

〔久間委員長代理退席、委員長着席〕

○中村(資)政府委員 お答えいたします。

一般的に整備あるいは修理、改造というようなことを行います場合には、定期航空会社におきましてはできるだけ自主的な自主整備といいますか、自社で整備を行うということを一般的に行つておるわけでございますが、時たま非常に工数がふえたとか特殊な専門的な知識が必要である、こういうような場合に外国社あるいは外注先に委託をすることがございまして、そういうケースが今回日本航空機事故の一つのケースであったわけでございます。

で、この場合におきましては、委託をいたしましたと当然その領収検査が行われるわけでございますが、委託先におきましても委託先の検査官といいますか、検査を専門に行う者が当然指名をされるわけでございまして、その委託を受けた会社の検査員の方がまず一義的に検査を行います。なつかつ、その整備を委託をいたしました側、主としてこれは定期航空会社でございますが、そういうところでございまして、その整備を専門に行う者のが検査を行う、こういうことになつておるわけでございます。

○戸田委員 いろいろ職員の皆さんから御意見を拝聴しましたが、現在A、B、C、各検修制度があります、でき得ればD検修制度を入れてもらいたい、こういう要望があるんですね、希望がこれはどうなんですか。

○中村(資)政府委員 お答えいたします。

日本航空の整備体制につきましては、今回の事故を契機にいたしましていろいろな整備体制の強化を図ってきたわけでございますが、今おっしゃいましたいわゆるD整備と言つておりますものが、確かに従来のDC-8とかボーイングの747など、いうような飛行機につきましては設けられておつたわけでございます。昭和四十年代の後半になりまして、ボーイング747型機が導入をされましてから以降の機体につきましては、こういうD整備と

呼ばれる整備作業の機会を設けなくとも十分に信頼性管理によって整備が行われる、こういうことになりますは一万五千時間ぐらいの時間間隔で行われる整備でございます。したがつて、現在日本航空で行つておりますH整備、これは機種によつて若干異なりますが、平均をいたしますと長距離型の

いいものは、特に構造関係で申しますと、構造のふぐあいの発生頻度が使用実績の多いものに非常に高いということに着目をいたしまして、全世界の中で使用実績の多い航空機について検査を行つまして、ふぐあいを早い機会に発見をする、そしてその是正対策を世界じゅうの同型式の航空機に事前に反映をさせていく、こういうような方

式が採用されたものでございます。この方式といいますのは、必要な情報を早期に入手いたしまして処理をするという、情報処理を含む信頼性管理体系という体系を整備の中へ取り入れたものでございまして、合理的な整備方式であるというふうに考えておるわけでございます。

なお、飛行回数の多いボーイング747SR型六機につきましては、事故後の一斉点検の結果を踏まえまして、従来のサンプリング方式ではなくて全数点検の整備方式に切りかえてきておるわけでござります。

○戸田委員 大臣、いろいろそういった安全点検の検修制度は非常に大事なウエートを占めると私は思うのです。したがつて、現行のA、B、C検修制度からさらにD、これを設置することは検討願えませんでしょうか。

○橋本國務大臣 私は技術的な知識を全く持つておりませんので、技術部長の答弁をもつてこれにかえたいと存じます。

○戸田委員 今の技術部長の話では設置まではいきませんね。検討しますか。

○中村(資)政府委員 ポーイング747型機のD整備につきましては、現在日本航空におきましては、

このD整備を分割いたしまして一部はC整備の中へ入れた、それから一部は特に機会を設けまして呼んでおります整備の中へ分散をいたしたとい

うことございます。一般的に世界でやつておりますのは一万五千時間ぐらいの時間間隔で行われる整備でございます。

でございます。

こういう747以降の機体につきましての考え方となりまして、その整備体制が変わつてきたわけ

になります。したがつて、現在日本航空で行つておりますH整備、これは機種によつて若干異なりますが、平均をいたしますと長距離型のLR型につきましては一万五千時間ぐらいでやつておるわけでございますし、SR型につきましては九千時間ぐらいの間隔で行つておるというふうに考えておりまして、実質的にはD整備がそのいずれかのうちに入つて行われておると理解をしておりまして、D整備そのものを設ける必要はないのではないかと考えておるわけでございます。

○戸田委員 これは後でまた触れることにしますが、いざれにしても、技術部長の専門的な立場でそういう見解を持っておられるようですが、これは検討していただきたいと思います。

次に移りますが、内容が多いですから、時間が足らなくなるものですから、要点だけ質問してまいりたいと思っております。

今航空会社は国内三社あるわけですが、それで資本金はどのくらいですか。通告内容と順序不同で申しわけありませんが。

○山田(陸)政府委員 お答えいたします。

主要な定期航空三社について申し上げますと、日本航空が資本金六百九十六億円でござります。それから全日空本空輸が六百五十六億円、東亜国内航空が九十五億円でございます。

○戸田委員 御存じのように日航六百九十六億、全日空六百五十億、東亜九十五億、日航と全日空はやや拮抗という状況、しかし、東亜に至つては九十五億ですから、全社経営基盤の強化といふことになりますとこれから大分ハンディがあるのであります。こういったいわば経営基盤の強化について運輸省としては今後どういう対応で成長を試みていくのか、どうですか。

○山田(陸)政府委員 基本的な考え方方は、先ほどおっしゃいましたね。検討しますか。

○中村(資)政府委員 ポーイング747型機のD整備につきましては、現在日本航空におきましては、

このD整備を分割いたしまして一部はC整備の中へ入れた、それから一部は特に機会を設けまして呼んでおります整備の中へ分散をいたしたとい

サービスの向上に努めますとともに、経営基盤の強化等の実現を図つていくことなどございま

して、競争を通じまして各社の自主努力によつてそれぞれの会社が経営基盤の強化に努めていただ

きたいということを期待しておるわけでございま

す。ただ、今お話をございましたように、現に定期運航している航空会社の間ではかなりの格差があることも事実でございます。自由な競争を行つた場合に体力のあるところがどんどん勝ち残つていくことも考えられますし、同時に運輸政策審議会の答申の中では、適正な競争を確保するため企業間の体力の格差にも当分の間配慮する必要があるということも言つておりますので、そういうことも念頭に置きまして今後の路線展開等に對応していきたい、かよう考へております。

○戸田委員 各社括張体制というのではなくて、いふう状況からいけば、大きい日航や全日空はそのままに体力のあるところがどんどん勝ち残つてゆくことでも考えられますし、同時に運輸政

策審議会の答申の中では、適正な競争を確保するため企業間の体力の格差にも当分の間配慮する必要があるということも言つておりますので、そういうことも念頭に置きまして今後の路線展開等に對応していきたい、かよう考へております。

○戸田委員 各社括張体制といふうことは邪道じ

やないかと私は思うのです。やはり小さい方を引き上げてそれが自動的に大きくなつていいくような、それは積み取り率のシェア、乗客のシェアあるいは路線の配分、便数の配分、こういった経営の基盤に抵触してくる問題だらうと思うのです。そういうことになりますと、先ほど大臣がおっしゃられたように、今後民営化されると日航、全日空、国際線は二社体制をとりますよ、こういうことになります。東亜は入つていかないのですね。現行の機材状況その他からいえば無理のない話じゃないかと思ひますが、そういう点については今後どういうふうに考へておきますか。

○山田(陸)政府委員 今のお話は国際線の複数社制についての考え方方ということかと存じますけれども、私どもは、国際線について日本航空と全日空だけの進出を認めるということではなくて、東亜につきましても、企業としてその意思があり能

力がある場合には国際線の進出を認めていくといふ考え方でございます。

○戸田委員 しかし、今は東亜航空については國

際線の近距離チャーター等々に限られているのではないかでしようか。文字どおり国際線にそのまま参入をすることにはならないのじやないでしようか。路線の配分と便数の配分はどのように考えておりましようか。

○山田(隆)政府委員 ただいま確かに東亜国内航空は近距離のチャーターしか実施しておりませんけれども、これは東亜国内航空の現在の機材状況等からいってやむを得ないというか、あるいは東

亞国内航空自体がそのような国際便の実施だけを希望しておるということでございます。私ども、将来東亜国内航空が国際線に進出したいという希望を持っているということを承知しております

し、それから東亜国内がそのような能力を持つた時点において、これは相手国との関係もございますけれども、そういう状況が許した場合には、東亜国内航空の国際線への進出を認めていくという考え方でございます。決して現在東亜国内航空を近距離チャーターに限つてはいるということではございません。

○戸田委員 そうしますと、国際線と国内線、三社の配分は結果的にどういうふうになるのですか。

○山田(隆)政府委員 国際線、国内線の配分とおっしゃられますけれども、特にそれを関連づけて考へているわけではございませんで、運政審の答申にござりますように、国際線につきましては、企業の意欲と能力に応じて、もちろん路線の状況あるいは相手国との関係等を考慮しながら複数社制、それは二社あるいは三社の進出を認めていくことになりますけれども、特にそれを関連づけて考へているわけではございませんで、運政審の答申にござりますように、国際線につきましては、

企業の意欲と能力に応じて、もちろん路線の状況、あるいは競争促進を図るということで、需要の多いところにはダブルトランシング化、トリプルトランシング化を進めていく、こういうことでござります。

○戸田委員 これは大事な問題ですからちょっと確認をしておきたいのですが、従前は日航、全日空、東亜の事業分野、これは日航が国際線、国内幹線、それから全日空が国内幹線、ローカル線、

それから東亜がローカル線、将来幹線を認めろ、こういうことでしようね。そうしますと、今の局長の答弁だと、航空行政の終着駅としては、国際線を日航、全日空の二社体制にいたします、それから国内は幹線、ローカル線、ともに三社体制にいたしますよ、こういう理解でよろしくござりますか。

○山田(隆)政府委員 四十五年、四十七年体制で定めておったわけでございまして、ただいま先生お話をございましたように、日本航空の場合は国際線並びに国内幹線と、それから全日空が国際線については近距離チャーター、国内については幹

線とローカル線、TDAは当初ローカル線を主体にして、力がつき次第だんだん幹線に進出を認められる、このように事業分野をはつきり決めておったわけでございますけれども、昨年の運輸政策審議会の答申では、そのような事業分野を決めるとは適当でないということで、競争促進を通じて利便者の利便の向上等を図るということで、その際には各社の從来決めておりました事業分野の枠といふものは取り扱うということになつたわけでございます。

その結果といたしまして、国際線につきましては複数社制を進めていくということで、その複数社制と申しますのは決して二社ということではなくございません。それは二社以上ということでございまして、現在主として日本航空が国際線定期を運航しておりますが、昨年来新しい航空政策のもとで、全日本空輸も幾つかの国際定期路線に進出してまいりました。決してその二社に限つてはいるとしても、現在主として日本航空が国際線定期を運航しておりますが、先ほど申し上げましたように、TDAについても今後諸条件が整備すれば国際線の進出を認める、あるいはTDAに限らず、仮にほかの会社が出てきた場合にもそのような諸条件が整えば認めていく、決して二社に限つてはいるということではございません。

それから国内線につきまして、従来は日本航空

けれども、運政審の答申にもありますように、幹線、ローカル線という区別をやめまして、日本航空につきましても国内幹線の区別にとらわれず、空に進出を認めていく。ただ、もちろんその進出を認め場合には、路線の需要あるいは空港の発着能

力または企業体力の格差、こういったものについて配慮はいたしますけれども、以前のような事業分野に縛られるということではございません。

それが新しい航空政策であるわけでございます。

○戸田委員 従前に縛られずに弾力運用で参りますよ、こういうことです。

日米協定の内容というものははどういうものですか。

○中村(徹)政府委員 お答え申し上げます。

日米航空協定につきましては、一九五二年に本協定が結ばれて、それに基づきまして日米航空関係といふものは進んできたわけでございますけれども、現在の実際の運用ということになりますと、昭和六十年に暫定協定が結ばれまして、それに基づきまして複数社制というものが日本側に導入されたわけでございます。したがいまして、そういう暫定協定というものによって、本来の航空協定に積み重なつて新しい航空関係を今つくつておるという状況になつておるわけでございます。

○戸田委員 今おっしゃられたとおりだと願うの

ですが、六十年、暫定協定、そして一九八七年四月、ことしですね、六十二年、日米航空協定といふものを締結された。その結果、日本貨物航空、NCA、この新規参入は認めます。それから新たに国際線に全日空、東亜の参入も認めます。これは画期的なものじゃないかと思うのですが、いずれにしても、そういう協定になりました。しかし、幾つかの、峠を越さなければいけないような

門門が私はあると思うのです。それは一つは何か

と、そなう言つてはなにだけれども、非常に日航有

利という状況であつたわけですね。三社拮抗体制で、いろいろ局長が言われたような方向でこれからやられるのでしょうかけれども、そういうことにありますと、日航のペイを分け合つてやっていく

ようなことは邪道だと私は思うのです。そういう方式でこれから他の二社の発展というものも考えていかなればいけないのではないかという

ような気がいたします。

そこで問題になるのは、私は以遠問題だと思います。例えばアメリカの場合は、日本に参りますても採算がとれない、そういう欠陥があるのですね。ところが、日本がアメリカに行つた場合には、ニューヨーク以遠、これは歐州向け。それから、ロサンゼルス以遠、これは南米。サンフランシスコ以遠、これは中米。ところが、南米と中米の方はアメリカの航空密度が満杯ですから、行つても採算がとれない、そういう欠陥があるのですね。だから、これは現在やつておるところはないでしょう。この面の克服はどういうことになっておるのですか。

○中村(徹)政府委員 ただいまアメリカ以遠と申しますと、日本航空がロサンゼルスから南米リオデジヤネイロ、サンパウロに週二便行つてゐるわけだと思います。日米航空関係全体の中で以遠権が均衡を失しているではないかということは年來から私の私どもの主張でございまして、昨年の九月から実施しております包括的な協定改定交渉といふことを継続的に行つてゐるわけでございます。

が、そういう交渉を通じまして、以遠権、それだけではなくて、その他の路線権あるいは指定企業の問題、そなういた問題につきまして日米両の航空権益の総合的均衡を達成するように努力しているところでございます。

○戸田委員 いろいろ言われますが、私は、この日米協定といふものは非常に日本に不利益な状況になつてゐるのではないかと思うのですね。確かに便数からいけば、旅客便数、貨物便数ともそれに入つておりますが、それでも米側が有利だ

例えば米側の参入企業、旅客で三社、貨物で二社

でしょ。日本の場合は旅客二社、貨物一社ですね。こういう点からいっても、以遠問題一つとっても、アメリカには極めて有利な条件になつておりますが、日本には極めて不利な状況、こういう協定ではないかと思うのです。私は、これは今後改善をすべき内容ではないかというように考へますが、どうですか。

○中村(徹)政府委員 ただいま申し上げましたように、日米間につきましては航空権益に不均衡があるというのが日本側の主張でございまして、それに基づきまして米国側と航空交渉を続けているわけでございます。そして六十一年九月以来、包括的な協定改定交渉というのを実施しておりますので、そういう交渉を通じまして航空権益の総合的な均衡を図つてまいりたい、そのように考えておりまして、努力しているところでございます。

○戸田委員 経営基盤の最大をなす路線の配分、便数の配分あるいは日米協定、二国間協定等々踏まえまして、これはいかようにこれから改善をしていかなければいけないか、その辺の見解について大臣から一言。

○橋本國務大臣 今委員から日米間の航空権益につきましてのお話が出ております。我が国の民間航空が第二次世界大戦後独立を回復して以来今日までの歩みの中で、この不均衡というものは確かに存在をし、現在も全く改善され切ったと申し上げる状況でないことは委員御承知のとおりであります。そしてその間におけるたび重なる交渉の中で、少しずつではありますけれども、総合的な均衡を目指す努力が今日までも続けてこられました。そしてその努力が今後も引き続いて行われるものと私は理解をいたしております。ただその場合に、路線権なら路線権だけ、あるいは以遠権なら以遠権だけで論ずるのではなく、指定企業数あるいは路線権・以遠権等々航空権益全体を眺めながら、我々は日米の総合的均衡を目指すための努力を今後とも続けてまいりたい、そのように考えております。

○戸田委員 内容はわかりました。

それでもう一点ほど、現在羽田、成田、大阪、いわゆる幹線空港が満杯状況にございますね。これの解消策はどういうふうに考えておられましょうか。

○山田(隆)政府委員 おっしゃるよう、現在日本の国内の空港能力には非常に制約がござります。特にその中でも首都圏並びに関西、近畿圏における空港能力というのに大きな制約があることは先生おっしゃるとおりでございます。

そこで、その基幹空港についての能力の拡張策といいますか制約の解消策といったものについて申し上げますと、まず第一に東京国際空港、羽田空港でございますが、東京国際空港の離発着容量は、年間約十六万回と見込まれておりますが、現在既にその限界に達しております、おっしゃいますように新規路線とか増便に応じられないような状況にございます。そこで、運輸省といたしましては、空港の離発着能力を年間十六万回から二十二万回に増便し、あわせて航空機の騒音対策を

図りますために、現在の羽田空港を沖合に展開いたしまして拡張する計画を持っておりまして、このための工事に五十九年の一月から着手をしておるところでございます。

本事業は関係者の御協力も得まして着実に進んでおるところでございまして、来年の七月には、第一期計画といたしまして新たに三千メートルの新A滑走路が完成、供用される予定でございまします。そしてその間におけるたび重なる交渉の中で、少しずつではありますけれども、総合的な均衡を目指す努力が今日までも続けてこられました。そしてその努力が今後も引き続いて行われるものと私は理解をいたしております。ただその場合に、路線権なら路線権だけ、あるいは以遠権なら以遠権だけで論ずるのではなく、指定企業数あるいは路線権・以遠権等々航空権益全体を眺めながら、我々は日米の総合的均衡を目指すための努力を今後とも続けてまいりたい、そのように考えております。

次に、新東京国際空港、成田空港でございますけれども、この空港は現在四千メートル滑走路とこれに附帯する施設をもつて運用されておりまして、新東京国際空港、成田空港でございます。

て、現滑走路の処理可能な発着回数は、ダイヤ調整を余り必要とせず運用上も適切なサービスレベルを保てる状態で年間約九万回ぐらいいふうに見込まれております。さらにピーク時の大転換を行つたり、運用上利用者にも種々の支障が生じてもやむを得ないというふうに考えますと、処理可能な限界的な回数は年間十一万回ぐらいいと見込んでおります。他方、現在の使用状況を見ますと、昭和六十一年度におきましては、発着回数は年間八万五千回に上っております、滑走路の能力の限界に近づいておるわけでござります。このため、今後とも増大する航空需要に対処するために、我が国を代表する国際空港として当初計画に従いまして空港を早期に完成させる必要がありますというふうに考えております。

現在問題といたしましては、空港予定用地内に八戸の農家が残されておりますが、この農家との話し合いを行ながら、同時に既に取得しております公団用地内での建設工事といふものを進めまして、昨年の十一月の閣議決定されました空港整備五ヵ年計画にありますように、昭和六十五年度までに空港の概成を図りたいというふうに考えておりまして、昨年秋以来、将来のエプロン地区での用地造成等可能な工事を鋭意実施しているところでございます。

次に、大阪国際空港、伊丹空港でござりますけれども、これにつきましては、その発着枠につきまして、環境対策上の配慮から、昭和五十二年十月以降一日当たり三百七十回という発着枠の制限を行つております。その内訳は、ジェット機が二百回、それから残りがYS機ということになりますが、これにつきましては、その発着枠につきまして、地方空港からのジェット機の乗り入れの要望あるいは諸外国からの新規乗り入れ要望等に十分こだえることができない状況にあります。

このような状況を開拓するため、関西国際空港を昭和六十八年三月開港を目途にことしの一月から着工したところでございまして、現在鋭意人

工島であるとか連絡橋の建設工事の進捗を図つておるところでございます。関西空港は一期計画、これは滑走路一本を整備するわけでございますが、それが完成いたしますと十六万回の離発着能

力を有することになりまして、大阪国際空港よりも離着着能力が向上いたしますほか、大阪国際空港にありますようなジェット機の制約が除かれることによりまして、今後増大が予想されます航空需要に相当程度対応ができるであろう、かよう考へております。

○戸田委員 いずれにいたしましても、今局長が言われたように、例えば羽田空港沖合の拡張第一期工事六十三年、第二期は六十八年完了ですね。それから現行の便数でいきますと四百ないし四百二十便が五割増しの六百便ぐらいに増していく、これは六十年度末に泉州沖に関西空港着工で、これも六十七年ころ完成、今おっしゃられたようになります。

そういうことになりますと、完全民営化を日航やりましたよ、しかし、こういった国際空港は満杯状況で、これを解消しないのでは競争条件は整いません、こうしたことになりますね。そうなりませんか。そういうことになりますと、民営化して、言われるところの経営基盤強化なりあるいは競争条件の促進等々の問題はこれから五年後といふことになる。そういうことになりますと、民営化しうことになります。

○橋本國務大臣 それはちょっと委員、問題の視点の置き方を私どもと異にしておるような感じがいたします。と申しますのは、確かに各空港における能力の問題は今局長から御答弁申し上げたおりでありますと、非常に厳しいものがございま

す。しかし、これはひとり日本航空のみではなく、全日本空輸にいたしましても東亜国内外航空にいたしましても同じ条件の中で日常業務を行つておられます。

今回、この日本航空の完全民営化というものを通じて私どもが求めておりますのは、日本航空に対して与えられている保護もまた責任も他の航空企業と同等のレベルにこれをそろえて、対等競争を実施していくことがそのポイントであります。かといまして、先ほどから御論議がありましたが、日本航空の現在の権益を他の企業に強制的に譲り渡すというようなことを考えるものではないのであります。かといまして、いわば他企業と同等の法律上の権益と責任を持つて自主的な企業経営に当たる、それが日本航空の民営化に求めておるものであります。それで、それと空港の制約とは必ずしも同一視野の中で御論議をいただく問題だとは私は考えておりません。

○戸田委員 大臣の答弁がありましたけれども、

これはそういうことを見越して、だから運政審の答申内容においても指摘のされている点ではないかというふうに私は考えるのですね。と申しますのは、運政審ではこう言っているのです。現下の

日本の状況は、いわゆる航空の安全確保、サービスの向上、経営基盤の強化、国際競争力の強化等々を前提に置いて、現在の日本の状況といふものは最適であるとは断言しがたい環境にあります。こう指摘しているのですね。特に交通容量の不足という制約があります。こう断定している。ですから、当面は弾力的な行政運営を行っていくことが適當であると考える。こういった条件が整備されるのは、満杯解消後六十八年以降に大体そういう趣旨といふものが生かされる、こういう状況になつていくのではないかと思うので、私は、そういう意味合いでここ五年後にそういう状況が相整う、いわば考えられるところの競争条件その他についてもそうした状況に入つていく、こうだからそう急がなくていいんじゃないだろうか。だから暫定期間を置いて、二年ぐらい鋭意検討して、各般の整備状況が整つたところでそれで

民営化に踏み切つてはどうか。したがつて、施行期日の半年以内という実施期間はもう少し延ばさないといんじやないかという気がいたしますが、どうでしよう。

○橋本国務大臣 その点は、残念ながら私は委員

と意見を異にいたします。これは繰り返しになり

ますけれども、確かに狭隘な国土の中で広大な敷地を要する飛行場の建設というものがそうたやす

いものでないことは、これは委員の御理解もいた

だることであります。そして航空局長か

ら、航空局としての三大プロジェクトとして今進

めております三つの国際空港の今後の整備につい

て御報告を申し上げましたが、これにいたしまし

ても相当な時間を要するものであります間違

がございません。しかし、それならばこれから先

あと数年間、委員は二年という時間をお示し

なりましたが、日本航空をいわば特殊会社として

おきたいのですが、今後の新しい機材購入の

計画、これは各社どういう状況にありますよ

うか。

○戸田委員 もう一点だけ別の角度からお伺いを

しておきたいのですが、今後の新しい機材購入の

計画、これは各社どういう状況にありますよ

うか。

○山田(陸)政府委員 今後の各社の機材購入計画

につきましては、私ども一応各社から聞いておる

ところを申し上げますと、まず日本航空につきま

しては、昭和六十二年度から六十六年度まで合計

で三十機というふうに聞いています。金額は総計

で約三千五百億円程度。ただ、これは大分先の話

でございますので、現時点における計画といふこ

とで、当然将来それは変わり得るということは御

理解願いたいと思います。それから全日空が三十

七機で、約三千四百億円程度、東亜国内航空が十

八機で、八百五十億円程度、かように聞いており

ます。

○戸田委員 三国際空港の緩和政策を含めて、お

むね六十六年ですから、それに符合させた形で

七機で、約三千四百億円程度、東亜国内航空が十

八機で、八百五十億円程度、かように聞いており

ます。

○戸田委員 三国際空港の緩和政策を含めて、お

むね六十六年ですから、それに符合させた形で

七機で、約三千四百億円程度、東亜国内航空が十

八機で、八百五十億円程度、かのように聞いており

ます。

○戸田委員 三国際空港の緩和政策を含めて、お

むね六十六年ですから、それに符合させた形で

七機で、約三千四百億円程度、東亜国内航空が十

があつていいじゃないか。

例えば仙台は、今アメリカに一番近距離と言わ
れている。これは第二種空港ですね。これを少し
引き上げて国際空港にしてもらうということにな
れば、新幹線で二時間で行きますから成田コース

と余り変わらぬ、そういう状況になりますね。今
の三空港だけに頼つておつて満杯解消といつて
も、これは限度があると思うのですね。だから、
そういう面の構想も含めてこれは検討の対象にな
り得ないがどうか。大臣どうでしょう、見解は。
○橋本国務大臣 これは、決してこの三空港だけ
が将来ともに我が国の国際空港であると申してお
るわけではございません。そこはどうぞ御理解を
いただきたいと思います。そして現に、例えば福
岡においてをいただきましても、また他の空港に
おいでをいただきましても、外国機は着陸をいた
しております。

しかし、これは我々の都合だけで決められるも
のではありません。相手の国の相手の航空企業
がどこに行きたいという希望を出してくるか、こ
れは現実に成田であり、あるいは伊丹があります
大阪空港であります。そしてその需要も考えれ
ば、当面、我々はやはり羽田の沖合展開を含めた
この三つの主要プロジェクトに全力投球をしてい
かなければ、現実の航空行政が成立をしないとい
う実態にあることも御理解をいただきたいと思
います。

○戸田委員 殊に今後の国土開発、四全総、これ
は多極分散型、こういうことで考えておられるよ
うですから、これに符合をさせて交通体系の整備
といふものも成つていくのが当然必要じゃないだ
ろうかというような気がいたしますので、この点
はひとつ十分御検討をお願いしたいと思います。

時間がかかってしまいましたが、次に運賃の問
題です。少し詳細にやりたいと思つたのですが、
ちょっとこちらで持つてある資料でもつて質問し
てまいりますので、誤つておればひとつ指摘をし
ていただきたいと思うのです。最初に、航空運賃の
決定基準はどういうふうに

なっていますか。

○山田(陸)政府委員 航空運賃の決定の基準でござ
いますけれども、航空運賃は、原価を基本とい
たしまして、適正な経費に適正な利潤を含めたも
のということで決定されておるところでございま
す。

国内におきましては、このような考え方に基づ
きまして、できるだけ原価を反映するように、路
線別に運賃の設定を努めておるところでございま
す。また国際につきましては、国際航空運送協
会、IATAと書いておりますけれども、国際航
空運送協会の調整を踏まえまして、航空企業から
運賃設定の申請が出されますと、運輸省といたし
ましては、これが適正なものである場合に認可し
てきている、こういうことでございます。

○戸田委員 今言われましたように、コストプラス
利潤、それを乗客数で割る、こういうことで運
賃が制定されている。それから、もう二点ほどあ
るのは、各路線ごとに独立採算制を原則といたし
ます。その場合、各社ごとにコストは違うはずで
すね、生産性が低ければ運賃は比較的高くなる、
こういうことになると思う。それから、国鉄と同
じように遠距離減滅法というものを採用してい
る。四つぐらいを大体基準として運賃が制定され
ておる。

そこで、具体的にお伺いするのですが、東京一
大阪間の航空運賃は幾らですか。

○山田(陸)政府委員 東京一大阪間、現在ジェッ
ト料金込みで一万五千六百円でございます。

○戸田委員 今のは四月以降の現行運賃ですね。
四月以前の国鉄のグリーン車運賃が、四・四%な
いし五・四%、地域運賃が採用されまして上がり
ました。その前、四月以前は航空運賃がグリーン
運賃より高いですね。これはコストによって計算
をすればそなならないんじゃないでしょうか。
ちょうどこちらで持つてある資料でもつて質問し
てまいりますので、誤つておればひとつ指摘をし
ていただきたいと思うのです。最初に、航空運賃
の決定基準はどういうふうに

おりません。他方、国鉄の運賃でござりますけれ
ども、四月の時点での運賃、私手元に持つており
ませんけれども、六十一年九月以降の国鉄運賃を
見ますと、グリーン料金で一万八千円というふう
に承知しております。

国鉄との比較を申し上げますと、五十七年一
月、国内の航空運賃改定時に、航空が一万五千六
百円に対しまして国鉄のグリーン料金よ
りは安くなっておりまして、その後航空運賃は据
え置き、他方国鉄運賃は五十九年、六十年、六十
一年と値上げされまして、ただいま申し上げたよ
うな格差が生じているというふうに理解しており
ます。

○戸田委員 これは明らかに、航空会社の採算以外
の何物かでこういう運賃が制定されている、こ
うしか理解できないのですが、どうしてこういう
計算になりますでしょうか。

○山田(陸)政府委員 航空運賃の決め方は、先ほ
ど申し上げましたように、基本的に適正なコスト
プラス適正な利潤ということで、各社ごとに総合
原価主義というのをとつております。ただ、先ほ
ども先生からお話をございましたように、各路線
別の原価というものの配慮しておるということで
ござります。東京一大阪の運賃の場合、一万五千
六百円と申しますのは、そのような配慮に基づい
て、路線の需要であるとかキロ程であるとかそ
ういうことも配慮した運賃でございまして、ほかの
路線との対比におきましても決してバランスを失
した運賃ではないというふうに考えております。

他方、国鉄運賃の決め方につきましては、私必
ずしも詳細に承知しておりませんけれども、国鉄
運賃は全国一律で決まるということもあって、東
京一大阪の場合比較的高い運賃になつてているの
ではないか、かように考えております。

いうもののにつとつて運賃は計算をして、利用さ
れるお客様に利便を与えるというのが一番いいと私
は思うのですが、これはひとつ検討していただき
たい。

時間がありませんからこちらで資料によつて質
問をいたしますが、国際運賃の場合、いわゆるI
ATA、国際航空運送協会、これは民間国際機関
でありますけれども、ここで決定されるわけです
ね。最終的には、各國政府の認可ということにな
りますから日本でいえば運輸大臣の認可といふこ
とになりましょうが、それで決定される。いずれ
にしても、この国際運賃といふものは旅客、貨物
とともに決められる、こういうことになつてい
ると思うのですね。

そういうことでありますと、一番問題になつて
いるのは割引の種類と割引率の多寡ですね。諸外
国に比較をしましてこういうものが日本は非常に
少ない。もう一つは、運賃計算の為替レート、円
ドルレートを二百九十六円で設定しておる。これ
はずつと変わらない。今現に百五十円を割るとい
ふたような極めて円高状況にあるわけです。そ
ういう状況の中でも二百九十六円を一貫して踏襲し
ておる。ただし割引換算、O・八でしたかの割引換算
率で値引きをするように計算をされるみたいで
すが、なぜ一体今日の円ドルレートが百五十円にな
つてゐるときに――非常に難しさはあると思いま
すよ。変動相場制ですから、時によって市場でい
る違つてくるということがありますから安全
基準を設定しなければいけませんけれども、それ
にしても二百九十六円というのは少し高過ぎる
これはどう考えておりますか。

○山田(陸)政府委員 まず初めに、先生のおつ
しやいました国際運賃がIATAで決められるとい
うことでござりますけれども、決してIATAで
決めるということではございませんで、IATA
で調整が行われる。それに基づきまして各航空会
社は申請をいたしまして、私どもは、IATAで
決められて航空会社が申請した運賃は、そのまま

認める場合もございますし、それに対しても修正を加えて認可するという場合もございます。それを御理解願いたいと思います。

次に、二百九十六円の問題でございますけれども、これは運賃決定の基準ということではございませんで、二百九十六円と申しますのは、主として航空会社間で精算を行うための共通単位を設定するために用いられている換算率でございます。

今実際に決められております運賃といいますのは、それぞれ発地国の通貨建てとなつておりますて、日本発の運賃は円建てで決められておりまます。またアメリカ発の運賃はドル建てで決められております。これは、以前固定相場制のときにはすべてドル建てで決められておりましたので、いわゆる方向別格差といふ問題も生じなかつたわけでございますけれども、為替が変動相場制に移行いたしまして以来、このようないくに發地国通貨建てで決められておりますので、それぞれの運賃が相場の変動に応じて変わることの仕組みになつております。したがいまして、為替の変動が起きますと、両方向から発する運賃の間に、実勢レートと比較した場合に差が出てくるということはおつしやるとおりでございます。

現在の日米の航空運賃につきまして経緯を若干申し上げますと、かつて円が割に安い時代、昭和五十七年から六十年ぐらいの間は、逆に日本発の運賃の方が安い時代もございました。しかしながら、六十年の後半から急激に円高が進行いたしました。日本発の運賃が実勢レートで換算しますと、米国発の運賃に比べて割高となつたということは確かでございます。現在、方向別格差につきましては、基本的にはそれぞれの航空企業の収支等を勘案して決めるということで、為替レートが変更したからといって直ちにそれに合わせてレートを合わせるということではございませんけれども、長期間方向別格差のようなものが生じるということは決して好ましいことではないということです、私どもといいたしまして、航空会社を指導いたしまして、できるだけその方向別格差の解消に努

力させておるところでございます。

現在のレートを申し上げますと、ことしの七月までは、日本発の米国向け往復運賃をアメリカ発日本向け運賃で割った数字で比較いたしますと、一ドルが約百九十九円程度でございました。しかしながら、ことしの七月に日本発の方を七・四%引き下げまして、米国発を五%引き上げまして方向別格差の是正を行いました結果、日米のそれぞれの往復運賃の比較で見ますと、レートとしては約百七十六円程度になつておるということをございます。決してその二百九十六円がそのまま運賃に反映しているということではありません。

○戸田委員 今局長が言われたのは、後から操作し直したので、従前あるいは現行でもそうなんだ。二百九十六円ということのは厳然として守り通した、これが今の実態です。確かにIATAのレート決定についてはその国々のあるいは会社の独自判断でこれは決められる問題ですから、それはそれでいいと思うのですが、しかし、余りにも

今の円高その他の状況の中で、あくまで二百九十六円を守り通すというのはやはり国民からしてみれば理解のできないところじゃないでしようか。ですから、割引換算率などといふものなどをどうするかということで、これは検討していただきたいと思うのです。

そういうことから、時間がありませんから、日本運賃の比較を若干質問しておきたいのです。

例えば東京—ホノルル間、旅客運賃一キロメートル当たり二十一・五円ですよ、東京—グアム間二十六・二円、ニューヨーク—ロンドン一キロメートル当たり十七・七円、パリ—ニューヨーク十六・五円、フランスフルト—ニューヨーク間十五・一円。ですから、太平洋関係は運賃コストが一キロ当たり大体二十一円ないし二十六円、大西洋になると十五円ないし十七円、極めて格安なんですね。私は、それは全部レートのしき方にある、こういうふうに見ているのです。したがって、こ

いたい。

それから貨物料金についてもそうですね。例えば東京—ホノルル、それから東京—ロサンゼルス、これは一キロメートル当たり二十七錢です。東京—ニューヨーク、これも二十二錢。ところがニューヨーク—パリ、ニューヨーク—ロンドン、ニューヨーク—フランスフルト、これは今の前段の三区間よりも、太平洋線の大体三分の一程度で格安になつておる、こういう状況です。

ですから、こういう状況を招来するというのには、結局日本のそういう根底のしき方が二百九十六円というところに置いているからそういう状況になるのだろうと私は思うのです。コストは余り変わらない。燃料代とか機材費とかそういうものについては変わらない。しかし、こういうふうに極端に太平洋線が大西洋に對して割高になつておるというのは、日本の航空運賃の設定の出発点がそういうところにあるからそういう結果を招来している、私はこういうふうに見ていくのですが、これはどうですか。

○山田(鹿)政府委員 まず、一ドル二百九十六円の問題でございますけれども、これについては、日本航空もこの換算率を使うことにより生産コストも生じているというような状況もございまして、現在IATAの場でこの一ドル二百九十六円の換算率を撤廃するような方向で努力しておるところでございます。

それから次に、各国際路線間の運賃の比較についてでございますけれども、私ども承知しておりますのは、必ずしもただいま先生がおっしゃいましたような運賃の開きがあるといふうには理解しております。運賃につきましてはいろいろな種類がございまして、普通運賃、それから制限つきの運賃であるとか割引運賃等がございまして、その特定の運賃をとつた場合に、ただいまお話しございましたような運賃が存在するかということとも考えられますけれども、私どもが理解しておりますのは、例えば東京—ロサンゼルス線で申しますと、往復ベースですけれどもキロ当たり十八

円となつておりますのに対しまして、ニューヨー

クーパリの運賃はキロ当たり二十八円ということになつております。これはだいま申し上げましたように、ニューヨーク—パリについては各種割引運賃も多いわけでございますから、そのような割引運賃の中にはこれよりはるかに安い運賃もあるうかと思ひますけれども、同時に太平洋運賃につきましても、あるいは制約つきの割引運賃の場合はこれより安い運賃もあるということでございまます。

それから貨物運賃につきましても、貨物につきましては一般的に品目であるとか貨物輸送需要の規模等が路線ごとに異なりますために、それぞれの路線ごとにそのコストに見合つた運賃設定が行われておるわけでございます。それから数量に応じて、例えば少量の貨物に適用される運賃は比較的割高だ、それから大量の貨物に適用される運賃は比較的安い運賃になりますし、それから品目によつても運賃が異なつております。

仮に今四十五キロ未満の貨物に適用される運賃で見てまいりますと、東京—ニューヨークのこれは一般貨物の運賃でございますけれども、一般貨物に適用される運賃は一キログラム当たり一キロメートル当たり二十二錢になりますのに対しまして、ニューヨーク—フランスフルトで見ますと十六錢といふことで、もちろん大西洋の方が安いわけでございますけれども、先生御指摘ほどの差はないといふうに理解しておりますし、また逆に、ドイツ・マルクがやはりドルに対し割高になつておりますために、フランスフルトからニューヨークへの運賃で見ますと二十錢といふことで、これは東京—ニューヨークの運賃とそう大差はないといふうに考えております。

○戸田委員 具体的な内容は幾つもありますけれども、時間の関係で割愛をさせていただきますが、いざれにしても、今のような矛盾が出るといふのは、例えばこの前記レートで計算して、米国から日本に来る運賃は、例えば千ドルを一としまずと二十九万六千円になるわけですね。しかし、

三年ぐらい前の為替レートは一ドル二百四十二円だと理解していますが、仮に二百四十円だと二十一万円で済むことになるわけでしょう。現在一ドル百五十円なら十五万円で済むのです。二十九万六千円と十五万円では大変な差でしょう。そういうふうに旅客、貨物両運賃についてそういう矛盾が出てきているわけです。だから、これは全体としてこれから検討していただきたいと思います。

それから次に、時間がなくなつてあればこのですが、この際大蔵省にお伺いしておきたいのです。が、結果的に今度の完全民営化はまず何をにおいても株放出ということにあるのじやないかと思うのです。NTTの再放出株、これが大体十月下旬にやられる。追っかけ日航も参ります、銀行の株も参ります、こういうことになりますが、これら三機関の株の放出とその額、どれくらいになりますか。

○沖津説明員 まず、NTTの株式売却の件でございますが、現在市場関係者等と早急に売却準備を進めているところでございます。

売却の数量でございますが、予算上の株式処分限度数である百九十五万株を原則として一括して売却したいというふうに考えてございます。具体的な時期については、今後市場動向、売却体制等に関する関係者の意見を聴取しながら適切な選択を行いたいと存じております。それから、言うまでもないことでございますが、実際の売却高といふものはそのときの市場によるということでございます。

次に、日本航空の株式の売却でございますが、これについては言うまでもなく、国会での御審議の結果を踏まえた上で、大蔵大臣の諮問機関でございます国有財産中央審議会に諮問、付議することにならうと存じます。基本的にはこれも証券金融等々を参考にしているわけありますが、NTT株の再放出が大体百九十五万株、額にしておお

むね五兆円。日航は約二兆円、銀行が一兆円、おむね八兆円くらい、十月以降。すると、シンジケート団でこれを消化し切れない状況があるか

大蔵担当官と連絡大臣を含めてひとつ。ををしていただきたい、こう思うのですが、これは

おむね八兆円くらい、十月以降。すると、シンジケート団でこれを消化し切れない状況があるか

大蔵担当官と連絡大臣を含めてひとつ。を始め、あるいは各般の燃料税その他いろいろ

つて消去し得る状況になりますかね。殊に日航の方から御答弁ございましたように、この法案の成立後、国有財産中央審議会の議を経て具体的

であります。株の放出につきましては、先ほど大蔵

省の方から御答弁ございましたように、この法案の成立後、国有財産中央審議会の議を経て具体的

に完全民営化、大転換ですから、これはNTTの場合もたばこの場合にも激変緩和措置として、きょうは自治省を呼んでおりませんが、固定資産税を初め、あるいは各種の燃料税その他いろいろ設置として減免措置をとつてはどうか、こういう考え方を持っていますが、これはどうでしょう。

○山田(陸)政府委員 まず、日本国内の航空運賃

が諸外国に比較して非常に高いというお話をございましたけれども、私どもは決してそういうふう

には考えておりませんで、確かにアメリカ等に比較いたしますと、アメリカは各種の割引運賃が導入されておりますので、そのようなものとの比較

では高い面があるかと存じますが、逆にヨーロッパの航空運賃等は日本の航空運賃よりも

高いかと存じます。それで、今先生おつしやったようになりますが、そこで、今はいたしましても、私ども、企業努力等

を通じて今後の航空運賃をできるだけ低減なレベルにする努力はしていくべきだと思っております。

○戸田委員 わかりました。

それで、いろいろと運賃の問題を検討してまいりましたが、日本国内航空運賃が世界的に一番割高だというはどうしても税金が高いからだと私は思うのです。例えば航空券の一〇%の

通行税、これは今まで何回か私も要請してきたのですが、いまだ実現されてない。通行税はかかる

費調達の手段として、当時飛行機に乗るという

よなことは一つの奢侈的な、そういう意味合いで課税をした。その役割は終わつたと思うのですが、だから、今税制の抜本的見直しがあるので

すから、そういうものに含めてこういったものをひとつ検討していただきたい。飛行機はもう大衆

利用ですから、五千万人にもなっているのですから、いわば大衆の足ですから、そういうものにい

まだにこういう戦前の残滓を残しておくといふことは、私は、やはり税制上からいつても、現実の

対応策からいつても意味をなさないのじやないか

といふ気がしますから、そのことが一つであります。

こののような意味から、私どもといたしましては、今のように航空というものが大衆的な交通機関になってきた現状からいいますと通行税を課することは適当ではないといふふうに考えておりま

して、昨年も通行税の要望を行つてきたところでございまして、売上税の導入に伴いまして

通行税の廃止が来年一月から予定されておつたわ

けでございますが、御承知のような税制改正の経緯にかんがみまして現在では廃止の予定が立つておりません。そこで、来年度の税制改正要望とい

たしまして、引き続き通行税の廃止の要望をことしも出していきたいというふうに考えております。

それから次に、燃料税の問題でございますが、この燃料税は現在空港整備の財源となつておるところでございまして、現在のようにまだ空港整備を積極的に推進する必要のあるような状況では、これを軽減することはかなり難しいのではないかというふうに考えております。

ただ、空港使用料につきましても、これは各国との比較でも比較的高い水準にござりますので、私どもとしては、この空港使用料は五十五年に引き上げましてその後改定をしてまいりたいというふうに考えております。

○戸田委員 ゼひ今のようなことで御努力を願いたいと思うのですが、殊に四十五年から空港整備特別会計等々を設置いたしまして、今まで設備投資その他に大量の金額を投資しているのですね。例えば五十八年でいきますと、空港整備事業に対して六百九十三億円、防音装置その他を含めて環境対策費が九百二十一億円、それから空港維持費六百四十三億円、膨大な金を特別会計から投資している。これは全部自前方式でやっているわけでしょ。そういうものに対しても、例えば道路だったら重量税、目的税でもってどんどん五ヵ年計画で道路建設をしていく、こうしたことですから、そういう面の自前方式の觀念、費用の使用法等々があつていいと私は思うのですね。ですから、今の問題を含めまして十分検討していただきたいと思うのですが、運輸大臣の見解を伺いたいと思います。

○橋本国務大臣 十分検討はいたしました。
○戸田委員 ほかに、労務政策について若干尋ねておきたいのですが、今地方労働委員会あるいは中央労働委員会、各種委員会等に提出されている不當労働行為事件はどのくらいありますか。

員会に一件、東京地方労働委員会に一件、計二件の不當労働行為事件が労働委員会に係属していることを伺つておきたいのですが、今後の労務対策の対応策をどのように考えておりますか。

○戸田委員 山地社長が来てますから一言見解を伺つておきたいのですが、今後の労務対策の対応策をどのように考えておりますか。

○山地参考人 私どもの経営になりましてから労務方針というものを出しまして、各組合、今六つございますけれども、六つの組合を差別することなく信頼関係を取り結びつつ経営の任に当たりたい、かように考えております。

○戸田委員 今関係四組合あるわけですが、一様にいろいろと参考意見を拝聴いたしました。その結果、組合の状況としては乗員組合一千四百人、客室乗員組合三千四百人、全日航労組一万三千人、日航労組三百五十人等々で、四つの組合が併存しているんですね。こういう状況になつたといふのはどういうふうに社長は理解されていますか。

○山地参考人 今四つの組合と申されましたのは、おつしやるよう乗員組合が副操縦士の組合でございます。それから、客室乗務員組合というものは客乗の職員の一部の二千四百人がつくつてゐる組合でございます。あと、客乗の社員の約三千名ぐらいは全日本航空労働組合、全労というところに所属しております。それから、全労というのはあと地上職の職員の大部を抱えている組合でございます。それから日航労組といふのは地上職の昇格試験を受ける。ところが管理職の人から、あなたは成績是非常にいいだけれども、残念ながら組合員としての行き方がどうもまずいというようなことで昇格試験前にいろいろと説得、折伏をされた、こういう状況なんですね。読んでみると非常に素直で、私が会社に入ってきたのは決して組合運動をやるためにではなくて、仕事をやるために入つてしまつた、こう言つてゐるんですよ。そういった純粋な方が、仮に四つあるうちのある一つの組合に入つておったということで、それも成績が極めて優秀だというのにもかかわらず、実力もあるというのにもかかわらず昇格試験が全部オミットされてしまつたのですね。だから、こういうことが次々と出でてくることは、やはり労使管理政策上どこかに欠陥があるのではないだろうか。近代化政策として不可欠なものですから、やはり人間対人間の信頼関係を得るために話し合いをしつつ指導して、そして措置というものを考えていただきたい、このようになります。

労働省お呼びしまして、時間がなくて以下いろいろな問題について触れられませんが、現下、これは日本の大勢としては週休二日制の完全実施という方向で関係閣僚の皆さんにも、この間、私は

する答弁でも、橋本大臣も懇意を説得したけれどもどうしてもやめざるを得なかつたというようなことを言つておりますが、そういうことでひとつ今後努力をしていただきたいと思うのでひとつ今後努力をしていただきたいと思つておられます。

○山地参考人 今具体的に客室乗務員の問題をお聞きしますが、昨年十一月ころ、私ども客室の昇格問題につきまして、著しく滞留している人たち、これは客室乗務員の高年齢化に伴いまして滞留があつておられたその歴史といふようなことで、詳細にその分裂のケースがあります。例えば昇格、昇給あるいは配置等々で非常に差別があるのではないかとさういふふうなことが指摘されていますよ。これはある客乗の公式に発表になつてゐるものですが、ずっとといつぱりあるのですけれども、その一部をちよつと読ませていただきたいと思うのです。「管理職からの組合脱退勧説について」ということで、あるスチュワーデスの方がパーサーの昇格試験を受ける。ところが管理職の人から、あなたは成績是非常にいいだけれども、残念ながら組合員としての行き方がどうもまずいというようなことで昇格試験前にいろいろと説得、折伏をされた、こういう状況なんですね。読んでみますと、例えば役員の不當解雇事件があつて、あるいは第一次機長昇格差別事件があつて、年休取得拒否事件があつて、第二次機長昇格差別事件があつて、不當賃金カット請求事件、組合別不当ユニット事件、パーサー昇格差別事件、組合脱退工作事件、教官不當配置事件、K U L 遺族補償の問題、警告書、編成裁判、佐藤P.S.処分、こういふいあるのですね。だから、こういうことが次々と出でてくることは、やはり労使管理政策上どこかに欠陥があるのではないだろうか。近代化政策として不可欠なものですから、やはり人間対人間の信頼関係を得るために話し合いをしつつ指導して、そして措置というものを考えていただきたい、このようになります。

党の責任者になつておるものですから、お会いをしていろいろと要請をいたしました。その結果、ほとんどが前向きでこれはやりましょう、こういうことです。そういう状況になつておりますから、これは労働省としては今後の考え方としてどういうものをお持ちですか。ちょっとと見解を。
○小島説明員 週休二日制を含めまして労働時間短縮というのは労働行政にとって最重点課題の一つでございます。それで、まず週休二日制を進めることはどうしても労使間あるいは一般の利用者、消費者、その辺まで含めまして全体的に理解が進む必要がございます。そういう点で、啓発活動を大いに進めていくのが一つでございます。
それからもう一つは、中小企業は経営上もなかなか難しいわけでございますが、そのほかにも積み並びの意識がございます。その辺でなかなかやりにくいといふ問題がございますので、中小企業を団体としてとらまえまして指導して、何とか努力をして、いただくようなどうことでやっておりま
す。
また、今回四十時間制という、将来的にはこちらの方に持つていきたい、週休二日制というのはやはり週四十時間労働制でございますので、それを目標といったしまして労働基準法の改正法案を今国会に提出しているところでございます。そのほか、金融機関の土曜閉店あるいは公務員の週休二日制、その辺につきましては関係省庁と連携をとつて進めでまいりておるところでございます。
○戸田委員 あと二分しかありませんから一括縮めくくりで終わりたいと思います。
五十九年十月、総務省の航空行政についての監査結果報告、これによりますと、運航乗務員二千八十八人の一五%、三百十九人余剰人員であります。そのうち副操縦士が余剰として二百六十人、こういうことです。いろいろと稼働労働時間等を見ましたが、やはり相当オーバー労働ですね。最高六十五時間なんというのもある。
そういう状況ですから、我々が今主張するよう¹に国家公務員、地方公務員、金融諸団体、こうい

つた面でも先行して二年以内でもって週休二日制完全実行ということになると、全体で雇用創出三十万人くらいになる。そういうことを日航に対しても適用するとすれば、当然余剰人員というものは解消していくのではないだろうかというような気がいたしますので、そういう面の今後の配慮、これは社長と運輸大臣にお伺いしたい。

もう一つは、ずっと今までいろいろの論議の中で四件、これはぜひ大臣の御見解として伺っておきたいのです。

それは、やはり今後の日航の経営は自社判断で、すべて自前方式でできるようなものにしていく必要があるだろう、これが一つあります。それから運賃その他サービスの向上に向けて再検討をして、そして世界の常識並みの運賃制度というものを確立していく必要があるのではないかどうか。それから事故防止のために、安全確保のために検修制度その他に抜本的なメスを入れて、安全というものを確保していく。そして労使関係について人間的な信頼を得るような労務政策というものをしていく必要があるだろうというような気がいたしますが、そういう点についての最終的見解を大臣にお伺いして、終わります。

○橋本国務大臣 私は、今委員の御指摘になりました問題点、それぞれ大切な問題であると思います。そして完全民営化後の日本航空の経営といいうものが健全であるための努力は当然払われるであろうと思いますし、委員、運賃を世界の常識と言われましたが、私は、日本の運賃が世界の常識に外れて安過ぎるとも思いませんし、高過ぎるとも考えておりません。今後も常識の範囲内で進められるものであろうと思います。

また安全という点についてお触れをいただきましたが、私は、これは運輸業全般、安全というものが何よりもその業の信頼の基盤をなすものでありますし、殊に航空企業というものにとりましては、安全の確保というのはすべてに優先する目標であると思います。そしてそのための努力というものは今日までも払われてきたと信じております

し、今後においても当然そういう努力は私に続けられるものと信じております。

また労使関係につきましては、労使双方が、みずからが参画する企業の将来というものに向けて信頼感を持ち、一体となって企業の前進に向かってくれることを願つております。

以上です。

○山地参考人 今先生御指摘の副操縦士の過員の問題につきましては、総務庁の御指摘等を参考いたしまして諸施策を実施した結果、今やその当時に比べまして三分の一に減っております。さらに二、三年後には副操縦士の過員も自然に解消していくという状態でございます。

それから日本航空の労働時間でござりますけれども、所定就業時間は週三十七・五時間でございまして、航空業界トップとは言えないまでも、一般企業に比べては決して遜色のない水準にあるといふふうに理解しておりますけれども、より一層業績の向上、社員の福祉向上といふものに努めてまいりたいと考えております。

○戸田委員 どうも委員長、四分ばかりオーバーして申しわけありませんでした。ありがとうございました。

○鹿野委員長 この際、休憩いたします。

午後四時五十六分開議

○小林委員 昨日の新聞報道によりますと、日本航空本社に対しても、これは現地の警察でありますけれども、群馬県警が住宅捜索に入った、こういふ経過がございました。

言うまでもなく、五百二十人のとうとい生命がいつときにしてお亡くなりになるという、こういう大惨事であつただけに、警察の側の捜査も慎重の上に慎重を期したと考えますが、それにつけて質疑を行ないます。小林恒人君。

も、既に丸二年間を経過をして初めて日航本社に輸省航空局の出先などに対する家宅捜索も検討されているやに伺いますけれども、遺族の気持ちを思うとき、いつとも早く、正確な意味での原因究明あるいは結論といふものを待ち望んでいると思われるのであります。ある意味では運きに失した作業であったのかもしれませんけれども、こういった事象に対して、日本航空社長としての御感想をお伺いしたいと思います。

○山地参考人 先生のおっしゃるよう、五百二十名の方の犠牲を出した、こういった事故に対し、私どもも大変遺憾に思つておる次第でございまして、こういった事件の問題に対し、国の方でどういうふうにお考えになるか、まさに群馬県警の家宅捜索ということが第一歩として行われているわけでございまして、私どもとしては、従来から群馬県警の取り調べに対しましては一切包み隠さず御説明をするように、社員には徹底しているつもりでございます。従来、六十名にわたる聴取者というものを出しているわけでございまして、今後もこういった態度を持してまいりたい、かように考えております。

おっしゃるように、安全な運航の維持ということが私どもに課せられた最大の使命であると思っておりますし、そういうたためにも、今回の群馬県警の立入検査、今後の刑事責任の追及といふことは極めて大事なことであろうかと思いますので、一層その態度を持してまいりたい、かように考えております。

○小林委員 同問題で航空局にもちらりとお尋ねをしたいのです。

朝日新聞の昨日の夕刊の伝えるところによりますと、航空局長は「コメントは避けたい」とされているわけであります。「運輸省の責任については、航空事故調査委員会の最終報告書によると、航空局の検査に問題があつたとはされておらず、我々もそう受け止めてる。」こうおっしゃっておられるようですが、報道のとおりですか。

した朝日新聞の報道の記事、ほぼそのとおりでございまして、私どもいたしましては、事故調査報告におきまして運輸省の責任が指摘されたといふうには考えておりませんし、また航空法に定められた手続に従つて検査を全うしたというふうに考えております。

りました。その努力というものと現に進展しつつある群馬県警による刑事責任の調査とはおのずから異質なものがございます。

報告をおきまして運輸省の責任が指摘されたとしても、うふうには考えておりませんし、また航空法に定められた手続に従つて検査を全うしたというふうに考えております。

○小林委員 新聞の報道というのは非常に重要な役割を果たすと思いますし、むしろこの大惨事にかかわってそれぞれの箇所がどのような責任をとるのか、どのような責任を全うすることによって亡くなられた遺族の皆さんに對して安堵感を与えて、やがて航空社会の中で安全で最も敏速な交通機関として繁栄していく足がかりをつくるのか、そういった意味では、現在の段階で、警察の側としては、将来的に運輸省の出先についても家宅捜索を進めていきたいという方針だということが官憲の側の認識として事実だとするならば、私はもう少し正確な意味で対応すべきであったのではないかだらうか。

りました。その努力というものと現に進展しつつある群馬県警による刑事責任の調査とはおのずから異質なもののがございます。

そしてその刑事責任追及の一つのプロセスとして日本航空に対し強制捜査が行われました。そして巷間、運輸省にもあるいはというお話がござります。そして運輸省も、先刻日本航空の山地社長から申し述べられましたように、その捜査に對して一切の秘匿といったような状態はつくらずに協力をしてまいつたはずでありますし、これからもまたそういう体制をとっていくでありますよう。そしてその捜査の進行の過程について意見を求められましたのでコメントすべきではないと考え、コメントすべきではないとのおりの気持ちを申し上げたことであります。その点についてはどうぞ素直に御理解をいただきまして、どもの意のあるところをお酌みいただきたいと存じます。

○小林委員 これ以上の議論をすることもいかがかという気がしますし、大臣がおっしゃられていい

○橋本国務大臣 けさ、閣議後の定例の記者会見の席上、同趣旨の質問がクラブの方々から私にもございました。そして私も、これについてのコメントは差し控えたいということを申しました。ただこれは、委員のおとりになつた感じと航空局長あるいは私が申し上げているコメントを避けたいという気持ちには若干食い違いがあるようあります。私どもは、この大きな事故による結果というものを見詰めながら、運輸省自身が安全対策というものに対しその後の対応の努力は続けてまいります。

ある群馬県警による刑事責任の調査とはおのずから異質なものがござります。

そしてその刑事責任追及の一つのプロセスとして日本航空に対し強制捜査が行われました。そして巷間、運輸省にもあるいはというお話をございます。そして運輸省も、先刻日本航空の山地社長から申し述べられましたように、その捜査に對して一切の秘匿といったような状態はつくらずに協力ををしてまいったはずでありますし、これらもまたそういう体制をつけていくであります。そしてその捜査の進行の過程について意見を求められましたのでコメントすべきではないと考え、コメントすべきではないというそのとおりの気持ちを申し上げたことであります。その点についてはどうぞ素直に御理解をいただきまして、私どもの意のあるところをお酌みいただきたいと存じます。

○小林委員 これ以上の議論をすることもいかがかという気がしますし、大臣がおっしゃられていました見解について私も全くそれを否定するものではありません。しかし、ちょうど三周忌という節目を迎えて、悲しみも新たに、願わくは航空機のより安全な運航をと願う国民の気持ちをより大切にします。こういったことが私はもつともっと重要視をされてしかるべきではないのか、こういう気持ちが大変強く受けとめられたがゆえにあえて冒頭に以上のような質問をさせていただいたわけになります。今後特に遺族の皆さん、国民の皆さんに、安全で敏速な生活交通としての航空産業というイメージが定着できるような一層の努力を心から念願をしておきたいと思っています。

日本航空の民営化問題が出てきた経緯を考えてみますと、第一は陸調答申に始まつて昨年六月の運政審の答申をもとにして今日に至つたわけであります。同僚の委員の皆様方の質疑をじっと聞いておりまして、いろいろ問題があり、私も果たしました。日航の民営化がうまく行くのだろうか、また日本本の航空事業自体が果たしてどうなつっていくのか

す。それから日航の完全民営化といたしましては、この日航法の廃止とあわせて、現在日航の株式のうち約三分の一強政府が株を保有しておりますけれども、この政府所有株を完全に放出いたしまして、政府の持ち株比率をゼロにするということでございます。

予算関係法案にこの法案をしなかつたということとでござりますけれども、この法案成立に伴いまして、政府といたしましては六十二年度中に株の売却をする予定でございまして、六十二年度予算におきましても売却収入として三千六百十七億円を計上いたしております。ただ、日本航空株式会社法の第三条におきましては「政府は、予算の範囲内において、会社に對して出資することができる」と走めておるわけでござりますが、政府に一定割合の株式保有を義務づけておるわけではございませんので、現在御審議中の法案が成立せず、日本航空株式会社法が廃止されなくとも一定の政局所有株式の売却は可能と考えておりますし、健闘も、日本航空株式会社法のもとで株式の売却を行ってきたところでございます。

歳入予算というのがあくまでも歳入額の見積もりでございまして、株価の変動により実際の歳入額が変動することも予想されるわけでして、現在予算に計上しております予算額につきまして、この法案が必ずしも成立しなくても予算の執行を困難にするような決定的な要因とは考えられないということで、予算関係法律案として取り扱わないこととしたものでございます。

なお、過去の例を見ましても、東北開発株式会社のように、特殊会社の民営化に際しまして、日本航空の場合と同様に政府所有株式を売却することを見込んでおりましたが、そのような場合に民営化法律案を非予算関係法律案として取り扱っている例がございます。

○小林委員 各国における航空企業の民営化の現状は一体どうなつているのか、お知らせをいただきたい。

○山田(蔭)政府委員 各国における民営化の現状

でございますが、一般的に申しまして、国際定期航空運送は巨額の資金を必要とするものであることになどの理由から、強大な民間航空企業を数多く有しております米国を除く諸国におきましては、政府が大幅な出資を行いまして、ナショナルキャリアとしての国際定期航空会社を設立しておる例が多いわけでございます。しかしながら、航空輸送の著しい発展に伴います企業基盤の強化などを背景といたしまして、我が國のみならず諸外国におきましてもナショナルキャリアたる航空会社の民营化の動きが見られるわけでございます。その具体的な例といたしましては、六十年から

航の確保というものを図りつつ、航空企業間の競争促進を通じて利用者利便の向上を図るということを基本といたします。具体的な進め方といましては、国際線につきましては、これまで原則として日本航空一社体制ということでやってきておりましたので複数社制にしていく。それから国内線につきましては、日本航空はこれまで幹線に限られておりましたが、そういう幹線、ローカル線というような区別もやめまして、今後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というものを進めて競争促進を図っていく。あわせて競争条件を均等化するというような理由からいって、日本航空の完全民営化も進めるということにかくおるわけでござります。

化というものを図つてきたわけでござります。さらに、全日空あるいはTDAについて国内幹線等の増便を認める。さらに、これまでは沖縄を中心にして運航を行つておりますが、南西航空につきましては、那覇から松山路線の開設を認める。また、従来辺地、離島を中心として運航しておりますエアーニッポン、もとの名前を日本近距離航空と言つておりますけれども、このエアーニッポンにつきましては、福岡—小松、福岡—鹿児島といったような路線についての進出を認めてきたわけでござります。

○小林委員 日本航空の完全民営化で、今後の輸空政策はそれではさらに変わらかかどうかといふ問題が一つありますね。具体的にお示しをいただきたいと思います。

○日田(隆)政府委員 日航の民营化に伴いまして

つて、為替が変わった場合に収入も支出も同じように変わってしまうのですから、為替の変動だけでは、我が社に円高のメリットということが起らぬわけでございます。もちろん、石油の値段がドル払いですので、その分だけ為替の影響があるんじやないかといふようなことをおっしゃるわけでござりますけれども、これは収支面で言つたようなことでもくられるわけでござります。ただ、石油が下がること自体、つまり、円高でなくて為替とは関係なく石油が下がった部分についてメリットがあるということは事実でござります。

○小林委員 航空運賃そのものは、航空法の中に定められておつて、運輸大臣の認可事項になつてゐるわけです。

それで、これまでの質疑の中でも数多く議論が

航空政策というものは直ちに変わるものではないことではございませんで、先ほど申し上げましたように、今新しい航空政策の展開ということで、国内線における競争促進策の推進あるいは国際線における複数社制化というものを進めておるわけでございまして、日本航空の民営化というのは、そのための競争条件の均等化ということが一つの理由になつておるわけでございます。

○小林委員 これは日本航空の側に御質問申し上げた方がよろしいのかと思いますが、午前中の質問でも同僚議員が触れられておりますけれども、新聞にも多く出ました件であります、航空企業における円高差益の発生状況にかんがみて、その分運賃の値下げというのは単純に考へてできないものなのかどうかといふ素朴な疑問が国民の間に大変広範囲に存在をするわけです。この点についてどのようにお考えでしょうか。

つて、為替が変わった場合に収入も支出も同じように変わってしまうのですから、為替の変動だけでは、我が社に円高のメリットということが起こらないわけでございます。もちろん、石油の値段がドル払いありますので、その分だけ為替の影響があるんじゃないかというようなことをおっしゃるわけでござりますけれども、これは収支面で今言つたようなことでくられるわけでござります。ただ、石油が下がること自体、つまり、円高でなくて為替とは関係なく石油が下がった部分についてメリットがあるということは事実でございます。

○小林委員 航空運賃そのものは、航空法の中に定められておつて、運輸大臣の認可事項になつてゐるわけです。

それで、これまでの質疑の中でも数多く議論がありましてけれども、例えば沖縄→東京というものを基準にして見た場合に、その他の路線といふのは非常に割高になつてゐるのではないか、こういった議論、とりわけ、南北格差が大き過ぎるのではないか、こういう議論が數多くありますし、あわせて、参議院の段階でも若干議論になりまして、たけれども、航路の変更に伴つて、短縮されてしまうんだが運賃の改定をしなかつた。それらの問題については、できるだけ早い時期にという大臣答弁もなされているわけですけれども、現行の国内運賃について盛んに言われる南北格差、こういったものについて運輸省はどういうふうに考え、どのように検討されてこられたのか、経過をお知らせをいただきたいと思います。

して、これからのが国航空企業の運営体制のあり方についてという御答申をいたいたわけでございます。私どもいたしましては、今後の航空政策はこの答申の趣旨に沿って基本的に考えていくたい。

日本航空につきましては、従来幹線とされたもの以外の路線といたしまして、昨年の七月以来、東京—鹿児島、東京—小松、名古屋—福岡、名古屋—札幌といったような路線の開設を認めてまいりましたが、それぞれのトリプル化あるいはダブル

○山地参考人 私ども日本航空の国際線の外貨と円の比率でございますけれども、収入面で約三割ぐらいが外貨建てで、ドルとかポンドとかいろいろあるわけですが、全部ひつくるめますと三割ぐらいが外貨建てでございます。それから、支出の方でも約三割ぐらいが外貨建てでございます。したが

現在の航空運賃の決め方と申しますのは、基本的には適正な原価プラス適正な利潤ということになつておりますて、実際の運賃の設定のいたし方いたしましては、企業ごとに総合原価を見て判断するわけですが、その際にあわせて、今申し上げましたような路線の原価というのも反映して

路線ごとの運賃を決めるということになつております。

その場合に、路線のコストでございますけれども、路線のコストといいますのは、一般的に申しますと、距離が長くなれば比較的のキロ当たりの運賃は安くなる。これは、運賃のコストが固定費と可動費に分かれるわけでござりますけれども、固定費の方は、例えば着陸料のようなものは距離に関係なしに一定額の経費がかかる、それに對して可動費、燃料費あるいは乗員の手当等は、距離によつてあるいは時間によつて変わつてくるので、比較的距離のあるところは高くなるわけでござります。そういう要素を勘案いたしますと、基本的には、距離の長いところがキロ当たりの運賃は安くなるということになります。

それから、需要の多いところ、これも、需要の多いところは航空企業の機材の効率的な運航もできますので比較的割安になる、逆に需要の少ないところは割高になるということでおざいます。また需要の季節的波動のあるところ、これはやはりどうしても航空企業の機材稼働の効率が悪くなりますが、それで比較的割高になる。それに反しまして、年間を通じて同じような需要のあるところが比較的安くなるということでございまして、このようないふるいとして路線別の原価が決まるわけです。

北海道の場合ですと、一般的に申しまして、札幌は特殊でござりますけれども、その他の地域につきましては九州の各地域に比べまして需要が少なくなつておりますし、また、年間を通じての季節的な波動性ということも北海道の方が大きいわけございまして、一般的にそのコストが割高にけでございまして、一般的にそのコストが割高になると、いうことは事実でございまして、その点につきましては御理解を願いたいと思うわけでございます。ただ、北海道方面につきましては、今先生がおっしゃいましたように、さらに運航ルートの変更がございます。これは、五十九年の七月に新しく東北方面の飛行ルートが設定されました結果といたしまして、北海道方面はそれ以前に比べ

ましてルートが短縮されております。それだけに一層割高感があるということは私ども認識しております。

このよだな状況でござりますので、この問題をどういうふうに取り扱うかということにつきましては、実は私ども、現在航空局に運賃問題懇談会といふものを設けまして、学識経験者の方々の御参加を得て、この南北格差の問題だけではございません、方向別格差等の問題、いろいろ含めまして運賃問題について御議論いただきまして、この秋には何らかの結論が取りまとめられるものというふうに考えておりまして、こういったところでの御議論も踏まえて今後この問題に対応していくいたい、かように考えております。

○小林委員 運輸省航空局の中に航空運賃問題懇談会が昨年十一月二十日にでき上がって、学識経験者の皆さんの御意見を伺いつつ、もう既に六回会合をされたということについては伺いました。ただ、五十七年に運賃改定をやつて、五十九年にルート変更があつて、にもかかわらず運賃には知れなかつたというものは怠慢だったのですか、それともその程度のものはさわる必要がないという御判断をされたのですか、どちらですか。

○山田(陸)政府委員 航空運賃は五十七年に改定されまして、それ以来ずっと据え置きのままになつております。その間、諸物価はある程度上昇し

ましたが、いま、今の段階で、いつの時点で運賃改定に手をつけられるかということを申し上げるのは非常に難しいわけでござりますけれども、先ほど申し上げましたように、運賃問題懇談会の結論を得た時点で、それらを踏まえてこれらの問題について今後航空局として検討していくたいと

いうことでございます。

○小林委員 航空局長、航空にかかる運賃及び料金の認可は申請に基づく行政処分なんですね。申請がなければ何もやらないでいいわけでしょ。そういうぐあいに聞こえますよ。ルート変更が行われました。今局長の答弁を聞いていますと、通行税というものはこれは別なんです。運賃、料金というものがどうちやにして国民の皆さんに理解してくださいと言つたって、そんなわけにはいかないわけです。運賃、料金は運賃、料金なんです。そのほかに、通行税というものは国の責任において課しているだけなわけでしょう。これが始末がついたときに整理をしようと思つたなんといふのは、まさに怠慢なんじゃないですか。

そして申請のない事項について改定をすることは事実上できないわけでしょう。航空の運賃、料金改定というのは、変更もできないわけでしょう。いろいろ長々と答弁してくれるけれども、私の質問の答えになつてないんですよ。冒頭の私の、怠慢だったんですかといふ言い方に対してはこれは答えになつてないんですよ。正確に言つてください、やらなかつたのかやつたのか。それから、運輸省として、認可をしてきた側として、航空各社に對してどういう指導をしたのか、ここだけはつきりしてくれればいいんですよ。

○山田(陸)政府委員 たゞいま先生からお話をございましたように、運賃の変更といふものは航空の際には六十三年の一月から通行税廃止といつては予定されておりましたので、その時点を一つの契機としてこのよだな問題についての解決も図られて、実は私ども、現在航空局に運賃問題懇談会といふものを設けまして、学識経験者の方々の御参考を得て、この南北格差の問題だけではございません、方向別格差等の問題、いろいろ含めまして運賃問題について御議論いただきまして、この秋には何らかの結論が取りまとめられるものというふうに考えておりまして、こういったところでの御議論も踏まえて今後この問題に対応していくいたい、かように考えております。

府の予算案決定の時期でござりますけれども、そ

の際には六十三年の一月から通行税廃止といつては予定されておりましたので、その時点を一つの契機としてこのよだな問題についての解決も図られて、実は私ども、現在航空局に運賃問題懇談会といふものを設けまして、学識経験者の方々の御参考を得て、この南北格差の問題だけではございません、方向別格差等の問題、いろいろ含めまして運賃問題について御議論いただきまして、この秋には何らかの結論が取りまとめられるものといふうに考えておりまして、こういったところでの御議論も踏まえて今後この問題に対応していくいたい、かのように考えております。

したがいまして、今の段階で、いつの時点で運賃改定に手をつけられるかということを申し上げるのは非常に難しいわけでござりますけれども、先ほど申し上げましたように、運賃問題懇談会の結論を得た時点で、それらを踏まえてこれらの問題について今後航空局として検討していくたいと

いうことでござります。

とがある。そういった場合に、どこかの空港から乗り継ぎをしなくてはならない。そのため、同じ目的地に向かおうとした一人のお客様が、理由はわからないわけではないけれども間違いない四千円ないし五千円の運賃高になつて、こういふことを余儀なくされるわけですね。これはできるだけ早い時期に解消することを含めて、これもまた要望しておきたい事項だと思つてゐるわけです。

一般公共の用に供してきた、公衆の利便に著しい関係のある運送機関については、そういった今申し上げたような部分というのは大変重要なことでありますし、加えて、私が質問する以前に通行税の問題があつた既に運輸省の側から取りざたされましたから、ついでにお伺いをしておきたいと思つてますけれども、通行税そのものは運賃の中に入つてゐるという認識ですか。正確にお知らせをいたただきたい。

○山田(隆)政府委員 通行税は運賃に対して一〇%課されるということで、正確に申しまして運賃の中には入つてないというふうに理解しております。

○小林委員 通行税は運賃の一〇%といふことで、それでは年間どれだけの金額が一般会計に入つてゐるのか。また、他の交通機関と比較してどの程度の割合を航空は占めているのかについてお尋ねをします。

○山田(隆)政府委員 まず、六十年度の通行税の税収額でござりますけれども、航空、国鉄、民鉄、旅客船含めまして全体で七百五十五億円でございまして、そのうち航空分が七百十億円。したがいまして、全体に占める割合は九四・二%になつております。

それから通行税の空港整備特別会計への繰り入れ率でございますが、通行税は基本的には一般会計でございまして、当然空港整備特別会計に入るものではございませんが、從来の経緯から申し上げますと、予算のシーリングがあるまではほぼ通行税見合いのものが空港整備特別会計に入つてお

りました。それが、その後シーリングの結果といつたしまして年々繰り入れ率が減つておりますけれども、今議論になつております通行税、實に交通産業の中の九四・二%は航空業界が担つてゐる、こ

ういう状況なんです。売上税との関係ではこれは半額になるのかという認識があつたり、ゼロになりますのかという言ひ方があつたりいろいろしてきましたが、それども、私は、そういう税制といふ大変難しい議論以前に、ぜいたくな乗物として通行税を賦課してきました、こういうことなんだと思うのです。

だとすると、これだけ国民大衆の非常に幅広い皆さん方の利用する生活交通になつてきてるのに、あえて税金をかけるということ自体に矛盾を感じませんかという問い合わせを大臣にしたいのですがあります。利用者の負担を少しでも安くしていただきたいという見地から、大蔵大臣とも十分御相談をいただいて努力をしていくお気持ちがござりますか。顧わくは精いっぱいの努力をしていただけます。願わくは精いっぱいの努力をしていただきたいということなんでございますが、いかがでございましょう。

○橋本国務大臣 今日のように航空機が廣く国民各層の足として利用される状況の中で、その利用をせいたく品とみなすというのは過ちだと私自身思ひます。そしてこれに通行税を課すことは適當でないと考えておりますので、昨年も運輸省としては廃止の要望を大蔵省にいたしましたし、遺憾ながら、それが他の要件の巻き添えでうまくいかなかつたということありますので、今年におきましてもその方向で大蔵省に対しての要求はいたしたい、そのように考えております。

○小林委員 間もなく時間ですし、まだ幾つかの質問がありますが、後日に回したいと思います。

○鹿野委員長 次回は、明十九日水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。
午後五時五十六分散会

運輸委員会議録第一号中正誤	
ペル	段行誤
二	三八近済
六	三二完全
三	四未お詫申
	安全お詫申