

第九回 参議院運輸委員會會議錄第四号

昭和六十二年九月一日(火曜日)
午前十四時四分開会

出席者は左のとおり。

委員長 田代富士男君
理事 真鍋 賢二君
吉村 真事君
安恒 良一君
中野 明君

委員

伊江 朝雄君
倉田 寛之君
坂元 親男君
高平 公友君
野沢 太三君
二木 秀夫君
森田 重郎君
山崎 竜男君
吉川 芳男君
青木 新次君
橋山 篤君
田淵 勲二君
小笠原貞子君
田淵 哲也君

国務大臣

運輸 大臣 橋本龍太郎君

政府委員

運輸省航空局長 山田 隆英君
運輸省航空局技 術部長 中村 資朗君

事務局側

常任委員会専門 員 多田 稔君

説明員

運輸省航空局管 制保安部長 井上 春夫君

参考人

運輸省航空事故 調査委員会事務 局長 藤富 久司君
日本航空株式会 社代表取締役社 長 山地 進君
日本航空株式会 社常務取締役 長岡 聰夫君
日本航空株式会 社常務取締役 十時 寛君
日本航空株式会 社常務取締役 十時 寛君

本日の會議に付した案件

○日本航空株式会社法を廃止する等の法律案(第 百八回国会内閣提出、第百九回国会衆議院送 付)

○委員長(田代富士男君) ただいまから運輸委員 会を開会いたします。

日本航空株式会社法を廃止する等の法律案を議 題とし、前回に引き続き質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○田淵勲二君 私のきょうの質問の中心は、日本 航空の中期計画について主として御質問申し上げ てみたいと思います。

そこで、八月の二十七日の我が党の青木委員の 質問の中で、山地社長は、日本航空が特殊法人と しての保護のもとでは甘えの構造に陥るあるいは 親方日の丸意識というものがなかなか抜けない、 そういう意識改革をするためには民営化をしてい く必要がある、同時に民営化をしていく中で非常 に大事なことは労使間の信頼関係だ、こういうこ とを非常に強調された私は承ったわけでありま す。確かにそうであります。

しかし、私もいろいろ日航の問題を調べており ますうちに、日航には六つの労働組合が存在をし ておりまして、非常にたくさん資料が私の手元

にもどつさり届いておるわけですが、この 六つの労働組合と日航の経営者の間の労使関係と いうものはどういふものかということを、私なり にいろいろ現状を判断してみますと、必ずしもい い状況ではない、むしろ労使関係は険悪な空気が えるんじゃないか、こういうことを非常に心配 をするわけです。

私もいささか労働運動に携わってきた者の一人 でありますからよくわかるんでありますけれど も、企業の中に複数以上労働組合があるというこ とは何かにつけて大変なことですね。しかも 六つの労働組合が存在しているということにな りますと、労使関係というものは必ずしもお互い の意思疎通というものがうまく図れない。また同 時に、大事なことは、労働組合間の意思疎通とい うものもなかなか図れない、こういうことを私は 私なりに経験をしてきたわけなんです。

そういう意味では、こういう状況は一刻も早く やはり直していかなくてはならない、むしろ 今労働運動というものは統一化の時代に向かっ ていくわけです。国鉄労働組合の場合でもいろいろ 今分業はしておりますけれども、やはり一企業一組 合、こういうものをやはり前提にお互いの労働組合 は努力していくという方向が見えてくるわけだ から、そういう方向が私は一番いいと思います。

それから、そういう状況が克服できないとなリ ますと、どうしても組合間、労働者間の反目とい うものがどういふ結果をもたらすかといひます と、特にこの運輸、交通というような企業に最も 大事なことは安全問題ですね。だから労使関係が ぎくしゃくしているとか、組合間が非常に問題を 起こしているというときに、こういう安全問題に 極めて影響が大きい、こういうことを私は非常に 心配をするわけなんです。

そして、そういう意味で、そういうことを認 めて大臣なり社長もそういう点についてのことを認

識の上でそうした労使の安定とか、労使協調と か、労使の信頼関係の確立とか、こういうことを 言われたと思うんであります。しかし、それは単 に言葉だけで抽象的にそういうお題目を唱えてい るんじゃないで、ではこれから民営化した日本航 空がどのように具体的にこの労使関係の、今非常 にぎくしゃくしている関係をどう確立をするか、 信頼関係をどう回復するか、このことについて、 まずこの中期計画の基礎に労使関係はなっている と私は思いますので、特に大臣と社長に冒頭にひ とつその考え方を聞かせたい、このように 思うんです。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 運輸省の立場からい たしますと、個別の労使問題に介入する立場にな いたことは御承知のとおりであります。しかし、航 空運送事業という大衆公共性の高い、また安全と いふものを最重点に経営の基礎に置いてもらわな ければならない事業を監督している立場からい ますと、日本航空の労使関係というものに私たち は大変強い関心を持っております。

今、委員が御指摘になりましたように、必ずし もその関係が良好に推移しているとは言えない 部分があることも私も仄聞をいたしております。

特に、今日日本航空が今後完全民営化というもの を目標に置き、厳しい競争状況の中での確に事業 を運営し、遂行していかなくてはならない、労使 双方がやはり努力をされて信頼関係に基づく健全 な労使関係というものをより上げていただくかな ければなりません。一番これが必要なことだと考 えております。

この点につきましては、現在の経営陣も引き続 き熱意と誠意を持って対応をしてみたいと考 えておりますし、またそうした努力をしてくれる でありましょう。全社が一丸となって日本航空を

よくしていくという体制をつくってもらいたいと考えております。

○参考人(山地進君) 労使の問題についていろいろの角度から先生から御質問があったわけでございますが、私も経営を預からしていただけてから五つの大きな目標といたしまして、掲げたわけでございますが、その一番が絶対安全、二番目が労使関係の安定、三番目が国際競争力の強化、四番目が公正な人事、組織、それから五番目が被災者の補償の万全と、順序に若干違いがあるかもしれませんが、この五つの目標を掲げているわけでございます。

これは申し上げるまでもなく、日本航空は労使の問題が最大の問題であるという認識はどなたもお持ちでありますし、私も経営を預からしていただいたときからその点は頭を離れない問題でございまして。特に、経営の安定のためには労使の安定が不可欠である、労使の安定のないところに経営の安定がないという観点からこの問題に取り組んでいるわけでございますが、先生の今御質問の中にもございましたように、なかなか労使というものは一朝一夕で、一日で新しい事態が展開するというような問題でないことは先生御承知のとおりでございます。

私もいたしましては、共通の理解を得るべく、労働組合との話し合いを重視しながら経営の任に当たってまいりたい、かように考えているわけでございます。

それから、中期計画と労使の安定の問題というような角度からの御質問もあったかと思うわけでございますが、この中期計画自体には労使というような言葉はほとんど使われておりません。まあ、初めにいうところに「絶対安全を維持・推進するための施策の充実と生産体制の整備のもとで」、要するに絶対安全とか整備ということを絶対命題として、適正な路線運営計画による収益の極大化とか、コスト競争力の強化とか、そういうような全社一丸となつてこの課題に挑戦していくと、それで日本航空グループ全体の繁栄と、株

主に対する配当の継続、あわせて社員の総合的福祉向上を目指す、こういうような観点、最後の言葉は先生のいらっしゃる労使関係というような問題を包含しているところかと思ひます。あとは運航維持能力の向上施策とか、あるいは人件費の効率化というようにところに私どもの労使関係に対する考え方と申しますか、そういうものが書いてあるということでございますが、これは言葉として何といひますか、全体の中に占めるウェイトは小さいわけでございましてけれども、私どもの思ひは非常に重いものがあるというふうに御理解を賜りたいと思ひております。

○田淵勲二君 今私が申し上げた労使関係は、この中期計画を遂行していく上にとつて労使の信頼関係というものがなければこれはなかなか達成できない、だからその中軸に据えておられる問題だと、私はそういうふうに理解をしたということでございます。それはそれで結構です。

それから中期計画の中身に入つてお尋ねしますけれども、これは六十二年度から六十五年度までの概要でありますけれども、この中期計画の概要の意義といひますか、これが完全民営化の前提条件と位置づけられているんじゃないかと思うんですけれども、その辺いかがでございますか。

○参考人(山地進君) この時期、中期計画をなぜつくつたかというところから御説明をさせていただきます。ただのいいかと思ひますけれども、まず、私も取り巻く環境といたしまして、新しい航空政策が展開されてきた。私も国内には入れるけれども、国際線の日本の航空会社としては複数社制が出てくるというふうなことで、それからもう一つは民営化というふうなことで、これが三十五年たつて初めて完全民営化というところを迎えるわけでございまして、それらを総合いたしまして、私も今後言つてみればひとり立ちをしていく上でのいろいろなビジョンを持つて経営に当たるのかというふうなことを、中は社員、外は株主様に対してどういふふうな御説明をしていふたらいだらうかという観点から

ら、私どもの計画を策定したわけでございまして。中身といたしましては、この中期計画の中身をあらためていただくとおわかりいただけますように、一番最初に出てくるのは路便計画といひますか、路線をどういふふうな何便ぐらいにしていこうかということ、機材計画——設備計画と申してよろしいかと思ひますが、そういうものがあつて、三番目に運航維持能力の強化、それから四番目に経営の全般にわたります収支の問題を掲げて、五番目に外郭団体の話、こういうような順序で来ております。

従来私どもの計画というのは、むしろ路便計画、機材計画というものが中心でやつておりました。どの企業でもこういうような生産計画を持つていくかというものが経営計画の中心であることは変わらないと思ひますけれども、私どもの方もそういう計画を立てて、そういうものを現実的に実現する方法として、私どもの一番大きいのはやはり運航維持能力、つまりパイロットが足りるかどうか、パイロットと事業計画、乗員計画と事業計画との整合性がとれているかどうかというのには非常に大事なポイントになるわけでございます。

それからあとの、四番目になります収支の問題、収入がどれくらい上がるか、あるいは経費がどれくらいかかるか、あるいは経費の効率化というのほどはどの程度できるかというの、これはどの事業でも恐らくおやりになつてのことだろうと思ひます。ただ我が社、私どもの会社の計画としては路便計画が非常に大きなウェイトを占めていて、ということがお気づきになられることだろうと思ひます。

従来に増して我どもが意を用いましたのは、六十二年から完全民営化されるわけでございまして、そのうち新しく株を購入される方もいらっしゃるわけでございまして、それらの方々に四千八百万株の株をお買い求めいただいた後、配当できるかどうかということについては最大の配慮をいたしまして、六十二年度に配当収入に満

たない場合でも配当をするということをはかりはつきりと申し上げる必要があると思ひます。

ただ、これは六十二年だけ配当をするというふうなことでは、単年度だけの配当というのはいかなる手段でもできるわけでございまして。それは継続的に配当ができる裏づけがあつて初めて許されることであるという意味では、六十五年度まで収益が継続して見込まれるというように私どもは数字として御提示申し上げているという点は従来の計画になつた点でございます。

この計画の中の細部につきましては、さらに御質問によりまして御説明を補つてまいりたいと思ひております。

○田淵勲二君 この中期計画の前段の方に、ちょっと読み上げますと、「今中期計画は、計画最終年度に収益一兆円余、経常利益三百八十億円(売上高経常利益率略々四四%)を掲げるも、特に収益については目標を大きく下回ることが懸念され、この達成には容易ならざるものがある。」と、こういうふうに前もって言われておられるわけでございけれども、そういう懸念というのは主としてどこにお持ちなんですか。

○参考人(山地進君) 六十一年度の経営の成績あるいは実感というふうなものをベースに今後見通すわけでございましてけれども、何といつても六十年から六十一年度にかけて一番の変動要素といひますか、私どもの経営に大きなインパクトを与えておりますのは為替の問題と原油の値段の問題であるわけでございまして。

この為替の問題というのは私どもの収支そのものにインパクトを直接的にはそれほど与えてはいないんですけれども、ただ、間接的にはお客様の動向というものが為替の問題によつて非常に左右される、これは国際線において左右されるのみならず、国内の今度諸経済に与える影響という意味では国内線の成績も大きな影響が与えられる。

それから原油問題は、これも六十一年度だけで七百億ぐらいの、私どもには好ましいインパクト、つまり経費が減つたというふうなインパクト

その他ここに出ておられますのはそれぞれの路線の機材の問題とか、あるいはトータルの航空機の

ことが相当確からしい。これ全然伸ばせつけないところを計画に上げるというのは、これはまた計画としては成り立たないでございますけれども、ある程度の不確定な要因というのは残しながら、私どもの希望というのは書いてあるわけでございします。

ただ、ここに書いてあったらそのとおり五年間変更しないのかという、これはローリングプランでございまして、逐次変更しながら、ここに書いてございしますようなことを基軸にしながら、収支計画というものをつくっていかねばいけません、これはどの企業でもそうじゃないかと思ひます。

例えば、ここにハワイや何かというのは書いてございせんかもしれませんが、太平洋市場の中ではホルルについてこういうふうにするというのは書いてございしますけれども、既にエナテッドエアラインズというのが七便だったものを十四便にする、それからノースウエストが十四便だったのを二十便にするという計画がございまして、外国の企業は、私どもの計画をしたときから比べますと、ハイピッチでホルル線の増強というようなことの計画を既に始めております。そうなりますと、私どもは、ここに書いてございしますような程度ではとても対抗、商売ができませんということになれば、これは政府の方のちろん御了承を得なきゃいけないでしょうけれども、増便というのを早急にこの計画の中でやりくりをして対抗するというような局面は出てくるわけでございします。

したがって、先生がおっしゃいますように、そういう政府の御方針等も得ないで非常に不安定じゃないかとおっしゃいますけれども、私どもとしては、これは不安定じゃなくて、経営というのはそういうものだという程度の話だというふうには理解しております。

○田淵勲二君 くだいようですけど、衆議院の運輸委員会でもやりとりされたのをちょっと読んでみますと、山地社長の答弁で、政府の判断や情勢の

変化等で路線を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、こういうことを答弁されているわけなんです。それが今言われたようなことに当たるんでしょうか。

○参考人(山地進君) 私どもの計画も、先ほど申し上げましたように前提がすべてこのままでなければならぬということではなくて、あらゆる現実的に与えられた条件というもののの中で、この計画というものを基軸にしながら柔軟に対応をしていくということとございまして、これは、それぞれ年度のなつて新しく現実的な年度プランというものをつくっていくわけでございしますから、そういった年度プランの中においては、すべて現実的な条件というのをはめ込んで計画をつくっていくということになるわけです。先ほどの御質問のとおり、私が衆議院で答えたのはそういう意味でございします。

○田淵勲二君 次は、積み取り比率の関係についてお尋ねしますが、国際線の路線別に日本企業の旅客の積み取り比率が表になってあるんですね。太平洋線、北回り線、南回り線、合計、これは一九七五年から一九八五年の比率をとっておられるわけです。中期計画で言っている国際線の路線拡充が仮に達成されるといいますと、この積み取り比率は現行に比べてどのようにアップするのか、この辺の説明をお願いしたいと思ひます。

○参考人(長岡聰夫君) お答え申し上げます。路線別の計数は手元にございせんが、六十一年度の実績でございしますが、国際線につきましては、お客様、旅客につきましては約三三%でございします。それから、国内線につきましては、いわゆるダブルトラックの政策が入ります前の、私ども旧幹線と呼んでおりますけれども、これに係るものが四九%弱。それから国内の、私どもが運営しております路線もございしますけれども、全部のお客様に対する積み取り比率は約二割

という数字でございします。

そして、今の御質問でございしますけれども、中期計画の結果これが一体どう変わるんだという御質問かと思ひます。

国際線につきましては、先ほど社長からの答弁がございしましたように、非常に外国他社なりそれから国内他社の供給増が国際競争上に見込まれます。そういう中でございしますので、私どもの増便を御当局にお認めいただいたということを前提にいたしました場合でも、ほぼこれが横ばいという形になるんじゃないかと、これは国際線でございしますけれども、そのように思っております。

それから、国内線につきましては、主として旧幹線につきましては、実はダブルトラック政策の導入に伴いまして他社が増便したのに当社が減便するという状態もございしました。そういう前提を置きますと、先ほど申し上げました数字が若干低下するのではないかと、趨勢的にはそのように考えております。

○田淵勲二君 今国内線の方は聞いていなかったんですが、国内線の場合、松山、広島ですか、函館、乗り入れがあるんですが、これは先般も青木先生からも質問があったと思うんですが、ダブルトラック、トリプルトラックは日航が既に獲得をしている路線の便数を減らさずに増便、増加させることが今から約束されているかどうかですね。ただ、増便のことはいろいろ書いてありますけれども、減便のことは一切計画の中には触れられていないというように思ひますが、その点いかがでしょうか。

○参考人(長岡聰夫君) 失礼しました。中期計画におきましては、これは当然のこととございしますけれども、全体の路線数、これは国内でございしますけれども、これは増加するという前提を私どもとっております。特に六十二年以降、既にいわばダブルなりトリプル導入の基準としてある程度公になっております基準がございしますけれども、それに合わせて広島それから松

山、さらに函館という路線についての免許をぜひお願い申し上げたいという姿勢で当局にお願い申し上げているというのが現状でございします。

○田淵勲二君 それはわかるんですけども、大體経営計画ということになりますと、ただその増便ばかりでどんどん増収を図れる部分だけが経営計画であつちやいかぬので、やはり情勢の変化なり、あるいは増便と引きかえに減便をする場合には減便もあり得るというのが計画の中に入つてこそ経営計画と言えるんじゃないかと思ひます。その辺のところは私はずっともう一つわからぬものですからお聞きしたんです。

○参考人(長岡聰夫君) たまたま私も羽田を起点とします路線を新たに免許いただいたわけでございしますけれども、羽田のいわゆる各企業ごとについております乗客がございします。これとの関係で片側を、いずれにせよどこかに行くやつを減らさなければ新たな路線に入れないと、こういう状態が現にございしました。ただ、御承知のとおり、来年の七月にはたしか年間二万回程度の発着枠の増というものが期待されておられるわけでございします。そういうものととの総合的な絡みの中で、私どもとしましては新たな路線の開闢が国内便についてぜひ実現するようにお願い申し上げたいというふうには思っているわけでございします。

○田淵勲二君 次は、中期計画の機材計画についてお尋ねしますが、これについてちょっとお伺いしておきますが、この機材計画というのは、ここに書いてあるのは六十一年度と六十三年度まで。六十四年度以降は今後検討して早急に結論を出す、型式等が未定であるということをご理由にしてそうなっておりますが、この辺いかがですか。

○参考人(山地進君) 現在、私どもといたしましては六十五年度までの機材の所要量というものは数字を持っておりまして、今先生のお手元のは六十三年度が九十一機、こういう数字になつておるかと思ひますが、私どもの現在持っております数字は六十五年度で九十六機ということ、今の先生の六十三年度の数字から

見ますと五機多くなっている数字でございます。この時点でなぜ六十三年度までしかなかったかという、御質問のありましたように、六十四年度以降の大型機材については型式等未確定な要因があるので、六十三年度までの数字を出させていただいてというところでございます。

○田淵勲二君 それでは次に、二人乗務制のことにつきましてちょっとお尋ねします。

これは先般も中野先生からも御質問があったようでありまして、二人乗務制という問題は各報道機関を含めて非常に問題にされているわけですので、まず一つは六十三年度までの機材計画の中に二人乗務の可能な機材が含まれておるかどうか、このことをお尋ねします。

○参考人(山地進君) 二人乗務制ダッシュ400という同じジャンボの747の新しい世代の飛行機としてボーイングが開発し、それからエアバスでもダグラスでも同じように新しいコンセプト、設計概念で新しい飛行機というものをつくっているわけでございます。

私も、現在ボーイングのダッシュ400というもののにつきましても、乗員だけで構成いたしました乗員編成会議というのを昨年の七月でございまして、つくりまして、その答申が八月七日に出てまいりました。現在ダッシュ400というものについてどういふふうに対処するかということを社内検討している段階でございます。

もちろんボーイングの方と話を、ダッシュ400ということではなくて、工場の方のラインというものを押さえてはあつたわけでございますけれども、まだ型については何も決まっていないうわけでございます。したがって、先生の御質問の六十三年度までにそういうものが入っているのかということについては、明らかに入っておりませんということでございます。

○田淵勲二君 今おっしゃった乗員編成会議ですが、乗員の会議で何か両論が併記されて提出をされた、答申されたというんですが、その両論の代表的な意見というのはどういふものでしょうか。

○参考人(山地進君) まず、技術的な面でICASという新しい機材がございまして、今まではギャプテンとそれから副操縦士というのが操縦席に座っております。それから後ろの方に航空機関士という方が座って、機関士の方々がこちら側のパイロットの見ているパネルのほかにこっち側のエンジン状況とかいろんなものを表示する計器がついているわけですね。そういうものを見ながら適切な情報をパイロットの方に流しながら運航しているというのが、三人乗りの747の飛行機でございました。

ところが、今ボーイングが二人乗りということ、私ちょっと答弁が正確だったと思うのは、二人乗りの、というのは747という、国内線並びに近距離のバンコク、シンガポールを飛んでいる同じボーイングの会社の747という飛行機があるんです。これは二つのエンジンでございまして、今度ダッシュ400というのは四つのエンジンでございまして、二つのエンジンという点では違いますが、飛行機があるわけでございます。

この飛行機においては、既に航空機関士の仕事をコンピュータで処理いたしましたので、適切な情報パイロットの見ている航空のいろんな計器がございまして、そこに非常にわかりやすく出るといふようなことが既に実施されているわけですね。それをさらに改良したものを747、四発のジャンボの二人乗りでいけるだろうという飛行機についているわけです。

そこで、二人でいいんだ、あるいは三人が必要なんだというこの争点になっておりますのは、一体そういうエンジン状況、私は素人ですが、エンジン状況把握して適切な情報をパイロットに出して、パイロットはそれを判断して運航するというのが新しい飛行機のコンセプトだと思っておりますが、そういうICASという機材でございますかシステムのことを言うんですが、そういったものが航空機関士という人が今までやっていた仕事の

すべてを代替できるのか、かわりができるのかということが一つの技術的な争点になっているわけでございます。

二人でいいんじゃないかという議論が今度の乗員編成会議の答申の中にあるわけでございますが、二人でいいんだという議論は、適切な情報が必要に応じて、かつ重要度に応じて色も音も変えながら情報を与えられるからそれで十分だ。

三人が必要だという人は、いつもすべての情報を見ながらトレンドといいますが、傾向がどういふふうに変わっていくかということ把握しながら、これを運航の方に人間の口で情報を与えるというところが必要じゃないかという議論をされているわけですね。

それからさらに、事故の起きたときに三人の方がいいんじゃないか、あるいは離着陸のときに三人いた方がウオッチという点ではいいんじゃないかという議論もあります。

それから、二人乗りの方がいいという議論は、要するに周りの状況を目で確かめるというやつですね、これを今までのパイロットの仕事量といえますが、ワークロードからいうと機械になったんで随分軽減されているから、十分そういうウオッチする余裕というのは出てきているんだから二人で十分じゃないかと、そういったような技術論というのが大きな問題であるかと私は思っております。

○田淵勲二君 そこで非常に心配するのは、乗員編成会議で両論併記の結論が出されて、結局二人乗務制の是非については結論がつかなかったんで、新報道なんかをちょっと見ますと、両論併記という答申を受けて日航は近く役員レベルの導入問題検討委員会を開いて早急に結論を出したいとしている、導入に踏み切る公算が大いだということが、これは新聞報道ですけど、そういうようなことが書かれてはいるわけなんです。

いずれにしても二人乗務のダッシュ400という機材を入れての中期計画なんじゃないかと私は憶

測するんですけども、それはそんなことはないとおっしゃればそれまでのことなんですが、しかしいづれにしても、先般中野先生の御質問に対していろいろ答えられておりましたけれども、発注するについては十分労働組合とも話し合いたい、こういうことを山地社長は答弁されていますが、問題は発注前に合意するの、あるいは発注しておいて話し合うのかということがこれは労使間にはよくあるんですよ。

労働組合にしても組合の労働者にとっても非常に心配なことは、発注前にちゃんと合意をしてそして機材を新しく買求めるということがこれは一番ベターなんですよ。けれども、そうでなくてどんな機材の方は発注しながら、その過程で労働組合と話し合うというようにあることがあってはならぬと私は思うんですが、その辺のところ社長の考えはいいでしょうか。

○参考人(山地進君) この乗員編成会議という組織のお話もまず御理解をいただいた方がいいかと思うんですが、これはダッシュ400という新しい飛行機が出てくるというので、ギャプテンでつくっている機長会、そのときは組合だったんですから、からこういう問題について操縦室にいる運航の乗務員と私も言っておりますが、ギャプテンと、それから副操縦士と航空機関士、そういう航空の運航の実務に当たっている者の間でよく議論をしたい。

そこで、その乗員編成会議では当然私どもの社員の中には運航本部に、言ってみれば管理する立場の乗員部長とか運航本部長とかいろいろいるわけでございますけれども、そういう経営側の人を入れた乗員だけの会議をつくりたい、こういうお話があつて、私もそれではひとつそういう乗員の方だけで御議論をいただくというのが意義があると思っております。それで御発言くださいと、いって、そのときに私どもの運航本部の副部長である岩谷という役員でございまして、これも入って、それから機長組合、乗員組合、それから先任機関士という機関士の管理職の方の組

合ですが、そういう方で、ほかの部局の人は入らないで議論をされたわけですね。

そこで、その乗員編成会議を、私もここにこういうものをつくりたいといって、こういう組織というものの乗員編成会議から最高経営会議に答申をするという形になっているわけです。

答申という形でございまして、私も私も答申を尊重するというふうな編成会議をつくることから申し上げているわけでございます。これは運航に携わる人たちの御意見でございますので、私も私もとしては当然のことながら答申を尊重していきたい。

ただ、これはどういう飛行機を購入するかというのは経営の判断の問題があるわけでございます。この答申をして経営の立場から判断をするというこれが基本だろうと思うわけでございます。ただ先生の答申をした方々、それから私どもの判断についての理解を深めながらこの決定を実行していくということが、経営としては大変重要であるという認識はあるわけでございますけれども、判断自体は経営の判断というのが当然であろうというふうに考えておるわけでございます。

○田淵勲二君 経営者ですから経営上の問題で判断されるのはいいんですが、事はこの乗員組合が非常に心配をしているのは、結局単なる機材を入れる入れないじゃなくて、二人制にすることによる安全性の確保が非常に難しい、困難だ、こういう判断に立つての二人乗務制に対する問題点であると思うんですね。だから、単にコンビニーターを入れるとか入れないとかという判断は、これはどこでこの会社でも経営が判断するわけですからそれはいいですよ。しかし、こういう今申し上げたような非常に安全性にとって問題になるであろうこの二人乗務制、これはイコール機材ということになるんですけれども、それだけに慎重を期してもらいたい。単に経営判断でやりま

すというんじゃないで、私は十分労働組合との合意を取りつけた上でそうした機材というものを取

り入れる、こういうようにぜひしてもらいたいと思うんです。

今アメリカなんかでも、日本も含めてですが、非常に航空事故が頻発をしているわけでありまして、そういう意味ではやはり事故を最大限になくする、この事故につながるそういった二人乗務制の問題なども含めて単に企業だけに任せるんじゃないで、運輸省としてもこうした問題についてはより慎重にやはり監督をしていただくということになると思うんですが、その辺の関係について大臣から一言お願いしたいと思います。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私どもは、この747-400型というんでしょうか、この機材、日本航空がその導入を決定いたしました場合には、製造国政府の厳しい安全性審査に合格することをまず前提として、我が国においても二人乗員による安全性についての慎重な検討をしてみたい、そのように考えています。

○田淵勲二君 それでは次に、資金調達の問題についてお尋ねをさせていただきます。

まず日航の資金調達の件でございますが、現在の資金調達、それから民営化後の資金調達、こういうものを比較してどのように変化していくのか、この点について説明をお願いしたいと思います。

○参考人(長岡聰夫君) お答え申し上げます。

今どういう調達の仕方をしておるかというお話でございますが、日本航空株式会社法の規定に従いまして私ども長期の負債を立てますときに、一定限度で予算総則に認められている範囲内で政府の保証をいただいております。この保証を活用いたしまして一般的な借入金、あるいは社債の発行という形で資金調達をやっております。日本航空株式会社法の廃止法案について今御審議が行われているわけでございますけれども、そういう過程の中で六十二年度からは政府保証の枠はいただきますませんで、今現に進行中の年度でございますけれども、その代替というんでしょうか、政府の非常な御努力をいただきました私ども非常に巨額

な投資を必要とします航空機材の購入に係る資金、大体半分程度を財政資金で見ているだけだと。私どもは輸送から財政金利で十五年間という期間のいわば融資を受けることが出来ます。残りさらに五割の資金調達の問題が残るわけでございますけれども、先生御案内のとおり、ただいまのところ日航法によって私どもは資本金の五倍まで社債は出せるわけですが、この規定がなくなりまして商法の原則に戻りまして二倍まで落ちます。私も現在は既に二・七倍から八倍程度の調達をしておりますので、社債の発行はしばらくできないという状況が続きます。しかしながら、先ほど申し上げました制度金融にさらに加えましてこれはいろいろと条件は必要でございます。例えば配当をしなくてはならないという条件は必要でございます。今後はいわゆる増資あるいは転換社債の発行等々の資金調達の手段も含めまして、総合的に私どもの資金負担をより低くしていくという視点に立つて資金調達の多様化を追求していきたい、このように思っております。

○田淵勲二君 運輸省にお尋ねしますけれども、日航、全日空、東亜三社の資金調達の実際はどうなっておりますか。

○政府委員(山田隆英君) 六十二年度についての各社の資金調達を申し上げますけれども、先ほど日本航空の方からお話ございましたように六十二年から、これは日本航空のみならず、定期航空運送事業者の調達いたします航空機の購入資金に對しまして輸送、開銀等から長期低利の融資を行うという制度を廃止されたわけでございます。六十二年度におきましては三社合計で融資額としては千五百十億円を考えております。内訳は、開銀が四百八十億円、それから輸銀が六百七十億円でございます。三社で対象機数が二十機を考えているわけでございます。

○田淵勲二君 借入金、社債の別ではどういうふうになりますか。

○政府委員(山田隆英君) 社債につきましては、全日空の場合、六十一年度で申し上げますと、これは

残高で八百七十五億円でございます。それから長期借入金が千六百十五億円でございます。

それから東亜国内の場合でございますけれども、東亜国内は六十年末の借入金金が六百九十四億円でございます。社債はございません。

○田淵勲二君 日航はいかがですか。

○参考人(長岡聰夫君) お答え申し上げます。六十一年度末でございますけれども、私どもの長期資金につきましては、借入金金が七百六十七億円、それから社債の残高は、内債と外債を合わせて三十三億四千四百五十五億円、合わせて両方で四千二百億円のうちの残高でございます。

○田淵勲二君 そうすると、結局日航は社債にかなり依存しておりますね。それから全日空、東亜というのはどうしても借入金というのが資金調達の中心になっていると思うんですが、そうすると、日航も民営化後はいよいよ社債の依存から、社債発行限度が五倍の特例があるものの、やはり資金調達は、他の二社からは有利になるとい

いながらも、やはり借入金による調達にだんだん変化してくる、社債よりもですね、そういうような形になってくると思うんですが、そうするとだんだん日航自体としても民営化することによって政府保証の発行がないわけですから有利な資金調達が非常に難しくなる、こういうことは考えられますね。したがって、そういうことをまず想定

しますと、国内三社の六十年末の長期借入金、社債の支払い利子の負担が営業費用に対する割合で見ますと、日航が三・二に対して全日空は五・五、東亜が七・〇、非常に日航より高いわけですね。そうしますと、やはり日航自体もやがてはこういう支払い利子の負担が営業費用の中で占める割合というものが非常に高くなってくる、こういうことが考えられるわけですが、その辺いかがでしょうか。

○参考人(長岡聰夫君) 先生先ほどおっしゃいましたいわゆる社債発行の五倍の限度は、日航法の廃止によってなくなります。それで商法の原則二倍に戻りますので……。

で、ちょっとこれはお話が冗長になるかと思ひますけれども、私どもの今までの資金調達の実態を見ますと、むしろ外国で、ユーロ市場で外債発行をいたしまして、それを長期のスワップで円チームに直して行くという形で資金調達が最もコストが安くございました。したがって、社債の発行というやり方はできれば今後とも非常にいい方法じゃないかという位置づけをしております。ただし、先ほどの五倍がなくなるということであるべく早く、例えば利益の留保なり、あるいはその増資による資本金の増によってこの限度がなくなることを実は期待しておるわけでございまして、今、先生が御指摘になりましたように、主として機材調達に絡む投資資金需要に対しては、先ほどもお答え申し上げましたように、運輸省の方からも御答弁がございましたように、大体必要資金の五割は制度金融で見ていただけると。これは財投の金利でございまして、先生御承知のとおり、そのときそのときの長期プライムよりはやはり〇・三とか〇・四低いという資金調達のチャネルになるわけでございまして、それから、いわゆるその資金調達のやり方というのには、必ずしも借り入れに、社債がだめなら借り入れかというには必ずしもいかならないと思ひます。借り入れ方式というのがいわば一般論としては最もコストのかかるむしろ資金調達ではないかというのが実感でございまして、先ほどもちろつと触れましたように、将来を考えるとむしろ、私どもの自己資本は今一五％と非常に低うございまして、この充実がある意味では企業基盤強化のために非常に大事なことでございまして、それからあわせていわゆる時価発行による増資という方法によれば、資金コストが最も安い、ある意味で、もちろん配当しなければならぬという意味での利回りを計算した上でございまして、時価発行ができませんで、資本剰余金に残るものが相当ございまして、時価発行による増資、それからさらには転換社債というふうな方途を組み合わせて、私ども財務体質をより

強化し、そして将来に向かってよりよい循環が始まる核をつくっていききたい、このように資金調達の面では考えております。

○田淵勲二君 いずれにしても、完全民営化しますと、特にこの機材の調達ということで、相当なお金が必要になってきます。したがって、そうした資金が必要になってくると、どうしても支払いの利子負担、こういうものは当然高くなってくるわけで、それが私は非常に心配するのは、そういうた負担というのが、ともすればその人件費のコストの削減というところにどんどんし寄せをされていくというような嫌いがよくあるわけでございしても、その辺はいかがでしょうか。

○参考人(長岡聰夫君) ただいまお答え申し上げますように、先生の御指摘でございまして、支払い金も、まさに先生が御指摘されますように、支払い金利、これは営業外の損というところで出てまいりまして、この支払い金利の増をいかにしてとめるかというところこそ、私どものやるべき仕事じゃないかというふうに思っております。そういう意味で、先ほどからいろいろ資金調達のチャネルにつきましては、多様化の具体的な方法について見たいとお話し申し上げ、それがいかにか具体的にしてお話し申し上げたわけでございまして、これも総合して申し上げますと、要するに全体の営業費が、仮にはかが増えたとすれば、支払い金利がふえれば、営業費用を一定の枠内におさめるためにどこかの費用を削らなくてはならぬと、こういう関係になるわけですね、先生がおっしゃいますように、そういうことが起こらないように、まさに支払い金利増をいかにして抑制していくかというところに注意をしていきたいと、このように思っております。

○田淵勲二君 それじゃ次は、ちょっと観点を改めて、これも新聞報道に載っておった「日航のドル先物購入差損」シャボ機ヘツケ回し「なんというのが新聞があつたんですが、先物予約の問題については、これは衆議院の予算委員会、運輸委員

会で相当やっておられますから、余り重複するとは避けるんですが、いずれにしてもこのドル先物予約をされてかなり危ない橋を渡っておられるわけですね。それで、結局今の円相場に直しますと、百四十円前後の水準になるとすれば、日航は十一年間で一千五百億円の為替差損をこうむるだろうし、ことしだけでも百六十億円の差損になると、こういうようなことが言われておるわけですね、けれども、この差損を航空機の購入代金に上乗せをして償却をする。この航空機の購入代金というのはいずれこれは原価計算でいけば航空運賃によって回収されるでしょうけれども、そういうようなことになりまして、これはたまたまのものじゃないですね、消費者というのは。そういう事実、この新聞なんかで報道されているようなことを非常に消費者、利用者というのはもう神経とがらしてあるんですけれども、この辺はどうかということと、それからあわせて、日航の各労働組合のいろいろ機関紙などを見ますと、こんなことが書いてあるわけですね。こうしたこのドル先物による非常な損失を与えたということは経営上の失敗だ。この失敗の責任をだれがとるか。労働者は何か事故があると必ず責任を追及され、とらされるんだけれども、こういふことに對する経営責任というのは一切明らかにされていない。こういうことに対する非常な不満、うつけさというものものが日航の従業員の中にもあると思ふんですけれども、この辺の二点の私の質問に対してひとつ明快にお答えを願いたいと思う。

○参考人(山地進君) 責任の問題とそれから償却の問題、この二つでございましてけれども、これはこの二つの問題を御理解いただくためには若干その衆議院の御質疑等とも関連するかもしれないけれども、先物予約をしたときの状況を若干御説明をしたいと思います。

と申しますのは、ちょうど先物予約を私どもがしようとしたときは二百四十円の為替であつたわけで、さきの予算委員会では、官

る記事を読ませていただきますと、G5というのが行われてそれから逐次御承知のように円高になつたわけなんです、G5のときに官澤大蔵大臣の言葉をおかりすると、一割ぐらい円高になればいいなと思つたというのが、その当時の方々の御認識であつたかと思ふんです。

ところで、私どもの経営を見ますと、ドルに關しましては非常に偏つた、支出が多くて収入が少くないという状況でございまして、その支出の多いのは、先ほど来御質問のございました航空機を購入する、一機一億ドルもするものを購入するものでございまして、当然片為替といひますか、非常に支払いが多いような状況になっております。それがまた幾らになるかわからないというような状況で航空機の購入をいたしますと、さつきから御質問のありましたように、少なくとも償却というところで経営を圧迫していくことになるわけでございまして、この為替変動にどう対処していくのかというのが、輸入をする企業、石油とか鉄鋼とか、そういったところのすべての共通の悩みであつたわけでございまして。

当時石油審議会等では、一体こういった為替問題についてどう対応するかというところはかなり広範に御議論があつて、やはりヘッジというものをしていただく方がいだらうという議論があつたという記録があるわけでございまして。私どもの経営といひまして、そのときに一体どうやたらいいのかというようなことを考えておりましたときに、たまたまその市場の方に長期先物予約というのがあつたわけですね。

じやなくて、最初からばつと平均的に下がるというような長期先物予約というのが導入されたわけですから。それまではせいぜい五年というようなのが先物予約であつたわけです。

そこで、経営の立場から言つと、そういう先物の長期予約をするとか経営の安定ということが得られるということがあるわけですね、変動にさらされない。じゃ変動にさらされないのは一体どれぐらいいいんだと。全部すれば、これはもうギャンブルといひますかね、かけになると思ふんですね。投機になると思ふんです。そこで経営としては、三分の二は従来どおりにしておいて、三分の一だけヘッジしたいんじゃないか。そうするとどういふことが起こるかという、三分の一を長期の十年物の先物予約をいたしますと、仮に円安になつた場合にはその三分の一は親孝行してくるわけですね。三分の二は円安の被害を受けるわけですね。ところが、逆に円高になつた場合には三分の二については円高のメリットを受けるわけですね。ところが、三分の一長期先物予約をしてそれよりもさらに円高になつた場合には損をする。しかし、これは何にもしないというのも一つの投機だと私は思ふんです。そこで経営としては、三分の一を安定させて今後の為替の変動に対応しようというの、これは経営の判断でございまして、これは石油業界等あるいは鉄鋼業界等、輸入業界で広範に取り入れられてゐる話でござい

ます。そこで、結果的にはどうなつてゐるのかといひますと、航空機の購入代金についてそれを充てたしますと、仮に三分の一円高になつて、言つてみればやらないときよりも損したということになるけれども、三分の二は円高になつてそれで航空機は安く購入できるわけですね。したがつて、恐らくこの数字をお示しすれば、円安のときよりも円高になつたときの方が先物予約をしてあつても航空機の購入代金は安くなつてゐるわけです。これはドルに対して変わらなところあるいはドルの国に対して日本の企業というのほそれだけ円高

になつてゐる部分については非常に優位に立つてゐます。その三分の一をヘッジした分についても平均的に申しますと、私どもの十年間の三十六億ドルの平均は百八十五億ぐらいでございまして、これは二百四十億のときにアメリカの企業と競争してゐることから考えればかなり有利な数字になつてゐるわけですね。

したがつて、日本の円高というの、航空機に關しますればアメリカの企業に対しては競争力が強くなる要因になつてゐるわけです。そこで私どもの方がそういった判断をして、実際には御承知のように円高になつて先物予約をしなかつたことに比べれば、六十一年度について百億圓為替上の損をしたことになるわけでございますけれども、それを私どもとしては航空機の購入代金に支払いを充てますと、これは充てるといふことは會計法上適法なことでございますのでこれを充てますと、これは十年間償却でございますので百億圓のたから年間でございまして、初年度はたまたま航空機の購入が年度末の方に偏つてゐるために支払い額がそれほど多くございせんものですが、六十一年度について申しますと、期間計算をする関係で三億圓ぐらいの為替差損があつたといふことでございます。

これは、私どもの生産手段というのほ主としていへば航空機でございますし、かつ、先物予約というのが平均的に長期的に見て為替の変動にどう対応するかという趣旨から考えても、航空機の償却に充てますと、今後どういふふうな為替変動があるかわかりませんが、初年度の購入代金については十年間に分散される、次年度以降についても円高、円安の幅が分散されるという意味ではヘッジという思想に合うといふことで、私どもは償却資金に充ててゐるわけです。

以上のようなことから申し上げまして、私どもとしては経営が円安が円高が非常に不分明なときにおいて、一つの企業を防御する手段として選択した判断であつて、これが円安になるか円高になるか、どつちにかけたといふことではござい

せんので、責任問題は起らないといふふうになつてゐるわけでございます。

○田淵勲二君 いずれにしても、しかし、いろいろ御説明があらますけれども、見通しといふことからいくと私どもの考えでは、今社長のおっしゃつたようにそうした十年先物の予約をしたことが全く正しかった、決して間違つてはいなかつたといふふうには受け取れないんですが、いずれにしてもこういふことが新聞紙上に載つて一般消費者が驚いたり、あるいは日航社内であつた問題が大きいクロージングされてくるといふようなことは、やはりそれなりに今社長がおっしゃつた事柄といふものを十分ひとつやぱりそれは社内にも徹底せにやいかぬでしようし、我々消費者に對してもわかりやすくさういふことは、さうではないならぬといふようなことを明確にしていかなければ、我々が新聞で見るといふか、さういふようなことがすぐ我々の耳に入つてきまして、日航といふのは何となくさういふことをしてゐるんだらう、さういふことしか残らないといふことになりまして、これはもう十分今後ともひとつさういふ点の説明も兼ねて万全を期してもらいたいと思ひます。

続いて、合理化計画についてちよつと御質問申し上げていきますけれども、私がいろいろ調べますと四十六年、五十年、五十五年、五十九年といふように四年か五年置きぐらゐにかなり合理化が計画されてゐるわけですね、経営強化策といふのがね。これをひとつ簡単でいいですから、四十六年、五十年、五十五年、五十九年といふようになされた経営強化策といふか合理化といふか、これをちよつと説明してもらいたいと思ひます。

○参考人(山地達君) 今の御質問、中期計画の中で合理化といふものをどういふふうに取り上げてゐるかといふ……

○田淵勲二君 じやないです、過去の方。時間も余りありませんからわかりやすく言いますけれども、なぜさういふことを聞くかといふと、それぞれの合理化計画を説明してもらいま

すけれども、その翌年、翌々年ぐらゐに必ず大きな事故が起きているんですね。この関連をぜひ私ほちよつと聞いておかにやいかぬと思ひまして、それでさういふ質問をしてゐるわけです。

○参考人(山地達君) 今、過去の合理化計画の数字について申しわけございませんが手元になんてございませうけれども、また後刻資料として提出さしていただきたいと思います。

ただ、御質問の趣旨が合理化とそれから事故といふような点にあるようにお聞きしたわけでございますけれども、私どもの企業といたしましては現在あれだけの事故を起しまして安全といふことを抜きにしては企業の存続は考えられないわけでございます。安全のために私どもとしては大いに努力をしていきたいと思つてゐるわけでございます。したがつて、今後の計画のことについては、むしろ整備の面については増員の計画をしております。それから乗員については、むしろ路便計画等と先ほど申し上げましたとおり乗員計画とを整合性をとりながらこれはやらなければならぬといふことでございます。それから、さういふ点では安全を第一に取り組んでまいりたい、かように考へてゐるわけでございます。

私も過去のデータについて合理化と事故といふふうな関係からこれを、何といひますか、検討したことがございせんけれども、合理化といふことは別の言葉で言へば効率化でございまして、企業としては、やはり不急不要なところを削つて緊急なところに人員を配置するといふのは、これは当然のことだと思つてゐるわけです。事安全に關しては、私は、安全を第一に考えながら効率化といふことを考へていきたいといふふうな考へてお

まします。○田淵勲二君 今、中期計画に触れましたので、それとの関連で申し上げますけれども、これも新聞なんかで見ますと、地上職員九百人削減、日航が合理化案、さういふような合理化計画があるんですね。なぜ私がさういふことを聞くかとい

いますと、お手元に資料がなければ私の調べた内容を申し上げると、昭和四十六年に徹底した経費の節減策を日航はとっておられますが、その翌年の四十七年は、羽田、ニューデリー、ソウル、ボンベイ、モスクワの連続事故が起きている年ですね。それから、五十年に企業体質強化策の合理化というのをやられておりますが、この二年後の五十二年には、アンカレジ、クアラルンプールの連続事故が起きております。それから、五十五年の経営強化策というものが出されました翌々年の五十七年には、羽田沖、上海の事故が起きている。それから、五十九年に二万人体制という問題が出されましたが、六十年にあのジャンボ機の墜落があるというように、これは偶然だと思ふんですけれども、符を合わせて合理化があると事故があり、合理化があると事故があるというのが、これはもう過去四回やられていくわけです。

だから、今度の場合も、地上職九百人を削減したりされているわけですが、仮にまたそういうことをやられますと、これまたいやな予感が当たるのではないかと、このような気がするのでは申し上げていただければ、合理化と事故、合理化と事故という繰り返しが起きているという事実、この辺のところを私は非常に心配するがゆえに今申し上げて、地上職員の一割削減案というのが出ていますから、このことを私は非常に心配しているんですが、こういうことはございせんか。

○参考人(山地進君) 今の地上職九百人という話につきましましては、組合との間でいろいろお話を進めつつあるところでございまして、中期計画そのものの中に、文言といたしましては人件費の効率化というふうな項目でいろいろの経費の効率化の中に挙げられていく項目でございまして、これはいろんな角度から人件費の効率化というのを議論しなければいけないのでございまして、一番最初に書いてございまして、効率的な人員配置ということ一つを取り上げても、私どもの企業の中で一体どういう仕事か、あるいはその精度といいますが、その仕事の精度について

も、どの程度の精度がいんだらうかというふうな議論をする余地というのはいくらあると私は思ふわけではございません。今回のその九百人については、地上職について、小さな間接、小さな会社というところを目指して、主として間接部門の効率化という観点から九百人という数字を出しているわけではございまして、そのベースには九百人に上るような退職の方、あるいは六百人ぐらいの他の関連事業に出向される方、あるいは片方で採用をどうするということなことをトータルに考えながら九百人の削減案というのを出し、組合と今話を進めているということではございまして。

今回のこの中期計画にございまして人件費の効率化ということについては、この中期計画の冒頭にございまして、絶対安全の維持ということ、あるいは安全な生産体制を整備するというこの基本を踏まえてやっておりますつもりでございまして、過去の例については、いろいろと御批判のあった点については今お聞きしたわけではございませうけれども、今後についてはそういった安全面についての不安ということはないというように御理解を賜りたいと思ひます。

○田淵勲二君 大臣、いかがですか。今の合理化があると事故があり、合理化があると事故があるというふうなことに、私は申し上げておられるんですが、これから民営化された日本航空がさらに合理化を追求していくんじゃないかと思ふがゆえに、そういう心配が私はあるんですが、いかがでしょうか。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 一昨年の大事故の後、日本航空自身、社内の体制を整備していかれる中で、私の知る限りにおきまして、整備部門等につきましましては相当な増員を行ってこられたはずであります。また、機付の整備士制度の創設でありますとか、それなりの工夫をしてこられたと承知をいたしております。今、山地社長の話を伺っておりますけれども、今後の要員の合理化というものが間接部門における要員の合理化であり、航空企業としての安全というものについてはなお今後

手厚くしていくんだというお話でありまして、そういう方向が貫かれていくことを私も期待いたしております。

○田淵勲二君 スチュワーデスの外国人採用というのが出ていますね。これは人件費コストを抑えるということではないかと思われるんですけども、円高になるとこういう採用が非常に積極的に採用されて、円安のときには外国人スチュワーデスを採用しない。これはいろいろサービス向上のために外国人スチュワーデスを採用すると言われているんですけども、何もサービスというのは、円高であらうが円安であらうがサービスじゃないかと。そういう何か最近になって、円高になってくると外国人を採用して、外国の飛行機会社に負けないようにサービスをしようというのを盛んに言われておられるんですが、この辺、計画期間中の採用数とこれによる経費節減、これはどのように考えておられますか。

○参考人(山地進君) 現在、私どものスチュワーデスで外人のスチュワーデスの乗っておりますところはブラジル、これはロサンゼルスとブラジルの間、それから香港でございまして。これは、先生の御質問にありましたように、その地点においてはやはり特殊な外国語つまり英語以外の外国語というのが大事なところであるわけではございまして、サービスの向上ということとあわせて、その現地におられる方がそこを拠点に動かれるというところは経費の節減にもつながるという両方のメリットがあるわけではございまして従来やっておりますわけではございまして、今回私もがやろうとしておりますのは、ヨーロッパの方のスチュワーデスをイギリスが八十名、ドイツが二十名、それからシンガポールが二十名というところで、サービスの向上を図るなら、これは外国の方が乗られるという意味ではサービスの向上になるわけではございまして、その地点における経費の節減ということがあるわけではございまして。

そのほかに経費の節減としては、日本人のスチュワーデスをヨーロッパに派遣いたしまして、これは日本からヨーロッパへ行くと、今度はヨーロッパの域内を飛ぶ飛行機があるわけではございまして、そういったときには、そこにとまっている人が、日本からヨーロッパへ行くときには十七名乗っているんですけども、そのヨーロッパの地点から別の地点に移るときには、お客様もおりますし、少なくとも乗ってございまして、十三名ぐらいいで足りるというふうな点もございまして。これはある意味では外人スチュワーデスを雇うような観点と同じ人の効率的な利用というふうな観点になるわけではございまして。そういったことを私どもの客室乗務員の効率化については考えているわけではございまして。

○田淵勲二君 それじゃ、中期収支計画というのがございまして、ここに収益と費用と経常損益と、こう六十二年度から六十五年度まで書いてあるんですけども、これは極めて大ざっぱ過ぎると思ふんですけど、収益の積算の中身が書いていませんし、費用も一体、六十二年度で八千六百億となっておりまして、この積算の根拠が一切書かれておりません。国鉄の分割・民営化するときの政府側の出した資料というのは非常に細かい資料が出されたと思ふんですけども、日航の場合には本当に極めて簡単に書いてある。この辺いかがですか。

○参考人(山地進君) 資料としてお出ししてないということはおっしゃるとおりでございましてけれども、この収支を計算するにつかしましては、国際線、国内線、あるいは貨物というものの収入を各年度どういうふうに見積もるか。まず収入面の見積もりというのは大変な作業が要るわけではございまして、これはそれそれの、その前にございまして、路便計画、機材計画、これに基づきまして、今後お客様がどういうふうに乗っていただけるんだらうか、業務渡航の人がどれくらい乗るんだらうか、あるいは観光旅客がどれくらい乗るんだらうか、国際線について申し上げますとそういった点、あるいは国内線においては事故後の日本航空

の競争力がどういうふうな回復するだろうか、

こういう点をかなりきめ細かく詰めて集計したものが収入になっているわけでございます。したがって、国鉄の場合の収支計画がどの程度まで

そういった路線計画と収入と結びついていたか、私も最近の事情はよく存じ上げませんけれども、

ここに書いてございます収入というのは決して単なる係数を掛けて計算したものでございませんで、相当いろんな角度から検討して積み上げたものでございませう。それから費用につきましても、

航空燃料費とかそういったものについては費用の算出前提というのを書いてございませうに、それ

ぞれいろいろな前提を置き、また費用の効率化についてもここに書いてございませうなことを検討した上で積算したものでございませう。

したがって、費用の前提としてはいろいろ書いてあるけれども、収入の前提というの若干ないんじやないかという御質問がもしあれば、

それがそれらについてはむしろ路線別にどういう路線をどういうふうな便数を書きかき、

事細かに書いてあるということで、文章としてはそういった前提について説明が特にないというふうな御理解を賜りたいと思ひます。

○田淵勲二君 時間がちやうど尽になりましたので、その答弁だけじゃ納得いかないですね。やっぱり営業収入というのは事業費とか販売費とか

一般管理費とか、費用にしてもいろいろ人件費、管理費の費用があると思ひます。だから私は、細かいそんな何十項目も要りませんから、大

綱的にこういう積算で何百億、何億円はこうしたと、それから費用の内訳は人件費が幾らで管理費が幾らというものが、口頭でいいですから、

説明できるようにちやうど午後一時から再開するまでにひとつ内部でおまとめいただいて、御答弁いただきたいと思ひます。

○委員長(田代富士男君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時まで休憩いたします。

午前十一時五十分休憩

午後一時一分開会

○委員長(田代富士男君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、日本航空株式会社法を廃止する等の法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○田淵勲二君 午前中の質問に対するお答えをいただきたいと思ひます。

○参考人(長岡聡夫君) 午前中の先生の御質問に對しますお答えを口頭で申し上げたいと思ひま

す。

若干時間がかかるかと思ひますが、御了解

いただきたいと思います。

先ほど一般的なお話を社長から申し上げましたように、収益につきましては、まず総需要の伸び

等を前提におきましてその当社需要、それから当社収入の想定をしますと、それから費用につきま

しては、一般的に、例えば燃料費でございませうと中期期間中の原油価格の単価がどうであるかというよ

うなことを想定しております。それから、例えば日本なり外国におきますCPI、消費者物価の上

昇率どうであるかというようなことが、例えば海外に地上サービスを委託しますようなときの上

昇、大体、例えばアメリカで五割ぐらいあるだろ

うということになりますとそのくらの値上がりがあるだろうと、こういうような想定ができるわけ

でございます。そのような一般的な関連指標等々を頭に置きました上で、次のような数字にな

りますので申し上げます。

六十二年度でございませうけれども、そこに全体の数字、収入合計が八千九百七億という数字が載

っておりますけれども、この内訳ですが、国際旅客収入が四千五百七億、それから国内旅客が千七百五十六億、貨物収入が千二百四十二億、差額が

その他郵便等々がございませう。それから、同じ六十二年度の費用でございませうが、合計八千六百一億という数字が載っております。この数字からま

費、運輸変動費と申し上げますと運輸するのに伴

いまして必要とする費用でございまして、例えば燃料費等のほかには、航空施設を利用します利用

費であるとか、あるいは乗務員の旅費であるとか、あるいは地上のサービス委託費であるとか、

そういうものが入っておりますけれども、そういうものが六十二年度千四百三十五億でございま

す。それから貨客変動費というものがございませう。これは二つでございまして、一つは機内で提

供いたします食事の費用、それと、代理店に切符を売っていただきますけれども、それに支払う手

数料でございませうが、これが九百十億、それから機種固定費と申しまして、これは機材の減価償却

であるとか保険であるとかそういうものを含む費用でございませう。これが千四百十四億、合わせま

して三千五百九十五億になります。そしてその差引きが四十億という姿で中期計画の中の六十二年

度の経常利益のベースのつかった数字でございませう。同様の分類で六十三、四、五年につい

て申し上げていきたいと思ひますが、よろしゅうございませうでしょうか。

○田淵勲二君 ちやうどこの場で口頭で言われてもわかりにくいのですがね。いずれにしても収

益、費用という大科目でばつと出されるのじやなく、例えば営業収入の中で事業収入とか、付帯

収入とか、いろいろ収益があると思ひます。付帯事業について。そういうものは幾らで、そ

れからこの費用にしても手数料が幾らで宣伝料が幾らとか、そういういろいろな科目ごとに分けて

本当は説明するべきものじやないでしょうか。

合計だけぽんと出されたってどういふことが計画されているのかというところはわかりにくいのです。これはここで言ってもなかなか大変でしょう

から、また我が党の質問も三日の日です。かありま

すから、概略そういう科目別のものをひとつ資料として御提出願いますか。

委員長、それをぜひお願いしておきたいと思ひます。それで私の質問はそれ以上言いません。よろしゅうございませう。

○参考人(長岡聡夫君) 今、先生からのそういう

お話ございましたので、内容等につきましてはお話をしながらどういふ資料を提出したらよろ

しいかということ御相談しながら出させていた

だくようにいたしたいと思ひます。

○田淵勲二君 それじゃ、それはそういうことで

処理していきます。

次に、営業費用の伸び率の關係をお尋ねしますけれども、四十九年を一〇〇として六十一年度ま

での日本航空の営業費用の伸び率は幾らになつて

いるか、それから同様に費用の内訳である人件費であるとか、公租公課、燃料費、この三つの伸び

はどのようになつていくかを御示しをいただきたいと思ひます。

○参考人(長岡聡夫君) 今、ちやうと手元にその資料ございませうので、これも先ほどと同様にま

たお持ちするようになりたいと思ひます。ござい

ますが、いかがでございませうか。

○田淵勲二君 なければ今求めてもしょうがないと思ひますけれども、後で御示しを願うとして

も、私の調べでは営業費用の中の人件費、公租公課、燃料費という各科目があるんですけども、

その中で公租公課というのが非常に割合が高いです。それから人件費に比べて燃料も高いと思

ひます。だから人件費の伸びというのは割合少なくはなつていないかと思ひます。

そこで、そういう公租公課と燃料費、こういう経費の増加要因は別にあると思ひますが、そ

れでは日航からや輸送量が少くないと言われているエールフランス、ルフトハンザ、この従業員

数おわかりですか。

○政府委員(山田隆英君) 従業員数についてエールフランスとルフトハンザの数字を申し上げますが、エールフランスの場合が、八六年のエア・トランスポート・ワールドという資料に基づきますものですが、エールフランスが三万五千五百九十八人、ルフトハンザ航空が三万四千九百五十五人でございませう。

○政府委員(山田隆英君) 同じ資料で申し上げますと日本航空は二万五千五百六十五人でございます。

○田淵勲二君 これを見ますとやはりフルトハンザ、エールフランス、大休輸送量が似通っている航空会社だと思ふんですけれども、一万人以上、一万人そこそこの人員がかなり日航の場合少ないわけですね。そういうことになりましますと、私何を言いたいかというと、結局いろいろこれから民間航空として再出発をされるわけですが、やはりい

はぜひやってもらいたいし、そういう説明が、まず前段で十分労働者に対してなけりやならぬと、私はこう思っているんです。これが労働関係の確立だろうと、こういうふうに思ふんですが、この点についてひとつお考えをお聞かせ願いたいと思います。

○参考人(山地進君) 今外国のエアラインと日航の人員の比較等いろいろお話しされたわけですが、いままでも、今の円高の点から申し上げますと、やはり人件費というのはアメリカとだけ比較いたしましても、二百四十円のとときと百四十二円のとときは日本の方が人件費が高くなるというの

は、これはまあ隠し得ない点じゃないかと思うのでございます。それで、私どもの経費の構成を見ますと、約三割は外貨建てでございまして、七割は円建て、円で収支が成り立っているものでございまして、円高の場合には、三割の点は確かに円高のメリットがある面あるわけでございますが、七割はどうしても外国のエアラインに対して高くなるざるを得ない。そういう意味では、総じて言うことは輸入産業よりも輸出産業的な体質があるということとは否めない事実だろうと思ふんです。

それから、やはり円高によって航空機が非常に安く買えると。これ一例ですけれども、為替をドル二百円と百四十円というように比較しましても、二百億円の購入資金を使う場合と百四十億円で済む場合とで六十億円も単年度で違ってくるわけですね。こういうふうに非常に、デメリットの面があるが、一面メリットの面もあるという、こういう両面をよくや説明をして、それがこの合理化計画の中にどのように結びついているかというのを説明をしていかないと、なかなかこの合理化計画というのは、我々が見れば人件費だけが圧迫される、いわゆる人員合理化によってのみ経営が推進されているようなとられ方をするわけですから、そういうことがないようにこれから私

ただ、そういったことだけで私は何も合理化、人員の効率化というようなことを議論しようというわけではございませんで、やはり日本航空が一つの株式会社として適正な利益を出し、株主にも配当し、社員にも十分の福祉の向上を図るというようなことを考えていかなければならないんじゃないだろうか。そのための計画が今回の中期計画でございまして、いろいろ御審議賜っておりま

す収支の問題につきまして、できるだけ資料というものを差し合せて労働者の理解を深め、確かめ合いながら、労使相携えて経営に当たれるような努力をいたしていきたいと、かように考えておるわけでございます。

○田淵勲二君 それじゃ、以上中期計画についてはこの辺にしておきたいと思ふんですが、いづれにしても、私がいろいろ質問の中で申し上げてお

りますように、この中期計画というのは必ずしも私的的確なものじゃないと、非常に何か甘さを多く残した計画のように見えてならないわけでありまして、収入の見通しにしても、経費の動向にいたしましても、また収支計画をまだお示しただいてませんから中身は検討できませんけれども、いづれにしても、そういう中期計画だというふう

の路線において方向別格差縮小のための措置を講じてきたわけでありまして、本年におきましては、七月十五日から日米路線におきまして日本発の往復運賃を七・四割下げると同時に、米国発を五割引き上げたわけでありまして。さらに、本年十月実施を目途にして、日欧路線につきま

していきたくと思っております。

ただ、よく誤解を生じるわけでありまして、確かに国際路線を運航いたしております航空企業におきましては、原油の価格低下等に伴って燃料費については費用削減効果がこで出てまいりま

御質問がございましたので余り深くは申し上げませんけれども、まず一つは、G5以降の円高が長期にわたって現在定着しておるわけですが、これも、この円高に伴って国際航空輸送というものがどういように変化してきたのか。また、航空券の販売などの具体的な現象、こういうものもどう変化してきたのか。こういった円高に伴って起きた国際航空輸送の変化、こういう点についてひとつ一般的なお考えで結構ですから、ひとつ大臣からお聞かせを願いたいと思ひますが。

○田淵勲二君 東京発運賃の値下げあるいは据置きですね、そして日本へ向かう各都市発の運賃の値上げで調整が行われたことになっておるんですけれども、再度伺いますけれども、この調整が最大限のものでしたか。これについてどういふ評価を持っておられますか、最大限の調整だと思ひますか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 確かに、現在の円高が私どもに与えております影響にはさまざまなものがございまして、通貨の弱い外国発運賃を現行レートで円換算をいたしました場合に、日本発の運賃に對しまして相対的に相手国発の運賃が安くなる、いわゆる方向別格差という問題が大変深刻に出てまいっております。

○政府委員(山田隆英君) 先ほど大臣からも御答弁申し上げましたように、国際航空運賃というのは、現在のように発地国建ての場合に、基本的には、日本発の円建ての運賃と相手国発の外貨建ての運賃を円で換算したものととの間に差が出てきて、円高状況下では日本発が割高であるというところでございまして、また円高差益という面では、大臣からも御答弁いたしましたし、先ほど日本航空の社長からもお話しございましたように、日本の航空会社の場合に七割が円建ての経費であるというところ、それから収入の方も逆に三割が外貨建て

変動相場制のもとでは、この現象はある程度までは不可避的なものではありますけれども、これが長期間にわたって相当な格差が続くということでは決して好ましい状態ではありませんで、航空会社の経営状態も勘案しながら漸次この縮小のための措置をとり続けてまいりました。

昨年七月、十月及び十二月におきまして、日米、日欧、日豪、オーストラリアであります。等

の収入で、これは円高になると逆に目減りをするわけでございます。こういうような状況下で基本的に円高というものは原油費の値下がり等を除外すればほとんどないということでございます。他方、現在の我が国の航空企業の収支状況からいいますと、一般的に値下げというのは非常に難しいわけでございます。

したがって、基本的な考え方といたしましては、方向別格差がこれがやはり長く続くことは決して好ましいことではないということもございまして、それから油の値下げ等があるということもございまして、ただいま大臣からる御説明いたしましたような方向でこれまで日本発の運賃の引き下げを行ってきたわけですが、これが限度かという点につきましては、私も航空会社等との調整を考えますと、今のところ考えておりますのがこのような措置であるということもございまして、今後の原油費の動向あるいは為替レートの動向あるいは企業の収支状況、こういうものを勘案いたしまして将来の状況のもとで必要があれば検討していきたいというふうに考えております。

○田淵勲二君 日航の場合、欧州線の大値下げ、これは個人向けエコノミーで十月にも最大限四五割の値引きを図るといふことなんです、これは日欧線ですけれども、太平洋線の値下げというのはいずれにしても、なかなかいかぬのでしようかね。

いずれにしても、それもお尋ねしますが、太平洋線について見ますと、改定された後も、円ペーソードル百五十円という換算で見た場合、ロサンゼルス—東京間が片道の場合は一等が東京発で運賃が三十三万九千二百円、これに対してロス発運賃が二十三万九千二百円、ちょうど十萬円です、こういう差がつくわけですね。これはどうも我々消費者から見ると納得がいかない点なんです、うが、冒頭に申し上げたように、日欧線が大幅な値下げになっておるわけですが、太平洋線の値下げというように、今後考えられるかどうか

か、この辺の考え方をお聞きします。

○政府委員(山田隆英君) 太平洋線の値下げの問題でございますけれども、実は太平洋線につきましては、ほかの路線に比較いたしますと、以前から比較的方向別格差の是正に努めてまいりまして、これまで何度か値下げをしたわけでございます。今ファーストクラスでの比較が先生からございましたけれども、私も、普通エコノミーの往復運賃で東京とロサンゼルス間の方向別格差を比較してまいりますと、実は、六十一年の初めの時点では大体為替相場が二百四、五十円でございましたが、当時、日本発の運賃を米國発の運賃で割ったものが大体二百二十四円ぐらいということ、この当時は日本発の運賃が逆に安かったわけでございます。その後急激に為替の変動で円が高くなりまして、現在では百四十円から百五十円の間になっておりますが、その間米國発の運賃が六十一一年七月に一二割値上がりいたしました、それから六十二年七月、ごく最近でございますけれども、日本発の運賃を七、四割下げ米國発の運賃を五割上げました結果、現在では、日本発の運賃、これ普通エコノミー往復運賃でございますけれども、これを米國発のやはり普通エコノミー往復運賃を円で換算したもので割りますと、一ドルが百七十六円ほどになっております。確かにこの百七十六円という数字でも、現行の為替レート、実勢のレートから比較いたしますと、日本発の方が割高になっています、ということは言えようかと思っておりますけれども、これまで、冒頭申し上げましたように太平洋運賃については、かなり何らかの是正をしております、先ほど申し上げましたように、今後の状況次第によつてはこれ以上の措置をとらないというわけではございませんけれども、欧州線にとつたからといって同じような措置を現在のところ考えているわけではございません。

○田淵勲二君 いわゆる消費者の国際航空運賃に對する疑問というのは、結局、運賃が円高や原油価格の低落の影響を受けないで一向に安くならぬと考へていることと、それから、今お話があり

ましたように、同一路線であっても日本発の運賃が外國発の運賃に比べて割高であるということ、また、政府の認可料金なのに、格安の航空券が存在して異常な割引が行われている。こういうことなどが非常に利用するお客さんにとってはわかりにくいわけですね。いわゆる一物一価ではなくて一物多価というんですかね。そういうことで非常に不公平が生じておるわけでありまして、いわゆる消費者の納得のいく運賃といふものが、我々が理解できる合理的な運賃体系といふものが、そういうものを今は非常に我々は望まなくてはならないと思つておるんですが、そういう意味で御質問申し上げておるわけですが、そういう今申し上げたような納得のいく運賃体系、こういったものに一刻も早くやはりやつてもらなければならぬ、それはIATAとの関係も出てまいりまして、IATAにはいけませんけれども、政府としてIATAとの調整などにつきまして今後どういうように努力をされていくか、お考えがあればお聞かせ願ひたいと思ひます。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 今御指摘の問題は、実は私も大変困つておる部分を抱へております。もともと、今、局長から御答弁を申し上げましたように、私も航空運賃といふものを適正に算定して運営しておるつもりであります、それにいたしまして、先ほどちょっと局長が触れましたように、かつて逆に日本発の方が安かつた時期もあつたわけでありまして、変動相場制のもとである程度まではこれは私はやむを得ないことだと存じます。

ただ問題は、各種の割引運賃の制度があるわけでありまして、日本人の旅行の傾向からして従来は団体割引が比較的各層のものが用意をされておりました。ところが、そうした団体割引の切符が個人に流れる、あるいはパッケージツアーの中の宿泊部分を除いた部分のみが流れるといったものが市場を非常に乱しておりまして、大変その料金がいばらばらである、どうもよくわからぬと一般の方々から不信を招くものになっておりま

す。

今さまざまな形で、個人に対する割引制度というものを、まさに燃料の油の値下がり分、そうしたものを還元することによつて創設をいたしておりますけれども、これから先もそうした努力は続けてまいりたいと、そのように考えております。

○田淵勲二君 余り時間がなくなつてきましたので質問を変えますが、次は航空三社の費用構成についてちょっとお伺ひをしたいと思います。公租公課の関係を聞きをしたいと思います。それから、公租公課の各費用に占める割合、これを各三社、日航、全日空、東亜、通行税を除いてこの公租公課の割合はどうなつておるのか。それから、世界の航空会社の平均した費用に占める公租公課の割合、これがあればひとつお答えいただきたいと思います。

○政府委員(山田隆英君) ちよつと今、先生おっしゃいましたそのとおりの資料は持ち合わせておりませんけれども、いわゆる空港使用料等の空港整備負担金が各社において占める費用について申し上げますと、日本航空が、これは国際線が多いものですからほかの各社に比べてかなり下がっておりますけれども、六十一年度で九・四割でございます。それから全日本空輸、これが二・五割、それから東亜国内航空、これが二・一割でございます。この空港負担金と申しますのは空港の着陸料、それからジェット機に課されます特別着陸料、それから航空燃料税でございます、このほかさらに広く公租公課といふ場合には通行料、これが国内線の場合に一〇割ほど加わるわけでございます。そして、これは三社合計でございますが、これは国内について申し上げますと、三社合計が六十一年度で空港整備負担金と申しますのが二〇・一割、それから通行税が八・三割で、これを合計いたしますとほぼ費用の二八強がいわゆる公租公課と言われるものになるわけでございます。

○田淵勲二君 世界の各国の重立った航空会社の費用はどうなんでしょうか。

○政府委員(山田隆英君) 失礼いたしました。世

界の各国につきましては、エアラインごとの実公租公課の比率、手元に資料を持ち合わせておりませんけれども、路線ごとに試算したものがありますのでそれを御説明いたしますと、西ドイツの場合、これはフランクフルト・ハンブルク間を例にとりて運賃の中でいわゆる公租公課がどれくらいを占めるかという試算をしたものでございますが、空港使用料が八・五%、それから通行税に見合うもの、これが二・三%、合計で二〇・八%でございます。それからイギリスが、これは空港使用料でございますが、ロンドン・グラスゴーを例にとりまして一九・七%。それからフランスが、オルリー・マルセイユ間で試算したものでございまして、空港使用料が七・四%、燃料税が四・一%、それから通行税のもの、六・五%、合計が一八%でございます。それから、アメリカの場合はシカゴ・ニューヨークを例にとりて試算しますと、空港使用料が一・一%、それから通行税のものが七・四%、計八・五%でございます。

○田淵勲二君 そうですとね、いわゆる非常に公租公課が日本の場合は諸外国と比べて高いわけですが、それが結局運賃収入にかなり公租公課の占める割合が高いことになるわけなんです。この関係から言うと、例えばコミューターの公租公課の関係で申し上げますと、離島間の航空輸送なんか非常に充実を求められているわけですが、公租公課について県などの減免等の措置がとられてはおりますけれども、余りにも単純かつ硬直的な課税の仕方、このように思うわけなんです。こういった中小航空なりコミューター航空というものはこれからはなりましようが、こういった中小の航空会社のこうした公租公課が機械的、硬直的に取られているということについて、これからコミューター航空の展開が叫ばれている割にはこういうものが改善されないということになりますと非常に問題だと思われませんか、その辺はいかがでしょう。

○政府委員(山田隆英君) 中小の航空企業に対する公租公課という点でございますけれども、現在

離島航路に關しましては、先生も今お話しございましたように、通行税につきましては一〇%を五%に下げているというふうな軽減措置がとられておりますし、それから空港使用料につきましても一定の軽減措置を、これは県によってございまして、いろいろ講じている。こういう措置がとられているわけでございます。これは結局全体のバランスとの問題があるかと思つたので、私もいろいろとしましては、今までのこの離島の公租公課等につきましては従来のような軽減措置でやむを得ないではないかというふうに考えております。

ただ、コミューター航空につきましては、離島以外のコミューター航空でございまして、これは最近非常に各地で関心が高まっております。最近でございまして、私も運輸大臣の諮問機関でございまして航空審議会の中に地域航空輸送問題小委員会、コミューターに関する小委員会を設けたわけでございまして、そこではいろいろの春以来御議論をいただいております。八月に中間答申をいただいたわけでございまして、その中で公租公課等の問題については必ずしも直接触れているわけではございません。ただ、今後来年の春ごろまでかけていろいろコミューターに関する諸問題を御審議いただく中で、そういう問題もまた必要に応じては御審議いただくこともあらうかと思つて、コミューター航空の位置づけと申しますか、性格を考えます場合に、確かに弱小の航空企業が運営する場合が多いと思つたので、いろいろ国なり地方なりの助成措置が必要かと思つております。

ミューター航空事業について税制なり金融上のそ

ういった助成措置を考へていくというふうなことが従来からこのコミューター関係の小委員会で議論されておりましたし、私も今この一回の——今回の申しますか、来年度の空港整備の予算の中でコミューター空港の助成等についてそういう考え方ひとつ要求をさせていただきたいというふうに思つておりました。

○田淵勲二君 いずれにしても、着陸料とか航行援助施設利用料などというのは重畳の違いとかジェットの違い、こういった一回離陸したり着陸したりするものにかかってくるわけですから、どうしても近距離航空に非常に比重が高くなるわけですね。だから、そういう近距離航空で経営的にも四苦八苦しているところがあるという公租公課が高いということになると、どうしてもシーズンオフに減便をしたりあるいはサービスの低下をしたり合理化をやったり、こういったことの原因になりますから、その辺のところは今局長が言われたように、積極的にこれから前向きに公租公課のあり方についてはひとつ考へていただきたい、こういうふうに要望しておきます。

たと言われているんですが、この辺のところ御説

明願したいと思つております。

○政府委員(山田隆英君) コミューター空港とヘリポートとに分けて申し上げますと、まず第一にヘリポートにつきましては、六十二年の補正予算の中で新しくN.T.T.の売却益を活用して助成する制度を創設いたしました。

そしてその内容と申しますのは、地方公共団体が整備する公共ヘリポートに対しては、その全事業費の三〇%の貸し付けを行うというものでございます。その貸し付けの償還金については後刻補助金でもってそれを充当するという考え方でございます。

それからコミューター空港につきましては、昨日、大蔵省に提出いたしました六十三年度概算要求の中で新しく今のヘリポートの助成制度とは同じ制度を要求いたしております。ただ内容につきましては、助成率がヘリポートの場合が三〇%でございましたが、コミューターの場合はそれを四〇%というふうにいたしております。

来年度の六十三年度要求額といたしましては、コミューター空港につきましては国費で五億円、それからヘリポートの場合が五十億円を要求いたしております。

○田淵勲二君 第三種空港というのがありますね。これは五割補助されていると思つていますが、こういう地方公共団体との関連性の非常に深いコミューターやヘリポートがそういうものより補助率が低いというのはどういふことですか。

○政府委員(山田隆英君) 第三種空港は、お話しございましたように、基本的に建設費の五〇%負担または補助しておりますが、これは全国の航空ネットワークの形成にも必要な空港である、国も相應の責務を果たすという意味で五〇%にいたしておるわけでございます。

それに対してコミューター空港の場合、その主たる機能が比較的小規模でありますとか、または短距離の地域的な航空需要に対応するものでございまして、地方公共団体が主体となつて整

備すべきものというふうに考えております。全国航空ネットワークを補完するという点で国もその一部の費用を補助するという点にしたいわけでございます。そういう意味で第三種空港の五〇％に次ぐ水準ということで四〇％にしたわけでございます。

この点につきましては、先ほど申し上げました航空審議会のコミューター小委員会におきまして、もうこの考え方でいくのが望ましいのではないかと、この意味の中間的な取りまとめを行っております。

○田淵勲二君　そうしますと、コミューター航空の来年度予算での整備地区、予算額、これはどうなっておりますか。

○政府委員(山田隆英君)　コミューター空港につきましては予算額として要求いたしまして、五億四千万でございます。対象空港は兵庫県の但馬空港とそれから鹿児島県の枕崎空港でございます。

○田淵勲二君　この関係で六十一年六月に運政審の答申が出ておられると思うんですが、この(5)というところに既存の中小航空企業あるいはコミューター航空のことが書かれておまして、特に既存の中小航空企業の場合には、不採算でも運航の維持が求められている、あるいは経営基盤の強化を図れとか、離島を含む中小航空企業の運航が維持されることを期待する、こういうふうに既存の中小航空企業についてはなっておりますし、コミューター航空にいたしましては各方面から非常に期待が大きい、採算性に配慮してそうしたあり方を検討せよ、こういうふうに運政審の中に明確に記されているんですが、運輸省はこれにどのように対応されるようになっているんですか。これをひとつ御説明願いたい。

○政府委員(山田隆英君)　離島路線等を運航する中小航空企業に対しては、今、先生おっしゃいました運政審の答申の中でも一定の配慮をするようにという趣旨の考え方が示されておるわけでございまして、地域住民の足として生活上必要な

離島路線につきましては、不採算であっても運航を維持することが求められているので、このため、これらの生活上必要な離島路線の維持を可能とするよう、航空企業について採算路線の運営について配慮するとともに、経営基盤の強化に資するような路線展開については、企業の性格と能力に応じこれを認めることとしている、こういう答申の趣旨でございまして、私もこの答申の趣旨に沿って今後航空政策を進めていきたいと考えております。

その具体的な方策といたしましては、まず第一に競争促進という観点からは需要の多い路線につきましては、ダブルトラック化あるいはトリプルトラック化を進めることとなるわけでございまして、けれども、生活上必要な不採算路線を主として運営しております中小航空企業につきましては、不採算路線の運営の内部補助の原資となっております採算路線につきましては、他の企業の参入によりましてこれが悪化し不採算路線の維持運営に問題を生ずることのないようダブルトラック化あるいはトリプルトラック化のための時期をおくらせるといったような必要な配慮を行うというふうに考えております。

また、次に第二点として考えておりますのは、離島路線を主として中小企業につきましては、これらの企業の経営基盤の強化を図りますために路線の新設であるとか増便というものを適宜認めたい、ということでございます。運政審答申後の具体的な展開といたしましては、これはエア・ニッポン、以前は近距離と言っておりましたが、福岡―小松という路線あるいは福岡―鹿児島という路線、この二路線はエア・ニッポンに認めました。また、南西航空に対しては那覇―松山路線というものの新設を認める。その他関係路線の増便というものをこれらの航空会社に認めてきたということでございます。

○田淵勲二君　それはそういうことで運輸省としてもお考えなんだろうけれども、私はこの見方をこういふふうに見ているんです。

結局コミューターの推進というのは非常に地域ニーズに密接な関係があるわけで、しかし採算性というのはいささか悪いわけですね、決していいものじゃない。だから補助率をできるだけ高くしておく必要がある、こういうように補助率の問題をやはり考えるべきじゃないかということを運政審の答申は言っているんじゃないかと私は読み取ったんですが、その点いかがでしょうか。

○政府委員(山田隆英君)　運政審の答申につきましては、直接コミューターについての助成ということとは触れていないというのが私どもの理解でございます。

この運政審の答申の中で言っております離島路線等を運営する中小航空企業というのは、先ほど申し上げましたように、今現在沖縄を中心に運営している南西航空であるとかあるいは九州、北海道等の離島、辺地を運航しております当時の近距離航空、現在のエア・ニッポンでございますが、こういったようなものを念頭に置いて、これらはコミューターといえますよりかかわる小規模の定期航空路線ということでございます。これについて運輸政策審議会は、いろいろ配慮すべきであるというふうに出ていたというのが私どもの理解でございます。

コミューターにつきましては、したがっていま運政審では直接触れておりませんが、これにつきましては航空審議会のコミューター小委員会という議論していただきたいということで今御検討を願っておりますわけでございまして、その助成策につきましては、空港の整備につきましては、一応最近八月の二十五日に中間的な取りまとめをいただきまして、そこで先ほど申し上げましたような考え方を取りまとめたいわけでございます。

今後さらに助成策につきましては、最終的な取りまとめの段階までまたいろいろ御検討がされ何らかの取りまとめが出てくるのではないかと、うふうに考えております。

○田淵勲二君　もう時間がございせんので最後

に一点だけ質問して終わりますが、今のコミューターがこれからはかなり発展してくると思うんですが、それでも、そこで非常に心配なのは事故の問題なんです。

最近小型機の事故が非常に多発をしておるわけでありまして、その上にまたコミューターというものが出現をしますと航空管制上非常にいろいろな問題が出てくると思うんですけれども、こういう不安を持ったままコミューターの促進を図るといことは私はやはり事故を考えると心配なんです。こういうことは、こういった十分整備された環境の中でこうしたコミューターが発展していくということをやってもいいのでありますけれども、大臣にコミューターのための航空管制保安対策、こういうものを最後に聞かせ願って私の質問を終わりたいと思います。

○国務大臣(橋本龍太郎君)　運輸省といたしましては、コミューターを含めて最近多発しております小型機事故の防止を図りますために幾つかのことを今考えております。

小型機の運航者に対しては航空法令及び安全関係諸規定の遵守とかあるいは無理のない飛行計画をつくらせるといったようなことを中心にした、一つは安全意識の向上を図っております。

また同時に、航空管制の分野におきましても、飛行中また飛行前におきまして適時的確な情報を提供していくことに加えまして、本年の三月からVFR機の位置報告制度を導入いたしました。さらに航空交通の特にくそうする空港周辺の空域におきましてVFR機に対してはリーダー誘導などのサービスを提供するいわゆるTCA業務というものを六十三年度から導入することになっております。

しかし、それだけで足りるというものでもありませんまいし、今後ともに航空審議会地域航空輸送問題小委員会での検討をも踏まえまして努力をしてまいりたいと考えております。

○小笠原貞子君　なぜ今日航空を民営化しなければならぬのか。いろいろな角度からしっかりと見

詰めていかなければならないと思います。順次質問をいたします。

まず最初は、競争促進の問題についてです。日航を民営化する大きな理由として企業間の競争促進の導入ということがうたわれております。運政審の六十二年六月九日の答申の中にも、競争促進のために今までの四十五年、四十七年体制の規制を取り払い、ダブルトラック、トリプルトラックなどを推進するとしている。既に実行に移され競争促進が行われていると思います。具体的な事例で伺いたいと思います。

東京—小松間、ダブル化されました。開設前と比較いたしまして航空会社はどうなっておりますか。便数はどういふふうになっておりますでしょうか。

○政府委員(山田隆英君) 東京—小松便につきましては、いわゆる競争促進策を展開する以前は全日空一社が五便を運航しておりました。しかしながら競争促進策をとることになりました。六十二年の十月一日から日航が参入いたしました。この際日航の運賃は逆になりました。二便でございます。その際全日空は逆にそれまで五便運航しておりましたのを三便に減らしております。現在はいはが三便、全日空が三便、日本航空が二便の運航をしております。

○小笠原貞子君 我々利用者として考えた場合に、特別日航がこで新たに参入しなくても、もう数は同じです。五便だということになる。利用者としては何の利益にもならない。一体これが何の競争になるのか。全日空が減って日航が入ったというだけで、全便としても同じなんです。そうすると、何のためのこれはダブル化なのか、結局本当のねらいは何だ、それだけの会社が収益を確保するため路線、路線獲得ということがねらいだというふうに言わざるを得ないんですけれども、私はそう思うんですけれども、そう思っているんですか。

○政府委員(山田隆英君) 先生が今例として取り上げられました東京—小松線と申しますのは、競

争促進策を取り入れた路線としてはやや特殊な事例に属するかと存じます。

と申しますのは、今もお話のとおり小松の場合には新しい航空会社が参入いたしました。その参入した便数の分だけ既存の航空会社が便数を減らしておりますので、総体としての便数が変わらないわけでございます。ただ、それ以外の路線、例えば東京—鹿児島路線のような場合に新しく日本航空が参入した場合に、日本航空が実施した二便というのは従来の便数にそのままプラスされております。ほかの名古屋—福岡あるいは名古屋—札幌といったようなこれらの路線もダブルトラック化されたわけでございますが、これもそれが便数が増加しておること、一般に言えれば新しい航空企業が入りましてダブルトラック化あるいはトリプルトラック化した場合に、当然便数の、総体としての便数の増を伴うものでございます。

ただ、確かに小松の場合はやや例外的で、新しい航空会社が入ったにもかかわらず便数増加がございません。これはある意味では、現在の日本の空港事情の特殊性によるものでございまして、現在羽田空港は能力いっぱい使っております。定期便がほとんど増便できないという状況にございまして、新たな路線展開をしようとするというよりも、どこかほかの便数を削らざるを得ないというふうな事態もございまして、小松の場合に、全日空は、恐らく日本航空が入ることによってある程度利用率が下がるという予想のもとに便数を減らしたというふうに考えられるわけでございますが、ただ結果として見ますと、二社入ることによりまして参入前の六カ月と参入後の六カ月の輸送需要を比較いたしますと、それぞれ対前年比の伸び率が東京—小松で参入前六カ月が八九・八増、それから参入後六カ月は二八・八増ということ、三九％の増加を見ております。

このように、二社入ることによって輸送量がかなり大幅にふえているということ、それから利用

者の立場から見ますと、今までは一社だけであつたのでどうしてもその一社に頼らざるを得ないというのに対して選択の余地がふえる。逆に企業の方は、どうせ自分のところにお客が来ると思えば安心してサービス向上に努めないということもあらうかと思ひますけれども、やはり競争相手があるわければ相手に負けないようにサービス向上に努めるというふうなことで、増便を伴わなくてもやはり利用者に対するサービス、利便の向上というものは期待されるであらう。

それから、もう少し長い目で見れば、当然空港事情の制約が緩和されれば一社の場合よりも二社の場合の方が恐らく増便の率というものが高くなるんではないかというふうなことが考えられようかと思ひます。

○小笠原貞子君 特殊な小松の例だと、そうおっしゃった。確かに競争ですからね、今までつんとしていたのがにっこり笑つたと、今までお茶だけだったのにおまんじゅうが出たなというのと、我々利用者側にとってはありがたいことだけれども、やっぱり我々の一番求めていたことは何よりも安全だということですよ。だから、サービス以前に安全であつてほしい。今図らずも局長おっしゃったけれども、羽田空港になると二万回かふえますよね、確かにそれで増便はできるかもしれない。でも私、ここで大事なことはやっぱり飛行場が幾らくさんできて整備されてもだめだということですよ。つまり、空が無制限に自由に飛べるというものはありません。自衛隊の訓練空域がある、アメリカの訓練空域がある。広い空だけれども限られた道だと、ルートだということを考えれば、飛行場、数ふえて整備されたというだけでは私はだめだ。この問題に入るとまた時間がかりますから、この次またこれについて伺いたいと思うわけです。だからやっぱりサービスというのは、便利がよくなっただけじゃなく、それに必ず安全という保障がなければならぬというところをここで一応申し上げただけ申し上げたいと思います。

次の質問に入るわけですが、各路線に積極的に参入していくことになりまして、まさに競争ですね。そうすると機材購入をしなればならぬと、こういうことになる。それがもうそれこそ一兆円を超えるというふうな計画も出てくる。そうしますと、確かに自由に参入できるといふけれども、今度は供給過多になってしまう可能性はどうなんだと、それが強いのではないかと、莫大な経費をカバーできるんだらうかと、こういうことを考えられるわけですよ。私なんか千歳、札幌と東京を往復しているだけだけれども、同じ時間に同じに飛んでいるわけですよ。乗るのを見たらこっちの端から向こうの端の窓までだれもいないなんて、もう空気を運んで、そして燃料を使つて、酸素を使つて、何とまあ本当にもったいないなと思ひながら、同じ時間に飛んでいるんですわ。あれも何とかならないものかと思ひます。

それは別のことにして、どんな機材を購入して競争に当たらうということになるとこれは大変なことになると思ひます。そうすると採算が上がるかということからダンピング競争という、この間も問題になりました。ひいてはダンピングだけではなく、さつきから言つて安全部門に切り込まれていてこれが監視されてくるということになると、これは本当にそのままでほつておけない問題ですよ。そうして結果的には、さつきもちろつとおっしゃったけれども、採算性がとれないということになってしまつたら、そのところの路線はJRでないけれども路線に撤退するということになると、利用者はまたまたものではな、こういうふうな思ひますけれども、その資材の莫大な投資する、過剰設備、投資過剰になるんではないか、その結果ダンピングなどの関係どうなっていくのか、採算とれないよと、撤退されればそれきりよということになる。この問題についてはどういふふうにお考えになりますか。

○政府委員(山田隆英君) まず、今回の競争促進

策に当たつての基本的な考え方でございますけれども、これは昨年の六月九日の運輸政策審議会の答申に述べられておるわけでございますが、「安全運航の確保を基本としつつ、企業間の競争を通じて、利用者の要請に応じたサービスの向上、経営基盤の強化」、「等の実現を目指す」となつた。ということでございます。その競争の促進に当たっては、路線の新設、増便等、できるだけ各企業の自主的な経営判断を尊重するというのを政策の基本に置くということにしております。

ただ、その際審議会でもいろいろ御議論がありまして、米國で行われているような徹底した自由化政策というものにつきましては、我が國の場合、安全で安定した良質な輸送サービスの提供という利用者利便の確保の面から見て、必ずしもそういう政策をとることが最適であるとは断言しがたい環境にあるし、また、現状においては空港の制約もあるので、当面は極力弾力的な行政運営を行うことによって競争促進策を進めるということと、いわば一定の枠の中で競争促進策を進めていくということでございます。

そして、今、先生お話ございましたように、ほとんど機材購入を各社が勝手にやって路線をふやすということではなく、どういう路線について競争促進策を入れていくかということにつきまして、これも答申の中では、路線の需要規模等に応じてダブルトラック化あるいはトリプルトラック化を推進すべきであるとし、さらに国内路線の場合、具体的にはそういうダブルトラック化、トリプルトラック化の対象路線としては、まず競争促進による利用者利便の向上のメリットが相対的に大きいと思われる高需要路線が考えられる、それから、あと国内ネットワークの拠点等の機能を有する主要空港間については、一定規模以上の需要のある路線についてそういうダブルトラック化、トリプルトラック化の推進の対象路線としていくべきである、こういうことを言っております。

さらに、こういう考え方を受けて、私も策に当たつての基本的な考え方でございますけれども、これは昨年の六月九日の運輸政策審議会の答申に述べられておるわけでございますが、「安全運航の確保を基本としつつ、企業間の競争を通じて、利用者の要請に応じたサービスの向上、経営基盤の強化」、「等の実現を目指す」となつた。ということでございます。その競争の促進に当たっては、路線の新設、増便等、できるだけ各企業の自主的な経営判断を尊重するというのを政策の基本に置くということにしております。

の方としましては、より具体的な基準といたしましては、この答申の後、ダブルトラック化対象路線としては、年間七十万人以上の路線、ただし東京、大阪、福岡その他の主要空港間と言われるそういう路線にあっては年間三十万人以上の路線を対象とする、それから、トリプルトラック化の対象路線としては、年間百万人以上の路線を対象にするというふうに決めまして、それを各社に通達しております。

こういう路線につきまして、いわば需要の多い路線についてダブルトラック化、トリプルトラック化を行つていくということでございますので、それによつて過当競争については一定の歯どめがかかるというふうに考えております。

○小笠原貞子君 今御説明いただきましたダブル、トリプル化の需要の人数の数字というものが出されております。そういう需要があったら参入させ、競争を促進させると、基本的にはその考えですね。そうですね。

○政府委員(山田隆英君) ほかにもちろん空港事情等がございますけれども、基本的には今おっしゃつたように、私も通達した基準に合う路線につきましてはダブルトラック化、トリプルトラック化を積極的に推進していくということでございます。

○小笠原貞子君 そこで、いろいろ具体的な問題というのが起きてくる場合があるか。例えば、入ってくるその中の一社がこの時間帯に増便したい。やっぱいい時間帯ということを要求するわけですね。そうすると、ほかの二社もその時間帯はうちも欲しいんだということになって、競争上やっぱうちも欲しいよと、こうなつてくる。こういうふうな要求というのが、自由に参入できるということではいろいろ出てくると思うんですよ。こういうときはどういうふうに調整なさるんですか。

○政府委員(山田隆英君) 時間帯の調整につきましては、基本的にはエアライン同士で調整していただきたい。運政審の答申にもありますように、

に、企業の実際の運営はできるだけ可能な限り企業の自主的判断を尊重するというところでございまして、企業が時間帯を選ぶに当たりましては、採算の問題あるいは機材繰りの問題あるいは人員の手当ての問題、こういったものを念頭に置いて希望を出すと思うんですけれども、できるだけそういうものを認めていきたい。

ただ、その結果として二社が同じような時間帯にぶつかり合うということになりますと、利用者に対しては、結果として二社を入れたことによつてサービスが低下するといひますか、利便性が低下するということもありませんか、そのような場合、まずできるだけ企業間で話し合いをしてもらつて、何らかの調整をしてもらう。それが難しい場合に間に航空局も入つて仲介をするというふうな考え方で行つていきたいというふうに思っております。

○小笠原貞子君 時間帯の場合はそういうことだと。

また、新しくこの路線にというふうな場合には、おたくの方が調整、許可なさるわけでしょう。それはおたくがチェックということになるわけですね。

そうしますと、競争促進とか、自由参入とかいろいろ言われるけれども、どうしてもいろいろなことが具体的に出てくると、むしろこれをどうチェックしていくかということが非常に大きな問題になってくるわけですね。そのチェックするのは運輸省、おたくです。そうすると、自由参入、競争促進といつても、結果的にいろいろな問題が起きたときは、運輸省のさじかげんで決まる、こういうことですね、俗な言葉で言えよ。

○政府委員(山田隆英君) 路線の新設あるいは増便というのにつきましては、現在、航空法で事業の免許あるいは事業計画の変更の手続が要るわけでございます。それで運輸大臣の免許なり、運輸大臣の認可が要るわけでございます。ということと、先生おっしゃいますとおり、最終的には運輸省の判断によるということでございますが、

それにつきましてもできるだけ運輸省の恣意的な判断を避けて、先ほども申し上げましたようにダブルトラック化トリプルトラック化をする路線につきましては一定の基準を示す等の措置を考えておるわけでございます。

○小笠原貞子君 言いたかつたことは、自由ではなくて、チェックはますます強まるということをお願いしたわけで、そして――大臣、首を曲げてみるけれども、だって、いっぱい要求が出てくるんだもの。空は限られてるんだもの。どうしても規制しなくちゃならないでしょう。どうぞお飛びくださいなんて飛び上がったつておるところがなかったり、ニアミスでぶつちつたりしたら困る。だから、わかりやすく言えば、規制は強まるよ。その規制は運輸省のさじかげんだ。だから悪いというんじゃなくて、だから運輸省の責任は重大ですよということをここで言いたいと思うんです。それならいいでしょう。それは当然のことだもの。首を曲げている大臣、どうなの。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 何となくすらすらととお述べになりますと大変もつもののような感じがするんですけども、そんなに意地の悪い規制をするつもりはございません。

○小笠原貞子君 それでは、いよいよ安全問題、整備対策について伺いたいと思います。

今や国民の重要な大量輸送機関としての航空機、この安全対策というのは、万が一にも事故があつてはならない、絶対安全でなければならぬ、そのためにすべての手だてを尽くすのが使命だ。私はあくまでも絶対安全というのをこたわつていかなければならないと思うんですが、こういう基本的な考え方、立場に立つての大臣と日航社長の御所見をまず最初に伺いたいと思ひます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 航空企業に限らず、運輸行政の基本というものは、何をいっても安全の確保という点につきましては、委員と同感であります。

○参考人(山地進君) 一昨年の十二月に私どもが経営をお預かりいたしましたときに、五つの基本方針というのを掲げました。

第一に掲げたのは絶対安全の確立でございます。私が記者会見等で申し上げたのは、安全を欠く航空輸送サービスというのは欠陥商品であるというふうに申し上げてあるわけでありまして、私も、安全というのを政府の御指導というか強制力で守らなさいいけない、外部から義務的に守られるというふうなものとは心得ておりません。私どもの商品である航空輸送サービスは安全を売るサービス、安全がなければ商品は売らないというものでございますので、私どもとしては、今後とも国民の皆様から信頼される航空企業であるためには、安全というものを基本に据えてまいるといふ覚悟でございます。

○小笠原貞子君 安全が確保されない商品は売らない、なかなかいい言葉ですね。その言葉どおりにやっていたらいい。

以下、その裏づけとして伺っていきいたいと思います。

今おっしゃいました八五年のあの重大事故の教訓というのを考えましたときに、これはさまざまありますが私は教えられていると思うんです。とりわけ、整備に対する考え方、具体的にも数々の不備が今や明らかにされたと言わざるを得ないと思います。

ジャンボ機が導入されて以来、整備方式が御承知のように基本的に大きく変わりました。それは信頼性整備方式というものです。その前提は一体どういうものか、信頼性整備方式とはそもそも何が前提となると言われているかといったら、その前提はフェールセーフ設計構造、こういうふうい

言われておりますよね。そのフェールセーフ設計構造というのは、有効寿命の間は決して金属疲労による破壊が起こらない、また、ある部門が破壊してもその破壊を大きくせず、ある区画だけでとどめるといふように言われておりますし、私もそういう認識をしておりますけれども、それでよろ

しいでしょうか、御説明いただきたいと思ひます。

○政府委員(中村資朗君) 今おっしゃいましたことは、ほぼそういうことでございます。

ただ、実際にフェールセーフ性を確保するためには、途中で点検整備なり、そういうものをしっかりやっていく、それによってフェールセーフ性を確保していくということが前提になるかと思ひます。

○小笠原貞子君 そういうふうな安全、絶対安全とよく言われる神話に近い思想のもとにこれが宣伝され、実際それで行われているというわけですが、これも、ところが、具体的に一二三便事故、これは後部の圧力隔壁などの構造機能システムは、フェールセーフ構造の問題を直接具体的に、ここで事故が起きたということはこの問題点を指摘し

させたとするんです。だから、ジャンボ機の安全神話というものが今や崩されている、神話は崩されているというふうに認識しなければならぬと思うんですけれども、その点いかがお考えでしょうか。

○政府委員(中村資朗君) 一二三便の事故につきましても、結果的には修理ミスが途中で混在をしたといえますが混入をしたということが起因となつてあのような事故が発生した、こういうふうな事故調査委員会の方からも推定原因が出たわけでございます。

ああいうことがないということで、正規の修理が行われておればフェールセーフ性については特に低下をしたということはないのではないかと、こういうことを考えておられて、そういう意味では完全に神話が崩れたというふうなことではない、そのための対策も立ててきた、こういうことでござい

ます。

○小笠原貞子君 例えばフェールセーフというのは何かと言ったら、日本語で言うと安全尊重設計とか多重安全設計というふうに難しい言葉で訳されていくわけですが、それもこの期間には飛行機というのは決して壊れないという前提です

よね、壊れないんだ。だから、その途中で下手に手を入れたら、その優秀な壊れないはずの飛行機もだめになってしまふというふうな、そういう物の考え方から出てきているということなんですよ。だけれども、現実には隔壁が壊れてしまつたではないか。そうすると壊れないなんという神話、まさに神話だったということですよ、現実には壊れちゃったんだもの。壊れないなんという神話ではないでしよう。現実を見れば、あくまでこのフェールセーフという考え方は問題だと私は言

わざるを得ないと思うわけですよ。

こだわらなければいい、まだそれを神話ではなくてそのとおりだとあえてここで強調なさいますか、おっしゃいますか。

○政府委員(中村資朗君) 繰り返すようですけれども、フェールセーフ設計の考え方といひますのは、構造に損傷が発生しても、それが危険な大ききになる前に点検等で発見をされて適切な処置がとられるということが前提になっておるわけでございます。そういう意味では、今回の事故といひますのは前例のない修理ミスによって生じたということ、結果的には747型機のフェールセーフ設計において想定されていた損傷の大きさを超えるような亀裂が発生をいたしましたというこ

とで、修理ミスが介在をした時点でいわゆるフェールセーフ性のない構造になったのだ、そういう理解をしておるわけでございます。

○小笠原貞子君 現実を見て素直に考えましょうや。こうあらなければならぬ、こう言わなければならぬなんてあなたしんどいでしょう。私は同情するよ、本当に。

そういうわけで、次に伺いますけれども、米国の国家運輸安全委員会、NTSB、これが米國連邦航空局、FAAに勧告をしております。

その一つは、尾翼部の設計を変更しなさいと。尾翼部の設計変更のことですね、一つは、次には油圧系統の設計変更の問題を勧告しております。

そして三番目には、圧力隔壁のフェールセーフの再評価について考えろということが出ています。

そのあとまた幾つも、五つも六つも並んでいるわけですが、こういうふうに尾翼の設計変更をしなさい、油圧系統の設計変更、そして圧力隔壁のフェールセーフの再評価などということをお勧めしているということは、これは絶対安全ならんことは言わなくてもいいんです。絶対安全ではなかったから、だからこのところについての勧告が出されていると思うんですけれども、その点どうですか。こういうふうな勧告が出されてい

ますね。

○政府委員(中村資朗君) 今、先生おっしゃいましたとおりでございます。アメリカのNTSBから二度にわたって勧告が出ております。一九八五年十二月五日に五項目の勧告を出しました。さらに、一九八五年十二月十三日に三項目の勧告が出されております。この中身は今先生がおっしゃいましたようなことでございます。

確かにこの後部圧力隔壁だけではございませぬけれども、その周辺構造についてもフェールセーフ性の見直し等も入っております。そういう意味ではさらに安全性を高めるための方策である、こういうような理解をしておるわけでございます。

○小笠原貞子君 安全性を高めるために出された理解をしております。ところが素直じゃないんだ、私に言わせれば。

設計変更について勧告をされているんだから、勧告している、設計変更を考えろということとは、今までの設計に疑問があったから勧告をしたんですよ。疑問なかったら勧告する必要ないでしょう。疑問があったから勧告をした、その勧告で疑問の点を明らかにしたということは、素直な見方だと思ふんですがね。大臣、ひとつどう、素直に答えてください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今、問答を伺いながら、人間の歴史の中で、例えば無敵海軍と言った海軍はみんな沈んだとか、そういう意味での技術の神話というものがどこまで通じるものかなとい

うのをひよっと考えておりました。

そのあとまた幾つも、五つも六つも並んでいるわけですが、こういうふうに尾翼の設計変更をしなさい、油圧系統の設計変更、そして圧力隔壁のフェールセーフの再評価などということをお勧めしているということは、これは絶対安全ならんことは言わなくてもいいんです。絶対安全ではなかったから、だからこのところについての勧告が出されていると思うんですけれども、その点どうですか。こういうふうな勧告が出されてい

ますね。

○政府委員(中村資朗君) 今、先生おっしゃいましたとおりでございます。アメリカのNTSBから二度にわたって勧告が出ております。一九八五年十二月五日に五項目の勧告を出しました。さらに、一九八五年十二月十三日に三項目の勧告が出されております。この中身は今先生がおっしゃいましたようなことでございます。

私は、このジャンボ機に対してそのフェールセーフ性というものが非常に強調され、立派な設計であつたであろうことは疑つておりませんし、その設計の時点における科学技術の水準において考えられる最大の安全設備がされたであろうことも私は信じます。

ただ、同時に、その飛行機がしりもちをつくというような事態は、設計者は想定していなかつたであらう。その意味においては私は、事務方の諸君が言うフェールセーフ性というものについての神話は崩れていないんだと言いたい気持ちもわからぬではありません。ただ、人間はやはり謙虚であるべきです。技術の発展の中で新たな安全性を確保する手段が見つかればそれを次々に取り入れていくことは当然のことだと、そんなふうな感じを持ちながら聞いておりました。

○小笠原貞子君 本日に人の命がかつているんだからね、五人や十人でないわよ。五百何人でしょう。

○国務大臣(橋本龍太郎君) いや、一人だつて問題ですよ。

○小笠原貞子君 そうそう、いいところだわ。そういう立場で真剣に私は考えなきゃいけないと思うのね。

そこで、また具体的に進みます。

フェールセーフ設計構造が大前提に今信頼性整備方式というものが行われているわけです。その信頼性整備方式というのは一体どんな整備をするのか、ちよつと具体的に教えてください。

○政府委員(中村資朗君) ジャンボ機が出現するまでのDC8とかボーイング727というふうな飛行機の整備方式といふものは、故障とか劣化の有無にかかわらず一定の使用時間ごとに限界を決めまして、整備品を取り外したり、分解作業を行つて点検をする方式であつたわけでございます。

一方、ジャンボが出現をいたしましたから、それ以降に開発された大型機でございますけれども、その設計にシステムの冗長性、レダンダ

ンシーと言つておりますが、あるいはフェールセーフ性、それから各種の故障監視装置等が多く採用されて、一部にたとえふぐあいが生じましても、安全な航行には支障がないというような配慮がされたことによりまして、故障や劣化の兆候を監視をいたしまして、ふぐあいの原因を突きとめ、必要な対策をとつていくという、こういう方式がとられるようになったわけでございます。これは、整備の長い長い歴史の結果こういう方式がとられることになったわけでございますが、これは今までの運用経験を踏まえた上、さらには最近の信頼性工学の進歩とか、あるいは世界的な規模での情報連絡体制の整備、これは即刻にいろいろな情報が流されると、こういうふうなことを背景として導入をされたものだというふうに理解しております。

○小笠原貞子君 いろいろおっしゃいました。そこで、ジャンボができてからですよ、こういう信頼性整備方式。それが一体どこから出しているかといつたら、ボーイングが指示を出している。一九七六年七月、ボーイング社は「整備性開発の考え方と実際に関する会議」というのでその内容をいろいろ発表しているんです。それを見ますと、無意味な部品の交換を避ける、むやみに手入れをしてせっかくの優良システムをだめしない、部品のむやみな交換はしない、不要なオーバーホールを避ける、予備部品の数を減らす、大きな故障を防ぐ、出発遅延、便の取り消しを防ぐということなどが具体的に述べている。

つまり、一言で言うといつたら、いかに金のかからない整備を実施するか、これはできるんですよ、この飛行機は絶対安全なんだからというところからこういう具体的に出てきているわけですよ。

そこで、それはボーイング社がそういうふうな具体的に出しているんですから、まさかそれうそだとは言わないでしょう。

○政府委員(中村資朗君) 今おっしゃったのは、いわゆるMRBレポートと言つておりますが、メ

ンテナンス・レビュー・ボードと言いますか、整備の審査委員会という名称で呼んでおりますが、それをジャンボが出現をいたしましたときに、世界の整備の関係者あるいは定期航空の関係者、それから関連の、この場合はアメリカの連邦航空局でございますけれども、そういうところの関係者を集めて、今先生がおっしゃつたようないろいろな目標を定めまして、それで整備のやり方を今後さらによくしていくと、そういうような会議を持ったわけでございます、その中でそういう話し合いが行われたと、ちよつと細かい話まで私も存じませんが、そういうことでございます。

○小笠原貞子君 そういふふうに出されている。それに従つてボーイングのこの727というの整備が信頼性整備方式になつて変わった。具体的に言うといふと今までやつていたD整備、オーバーホールといふものをしなくなつた。それにかわるH整備とそれからC整備、B整備、A整備、T整備といふふうな形に新しく変わりました。で、この変わったこととどういふことになるか、これは後で続けてやりますけれども、そういうふうに変つたんです、ボーイングの大型機ができてから。信頼性整備方式によつて変わりました。

そこで、今まで申し上げましたようにフェールセーフ自体が絶対安全という神話がこれは疑わしくなつたから勧告しない、調べない、こうなつた。で、とりもなおさず整備方式も今や問われている段階になつてきた。その整備方式、これで具体的に私は伺いたいんですけれども、例えば事故後運輸省の指導でボーイング727の全部の総点検をなさしましたね。いち早く総点検をやれということと総点検をなさつた。その結果胴体前部のセクション41の結果はどうだったのでしょうか。

○政府委員(中村資朗君) 事故後行われました飛行回数が多いボーイング727SR型機の油圧胴体の特別点検でございますけれども、一機当たり約六十件の亀裂がセクション41に発見をされたわけでございます。このため、私もといたしましては、この詳細を当該航空機の製造メーカーであり

ますボーイング社及び製造国政府であります米国の連邦航空局、FAAでございますけれども、そこへ通知をいたしまして改善処置を求めていたわけでございますが、FAAからは昨年の二月以降四回にわたつてセクション41にかかわる点検強化及び設計改善に関する耐空性改善命令、ADと言つておりますが、これを発行しております。当局といたしまして、これを受けて同趣旨の耐空性改善通報、TCDと言つておりますが、これを発行いたしました。国内の航空会社に対してはその実施を求めたところでございます。

○小笠原貞子君 特別点検をなすつた。そしてこの特別点検された機について胴体部分に四機、総計八十カ所もの亀裂が発見されたというふうな数字も出て報告を私は見ているんですけれども、そうですね。大変たくさんの亀裂といふことは今おっしゃつたと思うんですが、私が今四機で八十カ所もあつたといふことは、これはいいですね、そういうふうを受けてね。

○政府委員(中村資朗君) それで結構だと思ひます。

○小笠原貞子君 そこで、このクラックが八十カ所もあつたといふこと、これで私はちよつとショックを受けたんだけど、こんなことを予想なさつていたでしょうか。点検したらこんなにもあると予想されていたことでしょうか。

○政府委員(中村資朗君) これはある意味では予想してはなかつたこととございまして、ただ、出てまいりました亀裂の大きさ、それから亀裂の性格といふものが、将来の進行の度合いといふものが、そういうものからカウントいたしましたして心配のない亀裂がかなり多かったといふことは現実の問題だと思ひますけれども、こういう亀裂がたくさん発生してあるということについては予測をしてはなかつたわけでございます。結果的にはこれをアメリカの連邦航空局へ通告をいたしましたことが世界の航空、ジャンボの安全性につながつたといふことで、むしろアメリカの連邦航空局の方からは大変感謝をされたわけでございます。

○小笠原貞子君 その最後は言わなきゃいいのに。そんなほめられたなんて冗談じゃないわよ。だから、絶対予測できていなかった、予測しなかったというのはそのとおりだと思うのよ、絶対ボーイング社が安心だと言ったんだから、安心だといってやっていたら予測できなかった。それでいいの。これが結果的にはほめられたなんて、そんな考え方だとまたちよつと文句言いたくなるんだわね。気をつけてください。

それじゃその次、本来設計上、構造上問題ははいはずなんだ、整備上も。早速改善命令が出されて、そして補強を行ったと、文字どおりフェールセーフの補強をしなくてはならなかったわけですから、改善命令で。そして点検をしたと、補強しなければならなかったと、またここで、もうしつこいようだけれども、フェールセーフの破壊というものが明らかだと、同時にそれに基づいての整備方式は当然見直す。新たな問題点がここから出てくるのではないかとと思うんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(中村資朗君) おっしゃるとおりだと思います。それで、これにつきましては、先ほど申し上げましたように、連邦航空局からの耐空性改善通報も出てまいりましたし、それからボーイング社におきましては整備要目とか、点検の間隔とか、そういうものを一々入念に調べ直しまして、それを整備要目その他の、先ほど申しましたMRBレポートとかそういうものに反映をしておるわけでございます。全般的には安全性について見直しが行われたということでございます。

○小笠原貞子君 安全性見直されて、そしてセクション41の亀裂のほかに圧力隔壁の補強と、それから自動弁などの安全対策を施さざるを得なかったということを手当てをなすったということは事実でございますね。

○政府委員(中村資朗君) 今おっしゃったとおりでございます。万一圧力隔壁が破壊をいたしました場合は想定いたしました、まずこの場合に高

速噴流によって垂直尾翼が壊れるということがないような、そういうような対策をいたしまして、垂直尾翼に入るところの点検孔がございますので、そこにふたをつけると、こういう改修命令が出されたわけでございます。それが一点。それからもう一点は、そういう高速噴流によって油圧が、尾翼の方の動翼を動かすための四系統の油圧が通っているわけでございますが、その四系統の油圧の中の少なくとも一系統だけが生き残れるような、そういうための方策をいたしまして、いわゆる閉止弁と言っておりますが、遮断閉止弁というものをつけると、こういう改修指示が出たわけでございます。

○小笠原貞子君 ところで、「オーゾラアップデット」というの、おたくの方で出していらつしやいますね。これを見ますと、今の安全対策を前提にしていろいろやったと、そして安全ですと胸を張って断言できる対策は終了いたしましたと、安心ですよと書いてあります。確かにそうおっしゃれますが、安全対策は全部やったと、だから胸張って安全ですよと言えませんか。

○参考人(山地進君) 事故が起きて運輸大臣からいろいろ勧告を受け、それから私も自主的にジャンボについて検査をいたしました。過去大きな故障があったものについて長期監視システムというものをつくりました。そこに書いてあるようなことすべてをやりました。私どもとしてはできる限りのことをしましたし、おっしゃるようにセクション41の問題とか、いろいろな問題も発見いたしました。

これは今後の安全にとつては過去のことはいざ知らず、将来に向かっては安全の向上につながったと、そういう意味では私は事故前と事故後とでは大きく安全の方に向かっているという意味でそういうことを申し上げておきます。

○小笠原貞子君 本日に事故後いろいろと安全について御努力いただいたということに私はけちをつけるところではありません。しっかりやってくださいと激励をするわけなんですけれども、これを

見ましたら後部圧力隔壁の強化、自動遮断弁の取り付け、そして垂直尾翼の点検孔にふた、セクション41の補強と、こういうふうに出ているわけですよ、一通りみんなやりましたと、こうなっているんだけれども、そこがまたうそなんだわ、私に言わせれば。私に言わせればじゃなくて、事実。

これ全部にやってないでしょう。後部圧力隔壁の強化、これはこういうふうな図を、こういうふうな図を、これにやりますなんてちゃんと図を書かれていますけれども、これを今やっているんじゃないかと、新しく入れる飛行機からこれをやりますというのでしよう、新規に、新しい飛行機でしよう。

それから油圧システムの配管変更、これも大きい問題ですよ、この間の事故で。この配管変更も今のにやるんじゃないかと新しく購入する飛行機からやるといふことになっているんじゃないかと。あたかも今みんなやってみたいにおっしゃるけれども、この大事な後部圧力隔壁の強化、油圧システムの配管変更は今のことではありません、将来入る飛行機についてこれをやりますという、だからこれうその宣伝、うその宣伝でしよう、やってないでしよう、今の飛行機全機やってないでしよう。

○参考人(十時覚君) 先生おっしゃるとおりでございます。その部分につきましては新造機から行われることになっております。

理由は現在使われている飛行機にそのことを行おうということになりますと大変大きな作業が発生するということが、その作業自身が安全性を確保するかどうかまだ完全に確立していないということでございます。

○小笠原貞子君 けれども、一番直接的に問題のあった後部圧力隔壁、そして油圧システムなんてこれ大事だからやりますと、おきながら実は今のはやってない、その理由はこうこうと、私はどんな理由があつたってやらなければならぬことは万難を排してやるべきだということを一つです。そして今正直にこれは今いろいろの

事情でやっていませんと言われたのに、ここであたかもやってみたいに宣伝しているのが欺瞞だといふのは私は。その辺のところを、おたくで出ているのよ、うそとベテンなんてでかかやるけれども、日航も仲間かといふことを言いたくなるわけだね。

○参考人(山地進君) そういうパンフレットから既にそういうことをやったというふうにお読みになれるようであれば、私どもの落ち度になるわけでございます。

○小笠原貞子君 お読みになれるたつて、まともには読んだらそうなのよ。だからそれはいいとか悪いとかではなくて、私は具体的にここで言いたいことは、新しい飛行機にそれをやりますという以上、今飛んでいる飛行機の方が疲弊しているでしよう、何万キロも飛んだりというふうなことで、だから私はいろいろの御事情があるかと思うけれども、

〔委員長退席、理事真鍋賢二君着席〕
疲れている今の機種にこそやってもらいたいと思うんだけれども、それはどうですか。

○参考人(十時覚君) 先生おっしゃるとおりでございます。現在の今おっしゃいましたような内容につきましてはボーイング社とできるだけ早くそれを実現するべく協議を行っているところでございます。

○小笠原貞子君 できるだけ早くといったら、ずっともうここもあるんだからね。本当に言葉どおりできるだけ早くここにこそ私はやってもらいたいということ、やる気があるんだからやってくださいというのを再度強調してお願ひもしておきたい。責任持って社長さん頼みますよ。よろしくお願ひします。

それで次に、墜落事故という大きな事故にまではならなかったけれども、インシデントが随分いろいろありますね。あの事故機の墜落したその後、いろいろなトラブルやインシデントがどれくらいあったかということを知りたいと思います。

○政府委員(中村資朗君) 機材故障によります、

一つには緊急着陸とかあるいは目的地外の着陸、それから離陸後の引き返し、それから離陸の中止とかあるいは接地後の異常停止、こういうものの中で、機材に起因をいたします異常運航として整理しております。日本航空の一二三便の事故後の異常運航の件数でございますが、五十二件でございます。これは百出発回数当たりになりますと〇・〇三件でございます。

○小笠原貞子君 五十二件もあったということね。私はいろいろと調べさせていただいてみて、そしてJALの何便でどこをこのいうのをずっと記録していったら二十九件もあるのびびりしたんでしょ、今おっしゃったまことに精密にとらえていくと五十二件もあったということですね。これは私大変だと思ふんだけれども、私が目で追って数を数えたら二十九しかなかったの。だけれども今やっぱ正確に数字を出しにしたら五十二件あった。これは大変なことだね、事故後こんなにあったと。

そこでこんなインシデントが起きているというところについてどういうふうにお考えになっているか、どういふうな感想を持たれるか、大臣と社長から伺いたい。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今確かに日本航空において五十二件ということでありまして、百出発に当たり〇・〇三という数字が報告されましたが、同じ時期ANAが百六十一件、〇・〇五、TDA百一、〇・〇三という数字を見ますと、技術的素養のない私にはよくわかりませんが、この数字を見ると大変だという感じもしますし、予想外に少ないという読み方もできるんではない、異常運航というものとえ方自身が私には正確な知識がありませんからわかりませんが、この数字を見る限りにおいて相当厳しいチェックが行われているということについての感じは持ちました。

○参考人(山地進君) 五十二件の中には、別に大した数字じゃないということを申し上げているんじゃないんですけれども、正確性を期するために

申し上げますと、バードストライク、鳥がエンジンの中へ飛び込んでくる、こういうのも五件は入っているわけですね。しかし、グラントスポイラーが立ち上がりたり、ダイヤゴナルブレース、エンジンをぶら下げていたり、エンジンが折れたり、いろいろな原因があつてこういうインシデントといううのが起きたわけなんです、私どもとしては大変大きな問題だということで社内でも検討を重ねまして、それぞれのインシデントにはそれぞれの原因があるわけですね。それらについて、社内でもよく検討の結果について説明をし理解を求めつつ、こういふインシデントの再発の防止に努めているところでございまして、こういふインシデントが続いて起らないというのが私どもの整備の理想でもあり、運航の理想でもあるということでございます。

○小笠原貞子君 そこでその問題を具体的に伺っていきなさいです。

二、三の例を挙げたいと思います。これは六十二年の三月の十六日、JALの八二二機、これはパイロン——エンジンを先ほどおっしゃいました翼からぶら下げてある部分なんですけれども、この主要構造部の一つであるダイヤゴナルブレースというのですか、難しいですね。これが破断していた。これはエンジンの推力の大半を受け持つ、そして主翼に伝える重要な部材だというふうな何った。破断したまま飛び続けるとエンジンが前方に宙返りしてしまう可能性がある。同時に周辺の燃料パイプ等の破壊につながっていくというところのね、そのぶら下がっているもの。これはもうびっくりいたしました。この事故はどのようにして発見されたのですか。その原因は何だったのか。

○参考人(十時寛君) この発見の経緯につきましては申し上げますと、修理改造を行っている整備の最中に、飛行機の周囲を点検して最終的な点検を終えるわけでございますが、その際にこのエンジンのところの若干の油漏れが発見されました。その際にカバープレート、すなわちアクセスプレートがずれているということを発見いたしましたして中

をあけましたところダイヤゴナルブレースが破断していたということを見つけたものであります。

○小笠原貞子君 原因。

○参考人(十時寛君) この原因は詳細に試験をいたしました結果、このダイヤゴナルブレースといまは直徑が十数センチの中空のチューブでございます。この内部の切削の傷跡、これを最終的にはホーニングと申しまして研磨仕上げをいたしました。完全に傷をなくすものでございますけれども、この実機についておりましたダイヤゴナルブレースにつきましてはその傷がとり切れていなかったというものであります。すなわち製造時の特殊な条件によりまして傷が残った材料ということに言えるかと思ひます。そのためにその部分から疲労が進行いたしました破断に至ったものでございます。

○小笠原貞子君 ここで問題二つあると思うのね。今おっしゃったように原因何だといったらボーイング社でつくったときの段階なんだと、そして外からは見えなかったのだと、だからボーイング社は絶対大丈夫なんというのほうそだということね、ここでもできると思うのね。

それからもう一つはたまたま油漏れがしていたということからあけてみてわかつたんでしょ。大変油漏れしたなかつたらわからないでしょう。大変な事故になるということですね。だからたまたまわかつたからいいけれども、たまたま見逃していたら大変な事故につながると思へば、これは整備というものがこういうものを含めてどうあるべきかという問題を提起していると思うんです。そこうしますと信頼性整備方式では本来襲れるところではないと、点検項目ではないということが言えるわけですね、今の問題。

○参考人(十時寛君) 今、先生がおっしゃいました点検項目にはなっていないために、そこを特別に見るといふ整備ではございせんでした。ところで今おっしゃいました信頼性整備方式の問題でございすけれども、先ほど政府委員の方からお話でございましたけれども、信頼性整備方

式というのは私どものとらえております内容からいいますと、整備といふのは究極的には、理想的にはそういうようなトラブルがなくなるように予防整備をしていく、すなわち飛行機を改造していくということが大切なわけでありまして、そこで、古い時代におきましてはそれぞれの飛行機において起きた問題点をその飛行機にフィードバックする、すなわち修理をするという形、またはその飛行機を改造するという形でございしたものを、いろいろな情報、すなわち自分たちの経験したもの、それからメーカーがそれぞれ設計上判断したもの、各航空会社が経験したものを全部情報収集をいたしまして、どこにどういふような問題点があるかということをつかまえます。その問題点を整備要目、すなわちいつどういふような整備をするかという要目に戻す、それを改造していく、または飛行機自身の原設計をえ、すなわち改修を行うという形でもって飛行機の信頼性を上げていくわけでありまして、その信頼性を上げていくことが我々の整備の一番眼目でありまして、それを達成することによって従来よりもさらに信頼性の高い飛行機をつくり上げていくというのが我々の使命であります。

以上であります。

○小笠原貞子君 今言ったのが三月の十六日です。その三日後にまた出てくるわけですね。これはどういふのかというと、着陸のときに作動してブレーキをかけるためのグラントスポイラー、こう上りますよね、これが何と高度一万メートルの上空で立つたという事故ですよ。飛行中にこんな立つたはずがないのがコントロールバルブの破壊が原因で立つたというところなんですね。これでもフェールセーフでは、バルブが壊れてもスプリングがあつて壊れないようになっていたはずなのに立つたやつと、こういうことですよ。立つたはずないやつにちゃんとフェールセーフではなつたのに立つたやつと、これは事実だからいかんともしがたい。それ

で私はぞつとしたのは、一万メートルの上だから推力があつて、ぶうんと飛んでいるからちよつと出たつてどういふことないけれども、これね、離陸するその途中でこんなものが立っちゃつたらもう大事故ですよ。でしよう。私ぞつとすることばかりなんだわ、暑い中。

これを考えたときに、やっぱり信頼性整備方式の根幹が今や脅かされていると言わざるを得ないんだわ。点検する箇所ではなかつたけれども、たまたま油が漏れていたから見つかりましたと、こつちが壊れても次にやることであつて上ではこんな立ちまかせんよというのが立つちやつたという、まさに今言っている信頼性整備方式の根幹が脅かされているんだと素直に謙虚に私は考へて対処しなければならぬと思ふんですけれども、社長それから大臣、業者の言ひ分を聞いていゝとなんて客観的な冷たい答弁じゃなくて、こんなこと起きているんだから、これについてどういふふうにお考えになるかということをお願いしたいと思ひます。

○参考人(山地進君) ダイアゴナルブレースあるいはグランドスポイラーの事故、私もとしてもかなり重要な問題であると思つてそれらについて原因の究明に努め、またそういうことの再発のないように処置しているわけでございます。

ところで、整備の方式と、こういった事件が起きたのをどうやって防ぐかというこの関係でございませうけれども、さらばといつてグランドスポイラーが立つたことは決していいと思ひませんし、こういう部分について早期発見するということは極めて大事で、一万メートルじゃなくて地上で発見するということが望ましい、これはもちろんそんなんですが、どうやらそれができるのかという、今まで信頼性方式のものでこういうことをやっていて起つたんだから、したがつて信頼性方式はだめだと、論理的にはそういう言い方もあり得ると思ひます。

しかし、それじゃグランドスポイラーが立つたと、立たない方式はどうするんだということがな

ければ、信頼性整備方式はだめだと言ひつ放しでは何にもできないわけですよ。

そこで、私も信頼性整備方式というのはい点が随分あるわけですよ。それは六百何十機、今七百機くらいはジャンボが飛んでおりました、それだけのユーザー、乗客はもちろんでございませうけれども、ユーザーとしても最大の関心事は安全を守ること。そうすると、こういった飛行機の隅々まで毎日見るといふわけにいかないことは、これ事実でございませう。

そこで、七百機にわたる飛行機を、メーカー、ユーザーである飛行機会社がいろいろなセクションについて検討して、その情報を処理しながらやる。そのどこかで問題が起きたときには、その部分について極めて高い確度で検査をして、大丈夫かということを検査する。これはやっぱり私は今までジャンボが出てきて、人間が考えた知恵の問題だと思ふんです。そこで、じゃあ信頼性整備方式だつたらそういうこと、事故起つたじやないのとおっしゃいますから、そういう事故を起さないようにするためにさらに改善の余地がある、改善しなきゃいけないということ私はそうだと思ふんですけれども、そのための努力を続けさせていただきたいと思ひます。

○小笠原貞子君 社長ね、信頼性整備方式はだめだからつぶしちゃえというんじゃないんですよ。信頼できるような整備方式をいかにして考えるかということなの。共產党でもつぶすという思想を持つてゐるからと、そんなふうになつて言つたみたいだけれども、我々は全部つぶしちゃつて、これやれと言つてんじゃないんですよ。やっぱり本当に信頼できるような中身の整備をどうやたらいいかということをおは真剣に知恵も集めたし、そのためには信頼性整備方式は絶対大丈夫なんだという頑固な頭ではそれができないから、だからさつきからこだわると、信頼性整備方式にこだわるといふのはその意味ですからね。誤解ないようにしてください。

それで、事故が起きたのずつと調べてみたら、

やっぱり古いのに多く出ていますね。やっぱり年は争えないね、飛行機でも。本当、私はそう思つた。それでね、SR先行六機というの、これはJAの八一七、一八、二〇、二一、二四、二六と、これに集中している。就航してから大体十二年から十四年の飛行機に集中している。そうしますとね、この老朽化した飛行機を何とか早く取りかえる、リタイアさせてほしいというふうには私は切実に感じますよ。そういう意味で大臣としてこういう老朽化で事故も集中してきているというものについて、早めて、こういうのをリタイアさせるという計画を早めてほしいと思ふんですけれども、その点について大臣の御所見を伺いたいと思ひます。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今社長に確かめてみましたが、日本航空ではSRの先行五機の退役時期を当初の計画より早めることを既に検討中であるということでありまして、そういう方向で事態が進むことを期待いたします。

○小笠原貞子君 検討をした結果だめだなんて言わないでね。検討して早く実現できるということ、責任持つて私はこたえてほしい。

○参考人(山地進君) 具体的にSRの売却相手というものもございまして、私どもの中期計画の間に五機を売却するということは間違いない計画でございませう。

○小笠原貞子君 私は今ボーイング747をずつと取り上げたけれども、これはDC10でも同じなんですよ。これはダグラス社から、次いで日本も、そして米國連邦航空局がDC10の緊急点検を指示しました。日本ではそれを受けて、日航でも八機が対象となりました。そのうち二機に亀裂が発見されていまして。これはどこだといふと、DC10の水平尾翼というのを伺いました。このボルトを取りつけている部分にクラックが入つた。幅五センチのものに二・五センチの亀裂が入つていたということをお願いしても、本当ですか。

○参考人(十時覚君) 先生のおっしゃるとおりでございます。

○小笠原貞子君 これ幅五センチのものに二・五センチ、半分亀裂が入つたというふうな考えでいいわけでしょう、そうね。だから、ちよつと大変だと思つて、半分までね。この部分の定期点検というのの三千時間ごとになることになつていふと。それは検査し、そして千時間しかたつていなかったといふことなんです、それはどうなんでしょう。

○参考人(十時覚君) おっしゃるとおりでございまして、この亀裂の情報といひますのは三月の二十三日に外國の航空会社で発生したということ、ダグラスの方から緊急指令でもつてまいつたものであります。

直ちに私どもの方といたしまして検査をした結果、今、先生がおっしゃいましたような内容のクラックを発見したわけでございませうけれども、五センチのところに二・五センチというの、それは二・五センチといふのはクラックの長さでございまして、五センチといひますのはそのクラックをつなげる穴、大きな穴が二つありまして、それはボルトを入れるための穴でございませうけれども、その穴のところに発生しているクラックの長さのことを言つてゐるわけでございませう。

それで、この飛行機のいわゆるトラブルにつきましては、検査を継続することによつて飛行することができるといふわけでございませうけれども、我が社としましてはこれを早期に完全な状態に戻すべきであるという決心をいたしまして、ダグラス社の方にフェリーいたしました修理を完了したものであります。

○小笠原貞子君 これは定期点検をやつてゐるわけですよ。だから私が言ひたいのは、定期点検をやつたんだ、やつただけでもそのときに見つからなくて、そしてダグラス社から指示があつて見たら発見されたということですよ。だから、点検はしたけれどもこういう事故が発見できないような検査体制が一つは問題だと私は言ひたいわけですね。これダグラス社から点検しろといふ

のが来なかったらそのままになっている。三千時間まで千時間飛んでいたんだからあと二千時間そのままだってしょう、これ指示されて点検しなかつたら。五センチのところに千時間で二・五センチクラックが入っていた。あと二千時間なんて待たないでこれおかしくなっちゃうわよね。だから、そういう点検しても発見できなかったというところに問題があるというふうには私は指摘せざるを得なくなっているわけです。

こういう部分的な対応ではなくて、事故、故障が起こったときに措置するのではない、そのときに措置をするのではなくて、発見できるような整備の段階で対応できるように、そういうさっきから言われた整備方式をどうやってたそういうさっきと安心できる整備、たまたま発見したとかダグラス社の指示で点検したら見つかったなんていうんじやなくて、みずから点検したときにそれらははつきりできるというような整備を知恵を出し合っていて見直しするというのがここで必要になってくると思うんですが、いかがですか。

○政府委員(中村資朗君) 今、先生大変いいことをおっしゃったと思います。大変ありがたい御示唆だと思えます。本当にそういうことでございまして、まさにこういう全世界で飛んでいる飛行機の中でいろいろな問題が出てくるわけでございまして、それをまさに整備に反映をさせていくということが一番大事なことであるというふうに我々認識をしております。そういう方向で今後もしっかり整備関係者努力をしたいと思いますけれども、頑張ってくださいと思っております。

○小笠原貞子君 はい、わかりました。それでは頑張ってください。

そこで、ちょっと教えてもらいたいただけれども、信頼性整備方式というのが出てきましたね、ジャンボができてから。これはボーイング社としてこうやりなさいという整備方式を指示しているわけですよ。日航でこうやっているというんじやなくて、ジャンボが登場したときにボーイング社としての、こういう検査やりなさい。オーバー

ホール、D整備検査をやめて主要構造の検査をすべてやるのではなくて、二〇%しかやらなくてもよろしいというのがジャンボから指示されているんですね。それと具体的な数値を教えてください。

○政府委員(中村資朗君) ジャンボ機以降の航空機の機体構造ですけれども、機体構造の検査につきましては一応全機を対象とした機体の外観検査というのはいくらもやっております。そのほか、今おっしゃいましたサンプリングによる機体内部の構造検査から成り立っております。内部構造検査につきましては主として疲労亀裂とか腐食というものが、その発見が主な対象になるわけでございまして、一般的には飛行時間の多い飛行機群、航空機群といえますが、それを検査対象に指定するわけでございまして、航空機構造部分の重要度に応じて世界的な規模でサンプリングの度合いを定めて行っております。この飛行時間の多い先行グループに対するサンプリング検査の結果、何かふぐあいが発見されますと、その内容に応じて定期点検の間隔を短縮したり、あるいは改修等の対策がその全部の同型式機に対してとられるということになっております。

それで、こういうように構造部分のふぐあいが先にあらわれる先行グループを世界的な規模でサンプリング検査をやっております。この中で、有効なデータが非常に効率的に集められるというのがその信頼性整備方式の一番重要なところではないかというふうに思っています。それから、メーカーがデータバンクとなりまして航空会社間で検査結果の情報が交換をされるわけでございまして、必要な措置がとられるということでございます。具体的には検査部位によって違いはありますが、一般的には例えばセクション41の話が出ておりましたけれども、これは例の、先ほどのお話のとおりクラックが多かったということ、一〇〇%にはば検査を、サンプリング率を上げた

わけでございます。

そのほかに、例えば前部胴体につきましては、構造部分ですけれども、二万時間で二〇%、それから中部胴体部分についても同じく二万時間で二〇%、これは検査箇所、エンジンマウントのフィッティング、取り付け部でございます。それから後部胴体の例をとりますと、キールビームといっておりますが、胴体の中に入っております構造部材でございまして、これについては二万時間、八〇%というふうな、一例を挙げますとそういうことになっております。

○小笠原貞子君 私が聞いたのは、こうやっていきますというんじやなくて、ボーイング社としてこの信頼性整備方式はこうやれというふうに出しているわけですよ、それを聞いたわけ。そのうちの中身でどうやっていきますという日本としての対策も重ねておっしゃいましたので、それを整理して私も一生懸命考えたのよ。サンプリングというから、例えば米俵からサンプリング出して、そして見るというふうな考え方をしたわけ。だから、飛行機を何機か持ってきて、そしてサンプリングをやったんだと思つたの。そうしたら、聞いてみたらわからなくなっちゃって、皆さんも言葉だけではわからないし眠いだらうから、ちょっと目覚ましにこれを見てもいいわけですよ。

(図表揭示)

つまり、こういう飛行機五機、サンプリングで五つ持てます。その五機を全部やるんじやなくて、その二万時間飛んだ五機のうち、Aという飛行機は一番前をやるのね。それから今度、Bという飛行機は同じときにこれから次やるんじやなくて、そして、Cというのはその次やるんじやなくて、そして、Dはこの四番目をやる。そして、最後の五番目の飛行機はこれのしつぽをやるんじやないんだから、だから頭だけこうやりまして、今度本当に勉強させてもらいましたわ。こうやって、そしてこれで二万時間飛んだのは

点検をいたしました。そしてまた、二万時間飛びますよ、また二万時間飛んで四万時間目になると、Aは初め二万時間こをやったから次にこをやるといふんです。そして一つずつ、Bはここだったからこちに下がる、一つずつ下りして四万時間やるわけですよ。で、六万時間にまた一つずつ下ります、八万時間に一つずつ下ります。だから、このAという飛行機の全体が点検されるというのは十万時間の後なんです。

ボーイング社はこういう点検でよろしい、こういうふうになってるんです。絶対大丈夫だということから、ボーイング社はこういうことをやったわけ。だから、具体的に言うと、例えば飛行機のここに、一番しつぽのところは何カトラブルがあったとしても、これ二、四、六、八、十、十五、二十万時間飛ばなきゃこまで行かないんだもの。私これで信頼性なんといつたって、私とっても信頼できないということだけれども、これどう考えたらいんですか。びっくりしましたよ、私も。

(理事真鍋賢二君退席、委員長着席)

○政府委員(中村資朗君) 今いろいろ先生がおっしゃいましたことは、そのとおりだと思います。結局、五機なら五機の飛行機をとりますと、そういうことで十万時間に一回、こういうことに部分的にはなるわけでございます。

ただ、飛行機の母集団といえますが、全世界を飛んでいる飛行機がジャンボの場合ですと六百機ぐらいございますので、そういうところで二〇%のサンプリングが集まってくる、そしてそれがメーカーにあらゆる情報が収集されてフィードバックされるといいますか、航空会社に情報が流れていくということでの全体的な世界規模でのサンプリングということでございますので、我々としてはこれでいいのかな、合理的な方法ではないか。

これはDC8なんかでも昔やっておりますけれども、プログレッシブオーバーホールというオーバーホールの一種でございます。やっぱり同

じようなやり方でやっておりますので、その延長型であるというふうな理解をしております。そういう意味では私も整備屋としては問題はないのかなというふうに思っているわけでございます。

○小笠原貞子君 具体的に、日航で古い飛行機は何時間くらいたっているのでしょうか。

○参考人(十時覚君) 現在私も使用しております飛行機の中で、一番フライトアワーの高いものは八月の二十六日付でございますが、ジャンボ4、八一〇四でございます。フライトアワーは五万八千九百四時間になっております。

○小笠原貞子君 そうすると約六万時間です。ね。六万時間飛んでいると、これで言うと二、四六と、こまでは点検されると、五分の二残っているというふうに考えたらなるわけですね。先ほど指摘いたしましたボーイング747のダイヤゴナルブレースの破断のようなケースは対処できないです。場所によっては製作時の内面の機械加工、さっきおっしゃいました傷によるクラック発生と、これも外から見ただけでは外面からではわからないと、これはもう製造のときの問題だと、こういうふうになってきますと、本当にこういうふうなチェックの方式、ボーイング社はこれでいいんだというふうに指示しているけれども、これじゃもうだめだと、これだけ信頼していたら大変なことになると、十時間たたなきゃ全機にはいかなんというふうなことになると思うんですけれども、この辺についてどうお考えになりますか。頭だけ見たら残り大丈夫だんというわけにはいかなん。

○参考人(十時覚君) 今、先生がおっしゃいましたサンプリング方式というもののについての考え方だと思えますけれども、実際はこういうふうな、先生の絵は概念図でございますからあれでございます。五つのグループに分かれておられるわけですが、非常に細かく五カ所に分かれておられるわけですね。その一つのグループというのは例えば尾翼の一部と胴体の一部というふうな形で分かれているわけ

でございますが、御承知のように747から大変これは第三世代の機材になるわけでございますけれども、大変信頼性が上がってきた。信頼性という意味は、設計上のいわゆる精度が上がってまいりまして、それに伴いましてさらに加工上の精度が上がってきた。すなわち、どの飛行機をとりましても全く同一の疲労を起していくという状況、それからその疲労によりまして破損が起きてくるという状況が生まれております。そのために、どの飛行機のどの部分をとりましても、それがほかの飛行機の代表をするということが十分に言えるようになってきたわけでありまして。

それでも、全世界で六百以上の飛行機が飛んでいるわけでございますけれども、それを一機だけで代表するというのはなくて、いろんな飛行機、いろんな使い方をしている飛行機を使いまして、それぞれの飛行機の受け持ち分だけの検査をやっていくわけでありまして。そういった状況と、その情報を、先ほど政府委員の方からお話ございましたけれども、集大成いたしまして、この部分にこういうふうなふくみが出てくるというところがわかってくるわけでありまして。これは非常に早くしかかも確信にわかってくるものであります。私も私どもも経験上申せるのでございますけれども、ある部分にふくみが出てきますと、必ずその同じぐらいの飛行時間またはランディングサイクルにおきましてほかの飛行機にも同じようなことが起きてまいります。そういう形でランディングサイクルにふくみが出てくるわけでありまして。

そのように精度が非常に上がってきたということが非常に大切な部分でありまして、それによりましてこの飛行機のサンプリングというものが極めて的確に、しかも十分な経済性を持ってやれるということが言えるかと思えます。

それで、このサンプリングをやっていくに当たりますと、我が社といたしましては全機をそれぞれに投入しておりますので、五つのグループでございますから、五機一組になりまして一機分がで

き上がるわけでございます。現在は十一グループから十二グループで上がってきているわけでございますけれども、そういう意味で我が社だけでも相当大きな情報を得られております。

それから、それにつけ加えて、飛行機の使用方法によりましていろいろと差が出てまいります。先ほど申しましたように、製造のときは均一性を保っておいたものが、使い方にによりましていろいろと差が出てまいります。その差を埋め合わせるために特別に検査の項目を付加してあります。これをSIDと申しまして、サブリメンタル・インスペクション・ドキュメントという名前がついておられますけれども、それによりましてその特別な部分を付加しまして、使い方の差を消却しているといえますか、払拭しているわけであり

ます。私どものSRにつきましては、それをさらに先ほどの御報告の内容も踏まえて完全にサンプリングでなくて全数検査という形にしたわけであり

ます。それから、LR機につきましてもセクション41、それから後部の圧力隔壁につきましては全数検査になっておられるわけでありまして。

以上であります。

○委員長(田代富士男君) ちよつと速記をとめてください。

○委員長(田代富士男君) 速記を起していただきます。

○小笠原貞子君 ちよつと中断しちゃったんだけれども、今御答弁になりましたね。どこをとっても、サンプリングでもみんな均質化しているから大丈夫だ、こうおっしゃった。私はそこそこところが問題だと思ふの。それはさっき質問ができましたね。ボーイング747のダイヤゴナルブレースの破断というふうなのが、品質がみんな同じだったから、みんなそういうのが出てくるはず、そうじゃないでしよう。やっぱりそこそこで一機一機品質は違ってくるんだということですよ。だから

ら、さっき十時さんが均質だなんて言ったのは、それはだめだ、取り消さなくちゃ。

○参考人(十時覚君) ダイヤゴナルブレースが特別なものであるということは先ほど御説明したとおりでございますけれども、先ほど申しましたように、均質であるというのは、これは製造上の瑕疵が入っていないということ、それから設計上の問題が入っていないということ、これが均質性を保っている根本原因でございます。

それで、先ほどのダイヤゴナルブレースのようなものがほかにも出てくる可能性はあります。それを防ぐために、先ほど申しましたようなフィードバックシステム、すなわちどこでどういうような問題が起きたのか、これが非常に大切な情報でありまして、それに基づいて、それに類似するいろいろな問題点、例えばハイドロの油圧系統の問題が出てきた、それともこういうところに出てきたという情報を情報として知りまして、それをもとにいたしまして、その油圧系統にかかわるほかの問題点を調べ上げる。それによって、さらに信頼性を高める。こういうふうな形でもって信頼性整備方式というのは成り立っているわけでありま

す。

○委員長退席、理事安倍良一君着席

○小笠原貞子君 いや、本当に、さっきも言ったけれども、米や麦のサンプルだったら、これはサンプルを見てあれは食べるのは一粒ずつ食べるんだからね。だからいいんだけれども、この飛行機の場合、サンプルで、そして頭から五分の一ずつやっていく、品質は均一ですなと言ったって、均一だなんて言えないわけだ、さっき言ったように、ダイヤゴナルブレースの破断ということを見れば。だから、均一なんだから大丈夫だ。いろいろ情報をとったりということとは全然しなやならないけれども、均一だからこの信頼性整備方式で大丈夫ですという考え方に固執するとか何が起こるかわかりません、起こっては大きなことだということ、私は重ねて、均一性だからこれでいいんだということについてやっぱりお考えいただき

たい、謙虚に考えて、いろいろ御努力いただいたこと、このことを申し上げたいと思うんです。

これは、ボーイング社からこういうふうな信頼性整備方式と言われたけれども、あの事故後二万時間というのではなく、日航としてはまたそれを改善して、ちよつと時間を短くやるというような御努力をなさったかのように伺ったんですが、どうなんですか。

○参考人(十時堂君) 先ほど御説明申し上げましたように、日本航空といたしましては、事故後SR機につきまして改善を行いました、いわゆる全数検査という形にいたしました。

当然のことながらSR機のサンプリングにつきましても改善を行いました、その改善の内容といえますのは、いわゆるグループ分け、これは従来のグループ分けをさらに精密にいたしました、それぞれ使い道によって傷む部分も変わってまいりますので、さらしに精度を上げるようにいたしました。

以上です。

○小笠原貞子君 それは、747のSRだけではなくてLRにもそういうふうに改善しました、DC10にもそういうふうに改善いたしましたというふうにおたくが持つていらつしやる全機にそういう改善をしてくださったんですか。

○参考人(十時堂君) おっしゃるとおりであります。

○小笠原貞子君 運輸省も大臣が業務改善勧告というのを九月にいち早く出されておりますね。その中でずっと見ていきますと、「飛行回数が多いB747SR機については、重要なものに、サンプリング率を一〇〇%とすることが適当である。」というふうな勧告されておりますね。一機一機飛ぶ条件も違うということを考えても、やっぱりサンプリング率を一〇〇%にする。この勧告にも、サンプリングの「具体的な実施要領を規定化する必要がある。」というふうな勧告されているわけです。こういう勧告に従ってサンプリングの実施要領を規定化する、きちっと改善して規定化

するということに勧告されているわけですが、これについて、当然そうだとはいふにお考えになりますか。大臣としては、勧告を出しつ放しじやなくて、そういうサンプリングの問題についてもきちつとやるというふうにしよう、せよという勧告の趣旨をずっと続けて御指導いただけたらと思ひますが、いかがでございますか。

○政府委員(中村貴朗君) 今、先生おっしゃいましたように、六十一年の事故の直後に運輸省では立入検査を行いました、運輸大臣から五項目の勧告を出したわけでございます。それに対しては、十一月ごろであつたと思ひますけれども、日本航空から回答をいただいております、社長から運輸大臣あてでございまして、所要の措置を全部行いましたということでございます。

○小笠原貞子君 では続いて、今のところはまだ残っているんだけれども、次の問題にちよつと移つていきなうと思ひます。

この前、ニアミスの問題をやりましたけれども、きょうくらひ時間がゆつくりあつたらいいところまでいけるんだけれども、時間がいつもなくて、それで、答弁漏れの点をほつきりさせたいと思ひます。

編隊管制上は一機と見るといふふうなことを私はこの間初めて勉強したんですけれども、これは一機と見るといふのは、私本間に素人で考えると、真つすぐ縦もあるし、横もあるし、三角もあるし、間隔はどうなつていふんだと。一機だと思つたら、編隊だつたから後が続いていふんといふことがある。だから、この一機扱いとなつていふ問題について、私は、編隊ですよ、三機飛んでいふんといふことがわかるやうな情報で、管制の指示といふものを下さるために何らかの、今の一機と見るといふことを訂正する必要があるんじゃないかと思ひます、それについての御見解を伺いたい。

○説明員(井上春夫君) 航空管制は管制方式基準に従つて行われておるわけでございますが、その管制方式基準によりますと、先生今御指摘のとおり、編隊飛行をする場合の飛行機を一機とみなしまして管制をやっております。

ただ、何機も編隊で飛ぶわけでございますので、一機同士の管制間隔を設定しておつたのでは大変危険だといふのは当然でございます、したがひまして、編隊飛行する飛行機と、それからその他の飛行機の管制間隔については、単一機同士の管制間隔に一定の余裕を加味いたしました、加算をいたしました、より大きな安全、管制間隔を設定して管制をしておることでございます。

もう少し詳しく申し上げますと、編隊飛行の方式は二つございまして、一つは、一海里四方の正方形を考へていただきたいと思います、その正方形の中にすべての編隊の飛行機が入つておる、これを我々、管制上はスタンダードフォーメーションの編隊、こう呼んでおりますが、そういう場合には、通常の単一機同士の管制間隔に一海里を加へまして、それを、編隊飛行を代表している飛行機と編隊飛行以外の飛行機との間の管制間隔基準にしておるわけでございます。そういったしますと、編隊飛行の占める面積が最大一海里でございます、それを加算してございまして、編隊飛行の中のどの飛行機を代表させて管制をいたしましても他の飛行機との間に所定の管制間隔が保持できる、こういうことになるわけでござい

ます。

今申し上げましたのは一海里四方の空間内にすべての編隊飛行の飛行機が入つておる場合でございますが、もう少し大きな空間を占有して飛ぶ編隊飛行もあるわけでございます。これを非標準方式の編隊飛行、こう呼んでおりますけれども、その場合には、その編隊飛行の飛行機を包含する図形の外縁とそれからほかの飛行機との間の間隔を管制間隔にする、あるいは編隊飛行の一番前方、前方を飛んでいるほかの飛行機と編隊飛行の飛行機の管制間隔は編隊飛行の一番機と間隔を設けるというやうなことで、要するに編隊飛行を組んで飛んでおる飛行機のどの飛行機との間の間隔

をとつても所定の単一機同士の管制間隔が保持できるやうな、そういう管制間隔を設定して管制をしているということでございます。

なお、編隊飛行同士の管制間隔については、原則として管制官が管制間隔の設定をいたしません、編隊飛行のパイロット同士で編隊飛行の間隔保持をする、こういうのが今の管制方式基準でございます。

○小笠原貞子君 今いろいろ言われたけれども、具体的に、そうしたら一機だよという指示で、これが編隊ですよという指示がなされていふのか、何機編隊ですよという、その何機編隊のこの機はこを飛んでいるというのがわかれば、後に三機いるなというものがわかるけれども、そういうことが、全日空のパイロットに何機の編隊であるかということはわかつていたんですか、わかるやうに情報は出されるんですか。

○説明員(井上春夫君) 千歳の場合の状況につきましては、現在調査を行つておりますけれども、一般的に申し上げますと、編隊飛行をする場合には、管制との関係で申し上げますと二つの飛び方がございまして、一つは計器飛行方式、IFRといたしまして、一つは計器飛行方式、IFRといたしまして、責任で管制官の責任で行います。その管制官の責任で管制官が指示をして、その指示に従つて飛行機が飛ぶ、こういうのが計器飛行方式の飛び方でございます。

それからもう一つの飛行方式は有視界飛行方式という方式でございます、これは管制官が間隔設定をいたしません、パイロットが自分の責任でほかの飛行機との関係を見ながら間隔設定をしていく、こういう飛び方でございます、これは国際的に両方の飛び方が認められておるわけでございます。

したがひまして、当該編隊飛行が計器飛行方式という飛び方で飛んでおるとすれば、ほかの計器飛行方式で飛んでおる飛行機との間の間隔設定は管制官の責任で行う。その場合に管制官が指示しますのは、どれだけ離れて飛べ、どちらの方向に

高度を幾らで飛べと、こういう指示でございまして、それ以上の、ほかはどういう飛行機がいるか、管制官が責任を持って間隔分離をしておる他の飛行機についての情報は、管制間隔の設定を管制官が責任を持ってやっておりますから必要ないわけでございまして。

ただ、計器飛行方式で飛んでおる編隊飛行のそばを有視界飛行方式で飛んでおるような飛行機がおりますれば、これはその管制飛行方式下にある飛行機に対してそういう情報を入れてやらなければいけない。逆に編隊飛行の外側を飛んでおる有視界飛行の飛行機がございまして、今回の全日空の飛行機は計器飛行方式で飛んでおるわけでございまして、その近くには有視界飛行方式で飛んでおる編隊飛行の飛行機があれば、その編隊飛行の飛行機についての飛行情報をIFRで飛んでおる飛行機のパイロットにちゃんと入れてやらないといけないわけでございまして、したがって編隊飛行で飛ぶ場合も、有視界飛行で飛ぶ場合と管制官の指示に従って飛ぶ計器飛行方式で飛んでおる場合と、そして相手機がこれまた有視界飛行で飛んでおるのか計器飛行方式で飛んでおるのか、それによっていろいろな組み合わせがございましてなかなかちよっと一概に申し上げかねるわけでございまして。

○小笠原貞子君 いろいろと専門的な御見解になつたけれども、具体的に私は聞いたわけよ。全日空でも日航でもいい、パイロットが一機前方にありと、だからこの高度で何ぼで飛べと、こういうふうな指示に従つても次にびゅっと出てきたりしたときには間に合わないということが絶対ないという考え方だね、おたくの方は。だから私はまだ時間あると思つたらもうその時間ないのよ。あなた御丁寧過ぎちゃって、ちよっと素人じゃよくわからないんだけど、だからもう一機で数えるという編隊では不安なんです。みんなそうだと思いますよ。何機編隊でどうなっているかわからない。だからその問題について一機が単独で飛んでいけるんじゃないかと、編隊で飛んでいけるという

ようなことがパイロットにわかるような情報を何とか考えて出すような管制方式というものを私は考えてもらいたいというのが要望なんですよね。その点についてはどうですか、必要ないとおっしゃる。

○政府委員(山田隆英君) ただいま管制保安部長から御説明いたしましたように、管制上の扱いとしては、編隊飛行の場合一機として扱うということとで十分だと思つております。ただ、相手の航空機に対して情報を与えるという場合に、一機ということじゃなくて編隊で飛んでいるという情報を与える方が好ましいと思つておられます。

ただ、今回の千歳の上空におきますニアミスの報告の案件につきましてはただいま調査中でございまして、どういう状況下で管制の指示が出されたのか、それからどういう状況下で管制官から全日空機への自衛隊の飛行についての情報が出されたのか、その辺をもう少し調査をいたしまして、もし不適切な点があれば改善措置を講じたいというふうな考えでおります。

○小笠原貞子君 ぜひ正確な情報で、心配ないようにしていただきたいという立場からちよっとしつこいように申し上げます。

そこで今度、千歳の空港の管制統制官ですか、ができましたね。手を打つてもらつてよかったと思ふんだけど、千歳のあそこの防衛庁は管制官は何人で見ているのか、そして今度出された管制統制官だとかいうのは何人で、勤務はどういう形態になつていけるのか。夜は要らないけれども、民間航空が飛んでいる間ずっとそこに常駐して見ていけるというふうな体制になつていけるのか、その辺のところをちよっと教えてください。

○説明員(井上泰夫君) 申しわけありませんが、自衛隊の管制官が今千歳に何人いるかという数字は今持ち合わせておりませんので、後で調べまして御返事申し上げます。

それから、今御質問の防衛庁に運輸大臣が委任をしてございます千歳の航空管制の業務について統制官の問題でございしますが、まだ配置をして

おりませんで、実は六十三年組織定員要求で要求を出したところでございまして。

要求数は三名でございまして、法律に基づいて、航空法に基づきまして統制業務を行う。で、三人の算定根拠でございまして、先生今御質問になられたような形で二十四時間、あそこは二十四時間運用の飛行場でございまして、二十四時間防衛庁の担当官が管制しているのを後ろからつきつきで見ていると、こういうことは考えておりませんで、民間機が飛ぶのは専ら昼間でございまして、昼間込むようなときに、問題の起こりやすいときに一日二、三回、二、三時間程度ポイント、ポイントで管制の業務に立ち会うというふうなことで三名の定員を要求しておるような次第でございまして。

○小笠原貞子君 せっかく統制官というのをつくつてくださったけれども、三人でポイント、ポイントで事故が起きるようなところ、そこで起きてくれればいいけれどもどこで起きるかわからないですよ、こういう問題は。そうすると、果たして三人でそして本当に見ていられるのか、仏つて魂入れずというところになるというのが心配なわけね。本当に自衛隊の性格からいって私はよっぽど運輸省の管制官しつかりして頑張つてもらわなと、本当に力であらねちやたらまたという心配があるんですよ。だからこのところで本当に統制官としての権限を持つて、そしてチェックできるというふうなその権限の問題と、人数も三人では幾ら夜中やらないといつても少ないですよ。事故というの思ふねとところで起きるといふことから考えて人数の要求もつとふやしていただきたい。そして権限もきつとやつてもらいたいというの、運輸省としてこれからの要求の中で私は生かしてもらいたいと思ふんです。大臣どうですか、生かしてください。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 今御説明をしましたので、多少私から補足をしたいと思つておりますのはその管制官の業務です。これはむしろそれを申し上げた方が委員にも御安心がいただけると思うわけ

であります。もちろんその管制業務、また施設そのものの視察の権限はございまして。それから管制業務に関する報告の徴収の権限もございまして。また、それ以上に今御指摘のような心配を消すために一番有効だと思つておりますのは、民間航空会社などからの要望を聞くと同時に、それらに基づく改善策の検討の権限と現地の部隊などとの調整の権限をここに与えておられます。

〔理事安恒良一君退席、委員長着席〕
そのほかには若着仲に対する助言でありますとか、その他管制業務に関する調整、助言、勧告の権限を持たしてございまして、機能としては私は十分だと思つております。

ただ、人数につきましては、三人で十分なのか、あるいはやってみると足らぬという状態が出てくるのか、これ今私もわかりません。必要があればまたそのときに考えさせていただきます。ということ、これだけの権限を持たしてございまして、私もどもとしてはしつかりやってくれると思つております。

○小笠原貞子君 じゃ、とにかくもう心配なく安心できるようにやっていたきたいということと、それから自衛隊と共用しているというのは千歳だけじゃないですよ、各地にある。そうすると、そういうところにもこういう管制官というものの配置を考えていられようのかどうなのか、千歳だけなのか。私は当然ほかにも適用して考えるべきだと思ふんですが、いかがですか。

○政府委員(山田隆英君) この管制統制官といふものは、このたび新千歳空港で初めて置くことを要求しておる段階でございまして。

自衛隊の管制している空港で民間機が離発着しておる空港はまだほかにもございまして、従来私どもは統制業務というのは航空局で本来的に有している。それは航空局において適切に今までも行つてきたわけでございまして、ただ千歳空港の場合には、新しく現千歳空港に隣接して新千歳空港という民間用の空港をつくり、それを現千歳空港の防衛庁の施設、人員でもって管制業務を行う、

空局長名で防衛庁教育訓練局長あてに「自衛隊機の訓練・試験飛行は、訓練・試験空域内において行うこと。」それから「自衛隊機が訓練・試験飛行を行う場合は、防衛庁は、常時、レーダー及び対空通信により当該機を監視すること。」ということを厳格に厳守するように申し入れを行いました。今後防衛庁が訓練・試験飛行を行う場合には

必ず訓練試験空域内で行うというふうに期待をしております。

○小笠原貞子君 それでは次の運賃問題に移ります。

北海道の航空運賃、これはもうここで私も何度も取り上げました。北が高いということを取り上げて、そして細田大臣のときから三年前だと思ふのです。そのときに具体的に事例を挙げた。そして細田大臣はそれはひとつ考えなきゃならぬということをおっしゃっていた。その後三塚さんが大臣になられた。これも北海道へ飛んでいってそして記者会見もされたし、はっきりと航空運賃の北海道、北の格差ということを考えましようと言われて、そしてその後もう道民の大きな世論になっていって要望にもなっているわけですよ。細田大臣、三塚大臣、これはもうさっぱりだめだった。いよいよ橋本大臣の出番でございます。いかがお考えいただけるでしょうか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) いろいろな言い方はありましようけれども、運賃を設定いたしました後に距離を短縮したという事実は否定しがたい事実であります。

今運賃問題懇談会の作業がもういいかげんで結論が出てくると思ひますけれども、その時点においてこの事実は当然考慮の対象として考えます。

○小笠原貞子君 ちょっと物足りないんだ、そういう答弁。

それでは具体的に伺いますが、今までおっしゃっていたのは確かに改定しなきゃならない時期にきているということは、問題としてとらえていらっしゃる。そして運賃問題懇談会で検討してくれということも言っている。問題は時期なんでしょう。いつこれを改定するかということなんです。今までは運賃改定時ということだったんですけれども、東京・稚内というのがジェット化されましたよね。東京から稚内に直行するということになったわけだ。これは運賃改定後に決められたわけですが、この前、だから是正すべきであるならどうして反映されなかったのかというのが私は疑問なんですけれども、その辺はどういうふうにかえたらいいんでしょうか。

○政府委員(山田隆英君) 東京・稚内路線につきましては、この六月でしたか、不定期として東京・稚内便、稚内への運航が行われたわけでございます。その際に一応直行運賃ということで従来の東京・札幌と札幌・稚内の合算値よりも下げたのです。これは北海道の他の地域のキロ当たり賃率に大体準じたような賃率を定めたわけでござい

ますが、これはあくまでも不定期航空ということ、羽田の発着枠との関係もございまして、発着枠があいているオフピーク時にはそういう運航をしておいたわけでございまして、羽田の発着枠が満杯となりますピーク時は運航しておりません。そういう臨時的な性格の路線であるということもございまして一応従来の北海道の他路線に準じた運賃設定を行うということでございまして。

○小笠原貞子君 これ本当に、確かに今まで東京・札幌・飛田で釧路、帯広へ行っていたというのが直行するようになったから距離も少なくなりまして。何ほだか、二百円から三百円安くなっているんですよ。それから今おっしゃったみたいに札幌へおきないで真つぐ行くからだから差し引きを安くしますというのとは当たり前のことでしてね。それにしても南北格差は北海道全体にあるということが事実なので私はこの問題を取り上げているわけなんです。

いろいろな今運賃割引ありますね。改定後にいろいろ割引運賃というのをつくられたけれども運賃の改定を何件認可されていらっしゃる。割引運賃、いろいろな制度をおつくりになりましたね。しかも運賃改定の後ですね。改定の後いろいろな割引制度をおつくりになった。どれくらい認可されていますか。

○政府委員(山田隆英君) 前回の運賃の改定が五十七年の一月でございますけれども、それ以降かなり年数もたっておりますのでその間割引運賃の設定は相当件数に上っております。ちょっと時間もかかりますが全部申し上げましょうか。

○小笠原貞子君 何件ぐらい。

○政府委員(山田隆英君) 何件ということではしゅうございます。九種類で認可件数としては十一件でございます。

○小笠原貞子君 じゃ、ちょっと数えられないぐらいたくさんありそうですね、たくさん改定なすった。これは運賃の変更ということと変わらなないのじゃないですか、これは。割引制度というものをおつくりになったんです。運賃そのものに変わらなないのじゃないですか、私にはやろうと思つたらできるのだなということですよ。そうしたら当然正してほしい。これはやる気になっていられない割引制度をつくらせておたくの方にだと思つたおたくも認可してやれるというふうなことだと思ふんですけれども、どうですか。

○政府委員(山田隆英君) 一応航空運賃の設定のやり方でございますけれども、基本的には従来航空企業ごとに適正コストプラス適正利潤というものを基準にし、さらに路線ごとの原価というものを勘案しながら決めてきたというのが実情でございます。

確かに現状では、いわゆる南北格差と言われておりますように、北海道方面の運賃がほかの路線に比べて割高になっている。これは一面では必要量が割合少ないとか季節変動が多いとか、コスト面からいってある程度の割高はやむを得ないと思ひますが、それに加えて先ほど大臣申し上げましたように前の運賃改定後飛行経路の短縮があったためさらに割高感が増幅されたという傾向はあるかと存じます。

従来確かに先生の国会での御質問で、次の運賃改定時にはこういった問題については是正を図りたい、こういう答弁も私もものから申し上げておることは事実でございます。運賃の全体の考え方からいいますと全体として一応設定時コストに見合った運賃が決められたということになりますけれども、飛行経路の短縮によってそれ自体コストの減少が生じていることは事実でございます。

ただ同時に、五十七年の一月以来物価もある程度上がっています。人件費も上がっておりますしその他の諸経費も上がっております。もちろん中には燃費等下がっているものもありますけれども、総じてコストというのは当時から比べて上がっている。となりますとやはり本来の運賃改定と申しますのはそういった諸物価の上昇に見合つてある程度の運賃の値上げ、端的に言つて値上げということになると思ひますけれども、値上げをする中でそういう割高なところの調整を行うという考え方

で従来たわけでございますけれども、今までのそういう改定の時期に至らなかった。他方今御質問のございましたような割引運賃といふものは、そういういわば基本的な収支を見てということではなくて、割引によってある程度収入もふえるであろうということ、基本的な収支は変わらないであろうということで、基本的な収支をしてきたわけでございます。同じような形で基本的な賃率を、北海道だけは正すという意味で引き下げるというのとは極めて困難であるということ、運賃問題懇談会でこの問題はいろいろ御議論いただいております。私どもとしても問題があるということとは重々承知しておりますので、そういう結論が恐らく近々には出ると思ひます。そういう結論も踏まえて今後対応を考えていきたいというふうに思っております。

○小笠原貞子君 運賃問題懇談会の結論を待つて、いつもこうおっしゃるわけですよ。そうすると、この結論を待つてといたしたら、はっきり言つていつのことだか、何年後待たされるかということでは私はいっぺん心配なんです。

そこで、具体的に懇談会の結論いかによつては、改定前にもこの問題を考えているということあり得ると考えてよろしいでしょうか。

○政府委員(山田隆英君) 懇談会でどういう結論が出るかというところは、今簡単に予測できないわけでございます。懇談会の中でも、今までの議論としては、下げるどころだけ下げるのはおかしいじゃないかと、場合によっては逆にコストが上

ったところあればそっちも上げて調整を図るということも必要じゃないかという議論もありますし、そうはいっても北海道については確かに特別な事情があって割高感あるんだから、北海道だけを下げるといふことも考えてもいいんじゃないかという議論もありまして、結論はなかなか予測できませんけれども、再々申し上げますように、私どもとしては懇談会の取りまとめというのはこの秋には出ると予想しておりますので、その結論を踏まえてこの問題の対応を図ってまいりたいというふうに思っています。

○小笠原貞子君 その結論がどうなるかわからないけれども、その結論が出る前にも改定をしようじゃないかというふうにお考えになっていただければどうかです。絶対懇談会の後でなくやらない、やらないつもりなのか、それとも改定することもあり得るというふうに、今まで高かったんだから引つめて平均になるのよね。だから、それは懇談会前でも検討して、そういうこともあり得るというのを、私は常識でそうなるんだろかなあと思うけれども、どうですか。簡単に、もう時間なくなってきた。

○政府委員(山田隆英君) 先ほど申し上げましたように、懇談会も近々には取りまとめがあるというふうに考えておりますので、その前には考えておられません。

○小笠原貞子君 おりません——何て冷たいんです。それじゃ、今まで話題になっていたのは、私もやったのは、帯広とか釧路とかというのを取り上げたけれども、ずっと調べてみたら帯広、釧路だけじゃない。旭川も、それからあとほかにもありますね、さっき言った稚内とか女満別とかね。札幌ももちろんそうですよ。だからすべての路線についてこの問題を検討するという、対象に考えていただけているというふうにとつてよろしいでしょうか。簡単にね。

○政府委員(山田隆英君) 問題のある路線についてはすべて同じように考えていくというふうに考えております。

○小笠原貞子君 みんな問題あるんだわよ。

○政府委員(山田隆英君) 先生おっしゃいましたのは釧路、帯広に限られるかという御質問でしたら、それ以外の路線についても考えるということですよ。

○小笠原貞子君 だから、北海道全体が格差があるんだから全体が問題あるという認識に立って今のお答えなら納得いくの。それでいいですね、北海道全体の路線というものを対象に考えると。

○政府委員(山田隆英君) いろいろ議論の対象としては考えますけれども、北海道の中でも必ずしもそれほど大きな問題がないという路線もあれば、それは当然対象外になると思います。

○小笠原貞子君 本当に時間がなくなっちゃった。で、今度急ぎます。

もう一つ大きな問題としてはコンレントという問題があるんですよ。北海道から東京に来て、そして東京からアメリカ、ヨーロッパへ行くというときには、北海道から東京のお金取られるわけですよ。今度九州から東京へ来て、そしてヨーロッパ、アメリカへ行くというときには、九州—東京というのはお金取られないのね。これも不公平だと思えますよ。それでね、いろいろ理由を聞いてみた。何だと言ったら、南に飛んでヨーロッパに行くのに福岡なんかの上を飛んで行くから、わざわざ東京へ来なきゃならないからそれはただにするという理由だったの。

南回りなんていつごろ盛んだったの。私昭和二十八年に行つたときは南回りだった。その後アンカレッジ回りになって、今もう直線コースで行くというのでしょ。だからね、ここで数で教えてほしいのです。そこでこだわっている南回り、日航でいいですよ、日航南回りで何便ありますか、そして北回り何便ありますか。時間がなければその数簡単に言ってください。

○参考人(山地進君) 南回りは二便で、北回りは二十一便ぐらいであります。

○小笠原貞子君 そうでしょう。北回りは二十六便あるんだわ。そして、南回りはたった二便なの

よね。そうすると、何で九州にサービスしちゃつて、北海道やらないかというの。やっぱり不公平の最たるものだと私は思いますよ。これについて国際的にこれは申請しなきゃ許可ならないとか、いろいろ問題あると思うけれども、IATAですか、黙っていたら、北海道の皆さん大変だろうからただにせいなんて言いませんよ、国際組織でね。だから、やっぱり当然日航としても不合理だと、北回りが二十六便もあると、その上飛んで行くのに、行つて帰つて金取られるなんてこれはおかしいと、だからIATAにでも持ちかけるという意思があるかどうか、日航さん。

○政府委員(山田隆英君) まず航空局の考え方を申し上げますが、必ずしも福岡の上を南回りが飛んでたからということではなくて、福岡に着陸していく便もございまして、そういう場合に福岡から行くお客さんとそれから福岡から東京まで戻つて東京から直行便で行くお客さんと差ができることには問題があるというふうなこともありましてコンレントというものがつくられたわけでございます。

確かに現在コンレントの適用範囲についてはそういうかなり歴史的な経緯によるものが多いものですから、必ずしもそういう一般の方々の感情に即したものでない面も見られるわけでございしますね。

こういう点につきましては、これもやはり運賃問題懇談会で問題点として検討しております。私どもとしては国際的な調整も必要でありますけれども、これも懇談会の報告を踏まえまして対処させていただきます。

○小笠原貞子君 国際的な問題じゃないよ。日本でそれやつたつて、同じにすればいいじゃない。ただにさ。それだけに、福岡と同じようにしたら問題になるの。時間ないから、だけど断然不合理でしょう。北回りの方が多いのに、札幌から東京まで戻つてきて、そしてその上空を飛んで行くというのに、わざわざ戻つてきて、そういう時間で

も大変なのに、その上にお金何ぼか、五万何ぼか

かるんですよ。南の方はただなんたね、これも格差があらわれている、絶対。これはまた懇談会待ちだと、情けないね。懇談会なんてなくなつてしまつたりやいいじゃないの、本当、もう。悪いことこの隠れみのだよ、懇談会だの審議会なんているのは。文句言うのは時間ないからそれくらいにして、こういうこともしつかり考えておいて御努力をいただきたいということです。

その次に、今度小型機、コミューターの安全問題ということで伺いたいと思います。大型機の事故やなんかの安全問題を随分取り上げましたけれども、今小型機の問題が随分問題点がたくさん出ていますね。そこで、あと時間があたいと思ひます。

小型機の事故の件数並びに死亡者、これを調べてみますと、五十一年は件数四十七件、死亡者が二十二名でした。五十二年は三十四件、死亡者八名というふうになっておりました。それが六十一一年は四十八件、十八人の死亡者。五十二年から六十一一年までの約十年間を調べますと、四百十八件の事故が起きて、そこで四百六十六人が死亡するという小型機の事故と死亡者。六十二年八月一日現在では既に十九件あつて十九人が死亡しているという事です。これはやっぱり小型機の問題も相当慎重に考えなければならぬ。この小型機の事故の原因は一体どうなっているんだということですよ。これも簡単に、どういう原因だったかということをお答えいただきたいと思います。

○説明員(藤富久司君) お答えいたします。航空事故調査委員会が航空事故調査報告書を公表いたしました昭和五十一年以降に発生しました小型機事故、三百六十五件について主たる原因別に大別いたしました内訳を見てみますと、操縦者にかかわると見られるものが二百七十三件で約七五%を占めております。続きまして、機材の故障にかかわるものが四十一件、これは約一%でございます。それから整備不良にかかわるものが十

三件、その他が三十八件となっております。

○小笠原貞子君 そうですと、今の数字から見ますと操縦のミスというのが大きいですね。そうすると、この小型機の操縦免許という問題、これの問題として指摘しなければならぬのではないですか。操縦免許、小さな会社もあるだろうし、自家用操縦士の場合もある。この操縦の免許というのはどういうふうにとっているのかというところ、アメリカやフィリピンなど外国で取得しているケースが多い。これも私が当委員会でも取り上げました。これは日本よりも短期間で安く免許が取得できるということ、そのツアラーが組まれているということも、広告も私との間で見せたいました。外国で取得して日本では書類検査手続だけで無試験だと、切りかえができる。このような切りかえ者、外国で取ってきて日本で切りかえするということ、これはどれぐらいの割合になっていきますでしょうか。

○政府委員(中村資朗君) お答えします。自家用操縦士の免許を外国で取得いたしました日本の技能証明に切りかえた割合でございまして、昭和五十八年から六十一年度の四年の年平均で申しますと三十八%でございまして、人数で申しますと二千八十七人中に七百九十三人ということになっております。

○小笠原貞子君 外国で免許を取って、日本ではもう全然切りかえだけでできるといふのもちよつと私は、ちよつとじゃない大きな問題だと思ふんです。

つまり、外国と日本というものを比べた場合、外国は例えばアメリカなんかへよくツアラーで行っているけれども、広々とした大地です。それに比べて日本というのはどうかといふたら、狭くてそして山がいろいろある、地形が違うわけですね。小型の場合には山岳地帯が多いこの日本で特に低空飛行していますね、低いところを飛んでいる。また、気象条件についても日本にちよつとした場所の違いで大きな事故を起こしているわけですね。こういうふうな免許の取り

方に問題があるし、これで無試験で許可するといふ問題について、私はやっぱりこころで考えていただきたいと思ふんですけれども、いかがでしょうか。

○政府委員(中村資朗君) 外国の免許の切りかえに当たっては我が国と同等以上の試験を行う外国政府により発行された免許であることを確認をしておるわけでございます。それからさらに、切りかえ者の飛行経歴等が我が国の基準に適合するといふことを確認した上で我が国の技能証明を発行しているわけでございます。

なお、近年の自家用操縦士の事故等を分析してみますと、外国免許を切りかえた者が起こした事故の件数で申しますと、比率は余り多くないという結果が出ておりました。また運輸省といたしましては、外国免許の切りかえ者に対して我が国の技能証明書を交付する際に、我が国特有の山岳の多い地形とか気象、あるいは訓練空域等につきまして注意喚起する一応文書を手渡ししております。ということが一つ、そのほか年に一、二回ですけれども、安全講習会などの機会を通じて安全指導を行っておるわけでございます。今後とも安全確保について努力してまいりたい。切りかえ制度そのものについては問題がないのではないかとこのように考えているわけでございます。

○小笠原貞子君 切りかえのときにいろいろお調べになって御注意なさるといふのは当然のことだと思ふわけですが、例えば七百九十三人切りかえたときき言われたけれども、この中で実際に事故を起こしたといふのはどれくらいかといふのは今わかっていますか、簡単に数だけね。

○政府委員(中村資朗君) これは過去五年間の自家用操縦士の事故を分類したわけでございますけれども、事故件数が二十七件ございました。これは固定翼小型機とそれからヘリコプターの事故を含めてでございますけれども、合わせて全部の事故は百二十一件ございまして、その中で自家用操縦士の事故が二十七件あった。このうちで、外国

で取得したライセンスの切りかえ者によります事故といふのは五件でございます。

○小笠原貞子君 それ自家用だけでしょう。だから、小さい会社なんかの場合といふのはまた別にあるわけですね。だから、五件だから少ないといふのはあくまで自家用の飛行機だけ。今事故起こしているのは、自家用もそうだけれども小さい会社も飛ばしているのがありますね。だから、そこを考えると、私はそんなに少ないから大丈夫だといふものではない。やっぱり日本の空で実際に飛んで大丈夫だといふ者に対しての許可であらねばならないということ、そう思うわけです。

次に、これは単なるパイロットミスということ、単純に見てはだめだと思ふ。やっぱりいろんな要因があつてこういう事故につながっている。安全対策上ももっと深く分析して改善をするという方向をとらなければならぬ、そう思います。

それについて具体的にまた伺つていきたいと思ふんですけれども、五十七年の十一月二十九日、海上保安庁の小型機が長崎県福江市の男女群島の男島というんですか、墜落事故というのがあります。これで二名亡くなつております。次の年、五十八年一月二十一日、個人所有の小型機、山口県宇部空港で墜落事故、二名が死亡しました。そして、六十年の六月十三日、北海道の紋別、送電線の接触事故で、これは三名が死にました。この三つの事故、この原因はどういうふうにとらえていらっしゃるんですでしょうか。

○説明員(藤富久司君) 先生、事案三つおっしゃいましたので、事案の説明は省略して原因だけ申し上げたいと思ひます。

第一の件でございますが、昭和五十七年十一月二十九日に長崎県の男女群島男島で起きた事故でございますが、この事故の原因は悪天候に遭遇したことによりまして機長が目的地への飛行を断念いたしましたので、中継地の方へ反転いたしました。際に乱気流と視程障害の中で自分の機体の位置を正

確に把握できず、かつ男島を視認できないまま右への上昇旋回を行ったことによるものと推定されております。

それから、二つ目の事故でございますが、五十八年一月二十一日、山口、宇部空港の西方海上上空で起きた事故でございますが、この原因につきましては、飛行中に悪天候に遭遇いたしましたので目的地を変更するために雲の中、雲中での旋回飛行を行いました際に、機長が空間認識失調に陥り姿勢の保持ができなかったことによるものと推定されております。

それから、第三番目の事故、昭和六十年六月十三日の事故でございますが、これは、この事故の原因は濃霧が立ち込めた中、この悪天候下を飛行中に送電線に接触したことによるものと推定されているものでございます。

○小笠原貞子君 いずれも悪天候が大きな原因になっているわけですね。その中で、例えば朝から悪天候というんじやなくて、飛んでいつてから途中で悪天候になるというふうなことで事故を起こしているといふことが随分あると思ふんです。

この山口の宇部で起こったその事件を見てみますと、これは八尾空港を出るときは天気は良好だった。有視界飛行、VFRで飛んでいた。で、北九州空港も午前中は天気は良好、正午ごろ急に悪くなった。変化する天候の状態を情報として受け取つていけば、こういう事故は回避できた、そう思うわけです。しかし、こういう小型機が飛び出していくとき、そして目的地といふところの管制塔とはコンタクトできる。ところが、飛び出してから今ここにいて、そして次はここに行つた、天候はどうなんだという、その途中のいろいろな情報といふのがきちんととらえられないといふところ、一つの私は事故を起こす不備の問題があるのではないかと、そう思うわけです。出発空港、目的地の空港、これは義務づけられているわけですね。しかし、航空路情報提供サービスといふのがあります。しかし、これは義務づけられていない。また、飛行場情報を提供するサービス、ATISと

いうものもあると、だからこういうふうな AEI Sと ATIS、これをきちつと義務づけて、そして情報に正しくパイロットが把握できるように、そういう整備をしていただく必要が事故を防止するということから必要ではないかと思うんですけれども、御見解いかがですか。

○政府委員(山田隆英君) 航空機の事故防止のためにはもちろんいろいろな措置を講じておるところでございますが、ただいま先生おっしゃいました情報の提供、これも非常に事故防止に役立つと思うわけでございます。

一般的に小型機は VFR で飛行するわけでございますが、VFR で飛行する小型機に対する情報提供としての具体的な安全対策につきましては、まず第一には、今もお話ございましたけれども、飛行前の飛行計画受理時において可能な限り十分な情報提供を行いますとともに、的確な助言、指導を行っていく必要があると思います。今後ともこれを続けていくつもりでございます。

それから第二には、飛行中においても十分な情報提供が行われますように航空路情報提供業務、AEIS でございますが、この通信領域の拡大のための通信サイトの増設をこれまでも行ってきたわけでございますが、今後とも必要に応じて考えていきたいということでございます。

それから第三には、飛行中における情報提供の円滑化を図りますために、本年の三月、行政指導ベースでございますが、これは決して強制するということわけではございませんが、行政指導ベースで、VFR で飛行する小型機に対しまして原則として三十分ごとの位置報告を行わせる制度を考えまして、これに合わせて情報提供を行うということにしております。

まだこれは発足間もないものですから、必ずしもすべての小型機の操縦者がこの制度に乗っかってなかなかやっていただけないという面もございますけれども、私もいたしましては、それが運航者自身の安全にかかわることだということでございまして、この制度についての周知徹底も

図り、できるだけこういう位置報告制度に乗っかって航空機の安全対策の強化を図っていききたいというふうに考えております。

○小笠原貞子君 本日に今おっしゃいましたように、ぜひ整備をきちつとしていただきたいと思います。

有視界飛行は、空港周辺の管制圏、それから特別管制圏以外には管制の指示を受けませんよね、その場合は、そうすると飛行状況というのは出発空港と目的空港でしか把握されない。途中どこを飛んでいるかわからないというふうにつかめな

い、一切地上ではわからない。だから落っこたなんというたつて、どこに落っこたかわかんないというふうな問題が出てくるわけですね。そうすると、やっぱり今いろいろおっしゃった運航監視体制というものをきちつとしなきゃならぬ。位置通報義務づけ、その無線交信の際に小型機に必要とする情報を与え、監視体制を強化するということが具体的に私は必要な段階に来ていると思うんですけれども、それについては御異議ございませんでしうね、当然だというふうにお考えになると思ひますが。

○政府委員(山田隆英君) ただいま申し上げましたように、位置報告制度というものが飛行中に必要な情報を提供するというところからいって好ましい制度であるというふうなことでございまして、今後この徹底につきまして指導を行っていききたいというふうに考えております。

○小笠原貞子君 この山口、宇部の場合ですとね、山口の宇部とコンタクトをとったまま行方不明になつちやうて、発見されたのはたしか四日後だ、そういうふうな例に伺いました。小型機で一番問題なのは落っこた場所がわからないと捜索が援するといふときに非常に困難だといふふうなことが言われているわけですね。VFR は比較的低い高度で飛んでいると、だからこのことを考えたところ、救難調整本部というのがありますけれども、これは羽田だけです。せめて千歳とか大阪、福岡、那覇というような拠点に救難調整本部

というものが出張所でもいいでと、そしてすぐに救難できるという体制、この時間によって命が失われるかどうかということなので、羽田だけではなくて、今言った千歳、大阪、福岡、那覇といったようなところにも必要だと、常設させるべきだと思ひますけれども、御意見はいかがですか。

○政府委員(山田隆英君) 捜索救難につきましては、国際民間航空条約の第十二附屬書に基づきまして関係機関、これは運輸省航空局、警察庁、防衛庁及び海上保安庁の参加について既に決定を見

ておりますし、また消防庁につきましては関係機関の合意が得られておりました、近く協定の改定を行う予定でございますが、これらの関係の機関の間で航空機の捜索救難に関する協定というものを締結いたしました、これに基づきまして、運輸省の東京空港事務所には救難調整本部、RCC というものを設置し、必要な連絡調整を行つておるところでございます。

この協定の中で、RCC の業務の一部または全部を必要に応じて他の空港事務所に行わせることができるということになっておるわけでございまして、その連絡調整すべき関係機関の本部というものがすべて東京にあるわけでございまして、情報の連絡及び調整というものを各機関の中枢の間で一元的に行うことにより業務を迅速かつ的確に行うことが適当であるというふうに考えておるわけでございまして。

確かに、現場に近いところに RCC を置いたらどうか、あるいは委任したらどうかという考え方もあるわけでございまして、過去にそういう一部事業ごとに地方の空港事務所委任した事例がないわけでもございませぬけれども、最近はその空港事務所委任した事例もございませぬし、また、東京の RCC につきましては、最近、施設、要員等増強を行ひまして整備もしたわけでございまして、今後ともこの東京空港事務所にお

きます RCC というものを中心とする体制で業務を行つていくことがやはり適当ではないかというふうに考えておる次第でございます。

○小笠原貞子君 コミュニター航空などの問題で、航空審議会地域航空輸送問題小委員会というのが中間取りまとめを八月二十五日に出されております。それを読ませていただきましたが、これからコミュニター航空というのがどんどんふえてくると空の混雑というのはいささか一方だ。

これに対してどうあらねばならないかという肝心の具体的な問題というのが中間報告では残念ながら出ていないわけですね。だからやっぱり、これは中間だから、この後しっかりとめていただけたらと思ひますが、これから混雑する中で、この問題は抜本的に、具体的に対策を早急に立ててもらいたいということ。今のは当然やってももらえらうんですが。

それから、続けてもう一つ。コミュニター航空と二地点間旅客輸送というものの実施承認基準というものを運輸省で出されておるわけですね。それを見たら、原則として IFR というふうになっていくわけですね。IFR でなきゃならないというふうな原則として出しているんだけれども、現実には可されているというものは VFR というのがほとんどです。この辺にも問題があるのではないかと、この辺に考えをめぐらすけれども、その問題についてお答えいただきたいと思います。

申しわけないけれども、私の時間が五時二分までなんです。それで、もう一つの問題をちょっとやりたくて、御答弁は三分程度で要領よく、申しわけありませんが、御協力をお願いしたいと思ひます。よろしくどうぞ。

○政府委員(山田隆英君) まず、コミュニター航空の問題でございませぬけれども、六十二年八月二十五日の航空審議会地域航空輸送問題小委員会におきまして、中間取りまとめをしていただきました。

その中では、地域航空の位置づけであるとか、空港の整備方式であるとかというものが中心になつておりました、コミュニター航空の安全な運航

の確保、就航率の向上等を図るための航空保安施設等の整備に関する諸問題というものを今後早急に検討することとするということになっておりまして、今のところ考えておりますのは、来年春ごろまでに最終取りまとめを出していただく予定でございますが、それまでにこういった安全に関する問題について当然ここで御審議いただき、報告の取りまとめを行うものと期待しておりますし、私もそれはそれを踏まえて安全対策を講じていきたいというふうに考えております。

それから、コミュニターの実施承認基準で原則IFR飛行とされていないが実際はVFRで飛んでいるのは問題ではないかという御趣旨につきましては、確かに二地点間旅客輸送の実施承認基準におきましては、飛行方式は原則IFRとしておりますが、気象状態に問題がないなどの場合にはVFRによる飛行も行うことができるといふように規定しております。実際としては、確かにVFRによる飛行というものは非常に広く実施されておるところでございます。VFRによる飛行というものは、有視界気象状態が維持できれば、安全上何ら問題はないというふうに考えておられます。実施承認基準におきまして、運航者に対して、実地承認基準、情報提供が実施できるような運航管理体制の整備を義務付けておるところでございます。

また、二地点間旅客輸送に用いられます飛行機及び従事する乗員はIFRが可能である能力及び資格を有するよう義務付けておりまして、天候の急変等により不意に計器気象状態に遭遇するといふような場合には計器飛行を行うことが可能になっておるわけでございます。

これらの点から二地点間旅客輸送におきますVFRによります運航というものは安全上問題はないというふうに考えておりまして、天候の良好な場合も含めてすべてこれをIFRによる運航を義務づける必要はないというのが私どもの考え方でございます。

○小笠原貞子君 これは八月二十二日のある新聞

に出ていたんですけれども、羽田に新安全システムをつくる、小型機の飛行機も管制する、専門官を置きニアミス警戒、回避を無誤指示するといふような、そういうのができるといふようなのが出ています。私はこれは大変結構なことだと思ふんですが、これはこの書かれていられるのと実際に実施されていくというこれは具体化しているのかどうか。それから、これは羽田中心ですね、特別管制区という、この小型機の飛行も管制できるといふようなのは羽田だけなのか。例えば、さっき言った千歳とか、ほかにもこういうことを考えていらっしゃるのかどうか。この新安全システムという問題について伺いたいと思います。

○説明員（井上春夫君） 航空交通の混雑いたします大空港の周辺でIFRの飛行機については管制官がきちっと管制をしておるわけでございますけれども、VFRの飛行機については特別の区域以外は特別の管制がなされていないと。そこで、大空港の周辺におきまして空港監視レーダーというものがあるわけでございます。それを見れば小型機の動向がわかりますので、専門の小型機のための航空管制官を配置いたしまして、小型機に対してレーダーで得られた情報を提供し、航空安全確保上のアドバイスを提供的にやってやろうというのが、今、先生おっしゃった新システムでございます。

スケジュール的には、まず六十三年度の初めから名古屋空港で実施をしたいと考えております。それに引き続きまして、羽田空港の周辺では、六十三年度予算で施設整備をいたしまして、六十四年度当初から専門の管制官を配置してスタートしてまいりたい、こんなふうなスケジュールで考えております。

○小笠原貞子君 もう一つの課題があるんだけれども、二分間御協力を申し上げまして、この次に残したいと思ひます。長い間、どうもありがとうございます。

○田淵哲也君 今回の日航法廃止を政府は行革関連法と位置づけておられますけれども、この日航

の民営化が行革面でのどのような効果があるかと考えておられるか、まずその点について伺いをしたいと思ひます。

○國務大臣（橋本龍太郎君） 日本航空の歴史を申し上げるまでもなく、我が国の空が開放されますと間もなく国策としてつくられました特殊法人である日本航空というものが、今日世界的な航空会社として存在をし、競争を続けているわけでございます。

ですから、これは国際、国内線とも競争が可能になっている状態の中で、その競争が、利用者利便の向上を図ることが適切であると考えられる状態になりますと、企業間の競争条件の均等化をも急ぐ必要がありまして、完全民営化を図るものとしたものでございます。

しかし、行政改革という観点からこれを考えますならば、とかく親方日の丸意識といったような批判を受けております日本航空の体質改善ということもありまして、この完全民営化により自主的に、また責任ある経営体制を確立するということも言えるわけであります。

特殊法人の活性化あるいは民間活力の活用という一般的な行政改革の視点の中で、日本航空についても完全民営化を進めて経営の効率化、サービスの向上等を期待しているところでございます。

○田淵哲也君 日航の民営化は、我が国の航空企業の運営体制、すなわち、今までの運営体制として位置づけられてきた四十五年、四十七年体制の廃止、こういう大きな変化というものがあつたわけでありまして、それに対する対応という観点からこれは進めなければならぬと言われております。

ただ、この運営体制の変更が必要になった理由というのは何でしょうか。

○政府委員（山田隆英君） 航空企業の運営につきましては、従来、今お話ございましたように、四十五年にあります閣議了解と、それから四十七年におきます運輸大臣通達によりまして、そこで

は、航空企業間の過当競争を排して、その共存共栄を図るという観点から、各社の事業分野が定められてきたわけでございます。

その事業分野といたしましては、日航につきましては国際線と国内幹線、それから全日空は国内の幹線、ローカル線、近距離国際チャーター、それからTDAがローカル線を中心にして、力がつてくるに従つて幹線に進出を認める、そういうような事業分野を決めて、その中で競争というのを図ってきたわけでございますけれども、その後、今日までの間に航空輸送というものが急激な発展を遂げたわけでございます。

どれくらい発展したかという例を数字を挙げて申し上げますと、四十五年度と六十年年度の航空輸送量と比較いたしますと、国際旅客数は四・六倍、国際貨物量は七・九倍、それから国内旅客数は二・八倍、国内貨物量は四・八倍となっております。

このような航空輸送の発展によりまして、航空輸送というものが今や大衆の足として定着してきておるわけでございますけれども、これに伴いまして利用者利便の向上のためのより一層のサービスの向上が望まれるようになってきたわけでございます。

また、航空企業の側から考えまして、四五、四七体制のもとにおきまして逐次業務を拡大してまいりました結果、企業基盤も強化されてきたわけでございます。各社ともそういう航空輸送の発展の新たな枠組みの中で今後事業を展開していきたいということを期待するに至つたわけでございます。

さらに、これらの変化に加えまして、六十年に日米航空交渉の結果、日米航空暫定合意というものが成立いたしました。日米間の一部の路線につきまして新規航空企業の乗り入れなどを可能とする権益が確保されました。

また、空港能力につきましても、これまでは羽田なりあるいは大阪というものの制約が非常に強くてほとんど増便の可能性がなかったわけでござ

いますけれども、開西国際空港の整備であるとか新東京国際空港の整備、また東京国際空港の沖合展開といった大規模プロジェクトの推進によりまして、今後数年の間に空港能力の拡大されるめどがついたわけでございまして、こういった航空をめぐるさまざまな変化に対応するため、運営体制の見直しを行ったものでございます。

○田淵哲也君　そうすると、今までは全体の航空需要あるいは航空産業そのものが必ずしも成熟していなかった、そういう中で、我が国の航空企業もまだ未熟であったから分業、協調による育成策をとったけれども、既に航空産業も大分発展してきたし、また我が国航空企業の体質も強くなったから運営体制を変えたということになるわけですね。

そうすると、六十一年の運政審答申の中で、仮に競争促進策を徹底させるとすれば、米国のようにサービスの量、質、価格、すべての面において企業の判断にゆだねる形となる、しかし、我が国の場合このような政策は最適とは断言しがたい、このように述べてあるわけですが、完全な自由競争が我が国では最適でないという理由は何でありますか。

○政府委員(山田隆英君)　アメリカにおきましては、御案内のとおり、規制緩和策が実施されてから、現在では事業を開始する際には免許といいますが、資格の付与につきましては政府からの許可が要るわけでございますけれども、その後の路線の展開、これは国内線の場合でございますけれども、路線の展開であるとか、あるいは増便、それから運賃についても今や規制がないわけでございます。

我が国の今後の競争促進策の推進に当たっては、ただいま先生おっしゃいましたように、運政審で、アメリカ型の徹底した自由競争というものは、我が国の環境には必ずしもなじまないというか、「最適である」とは断言し難い環境にある、ということが言われておるわけでございまして、これにつきましても、まず何よりも航空交通

容量の不足という面がございまして、規制緩和をして競争促進を徹底させるということは、結局各企業が自由に路線の展開なり増便をしていくということが必要になるわけでございまして、現在の我が国の空港事情からいいますと、羽田及び大阪といった拠点空港には非常に厳しい制約がありまして、自由に増便なり新規路線の創設ができません。先ほど申し上げましたように、近い将来には空港制約が緩和するという可能性もございすけれども、その場合にも無制限に増便できる状況になるかどうかというところはかなり問題があるかと存じます。

他方、アメリカの場合は、国土も広く、空港も数多くございまして、空港容量にもほとんど問題がない。これも最近規制緩和政策の結果、一部の話聞いておりますけれども、日本の場合に比較すれば問題にならない程度のことはなからうかと思えます。

それから、大小さまざまな航空企業の運航が行われておりまして、航空企業の競争基盤としても両国間に大きな差があるわけでございます。

それから、社会的な環境と申しますか、アメリカの場合には企業が自由に運営を行って、倒産しても、別にそれは社会的な批判もこうむらないわけでございまして、我が国の場合は労働環境が違ふ。アメリカの場合簡単にレイオフができる、あるいは転職ができるというのに対して日本の場合には終身雇用制をとっておりまして、企業が何らかの理由で倒産すれば雇用問題などというものが非常に大きな問題になるわけでございます。

それから、航空企業に対する考え方も公共交通機関という考え方が非常に強くて、運賃を下げる方は自由に下げるのは結構だけれども、上げることはおかしいじゃないかと。その自由の競争の結果、上げる場合があってもおかしいという御議論もあるわけですね。アメリカの場合は、その競争の激しいところは安くなりますけれども、同時に競争の少ないところは高くなるともござい

ます。そういうものも自由に放任していいではないかという、そういう社会一般の意識もあるわけでございます。それに對しまして、日本の場合にはやっぱり公共輸送機関として安全で安定した良質な輸送サービスの提供の確保が国に対して求められているところがございます。

その辺のバランスをどうやってとっていくか、私も一方では競争促進策をとり、できるだけ企業の自主的な判断を尊重していくと同時に、その行き過ぎに對しては一定の歯どめをかける必要があるのではないかと、この運政審の答申にもございまして、現在のところは「極力弾力的な行政運営を行うことにより競争促進策を進めることが適当である」という答申をいただまして、それを踏まえて現在の航空政策を進めている次第でございます。

○田淵哲也君　この運政審の答申にも書いてありますように、また今の答申の中にもありましたように、「航空交通容量の不足という制約もある」、しかしまあこれも将来にわたってはやはり徐々に解決していかなければならない問題だと思えます。

それからさらに、運政審の答申には、企業間格差というものの對してもその行政運営に当たって配慮しなければならぬ、こういうこともあるわけですが、これも「当分の間」というふうな書きであるわけですね。ということは、私は航空容量の不足の解消とか、あるいは我が国の企業間格差というものが徐々になくなっていくと、そうしなければならぬと思うんですけれども、そうするとやはり行政の介入という面が将来の方向としてやはりもう少し後退していく、少なくなる、そういう方向、アメリカは自由にはなれないと思えますけれども、そういう方向に行くべきではないかと思いますが、いかがでしようか。

○国務大臣(橋本龍太郎君)　理想としては、私たちはこれは将来ともに安全に對するチェックにいてだけは手抜きをするつもりはございませんけれども、他についてはできるだけ自由にしたいと考えております。

ただ、今の局長の答弁を補足する形になりますけれども、一点日本とアメリカで考え方の差異をはっきりさせておきたいのは、アメリカの場合には、今、局長は増便あるいは新路線の設定の自由の方を述べましたけれども、同時にもうからぬと思えばどんどんその線をやることもできます。しかし、離島の多い日本で航空路の果たす役割というのは、採算制の有無にかかわらず維持しなければならぬ空路というものを保持しています。そうした路線を運営する企業には、我々はやはり余り採算制がよくないからといって航空路を勝手にやめてしまうような自由を認めるわけにはまいりません。むしろ、他の路線においてその収支を償わせてやるような工夫を行政がしなければならぬと我々は思っております。

アメリカと日本との違いという点を踏まえて今後を申し上げるならば、我々は安全に對してはいつまでも物を言い続けるでありましようし、最大限企業の自由は認めますが、やはり国民の足としての航空というものを意識した部分については物を言うことにならうかと思えます。

○田淵哲也君　次に、国際線における我が国の航空企業の積み取り比率、これは現在旅客においても、貨物においても大体三五、六%と言われておりますけれども、これに對してどのように考えられておるか、どう評価されるか、また今後の見通しあるいは目標、そういったものについてどう考えられるか、お伺いをしたいと思います。

○政府委員(山田隆英君)　まず、現在の我が国航空企業の積み取り比率を見てまいりますと、六十一年度におきます日本発着の国際線旅客数は千八百六十五万人でございまして、このうち我が国企業の輸送旅客数は七百七十七万人ということになりますので、積み取り比率は三八・四%でございます。

このような比率というのは過去何年か見ましてまあおおむねそれほど大きな変動はございません

ん。五十二年からの数字を見ても、小さいときで三六・二％ぐらい、高いときで三九・八％ぐらいですか、四〇％弱と、たゞいま先生がおっしゃったような数字で推移しているわけでごいまして、これについてどう評価するかというところでございますけれども、私どもとしては、今回の競争促進策の推進の一つの目的というのは国際競争力の強化ということでございます。で、今後の国際競争力の強化によつてはこの積み取り比率はある程度伸びるんではなからうかと思ひます。現実には六十一年度は複数社制を実現いたしましたので、従来日航一社であった国際線のほかに、全日空が北米路線等に参入をした結果といたしまして米国の間の路線等につきましては積み取り比率が伸びております。今後複数社化が進展すればおのずとほかの路線につきましても積み取り比率が向上するんではないかというふうに考えておるわけでございます。

その積み取り比率の目標につきまして、特に具体的に何％が望ましいということをお考えになっているわけではございませんけれども、一つのこれは考え方はございまして、海運の場合、国連の貿易開発会議で採択された条約におきまして、二国間で運送する貨物の量につきましては、当事国が四割、それから第三国が二割運ぶのが適正だというふうな基準もございまして、これがもちろんそのまま海運の基準が航空に当てはまるというわけでもございせんが、やはり第三国の輸送ということもございせんが、必要があるというところから考えますと、四〇％台程度を確保するのが一つの目安かというふうに考えております。

○田淵哲也君 次に、国際線におけるいわゆる複数社制についてお伺いしますけれども、運政審の答申では米国にとどまらずその他の地域においても複数社制の推進を期待するところとあります。現在我が国に乗り入れている三十五カ国のうち、我が国との関係で相手側が複数乗り入れをしておることは余り多くないと思ひます。どこどこですか。○政府委員(山田隆英君) 相手国が複数社制のと

ころは米国、英国、フランス三国でございまして。○田淵哲也君 その他の三十国余りは向こうは単数乗り入れ。そういうところに対して我が国がやはり複数社制を実施していく方針だと思ひますけれども、その場合、便数等の取り決め等の改定が行われる見通しはありますか。いかがですか。○政府委員(山田隆英君) 我が方といたしましては、今後の競争促進策の推進に当たっては国際線の複数社制を進めていくということでございまして、航空交渉に当たつてそのような方針で対応しておるところでございます。

現在の航空協定におきましてもかなり多くの国とは複数社制の協定を結んでおるところでございまして、もちろん先生おっしゃいましたように、便数等の取り決めについて今後改定が必要になるというところは出てくるかと思ひますけれども、相手国が複数社制かどうかということとは直接に關係はないというふうに考えております。

例えばアメリカの場合も、これは複数社制ではかの諸国と、相手国は単独、一社の乗り入れであってもかなり多くの国と複数社制の乗り入れを実現しております。我が国も今までは一社でもってアメリカの複数社制も認めてまいりましたし、イギリス、フランスの複数社制も認めてきたというところで、決して世界的にもお互いに複数社でなければならぬということもございせんが、私どもといたしましては、今後、引き続き需給状況、航空企業の計画、相手国との関係等に留意しながら、航空交渉を通じて複数社制の実現を図つてまいりたいというふうに考えております。

○田淵哲也君 それから国際線における複数社制の具体的な進め方でありましても、これは運政審の答申でも、「高需要又は大きな需要増を期待し得る既存路線」これがまず対象になる。それからもう一つは、「未乗入国又は未乗入都市への就航」あるいは「我が国の地方空港発の新路線の開設等により」、「いわゆる新規の路線の開設等」すね、そういうものを今まで参入していない会社に割り当てる。こういうことが主になると思ひま

すが、一部は企業間の合意によつて先発企業から路線または便数を移譲するという考え方も考えられる。具体的にはどのような進め方をされるわけですか。例えば高需要路線は増便が期待できるから増便分を回すというのか、あるいは日本航空が持つておる既定の路線を移譲するという形になるのか、あるいは日本航空が現在国際路線で持つておる実績をやつぱり守るということに前提にするのか、その点をお伺いしたいと思います。○政府委員(山田隆英君) 運輸省といたしましては、運政審の答申の趣旨に沿ひまして、安全運航の確保を図りながら、航空企業間の競争促進を通じて利用者の利便の向上を図るということを基本として新たな航空政策の展開を図つておるところでございます。

さらに、運輸省といたしましては国際線複数社制を進めるに当たつては、国際競争力、我が国航空企業の国際競争力の強化という点についても配慮していくということを考えておるわけでございます。今、先生から御指摘ございましたように、運政審の答申にも述べられておるごとく、高需要路線あるいは大きな需要増を期待し得る既存路線への参入というものが現実的であるというふうにも考へておるわけでございます。具体的にもそういう路線からの複数社制の展開を図つてきたところではございます。

例えば六十二年三月以来複数社制化をしてきた路線といたしましては東京—グアム線、東京—ロサンゼルス線、東京—ワシントン線、それから東京—大連—北京線、東京—香港線でございます。それから今後予定しております、今年中に実現すると思ひますが、複数社制化が図られる路線といたしましては東京—シドニー路線などがあるわけでございます。

もちろん、これと並んで、未乗り入れ国または未乗り入れ都市への就航であるとか、我が国の地方空港間の新規路線の開設等によりまして後発企業が単独で運航するという形態もありまして、これにつきましても、そのような航空企業の要望が

あれば積極的に対応してまいりたいというふうに考えております。その例としては、先ほどの中のワシントン線あるいは大連線といったようなものが該当するかと存じます。

それからあと、日本航空からの権益の移譲によつて複数社化を進めるかということでもございまして、これは運輸省としてそういうものを積極的に推進するというのではなくて、航空企業の判断によつてそういうものが出てくればこれは認めていくということでもございまして。

当然、こういう複数社制化を実現していくためには相手国との間の航空政策の調整が必要でございまして、そういう面にも配慮しながらこの国際線複数社化を推進していく所存でございまして。○田淵哲也君 我が国の航空企業の国際競争力についてどう判断されておりますか。また、それを強化するためにどういうことが必要だと考えられますか。

○政府委員(山田隆英君) これまで国際線を運営してまいりました日本航空は、従来から米国などの巨大航空企業に伍して積極的な事業展開を行つてきているところでございまして、また、国際線の複数社化後も、例えば太平洋路線におきまします大邦航空企業のシェアが上昇するといったような実績もございまして、我が国の航空企業全体としての国際競争力というもの強化が見られるというふうに考えております。

なお、我が国航空企業の競争力について幾つかの点で見ますと外国航空企業と比較いたしましてなお不十分であるという点もあるかと存じますけれども、その改善のためにはまず何より航空企業自身が一層の効率化合理化というものを進めることによりまして企業としての総合的な競争力を強化していただくというふうに考えております。

また、企業の経営基盤の強化に資するためには、金融税制面で政府の支援措置をこれまで講じてきたところでございまして、六十二年度からは輸開銀によりまして定期航空企業の航空機調達資金

に對しまして長期低利の融資制度を設けたところ
でございます。

さらに、國際線の複數社化の促進や日米間の航
空權益の不均衡是正など、國際航空をめぐる競争
條件の整備にも努めてまいりたいというふうに考
えております。

○田淵哲也君 これからの國際競争の面で大きな
問題はやはりこの技術革新の波だろうと思ふんで
す。そして航空機においても技術革新が進んで、
現在問題になっておりますのはボーイング747-400
の導入問題、これは既に外國の航空企業の中でも
かなりの会社が購入の予定を立てておる、また日
本の全日空においてもそういう検討をしておると
言われておりますけれども、日本航空の場合も乗
員編成會議では意見が二つに分かれておるとい
うことであります。これは安全の問題も含めて、し
かしまた競争力とか技術革新の問題も含めて非常
に大きな問題になるだろうと思ひます。運輸省と
してはこの問題についてどのような判断をされて
おりますか。

○政府委員(中村實朗君) ボーイング747-400型で
ございませうけれども、現在設計開發中の航空機で
ございまして、製造國政府によります型式証明の
審査が完了するのが六十三年末と聞いておりま
す。

いというふうに考えております。

○田淵哲也君 次に、國內線のダブルあるいはト
リプルトラックングについてお伺いしますけれど
も、これをやはりやつたら競争促進になることは
間違ひありません。これが具体的にどのような効
果が期待できるか。イギリスの例を見ましても、
イギリスはダブルあるいはトリプルトラックング
というのは非常に進んでおるわけですが、GNPと
人口比で見ても日本に比べて國內の需
要も非常に航空需要が多い。日本でもこれを進め
ればそういう方向に果たしていくのかどうか、こ
の辺はどのように考えておられますか。

○政府委員(山田隆英君) 國內線におきますダ
ブルトラック化、トリプルトラック化の推進につ
きましては、路線の需要規模であるとかあるいは空
港整備の進捗状況等に應じて実施していきたいと
考えております。

このダブルトラック化あるいはトリプルトラッ
ク化によつてどういふ効果が期待できるかとい
うことでございませうが、一般的に言へば、航空企業
が複數化することによりましてその企業間で競争
が促進され、それは利用者へのサービス向上とい
う形になつていくというふうに思われます。利用
者の方からいいますと選択の機會の拡大が行わ
れるわけでございます。

それから、空港事情が許せば当然増便が行われ
まして、輸送量の拡大も行われますし、あるいは
利用者にとつて時間帯等でも選択の幅が広がる
ということもあらうかと思ひます。そういう競争を
通じて利用者サービスの向上が図られるというこ
とを私どもは期待をしておるところでございま
す。

○田淵哲也君 次に、競争促進化と離島等の不採
算路線との關係についてお伺いしたいと思ひます
が、先ほど大臣は競争促進策をとつても不採算路
線からの撤退は許さないということを言われまし
た。

そして、運輸省の答申の中には「生活上必要な
離島路線の維持を可能とするよう、採算路線の運

営について配慮する」つまり離島は採算に合はぬ
からどこか採算に合うところへ路線をくつつけ
て、それで面倒を見てもらおうということだと思
うんです。ところが採算路線はダブル、トリプル
化が進んで競争激化が予想される。先ほどの航空
局長の答弁の中に、こういうところはダブル、ト
リプル化も慎重に配慮するということを言われま
した。

しかし、考えてみると、離島路線とかそういう
ところはもとと採算に合わないところなんです
ね。その面倒を見るのに、特定の路線で必要以
上にもうけた金で面倒を見るというのはいかに
ものかという気がするわけです。やはり不採算な
ところは、それなりに國家助成なりそういう制度
を設けないと、このようなやり方では、特定の路
線にそのしわが寄るし、また行政のさじかげん
で、路線が決定されるという面がふえるわけであ
りまして、何となく不透明な感じがするわけです
けれども、いかがでしょうか。

○政府委員(山田隆英君) 競争促進策を徹底さ
せていけば、不採算路線からの撤退の自由も理論
的には認めざるを得ないと思ひます。それが正しい
考え方ではないかと思ふんですけれども、先ほど
大臣からもお話し申し上げましたように、我が國
として今後競争促進策をとる際にあつて、徹底的
に企業の自主的な判断に任せるといふことではな
くて、一定の枠内での競争促進策をあくまで認
めていくということでございます。

不採算路線からの撤退につきましても、生活上
必要不可欠な路線と、必ずしもそうでない路線と
あるかと思ひます。他の航空以外の輸送機関等に
よつて代替し得る手段があるような場合、こうい
うような場合には、それは場合によつて撤退の自
由を認めるということが適當かと思ふわけですが
けれども、そういう場合は別といたしまして、地域
の足として生活上必要不可欠な離島路線等につ
いては、やはり運輸省の答申にもございませうに
その不採算路線の運輸を維持していくということ
が求められているのではないだらうか。

それでは、このような不採算路線を維持するた
めにどういふ手段を考えていくかということでご
ざいますけれども、当然、企業の経営努力である
とか、あるいは地元への援助、協力といったこと
は、これは不可欠の問題であらうと思ひます。そ
れから、國としてもそれなりの助成をしていく
ということ、これまでも通行税の減免であるとか、
あるいは空港利用料の減免であるとか、こう
いった措置をとつてきたわけでございますけれど
も、それにあわせて、やはりそういった路線を運
営する経営基盤の比較的弱い中小の航空企業にあ
つては、経営基盤の強化に資するような路線展開
について、企業の性格と能力に応じてこれを認め
ていくこととしたい。

それからさらに、そのような航空企業が運営し
ている不採算路線の運営については配慮をしてい
くというふうに考えておるわけでございます。例
えば沖縄の離島を運営している南西航空のよう
な場合を考えてまいりますと、南西航空と申しま
すのは、那覇―宮古―石垣とこの三地点を結ぶ路
線のみが採算路線でございまして、他の小さい島
との間の路線はすべて不採算路線、しかしながら
これは非常に地元の住民にとっては必要不可欠な
路線であるということ、仮にこういう採算路
線がダブルトラック化等の基準に該当する場合で
も、その実施に当たつては、そういう不採算路
線の維持という面についても配慮をしていく必要
があるのではないかとこのように考えておりま
す。

それから、新しい路線の展開という点では、こ
れまでも南西航空に対しては沖縄だけに限つてお
つたわけでございますけれども、最近那覇―松山と
いったような新線の開設も認めておりますし、そ
れから九州、北海道を中心とした離島辺地を運航
しておりますエア・ニッポンに対しましては、福
岡―小松線であるとか、あるいは福岡―鹿児島路
線、こういったようなものの新設を認めておりま
す。それによつて、全体としてこれらの会社が運
航している生活上必要不可欠な離島線の道を可能

にするよう考えていきたいということではないです。

○田淵哲也君　不採算路線については、運政審の答申の中でも、運賃水準の適正化、適正化というのは運賃の値上げということではないかと思うんですよ。それから、地元の援助、協力ということ

がうたてあるわけです。しかし、結局地元負担するか受益者負担にするか、それによっても採算が賄えればいいけれども、賄えなければそれは企業の負担になる。だから、これは本来はやっぱり国として何らかの助成でそういう部分を埋めるべきであって、その分はほかに採算路線をやるから

それで賄えというのは本来筋違いではないかと思うんです。それで、ダブル、トリプル化するところをそのためにまたやるというの、ちよつとおかしな話ではないかという気がするんですが、その点はいかがですか。

○國務大臣（橋本龍太郎君） 私はこれは考え方だ

と思うんです。そして、今、局長から申しましたように、例えば着陸費用あるいは通行税あるいは固定資産税といった部分の軽減措置あるいは减免措置を使うことによって、国はそれなりにそれぞれの企業に対して支えの手は出しているわけですが、しかし、やはり企業でありますから、その企業の経営体質というものを強化できるような工夫を企業がしてきた場合に、それに対して配慮を与えたいということは私は決して間違いだとは思いません。そして、現にそういう考え方を持って今臨んでいるところであります。

○田淵哲也君 何となくそこにあいまいが残る気がするわけです。そのあいまいが行政のさじかげんというようなことになるんじゃないかというような気がするんですが、その点は慎重に検討していただきたいと思うんです。

それから次に、民営化することあるいはデレギュレーションを進めることと安全性の問題について、大臣はたびたび、それは安全性には余り関係しないと、民営だから不安定で国営だから安全ということはない、私も多分そうであろうと思う

んです。しかし、何か具体的なデータのようなものはありますか。

○政府委員(中村資朗君) 大分古い資料で申しわけございませんけれども、アメリカで規制緩和が行われたその前後の安全性の水準を比較した資料がたまたまございます。

規制緩和の前五年間、一九七四年から七八年までと、それから規制緩和の後五年間、一九七九年から八三年までの両データを比較した数字でございまして、この間事業者の数が緩和前が三十一社、後が四十五社ということで、かなりふえておるわけでございます。

それで、事故発生率でございますが、これは十
万飛行時間当たりの事故発生率が、緩和前が〇・
四九、規制緩和後は〇・三一となっておりまし
て、一応比率としてはマイナス三六・七％になっ
ておると。

それから、同じような数字でございますけれど

も、死傷者の発生率は、同じく十万飛行時間当たりの率でございませうけれども、緩和前が三・〇〇三、緩和後が一・九五という数字が出ておりまして、これは実は運輸省の長官の発表した報告書でございませうけれども、一応そのコメントといたしまして航空事故は一応減少しておるということが書かれてございまして、統計で見る限りは規制緩和によって安全性が損なわれているというデータは見当たらないと、こういうコメントがついております。

○田淵哲也君　今のはデレギュレーションの後

の問題ですね。いずれも民営企業です。国営企業と民営企業とのそういう比較をしたデータはありませんか。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 私ちよつと数字を忘れてしまいましたが、先日青木委員が御指摘にな

りましたのが日本航空と全日空との対比の数字でありました。青木委員は日本航空が、ちょっと申しわけないが、非常に不安全だという言い方をされました。私はそれを直接対比することは路線線程成その他からいっても無理だということを申し上げ

うものはこの委員会が出たように思います。

○田淵哲也君　まあ、これはなかなか多岐にわたる資料というのは余りないと思うんですね。だから本当にどっちが安全かというのは、どちらの側もこれははっきりした論拠はない。問題は今後

の運営の方法いかんだと、国営と民営で私は安全に差が出るとは思いません。問題は企業そのものの運営いかんだと思います。そういう面で一層安全に向けて日本航空が努力されるようにお願いをしたいと思います。

それから、日本航空は、完全民営化に向けて経

国内の一般事務、営業、運送貨物など、地上職を六十五年度までに約一割、九百名を減らすといふことでありますけれども、確かにその効率化と

いうのは、体質強化のために必要な施策であります。

けれども、安全の面から考えてどうか。特に、この九百名はこれは運航乗務員や整備員は含まれていないと思うんですけども、運航乗務員、整備員の人員計画はどのようにしておりますか。

○参考人(山田進君) 今回の九百名という数字はこの席でも議論をしていただいております中期計画の中にも含まれる問題の一つでございまして、先生のおっしゃるように、これからの激しい競争場裏で経営の効率化というものを全般的に目指しているわけでございますが、今回の九百名というのは間接部門での小さな本社というものを目指しま

私どもの業務の中にはこの業務が絶対必要なの
かどうか、あるいはこの精度をそこまで高めな
きゃいけないかどうかというような観点からの見直
して地上職についての効率化というのを図って
るわけでございます。

しということも随時行わなければならないわけでございまして、九百人の地上職の削減といえますか、そういう効率化によりまして、むしろより重要といえますか、より必要な部局に人員を配置するということのような考え方を持っているわけでござい

いまして、今お尋ねの別の面で運輸乗務員並のに
整備員というお話でございますけれども、運輸乗

務員については、これはまた養成の期間が非常に長いというような問題があり、また今後機長を中心とする大量の退役者というものもあるわけでございますので、長期的視点に立つて採用、養成と

いうものを行ななきやいけないうけでございまして、私ども中期的な観点から言うところ六十名ぐらいの機長養成というような必要があらうかといううなことを考えているわけでございます。

要な整備人員を確保するということが中期計画の中でも考えられているところがございます。

○田淵君也君　日本航空は一二三便の事故以来航空機の整備に特に力を入れておると聞いており

ます。中でも機付整備士制度というのを採用され

た。すべての航空機に対して一機ごとにそれぞれ専任の整備員を配置するという制度だというふうに聞いておきますけれども、これの効果についてどのように考えられますか。

○参考人(十時覚君) 先生御承知のように、事故の後機付整備士制度というものを設けまして、各航空機の機番ごとに整備員をアサインして配置しております。これは従来進めてまいりました品質管理方式をさらに強化しようというものであります。いわゆるオントップした制度であります。それで、従来やってまいりました方式は、これはど

ちらかといえますと俗に言います総合病院方式で
 ありまして、この機付整備士制度はそれに対する
 ホームドクターという形になっております。
 そこで、先生お尋ねのいわゆる効果でございま
 すけれども、私ども品質指標というのを定めてお

りまして、いろいろな航空機の品質というものがある。どういふふうに変異しているかというのを毎月確実に把握しているわけでございますが、その導入の前と後で顕著に変わっておりますのは、一つは修理持ち越しの発生率、これが変わっております。

す。
それから、レピートスクワークと我々は称して
おりますけれども、何回かにわたって修理をしな
きやいけないというそういうたぐいの修理につ
きまして、これも大幅に下がっているというふう
に考えられております。

それからさらに、フライトスクワークといいま
して、運航乗務員のいわゆる出しますスクワー
ク、すなわちトラブルの内容につきましても下が
っているというふうな把握しております。

さらには、今申しました運航乗務員との、いわ
ゆる相互理解といえますかそういうものにつま
しても大変大きく効果があらわれているところ
でございます。

以上でございます。

○田淵哲也君 それから、日本航空が民営化され
ることによって規制の緩和等のメリットがあるけ
れども、金融面のデメリットというのは私はかな
り大きいような気がするわけです。特に社債の発
行限度額が引き下げられる。それで、これは今ま
で既に発行した分はそのままいいということ
でありますけれども、将来の資金計画について支
障を来さないかどうかという心配があるわけ
です。

現在の社債発行残高が三千二百四十五億円、こ
れは現在が資本金及び準備金の五倍以内です
からいいわけですが、二倍以内ということにな
りますと、これより一億ぐらい額が減るわけ
ですね、もちろんほかの会社は皆それでやって
いるから当然なんですけれども。ただ、このよう
に変わった場合に、それに合わせて制度金融の
制度でもできましたけれども、果たしてそれで
十分だろうかという気がするわけでありま
す。

また、午前中の議論の中でも、あるいは時価
発行による増資とか転換社債の発行等も言わ
れておりますけれども、これも私はそう簡単に
できるものではないと思うんですね。時価発行
増資をするというものは、やはりその企業の
成長性とか収益の成長性というものが背景に
ないと、せっかく一

万何千円で株を買ってきても、時価発行増資を
どんどんやれば株価が下がってしまうという
こともあるわけですから、やっぱり慎重でなけ
ればならないだろう。転換社債にしてもや
っぱり社債発行枠というものがあ
るわけですから、そう簡単にはい
かない。その点はいかがな
んですか、心配はないのかどうかお伺い
したいと思います。

○参考人(長岡聡夫君) お答え申し上げます。

午前中にもその議論が出たわけ
でございますけれども、まず私も非常に長期資
金を必要といたします局面は、先生御承知の
とおり航空機材の投資でございます。この五
割は御努力によりまして輸送を運するいわ
ゆる制度金融ということに面
倒見てくださるという制度ができてお
ります。残りの五割の問題でございますが、
確かに非常に膨大な金額でございます
ので、その調達については私もあら
ゆるチャンネルを考え、なおかつその
コストは総体的に極小化していくとい
う立場で対応していきたいと思
っておりますけれども、確かに先生が御指
摘なさいましたように、増資とい
つてもそう簡単ではないかと思
います。少なくとも、私ども、いわ
ゆる料金認可業種につきましては、
今の決まりでございますと、一つは直
前に八割以上のいわば配当があるとい
うこと、それからさらに、将来に向
かって増益の傾向を持ってお
ることを、御指摘のとおりでござ
います。

そのような条件をまさにつくり出すための作業
を私ども中期計画の中で設定しているわけ
でございますけれども、いずれにせよ増資
あるいは転換社債の発行という、いわば
チャンネルを含めて資金調達につ
きましてはそのコストの極小化を
図ってまいりたいというふうに思
っております。

○田淵哲也君 それから次に、先ほどからも論
議されましたけれども、為替レートと運賃
の問題ですけれども、これはやっぱり現
在の決め方というものはどう考
えても不合理だと思わ
れませんか。もう一つは、過去の為
替レートと日米の発着別の運賃の比
率を見ても、非常に、どう言
いますか

乖離が甚だしいわけ
です。したがって、そう
いうものが非常に、いわ
ゆる乗客、乗られる人
に妙な感じを与えて
おるわけですね。それ
から、やっぱりそれが
ひいては往復運賃、往
復切符を買わないとい
うか、あるいは韓国へ
行ってからアメリカへ
行くとか、香港経由で
アメリカへ行くとか、
そういう人がふえて
おるわけですね。これ
に対してもう少し適
切なやり方というもの
はないのかどうかお伺
したいと思います。

○政府委員(山田隆英君) 円高によりま
す国際線の運賃に
関する問題というのは再々御議論が
出てきたところでござ
いますけれども、私も
もといたしましては、
基本的に国際運賃とい
いますのが現地の通
貨建てで決められて
いるということから申
しますと、現在の急激
な円高傾向に伴いま
して、通貨の弱い外
国発運賃というもの
を現行レートで円換
算した場合に日本発
の運賃に対して相対
的に安くなっている、
いわゆる方向別格差
の問題が生じている
ということとはやむ
を得ないというふう
に考えております。

ただ、この現象は変動相場制のもとでは不可
避的ではござ
いますけれども、長期にわたってこ
ういう相当な格差が
続くという場合、そ
れから格差が非常に
大きな場合、た
だいまお話のござ
いますような問題も
生ずるということ
でございます。日本
発の運賃を下げ、あ
るいは外国発の運
賃を上げるとい
うようなことによ
って方向別格差の
是正のために今ま
でも努めてきたと
ころでございます
し、今後ともそう
いう方向で方向別
の格差の是正には
努めたいと存じて
おりますが、何分
にも最近の為替レ
ートの変動が急激
であつた。二百五
十円前後から百五
十円を割るような
、そういうレート
に一年かそこらで
なつてきたとい
うようなことで、
それが余りにも急
激であつたとい
うこと、それから
大幅であつたとい
うことに問題が
あるかと思
うわけではござ
います。

それともう一つは、これも大臣が前にも申し上
げましたけれども、従来の日本発の運賃とい
うのは、団体につきましては割引運賃が割に
多かった

わけではござ
いますけれども、個人
が利用できるよ
うな割引運賃とい
うのは比較的少
なかつた。外国
発の場合ですと
個人に適用され
る割引運賃が多
い。こういうこと
もあって、個人
から見ると余計
に外国発の運賃
が割安になる
という、そういう
印象も与えてた
んではなかつた
かと思
いますけれども、
今後こういう日
本の旅行客の旅
行実態の変化に
も対応いたしま
して、日本発に
つきましても個
人客に適用でき
る割安の料金、
例えばこの十月
に実施を目標と
しております日
欧路線につきま
して、個人旅客
が、バックキャ
ビンと申しまし
て、従来の団体
客を利用して安
く旅行できる制
度の導入等を検
討しております
ところではござ
います。もう一
つは、個人が
利用できるより
安い運賃の導入
、こういったもの
を検討してまい
りまして対処し
ていきたいとい
うふうに考
えております。

○委員(田代富士男君) 本日の質疑はこの程度
にとどめ、これにて散会いたします。
午後六時一分散会

第二号中正誤	ベシ 段行 誤	正
七 二 終わり 多角型	多核型	
八一 六 立ち合つて	立ち会つて	
九 三 六 資本収支	資本収支	
一五 二 六 まだし	いまだし	
三五 四 三 例車	列車	
々 終わり 逐次	逐次	

昭和六十二年九月十七日印刷

昭和六十二年九月十八日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D