渡辺三郎君紹介)(第二〇八八八八)
同(北山愛郎君紹介)(第二〇八九九九)
平戸測候所の廃止反対及び氣象業務の整備拡充に関する請願外一件(石橋政嗣君紹介)(第二〇六七七号)
は本委員会に付託された。

三月四日

国鉄若松線及び倉吉線の存続に関する陳情書
(鳥取県議會議長松原一男)(第九九号)
地方陸上交通の維持整備に関する陳情書(夕張市議會議長斎藤直巳)(第一〇〇号)

国鉄小松島線の存続に関する陳情書(小松島市長麻植豊外一名)(第一〇一五号)
同外一件(徳島県麻植郡美郷村議會議長上野速雄外一名)(第一五八号)
国鉄矢島線の廃止反対に関する陳情書(秋田県由利郡由利町議會議長三浦利一郎)(第一〇二二二二)
国鉄ローカル線の廃止反対に関する陳情書(田川市議會議長二場武)(第一〇三三三三)
海上保安庁第二管内に救難飛行艇配備に関する陳情書(岩手県下閉伊郡山田町議會議長阿部永八)(第一〇四四四)
日本国有鉄道経営再建促進特別措置法に関する陳情書(岩手県下閉伊郡山田町議會議長阿部永八)(第一〇五五五)
国鉄三江線、木次線の存続に関する陳情書(広島県議會議長大山広司)(第一〇五五五五)
国鉄二俣線の存続に関する陳情書(愛知県議會議長竹下喜兵衛)(第一〇五五五五)
国鉄仙沼線、丸森線の存続に関する陳情書(宮城県議會議長星長治)(第一〇五五五五)
国鉄飯沼線の存続に関する陳情書外一件(西脇市議會議長岸本政右衛門外一名)(第一〇五五五五)
国鉄歌志内線の存続に関する陳情書(歌志内市議會議長本山忠男)(第一〇六〇六〇)
国鉄真岡線、足尾線の存続に関する陳情書(栃木県議會議長鈴木重幸)(第一〇六一一)
国鉄留萌線の存続に関する陳情書(赤平市議會議長川上仁三郎)(第一〇六二二二)
北海道の国鉄地方交通線の確保に関する陳情書(北海道議會議長西尾六七)(第一〇六三三三)
国鉄予土線、中村線の存続及び阿佐線、宿毛線の建設促進に関する陳情書(高知県議會議長小松雅)(第一〇六四四四)
地方陸上公共交通維持整備に関する陳情書(網走市議會議長鬼塚勝)(第一〇六五五五)
三陸縦貫鉄道の国鉄による運営の存続等に関する陳情書(岩手県仙仙郡三陸町議會議長佐藤二)

(第一六六号)
公共交通確保のための法制化に関する陳情書
(下松市議會議長国居一)(第一六七七号)
滋賀県の氣象事業整備拡充に関する陳情書(大津市議會議長大塚英一)(第一六八八号)
は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件
日本航空株式会社法の一部を改正する法律案
(内閣提出第二二二二二二)

○小此木委員長 これより会議を開きます。
内閣提出、日本航空株式会社法の一部を改正する法律案を議題といたします。
これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。関谷勝嗣君。

○関谷委員 きょうは、運輸大臣が交通安全対策の特別委員会にとられておりますので、優秀なる運輸政務次官がいらっしゃいますので、運輸政務次官にまずお伺いをいたしたいと思うわけでございます。

今回の日本航空株式会社法の改正でございますが、二十八年の八月一日にこの法律ができてから、その後四度改正をいたしておるわけでございまして、前回が昭和四十年ですから、それ以後の航空行政を取り巻いております状況、これは大変な変化があった。その変化に対処するために今回の日航法の改正ということが出てきたわけでございまして、四十年から今日までの長き期間の航空行政、またそのサーカスと申しまして、周知の航空業界の大きな変革、そういうようなものにつきまして、運輸政務次官はどのような判断をして今回の日本航空株式会社法の改正案の提出になったか、それをまずお聞きしたいと思っております。

○三枝政府委員 お答えいたします。
いま関谷委員よりお話がございましたとおり、

日本航空株式会社は、昭和二十八年、ナショナルキャリアとして半官半民の会社として設立されました。今日まで三十年に近い経過を経たのでございますが、非常に大きく成長いたしました。たとえば旅客の輸送量を一取り上げても、八十八・四倍という膨大な数になっております。また、営業収入も当時と比べて百七倍になっております。このような大きな成長を遂げております反面、御承知のような国際情勢で、たとえば燃料の問題にしましてもあるいは為替相場の問題にいたしましても、こういった目まぐるしく変動しております。国際情勢に即応しまして、自主的に、民間の持っているよさを十分に發揮できるように形に持っていく必要があるのではないか、そしてナショナルキャリアとしての十分な力を發揮することが必要ではないかと基本的に考えております。
そのために、御承知のように、今回政府株の配当とかあるいは社債発行限度を引き上げるといようなことをいたしまして、反面、運輸省としては監督権に基づく適切な行政指導、指示を行ってまいりたい、これが今回の改正の趣旨の基本方針でございます。

○関谷委員 今回の運輸大臣の所信表明の中にも出てきておるわけでございますが、空港の整備に力を入れていきたいということが述べられておるわけでございます。今日の空港整備といいますが、どうしても大きな三つの問題があると思うわけでございます。

まず第一が成田空港、これはいま滑走路一本でやっておりますが、第二期の工事の進展、これは油送パイプの施設がまだ完成もしてないというふうなところもあるわけでございまして、どうも第二期の進展あるいはまた政府のその第二期工事に対する積極的な姿勢というものが実際のには出ていないと私は思うわけでございまして、それからまた、東京国際空港の羽田の沖合いへの展開、これも実際進んでおるか進んでいないのか、目に見えてくるものがない。関西国際空港の新設ということ、これは調査ということが現在進ん

日航社長にお伺いしたいと思うわけでございます。

今回、日航法改正案を提出した理由は、政務次官よりそういう状況の變化というものを伺ったわけでございますが、今後の見通しというものは、国際航空のいろいろな見通しをぜひお伺いしたい

いと思うのでございます。

その中で、たとえば運政審の予測などでききま
すと、かつては昭和六十年には貨物が五百万ト
ンぐらいにもなるのじゃないかというようなこと
が運政審で出たりしたのですが、実際は、あけて
みると約百万トンということ、五分の一であつ
た。戦後から今日まで、国際航空などを見ます
と、旅客にいたしましたも貨物にいたしましたも
どんどん大きく伸びてきたということも事実では
あります。しかし、これからはいままでのような
われわれが考えておったほどの伸びというものは
ないのではないかというようなことも予測がされ
るような点も多々あると思うわけでございます
が、そういうようなことも含めまして、今後どの
ようになるであらうかというようなことをお聞き
をいたしたいと思ひます。

○松井和政府委員　航空輸送需要の将来見通しにつきましてのお尋ねでございます。

将来見通しというのはいまなかなか立てにくい時期に入っているかと思ひます。御指摘のように、かつては昭和六十年度的における貨物の輸送量が五百万トンというような推定をいたしましたところ、五十四年度では十分の一の五十万トンとい

う程度にとどまっております。ただ、貨物の伸びは、昨年も対前年約一八％の伸びという、伸び率としてはかなり大きな伸びを示しております。私ども、御指摘のように、一八％というような大きな伸びが今後も続くとは実は考えておりませんが、しかし航空貨物は、航空機の大増大によりまして輸送力が飛躍的に伸びたというようなこととも反映いたしまして、今後もお二けた台の伸びというものは期待してもいいんではないかという予測を立てますと、昭和六十年には、御指摘のよ

うに、約百万トン程度には達するのではないだろうかという感じを持っております。また、旅客につきまして、この推定は大変むずかしいところがございますけれども、国際交流の活性化という傾向は今後も続いていくと思ひますし、また、わが国の国民の海外への観光その他の旅行指向の傾向というものも依然として根強いものがあるんじゃないかというふうに考えておりますので、何%という予測、なかなか困難ではございますけれども、着実に安定した成長を遂げていくのではないかとこのように考えております。

○朝田参考人 お答えをいたします。

ただいまの御指摘の需要予測については、航空局長のお話にはほぼ同じ意見でございます。ただ、日本航空といまして、中期計画その他の計画樹立の際に、需要予測はGNPとの関係でございまして、こういう手法というものは世界各国に共通したはじき方ではございますが、私も非常にコンサーバティブに、控え目な目線で将来の需要予測を立てる。現在の低成長の時代で、非常に慎重に需要予測を立てております。したがって、GNPの弾性値につきましても、政府の考えておられる数値をさらに下回るようなGNP、あるいは物価上昇率、消費傾向、そういったようなものを控え目に見ておる。したがって、昭和六十年に貨物が五百万トンになるというように当時の運輸政策審議会の見通しが、御指摘のとおり、現在は五百万トンしかありませんから、百八万トンくらいになるだろうという局長の予測に対して、私も少しそれよりも低目に考えておる。旅客の需要予測も大体少しそれよりも低目に考えておる、こういうことでございます。

○関谷委員 それでは、多少内部に入っていくかと思うわけでございますが、今回の改正をされた中で特段に私たちがよく耳にいたしましたのは、監督規制の緩和が非常に強調されたようなところがあるような気がするわけでございまして、そういうようなことで監督規制を緩和するということ、今回そういうようなことで五つばかり

大きく改正をされるわけでございますが、そうなりますと、実際問題としてどういふところがその監督がきつくてやりづらかったというのが、正直日本航空側にはあるのではないかと思ひます。これはもうざっくりばらんに言ひまして、運輸省にすれば、何がこれだ監督がきついのだということでもありましようし、日本航空にいたしますと、ここがこういうふうなきつからこれを直してくれというところが正直のところでありましようから、ここであつさり話しておいた方が、今後両者の関係が非常にスムーズにいくのではないかとこの親切心でここで質問をいたしますので、本当にどこがそんなにきつかったのだからということをお聞きをいたしたいと思ひます。

○朝田参考人 ただいまの御質問で、どこが監督

がきつかったのだ、監督をされるそのためである監督の仕方というものはございまいしうが、私もここに改正法案に上っておりますように、資金計画と収支予算というものを認可事項から外していただいております。石油製品価格の変動をいたし、OPECの産油国の総会で値上げをするということになりまうと、直ちに数十億ぐらゐの変動が出てまいります。したがって、その収支予算というものはしつちゅう国際航空情勢あるいはその石油事情によつて変動いたしますので、その都度変更認可を得ようでははなはだ現実的でない。また、資金計画につきましても、認可が重複してゐる。たとえば社債の発行にいたしまして、運輸大臣の認可にかつておりますし、資金計画の中軸をなしておりますところの社債というやうなものが二重に重複してゐる、こういうことを適正に整理をしていただく。きついきつというふうには私は考えておりませんので、こういうものを合理的に、効率的に改正をしていただくというところが事業の弾力的、柔軟な経営体制の確立に非常に意義のあることだ、こういうふうには考えております。

○関谷委員 すばらしい答弁をいただきまして安心をいたしましたわけでございますが、そういうやうな理由もございまいしうが、今回第十二条の二で、資金計画及び収支予算というものはその認可を廃止するということになつたわけでございまいしう。事業計画は当然運輸大臣の認可を受けなければならぬわけでございまいしうが、この事業計画だけを残しましたその経緯、航空局長にお伺ひをいたしたいと思ひます。

○松井(和)政府委員 御指摘の事業計画のみ認可

制を今後も存続することとしたわけでございますが、御承知のように、日本航空は国と国との取り決め、協定に基づきまうし、国家権益を国にかつて運営する会社でございます。協定の中身につきましては、各国との協定で若干の相違はございまいしうけれども、それぞれ便数なり輸送力を取り決めるというケースが多いわけでございまいしう。その協定に基づいたある年度の事業が、どういふ機材により、どういふ路線に何便の便数を張るといふやうな航空会社としての基本的な計画、これを事前に御提出願ひ、私もそれがチェックするということは、これはやはり国の立場としてどうしても必要であるということから、今回事業計画の認可制は残すということにした次第でございます。

資金計画につきましては、その事業計画のいわばお金の裏づけということであり、収支予算はその事業計画を実施した場合のいわば収支の予測という面の計画でございますので、これまた私どもとしては全く放置していいとは思ひておりません。企業が、企業の自主性、弾力性をより広げるといふ観点から、今回は認可制を外し、事業計画の添付書類としてつけていただくことにさせていただきたいと考えておる次第でございます。

○関谷委員 そういうやうなことで、もちろんナショナル・フラッグ・キャリアでございますから、事業計画というものは認可制というものは当然であると思ひます。そういうやうなことは十分にチェックをするということをやつていただく

たいと思ひわけでございまいしうが、そうなりまうと、それにいさか関連があるわけでございまいしうが、よく言われております政府の持ち株制度、今回も五%の株を売つてございまいしうが、そういうやうなことでいま約四〇%にそのパーセントがなつてしまつた。転換社債が終りますと三四%ぐらゐになるわけでございまいしうが、そんなことでよく言われておりますのが、三分の一は国があくまでも持つておこうというやうな考えがあるわけでございますが、その基本的な考え方、どういふ理由でもってそれは堅持をしたいという考えを持つておるのか、御答弁をいただきたいと思ひます。

○松井(和)政府委員 御承知のように、日本航空

株式会社が特殊法人として発足いたしました昭和二十八年時点におきまして、政府の出資比率は五〇%でございました。その後昭和三十年に会社の経営悪化に伴ひまして国が助成を強化いたしました。昭和七〇に近い比率まで出資比率が高まつたわけでございまいしう。その後、逐次減資をいたしまして、昭和四十七年に至りまして五〇%の線を割りまして、御指摘のように、現在は約四〇%の持ち株比率となつてゐる次第でございます。

私もいたしまして、ナショナル・キャリアである日本航空に対する国益を反映させるという意味合から、相当程度の株式保有ということが今後必要であると考えておる次第でございますが、御指摘のように、転換社債の株式転換後は四〇%の台を割るということが予測され、さらにまた今回の全株式数からいへば五%に相当する、政府の持ち株からいへば二%に相当する株式の売却措置が決まつたというわけでございまして、現在の予測では大体三五%程度に落ちつくのではないだろうかと思ひておる次第でございます。御指摘のように、私もいたしましては、商法上も実効支配を可能にする三分の一という線は将来とも堅持するという方針で考えておる次第でございます。

○関谷委員 日本航空にお伺ひいたしたいわけ

で取得しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならぬ。」ということになっておるわけでございしますが、これは運輸省令で決めるわけでございまして、今後また変わるかもしれないけれども、五十三年の運輸省の省令によりまして、これが「帳簿価格が一億円（有償で取得しようとする場合にあってはその取得価格が十億円）以上のもの」となっておるわけでございしますが、これは金額がちよつと安いのではないだろうか。といひますのは、飛行機はもうすぐ値段も上がつておるわけだから、これをこのまま続けていくのか、あるいはこれはまだ先の話でございしますが、この金額をどうされるか、航空局長の考え方をちよつと伺わせていただきたいと思います。

○松井(和)政府委員　お答え申し上げます。

重要資産の取得、処分につきましては認可制度につきまして、御指摘のように、省令で、取得の場合には十億円以上、処分あるいは担保に提供す

いろいろ勘案いたしまして、必要に差し迫つた部

門からそれを補充、増強してまいりたい、こういふふうに考えております。いまここでこの部門に一名、この部門に一名、こういうようなお答えは、まだちよつとでかかねるわけでございますが、そういう考えでおるわけでございます。

○関谷委員 全日空が何名で東亜国内航空が何名というところでございますが、私はその関係は無関係だろつと思つたのです。よその会社に何名いよう

がそんなことは関係ないわけで、少ない人数でやっておるといふことはそれだけ日本航空の役員がすばらしいといふことでもあつてほしいわけですから、他社と比較する必要はさらさらない。そういうことで、必要なところは当然ふやさなければならぬわけですから、今後補助金をもらふような状態にならないために大いにすばらしい

す。 ちよつと小さなことでございますが、第十一條に「會社は、航空機その他運輸省令で定める重要な施設を譲渡し、若しくは担保に供し、又は有償

そこで、実態はどうかということを見てまいりますと、航空機の取得、処分は法律の規定によるものでございまして、省令上の規定による航空機以外の重要施設の有償取得あるいは担保提供というような実例は、まず五十二年度からの実績でございしますが、五十二年度は一件もございません。五十三年が、重要資産の有償取得で、成田転換に伴う成田の工場あるいはハンガー、この二件の有償取得の認可申請がございました。それから、同様に五十三年に重要施設の担保提供ということで、これまた成田の関連の施設についての担保提供が一件、合計五十三年では三件の申請がございました。それから、五十四年にまいりまして、同じく成田の第二ハンガーの建設に伴う重要施設の担保提供の申請がございました。五十五年は一件もございません。

こういうことでございまして、ただいま申し上げました実際の例の中で一番金額の少ないものをとってみますと、成田工場の十一億八千六百万円

というのが一番少ないわけでございます。先ほど申し上げました十億円を超えるわけでございますけれども、これを著しく限度を引き上げますと、たとえば装備品の成田工場というようなものが認可の対象から外れてしまう、こういうことにもなりかねませんので、私どもといたしましては、五十三年に改定いたしましたことでもございますので、十億円、一億円という額について特に変更する必要はないのではないだろうか、現段階ではそう考えております。

○関谷委員　わかりました。

次にこれは私も委員会でも何度となく、もつと力強く、もちろんこれは政府の大変な努力が要るわけでございますが、日米航空協定の関係でございます。また四月に始めるわけでございますが、やはりいろいろなことをどう考えてみましても不平等であることには間違いないわけでございまして、乗り入れ地点が日本とアメリカでは全然違つて、また、以遠権などにいたしても、ニューヨークからヨーロッパへ通る以遠権はあるのでございしますが、ヨーロッパには、御承知のように、ヨーロッパの航空会社がたくさんあるわけですから、これは入つても収支が合わないということでもございします。この以遠権にいたしても、これはサンフランシスコを通じて、そしてまたニューヨークへ行つて、それから向こうへ行かなければならないというようなことがあるわけでございしますから、これはないにも等しいような状態でもございします。それから、事後審査主義であるというようなことで、何便でもとにかく入れる、入れてそれから話し合おうというようなこと、そしてまたアメリカは、御承知のように、カーターになつてから自由化政策というようにことでたくさんの方航空会社が日本へ申請をいたしておりますし、またその運賃もIATAから脱退をいたしましたので安くやつてよしというようなことでございますから、非常に日米航空協定というものが本来不平等であることは間違いない。ましてやいま自動車問題などを含めまして日米のあつれきが非常に強い

今日でございますから、これもその一つのものとして政府としては話し合つていかなければならないと思うわけでございますが、どのような基本姿勢で進もうとしておるのか。伺いますところによりますと、シカゴへは貨物便だけはじゃ入れるようにしようかというような話もあったというようなことも仄聞をいたしておるのでございますが、ぜひこれはがんばつていただきたい。

今後の姿勢をひとつお聞かせをいただきたいと思ひます。

います。ただし、これには条件がついておりまして、アメリカ側の言い分とパッケージにして解決をしようではないか、こういう新しい提案がなされたわけでございます。

この提案の中には、ただいま御指摘の以遠権につきましてもあるいは乗り入れ地点につきましても年来私どもの主張していたものの一部が取り入れられておりまして、私どもとしてもそのアメリカ側の態度の変更にについては一応評価しているところでございます。ただ、先ほど来申し上げてお

ろいろ考えての答弁ということでむずかしいかも知れませんが、その件に關しましては航空局長はどのような考えを持っておるか、お聞かせをいただきたいと思ひます。

○松井(和)政府委員　現在の國際線におきます日本航空の一社体制というのは昭和四十五年十一月の閣議了解の中ではつきりうたわれておるわけでございまして、現在もその線で運営が続けられておるわけでございします。

この一元的な運営ということを決めました背景

○松井和政政府委員　日米航空交渉につきましては、御承知のように、昭和五十一年の十月以来六回にわたりまして交渉を行ったわけでございます。先生御指摘のように、以遠権あるいは乗り入れ地点等の不均衡は正ということを私も強く要求をしたわけでございますけれども、アメリカ側は以遠権並びに乗り入れ地点についても不平等はないという立場をとっておりまして、私どもの主張と全くかみ合わなかったわけでございます。その後、ただいま御質問にもございましたが、カーター政権になりましたから非常に大幅な自由化政策をアメリカ側がとりまして、その強力な力をバックにいたしましてわが国に対してもいろんな面での自由化を迫ってきたわけでございます。これは私どもとしてはとうてい受け入れられない線でございますまして、したがって五十三年に交渉が中断して以来そのままになっていたわけでございます。

ります。チャーター、運賃、輸送力のそれぞれの面においての自由化を強く迫っておりますので、これは私どもとしてはそのままの形ではとてものめなという条件がついておるわけでございます。

そこで、この四月の六日から東京におきまして正式交渉が始まることになっております。私どもといたしましてはあくまでもわが国の国益を守るという見地から交渉を進めていきたいと考えておりますが、アメリカ側とわが方との間にはまだかなりの隔たりがございますし、それからもう一つは、カーター政権がレーガン政権にかわりましてその間に若干の変化が見られるかどうか、この辺が予測のつかない点もございますので、新しい政権下における向こう側の主張、これを十分見きわめまして、あくまでも私どもの国益を守るという観点を貫いた粘り強い交渉をしてまいりたい、かように考えております。

は、当然のことながら、国際航空路線と申しますのは航空機あるいは地上支援施設等に非常に多額の金がかかる、あるいは多数の人材が必要であるというような観点から、わが国といたしましては、これを一社に集約して運営させることが最も適当であるという判断に基づくものでございまして、御指摘のアメリカ以外の国につきましてはほぼ同様の政策をとっておるところでございます。私どもといたしまして、アメリカ側の多数の会社が日本に乗り入れを希望しておる、これは事実でございすけれども、現在日本航空は、アメリカ側のその数社の実績と比較いたしまして遜色のない実績を上げておるわけでございまして、必ずしもこういう問題は数の問題ではない、現段階において国際線の運営を一元化しているというものを變更しなければならぬというような要素はないのではないだろうかというふうに考えている次第

が、十五年、昨年の九月に至りましてアメリカ側から非公式の意見交換の申し出がございまして、それに基づきましてそのときには双方が洗いだらい自分たちの言い分を言い合うという会議をやったわけでございます。

これに基づきまして、本年に入りまして一月にホノルルで非公式協議が持たれまして、その際アメリカ側といたしましては、初めて、いわば不均衡を認めたという言い方はしておりませんけれども、いままでの日本側の言い分もつともな点があるから、これをテーブルの上に乗せようではないかというふうに態度が変わってきたわけでござい

○関谷雲員 この日米航空の不平等というのほうどう考えても不平等であるわけでございますから、これ以上日本が後退することはもちろんないわけでありますから、ひとつ力強くこの交渉でがんばっていただきたいと思うわけでございます。特に、後ほど貨物の問題も伺いたいと思うのでございますが、アメリカがそういうたくさんの航空会社を日本へ飛行をさせたい、フライトさせたいということをやっておるわけでございまして、それでは日本も国際線は日本航空一社だけでなくもいいじゃないかというようにことをよく聞くわけでございます。これは時代の流れとかその他に

でございます。

○関谷委員　それで、ついせんだったの新聞にも報道されておりましたが、国際航空貨物について、その貨物専用のフライトをやらしてもらいたいという申請が出ておるわけでございます。航空貨物の伸び率といいますのは、先ほど航空局長が述べましたように、六十年一四・一％、六十五年が一三・六％ぐらいになるのではないかというようなことで、貨物の伸び率は非常に大きいというようなことでございまして、国際貨物輸送体制を、これは先ほどの質問に似通っておるわけでございますが、今度は貨物だけから見た立場で、いまま

の体制でいいのであろうか、あるいはまた、いさ
さかなりとも貨物専用会社をどうしようというよう
なことを検討するような時期にあるのであるかど
うかというようなことをお聞きしたいと思いま
す。

○松井(和)政府委員 貨物の問題につきまして、
先ほど申し上げました昭和四十五年の閣議了解が
行われました際にも、先ほどの貨物が昭和六十
年度に五百万トンに上るのではないだろうかとい
う想定、このような大幅な伸びにどうやって対処
するかということが議論になりましたときに、貨物
専門会社という構想も検討の一つになったことは
事実でございます。

今後の貨物の体制につきましていかにあるべき
かということ、これはなかなかむずかしい問題で
ございますが、特に昭和五十二年十一月に日本貨
物航空株式会社から現に申請が出ておるところで
ございます。私も、この申請に對しては、
先ほど申し上げました昭和五十二年に日米の交渉
が中断した直後でございまして、いわば日米に
らみ合ひの状態のときにこの申請が出てきた。こ
こで下手な動きをするとアメリカ側に逆の口実を
与えるおそれもある。それと、一方で成田の燃料
事情が依然としてかはかしくなく、パイプライ
ンの完成時期がふらふらしていたという時期でも
ございまして、現在に至るまで申請は保留して
おるわけでございまして、いずれにしましても、
現在その貨物航空会社の申請が出ておるところ
で、貨物航空一般についての議論をいたしまし
ても、それは現在申請しておる貨物航空会社の具
体的な事案についての考え方というふうな受け取
られるおそれがございまして、現段階でははっ
きりしたことを申し上げるのは差し控えていた
だきたいと思つてございまして、いずれにいた
したしましても、日米の交渉が再開されることにな
ったことでもございまして、その交渉の帰趨を
見定めまして、一方で成田のパイプラインが五十
八年十二月には完成するという目標がはっきりし
た、こういうことでもございまして、その両方

をにらみ合わせながら今後慎重に検討していき
たいと考えております。

○関谷委員 局長の方から名前も出ましたが、日
本貨物航空というところが五十二年に申請をして
おるといふようなこともありまして、これは日本航
空、それからまたその相手というところでも
呼んで一回聞いてみなければならぬと思うわけ
でございまして、ですから、それは局長の答弁で十
分であらうと思つて。ただ、われわれは興味を
持ちますのは、貨物というものを考えたときに
は、客と貨物を一緒に運営しておるいまの日本
航空の体制というものでやる方が、これは考え方
はいろいろあるでしょうけれども、また検討すべ
きことは今後の問題でしようけれども、一般論と
いたしまして、そういう総合的な航空会社でや
るのがいいのか、あるいは貨物という特性性を考
えて、これは今回の申請しておる会社云々とい
うことではなくして、貨物専門、フライングタイ
ガーなどがありますが、そういうような運営の、ど
ちらがどういふ利点があつてまたマイナスポ
イントであるかというところ、私たち非常にいま
の時点で興味深く考えるわけでございまして、
局長、あるいはまた朝田社長さんから御答弁を
いただきたいと思つております。

○松井(和)政府委員 御指摘のように、最近では機
材が大変大型化いたしましたために、旅客機とい
えども相当量の貨物が積めるわけでございまして。
したがって、旅客と貨物を兼業するとい
うことのメリットは当然のことながらあると思つて
おります。また、貨物専用機の、これまた大型機材
を使ひますれば相当量の貨物が運べるのは当然の
ことでございまして、専用機によるメリットとい
うものも当然考えられるわけでございまして。現在
日本航空は、一般旅客機の一部を使つた貨物輸送
と貨物専用機を使つた貨物輸送と、両面を使つて
貨物輸送をやつておるわけでございまして。そうい
うことで、旅客事業とあわせて貨物営業のメリッ
トというものは当然考えられると思つて。それ
から、御指摘のように、貨物を専門に取り扱うと

いう会社があれば、それはそれなりにまたメリッ
トがあるということも否定できないかと思いま
す。しかし、先ほど申し上げましたように、現
在具体的な事案が申請中でございますので、専門
会社の利点を言えば、これはその免許をするつも
りかといふようなことで誤解を招いてもいいませ
んの、両者それぞれにメリットがあるといふ、
非常にどうもはつきりしない答弁で申しわけござ
いせんが、その程度にとどめさせていただきます
と思つております。

○朝田参考人 私どもの方から申し上げさせてい
ただきますならば、貨物航空専門会社というの
は、ちやうどアメリカのフライングタイガーの沿革を
見てみますと、軍事上の必要から大変な庇護を受
けて、そしてコマースの航空に進出をしてき
た。現在でも郵便輸送その他について優先輸送の
大変な特典を与えられておる。こういうことで、
国情の違いによつていろいろございまいしょうが、
貨物専門会社が効率的であるといふようなことに
は決してならない。私はまた飛行機を二機や三機
借りてきたり買つてきて、それを動かしておれば
航空貨物輸送ができるのだといふような考え方を
とつておりません。空、地の設備投資の上に立つ
て、流通過程でこれを処理していかないと航空貨
物輸送というものは成り立たないでございま
す。私どもは、成田開港前から成田に巨額の設備
投資をいたしてまいりました。原本にもまたT A
C Tといふ貨物処理体制もできております。それ
にも参画をいたしております。そういうようなこ
とで、J A L T O Sと称して、成田に自動電動装
置で荷さばきなりあるいは予約管理から運賃の請
求に至るまで、貨物情報システムというやうなも
のでコンピュータを駆使しながら、そういう近
代的な設備を持っておりますが、成田ばかりでな
く、ニューヨークにもロンドンにも、あらゆる
ところにおいて設備を設けている。ウエストコー
ストにもしかりでございまして、そういうものが
全部総合されて貨物航空輸送といふものができ上
がる。旅客機の腹、床下の貨物室というものが小

口の荷主に對して、あるいは顧客に對してその需
要に對して行く。こういう多様化しておる需要
にミットしていく、そういう体制をとつて、私
どもはアメリカの航空会社三社を相手にいたしま
しても積み取り比率は四七％、アメリカの三社が四
四％、こういうやうなことからして、いま申し上
げるやうな空、地一体になった流通過程において
これを処理してまいりませんと、貨物航空輸送とい
ふものは成り立たないといふふうに考えており
ます。

○関谷委員 あと五分になりましたので、二つだ
け急いで質問をさせていただきますと思つて。三
ついで三つだつて、三月十七日、経済対策閣僚
會議、「当面の経済情勢と経済運営について」とい
うことで閣議了解をいたしましたわけでござい
ます。これは景気の維持拡大と物価政策、物価抑制とい
うことが二つの大きな柱でございまして、その
「物価の安定」の中からはつきり出ておるわけで
ございまして。「公共料金については、経営の徹底し
た合理化を前提とし、物価及び国民生活に及ぼす
影響を十分考慮して厳正に取扱う。」その中で電
力、ガス、電話料金といふいろいろ出ておるわけで
ございまして、その最後に「国際航空運賃につ
いては、引き続き方向別格差縮小のための措置を推進
する。」といふやうなことがわざわざ文書になつて
おるほどでございまして、これは円高であるとか
円安であるとかといふ問題もあるわけでございま
す。日本でアメリカ行き切符の買取りよりもア
メリカで買った方が四分の一ぐらゐり安いとい
ふやうなことがございまして。そんなことで、伺いま
すと往復運賃の一七％割引もやつておるんだとい
うやうなことでいろいろの対処をしておるやうで
ございまして、こういうやうなことを早く是正を
していかなければならぬと思つて。これに
對してどういふやうな考えを持っておるのかとい
うこと。
それともう一つは、日本の役所の方が海外へ行
く場合に、日本航空があつてもよそのフライトで
行つていふやうなことも多々聞かれてござ

ざいます。これは前からもよく出ておる問題であるわけでありすが、日本であれば日本航空のチケットを買って渡せばいいのでございまいしょうが、現金かそういうようなものを渡すようになつておるようございまいす。そういうことにも対処して、われわれは十分に日本航空を利用してそのバックアップをするという体制ももっと力強くやうていかねばならぬのではないかと申すわけでございますが、その考えはいかがでしよう。

○松井(和)政府委員 第一の方向別格差の是正について申上げます。

先生御承知のように、固定相場制から変動相場制に移行いたしました。その際、各国の航空運賃は発地国の通貨建てで決める、こういうことに決まったわけでございます。そういったと、極端に申せば毎日毎日の運賃というものは変動をするということになるわけでありすが、そこで、この両国間の運賃に大きな格差が生じたときにはこれをどうやって調整するかというのが各国で問題になりまして、一応通貨切り下げ国の運賃を上の方に、つまりサーチャージをつけて高くする、逆に通貨切り上げ国、つまり通貨の強い国の運賃をマイナスのサーチャージをつけて下げる、こういうふうに、上下することによって調整をしようというところが決まったわけでございますが、現実には上げ下げを同時にすることがむずかしいうございましてなかなかその実施が円滑に進まないうらみがございまして、五十三年から五十四年にかけての円高時期におきまして、わが国では各国と上げ下げの交渉をしたわけでございますが、なかなか話が進展しないままに、私もといいたしましては先ほど御指摘のように、日本発の運賃の引き下げという一方的な措置で調整を行ったわけでございます。ところが、その調整が一応行われましてかなり格差が縮まったわけでございますけれども、その後また最近に至りまして円高傾向が定着してまいりまして、現在日米間の運賃には一〇〇対八五くらいの、一五%程度の格差が生じてお

りますので、今回私もいましては改めて米國發運賃の引き上げと日本國發運賃の引き下げという措置をとって方向別格差の縮小に努力をするという予定でございまして、その方針が先ほど御指摘の経済対策に盛り込まれた、こういうことでございます。

なお、政府職員の日航利用ということにつきましては、かつて政府の方針として定めたことがございまいすけれども、現在ではたしかその方針は解除されておるかと思ひますが、御指摘のように、今後の厳しい國際情勢のもとで日本航空を育成していくという考え方は、私も当然考へていくべき問題だと思つております。

○關谷委員 最後に、政務次官に、大臣は最後に來ていただきましたので、最初からいらつしやる政務次官に最後に質問をいたします。

日米航空協定その他皆さんにいろいろ伺ひましても本當に厳しい環境であるわけでございますが、そういう中で運輸省が今後日本航空をどのように指導育成していくかというその決意のほどをお聞きたいとしまして、質問を終わりたいと思ひます。

○三枝政府委員 お答え申し上げます。

先ほど申し上げましたが、このたびこの法律の改正の御審議をお願いしている中で、先ほどから局長並びに社長からお答えがありました。特に社長のお答えのお言葉の裏には、並み並みならぬ責任を感じまして航空機を守ろうという決意がくみ取れると思ひます。私も私どもといひましたし運輸行政として監督権を持っておりますが、その監督権のもとに必要な指示あるいは指摘をするということでは必要計画をチェンクしているわけでございますが、御承知のように、非常に厳しい國際航空競争下に現在日本はあるわけでございます。特に日本と米國との間には、乗り物について言えば日本の自動車販売あるいは生産についてアメリカに進出しておる、向こうは飛行機の乗り入れについて以遠権とかあるいは発着の地点その他がございまいすが、これについて

は航空機を守るといふ点で、先ほど御答弁がありましたように、その方向でがんばつていくつもりであります。

それからもう一つ、これは触れておりませんが、いま日本の航空の面での市場として、たとえばシンガポールとかマレーシアとかフィリピンとか、こういった発展途上國の航空会社が熱心に進出を希望してきております。そういった中においていかにして航空機を守ることについて、先ほど触れましたが、日本航空株式会社が社長以下全社員が責任を持ってこの法律改正に伴うしつかりした運営をやつていただきたい、これを必ずやうていただけるということを信じまして御審議をお願いする次第でございます。

○小此木委員 次に、吉原米治君。

○吉原委員 私は、今回の日航法の改正に当たりまして、以下大きく四点にわたつて申し上げる理由に基づきまして、その改正の必要はないんじゃないか、そういう観点から質問を行います。むしろいま必要なことは、日航の会社の経営體質の改善を図ることこそ緊急の課題ではないかと思つております。つまり、日本航空は行政設置法第二条四の二によりまして審査の対象となる特殊法人である。過般のKDD事件に見られますように、特殊法人に対する監督指導を強化すべき政策こそ必要なきでございまして、今次改正案で見られるように、政府の監督権限を緩和するような法改正は行ふべきではない、そういうときではないというふうに考へるわけでございます。以下、順を追ひまして質問をいたしますので、簡潔明瞭にひとつお答え願ひたいと思ひます。

最初に、この法改正そのものに關連をいたしましてお尋ねをするわけでございますが、法改正の中に、今回役員の増員を考へて定款にゆだねるという改正内容になっておりますが、一体どの程度の役員の幅をふやそうと考へていらつしやるのか。私もに言われば、現行の十八名の枠の中で非常勤の役員が二名いらつしやる、あるいは労務担

当と称する役員さんが三名もいらつしやる。これらのことを考へますと、二名の非常勤の役員さんを常勤にすることができないのか、あるいはまた常勤がでないという事情があるなら、常勤のできる役員を選任すべきではないか。また、労務担当の役員というのは本来一人で結構なんで、三名も置くというのは異常な形であらうかと私は思ふのです。それらを考へますと、二名の非常勤を常勤にする、三名の労務担当を一名にすることによって、いわば会社側が考へていらつしやる、手薄だと思はれる分野に二名配置がえをする、あるいはまたこの二名の非常勤を常勤にすることによって役員体制を強化していく。現行の十八名の枠の中でも幾らでも操作ができるんじゃないか、そういうふうに思ひます。

最初に、役員の問題について、これは運輸省の考へ方、航空局の考へ方、あわせて日航の朝田社長、なぜ定款にゆだねて、これは恐らくふやしたいという意向があるから定款にゆだねてほしいというところございまいしうが、私に言わればむしろ少数精鋭でやられるべきではないか、このように思ひますが、それぞれひとつ御見解を聞かせてください。

○松井(和)政府委員 役員の人数をどのくらいふやすつもりかというお尋ねにつきましては、先ほど關谷委員にもお答え申し上げましたとおり、これは現在日本航空の方で御検討になつておられることございまして、私も承知はいたしておらないわけでございますが、私もその目から見まして、それでは現在の十八名でどうであらうかというところございまいすが、現在の十八名という体制が決まりましたのは昭和三十八年の法改正の時点でございます。その時点、三十八年と現時点とを比較いたしますと、營業收入あるいは従業員数等の伸びというものが相当ございまいすが、中でも大きく情勢が變つておると思ひますのは、その当時と比べて圧倒的に海外の路線網がふえ、海外の基地がふえたということが一つ挙げられると思ひます。

それからさらに、その間の変化といたしましては、成田の開港ということで新しい成田に基地ができてきたこと、あるいは先ほどの関谷委員の御質問にもございましたように、貨物輸送というものが急増してきたこと等々の情勢変化がございまして、現在の役員の担務の体制などを見てみますと、かなりの役員の方が幾つかの部をまとめて見ておられる。もちろんそれが絶対にできないことではないかもしれませんが、私どももいたしまして、主として海外の路線網の充実等を考え合わせますと、ある程度の増員は必要ではないだろうかというふうに考えておるところでございます。

また、非常勤取締役を常勤化したらどうかという御提案でございますけれども、やはり社外役員は幅広い知識経験を生かした御意見を伺うという制度、これはどの株式会社にとっても必要なことではないかと思っておりますので、非常勤役員をすべて常勤化するということには無理があるのではないだろうか、かように考えております。

○朝田参考人 役員の増員をどの部門に配置して考えておられるのか、あるいは非常勤を常勤にかえればいいんじゃないか、こういう御指摘でございますが、私も、いま局長から御答弁がございましたように、業務が非常に複雑化して規模が非常に大きくなりました。いま決められております取締役十八名を制定された当時と比較にならぬほど拡大をいたしました。海外におきましても一人の役員も配置することができないというようなことがございます。

それではどの部門に増員を考えておられるのかという御質問でございますが、先ほど申し上げましたような運輸体制、安全の強化をさらに図っていき、あるいは販売増強、あるいはいま申し上げましたような海外活動の強化というようなことを、最もアージエントな、必要なところからこれを増員してまいりたい、こういうふうに考えております。

社外重役というものは、先ほど局長の御答弁の

とおりでございます。社外人士を、外部情報を導入いたしまして経営陣を強化していく。そういう新しいアイデアというようなものもわれわれがお知恵を拝借する。どの企業でもそういうことをやっておるわけでございます。社外重役をなくするということとは考えておらないのでございます。

○吉原委員 私が非公式に聞いておるのは、どうも会社側としては四、五名の増員を考えていらっしやるようでございます。これは事実かどうかかわりませんけれども、少なくとも定款にゆだねてほしい、役員の数には企業側の自由裁量にゆだねてほしいという裏には、それなりに、あのポストをどう埋めたい、この部門をどう補強したい、それぞれ一定の考え方があって今度の法改正にいうことになったと私は思うのです。朝田社長の頭の中は空っぽだ、いまはまだ何とも申し上げようがないが、法改正が通れば改めて考えたい、そういうものではないかと思うのです。全然お考えがないのですか。どの部門をどういうふうにふやして、大体どのぐらいの枠になるだろう。社長、どうですか。

○朝田参考人 ただいまお答えいたしましたように、まず第一に、運輸安全強化のための体制を強化してまいりたいということが一つであります。このように大変な競争、国際競争が激しい中において販売を強化してまいりたい。そして、地域管理体制の問題として、海外におきましますところの米州あるいは欧州の地区総支配人の増強というような部門のことを考えておるわけであります。ただ、成田にも基地が分散いたしましたし、大変な部隊を持っておりまして、対外的にも会社の意思表示をしなければならぬという立場の人も置かなければならぬでしようし、いろいろなことをいま考えておりますと申し上げましたが、そういう部門について考えておる。

それから、いま私、答弁を落としましたが、労務担当が三人おるといふ御指摘でございますが、労務担当としてはプロパーの労務担当は一名であ

りまして、ほかの、先生の御指摘になっておりますのは、客室部門の役員が一名おります。これは客室乗務員に対して労務問題も当然関連してまいるところでございますが、これは労務ばかりやっておるのじゃなくて、客室業務のサービス、運送サービスのあるいは機内のサービス、機内食のサービスの提供とかいろいろなことがございまして、そういうものとも合わせて、きめ細かくそういう業務と一体になって考えてまいらなければなりませんので、そういうものが一名おる。いま一名は法務室の担当、総務部その他のいろいろな担当を重複して担当してもらっておりますが、それは法律関係でそういうものが出てまいりますので、法務室の立場で労働法関係の仕事を担当してもらう、こういうことでございまして。

○吉原委員 時間の関係で、この部門は増員を考えていらっしやるようだけれども、現有勢力で少なくともやれるのじゃないかという意見だけを私は申し上げて、次に進みたいと思っております。

次の法律改正の中で、監督権の緩和と思われる事項がございまして。具体的には、先ほど関谷委員の方の質問にもありましたが、十二条でございます。ここで事業計画だけを残して、資金計画と収支予算をいわずにノーチェックにして企業サイドに任せる。そうなっておりますと、この条文を正しく読みますと、事業計画並びにその他全般にわたって会社を、その業務の適正な運営を確保するために必要があるときには監督あるいは指示を行うことができるということで、従来この事業計画そして資金計画、収支予算、限定された分野が取り扱われる、企業全般に対する監督指導ができるというふうにも理解されるわけですが、このことが一体政府側の監督権を緩和することになるのだろうか。企業側もまたそういうふうな受けとめ方をしているんじゃないか。一定の分野に限って監督指導あるいは認可事項であるものが外されて、考

え方によりまして、監督指導がより広範囲になつたというふうな理解にもこの法律を読む限り相

るわけでございますが、これはどうなんですか。航空局長、お答えになりますか。

○松井和政政府委員 御指摘のように、今回の改正によりまして事業計画の認可制のみを残して資金計画、収支予算の認可制は廃止することにいたしましたわけでございます。これに伴いまして、御指摘の条文上、従来事業計画、資金計画、収支予算に關しての必要な指示ができたというものが、この三つの計画のところが落ちましたために、全般的指示ということで、確かに範囲はその限りにおいて広がったことは事実でございます。ただ、今回の改正は、いわば直接的な事前の監督というものから、できる限り監督を事後の監督、後見的な監督に移していき、こういう趣旨でございます。私どももいたしまして、他の特殊法人の例に見られますように命令というようない言葉ではなくて、指示ということでございますが、あらかじめ一々チェックするということなしに、会社の自主性に任せた運営を事後的に、監督上必要がある場合に限り指示をすることができるといふ形で、いわば一歩後退をした監督のやり方に改めた、こういうことでございます。

○吉原委員 朝田社長は、これは政府の監督権が緩和された、つまり弱められたというふうに企業側としては受けとめられていらっしやるのか、それとも、いやこれは大変だ、従来は事業計画と資金計画あるいは収支予算ということに限って監督指導、指示を受けてきたけれども、これが取っ払われて企業全体に対する監督指導をいろいろ受けることになって大変だという受けとめ方なのか、あるいは前段私が申し上げたように理解をされていらっしやるのか、どっちですか。

○朝田参考人 資金計画と収支予算が認可事項から外されたことになりましたので、そのときに、現行法は事業計画、資金計画、収支予算についての指示ができるということになっておりましたのが外されますと、全般について指示ができませんというところ、そういう監督権を放棄するわけにはまいらぬ、こういう考え方だと思っております。したがいまし

て、私どもは、さつき申し上げましたように、収支予算と資金計画というものは適正な整理をされて、非現実的あるいは行政の重複、そういったものを避けるためにこれは整理していただいた。それで、いまの指示というのは全部それじゃ外れてしまふということもどうかということで、私はこれは適正な措置である、こういうふうに受けとめております。

○吉原委員 これは正しく法律の文章を読みますと、私が言っておることになるわけでございまして、そのことは企業の側の方として見れば、従来の監督権限は弱められて、企業サイドで自由闊達な経営ができるんだという御理解があるなら、それは文章を読んで感じ方がそれぞれ違うわけでございまして、さういふことを得ぬと思ひますが、私は事業計画と資金計画並びに収支予算というのは、五十五年の事業計画、航空局から取り寄せて拝見させていただきました。どういう中身のものか、資金計画なり収支予算というものはノーチェックでいいものかどうかというところで実はいたいたわけでございますが、本来、事業計画と資金計画、収支予算というふうなものは、いずれも事業計画を支えるセットになつておる問題ではないか。事業計画、いろいろ中期計画も読ましていただきまして、そういう計画を進めていくための財源的な措置、こういうものが裏づけされて初めて実行性のある事業計画ということが確認されるわけで、事業計画だけをチェックしておけばいい、あとはもう企業サイドにお任せする、これでは余りにも片手落ちじゃないか、こういうふうに私は理解をいたします。特に事業計画を見てごらんない、路線便数の計画だけでしよう。こんなものだけを認可事項において、あとは、私に言わせれば大事な資金計画や収支予算というものをノーチェックでよくないか、これはナンセンスだと思ふのですが、どうですか大臣、これは。○堀川国務大臣 お尋ねの事業計画は運輸省で厳しく指導監督いたしますが、その他のものは、これは私は政策的な配慮から、率直に申しまして運

輸省としての余り深い介入は必要ないと思つております。したがって、先ほど朝田社長も言つておりましたように、権限は確かに緩めましたが、それだけに日航の責任は重くなった、そこをちゃんとしてもらわなければ困ると思つております。大体、政府の關係してあります企業で、手足を縛つてしまひまして企業活動を抑制するということとは余りよくないと思つております。

ですから、できるだけ当事者能力をつけるということ、そういう観点から見ましても、今度の改正で収支計算書とか資金繰りだとかいうようなものはもう会社の責任でやつてもらいたい、そのかわり事業計画全体は運輸省でこれは厳重に監視もして、監督もして、こういう態度も私たちが決定したようなことでございまして、それだけに、重ねて申し上げますが、権限は確かに私の方には緩めた、それはおっしゃるとおりだと思ひます。けれども、会社の方としてはこれによつて逆に責任は非常に重くなった、そう思つております。

○吉原委員 私も、企業活動の中身に政府が介入するということは好ましくない、これは大臣の見解と私は共通するわけでございしますが、前段私が申し上げましたように、それは言いながら実現性の乏しい、財源の裏打ちもない、そういう事業計画だけを政府はうのみにしておつていいのであらうか。でももしないことがたくさん羅列してある。大変結構なことだ。それは先ほどの関谷委員の質問の答弁の中で、添付書類でつけてもらふんだ、こういうことになつておるようでありまして、それがしてもこの認可事項から外すということとは、企業サイドにお任せするということに相なるわけでございまして、少なくとも政府が四〇％あるいは三十数％の出資をして、つまり株主で言へば恐らく筆頭株主の立場に政府になるわけでございしますが、その政府が、事業計画を出されておるけれども、それから先の資金繰りやら収支予算、こういうものはもう知つちやないんだ、これは企業にお任せだ、それでは私は政府の責任と

いうものを完全に果たすことはできないのじゃないか。前段申し上げましたように、私は朝田社長はりつぱな方でございしますからそんなことはないと思ひますけれども、余りにも放任に過ぎたD Dの事件を見ると、再びあいつの過ちをお互いに犯してはならぬ。

そういう立場で、私は少なくとも政府がチェックするべきものはチェックする。資金計画なり収支予算、それは社長はたびたび国際状況に合せて対応するように修正をせなければならぬ。これは政府の認可事項であらうとあるまいと、企業としては当然敏感に国際情勢に対応して措置を講じなければならぬ。認可事項であるから、めんどろだから、煩わしいから、認可事項から外してもらいたい、これは余りにも企業側のエゴではないかと思つておるのです。

〔委員長退席、橋本委員長代理着席〕

それでは、朝田社長に聞きますが、政府の認可事項でなければその収支予算なり資金計画なりというものは直さなくてもいいとお考えなんですか、逆にお尋ねするんですけれども、それは政府の認可事項であらうとあるまいと、敏感に対応して企業としては対処しなければいかぬ課題なんでしょう。それを何で認可制度から外してもらわなければ企業活動ができないのですか。私はおかしいと思ふ。答弁。

○松井(和)政府委員 ただいまのお尋ねの資金計画並びに収支予算を認可制から外しまして添付書類に落とすことを考へておるわけでございしますが、添付書類でついでまいりますれば一応年間を通じての資金繰りの計画は私も承知できるわけでございします。特に資金繰りの中で一番大事な増資、長期借入金、社債の発行というものはそれぞれ別の条文中認可の規定がございします。特に新株発行についてはそういう意味合いで今回新たに認可事項に加えたということでございします。主要な点につきましては、それからさらに、先ほど御質問がございました重要な資産の処分、取得というふうな面での認可制の規定、こういうことで十

分監督ができるというふうに考へておる次第でございます。

○吉原委員 私はむしろこの認可事項に残しておくのが自然だと思ふのです。少なくとも外す方が不自然だ、こう思つておりますが、特に、後ほど触れますけれども、航空機が老朽化したから新しいのと入れかえなければならぬ、中期計画でいきますと三十機ぐらい年次を追つて導入をされる計画があるやに伺つておりますけれども、そういうものもやはり全体の資金計画なり収支予算というものが背景になつて、現物の機材が古くなつたからこれから何年間のうちに導入します、こういう事業計画だけでは私は不十分であつて、それが本当にその新しい機材が購入できるような資金的な裏づけもきちつとしておつて間違ひない、こういう判断というものはあくまでも政府がすべきであつて、それは添付書類がついておるからそれを見ればわかるから大丈夫だ。それなら添付書類をつけるぐらいなら何でその認可事項から外すということになるのか、手続としては同じことじゃございせんか。そういう意味で、私はこの問題についてはいささか疑義を持たざるを得ない。

それからもう一つ、日航の企業の体質ですが、日航の会社としては関連会社なり子会社と称する会社にたくさん投資をなさつていらつしやる。直接航空事業と関連のある事業ということになれば私もそれなりに話わかるのですが、かなりの分野において、そんなところまで投資をしなくてもいいのではないかと、日本航空という企業にそんな財源の余裕があるのかと思はれるような投資の仕方がしてございします。二、三の例を挙げますと日航開発、これも実はこの数字を見ましてもかなりの赤字を出してあります。特にこの赤字を出した原因が、赤坂にホテル建設の計画を立てて用地を取得した、何かの理由でこれが御破算になつて大損害をこうむつた。あるいは日航商事、これは倒産会社の日本熱学に七億円の債権を持つておつたけれども、これが回収不能になつたとか、あるいは旅行開発という傍系子会社があるやうでござい

さいですが、この会社の社員が二千万の使い込みをして告発をされたとか、あるいは帝国ホテルとか京都ホテル、こういうものに資本参加をしており、国策会社がなぜこういった民間ホテル事業にまで出資をする必要があるのか。日本航空というのは航空会社ではなくて商事会社なら、私はどうとも言いません。少なくとも政府が出資をしてナショナルキャリアという、世界でいま二位だ、三位だと言われている航空会社が、こんな民間のいささかも航空事業と関係のないことに何で資本参加をする必要があるのか。

私はこういう点を見ますときに、政府の監督権限というのはむしろ緩和するのではなくて、具体的な企業活動に干渉しを入れるということではないけれども、やはり企業のあり方というものを綿密に承知しておく必要があるのではないかと。いまのような傍系子会社にたくさん投資をしていらっしゃることに、運輸大臣は御承知だと思っておりますが、これに対してやむを得ぬ投資とご考慮でございますかどうですか、ちよつと大臣のお考え方を聞いておきたい。

○塩川国務大臣 航空事業というのをやりまうと、こういう事業は付帯した事業が非常に数多くあると思つております。ですから、どこまでが自分の会社、いわゆる日本航空で資本参加していかどうかということ、この点につきましては私は判断の基準を持っておりません。がしかし、会社はやはり業務上それを円滑に推進するためにはその会社との間に確実な契約をしなければならぬ。その契約を担保する意味においてはやはり投資も必要になってくることであろうと思つておりますので、親会社と子会社の関係というのは、やはりその業務の担保力だ、担保の必要上やつておるのだと思つております。

それからなお、もう一つお尋ねの、子会社の中にいろいろ赤字の会社があるという御指摘でございます。これは私も非常に残念でございますから、実情を十分に調べまして、みずから投資をし、そのインシアチブを持つておる、そういう

関連会社の赤字解消等の対策については、速やかに解消することを強く要請しておきたいと思つております。

○吉原委員 そんな国策会社の航空会社が二〇%以上の出資をしておる会社が二十五、二〇%以下の出資会社が十六、合わせますと四十一の企業がある。二つや三つというなら、これは航空事業と関係のある分野である限り、私もやむを得ぬと思つておる。四十一の企業に対してこれだけの投資額、これは私はトータルしておりませんけれども、相当な投資額になる。

そこで、もう一つ、リニアモーターカーに非常に私は注目をしておつたのですが、日航のHST、いまやちまたでは日航の重役のおもちゃになつておる、こういうことになつておるのですが、朝田社長、このリニアモーターカーに今日まで相当長い年月をかけて、政府も合されると七億ばかりの補助金、研究費を出しておる。これは日航の目を見ずにどこかの車庫に眠つておるのですか。これはどうされようとするのですか。一遍社長の見解を聞かせていただきたい、いままでのこれに要した金額、これはあらかじめ御通知申し上げておるはずですから、数字を持っていらつしやうと思つておる。相当の金と労力を食つておると思つておる。こんなむだをしておつていいのですか。

○朝田参考人 ただいま御指摘のHSTの開発でございますが、今日まで投資をしてきた資本費の支出と人件費と合わせて、いま先生御指摘になった金額でございますが、こういうものの独自の開発をやつてまいりました、この辺で、日航が今後この問題を進めてまいりますと膨大な資金が必要であるというので、私もこれはこういうものに一つ線を引いてナショナルプロジェクトとしてお取り上げをお願いしたい。低公害交通機関としても今後の技術開発におきましては大変大事な問題でございますので、成田というような、アクセスの非常に悪い空港であるというところは申すまでもないでございますが、そういうようなものからこういう交通機関の開発をやつてはどうか、こういうこ

とでまいつたわけでございますが、いま運輸省でも常電導磁気浮上方式鉄道の開発指針というものを策定されました。運輸技術審議会に御諮問になりました。そういうこととあるいは鉄工業技術研究組合法に基づきますところの組合というものを設立いたしました。今後の展開を図りたい、このように考えております。技術研究組合の設立は関連業界との関係で関係する分野が大変多いわけでございますので、五十六年度にずれ込みはいたしますけれども、設立できるためにいろいろの方々の御協力を得ていまい努力をいたしておるわけでございます。

○吉原委員 リニアモーターカーの技術開発で大変努力をなさつた。その苦勞は私は多とするわけです、大いに敬意を表するのですが、今日まで人も金もつぎ込んで、せつかくいいものを開発されて、そうしていったら車庫の中に眠らせておいて、そういう金の使い方、企業の運営のあり方といたうか、やはり今日まで来たなら、もうすでに実用化に向けて運輸省サイドとも協議をなさつて、実用化という段階にもなつていいのにかかわらず、私は政府内部でもいろいろあるということに承つております。完全な民間会社でなくて政府が国策会社としてそこで研究開発をやらせておきながら、いまもって技術研究組合の見通しもまだ立つていないようでございます。

運輸省としては一体この問題はどうか扱おうとされておるのですか。大臣のお考え方を尋ねたい。

○松井(和)政府委員 HSTにつきましては、先ほど朝田参考人からお答えがありましたように、日航としての研究開発段階は終了して、これをさらにひとつ大きな形で取り上げていくという段階に來ておるというふうに承知いたしております。航空局そのものが所管しているわけではございませんけれども、現在運輸省といたしましては、先ほど先生の仰せになりましたように、技術組合をつくつてこの事業を継承、発展させていくという予定でございます。

○吉原委員 私は大きい柱で四本の柱を質問の柱

に考えておるわけで、いまの一点目について、今回の法律改正はこういう角度から見ても何も必要ないじゃないか、こういうことであるから、法改正の必要も考え方を聞かしていただきながら、法改正の必要を、そういう理由づけに私はいまのような問題を考へておるわけでございます。そういう意味では、役員の増員についても現有勢力で、現有の十八名の枠の中で十分賄つていけると思われ、監督権の緩和につきましても、私は全部が全部そうだとは思いませんが、いまのような不良投資と思われようような投資の仕方、あるいはまたその一番典型的なものがHST、この問題に対する取り組み方、あるいはまた事業計画と資金あるいは収支計画は本来セットであるべきものだ、こういうことから考えまして、今回の法律改正の必要はないのじゃないか。

〔橋本委員長代理退席、委員長着席〕

株式の後配にいたしまして、現在の法律の中で政府側に配当しても別に違法な行為ではない、私はこう思つておりますから、いたずらに日航の企業活動を制約するような現法律になつていない。いま閣下委員が質問いたしました、どこが一体監督がきつて自由な企業活動がでないのか、こういうお尋ねに対して、余り歯切れのいい御答弁はなかった。私、聞いておつて、何の意味がよくわからなかつたのですが、私はそういう意味で今回の法律改正はその必要はない、現行の法律で十分日航の企業活動はやつていける、こういうことを申し上げて、次の質問に入ります。

次は、多少順番を違へて言いますが、技術的にも人員的にも、航空会社としての使命でございます安全対策というのにも、日航の企業体の質の中には非常にたくさん指摘しなければならぬ点があります。そこで、本会議の都合で時間の関係もありまうけれども、中途半端になると思いますが、四十七年度の俗に連続事故と称する事故以來、一体どの程度日航の会社は安全対策に力を注いでいたのか、このことを私は今回調査をさせていただきます。

その段階で明らかになったことは、四十八年のあの連続事故の直後といいますが、それ以降に、日航の会社の多数を占めておる組合、全日本航空労組、この組合の手によって従業員の意識調査がなされておる。このアンケート調査の結果を見ますと、「ニューデリー事故以後、安全性の回復、事故の再発防止のため社内適切な措置がとられた」と思いますが、という問いに対して、「思わない」というのが全体の六二%もある。あるいは「一連の事故に関連し日航の営利優先の経営を批判する声がありますが、あなたはこれについてどう思いますか。」という問いに、「その通りだと思う」というのが、これもやはり全体の五一%を占めておる。また「あなたはこの会社で安全に対する投資が充分に行なわれていると思いますか。」という問いに対して、「思わない」これが全体の五三%。まだたくさん例はございますが、時間の関係で割愛いたします。

このアンケート調査、一万二千名の組織を持つ全日本航空労組の従業員の意識調査だ。しかも、このアンケート調査は四十八年だからいささか古いと言われる声がございます。現在はそうじゃないと言われるかも知れぬ。しかし、その後、五十二年でございまして、パイロットの組合の皆さんが同じような調査をされております。それによりまして八〇%のパイロットは安全対策が十分だと言っている。これは五十二年九月のクアラ Lumpur の事故後の「機長は安全運航体制についてこう考えている」というコメント集がございます。五十三年の三月に日本航空乗員組合、ここが発行しておる。この資料によりまして、「安全運航体制は確立されていない」というのが八〇%。

こういうことを考えてみましても、朝田社長は安全対策に力を注いでおりますと御答弁されるかも知れませんが、少なくとも日航という会社は、あれだけ連続して事故を起こしながら、いままって安全対策にそれこそ有効な投資が行われてない。ホテルやらその他の企業に投資をする

金があったら、四十幾つもの関連会社に投資をする金があるのなら、もっとも安全対策に有効な投資を行うべきじゃないか。そういうことも実は資金計画、収支予算、こういうものと事業計画と何となくセットになって、監督官庁である運輸省は厳しくチェックをする必要がある、こういうふうには思いますが、安全対策に対して日航の朝田社長の見解をまず最初に尋ねたい。

○朝田参事 大変大事な問題の御指摘でございますので、率直にお答えを申し上げますが、このアンケートが行われた四十八年、いまお話しのとおり、四十七年の連続事故の後でアンケート調査があったわけでございますので、直後のショックというものは、危険感というふうなもの、組合員の意識よりもむしろ背後にあったことだと思ひますし、私も乗員組合のアンケート、いろいろございまして、アンケートそのもののやり方とか設問とかいうようなことを問題にする意思は毛頭ありません。これを率直に受けとめて、私も安全確保というものは会社の絶対命題であるという基本方針で経営をいたしておるわけでございまして。全社員トータルシステムで、運航や整備に関係のないところでも安全運航を祈るという雰囲気、会社の中のそういうたゆまぬ努力を醸成する、あるいは安全意識を全社にわたって高揚していく。安全バッジを全社員が着用したり、あるいはZD運動を展開したりしておるのもそういうことでございまして。この問題はこれだけいいという限界がございまして、あくまでも未来長く永久に挑戦してまいらなければならぬ命題でございまして。私も、このアンケートは大分前のことだからというふうなことも申し上げるつもりはありませんし、現在もおかつこれを真剣に受けとめて、今後も安全確保というものが至上命題だということで努力を続けてまいりたい、こういうふうに考えております。

○吉原委員 社長のそういった観念的な安全対策

に対する熱意といえますか、お気持ち、これは私もわかるのですよ。およそその航空会社の社長が、安全問題なんかどうなってもいいのだ、金があるからさすればいいのだというふうな認識ではないとは私は承知をいたしておりますが、あなたのそういった熱意とやらは、現実には私はいまからちよと技術的なことでお尋ねをするわけでございますが、あのニューデリー事故直後に、当時の日本航空の松尾会長、亡くなっていらつしやるようでありましたが、全従業員といいますが、社員約千人ぐらゐの集会でこういう発言をしていらつしやる。キャリアオーバーが少しやさしく、マンネリになっておるのではないか。キャリアオーバーというのはいふぐあいな個所を残したままで運航するということではないか。自分では心ならずもそうなるおそれはないかという危惧の念を持つものであります。当時の日航の松尾会長は千人余りの職員を前にして、もっとお互いに従来のマンネリ化したこういう感覚から抜け出して、ひとつ無事故の体制を期そうじゃないかという趣旨の演説をしていらつしやる。

そこで、キャリアオーバーといういふぐあいな個所をそのままにして運航するというこの問題についてちよとお尋ねをいたしたいと存じますが、五十五年の修理改造認定といいますが、この更新の検査で、五十五年の九月でございまして、重整備作業でのキャリアオーバーの改善が指摘をされておるわけでございまして、これは運輸省の検査官の方から日航に対していろいろ指摘をされておる事項がございまして、一体重整備を、いろいろ基準によつて、一万五千キロ飛んで重整備をやる。つまりオーバーホールをやるというふうな規定になっておるようでございまして、この重整備をした、一カ月、一カ月半もかかってやるのでしうが、大きい整備でございまして、ここから出る飛行機でキャリアオーバーのままで飛行をしておる、こういうことが一体あつていいのだらうかどうだらうか、まず航空局長と

してキャリアオーバーに対する認識を、どういう認識を持っていられしやるのか、その点を最初にお尋ねしたい。

○松井(和)政府委員 ただいま御指摘のキャリアオーバーの点は、航空の安全を考える面で大変重大な問題だと考えております。ただ航空機のふぐあいと一言に申しますけれども、航空機と申しますのは当然空を飛ぶわけでございまして、その空を飛ぶ場合の安全に直接関係のある部分と、お客さんのサービスその他の部分というふうに分かれるわけでございます。たとえば安全性に直接関係のある部分についてのキャリアオーバーという場合、安全性に直接関係のないサービス部門におけるキャリアオーバーとは全然質的に違ふといふふうに考えております。もしも安全性に関係のある部分についてのキャリアオーバーが行われるというところであれば、これはまことにゆゆしき問題でありまして、私もこれとしましてはそういうことが行われないように十分指導してまいりたいといふふうに考えております。

○吉原委員 航空局長、安全に関係のないところなら構わぬけれどもという意味の御答弁でございしましたが、それは具体的に聞きますけれども、どの部分ならキャリアオーバーで飛んでも構わぬ。私は飛行機というのは素人でございましてけれども、どの部分が一体安全運航に支障ないと思つていらつしやるのですか。

○長瀬説明員 ただいまお尋ねのどういふ部分が安全に関係があるかというお話でございましてけれども、航空機の整備をいたします際には、飛行機の耐空性に直接関係のある部分と、たとえば外観が非常に汚れたのをこれを新しく塗装するとか、パネルにちよとした傷があるのをこれを直すというふうな飛行の安全に直接関係にはかわりはない部分とがございまして、航空会社としてはこれをすべて重整備のときに修理するといふことを計画するわけでございまして。安全にかかわりのある部分と申しますのは、直接の飛行に影響があるというものを指して言つて

おるわけでございます。

○吉原委員　そこまで言われるなら、具体的に整備工場を整備をされて、作業報告書が出ておりますが、この作業報告書に基づいて具体例をお示しをして見解を賜りたいと思います。

重整備をやった、重整備工場から出された作業報告書に基づいて言いますと、燃料漏れ箇所あるいは機材の一部が外れるといいますが、そういう不良箇所が九十カ所もあった、こういう具体的な事実も作業報告書、つまり整備不良箇所といえますが、ふぐあいの箇所を完全に修理をすることができなくて、この箇所とこの箇所とこの箇所、つまり合わせると九十カ所、完全な整備でなくて仮の整備といいますが、そして飛行せざるを得ない、こういう形でこの報告書が上がっている。こういう問題についてはどういう認識を持っておられるわけですか。

また、いま申し上げましたのはDC8の46という飛行機の作業報告書でございます。日付はことし、八月二日。それから、同じDC8の50という飛行機で、整備の結果報告されたものの中に燃料漏れ箇所が千五百カ所、その他不良箇所が二千四百七カ所、こういうデータが実はありますが、燃料漏れ箇所が千五百カ所とかバッチを当ててリベットでとめるような箇所が二千カ所以上もあるような飛行機というのは、一体正常なのかどうか。それは技術屋さんが見て飛行に差し支えないという見解だということになれば、それ以上大事故でも起こらなかったらそれで済むのでしょうか。もし落ちたら一遍に何百人の人間がたちどころに死んでしまうわけでございますから、絶対にミスは許されません。そういう安全性を強く求められておる安全対策に對して、いまのような作業報告の——私は別にうそを言っているわけじゃない。現実にはそういう作業報告書から見ても、これは大変な飛行機が飛んでおるものだなという認識を持たざるを得ないでしょう。これでも安全に差し支えないから大丈夫だという認識ですか。これはどなたがお答えになるの

ですか。

○長澤説明員　ただいま先生から具体的に幾つかの事例の御指摘がございましたけれども、まず燃料漏れの件についてお答え申し上げます。

ことしの一月に重整備を行いましたDC8におきまして、ただいま先生御指摘のとおり千五百カ所を超える燃料漏れがある、そういうスコークと申しております。この機体はアメリカのイースタン航空という会社から中古機として昭和四十六年に購入した機体でございます。日航が持つておりますほかのDC8に比べまして、この種のふぐあいが通常や多い機体でございます。

DC8は、他の大型機と同じように、主翼の中に燃料タンクがございます。主翼の表面にはおよその数でございますが、十一万本のリベットが使われております。そのうち千何本かのリベットに燃料リークの跡があるということが発見されたわけでございます。ただ、この発見された燃料リークの跡でございますけれども、この中の九五%以上はリベットを打ってございまして、そのリベットの周辺に燃料が少ししみ出ると申します。か、そういう跡がつくもので、通常ステインというような言葉で呼んでおりますけれども、そのリベットの場所、その程度によりまして航空機メーカーでこれは修理が必要である、これは修理をしないです。そのまま飛ばしてもよろしいといういろいろな技術情報を出しておりますけれども、おおよそ九五%というのは通常の運航では問題にされない程度の軽微のものでございまして、しかし、こういう些々かのチャンスでありますので、通常はメーカーは修理しろとは言っておりませんけれども、この際、重整備の期間中に万全を期すために千何本の修理を全部完全に行なったというところでございまして。

このような状態は、飛行機を長年使い込んでまいりますと、だんだん時間の経過とともに発生してくる性質のものでございまして、整備を手抜きをしたからこういうことがたくさん出たという

とは必ずしも結びつかない話でございます。ただ、私どもとしましては、先生御指摘のように、安全の確保というのは絶対でございますので、どのようなささいなことを見逃さないで的確に手を打っていただくことは必要であらうかと考えております。

それから、先ほどほかに指摘のございました暫定的な修理をしたというハニカムパネルの損傷の程度というものはいろいろの段階がございます。表面的に薄く傷がついたものあるいは完全にクラックになっているもの、いろいろなものがございます。これを完全にするには新品と取りかえるというところが一番いい方法でございますけれども、そういうことに對してあらかじめメーカーが決めておるような検査方法あるいはそれに準じた方法によって修理を行なうとして、次の整備のときにこれを全く新しいものと取りかえる、こういうふうな手段をとって安全上いささかも支障がないような手を打ってからやるということはあるわけでございます。

以上でございます。

○吉原委員　本会議もきょうは開催されるわけでございますが、私も腹が減りましたし、皆さんも食事をした方がいいと思いますから、昼飯を食べながらひとつじっくり航空機の安全問題で議論をしたいと思っておりますので、午前中の時間はこれで終わりたいと思います。

○小此木委員長　この際、暫時休憩いたします。

午後零時四十五分休憩

午後二時二十一分開議

○小此木委員長　休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。吉原委員。

○吉原委員　これは航空局の技術部長さん、いらしていただけますか。——午前中のキャリーオーバーに対する考え方を再度お尋ねするのですが、一万五千キロを飛んで重整備をやるという規定になっ

ておるわけでございますが、その重整備を受けて、そして現実には飛行機は航行するわけでございますが、その場合に、キャリーオーバーという形で一体運航できるのかどうか。キャリーオーバーという、ふぐあいの箇所をそのままにして運航するということは、少なくとも、ABC、この四ランクあるんでしょう、あるいはジャンボ機は重整備がなしにABCの三ランクあるようでございますが、その一万五千キロも飛んで、オーバーホールで解体して整備をするという重整備だ。それをやって、なおかつキャリーオーバーという問題が残ったままで一体航行ができるのかどうか。A整備をやったB整備をやった、そしてC整備をやった最後はD整備、こういう上の段階へ行くときに、第一の段階で、A整備で多少不十分な点が残った、それは次のB整備で多少とつやつくけれど、こういう場合は起り得るだろうけれども、逆に一番大きい整備をして飛行機が出る場合に、一体キャリーオーバーという、ふぐあいの箇所をそのままにして運航するということが許されておるのかどうなのか、そこら辺をきちんと聞きたい。

○長澤説明員　ただいま先生の御指摘のございましたキャリーオーバーがどのようになっているのかという点でございますけれども、ただいま先生御指摘のように、整備の段階はABCと逐次重なるものになっていくにつれて、整備のアイテムと申しますか、内容が厳しくなっております。そして、D整備で必ずやらなければならぬようなこと、そういうことは必ずやらなければならぬこと、そういうことでございますけれども、キャリーオーバーをするのかしないかは、その飛行の安全に直接関係があるのかどうかという点に最終的に判断が来るわけでございまして、重整備におきましては、重整備で必ずやらなければならぬこと、これは絶対にやらなければならぬこと、これは、私どももそういうことを一切認めておりません。そういう重整備で、ここでやってみようべきことは必ずやらせるわけでございます。

しかしながら、重整備というのは、長時間飛行機を格納庫に入れたまま整備をする期間でございますので、サービス上の問題等も含めまして、その他もろもろの作業をこの際一緒にやってみようという計画を組ましますので、そういった計画の中で、あるいは現実にはオーバーホールに出てまいりますと、予期しないところに手を入れなければいけないというところがみつかることがございます。そういうときに修理の仕方はいろいろあるわけでございますけれども、たとえば次のC整備、二千時間なら二千時間の飛行に達するまでに必要なものをきっちりしておけば、次の二千時間のときにそこをまた新しいものとかえるなり必要ない修理をするなりということすれば安全な運航ができるわけでございます。

こういったような細かな問題につきましては、基本的に航空機メーカーが、この程度のことはいくつ状態であつてよろしい、この程度のことはいくら絶対だめだということ等を事細かに決めておりますし、私どものこういった業務を担当しております検査官も、その内容については逐一チェックをいたしまして、できるかできないか、できないものは絶対にやらせない、こういうことで対処しておるわけでございます。

○吉原委員 そこで、この検査官ですが、東京航空局の羽田の先任検査官がふぐあいな事項を指摘をしておるわけでございますが、ここで、メインベースにおける重整備作業時には、すべてのふぐあいな事項はクリアにして運航する思想から考え合わせる、このようなことのないよう改善されるように今後努力してもらいたい、口頭ではあつたようですが、こう指摘をしておる。これが去年の九月です。それから以後、そういう指摘があつたのにもかかわらず、ことしの三月の月付による作業報告書を見ても、いま技術部長がおつたやつたように、重整備を済ませて出てきたこのDC8-45という飛行機は、作業報告書を見ても三十三カ所キヤリーオーバーの個所が列記してある。こういうことがあつていいのか。あつ

てはならぬことが、現実にはこういう作業報告書が出ておるし、しかもキヤリーオーバーの期間はいつまでに完全に整備するという期間が決まつておるのですか。これは決まつておらない。しかも、この資料を見てみても、悪い個所が発見されてから一年も一年半もそのまま飛行機が飛んでおるといふことがこの作業報告書から明らかになつておる。

この作業報告書は技術部長は見つていらつしやいますか。いまお尋ねをしました点について、ひとつ明確に、私も素人ですから素人にわかるように説明してください。

○長瀬説明員 ただいま先生の御指摘された件でございませうけれども、私が受けております報告は、たとえばハニカム構造というものがございします。このハニカム構造というものの修理をする場合には、そのハニカムの損傷の程度によつていろいろな修理の方法があるわけでございますけれども、運航の安全を継続するために、たとえばハニカムが接着が多少はれて浮き上がつていまして、このような場合には、リベットどめをいたしましてこれを固定するという方法が一つの修理の方法でございませうけれども、この修理の方法で十分安全に飛べるわけでございますが、外観上は見かけが悪いというふうなこともございします。そういったような場合には、新しいものと交換をするというのが原則でございますけれども、そういった部品がまたまた手元になつていふような場合には、やむを得ず、安全上は全く支障のない修理の方法、外見上は見かけが悪いのですけれども、安全上は支障のない方法で飛ばすことがございます。しかしながら、そういったふうなものはその後のチャンスで新しいものとかえるといふことでございまして、私どもの検査官がキヤリーオーバーを減らすようにしろと言つておりますのは、整備作業といふものは一定の計画のもとに始まるわけでございますので、この計画が、非常に安易な部品の入手計画であるとかあるいは工程の管理の仕方とか、そういったようなもので混乱

をいたしますと、そういうチャンスに整備上のミスが入り込むような機会も出てまいりますし、キヤリーオーバーを後々に送りますと、後の工程が非常に大変になるわけでございます。したがつて、少しでもそういった工程を乱すようなことは極力やめろということ、検査官は強くそのことを申しておるわけでございます。安全上必要な点の確認は十分にいたしておるということでございます。

○吉原委員 それでは、端的にわかりやすく聞くと、重整備をやつた後なおかつ安全に支障がないということになれば、次のチェックの時点、たとえば二千キロ飛んでから直しなさいよということになつて、その二千キロの運航には差し支えないという個所があつたままでも飛んでも構わぬ、そういう意味ですね。ぼくの認識が間違つておれば正しいとらわなければいけません。再度聞きます。

○長瀬説明員 当該航空機が飛行する、あるいは次のチェックまで飛行するに必要な最低限以上の整備は必ずして飛ぶということが原則でございます。したがつて、たとえば次の整備までかくかくしかじかの手段を講ずることによつて安全上全く支障がないと判断される場合には、キヤリーオーバーをすることがあり得るわけでございます。しかし、私どもは工程管理等の面からそういうことをなくすように努力せよということをお願いしておるわけでございます。

○吉原委員 この安全問題をしつこく私は尋ねたいのですが、特に四十七年のあの連続事故の発生時から今日までの一連の整備費の流れを見てみるわけですが、四十七年の連続事故の翌年の四十八年は、外部購入費用の経費の中の整備費が一〇・二%を占めておつた。それがずっと年を追つて見ても、昭和五十四年度では三・二%に整備費がウエイトとしては減つてきておる。それと並行的に付加価値の欄で見ても、減価償却が四十七年当初三一・八%であつたものが年々下がつてきて、五十四年度では一八・二%、そういうウエイトになつておる。この数字の流れからし

て、いまの全体の日航の持つておる飛行機というのが老朽化してきておるのではないかと。特に減価償却は税法上では定率法でやつていらつしやるようですが、この表の数字というのは定額法ではじき出された数字のように承つておるわけでございます。飛行機が老朽化した。つまり償却がかなり進んでおる。したがつて、減価償却費が低くなつた。その上に、普通ならば整備費も反比例にふえていかなければならぬけれども、整備費も同じように下がつてきておるといふのは、先ほどから作業報告書等々に基づいて、安全面で大丈夫だろう、大丈夫だろうと言ひながら、整備費がかなり制約を受けておるのじやないか。

そういう意味で、冒頭申し上げましたように、職員、従業員、社員、パイロットに至るまで、安全対策がなつてないと言つておる。現場で働いておる皆さんがそういう認識なんですからね。こういう数字からしても、朝田社長は安全は第一の問題だ、絶対的なものだ、こうおつしやつておられますけれども、こういうデータからは一つもそうはなつてない。特に整備の人員の推移などにつきまして、五十年と五十五年のデータを比較してみても、五十年の段階では四千六百八十三名のものが、五十五年までの間に漸次減つてきて四千四百六十九名と、約二百名ばかり逆に整備本部の人員も減つてきておる。つまり人間も減る、そして経費も少なくなる、こういうことから考えまして、必ずしも安全に対する整備状況というものが十分になされておらない、このように私は言わざるを得ないと思つておるわけでございます。

その点についてちよつと見解をお聞きしたい。○長瀬説明員 ただいま先生から御指摘がございしましたように、整備費を幾らかけておるか、整備の人間がどういふ推移をしておるか、そしてその整備費と人間とによつてなされます結果として出てきます整備の水準がどういふ状態にあるか、これにつきましては私ども非常に関心を持って常時監視をしていられるわけでございます。結果として出てくる償却水準が向上する、そういう前提におい

てのみ整備費の問題あるいは整備人員がどう推移するかという点を判断すべきであらうかというふうに考えるわけでございます。

ただいま整備費の指摘がございましたけれども、先生が御指摘になりました外部購入費用の中での整備の費用の割合が非常に下がっております。この点につきましては私も関心を持ってその内容を調べたわけでございますが、外部購入費用の中には燃料費が入っておりますが、実はこれが昭和四十八年当時と比べますと高騰しております。したがって、その結果として相対的に整備費の割合が下がってしまったということでございます。整備の費用を見る場合には、整備にかける人件費あるいは整備の施設の賃借料あるいは減価償却費、そういうようなものを含めて整備費全体を見るべきかと思っております。そういった意味での整備費というものは年々増加しておりますし、あるいは営業との関係で整備にかける費用が総体の営業費に対してどういう割合に推移しておるか、こういう点をたとえばアメリカの航空会社等と私どもよく比べてチェックしておるわけでございますけれども、同じペースでチェックするというのは、航行援助施設料その他のいろいろな公租公課の負担の割合等が違いますので、ダイレクトに比較するのはいろいろむずかしい問題がございますけれども、ベースを同じにして比較してみますと、日本航空の整備にかけられる費用というのが営業の総体費に占める割合、これは外国の航空会社に比べても決して低いものではないというのを確認をいたしております。そして、これらの結果として出てくる整備水準、つまり飛行機が機材の故障によって出発がおけるとかあるいは機材の故障によって引き返す、あるいはエンジンが飛行中に停止する割合、こういった数字を私ども逐一チェックいたしておりますけれども、現在のところ、日本航空のこういうものに対する数字というのは世界のトップレベルの水準で推移しておるということで、ぜひ今後この傾向が伸びるように、さらによくなるように私どもも指導していきたいというふうに考えておる次第でございます。

○吉原委員 私はいかに説明があるとしても、必ずしもいまおっしゃったように、安全対策に対しては万全の策が講じられてあるようにいままでの御答弁の中では納得がいきません。四十七年の連続事故の教訓をひとつ忘れずに、もちろん日航の技術陣挙げてこの問題については取り組んでいただかなければなりません。航空機の事故というのは一たん起きると大変な事態になることは御案内のとおりでございますが、大臣、せっかくいままでのやりとりの中で聞き取っていただいておりますのに、私は飛行機のことには素人でございますけれども、整備状況は必ずしも十二分に行われていない。大臣はいままでやりとりを聞かれてどういう見解を持たれたのか、あるいは日ごろ日航のそういう安全面に対して努力をされておるようによい社長は一生懸命に言っておられるけれども、そのとおりだと思っていられしやるのかどうなのか。いま技術部長が言いましたようにキャリーオーバーという、ふぐあいの点、個所を残したままで飛んでおるのをおわかり願ったと思うのですけれども、そういう点に対して大臣の決意のほどをひとつ聞かしていただきたい。

○塩川国務大臣 いままで質疑を聞いておりまして、吉原さんは安全対策上相当注意をしろということを喚起しておられますが、これは私は非常にいい指摘だと思っております。こういう交通、特に航空という重要な事業に携わっておるものは絶えず安全対策というのを当然講じなければなりません。

私は、いままでずっと日本航空並びに日本の国内航空業者のやっておりますものを見ておきますと、一言に言いまして比較的主にやっておりますと私は思っております。それは個々に指摘すべき点はやはりあるだろうと思っておりますし、またその点については運輸省としてもこれからも十分注意して細かく検査もし、指導もしていかなければならぬと思うのですが、現在までの状況ではおおむね努力をされておると思っております。

ます。この事故がたびたび起こりましたならば、何千億円、何百億円という損失をこうむるのですから、そのことを思いましたら安全あるいは機材の整備に投資するという費用はいわばまだ安いものでございまして、そういう経営効率からいっても安全に十分な投資をすることは結局企業の利益を守ることもございまして、これからの一層励んでいくであろうとは思っています。しかし、いまいろいろ御指摘があつて御心配しておられる点がございまして、私たち今後会社と航空局の技術関係者ともどもにより細かく整備をすることについての研究をさせていきたいと思っております。

個々の内容につきまして、私も吉原さんと同じで全く技術のことにはわからぬものですから、いま私は個々にいろいろ申し上げることはないのですけれども、総体的にいまの御質問の経過を聞いておりましたら、私はそういうものを感じたものでございまして、一言申し上げた次第です。

○吉原委員 さらに、航空安全輸送をモットーとする航空会社の社内管理体制、職場の環境、こういうものには私は非常に注目をしておるわけでございまして、その中で先ほどアンケートの問題についても質問いたしました。こんな意識では大変だなどという気がいたしておりますので社長の見解をただしたわけでございますが、同じ四十八年に会社の方が、立教大学の早坂さんという方に委嘱をして従業員の見聞調査というか、こういうものをやっております。従業員の見聞調査に関する総合所見と提言というものが立教大学の早坂という先生の手によって出されております。この資料は恐らく会社が出された資料のほゞでございます。この資料で中身を讀んでいきますとたくさん貴重な意見が書いてあるわけですが、わざわざ会社が従業員の見聞調査、こういうものを委嘱されたのねらいと、それからその結果どういう形で企業にプラスさせていったのか、反映させていったのか、従業員に具体的にどのような指示を出しているのか、これはひとつ日航の会社の方にお尋ねを

したいのであります。

○朝田参事 早坂アンケートというもののによりまして一休会社がどういう措置をとったかという御質問でございますが、いま先生のお話のように、この中にいろいろのことを指摘されておりますので、全部に照れて申し上げるわけにもいきませんけれども、特に精神的なあるいは肉体的な疲労を訴える者あるいは業務中の危険感を訴える者が多いという点がございまして、これは運輸の安全、従業員の健康、教育訓練等の問題でございますので、会社としては常々研究を重ねて最善のものをそれ以後追求してきております。

従業員の疲労につきましては、特に運航乗務員、客室乗務員ともに健康管理のためにそれ以後打った手は、専門の組織、体制というものを充実いたしました。きめ細かく運用を行っております。運航乗務員については言いますと、航空身体検査というものがございまして、単にこういう項目だけでなくに総合的な健康管理に最大限の努力を傾けております。客室乗務員につきましては腰痛という問題がその後大変大きな問題になってまいりまして、整形外科を配置いたしました。リハビリテーションの施設を充実いたしました。あるいはカウンセラーの配置等の対策をとっております。

業務中に危険を感じるというふうなことに對しましては、連続事故以後八十八項目にわたる安全対策を政府にも御報告をいたしました。またその後総合安全推進本部で追加の安全対策も強化してまいりました。こういう安全対策を推進していく中で乗務員の意見を吸い上げあるいは聴取し、あるいはその対策の内容を職場に周知徹底するということなど危険感を除去するように努めてまいっております。その後も各種訓練体系の見直しをやりましたり、教育の拡充に十分注意を払ってまいっておりますので、今後ともそういうものに対する充実強化についてさらに努力を続けてまいりたい、こう考えております。

○吉原委員 朝田社長、続いてお尋ねするので

が、この早坂提言といいますが、調査によりまして、最後のまとめの段階でこう書いておられるのです。日航の会社の実情について調査の結果「忌憚なくいえば、「巨大なる中小企業」の印象を禁じ得ない。」「巨大なる」という、その「巨大さ」を感じさせるのは、職員と経営者との距離感、職種のさまざまな相違とそれからくるアンバランス、コミュニケーションの不徹底さなどであり、「中小企業を感じさせるのは、たとえば昇進・昇格の不公平、福利厚生の不十全感、人間関係についての配慮の欠如などの諸点である。」というふうな書き方をまとめの段階でされておる。これは何もどつちかに偏った方じゃない。会社がお願ひされた大学の先生ですから、恐らく公平な意見だろうと思うのです。これが日航という会社の職場の実態なのか、あるいはまた「巨大なる中小企業」というふうな印象をこの大学の教授に与えるほど日航の労使というのは不正常的な労使関係なのかと、こういう資料を読ましていただくと改めて心配になってくるわけです。少なくとも安全を第一義とする航空会社である以上、乗務員を主体にした全従業員が、そういう意味では、いま社長も言われておりましたように、健康にはもちろん留意をしなければならぬし、それは守つていかなければなりませんけれども、少なくともこの労使間の不正常さから来る仕事の非効率性といいますが、非常にやる気を失うとか、そういうものが出ておる、そういう職場の地下があるのじやないか。後ほど触れますけれども、そういう地下というのはいくつ最初からそうであったのかという、必ずしもそうではない。むしろ主導的な役割りを果たしてこられたのは会社の経営姿勢だろうと私は思うのです。

そこで、そういう大学教授の職場の調査報告書を見てもそうですが、そういう土壌がどういうわけで起きてきているのか。私はこれは率直に会社の労務政策のまずさだと思つておるのです。資料を見てみましても、日航はナショナルキヤリアという、世界でも誇れる企業に成長された

かもわからぬ。しかし、その中身を皮肉くつてみたときには、経営者の姿勢は、少なくとも前近代的な感覚の経営者だと指摘をせざるを得ないほど、経営者としては一番おくれた感覚を持つておる。経営者がよくやる手でございますが、不当労働行為の常習会社だ。まことに恥ずかしい次第でございますけれども、いままでに地労委、中労委で十五件も事件が発生をして、この十年来ずっとこういう不当労働行為の係争が絶え間なく起きておる。最近はどうも中労委の段階へ皆移つて、案件も四件ぐらいに整理をされたように思つておりますが、ひとつ不当労働行為事件の現状を、これは会社のどなたかお見えになっていきますか、説明していただけますか。

○朝田参事 たいだいま早坂レポートといいますが、アンケートの、続けて御指摘がありました点もあわせて申し上げたいと思つて、巨大なる中小企業」という表現を使われておりますし、会社はこれを一体、まあ四十八年当時のことでございましてけれども、私どもは謙虚にこの問題を受けとめておりました。教育訓練や安全感覚の問題につきましても先ほど申し上げたとおりであります。人事考課というふうなもの、大変大きな影響を与えておるということは事実でございます。この改善策といしましては、考課項目を恣意的にやらないで、点数を明示するようなやり方をとりました。また、執務態度や能力や業績の考課を見ますという要素の中で、態度とか、そういうようなことよりもむしろ能力、業績を重視するといふようなことにもいたしましたし、あるいはその考課の着眼点といいますが、ビヘービヤチェックリストといいますが、こういう、考課者がどういふことを考えてどういふ点に着眼をしなければならぬかというガイドブックのようなものも出して注意を喚起いたしております。

ります。逆に、失望したという回答は割に満たないといふふうに総括しておられます。したがって、私はこれで満足しておるという意味で申し上げておるわけじゃないんですが、私どもは全体としてこれを把握いたしまして、い言われたいような疎外感、あるいは客室乗員あるいは運航乗員も、定着性がございせんので、非常に特殊な勤務態様で、ずっと地上で定着をして一般の地上職と同じような仕事をしておるわけではございせん。なかなかコミュニケーションというものが徹底をするのはむずかしい業態でございますし、特にそういう点では少数グループの管理、こういうふうなものを通じてできるだけコミュニケーションを図つてまいりたいということで、これも実現をしつづつあります。運航乗員も組織を改正いたしまして、そういうふうに少数グループの管理という点に重点を置いて充実をしてまいつております。いま、それに関連いたしまして、労務問題については御指摘のとおりいろいろとむずかしい問題を労使ともに悩んでおりますけれども、私どもはこれは精力的に粘り強く、人事、労務関係についてはお互いの信頼関係を確立して健全な労使関係を築いてまいりたい、こういうふうに考えております。

○吉原委員 ここであつた労働省に見解をただしておきたいと思つて、いま日航の不当労働行為事件というのは、残つておるものが四件と私は聞いておるのですが、すべて中労委の段階へ移行されております。ところが、十五件あつた中で、それぞれ東京都労委の出した命令がございまして、この命令に会社側が、罰則のないことをいいことにして従わぬというケースが出ておる。最初に、労働省としてこの日航の労務政策、私はまことに前近代的な労務政策だと思つてつくづく感心したりあきれたりしておるわけですが、労働省としてどういふ見方を、この日航の労使の紛争、なかんずく日航の経営者の労務政策を理解されておるのか、それをまずお聞かせ願ひたい。

○中村説明員 一つの会社の労務政策がいかに悪いかというのを判断するというのは、私ども行政官庁としても非常にむずかしい点であると思ひます。しかし、確かに先生御指摘のように、日航においては残念ながら多数の不当労働行為事件が係属しておる。最近においては昇格、昇給問題の差別をめぐりまして都労委の命令が出、中労委でいま審査が行われている、こういう状態でございます。

日航には、御存じのとおり、従来から複数の組合があるということから、それがゆえに労務管理を非常に複雑なものにしていくという点はございまして、先ほどから繰り返して出ておりますように、人命を預かる重要な企業でございますし、万が一にも安全面への影響を及ぼすことがないやうにという点から、差別問題を含め、紛争ができるだけ早く解決するように私どもとしては望んでおります。

○吉原委員 課長さん、そこにおつてくださいます。もう一つ、当時あなたかどうかわかりませんが、これはちよつと名前を把握しておらぬから言えないのですが、中労委から都労委命令の履行報告が日航の会社に出されておる。当時の労働省の労働法規課長は、当該労組に、履行報告が出されたら早速会社を指導します、こういうことを約束をされておるようでございますが、一体直接会社にそういう指導をされたのか。指導はしたけれども、それに会社は従わなかったのか、全然指導はしていないのか、どつちなのか、その辺をちよつと尋ねたい。

○中村説明員 当時の法規課長、現在の私でございます。確かに四月に中労委から履行報告が出たところで会社に指導するといふ約束はいたしました。現に会社の人事及び労務の責任ある方においでいただきまして、勧告の趣旨を尊重しまして紛争の早期解決を図つていただきたいというお願いをいたしました。が、会社側は、命令を履行することから、残念ながら履行ができない、こういう

○吉原委員 朝田社長に重ねて尋ねますが、いまもって一万二千名の組織になっておる全日本航空労組ですか、これが職場の圧倒的な組織を持つ組織

ことを私はここでやるうとは思いませんが、非で率直に社長もお認めになって、いや、それはいろいろ考えたけれども悪かった、おれの方の劣

頼關係を確立いたしましたして、正常な、健全な勞使關係を何とかしてつくり上げたい、こういうふうに思っておるわけでございます。

そこで、立証協定で十八回の審問を行う予定になつておりまして、そのうちいまようやく四回が済んだ段階でございます、いまこの段階ですぐ自

主交渉に入れると私は思っておりませんが、いま先生のお話のように、審問の途中で和解とかいろいろな形が想像できることは事実でございますから、そういう可能性に基づいて、絶対に自主交渉の場があり得ないというふうには私は考えておりません。したがって、審問の進展状況等も関連いたしますが、まずいまの段階ではまだたつた四回しか審問をやっておりませんから、いまの段階ではこれを続けて審議を尽くしていただくということが必要だ、こういうふうに考えております。

○吉原委員 以上、大綱四点にわたって、私は人的な面あるいは技術的な面から見て、日航といふ会社の経営姿勢といえますか、それを正さなければならぬじゃないかという意味からいろいろお尋ねをいたしました。その中で明らかになりましたように、私は法治国家である今日、法に対する感覚のなさといえますが、そういう中で監督権を緩和する今日の法改正は必ずしも必要はない、むしろそれよりも先に、いま私がいろいろ申し上げました点について、なるほどナショナルキャリアとしての企業である、人的にも技術面でも模範的な企業だ、こういう企業にいつまでも政治が介入してあかぬかぬとやうなことも、自由に闊達にひとつやってみたらどうか、こう信頼ができるような体制にされることが私は急務だと思います。

私は二時間の持ち時間で、まだ足りませんけれども、足りない点はもう一時間予備に持っておりまして、一応きよりの会社側の御答弁を聞いて、もう一回整理をして今度は次回の委員会ですりたいたいと思っておりますので、きょうは時間が参りましたから、この程度で終わります。

○小此木委員長 次に、西中清君。
○西中委員 今回、日本航空株式会社法の一部を改正する法律案が出たわけでございますけれども、その前に航空企業の運営体制、昭和四十一年、四十五年、四十七年、それぞれ閣議了解によ

って、その時期に適した航空企業の運営体制についての政府の方針が示されてまいりました。今日、午前中からの議論にありますように、航空業界、企業を取り巻く環境といふものもやはり大変な変化を来しておるわけでございます。今日、需要が頭打ちの傾向、さらに燃料を中心とするコスト上昇、そうしたことで各社、航空三社を中心に低空決算といふような状況もございまして、さらには、ある企業では地方ローカル線を切り捨てたいといふお話しも出ておるようでござい

ます。また、運賃につきましても、割引をするという一面、また値上げをしたいという話も出ております。非常に一つの曲がり角にきたような気もするわけでございまして。さらに、日本とアメリカの関係、いわゆる日米航空協定、さらにはこの両国間の権益の問題に關して協議が行われるというふうな段階でもございまして。

こういうことを踏まえまして、四十七年以來のこの航空企業の運営体制について政府の方針、政策といふものは見直す必要があるのではないかと考えられるのですが、政府にいまそういうお考えがあるかないか、まず最初に聞きをしておきたいと思ひます。

○塩川国務大臣 いわゆる四十五年、四十七年体制と申しましようか、これに対する見直しをするのかという御質問でございまして、確かにいま御指摘になりましたような内外ともに非常な変化が起こつてきております。とはいへ、いまその変化が一定の形で定着してきたとは思えない状況でございまして、われわれはまずそういう航空業界全体の動きといふものをもう少し見定める必要があると思ひております。

それからもう一つは、航空関係に關しますところの社会資本の充実といふものがまだ十分ではございませんので、こういうようなものがある程度完備してまいりましたときに、航空業といふもの、航空が全体の交通量に對してどのような新しい使命を帯びてくるかといふことが、この社会資本の充実とあわせて考えられる問題だと思ひてお

ります。そういう事態になりましたときに見直すべきではないかと思ひております。したがって、現在の時点においては、その状況を見直すつもりはございません。

○西中委員 そこで、早速この法案に入るわけですが、前提となりますこの法律案の提案理由、非常に簡単に書いてあるわけですが、この法律の改正の理由でございまして、これはいろいろの要素が入っているようですが、たとえば言いますと、大臣が読みになったこの提案理由の説明の中には「政府助成の適正化を図るとともに、民間の活力を十分發揮しつゝ、より自主的、彈力的な事業運営を行ひ得るよう措置することとした」、こういう日本航空の経営を民間活力を十分發揮できるようにしよう、そして自主的、彈力的な事業運営を行ひ得るよう措置することとした、一方では、いわゆる行政改革といふ面から行政簡素化、そういった要素もこの改正の中には盛り込まれておるのじゃないかというように見ておるのですが、そういう要素もあるが、ポイントはさらに置かれておるのか、まず最初に聞いておきたいと思ひます。

○塩川国務大臣 ポイントは、むしろ先ほどお読みになりました中の活力を与えるということ、自主的な運営によつて彈力性のある経営をしてもらいたい、これが主眼であります。しかし、そのことによつてやはり効果としては、一つの効果として行政改革につながる効果も出てくるということとはわれわれも期待しております。

○西中委員 そこで、お伺いをしますのは、まず最初に、今回の改正で、役員の大任の認可についてでございますけれども、現行法は会長以下常勤取締役、ここまですべておこなう。それが改正案では全役員にわたつておこなう。いわば大臣の権限の強化、こういう形になっておるわけですね。そうしますと、この改正の基本方針、いま申されました機動的、自主的運営をするという上において逆行するのじゃないか、こういうふうに私としては印象を受けるわけですね。しかも、三十年

改正の当時から見れば、もう政府所有の株式といふものは比率がうんと下がつておる。こういう中において、人事に關してこういうふうには大臣認可という、全役員認可するといふ強化をしななければならなかつたその理由は何か、お伺ひしたいと思ひます。

○松井(和)政府委員 ただいま御指摘のように、今回の改正で、従来常勤取締役に限つておりました大臣認可の対象範囲が、全役員に広がつたといふことでございまして。今回の改正におきまして、役員法定制並びに業務執行組織等の規定について削除をいたしまして、人的側面における監督、これはすべてこの役員認可の規定で、いわば国が日本航空株式会社の業務運営に當たる役員に信任を与える、こういう意味合いで人的側面における監督をいわばこの一項目にしばつたわけでございまして。

その際、取締役といふのは、先生御案内のように、商法上も常勤取締役と非常勤取締役の差は全くございせん。先ほど質問にございまして、社外役員の大い知識経験を生かしていただくという必要性は今後も非常に高くなつてくると思ひますし、そういう意味合いで、常勤取締役、非常勤取締役の差を設ける必要はないという判断から、非常勤取締役にまで認可対象範囲を広げた。また、監査役につきましても、御案内のように、近來監査役の権限は著しく強化の方向に向かつております。これも重要な職責でございまして、監査役につきましても認可の対象に加えた、こういうことでございまして。

○西中委員 説明はよくわかりましたが、基本的な方針からいって、私はこれは逆行しておると思ひます。よけいな人事干渉をする、こういう強化をする必要が何であるのか、せひしなければならぬといふ理由は何か、もう一つこれはわからぬ。

参考人にお伺いをしますけれども、昭和二十八年当初には、これはたしか代表取締役だけが大臣の認可だったと思ひます。むしろこの精神か

ら、提案の趣旨からいけば、私はその線まで引き下がつてもいいんじゃないか、こういうふうには考えます。この点はいかがでしようか。特に私はいまおっしゃった中で、確かに監査役というものは非常に重要な位置を占める今日でございまして、これはわかると思いますが、ほかの役員すべてということは、会社にとつても余りいいことではない、私はそう思うのですが、参考人の意見を聞きたいと思ひます。

○朝田参考人 法制定当時の昭和二十八年當時は、御指摘のとおり、こういうことはございまして、ただ、今回役員の法定制あるいはその業務組織の問題は全部定款に譲る、こういうことになりまして、大臣からお話がございましたように、事業経営に弾力的な、機動的な経営を確保してやるのだ、したがって、私どもの感觸といたしましては、それだけに自主性が拡大いたしますと同時に責任も倍加されておるといふふうに考えておりますので、従来なかつたものではございましてけれども、役員の経営責任を重く一般的に見られたといふふうに解釈をいたしております。

○西中委員 いま企業の経営者としての責任が重大になつたのだから、なお逆に言つたら、会社にとつて最も必要な方をみずから選んで取締役にしていく、これが筋じやないですか。一々大臣に認可を受けて、それを待つて、これはだめだ、いいだなどというクレームをつけられたんじや自由に動けないでしよう。私はこの特殊法人というこういう形態の中において、いろいろ問題はありますが、何ででもかんでも縛りつけて身動きがでないような状況に置いておくといふことがある面では問題があるわけですから、こういう点で少なくとも二十八年の時点まで下がったっておかしくない、こういうふうに思ひますけれども、もう一度大臣にお伺ひしたいと思ひます。

○塩川國務大臣 それはやはり一つの考え方だと私は思ひます。今回改正しましたときには、いわば経営者だけはちゃんとしてもらいたいといふ

までもちやんとしておりますが、悪いと言つておるわけじやないですけど、経営者はやはりちやんとしてもらいたいという気持ちがあること、それから政府関係の特殊会社で理事だとか取締役の選任が認可制であるといふこと、これはたくさんあるのです。

そこで、今度この法改正で、会社に定款で役員の数を決めさすといふことは大きい権限を与えた、だからまあまあ選任するのにこちらの認可を一応とれといふこと、片方で権限を緩めるかわりにちよつと届け出をして、届け出と言つたら失礼ですが、いわば認可ですね、せよといふのは、まあまあその辺が何と言ひますが、一種の妥協みたいなことで考えた、そう思ひておいてもらつたら間違ひないだらうと思ひますが、私もむずかしう考へてこれに大きい重大な意義を持たせてやつておる人とはちやんとはございせん。しかし、役員たる人はどんな人だらうといふことは最大の関心を持つております。

○西中委員 最後の言葉、ちよつとひつかりますね。どんな人になるのだらうといふ重大な関心を持つていふところの問題がある。やはり私は経営として、会社として最もふさわしい役員を選出する、これは政府がよいな関与をしないう、こういうふうに強く要望しておきたいと思ひます。

それから、参考人にお伺ひをいたしますけれども、先ほどもちよつとお話がありまして十分な御答弁がいただけなかつたのですが、今回十八名の役員の規定を外して何名にされるのか、これはやはり構想があると思ひます。特に常勤、非常勤、それから生え抜きの社員の中から取締役をつくつていく、いろいろな考え方があつて思ひます、その辺はどういう考え方をもちたいのか、御説明をいただきたいと思ひます。

○朝田参考人 定款に譲つて、そして大臣の認可事項から外れますと、先ほどから御説明を申し上げておりますように、緊急増員をして補強をした部門は、先ほど挙げたような運輸関係で安全を

さらに重視する、あるいは国際競争がますます熾烈でございまして販売の強化をする、あるいは欧州、米州、そういった地域管理体制をどう考へていくか。しかし、一挙に多くの増員を、この際法律が通つたからといつてやるつもりはございせん、緊急な部門にひとつ配置をしてやつてまいりたい。いま人数を各部門について明確にお答えをできないような答弁をいたしておりますが、これは慎重に他社との関係その他を見て決定をいたしたい、こう考へております。

もし増員をして、役員の候補者をどういふふうにか考へるのかといふお尋ねでございしますが、外部からの者が、いま十八名のうち、社外重役は除きまして、十六名のうち五名おります。他は全部内部からの職員が役員に昇格をいたした方ばかりでございしますが、今回もしこの法案が御審議を経て通過すれば、私どもの考へ方としては内部から今後ではできるだけひとつ登用をしてまいりたい、こういうふうにか考へております。

○西中委員 次に、十二条についてお伺ひをいたしておきたいと思ひます。十二条では、「会社は、航空機その他運輸省令で定める重要な施設を譲渡し、若しくは担保に供し、又は有償で取得しなう」とするときは、運輸大臣の認可を受けなければならぬ。こういうことになつておるわけですが、事業の運営という点からいいますと、一々大臣の認可をとるといふこと、私はこれはもう明らかに手足を縛る一つの条項ではなからうかと考へておる。この点、運輸省としてはいかが考へるか、聞かせていただきたい。

○松井和政政府委員 法十二条の関係でございしますが、航空機その他重要な資産といふのは、当然のことながら事業運営の根幹にかかわる重要な施設でございまして、それを取得、処分するといふのはこれまた重要な商行為でございします。政府としては、これを適切な事業運営を確保するといふ観点、さらには政府出資が、先ほど申しましたように、四〇%を占めておる、いわば税金が出資されている会社を国民にかわつて監督する立場

にある役所が、このような重要な行為につきましてその行為の適否を判断するといふのは当然のことと考へております。

○西中委員 とりわけ「有償で取得しようとするときは」とございしますが、これは三十年の改正で追加をされておりますね。企業体がいろいろこういうものを購入するといふ場合に、大臣の認可を待つておる。土地、建物、航空機、それぞれ待つておる間にどんどん値上がりする。こういう考へからいいますと、よけいな金を日本航空は使う。税金で責任を持つて見ていかなければならぬ会社といふ考へ方、さらに行財政の上から言つて今後補助金もカットするといふ中において、この条項を残しておくといふことは、やはり機動的、自主的、弾力的な運営上非常な支障があると私は思つておるのです。いま日航は国際路線を主体にしておるわけですが、より厳しい競争条件の中でこれらに運営をしていかなければならぬ。そこでどうなんぞ赤字をふやすといふようなことがあつてはならぬわけですから、この大臣認可を一つこういうことで受けなければならぬといふことについては私は非常に支障が多いと思ひます。

この点、参考人はどういふような御意見をお持ちか、伺つておきたいと思ひます。

○朝田参考人 重要財産の取得については十億といふ先ほどの金額がございします。やはりこういうものは、もつと引き上げるといふ問題はございしますが、五十二年、最近改正をされたわけでございますので、私はとりあえずいまの段階ではこのところが適当ではないかといふふうに率直に考へております。そして、いろいろな制約があつてタイミングを失するといふようなことも実はあると思ひますけれども、できるだけその運用を保障のないように運用していただきたい、こういうような希望を持つております。

○西中委員 何か御遠慮なさつておるようなお話ですが、実際相当負担がかかつておるでしよう。これは省令を見ますと一億、そして十億、こうい

う一つの制限がある。大臣に認可申請をしてすいすいとしてが早々と認可されるのならよろしいですよ。しかし、事実はそうではないと思うのです。たとえば航空機の場合、大型機ですというものを合わせて大体百五十億というふうなお金がかかるでしょう。発注してから大体二年半、大臣に認可申請を出す、こういう形になっておるわけですから、すぐによろしいですよという返事が返ってくればまだいいけれども、大臣の認可を待っている間にいわゆるベリシックプライスというところで二年回は三割、三割ずつ航空機が値上がりしていくじゃありませんか。それだけよけいに飛行機代は高いものを買わなければならぬ。土地、建物にしてもそうですね。ちよつとしたものを買えば十億をはるかに超えてしまふに決まっているわけですよ。認可を待っている間に値はどんどん上がっていくわけですよ。日本航空は国民の財産というふうな立場に立つならば、これは明らかに損害ををかけていることになるのである。

ですから、この十二条のこういつた省令に基づいて問題は、これは見直した方がいいんじゃないか、省令をもう少し緩和した方がいいんじゃないかと私は考えるのですが、もう一度答弁をいただきたいと思ひます。大臣から。

○塩川国務大臣 これからはやはり傾向としてはそういう方向に向いていくと思ひます。しかし、御承知のように、過去におきます政府とそれから政府の公社公団あるいは特殊法人との関係というのは、いわばがんにがらにやってきましたが配分がありますね、いままでの経過は。私は、行政改革の面から言ひまして、一つはそこいらが今後の行政改革のポイントだと思ひております。それから、企業が自由に活動するのにはできるだけ当事者能力をつけてやった方がいいと思ひます。最大に縛られているのが国鉄なんです。国鉄が何でこのように苦しい状況になったかと言ひたら、当事者能力を与えないでしつかりやれ、泳げと言ひているようなものなんです。そういう点等いろいろ

考えていきますと、これからの方向としてはそういう方に行くであらう、しかしそう一遍に何もかも急に、西中さんのおっしゃるようにはいかぬものなんです。だから、段階を経てわれわれも考えていきたい。

そこで、この十二条の問題は、そんな文言そのものよりも運用だろうと私は思ひておるのです。この法の適用、運用、これにつきましては、先ほどお話ししておられるように、機動的に、行動しやすくなるようにわれわれも十分配慮していきます。また過去の経過から見ましても大体そのようにしてやってきておると思ひております。今後その気持ちは十分に参酌していきたいと思ひます。

○西中委員 ぜひこの省令は再検討していただきたい、これを強く要求しておきます。さらに、十二条の二についてお伺ひをしておきたいと思ひます。

現行法は、営業年度の開始前に、運輸省令で定めるところによつて、当該営業年度の事業計画、資金計画、収支予算、これを大臣に提出してその認可を受ける、こういう形になっております。これが簡素化された、私はいいと思ひます。簡素化されたことは評価しますけれども、この省令で定められておる事業計画ですね。ここには一、二と二つの事項、これが必要だということになっております。二、事業運営の基本方針。二、各半期における路線ごとの基本となる運航回数及び使用航空機の型式、こういう二つの内容を含んでおるわけですね。

今回、資金計画と収支予算の認可が外れたわけですが、これは確認の意味で、この項目についてはそのまゝ残るのか、何か新たに加わるものがあるのか、その辺はいかがでしょうか。

○松井(和)政府委員 ちよつと御質問の意味はつきりわからなかつたのですが、このまゝ残るのかというのは、その十二条の二の……(西中委員「事業計画」と呼ぶ)事業計画はそのまゝ残りまして、事業計画の認可制はそのまゝ残ります。

○西中委員 そうすると、これ以外のものは要求しない、そして三条、四条はカットされる、こういう形になるわけですね。確認しておきます。

○松井(和)政府委員 失礼いたしました。省令の規定でございませうか。私は法律と勘違ひしておりましたので失礼いたしました。

省令の規定につきましては特に変える予定はございません。

○西中委員 ですから、もう一遍確認しますよ。二条は何ら変わらない。三条、四条、五条、五条の事業計画はまだ残っておりますけれども、これは消滅するかどうか、削除するかどうか、そういう形になるのです。

○松井(和)政府委員 事業計画の中身については、先ほど御答弁申し上げましたように、資金計画と収支予算は今回認可制から外れるわけでございますが、これは事業計画の添付書類にするつもりでございます。

○西中委員 そうすると、省令はどういう扱いになるのか、もう一遍精査して、いまの説明じゃよくはよくわからないんだ。これははつきりさせてください。どういふ省令が出てくるのかわからぬからね。これは全部ひつかかっているでしょう、三条も四条も五条も。この扱いはどうするのかというのを聞いておるのです。

○松井(和)政府委員 省令の二条は、事業計画について申請書の中身、記載内容を書いてございませう。これは事業計画の認可制度が残るので変わりはな。それから、三条が資金計画の認可の中身についての規定でございませう。これは先ほど申し上げましたように、事業計画の添付書類にするというところでございませう。その旨の改正は当然行方という予定でございませう。それから、第四条が収支予算の中身でございませう。これも収支予算の認可申請書という書き方をしておりますが、認可制が外れますから当然その改正は行ひまして、これまた事業計画の添付書類という改正をいたす予定でございませう。それから、五条が事業計画、資金計画、収支予算の変更の認可の規定でございませう。

○西中委員 ですから、いまの説明によりまして、法律上は事業計画だけを残して、あと資金計画と収支予算及び資金計画等の変更の認可についてはなくなるけれども添付資料として提出をさせるといふことになれば、実態的には変わりはないということになるのじゃないですか。その点はいかがですか。

○松井(和)政府委員 これは認可の対象ではございませんので、あくまでも参考資料でございませう。大きく違ふと思ひます。

○西中委員 行政簡素化と言ふんだから、余りごちゃごちゃしたものは添付させないようにした方がいいのじゃないでしょうか。大臣どうでしょうか、御意見を。

○塩川国務大臣 これからはそういう方向に政府も考へていかなければいかぬと思ひます。

○西中委員 そうしましたら、省令は中身はほとんどなくなつちやうというか、こういう形になるわけですね。

ですから、これは委員長にお願いしたいのですけれども、どういふ省令が出るのか、委員会に提出をお願いしたいと思ひますが、取り扱ひのほどをよろしく。

○小此木委員長 後刻理事会で協議します。

○西中委員 次に、政府所有の株式についてお伺ひをいたします。

第二条で、会社が新株を発行しようとするときは運輸大臣の認可を受けなければならぬ、こういうふうに大臣認可がまた一個ここで加わつておる。要するに、この趣旨とまた反しておる。その理由は一体なぜか、何なのか、その点を御説明いたしたいと思ひます。

○塩川国務大臣 それは西中さん、ちよつと議論が違ふと思ひます。これは御存じのことだと思ひますが、行政改革の一つの考え方として、民間

企業の自由な活力を醸成していくためには、余り行政で介入しないようにしたいということ、これは私は先ほど申し上げております。しかし、日本航空株式会社というのに対し、政府は約四〇%近い株を持っておられるのです。ですから、これは大変ないわば国民財産としての管理を任されておられるのですから、それが株式そのものの評価が政府が全く知らない間に下がってしまうかも知れぬというふうな、そういうことをされるということ、これは国民の利益を守る点からいって好ましくないことだと思ひます。でございますから、借入金をして事業の資金をつくるということにつきましては、社債の発行限度なんかをふやして、それだけ活力をつけるようにしておるのですから、資本をふやし、あるいはその措置をするというときには、これは政府干渉の一番きつい、政府に相談してもらわなければいけぬ、これは当然のことだと思ひます。そういう意味におきまして、これは認可制にしたということとございまして、これは御理解いただきたいと思ひます。

○西中委員 それで、新聞等でもすでに伝えられているのですが、もう一通確認しておきますが、政府所有の株式は、今後いかに増資が行われても三分の一は絶対確保するという方針に間違いはございせんか。

○塩川国務大臣 仰せのとおりでございまして、三分の一は確保いたします。

○西中委員 そうしますと、航空機会社の投資というものは金額が非常に高いですね、飛行機が一機千五百億というふうな。増資を計画した場合に、三分の一を確保するために政府が持った株数をふやさなければならぬ。相対的にこれはふやさなければならぬのは当然ですね。そうすると、政府の増資の払い込みが必要である。一方、小さな政府、こういう考え方がいえますと、また今日政府が盛んにおっしゃっておるように財政に余裕がないと、こういう増資のケースの場合に、政府の財政事情によって増資の認可が左右されるというケースも理論的にはあり得るわけですね。

これは参考人に聞きたいのですけれども、こういう御心配はお持ちになっておりませんか。

○朝田参考人 三分の一を政府が確保するという大臣の御答弁がございましたので、一般会計かその他の産投特別会計か、政府が積極的に出資される、そのときの財政状態によって認可しないというふうなことはあるまいというふうに私は考えております。三分の一はあくまでも堅持するというふうな言明をいただいておりますのでございまして、何らかの手だてを尽くして政府も出資に應じられる、こういうふうには私は考えております。

○西中委員 いま参考人は、絶対にないというふうな信頼している意味のお話がございました。間違ひありませんか。

○塩川国務大臣 国の財政状況からそういうことは起こり得ない、それはやはり朝田参考人の言っているとおりでございまして。ただ、西中さん考えていただきたいのは、増資をするということとは、いわゆるナショナルキャリアとしての体面を保つために絶対に事業資金が必要であるか、あるいはまたそれが利益を生むから、そういう見通しが明確になっておるから増資の必要があるんだということか、いずれのときかございまして、今度の法律で後配制をなくしまして政府も配当を受けるということになります。そういたしますと、配当が確実にされるような事業会社である限りにおいては、これは増資に際しても何ら財政上の制約というものはあり得ない、そういうふうに思ひます。

○西中委員 現時点の話としてそういうことであれば、配当がでなくなる事態もやはりあるわけですね。要するに、将来のことを考えて私は申し上げて、またこれが補助金条項復活などという、こういうことにならないように私は聞いておるわけなんです。ですから、もしもそういう事情で財政事情が許さぬから増資は待てということになれば、ほかの方法でやはり調達してくるしか道はなくなるわけですね。そうすると、それだけ金利負担がいろいろとふえてくる、こういう形になると、日本航空の経営悪化ということにつながってくるのですから、その点非常に危険があるのじゃないか、私はそう考えるのです。ですから、認可は大に受けなくともいいようにしておけばいいんじゃないかということをお話しておるのです。こういう私の考え方について、もう一度、大臣何かありましたら。

○塩川国務大臣 増資をするというときは、直接の資金どうのこうのというよりも、もっとやはり会社としての意義が違ふと思うのです。資金が必要ならば、借り入れた方が増資するよりもコストは安いのです。けれども、やはり増資をしなければならぬというのには、新しい事業の根本的な拡大を図るとか、あるいは先ほど申しましたナショナルキャリアとしてこうなればならぬというときに増資が起ってくると思うのです。けれども、そのいずれの場合にいたしましても、やはり利益が保証されておる、配当が保証されておるということが前提になってこなければその事業を認めるわけにもまいりません。だから、新しく発展する事業と増資というものは一体になっております。ですから、その点は余り心配していただくかぬでもいいのじゃないかと思ひます。

○西中委員 ただ、経営悪化した場合に自己資本率が非常に下がってくるわけですね。そういう点では会社の信用性というものは低下をする、こういう問題も実は一方ではあるわけですよ。まあ大臣が、配当している限りにおいては増資に際して、こういうお話でございまして、この議論はこれでどめまされけれども、私の言わんとすることは、できるだけ機動的な動きができるように、認可はない方がいいのじゃないか、こういう意見を申し上げておきたいと思ひます。

同時に、この権限をもつて、いわゆる権限の行使を強めるということはあるとは思ひます。使を強めるということはあつてはならぬと思ひます。ですよ。そういう点も重ねて申し上げておきたいと思ひます。

それから、今度の改正には直接関係ございませぬけれども、第一条の問題についてお伺いをして

おきたいと思ひます。

これは日本航空は、運送事業をするのに「国際路線及び国内幹線」と、こういうふうになっておるわけですが、この国内幹線というのは一体どういう線を言うんでしょうか。これをお伺いしておきます。

○松井(和)政府委員 国内幹線につきましては、四十七年の大臣通達において国内幹線、そこで括弧をいたしまして、札幌、東京、大阪、福岡、那覇と、五つの空港を括弧でくくってございまして、この五つの空港をそれぞれ結ぶ路線、これを私も幹線と考えております。

○西中委員 なぜそういうふうな決まったのか、理由を開かしていただきたいと思ひます。

○松井(和)政府委員 ただいま申し上げました五つの空港は、国の基幹的な空港であることは御承知のとおりでございまして、北は札幌から南は那覇に至るこの中心的な空港、これを相互に結ぶ路線、これがすなわち幹線であるというふうに考えております。

○西中委員 札幌、東京、大阪、福岡、那覇、それ以外に重要な線として新たに国内幹線というものは考えられないということですか。何か基準があるのですか。これはただ縦にすうと通っているからという物理的な問題だけですか。

○松井(和)政府委員 当然幹線という概念に明確な定義があるわけではございませんが、ただいま申し上げました五つの空港、これはこの四十七年当時になさしく国の北から南まで貫く一本の線の中心となるべき地点ということで選ばれたわけでございますが、未来永劫この地点以外が幹線たり得ないかということになりますと、これは必ずしもそういうことは言えないというふうに考えられます。

○西中委員 現時点ではどうなんでしょうか。

○松井(和)政府委員 御承知のように、航空機はまだ初期のころにおきましては、ただいま申し上げましたような幹線のポイントとなる地点からそれぞ枝が出まして、いわゆるローカル線という

形で始まったわけでございますけれども、その後航空機が大型化するに伴いまして、いわゆるビームラインと称する東京、大阪から直接地方空港を結ぶような路線、これがだんだん発展してまいっております。そういうことから、幹線の輸送量にかなり近い輸送量を持つビームラインというものが逐次あらわれてきておるといふのは事実でございます。

○西中委員 だから、相当変化しておるわけでしょう。四十七年から十年近くたつておるわけですね。ですから、この幹線の概念も、これはやはり明確にしておいた方がよいと思うのです。どこが、何が基準になつて幹線が決められておるのかというのがさっぱりわからない。私は、一番冒頭において航空企業の運営体制についての見直しをしないのかと言つた中の一つとして、やはりこういう問題も実はあるわけなんです、いまやらないならやらないで結構ですけども、今後の情勢をいろいろ判断してやはりこれは取り組むべき問題ではないかと思うのです。もうすでにそれは時が来ておるといふように考えておりますが、再度お伺いをしておきたいと思ひます。

○松井和政政府委員 先ほど申し上げましたように、一部のビームラインの輸送量がかなり幹線の輸送量に近づいておるといふような事実はございますけれども、ただ単に輸送量が多いところがそれでは幹線なのかというあたりも非常に問題でございます。私ももう少し勉強させていただきたいと思つておりますけれども、いま直ちに、ただいま申し上げました五つのポイント以外のところを幹線に加えるというほどの必要性はまだ来ないのではないかと思つております。

○西中委員 次に、航空運賃についてお伺いをしておきたいと思ひます。

日本航空は、日米間の太平洋空路の日本発円建て運賃を四月から値下げをすることを運輸省に申請をしておるわけですが、運輸省としてはいつごろ認可されるのか。

それから、新聞報道によりますと、運輸省はさ

らに、円高傾向で日本発の円建て運賃が米国発のドル建て運賃より割り高になつておる。このために、日本航空に對して、日本発円建て運賃をさらに引き下げるように指導していきたいというふうにお持ちかどうか。

これはまず最初に運輸省から、後段の方は参考人から伺つておきたいと思ひます。

○松井(和)政府委員 前段のお尋ねの国際航空運賃の割引率の引き下げということにつきまして、現在は現在私ども内部で検討中でございます。検討を終わります次第認可する予定でございます。

○朝田参考人 いま御指摘の方向別運賃が格差がございまして、円高でありドル安である、こういうことでございまして、通貨の価値が——その前に、いまの国際運賃というのは発地国建ての運賃になつておりました。前には固定相場制でございまして、ドル、ポンドが基軸通貨であつた、こういう時代では、いかなる国でもいかなるときもドル、ポンド建てでございまして、固定相場制で、どこであつてもそういう格差は出てこなかったわけでございますが、現に変動相場制になり、ドル、ポンドの基軸通貨としての価値が失われた後は、これはもう発地国建ての通貨で運賃が決まるといふのが原則になつております。

したがいまは、いま円高で、相対的にドル安でありますから、通貨の価値の下がつた国の運賃を、サーチャージと申しまして、付加料金をつけるのが私は本則だと思ひます。通貨の価値が下がったものが、運賃をその発地国建ての通貨で上げると、これが私はサーチャージをつける、現にずっと以前に、いまよりもっと円高になつておりましたときに、私も往復運賃の割引調整をやりました。アメリカでは一五%引き、ヨーロッパでは一〇%引き、こういうふうなことで、片道買ひというものを、片道で買つた方が安いという、こういう事態がありましたので、それを調整するため往復運賃の割引をいたしました。いま一七%割引をしております。それでもなおかつ、いま方向

別運賃の格差というものは起こつております。これはもう世界各地で起こつておるわけでございます。日本ばかりではございせん、ロンドン、ニューヨークでも格差が起こつておる、フランクフルト、ニューヨークでも起こつております。

そこで、いま先生御指摘のように、通貨の価値の下がつたところはサーチャージをつけて上げる、通貨の強い、円建ての方は逆に下げる、そうして方向別格差というものを縮小していくということで、政府もあるいは経済対策にもそれが言及をされておりますので、私もそれに従つて御指導をいただきながら調整を図つてまいりたい、こう考えております。

○西中委員 運輸省、いまの問題を基本的にどういうふうにかつておるのか。いまの運賃の格差の問題、もう一度伺ひたい。

○松井(和)政府委員 方向別格差の問題につきましては、前回五十三年時点の円高時点にも私も努力をしたところでございまして、太平洋線については一七%、そのほかについて一五%というふうな日本発運賃の割引を行つたわけでございます。

今回の円高に備へまして、経済対策にも盛り込まれましたとおり、私も方向別格差の縮小に今後努めていきたいと思つておりますが、できれば一番格差の大きい日米間の運賃につきまして、できる限り早急に相手国運賃の引き上げと日本発運賃の引き下げとを両方かみ合わせた形で格差是正が望ましい形であるというふうにかつております。

それからなお、先ほど私、先生の御質問に對しまして、最近の値下げの申請について直ちに認可する予定があるかという御質問に對するお答えの際に、割引率の引き下げと申したのは間違ひでございまして、割引率の引き上げ、つまり値下げということでございますので、訂正させていただきます。

○西中委員 できるだけ早急にかつておることは、こ

こ五月、六月というふうな意味、格差是正というのはそういう意味でございますか、それとも今年中というふうな先の話でございますか。

○松井(和)政府委員 今年中などという悠長なこととは考えておりません、先生仰せの五、六月よりもできれば早くやりたいと思つております。

○西中委員 それより早いということとは四月中ということですか、もう一度。

○松井(和)政府委員 時期ははっきり申し上げかねるわけでございますが、できるだけ早くやりたいと思つております。

○西中委員 引き続き、航空三社の国内幹線の割引回数券の発売、これは六月一日の実施を申請しております。それはいつごろ認可するの。一方では、全日空や東亜国内航空は、国内航空運賃の値上げを申請する、こういうふうな話も伝わつてきておるわけですが、これに對する運輸省の考え方を聞かせたいと思ひます。

○松井(和)政府委員 まず、前段の回数割引運賃の設定でございますが、これは現在運輸審議会に説明をいたしまして御審議願つておりますが、その手続を経た次第、できる限り速やかに実施に移したいと思つております。

また、第二段の国内運賃の値上げにつきまして、一部の会社が運賃の値上げを考えているという趣旨の新聞記事が出たことは事実でございますが、私も航空企業の方から具体的な運賃値上げの話は聞いておるわけでもございせん、まだ今期の決算も出てない時点でございまして、私も現段階では運賃の値上げということについては全く検討を行つておりません。

○西中委員 それから、東亜国内航空は、採算性の悪い赤字ローカル線の休廃止を検討しておるといふふうにかつておるわけですが、いろんなことが新聞報道では伝わつておるわけですが、一点に止めて考えた場合に、いわば生活路線としてのローカル線、これが切り捨てられるということとは地域住民にとっては非常に影響の大きい問題になるうかと思ひます。

ら始まります正式交渉におきまして、この米國提案を基礎とした上で私どものあるべき姿を十分に主張し、合理的、建設的な解決を図るべく最大の努力を傾ける所存でございます。

○西中委員 これはいわゆる自動車のあいいた問題とは違ふんですね。あれはビジネスです。商売の話です。こちらは国と国との一つの問題でございますから、その点は片方で自動車があるからこっちはへこむというような、そういう弱腰じゃ困る、私はそう思うのです。問題の性質が違ふ、こういうことをよく認識をしていただきたいし、いま外務省はそういうことで大臣にお伝えいただくということでございますから、これ以上申しません。

最後に、これはやはり運輸大臣もしっかりひとつがらばつてもらわなければならぬ問題でございます。決意のほどを伺つて、質問を終わりたいと思います。

○塩川國務大臣 航空権益はまさに國益なんです。そういう点におきまして、おっしゃる趣旨は私はもう全く同じでございます。外務大臣にもよく私の方からも強くお願いし、交渉を進めてもらうようにいたします。

○西中委員 終わります。

○小此木委員長 次回は、来る二十四日午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時二十六分散会

運輸委員會議録第二号中正誤

ページ	段	行	誤	正
九	四	末	八	七
二	一	三	思	う
			つ	て