

○橋本國務大臣 ただいま議題となりました日本航空株式会社法を廃止する等の法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

日本航空株式会社は、戦後我が国の民間航空が立ちあがった中で、我が国が速やかに自主的な国際航空運送事業を開始するため、昭和二十八年に政府の出資を得て設立された特殊法人であります。

以来、同社は、国際線及び国内幹線における定期航空運送事業を営営してまいりましたが、この間、我が国における航空輸送は国際線、国内線ともに著しい発展を遂げ、日本航空株式会社を含めた我が国航空企業は大きく成長し、その企業基盤も強化されてまいりました。この結果、日本航空株式会社は、今日では世界有数の航空企業となり、特殊法人としての同社の設立目的はおおむね達成されたと見られるに至っております。

こうした状況に対応し、昨年六月、運輸政策審議会から、今後の航空企業の運営体制のあり方について、国際線の複数社制及び国内線における競争促進策の推進を図るとともに速やかに日本航空株式会社の完全民営化を実施すべきであるという答申がなされ、また、同月、臨時行政改革推進審議会からも、行政改革の一環として日本航空株式会社の完全民営化について答申がなされたところであります。

政府といたしましては、これらの答申を踏まえ、昨年末、日本航空株式会社について、同社の自主的かつ責任ある経営体制の確立及び航空企業間の競争条件の均等化を図るため、昭和六十二年度において同社を完全民営化すると閣議決定を行っております。本法律案は、この閣議決定に従って日本航空株式会社法を廃止いたしますとともに、これに伴い所要の規定を整備するために提出するものであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、日本航空株式会社について、特殊法人としての根拠法であります日本航空株式会社法を

廃止することといたしております。

第二に、航空法の一部改正であります。現在、航空法におきましては、外国人等が航空会社の議決権の三分の一以上を占めた場合には、その事業免許が失効することとなっております。このため、現在の日本航空株式会社法におきましては、このような免許の失効を防止するために外国人等に対する株式の譲渡制限の規定が置かれていたところでございますが、同法の廃止に伴い航空法の一部を改正し、定期航空運送事業者について、その議決権の三分の一以上を外国人等が占めることによる免許失効を防止するための措置を定めるものであります。

なお、この法律案は、公布の日から起算して六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ことといたしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

○鹿野委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

○鹿野委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

本案審査中、随時、参考人として日本航空株式会社当局の出席を求め、意見を聴取することとし、その人選等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと認める者あり〕

○鹿野委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

なお、本日は、お手元に配付してあります方々が御出席されております。

○鹿野委員長 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。新盛辰雄君。

○新盛委員 ただいま大臣から説明のありました日航民営化の諸問題について、これから審議をしまいたいと思存します。

冒頭に、私は、かねがね政治理念として正義なくして政治なしという心構えでこれまでやってまいりました。今回の日航をめぐる、これから新しい衣がえをして敵しい過当競争の中でどう生き延びていくかという、そうした面をとなえながら今回の法改正ということになったわけであり、せんじ詰めて言えば、今回の手続は二つあります。一つは、日本航空株式会社法、昭和二十八年に制定されたのでありますが、これを今提案がありまして廃止すること、もう一つは、現在の大蔵省が持っております日航の株、三四・五％であります、これを民間に放出するということの二つが本議題の手続として内容であろうかと存じます。

いよいよ明日はロッキード事件の高裁判決が行われるという状況にきておりますが、こうしたいわゆる航空行政の中で、とりわけ航空行政の公正中立性への疑問が投げかけられている事件として多くの関心を集めております。同時に、この事件が示しておりますように、航空をめぐる権益の争いというものは、ある意味では大きな反省を促すものとして私はとらえているわけであります。

運輸省の許可の権限縮小、これは着実に進んできたとは申しませんが、これからの新しい事態にどう対応するかという内容について触れるなら、一口に言って、各新聞もそうでありまして、日航をめぐる諸問題の分析がされている中で放漫経営、疑惑、癒着などなど極めて手厳しい批判がなされております。そういうことを考えてみますと、何かあるのじゃないかな、何かあるから伊藤体制は崩れて、いまだに会長は不在であります、これから民営化していくのに一体どうなるだろう、不安を持たざるを得ないわけであり、きょうは多くの傍聴者も来られるのでしようけれども、私は、公正な立場で労使の問題、労務

の問題、こうした面にはお互いに歯を衣を着せないでずばり言い合うことによって新しい進展があるのじゃないか、そう思いますので、後ほどそうした問題にも触れていきたいと思存します。

そこで冒頭、我が国の航空輸送は、旅客や貨物が急激な発展を遂げたことは当然であります、が、遠距離の高速輸送、その主要な担い手となつておる航空行政であります。そういう中で、安全運航の確保を図りつつ、航空企業間の競争を通じて利用者利便の向上を図ることを基本とするという運輸省の答申を受けて、今大臣の方からも申されました。ところが、こうした民営化をする前提としてどうも天下りの人事配置が行われて、そして、経営のシステムが破壊をしたというよりはむしろ停滞をしたのは労務政策にあつたというふう

に言われているわけです。極論すれば、これからの新しい会社を背負って立つ人たちは六つも組合のあるこの日航をどう運営していくだろうか、その危惧を持たざるを得ないのだらうと思存します。大臣は、こうした問題も十分これまでいろいろな面でお取り組みいただいておりますわけであり、けれども、率直に今の日航の体質改善というものはできるのかできないのか、民営化するわけですから、それができないのか、民営化するわけですから、これから先安全という国民の命を守るべき航空行政が全うできないことになるわけですから、そのことについてお聞かせをいただきたいと存じます。

○橋本國務大臣 大変広範な問題の御提起をいただいたわけであり、私なりに幾つかに整理をしてお答えを申し上げます。

まず、航空輸送に限らず運輸行政すべての面において、その一番の基本になるものが安全を確保するということであることは御指摘のとおりであります。殊に、一たび事故の起きた場合には極めて悲惨な結果を生じる確率の高い航空行政において、その安全性の確保というものが何にも増して優先するテーマであることは御指摘のとおり

であります。

そうした基本線の上に立ちまして、日本航空は、戦後の我が国が速やかに自主的な国際航空運送事業に加わっていくための特殊法人として特異なスタートを切りました。そしてその後の経緯につきましては御承知のとおりであります。航空輸送というものが著しい発展を遂げてまいります中におきまして、日本航空をも含め我が国の航空企業というものは非常に大きな成長を続け、また役割を果たしてまいりました。そして航空企業の基盤というものが確立されてきたと考えております。そうした努力の積み重ねの中から国際線、国内線ともに競争の促進というものが可能になり、その競争の促進によって利用者の利便の向上を図ることが適当であると考えられる状態にまで至りました。

このためには企業の競争条件の均等化を急がなければなりません。また委員からもさまざまな角度で御指摘がございましたけれども、とかく親方日の丸的な体質というのに対して世間から厳しい批判を受けております日本航空の体質改善というものを考えました場合にも、やはり特異な特殊法人という形態で今後とも企業が運営されることよりも、完全民営化によって自主的かつ責任のある経営体制を確立することが適当であると私も判断いたしましたわけでありまして、そしてその完全民営化というものが果たされます中において経営の効率化、サービスの向上等が期待できる、そのように考えておるわけでありまして、

これから先、私もいろいろなプロセスを経なければなりません。しかし、航空企業の運営体制のあり方につきましては昨年六月、運輸政策審議会から答申をいただきました。運輸省としては、この答申の趣旨に沿って安全運航の確保を図りながら、企業間の競争の促進を通じて利用者の利便を図り、また新たな航空政策の展開を図っております。委員既に御承知のとおり、国際線の複数社制あるいは国内線のダブルあるいはトリプルトラック化、これは日本航空の完全民営化というものを踏まえた上で成り立つ施策でございます。

を踏まえた上で成り立つ施策でございます。

そうした中におきまして、航空業界に運輸省のOBが社長あるいは副社長として存在をすることも御指摘のとおりであります。これはそれぞれの方々の見識等が評価され、それぞれの社に迎えられた方々でありまして、そうした方々が先達として航空企業の中におられることが航空行政の推進に当たって判断を左右することにはなりませんし、またあつてならないことも間違いないでございます。私も、こうしたことを心がけながら今後の航空行政というものに当たってまいりたい、基本的にそのように考えております。

○新盛委員 健全な経営なくして労働なし、労働なくして安全なし、これは私も常々心しておかなければならないことであります。事航空行政は、一たん事故が起これば大変なことになるわけでありまして、それを未然に防止できる政策というものがまたなければならぬわけでありまして、そうした面でも、今大臣がお答えになった内容から、完全民営化を図るために新しい器の中に、それこそ水が澄むごとくこれからの経営がガラス張りになるようにしかけていくためには、どうしても通らなければならぬ諸問題がございます。それは民間よく言われております子会社、いわゆる日航をめぐってこれからの委託とか、あるいは民営化する中では部外能力を活用しなければならぬといった幾つかの問題があるわけですから、なおのことこれはたまたまおきたいと思ふのであります。

前会長の伊藤淳二さんが赴任されて、日本航空開発、JDCの監査をさせたが、その監査報告内容を私も見て愕然としたのであります。この会社は早晩財務的に破綻をする経営状況にあると指摘しておられます。累積損失は一九九〇年に二百億に達していき、そして約五年後には借入残高九百億円にもなるという、これは一体どういうことなんだろうか。いわゆる財務テクという面でも、政府のお抱えであります日航ですから多角経営その他等結構でしょうけれども、こうした具体的な報告書が出ますと、国民の皆さんも何かあるんじゃないかと感ぜられるのは当然でしょう。それに、これは一子会社の問題ではないだろう、親会社である日航がやがてその大きな負担を背負わなければならないという問題もありません。

そして六十年の十月にはH S S T社、超高速磁気浮上式鉄道、これは私も千葉に行つて乗った経験があります。当時五十四億、日航は営々としてこの開発に努力されたわけでありまして、浮上式の弾丸列車を開発してこれを実現したけれども、これが用をなすのになさぬのかという不安を持っていたやさきに今度このH S S T社をおつくりになった。そして別会社にして、しかも間接その他のすべての経費を入れて五十四億かけたものを一億三千万円で払い下げたという。またラスベガス弾丸列車の問題では山地念書という問題が入っていると。こうした問題を説明しておかないと、それは別問題だとかあるいはそれは別途のところ、言いがかりだからやめてくれというなら別ですが、やはり監査報告書を公開された以上は、我々も無関心でいるわけにはいきません。

さらに日航機長組合、日航先任機士組合、日航乗員組合の三乗組がさきに大蔵大臣、運輸大臣に、JDCの放漫経営、日航のドル長期先物予約、H S S Tの売却問題など、融資にかかわる念書問題について公開質問状を出したと聞いております。当然これについてのお答えがあるはずだと期待をするわけでありまして、先ほどはドル長期先物予約の問題については触れませんでした。これは大蔵省がおられますから後ほど触れますが、こうした問題について今どうなっているか、お聞かせをいただきたいと思ふのです。

○山田(隆)政府委員 お答えいたします。ただいま先生からお話ございました日本航空の監査報告書でございますけれども、日本航空の監査役が種々の問題について監査をいたしました。その中の指摘事項として今おっしゃられましたような日航開発の問題、H S S Tの問題、為替の長期先物予約の問題等について指摘しております。いうことは私も承知いたしております。

まず、日航開発の問題でございますけれども、服部監査役が日航の子会社である日航開発について、ただいまおっしゃいましたように、累積赤字が一九八五年には三十億になる、一九九七年には三百八十億になる、あるいは借入残高が一九八五年には五百億になる、一九九六年には九百三十億になるといふような指摘をされておまして、その財務状況について将来問題が起り得る可能性があるということが言われておるわけでございます。私も、私どもとしては、日航開発は日本航空株式会社の子会社ということで、直接の監督責任は日本航空においてなされるべきではないかというふうな考えをしておりますけれども、それに対してどのような経営状況であつてもいいというふうにはもちろん考えていないわけでございます。日本航空といたしましては日航開発の経営状況について適切な対応が図られるものというふうな理解をしておりますし、実際問題として、日本航空といたしましては、日航開発の経営改善策について現在いろいろ検討中であるというふうな承知をしております。

それから、H S S Tの問題でございますけれども、H S S Tにつきましては、日本航空が昭和四十七年から常電導磁気浮上方式鉄道の開発を進めてきたわけでございますが、その基礎技術の実験をすべて終えました昭和六十年に、その実用化を新たに設立いたしました株式会社H S S Tにゆだねることといたしまして、H S S Tの技量、資産のすべてを同社に譲渡したわけでございます。この問題につきましては、今御指摘ございましたけれども、帳簿価格で譲渡されているというふうな承知をしております。また一部出向者の人件費の肩がわりを日本航空がしていたという指摘もございましたけれども、これらにつきましては、その後、日本航空がH S S Tとの間ではっきりした契約を取り交わしまして、人件費について必要なるものを支払うこととしたというふうな聞いております。これらの問題につきましては、やはり日本航空がまず第一義的にこの問題をどう扱うかということが問題かと思ひますが、これについても適

正な指導監督が行われるものというふうに期待しております。

それから、為替の長期先物予約の問題につきましては、これも監査役の監査報告書の中に指摘されておられるわけでございますけれども、日本航空は長期にわたってドルの支払いが予想されるわけでございまして、為替の変動に伴います為替リスクを回避するためにその一部について長期為替予約を行ったということでございます。その後の急激な円高状況を見ますと、結果としては本来生ずべき円高メリットがそれだけ減殺されたということと云えようかと思いますが、経営判断の問題であるというふうに私も私としては理解しております。次第でございまして、今後これらの問題に慎重に対応していただきたいというふうに日本航空に対して指導をしてところでございます。

○新盛委員 どうも監導指導に当たる運輸省のお答えとしてはあれものにさわるような言い方をされるので、参考人として来ておられます日本航空株式会社山地球長、この三つの件についてどういうお考えを持っておられるか、ずばりお聞かせをいただきたい。

○山地参考人 まずJDCの問題でございますが、JDCという会社は昭和四十五年に設立されました、五十三年までは赤字が続いていたわけでございますが、五十四年度から単年度黒字になりました、六十一年度三ヶ月決算で累積損失が解消いたしました。今、自営が二社、それから運営受託のホテルが十五カ所ございまして、現在建設中のところが九カ所くらいある会社でございます。

まず、監査役のJDCに関する報告書が出ましたのは、昨年の二月に私も経営者としてJDCの行き方問題があるということで監査役に特別の調査をしていただいた報告でございまして、本来この監査の報告というのは、私も最高経営者である三人に提出されたものでございまして、先ほど先生が公表されたというふうにおっしゃいましたけれども、私どもとしては内部の資料というふうに考えていたものでございます。ただ、お

しやるように、今外に出ておりますので、その問題について私も御心配をいたしたいというところを大変感謝いたしているわけでござい

ところで、JDCの問題について監査役の報告が出ておりますのは、このまま行けばどうなるという計算が出ていて、これについては私もこの本社の関連事業部といたしましていろいろと調査に御協力を申し上げた立場にあるわけでござい

ふに直していくのかというのJDC自体の問題かと思ひます。そこで、そのJDCの問題について我々がどういうふうに対応しているかということでございますが、幸いなことに、JDCがや

つております大都市におけるホテル展開というのは一応これでめどがついている、今後は大都市における開発というところは航空事業として、リゾートの開発ということとは航空事業として今後とも大変関心を持っておりまして、それ

については、日本航空の方としてホテルの建設については自分たちで努力していく、日航開発については受託という形でやってもらいたいんじゃないか。

それから二番目に、日航開発自体の体質をもう少し財務的にも強化するということが必要だろう。それから、個々の挙げられておりますニューヨークのホテルとかサンフランシスコのホテルとかシカゴのホテルとか香港のホテルとか、それぞ

も十分確認の上、相手方の金融機関にお渡ししたという実情でございまして、それについては裏に何らかの話しは一切ございせん。

それから長期予約の話は、ちょうどG5のときでございますので、円安問題が大変重要な地位を占めておりますので、私どもの企業といたしましては、アメリカから飛行機を購入するという購入資金が六億から七億ドルございまして、そのほか費用として四億ぐらいの金が常時動いております。

これは支出でございます。収入の方は至って微々たるものでございまして、やがて十億ドルぐらいの対ドル赤字が出るわけでございまして、特に航空機の購入というのは恒常的に行われますので、円安ということになりますと航空機の購入価格が高くなる、したがって、経営を圧迫するという因果関係にあるわけでござい

これを何とか安定して、かつ安く手に入れるものがないだろうかということで苦慮していたわけでございまして、またまた五十九年ぐらいいから十年物の先物予約というものが市場に回り出した。これですと、当時二百四十円あるいはその前は二百五十円していたわけでござい

○新盛委員 経営者として先見性のあるいわゆる経営の運営というのは、これだけの組織でございませうから、判断を誤ったと言ひわけをしてゐる暇はないわけですね。この一連の問題を見ますと、何かやはり経営上の中身に集つてゐるいろいろな問題がこうして出てきたのじゃないかというふうな思われるのです。これをまだ深く追及したいのですけれども、ほかの本題の中身に触れていかなければならない議論がございませうから、おきまします。大臣、こうした一連の問題もあつて、あるいはまたこれからまだ解明しなければならぬというした経営上の放漫的なやり方について、言葉が放漫だと言ふとあなた方はしゃくにさわるかも知れませんが、そういうふうな世間は言つてゐるわけですね。伊藤前会長がおやめになつたというそのいきさつを、いろいろとあつたやうでありますから、ひとつここで聞かせたいと思います。

〔委員長退席、小里委員長代理着席〕

○橋本國務大臣 今御指摘のありましたやうなものは、もろの問題を含めまして、いわゆる親方日の丸の体質と私は先ほど答弁上表現をいたしました。現在、完全民営化に向けて一層の経営努力が求められておる状況でありますだけに、私は、民営化に向けてレールを敷いてこられた伊藤前会長が辞任をされたということは大変残念なことだと考えております。

そしてまた、退任されてから伊藤前会長がさまざまなお話をしておられますけれども、私の知る限りにおきまして、伊藤前会長が辞意の御表明がございましたのは、たしか昨年の十二月に入ることから入らないかというところであつたと記憶をしておられます。その際のお話は、お引き受けをしてちょうと九一年ということ、それなりに形がついてきたと思うのでというお話でございまして、これは決して公式なものではなかつたと思ひます。そしてその際にも私は、完全民営化という方向に向けて今一番結束をお願いしなければならぬ時期に辞任ということと思ひ、こまめに申し上げてまいりました。

ました。そしてその後、世間的にはいろいろな話飛び交つておつたやうでありますけれども、伊藤前会長が正式に私に辞任の意向を漏らされたのは、今御審議をいただいておりますこの日航法案止に関する法律の国会提出が閣議で決定をされる状況に來たので、これを機に引きたいというものであります。そして完全民営化に向けての議論がなお続いてゐる時期でもあるし、定時株主総会まではせめておとどまりをいただきたいと繰返し慰留を申し上げておりましたが、御本人の辞意が大変かたかつたことから、やむを得ず私としては辞任を認める決断をいたしました。

その限りにおいて私は極めて残念であつたと今も思つております。踏みとどまり、なお御努力がいただければという気持ちで当時も今日もなかつたわけではございません。しかし現在、社長以下社内が結束をし、全力を挙げて完全民営化への努力が続けられてゐる最中でありまして、その努力が今後も継続することを私としては期待をいたしております。

○新盛委員 今経過はよくわかりましたが、確かに、日航というこういう一つの経営形態に對してメスを入れたら、何としても安全を第一義とする経営システムをつくりたいと意欲満々で乗り込んでいかれたというふうな聞いております。そして伊藤さんが掲げられた方針は、人事の公平、不正義の清算、経営の責任体制の確立、この三本柱を主軸にしてやられた。しかし、おやめになつた後「日航をよくするために手術室に入つたのだけれども、よく見たら医者は私一人だけだ、ほかの人はみんな窓の外から批判ばかりしている」というふうなこともぼろりとおっしゃつたらしい聞いております。そこですべてがあるやうな気がするのではありませんか、一生懸命熱意を持って日航の改革のために、改善のために御取り組みになつた伊藤前会長がおやめにならざるを得なかつたというのには、いわゆる政界、あるいは財界もあるでしょう、あるいは労働もあるでしょう、いろいろな問題があるというふうな言われておるわけでありませう。

したがつてもうやる氣を失つた、こういうことになつたのだらう。

しかし、後々これから経営をされる方は、会長まだ不在でありますけれども、設けることができるといふことで、置かなければ置かないで済むのかもしませんが、後完全民営化を達成される方々はこれは並み大抵のことではないと思ふのであります。そうした面からこれからこうした内容の問題で、パーサー、スチュワーデス、昇格昇給、あるいは一方の組合には差別がついたとかつかつたとかいろいろな問題があります。これは具体的な問題です。それから後ほど時間があれば触れますけれども、そうしたことを含めて、これは何としても新しい経営体に入つていく場合に越さなければならぬこの状況の中でやつていけるかどうか、本当に安全を保つことができるかどうかと憂慮するのですが、大臣、もう一回その辺のところをお聞かせいただきたい。

〔小里委員長代理退席、委員長着席〕

○橋本國務大臣 最初に申し上げましたやうに、航空企業にとつてばかりではなく、運輸事業全体にとりまして安全というものは最優先の課題であります。安全のない、安全の心配されるやうな運輸業というものは本来存在し得ません。またその安全という点に注意を怠る企業があるとするなら、これは競争場裏において当然だれもが利用しない企業になつていく、敗北をすることになるであらうと私は思ひます。そして伊藤前会長の辞任ということについては、私は本当に残念だと今も思ひますけれども、若問伝えられるところと私の受け取り方が違ふかもしませんが、私は少なくとも慰留の限りを尽くしたつもりであります。会長自身の御意思によつて辞任という方途を選ばれたといふことであります。残る山地社長以下が全力を挙げて努力を続けている現状を私はできる限りの支援をしてまいりたいと考えております。

また今御論議がありました中で、労働問題等についてもお触れになりましたけれども、運輸省は

個別の労使問題に介入する立場にはございせん。しかし、航空運送事業という非常に公共性の高い事業を監督している立場の私どもからいたしますと、日本航空の労使関係に深い関心を抱いておることも事実であります。殊に、日本航空が今後完全民営化を控えて、激しい競争状況の中での確に事業を遂行していきましますためには、労使双方に信頼関係に基づいた健全な労使関係をつくり上げるというその気持が少なくとも必要であることも間違ひがありません。この点、現経営陣も引き続き熱意を持って、また誠意を持って対処してまいりたいと思ひます。経営陣ばかりではなく、労働組合側の方々にも同じことを私は申し上げたい。そして全社一丸となつて日本航空をよくしていくという体制をつくつてまいりたいと考えております。

組合について、先ほどの問題をお触れになりましたが、私どもは、私自身が民間の企業におりました経験からいきましても一企業一組合の方が望ましいと思ひます。しかし、これは運輸省が介入することではなく、労使間の問題として、今後日本航空というものを真に国民が信頼し、これからも大切に利用させていただく企業として育てていくために最善の方途を選んでまいりたい、そのように思ひます。

○新盛委員 その中の方に入りますが、今回の完全民営化の目的、これは政府の規制と助成が廃止されるわけですから、経営の自主性、そして経営責任というものは重くなります。こうして民営化をすればよくなるんだというのであります。確かに、自由に営業ができる反面、また苦しい方は資金調達やあるいは株主への配当の問題等出てくるわけでありませうけれども、今回の私企業としての健全な発展を促す完全民営化というのは、具体的にどういふメリットがあるのでしょうか。あるいはデメリットも出てくるのでしょうか。この辺の功罪をお聞かせいただきたい。

○山田（鷹）政府委員 現在、日本航空は、日本航空株式会社法という法律によつて特殊法人として

の規制がいろいろ行われておるわけであります。同時にまた、政府の出資等の助成も行われているという事で、今回の完全民営化によりまして、それらの規制が完全に撤廃されると同時に、助成についても完全になくなる。その結果として、日本航空は全日本空輸であるとかあるいは東亜国内航空であるとか、そのような従来から完全に民営化されている航空会社と同一の立場に立つということになります。

まず、制約がとれるという点でございますけれども、日本航空を完全に民営化することによりまして、これまで役員の人事であるとか新株の発行であるとか社債の募集、長期借入金等について政府の認可を必要とされておりましたが、これらの認可制度が廃止されることによりまして、他の航空企業と同じく自主的かつ責任ある体制というものを確立することができるといふふうに考えております。

それから他方、助成が廃止されるわけでございますけれども、まず第一には、これまで政府からの出資ということがございました。これは先生が最初にお話しになりましたように、完全民営化によって、現在政府が保有しております株式というものを全部民間に放出いたしましたして、政府の持ち株比率をゼロにするわけでございまして、それによる助成的な措置が受けられなくなるということとでございます。さらに、現在、借入金あるいは社債等について政府保証が受けられておりますけれども、これらについてもなくなるということで、今後は自力によって資金の調達等を行わなければならないということでございます。

○新盛委員 そうしますと、これからの経営の活性化、効率化、多角化あるいは変化への迅速的確な対応というものも必要になってくるわけですが、確かに規制はなくなった、助成はなくなつた、自由でございます。しかし、先ほど論議をしました日本航空の子会社、日本航空開発などもそうでしょうけれども、いろんな多角営業をやることにもなるわけであります。

政府が自由を与えたということで官業から民業へという移り変わりになりますが、航空法によりまして、第百条で運輸大臣への申請及び許可が必要ということになっていますし、運賃や事業計画に関しては百五条の航空法の規制があるわけがあります。だから、自由になりましたといいますが、一番肝心のこうしたサービス、それから航路、便数、運賃、こうしたことに對する運輸行政というのはやはり力を持つわけであります。これが規制といえは規制、ある意味では指導といい、監督するという上部機関としての役割を果たすといふことに理解すれば、それでも理解できる。一体こうした関係においてどうなるのか。だから、路線の權益上の立場が弱くなる、資金調達面で非常に不利になってきた、社債発行だって、これも限度額が五倍から三倍、逆に減るのですから、そういうような状況を考えますと、民営化へのデメリットの方が極めて大きいんじゃないかと思われるのですが、安全の問題は後ほど触れますけれども、こういうことについてはどう考えますか。

○橋本國務大臣　そういう御論議が全くできないとは私は思いません。ただ、最初に私が御答弁申し上げましたように、お考えをいただきたいのは、我が国の現在の航空企業（航空機製造業）の国民生活への密着の度合い、また國際的な役割等々を判断していきます中で、日本航空一社に特殊法人という地位を与えて、いわば不完全競争を今後とも存続をしていくメリット、デメリット、そういう視点から問題をとらえていただきたいと私は思うわけがあります。今回のいわば完全民営化された結果のデメリットと委員がお挙げになりましたような問題と申しますものは、現に他の航空企業はその条件の中で企業活動を行っている条件であります。そしてこれは、見方によつて、いわば温室の中で今後も育っていきたいと思う方々から見ればデメリットかも知れません。しかし、他との完全な同一条件の中で競争をし得るということは、企業の将来を考えれば本来これはメリットであるはずで

あります。

ただ、委員が御指摘になりましたように、現在、一つは航空交通の容量の不足という制約もございますし、現状の中において完全に路線まで自由化をするというところまで、これが最適だと申し上げるところまで参っておりませんけれども、その条件は他の航空企業においても同一であるということをぜひお考えをいただきたいと思うわけであります。

○新盛委員 最近、日本電信電話公社のNTT化、いわゆる民営化、日本専売公社の日本たばこ、国鉄のJ.R.民営化という形の中で現在もう既に実施されているわけですが、だれが利益を得るか。これは何としても国民に還元させる政策の一環だというふうに言われておりますけれども、運賃は安い方にしたことではない、安全は高い方にしたこととはない、そして便利はこれまた国民が期待できるようにそれぞれのニーズに合った形で消化されたにしたこととはない、これが交通、運輸の原則といえはそうなんです。そういう中で、日航が親方日の丸、国鉄も一時親方日

の丸で随分と攻撃を受けた経緯がございます。

そういうような中から見ましても、そういう具體的な面で、今大臣おっしゃったように、デメリットというのはある意味ではメリットへ変える大きな踏み台、ある意味で大きく力を出す、そういう経営のこれからの新しい摸索、これは他の全日空にしても東亜国内にしても既にやっているわけですから、そういう面でもより競争を高めていくことによってこれらの問題も消化されるだろうとおっしゃるわけですけれども、冒頭に議論をしましたように、かさぶたというんですか、言葉は悪いですけれども、いろいろな問題を背負っている日航ですね。それが民営化されることによって、恐らくそれをずっと継承する形にはりしなないか、そこに非常に危惧するところがあります。だからサービスが——あるいは運賃は世界一高いあるいは国際競争力の面でも恐らく太刀打ちできないんじゃないかという不安を持つわけなんです。だ

けど、持たないようといえば、それは具体的にこれから経営システムの中で解決をしなきゃならないことでしょうけれども、そうした一面をやはりとりえていかなければいけないだろう。

運輸政策では「航空企業全体を対象とする新たな政策金融について検討する必要がある。」と言うんです。その政策金融というのは何ぞや。具体的にどういうものだろうかというのは、答えは私どもは聞いておりませんね。もちろん今からやるのでしようが、その辺も含めてお答えいただきたい。

○山田隆雄 政府委員 政策金融でございますけれども、日本航空が完全民営化されることによりまして、これまで政府保証により資金の調達ができたわけでございますが、それがなくなったわけでございます。そこで、運政審の答申の中で、今後新しい政策金融について考えるべきであるという御提言をいただきました。

それを受けまして、私どもは六十二年度の予算要求に当たりまして、日本航空が今後調達する機材の所要資金のために輪廻銀から低利、長期の融資を受ける制度を要求したわけでございます。六十二年度予算におきまして認められました航空機融資制度でございますが、これは日本航空のみならず、今後新しく全日空なり東亜国内航空も国際線へ進出の道が開かれたわけでございまして、それらの日本の航空企業全般につきまして融資制度を創設したわけでございまして、その内容といたしますのは、開銀または輪銀から融資をするということ、六十二年度につきましては開銀の融資額が四百八十億円、輪銀の融資額が六百七十億円、計千百五十億円が認められたわけでございます。

ちよつと融資内容につきまして御説明をいたしますと、融資対象は定期航空会社が導入する航空機で、六十二年度の場合は二十機相当分が見込まれております。それから融資条件といたしましては、融資比率が五〇％、金利が四・六％、期間は十五年ということでございます。そしてこのうち日本航空につきましては、輸出入銀行から九機

分、五百八十億円を見込んでおるところでございます。

○新盛委員 次に安全の問題ですが、民営化する
としないにかかわらず、安全だけは左右されな
いわけですから、絶対のものである。そこでコス
ト、営利追求、それと、安全が航空会社の生命で
あるとするなら安全、コストが安全か、二つとも
うまくいけば一番いいでしょうが、なかなか今の
政策の中では、労働問題も後ほど触れますけれ
ども、安全が恐らく人員、機材、整備、いろいろ
な面でコスト優先のために落とされていくのじゃ
ないかという不安を持つのです、持っていないけ
ないけれども、これは大臣、コストなのか安全なの
か、それをどういうふうにかからこの中にミッ
クスするかをお答えいただきたい。

○橋本國務大臣 事務方の諸君が用意してくれて
おります客弁は大変手がたく書いてありまして、
安全の確保は航空事業において最も基本的な課題
であり、いかなる場合にもゆるがせにすることは
許されないものである、完全民営化後においても
この基本的命題は変わるものではなく、日本航空
としては安全の確保に万全を期しつつ経営の効率
化に努め、民営化の実を上げてもらいたいと思っ
ているところから書いてございます。

ただ、私は、今の委員の御質問についてはちよ
つと無理なというよりも、航空企業というものに
対してあり得ない選択を迫っておられる御質問で
はないかという感じを持っております。例えば、
現在アメリカ国内、御承知のように極めて多く
の航空会社が熾烈な企業間競争を行っておりま
す。料金もダンピングに次ぐダンピングでありま
す。しかし、そのアメリカの航空企業の一歩のポ
イントは何かといえは、自社の機材で事故を起こ
した場合には全く利用がされなくなる。競争にお
いて敗れてしまふ。安全運航がまず最優先であつ
て、その上で企業間競争がある。言いかえれば、
安全運航の確保された上でのコスト競争、価格競
争ということになっておるのが実態でありまし
て、コストが安全かという選択を迫るような航空

企業のあり方というものは、私は存立し得ないも
のだと考えております。

○新盛委員 明確に答えていただきました。私も
そうだと思っております。
ただ、営利優先ということが往々にして、社内
改善が往々にして先を走って、こうしたいやわる
安全の面、サービスその他が低下するのじゃない
かという言われ方というのはあるのです。今大臣
お答えのように、こういう大事な航空行政の中で
安全が無視されたらこれは大変なことです。命取
りです。また営利の面においても、健全な経営の
運営をしなければならぬことも、当然であります。
す。だから、そうした面で二者択一をということ
にならない。同列の中で考えていくことは当然で
あります。

しかし、国際線、国内線を問わず激化する競争
原理、これを取り入れてこれからやっていくとい
うことになれば、おのずとコストの方に力を入れ
ざるを得なくなるのじゃないか。そうならないよ
うにしなければいけないわけですが、安全
の方だとして、中期計画は後で申し上げますけれ
ども、ある意味で合理化という問題が出てきます。
スリムな中で力を持たせる、そして安全を確保す
る、経営は健全である、こういうやり方は当然で
すけれども、社内のこうしたいろいろな背景がき
れいに整理改善されなければならぬ面もある
が、それがだんだん手薄くなってしまふのではな
いかという危惧が出てくるわけでありまして。そう
いうことにならないように、この点はぜひひとつ
今後の問題としてお考えいただきたい。

そこで、今回民営化しますと、緊急時における
国家協力の問題が出てきます。今までは特殊法人
でありましたが、ナショナル・フラッグ・キャリ
アの民営化で、これからは緊急事態のときに派遣
をされるとか、航空主力会社の責務をどこが果た
すのかという問題も出てくるわけでありまして。開
くところによりますと、政府は専用機を二機ぐら
い買つてそういう救助の場面に役立たせたい、そ
ういう国際間の協力問題を考えておられるようで

ありますが、かつてイラン・イラクの問題のとき
にトルコ航空が代替で輸送したという、日本の国
としては品の悪い話でありました。国内でいろい
ろごたごたもめてそうなつてしまったのですが、
そういう問題はこうして民営化されるとどういう
ふうに変化し、どういう位置づけになるのか、お
答えいただきたいのです。

○山田(隆)政府委員 緊急時における輸送の問題
でございますけれども、現行の日航法におきまし
ても、緊急輸送の際の輸送命令といったような規
定はございません。ただ、日本航空は特殊法人で
あるという性格もございまして、これまでそうい
った緊急時、災害時等の輸送を実際の問題として
は数多く実施しておるところでございます。これ
らはすべて従来、日本航空を政府がチャーターす
るという形で行ってきたわけでございますが、個
別のチャーター契約は自主的に行われたというこ
とでございます。

完全民営化後、こういったような緊急輸送の場
合にどういうふうに対処するかということござい
ますが、ただいま先生からお話が出ました政府
専用機の問題につきまして、実は現在、政府内部
でいろいろ検討しておるところでございます。こ
れ政府専用機の使用目的、それから運輸の方法等
についてまだ必ずしも結論が出ておりませんが、場
合によっては政府専用機をそういう緊急災害時の
ための輸送に充てるということも考えられようか
と思ひます。

ただ、その政府専用機の場合は別といたしまし
ても、また今後、民間航空機を政府がチャター
して緊急輸送を行うことも想定されるわけござい
まして、その際、完全民営化後であっても依然
として日本航空が全世界的な運輸を行つておると
ころから、日本航空に対し緊急輸送の要請をする
ケースも多いと考えられるところでございます。
ただ、今後は国際線に他の航空会社も進出するこ
とになりますので、他社もそういった緊急輸送の
ための運輸が可能となつてくると思われまして、
で、緊急時の輸送手段の確保等につきましては、

これまで以上に円滑に行われるものであるという
ふうに期待しておるところでございます。

○新盛委員 次に、運輸審の答申の中にも出てお
りますが、航空利用顧客へのサービスの向上、あ
るいは国際競争力の強化、経営基盤の強化、企業
間競争の促進というような問題が出ています。日
航民営化後の国内、国際航空の運営体制のあり方
についてお聞きしておきますが、単純に完全民営
化すれば、同じ路線に他社との競争、ダブルある
いはトリプルトラックを設けていくわけであ
りますが、これは過当競争という、現在フライト
しているところにはかの社が割り込んでくる、そ
れは競争ですから当然ですが、そうした面で許可
運賃との関係がどうなるのか。また民営対策で国
内、国際を通じて各社のダブルあるいはトリプル
のトラックというものをどういうふうにも再編
成していくのかということになるわけでありまし
が、お考え方を聞きたい。

アメリカとの競争の中では、日米航空協定があ
りますが、非常に片手落ちじゃないかという、片
手落ちで国際線にだんだん進出をしていけば当然
ぶち当たるわけでありまして、日米航空の協定の
内容についても日本の政府としてはどう考えてい
るかということ、まずその二、三をお答えいた
したい。

○山田(隆)政府委員 今後の航空企業の運営につ
いての考え方でございますけれども、基本的な
は、昨年の六月に運輸政策審議会からいただいた
答申の線に沿って推進をしていきたいと考えてお
ります。その基本的な考えと申しますのは、さき
にも大臣からも申し上げましたけれども、今後は
安全運航の確保を基本としつつ、企業間の競争を
通じて、利用者の要請に応じたサービスの向上、
経営基盤の強化、国際競争力の強化等の実現を目
指していきたいということでございます。その目
的とするところは、あくまでも安全で安定した良
質な輸送サービスを利用者に提供しようというこ
とでございます。

につきましては、従来日本航空が一元的に運営しておりましたものを改めまして、他の航空企業につきましても、企業の意欲、能力に応じて国際線への進出を積極的に進進していただきたいということでございます。また国内線につきましては、ダブルトラック化あるいはトリプルトラック化というものを推進していきたい、かように考えておるわけでございます。

その際に、必要のないところに競争を促進した場合過当競争が生ずるのではないかと御懸念があるかと思いますが、国際線の進出に当たりましては、もちろん相手国との関係がございまして、けれども、基本的には、高需要または大きな需要増を期待し得る既存路線への参入というものを現実の問題としては考えていきたいということでございます。それから国内線につきましても、年間の輸送需要が多いところを基準といたしましてダブルトラック化、トリプルトラック化を進めていきたいということ、需要の面につきましても配慮しながら競争促進策を推進してまいりたいというふうに考えておる次第でございます。

○新盛委員 結局、調和がとれ、各社が生きて延びられるように、そしてまた需要に応じた路線をつくりながらダブル、トリプル、そういうもので再編成をしていくんだという結論でしょう。

どうも長くおっしゃるものですから、あちらこちらに飛ぶのでよくわからないのですけれども、これからの国際線の複数社制、これは各企業が国際競争の中に乗り出していくわけですが、複数でやっているとかがどうか、これは疑問を持ちます。競争力があるかどうか。アメリカあたりでは、国際線問題で、百社近いものが三十社ぐらいに統合再編成されている。実質的には、そういうような面、日本の場合も四五、四七体制の廃止以降、新航空政策をどうするかというのは今後の懸案なんです。民営化すれば国際競争力が確保されるという甘い展望というのは、これはもうそれこそ大変なことじゃないかと思うのです。だから、こうした面の認識をお持ちになるのならば、

低コスト運航体制によって、いわゆる賃金の抑制や労働条件の引き下げも起こりやしないだろうかという一方の不安もあります。

また片一方では、国全体の利益とかあるいは輸送力、競争力強化を基準にしていろいろな入れ込みをやられる、こういうことになって、そうした面での戦略的な方策というのは、民営化するのですから、もうかちつと出てきていいはずのものなんでしょう。だから、その辺のこれからの新しい国際運航体制の必要性というのは慎重でなければならぬと同時に、どういうふうになるんだという展望を明らかにしていただかなきゃならぬのじゃないか。今おっしゃるような原則論はわかるが、これから具体的なものが出てくるだろうけれども、そういうような面でもどういうふうになるのか。やはり低コスト運航体制というのはお考えになるわけですから、さきにコストが安全かという話をやりましたが、そういう問題とのつながりから、慎重にして、かつ、その体制をどうおつくりになるかということ、これは大事な問題だと思うのですが、どうですか。

○山田(隆)政府委員 今後の新しい航空企業の国際線への進出につきましては、先ほど申し上げたわけでございますけれども、国際競争力の確保を図るということも十分念頭に置いて政策を進めてまいりたいということでございます。本邦航空企業全体としての国際競争力の確保につきましては、今後とも十分配慮をいたしまして、厳しい外国企業との競争市場において国際航空路線の適切な運営を確保していきたいというわけでございます。当然その中にはコスト競争力というものを各企業ともつけていただきたいというふうに私も希望しておるわけでございます。

○新盛委員 この二月の十八日にお出しになりました日本航空中期計画、これは民営化を踏まえての中期計画だと思っております。これを讀ましていただきまして、国内外双方における高収益路線の追加取得を前提にしておられる内容がございします。路線の構造は一社だけに限って見る

べきものではないのでありますが、この辺のところは利己的で独善的ではないかというふうに思われる節もあるわけでありまして。こういうことについては、この中期計画がこれからの競争力あるいは商品の設定とか、太平洋線あるいは各路線のそれぞれの確保のために全力を挙げるということになっておるのですけれども、この中期計画は利己的な、独善的な感じがするのですけれども、これはどういうふうにお考えですか。

○山田(隆)政府委員 先生が今おっしゃいました中期計画と申しますのは、日本航空が企業として独自に完全民営化に対応した企業運営の目標を定めたものでございします。今回の中期計画はこれの二月に定められたわけでございます。昭和六十二年度から六十五年度における計画になっておるわけでございます。ここに掲げられました今後の路線便数計画というものは、日本航空としてこのようなものを目指して努力したいということでございます。今後、具体的な事業につきましましては、運輸省としては個々の事業ごとに適宜判断をしていく趣旨のものでございまして、日航の掲げております中期計画がそのまま実現できるという性質のものではございません。これはもちろん運輸省の判断もございしますし、また場合によっては航空協定その他相手国との関係もございまして、そのような点から、中期計画のうちの路線計画等が実現できない部分は当然あるかと思ひます。ただ、日本航空といたしましては、そういった要素も含めまして、中期計画の目標をいたしておきまして、その配当し得る経営基盤の確立に努力されるものというふうに私も期待しておるところでございます。

○新盛委員 労使問題で少し時間をとりたいと思ひますが、その前に、日本アジア航空の今後の扱い。二つの中国のはざまの中で、日航のダミーとして日本アジア航空がこれまでやってきておるわけでありまして、日中間六原則の推移を見ながらというふうに総合的に検討されておられると思ひますけれども、これは今後一体どうなるのですか。アジア航空の今後の取り扱いについてお伺ひします。

○山田(隆)政府委員 日本アジア航空は、現在御承知のように台湾路線に就航しておるわけですが、中国路線に日本航空が乗り入れてくる関係で、別会社として昭和五十年に日本航空の10%出資により設立された会社でございます。したがって、今後の取り扱いにつきましては、まず親会社である日航の意向及び中国との関係によって決まってくるかと思ひますが、現在のところ、民営化したからといって直ちにこの現状が変わるものとは考えておりませんし、また日航におきましても、この現状を変える意向があるというふうには聞いておりません。

○新盛委員 状況がどんどん変わってくると思はれるのです。だから、今後の問題としては、完全民営化されるわけですから、この扱いとしては政府としても大変苦慮されることだとは思ひますが、問題の整理を早急にいただきたいと思ひます。願ひしておきます。

〔委員長退席、小里委員長代理着席〕
次に、先ほどから一連の労務管理、安全、事故、こうした問題で触れてまいりましたが、先般、六月十九日に航空機の耐空性確保に関する勧告、同日に一二三便、これは日本航空株式会社所属ボーイング式の例の事故の問題に係る建議であります。この二つの勧告と建議されている内容を見まして、特に建議の方の「航空機の整備技術の向上に資するため、目視点検による亀裂の発見に因し検討すること」云々の各条項がございします。これは最近の日航ジャンボ機の墜落、そうしたことを踏まえての内容であります。安全よりもうけ優先というのはここで出てくるわけでありまして、安全には金がかかるわけでありまして、金がかかるから合理化していくわけですが、合理化すれば、労務政策の一つとして当然減らしが出てきますし、整備すべきものも整備できないという状況が生まれてくる、そういうようなことになるのは当

然ですね。経営のスリム化というのはそういうこととす。伊藤体制のもとで長いこと採用されなかつた整備員が最近百二十六名が採用されたというようにお聞きしております。そうして、整備を含めたこれからの安全運航という面で、労務全体の管理、いわゆる労使の安定なくしては民営化は不可能なんですから、それだけに、今回の民営化によって労使関係が正常化するのか、安定するののか。合理化問題は労使交渉の対象であります。

〔小里委員長代理退席、委員長着席〕

そしてまた、言われる六つの組合、これはそれぞれの主張がありましようけれども、差別があつてはならない。どんな組合にあつても、それぞれの諸条件をより高めようとする労働組合法によつてつくられた組合であります。そういう組合の動きを、使用者側の方として会社側がどういうように政策としてお持ちになつてゐるのか。あめとむちというのがあります、いい子の組合にはあめを悪い方の組合にはむちを、こういう経営に協力しないか、あるいはあることではあります。労使協調というの、あり得る姿としては今日の厳しい状況の中では考えられることではあります。悪者というの、これは組合もこれから先大変なことになるでしようけれども、それを育てようとする会社側の方もこれはまた大変なことになる。平等に公正にどの組合にも対処でき得る人事的な扱い、昇給、昇格あるいはそうした全体の差別、こういうものを現存させたのかささなかつたのか。将来民営化になる、その民営化の中では一体労務政策はどうおとりになるのか。

そしてまた、今回の中期計画によりますと、最近発表されましたように、これは二万人体制で民営化だと言つていたけれども、少し合理化しなさいといふ、一万八千人体制だといふ話もお聞きしました。委託や別会社やあるいは子会社をどうどんつくつて、下請拡大、パート、アルバイト、こういうものに移り変わつていくとすれば、航空行政が一番大事だと大臣はおっしゃつたのですが、そういう中での安全というものに大きく響

いてくるのじゃないだろうか、そんな気がしてならないわけですが、経営者たる山地社長、これまでもとつてこられた姿勢、これからとうとうとされるこれらの問題に対する姿勢をお聞かせをいただきたいと思うのです。

○山地参考人 私どもが一昨年経営をお預かりしたときに社員に出しました通知がございますが、その中で五つのことを申し上げております。絶対安全の確立、それから効率的組織と公正明朗な人事行政の確立、労働関係の安定化、国際競争力強化の確立、五番目が御遺族及び御被災者の補償の万全、こういうことでございます。

なかんずく労働関係につきましては、労務方針というものをその後に出しております。その中におきましては、絶対安全の確立、集客力の強化、財務体質の強化に基づく経営力の強化が労使共通の基礎であり、労使共通の目標であることを確認し、この基礎の上に、労働関係の安定化を確保しよう、これは私どもが社員の方に出した通知でございますが、そういうことも述べておりますし、その最後の方には、労働は、会社の繁栄が組合員の繁栄につながる、運命共同体的関係にあるというふうなことを組合員の方々に申し上げてゐるわけでございます。私どももいたしましては、絶対安全ということと、それから労使関係の安定ということが車の両輪であるというふうな心得をしております。組合との対話というものを積み重ねてきてゐるわけでございます。

今先生の御指摘のありました六つの組合についての差別という点については、今の五つの方針の中に公正明朗な人事というのを掲げてあるのは、そういう過去からのいろいろの問題を抱えておる私どもの組合でございますので、特に私どもの方針を明確にしたわけでございます。差別というものがあつてはならない。確かに六つという組合が多いことは事実でございます。その点につきましても、この方針の中では、組合は一企業内において一組合組織であることが望ましく、組合員の自主的な努力により統一組織であることを期待する、ただし、組合の組織問題は組合員の自

主的解決によるべきものであるというふうに私どもも申し述べて、これはまあ常識といひますか、当然のことでございますが、そういう態度で、私どもとしては各組合を等距離に、いろいろとお話を續けて、差別のないように努力してゐるところでございます。

○新盛委員 今山地社長のお答えで非常に明快なのであります。絶対安全確保である、公平明朗な人事をやつていくのだ、労使関係の正常な安定化を図りたい、そうした認識の上に立つて、労働組合の方では六つあるし、労務の間で一企業一組合という問題もこれから試行錯誤がいろいろあるのでしようけれども、要は使用者側と労働者側がある意味では協力し合うという面では、これは経営の発展のために大きなプラスをもたらす面がある。ただ、差別的にいい子と悪い子をつくつてこれまでもやつてこられた経緯が実はいろいろな事故を起してゐる、あるいはいろいろな面で安全を無視した状況が生まれた、これは悲問伝へられてゐるところであります。

したがって私は、事故との関係で見ますと、本当に分裂労働政策が進められたのは昭和四十年以降だといふふうに記憶してゐるものであります。それから労働組合つぶしといふものを始めて、そして分断をし、だんだん組合がどつちかに振り向けられる。一方の方は非常に人事、昇格その他等ではいいぐあいになつてゐる。一方の方はそうじゃない。私は冒頭申し上げましたように、我々はこちらにも寄らず公平に、そしてまた、労働者の幸せを考へるがゆゑに、そのことについてお互いに虚心坦懐に問題の整理をしたい、その願いを込めて申し上げてゐるわけでありませう。

ところが、四十七年までは余り事故はなかつたのです。四十年以降、いわゆる労働組合分断その他等が始まつて一番高まつてきたころ、四十七年以降だんだん事故が多くなつた。もう統計的に明らかであります。これは結局、労使間の問題でしようけれども、お互いに一生懸命やろうといふ意欲を失つてゐるものもそれに介在してゐるの

じゃないか。だから、そうした面で、非常に残念なことでありませうけれども、事故が續発をしていくという傾向になつた。これが労務政策の面でもやはり大きく介在してゐるのじゃないか、それは大なり小なりいろいろな面であつたのじゃないだろうかというふうに思ふのであります。

だから、今後の民営化をされるに当たつて、経営者側は一企業一組合が望ましい、そうおっしゃるのですから、ならばやはり今六項目挙げられました山地社長の決意として、そして方針ですから、当然これはそれなりに各組合とも公平な立場で接触をし、そして交渉に応じてやる。こちらの組合は非常に物わかりがよいのでおれも出よう、こちらの組合はどうもいつもかみつかれるからおれは出ないやというのでは、これは労使の正常化は図り得ないわけでありませうから、この点についてもう一回、今後の問題でありますから、山地社長の決意を聞きたい。

○山地参考人 私ども、先ほど申し上げましたとおり、労使関係の安定ということが企業の基礎であるといふことを心得ております。今までも各組合と私は差別なくお話をさせていただいてゐるつもりでございます。今後とも、差別することなく公正に各組合といろいろとお話を進めてまいりたい、かように考えております。

○新盛委員 労働省の方、お見えになつていらっしゃると思ひますが、最近の労働条件の各面の中でも、とりわけ日航職員の給与をして労働時間、また他社の全日空あるいは東亜、この辺の比較を求めておつたのであります。整理されましたでしょうか。

○長勢説明員 私からは給与についての各社の状況を御説明させていただきます。基準内賃金につきましては、日本航空では、地上職員については二十九歳時点で示されておりますが、二十五歳七千二百円、客乗職員については二十五歳時点で乗務手当込みで二十八万八千九百円、運乗職員については二十五歳時点で乗務手当込みで七十九万三百円でございます。全日空につ

きましては、地上職員につきましては三十歳時点で二十七万四千四百八十五円、運乗職員については三十歳時点で八万八千五百三十三円、東亜国内航空につきましては、地上職員については三十歳時点で二十六万六千四百二十二円、運乗職員については三十歳時点で六十九万五千三百五十五円。なお、全日空、東亜国内航空の客乗職員については、地上職員に準ずるといふふうな状況になっておると聞いております。

○新盛委員 それぞれの会社の経営状況あるいはまたそこで働く労働者の賃金というものはそれぞれ決められ方がされるわけです。そういう中で、これから国際競争あるいは国内競争という極めて新しい状況下に入っていくわけですから、これは航空労働者のいわば先進的な役割を果たしていただいている、他の労働者より基準内賃金も少し高いじゃないかといろいろ言われ方をされるのですけれども、それは職務の内容、そうした面からは当然あり得るべき姿として我々は理解をしておかなければなりません。

日航の体質改善、これが合理化、競争の激化の中でという、いわゆる合理化を一面進めていく、そしてさき申し上げました整備体制とかいろいろな面で、これをまた逆の意味では補強しなければならぬ諸条件というものはあると思うのでありまして、その面についてもこれからどういうふうな、他社と同時にレベルをお考えになるのか、自分のところの、もうかつたらもうかつたでそれを完全配分する、それは経営の大きなテーマでありますけれども、そうした面について、日航民営化によって新会社はこれからどういふふうな労務政策をおとされるのか、お聞かせをいただきたい。

○山地参考人 先ほど触れました私どもの労務方針というものの、労使が信頼し協力して国際的な競争力の強化に対応する、あるいは民主的かつ平和的な労使関係を維持するということと並びまして、国内業界においてもまた国際的にもトップクラスの競争力を目指して経営力を強化すると

ともに、企業の社会性、公益性にも留意しつつ、国内業界においてもまた国際的にもトップクラスの労働条件と労働環境を目指し、長期的な計画に基づいてその実現を図るといふふうに私どもの考えを述べているわけでございます。

今の御質問のお言葉をもちまして、国内業界、他の業界との格差をどうするのかというふうなこともこれに入っておりますし、国際的な格差の問題もそれに考えは入っているわけでございます。ただ、前提といたしまして、やはり競争力をつけて経営力を強化する。今の先生のお言葉をもちまして、うんともうけてうんと払うというふうなこともそれは考えるわけでございますけれども、一にも二にも経営力をつけるということが大事ではないだろうかと思っております。私どもの会社、三十五年の長年のいろいろなお話し合いの中で培われたものでございますけれども、この際、こういふこともよく見直して、新しい時代に即応した賃金体系というものを考えなければいけない、その際には他社との格差というものも十分吟味しなければいけない、かように考えておりました、順次賃金制度の改正ということに取り組んでいるわけで、これらについて、各組合の御意見等もお聞きして進めていきたい、かように考えているわけでございます。

○新盛委員 労働省、勤務時間の関係でちょっと漏れておりましたが、勤務内容について、勤務条件であります、どういふようになっていますか。

○奥津説明員 航空三社の労働時間の実態について申し上げます。

必ずしも詳細を承知しておるわけではございませんけれども、一月平均の労働時間で申し上げますと、日本航空につきましては、地上勤務員は百六十七・三時間、客室乗務員は百三十三・一時間、運航乗務員は百四十二時間、それから全日空について申し上げますと、地上勤務員は百五十一・五時間、客室乗務員は百二十四・九時間、運航

乗務員は百二十七・七時間。それから東亜国内航空について申し上げますと、これは乗務員の一月平均のフライト時間になります、客室乗務員で五十六・四時間、機長で五十二・三時間、副操縦士で五十三・五時間というように承知しております。

○新盛委員 勤務時間の面では、今時間短縮という問題で政府が積極的に取り組まれているわけ、公務員の場合でも土曜も休まなければならぬという議論もございまして、各種のそういった休みにだんだん前向きに取り組んでいただいているわけですが、今お聞きしますと、航空三社の中で日航の勤務時間は比較的に長いのです。やはりこれは労使の問題です。だから、こうした勤務条件について改善をしていく、そして当然そこによってくる要員増というのが出てくるわけでありまして、そうした問題を積極的に話し合ってほしい。これは新しい労働環境を形成する意味で、お互いに理解と納得をしていかなければならないわけでありまして、その面どうお考えですか。

○山地参考人 今の労働省のお話は初めて伺いまして、もしそれがそのとおりであるとすれば、労働時間について日本航空が他社に比べて長いと感じるわけではございますが、いずれにいたしましても、勤務条件については組合の御意見も十分聞きながらお話を進めていかなければいけないと思っております。

○新盛委員 フライトする乗務員の定数の問題ですけれども、国際線に運航要員として六名、客室二十名というのを一定の枠としますと、外国の例えはユナイテッドとかいうのは同じ航路なのに数に非常に少ないというのがよく比較データで出ます。これは肉体的な諸条件も違うのですけれども、時差に対する対応性が外国には非常にいい。そういう面のサービスを高めていくために要員配置をより適切に日本の場合考えておられる、そう私は思っています。だけれども、国際線乗り入れて、日本の企業と他の外国との比較で日本の

方は大変たくさん乗せているじゃないか、これは数が多過ぎるよというのです。それと対比して直してしまえば、これは数がまたずっと減るからいいじゃないかという、スリム化されることになるのだが、私はそれはいいかと思うのです。それはやはり体質の問題もありますから、その辺の比較検討に余り偏らないで、また企業間の問題ですから、他社のレベルにどういふふうな公正に近づけていくかということも含めて、これらの労働条件、勤務条件あるいは賃金その他を含めてぜひひとつ御配慮をいただきたいと思っております。これは要望です。

続いて、民営化後の赤字路線の運営は一体どうなるだろうか。民営化はみずからそろばんをはじくわけでありまして、最優秀路線というのはいくつかありますから、最優秀路線というのはいくつかありますから、これは赤字路線、いわゆる採算線区になりますと、これは赤字路線、いわゆる長距離の皆さん方には廃止されますと非常に不便をきたすわけでありまして、過疎地の対策は具体的にどうされるのでしょうか。

○山田(隆)政府委員 ただいま赤字路線の運営の問題と過疎地における路線の運営の問題というお話があったかと存じます。

まず、過疎地の路線運営につきましては、現在、日本航空はほとんど実施しておりません。国内では中小の航空企業が運営しているところがございます。これについての考え方は、昨年六月の運輸政策審議会の答申の中に「地域住民の足として生活上必要な離島路線については、採算であつても運航を維持することが求められていく。このため、これら中小航空企業については、生活上必要な離島路線の維持を可能とするよう、採算路線の運営について配慮するとともに、経営基盤の強化に資するような路線展開については、企業の性格と能力に応じ、これを認めることが適当である」と述べられておるところでございます。私も、今後このような生活上不可欠な過疎路線あるいは離島路線につきましては、この答申の趣旨ののっとって取り扱いを行ってまいりたい

○新盛委員 最後の方になりましたが、日航の株

○田谷詮明員 先ほど御答弁申し上げましたように、既に借り入れております債務につきましては、政府保証の効力がなお継続し得るように所要の経過措置を定めているところでございます。

○新盛委員 どうも大蔵省の答弁らしいのですけれども、結局、政府保証つきの借り入れは五十億

ただいまお尋ねの日本航空株のいわゆる売却益でございしますが、今年度の予算におきましては、処分収入総額を三千六百十七億円、うち一般会計と二百八十三億円、産投特会三千三百三十四億円と見込んでいるところでございます。このうち、産投特会分の経費控除後の売却益三千二百六十二億円につきましては、関西国際空港株式会社の出資六、六百二十二億円及び一般会計の繰り入れ二千六百

○井上(一)委員 私は、審議に先立って、二年前に御栗鷹山の山中に墜落をしたあの犠牲者の御冥福を心からお祈り申し上げます。同時に、私の友人、知人をその中に持った私としては、日航の、再びこのような事故を繰り返さないというそのような強い願いと、さらにはそれに対するあら

う論議が財政当局との間にもございました。そして伊藤会長とお目にかかりました際にも、その問題は論議をいたしておりました。そしてお三方にお越しをいただきました時点で、私は、一日も早くきちんと配当のできる会社にしていただきたいという願いも申し上げたことを記憶いたしております。

私は、今委員の御指摘にありましたようなさまざまな話が世間に流れており、また今日も流れておすることは承知をいたしておりますけれども、少なくとも日本航空の問題についてお任せをいただきますから、日本航空の経営陣に対して不信任を持たなければならぬような事態はございませんでしたし、伊藤前会長御自身にお確かめいただいても結構でありますけれども、最後の最後まで、私は辞任の意思を翻していただきたいというお願いを申し続けた、それだけの信頼感を持っておったということを申し上げます。

○井上(一)委員 運輸大臣は、辞意をかたくされている伊藤会長に対してあなたなりの留任を求めたということですが、なぜ辞意を固めなければならなかったか、そういう状況をどう把握されているのか。むしろそれは、一緒にやろう、力を合わせてやろうといった意思が壊れたのではないか、何がそういうことを壊したか。やはりそこまで掘り下げていかなければこの問題は——民営化を願って、そして体質改善をしてすっきりとした中で国民の信頼を得ていく、そういう航空会社になつてほしいと私は思っているわけです。だから、抽象論ではない認識と、具体的な事実で私は尋ねていきたい。だから、安全をより確立するために伊藤さんなり山田さんが来られた、これは間違いないわけですか。一年で会長の伊藤さんがおやめになる、何でもか、不思議であるということなら、もっともっと深く子細を運輸大臣としては私は調べてはしなかったし、聞いてはしなかった。それは別にしても、これから努力して民営化に踏み切るのだ、そういうこれからの意思を求め前に、今までのことについてしっかりと事実を明らかに

していかねばいけない。もう一度、伊藤会長の辞意がかたかった背景、原因を、運輸大臣は今それが何であるかという点についてどういう認識を持っていられるのですか。

○橋本國務大臣 伊藤会長当時、非常にしばしばお目にもかかり、お話も伺い、公式にも非公式にも御相談を受け、私なり意見も申し上げてまいりましたけれども、私は必ずしもそのときのお話を逐一御報告申し上げることが望ましいことだとは考えておりません。

ただ、これだけは私は申し上げておきたいと思えますのは、伊藤会長は伊藤会長として自分の一番よいと思われる方向に努力をされた、必ずしも世間はそれをその方向に評価しなかった、そうした中で張り詰めていたものが崩れていかれた部分もそれはありだつただろうと思います。そうした中で、一たん撤回をされた辞意というものを、日航法廃止のこの法律が閣議決定をされました後になりまして再び大変強い辞意として表明をされ、最終的には私もやむを得ませんというお返事を申し上げざるを得なかった、その程度で御了解をいただきたいと思ひます。

○井上(一)委員 世間が認めるのか認めない、評価をするとかしないということは、むしろ私は、日航の体質がどれだけ変わったかということにおいて評価をすべきであると思うのです。それは即世の中が認めてくれる。

伊藤会長が経営陣に参加されてから、安全確保のために費やされたその情熱というのでしようか、取り組まれた経営者としての、経営陣としての、もちろん社員との協力の中で確立に向けて進んだと認識をされていますか。

○橋本國務大臣 私が拝聴いたしました限りにおきまして、伊藤会長が日本航空の機材を利用して旅行される際に常に乗員との間に対話を絶やさず、その中で得てこられた乗員の声というものを社業の上に生かそうとして努力をされたということは、私は評価をいたしたいと存じます。また機

つ整備士制度の創設等につきましても、私はその功罪は現時点においてはなお分明ではありませんけれども、しかし私は、やはり非常にすぐれた着想であつたと考えておりますし、その功績は高く評価したいと思ひます。

○井上(一)委員 具体的にそういう事例を挙げて評価をされたということは、説得力もありませんし、事実です。私は、やはりコミュニケーション、平和というのは常に話し合いを始めることからはです。意見の違ひは別として、考えの違ひはあつたとしても、コミュニケーションを持つというところは大事なことでと思うのです。伊藤会長が率先をされたということについて今評価をされたわけですか。伊藤会長がやめられてからはそのペースはどうなんでしょうか。あるいは実態はどうなんですか。そして安全の確立のためにどれほどの評価を大臣はされますか。

○橋本國務大臣 私は、その伊藤会長時代の路線が伊藤会長を失った後の日本航空において失われたとは思っておりません。そして何よりも現在大きく私どもとして考えなければなりません。これは、しばらく前に一二三便の事故調査報告が正式に提出され、その中から我々は建議と勧告を受けました。そしてこれを運輸省としては、日本航空を初め他の航空会社においても守つていただかなければ、考えていただかなければならぬ部分も含んでおるわけでありまして、こうしたことに全力を挙げてまいりたいと考えております。

○井上(一)委員 一点、運輸大臣、伊藤会長を失ったとは思っていない。私は、実際問題として今日ほど日航が混乱状況にあるということはだれの目にもはっきりと映るわけなんです。強い伊藤会長時代にこういう混乱があつたのだろうか。労働関係とか、労働組合の中の内部の問題については介入もしないし、私個人は意見を申し上げない。予算委員会でも申し上げましたように、民営化に向けてソフトにテイクオフしたい、そのためにもどうすべきかという具体的な問題と、やはりベ

ことなんです。それはやはり今日までむしろ政府の責任が大きいと私は思うのですよ。

監査報告だつて、予算委員会が私がそういうことは知っているのかと言つたつて、聞いてはおられませんと言つたでしょう、大臣が。そんな状況で、いわば特殊法人の性格の云々なんかも別にしましう。今まさに何が日航に問われているか、さらに行政というものはどうあるべきなのか、そんなことを考えたら、伊藤会長のやられてきた評価と、さらにはそれ以後における日航の混乱ぶり、まさに民営化に向けての大変大きな損失である、私はそう思っているわけです。受けとめていくわけなんです。ここからはやはりしっかりとつかない。

大臣、人間のことでですから、すべてがパーフェクトであるということには申し上げませんが、私を含めて至らない。伊藤さんは至らない人だという意味じゃないですけれども。だから、運輸省にもいろいろのセクションがあつて、しかしむしろ私は、伊藤会長がやめられたときには、運輸省あるいは伊藤会長と一緒に日航の体質改善に取り組んだ人たちの責任というのはいささか共同でなければいけないし、一体でなければいけないし、さらにはその上に運輸省としての責任をもう少し明確にしておかなければいけない。伊藤会長がやめられた後と在任中との評価はどうなんでしょう。

○橋本國務大臣 私自身の不勉強についてはおわびを申し上げます。確かに、予算委員会ではおわびを申し上げました。確かに、私は監査報告を読んでおりました。ただ、それは運輸省の事務当局がそれを知らなかつたということとは別であるということとはまず申し上げておきたいと存じます。と同時に、これは多少時間をちょうだいをしたかと思ひますけれども、今委員が大変大切な部分にお触れになりましたので、私は一点聞いていたいただきたいことがございます。伊藤会長が辞任の意向を明らかにされたとき、それ以来、私は執拗に伊藤会長を説得し続けました。そして最後の最後まで、何とかとどまっていたのだと考えると

ました。

この中には御承知の方もありますけれども、私の父親もかつて国会議員であり、そして占領下の吉田内閣の閣僚でありました。ある問題で財政当局との間に意見を異にし、総理の裁断を求め、当時の吉田総理の裁断が財政当局に上ったことを不満として、私の父親は閣僚を辞任いたしました。私は子供としてその父親を誇りにいたしております。しかし同時に、その辞任をした結果というものが、私の父親が求めた行政の前進に役立ったかといえば、役立ちませんでした。

私は、責任のとり方というものはさまざまなさがあるかとそれ以来考えております。やめることも一つの責任のとり方であります。しかし、残つてその後を背負つていく責任というものは極めて重いものであります。そして伊藤会長は辞任という方途を選ばれました。ちょうどお三方が同時に選ばれたということで、山地さん、利光さんにも同時に責任をとらせてやめさせるべきだという御議論もございました。また山地さん、利光さんからは、その進退は運輸大臣の任命にかかるとあるから、あなたの判断に従うという意思の表明もありました。そして私は、その時点において、残つてこれから先の改革を仕上げてもらうことを彼らに求めました。

私の申し上げたいことは以上であります。

○井上(一)委員 伊藤さんがやめられたということについて、大臣のお父さんの例を出されました。責任のとり方というのはいろいろある、確かにそうです。伊藤会長が改革を求めて、体質改善を求めて取り組んできた。そしてそれが、私もその真意は十分聞いておりました。その辺にあるかというところは推測以外には申し上げられない。しかし、どうもそういうことについてすべての協力体制があったのかないのか、これは大きな疑問なんですけれども、しかし、それもおいておきましよう。

辞任をされたお父さんに、あつぱれである、誇りを持つんだということを今大臣は言われた。だ

から、伊藤さんを評価をするならば、この辞任は誇りを持った辞任である、立派である、しかし、これからの民営化に向けては、その辞任は必ずしも功を奏さなかったのだ、そういうふうな受けとめてよろしいですか。

○橋本國務大臣 それが役立つか役立たないかは、社長以下日航全職員の方々の心の持ち方の問題だと私は思っております。

○井上(一)委員 まさに私はその点だと思ひます。

それではお聞きをしましょう。伊藤会長が指摘したことを、後の人たちはすべて世間にあるいは運輸省に明らかにされましたか。運輸大臣、先ほどの監査報告、事務レベルでは知つて、運輸大臣は知らないんだということ、それは了としましう。しかし本当は了としたくはないんだけれども。運輸省の役人というのは大臣に対して報告の義務に近いものをしなかつた。では、あとの問題は、伊藤会長が指摘をされたそういう点については、大臣は十分御承知なんでしょうか。

○橋本國務大臣 先日御指摘がありましたから私は、事務方の諸君の話を聞いてきた中身を調べてみました。ですから、これは一つの例として委員も御提示になりましたので例としてお答えを申し上げます。確かに、長期為替予約につきまして監査役の方々から反対の意見があつたということを確認いたしました。同時に、最終的に監査役も納得をされ、稟議書にもサインをされておるといふ事実も出てまいりました。運輸省の事務方の諸君とすれば、最終的な稟議書へのサインがあり、その途中のプロセスのことまで大臣に報告する必要はないと判断をしたと私は思ひます。私は、それがいかぬとは事務方にとっては言えませんが、私はアマチュアでありますから、専門家として最終の結論が稟議書へのサインという形で確認をされておるものについて、プロセスは報告をしないと思ひます。これは事務方を責めないでいただきたいと思ひます。またほかにもあるいはそうした事例はあるのかもしれないが、これは私も

すべてを知り尽くしていると申し上げる自信はございません。

○井上(一)委員 今プロセスの問題だということですが、しかし、片面では二年で復配という大きな目標があつたわけでしょう。そういう目標をもちながら、内部においてむだな、いわば危険な経営の体質がそこに存在したとすれば、これは大変なことですよ。そういうことをそのままにしておくことが今の日航の体質を変えることに役立っていくのか。僕は、役立たない、体質改善にはつな

がなりませんよと、機材購入についても具体的に申し上げます。

やはり具体的な問題について具体的にどう対応していくか、対処していくか、そういうことでないと、一つ一つ積み上げていかないと問題の処理にならないと思ひます。しつかりやります、頑張ります。ではどういう方法で、あるいは今までどういふことをしてきたんだ。私の認識では、伊藤会長がいらっしゃるときにはストもやらなかつた、こんなに混乱はなかつた。伊藤会長がやめて、なぜこんなに混乱が起こるのだろうか。このままで日航の安全運航が保証できると運輸大臣はお考えなんですか。予算委員会でも申し上げたように、日航の安全度は、全日空と比較しあるいは世界的に比較して低いかといふことを私は数字をもつて申し上げたわけですよ。再び八月十二日を繰り返さない、そういう強い願い、決意を込めて私は質問をしているのです。大臣、今の日航の体質はどうなんですか。伊藤会長がやめられてからの混乱ぶりをどう認識されますか。

○橋本國務大臣 私は、労使間の問題について容喙をいたしたいと思ひません。そして労使間において決着のつかない問題に対しての労働組合としての対応手法の中にストライキがあることも事実であり、その権利行使された組合があることも存じております。しかし、労使双方に申し上げたことは、本当に不毛の論議を交わしていることがいかに国民から日本航空というものを対する信頼を奪っているかということを真剣に考えていた

だきたい、そして今日まで我が国の民間航空のいわば先達として行動してきた日本航空が名実ともに信頼を回復するための努力をしてみたい、内輪もめをしているときではなからう、言いたいことを申し上げればそのとおりです。

○井上(一)委員 内輪もめをすべきでないし、今の日航にはそういう余裕がないと私も思っているのです。だけれども私は、問題点は一つずつ、うみを出すべきという表現がいいのか、直していくという表現がいいのか、やはり正しいかなければいけない、こういうふうに思ひます。

私は限られた時間ですべて申し上げることはできませんし、午後またわずかな時間があるわけですが、私が指摘をしたドルの先物買いもそうですけれども、例えば具体的に、航空機の機材購入についてもどれほどの損失をこうむっているか。これは私自身が予算委員会でも一方的に申し上げたわけですよ。JAの八一九九、去年契約のその契約金についても問題はあります。しかし、具体的にこの購入機について日航自身はどれだけの損失を受けたか。私自身はこのときに、帳簿価格あるいは実勢レート、そういう形の中で二十八億円の損失をしている、こういう具体的なことを申し上げたのです。これは運輸省に聞いておきたいのです。数字は私なりの試算であります、契約時、受領時、そして値切り分、それぞれレートが違う、キックバックの金がいれば低い円高の額で受けているわけですよ。運輸省はそういう事実があるといふことを承知していらつしやいますか。

○山田(隆)政府委員 航空機の購入の際にキックバックが行われているかどうかといふことでは、日本航空はボーイング社からの航空機購入に際してクレジットメモという形で値引きを得ているといふふうに聞いております。このクレジットメモといふのは、ボーイング社に対してのみ使用できるいわば商品券のようなものでございまして、現金化はできないわけでございますけれども、購入航空機の値引きあるいはボーイング社の

部品の購入等に使用し得るものであるというふう
に聞いております。

○井上(一)委員 時間がありません。あとは午後
にしますが、航空機購入について、さらにはドル
の先物買い、このことについては多くの疑惑があ
る、私はそう受けとめます。経営判断の問題だと
運輸省は言うでしょう。同僚議員の質問でそうい
う答弁が返っているわけですから。経営判断の問題で
あり、経営判断が誤りであったとしたら、責任の
問題が生ずる。私は、会計検査院に、この
問題について踏み込んだ検査をする意思があるの
かないのか、ここで聞いておきたいと思ひます。

○閣本会計検査院説明員 お答え申し上げます。
為替予約につきましては、事柄が事柄だけに判
断する上で種々困難な点も生ずると思われま
す。九月に予定しております日本航空本社に對す
る会計実地検査の際に十分調査検討してまいり
たいと思っております。

○井上(一)委員 これは運輸大臣にはお答えをい
ただけなにかもわかりませんが、今申し上げた為
替差損あるいはもうかるためにヘッジ、いわゆる
リスクを何とか最小限に食い止めるためにとい
う思惑で取り組んだんだというお答えなんです
。それは、経営判断とすれば今申し上げた
ように責任が必ず裏側にあるわけですから。会計
処理上本来ならいわば為替差損、為替差益、営業
外収益だと私は思うのです。そういうふうに思わ
れませんか。いかがでしょうか。

○橋本國務大臣 私は会計法上は双方の道があり
得ると思っております。

○井上(一)委員 では、双方というのはどうい
う道なんでしょうか。——いやいや、これは運輸大臣。
私は、専門的なものは後で聞きます。だから大臣
に。

○橋本國務大臣 航空機の購入代金の清算の時点
においてこれを処理していくという手法もあり得
ると思っております。

○井上(一)委員 法に反するとか反しないとか
は、私自身もそれはまだわかりませんが、本来は

営業外の収益。航空機の購入ということになる
と、それはどこに入るのでしょうか。これは資産
勘定に入るわけですから。それはやはり運賃にはね返
ってくるし、資産償却ですね、さらには保険料、
そんなことで復配なんてこと考えられますか。健
全な運営なんていうこと考えられますか。おとし
やっていることとやっていることが違うじゃない
か、私はそこをやはり明らかにしたい。だから
二年目に復配だなんておっしゃっているけれど
も、日航の本体それ自身のやっていることはめ
やくちやなんですよという。確かに方法は二
つあるでしょう。しかし、それじゃどうい
科目に入れてどういう取り扱いをしているのか、
私の午後の質問で答えてください。よろしいで
すね。きょうは五十分までということですから、時
間を厳守します。

○橋本國務大臣 私は会計学はCを食らいまし
て、細かい費目については存じませんので、事務
方から答弁をしてもらおうということになると思
います。

ただ、経営上の選択として、今委員が御指摘に
なりましたように、資産勘定に入れた場合に
確かに諸々にはね返りが出るという問題がござ
います。私はこれは否定をいたしません。しかし、
単年度の経理で消していく方法を求めるのか、あ
るいは長期にわたってそれを消していく方向で対
応するのか、これはまさに経営判断の問題であ
ると思っております。

○鹿野委員 此の際、休憩いたします。
午後零時五十分休憩

午後二時四十分開議
○鹿野委員長 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。西中清君。
○西中委員 日本航空株式会社法を廃止する等の
法律案について若干の質問をいたします。

せんだって大臣から提案理由の説明を伺いまし
たが、今回の日本航空の完全民営化、これに当た
って運輸省としてその意義をどういうようにお考
えになつておるか、まず伺つておきたいと思ひま
す。

【委員長退席、閣員委員代理着席】
○橋本國務大臣 委員御承知のように、日本航空
は、戦後我が国が速やかに自主的な国際航空運送
事業というものに取り組んでまいりましたために特
殊法人として設立されたものでございます。しか
し、その後の航空輸送の大変著しい発展の中で、
同社も含めまして航空企業の大変著しい発展の中
で、競争の促進が可能となりまして、それによつて利
用者の利便の向上を図ることが適切な時代に参つた
と私は考えております。そしてそのために、
企業間の競争条件の均等化を急ぐ必要がある
と考えております。

また同時に、午前中の御議論の中でもさまざま
な角度から取り上げられましたように、とかく親
方日の丸意識というものが批判をされております
日本航空の体質を改善するためにも、完全民営化
によりまして自主的かつ責任のある経営体制を確
立することが適当であると考え、これらによりま
して経営の効率化、サービスの向上といったこと
について期待を寄せております。現在、日本航空
は、完全民営化に向けて中期計画の策定を初め各
般の体制整備を図つておられるところでありまし
て、安全運航を旨として経営改善のために全社一
丸となつて努力を続けております。こうした状態
の中で一日も早く国会としての御意思をお示しを
いただくことに、完全民営化の実が上が
ることを私は心から願つております。

○西中委員 日本航空の場合は既に株式が上場さ
れておるわけでございます。特殊法人ではござい
ますけれども、ある面では自主的な運営も、
すべてではございませんけれども保障されておる
わけですね。今御説明によりまして、今後、競争
条件も整つてきたので、利用者の利便、それから
経営の効率化、さらには親方日の丸の体質を改善

するのだ、こういうお話でございますけれども、
これは裏返しに言え、現在の特許法人ではでき
ないことだという判断でございますか。いかがで
ございましょう。

○橋本國務大臣 私は、特殊法人であるから例え
ば親方日の丸的な体質というものの改善ができな
いとは決して考えておりません。しかし、特殊法
人はその存立の経緯から、もちろん民間企業には
許されていない特権的な地位も与えられておるわ
けであります。逆にそれだけの義務を負うておる
部分もございまして、やはり公正な競争を実施して
いこうと考えますと、同じ線上に立たなければ公
平な競争は成立をいたしません。現在、我が国の
航空企業全体の発展の中で、国際競争の場におき
ましてもまた国内におきましても、公平競争とい
うものを實現し得る素地は十分に整つた。そう
なれば、特殊法人という経営形態から、完全に民
営化された、いわば同じ立場に立つての競争を行
っていくことが今後についてはより望ましい姿
である、そのように考えております。

○西中委員 公正な競争という点では後でまた
いろいろ議論をいたしたいと思ひますが、いずれに
しても、より一層国民の足としてサービスの向上
を図つていただきたいし、とりわけまた一番重要
な問題は安全性ということでございます。これか
ら、仮にこの法案が成立いたしますと民営化にな
つて、何といつても安全だ、安心して乗れる、こ
ういふ会社であつていただきたいわけではござい
ませんが、ともあれ、今日では世界一の航空会社、一
般的にそう言われておるわけでございます。当然
これにはさまざま国策として国の支援があつたわ
けでございまして、運輸省として、最大の
航空会社になるまでになった大きな要因は何か、
どういふ分析をしておられるか、まず伺つてお
きたいと思ひます。

○山田(三)政府委員 日本航空は、国際定期航空
の分野におきましては有償トンキロで一九八二年
以来世界一となつておるところでございます。戦
後我が国の民間航空が立ちあつてきた状況から

今日の姿を見ますと、まさに隔世の感がある次第でございます。これはお説のとおり、日本航空が国策会社として設立されまして、財務であるとかあるいは事業運営などの多面にわたりまして国の支援があったということが大きく寄与しておるところでございます。国の日本航空に対する助成措置といったしましては、まず政府出資がございまして、そのほか政府の保証債であるとか政府保証の借入金であるとか、あるいは現在はいまはございせんが、以前は補助金の支出もございました。こういう数々の助成策が日本航空というものが今のような規模の航空会社になった一因であらうかと思ひます。同時にまた、日本航空自身の経営努力ももちろんあったことは言うまでもないことであらうかと思ひます。さらにまた、我が国の経済自体も非常に著しい伸展を遂げまして、国際化の進展であるとかあるいは技術革新等と相まって航空企業発展の基盤が醸成されたということもこの一因ではなからうかと思ひます。

いずれにいたしましても、最近におきましては、日航のみならず我が国航空企業全体が非常に目覚ましい発展を遂げてきておる状況でありまして、もはや日航のみを特殊法人として取り扱う必要はなくなったというふうに考えておる次第でございます。

○西中委員 諸条件が重なって、とりわけ、また国の庇護といひますか支援というものが大きな要素であり、同時にまた、会社の皆さん方もそれなりの努力をしてこられたと思ひますが、ただ、大きくはなつたからといってすべてがいいわけではないのであつて、現に同僚議員からも、先ほどからいわゆる親方日の丸の体質であるとか経営の姿勢であるとか等々につきて、数々の問題が指摘をされておるわけでございます。一方、国際的にも航空自由化という流れは主流となつておりますが、そういった面を総合して考えると、私どもとしては、やはり日本航空の完全民営化というものは必要なんだろうな、こう判断をせざるを得ないようなところがございますし、同時に、ある面で

いうとひょつとしたら遅かったのではないかという気も持たないわけではございません。

したがって、今回この日航法を廃止して、三四年余りの政府の持ち株を売却する、こういうことで会社として健全な姿になるということはない、そういう甘いものではない、こういうふうに認識をいたしておりますが、私ども眺めておるに、何といつても一番危惧を抱くのは労使の関係ではなからうかと思ひます。先ほど議論もあつたので、私もじつと考えておりましたけれども、一般の会社にしても団体にしても、やはり人間関係、また組合と使用者側、こういうものが乱れたりいろいろ問題が多いと、とかくそのことだけではないで、運送事業としては安全という問題でございますけれども、その他製造会社においては製品のミスであるとか事業のいろいろなところであるとかいろいろな問題が多々起る傾向があるように思ひます。そういう点で、日航の労使関係、これに対しては現在、運輸大臣、そして山地社長、どういふ御認識であり、今後どういふように対応していられるか、まず伺つておきたいと思ひます。

○橋本國務大臣 企業相互の競争が激化している中におきまして完全民営化という道をたどることは、確かに、企業にとりましては厳しい状況に立たされるという面があることも否定できないと思ひます。しかし、そうした厳しい状況の中で労使ともに努力をし、全社一丸となつて経営改善に努めていただくことが自主的かつ責任のある経営体制の確立、ひいては利用者サービスの向上につながり、国民の信頼を得て発展する企業になり得るその基礎を築くものだと思ひます。

それで、午前中にもお答えを申し上げましたが、私自身民間企業におりまして、労働組合の経験もありましかつても、一社一労働組合という姿が望ましいものであることは言をまちませんが、現在のような複数組合が誕生してまいつたにはそれなりの経緯があることも私どもは承知をいたし

ております。要は、労使ともにそれぞれの責任を自覚され、安全というものを基本に置いた今後の企業経営の姿を考えていただくことにより、私は、今言われるような批判を世の中からなくすための努力をしていただきたと願つております。

○山地参考人 労使関係の安定というのが、私も日本航空にとりまして、航空輸送の絶対安全の確保と並びまして車の両輪であると思ひます。労使関係、私もじつと六つの組合がある、それそれ今大臣の御答弁のありましたようにいろいろ過去の歴史を抱えて六つあるわけでございますが、私もじつと六つある労働方針というものを社員に提示いたしまして、経営としては組合が一つであることは望ましいけれども、これは組合自身がお決めることであることである、これは経営としては関与する問題ではないと心得ております。ただ、希望としては一つの組合になつていただきたというようにお申し上げてあるわけでございます。

また、この労働方針の中には、かいつまんで申し上げますと、労使が協力して生産性の向上に努め、その成果の適正配分について話し合いにより平和的に解決を図つていきたい、こういうようなことを申し述べておるわけでございます。今後とも、六つの組合と分け隔てすることなくいろいろとお話し合いを進めていきたいと考えております。また、民営化ということをお話しして、今大臣のお話で労使ともということがございまして、私どもはもちろんのこと、組合としてもいろいろと民営化後の会社のあり方、労働間のあり方についてお考えをいただけるものと期待しておるわけでございます。

○西中委員 率直に申し上げまして、去年国鉄の民営化、こういう大変な法案が通過をして現実に民営化しておるわけですが、あの国鉄にも組合もたくさんあつたし、同時にまたさまざまな問題を抱えておつた。そして今なお問題は残つていようですが、しかし、その経緯の中で今日の民営化に至るまでにまじめに一生懸命やろうという大勢の

人たちの姿、息吹というものが率直に言つて徐々に盛り上がりつてきたことを私は思ひ出しております。たまた私にも飛行機に乗せていただくのですけれども、もう一つそういう雰囲気があるところ見られないのじゃないかなという率直な私の感想でございます。そして今お話し聞かしてくるのは社内不協和音、こういうことでございまして、極めて残念なことというふうに思つておるのでございます。

もちろん、これは日航労使双方の問題ないしは労務の問題等もございまして、今日のこの姿に至るまでに、大株主であり経営首脳の人事にかかわつてまいりました政府、この政府の立場、これもまた大きな責任があるというように私は判断をするわけでございます。もちろん、組合のことでございますから直接どういふこととはできないのでございまして、こういう経営が今日の姿になつてしまつたというところに運輸省としての、監督官庁としての責任は免れないだろう、こういうふうに思つてございまして、大臣の見解を伺つておきたいと思ひます。

○橋本國務大臣 特殊法人として存立をしております日本航空、今委員が御指摘のような意味で、政府が全く責任がなかったと申し上げるつもりは私にはございせん。ただ、私から申し上げたいのは、現在、日航の労使関係につきまして、賃金あるいは労働条件などあるいは経営問題その他につきましていろいろ議論が行われておることは承知をいたしておりますけれども、このことが首脳人事に起因するものとは私は考えておりません。これは人事の問題とは全く異質の問題だと考えております。

私の立場からいたしますならば、先刻申し上げてまいりましたように、伊藤前会長が任期半ばで、いわば私が一生懸命にとどめようとする手を振り払つた形で辞任をされたというところは大変残念なことでありましかつても、現在、社長以下経営陣も全力を挙げて完全民営化に努力を続けておるさなかでありますし、今後日航の労使双方が信

顧問関係に基づく健全な労使関係をつくり上げてくれることを期待をいたしております。

○西中委員 先ほども私は触れましたけれども、乗客の安全というところで我々が一番ひかかるのは、本間に会社が労使とも全社員が一致団結して、その一点にすべてを集中して運航業務に携わっておられるかどうかということだろうと思ひます。伊藤前会長の経緯については先ほど議論がございしましたが、大臣にあれば以上の御答弁はいただけないだろうと思ひるので私もあえて申しませんけれども、しかしながら、社内の状況、これはお互いの信頼関係や意思の疎通という点でさらにもう一歩も二歩も三歩も御努力をいただく。会社は当然のことながら各組合ともそのつもりになつていただいて、そして本間に安心して乗れる日本航空に生まれ変わってもらいたい、こういう観点からお互いが信頼を持ち合おう、お互いが意思の疎通を合おうというような基本的な姿勢で立ち上がっていただきたい、私はこういうふうに念願してやまないわけでございすけれども、再度山地社長さんに決意を伺つておきたいと思ひます。

○山地参考人 先ほど申し上げましたとおり、航空会社にとりまして安全と労使関係の安定、これが車の両輪でございす。

そこで私、六十二年度を迎えるに当たつてという事で六十二年の四月一日に社員に私の考えを申し上げたときに、我々航空会社の原点は安全であります、六十一年度はおかげさまで事故がなかったけれども、こういった状態を今後とも持続していきたいというようになことを申し上げましたし、さらに四月二十一日には、改めて安全についてという事で、また社員の皆様にも私の方の考えを申し上げまして、航空会社の命は安全運航である、一機ごとのフライトである、これが一番大事なんですという事を申し上げ、その後運航の実施に当たっては機づき整備等整備確認者がまず第一に物事を判断した方がいいです、それから二番目に各部門の担当者がまた安全問題についてチェックしてください、三番目に最後は機長と

いうものが最終的に安全というものをチェックしてください、こういうことも申し上げたわけでございす。さらに今回の再任に当たりまして、再度社員には安全の重要性についてよくお願いをして、理解に努めるようにいたしておる次第でございす。

○西中委員 いろいろと御苦心をいただいておりますのはよくわかります。名実ともに、むしろ実を上げていただくといいことに御努力をお願いしたいと存じます。

次に、日本航空の完全民営化がもし実施されるとするならば、航空業界にどういふ影響を与えるのか、若干伺つておきたいと存じます。

先ほど来、国の庇護のもとで世界一の航空会社に成長した日本航空でありますけれども、その結果他の国内航空会社との間に大きな企業格差、体力格差が生じておるといふことも事実だと思ひます。この体力格差はますます国の航空政策そのものによつて生まれたところであらうと思ひます。

したがって、完全民営化で国のコントロールをすべて外す、すべてといかないのですけれどもかなり外していく、こういうことになりますと、今の時点で体力の格差が大変あるわけでございすから、これは公正な競争と言つても実際は競争にはならぬ、こういうことだろうと私は思つております。したがって、競争の促進によつて利用者へのサービスが向上する、こういう観点から航空業界全体の発展を考えてまいりますとそれなりの格差の是正というものが必要なのではないだろうか。

それがまた今日まで国策でおのずから格差をつくらせてきたという国側の立場もあるわけでございすから、こういう点についてどういふように今後なさろうとしておられるのか、大臣の考えを伺いたいと存じます。

○山田(陸)政府委員 現在、我が国の主要な航空企業の間で先生おっしゃいますような格差があるという事は事実でございす。そしてこの格差も、いわばこれまでの航空政策、日本航空の場合国際線を一元的に運営させる、それから国内線の

幹線を運営させるという政策に基づいて生じたといふことも一因であらうかと存じます。私どもは、今後の新しい航空政策といたしましては、昨年六月に運輸政策審議会で御答申をいただきました考え方に沿ひまして、今後は競争を通じて利用者の利便の向上を図つていこうということにして

おるわけでございす。その際、確かに、競争を自由にさせるという事は場合によつては強者が勝つ残るといふような事態も生ずるわけでございまして、それに対しましては、同時に適正な競争を担保するという点についても配慮を行つていくべきであるという考え方を持つておる次第でございす。

そこで、今後の航空政策の推進に当たりましては、国際線につきましては、高需要または大きな需要増が期待される路線を中心に複数社化を図ることといたしました。また国内線につきましては、高需要路線及び一定の需要規模のある主要空港を結ぶ路線を中心にダブルトラック化あるいはトリプルトラック化を推進していこうとしておるわけでございす。その際、将来にわたつての実効性のある競争を担保するという観点から、当分の間は航空企業間の体力格差に配慮することといたしております。この行政運営に際しまして、各社の経営に与える影響等を勘案いたしまして適切に対応してまいりたいというふうに考えております。

○西中委員 ただいまの御説明によりますと、六十一一年六月の運輸政策の答申で体力格差、企業格差に対する配慮がうたわれておるわけで、国際線の複数社化、国内線のダブルないしはトリプルトラック、こういうものの推進を申されたわけでございす。その程度で後発企業は公正な競争ができる体力にあると判断をしておられるかどうか、伺つておきたいと思ひます。

○山田(陸)政府委員 今後の国際線あるいは国内線の新たな展開につきましては、それぞれの企業の能力、意欲に応じて進出を認めていきたい、競争をさせたいというふうに考えておるわけで、現在、確かに企業の規模等から見て体力格差はございす。新しく国際線に進出しようとしている国内の各社につきましても十分その能力があるというふうに考えております。

○西中委員 余り選択の余地がないのかもしれないけれども、後発企業の育成のために、こういう路線上の問題以外に何らかの育成策をお考えなのかどうか、これを伺つておきたい。同時に、既にございす路線の後発企業への割譲ということはお考えなのかどうか、伺つておきたいと思ひます。

○山田(陸)政府委員 後発企業に対する育成策といたしましては、先ほども申し上げましたように、今後の路線展開においてある程度の配慮をしておくといいことのはかに、六十二年から新たに各航空企業への航空機の調達のための財政融資の制度を設けて、これまでは日本航空に対しては政府による借入金、債務保証等を行つてきたわけでございすけれども、日本航空がこの債務保証がなくなることもございまして、日本航空のみならず他の企業も含めまして、これからの新しい航空機の調達資金に対して輸開銀を通じての低利、長期の制度を設けたわけでございす。

それから、路線の割譲について考えるかという御質問でございすけれども、この前の運輸政策の議論の過程におきまして確かにそのような議論もあつたわけでございすけれども、これまでの実際のいろいろな経緯を考えますと、必ずしも現実的ではないというようになつて。それから、日本航空の場合政府は三分の一ほどの出資をいたしておりますけれども、同時に残りの三分の二は一般の出資でございす。このようなものについて割譲を求めるとすれば、当然補償等の問題も生ずるといふ実際上の問題、それからもう一つは、国際競争力をやはり保持する必要があるというようになつてございまして、日本航空の路線の割譲は求めないということが運輸政策の議論でも結論として出されたわけでございまして、今後、私どもも

いたしましては、そのようなことは考えておりませ

第一類第十号 運輸委員会議録第一号 昭和六十二年七月二十八日

一七

ん。

〔関谷委員長代理退席、津島委員長代理着席〕

○西中委員 ところで、二月に発表されました日本航空の六十二年度から六十五年までの中期計画でございますけれども、この計画では高収益路線の増便など意欲的な事業展開をお考えのようでございます。この計画について運輸省ではどういふふうにお考えになっておられるのか、民営化後の計画はどういう取り扱いになるのか、伺っておきたいと思つております。

○山田(徳)政府委員 日本航空が先般定められました中期計画と申しますのは、日本航空が企業として独自に完全民営化に対応した企業運営の目標を定めたものでありまして、路線計画も日航としての目標であつて、具体的に個々の計画について所要の調整が行われ、行政処分によって確定されるというふうな理解しております。このたびの日本航空の民営化によつてこの中期計画の性格そのものは変わるものではないというふうに理解しておるところでございます。そして企業として日本航空が高収益路線に事業展開を図りたいという希望を持っておりますことは十分理解できるわけでございまして、個別の処分に当たりましては、運輸政策審議会の答申を踏まえまして、私どももいたしましては適切に対処していきたい、かように考えております。

○西中委員 日本航空には一〇〇％子会社のアジア航空、それから五二％出資の南西航空がございまして、この扱いは何らかの変更があるのでしょうか、伺つておきたいと思つております。

○山田(隆)政府委員 日本アジア航空は、現在日本航空が一〇〇％出資しております子会社でございます。台湾路線を運航しておる国際線の定期事業会社でございます。また南西航空は、日本航空が五一％出資いたしまして沖縄県が一三％程度出資し、沖縄を中心とする路線を運航している会社でございます。このたび日本航空が完全民営化されました場合、このような会社の事業あるいは

その他の子会社や関連会社の事業も同様でございますが、そのまま移行するというふうな考えをしております。特に完全民営化に伴つてそのような形態あるいは事業の運営のやり方というものが変わるといふふうには考えておりません。

○西中委員 いずれにしてもこれは非常に難しい問題だと私は思つておられますけれども、いわゆる公平な競争というものを目指そうとしても企業間に大きな体力の格差がある、こういう状況の中では公平というものがなかなか維持しがたい。例えば国際線に新たな路線ができれば、比較的早く対応できるのはやはり日本航空だろうと思つておられます。機材も人員も比較的融通が付きやすいだろうし、今まで国内を主にしておりました他の後発企業ではそれはなかなか対応できない、海外の営業も困難をきわめる、こういうことだろうと思つておられます。

だから、新たな路線ができて、体力その他格差を考へていけば勢ひ日本航空にと、こういうケースが多くなる。一方で、私が一番心配しておりますのは、国内の生活路線がございまして、これらの路線は採算をとることがなかなか難しい、こういう問題があるわけで、比較的国内を重点的にやられておるところは競争が激化する。こういう状況の中で維持が非常に困難で、最後には路線を何とかやめたいということになりかねない。

さまざまな問題があるわけで、自由な競争と公平さ、そして国民に対する足のサービス、その辺の兼ね合いが極めて難しいと思つておられます。難しいのですけれども、何といつても一番大事なのは国民に対するサービスでございますから、そういう公平な競争、企業間の体力格差、そういうものも十分配慮しながら、なお国民の足を守るために十分細心の御計画なりまた御判断をいたされたたい、こういうふうに思つておられます。もう一度決意のほどを伺つておきたいと思つております。

○橋本國務大臣 今航空局長から実務的に御説明を申し上げました状況でございますけれども、私どもは、完全民営化を契機として日本の航空企業とがますます健全な発展を遂げ、国民の利便の向上

に資するために全力を尽くします。

○西中委員 次は株の売却について伺つておきたいと思つております。

山地社長は、年内十一月ないし十二月売却したいというふうな記者会見をされたように聞いておるのですが、これは決定でございますか。もしも違つたとするならば、売却はいつごろしたいとお考えか、伺つておきたいと思つております。

○沖津説明員 日本航空の政府保有株式につきましては、国会の御審議の結果を待ちまして大蔵大臣の諮問機関である国有財産中央審議会にお諮りすることと存じております。そこで具体的な売却方法を御相談するわけでございまして、方向といたしましては年度内に売却するようになつてお存じしております。

○西中委員 年度内であらうと思つておられますが、社長の発言は何か希望をございましてしたのですか。

○山地参考人 政府のお持ちの株でございますので、政府が決められる話でございます。私の方では予想を申し上げただけでございます。

○西中委員 これも新聞で拝見をいたしました。「株の売却方法は約四千八百万株のうち半分の二千四百万株は機関投資家にはめ込むとされておる、既に日本航空側は銀行、保険、関連会社と協議済みであり、各社別の引受数あるいは打ち返しと呼ばれる放出後の株価対策も各社別に決められておる」。まだ法案は通つておらぬわけで、おもしろい記事だなと思つて眺めておつたわけでございまして、これは一体どういふことになつておるか、伺つておきたいと思つております。

○沖津説明員 御指摘の件につきましては当方承知してないところでございまして、日本航空が今後の円滑な事業活動の維持という観点から、株主構成の面におきまして安定的な形が確保されるよう希望しておられることは私も承知しております。先ほど申し上げましたように、具体的な売却方法については国会での御審議の結果を待ちまして、国有財産中央審議会に御相談することと存じます。

○西中委員 とかく準備ということであつて、いろいろやりたくなるものでございましてけれども、それはそれで不問に付しますけれども、やはりそういうことがあつてはまずいんじゃないかな、こういうふうな思つておられるわけでありまして、そこで伺つておきたいのですが、今回政府が三四％を超える株を放出するということになりまして、個々の株主の持ち株を見ますと、筆頭でも極めてわずかな株数でございまして、こういう点で安定株主というものが必要ではないかというふうに見えますけれども、その点はいかがでございましょうか。

○沖津説明員 先ほど申し上げましたように、私どももいたしましては日航の御意向、御要望というものも承つておられますし、また昨年六月の運輸政策審議会の御答申というものも承つておるところでございます。国有財産当局といたしましては、同時に、国有財産の処分でございますから、国民の間に幅広く購入の機会を提供することに、そのような購入の機会を提供することに配慮することが重要だというふうに考えております。いずれにいたしましても、国会の審議の結果をお待ちして国有財産中央審議会にお諮りすることと存じます。

〔津島委員長代理退席、委員長着席〕

○西中委員 会社としては当然安定株主を御希望だと思つておられるのですが、その点はいかがでございましょうか。

○山地参考人 現在の株主構成を考えましても、相当多くの機関投資家の方に株を持っていたいていわけでございますが、企業といたしましては、当然今後とも安定株主に株を持っていたくというのを希望しております。

○西中委員 残余の時間を含めまして同僚議員に譲りたいと思つております。

○鹿野委員長 遠藤和良君。

○遠藤(和)委員 きょうは日本航空の山地社長以下重役の皆様が当委員会に御出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

最初に、会社の皆さんに直接伺いたいのでございますが、ことし二月十八日、先ほどもお話がございますが、いわゆる民営化を前提にいたしまして、昭和六十二年から六十五年までの経営を見通した中期計画を発表されましたが、これに対する評価は、例えば新聞各紙の論調でもかなり厳しいものがございました。その辺を踏まえまして質問をさせていただきますのでございますが、例えばこの計画では、初年度に復配をする、そして安定配当を続ける、あるいは国際線を大幅に増便をする、あるいは管理部門は縮小いたしましたし、乗員の編成を見直す、あるいは関連事業を積極的に拡大するなど、いわゆる骨組みと申しますか、枠組みというものは示してあるわけでございますが、具体的に何をどう改革していくのかという細目は一切わからないという大変不十分と言わざるを得ないものがあるように思います。

なぜこういう形になったのか。先ほどもお話がありましたが、日本航空には現在六つの労働組合があるわけでございますが、この組合個々の御主張に対して会社としては配慮を払わなければいけないという大変デリケートな神経と申しますか、配慮が経営陣に求められておりますので、この計画について特に合理化計画の中身が十分に発表し切れなかったのではないかな、このように考えるわけでございます。日本航空というのは大変大きな会社でございます。安全運航を初め大変重い社会的な責任を負っている会社でございます。その社会的な責任に比べて、労働組合への配慮から日航改革の全体像が示せないというのでは、これは主客転倒になるのではないかな、こういうことでございまして、この中期計画について率直な社長さんの御見解を承りたいと思うのでございます。

○山地参考人 今年の二月の中期計画がかなり抽象的であるという御批判を賜っているわけでございますが、私どもの中期計画というのは、本来機材計画、路線計画、つまり事業計画といいますが、そういうものが基本にあるわけでございす。それに伴って人員をどう配置したらいのか

あるいは組織をどうしたらいいのかということが伴ってくるわけでございますが、そういう今先生のお言葉で申し上げれば合理化計画というのをどう進めるかというのには、これは路線計画、機材計画というのの一つには運輸省の御判断もまたなければいけないというようなこともございまして、いろいろな過程と申しますか、前提があつてでございまして、年次計画で逐次組合の方々の理解を得ながら進めなければいけないという点がございまして。

そこで、私どもとしては、先のいろいろ前提のあるものを抽象的に書いてございすけれども、それを具体化するということをするよりも、やはり年次計画で個々にお話を進めるということや、またともであるというところで、物事を抽象的に書いてあるわけでございすけれども、ただ抽象的に書いてございすけれども、私どもがこういうふうにしていただいていると思うことはかなり率直に書かせていただいているというふうに私は思っております。

〔委員長退席、久間委員長代理着席〕

○運輸(和)委員 特に今回の中期計画については、民営化した後、本日に日航が十分に国民の負担にこたえられるのかという意味では、単に会社の中長期計画ではなくて、私は国会審議の大変重要な資料ではないか、こういう位置づけがされると思うわけでございす。今お話のありました例えは路線計画であるとか機材の計画といいますが、は、ある意味では会社一存で決められないものがございます。運輸省の御判断あるいは特に国際線に關しましては相手国との話し合い等もあるわけでございます。これは日航の一存で決められないから先回りして早く出しておいたというお話でございますけれども、むしろ合理化計画については日本航空の会社が一存で決められる問題でございます。むしろ日本航空の今の置かれていた立場というものを考えますと、社内の問題というものがより国民的な関心と呼んでいるのではないかと私どもも心配をするわけでございす。

も、こういった社内で決められる例えば人件費の削減の問題であるとか、あるいは支店業務の外部委託化であるとか、あるいは客室乗務員の編成数の見直し等に対する具体的な案というものを提出していくのが賢明ではないか、このように考えますか、いかがでございすか。

○山地参考人 ただいま申し上げましたとおり、事業計画と路線計画というものがやはり私どもの計画の基本にございす。ただ、私どもの路線計画それから機材計画というものは、大体こういうことで私どもはお願いをし、また運輸省の方にもお聞きいただけるであろうという程度に絞つてはございす。したがって、その程度のことをやらせていただければというふうになるという関係にあるわけでございまして、国会の御審議にたいするに民営化後の収益計画が出ております。これは六十五年年度に三百八十億の利益が経常利益で出るというふうなことも一応示させていただいてあるわけでございすけれども、ただ、そういった六十五年年度に至るいろいろの条件の変化ということとはそう簡単にはいかないものでございすので、年次計画の方で具体化させていただいた方がより現実的であろう。特に組合との関係は、六つの組合があるからというわけではございせんが、やはり合理化計画というものは双方にとって非常に大事な問題でございすので、その点は年次計画で具体化させていただく。またそういうふうな組合の状況を考えると、やはり先の先まで議論するよりも年次計画で着実にやっていった方が現実的であろうという判断をしたわけでございす。

○運輸(和)委員 確かに、ただいま社長がおっしゃったように中期収支計画がございすね。六十二年年度は経常損益四十億円の黒字、それから六十三年度は百八十億、六十四年度は二百六十億、六十五年度は三百八十億、六十五年には収益は一兆円強、こういうふうないわゆる結論の部分は大変明確に出ているわけでございすけれども、ではそういう結論に向かってどういうプロセスがあるのか、これがこの計画の中では十分に理解できないわけでございす。私は、この結論の算定根拠になる五カ年にわたる経費削減計画あるいは事業領域拡大計画というものはあるはずだと思っております。この全体像が示せるか示せないかという問題があるわけでございす。今お話のありましたように、例えば単年度でこういうふうな合理化計画をやりたいという計画であるとすれば、初年度はいかなる計画を持っていらいやいすか。

○山地参考人 初年度ということでは、私どもの方の人員計画につきましましては、中期計画全体の中で、地上職でございすけれども、九百人くらいは合理化、効率化というものを考えておる。ただ、これは各年度積み上げの結果ということができるという数字でございまして、九百人というふうな地上職の効率化ということを頭に置いて、ただいま初年度の人員計画というものを組合と話を始めているということでございます。

○運輸(和)委員 六十二年七月二十四日、つい先日でございすけれども、九百人削減計画を発表されましたが、これがこの中期計画と一体になっているもの、このように理解してよろしいのですか。

○山地参考人 地上職の人員計画についてはそのとおりでございす。

○運輸(和)委員 それでは、地上職を初めとしたしまして全体計画というものもおおいおい発表される、このように理解してよろしいのでしょうか。

○山地参考人 中期計画の最後の三百八十億に至る過程におきましては、いろいろの前提を置いて収支計算をやっておりますわけでございすから、それぞれ計算の根拠というものは、私ども経営の方で仮定の数字は持っております。ただ、それをどうやって組合の方々とお話し合っているのかというところは、今後の、組合に対して各年次計画をどうやって提案していくのかということに關連してくるわけでございまして、逐次そういう必要な範囲内において中期計画の数字というものが

お示ししなければいけないかと思ひます。

○遠藤(和)委員 国鉄の改革と同列で論ずべきものではないかと思ひますけれども、昨年私も国鉄改革特別委員会というところと論議をさせていたわけですが、一番つらい仕事はやはり人員削減ということですね。民間化を前提にするとしてもそういうことを考えざるを得ない。これをある意味では公平に、徹底的に、オープンに論議をするということが大事ではないかと思ひます。これを強いて言へば、この中期計画の中で自信を持ってこういった合理化計画を持っておるといふことを出すべきではないか。このように私は理解をするわけですが、大臣はこの日本航空が出した中期計画についてどのように評価をいたしておりますか。

○橋本國務大臣 私、日本航空が企業として独自の立場から完全民営化に対応した企業運営目標を定めたという観点からこの中期計画を考えたときに、増収と同時に経費の削減に努めて安定的な配当を継続し得る企業基盤の確立を目指している点において評価のできるものと思ひます。しかし同時に、この計画はあくまでも目標を掲げたものでありますから、その達成につきましましては今後の具体的な経営施策にまつ部分が多い、これも間違ひありません。したがって、今後日本航空に對しましては、安全運航を確保しながら、全社一丸となつて具体的な経営改善計画に取り組むことを私としては期待をいたしております。

○遠藤(和)委員 新機材の計画でございますけれども、今航空業界の中では自由化競争の中で生き残りゲームと言われるわけですが、その切り札はダッシュ400という飛行機だそうでございます。これは私もよく承知しておるわけですが、このダッシュ400という飛行機は二人でいいという状態になっているわけですが、これを導入するかどうか競争力を持つ持たないかというふうな選択肢になるのではないかと思ひます。

○遠藤(和)委員 御指摘のとおり、いかなる機材で

言われているわけでございます。この機材計画の中には機種の明確な表現はないわけでございますが、当然この機材を購入するという計画で進めているのではないかと。

○山地参考人 ダッシュ400につきましては、私どもの方の乗員の関係の組合、それから職員の乗員の人ということで、具体的に申し上げますと機長組合それから先任機長士組合、乗員組合、それから職員の運輸本部に属するパイロットの人たちでこのダッシュ400の編成問題について特別の会議を持つていふことをやっております。これは七月の下旬、恐らく八月に若干入るかもしれないけれども、その方々の結論というものを聞かせていただくというふうなことになると思ひます。

これは、ダッシュ400というのが今おっしゃいましたように非常に先端的な飛行機でございます。それから一九〇も燃料費が安くなるとかあるいは航路距離が非常に多くなりまして、今モスクワ経由でモスクワの空を飛ぶというのがロンドン、パリには一番近いわけでございますけれども、このダッシュ400というのを使いますと、アンカレッジの上を飛んで、つまりソビエトの領内を飛ばないで日本とヨーロッパを結ぶことができる、そういうような飛行機でございます。また今おっしゃいましたように、コックピットが三人じゃなくて二人でもいいというふうなメーカの話があるわけでございます。それらについてどう評価するかというのには乗員にとりまして大変重要な話であるわけでありまして、したがって、その編成会議で十分議論、もうやがて一年近く議論を重ねておるわけでございますが、その結論を待つて経営として判断してまいりたい、かように考えておるわけでございます。

○遠藤(和)委員 いわゆる型式等未定であるが購入を検討しているというふうなこの機材計画の中に入っている、この部分に相当いたしますか。

あるか、例えばダッシュ400じゃないとすればダッシュ300という従来の飛行機を買うということもこれは想定されるわけでございます。したがって、そこで未定であるがというところに、もし乗員の方々の編成会議の答申を得まして私どもがそういうふうな判断を下せるようなことになりますれば、その型式についてはダッシュ400ということも十分あり得る、こういうふうなわけでございます。

○遠藤(和)委員 会社というものを経営していく場合に、やはり経営者の哲学という考え方というのがあります。それに対して労働組合の皆さんの御理解を賜る、こういう方向ではないかなと思ひます。新機材の購入決定をするシステムと申しましたら大げさでございますけれども、これはどういふことになっているのでしょうか。やはり労働組合の皆さんが決めになることではないかと思ひます。このように私は理解をいたしますが、その辺は社長はどのように理解をされますか。

○山地参考人 今御説明いたしましたとおり先端的な機材でございますので、航空機の安全、特にコックピットに乗っている方々は航空機と生死をともにするわけでございます。その問題について真剣なのは当然だと思ひます。この新しい型の飛行機の編成問題について御検討するというのはそれなりの意義があると思ひます。したがって、この決定自体をそういう編成会議にゆだねているわけではございません。あらゆる角度からこの問題について御議論をいたして経営に答申をするというところでございます。答申をいただく以上、私どもも尊重はいたします。ただ、尊重してどういふふうな判断するのかというところは経営の方にそれはお任せしたかった。こういうふうに思っているわけでございます。

○遠藤(和)委員 大変よくわかりました。その際

にはいろいろ配慮すべきことがたくさんあるかと思ひますが、特に航空機関係士等に対する配慮等も十分にされた上で、やはりある意味で競争力をつけるというところは大変大事なことでございまして、そうした決断を心から望みたいと思ひます。

続きまして、先ほども若干お話が出たわけですが、伊藤淳二会長が辞任をされました。労務対策にいろいろ尽力をされたわけですが、この伊藤会長の労務対策というものが山地社長によって継続されるのか、あるいはある意味では新しい展開があるのか、その辺についてはどのようにお考えでございますか。

○山地参考人 私も伊藤会長とともに経営をお預かりしたときに労務方針というものを提出しております。絶対安全とか国際競争力の強化とかそれから労使関係の安定あるいは人事、組織を公正明朗なものにするというふうなものとあわせて、労使の安定ということをや五つの中の一に挙げていられるわけですが、そのために労務方針というものを提出しているわけでございます。これは伊藤会長のいるときに、会長の御意見も十分入れてつくったものでございます。これは私どもも今もそれを継承して、立派なものだと思っております。

それから機長会あるいは先任機長士会というのも伊藤会長のときにいろいろな経緯があつてきたわけですが、そういうものもそのまま引き継がせていただいているわけでございます。そして、私自身といたしまして、特段伊藤会長がかわられて労務方針を変えたいという気持ちで今の経営を預かりしていただいている気持でございます。同じような気持ちでやっているとこのことでございます。

デルタ航空という会社がございます。これはアメリカ南部のアトランタを基地にしている社員が約三万七千人の規模の会社でございます。コマー

アメリカの方の空の規制緩和というのは日本より早く進んでいるわけでございまして、運賃の値引き合戦が強烈に行われてまいったわけでございします。それで、このデルタは社員をレイオフしないので有名でございまして、一人も首にしない。したがって、費用がかさみまして競争力が低下をした。もうデルタはだめじゃないか、こうみんな言っておったわけでございしますが、そのときに従業員の中から自然発生的に賃金の一割返上運動が起こりまして、八割の従業員がそれに賛同して、わずかな期間に百億円以上のお金が集まった。そのお金をプールいたしましてボーイング747一機を購入して会社に献上した。その飛行機はスピリット

字でございますが、これは予算編成時におきます直近の株価動向をもとに算出してそのような数字を出しているわけでございます。株式を一括売却

は全日空であるとかあるいは東亜国内航空と全く同じ航空会社、民間の会社になるわけでございますけれども、こうした中で日本航空という会社は

大変大きな規模の会社でございますし、国全体の航空行政の中でどのように、コントロールと言つたら言い過ぎかもしれませんが、日本航空の会社にこうあつてほしいというふうに、航空法の運用の問題になるかも知りませんが、この辺の問題は株を全部放出した後も自由に航空行政全体の中でそこを来さない、こういうふうになつてゐるのでございましょうか。

○山田(健)政府委員　運輸省といたしましては、日本航空株式会社法が廃止されることによりまして、特殊法人としての日本航空に対する監督権限がなくなるということは先生のおっしゃるとおりでございます。日航法による監督規制はなくなるわけでございますが、同時に航空法に基づいて路線の免許、運賃の認可制度等が残る、それによる監督規制が行われるということもお話しのとおりでございます。その結果といたしまして、日本航空は全日空などと東亜亜国内と同じ立場で航空法の規制を受けることになりまして、今後、日本航空の運営につきましては、昨年の六月に運輸政策審議会から答申をいただいた新しい航空政策の考え方に沿って対応をしてまいりたい、かように考えております。

○遠藤和委員　そこで、いわゆる航空三社の適正な自由競争のあり方についてお伺いしたいのですが、今お話のありました運政審の答申によりますと、「将来にわたつて実効性のある競争を担保するためには、現在の企業の実情からして、当分の間、行政運営に当たつて企業間の体力格差に配慮することもやむを得ない」、あるいは企業間の競争条件の均等化及び日本航空の體質改善を図るための日本航空の完全民営化を速やかに実施する、同社には、これまでの成長が国からの支援によることに留意し、先発企業としての立場の自覚と十分な社会的責任の遂行を期待する等とあるわけでございますが、日本航空は御承知のように今でも我が国航空企業全体の売り上げの六割を占めておる。そして今では世界一の国際線会社と言われているわけでございます。

こうなつたのは、三十数年にわたりまして国の財政上の保護がございました。あるいは助成がございました。特に国際線については、日本航空は我が国で唯一の指定企業として、国の権益イコール日本航空の権益という図式のもとに特権を享受してきたわけでございます。それだけの基盤がある会社なわけです。それが今自由競争に入つたというふうになりますと、日本航空の今持っている国際線ネットワーク及びそれを背景とした市場支配力等は今後に残るわけでございまして、ほかの二社から言わせれば、日本航空の存在そのものが後発企業の参入障壁である、このような言い方もできるわけでございまして、積極的な是正措置がとられていかなければ公正な自由競争ができないのではないかと、このように心配をするわけでございますが、この辺の考え方につきまして運輸省はどのようなお考えでしょうか。

○山田 政府委員 ただいまお話しございましたように、日本航空が今のような経営規模になった、日本の主要な定期航空三社の中でとりわけ大きな規模になったことにつきましては、日本航空が特殊法人として政府から各種の助成措置を受けたこと、同時にまた日本航空自体の経営努力によるところもあろうかと思えます。

そこで、今後の日本航空のあり方についてでございますけれども、これまで得た権益につきまして一部他の航空企業に割譲してはどうかという議論も運政審の中でなされたわけでございますが、これまでの経緯、実績あるいは現状からそのようなことは非常に問題があるということ、それから今後の国際競争力を考えていくに当たりまして、日本航空の現在の権益の割譲は必ずしも適當ではないだろうということで、運輸政策審議会の答申におきましても、強制的に権益の割譲を行うことは適當でないという趣旨の答申をいただいたわけでございます。ただその中で、企業間の話し合いによつて権益の譲渡が行われることは一つの方法として考えられるのではなからうかということで、そのような考え方は運政審の答申の中で示

されております。私どもといたしましては、今後企業間の適正な競争関係を確保いたしますために、強制的な日本航空の割譲ということは行つていく考え方はございませんで、必要に応じて、場合によつては企業間で権益の一部の割譲が行われるということもございますのでしようし、それから今後の新しい路線展開の中で企業体力の格差に配慮した運営も行つていくというようなことで対処してまいりたいと考えております。

○速應(和)委員 いわゆる四五、四七体制の撤廃、航空憲章の撤廃以来、国際線、国内線ともにダブルトラックینگだとカトリブルトラックینگが行われてきたわけですが、その実情はどのようなになっておりますか、御報告いただけますか。

○山田陸政府委員 四五、四七体制の廃止後の国内線及び国際線の路線展開の状況でございますが、国内線につきましては日本航空がこれまでいわゆる幹線という範囲に限られておったのが、そういう制約がなくなりまして新たに東京―鹿児島、東京―小松、名古屋―福岡、名古屋―札幌線等に進出いたしております。また全日空、東亜国内航空は国内幹線及びローカル線の増便を行っております。さらに、南西航空が那覇―松山路線、それからエアーニッポン、これは以前近距離航空と申しておりますけれども、これが福岡―鹿児島路線に進出をいたしております。

それから、國際線につきましてはこれまで日本航空が一社独占で運営をしておりましたが、四五、四七体制の廃止後新たに全日空がグアム、ワシントン、ロサンゼルス、大連・北京線に進出いたしておりまして、また今月二十五日には香港線を開設しておるわけでございます。さらに、本年の十月にはシドニー線に進出する予定でございます。また東亜国内は國際チャーターというものをソウル、香港などに既に運輸を開始しております。また日本貨物航空という貨物専用の航空会社がございますが、これは六十一年十月に香港線を開設いたしました、本年十月にシンガポール

線、来年六月にはアムステルダム線を開設する予定でございます。またこの間、日本航空も日欧線の直行便の増便等を行つておるといふ状況にございます。

○遠藤(和委員) 最初に国際線のことについてお伺いしたいのですが、国際線は航空協定で路線の開設あるいは便数等の決定を行うわけでございますけれども、例えば日本航空が今持っている路線が、お客様がふえてきたからさらに増便ができるという権限ができたこととしますと、この権限は国の権限なのでしょうか、日本航空の権限なののでしょうか。それはどのように運輸省はお考えでありますか。

○山田(陸)政府委員　国際線の路線であるとかあるいは便数といったものは、基本的には二国間の政府間交渉によって決められておるわけでございまして、このような意味でこれらの航空権益は国の権益であるというふうに考えております。従来はこれらの航空権益は日本航空に与えられたわけでございますが、今後は国際線の複数社化という状況にかんがみまして、ほかの各社も含めて適切に配分を行つてまいりたいというふうに考えております。

○速達(和)委員　大麥明確な御答弁ありがとうございました。国の権益ということになりますと、日本航空の増便というよりもむしろ他社のその路線への参入ということが優先される、このような理解でよろしいのでしょうか。

○山田(肥) 政府委員 国際路線への新しい企業の進出につきましては、高需要路線あるいは需要の増加が期待される路線へ新しい会社の進出を認めていこうというふうに考えております。したがって、直ちに新しい權益が日本航空以外の新しい会社に配分されるということではございません。ただ、同時に後発企業育成といいますが、先ほど来お話し上げましたように、企業体力の格差にも配慮していこうということで、新しい權益等の配分に当たってそのような点の考慮はしていこうということでございます。

○遠藤(和)委員 よくわかりました。増便については日本航空にその路線が増便されるという決定ではなく、各三社公平な競争である、公平な判断で参入がある。ですから、日本航空になるかもわからないし全日空になるかもわからないし東亜になるかもわからない、このような御答弁であつたように思ふわけでございます。

それで、今六十三年度の新規開始路線として東京—ホノルルあるいは東京—ソウル等が東亜あるいは全日空等からの強い希望があるように伺つてゐるわけでございますが、この辺の感触については、許可と申しますか運輸省としてはどういふふうにお考えでございますか。

○山田(隆)政府委員 ホノルル線とソウル線につきましては、全日空及び東亜国内航空の双方からそれぞれ別の路線に進出したいという希望を受けております。この件をどのように処理するかというところでございますが、本件につきましては今後相手国との交渉もございまして、そのような相手国との交渉の見通し、また国内における今後の路線展開あるいは航空企業の進出希望であるとかその時期であるとか、そういったものを考慮いたしまして、今後調整を図つてまいりたいというふうに考えております。

○遠藤(和)委員 国内線について伺いたいのですが、こういうふうな議論があるわけでございまして、いわゆる国際線については需要が増加した分についてその増加分の範囲の中で増便が決定されるものでありますから、新規参入によつて既存企業である日本航空はインパクトはほとんど受けない。しかし、国内線においては当該路線の需要の規模に基づいて機械的に受け入れが決定されるものでございまして、特に大型機を持つて参入してくる日本航空によつて全日空等は大きなダメージを受けておる、このようにおっしゃる方がいるわけでございしますが、実態はどのようになつておりますか。

○山田(隆)政府委員 国際線のダブルトラック化におきましても需要の伸び以上に増便をする例も

ございまして、日本航空といたしましてもそのような点で影響を受ける面もあらうかと考えております。また国内線のダブルトラック化あるいはトリプルトラック化につきましても、運輸政策審議会の答申を受けてまして、昨年の六月にその実施基準といたしましてダブルトラック化は七十万人以上、主要空港にありましては三十万人以上の路線、トリプルトラック化につきましても百万人以上の路線について積極的に推進するという通達を出したわけでございしますが、これは必ずしも自動的にそのような路線にダブルトラック化あるいはトリプルトラック化が行われるということではございません。私もといたしましては、空港の発着能力、特に羽田の発着能力に限りがございますので、こういう発着能力も考えながら、また需要の動向というものも考えながら今後対処してまいりたいというふうに考えております。

○遠藤(和)委員 特に国内線の場合には一つの企業がありまして、そこがいわゆるドル箱と申しますか黒字路線である、そこに他社も全部入つていく、これは自由競争です。それからもう一つは競争が激しいのは当然でございますし、それによつて利用者は大変に利便を受ける、サービスもよくなることになるわけでございしますが、そういったことも余りにも過当になりますと、これはそれぞれのダンピング等が起りまして心配な面もあるわけでございします。黒字路線だからといって一遍にめつたやたらに参入するといふのではなく、ある意味では相互乗り入れをするとか各社でお話し合いをいたしまして、適正なペースで段階的にダブルあるいはトリプルに進んでいかねばいけません。これは運輸省としても当然お考えだと思ひますけれども、再度御答弁をお願いしたいと思います。

○山田(隆)政府委員 基本的には、今後は競争の促進を通じて利用者の利便の向上等を図つていくということでございます。国内線の場合、具体的にできるだけトリプル化あるいはダブルトラック化を推進していこうとしてゐるわけでござい

ます。ただ、その具体的な実施に当たりましては、ただいまお話しございましたように、いたずらに過当競争を招くことには場合によつては好ましくない状況もあらうかと思ひます。運輸政策審議会の答申の中でも、競争促進を徹底すればアメリカ型の自由競争といふ議論も航空の自由化を図るべきではないかという議論もありましたが、それに対しては、我が国の諸条件を見ますと必ずしもアメリカ型の自由化は好ましくないというところで、できるだけ企業の自主的な判断を尊重して競争を促進していこうというのが基本的な考え方でございます。ただいま先生のおっしゃいました点についても配慮をしながら対応してまいりたいというふうに考えております。

○遠藤(和)委員 国内線では六十三年度にダブルトラックの基準を乗客数の上で達成をする東京—広島あるいは東京—松山便、あるいは六十四年度以降にダブルトラックの基準に達するであろうと思はれてゐる東京—函館、東京—宮崎、この各路線に日本航空あるいは東亜国内航空が参入を希望してゐるようでございますけれども、これに対して運輸省はどういうふうなお考えを持っておりますか。

○山田(隆)政府委員 東京—広島、東京—松山あるいは東京—函館といったようなこれらの路線は、現在全日空が単独で運航してゐる路線でございます。これらに対して新たに日本航空あるいは東亜国内航空が路線進出していきたいという希望を持つてゐることは私も十分承知しております。ただ、これらの路線は東京の羽田と結ぶわけでございしますけれども、東京の羽田は先ほど御説明いたしましたように、現在空港の能力がほぼ限界に達しております。ほとんど増便する状況にございしません。現在、羽田につきましては沖合展開事業といふことで拡張工事を進めておられます。来年の七月には新たな滑走路一本が完成する予定でございます。その際にはある程度の発着能力の増強が見込まれるわけでございます。私もと

いたしましては、その時点におきましてダブルトラック化あるいはトリプルトラック化ということも念頭に置いて発着枠の使用方法を考えていくというふうな考え方をしております。またどの会社にとどのような路線を認めるかということにつきましては、今後各社の具体的な計画等を勘案しながら慎重に対応してまいりたいというふうに考えております。

○遠藤(和)委員 最後に、コミューター航空の将来と申しますか現実と申しますか、お伺いしたいわけでございますが、コミューター熱と申しますか、今、日本列島、四全総とも並びましてかなりコミューター熱が燃え上がつてゐるわけでございします。これについては採算性の問題だとかあるいは安全性の問題であるとか、いろいろ議論があるわけでございしますが、私、一番基本的な問題ではないかと思ひますのは、ハブ・アンド・スポークと申しますか、中核の飛行場にコミューターは乗り入れられない、したがって、コミューターといひましても、どうしても地方の都市と都市を結ぶ路線であるとかあるいは島を結ぶ路線であるとかいうところに行かざるを得ないところがありまして、これではやはり採算性も悪いわけでござい

ます。どうしても考えていかなければならないのは、今も若干お話があつたのですが、三大空港です。成田の第二期工事をやっておりますし、羽田の沖合展開あるいは関西の新空港、こういうハブ空港に、近い将来ぜひ必要であるコミューターのアクセスといふものを今考えなければならぬのではないかと、このように考えるわけでございします。大きい飛行機で手いっぱいだというふうな実情ではないかと思ひますが、将来の問題として、三大空港にコミューター専用の滑走路であるとか駐機場であるとかあるいはいろいろな設備といふものを考える構想があるのかどうか、確認をしておきたいと思ひます。

○山田(隆)政府委員 ただいまコミューター航空の羽田、成田、関西等の空港への乗り入れ問題に

ついで御質問でございますけれども、コミュニターの定義そのものが実は必ずしもはっきりしておりませんで、私もコミュニターといふ場合、小型航空機による輸送と考えておりました。その中には固定翼の場合と、それから場合によつてはヘリコプターによる輸送も含まれるかと思ひます。そのうちの固定翼の小型航空機による輸送の場合、空港の発着容量に對して非常に大きな影響を与えますために、これをアクセスとして利用することは当面困難と考えております。

今申し上げましたような三大空港がそれぞれ新しく拡張なり整備の計画を持って実施しておられるわけでございまして、今後その中でそういったコミュニターの航空の受け入れ施設を考えていけないのかというお話かと存じますけれども、定期航空便の運輸に非常に大きな影響を与えるというふうに考えておりますので、私もといたしましては、今後その運輸にできるだけ支障を与えない飛行方式であるとかあるいは環境対策について検討を行つて、乗り入れの可能性について調査をしてまいりたい。現在のところ、特にコミュニター航空によるこの三大空港への乗り入れについて考えてはおりませんが、今後検討を行つていくというふうに考えていきたいと思います。

なお、ヘリコプターの場合は、その運輸特性から申しまして空港の発着容量に余り大きな影響を与えないことにかんがみまして、この乗り入れについては今後とも考えていきたいというふうに考えております。

○運輸和委員 この六月、七月、私海外に参りまして、例えばアンカレッジだとかあるいはユーゴスラビアのスプリット空港等、いろいろな国際空港に行つてきたわけでございますが、コミュニターと大きな飛行機がほとんど共存をしておる、こういう状態になつていふような気がいたします。例えばアンカレッジの場合なんかは、全く自家用車並みの扱いで飛行機が出入りをしておりまして、パイロットがおりてきて自分で給油所へ行きまして、そこで燃料を入れて、入れ終わるとまた乗つて

て出発する。これは自家用機のことでございますけれども、そういう地域の方々からいろいろのお話を伺いますと、日本の航空行政は大変厳し過ぎるのではないかと。安全性の追求といふことで厳しいことは大変大事なことでございまして、けれども、厳しくするから安全性が確保されたといふことでもないのではないかと。やはり安全性は人間の問題に帰着するわけでございまして、そういった意味から、大空港に大きな定期便のジェット、ジャンボと小さな飛行機が共存しても将来の日本の飛行場の姿としてはいいのではないかと、このように考へるわけでございまして、今、日本の飛行場はほとんどコミュニターが入れない状態になつております。この辺をもう少し将来の問題として考えていただきたい、このように考へるわけでございまして。

特に自民党の方からはヘリポート・ハイウェイ六〇〇構想でございまして、陸と海に六百のヘリコプターの基地をつくる、そしてそれを将来の高速運輸機関の中核にしたいという案も出されておりました。コミュニター、固定翼あるいは回転翼を問わず、大要論が盛んでございましてけれども、空港の受け入れ態勢を運輸省としても十分にお考えいただきたい、このように強く要望するのでございますが、運輸大臣いかがでございますか。

○橋本國務大臣 ヘリポート・ハイウェイ六〇〇構想は、御承知のように陸上部に五百四十カ所、海上部に六十カ所、合計六百カ所のヘリポートを日本全国三十キロ間隔で設置しようという大変大きな構想であります。しかし、例えば事業主体でありますとか事業採算性、さらに建設工法等種々の問題がありまして、今後さらに調査検討の行われるべき構想であると考えております。

そして今委員が御指摘になりました御質問に對し事務当局から御答弁を申し上げましたように、固定翼については現時点においてなかなか簡単に、お返事のできない部分を持つておるようでありまして、少なくともヘリコプターについては、ハブ

空港に對する乗り入れというものも考へられるという御答弁を申し上げておりました。

大変脱線をするようでありますが、たまたま先日の記念日に当たりまして、いろいろな話が出ておりました中で、海につきましても、日本の海上交通安全に對する対応の中で、大型船舶の航行と小型船舶の航行を厳密に分けておるんじやないのか。例えば、ニューヨーク港において大型船舶の航行する中にヨット等がすれ違ふ光景というものが代表的なものだといふような御指摘がございまして、今たまたま委員の御質問を受けながら同じような印象を持つて聞いておりました。これは一つは、国民全体のそれぞれの輸送手段に對するな

れの問題というものがあろうかと私は思ひます。また国土が狭隘でありますために、非常に厳密に安全な空路を設定しなければならぬといった視点からの問題点もあろうかと存じます。いずれにいたしましても、やはり私もとりましては安全性の確保ということが最優先の課題でありますので、それを前提に置きながら、今後とも検討は加えられていくべきもの、そのように思考いたしております。

○運輸和委員 最後は一問お願いしたいのですが、いわゆる関西新空港の建設でございまして、私は徳島県でございまして、近畿圏あるいは四国を含めまして関西新空港の周辺の地方自治体は熱いままざしを送つておるわけでございまして、特に徳島県などは對岸でございまして、ぜひ資本の参入をさせていたいただきたい、関西新空港株式会社に對する出資の希望を強く持つておるわけでございまして。こうしたものはやはり積極的

に受け入れるべきではないかと、このように考へますが、大臣の御見解はいかがでございましてか。

○橋本國務大臣 今航空局長に確かめてみましたところ、何かそういうお話も持ち上がり、内々御相談、検討もいたしておるようでありまして、一つの御意見として私も胸に残したいと思ひます。

○運輸和委員 今後の重要な空の玄関でもございまして、みんなが力を合わせてと申します

か、民活はもちろんでございますが、地方自治体もそういう意識を強く持つておりまして、これを自分たちの飛行場としてさらに推進をしまいたい、こういう希望を持つておりますことを伝えておきたいと思ひます。

○鹿野委員長 井上一成君。

○井上(一)委員 先ほどに就いて私の残された時間、質疑を続けたと思ひます。

先物予約の問題について、大蔵省と運輸省はこの資金を機体、航空機の購入に充てるということについては認可をしていただのかどうか、承知をしていただのかどうか、それぞれ大蔵省、運輸省から聞きたいと思ひます。

○山田(應)政府委員 先物予約により資金でもって航空機の購入に充てるということは、私どもこの件につきまして先生から質問主意書をいただくまでは承知しておりませんでした。またこの件については認可は必要ないというふうに考へております。

○補沼説明員 お答え申し上げます。

大蔵省といたしましては、運輸省から、先生方の方から質問主意書が提出されてそのお話を伺うまで承知はしておりませんでした。

○井上(一)委員 運輸大臣にお伺いしますが、経営判断の問題だということになつておるわけであります。五年も十年も先物予約するということは、むしろ非常に危険なリスクを背負わされておる、投機的な意味合いがそこに多分に含まれておると私は認識するわけであります。大臣はいかがでござい

○橋本國務大臣 確かに、私も十年というのは随分長いなという感じ、この話を知りましたときに率直に感じました。ただ、今ちょうど同じことを前回と同じようにお答えをするわけでございまして、昭和五十六年に日航法が改正されましたから、予算及び資金計画の認可制が廃止をされましたこと、またこの法律の改正の趣旨を踏まえて、運輸省としては、企業経理につきましてはで

きるだけ日航の自主性に任せるという中で今日まで参りました過程でこうした問題が起きてきたわけでごさいます、私どもとしては、今の時点になれば、その後の為替相場の推移を見て必ずしも適切ではなかったということも言えるかと思ひます。

○井上(一)委員 限られた時間ですので、私の方でも要領よく質問を要約したい、答弁の方もぜひ協力をしていただきたいと思います。

機体購入勘定はどの科目に算入をされているのでしょうか。これは私は大蔵省よりも運輸省から聞いていきたい。

○山田(隆)政府委員 資産勘定に計上されております。

○井上(一)委員 資産勘定のどこに入っておりますか。

○山田(隆)政府委員 資産勘定のうちの航空機という項目に計上されております。

○井上(一)委員 航空機購入勘定に算入をされておりますか。

○山田(隆)政府委員 私どもの理解では算入されているというふうに承知しております。

○井上(一)委員 建設仮勘定に算入されているのじゃないのですか。

○山田(隆)政府委員 航空機の購入をいたしました場合に、直ちに稼働するわけではございませんので、未稼働の購入の場合にそういった勘定に計上されている場合があるかと存じます。

○井上(一)委員 いや、あるかとじゃなく、私は経理処理上、航空機の購入として資金充当すべきドルの先物為替予約の金は建設仮勘定に入っているでしょうと聞いているのです。

○山田(隆)政府委員 航空機の資産勘定といたしましては、引き渡しを受けたものは航空機の勘定、それから引き渡しを受けていないまだ契約だけのものにつきましては建設仮勘定かというふうに理解しております。

○井上(一)委員 航空機が納品されたときには、建設仮勘定から本勘定に入れるということですか。

ね。

○山田(隆)政府委員 さようでございます。

○井上(一)委員 六十一年四月から六十二年三月までの決算の中では、建設仮勘定にどれだけ額が入っているのですか。

○山田(隆)政府委員 建設仮勘定の中に三百八十六億七千万円でございます。

○井上(一)委員 それでは、それはいつ本勘定に入る見通しなんでしょうか。

○山田(隆)政府委員 引き渡しを受けたときでございます。

それから、先ほど私が申し上げた数字、若干訂正させていただきたいと思ひますが、六十二年三月期の建設仮勘定では、三百七十六億七千九百万円でございます。

○井上(一)委員 具体的な数字については、私の資料では、建設仮勘定三百八十六億七千万円の中で、航空機購入については三百四十七億四千九百万が計上されているわけですが、これはむしろ圧縮記帳をしているという認識に立っているわけですか。納品をされたとき、いわゆる納期が来たときに、引き取った時点で本勘定に算入する、そういうお答えをいただきました。

それからもう一点、日本航空はどれほどの利益を出して、どれほどの税金を払ったのでしょうか。

○山田(隆)政府委員 六十二年三月期決算において、経常利益が三十六億円でございします。

○井上(一)委員 税金は幾らですか。

○山田(隆)政府委員 税金といたしまして、法人税及び住民税の合計が百十三億八千六百万円でございます。

○井上(一)委員 大臣、日本の税法の中で、利益以上に税金を三倍も四倍も払うというような法律はあるのでしょうか。

○山田(隆)政府委員 六十二年三月期の税金が利益よりも多くなっているわけでございますが、これは前年度の税金の還付等に関してこのような措置がとられたというふうに承知しております。

○井上(一)委員 いや、それはおかしいよ。これは自己否認をしなければいけない所得があった、加算されるべき所得があった、こういうことなんですよ。それは一体何なのか。大蔵省いらっしゃいますか。——そういうことを少し私に聞かしていただきたいと思う。

○山田(隆)政府委員 日本航空が外債を発行いたしておりますけれども、その外債のマルク債に関する処理の結果というふうに承知しております。

○井上(一)委員 大蔵省に伺いますが、加算されるべき所得というのは、通常一般的にはどういふものがそこに入るのでしょうか。

○柿沼説明員 お答え申し上げます。

まことに恐縮でございますが、実は航空会社の方で決算につきましてはまず第一義的に運輸省の方で審査をなさっておりますので、詳しい内容につきましては私どももちょっと今用意をさせていただきます。

○井上(一)委員 そうなんです。けれども、運輸省にお尋ねをしているのですが、十分な回答がなれないわけなんです。

では、私の方から一般論として聞きましょう。加算すべき所得、例えば交際費は認められないとか減価償却の超過分だとか、いろいろあるわけなんです。この日本航空はどの部分を指すのですか、今言った外債のマルク債だということは、すべてそうなんですかという事です。

○山田(隆)政府委員 詳細については手元に資料を持ち合わせておりませんので承知しておりますが、マルク債はかの経費も入っているというところでございします。

○井上(一)委員 それはマルク債の部分もあるでしょうけれども、むしろはかの経費、利益以上の税金を払うなんというところは当然あり得ないことでありまして、何らかの加算金があるところにあるわけですから、それは私の持ち時間内で回答をしていただければ結構です。

運輸省に重ねて聞きます。会計の処理というものは何原則にすべきだと運輸省は認識をされてい

ますか。

○山田(隆)政府委員 会計の処理といたしましては、正確性ということではないかと思ひます。

○井上(一)委員 私は真実を明記するということが原則だと思ひつてゐるのです。そういう意味から私自身は質問を展開している。日本航空の決算という会計処理は、非常に立派な公認会計士さんのもちろんいらつして、公正であるということとで有価証券報告書をちゃんと大蔵省に出しているわけですか。ところが、違法性はないとしても、社会的、道義的に大変残念な箇所がたくさんあります。そういうことではないか。今具体的に申し上げたのもその一、二点を申し上げたわけですが、そういうことについて、午前中にも質問したとおり、要は、先物買いによつての損失を例えば単年度で出せばもうパンクしてしまうのでしょ

う。だから、その損失を平均化して、五年なら五年、十年なら十年で償還しようとしているわけですよ。減価償却のいわゆる資産勘定に入れていくわけなんです。通常では建設仮勘定に入れることを、それ自体が間違っているのですよ。そういう点を、運輸省が会計処理は十分承知していない、これは運輸省がやるべき問題なんです。その点について、大変恐縮ですけれども、数字を挙げて明らかにしてほしい。後刻でもいいです。今すぐでなくてもいいです。よろしいでしょうか。

○山田(隆)政府委員 個々の数字につきましては、相手方との関係もございしますし、取引上の機密に属することもございます。取引上支障のない範囲で、日本航空とも協議いたしまして必要なものは提出させていただきますと思ひます。

○井上(一)委員 私は購入先の伝票まで云々ではなくて、有価証券報告書、これは公式にだれでも見られるのです。その中に、建設仮勘定にそういうふうなことを入れているし、また自己否認しなければいけない、加算をされるべき金額が余りにも大き過ぎるから、その詳細は明確にしてもらいたい、そのことが第一点。

さらに、運輸大臣に午前中より再三私は申し上げ

げてきたのですけれども、事故を起こさないために日航が常に努力をする、これはずっと十五年間、歴代の社長、時の責任者は再びこういうことをしませんが、運轉大臣に誓約という約束をしていくのです。ところが一向に——

し上げることはいいがなものと、思います。要は、社長以下全社員がもう一度、あの事故の直後深刻に皆が考え直した時点に戻って、社内が一致して安全を確保するための努力をしていくことに尽きると私は思います。

○井上(一)委員 私は何回も繰り返された。そういう意味でもう一度、私は朝からも申し上げたように、今のままでは体質改善はできませんよ、また、まことに申しわけございませんという点では真剣に、何がベースか、全社員信頼の中にそれを築き上げることこそ安全の確立であるという私の理念、このことについて運輸大臣に、伊藤さんが御努力をなさってきたことも含めて認識をまとめていただきたいと思います。

例えは肩かけ式シートベルトを採用していたならばという声もあるわけなんです。そういうことを実際にやったのか。あるいは安全姿勢及び簡便なヘルメットの装備などについてはどうなんだ。もしそういうことがあれば、もっと多くの人が、大けがをしたかも知れないけれども命をなくすことから救われたのではないだろうか。あるいは残された遺品、持ち主不明であるということもあるでしょうけれども、遺品についても焼却するといふようなことで、日航は遺族から求められたでしょう。遺族の心を逆なでするような、現在の法律がそういう状況であればその法を一緒に改正しようというような心配りがやはり必要であると私は思う。

○橋本國務大臣 午前中から繰り返し申し上げておりますように、私は、安全を無視して航空企業が存在できるとは考えておりませんし、また日航の社長以下全社員は、そのことは本当に骨身にしみているという言い方は少し強過ぎるかも知れませんが、これはひとり日航に限らず、航空企業というものの本来持つべき使命において全力を尽くして安全を確保していくように努力をさせる、そうしたための指導、努力には全力を尽くしますということをお願いして、お答えとさせていただきます。

これは七月二十三日の毎日新聞の「編集者への手紙」ということで、大阪の川北さんが遺族の声として送っているわけなんです。運輸省、この声は承知していますか。あなた方は今こういう声を取り上げようとしていますか。難しい問題じゃないでしょうか。シートベルト一つにしても遺族の方からこういう具体的なことについて提言があるのです。大臣、こういうことについてやはり部内で、日航はもとより、すべて安全航空、安全対策という抽象論でなく、具体的にこういう提言を受け入れる、そういうぐらゐの答弁がきょうは返らなければ、本当に私自身きょうの質問は実りのあるものにならない。もちろん日航の体質にもメスを入れるべきである。同時に遺族の声をもっとも

○井上(一)委員 私は、もう抽象論とか決意ではなく、具体的に何をしたら、遺族の声、遺族の期待に何をなしたかということの方が大事だと思うのです。遺族のいろいろな声をあらゆる機会に聞かれています。いかがでしょうか。遺族の方の声を具体的にこういうことを聞きましたということがある、おっしゃってください。

これは七月二十三日の毎日新聞の「編集者への手紙」ということで、大阪の川北さんが遺族の声として送っているわけなんです。運輸省、この声は承知していますか。あなた方は今こういう声を取り上げようとしていますか。難しい問題じゃないでしょうか。シートベルト一つにしても遺族の方からこういう具体的なことについて提言があるのです。大臣、こういうことについてやはり部内で、日航はもとより、すべて安全航空、安全対策という抽象論でなく、具体的にこういう提言を受け入れる、そういうぐらゐの答弁がきょうは返らなければ、本当に私自身きょうの質問は実りのあるものにならない。もちろん日航の体質にもメスを入れるべきである。同時に遺族の声をもっとも

○橋本國務大臣 最初に申し上げましたように、私自身が友人を失っております。そしてその遺族の御相談にも乗っております。しかし、その個々のケースの中から出てくるものを個別にここで申

つと大事にしてほしい、こういうことなんです。最後にになりましたが、このことについて具体的に運輸大臣からお答えをいただきたいと思ひます。

○橋本國務大臣 お名前までは私も記憶をいたしておりませんでしたが、大変無残になった御遺体の中から自分の肉親の遺体を見つけた遺族の苦しみ、他の事故との対比の中で、ヘルメットの装着あるいは肩かけ式のシートベルトの採用が、こうした事故の際に少しでも助かる方をふやすのではありませんかという御意見がありましたことを私も読みました。そしてそれは御遺族のお心として無理からぬものと思ひます。しかし、定期航空の中で、では乗客にヘルメットの装着が義務づけられるか。あるいは私は技術の専門家はございませぬので、肩かけ式のシートベルトにした場合に安全の度合いがどちらが高いか、私には判断の力はございません。しかし、それ以前に事故を起こさないことの方が、その努力の方が必要なことだと私は信じております。

○井上(一)委員 肩かけ式シートベルトはスチュワーデスさんにはしているんです。それでしょ、う、そうなんです。それがどうしてできないんですか。事故のないことをだれもみんな願いますよ。事故がないことを願うのは当然です。だから、そういうこと一つをとらえても、あなた方の真剣さというものがいかに薄いかということなんです。大いなる反省を求めて、私の質問を終えます。残余については留保したい。

○中村(正雄)委員 私は、このたび日航の完全自由化ということについて、これから日航をどう再建するか、改革するかという点についての基本的な問題だけ、二点質問いたしまして、主として運輸政策審議会が出した答申の中にあります今後の航空行政について運輸大臣にお聞きしたいと考えています。

○中村(正雄)委員 私は、このたび日航の完全自由化ということについて、これから日航をどう再建するか、改革するかという点についての基本的な問題だけ、二点質問いたしまして、主として運輸政策審議会が出した答申の中にあります今後の航空行政について運輸大臣にお聞きしたいと考えています。

○橋本國務大臣 最初に申し上げましたように、私自身が友人を失っております。そしてその遺族の御相談にも乗っております。しかし、その個々のケースの中から出てくるものを個別にここで申

それは大臣もあるいは日航の社長も御案内のように、三十数年にわたって国の保護と助成によって日航は今日までやってまいりました。またその間、航空行政自体が日本航空の航空行政であったと申し上げても過言ではないわけでございます。そういう体質の中で、先ほど大臣も答弁にありましたように、日航自体、経営者も社員も親方日の丸の感覚が浸透してまいりましたと思うわけであります。特に日航の問題に關しまして、ここ半年ほどの間にいろいろな投書なり印刷物が数え切れないほど私の手元にも参っておりますし、また新聞や週刊誌等も日航の内部の紊亂についていろいろ報道いたしております。このことは運輸大臣も御承知のとおりでございます。このことは、今の日航がこのままで完全自由化しても企業発展は期したい、このように見なければなりません。したがって、日航内部の問題を整理として、今後の国際競争の中で日航が発展するような基盤をつくらなければならぬと思ひます。

○橋本國務大臣 最初に申し上げましたように、私自身が友人を失っております。そしてその遺族の御相談にも乗っております。しかし、その個々のケースの中から出てくるものを個別にここで申

三、四年前から、私は日航の経営のあり方について非常に危惧の念を抱いておりました。極端な言い方をいたしますと、日航は第二の国鉄になるのではない、このような懸念を抱いておりました。

○橋本國務大臣 最初に申し上げましたように、私自身が友人を失っております。そしてその遺族の御相談にも乗っております。しかし、その個々のケースの中から出てくるものを個別にここで申

それは大臣もあるいは日航の社長も御案内のように、三十数年にわたって国の保護と助成によって日航は今日までやってまいりました。またその間、航空行政自体が日本航空の航空行政であったと申し上げても過言ではないわけでございます。そういう体質の中で、先ほど大臣も答弁にありましたように、日航自体、経営者も社員も親方日の丸の感覚が浸透してまいりましたと思うわけであります。特に日航の問題に關しまして、ここ半年ほどの間にいろいろな投書なり印刷物が数え切れないほど私の手元にも参っておりますし、また新聞や週刊誌等も日航の内部の紊亂についていろいろ報道いたしております。このことは運輸大臣も御承知のとおりでございます。このことは、今の日航がこのままで完全自由化しても企業発展は期したい、このように見なければなりません。したがって、日航内部の問題を整理として、今後の国際競争の中で日航が発展するような基盤をつくらなければならぬと思ひます。

○中村(正雄)委員 私は、このたび日航の完全自由化ということについて、これから日航をどう再建するか、改革するかという点についての基本的な問題だけ、二点質問いたしまして、主として運輸政策審議会が出した答申の中にあります今後の航空行政について運輸大臣にお聞きしたいと考えています。

○橋本國務大臣 最初に申し上げましたように、私自身が友人を失っております。そしてその遺族の御相談にも乗っております。しかし、その個々のケースの中から出てくるものを個別にここで申

華国内航路も恐らく本年度は累積赤字を解消できるのではないかと、私はこのように考えております。そうなりますと、今度法案を出しなれば、日航を完全自由化するというのであれば、政府としてこのように日航を改善しなければならぬという一つの日航に對する改善計画をつくって、そうして日航の改善を私は指示するのが適當ではないかと思ひます。

今までの質問に對する大臣の答弁は、日航の自主性に任せておる、こう言われておりますが、このことは私は監督官庁としての政府の怠慢だと思ひますし、また日航自体が中期計画を出してありますけれども、私は新聞で承知した程度でありまして、この日航法案の提出に對する参考資料としても何ら添付されておられません。このように、やはり今の日航では再建は難しい。先ほどの委員もそれぞれ指摘されましたように私は非常に危ぶんでおります。まだこの法案は成立しても施行期は半年先になつております。したがって、運輸省といひましては日航の改善計画、これを少なくとも指示すべきでないか、こう考えておりますし、また先ほどの質問に出ましたように、日航から出された自主的な中期計画についても、政府としてこの点はこうすべきである、この点はこう直すべきであるといふべきではないか、私はこう考えますが、運輸大臣の見解を伺いたいと思ひます。

○橋本國務大臣 私は、運輸省としての怠慢といふ御指摘を受けるならば、その言葉は甘んじて受けて何ら申し返す言葉はございません。ただ同時に、委員先刻来大變厳しい言葉を、大先輩に對して恐縮であります。日本航空に對しての御説になりましては、私は、先々国会に對しての御説に關連八法の審議のときの気持ちを思い出していただきたいと思ひます。今新生J.R.はそれぞれに自力で元気に働いておられますが、その時点におきましてもたびたび御議論になりましたのは、大多数の職員は一生懸命にやつてゐるんだ、ごく一部の心

得違ひの者のために全部が悪名を浴びることは、そういう声が御審議の際にたびたび出ておりました。

私は、運輸省の職員をも含めまして日本航空の職員、全力を挙げてそれぞれの業務に邁進しておると信じております。しかし、それが完全であるかと言われれば完全であるとは私も申しません。ですからその御批判は甘受いたしました。しかし同時に、日本航空は既に三分の二の資本が民間の方々によつて持たれてゐる。法律によつて規制は加えられておられますものの、民営企業としての色彩の極めて濃いつつ特殊法人であります。そしてそれが今日まで特權的な立場を与えられて育つてきた事実もそのとおりであります。今むしろ日本航空はほとんどの場面を自力で歩いており、この中期計画自身も日本航空自身が目標として設定したものであります。

これを具体化するにはさまざまな施策が必要なのは先刻来御指摘のとおりであります。こうした中のみならずからみずから道を模索し歩もうとしておりますときに、私は、行政当局がいたずらに計画をつくり、それを押しつけるようなことはむしろすべきではないかと考えております。もしその方向から逸脱することがありますならばこれは我々としても注意もし、また監督の權限をも發動することはありましようけれども、改革に對して社長以下が努力を続けておられます限りにおいて、私は、運輸省として計画を持ってこれを強制するやうな考え方には、大先輩の御発言でありますけれども残念ながら賛成できません。

○中村(正徳)委員 その点に對しては大臣と私と見解が違つたわけではございますが、やはり特殊法人であります日本航空、これは政府の監督下にありましてでございますし、また政府は大株主の一人でもあるわけではございます。したがって、大株主としてでも発言権はあるはずでございます。このまま完全民営化した場合、政府の手持ち株は民間に放出するわけではございます。やはり日航の今日までの経営の責任に對しては政府にあるわけであ

りますから、政府保有の株を放出するに際しても、日航は今後優良企業として發展するんだといふことの裏づけは政府の責任だ、こう私は思ひますので申し上げたわけではございますが、いみじくも運輸大臣から、国鉄の改革の問題が出てまいりました。

私は、政府委員や運輸大臣も幾分そういう点もあつたと思ひますが、さきにそれぞれの質問をされましたときに、やはり臭いものにはふたをするといふような感じを受けます。私は、本日に日航を優良企業として發展させるためには、この際日航の持つておられますうみは出し切つてしまふなければ再建できない、改革はできないと考へます。ちやうど、国鉄の例を引いて恐縮でございますけれども、国鉄自身も、御承知のように国会でいろいろと議論しましたときは、できるだけ恥部は隠そうとする、臭いものは隠そうとする、こういう姿勢でございました。ところが、再建監理委員会が徹底的に国鉄の現状を分析いたしました。またマスコも徹底的に国鉄の内部のうみをさらけ出すために報道いたしました。したがって、国鉄は完全にうみを出し切つて、そうしてJ.R.として出発したわけではございません。私は、国鉄の再出発でありますJ.R.は必ず日本の優良企業になると信じております。

したがって私は、日航を完全自由化するに当たつては、日航の持つておられます内部のうみ、これを完全に押し切る、そうしてその上に立つて日航を再建の軌道に乗せるといふことが一番大切ではないか。今のままで、経営陣が努力をいたしておるからそれに任せておくといい体制で、果たして完全自由化して日航が優良企業として發展するか、その保証はないと私は思ひます。したがって、今の段階において日航のうみを出し切る、そうして新しい観点に立つて再出発する、これが必ずやではないかと考へますが、運輸大臣と日航の参考人の御答弁をいただきたいと思ひます。

○委員長退席、小里委員長代理着席
○橋本國務大臣 私は、それがうみであるか恥部であるかよくわかりませんが、日航法廃止に伴ひます国会審議の中におきまして、現在日航の抱えておられます問題点が論議の對象となり、その中から将来の方向に何らかの道を見出すことが決つていかぬことだと思つておられますし、そういう立場から問題を隠すつもりはございません。

ただ、今委員がうみと言われるものが何か、何を指して言われるのかわかりませんが、例えば先ほどの御議論の中にもありましたように、公認会計士が了承を与えた決算につきましては、さまざまな御議論が出ておりますように、私は、むしろ問題は随分オープンに議論をしていただいて、そしてそれを別に隠しておるというものでもないと思つております。ですから、具体的な御指摘をいただきますならば、私どもがそれに対してお答えのできないものがあるならば、調べてお答えをすることも、その労をいとうものではございません。

○山地参考人 日本航空、いろいろ体質問題等御批判を賜つてゐることは私も十分承知しておりますし、また内部の社員も、CIプロジェクトといふことでアンケートをとつたところ、日本航空の欠点は何かという問いに對して、社員自身のかなり多くの人間が官僚的であるといふようなことを言つております。したがって、私どもの意識改革といふようなことでは、今後民営化するチャンスでございまして、努力いたしたいといふふうで考へております。

また、今の大臣の御答弁に關連いたすわけでございしますが、私も、今回いわゆる疑惑問題といつて三つの問題が出ましたときに率直に感じましたのは、本来こういう問題は企業内部で検討され、また解決されていく問題で、外部に出るはずがないのじゃないかと思つたのでございします。他方、こういうものが出たといふことは、逆に私どもとしてはそれを正面から取り上げて徹底的に改善するチャンスでもあるといふ気持ちを持ちました。そういう意味で、御指摘はいろいろの問題

がございまするわけでございますから、率直に反省をし、今後改善の方途を見出していきたい、かように考えております。

○中村(正雄)委員 私は、日航の社員は優秀な人の集まりだと思ひます。したがって、一人一人がどうというわけではございません。日航の体質自体を問題にしているわけで、やはり意識革命と申しますか発想の転換と申しますか、それをやらなければ日航は今後発展しない、こういうことを言いたいわけではございません。例えば、いろいろと文書や投書が来っておりますけれども、私はそれが全部事実だとは思ひません。けれども、こういうことがマスコミに報道されたりいろいろ印刷物が関係者に配られること自体が日航内部の経営の素乱だと言わざるを得ないわけではございません。

また先ほど政府委員の答弁にもちよつとありましたけれども、例えば子会社の問題にしても、これは日航自体の財務に關係のない別会社であれば別でありますけれども、子会社の資本金なり借入金については日航自体の財務に影響すると思ひます。そういう問題の始末もきちりやらなければならぬ、私はこう考へてゐるわけではございません。したがって、この点については運輸省も日航の経営者も十分留意していただきたいと思ひわけでございます。

最後に私、日航の社長に一つ要望しておきたい。この法律が成立いたしますと日航は政府の手を離れるわけではございません。完全に民間企業になるわけではございません。そうなりますと、経営者、社員の力と努力しか企業の発展の原動力はないわけではございません。今日まで三十数年にわたつて国の援助、助成、それは裏返しますと国民の犠牲の上に今の日航の基盤は成り立っておりますわけではございません。したがって、これを無にするのは絶対にできないわけではございません。経営者としての責任は重大だと私は思ひます。特に人間は困難なことではできるだけ避けて通らう、これは人間の本能でございますが、しかし、日航の経営者にはそ

れは許されたいわけではございません。したがって、日航が抱えております内部問題の整理、合理化、効率化、これを徹底的にやりますならば、私は、世界のトップ企業としての日航の繁栄は間違いないと思ひます。日航の経営者はこの法案が成立しましたならばその意気込みで経営に当たつてもらいたい。これは要望でございます。

運輸大臣にお尋ねしたいと思ひますが、昨年の六月九日に運輸政策審議会が運輸大臣あてに答申をいたしました。『今後の航空企業の運賃体制の在り方について』という題のもとに答申されました。この内容を見まして、当を得たものだと思ひます。今回の法案もこの答申に基づいて提案になったわけではございません。したがって、答申が出てから今日まで及び今後の航空行政のあり方について、基本的な問題についてあるいは具体的な問題について運輸大臣に質問したいと思ひます。

答申の基本的な考へ方は、サービスの向上、航空企業の経営基盤の強化、国際競争力の強化の実現、大体三点が中心になつておると思ひます。特に行政運営に当たつての留意すべき重点として、先ほど公明党の委員からも質問されましたように、企業間の格差の是正を指摘いたしておりました。現在の一強二弱と言われまふ企業間の格差を是正して、経営基盤の強化を図ることが必要だ、このように基本的な問題で出ております。

また答申の「国際線の複数社制」の項目のうちには、後発企業の格差是正について「未利用又は新規に取得した路線、便数枠の権益を有効に活用すべきである」と言ひ、また「先発企業から路線又は便数を移譲する」という方法も考へられる、このように指摘いたしております。

また「日本航空の完全民営化」の項では、冒頭に「競争の促進を図るため企業間の競争条件の均等化を急ぐ必要がある」と指摘いたしております。このことは、私よりも答申を受けられました運輸大臣の方が先刻御承知でございます。

では「競争促進施策の推進に当たつては、企業格差等に起因して、企業間の適正な競争が期待できないこととならないよう配慮する必要がある。その場合、日本航空については、同社と他社との間の企業格差及び路線構成の差異に留意して対応することが必要である。」このようにも指摘されております。

つきましては、一応お尋ねしたいことは、答申が出ましたのは昨年の六月九日でございます。一年以上たつてゐるわけではございません。この答申に基づいて日本航空の完全自由化の法案が提出されたわけではございません。したがって、この一年間に運輸省としてはいろいろとおやりになりました。この企業間の格差是正のためにおやりになりました項目を具体的にひとつお聞かせ願ひたいと思ひます。これは特に大臣に私はお願ひしたいと思ひます。

○橋本國務大臣 昨年六月の運輸審の答申は、要約すれば今委員がお述べになりましたような原則をそれぞれにうたつております。

そこで、日本航空の完全民営化につきましては、今御議論をいただいている最中でありまして、で私から御報告を申し上げたいと思ひます。なれば、まず第一に、国際線の複数社化という目標につきましては、例えば全日本空輸の場合には、六十二年三月から東京―グアム線、六十二年七月から東京―ロサンゼルス線、六十二年七月から東京―ワシントン線、六十二年七月から東京―大連・北京線、同じく六十二年七月から東京―香港線、これらが既に開設をいたしました。なお、六十二年十月には東京―シドニー線が開設の予定でございます。また東亜国内航空につきましては、六十二年九月以降国際チャーター便の運航に既に入つております。また日本貨物航空におきましては、東京―香港線が六十二年十月に既にスタートをいたしました。六十二年十月には東京―シンガポール線が開設の予定でありますし、六十二年六月には東京―アムステルダム線がそれぞれ開設の予定であります。

また国内線につきましては、競争の促進及び中小航空企業の経営の安定化という二つの側面を御指摘いただいたわけではあります。日本航空も六十二年七月から東京―鹿児島、六十二年十月から東京―小松、同じく六十二年十月から名古屋―福岡、六十二年四月から名古屋―札幌にそれぞれ進出をいたしました。これはそれぞれトリプル化あるいはダブル化でございます。同時に、全日本空輸につきましては、東京―札幌便が六十二年七月に増便になりました。また成田―大阪線が六十二年七月に開設をいたしました。東亜国内航空につきましては、東京―札幌便が六十二年七月から増便になり、同じく東京―福岡間も六十二年七月から増便を認められて、現に運輸中でありま

す。また南西航空につきましては、六十二年十一月から那覇―松山間の路線が開設をされました。またエアーニッポンにつきましては、六十二年四月より福岡―小松間、六十二年七月から福岡―鹿児島間が開設をされましたが、そのうち福岡―鹿児島間につきましてはダブル化でございます。もし申し落としていたものがございましたらば事務当局から補足をいたさせます。

○中村(正雄)委員 今運輸大臣のおっしゃいましたこと、国際線の複数化についてそれぞれ日航以外の路線を認めた、こういう話でございます。このういふ認め方によつて、日航と後発企業との格差が是正されたとお考へになりますか。

例を一つ、二申し上げますと、例えば東京―グアムあるいは東京―ロス、この間、全日空と日航と複数になります。これは両方とも全体のシェアはふえておりますし、日航も乗客数はふえております。日航はもちろんゼロから出発したわけでありま

す。したがって、二つ競争をすることによつてこれは所期の目的が達成できていると思ひます。ところが、今御指摘になりましたように、例えば今度オーストラリアに二便だけ増便になります。また香港は四便増便になる。日航に二便、全日空に二便あるいはオーストラリアについては一便ずつ、

こうなっております。ところが、私は航空の専門家ではありませんけれども、日本航空は現在の便数のうちに、例えばオーストラリアにすれば一便ふえたわけでありまして、全日空が一便だけもらつてそれで採算がとれるかどうかというところは素人でもすぐわかるわけでありまして、言いかえれば、そこには企業格差が是正されるのではなくして、企業格差が拡大されておる。これは一例でございます。

したがって、企業格差の是正というものは全体を見て本当に格差が是正されるかどうか、機械的に二つ足して二で割るというような考え方でなくして、この答申にもありますように、未利用の地域あるいは増便等について格差を是正しろ、この格差を是正する仕方というものをどういうふうにお考えになっているか。今までおやりになりました点について、格差の是正よりも格差が増大したとしておる、私はこういうふうな見方を持っておるわけでございまして、運輸大臣の御所見を伺いたいと思ひます。

○橋本國務大臣 なるほどそういう物事の受け取り方もあるかと改めて感じました。

本年の一月、日本とオーストラリアの定期経済関係会議の席上、私とオーストラリア側との間で一番議論になりましたのは、全日空の乗り入れを認めるか認めないかでありまして、国際線というのは、相手側の国の同意なくして航空機の運航はできません。そしてオーストラリア側は、自国の航空政策上、オーストラリアから国際便として飛ばしている会社が二社であるので、日本側の二社というものに対して日本の政策としての理解は示しながらも、オーストラリアとしてはその受け入れに対して極めて強い抵抗を持っております。これは定期便だけではなく、チャーター便についても同様の問題がございました。

しかし、最終的に一便といえども全日空を飛ばすことができたこと、またその後におきまして東亜国内航空のチャーター便が飛ぶことを許可を受けましたこと、私どもは前進だと考えております。

ます。そして仮に今申し上げましたような経緯といふものが認められないといひますならば、全日空及び東亜国内航空が国際線に、日本国内において幾らどのような論議をいたしましても、相手国が歓迎しない限りは進出はできないと私は考えております。いわば一つの突破口があいた。そしてその中で努力が認められればその枠が拡大していくということとは、企業として将来につながるものであると私は考えております。

また委員、企業間の格差は正の部分のみお触れになりましたけれども、競争の促進というテーマがこの答申の中の一つの柱であったことも私からは申し上げたいと存じます。そしてその路線そのものの中における便数は少ないと言ひながら、競争が行われることによって利用者の利便が向上しサービスが向上するという側面もあることを御理解をいただきたいと考えております。

○中村(正雄)委員 大臣の御答弁のように、やはり相手のあることでございまして、航空交渉というこの内容についてはそれぞれ自国の権益を主張するわけでありまして、国内問題だけで解決できないというところは十分承知いたしております。

特に日本とアメリカとのいわゆる日米航空交渉、これは非常に不合理なものであるし、やはり日本としては航空業界が後進国でありますから、不平等な条約になっております。それを直すために歴代の運輸大臣が苦勞しておられることも十分わかっております。特にアメリカとの関係におきましては、これからロスの増便の問題、ワシントンの問題あるいはその他の問題等があると思ひます。特に米国の場合は、特定の企業を指定しての航空交渉になると思ひます。一社とか二社とかいうことで便の枠数以外に、それぞれ航空会社の数が大きな問題になってくると思ひます。そういう面について、今後の日米交渉についてそういう問題に留意して、やはり増便の場合には二社、三社我が国の企業が参加できるように努力をお願いしたいと思ひますが、その点について運輸大臣の御所見を伺いたいと思ひます。

○橋本國務大臣 今後ともに全力を尽くします。

○中村(正雄)委員 もう一つ国内線についてお尋ねしたいと思ひます。

私がちょっと奇異な感じがいたしましたのは、国内線について今まで日航はいわゆる幹線だけだった。ところが、後発企業は離島等その他非常に不採算路線を持っております。今度日航も幹線だけでなくして、先ほど御答弁のありましたように、鹿児島その他の路線を獲得いたしました。一年ほどの統計でありますから私も断定はできませんけれども、二つの会社がやることによってそれぞれ収入は減つております。例えば全日空と日本航空の鹿児島線その他を見てまいりまして、全日空は相当減収になっております。僕はこれは一つの過渡的な問題だと思ひます。やはり二つが競争することによって需要は喚起できると思ひます。しかし、国際線の代償として国内線に日航の進出を認めるといふようなことはおかしいのではないかと。それよりも日航自身が、今国際線の中におきましていわれる国が権益がありながら未利用の航空路が相当あると思ひます。その未利用の航空路あるいは既に便数が決まつておつても両国間で決まっておる便数のうちで満杯でない便数もあるのではないかとと思ひます。これは航空局長で結構でございますから、ひとつそういうものがあれば例示をしていただきたいと思います。

○山田(隆)政府委員 ちょっと手元に資料がございませんので正確な状況を申し上げかねますが、未利用の権利をいたしましては、例えば日本とフィンランドの間には現在航空協定がございまして、フィンランドから日本側にフィンランドの航空機が飛んでおられますが、日本側は権利がございまして、行使はしてございません。

○中村(正雄)委員 いや、未利用の航空路線はフィンランドだけでいいか。

○山田(隆)政府委員 フィンランドのほかに、ちよっと手元に資料がございませんので正確に申し上げられませんが、幾つかそういう路線がある。

○中村(正雄)委員 今更にききましたけれどもバンダラデシ、これも先方からの一方乗り入れでございまして、これも未利用権があるというふうに考えております。

○中村(正雄)委員 私もししくは調べておりました。それからわかってませんが、数カ国あると思ひます。それは恐らく採算がとれないから我が国からの航空便が行つておられないのではないかと思ひますが、航空局長、どういふふうにお考えになりますか。

○山田(隆)政府委員 初めに、先ほどの御質問について追加させていただきますと思ひますが、現在、未利用権をいたしましては、日本からベルギー、スリランカ、フィンランド、それからバンダラデシなどがございまして。

ただいま申し上げた路線でございまして、これは実際のところなかなか採算がとりにくい路線であるということでございます。

○中村(正雄)委員 今反対に、採算はとれるけれども、便数の枠があるけれども満杯でないという航空路があればお教え願ひたいと思ひます。

○山田(隆)政府委員 正確には覚えておりませんが、季節的に一時的に便数枠が余ることはあるかと思ひますけれども、おおむね二国間で取り交わしている便数は使用しているというふうに考えています。

○中村(正雄)委員 季節的に欠航するといひますか、就航しない便数はあるけれども、平常は全部運航いたしておる、このように理解していいですか。

があり、そうして希望があれば運輸省としてはそれを認めになる意思があるわけですか。

○山田(陸)政府委員 たいだいま申し上げましたような未利用の路線は、非常に採算がとりにくいのでも、もし仮に新しい航空企業がそのような路線を活用して新しい路線運輸を始めたということでごさいますと、さらに能力がございすれば認める考えでございします。

○中村(正雄)委員 便数について一点だけお尋ねしますが、韓国のソウルとの間の我が国の就航便数はどうなっておりますか。

○山田(陸)政府委員 日韓間は非常に多数の路線がございまして、一々の資料を持っておりませんが、確かにございしますとおり、韓国路線につきましては若干の未利用の便数があるかと存じます。

○中村(正雄)委員 韓国との未利用の便数について、先ほど公明堂の委員の方も質問されたと思ひますけれども、後発企業がそれを申請した場合はそれを許可するのは当然だと思ひますが、運輸大臣、いかがですか。

○山田(陸)政府委員 韓国につきましては、航空協定上複数指定ということで日本から日本航空以外二社目あるいは三社目が進出できると理解しておりますが、これまでの韓国との交渉で韓国側は、自分の方が一社でありますために日本側の二社目あるいは三社目の進出につきまして非常に強い抵抗を示しております。確かに便数につきましては余裕がございしますけれども、それを使って二社目、三社目が韓国路線に進出したいという場合には、先ほど申し上げましたように私どもとしてはそれを認めていく考えはございしますが、相手国との関係がございしますので、今後その辺の調整が必要かと存じます。

○中村(正雄)委員 韓国との関係だけに絞って聞きますが、韓国側は便数は満杯でございしますか。それとも韓国側も我が国と同じように枠数以内の運輸をしていくわけですか。

○山田(陸)政府委員 韓国側はたしか便数いっぱい使っていたかと承知しております。

○中村(正雄)委員 ただ、常識的な物の考え方からいって、韓国は満杯である、これは同数になると思ひます。韓国は満杯であつて我が国はそれを満たしておらないということは国益上非常な損失になると常識上考えられるわけでありすが、なぜ我が国は満杯にできないのですか。やはり採算上の問題ですか。

○山田(陸)政府委員 韓国につきまして今運輸している会社は御承知のように日本航空一社でございまして、日本航空は相手国との関係、便数取り決め等を考慮いたしましていろいろ事業計画を立てていくわけにございします。現実の問題として今利用可能な便数枠を全部使っておりませんが、それは機材繰りであるとか採算の問題等によるかと存じます。

○中村(正雄)委員 我が国が全部枠数を使えないというところは、採算上の問題ではなくして航空会社の能力の問題ですか。

○山田(陸)政府委員 個々の具体的な路線につきましては、全部の利用便数を使てないかということを知っておりませんが、能力あるいは意思の問題かと存じます。特にその中で、採算がとれないということが非常に重要なファクターではないかと存じております。

○中村(正雄)委員 先ほどおっしゃいましたように、二国間の交渉については、便数の枠だけでなくして就航する企業の数が大きな交渉のポイントになると思ひます。したがって、今韓国だけを例にとつたわけでありすが、韓国は便数を満杯でく、うちは満杯ではない、こうなつた場合は、困難ではありますけれども、やはり他の航空会社を参加させることによって韓国と同じ回数が増えるわけにございしますから、そういう点については運輸大臣は韓国との交渉をやるべきだと考えますが、いかがですか。

○橋本國務大臣 私もう思ひます。そうして、

実は日本航空以外全く受け入れようとしておりませんでして韓国に對しては、年々の交渉の結果だと私は思ひますけれども、昨年のアジア大会を機に日本からのチャーター便が全日空あるいは東亜国内航空それぞれによりやく入るところまでまいりました。これから後もその努力は当然続けてまいりたいと思ひます。

○中村(正雄)委員 韓国、香港等は相当収益の上の路線にございしますが、それ以外の東南アジアの路線については、現在も就航いたしておるわけにございしますが、これに對して今後航空行政上どのようにおやりになるかと考えになつておるか。

○橋本國務大臣 私もう思ひました方面全く素人でありすが、現在の確かなお答えになるかどうかわかりませんが、現在、日本に對して新たな定期航空路の開闢を求めております国は三十九カ国でございします。その中には中南米の国々もございします。またヨーロッパの国々もございします。そしてそれらの要請に今日まで日本がこたえられずにおります理由の中には、一つは路線としての魅力に乏しいというところもあるかと思ひます。同時に、それよりもはるかに大きなものとして、我が国の国土が狭隘であり、その狭隘な国土の中につくつてまいりました我が国の国際空港が既に能力の限界に近いところまで現実の運輸が重ねられており、それ以上の増便の枠が非常にとらづらひ状況になつておるといふ問題点もあるかと存じます。そうした中で、私どももいたしましては、新東京国際空港の完全空港化に向けての努力あるいは本年から工事に入りまして新関西国際空港、こうしたものを急いで完成させていくことによりまして、少な

くとも空港の狭隘さという理由による新規の路線設定の困難というものは除去したいと考へて努力をいたしておりますけれども、これもそれなりの時間がかかることと存じます。

こうした中で私は、先刻来委員が御指摘になつておりますような問題点につきましても、一つは相手国側の体制の問題、姿勢の問題、また企業としての採算の問題、能力の問題、さまざまな原因が組み合わされて委員が御指摘のような問題を惹起しておるかと思ひます。そうした問題を解消するための努力は今後も怠らずに続けてまいりたいと考へておりました、委員としても御支援をよろしくお願いを申し上げます。

○中村(正雄)委員 多くの国との航空路の開闢という点については、我が国の空港の設備というものが大きな隘路になつておる、そのために関西新国際空港もつくらなくてはならない、こういう状態になつておることは十分承知いたしております。したがって、それらの制約はありますけれども、現在それぞれ国と協定いたしておりまする便についての確保だけは特にお願いいたしたい、かように考へるわけにございします。

また私は、答申のうちの企業間の格差は正、それだけ一つ取り上げて突き詰めて質問いたしたわけにございしますが、これから日本航空も完全な民営化をするわけにございします。そうなりますと、これから日本の航空企業というものが国際競争力をつけ、日本の国益を守るためには、やはりこれからの運輸行政は、一強二弱と言われております今の日本の航空企業を三強に持つていく、その格差は正というものがやはり航空行政の今後の大きな重点目標になる、こう考へますので、この点も十分留意されて今後の航空行政の運営をやつていただきたいと希望を申し述べまして、私の質問を終わります。

○小里委員長代理 中路雅弘君。

○中路委員 航空輸送が今や国民の生活と経済活動に根差した大量輸送機関となつていくわけですが、民間航空の国内線だけでも年間四十六百万

人が利用するという、文字どおり今国民の足になった。公共的な使命が大変大きいと思います。日航の重大事故を再び起こさないという航空の安全行政、それにふさわしい日航の経営が求められているのではないかと思います。この航空行政について最も重要な問題は安全の確保という問題だと思ひます。最初に大臣に一言認識をお聞きしたいと思ひます。

○橋本内務大臣 たびたび他の委員にも申し上げてまいりましたように、航空企業のみならず運輸行政の一番根幹をなすものは安全であります。殊に、航空企業におきましては、安全の確保というのはすべてに優先する重大事項だと考えておることは先刻申し述べたとおりであります。

○中務委員 今も安全の確保ということが何よりも優先するという大臣の御答弁ですが、こうした立場から、今回の日航法を廃止する法案について何点か御質問したいと思ひます。

今まで日航法に基づいて、昭和二十八年ですが、日航法が制定されてから、政府の出資、保証の発行や社債の限度額の拡大など、国の財政的な助成あるいは役員、事業計画等の運輸大臣の承認とか、また必要な監査を大臣ができるようにしているわけですが、これは文字どおり日航の健全な航空輸送事業経営に資するためのものだったと思ひますが、そのとおりでありますか、まず最初

○橋本内務大臣 そのとおりであります。

○中務委員 今回日航法を廃止するわけですが、この日航法の目的について先ほどお尋ねしましたが、この目的を果した、日航法の歴史的な使命が終わったのだということだとすれば、何をもちて日航法の今度の廃止、この使命が終わったのだということになるのか、具体的に、簡潔にいいのですが、御説明をいただきたいと思ひます。

○山田(陸)政府委員 日本航空は、戦後我が国が速やかに自主的な国際航空運送事業を開始するために特殊法人として設立されたものでござい

て、その当時は我が国の国力も非常に微弱であつたわけにございします。その際、国が官民通じて総力を挙げてそういった航空事業を支援するというこのために、特殊法人をつくってそれを育成したわけにございします。昨今、日本航空も非常に発展を遂げまして、そのような助成も必要なくなつた、そのような助成なしに十分外国航空企業とも伍して競争していく体質ができたということにございします。

○中務委員 今回、日航法を廃止する法案の提案理由として、日航の自主的かつ責任ある経営体制を図るためということが述べられていますが、今まで日航の自主的かつ責任ある経営が、例えばこうした規制でできなかったために航空安全のための健全な経営に重大な支障があったということがあるのかどうか、そうであるならば具体的に明らかにしてほしいと思ひます。

○山田(陸)政府委員 日航が特殊法人として種々の規制を受けていた結果として安全運航等に支障が出ていたというふうには、私も考えておりません。このたびの日航法の改正といひますのは、このような規制を外すことによって自主的かつ責任ある経営体制が確立されるというのを期待して行つたものでございします。

○中務委員 私は、最初に安全の確保こそが優先されなければいけないという大臣の答弁もありましたけれども、今、日航に求められているのは事故多発的な体質あるいは放漫経営と言われているんですが、マスコミ等にも幾つも報道されていますけれども、こうした日航の体質にこそ今メスを入れなくてはならない、これが最重点の問題ではないかというふうに思ひます。

この問題に関連して幾つかお尋ねしますけれども、今まで日航法に基づいて政府の日航に対する出資ですね、政府保証債及び政府の保証借入金ですね、あるいは社債の発行額、それぞれの発行総額と残高は現時点でどうなっているのか、御答弁いただきたいと思ひます。

○山田(陸)政府委員 まず、政府の出資額から申

し上げますが、政府の出資は、当初二十八年に十億出資いたしております。その後増資を重ねまして、現在において政府出資の累計額は総額で二百四十億五千万円にございします。それで次に、政府保証債及び政府保証借入金についてでございますが、まず、国内借入れにつきましては、六十一年度末の残高が百億円にございします。それから、社債につきましては政府が保証しておりますが、この残高が六十一年度末において七百六十三億二千九百万円にございします。次に外債でございますが、これも政府が保証いたしております。この総額が六十一年度末で二千四百八十一億七千九百万円にございします。

○中務委員 日航の子会社といひますか、関連会社があるわけですが、この子会社を含めたいわゆる関連会社、現在何社あるか、またこれらの会社への日航からの出資及び融資、債務保証はそれぞれ現時点で総額幾らになるのか、残高はどうなっているのか、お尋ねしたいと思ひます。

○山田(陸)政府委員 まず、子会社に対する債務保証の残高でございますが、六十一年度末で百十億七千三百万円、それから子会社に対する出資総額が六十二年七月現在で二百五億三千四百万円にございします。

○中務委員 今の御答弁ですと、子会社に対する債務保証の残高が六十一年度末で百十億七千三百万円、子会社に対する出資総額が二百五億三千四百万円、大要な額になつてはいるわけですが、このような子会社、関連会社への出資、融資、債務保証は、本体である日航の健全な経営に支障を与えないかなんか、あつてはならないと思ひますが、いかがですか。

○山田(陸)政府委員 ただいま申し上げましたような、日航から子会社に対する出資並びに債務保証に関連いたしましては、日本航空としても十分慎重に審査をいたしまして行つていふものでございまして、日航の経営に支障はないというふうに理解しております。

○中務委員 そこで、具体的に日航開発について

お尋ねをしたいわけですが。

日航開発は日航から六十年末までに百十六億八千九百万の債務保証にございします。資本金二百二十億のうち六七・一%を日航が出資をしていふ。先ほども質問もありましたけれども、六十二年の二月ですが、監査報告書ですね、私も全部読ませていただきましたけれども、これを見ますと、この日航開発は、いろいろ見通し、予測も含めてこの監査報告書で述べられておりますけれども、大変な状況にありまして、特にこの二年間、自社系列のホテル経営の世界的な展開を目指して、ロンドンとニューヨークでホテルを買収して開業する、一方で、サンフランシスコ、シカゴ、香港で相次いでホテルを建設し、投資規模は約八百億に上つていふわけですが、日航社内にも、こうした問題について、財務の健全性から危ぶむ声も強く出ているわけですが。

この監査報告書で予測も述べていますけれども、これを見ますと、この日航開発とその傘下の会社について、連結ベースで算出した累積損失は一九八五年度末で三十一億円だったのが、新ホテルの展開に伴つて業績が急速に悪化して、八八年には日航開発の資本金百二十億を上回る債務超過となつていふ、その後も累積損失が雪だるま式にふえていふ、九五年には三百億に達するだろうと予想が出ていふわけですが、また不足資金の追加借入残高が、八五年度以降の約十年間に一千億円を超し、監査報告書では「当社のJDCに対する子会社管理上の問題点」というところで「早晩財務的な行き詰りが危惧される所であるが、かかる事態に到つたことについては、JDC自体の経営責任の問題であるとして、当社の親会社としての指導管理上の責任が同時に強く指摘されなければならぬ」と言つていふ。

この指導管理上の問題という中で見ますと、JDCの発足以来昭和六十年に至るまで、合同役員会という日航と日航開発の非公式な会議体、実際の正式の決定機関はそれぞれの会社の役員会であるはずですが、この合同役員会で、まだ調

査段階にあるもので了承された、そして事実上撤回しがたい状況が形成されてきた。「サンフランシスコ・ホテル」などは、昭和五十九年に合同役員会に報告されたのみで、事実上承認とみなされ、日本航空において何ら正式決裁を得ていないままとなっている。」というような指摘もございいます。財政的にも今救いがたい状態に追い込まれている。そしてやはりこの監査報告の中の十四ページに、この債務の「その規模からして、親会社たる当社の経営にも重大な影響を及ぼすおそれがある」ので、早急に抜本的な対策を講ずる必要があるものと判断される。」というふうに述べているわけです。

山地社長はどこかの座談のときに、これは一つの見方、意見だということを書かれたことがあるのですが、正式に監査役の監査ですから、商法上でも職権を持った監査がやられているわけですね。その監査の結果のこういう文書が外へ出るのが残念で心を痛めているというお話も述べていますけれども、心を痛めていたかたければいけないのはこの中身なんです。外へ漏れるのを心を痛める前に、こういった中身について社長がもっと心を痛めなきゃならないと私は思うのです。こうした監査の報告について、日航の経営にも重大な影響を及ぼすということを言っていますが、このような状況を運輸省、日航はそれぞれどのように受けとめられているのか、お尋ねしたいと思えます。

○山地参考人 この監査報告と言われている文書でございませうけれども、これは昨年の二月ごろでございしたか、日航開発の経営状況について一回全般的によく見てもらった方がいいのじゃないかということを経営陣の中で議論いたしまして、監査役はよく見てもらいたいということで、監査役はもろ子会社の監査は商法上の権限に基づいてできるわけではございませんから、その商法上の権限を使って監査していただいたということにございします。しかし、監査報告そのものは、商法に規定しております監査を受けなければいけない

というふうな監査報告書もあるわけですが、そういうものではない。

私もその理解では、監査役が我々経営陣の依頼を受けて調査をした内部の資料であるというふうな位置づけをしていただければいいと思います。したがって、今先生が御引用になられたような表現というのは、むしろ監査役として内部の経営者に対して警鐘を乱打するという意味からかなり激しい言葉というふうなものが使われているわけですが、通常外へ出す文書というものでございすれば、もう少しいろいろな言葉遣いというものは違ってくるのではないかと私は思っております。

いづれにいたしましても、実態がどうなっているのかということが我々経営陣の最大の関心事でございまして、そういうものについて、どういふ言葉であろうと率直に問題があるぞという御指摘がありましたのは、私もこれによって大事なことでございします。したがって、この監査役の報告書にありますが事実について、どう認識し、どう対策を講じるかということだと思えます。

先ほどお述べになりました、欠損の状態がどうなるかあるいは借入残高がどうなるかというのにつきましても、私どもの関連事業部が十分御協力を申し上げて、一つの仮定に基づいてやったわけではございまして、そのまま必ずそうなるということとじゃございせん。監査役が最後に抜本的な対策を講ずる必要があるというように述べられているわけではございせんから、私も今鋭意検討しているわけではございします。

ただ、検討の過程で既に決まったことを申し上げれば、既に大都市周辺のホテル展開というのはおおむねめどがついた、あとはリゾート地帯のホテルの展開であるということ、それから日航開発自体も体質改善に努力しなければいけないだろうというところで、日航開発の私も日航としての位置づけは、ホテルの展開というのには日本航空と一体不可分の重要なものである、しかし、都市のホテルについては展開が終わった、リゾートの展開については日航自体でこれをやっていきたい、し

たがって、日航開発はホテルの受託業務をやっていたことが適切ではないか、こういうことを中心にやっているわけではございします。

個々のホテルの問題につきましては、それぞれ違った意味の問題がございしますから、それぞれにまた対応策を講じていきたい、かように考えているわけではございします。

○山田(隆)政府委員 日本航空開発株式会社に関しまして、財務内容の悪化が懸念される等、監査役から指摘を受けているということについては私も十分承知をいたしております。

本件につきましては、日航開発というのは、先ほど来お話がございましたように日航の子会社でございまして、運輸省といたしましては、直接その経営について云々する立場にはないというふうに考えておりますが、日航を監督する立場から関心を持って見守っておるところでございします。日本航空といたしましては、日航開発の経営内容に問題があるという認識のもとで、ただいま社長からいろいろお話がございましたが、その経営改善に努めるべく努力をしておるところでございまして、運輸省といたしましては、日航に對しまして、子会社の経営について十分管理指導を行い、いやしくも日航本体の経営に問題が生じることのないよう適切に対応するよう要請したところではございします。

○中略委員 個々の指摘について一つ一つ述べませんけれども、例えば、私も驚いたのですが、日航開発が八五年の七月にマリオート社から一億七千五百万ドル、当時の為替換算で約四百二十億で買収し、十一月に開業しましたエセックス・ハウス・ホテルというのがあるのですが、これが年じゅう満室でも赤字で、開業後十五年にわたって毎年金利息え支払えない、一九九九年には三千万ドルという金利支払いの額になるというところが出ています。資本金百二十億の日航開発が一つのホテルを購入するのに資本金の三倍の借入金でやるとか、そして日本生命のアメリカ支社より年利一二%、調べてみたら、六十年当時国内の市中銀

行ですと金利が七・五九%ですから、はるかに高い金利でその資金総額の八〇%を日本生命から融資を受けているというふうな、大変驚くような経営がやられているのです。

この問題についてきょう会計検査院にも来ていただいているのですが、先ほどお話しのように子会社でもありますが、日航が資本金の六七%を出資している会社でもありますが、この問題についてこうした報告も出されているわけですから、会計検査を一度当然やるべきではないかと私は思いますが、御意見を伺いたいと思えます。

○関本会計検査院説明員 お答え申し上げます。御指摘の点につきましては、近く予定しております会計実地検査の際に、先生御指摘の趣旨も踏まえまして調査検討してまいりたいと思存いたします。

○中略委員 報告にも、これは一子会社の問題にとどまらない、日航の大きな負担となっている重大な影響を及ぼすというのを述べているわけですから、今お話しのように会計検査院にも、秋口ですか日航の検査の際に、日航開発についても私の質問を踏まえて検査をするという御答弁なので、これはぜひやっていただきたいと思えます。それで、この日航開発が現在のように以前に、運輸省は日航に對して、日航開発の問題について通達で行政指導されているのです。いつどのような経過で出されたのか、その内容についてお尋ねしたいと思います。

○山田(隆)政府委員 日航開発に對しまして運輸省から出した通達でございしますが、これは昭和五十四年三月二十二日付でございまして、当時の航空局監理部監督課から日航の関連事業室長あてのものでございします。

ここで言っておりますのは、五十三年度の資金計画の予備費使用の承認をした際に、この日航開発の再建に当たって日本航空の指導、支援が必要不可欠であるので、万全を期して同社の健全運営に当たってほしいということを申し述べ、さらに「同社が今後展開を予定しているものうち、今

ために、部品の不足のために、いわゆる機つぎ整備士制度に対応した人員がいらない。だから、労働強化になったりあるいは部品の不足のために有効に機能しているとは言えないというのが多くの現場の人たちの意見なんです。また昨年末のアンケート調査を見ても、整備ラインで働く十名のうち六・五人が機材の整備については以前と全く変わらないか悪くなったということさえ答えて出されています。

こうしたことを裏づけるように、資料を見ますと最近イレギュラーやインシデントが続出しているわけです。ことしの三月、四月、五月の三カ月間、これは乗員組合の資料を見ましたけれども、十五件発生しています。機つぎ整備士制度という制度を採用されてきているわけですけれども、実際に現場で言われているように、それに対応した体制がないということからこうした事故も発生しているわけですが、こうした問題の改善についてどのようにお考えですか。

○中村(資)政府委員 機つぎ整備士制度につきましては、日本航空が事故後の安全対策の一環として、昨年の七月から設けた制度でございます。安全の確保に向けて向けた同社の工夫のあらわれであるというふうに我々としては受け取っているわけでございます。発足して一年の制度でございます。これまでの結果からも、飛行中の故障発生率の頻度は若干下がっている、これは当然のことかもしれませんが、一定の改善効果は見られるということでございますので、そういうことを頼りにこの制度の存続につきまして考えてまいりたいと思っておりますが、まだ途中でございまして、評価そのものに言及することは避けたいと思っております。

ただ、今先生おっしゃいましたように、この機つぎ整備士制度のためにそれだけ現場で人が張りついてしまうことがございますので、そういう意味で、人員の養成その他ということでの困難点が出ているということは聞いておりまして、その点については今後日航の中でもお考えになっ

てまいるのであろうというふうに考えております。

なお、インシデントのお話がございましたが、具体的な数字は私は持ち合わせておりませんが、新聞に出たのも結構でございますので、この件につきましては、私も、整備審査官その他四名つけていただきましたので、そういう審査官等を十分利用いたしまして、いろいろな定例会議等の席で日本航空その他の航空会社と十分連絡をとって、少しでも減らすような努力を続けてきておるところでございます。

○中略委員 機つぎ整備士制度という改善策をとられていくことについて私たちが評価をしているわけですけれども、今お話ししましたように、それに伴った現場での対応が十分ないところから、今御紹介したような現場からの直接の意見もたくさん出てくるわけですね。ぜひこれは改善をしていただきたいと思います。

日航で乗務している人たちは比較的条件が優遇されているという話を一般に聞いていたのですけれども、実際の資料を見ますと、労働条件の問題やその他についても十分検討しなければいけないのだということを、安全の確保ということも絡めて思っています。

健康問題についてのいろいろな資料が出ています。これは機長組合、乗員組合等が出されたパンフレットで見たのですが、例えばボーイング747、この機長の八十年十のスケジュールからライン稼働のグループリーダー以下二百四十八名の平均で出ていますけれども、機長の一月間の平均乗務相当時間、拘束を含めた相当時間で外国他社との比較が出ていますけれども、例えば日航は、今言いました八十六年の十月現在で一月間九十三・三時間ですね。ノースウエストで見ますと、八十二年十一月ですが七十一・二時間。英国航空は、八四年ですが六十五・六時間というのが出ています。実際の月間の休日で見ますと、日航が十一・八日、ノースウエストが十六・三日、英国航空が十五・六日、パンアメリカンが十六・五日

というのが出ています。こうした表から見ますと、日本航空の機長の場合、欧米の会社と比べて実乗務時間が多い。月間の休日数は平均して月三、四日下回っている。年間にすれば約四十日前後の差が出てくると思うのです。休日の一つである有給休暇を見ましても倍近い差が出ているわけです。

もう一つの国内航空会社の全日空との比較で出ている資料がありますけれども、B747の副操縦士ですが、三十五歳、七、八年の経験で、扶養家族三人という同じ条件で比較してみますと、給与の面で、JALの方が年間百三十三万円水準が低いという数字も出てくるわけです。

人件費の営業費に占める比較ですが、これは各社の年次報告書の比較が出ていますけれども、営業費に占める人件費の比率で見ますと、八五年ですが、JALが二四・三％、アメリカンが三六・五％、デルタで見ますと四三・〇％ということですので、やはり著しくJALが低いということも言えるわけです。

私は、こうした面を見ますと、少なくとも他の航空会社並みに是正が検討される必要があるのではないかというところを感じていますが、いかがですか。

○山田(隆)政府委員 ただいま先生から日航のパイロットの勤務条件であるとかあるいは賃金の他社との比較についての話がありました。このようなパイロットの勤務条件、賃金の比較につきましては、外国との比較の場合には、その社会環境であるとか賃金制度の相違あるいは為替の要素もございまして、また国内の他社との比較でございまして、勤務条件はある会社の方がいい、しかしながら、賃金の条件は他社の方がいいというようなことで、千差万別ではなからうかと思えます。そのようなことで、他社との単純な比較というのは非常に困難な面がございまして、

今JALの勤務が非常に悪いのではないかとという御指摘、数字を挙げて述べられたわけですが、例えば乗務員の編成数について見

ますと、東京―米国の西海岸におきまして、ユナイテッド航空はシングル編成ということで、操縦士一名、副操縦士一名、航空機関士一名の三名で運航しておりますのに対して、日航はマルチ編成ということで、操縦士二名、副操縦士一名、航空機関士二名の五名体制になっております。そういう意味では、日本航空の方が勤務条件が良好といえますかあるいは勤務が緩いということが言えるのではないかと考えます。

また賃金の問題についてただいま全日空との比較がございましたが、ある一定のモデルの賃金をとってみましたが全日空の方が高いということ、確かに比較した資料は私も手元に持っております。全日本空輸の場合、三十五歳のボーイング747の副操縦士ですと年間の収入が千三百六十四万円ほどでございます。それに對しまして日本航空の年収が千二百五十七万円ほどでございますので、今おっしゃいましたように百何十万円かの差がございまして、ただこれは、私ども聞いておるところでは、日本航空の職員は、どちらかというと年功加給的で、ある年を超えたらだんだん給与が上がっていく。その場合には全日空よりも日本航空の方が給与が高いというふう聞いております。そういう意味で、生涯賃金を比較した場合に必ずしも一概に全日空の方が日本航空より高いと言えないのではないかと、これ、これも、賃金につきましては単純な比較が非常に難しいと思えます。ただ、今おっしゃいましたように、ある一定のモデルをとってみれば全日空の方が確かにいいという統計資料はございまして、

○中略委員 私も今詳しくいろいろ条件をつけてお話ししているわけではなくて、幾つかのモデルでお話ししているのです。それはお認めになったように、例えば一つのモデルをとってみると確かに低いというものが現実にあるわけですから、そういう点で、それらをすべて優遇しろという意味ではなくて、少なくとも皆同じ航空会社で勤務しているわけですから、平均して低いところは他社並みに検討もする必要があるのではないか、是正を

する必要があるのじゃないかということを主張しているわけなんです。日航の方はどうですか。

○山地参考人 私どもも、いろいろな機会に組合の方々からいろいろな数字を伺っております。そういった数字をどういふふうに客観化して今後の資金あるいは勤務条件に反映していくかというのは、私どもの非常に大事な役目だと考えております。したがって、人事、賃金制度というものは、これはプロペラの飛行機のとことから長年私どもの方に培われたものでございますので、この民営化の機会に人事、賃金制度というものを全体をよく見直したいということを考えておまして、そういう勤務条件あるいは賃金というものについてもいろいろな角度から検討をしてみたいと考えております。

○中略委員 時間が限られて、きょうはあと十分くらいしかありませんので、残されたものはまた後で御質問しますが、残された時間十分で一、二問お聞きします。

これはアメリカの航空事業者の団体で、御存じのATA、この航空安全委員会が出している資料で私が見たのですが、世界の航空会社の中での全損事故率が出ています。日航の場合お調べになつていふと思いますが、日航の全損事故率についてどういふ状況であるのか、最初にお伺いしたいと思ひます。

○中村(資)政府委員 日本航空では、昭和三十五年から昭和六十一年の間に、訓練機を除きますと十件の全損事故がございました。それで有償飛行時間四十八万九千時間に一件の割合でございます。また四十五年から六十一年ということでデータをとりまして、全損事故は八件でございます。有償飛行時間四十九万七千時間に一件の発生率でございます。

なお、米国の航空会社の全損事故率の話、ATAの話がございましたが、こういう資料はなかなかとりにくいものといひますか、データが公表されておるものではないというふうに存じておまして、比較が困難だと思ひます。それと、いろいろ

ろなブロックタイムその他をとって計算をするわけですが、なかなか比較データがそのときそのときによつて違つておるようでございます。ただ、国際的に非常によく使われておりますデータといひますのは、ICAOと言つておりますが、国際民間航空機関の統計がございまして、これによりまして、昭和三十五年から六十一年の間の十萬飛行時間当たりの死亡事故率でございますけれども、これは〇・二三になつておまして、同期間の日本航空の死亡事故発生率と比べますと、日本航空の方が〇・一二でございまして、国際民間航空機関の方、世界の定期航空会社の死亡事故発生率の方が高いということになつておるわけでございます。

○中略委員 これは指摘だけしておきますけれども、私、予算委員会の議事録を見ましたら、運輸大臣が、全損事故率の質問で、資料も持ちでなかったのではありませんか、この十年の間は相当多いけれども二十年をとってみるとそうでもないという答弁をされておるのを見たのですが、今御答弁があらましましたように、一九六〇年から八五年の間、それから七〇年から八三年を見ますとそう変わらないうえです。だから、今御答弁にあつたように、運輸大臣が予算委員会でお答弁されておるのは、ちょっと資料もなかったかもしれませんが、これは、やはり事故が多いということとは十年、二十年ととも同じなんです。

それで、私の持っています、ATAの今言いました資料でございけれども、これで見ますと、一九七〇年から八三年の間で日航の場合に三十七万時間一回ということになつておる。アメリカン航空の場合に四百二十二万五千時間一回、全日空の場合に二百八十七万五千時間一回、各社皆出ていますけれども、一、二引き出しますとそういう状況なんです。ちなみに米国内全体、各社合計したものの平均は百二十一万時間一回ということになつておる。単純にいへば、日航に比べてアメリカの方が平均で三倍、全日空では八倍、アメリカン航空では十二倍の安全保障が得られてい

るといふようなことにもなるわけです。

いろいろ資料のとおり方がありますから細かい数字の違いも出てくると思ひますけれども、しかし、この日航の現状は、日航の事故多発の体質といふことはこうした幾つかの資料でも明白なんです。最初にお話ししましたように、安全確保ということが航空行政にとつてとりわけ大きな問題ですけれども、その中でも日航がこれほど十年、二十年事故が多発している。この体質をあらゆる面から検討して、その改善を具体的にやっていくというのが国民の日航に求めている今最大の課題ではないかということを私は改めて痛感するわけです。

そういう点でもう一問、これで時間ですから最後にお聞きしますけれども、六十一年度の運輸白書で、日航機のこの前の事故が航空輸送に与えた影響、輸送人員、いわゆる逸走率、逸走量というものが資料に出ておる。昭和六十一年の六月までですが、事故の翌日から、この事故がなかったと仮定した場合の予測輸送人員と輸送実績との差といふことで出ておるけれども、約四百四十万人、逸走率が一〇・七％、運賃収入の約一％が減収になつておるという資料が出ておる。

こうしたものを見まして、事故が経営にもどれほど大きな影響を与えたかといふことは明白でありますし、やはり最初にお話ししましたように、安全の問題を中心に確保していくことに、日航は全力を挙げるべきだ。先ほど若干軌道修正されましたけれども、山地社長が新聞で述べられておるそのまゝを見ますと、これから航空の収入で高収入が期待できないから多角経営をやつていくのだといふことになると、そういうことで今度また枠を外して、この日航法の規制も外してやうことが当然問題になつてきます。

きょうは時間ありませんからまた改めて聞きますけれども、最近新聞等でも日航の九百人削減計画というのが報道されておる。こうした問題を改めてまたお聞きしますけれども、最後に、日

航に今求められているのは安全の確保の問題、そのための施策こそ国民が求めているんだといふことを私もう一度強調しまして、時間になりましたので、きょうの質問は終わりたいと思ひます。

○鹿野委員長 次回は、来る三十一日金曜日午前九時五十分理事会、午前十時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。

午後六時五十一分散会

日本航空株式会社法を廃止する等の法律案

日本航空株式会社法を廃止する等の法律案

第一条 日本航空株式会社法(昭和二十八年法律第五百五十四号。以下旧法という)は、廃止する。

(航空法の一部改正)

第二条 航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)の一部を次のように改正する。

第二百二十条の次に次の一条を加える。

(外国人等の取得した株式の取扱ひ)

第二百二十条の二 証券取引所に上場されている株式又はこれに準ずるものとして運輸省令で定める株式を発行している会社である定期航空運送事業者は、その株式を取得した第四条第一項第一号から第三号までに掲げる者(以下「外国人等」という)から、その氏名及び住所を株主名簿に記載することの請求を受けた場合において、その請求に応ずることにより同項第四号に該当することとなるときは、その氏名及び住所を株主名簿に記載することを拒むことができる。

2 前項の定期航空運送事業者は、運輸省令で定めるところにより、外国人等がその議決権に占める割合を公告しなければならぬ。ただし、その割合が運輸省令で定める割合に達しないときは、この限りでない。

附則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六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、次条の規定は、公布の日から施行する。

(定款の変更)

第二条 旧法により設立された日本航空株式会社(以下「会社」という。)は、この法律の施行の日前に、この法律の施行の日から効力を生ずる定款の変更の決議を行うことができる。

2 前項の決議については、旧法第十条第一項の規定は、適用しない。

(旧法の廃止に伴う経過措置)

第三条 この法律の施行前に会社が発行した債券及び利札については、旧法第六条の規定は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。

2 この法律の施行前に旧法第九条の規定に基づき政府が保証契約をした会社の債務については、同条の規定は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。

3 第一項に規定する債券を失った者に交付するためにこの法律の施行後に会社が発行する債券については、旧法第五条の規定は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。

4 第一項に規定する債券又は利札を失った者に交付するためにこの法律の施行後に会社が発行する債券又は利札については、旧法第六条及び第九条第二項の規定は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。

第四条 この法律の施行の日の属する営業年度の会社の貸借対照表、損益計算書及び営業報告書の運輸大臣に対する提出については、なお従前の例による。

(経済関係罰則の整備に関する法律の一部改正)
第五条 経済関係罰則の整備に関する法律(昭和十九年法律第四号)の一部を次のように改正する。

別表乙号第六号を次のように改める。

六 削除

(罰則の適用に関する経過措置)

第六条 この法律の施行前にした行為及び附則第四条においてなお従前の例によることとされる場合におけるこの法律の施行後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。

(運輸省設置法の一部改正)

第七条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第三条の二第一項第百六十五号中「、日本航空株式会社」を削る。

理由

日本航空株式会社の自主的かつ責任ある経営体制の確立等を図るため日本航空株式会社法を廃止するとともに、これに伴う必要な措置として外国人等の取得した定期航空運送事業者の株式の取扱いの特例について定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。