

## 第一類 第十号

## 運輸委員会議録 第二号

昭和六十二年八月十九日(水曜日)

午前十時四分開議

出席委員

委員長 廣野 道彦君

理事 小里 貞利君

理事 久間 章生君

理事 津島 雄二君

理事 西中 清君

井出 正一君

岡島 正之君

木村 義雄君

田中 直紀君

平林 鴻三君

箕輪 登君

若林 正俊君

新盛 辰雄君

石田 幸四郎君

中路 雅弘君

運輸大臣 橋本龍太郎君

出席政府委員

運輸政務次官 柿澤 弘治君

運輸大臣官房長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 熊代 健君

運輸省航空局技 術部長 池内 幸之君

運輸省地域交通 局長 岡島 正之君

運輸省航空局搜 查第一課長 広瀬 勇君

科学技術庁宇宙企画 課長 山地 青江

日本航空株式会社取締役 社長 山地 進君

委員の異動  
八月十九日

辞任

補欠選任

同日

辞任



ではないのかな、そういう気がしておるわけですが、この点についてはいかがでしょうか。

ではなかろうか、それが今後の航空路の発展のためにもむしろ必要なことではなかろうか、そのように考えております。

われないで行政をやっていく、その際に航空行政  
といったましては、一定の基準ができるだけ明確  
なものを出して、その基準の中でそれに沿って企

して、その点を踏まえたいわゆる公平な競争原  
理、こういったものについて運輸省はどう考えて  
いらっしゃるのか、そこ辺を伺いたい

○橋本国務大臣　国がこうした部分に対しても手を差し伸べるとすれば、やはり税制を活用する手法

○石田委員 それではちょっと視点を変えてお伺いをするわけでございますが、この航空業界の

業が自主的に判断をして事業展開等を行っていくことを認めたいというのが基本的な考え方でござ  
ります。

○山田(隆)政府委員 確かにおっしゃいますよう  
ニ、或る種の明古都の運送業者の間にはなり  
と存ります。

が一つあるうと思います。現に通行税の減免の措置、あるいは普通着陸料の減免の措置、こうした措置を現在も実施をいたしております。私は、今後ともにこういうものは存続をされていくであろうと思いますし、また通行税自体を私どもは特殊の場合を除いてはせいたく品ではなくなった航空機からは外してもらいたい、本年も大蔵省に対して要求をいたすつもりでおりますから、ここがまた変われば違った対応を当然考えていかなければならぬ部分があろうかと思います。

ただ、その部分を越えていきました場合によ、

いまして、先ほど申し上げましたダブルトラック化、トリプルトラック化について申し上げますと、ダブルトラック化の場合には七十万人以上または主要な港間の場合には三十万人以上、それからトリプルトラック化の場合には百万人以上の需要のあるところに積極的にそれを推進していくということを実現していくということにしていくわいございます。

に、我が国の汽船輸送事業者の問題がいかがり、格差があることは事実でござります。今後の航空政策の展開に当たりまして、私ども基本といたしますのは昨年の運輸政策審議会の答申に述べられた考え方でございまして、適正な競争の確保を図るということをございます。現在までいろいろな事情によりまして各企業間に格差がございますので、競争促進策を進めるに当たって、将来にわたっての実効ある競争を担保するためには、当分の間、行政運営に当たって企業間の体力格差に配慮をすることもやむを得ないという御答申の趣旨

杭  
それその地域を抱えます地方自治体にそれぞれの地域の住民のみずから足を確保するという視点からの御努力をいただくことが本来の姿ではないかろうかと存じます。と申しますのは、それそれの要件に相当な違いがござりますし、必ずしもその対象になるものは離島だけではなかろうという気持ちもござります。将来コミュニケーション空港等が

○山田(陸政府委員)自由競争というような方向の中で運輸航空行政といふものはどの角度でどのように変わつてくるのか、どうもイメージがはつきりしてこないので、けれども、航空局長いがですか。

け企業の自主的判断を尊重するということだが、それでいて、これも具体的な今後の基準といたしましては、通達を出しまして、各種の割引運賃につきましては基準運賃から三五%の範囲内でのものはほぼ自由に認める。運賃の認可制自体は維持しますけれども、行政の運用といたしましては極力弾力的に運用していくようなことを考えて

でございまして、このような考え方方に基づきまして、競争を促進する場合にも企業間格差というものを十分念頭に置きながら行政運営を行っていきたいということござります。

○石田委員 具体的なことを述べるのはこの際かなり困難な問題だらうと思いますので、そういう方針については承りました。

山也士郎 次の方による同、をするつたでござります。

発達をいたしました場合、いわば他の交通機関においては陸上の僻地とされる部分を航空機輸送でつなぐといったケース、こうしたものを想定した場合には当然おのずから違った対応を考えなければならなくなるであろうと思います。そうしますと、例えば地方財政に對しては別途の裏打ちの方策を国は考慮をしながら、それぞれの地域における住民の足をみずからが確保するという視点から的地方自治体の財政措置といったものが検討されてしまかるべきではなかろうかと思います。現在一つの例を手元で調べてみると、例えば新潟県が新潟—佐渡線に対する欠損補助を現在実行しております。また、長崎県が二地点間の事業への出資と欠損の補助を自治体として計上しておられます。私は、こうしたそれぞれの地域における努力というものを基本において考えてまいるのが本筋が

の御質問かと存じます。  
まず多少抽象的になるかと思いますが、また大臣の御答弁と重複する部分があるかと思いますが、私ども基本的に考えておりますのは、今後だけ企業の自主的な判断というものを尊重していただきたいということが根底にございます。具体的な問題といたしましては、国内線につきましては従来は企業ごとに一定の事業分野を決めておったわけでござりますけれども、そのような事業分野というものを取り扱いまして、企業の能力があるれば、あとは空港需要あるいは全体の需要等を目指して複数社制といいますかダブルトラック化あるござります。これまでの航空行政と変わった点といたしまして、そのような従来の事業分野にとら

○石田委員 それでは、この自由化問題、特に日航の民営化の問題についてこういう議論が当然出てくるわけですね。日航は三十五年間国営企業として優先的に路線の確保や財政上の措置があつたわけでございますので、かなり企業格差が出てきている。本年二月期の有価証券の報告書を見ますと、日航の営業収入が七千七百九十一億ですか、それに比較して全日空の営業収入が四千七百九十四億、東亜国内航空が千五百三十一億、日本アシア航空、日本貨物航空、その他を入れて全体で七千二百七十三億、日航一社の方がこの数字を上回つておるわけでございまして、日航の民営化後において各航空企業に対して競争原理を働かせようと/or>しているわけでござりますけれども、実際は力の格差というものがぬぐい去れないわけでございま

山城社長の力によれば、業界の発展を促進してきた。そういう点でござりますが、今の議論、やはり先発企業として今日の航空業界の発展を促進をしてきた。そういう点で今までの功績については私どもも高く評価をいたしておりますが、やはりこれから自由競争の時代ということになる。過去のそういう三十五年間にわたる国の助成等があつての大きな発展であった。そういう点を踏まえて、先発企業として日航が大きな財力を持ってどんどん競争のために相手を押しのけてもといふことになつてくると、また混戦が生ずる。当然自由競争を促進しなければなりませんけれども、そこら辺との兼ね合いというもののがかなり難しいと思うのですけれども、いわゆる先発企業の社長とされてどうお考えになるのか、承りたいと存じます。

で、日本航空が今まで三十五年間國の手厚い補助のもとにここまでなりまして、企業間の格差ということをおおしゃれされるわけですから、私どももそういうことは率直に認めざるを得ないわけでございますが、若干ブレークダウントしてこれを考え方でいただきますと、さつきおっしゃいました日本航空の七千億に上る收入は國際線と國內線に分かれておりまして、例えばそれを國內線に分解いたしますと、日本航空の國內線の売り上げは六十一年度千七百三十五億、それに対しまして全日空は四千五百二十四億の收入を上げておられるわけでございます。それから、羽田の非常にタイトな飛行場のスロットというものは、私どもは七十四でございます。これは成田の空港が開くときと全然変わつております。それに対して全日空さんの持つておられるスロットは、成田の開港時が百九十九でございましたけれども、今は二百六十六でございます。今羽田の発着枠というものは航空企業にとっては大変な財産価値があるわけでございますが、そいつた羽田のスロットから考えて、も国内においては明らかに全日空さんが力がある、収入もある。

それから、国内について、私どももローカル編入していくだけまして、改めて全日空あるいはD.T.A.の力強さというものは、これは売り上げがどうしても伸びないという場合はやはりそれなりの営業力の差があるということは、率直に認めざるを得ないケースというのもござります。例えば鹿児島に私どもも入らしていただく、あるいは小松に入らしていただいたのも、これは根強い力の差があろうかと思います。しかし、私どももいたしましても、それらに今後力をつけて対等に競争し、利用者の方々の利便の向上に尽くしていきたい、かように考えております。したがって、私は、企業間格差はあると思いますけれどもやはりケース・バイ・ケース、いろいろお考えいただかなければいけないんじゃないかなという気持ちを持つております。

た。そういうような路線構造の違いというものが、国内を主としてやっておられた全日空と日本航空の間では存在する。

そこで、国際線の方にお入りになるということについては、審議会の答申の中で高需要路線、あるいは新規に獲得される路線、あるいは増便する場合、こういうようなことで他の航空企業に入る。私は、それはそれなりに結構なんでございますけれども、ただ、国際的な競争とそれから国内会社同士の競争、というのにはかなり質的な差があるのぢやないか。この自由化政策が実施されて以後、我々も経験させていただいたわけでございまが、全日空あるいはNCAそれぞれワシントンあるいはロサンゼルス、あるいは貨物ですとニューヨークあるいは香港、各地にいろいろの経験をさせていただいて、やはり外国他社との競争とあるいは国内会社同士の競争というのにはかなり違いがあるというふうに思います。

空運送事業に附帯する事業に限られているというふうに考えてよろしいかと思います。ただ、航空運送事業といいますのは公共事業でござるが、日本航空の「会社の目的」から見て、完全民営化案が成立したことになります。具体的には、日本航空の定款にその関連事業も含めた事業範囲を決めておるわけですが、日本航空法の「会社の目的」から見て、完全民営化案が成立したことになります。ただ、日本航空が完全民営化される際には、定款も当然に変更されるものと考えておりますし、その際に従来のような日航法から来る制約はなくなるわけでございまして、全日空であるとかTDAであるとか他の航空会社と同等の立場に立って関連事業を行なうことができるわけでございまして、当然現在の事業範囲より拡大されるものというふうに考えております。

○石田委員 もう少し、完全民営化でございますからそういった意味で、関連事業を開発していくということに対する規制は一〇〇%なくなる、こういうふうに考えてよろしくございますが、

○山田(隆)政府委員 法的には一〇〇%なくなるだ

ね。私は国鉄問題を今まで長い間やつてきましたけれども、あれだけの赤字を抱えておった国鉄として、関連産業の開発によるいろいろな収益を求めていくというのは重要な施策の一つであるといふうに主張してきたわけでございますが、今回民营化されましたからかなりそういういた制約がとれたわけでござります。この日航法の廃止に伴つて、関連産業の開発という問題についてはどういうふうにお考えなのか。まず、運輸省から伺いましょう。

○山田(隆)政府委員 現在の日航法では、おっしゃいましたように関連事業についての制約がござります。日本航空株式会社法によりまして、「会社の目的」として、「日本航空株式会社は、国際路線及び国内幹線における定期航空運送業並びにこれに附帯する事業を経営することを目的とする株式会社とする。」こういう枠をはめられておりまして、その関連事業というのは、本来の定期航

えさせていたたく、むしろもう少し自由に、幅広い活動ができるようにならたいという気持ちはございます。それは来るべき株主総会で提案するということになる予定でございますが、その考え方をいたしましては、私どもとしては、従来に増して事業領域を拡大して多角化を行いまして、当社に蓄積されたノーカウトがあるいは技術力、さらには人的な資源というのも大いに活用をして、普通の会社であつたならばやるであろうような活動をさせていただきたいと思います。

それで、中期計画におきましては、総合生活文化産業というものを私どもの会社の理念といいますか事業領域に定めまして、リゾート開発あるいはホテル、生活文化事業、情報産業、高度技術、エンジニアリング等の分野への関連産業の展開を計画したいと考えておるわけでございます。もちろん、中核は航空機輸送事業であるということは、これは変わることはない、こういうふうに思つております。

いまでの、当然まず本来の公共事業に支障を及ぼすようなそいつた関連事業というものは適当でないということで、本来の航空事業にプラスするような関連事業がなされるのが適当ではないか、かように考えております。

○石田委員 同じ問題を山地社長に伺います。

○山地参考人 ただいまの御質問でござりますが、日本航空株式会社の定款というものがございまして、その定款によりますと、現在は、「(1)国際路線及び国内幹線における定期航空運送事業 (2)不定期航空運送事業及び航空機使用事業 (3)航空機整備事業 (4)前各号に附帯する損害保険代理業 (5)第一号乃至第三号に附帯関連する事業」と、今航空局長の御答弁にございましたように、日本航空株式会社法の精神を読みましてある程度限定をされていいわけでござります。

しかし、今後日本航空株式会社法が改正された場合には、私どもとしては、この定款の内容を変

と申します。

○山田(隆)政府委員　コミュニケーションの一航空に対する予算措置といたしましては、現在、六十三年度概算要求に向けて運輸省部内で検討中でございま  
す。

ロミューーターにつきましては、本年四月に航空審議会に地域航空輸送問題小委員会というものを設けまして、この小委員会でロミューーター問題に関する種々の御議論をいただいておるわけでございまして、小型航空機による地域航空輸送のあり方とかこれに伴う空港整備のあり方等について調査検討していただきて、その推進方策を取りまとめていただきたいというふうに申し上げておるわけでございます。

その中で今後の助成のあり方というものの当然  
方向が示されると思いますけれども、私どもとい  
たしましては基本的に、こういう審議会の考え方  
も踏まえまして来年度の予算要求を考えていきた  
いと思うわけでございますが、さしあたり現在、  
検討段階で申し上げますと、コミュニター空港の  
整備につきましては、新しい公共事業の方策であ  
るNTT株の売却益を活用した助成制度というも  
のを来年度の予算要求において検討しておるとい  
うござります。これは、御承知のように、六十一  
二年度補正予算におきましてヘリポートの整備に  
ついて同趣旨の助成制度を設けたところでござい  
ますが、同じようなことをコミュニター空港につ  
きましても考えていただきたいということをございま  
して、箇所数、規模についてはまだ確定しており  
ませんので、申し上げるのは差し控えさせていた  
だきたいと思います。

○石田委員 大臣は厚生大臣もやられたわけでもございまますから、へりによります救急医療の問題、これはかなり今拡大されつつある。また、山間僻地という状況を考えますと、自動車あるいは汽車等ではとても間に合わないということで、この要望は高まつておるわけでございますが、これは、こういったコミュニーターの飛行場をこれから設置するについて、今の御答弁を伺いますと、ヘリをもつていただいた場合には、日本の小型航空機による輸送というものはまだまだ相当大きな需要があると私は思いますし、これは本当に百何十カ所も必要になるかもしれないと思思いますけれども、固定翼の小型機による特定地域間輸送にコミュニーターというものを限定して考えました場合には、必ずしもそれはほど大きなものにはならないのではないかろうか。それは、我が国の地形、気象条件等々をあわせて考えた場合にそんな感じを持っております。

して、現在まだそれぞれの自治体の要望も必ずしも固まつております。そうした状況の中で、私は、恐らく近い将来において、そうした意味では、例えば消防庁あるいは警察庁そして厚生省等々と意見を交わしながら運輸省航空局としてヘリポートの整備をしていく、あるいは「コミュニティ空港」の整備をしていく時期が参らうか、そのように感じております。(参考)

ノーマッドはか世界のでは、デハ8型、アドR-42-200、○石田委員でござりましまして、この間おりました御指摘の件で、二年から科五十二年かまして手が踏まえましたしまして

の諸国で、ビラード型等が開発見通すが、どうか。」  
「うか。」

ノード式  
ハシア  
が考え  
手技術  
例の  
通し、  
お答え  
ンジエ  
います  
るわ  
それま  
峰関連

してお  
D H C  
ル・ア  
られよ  
厅の方  
「飛鳥  
これは  
申し上  
ゲトの  
けれど  
航空宇  
けでこ  
での基  
の「飛鳥  
の要素

るもの  
エリタ  
うかと  
にお伺  
どんた  
げま  
STO  
も、  
宙技術  
基礎的な  
「」の設  
技術の

開発で、機の  
この開発  
研究所  
設計に、  
開発で、

いいを・きと てとけ トしの

う議論も一方においてあるわけですが、それらの  
数的な問題について、航空局長の立場から見  
た今言うことは不可能であろう、こういうふうに思  
うのでござりますが、大臣、将来を展望されまし  
て、コミュニーター航空の需要というものは相当大  
きいものとお考えでござりますか。今ある人に聞  
けば、百四十カ所ぐらい計画をすべきだ、そういう  
うようなことを聞いたこともあるわけでございま  
して、全国で百四十カ所となると、四十七都道府  
県でございますから相當な数になりますね。そうち  
いった状況を踏まえて、それらの展望についてど

○橋本国務大臣　これは今、あくまでも私個人の意見を申し上げたわけでありまして、運輸省としての考え方でないことは御理解をいただきたいと思います。

ただ、今の委員のような御意見を伸ばしてまいりましたが、この辺は厚生省とこれからお打ち合わせをする、救急医療との絡みも考慮するというような方向で行くべきものなのかどうか、そこら辺のお考えは何かございましょうか。

## 予けまるすう種○承いら

れるの  
ますが  
りたい  
山田(略)  
でござ  
場合に  
。非常  
輸送と  
したよ  
れども  
想され

かなと、ここに、  
と思いま  
陸)政府を  
いますよ  
いろいろ  
に広い意  
いうこと  
うにヘリ  
、現在を  
るようす

いう氣  
へ辺に  
ます。

がして  
ついて

ならぬ  
何かお

ないわは  
の考え方

りでござ  
があれど  
空機のさ  
航空と  
と存じ、  
空機に  
空機に  
仕じま  
申し上  
運で今後

# け後すけよまい機 はぎ

行に成功してござります。以降六十一年度から三年計画で、すなはち来年度の末までという予定をもちまして現在飛行実験を統けている最中といたところでござります。今後でござりますけれども、「飛鳥」の開発と申しますのはまさにエンジンからすべてにわたりまして日本人の手で手がけられた、仕上げたというものでございまして、この開発経験は極めて貴重とということで、そのデータ等を今後に向けて有効に活用していくことが、大変重要というふうに認識をしてございまして、今後それらのデータの整備、データベース化そしてそれの補完的な解析的な研究といったふうに今後取り組んでまいりたいというふうに考えてござります。

○石田委員 ちょっととはかの視点になりますが、このように航空産業の発展と同時にこういったヨーロッパ一航空の展望が開けてきているわけでございますが、その中に欠かすことのできないものはやはり操縦士のいわゆる養成という問題だと思ふのですね。いろいろ伺つてみると、この操縦士の養成というのはそう簡単なものではないというふうなことを伺つておるわけでございまして、ヨーロッパ一航空の展望を考えてみると、かなりテンポは速いんじゃないのかなというふうにも思ひます。操縦士が求められるというようなことになろうと思ひますので、そういう時代を踏まえて操縦士の養成の問題、現状はどうなつてているのか、将来どう考えているのか、その辺の御答弁をちょうだいをいたしたいと思います。

○中村(鶴)政府委員 お答えいたします。

今のお話は二つに分けてお答えをしなければならないのかと思ひますが、一つは定期航空運送事業で実際に働いております乗員の今後の養成計画の増加がかなり見込まれております。また六十一

年六月の運政審の答申を受けました後、航空企業間の競争促進が図られるということと、必要とされる乗員数も徐々に増加をしてきており、将来見

○石田委員 大分時間がなくなつてしまいまして飛行場の問題、これは運輸大臣に伺いたいのでござりますが、多くは自衛隊との共有の飛行場、空港、そういうたるものがあるわけでござりますけれども、千歳あたりは滑走路を別にしてというような方向でござります。私も地方を回っておりますと、自衛隊が同じ滑走路を共有しているということについては、多分に需要の拡大の阻害になつてゐる。それはそれなりの自衛隊の責務があるわけでございますから、別にそれを非難するわけではありませんが、やはりこれは運輸省としては自衛隊との調整を図りつつ、滑走路程度は別にしていくことになりますれば、その空港の需要の拡大にも大きく貢献できるのではないか、そういうような方針はお持ちでないのかなというふうに思つてゐるのですが、いかがなものでしようか。

○山田(陸)政府委員 現在自衛隊と民間空港と共用している空港につきましては、まず民間空港に自衛隊が利用しておりますのが九空港ございます。この中には例えば名古屋であるとかあるいは福岡であるとか、こういう空港がござります。また自衛隊の空港に民間機が乗り入れている空港が五空港ござります。

このような共用飛行場につきましては、一般論としては私ども民間の航空機とそれから自衛隊の航空機とは分離されることが好ましいと存じますけれども、我が国の狭隘な国土事情から飛行場の適地が求めがたいということ、それから今申し上げましたように、それぞれの共用飛行場におきまして現在の離発着回数から見ますとなおまだ余裕がある、こういったようなことから、やむを得ないのではないかと考えております。

ただお話をございました千歳空港につきましては、まいりたい、こういうふうに考えているわけでござります。

は、現在の自衛隊の飛行場の東側に新たに民間専用の空港の整備を進めることにしておりまして、近く供用開始が予定されるところでございます。

○石田委員 将来ともにそういう方向にいきますか、その他の地方の空港について。

○山田(隆)政府委員 それは結局ケース・バイ・ケースになると思いますけれども、当該空港に余力があるかどうか、今後の航空需要がどれくらい見込まれるかというようなことによって決定していきたいと考えております。

○石田委員 それでは日航の方にお伺いをするわけでございますが、日航の民営化の問題で各紙はそれぞれ社説でこの問題を取り上げておるわけでございますが、そのいろんな論点を絞ってみますと、いわゆる中期計画の問題、これが果たして計画どおりいくのかどうかということに対する不安感、それからもう一つは、やはり労働組合との関係、その信頼関係、それが非常に大事である。この二つが際立つて大きな問題として取り上げられているわけですね。中期計画を拝見いたしまして、確かに素人的に見ても、こういう計画では少し厳しいなという感じがしているわけでござります。それに対する自信のほどはいかがかというところ。

それからもう一つは、国鉄改革を見ますと、組合の要求は当初民営化反対というようなことが大きな反対運動の軸であったと思うのですね。しかし時代の流れとともに民営化やむなしかといいうような空氣も労働組合の中では生まれてきて、それを推進する組合も出てきた。そういう中から組合としては雇用の確保を第一義的に考えなければならぬ、職場の確保というものを考えなければならない、そういうところに焦点が当たってきて、そして推進側の組合がだんだんふえてきた、こういったことであろうと思うのです。そしてまた、実際民営化になってみて、こちら辺の労使関係というものはかなり共通の意識を持つて、軌道に乗ってきたような感じもするわけでございます。そういった点におきまして、従業員との、組合関係と

申しますがこれとの信頼をどうこれから確立していくのか、こちら辺が一番焦点ではないのかなというふうに私は思います。私、今運輸委員をやっている関係もありまして、この法案の質疑に当たっていろいろな方がいろいろな書類をたくさん送つてこられるわけなんですねけれども、それを仔細に拝見しておりますとかなり厳しい対立関係にあるなということを思わずざるを得ない。全部そなうだとはもちろん申し上げませんけれども、部外者がそれを拝見しておって、真相というものは両方から聞いてみなければなかなかわからないことですから、どこにどういう問題点があるということまではよくわかりませんけれども、いずれにしてもこの信頼関係を確保しない限りにおいては民営化の軌道というものは成長していくのじゃないか、こういう気がしてならないわけです。この二つの問題について社長の方からお答えをいただきたい。

○山地参考人 中期計画と労使関係ということであつたかと思うのでございますが、中期計画の実現を危ぶむ御批判がある。それから中期計画が出たときも、非常に抽象的で具体性に欠ける、こういう話であつたわけですが、私どもの中期計画で割と明確であったのは路便計画、それから機材計画、これはかなり具体的に書いてあるわけでございます。この計画自体が、路線計画に至っても随分欲深な計画じゃないかという御批判も片やあるわけでござります。もちろん、路線というものは政府の方の御裁定を仰ぎながら充実させていかざるを得ないとと思うわけでござりますけれども、私が路線の増便についてかなり書いてござりますのは、外国の会社が非常に拡張的な路便計画を出したくなっているものでござりますから、私どもが路線の増便についてかなり書いてござりますけれども、それでもそれにフォローしてシェアを確保しなければいけないという事情がござります。しかし、政府の方の御判断あるいは情勢の変化等で路便をそういうふうにふやす必要がない場合には、またそれなりの対応をしながら収益の増強に当たらざるを得ないというふうに考えております。

それから、抽象的であったのは、これも再三御説明しておりますとおり組合といいろいろ話をしながら理解を深めつつ実施しなければならない事項というの我が社には大変多うございまして、その点については年次ごとに各組合の理解を得る努力をするという方が現実的であるという事情のためにかなり抽象的になつたわけでござります。しかば、組合との関係は今後どうなんだということのございますが、組合関係がこれだけ難しき状態で推移してきたというのはそれなりの歴史があつたと思ひますけれども、やはり特殊法人といふことの経営をやつていた、經營の自主性が欠けていた、もう少し言えば当事者能力も若干欠けていたかもしれないというようなことと無縁であるとは思えないのでございまして、民営化後は直に組合に經營の状況について理解を求めますし、組合の方々の御要求についても真剣に耳を傾けていくつもりでござりますので、私は、民営化後の日本航空というものは労使関係について改善するであろうということを期待しておるものでござります。

て、運輸省あるいはアメリカのボーイング社に対する捜査がどのような形で行われていくのかなるべくうつうに思います。この点についてのお答えをいただきたいと同時にまた、群馬県の県警本部としてかなりの人数を動員してこれに当たられておるようでございますが、この事故はそもそも航空技術の問題が非常に深くかかわつておるわけでござりますので、失礼な言い方かもしれないけれども、捜査に当たられる方々はそういういた科学技術に関して、特に航空技術に関しては素人の方が多かろうと想像をするわけでございまして、警察庁として支援体制をかなりしつかり組まないと難しいのじやないか、こういうことも考えておるわけでございますが、最初にその二点を伺つておきたいと思います。

徹底していきたいというふうに考えております。それから、群馬県警の捜査体制でございますが、中核となつておりますのは五十名の専従捜査員でございまして、これらは専門的知識を有する力な捜査体制を組んでおるところでございます。しかし、いざれにいたしましても大変高度の技術者あるいは語学に堪能な者、こういう者を選抜して指名いたしておりますので、群馬県警では最も強力な捜査体制を組んでおるところでございます。事件でございまして、警察庁におきましても、この種事件の捜査指導を任務といたしまして特殊事件捜査指導官、あるいは鑑識指導を行います特殊事件鑑識指導官、さらには専門的、技術的助言を行います科学警察研究所係官、これらを機会あるごとに群馬県警に派遣をいたしておりまして、その捜査指導に当たらせますとともに、この種事件の捜査手領や過去の捜査教訓等々につきましていろいろ捜査上の参考に供させていただいておるところでございまして、群馬県警と緊密な連絡をとつてやつておるところでございます。

○石田委員 本格的な捜査が開始されたばかりでございますからそれ以上のことを申し上げるのは難しいかと思うのですが、いたしまして、も、こういう事故の刑事責任というものが、ただけの人命が損なわれたわけでございますので、大変大きな問題であろうと思しますね。

ただ、私たちが國民の立場から見て、一つの捜査の結論がもう五年も十年もかかるというようなことは、これは非常に納得できない。しかしそういった技術的な問題の研究、あるいはそといった調査等にもかなりの時間を要する問題でございましょうから、もちろんいつまでというようなことは言い得るわけはありませんけれども、そういうふたつの気持ちを、遺族の方はもちろんのこと、また国民ひとしく、なるべく早い機会に結論を得ていたきたいのだ、こういうふうに考えているところなんですね。そこら辺に対する決意のほどをひとつお述べいただきたいと思います。

○広瀬説明員 お答え申し上げます。

先生御案内のとおりだいま捜査中でございま

して、かつ、今後どのくらい日数がかかることは今後の捜査の展開いかにかでござりますので、現時点で具体的に申し上げられないのが実情でございます。

○石田委員 運輸省の方にお伺いをするわけでございますが、この日航ジャンボ機の事故以後、そういった安全問題に対する監督機能の強化というものをしてこられたわけでござりますけれども、現時点において特に際立ったそういうような監督機能の強化、そういうたものは今も何か考えておられますか。

○中村(鷺)政府委員 六十一年度の予算で四名の整備審査官をお認めいたただいたわけでございまして、それらの職員を活用いたしまして、安全性の

整備審査官をお認めいただいたわけでございまして、それらの職員を活用いたしまして、安全性の強化に向けてエアラインとの定例会議その他のを通じまして今頑張つておるところでございます。それでと今回、七月二十四日だったと思ひますが、航空事故調査委員会から提出をされました勧告、建議あるいは所見というものに対する対応策をまとめて、私どもの方から事故調査委員会の方にこういうことでやりますということを通報したところですございまして、その指針に従つて今後鋭意努力をしてまいりたいというふうに考えておるわけでござります。

なお、今後もボーリング社あるいはアメリカの連邦航空局の関係で安全をさらに高めるためいろいろな施策が出て来いるかと存じますけれども、これらにつきましても私ども連絡を強化いたしまして、鋭意努力を重ねてまいりたいというふうに考えておるわけでござります。

○石田委員　あと十分ばかりありますので、航空運賃に関して御質問を申し上げたいと思うのでございます。

券の利用法がある。香港やソウルなどで航空券を購入して日本に送ってもらい、安い料金で日米、日欧を往復できる方法が利用者の人気を集めています。しかし、これは、輸入航空券は航空法違反で罰せられるというようなことで、日本航空を始め多くの航空会社が搭乗を断りというようなことで統め出しをしておられるわけだと思います。ある新聞の社説によりますと、そういうようなことは、結め出しがいうのは筋が違うのではないか。現にそういうような、これは円高問題にも絡んでおる各社の対応というようなものが現在でも格差がある方法で売られておるわけですから、その一環としてはこういうものが存在すること自体そういうシステムがとり得るんではないかというような反発もあるよう思うのでございますが、この問題についてどういうようなお考えがございましょうか、運輸省に伺います。

も、変動の幅というもののを見ながら、何%か変動があるたどきには航空運賃の見直しを考えるといふのは半年なり一年なりの期間を置いて考えるとか何らかの基準があつてしかるべきではないのか。どうも外国へ行く場合の日航の運賃が他の国々の航空会社に比較してかなり高目であるといふ批判が現にあるわけですね。そこら辺に対してもうどういうような対応の原則をしておられるのか、その点についても御答弁をいただきたいと思ひます。

○山田(謙)政府委員 ただいま申し上げましたように、国際運賃というものが基本的にはそれぞれの発地国におきまして発地国通貨建てで決められるという現状から申し上げますと、為替レートの変更に伴いまして日本発の運賃、それから外国発の運賃を現行為替レートで換算した運賃との間で開きが出来る、外国発の方が相対的に安くなるという方向別格差を生じるのはやむを得ないというふうに考えております。この方向別格差の是正の措置といたしましては、運輸省といたしましては、昨年も七月、十月及び十二月において日米、日欧、日豪等の路線におきまして方向別格差縮小のための措置を講じてきましたところでござりますし、さらに本年におきましても、七月十五日から日米路線につきましては日本発の往復運賃を七・四%下げたところでございます。また、本年十月実施を日途に日欧路線につきましては、個人旅客が、バックキャビンといいまして、従来の団体席でございますが、こういった席を利用して安くできる制度の導入等について検討しておるところでございます。先生おございましたように、何%開けたら是正するという基準を一概に設けるということとは非常に難しいと思います。方向別格差の是正といたしましては、通貨の強い國の方の引き下げとあわせて、場合によつては通貨の弱い國の引き上げという手段によって行われる場合もあるわけですがございまして、相手国もございますし、できるだけそのような状況を改善する方向で私もどもしては努力を今後とも続けたいということとござい

○石田委員 これで私の質問時間は終わりでござりますので、これ以上の質問を申し上げないわけですが、いざれにいたしましても、私は航空業界としては日航の民営化に伴つて新しい時代を迎えた、こう思われるを得ません。また、これから科学技術の進展ということも、超電導の問題等が今大きくクローズアップされておるわけでございますが、いざれにいたしましても、科学技術の進展ということを考えられるわけでございます。そういうことに伴いますと、やはり高速化の問題も出てくるでございましょうし、いろいろな問題が出てくると思います。運輸省としましても、あるいは日航といたしましても、それらの新しい技術開発をすると同時に、どうかひとつ安全性の問題をより重視して、そして国民の期待にこたえていただきたい、このことを御希望申し上げまして、質問を終わりたいと思います。

○鹿野委員長 河村勝君。

○河村委員 まず、山地参考人にお尋ねをいたします。これから民営になれば、よほどのことがなければもう国会にお呼びすることもないでしようから、この際、これから新生日本航空の運営にかかることが多いので、あなたに質問することが多いと思いますので、お聞きをいただきたいと思います。

まず伺いたいのは、おたくでおつくりになつた六十二年から六十五年度までの中期計画というのを読みました。しかし、これは先日この委員会であなたがはしなくもおっしゃったように、路線計画、機材計画だけであつて、だけとは言いませんけれども、ほとんどそれが主たる部分であつて、本当に新しく民営日本航空としてスタートして、これから何をやろうかという意欲の感じられるものが中身にないという印象を強く受けました。特に、一昨年あれだけの大事故を起こした後であるにもかかわらず、安全対策について具体性のあるものは何もないし、かつ、これから國の政策変更、航空政策の変更に伴つて激烈な競争時代に入

る。したがつて、そこでは生産性の向上というの  
が非常に大きな要素にならなければならぬ。こ  
れについても断片的にちょこちょこあるけれど  
も、一体どうしようかということがうかがわれな  
いのですが、一体どういうつもりでこの中期計画  
をおづくりになったのか、一体本当にこれからど  
うしようかという計画をおづくりになる気がない  
のか、その辺のところはどういう考え方でおられる  
のか、それをお尋ねをします。

取り上げてなかつたということございます。  
それから、路線計画それから機材計画といふことについて非常に重点があつたのは事実でございまして、ますけれども、これはやはり収入面でどちららの収入を確保できるのかということは私どもの計画を立てる上に大変重要なことでございまして、過去の中期計画あるいは五カ年計画等においても中核はそれであったわけでございます。

は、一番おかしいなと思うのは、事故発生と直接かかわりのある部分については表現が極めてあいまいであるということなんですね。例を挙げますと、大抵責任はないという表現になつてるのであります。ところがそれは一貫性がない。ボーリング社に委託をしたことは妥当である、それから、日航とボーリング社の合意した修理の全体計画はほぼ妥当である。事故調査委員会でほぼ妥当なんという表現は、私は適切だとは思いません。特に一番矛首が甚しいのは、五十三年の大阪空

対策といふものを考えなければならないですね。だから、この妥当であるとか適切であるといふことにとらわれないで、事実関係だけは詳細に並べて記述してありますから、それをもとに今後事故防止対策といふものを確立するよう、全力を挙げるべきであると私は考えるのですが、運輸大臣は、これをお読みになり、かつ対策を考えるに当たつてどうお考えになつていますか。

でございますけれども、「絶対安全を維持・推進するための施策の充実」というような表現を行つておりますけれども、その他の部分において安全の確保ということについて章を設けたりあるいはページ数を割くということが少ないのでございことについての御質問かとまでは思ひうるのでございますが、私どもの中期計画をつくる前から、事故を起こして、かつ、運輸省の方からいろいろ御指導をいただき、私どもも全社を挙げて事故の再発防止するという諸般の施策を実施中でございまして、したがつて、それを再掲しないということがまずその当時の事情として御理解を賜りたいと思うのでござります。

ただ、それじゃその実施中あるいは実施するこ

上をするということが必要であるわけでございまして、それらについては、抽象的ではございますけれども、私どもとしては項目としては相当のものを掲げてございまして、例えば地上職の間接的削減とかあるいは委託化の推進とか支店業務の一部委託化、あるいは運航乗務員の編成等勤務条件の見直しや外部乗員の導入、それから客室乗務員の編成の見直し、外国人乗務員の拡大等々、項目としては私どもはできるだけ挙げてあるわけでござります。

それじゃ、なぜそれが抽象的かということです。ざいますが、これは毎度御説明しておりますとおり、各年次計画において組合とよくお話をされて、理解を求めるから実施していくというのが現実的

とに今後なるであろうといふものはどんなことがありますけれども、それは整備の関係で申し上げますと、昭のSRといふのをこの期間中に五機更新をするとか、あるいは整備の人員の安定的な採用を再開するとか、あるのは昭のセクション四十一の検査を実施するとか、あるいは点検ハンガーの建設をする、あるいは重整備のハンガーを建設する等、私どもの既に実施といふようなことで織り込み済みのことについては再掲を避けた。その表現としては大変難しいのでござりますけれども、我が社を挙げて事故

○河村委員 それでは、あと具体的に逐次お尋ねをいたします。  
交渉に入つたりあるいは説明に入つたりしているものもあるるあるわけでございまして、今後そういうふた実績を踏まえながら、かつ、路線について運輸省等のお考えあるいは客觀情勢の変化等に応じながら、この中期計画を毎年見直して実際的なものにつくり上げていきたい、かように考えております。

後の対策を実施していた。これは私どもの会社が始まって以来、量的にも多いし質的にも非常に高い安全対策というものを実施しておりましたものでございますから、この中期の中改めてそれを

安全の問題について、運輸大臣、今回の事故調査委員会の報告についてであります。大部のものでありますけれども、私はあれを通して、要點だけは読みました。ところがこの報告という

私は、こうした慎重になり過ぎた事情がわからぬこともないけれども、しかし運輸省としては、この問題についてはこうしたあいまいな表現にはとらわれないで、事故責任とは別に事故防止

真をもらいました。見て、何でこんな不細工な修繕の仕方をやってそのまま使ったのだろうというふうに根本的な疑問を持ちまして、今度の事故の責任はここにあるに相違ない、この委員会の席

であると考えられる。しかし、それではやはりどうかといふところが、いよいよ悪く思つたらしくて、しかしながら十分とは言えない点があつたと考えられる。妥当だ、だけど十分ではなかつた。それで、一軒の意見として勧告の部分になりますと、今度は一般論にしてしまつて、特定の部位を指定して検査することも考えるべきである。何言つているんだかわからぬでないんですね。妥当な方法だ、だけど不十分であつたかもしれない、だからこれからは特定な部位を定めて検討することも考えなければならぬというような勧告をする。

○河村委員 対応した結果は、資料をもらつていいからもう答弁は要りません。だけれども、私はあれだけで十分だとは思つていませんので、その点も後で触れますか、事故責任があるかないかということと事故防止対策とは別ですか、それもそういう観点からこれから安全対策は考えてほしい、それを要望しておきます。

しかしそれでも、私は随分納得のいかないところがあるのであります。私は、事故が起つた直後に、後部圧力隔壁の壊れた部分の修理した写

であると考えられる。しかし、それではやはりちょっとぐあいが悪いと思つたらしくて、しかしながら十分とは言えない点があつたと考えられる。妥当だ、だけど十分ではなかつた。それで、一転して勧告の部分になりますと、今度は一般論にしてしまつて、特定の部位を指定して検査することも考えるべきである。何言つているんだかわからんのですよね。妥当な方法だ、だけど不十分であつたかも知れない、だからこれからは特定な部位を定めて検討することも考えなければならない

○河村委員 対応した結果は、資料をもらつていいからもう答弁は要りません。だけれども、私はあれだけで十分だとは思つていませんので、その点も後で触れます。が、事故責任があるかないかということと事故防止対策とは別ですか、これらもそういう観點からこれからの安全対策は考えてほしい、それを要望しておきます。

しかしそれについて、私は随分納得のいかないところがあるのであります。私は、事故が起つた直

の報告書を運輸大臣として非常に真剣に受けとめております。そして、いずれの言葉をもってしても、現実に起きた事故、その結果失われた人命といふものを否定することはできません。その限りにおきまして、通常では本当に考えられないような、みずからが考えみずからが決めた修理の方式を、それとは違った修理の仕方をしたというような、考えられないような事柄が現実にあったといふことも否定はできません。こうした事実を踏まえた上で、私はこの報告書を厳しくちようだいをいたしました。

ただ、技術的な問題点につきましては私はよくわかりませんので、技術部長の方から、その結果として現在対応いたしました内容についての説明

もすぐ後で、原因はここであろうということを申したのです。第一に疑問なのは、日本航空があれを修理する際に、なぜ下半分を取りかえるというようなこそくなことをしたのか。圧力隔壁全体を取りかえておれば何でもないことなんて、そう大した金のかかることでもないし、一体、なぜそれがまず第一に頭に浮かばなかつたかということに非常に疑問を持つているのですが、なぜこういうことをやつたのでしょうか。

○山地参考人 私も技術屋ではございませんから詳しいことはわかりませんけれども、バルクヘッドというものはそもそも二つの部分を継ぎ合させてつくつてあるというのが、一体の、丸くなつていてるバルクヘッドであるわけですね。したがつて、製造時からその継ぎ目があるわけです。その継ぎ目を利用して修理するということをございますので、私たちの技術員の方では妥当な修理方法であるというふうに考えております。ただ、その設計をいたしますのは修理を委託されましたボーイング社でございまして、ボーイング社が製造会社としてそういう選択をしたということであると思います。

○河村委員 その辺がどうもよくわからないんで、ボーイング社でつくつたんだからボーイング社に任せよう、一体これからそれだけで済ませてしまつたのだろうか。私も、二つを継ぎ合わせたものだといふのは今初めて聞いたのですけれども、しかし、それはリベットで継ぎ合せたなんというものじゃないのでしょう。それは完全に溶接するなり圧接するなり、そうしたものじゃないのですか。どうなんですか。

○十時参考人 お答えいたします。

プレッシャー・バルクヘッドの下半分を継ぎ合わせる場合に、既存の穴、すなわち既に取り外された部分の穴が残つております。その部分を利用いたしまして下半分のプレッシャー・バルクヘッドに穴を開けまして、それで接合いたしております。それで、修理ミスが起つた部分と申しますのは、その穴をつないでいた場合に、エッジ

マージン、すなわち機材のへりとりベットの穴との距離が十分でない部分がございまして、その部分につきましてスプライス・プレートといいます継ぎ板を入れた部分がございます。それによって起きつたわけでございます。その継ぎ板の入れ方がまずかつたわけでございます。

○河村委員 それならば、間に継ぎ板を當ててリベットを打つ。それを、二列のリベットで打つといふボーイング社との相談の上でつくつた修理計画があつたわけですね。それが、一列のリベットでしか打たれていないかたということですね。それは、立ち会つたときでも事後の引き渡しの際の確認のときでも、リベットが一列で打たれたか二列で打たれたかというものは見ればわかる話であります。それがどうしてわからないで引き取つたのか、それも私は非常に疑問に思つているのですが、どうなんですか。

○十時参考人 お答えいたします。

リベットは全部二列に打たれておりました。すなわち、外から見まつた限りにおきましてはリベットの列の数は正常であります。それで、一列しか通つていなかつたという部分は、先ほど申し上げました継ぎ板、これを切断しておつたために、継ぎ板としましては一列しか通つていらないということがあります。すなわち、繰り返しますけれども、外観から見まつたリベットの数は正常であります。

以上であります。

○河村委員 なるほど。事故調査委員会の報告を読んでいてもそこまでははつきりしていないのです。

それともう一つ、今後のこととして伺つておきたいのですが、目視点検ということです。これはむしろ運輸省に伺つた方がいいのだろうと思うのですが、自視点検といふのは、今度の事故調査委員会でも建議の方では「自視点検による亀裂の発見に關し検討すること」、「自視点検によつてどの程度の亀裂を見つけるかについて、現在十分な資料がない状態である」と書いてあるのです

ね。そんな心細いものをこれまでずっとやつきていたのでしょうか。一体、目視ということ自体私は余り知りません。しかし、鉄道のレールにしても、レールの亀裂や何かを発見するには磁気探傷器とかその他の器材を使って内部にできた亀裂の発見をやつております。航空機のような先端技術を要するところで目視だけでも材質疲労の度合いを点検しようというのは、どうも私には信じられないのですが、一体なぜこんなことが行われて今ごろ点検しなければならないのか。また、これからどうしようというのか。これは、運輸省の方に伺いましょうか。

○中村(資)政府委員 なかなか御説明の難しいところかと思いますが、実は後部圧力隔壁と申しますのは製造前の段階で設計をいたしますとき方には伺いましょうか。

○中村(資)政府委員 ちょっと待つてください。そういうことを言わると困るので、一般的に、目視点検というものを材質疲労あるいは亀裂を発見するのに今後ずっと使っていくのか、一体どうするのか、そういうことで、具体的なことを……。

○中村(資)政府委員 目視点検というのは非常に重要な航空機の検査項目、検査方式の一つでございまして、今後も大いに使っていかざるを得ない方法の一つであるというふうに考えております。これは、今そのお話を到達をしようかと思つたのですが、亀裂はかなり進行の速度が遅いものであるということが設計の時点で確認をされておるわけでございますので、そういう遅い亀裂、例えばこの場合だと、後部圧力隔壁でござりますと四十数センチになつてもまだ圧力隔壁は正常な状態でもつ、亀裂が起つてももつといふような設計になつておるという前提がございまして、そういう前提でございますと、目視で十分発見できることでございます。

次に、生産性向上についてでありますけれども、今日日本航空としては同業他社に比べて、これにおかれてもそういうつもりで安全対策というのをもう一遍この辺で見直しをして、この事故だけにとらわれないで対策を考えほしと要望しておきます。

○山地参考人 大変広範のお話だと思うのでござりますけれども、地上職、あるいは運航乗務員あるいは整備あるいは客乗、いろいろな社員がいる部署において生産性を向上させつたあるといふに考えております。

○河村委員 先日のこの委員会で乗務員の生産性の問題に関連をして、運輸省航空局長でしたか、

答弁された。ユナイテッド航空と日航と比較して、日米間の同じ機種の例をとつて、ユナイテッド航空では三人でやっておるけれども日本航空は五人乗せているんだというお話をありましたが、

り違つていふると思うのです。アメリカの会社といふのはほんとが国内線でございまして、その一部が国外に出る、こういう路線構成が大部分でございます。日本航空の場合には大部分が国際線でございまして、国内線はほとんど豆々ところしか

○中村(資)政府委員 設計上はそういうことになつております。

○河村委員 わかりました。この生産性の問題については、これから一番真剣に考えてもらわなければならぬことだと思います。しかし微妙な問題もあるようですから、この席ではこれ以上尋ねたいと思います。

現実にそういう格差があるのか、あるいはいかなる事情によつてそういうことが起きているのか。  
○山田(隆)政府委員 どういう乗員編成を行うか

ということはそれそれの航空企業が才務条件を頭に置いてお決めになることではないかと思ひます。現実に日米間の路線につきましてユナイテッド航空の場合と日本航空の場合とでは編成数には差があるというふうに私も承知しております。で、今手元に詳細な資料を持つておりませんけれども、成田—ニューヨークに関しましては、日本航空が現実に六人のコックピット運航乗務員を乗せておりますが、それに対しましてユナイテッド航空は四人という例がござります。ほかの路線につきましても航空会社によつて差があるということをございます。

本航空とはかなり違うがあるわけですが、いまして、そういった各社の路線構成等も編成数について、本航空やそれよりはるかに多くあります。それで、どうぞお聞きください。河村委員　路線構成云々というお話をだけれども、今の比較というのは同じ日米間の航路の比較ですから、それは余り理由にならないと思いますが、労使関係のことがあるので、どうから、余り的確な答弁ができるないのもわからぬことはないので、それともう少し詳しくお尋ねされたいのですけれども、意欲だけは持つてもらわないと困るので……。

○山地参考人 私どもの会社で外国人の乗務員を使つておりますのは南米線、それから中国人が乗つておりますのが香港線あるいはアメリカ線でございまして、これは言語サービスとかあるいは機内サービス全般にわたつて外国からのお客様に対しても非常にサービスになると思うわけでござります。今後こういった外国人乗員をヨーロッパ線においてはイギリス人、ドイツ人を雇つまして、日本からそれぞれの、ロンドンとかパリの大きな飛行場に着きまして、それから支線を行つた場合にはそういう方々が乗るということを考えたい。

きのうの質問の中では、円高差益がなぜ還元できないかということで、収入支出それぞれ三〇%ずつドル建てになつておるから、だから差し引き相殺されてゼロになるんだ、こういうお話をしたんですね。そうすると、二つ問題があると思うのですかが、これは営業損益で見た話ですか。例えば機体の購入費なども含めて支出の三〇%、収入の三〇%ということになつていて、どうですか。

けの差がある」とついてどう考えておりますか。  
○山地参考人　運航乗務員に関していえば、いろ

もう一つ、ボーリング74の400という航空機が最近採用され、アメリカでも国内でも使われているという話がありますが、これは運輸省どうい

○河村委員 計画はわかりましたが、それが人件費の効率化になるというのはどういうところにありますか。

なんでも、それと原資をこれで三割の利  
にあるはずですね。ですから、五十九年、二百四円  
レートで運賃その他が計算されてから後、今日ま  
で二年間、六十年、六十一年、円高差益と原資安

いろいろの路線において私どもの会社と他の会社の乗務員の差はござります。ただ、これは長年の歴史の中でつくられてきたものでござりますので、私どもの中期計画に書いてござりますように、運航乗務員の編成数についていろいろと話を積み重ねることによって妥当なものに直していくことなどを考えております。既にナンディとかシード二ー等につきましては、ある種の改革について経営側の案を組合側に提示して話を進めておるといふことになります。

○中村(資)政府委員 ボーイング74-4型でござりますが、米国のボーイング社が現在開発をしておられる航空機でございまして、当該機は操縦士及び副操縦士の二名で運航される予定と聞いております。この航空機の製造は政府によります型式証明書の審査は現在進行中でございまして、完了いたしましたのは六十三年末ごろというふうに聞いております。

○山地参考人 人件費単価の問題が一つブラジルあるいは中国等においてはあるうかと思いますが、その他日本から例えヨーロッペへ行きまして、ヨーロッペのほかの町へ同じようなスチユワーデスが行くとくに比べますと、現地の方々がそこからそれぞれのヨーロッペ内を乗務するという方が経費的に安くなるというようなことでござります。

○山地参考人 先ほどの営業損益ということで御批判賜つたわけでござりますけれども、営業外損益の中に金利とかその他があるわけでございます。そういったことは恐らく、航空機の購入代金につきましては金利、保険料その他のことが起るると思いますけれども、当初の円高を受ける当該機というのは、私どもの航空機の総額の中では、

○河村委員 妥当な線にといふのは、六人と四人  
るでござります。

○河村委員 そうすると、まだこれは実際には伝  
われていないのですか。

○河村委員 そういう雇い入れの市場というか仕組みというものが上がっているわけですか。

その年度については大した金額ではございません。したがって、営業損益が円高を受けるかどうか、つまりどう立ち向かうかは思つたが、

○山地参考人 今航空局長の御答弁がありましたが、どうぞお聞きなさい。どうぞお聞きなさい。  
どうぞお聞きなさい。どうぞお聞きなさい。どうぞお聞きなさい。どうぞお聞きなさい。どうぞお聞きなさい。

○中村(資)政府委員 そのとおりでござります。  
○河村委員 そうすると、これは一人業務で賄ふられる仕組み、構造になつてているというように聞いておりますが、それは事実ですか。

一人一人探してきて雇う 通常の雇用関係でそろそろ  
いうふうにやることになつてゐるのですか。  
○山地参考人 これはそれぞれの基地におきまつて通常の採用をし、雇用契約を結ぶということです。

かの大宗を「見る」といふ見方をする  
ざいます。  
それから、円高の一部には原油の購入代金が為  
替でセーブできたものがあるわけですが、さすけ

れども、原油の問題については原油そのものが値下がりしたというようなことで私どもとしては利益を受けているというのがございまして、原油の場合には、円高差益及び燃料安の両方を合わせまして、六十年対比で七百六十億という数字がござります。その七百六十億のうちの円高差益による影響というのは百六十三億。したがって、この百六十三億というのは、私どもの営業費用と営業収益の中の営業費用に百六十三億は入っているとお考えいただいていいと思います。

○河村委員 そうすると、差し引き五百億は原油安によるメリットがあるということですね。

○山地参考人 そのとおりでございます。

○河村委員 運輸省の方は、運賃改定を考える場合に当然こういうものは要素の中に入れてあるんだろうと思いますが、それはどう考えておるのでですか。

○山田(陸)政府委員 運輸省といたしましては、運賃改定の際に諸経費の中でコストが下がるものがあればそれは当然要素に勘案いたします。同時にまたコストが上昇したものについても勘案していくということをございます。

○河村委員 それでは次の問題として、この中期計画の中で「事業領域の拡大」ということをうたつておりますね。航空事業そのものはそう大きな利益を生むものではないから、当然事業領域を拡大するには結構であります。ただ、今回の法改正に当たつて、いろいろなところからいろいろ情報が入つてきました。中には信すべからざるものもあれば、これはおかしいなと思うものも随分ありました。それを一々申し上げることはやめますが、その中で一、二、せつかく事業領域を拡大したいと言つていいのが磁気浮上式鉄道と言つたらいいのかよくわかりませんが、これは方式は違う

ようだけれども、運輸大臣どう思いますか。

○熊代政府委員 お答えいたします。

先生御承知のように、旧国鉄がいわゆるマグレブと言われております超電導反発式の高速鉄道の開発をやっております。ただ、これはそのほかに、今御指摘の日本航空で手がけてまいりました H.S.S.T.、これは常電導の吸引式で、時速三百キロメートルぐらいを目標としたものでございました。四十九年ごろからこういう新しい方式の鉄道の開発、運輸省としましては、旧国鉄のやっておりました主として長距離の都市間に対する磁気浮上方式の鉄道の開発、同時に H.S.S.T.、E.M.L.

というのもあつたわけですから、三百キロぐらいで都市の通勤あるいは都市近郊との間の領域、さらには空港等へのアクセスといったような分野においてこういう新しい鉄道技術の開発がそれなりに有用であるということで、運輸技術審議会でそれを開発する場合の技術的な、どういうことをやつたらいいかということの建議をいたしましたこともございまして、マグレブと通称されております旧国鉄の方式のはかに、H.S.S.T.について

はそれなりの有用性があるということで、そういう方針で臨んでおります。ただ、御承知のように民間の開発ということで進められておりまして、

○河村委員 基本的にはその民間の技術開発を経済性あるいは需要との関係等で、運輸省としてはそれを見守るよう対応をしてまいつた次第でございます。

○河村委員 見守るというのは恐ろしく無責任なやり方ですね。これだけの大きな開発プロジェクトを一つの企業でやろうというのはそもそも無理でしきう。方式は違うといったて、現実に国鉄でやっているものが既に実用化の段階に入つてしまつて、そんなに長距離でなくても、例えば千歳一札幌とかなんとかいうところにどうかという話まで出でてきているときだ。こういう一重に開発を民間企業にやらせておくというのは非常なロスである

うと思うのだけれども、運輸大臣どう思いますか。

○橋本國務大臣 私は一般的に申しまして、それぞの企業がそれぞれの目標を持ち、独自の技術開発に取り組むことがいかぬとは思いません。

○河村委員 そうすると、大臣は結構だと言つているのだけれども、日本航空はこれからも開発を進めていくつもりですか。

○山地参考人 五十二年のときにいろいろ政府の方のお話もございまして、特殊法人である日本航空が持つのはあさわしくないということです。H.S.S.T.会社といふのをつくったわけでござります。た

だ、H.S.S.T.会社は私どもの技術陣が行つておりまして、私どもの方の技術的支援がなければ恐らく経営ができないだろうと思います。私どもの技術を派遣しているゆえんは、やはり H.S.S.T.といふのは航空技術に関連がある、つまり技術者として H.S.S.T.の実用化の過程で技術的な修練を得る、技術的なノーハウを得るという目的があるから私どもが派出しているわけでございまして、今は林という社長が H.S.S.T.会社を經營しているわけ

○河村委員 現在会社は成り立つているのですか。

○山地参考人 実用化をこれからしようというところで、実用化ができますとそれなりの収益が上がってくるということございます。

○河村委員 どうも私は非常に難物を抱えていたようにしか思えないのです。現実にこの会社が、既存のノーハウは多少生かせるのかもしれないけれども、これから先開発を続けるだけの費用を日本航空が持たない限りこの小さな会社ができるはずはないと思ふのです。

○山地参考人 H.S.S.T.会社ができた際に、私どもとしては経済的援助は一切行わないということを契約に盛り込んでござります。

○河村委員 経済的援助は行わないと言つて日航の社員を派遣してやつておれば、それは即経済的

援助でしょう。人件費というのは一番大きいのですから、通常の経済援助以上であります。

それに私の聞くところによれば、会社が融資を受ける、日にちはいつだかわかりませんが、六十億の融資を受ける際に日航の山地社長がそれに対して一札を入れておるというようなことがあります。それが事実ですか。

○山地参考人 H.S.S.T.が融資を受けるときに念書というものを出しまして、協力覚書という内容でございますが、これは先ほど触れた私どもと H.S.S.T.会社の間の契約にある条項に従つて H.S.S.T.会社の今後については私どもも協力しますと書いてある。つまり経済的な協力は一切しないと明確に書いてあるわけです。人員の派遣は行う。人員の派遣を行つるのは日本航空の技術的な水準を高めるため、つまり日本航空のために出していると

いうふうな整理にしているわけでござります。

○河村委員 これ以上伺つて時間がありますけれども、これからなお開発を進めていくとすれば非常に大きな投資が必要だし、現実に片方で実用化されている方式が出てくれば、それは結局むだに終わるのでしょうか。ですから私はこの種の子会社——実情子会社ですね、こういうものを派遣を行うのは日本航空の技術的な水準を高めるため、つまり日本航空のために出していると

いうのですが、そういうことは考へていないのですか。

○山地参考人 今現実に融資が行われようとしているわけでござります。ということは実際にプロジェクトがあるということでございまして、そのプロジェクトができますと、H.S.S.T.会社としてはその事業の、H.S.S.T.の実用化ということが本格的に進む、今そういう新しい段階を迎えている

と、ということをございまして、今私どもの人員の派遣を取りやめるというようなことは考へております。自信があつておやりになることなら、これは民間会社になるのですから我々がとやかく言うことではありませんけれども、実際にプロジェクトがあるといって、今この会社が持つて

いるノーハウをそのまま使つてすぐき上がるといふ段階に私ははないのではないかという気がしているのですが、自信があるというなら、これ以上私は申す筋合いでありますんで、今後の課題として見守つていただきたいと思います。

は、日航開発の問題の中、ニューヨークのエセ  
関連会社の中で幾つかの話題がありますが、そ  
の中でも私も一番これは少し非常識だなと思ったの  
は、クスクスホテルの買収、昭和六十年十一月ですね。  
このときの買い上げた単価の高い安いというのは  
これは水かけ論ですから言っても仕方がないと思  
いますけれども、そのためにその買い入れ価格の  
八〇%を融資に頼って、その融資の際の利率が年  
利一二%であるというふうに報道されております

が、これは事実ですか。  
○山地参考人　報道に近い数字でございまして、  
当時のアメリカにおける長期ブライムレートとい  
うのは一〇%を超えていたかと思いますが、そうち  
いった場合の融資というものは長期ブライムレート  
の上に二%ぐらいを上積みするのが通常の例で  
ざいます。

○河村委員 ところが、これはあなたの方でお調べになつたかどうか、当然調べてなければならぬのですけれども、ちょうどこの昭和六十年といふのはアメリカの金利がどんどん下がりつつある時期だつたわけですね。ですから私の知るところによれば、この買収したのが十一月ですけれども、この年、六十年の一月のプライムレートが一

○・五、五月が一〇、六月が九・五、どんどん下がりつづかる時期ですね。もう翌年の三月になれば九・九、それから八・八と下がっていく時期でしょう。さすがに、こういうプライムノートが下がつ

識じやないかと思いますが、そうはお考えになりません。

○山地参考人 その時期というのは為替が円安から円高に移りつある時期とちょうどオーバーラップしている時期だと思うのでございますけれども、今御指摘のとおり十一月ごろは一一・一五を

というのが長期プライムレートだつたというふうに記録には出ているわけでございまして、アメリカにおける金利高、しかも私どものホテルはアメリカにあるわけでありまして、アメリカからの収入を貽うという意味ではアメリカの融資を受ける方が合理性があるということで、したがつて先ほど御説明したとおり長期プライムレートの上に一二%乗つけるというのが通常の商慣習であるといふ点からはやむを得なかつたんだろうと思います。

○河村委員 間違つたとは口が裂けても言えないのですが、もう一遍よく調べになつた方がいいので、しかしやるとき、このぐらい大きなのものを決定するときには子会社の仕事であつても日本航空自体が関与をされているんでしよう、どういうやり方でやつしているのですか。

○山地参考人 これだけのプロジェクトをするときに、私どもの役員とそれから日航開発の役員とが合同役員会といふものを作りまして密接な連絡をしたわけであります。合同役員会をつくったこと自体についてもいろいろと御批判があるわけですがございましょうけれども、そこで計画を練つたものをそれぞれの役員会つまり日本航空は日本航空の役員会、日航開発は日航開発の役員会で当然かけなければならぬものはかけながらこれの実現を図つてきたということをございます。

○河村委員 これだけの高い金利を払つて買つて、このホテルの今日までの営業成績はどうなつておりますか。

○山地参考人 税引き前の数字で、ドルでござりますけれども、一九八五年で百五十四万ドル、それから八六年で千百九十二万ドルの赤字でござります。

○河村委員 ホテルのことですから最初二、三年赤字であつてもそれは構わないのですけれどもしかしホテル経営の常識からいふと、一二%の利率でお金を借りて買ってやるというのは、私はどう考えても常識的でないと思う。仮に当時のアメリカのプライムレートとそう大きな差がなかつたにせよ、営業そのものを考えたら、ホテルの経営

ということを考えたら、私はそんな高い金利で買うべきものではなかったはずだと思うのですよね。これも成り立つか成り立たぬか、これから勝負ですから、今ここで言つても始まりませんけれども、私は今までそうした経営的な判断についてやはり甘さがあったのじやないかということを強く懸念をしております。ですから、これからはぜひとももうちょっとシビアな感覚で物を考えてほしい、それを特に強調してお願いをしておきま

を処理するということをございますので、例えば今百億というものは十年間で各年度に十億ずつぐらいい、もしこのまま推移すると仮定した場合でござりますけれども、十億ぐらいずつ乗つけていく、初年度は約三億ぐらいでござります。

○河村委員 時間が来ましたので、中途ですけれどもこれでやめます。いろいろあなたの方にも言いい分があるでしようけれども、我々の目から見るところ、やはり経営感覚の甘さというものはすべてにつきまとっているように思います。ひとつこれから

新しい発足に当たって、社を挙げてもう一遍出直すつもりでシビアにやつてほしい。それを申し上げて、これで終わりにします。

○鹿野委員長 午後二時三十分から再開することとし、この際、休憩いたします。

午後零時三十五分休憩

午後一時三十一分開議

○鹿野委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

**○中路委員** 質疑を続行いたします。中路雅弘君。  
日航ジャンボ機墜落事故から一年になりましたが、先日もテレビを見ていたのですが、

五百二十名という航空史上例のない犠牲者を出したわけですが、テレビの画面でも、二度とこんな

修事を繰り返さないよう、万全の対策をとらう。遺族の声もありますし、これは国民の共通の願いだと思います。改めて今問われているのは、空の安全の責任を負う航空行政ではないかと思うのです。

最初に、前回七月二十八日の私の質問、終わりの方  
の方が時間切れになつたのですから、御答弁し  
ついて一言言いたかったのですが、その問題から  
入ります。

前回の私の質問に対し、運輸省航空局の技術部長だったですが、日航の死亡事故率について私がATAの統計で取り上げました。そうしましたら、御答弁の中でICAOの方の例を挙げて、そ

れよりも日航は死亡率が低いという差別をされたのですが、私は、完全民営化を前にして日航の事故本質や安全監視の姿勢、これが改めて問われているという問題に関連して質問をしたわけです。そして主要な航空会社の比較ということになれば、ICAOの場合は後進国も入っていますけれども、これは明らかに日航の方が死亡事故率も高いわけですから、一例として挙げて、こうした問題について航空安全行政に携わる運輸省として一層の監督、また指導が必要ではないかという趣旨で御質問したわけですね。私の資料が間違つていれば反論されてもいいのですけれども、別の資料で低いんだ低いんだという方を強調されるような答弁の姿勢では少し困るなと思ったのですから、改めて私は、安全の立場から運輸省の責任の問題の質問をしているのであって、それについて一言最初にお答えいただきたいと思うのです。

○中村(資)政府委員 お答えいたします。

七月二十八日の回答につきましては、事故率の数値そのものについてのお尋ねというふうな理解をしておりまして、手元にあった資料を世界の航空会社の比較資料ということで数値をお話しましたがでございます。大変失礼をいたしたわけでございます。しかし、御指摘のとおり、事故率そのものにつきましては、基礎となるデータの種類だとかあるいは対象となる期間あるいは事故の定義なんかによりましてさまざまな数値が出てくるわけでございます。

しかしながら、日本航空で近年事故が多発していいたということにつきましては全く事実でございますので、その原因は機材のぶぐあいだとあることは基本的事項を遵守しなかつた乗員個人の不注意によるものなどさまざままでございますけれども、運輸省といいたしましては、同社に対し、同種事故の再発防止を徹底するために業務改善勧告あるいは運航整備体制の充実強化に関する指示などを書いてまいったわけでございます。運輸省としたましても、今後さらに日本航空に対しましては、今後さらには、

○中路委員 私、きょうは航空安全の確保と労使関係の問題に関連して御質問したいと思うわけですが、航空安全の確保にとって健全な労使関係が必要であるということは当然であると思います。また航空輸送事業における航空安全確保のために、労働組合の方からのいろいろな提言やそういうものに十分耳を傾けていくということですね。組合の別による差別があつてはならないわけです。そういう意味で、組合がある意味ではまだチェック機能も持つ必要があると考えますが、航空安全との関連でいわゆる健全な労使関係ということが非常に重要な要素になつてきているということについて、最初に大臣から一言御見解を聞きたいと思います。

○山田(隆)政府委員 運輸省として、航空の問題につきまして安全が何よりも基本であるということを深く認識しております。そしてその際、航空企業における労使の問題につきまして、それが安全問題に關係する場合があるかというふうにも承知しております。

(委員長退席、津島委員長代理着席)

○中路委員 私どもとしては、労使のそういう正常な関係というものがひいては安全の向上にも資するということです。そういう点常々指導しておることところでございまして、それから、ただいま先生おっしゃいましたような、労働組合としてのチェック機能という面にもその意義を認めるところでございまして、これは単に労働組合だけではございませんけれども、広く関係者から安全問題につきましていろいろ批判があれば、そういうものを十分留意して安全問題を取り組んでいくべきである、かよう考えております。

本航空の最大の労働組合は全日本航空労働組合といわゆる全労と言われている組合ですが、日本航空と全労の間で三六協定を結んでおられます。この全労の中には、大部分が地上職だと思いますが、一部の客室が入っておりますけれども、乗員の職種の職員はほとんど入っていないと思います。○山地参考人 おっしゃいますとおり、乗員の方は全労の方には入っておりません。

○中路委員 三六協定は乗員の勤務条件まで規定するわけですし、労使協定は企業の過半数の職員を占める労働組合と決定することができるわけですから、乗員との話し合い、先ほども、組合がまたチケット機能も持つ意義にも触れられましたけれども、直接乗員との話し合いなしで乗員の勤務条件をいろいろ決めていくということにはやはり問題があるのではないか。そういう意味で、せめて三六協定を乗務関係の職種に限つてでも乗員とよく話し合って、新たな協定をつくるような努力をすべきではないかと考えるわけですが、いかがですか。

○山地参考人 いわゆる三六協定というものでございますが、それでも、労働基準法に基づく協定でございますが、場所的観念によって決定された事業所ごとに、それぞれの事業所で今先生のおっしゃいますように、過半数を組織する組合がある場合は当該組合と協定できるというのが法の要請であるというふうに私どもは理解しておるわけでございます。

一方、各職種の労働条件については、それぞれの職種を組織している組合、乗員組合の場合には乗員組合でございますが、そこと取り決めを行つておるわけでございまして、運航乗務員の勤務につきましては、乗員組合との間に運航乗務員の勤務に関する協定、いわゆる勤務協定を締結いたしましてこれを適用しておりますが、今申し上げました三六協定によつて、この勤務協定を凌駕して動

それから先生がおつしやいました乗員組合との間でいろいろ議論を積み重ねなければいけないんじやないかということをございます。が、運航乗務員に係る時間外の労働につきましては、乗員組合との間で取り決めるべく、三六協定と同内容のものを持った労働協約としての時間外労働に関する協定案を從来から提案しております。再三にわたり協議の申し入れを行つておりますけれども、まだ乗員組合の理解を得るところには至つておりません。

○中路委員 これから若干、主として日航の出席されている皆さんにお聞きをしていきたいわけでありますが、昭和六十一年二月に日航をやめた大島利徳氏について、全労の役職、どういう役職を経験したのか、現在どのような会社の役員になつておられるのか、ちょっと経歴について一言お聞きしたい。

○山地参考人 大島氏は昭和四十二年四月に日本航空に入社いたしまして、昭和四十八年七月から昭和六十年六月までの間、全日本航空労働組合の専従でございました。昭和六十一年の二月末付で日本航空を依頼退職をいたしまして、現在は旅行代理店でございますユニオンインターナショナル株式会社の専務をしておられます。

○中路委員 全労の副委員長もやり、ずっと専従だったわけですが、この大島氏が日航をやめるときはどういう役職でやめられましたか。

○山地参考人 記録によりますと、六十年の六月一日に管理職に昇格をいたしまして、そのときに形式退職をいたしておりますけれども、六十一年の二月二十八日に実際上の退職をいたしております。

○中路委員 今お話しのように管理職までなつているわけですが、組合の専従の間ずっと毎年成績最優秀の五号俸ずつ昇格していくおわけですね、会社の業務には携わっていいわけですかとも。そして今お話しのように管理職になつていいわけですが、標準の昇給なら当然難しいことあります。こういう昇給ですね。いわゆる組合専

貢献があつたわけですか。  
従をやって、しかも日航の職員の平均昇進に比べてもはるかに高い異例なことがやられているわけですが、こうした成績最優秀の昇進が組合専従の間、毎年行われているといういふのは会社にどういう

○山地参考人 組合との労働協約に専従者の復職後の取り扱いという規定がございまして、専従期間中は不利益をこうむらないものというふうなことを内容としたものでございます。専従というものは、私どもの経営の方からいたしましても、組合の専従に人を出すということは組合を私どもとてはよきパートナーとして認めていくゆえんでございまして、その組合に行つた方々について不利益をこうむらないようにするということはやはりしかるべき理由があるものというふうに考えております。

○中路委員 平均の昇給というのではなくてもう年最高の、最優秀成績の昇給を続けてきたといふ点では本当に異例な昇格をしているわけです。そこでお聞きをしますけれども、これは一般紙等も一部書いていますけれども、ソルマークの使用問題です。マスコミでも問題になっていますが、日本航空としてこの問題の事実経過についてどのように認識されていますか。

○山地参考人 お尋ねの件はAGS通商の羽根布団の問題であろうかと思いますが、まず、ソルマークつきの羽根布団が販売された経緯でござりますけれども、昭和五十八年の十二月から六十年の三月にかけて、立川株式会社ほかが製造いたしました羽根布団を空港グランドサービスの子会社でございますAGS通商が販売元となりまして、アップル社を総代理店として、アップル社より委託を受けた数社が販売をいたしたということになります。

AGS通商は当該布団の販売一枚につきまして一千円のコミッショ nをアップル社より受け取る契約を締結し、アップル社はその契約に基づきましてAGS通商に対しコミッショ nを支払つていふわけでございまして、羽根布団の包装カバーにつ

マークとともに一発売元・日本航空クループ  
AGS通商」と表示をいたしておりまして、羽根布団にこのマークがついておるために日本航空がそれをもそもそ売つておるというような印象を与えたわけですが、その当時は、日本航空の関連会社でございますが、

社がツルマークを使うということについては何から規定がなかつたようでございますが、このようないくつか事態にかんがみまして販売の中止を申し入れたと、いうふうに記録でなつております。

○中路委員 今おっしゃったように、アップル社のツルマークの使用の問題ですけれども、このA-GS 通商から日航の関連事業部にツルマークの使用について八三年の八月に使用申し入れが行われていますが、これはだれが認可をしたわけですか。

○山地参考人 先ほど御説明いたしましたように、ツルマークの使用につきましては当時は手縫上しかるべき規定がございませんで、そういうつたお話はございましたけれども、それを許可とか認可とかそういうふうな関係は起こらなかつた。ただ、そういう話はお聞きしたという程度だそ

○中路委員 さつき使用料千円とおっしゃいましたけれども、これはこうした使用料もかかる問題なんですね。全然規定がないというのも大変ですかね。思議なことなんですが、時間の関係がありますから私の方で幾つか話を進めますけれども、この認可の最終決裁をしたのは関連事業部の当時の秋重課長補佐と言われています。これは六月十一日の乗員組合との団体交渉の席上で皆さんの方が述べられてるわけですね。上司は関与していない、ということです。この秋重氏はやはり一年前まで今勤務の副委員長を務めていた人であります。今千円の使用料とおっしゃいましたけれども、これは金は該当する金が支払われていないと思います。どうですか。

○山地参考人 今のツルマークの問題につきましては、先ほど御説明いたしましたとおり、AGC

当社は一切関係ないわけでございます。したがつて、私どもの方の許可とかそいつた手続も、私どもが受けられるなら許可というようなこともあるいは意味があつたのかもしれませんけれども、A G Sとアップル社との関係でございます。したがつて、そのアップル社とA G Sの間で金銭の授受がどのように行われたかということについてはただいま資料を持っておりません。

○中路委員 アップル社がA G Sに支払う契約になつてゐるということは、羽根布団一枚について千円、これは乗員組合との団体交渉でも述べられてゐることですが、実はこのフルマークは使用料金が支払われていないのですね、そういう契約があつても、ではどこからどこにこの支払いが行われたか。これも六月十九日の乗員組合の団交の席上で、A G Sからネオコスモという会社の社長の鈴木常平という人の口座に五百万円、使用についての紹介といいますか、成功報酬といふことで五百万円払われているということは、当時団体交渉で述べられているところなんですね。私は、この問題をきょう取り上げたいのですが、いろいろ調べてみました。

このネオコスモという会社、社長が鈴木常平、ここに金が支払われているのですが、これは既に倒産しているのですね。支払いが行われる前に不渡りで倒産をしている会社なんです。その口座に五百萬円支払われている。それだけではなくて、アップル社から八四年一月から十二月までの間に、毎月二百万ずつ、九月だけどういうわけか漏けていますけれども、二千二百万円支払われていています。全部引き出されていますけれども、簡単に日にも社長鈴木常平の富士銀行の高輪台支店の普通預金口座に支払われている。入ると、もう一、三日でを言いますと、五十九年の一月二十八日に二百万、二月二十七日同じく二百万、三月二十三日二百万、四月二十七日二百万、五月二十三日二百万、六月二十六日二百万、七月二十三日二百万、

は意味があつたのかもしませんけれども、A G Sとアップル社との関係でございます。したがつて、そのアップル社とA G Sの間で金銭の授受がどのように行われたかということについてはまだいま資料を持つております。

○中路委員 アップル社がA G Sに支払う契約になつているということは、羽根布団一枚についていることですが、実はこのブルマークは使用料金が支払われていないのですね、そういう契約があつても、ではどこからどこにこの支払いが行われたか。これも六月十九日の乗員組合の団交の席上で、A G Sからネオコスモという会社の社長の鈴木常平という人の口座に五百万元、使用についての紹介といいますか、成功報酬ということで五百万円払われているということは、当時団体交渉で述べられているところなんですね。私は、この間

題をきく。どう耳に上りしたのでございしないで書きました。  
このネオコスモという会社、社長が鈴木常平、  
ここに金が支払われているのですが、これは既に  
倒産しているのですね。支払いが行われる前に不  
渡りで倒産をしている会社なんです。その口座に  
五百円支払われていて。それだけではなくて、  
アップル社から八四年一月から十二月までの間に  
に、毎月二百万ずつ、九月だけどういうわけか抜  
けていますけれども、二千二百万円支払われていて  
るということですね。ネオコスモ株式会社取締役会  
社長鈴木常平の富士銀行の高輪台支店の普通預金  
通帳に支払われている。入ると、もう二、三日で  
全部引き出されていますけれども、簡単に日にちを  
を言いますと、五十九年の一月二十八日に二百万  
万、二月二十七日同じく二百万、三月二十三日二  
百万、四月二十七日二百万、五月二十三日二百

万、六月二十六日二百万、七月二十三日二百万、

八月二十日に二百万、九月が抜けて、十月が九日  
に二百万、十一月二十六日に二百万、十二月二十  
五日に二百万、それ以外に皆さんが団体交渉で認  
められています AGS からこの口座に、五十九年  
三月三十日に三百万、五月十五日に百万、六月二  
十六日に百万、五百万払われて、すぐ二、三日で  
全部引き出されています。

この鈴木常平という社長は、その妹さんが、先  
ほど私がお尋ねしました大島氏のいわば愛人とい  
いますか、今一緒に住んでおられる——トンネル  
口座になつてているわけです。このことは、ある雑  
誌で鈴木常平氏が、私のところに入つてくること  
金は、全部妹のところへ行くのです。私のところ  
へは全然入つてないのですと語っていますけれど  
も、合計しますと、したがつて五百万と二千二百  
万、二千七百万の使用料ということと、實際には  
日航の子会社 AGS には全く入らないで、鈴木常  
平の口座に入れられてきたという経過があるわけ  
ですね。

そして御存じのように、このアップル社という  
のは、原価二万三千円くらいの羽根布団、これに  
ツルマークをつけて九倍近い、新聞にも出でていま  
したけれども、十九万八千円で販売している。靈  
感商法に等しい、詐欺まがいだと、ことで、不良品も続出する、消費者からクレームも出るとい  
うことで、AGS、日航にも意見を言い、販売活  
動の中止を申し入れて、これは解約になるとい  
う経過になつてきているわけですね。

ツルマークの使用料金と思われる合計二千七百  
万円が倒産した会社の個人の口座に支払われて、い  
すれども、これは、この商談を AGS にあつせ  
んした会社がネオコスモであるので、その報酬と  
して五百円を支払ったというふうに聞いており  
ます。

やつた千円の使用料をどういうふうに払ったのか  
ということを私どもは知りませんし、また、アッ  
ブル社がなぜそんなところにお払いになつたかと  
いうことについても、私どもはつまびらかにして  
おりません。

○中路委員 少なくともAGSが五百万円、成功  
報酬を出したということはお認めになつた。それ  
が全く関係のない、倒産した会社の社長の口座に  
入つておることについて、日航としてAGSにつ  
いて何か指示されたのですか。調査されたのです  
か。

○山地参考人 先ほど申し上げましたとおり、ネ  
オコスモには商談のあつせんの報酬として五百万  
円を払つたということござりますが、その口座  
に払つた理由というのは、相手方からその銀行振  
込口座を指定されたので、その時点で倒産してい  
たかどうかということは、認識はなかつたという  
ことでござります。したがつて、契約があつたか  
どうか知りませんけれども、報酬を支払う相手方  
はここにあつた。契約上そういうふうなことを履  
行したにすぎなかつた。したがつて、その金がど  
こに行つたかというのは、倒産会社の場合には債  
権者がいろいろおられると思うので、そこの問題  
だらうと思います。

○中路委員 その金がどこへ行つたかといふのは、

これは八七年八月の「創」という雑誌に「腐敗  
の温床、日航と全労の癡着を糾す」というのが出て  
いますけれども、この中にこういう文章があるの  
です。「ネオコスモというのは、鈴木氏がかつて  
経営していた会社の名前」で、その名義人である鈴  
木氏の妹が大島氏と今一緒に住んでいる愛人とい  
いますか鈴木和子氏で、この口座は、鈴木氏がこ  
こで言つてゐるのですが、「名義は俺だけれど、  
金はみんな俺を素通りして妹のところへ行つてしま  
うのだから」と、こぼしてゐるというのが出て  
いるのですね。だから、今社長が、金がどこに行  
つたかわからぬとおっしゃいましたけれども、  
明らかにこれは大島氏のところへ行つてゐるわけ  
です。しかもこの五百万は、お認めになつたので

すけれども、私が取り上げましたのは、二千二百万  
万、それ以外に入つてゐる。毎月二百万ずつ入つ  
ておる。使用料ということで同じ口座に振り込ま  
れてる。いわば二重の横領ということに、少し  
厳しい言い方をすれば、なるわけです。  
私は、こういう点にいろいろと日航の腐敗と言  
われている問題——今取り上げました大島氏は、  
先ほど言いましたように全労の専従をずっとやつ  
ていた。ほかの組合は、昇給、昇格というのはこ  
れまで数年、十数年おこらされてきたのですよ。  
そして組合の専従ということで、いつも成績最優  
秀の昇格が行われてきただ。やめるときは役職でや  
める。そして今のように日航のツルマークを使つ  
て、いわばこうした不正が行われている。いろい  
ろの裏金づくりが行われてゐるということです  
ね。こういう癡着にメスを入れないと、私は、正  
しい労使関係をつくつていかないと、今日の日航の  
体質は変わらないのではないかという意味で一例を  
挙げたわけです。

こうした問題は今いっぽいあつて、氷山の一角  
のように出されています。私は一例だけ挙げまし  
たけれども、ほかに幾つもこうしたことが新聞、  
雑誌等マスコミを今にぎわしておるわけですが、  
社長はどのように認識されておりますか。

○山地参考人 私ども、調べた事実関係は以上の  
ようなことでござりますけれども、一般的に申し  
上げれば、日本航空の社員並びに関係会社という  
のはそれなりに世間の注目を浴びており、責任の  
ある立場にあるわけでござりますので、いささか  
も外部から批判がされることのないように身辺を  
慎むべきである、かように考えております。

○中路委員 先ほど私が取り上げました大島氏が  
今専務をしているニオイオンインターナショナルと  
いう旅行代理店があります。これも全労が一千二  
百万出資していまますし、大島氏が二千三百万出資  
しているわけですね。この出資金についてもいろ  
いろ言われていますけれども、それはおきまし  
て、今度この常務取締役、大島氏は専務をやつ  
て、常務取締役に就任されたのが三塚

すけれども、私が取り上げましたのは、二千二百万  
万、それ以外に入つておる。毎月二百万ずつ入つ  
ておる。使用料ということで同じ口座に振り込ま  
れてる。いわば二重の横領ということに、少し  
厳しい言い方をすれば、なるわけです。

私は、こういう点にいろいろと日航の腐敗と言  
われている問題——今取り上げました大島氏は、  
先ほど言いましたように全労の専従をずっとやつ  
ていた。ほかの組合は、昇給、昇格というのはこ  
れまで数年、十数年おこらされてきたのですよ。

そして組合の専従ということで、いつも成績最優

秀の昇格が行われてきただ。やめるときは役職でや  
める。そして今のように日航のツルマークを使つ  
て、いわばこうした不正が行われている。いろい  
ろの裏金づくりが行われてゐるということです  
ね。こういう癡着にメスを入れないと、私は、正  
しい労使関係をつくつていかないと、今日の日航の  
体質は変わらないのではないかという意味で一例を  
挙げたわけです。

こうした問題は今いっぽいあつて、氷山の一角  
のように出されています。私は一例だけ挙げまし  
たけれども、ほかに幾つもこうしたことが新聞、  
雑誌等マスコミを今にぎわしておるわけですが、  
社長はどのように認識されておりますか。

○山地参考人 私ども、調べた事実関係は以上の  
ようなことでござりますけれども、一般的に申し  
上げれば、日本航空の社員並びに関係会社という  
のはそれなりに世間の注目を浴びており、責任の  
ある立場にあるわけでござりますので、いささか  
も外部から批判がされることのないように身辺を  
慎むべきである、かように考えております。

○中路委員 先ほど私が取り上げました大島氏が  
今専務をしているニオイオンインターナショナルと  
いう旅行代理店があります。これも全労が一千二  
百万出資していまますし、大島氏が二千三百万出資  
しているわけですね。この出資金についてもいろ  
いろ言われていますけれども、それはおきまし  
て、今度この常務取締役、大島氏は専務をやつ  
て、常務取締役に就任されたのが三塚

すけれども、私が取り上げましたのは、二千二百万  
万、それ以外に入つておる。毎月二百万ずつ入つ  
ておる。使用料ということで同じ口座に振り込ま  
れてる。いわば二重の横領ということに、少し  
厳しい言い方をすれば、なるわけです。

私は、こういう点にいろいろと日航の腐敗と言  
われている問題——今取り上げました大島氏は、  
先ほど言いましたように全労の専従をずっとやつ  
ていた。ほかの組合は、昇給、昇格というのはこ  
れまで数年、十数年おこらされてきたのですよ。

そして組合の専従ということで、いつも成績最優

秀の昇格が行われてきただ。やめるときは役職でや  
める。そして今のように日航のツルマークを使つ  
て、いわばこうした不正が行われている。いろい  
ろの裏金づくりが行われてゐるということです  
ね。こういう癡着にメスを入れないと、私は、正  
しい労使関係をつくつていかないと、今日の日航の  
体質は変わらないのではないかという意味で一例を  
挙げたわけです。

こうした問題は今いっぽいあつて、氷山の一角  
のように出されています。私は一例だけ挙げまし  
たけれども、ほかに幾つもこうしたことが新聞、  
雑誌等マスコミを今にぎわしておるわけですが、  
社長はどのように認識されておりますか。

○山地参考人 私ども、調べた事実関係は以上の  
ようなことでござりますけれども、一般的に申し  
上げれば、日本航空の社員並びに関係会社という  
のはそれなりに世間の注目を浴びており、責任の  
ある立場にあるわけでござりますので、いささか  
も外部から批判がされることのないように身辺を  
慎むべきである、かように考えております。

○中路委員 先ほど私が取り上げました大島氏が  
今専務をしているニオイオンインターナショナルと  
いう旅行代理店があります。これも全労が一千二  
百万出資していまますし、大島氏が二千三百万出資  
しているわけですね。この出資金についてもいろ  
いろ言われていますけれども、それはおきまし  
て、今度この常務取締役、大島氏は専務をやつ  
て、常務取締役に就任されたのが三塚

すけれども、私が取り上げましたのは、二千二百万  
万、それ以外に入つておる。毎月二百万ずつ入つ  
ておる。使用料ということで同じ口座に振り込ま  
れてる。いわば二重の横領ということに、少し  
厳しい言い方をすれば、なるわけです。

私は、この問題の終わりに運輸大臣にちょっと  
と、日航社長とのやりとりをお聞きになつて、いた  
と思いますけれども、正しい労使関係ということ  
についてやはり行政側でも十分な指導が必要では  
ないかと思います。今一例を挙げて日航社長と質  
疑をいたしましたけれども、お聞きになつていて  
一言御認識、お考えをお聞きしたいと思います。

○中路委員 临时行政改革推進審議会の参与をや  
つてゐる屋山太郎さんが、最近の「ボイス」とい  
う雑誌の七月号に「大丈夫か日本航空」という相  
当長いものを書いていますけれども、この中で屋  
山さんが、屋山さんでさえと私は言いたいわけで  
すけれども、繰り返し強調しているのは、全労以  
外の労働組合員に対する昇給差別、会社と癡着し  
た全労役員の腐敗、他の組合から一切管理職は登  
用されず、昇給も昇格も数年ないし十数年もおく

れているのがこれまでの常だ、こうした日航の放  
漫経営の原因はすべて、こうした経営者と全労と  
いう組合の癡着の結果だと言うことができると思  
う。

藤会長をおろしたのは自分と大島氏と三塚代議士

が相談してやつたことだと誇らかに語つたと雑誌

は書いているのです。もしこういうことが事実や

られているとすれば、政府や自民党の議員、全労

が一緒になって日航人事に介入するというような

ことが事実だとすれば、私は重大なことだと思  
うのです。

そしてユニオンインターナショナルとか、ある

いはきょうは時間の関係で取り上げませんけれど  
も、日航の生協から分離したエルフアスヌニコの

問題、これも今大きく問題になつていますけれど  
も、こういう中で、資金を背景にしてもしごうし  
た人事に介入するやり方が行われたとすれば、こ  
れは大変重大な問題だと思うのです。こうしたこと  
が一般マスコミにも出ているわけですが、どの  
ようにお考えですか。

○山地参考人 ユニオンインターナショナルとい  
うのは、航空同盟が同盟傘下の労働関係旅行需要  
に対する良質な旅行の提供という観点から企画し  
たものでございまして、当社に対してもその支援  
方の依頼があつたといふ会社でございます。した  
がつて、この会社の設立自体には私どもとしても  
関与はしているわけでござりますけれども、今お  
つしやられた方がどういう活動をされているの  
かということについては、私どもとしては関知  
しておりません。

○中路委員 私が何人かお会いした日航の現職の

幹部の方は、先ほどツルマークの布団の問題を一  
例で挙げましたけれども、二、三こうした問題を

お話ししましたら、本当に自分たちも胸を痛めて  
いるんだ、恐らく日航職員の七割、八割の人たち  
は事実こういうことを知っているんだ、そして胸  
を痛めているんだという話を聞きました。その点  
では、本当に今の会社の幹部の人たちが新しい決  
意でこうした問題にメスを入れていただきたいと  
私は思うわけです。

私は、この問題の終わりに運輸大臣にちょっと  
と、日航社長とのやりとりをお聞きになつて、いた  
と思いますけれども、正しい労使関係ということ  
についてやはり行政側でも十分な指導が必要では  
ないかと思います。今一例を挙げて日航社長と質  
疑をいたしましたけれども、お聞きになつていて  
一言御認識、お考えをお聞きしたいと思  
います。

○中路委員 临时行政改革推進審議会の参与をや  
つてゐる屋山太郎さんが、最近の「ボイス」とい  
う雑誌の七月号に「大丈夫か日本航空」という相  
当長いものを書いていますけれども、この中で屋  
山さんが、屋山さんでさえと私は言いたいわけで  
すけれども、繰り返し強調しているのは、全労以  
外の労働組合員に対する昇給差別、会社と癡着し  
た全労役員の腐敗、他の組合から一切管理職は登  
用されず、昇給も昇格も数年ないし十数年もおく

○橋本國務大臣 務省双方ともに一昨年の夏の事  
故を思い起こして、真剣な対応をしてもらいたい  
と思っております。

○中路委員 また機会を見まして、私はこうした関連の問題は取り上げたいと思います。

もう一つ、時間も余りありませんか。実は先々から週ですが沖縄県に数日、主として基地の問題で調査に行きました。この問題は改めて別の関係の委員会で御質問したいと思いますけれども、その中で、那覇空港の空港長あるいは管制部長にもお会い

いをし、あるいは全運輸の労働組合の皆さんとも懇談をし、レーダー等も、直接現場を案内していただき見させていただきましたが、それと関連して一言きょう御質問したいのですが、進入管制権の問題です。

これは運輸省に主としてお聞きしたいのですが、御存じのように那覇空港は二種の空港ですが、全国第四位の交通量といいますか、十五年前の復帰のときには約七十万だったのですが、観光客もふえて今五百万、六百万と言われている空港ですね。それと、空港は自衛隊との共同使用になっていますし、空域は放射線状にアメリカの訓練演習空域になつていて、そういう中で民間機を誘導する管制官の苦労を現場で見てきたわけです。

御存じのように、十五年前復帰の際に日本の合同委員会で、一九七二年五月十五日に「沖縄における航空交通管制」の合意事項というのがあります。合意事項の第三項に「嘉手納飛行場及び那覇飛行場の周辺における航空交通の安全運航上の必要性にかんがみ、これらの飛行場に対する進入管制業務は、単一の施設が実施すべきであることについて相互に合意する。」管制は単一の誘導がやはり必要だ。これは当然なんですね。その次なんですが、「したがって、合衆国政府は、日本政府がこれら飛行場に対するレーダー進入管制を行うことができるまでの暫定期間、これら飛行場に対する進入管制業務を実施するものとする。」という合意があるわけです。

ですね。東京を出発しますとずっと運輸省の関係で沖縄の空まで行って、それから嘉手納の米軍への管制で空港の方まで行く、そこからまた日本の方に着陸の際は移るという段階になつてるのは御存じだと思うのですね。進入管制のところを嘉手納の管制所が握つてゐる。だから、大変複雑な管制業務になつていています。しかし、この日米合意は、これららの飛行場、嘉手納、普天間、那覇に対するレーダー進入管制を日本側が行なうことができるので暫定期間米軍が実施をするという合意なんですね。

きょうはほかの委員会の関係で外務省の方に来てもらえたなかつたものですから、外務省にこの合意事項についてのレクもいただきました。ここで言う暫定期間というのは、言われてはいるとおりですが、レーダー進入管制を行うことが、復帰の十五年前、当時は日本側が技術的にもまだ困難だつた、それができるまでの間というのがここで言ふ暫定期間だという外務省のお話です。私は空港長や管制部長にもお聞きしました。もう全く技術的には問題ないんだ、自分たちはこの進入の管制業務については自信があるんだ、あとは政治的の分野で解決していく問題だけだということを運輸省の現場の人たちは皆おっしゃっています。復帰から既に十五年たつてあるわけですね。しかし、沖縄の空の管制はまだ日本側に移つていないという状態ですが、現場の人たちは、もう全く技術的にそういう問題、困難はないんだということを言つておられます。最初に、運輸省はどういう認識なんでしょうか。

受けけるまでの間米軍が実施するということになりました。現在の運輸省の体制といたしましては、技術的には十分この進入管制を行う能力はあるというふうに私どもは考えております。ただ、もちろん直ちに行えるということではなく、その進入管制を行うためには、それに見合った人員を整備するあるいは施設を整備するといふことが当然必要かと思ひますけれども、そのための必要な期間があれば、運輸省としては、この進入管制を取り扱う技術的な能力があるというふうに私どもは考えております。

暫定期間を行うことによって、外務省に聞きましたけれども、この文章で言われているとおりだ、前には日本側に技術的な困難があつたから、これができればという話を外務省もしているわけですね。

今答弁もそうですけれども、現地で私も念を押して空港長にも聞きました。全部の管制業務を引き受けたる自信があるのかということで聞きましたら、大いにある、技術的に大丈夫だ、いろいろアメリカの那覇の訓練空域というのがあっても、管制権を与えてくれれば自信を持って飛行機の誘導ができる。問題は政治の方であとは解決してもらえればという話を、先ほど言いましたように繰り返し現場の人たちも言っていますし、今運輸省も、技術的には、あいろいろ施設、人員等をあれすればできるというわけですから、私は改めて運輸大臣にお願いしたいわけです。

ますけれども、既に十五年たっているわけです。日米の間の復帰の際の合意に基づいて、技術的に問題がないとすれば、既にこの暫定期間というのを過ぎているわけですから、沖縄の空の管制権は日本側にゆだねるということについて、話し合いをアメリカ側ときちっとやつていただきと、うどついて、運輸大臣のお考えをお聞きしたいと思ひます。

○橋本国務大臣　今航空局長から御答弁を申し上げましたとおりに、運輸省としては管制の自信は十分に持っております。そして五十八年以降、既にこの話し合いを実務者レベルで始めております

け安 大  
す。問題は日米合同委員会における問題であります。  
ので、外務大臣に、御意見のありましたことを含めて、私どもは自信があるという意思を明らかにしたいと思います。

○中路委員 外務省がきょうは出席していないの  
で、外務省の方について詰めた質疑はできないわ  
けですけれども、運輸大臣はそういうお話をされ  
ていますから、ひとつ外務省とも協議をしていた

だいて、沖縄はこの秋に国体があるのですね。沖縄は、観光客は文字どおり空でしか入つてできませんから、空港の整備の問題、これも別の機会にまた別の委員会で質疑したいと思いますが、自衛隊との共用で、最近もまた事故がいろいろ起きているわけです。

全運輸の航空労働者でつくっている航空安全会議がまとめた調査を見ますと、昨年一年間でニアミスを経験した民間航空のパイロットは七十二人、内容的に自衛隊機などの軍用機や空港周辺での他飛行機とのニアミスが目立っているところで、これはパイロット八百九十八人を対象にしたアンケート調査にも出ています。この中にも那覇空港上空での航空自衛隊との事故の問題等いろいろ出しているわけですが、こうした問題を安全の立場から解決していく上でも、今の複雑な進入管制が解決できるように、占領時代からいえば既に四十二年にわたって空の管制権が日本側にないという異常な状態ですから、その解決のためにひとつ努力をしていただくということをお願いして、質問を終わりたいと思います。

○津島委員長代理 小林恒人君。  
○小林委員 昨日に引き続いで若干質問をさせていただきたいと思っております。

昨日、国内運賃の南北格差問題について若干の御意見を伺つておりますけれども、当面七月に一部修正をされましたけれども、国際航空運賃に関連をして幾つかお伺いをしておきたいと思っております。

〔津島委員長代理退席、鶴井（静）委員長代理着席〕

まず、国際運賃の方向別格差運賃、既に幾つかの議論がございますけれども、この格差問題についての基本的な考え方をお伺いをいたしておきたいと思います。

○山田（隆）政府委員 近年の円高傾向に伴いまして、通貨の弱い外國発運賃を現行レートで円換算いたしました場合に、日本発の運賃に対し相対的に安くなつておりまして、いわゆる方向別格差があるという事実は、私ども承知しております。

の問題が生じているということは私ども十分承知しておるところでございます。この現象は、変動相場制のもとでは不可避的なものであるというふうに考えておりますけれども、長期にわたつて相場の格差が続く場合は、航空会社の経営状況も勘案しながら漸次この縮小のための措置を講じておるところでございます。

昨年も、七月、十月及び十一月において日米、日欧、豪華路線におきまして方向別格差縮小のための措置を講じたところでございますし、さらに本年につましても、ただいま先生からお話をございましたように、七月十五日から日米路線につきまして、日本発の往復運賃を七・四%下げたところでございます。

また運輸省といたしましては、本年十月実施を月途といたしまして、日欧路線につきましては、個人旅客が従来の団体席でございますバックキーピンを利用して安く旅行できる制度の導入といつたようなものについて検討しておりますところでございます。今後、方向別格差の是正について、運輸省としてはできる範囲で一層の努力をしたいといふふうに考えております。

○小林委員 運輸省の側から提示をされました指數を拝見いたしますと、昭和四十八年対六十二年七月段階で、日本発四十八年を一〇〇としたままで今年で一二九、米国発四十八年を一〇〇といつたしますと、六十二年七月現在で二二五といふふうに、こういった指數が出ていてることは承知をいたしております。また、この数日間為替レートの変動が若干激しさを増しつつありますから、そういうふうに考えた意味では、為替相場をどこに設定をして試算をすることがベターなのかということになれば数々の議論があるのかと思ひますが、ともあれ国際航空運賃の割高感、國民が一番痛感しているのが現状だと思うわけであります。

例え東京発ロンドン着だと一ドル五百四十四円で計算をして片道四十万五千百円、ところが、現地のロンドン発東京だと九百四十一ポンド、二十三万四千九百二十円、その差が何と片道で十七

万円も生じてくるわけであります。

〔鶴井（静）委員長代理退席、委員長着席〕

ころでござります。

先ほどのお話にありましたロンドンの格安運賃というのは、少なくとも私の認識では正規の運賃ではない。国際運賃の場合に日本政府とイギリス政府、両国政府の認可を得る必要があるわけですが、それほども、そういった正規の手続をして、同じ例がまだほかにあるのですけれども、このような現状をどのように思われているかというのが一つであります。実はここにロンドンの店頭で表示をされております写真を持参いたしておりますので、ちょっとお口通しをいただきたいと思います。

それからもう一つは、今後このような状況を正する努力をどのように考えているのか、どんな方法を検討しているのかということになるわけですが、これはある日突如としてこういった状況があらわれてきたわけではございませんで、今日まで数々の問題が生じているだけに、おおよそ政府の一つの指針として、是正を具体化するためのスケジュールなどできるだけ早い時期に公示をすべきと考えますが、いかがでありますか。

○山田（隆）政府委員 方向別格差の問題につきましては、確かに最近急激な円高傾向のため航空局としても非常に重要な問題であるというふうに認識しておりますところでございます。

今先生からお話をございましたロンドンの店頭において非常に格安の運賃の広告が出ているといふお話をございましたけれども、これにつきましては私ども承知しておらなかつたわけですが、

運賃につきましてはいろいろな種類がございま

す。正規の運賃の場合に比較いたしまして、ヨーロッパ線の場合ですと団体運賃でござりますと五割引きくらいの運賃が存在しておりますが、一部に、本来であれば団体で使用しなければならないのを個人のお客に団体のチケットを回していると

適用を行つて、日本の利用者の方々が実質的に安く旅行ができるよう、そういう各種割引運賃の導入等も図つていく、それによつてこういった問題に対する対応を図つていこう、このように考

るこ

ております。  
○小林委員

○小林委員 こういった質として非常に悪質な運賃が横行するということは、それぞれの代理店はもとより航空会社の権威にもかかわることであり、これがひいてはダンピング競争に発展していくという可能性を持つてゐるものだけに、できるだけ早期年の解決策を求めておきたい、こう思つてゐるわけです。

それともう一つ、国際運賃の問題で、私はどちらも航空運賃の場合は基準がないなどという気がして、しようがないのです。例えばざっと調べてみますと、成田発パリ行きなどという飛行機は、直行便

で行きますとキロ数にして一万四百キロぐらいなんですね。アンカレ経由で行きますと一万三千三百二十五キロぐらいですか、ざっと三千キロくらいい北回りで行くと長くなる。しかし運賃は同じ、こういうことになるわけですね。理屈的に考えますと、アンカレに着陸すれば空港使用料もかかるだろうし、着陸料もかかるでしょう。そういうこと

とを考えると運賃が同じでもしようがないのかな。また逆に利用者の側からすれば、同じ目的地に到着するため三千キロ近い、短時間で目的地に到達できるという理屈はあるわけですね。しかし、現実の問題として三千キロの運賃とい

うのは一体どうなつてゐるのだろうか。非常に大きい数字なんです。札幌—東京間片道で約九百キロでしようか、三倍を超えるぐらいのキロ数長く飛ぶことになるのですし、アンカレに着地すれば一時間ないし二時間ぐらいは当然あそこでロス時間が生まれてくるという問題があるわけです。ね。こういったことが一つ。

もう一つは、南の側ではコモンレートの適用地域が存在するのに、私の住む札幌圏はコモンレート適用除外地域ということになっているわけですね。アンカレから日中、成田に向かって飛んできますと根室岬がはるかに押見できる、こういったところを通って成田に来る。成田からまた料金を払って千歳あるいは釧路に飛び返るという状況なんですね。コモンレートそのものの適用について

けれども、難しいことはわからぬではありませんが、前向きで検討する気持ちがあるのかどうなのか。一つは運賃の単価のあり方と、コモンレートの問題についてお質問しておきたいと思います。

○山田（隆）政府委員 国際航空運賃の決め方と申しますのは、基本的に原価に適正な利潤ということで決めるわけでございますけれども、個々の路線ごとの運賃を見てみると、ただいま先生おっしゃいましたように、必ずしも国民の皆さんから見て納得しがたい面があることは確かではなかろうかと思います。

国際運賃の場合非常に多くそしておりまして、同じ目的地へ行く場合にいろいろな路線が考えられる。今お話をありましたように、仮に日本からヨーロッパへ行くとした場合に、南回りで行くルートもございますし、それから北回りで行くルート、それから最近はシベリア直行便といふルートがございまして、確かに南回りで行く場合

とシベリア直行で行く場合は非常に距離も時間も短縮されています。ところが運賃は日本からヨーロッパへ行く場合に同一の運賃になってしまいます。

飛行機が長距離飛べないような時代にはすべての方々が南回りを利用していた、南回り経由をもとして日本とヨーロッパの運賃が決められたといふ経緯がございます。その後、アンカレジ経由ができ、さらにモスクワ経由あるいはシベリア上空

直行 というのができて、だんだん距離は短縮され  
たわけでござりますけれども、それではその間、  
運賃の方はそれに応じて下られたらかというと、  
決して下げられておりませんで、ほほ横ばいでは  
なかつたかと思います。もちろん、他方ではその  
間経費がかなり増大しておりますので、そういうこと  
経路の短縮もあっていわば値上げは免れていたと  
いうことが言えるのではないか、そういうこと  
とも考えられるわけでございます。

他方、今アンカレジ経由の場合には確かに着陸  
料等の余分のコストがかかるわけでござります

シベリア直行ができるというわけではございませんで、ソ連との間の協定に基づいて一定の権利を得てそれを行使して飛べるというような状況になります。しかもその権利の行使に当たつては、シベリア直行の場合も、これは無制限に

はそれなりの対価を払わざるを得ない。そういうことで、シベリア直行便の場合にアンカレジ経由に比べて燃料代とか着陸料そのまま安くなるということではない。それからソ連に支払う対価といふものを差し引きますともちろんシベリア直行の方が経費的に安くなりますけれども、その差はそんなに大きくはないということをごぞいます。

そういういたしかねない事情がござりますので、国際運賃の場合、単純に短い、直行路線をそれだけ安くするということは非常に難しいわけでござりますけれども、最近はまた直行路線についてでは、それに見合った運賃を設定するという状況もござりますので、私ども、今後そういう問題も含めていろいろ検討はしていきたいと考えております。

次に、コモンレートの問題でございますけれども、コモンレートもいろいろな過去からの経験がございまして、ヨーロッパの場合ですと、先ほど申し上げましたように、東京から南回りを経由してヨーロッパに行くという関係で、その経路の

途中にあつた日本国内の地点からヨーロッパに行く場合には同一運賃で行けるということになつたわけですがけれども、それよりも遠い、昔で言えば札幌から東京を経由して南回りでヨーロッパに行つたわけで、その場合に札幌と東京の運賃といふのは余分にいただいたわけです。ただし、その後アンカレジ経由になると逆になつたわけでござりますけれども、IATAの調整の場でそういう調整がなかなかつかないというようなこともござい

まして、確かに一つしきるような問題点などでは私ども認識を持っております。この点も質問問題懇談会でいろいろ御審議いただきまして、その御審議を踏まえて今後検討を進めたい、かたうに考えております。

また、各国におきますところの航空会社の外国人持ち株制限の状況でござりますけれども、各国とも似たような措置をとつておりますとして、外国人等によります会社の議決権に占める割合が一定割合未満であることを免許の要件といたしております。ただその具体的な割合は、各国の法制度の違

まず第一に、第二条の段落にかかれてから外人等による株式取得を制限する趣旨及び具体的な取り扱いはどうなるのかという問題が一つあります。また、この制限は国際的に問題にならないのかといううきさやかな疑問を持ちます。あわせて、各国における航空会社の外国人持ち株制限の実情はどのようにになっているのかについてお尋ねをしておきたいと思います。

○山田(陸)政府委員 定期航空運送事業の免許につきましては、各國とも、自国民による実質的所と有及び実効的支配を維持するため、外国人等による会社の議決権に占める割合が一定割合以下であることを免許の一要件といたしますとともに、当該要件を満たさなくなることによる免許失効といふものを会社が自己防衛することが可能となつているわけでございます。

また、航空権益を交換する二国間航空協定におきましても、航空企業の自国民による実質的所有及び実効的支配が権益行使の要件とされておりま

い等から一律ではございませんで、米国におきましては四分の一、それからカナダ、西ドイツ及びフランスにおきましては二分の一となつております。我が国におきまして三分の一といふのはその中に存在するわけでございます。またイギリス、オーストラリアにおきましては、法律上自国民による実質的所有が免許要件というふうにされておりまして、具体的な数字では割合が示されておりませんけれども、対外交渉等も踏まえました行政当局の基準といたしましては、英國の場合には三五%というのが一つの目安になつてゐるというふうに承知しております。

○小林委員 次に、附則の第三条の関係になりますればども、政府保証債、借入金の現状と今後の償還予定、また日航の民営移行に関して資金調達上の問題は生じてこないのかどうか、この件についてお伺いしておきます。

○山田(陸)政府委員 政府保証債及び政府保証借入金の残高でございますけれども、六十二年三月末におきまして、それぞれ三千二百四十五億円及び百億円でございます。これらは昭和七十六年度末に償還される予定でございます。このように政府保証債の発行及び政府保証の借り入れを行つてきておりまして、六十一年度におきましても、これによりまして五百四十九億円の資金を調達し得たところでございますが、完全民営化になりますとこのような政府の保証が受けられなくなるわけでございます。

このため、六十二年度予算におきまして政府系の金融機関、開銀及び輸銀でございますが、それによる長期低利の資金の手当がなされおりまして、六十二年度におきましては航空四社でもつて千百五十億円でございます。そのうち日本航空におきましては五百八十億円を見込んでおるところでございます。

○小林委員 最後に、私は、昨日の質問の冒頭でも若干触れさせていただきましたけれども、航空事業の存続のかぎは何といつても安全とすることが一番のキーポイントだと考へるのであります。先ごろの日航機事故はいろんな教訓を与えた。最近に至つても、お盆を前にして神戸市のある遺族の遺影を前にしながら、もうそんなに月日がたつてしまつたかと涙する日が続いています。できだけ早い時期での問題の解決をと。この人の場合、特に生活感ということからすればたった一人の娘を失つたという悲しみだけがあるのではありませんけれども、対外交渉等も踏まえました行政当局の基準といたしましては、英國の場合には三五%というのが一つの目安になつてゐるというふうに承知しております。

○小林委員 次に、附則の第三条の関係になりますけれども、政府保証債、借入金の現状と今後の償還予定、また日航の民営移行に関して資金調達上の問題は生じてこないのかどうか、この件についてお伺いしておきます。

○山田(陸)政府委員 政府保証債及び政府保証借入金の残高でございますけれども、六十二年三月末におきまして、それぞれ三千二百四十五億円及び百億円でございます。これらは昭和七十六年度末に償還される予定でございます。このように政府保証債の発行及び政府保証の借り入れを行つてきておりまして、六十一年度におきましても、これによりまして五百四十九億円の資金を調達し得たところでございますが、完全民営化になりますとこのような政府の保証が受けられなくなるわけでございます。

このため、六十二年度予算におきまして政府系の金融機関、開銀及び輸銀でございますが、それによる長期低利の資金の手当がなされおりまして、六十二年度におきましては航空四社でもつて千百五十億円でございます。そのうち日本航空におきましては五百八十億円を見込んでおるところでございます。

○小林委員 最後に、私は、昨日の質問の冒頭でも若干触れさせていただきましたけれども、航空事業の存続のかぎは何といつても安全とすることが一番のキーポイントだと考へるのであります。先ごろの日航機事故はいろんな教訓を与えた。最近に至つても、お盆を前にして神戸市のある遺族の遺影を前にしながら、もうそんなに月日がたつてしまつたかと涙する日が続いています。できだけ早い時期での問題の解決をと。この人の場合、特に生活感ということからすればたった一人の娘を失つたという悲しみだけがあるのではありませんけれども、対外交渉等も踏まえました行政当局の基準といたしましては、英國の場合には三五%というのが一つの目安になつてゐるというふうに承知しております。

○小林委員 次に、附則の第三条の関係になりますけれども、政府保証債、借入金の現状と今後の償還予定、また日航の民営移行に関して資金調達上の問題は生じてこないのかどうか、この件についてお伺いしておきます。

○山田(陸)政府委員 政府保証債及び政府保証借入金の残高でございますけれども、六十二年三月末におきまして、それぞれ三千二百四十五億円及び百億円でございます。これらは昭和七十六年度末に償還される予定でございます。このように政府保証債の発行及び政府保証の借り入れを行つてきておりまして、六十一年度におきましても、これによりまして五百四十九億円の資金を調達し得たところでございますが、完全民営化になりますとこのような政府の保証が受けられなくなるわけでございます。

このため、六十二年度予算におきまして政府系の金融機関、開銀及び輸銀でございますが、それによる長期低利の資金の手当がなされおりまして、六十二年度におきましては航空四社でもつて千百五十億円でございます。そのうち日本航空におきましては五百八十億円を見込んでおるところでございます。

○小林委員 最後に、私は、昨日の質問の冒頭でも若干触れさせていただきましたけれども、航空事業の存続のかぎは何といつても安全とすることが一番のキーポイントだと考へるのであります。先ごろの日航機事故はいろんな教訓を与えた。最近に至つても、お盆を前にして神戸市のある遺族の遺影を前にしながら、もうそんなに月日がたつてしまつたかと涙する日が続いています。できだけ早い時期での問題の解決をと。この人の場合、特に生活感ということからすればたった一人の娘を失つたという悲しみだけがあるのではありませんけれども、対外交渉等も踏まえました行政当局の基準といたしましては、英國の場合には三五%というのが一つの目安になつてゐるというふうに承知しております。

○小林委員 次に、附則の第三条の関係になりましたけれども、政府保証債、借入金の現状と今後の償還予定、また日航の民営移行に関して資金調達上の問題は生じてこないのかどうか、この件についてお伺いしておきます。

○山田(陸)政府委員 政府保証債及び政府保証借入金の残高でございますけれども、六十二年三月末におきまして、それぞれ三千二百四十五億円及び百億円でございます。これらは昭和七十六年度末に償還される予定でございます。このように政府保証債の発行及び政府保証の借り入れを行つてきておりまして、六十一年度におきましても、これによりまして五百四十九億円の資金を調達し得たところでございますが、完全民営化になりますとこのような政府の保証が受けられなくなるわけでございます。

このため、六十二年度予算におきまして政府系の金融機関、開銀及び輸銀でございますが、それによる長期低利の資金の手当がなされおりまして、六十二年度におきましては航空四社でもつて千百五十億円でございます。そのうち日本航空におきましては五百八十億円を見込んでおるところでございます。

○小林委員 最後に、私は、昨日の質問の冒頭でも若干触れさせていただきましたけれども、航空事業の存続のかぎは何といつても安全とすることが一番のキーポイントだと考へるのであります。先ごろの日航機事故はいろんな教訓を与えた。最近に至つても、お盆を前にして神戸市のある遺族の遺影を前にしながら、もうそんなに月日がたつてしまつたかと涙する日が続いています。できだけ早い時期での問題の解決をと。この人の場合、特に生活感ということからすればたった一人の娘を失つたという悲しみだけがあるのではありませんけれども、対外交渉等も踏まえました行政当局の基準といたしましては、英國の場合には三五%というのが一つの目安になつてゐるというふうに承知しております。

○小林委員 次に、附則の第三条の関係になりましたけれども、政府保証債、借入金の現状と今後の償還予定、また日航の民営移行に関して資金調達上の問題は生じてこないのかどうか、この件についてお伺いしておきます。

○山田(陸)政府委員 政府保証債及び政府保証借入金の残高でございますけれども、六十二年三月末におきまして、それぞれ三千二百四十五億円及び百億円でございます。これらは昭和七十六年度末に償還される予定でございます。このように政府保証債の発行及び政府保証の借り入れを行つてきておりまして、六十一年度におきましても、これによりまして五百四十九億円の資金を調達し得たところでございますが、完全民営化になりますとこのような政府の保証が受けられなくなるわけでございます。

このため、六十二年度予算におきまして政府系の金融機関、開銀及び輸銀でございますが、それによる長期低利の資金の手当がなされおりまして、六十二年度におきましては航空四社でもつて千百五十億円でございます。そのうち日本航空におきましては五百八十億円を見込んでおるところでございます。

ります。今後もその姿勢を保ち続けてまいりたいと思います。

○鹿野委員長 吉原米治君。

○吉原委員 いよいよ質問者の最後になりました。

○小林委員 ありがとうございます。

まず橋本運輸大臣、お尋ねをしたいわけでございますが、前国会、百八回の国会の中で、ことしの五月二十二日でございましたが、大臣の所信表明に対して私は党を代表して質問に立ちました。

その質問の一番最終場面で、実はいろいろやりとりの前段があるわけでございますが、結果的に、今回日本航空を完全民営化することについては、

明に対しても私は党を代表して質問に立ちました。

その質問の一番最終場面で、実はいろいろやりとりの前段があるわけでございましたが、結果的に、今回日本航空を完全民営化することについては、

明に対しても私は党を代表して質問に立ちました。

ら、言つてみれば完全民営化にするわけでございますが、そのことは、私はいささかかわり合はないのではないか。むしろ、従来のような特

殊法人の日本航空、非常に政府の目が行き届きやすい、そういう事業体であればこそ、安全対策に最も力を注ぐ必要があつたのじゃないか。そういう観点から考えますと、大臣ちょっとこの事故問題と民営化という問題とは何か勘違いなさつていらっしゃるのかな、こんな気がいたしますが、いかがですか。

○橋本國務大臣 私の答弁を引用されましたので、私も委員の御質問のものに触れながら、改めて私の考え方を申し上げたいと存じます。

委員からちょうどいいをいたしました御質問は、まず第一に日本航空の伊藤会長の辞任をされました御質問は、

まず第一に日本航空の伊藤会長の辞任をされました御質問は、

いふことです。

であり、いかなる場合にも搖るがせにできないものであることは当然であります。安全の確保についても、經營形態にかかわりなく、企業として万全を期すことも当然であります。

ただ私が申し上げたいことは、完全民営化を契機として、職員の士気の向上が図られ、そしてそれを通じて企業が一丸となって安全運航に徹する体制がとられるということを期待しておるわけであります。必ずしも私は、私の申し上げたことが不適当だとは考えておりません。安全は民営化されようとされまいと、確保しなければならないことがあります。先日私が御答弁を申し上げた際の委員の御質問のように、特殊会社であり、現在の日本航空よりも完全に民営化されたならばなおさら事故が起きるのではないかという御質問については、私は、現実に民間企業として經營される航空企業の方が事故が少ないと委員のお言葉をそのまま引用させていただいた次第であります。

○吉原委員 それなれば、少なくとも私の考え方とは間違いないわけございまして、何か官である、特殊法人である日本航空だから安全対策がおろそかになつておるというような御認識であったのかな、そういう懸念をちょっとそのときについたしましてお尋ねをしたわけございます。言われるように、それが特殊法人であろうと民間会社であろうと、安全対策については手抜かりのない対策を当然のごとくやらなければならぬ、そういう課題であらうかと思ひます。

そこで大臣、それなら一体、民営化後、この日航の会社が再びあいだの惨事を繰り返すことはござない、期待感は別ですよ、期待はだれもしたいわけあります、自信がおありでございますか。少なくとも既存の国内のあとの二社と比較して、この際民営化したんだから将来にわたつて再び事故を起さない、期待感は別とし、そういう自信がおありでございますか。

○橋本國務大臣 これは大変意地の悪い御質問をいたいたものだと思いますけれども、私なりの

率直な気持ちを申し上げさせていただくなれば、万全の保証を置ける技術的な素養があればと思ひます。しかし、私はその技術的な知識はあります。それと申しますと、この中身はどういうものなのか。せん。しかし、ここにちょうど日航の社長以下日航の諸君もお呼びを受けておられますので、私は、この場をかりて日航の皆さんに聞いてもらいたいと思います。

過去我が国にはいろいろな航空事故があり、そのたびに不幸な犠牲者を出しました。そしてそれが航空企業は、その受けたダメージを払拭するため本当に血のにじむような苦労をしてまいりました。航空企業各社の中に私たちの友人もおります。そしてそのたびにその社員は、全く関係のない部署にいる者も含めて、本当に憔悴しきつておりました。今日、一二三便の事故以来三回忌を過ぎ、果たして当時の日航職員が受けた衝撃の中に本当に今日も刻んでいるかどうか、そう考えるときに、私は大変心寂しい思いをいたしております。

国鉄の分割・民営化のときにも、私は職員から随分たくさん手紙をもらいました。無記名の手紙が——もう少しお聞きいただきたい。名前を書いていい手紙も随分ありましたが、途中から正々堂々と自分の住所、氏名を書いて、私にもいろいろな意見を送つてこられるようになりました。本日、社長に一通の実例をお見せしましたけれども、日航の内部から私に届く手紙はいずれも名前がありません。職員でなければ書けない文章であります。いざれも名前が書かれておりません。この体質は本当に日航の諸君全員で直してもらわなければならぬ。安全ということを心がけるからには、少なくとも社内の心の一一致がなければならぬはずであります。

今、この委員の御質問に直接の答えになるかどうかわかりませんが、民営企業として近く出発するであろう日本航空の諸君、私は、正々堂々と自分の名前を明かして自分の意見が公表できる社内の体

信頼を本当に万全なものにする第一歩だ、そう信じておることだけを申し添えます。

○吉原委員 伊藤前会長路線は今もって変わっておりませんという答弁、これは我が党の井上一成

質問に対して今までの国会になつてから大臣がお答えになつた言葉でございますが、そこで、これは

最高経営会議通知第五号というのがございますが、この中で、これは大臣が井上質問に対してもございましたように、この経営会議の考え方

は今もって変わっていない。これは確認してよろしくございますね。

○山地参考人 今御質問のごぞいました最高経営会議通知第五号は労務方針ということでございました

して、労務方針を出すときには全役員が参加いたしました。これを作成いたしたものでござります。

○吉原委員 その労務方針なるものの一番最後の方に「今日、労使という立場の相違があつても、日航人として、また日航人以前に人間として対等かつ尊厳な関係にあることを自覚し、ヒューマニズムに基づく相互尊重・相互信頼・相互扶助の精神を堅持する」。こういう文面が最後の段階にあります。こういう方針を既に出されて社内に周知徹底をされておるにもかかわらず、昨日の我が党の戸田質問の中では、私も嘆然としたのですが、今もつて中労委で一件、都労委で一件の不当労働行為の係争案件があるということを聞いたわけでござります。都労委、中労委それぞれ一件ある不当労働行為の中身というのはどういう中身であつて、いつごろ発生したものなのかな。

私が日航の問題に携わるようになりましたのは、不当労働行為事件が頻繁に行われておるといふことからかかわり合いを持つようになつたのですが、あの当時の不当労働行為事件は既に和解で解決したはずなのにと思っておりましたところ

が、戸田質問で中労委と都労委に一件ずつ係争案件があるということを聞いて意外と驚いたわけですが、この中身はどういうものなのか。

この労務方針の中で、わざわざ私が読み上げたこれが特に使の方にも周知徹底しておるということになりますと、こんなものはいち早く和解をして握つて一緒にやろうと言ひながら、片一方で手をた張つておるようなことは、私は、本当の意味で労使気合いが入らない、こう思いますから、この中身と、いつもごろ發生したものなのか、ちょっとお聞かせ願いたい。

○山地参考人 ただいま残つておりますのは二つでございまして、一つはペーサーの昇格事件で中労委にかかっているわけでござりますが、昭和五十年度のペーサー昇格選考に当たりまして組合間の差別があるという客乗組合の救済申し立てに對して、東京都労委の方でそれを一部を認めましたけれども、会社が中労委に再審査を申し立て、審理は終了しましたけれども、最近中労委よりの勧告もあり、現在和解のテーブルに着いております。

○吉原委員 その該当の者は全部ペーサーにその後昇格はしております。

それからもう一件は、都労委の方でございました。昭和五十五年四月昇給差別事件でございまして、会社としては、不当労働行為が否かの前に差別があるとする事実の提示自体が明確でないので却下すべきであるとの主張をいたしましたが、昭和五十七年十二月結審後都労委の判断待ちの状況になつておるわけでござります。

○吉原委員 会社の社長の気持ちはわかりました

が、それに対し和解のテーブルに着かれたのが、用意があるとおっしゃったのかちょっとと今聞き漏らしたのですが、それに対する関係組合の方はどういう対応でござりますか。

○山地参考人 ペーサー昇格事件の件につきましては、中労委の勧告を待つて現在和解のテーブルに着いております。したがつて、そこで話が進んでいるわけでございます。それから片方の都労委

の方につきましては、まだ結審後都労委の方の御判断を待つておるという段階でございます。

○吉原委員 今わざわざ立派な労務方針を掲げられておるわけでございますから、この精神からいきますと、この種の不当労働行為事件は恐らくスマーズに話がつけられるべきものだというふうに考えますので、一層の会社側の御努力をお願いしたい、こう思います。

そこで、もう一つ同じこの労務方針の中に、国際的にも国内的にもトップクラスの労働条件を目指して云々という条項がございます。全くすばらしい、いい方針を出されておるものだなと私も大いに期待をしておるわけでございますが、そうでありますものの、完全民営化ともなりますとやはり一方では株主の配当もしなければならぬ、企業としての一定の利潤を生み出さなければならぬ、こういうことを並行的に実現を図つていかなければならぬわけでございますが、そうでもないことが現実に方針として掲げられておりません。そういうことが現実に方針として掲げられておりますけれども、果たして実現できるのかな、こういう気がしてなりません。

というのは、一方では「思い切った合理化欠缺」、こういう見出いで山地社長の写真入りで出ておる。何新聞かヨーピーでちょっとわかりませんが、その中の中期計画の事務レベル案これが詳細に載つておりますけれども、この中に太平洋、歐州の高収益路線を大幅に増強する、あるいはこのための乗員を確保するため、現在他社に比べ手厚い状態にある乗員編成を一部見直し、他社並みに省力化する、あるいは地上業務の外部委託化を進めて、地上職千人程度を関連会社に出向させる、あるいはまたボーナスの支給率も現在の六・四ヵ月から五ヵ月ぐらに抑え、人件費の抑制に努める、役員報酬もそういう意味では5%ぐらいいカットする。この中期計画の中で出されておる方針と、最高経営者会議で出されておる労務方針の中の国際的にもトップクラスの労働条件を

件を実現させるのだ、中期計画とこれをすり合わせて照合してみた場合に、私はいささか矛盾を感じならない。

むしろ一般の民間会社、私も民間会社の出身でございますが、そういう意味では、合理化をして利潤を追求するということになりますと、必ずと言つていいぐらい人件費に手がかかる。普通の企業者のやり口でございますが、後段申し上げました後ほどちょっと触れられると、そういうのが

案外日本航空の本音なのかな、つまり人件費を圧迫し地上職員も千何百人出向させる、そういう方針の方が本音なのかなと思いますが、いかがでござりますか。

○山地参考人 ただいまの御指摘の労務方針の中の国際的レベル云々のところでございますけれども、ここには最初の「目的」のところ、「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めざして経営力を強化するとともに、」その後に「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めざし、長期的な計画に基づいてその実現をはかる」と書かれております。私どもの考え方としては、経営力を十分つけて社員の皆さんの労働条件の改善を図つていきたい。経営者としては、当然のことながら社員に十分な福利の実現を図つていきたい、こういうことでございます。

それからもう一つ、新聞の報道でございますけれども、それは中期計画の計画過程で出た文章かと思ひますけれども、当然のことながら、これも各年のベースアップあるいはボーナス等についてはそれぞれの年次における状況で決まるものでございまして、私どもが今から幾らにするということを申し上げてもそのとおりになるものではないと考えております。

○吉原委員 私が結果的に主張したいのは、今日までは特殊法人という企業体でやつてこられて、

が、これから先完全民営化になりますと、さつき大臣とのやりとりの中でも触れ、大臣自身も触れていらっしゃいましたが、とかく民間企業となると利潤追求型になりやすい、そういう体质を持つわけでございまして、結果的にはそれが社員の労働条件に影響を与えたり、そしてまた利用者の運賃値上げにそれがしわ寄せをされたり、利潤追求のためにそういう影響が出てくると私も懸念をするわけでございます。そういう意味で、そ

うでなくとも航空運賃は高いという認識があるわけでございますが、これから先も、そういう社内の合理化に伴つて結果的に運賃値上げ等をたびたび行なうことないようには私は強く希望をしておきたいと思います。

そういう観点から、同じ中期計画の中で費用の効率化というのが触れられております。その中で、航空燃油費の調達方式の多様化、あるいは整備費については新技術開発による部品の効率化あるいは自社技術高度化による整備品質向上、あるいはまた地上サービスの委託費については委託方式の見直し、こういった点がそれぞれ費用の効率化の中にもうたわれておるわけでございますが、これらは一体具体的にはどういうことをやるうとされておるのか。地上サービス委託費のところまで三つございますが、あと五分しかございませんので、それぞれ具体化について、例えば調達方式はどうぞ

い。

○山地参考人 航空燃油費でございますけれども、それぞれ具体的にはどういうことをやるうとされておるのか。地上サービスはどういう部門を外部委託しようというのか、簡潔にお答えください。

こうだ、こうして安い燃油を調達するんだとか、整備費あるいは地上サービスはどういう部門を外で、それぞれ具体化について、例えば調達方式はどうぞ

い。

○吉原委員 決められた時間が参りましたから終わりますが、この三日間かけて、しかも延べで三名も質問者が立ちましていろいろな角度から質問をされておるわけでございます。私も終始答弁ができるだけ細かくメモしておったわけでございますが、結局、民営化後の日航によくなる部分は期待はできましても、自信を持って——日航の政府持ち株を放出して完全民営化するということが

体本當にいいことなど疑問を持たざるを得ない数点の課題がござります。

きょうは安全問題の細かいことを、例えばサンプリンガ方式も若干前国会で尋ねたのですけれども、お答えをいただくことになりました。

いたしまして、サービスを強化すべきところは強化するとともに費用の効率化を図つていただきたいということでおございまして、区分については現在検討中でございまして、整理次第、順次実施していくことだと思います。

あと、整備の二点につきましては、技術的なもので、十時常務よりお答えさせていただきます。

○十時参考人 それでは簡単にお答えいたしました。

きょうも、残念でございますけれど、このサン  
プリンチック方式、そういうことで一体日航  
の航空事業の安全性というものがこれからなお一  
層充実強化されていくのがどうなのか、甚だ心も

責任ある経営体制の確立及び  
件の均等化を図るため、同社  
とするものであり、以下に申  
賛成いたすものであります。

後も安全運航の確保に全力を傾注するとともに、信頼関係に基づく安定的な労使関係を築き上げ、活力のある民間企業として国民の厚い信頼を得るよう、全社一丸となって日々努力を重ねられます

り方は重大さを増していくと言わなければなりません。こうした時期にいたずらに競争意識だけが強調されることは、一面では、親方日の丸の払拭とか、自立の精神を持たせることについては効果があるかもしれません。しかし、その一方で、とくに抗

中議員の質問に対し、人事問題と労使問題は別問題だというふうに大臣はお答えになっていらっしゃいますが、少なくとも完全民営化として新しくないわけでございまして、特に労使問題は、西

第一には、我が国における  
線、国内線ともに著しい発展  
式会社を含めた我が国航空企  
その企業基盤も強化されてま

ことを要望いたしまして、私の賛成討論を終わります。(拍手)  
○鹿野委員長 小林恒人君。

はあることは否定できませんが、それが運空行政あるいは公共輸送の使命を持つ公的企業にとって基本とすべきことかどうかについては、疑問も残るところであります。

いスタートをする場合に、いい意味の労使気合いで、企業は発展していくか。職場では親のかたき同士が同居しておるような体制であつてはならぬと私は思うのです。そういう意味で、民営化後も引き続いでこの労

は日本航空株式会社は世界有り、特殊法人としての同社の達成されたと見られることで、利用者利便の向上等を目指す。第二には、航空事業は企業

法律案に対する反対討論。私は、日本社会党・護憲共同を代表し、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に対し、反対の討論を行うものであります。

よりて我々は、既にこの他の前回の意見を述べたのであるが、本題の「業のあり方について」、言葉ではなく事実をもつて絶対安全体制の実現、そしてその上に立つて国民一人一人から愛され、信頼される事業の遂行を行なうとする条件と体制の整備のために全力を尽くすべし

問題の正常化、あるいは親方日の丸と云うこと  
がよく言われるわけでござりますが、私に言わせ  
れば親方日の丸の意識を持つておるのは今の経営  
者、今までの経営者だ。労の方にもないとは言え  
ませんけれども、親方日の丸意識があるのは経営  
陣の方だと云いたいわけだ。そういう点を考えて  
みまして、今すぐ完全民営化するのは、もう少  
時間を受けた方がいいのじゃないかな、こう意味  
ちを新たにしたわけでございます。そういう意味  
で、後ほど採決でござりますが、我が党の態度を  
明らかにしていただきたいと思います。

○鹿野委員長 これにて本案に対する質疑は終了  
いたしました。

空輸におきましては既に昨年  
航を開始し、また、日本航空  
の新規路線の運航を開始して  
すが、このよだな状況にかん  
国際航空運送事業の發展のな  
てのみ政府の助成措置を講じ  
なり、むしろ日本航空を完全  
とにより、他の航空企業との  
ことが必要であると考え  
も、同社を完全民営化する  
との賛意を表するものであります。  
第三には、日本航空に対一  
制及び助成を廃止することによ  
かつ責任ある経営体制を確立  
ると考へることであります。  
夫を生かした積極的な事業展

反対の基本的な理由は、この法案の意図するところが、これまで国民に大きな犠牲と苦痛を強要してきた中曾根行革の流れに沿うものであり、本委員会でもしばしば取り上げられたように、その端的な理由が企業間の競争をさせるということが、たる目的とされていることである。

我々は、ちょうど二年前のあの痛ましい悲劇を思い浮かべるとき、そして今多くの遺族が悲しみをこらえながら生き、そして日本航空との賠償金を涉等についても幾多の障害に出会っていることを知るに及び、なぜこれほどこの時期に完全民営化を急がなければならないか、率直な疑問を抱かざるを得ないのであります。

政府も会社も、安全については当然企業存立の絶対条件であることを強調していますが、しかし、そのための施策は着実に進んでいるかといふ

きであることを強く主張するものであり、その意味においては、このたびの法案については時期尚早であることを申し上げ、反対の意見表明とするものであります。(拍手)

○鹿野委員長 中路雅弘君。

○中路委員 私は、日本共産党・革新共同を代表して、日本航空株式会社法を廃止する法律案に対し、反対の討論を行ふものであります。

討論に入る前に、今日大量輸送機関である航空機は民間航空の国内線だけでも年間四千六百万人が利用し、文字どおり国民の足として生活と経済に欠かせない存在となっているのであります。

こうした中で、今改めて問われるのは、空の安全に責任を負う立場にある政府が国民の願いにどうこたえてきたのかであります。残念ながら、政府と日本航空は抜本的な安全対策をとらないばか

○鹿野委員長 これより討論に入ります。

討論の申し出がありますので、順次これを許します。関谷勝嗣君。

○閑谷委員 私は、自由民主党を代表いたしまして、本案に賛成の討論を行うものであります。

ビスの向上等が期待できると  
賛意を表するものであります  
以上、本案に対し賛成の理  
が、政府に対しましては、今  
航空企業の安全対策が最大限  
また、我が国の航空事業が今  
るとともに、利用者利便の向  
て指導監督されることを要  
さらに、日本航空に対しま

体制がいまだ確立されていないのではないかと危惧される状況があると言わなければなりません。そしてまた、これらの安全確保の施策の実施について、ニアミスの続発にも見られることなく、米軍や自衛隊の訓練空域の設定の問題をも含め、解決すべき多くの課題についての政府の対応の点も、それもあります。

申に見られるように、航空憲法を廃止して、航空自由化、競争促進政策を推し進めているのです。このような政府や日本航空の態度は、二年前の日航大事故の教訓を生かさず、空の安全への国民の願いに逆行するものであることを指摘せざるを得ません。

次に、本法案の反対理由を申し上げます。

反対理由の第一は、本法案によつて安全監視、利潤第一主義の経営体質をさらに助長するといふ

日の丸意識の払拭による経営  
ビスの向上等が期待できると  
賛意を表するものであります

ば、社内の幹部間、労使間など社が一丸となつた体制がいまだ確立されていないのではないかと危惧される状況があると言わなければなりません。

りか、臨時調行革路線に基つき、運輸政策審議会答申に見られるように、航空憲法を廃止して、航空自由化、競争促進政策を推し進めているのである。

以上、本案に対し賛成の理  
が、政府に対しましては、今  
航空企業の安全対策が最大限  
また、我が国の航空事業が今

そしてまた、これらの安全確保の施策の実施について、ニアミスの続発にも見られることなく、米軍や自衛隊の訓練空域の設定の問題などを含め、解決すべき多くの課題についての政府の対応の必要性が指摘されています。

ます。このような政府が日本航空の態度は二年前の大事故の教訓を生かさず、空の安全への国民の願いに逆行するものであることを指摘せざるを得ません。

るとともに、利用者利便の向  
きに指導監督されることを要  
求する。

あります。それ

次に、本法案の反対理由を申し上げます。  
反対理由の第一は、本法案によって安全輕視、  
利潤第一主義の経営本質をさらに助長するといふ

第一類第十号

