

ういう意味ではございません。この点は累次政府が申し述べてきておるところでございますが、一つは、もちろん能力がなければできないことは当然でござりますけれども、さらに米側との調整を行ひまして、米側と調整を行つた結果、日本側が单一の進入管則を了うとすることにつれてアメリ

力側も合意した時点で、能力だけではなくて、その時点で日本側が単一の管制を行うことができるということをございます。

きている、そういうふうな趣旨の答弁をされてい
るわけです。したがつて、正直にこの覚書事項か
らいえはもはや日本側に返還をする、そういう状
況になければならぬと思うわけであります。した
がつて、調整という意味がよくわからないんです
けれども、少なくともこの部分についての主権
が依然としてアメリカ側に握られている、こうい
うふうに言わざるを得ないと思うんです。非常に
これはおかしいと思う。

そこで、もう一度裏面大臣と外務省との司

ますが、片方、運輸省は暫定期間はもはや過ぎて
いる、こういう認識であるので、当然返還についての交渉を行うべきである、こういうふうに前回
もお話をあつたわけです。日米安保の交渉の主管
であります外務省としては、そういう日本側の準備万端機能が整備されているわけですから、米側
に対しても申し入れをするべき段階にある、もはや
我々はそれは過ぎているという認識なんですがれ
ども、申し入れをする意思があるのかないのか、そ
あるいは交渉をする用意があるのかないのか、そ
の点を伺いたいと思うんです。

○政府委員(藤井宏昭君) 私の説明がどうも舌足
らずで恐縮でござりますけれども、この五月十五
日の日米合同委員会合意におきまして委員御存じ
のとおり二つの原則をまず掲げておるわけでござ
います。

一つは、米軍施設、区域の航空交通管制につい
ては米国政府が行うといふ一つの原則。それか
ら

ら、那覇空港の航空交通管制は日本政府が行う。ところが、そこで進入管制については両方がダブル

う調整するのだという問題がある。
そこで、先ほどお読み上げいたしました「暫定的」ということで、日本政府に能力が付与される

まで」ということは言つておりませんで、日本政府が「行なうまで」と言つておる。その辺の調整はどうするかということ。それは第一に能力であるとして、第二にその二つの原則をどういうふうに調整するかといふことが問題であるという、この合同

委員会合意の解説をいたしたわけでござります
て、それでは能力が付与されておるわけでござ
りますので、日本政府としては、日本政府が単一の
進入管制業務をやることでアメリカ政府と話
をするかどうか、それは当然話をし得るわけで

ございまして、現にこの委員会でも先般講論がなされたといふうに承知しておりますけれども、日本政府としては、アメリカ側にまず技術的に実差異をレベルで話を行つておられるといふうに承知しております。

○鶴山篤君 事務レベルで話をしているといううことは、我が方に返還をすべきである、暫定期間は過ぎている、そういう認識のもとに交渉に入つてある、こういうふうに理解をしていいんですか。

○政府委員 藤井公昭君 先ほどから御説明して

おりますとおり、この五月十五日の合同委員会にて意に、正式な意味で申し上げておるわけでござりますが、暫定期間という概念はないわけでござります。ただ、日本政府の方に能力が出てきていることを背景に、日本が単一の進入管制事業者

○穂山篤君　言つてゐる意味がよくわからな
い、ですが、簡単に返事してもらいたいんです。
五月十五日の合同委員会の合意にあるといふのは
ではございません。

この暫定期間といふのは、その当時の協議の経

過から考えてみれば、日本側にその能力が準備万端でき上がるる今まででありますよというが覚書の条項だと私は理解するわけです。今日では日本側にその主体性あり、こういうふうに確認をされてゐるわけですから、当然米側に對して申し入れてはいる

れを行つて、管制業務について、日本側の主体において当然アメリカ軍とも協議はしますよ。ああいう基地のことですから、優先度合いその他についての議論は当然あるにいたしましても、日本政府側が管制業務をすべて所管をする、こういう認

識のもとに交渉を始めたんですか、それとも始めようとしているんですか。あるいは始めた結果どういう状況にまで発展をしているのか、その点をもう少し明快に言ってもらいたいんです。

○政府委員前井宏治君 第一点の方でござりますが、どうもこだわるようで恐縮でございますが、この五月十五日の合同委員会合意は、先ほどから私お読み上げいたしておりますように、「日本政府がこれら飛行場のレーダー進入管制業務を了りうまで」というふうに書いてございまして、

て、日本政府にこれら飛行場のレーダー進入管制業務の能力が付与されるまでということではない。つまり、「行なうまで」ということは一つは能 力であるけれども、もう一つはその調整が必要で ある。これが、たとえば、この問題を解決するう べく、日本政府にこれを実現するための手続

あるということをござります。それからこの立場でございますが、現実に一体どういうことが起きているかということは、先ほどから申しておりますように、日本政府にその能力が付与されてきておるわけでございまして、したがいまして運輸省を中心とするアメリカ側に対しまして、その单一の

○鶴山篤君　これは重大な違いが私は発見されました。私が先ほど覚書条項を読みましたけれども、どこが違うかということが今わかつたんですね。途中でありますけれども、「日本政府がこれら飛行場に対するレーダー進入管制業務を行うことの

できるまでの暫定期間」私はその条項で先日からお尋ねをしているわけです。今の答弁でいきま

すと、「進入管制業務を行なうまで」の暫定期間重大な違いがこの条項の中で発見されたわけです。正確な覚書条項はどういう文章になつていますか、運輸省と外務省に聞きます。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 携定あるいは条約の解釈の権限は私どもにありません。外務省のこととでありますのでそれを私から申し上げることはできませんが、沖縄における進入管制業務の返還問題には、先般もお答えを申し上げましたように、

昭和五十八年以來実務者レベルの意見交換の場で当方からアメリカ側に対しての意向打診を行つております。

さて今日まで続いておりますが、正確を期すために改めて申し上げますと、昭和五十八年十二月十六日の日米合同委員会民間航空分科委員会におきまして私どもはこの返還を要求いたしました。そしてその後、日米の事務レベルの調整の際に随

○政府委員(藤井宏招君)　省。　○穂山篤君　運輸省の見解はわかりました。外務省。

旨は先ほどから私が答弁しておるとおりでございまして、第一点の事実関係、アメリカとの交渉につきましては、ただいま大臣がお答えになりまたとおりでございます。

で時間が余りないんですが、私が先ほど重大な違いを発見をしたと言つたのは、「管制業務を行なうことのできるまでの暫定期間」、といふうちに私は覚書条項を記録してあるんです。しかし、外務省の方は、「管制業務を行なうまでの暫定」期間こうなつてゐるわけです。しかし、五十八年の十二月十六日から協議をしているというのは、運輸大臣がいみじくも答弁をしましたように、日本側

に管制能力が十分にある、そういう認識があるから分科委員会ですか、分科会に問題の提起をしているわけです。ですから、「日本側が行なうまでの暫定」期間でなくして、「行うことのできるまでの暫定期間」という認識だと私は思つてゐるわけです。その認識が違いますと、その分科委員会の協議といえども随分食い違いが私は出るんじやないかと恐れるわけです。その条項は正確に言うとどう書いてあるんですか。

い。これは質問、きのうあらかじめ御連絡申し上げてなかつたと思ひますので、もし今御答弁ができなければ後刻資料でいただきたいというふうに思ひますが、いかがですか。

○政府委員(藤本玄昭君)　ただいまの御質問の点は、後刻資料で提出させていただきます。

近したということについて、毎日空の機長から報告がございました。私も関係者から情報を聴取いたしました。そして、そのニアミスであるかどうかということについては、まだなお調査が必要だと思つております。その結果はまだ判明しておりませんが、それまでの調査結果でとりあえずわから

事案の解明に努めてまいつたわけであります。八月二十八日までの調査の結果、海上自衛隊機が定められた訓練空域を逸脱して飛行していたことが判明いたしました。

防衛庁といたしましては、零石事故の教訓を踏まえまして訓練空域を設定していただきますとと

（政府委員・鹿島宏昭君） 合同委員会合意によりましては、この文章を米側との話し合いによりましてそのとおり公表しないということになつておられますので、残念ながら文章として申し上げるわけにまいりませんけれども、合同委員会合意が言つておりますことは、能力が付与されれば自動的に日本側に進入管制業務が返つてくるということではございませんで、能力は交渉の背景の一つでございますけれども、他方アメリカが先ほど申しました一つの原則、米軍基地の進入管制業務を含めました航空管制業務を米側が行うということにつきましての原則との調整の問題がなお残るわけでござります。

らお答えになります。アノリヤ側と話を始めているということです。そして、これはこの五月の質問主意書に対しまして政府が答えておりますように——上原先生の質問主意書でございますが、相当困難であるということでござりますが、今後ともアメリカ側に対して話し合いを続けていくことは当然できるかと思います。

○鴨山篤君 今の問題は多少のすれ違いがあることはおわかりだと思います。院の意思をどうするかについては理事会にお預けいたしますので、後刻協議をお願いをしたいというふうに思いました。

トレニーダーによる航跡図の解析を行った結果判明しました事実といたしまして、事案発生日時は八月十一日の午前十時四十五分ごろ、事案発生場所といたしましては、高知沖のL訓練空域というのがござりますけれども、その訓練空域外で紀伊半島の串本ボルタックというところから三百四十九度で距離が百海里。それから、関係機の推定飛行経路といたしましては、全日空機は訓練空域外を訓練空域にほぼ平行する形で、所定の間隔を保ちながら、串本ボルタックに向かつて直行飛行をしていました。それから、海上自衛隊機は訓練空域外で全日空機のコースを三度交差する形で飛行しており、二度目の交差地で高度及び時刻がかなり接近しているということでございます。

実施すべき自衛隊機が空域を逸脱して飛行したことはまことに遺憾であります。

本件に関して、運輸省から、訓練・試験飛行の際、必ず地上レーダーによる監視及び助航を励行するよう申し入れを受けておりまして、防衛庁といたしましては、レーダーモニターによる空域確保を最小限の措置として徹底いたしますとともに、位置測定上の誤差を考慮しながら、極力空域中央部で訓練等を実施するよう指示したことろであります。

なお、今回の事案がいわゆるニアミスに該当いたしましたかどうかにつきましては、引き続き運輸省と御協力いたしまして、厳正な調査を行い、事案の早期解明に努めたいと考えておるところであります。

○鶴山篤君 認識の違いがあることがよくわかりました。しかし、日米安保あるいは地位協定にしても、これは対等の立場ででき上がつたものであるという一応の理屈になつていてるわけです。しかし、今の答弁からいいますと、対等な協議ではないというふうに言わざるを得ないと思う。少なくとも復帰十五年もたつておりまして、日本の主権にかかる問題であります。私は運輸大臣の説を支持すると同時に、当委員会としてもこれはアメリカ側に対し、その返還を要求をすべきである、こういうふうに考えたいと思っております。この取り扱いは後で理事会で十分協議を私はお願いをしたいというふうに思います。

二番目の問題は、これまた航空安全という意味で、民間航空機と自衛隊機の問題についてさらにお願いをしたいと思います。

去る十一日、高知沖上空のニアミス事件、それから十九日、千歳空港東上空におけるニアミス事件といふものがあるわけであります。事実関係について一々お尋ねはしませんけれども、防衛省側に高知沖の上空においてニアミス問題につきまして、報道によりますと、海上幕僚長がその事実を認め陳謝をしたとなつておりますが、防衛省側と運輸省側で調査をし、その結果公式にどういう事実関係をお認めになつて、どういう分野を陳謝をされたのか、具体的に御答弁をいただきたい。

二度目の交差地で高度及び時刻がかなり接近しているということをございます。この事實を公表いたしますとともに、同日付をもちまして防衛庁の教育訓練局長あて、航空局長名でもつて文書により、まず第一に二つの事項を申し入れました。そしてその第一が訓練・試験飛行は、訓練・試験空域内において行う、それから第二が、訓練・試験飛行を行う場合は、常時レーダー等により当該機を監視することにより航空交通の安全確保に万全を期するよう、この二点について申し入れを行つた次第でございます。

○**政府委員(長谷川宏君)** お答えいたします。ただいま航空局長からお話をありましたとおりでございますが、十一日の高知沖上空で発生いたしました全日空機と海上自衛隊機との間でニアミスがあつたとされる事案につきましては、防衛庁といいたしましても運輸省とも協力いたしまして、

○梶山篤君 この海上自衛隊U-36A訓練支援機と
いうのは二〇二教育航空隊ですか。それとも五一
航空隊所属の飛行機ですか。

○政府委員(長谷川宏君) 五一空の飛行機でござ
います。

○梶山篤君 さてそこで、空域外に出た事実は認められました。全日空機は管制によつて通常の航路から外れた航路を航行していただけですが、これを三回行つたり来たりしているわけですね。そのうちの多分二回目が通常言われておりますニアミスではないかと、こういうふうに推測をされる
わけです。

そこで伺いますが、この空域外に出たといふのは、最初部隊の司令からの訓練計画の中についた

のか。それとも訓練中、管制からの指示で空域外に飛び出したのであるのか。三番目、森田三佐といふのがパイロットになつてゐるわけですが、この森田三佐の個人的な認識で空域外に出たのかですね。この三つのうちのどれに該当しますか。

○政府委員(長谷川宏君) 今の点でありますと、L空域で飛ぶようにという命令を出しておられます。それから、管制は下の方、地上の管制は受けおりませんでした。したがいまして、森田機長の判断によりフライトしておつたということです。

○鶴山篤君 森田三佐の判断であることが明確になりましたが、その問題は後ほどもう一遍確認をします。

そこで、この問題を通して、どうやって航空事故をなくしていくか、あるいはニアミス事件がないようにするかということになりますと、もう一遍あの零石の事故に戻る必要がある。先ほど答弁の中にも一部あつたわけあります。そこで、古い、昭和四十六年という古い事柄ではあります、これは非常に基本になることがありますので、もう一遍私が再確認をしたいと思っております。当時、佐藤総理大臣、増原防衛庁長官であります。この事故の後で中央航空交通安全対策会議といふものが設置されました。その年の八月七日には航空交通安全緊急対策要綱を決定をした。八月の十日には運輸省の航空行政と自衛隊の業務との間の調整に関する覚書といふものが結ばれた。こ

ういう歴史的な経過になつております。この覚書を定めをして、低い高度の訓練空域といふのをどこにしましようという場所、合計で十二カ所を設定をして、その後自衛隊の訓練が再開をされたということになっています。そこでお尋ねをするわけですが、対策要綱にしろ、あるいは調整に関する覚書を読んでみますと、総括的に言いますと、航空管制上の問題について、文民統制が確立をされた。私はそういうふうに文章を読んでいるわけです。その当時、自衛

隊優先とは言いませんけれども、自衛隊も相当慎重にやつてたとは思いますよ。しかし、この事故を契機にして航空の管制の問題について文民統制が確立をされた。こういうふうに文書の中で理解をされるわけですから、今でもその思想は変わっていかどうか、運輸大臣並びに防衛庁に伺います。

○国務大臣(橋本龍太郎君) その当時の反省に基づいて設定されましたものに変わりはございません。

○政府委員(長谷川宏君) 大臣のおっしゃったとおりであります。

○鶴山篤君 もう少し正確にしておいてもらいたいのですが、この調整に関する覚書の中に、スクランブルや大規模演習等における自衛隊の優先権は運輸省が便宜を与える、そういう形になつているわけであります。その意味からいふと、防衛庁によくしきり聞いてもらいたいんですが、零石事例を通して以後ずっと航空管制に関して文民統制の原則が打ち立てられて、今までそうなつていて、こういうふうにはつきり御答弁ができますか。

○政府委員(長谷川宏君) そのとおりでございます。

○鶴山篤君 今しきり確認をしてもらいました。この規定は、自衛隊機がやむを得ず他の航空機と接近して飛行しなければならなくなつた場合において、衝突のおそれのないように最低限維持しなければならない間隔を定めたものであります。仮に回避行動を行つても、結果としてこれに反するより近い接近が行われたような場合には、長官への報告を義務づけた規定なんであります。

他方、航空法第七十六条の二に規定のござりまするいわゆる衝突、接触のおそれがあつたと認めたときといふものにつきましては、これは距離の規定はございません。しかし、同じ規定は私どもの方の防衛庁の航空機の機長にも適用があるわけでありますて、私どもの機長がそのおそれを認めたときには、この規定に基づきまして運輸大臣に御報告するというシステムになつております。

したがいまして、一方は防衛庁の内部におきまる異常接近の報告のシステムを定めたものでありまして、私どもの機長がそのおそれを認めたときには、この規定に基づきまして運輸大臣に御報告するというシステムになつております。

○政府委員(長谷川宏君) お答えいたします。

三十一年には垂直、水平とも百六十メートルでございました。しかし、四十六年の零石事故の後で改めてこの訓令二十六条の水平距離六百メートル、垂直百五十メートルという数字が入つたわけじやないんでしょうか。

○鶴山篤君 訓令二十六条というのは、たしか昭和三十一年に設けられたものですね。零石事故の後で改めてこの訓令二十六条の水平距離六百メートル、垂直百五十メートルという数字が入つたわけじやないんでしょうか。

○鶴山篤君 訓令二十六条と自衛隊法並びに自衛隊施行規則によります異常接近の定義が違つてゐるわけですね。この定義は両方とも同じであるという認識に立つならば、これは話が違つてくると思ひます。この定義は両方とも同じであるという認識に立つならば、これは話が違つてくると思ひます。

七十六条と訓令二十六条は同意語であると、七十六条の第二項と自衛隊法、訓令二十六条では、片方、自衛隊の方では具体的に数値を示していふ。しかし、航空法では数値を示していないけれども、それは同意語である、こういうふうに運輸省、了解していいんですか。

○政府委員(山田隆英君) 先ほども御説明いたしましたように、同意語ということではございません

そこで、七十六条と訓令二十六条について同じである、あるいはニュアンスが違います、そこはどういうふうに定義をされますか。両方からお伺いします。

○政府委員(長谷川宏君) お答えいたします。防衛庁の訓令に関連しますので、私が御説明させていただきます。

防衛庁においては、航空機の運航に関する訓令第二十六条におきまして、「飛行中の航空機は、編隊飛行その他の接近が予定される飛行以外の場合においては、他の航空機と六百メートル以上

の垂直距離又は百五十メートル以上の水平距離を保たなければならぬ。」と定めておりますが、この規定は、自衛隊機がやむを得ず他の航空機と接近して飛行しなければならなくなつた場合において、衝突のおそれのないように最低限維持しなければならない間隔を定めたものであります。仮に回避行動を行つても、結果としてこれに反するより近い接近が行われたような場合には、長官への報告を義務づけた規定なんであります。

他方、航空法第七十六条の二に規定のござりまするいわゆる衝突、接触のおそれがあつたと認めたときといふものにつきましては、これは距離の規定はございません。しかし、同じ規定は私どもの方の防衛庁の航空機の機長にも適用があるわけでありますて、私どもの機長がそのおそれを認めたときには、この規定に基づきまして運輸大臣に御報告するというシステムになつております。

したがいまして、一方は防衛庁の内部におきまる異常接近の報告のシステムを定めたものでありまして、私どもの機長がそのおそれを認めたときには、この規定に基づきまして運輸大臣に御報告するというシステムになつております。

三十一年には垂直、水平とも百六十メートルでございました。しかし、四十六年の零石事故の後で改めてこの訓令二十六条の水平距離六百メートル、垂直百五十メートルという数字が入つたわけじやないんでしょうか。

○鶴山篤君 訓令二十六条と自衛隊法並びに自衛隊施行規則によります異常接近の定義が違つてゐるわけですね。この定義は両方とも同じであると、七十六条と訓令二十六条は同意語であると、七十六条の第二項と自衛隊法、訓令二十六条では、片方、自衛隊の方では具体的に数値を示していふ。しかし、航空法では数値を示していないけれども、それは同意語である、こういうふうに運輸省、了解していいんですか。

○政府委員(山田隆英君) 先ほども御説明いたしましたように、同意語ということではございません

めたとき」に報告義務を課しておるわけでございませんけれども、これは防衛庁機にも適用される、その判断は運輸省の判断、それから防衛庁の判断とは同一であるというふうに理解しております。その前に運輸省の判断といたしましては、具体的に数値でもって判定基準というのを示すことは非常に困難であるということをございます。防衛庁が防衛庁内の内部規定として一定の数値を定めて、それに該当する場合には報告をしないことは、これは七十六条の二に該当するときもございましょうし、あるいは七十六条の二に該当しない場合もある。これは防衛庁の判断として求められているものというふうに解釈しております。七十六条の二自体のこの解釈については双方には見解の相違はないというふうに理解しております。ところでござります。

んで、防衛庁としては別途の観点からこういう数値を決めておられるというふうに理解しておるわけでございます。

例えば、一つの例を挙げて申し上げますと、仮に六百メートル以上離れていた場合であっても、衝突または接触のおそれがあつたと客観的に認めだと思いますし、それから、防衛庁の方も当然そういう場合には七十六条の二に基づく報告はなされるものではないかというふうに考えておるわけでございます。七十六条の二と関連はございませんが、直接七十六条の二に基づく衝突または接触のおそれがあつたと認めるものが、防衛庁の場合、六百メートル以上の水平距離または百五十メートル以上の垂直距離を割った場合と同一であるというふうには理解しておりません。

○穂山篤君　なかなか理解するのには苦労しますが、まあ、いいでしよう。

私は、先ほどの零石事故のときに航空の管制についての文民統制、シビリアンコントロールという問題を提起をしました。その思想が両者にきつとしておりさえすれば、自衛隊機と民間航空機あるいはその他の航空機との異常接近といふことは避けられていたと思うんです。避けられていたと思う。それからもう一つ、訓練空域内では地上からの管制に基づいて訓練をされていさえすれば、異常接近の可能性というのは全くないか非常に薄くなる、これはもう当然のことだと思う。ところが、いつも出でていますのは、訓練空域の外に出で訓練をする、その思想が防衛庁長官にあるかどうかは知りませんけれども、隊員の間には少なくとも今回の事件を通して依然として定着をしている、慣行になつていて、こういう心配をするわけです。言いかえてみれば、六百メートルなり百五十メートルという距離が書いてあつたにしてみても、自衛隊機から目視ができる範囲ならば、それは訓練空域内であろうとも外であろうとも問題がないんだという思想に立つておるとするならば、これは非常に重大な問題だと思うんです。そ

の点をもう一度伺つておきたいと思うんです。
○政府委員(長谷川宏君)　防衛庁の航空機の機長は、視認さえしていれば幾ら接近してもいいといつては絶対に控えてもらう。

○穂山篤君　今後、空域外出るということにつ

いては絶対に控えてもらう。

先ほど私が具体的にお伺いしましたこの五一航空隊の司令から指示が出たのかと言つたら、そうではありません。地上からの管制によって空域外に出たのかと聞いたら、そうはなつていません、管制はしていません。そうすると、残りました問題は、森田三佐の個人的な判断、こういうことに

なる。

そうしますと、私は、自衛隊のパイロットが全部そなだとは思ひませんけれども、今後そういうことがあつてはならないという意味で伺うわけ

ます。しかし、こういう空域外の訓練はダメですよ、こ

う規定がされているわけですね。その場合の、森

田三佐に対する防衛庁側の処置はどういうふうに

されたんでしょうか。

○政府委員(長谷川宏君)　この件に関連いたしましては、訓練空域を守るという政府の方針に反す

ることをしでかしてしまつたわけであります。

この点につきましては、事情をさらに綿密に調査

しまして必要な処置をとることにしたいというふ

うに考えておるわけであります。もう少し時間

をかしていただきたいということございます。

○穂山篤君　私は、今お尋ねをするときに慎重に

物を言つたつもりなんです。異常接近についての

お尋ねは今してなかつた。訓練空域を外れた問題

について、防衛庁側は森田三佐に対してもうどう

ことをされたんでしょうかと聞いています。

○政府委員(長谷川宏君)　ただいまのところ、ま

だ全体のこの一連の飛行の全体についての調査を

続けておる最中でございまして、その部分だけについての特別の処置をとることはできないわけ

であります。ですから、事故の問題については非常に敏感です。私もかつて保線区の事故屋を担当しておりました。そういう意味で言うと、事故の問題についても非常に緊張せざるを得えないわけであります。例えば鉄道で言いますと、走るべき線路を外れて異線に進入をした異線進入という事故があるわけです。これを今の問題に例えて言いますと、異線進入というのは訓練空域の外の線路に入ったというのと同じ理屈になるわけであります。その場合の処罰あるいは処分、規律というものは非常に厳しかつたという私ども経験を持っているわけであります。

その意味で、このニアミスかどうかの問題はさらに調査をされるでしよう。今後そういうことがないようにするという努力も両者で払われる、そのことは十分了解しますが、空域外で訓練をしておつたという問題についての扱いをしつかりやつていただきませんと、シビリアンコントロールといふ話がまた崩れてしまふ、そのことを私は非常に恐れるものですから、嫌な話ですけれども、こ

ういう空域外に飛び出して訓練をしておつた場合の自衛隊の規律というものは從来からどうされていたのか、今回はどうされたのかということを聞いています。

○説明員(三井康有君)　懲戒処分についてのお尋ねだと思いますので、私の方から御答弁申し上げたいと思います。

本件関係者に対する懲戒処分につきましては、

事実関係の調査が完全に終了した段階で、それを踏まえて厳正に実施したいと考えておるところでございます。

自衛隊員に対する懲戒処分と申しますと、これ

は隊員としましての職務上の義務違反、それから法令違反、その他隊員としてふさわしくない行為がありました場合に、これに対して行うというこ

とになつております。このアンケート調査を

した結果でございます。このアンケート調査を

する際に、ニアミス及びコンフリクションとい

うことを言つております。これほどもの方から言

いますと、コンフリクションといふのは一定の管制

間隔を割つた場合といふことでございまして、こ

れは航空法上の異常接近には該当しないわけであります。

コントローラーが何人かいいる場合に、本来なら一件のニアミスがあつたとしたいた

しまして、その関係の管制官の数はかなり多いと

思います。その一つのニアミス件数を見ている管

制官が何人かいいる場合に、本来なら一件のニアミ

スの件数が、管制官の数でいうと数件になつて上

がつてくる、そういうような事情があるのでな

いかというふうに考えております。

○穂山篤君　そうだと思いますが、いうものが働くわけです

制感覚といいますか、いうものが働くわけです

ところで、その処分内容でございますけれど

からそういうことになると思うんですが、ただ、管制官の報告のニアミス、またはそれに近い状態の感覚であったという報告を集計をしてみますと、大型民間航空機と大型民間航空機が三五・七%という数字を発表になっています。それから、民間航空機と軍用機が二六・一%、それから民間航空機と小型の民間航空機が二五・四%、いずれもみてても高いという意味では要注意の数字だというふうに思うわけです。したがって、全運輸の労働組合から既に申し入れが運輸大臣にあつたわけですが、十分ひとつ真剣に対応をしてもらいたいと要望をしておきたいと思うんです。

今問題に関連をして、訓練空域について防衛庁側にお尋ねをしますが、零石事件のあった当時の訓練空域は十二ヵ所でしたね。低い高度用が八つ、高い高度用が四つというふうになっていました。その後調べてみると、昭和五十六年には、十二が二十一に増強されます。これは低い高度は九つで、高い高度が十二というふうに飛躍的にふえているわけです。これは自衛隊のF-15であるとか、いろんな機種によつてそういう性能があるわけですから、ふえたと思うんです。今日たまたまは訓練空域の数はどうなつてているんでしょうか。

○政府委員(長谷川宏君) お答えいたします。

その前に、自衛隊の訓練・試験空域の緊要対網当時の数でございますが、これは高高度が九ヵ所、低高度が九ヵ所ということでありまして、そぞひ今回の異常接近、ニアミス事件を教訓にして、もう一遍零石事故の基本に戻つていただきたいので、シリリアンコントロールというものの思想を域というものが新しく一ヵ所ふえまして、合計二十四ヵ所に現在なつておるのでございます。

○鴨山篤君 というような状況にありますので、その後、高高度が五ヵ所ふえ、超音速訓練・試験空域といつもののが新しく一ヵ所ふえまして、合計二

回、私、院の用務で外国に出張したことがあります、前
人ですが、たまたまその際にストライキに遭いました。
これは労働者の権利ですから、文句を言う
筋合いの話ではないと思います。ただ、これが労
使の安定、信頼関係というものと全く無関係では
ないなということを感じましたので、運輸省と日
本航空さんにお伺いしたいと思うんですが、ここ
数年で結構です、航空三社の争議の件数というふ
うなものがあるうと思うんですが、ひとつ御紹介
をいただきたいと思います。

○政府委員(山田隆英君) それでは五十七年から
六十一年までの最近五年間で申し上げたいと思いま
す。

この五年間では、日本航空が運航乗務員の関係
のストライキが七件、それから客室乗務員関係が
三件ございます。それから全日空が運航乗務員関
係一件でございます。それから東亜国内航空が運
航乗務員が二件、客室乗務員が一件。主要三社で
申し上げますと、以上でございます。

○鶴山篤君 はい、わかりました。

私が持っている資料がもし間違いであれば訂正
をしながら説明をしてもらいたいと思うんです
が、航空三社の運航乗務員、客室乗務員、整備関
係の職員の賃金、それからボーナス、それから労
働時間について私が持っております数字を申し上
げて、もし間違いがあれば訂正をしていただきた
い。

日本航空の場合、三十五歳のモデルで日航月二
十四万、乗務手当六十四万、計八十八万、八十八
万という単位をもとにして申し上げますと、全日
空九十二万。東亜国内八十七万。客室乗務員で言
いますと二十九万、三十万、二十九万。整備でい
きますと二十六万、二十九万、二十六万。これ
整備の場合、三十歳モデル。で、賞与でいきます
と、日航さんが年百九十七万、全日空三百四十四
万、東亜国内が二百一十万。客室乗務員二十五歳の
モデルで賞与が、日航百十二万、全日空百三十万、
東亜国内百十六万。整備職員三十歳モデルで、日

航さんが百六十四万、それから全日空百八十五万、東亜国内百五十五万円。で、賞与につきましても、その合計をしました年収でも三社多少の違いがあるというところに気がつくわけでありまして。それから労働時間につきましても、運航乗務員、客室乗務員、地上職員、いずれも一ヵ月当たりの労働時間に大差がある、こういうふうに感じているわけです。

そこで、ストライキの回数と符合するかどうかわかりませんが、かつて、私が貰えておりました当時の状況で言いますと、全日空、東亜国内は、日本航空に追いつくようにしようと、こういう資金闘争の状況であつたわけです。で、一定の部分については追いついている、ある部分については追い越している、こういうことが数字の上から明瞭であります。言いかえでみますと、日航職員の皆さん方の誇りといいますかそういう面からいいますと、じくじたるものがあろうと。そういう意味で、この格差の解消のために日航では随分トラブルが多いのではないか、それが労使の関係の安定という問題に無関係ではあるまい、こういうふうに感じているわけですが、航空三社のことですから、概況について運輸省さん、それから中身、内容について社長の方からひとつ御説明をいただきたいと思っています。

○政府委員(山田隆英君) 航空三社の労働条件でございますけれども、主たる労働条件といたしましては、収入とそれから労働時間があるかと存じます。日航、全日空及び東亜の三社を比較しますと、つきましては、それぞれ路線構成でありますとか他企業との競争状況、あるいは経営内容等が異なる場合もございます。また労働環境等も異なるわけでございまして、三社を比較して労働条件を評価するということは非常に困難かと考えます。

ただ、強いて特定のモデルを設定いたしますと、ただいま先生からお話をございましたような各社間の数字が出て来るのでございまして、必ずしも日航が高くなっていることが言えようかと思ひます。

それから、労働時間につきまして必ずしも実労働時間を正確に把握しておりませんけれども、航空三社の勤務時間あるいは乗務時間等の社内の取り決めを見ますと、これも各社によつて若干差がございまして、例えば運航乗務員ですと、日本航空の場合、乗務時間が一ヶ月について八十時間となりつてはいるのに対しまして、全日航、TDAはそれぞれ九十時間になつております。勤務時間の方は一ヶ月が百七十五時間ということで、これは全日空も同じでございます。これは一例を挙げたわけでございますが、このように勤務条件といふことでは各社によつてそれぞれの条件に差がございまして、一概に評価はできないんではないかというふうに考えておる次第でござります。

○参考人(山地進君) 今の問題、私ども大変難しい問題だというふうに心得ております。先生の御質問の中にございましたように、かつては全日本航空、東亜が日本航空の賃金の問題を自指して努力されたというようながありました、最近私が社長になつた後も、例えば賃上げの問題でも、日本航空が賃上げするとそれに○・一とか○・二積むというと労使関係は他社の方はそれでうまくいくというような状態が過去に続いていたというのは事実だと思うんです。そこで先頭を切るといますか、日本航空ではストも起こるというようなことも、これは表面的といいますか、そういうことがあつたわけです。

ところが今、先生御指摘のとおり、昨今になりますと、特定のモデルを比べてみると航空局長の方で御説明あつたような差が出てくる。これを私どもの社内では全日空格差、ANA格差といふことで、ANA格差を埋めるといふことが組合との話し合いの中では相當なウエートを占めているわけでございます。

私どもの労務方針を出しまして、これもたびたび御説明いたしておりますように、国内業界においても、あるいは国際的にもトップクラスの競争力を目指して経営を強化するということを前提にしつつも、言葉としては国内業界においても国際

的にもトップクラスの労働条件と労働環境を目指して長期的な計画に基づいてその実現を図ると。

つまり私どもの労務方針からいようと、トップクラスでなきやいけないんじやないかと。ところが、現実には全日空から見れば非常に貢上げあるいはボーナスも少ない、それから特定のモデルにおいて比べてみれば日本航空が低い、こういうことが組合からは指摘されるわけでございまして、私どもとしては総合的に見て、特定のモデルというのはなかなか難しいわけでございまして、制度も随分違います。あるわけですね、全日空と私どもと比べますと。やや細くなりますが、年齢給と職務給といいますか、そういうもの、私どもの方は職務給というような形が多いんですね、向こう、全日空の方は年齢給というような形の賃金体系になつてゐるわけですね。ですから、そういう賃金体系の問題もあるわけなんで、つまりそういった制度面の問題については人事、賃金制度ということを社内で、何も給料だけじゃございません、いろんな問題も構えてそれを議論しようということで組合の方にも御相談をしているわけでござります。

いざれにいたしましても、賃金というのが労使関係の基本的な問題であるということから申し上げましても、こういった問題をどうやって解決していくのかということには今後とも努力をしていくのかということには今後とも努力をしていくのかといふことは、今航空局長も申し上げたとおり、なかなか賃金というのはあるところだけを比べてもわからない、総合的にあるいは生涯的にどうだというような幅の広い立場からいろいろと議論しなきやいけない問題じゃないかというふうに考えております。

○鶴山篤君 介入するつもりはありませんが、ぜひ信頼関係という立場からいふと、やっぱり労働条件というのは基本的な問題でありますので、格差を解消する努力はされていると思いますが、日本航空以外の二社が常にプラスアルファで妥結するようであるならば、格差はどんどん拡大をしていく傾向になるのですから、これは適切に扱つ

ていただきたいというふうに思います。

それから次は、これまた事故に關係をする問題であります。航空機事故あるいは航空関係の事故という広い意味でも結構であります。広報体制、部内に徹底をする問題あるいはそれを通しての事故防止の問題という意味で伺うわけです。

が、八月十二日、ボーイング747が墜落をした年に、また調べてみると、新聞に大きく報道されたものだけでも三つあったわけです。二月十九日、イベリア航空のボーイング747型の山に激突をしたという事故、それから六月二十三日、インド航空ボーイング747型の墜落事故、八月二日にもダラス空港で墜落が起きたと、日本の新聞に出た航空機事故だけでもそれだけあるわけです。

たまたま私は、航空機というものは型が違うから安全だといふものではありませんけれども、型の同じ例えれば747型が墜落をしたといえば緊張をせざるを得ない、そういう意味でいうと、このJAL747型の墜落の後、その年の十二月二二日までの間にさらに大きな事故が三つあるわけです。

そこで、今日、タイ航空のこともそうで、しっかりと、一たんどこかの国で山に激突をした、墜落をした、炎上をした、いろんなケースの事故がある。その場合に、社内では航空三社とも国内の事故、国外の事故を速報として流されているのかどうか。あるいは、原因がすぐわかるわけじやありませんから、原因が究明された後、当然国際的には発表になるだろうし、運輸省にしろ航空公社、七社もそういうものは広報をするだろうと思うんです。そういう広報体制というのはどんなふうになつてゐるんでしようか。

○政府委員(中村清朗君) 世界で起きましたいろいろな事故の報告書の取り扱いでございませんが、一般的に航空機の事故調査だと再発の防止策につきましては、国際民間航空会議とその附屬書がございまして、具体的に言いますと第十三附属書でございますけれども、この中に規定が設けられておるということでございます。

一般的な話を申し上げますと、事故が発生いた

しました場合には、通常その事故が発生をいたしました国、発生国と言つておりますが、これが調査に当たるのが原則となつておるわけでございませんけれども、運航国だとかあるいは製造国政府は必要に応じてこの事故調査に参画できるわけでござります。

さらに、その事故の情報だと報告書でございましたけれども、これは調査国から登録国あるいは運航国、あるいはICAOというよくなところに送付されるわけでござります。これは最終報告の形になります。

先生がおつやいましたように、事故調査は大変時間がかかりますので、かなりおくれてこういふ報告書が送られるわけでござります。ただし、調査の途中におきましても、いろいろ判明した重要な情報などが当然出てくるわけでござりますので、そういう重要な情報だと、あるいは再発防止策等につきましては、関係国へ直ちに送付をする建前になつております。これはICAOの関係でございます。

ただし、実態といつましても、今先生がおつやいましたように、速報が非常に必要なわけですがございまして、そういう速報的なものは、やはり情報がまず航空機のメーカーへ流れるのでございまして、このメーカーがいろいろなデータバンク的な動きをいたします。それで、メーカーの協力のとに、当事国の監督官庁でございますけれども、その政府がその原因その他を分析をいたしまして、所要の再発防止策の確立をますますするわけござります。

そして、必要に応じて関係各国にその中身を通报するということになつておるわけでござりますけれども、特に緊急を要する場合には、すぐ一週間以内とかあるいは三日以内とかいうことで、時間を見限って、我々はアラート・サービス・ブリティンとか、アラートADとつておりますが、これは緊急技術通報あるいは緊急耐空性改善普通報、こういう呼び名で呼んでおりますが、こういう形で各ユーザーに必要に応じて流されるという

ことでございます。

これは、それを受け取った国といつましても、は、当然その航空当局がそれぞれその必要な処置をするわけでございまして、当該国の運航者に対して、国内法に基づきまして再発防止策の実施を要請する、こういう格好になるわけでござります。

これは事故の話を今申し上げましたけれども、事故にもちょっと程度の低いインシデントみたいなかで、それでも当然重要なものにつきましては、このルールのひとつとて処置がされるということでございます。

○鶴山篤君 この広報問題については、日本航空さんはどういうふうにされておりますか。

○参考人(山地進君) まず今の技術部長の御説明のように、メーカーから相当情報が入つてまいります。それから、もちろん御当局の方からも入つてまいりますし、それから、私どもの支店を通じまして、その事故の詳細についていろいろ情報を集めます。そういうた情報を私どもとしては各部に流すわけでございます。流すチャンネルといつましても、例えは私どもでやつておりますのは、社内の安全の広報紙の「フライト・セーフティ」紙というようなのもございまして、これは運航に携わる者は事細かく読んでいるものでございます。それから「オペレーション・エンジニアリング・インフォメーション」というようなものもありますし、いろいろな部局でそれぞれの必要に応じてそういうものを解析して、こういった事故がなぜ起きたのか、そういうアシデントがどうして起こつたのか、どんな気象状況だったのか、事細かにそれぞの立場からわかるようなインフォメーションを流しておりますけれども、その後で我々としてはどう対処したらいいのかというようなことをお互いに検討し合えるような情報の交換というのは相当の速さでやつております。

それから、私どもの役員会におきましても、安全推進委員会というものが別にあります。安全推進委員会というところでまた事故の解析を行いま

国で起こった事件については、こういう事件があります。それは役員会議で、安全推進会議で、報の交換が行われております。

○鴨山篤君 よく事故が起きますと、これは航空機事故に限らずそうであります。あれは特別なんだよというふうにすぐ言いたがるもので。それで自分を慰めているのかどうか知りませんけれども、どうしてもそういう特殊性が強調される。しかし、よくよく考えてみますと、これだけジエットの時代になりましたけれども、特異性ばかり強調していんでは問題の解決にならない。共通性なり普遍性というものが必ずどこかにある。そういう意味ではぜひお願ひをしたいと思うのは、ただ事故の情報を、データを集めただけではこれは物の用に立たないと思うんですね。その特異性なり普遍性というのも、共通性というものを引きだして解説をしていただいて十分今後の予防に当たつてほしいなと。これは私ども僭越でありますけれども、鉄道屋で経験したときもそういうことが非常に多かつたわけです。

それから、後ほど具体的に申し上げますけれども、どうしてもその衝に当たる人はいろいろな原因の競合説をつくり上げるもので。よく鉄道でもありましたけれども、競合脱線というのがある。そのときは雨が降っていたんだとかレールがぬれていたんだとか、速度も少し余分であつたといふうに原因者を特定をしないためにたくさんのが理屈、データをつくるわけであります。それで、その苦労が続くのですから本当の意味の事故対策が忘れがちになつてしまふ。そういうおそれがありますので、これは念には念を押して頑張つていただきたいということを申し上げておきたいと思っております。

緊急事態が起きたようでありますので、じゃ、はしょるようになります。

この今回のボーリング141型一二三便の問題の取り扱い、原因の究明の話をしておりますとなかなか

族との接触を通しての事故防止と再発防止という変わった分野からお尋ねを受けるわけです。それで、私どもも十分読んでみました。そこで、遺族の皆さん方が調査報告書を読みましてアンケートを集めたわけです。そのアンケートの結果を数字にあらわしますと、あの報告書に対しても、非常に不満足三〇%、不満足六五%、未回答五%と、九五%の遺族、これは心情的にはよく意味がわかるわけですが、九五%の人がある報告書に対して重い大な不満と懸念を表明したわけであります。それで、その方々のどういう点が一番大きな不満足、不信を呼んだかというものを列举してみますと、こういうふうになっていますね。

人災の責任者を特定をしていない。似たようなことがあります、法的な責任が明瞭にされていない。以上のところからもっと詳しく述べをやるべきではないか。それから未発表のデータがあるのでないか、それも含めて公表をしなさい。それから事故調査委員会そのものに対して不信を持つ。それから安全対策の改善策についての説明がない。まあ、この部分は報告書の性格から考えてみて無理があろうと思いませんが、そういうふうになっているわけであります。

そういう不満の中、テレビ、新聞でも山地社長は随分遺族の皆さんと氣を使ながら接觸しているといふのはよくわかりますが、さて、そこで補償の進め方の問題で、前回の質問にもありましたが、示談が成立したものもあります、現に示談のために協議をしているものもあります、裁判中のものもあります、こういうふうになされています。その場合の表に出ていく人が、先日の答弁ではこれは保険会社でございます、保険屋さんが出ていますというふうな答弁が最初されたんですね。私は、その点をまだ記憶をしているわけですね。そこで、実際の補償交渉というのは、日航側

はどなたが責任者に立つて遺族の代表なり、ある
いは示談が成立した場合でもそうでありますし、
示談を進めている場合でもそうであります、そ
の任に当たっている責任者はどなたになつてゐる
のかということをちよつとお尋ねをしたい。
○参考人(山地進君) 前回私の答弁で今、先生の
おつしやるような印象をお与えしたようござい
ますけれども、私どもとボーリングとの関係は、
どつちがその最終的な責任を持つかというような
ことをいつまで争つておりますが、この御被災者
はもう被害を受けられていることはもう明白なこ
とでござりますので、したがつてボーリングと私
どもを代表して日本航空が補償の責任に当たる、
こういう方針をまず出したわけです。それで、こ
の前保険会社のお話を申し上げましたのは、それ
の、ボーリングはボーリングで保険会社に保
険を掛けております、私どもも掛けておるわけで
す。そうすると、どつちが損害を払うかというこ
とが未確定な中で保険会社間でおれのところはこ
れくらいかなというような話をされていると、こ
れは御遺族と関係のない話、裏側の話でございま
す。それで、私どもは保険会社とは関係なく御遺
族といろいろ補償の交渉を進めて、それでその御
遺族にお払いする額について保険会社に補てんし
てくださいといふ話を今度は保険会社にするわけ
です。それで、保険会社が、そのままうちが払つ
た分を保険金で払ってくれるかどうかかといふの
は、これは保険会社の判断になるわけです。ただ
大部分についてこれは保険金を払つているわけで
すから、保険会社が払つてくれるということは間
違いないと思うわけでござりますね。それで今
お尋ねの、じやだれが責任持つてやつてあるんだ
といふは、会社でございますから、もう私が責任
持つてやつていると言うより言いようがないんで
すが、実務はご被災者相談室というのがございま
して、その室長には役員を充てております。それ
から、直接御遺族とお話しする場合は、御遺族い
ろいろ御事情がござりますので、それぞれに御遺
族に東京では一家族に一人の世話役という人を充

ております。これは常時ほかの仕事をしながら、その御遺族の関係があるときにはその御遺族に接触する。大阪地区では人数がたくさんいらっしゃるものですから、数人の御遺族の関係を一人で世話役がやっております。しかし、その世話役は日常の業務から外されておりますから、御遺族のことになると専念するわけです。その世話役という者がそれぞれの御遺族の御家庭の事情に応じながら補償のお話を進めている。実事上はしたがつて世話役が直接やっているけれども、最終的には相談室というところがあつて、最後は私がやる。なお、別途弁護士団を立てて、賠償団ということを御遺族がおやりになつている場合には、賠償団の方の弁護士と私どもの方の会社の弁護士とが弁護士間でお話をするというようなこともあります。

○鶴山篤君 わかりました。誠心誠意頑張つていただき、努力をお願いをしておきたいと思います。

裁判中ですから、運輸省あるいは山地社長に原因者の特定というふうなことを聞きましても無理な話だらうと思いますから私は省略をしたいと思うんです。

当の日本航空側からいろいろなお話を承るといふことも一つの方法でしようけれども、実は全日空の重役さんの公式の一・二・三便にかかわります話がある物が出ておりました。私も全部その議事録を読ましていただきました。非常に参考になることもあります。いろいろなことを、あの事故につきましては、最初の段階から五つ六つの段階までありますから、それぞれのことについての議論がされるんでしようが、全日空の重役さんのお話をまとめてみると、これだけジェット化され、六百機も世界じゅうを飛んでいるという意味ではもうどこの航空会社、パイロットも、お客様を含めて腹の中にあるのは安心して乗れる、そういう安心感、信頼感といいますか、その上に構成をされている。だから、みんな旅行をするわけあります。その重役さんの話をまとめてみますと、余りに過信し過ぎていたのではないか、ボーリング

社に対してですよ。メーカーに対しても余り過信をし過ぎていたのではないか、これがまとめた私は感想のような感じがしたわけです。

そこで、これからの方策について伺うわけですが、こういうことがないようにするためにいろいろな努力をされていることはわかります。日本航空の中に通称ボーゲン部と言われるものが何かできましたそうですが、ボーゲン部というのは適切かどうかはわかりませんけれども、ボーゲン社に人を派遣をして、それから、最初から最後まで、言つてみれば受け取りまで全部目を通す、調査をする、点検をする、確認をする、そういう体制で切りかえたといふように言われてはいる

わけですが、そういう問題を含めて改善策についてどういう努力をされているかを伺いまして、私の質問を終りたいと思います。

○参考人(山地進君) 改善策全般にわたりますと
相当長くなるんで、今のボーリング部というところを代表的に御説明をさしていただきたいと思うんですが、おっしゃるように、ボーリングはもう絶対間違いないことだと今度の事件は起こらなかつたという意味からは、やっぱりボーリングといえどもいろんな過ちはあるんだという前提でやらなければいけないというんで、米州ボーリングの会社の中に私たちの品質保証部というチームを派遣しているわけです。ボーリングからしてみれば、何でおれのところのことを信用しないんだというような反感が当初あつたそうでございまが、私どもの技術担当の者が、製造過程においていろいろこういう点をこうじやないかとか、この点はどうだというようなことを賛同いたしま

して、ボーリングとしては、現在は非常に日航の品質保証部が来てよくなつたというような感じをもつてゐるわけです。私たちの今の航空機といふのは、いろいろ御議論はありますけれども、フェールセーフというような思想あるいは信頼性管理方式とかいろんな問題を含めて安全度というのは高まつてゐることは間違ひないとは思います。ただ、念には念といいますか、いろいろ私たちもして

てもできる限りの安全に努力をするという意味で、使っている飛行機の前に、新しい飛行機を入手するときから品質の保証について私どもも関与

するということで品質保証部、まあ今先生の言葉だとボーリング部というようなものをつくつてゐるわけでございまして、非常に大きっぽく言いますと、747のジャンボの従来使つてゐるものについては、年数のたつてゐるものになればなるほど丁寧に検査をする、整備をする、それから事故の一回でもあつたものについては長期監視プログラムといふもので見るというようなことで、今回の事故を契機に私どもの安全というものについては品質が高まつたといふうに御理解を賜りたいと思

○安恒良一君 ちょっと各派のお許しを得て、今
緊急^{こき}につて問題こつひて董論大臣おの同いを
います。

したいんですが、それは日本籍タンカー日信丸の被弾についてであります。九月二日二十三時四十五分、日本時間にいたしますときようの午前四時四十五分に、日正汽船の日信丸、これは十八万トンで、乗組員は全部日本人であります。ペルシャ湾内で被弾をしたという事件が起きたということでありまして、幸い、どうも今聞きますところによりますと火災とか傷害者はなかつたようです。それらの事実について大臣から事実関係並びにこういう問題がしばしば起つては大変なことになるわけですから、今後の対処方針についてお聞かせをください。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 緊急に発生いたしました事態でありますので、この場をかりて御報告を申し上げます。

けさ、親会社であります日正汽船から受けました通報によりますと、ペルシャ湾のジルクターミナル、これはアラブ首長国連邦でございます。このジルクターミナルで原油を搭載後日本に向けて航行中の日本籍タンカー「日信丸」、日正汽船所有、乗組員二十一名、ただいま委員から御指摘を受けましたように、全員日本人の船員であります。約十八万二百重量トンの船でありますし、原油約十

七万トンを積んでおりましたが、この船が現地時間の九月二日二十三時四十五分、日本時間の九月三日午前四時四十五分、北緯二十五度四十一・三

分、東經五十五度十八・一分、アラブ首長国連邦のシャルジヤ北方約十九マイルの海域におきまして、国籍不明のガンボートからロケット攻撃を三発受け、右舷の外板等數カ所に被弾をいたしました。被弾箇所に破孔等を生じておりますが、火災た。被弾箇所に破孔等を生じておりますが、火災の発生はなく、また死傷者もなかつたとのことでござります。

現在、同船はフジャイラ港沖に向けて航行中でありますて、今後の対応につきましては、ペルシヤ湾出港後に損傷状況を調査の上検討することと

以上が入りました連絡の現在わかります全体でござります。

これは私どもにとりまして非常に大きな衝撃であります。昨日の朝も、御承知のように既に報道されております、日本向けに航行中のリベリア籍のタンカー、ダイヤモンド・マリーン、定期用船は日本郵船でござります。このダイヤモンド・マリーンが同じく北緯二十六度二十一分、東経五十六度六分、ホルムズ海峡の西方約三十マイル付近におきまして国籍不明のガンボートから銃撃を受け、船橋の左舷下方等數カ所に被弾をいたしました。これも死傷者はなかつたということで、航行可能なため湾外に向かっております。

昨日のうちに二隻の船が被弾をいたしましたわけでありまして、いざれも国籍不明のガンボートであります。

情報を調べたいと思ひますし、同時に、外務省に
対して至急官民連絡会を開くように要請をいたし
たいと考えております。その席でなお今後の対
策についての検討を加えたい、そのように考えて
おります。

ているわけですから、もうかねがねからこの地域の航海の安全については関係者から運輸大臣のところ、外務大臣のところにも何回も要望が出てい

ると思ひますから、二回も引き続いて起り、しかも国籍不明の、今回の場合はロケット砲を撃ち込んでいますから、そういうことについては外務省と連絡をとられて早急にやはり実情を調査をし、やはりこれは抗議するところは抗議する、きっちりとしていただかないと大変な問題だと思いますので、まだ事件が起きたばかりですが、ぜひともひとつ早急に外務省との連携をとられて、再びこういう行動が起らぬないように、そういうても国籍不明ということですから大変難しい問題も

あると思いますが、私はやはり航行の安全、それから我が国の全体が石油に依存しているこの経済の状況等々から考えて、それと同時に、やはり国

連安全保障理事会の決議等が守られるよう、やはりそういう措置についても積極的に我が国が動かされるよう、なことをしていただきたいと思いますが、よろしめうござりますか。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 発生いたしました二件ともにペルシャ湾内でございますけれども、イラン、イラクがそれぞれに設定をいたしておりません。一般航行の許されている部分でござります。それだけにこの事件は両方とも非常に重大な問題を含んでおりますし、早急に外務当局から関係国と思われる各国に対しても事実の解明、必要なる、その犯人が限定されるならば当然当該国に対する抗議等の手段を講じてもらいたいと考えております。官民連絡会を早急に設定し、開会

○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。

午前十一時五十四分休憩

午後一時三分開会

会を開いたしました。

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。

○安恒良一君 日航法の質疑に入る前に、午前中に私からお願ひしておりましたところの日本船の被弾に関することについて運輸大臣、昼夜に調査をされたことがあるならば御報告をまずしていただきたいと思います。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 先刻は大変ありがとうございました。

おかげさまでつい先刻、被弾いたしました日信丸は、ホルムズ海峡を通過いたしまして湾外に無事離脱したという報告がございました。なお、被害等の詳細の報告は入っておりません。

また、先ほどの委員会の御意思を受けまして、本日午後四時からペルシャ湾安全対策官民連絡会を開くことになりました。関係各省庁のほかに船主協会、また全日海からも参加をいただき、対応を協議をいたします。

なお、本日現在におきましてペルシャ湾に在湾いたしております日本船は、日本籍船、外国船のチャーターを含めまして現在十八隻であります。大体この週末から九日ぐらいまでにかけましての在湾隻数は、少ない日で十四隻ぐらい、多い日は十九隻という予定であります。非常に私どもとしても事態を憂慮いたしております。

今後とも御協力をよろしくお願いいたします。

○安恒良一君 それでは、私ども社会党を始め各政党的皆さん方からずつと日航法の、民営化についての質問が続いております。たくさんの中でもう少し明らかにしてほしいということ等をお聞きしたいと思います。俗に言うとちょっと落ち穂拾い的な質問になります。それが一つ。それから、実は質問も順序立てて組み立てておつたんですが、きょうになりまして一齊に委員会

が開かれているものですから、御出席をいたしました。

ところの外務省とか防衛庁、主管委員会があるから勘弁してくれ、こういうことになりましたもの

ですから、時間もその時間に合わせて質問しま

す。ですから、質問があつち飛びこつち飛びする

ことがあります。冒頭お断りをして質

問に入りたいと思います。

そこで、主計局次長お見えになつていますか

うございました。

大変お忙しいそうですから、これもいきなり

ます。そのままの問題から入つていきたいと思います。と

いうのは、実は日航の株式売却益の使い方の問題

であります。

既にこれは同僚委員から質問がありましたよう

に、予算上の金額は、いわゆる一般会計に二千八

十三億、産投会計が三千三百三十四億円、計三千

六百億円が予算の中では計上されているようであ

りますが、一株当たりの株価、これも同僚委員が

質問をしましたように、この予算を計上されたと

きから今の時価の株価は約倍になつています。で

すから、それだけの自然増収があることはこれ

は間違いないと思います。

そこで私たち、日本航空というのは、御承知のように運輸事業そのものでありますから、そこで株式の売却益といふものは、全額運輸関連事業に使うべきものであるというふうに考えておるわけあります。この点について、前回大蔵省から実は関西空港の重要性、それを産業投資特別会計として六百二十億というのを計上しておるわけでございます。これにつきましては、関西国際空港の重要性、それから産業投資特別会計の支出目的に非常にかなつておるということで、いわば臨時異例の措置として六百二十二億は運輸省と相談をした結果これを産業投資特別会計の支出として計上している。それから産業投資特別会計の支出目的に非常にかなつておるということで、いわば臨時異例の措置として六百二十二億は運輸省と相談をした結果これを産業投資特別会計の支出として計上している。それから産業投資特別会計の支出目的に非常にかなつておるということで、いわば臨時異例の措置として六百二十二億は運輸省と相談をした結果これを産業投資特別会計の支出として計上している。それから六十二年度、補正はやつたばかりですが、万が一、まだこれからありますから、補正があるときに、その際にさらに運輸関連事業に出すというのも一つの手ではないか。

それから、六十二年度、補正はやつたばかりですが、万が一、まだこれからありますから、補正があるときに、その際にさらに運輸関連事業に出すというのも一つの手ではないか。

それから六十三年度予算、これから組み立てま

すが、万が一、まだこれからありますから、補

正があるときに、その際にさらに運輸関連事業に出すというのも一つの手ではないか。

それから六十三年度予算、これから組み立てま

すが、万が一、まだこれからありますから、補

正があるときに、その際にさらに運輸関連事業に出すというのも一つの手ではないか。

それから六十三年度予算、これから組み立てま

すが、万が一、まだこれからありますから、補

正があるときに、その際にさらに運輸関連事業に出すというのも一つの手ではないか。

それから六十三年度予算、これから組み立てま

すが、万が一、まだこれからありますから、補

正があるときに、その際にさらに運輸関連事業に出すというのも一つの手ではないか。

○政府委員(斎藤次郎君) そういうお考えがあるということは私も実は伺っております。

それで、日航株の売却益といふのは、御承知のようになります。産業投資特別会計所屬して

いる日航株を当初予算で今年度全額売却するとい

うことで対処方針を立てたのでござりますけれど

それはなぜかというと、今あなたは関西空港は

省として。その際にもこの金額というものが運輸関連事業に充てられる、こういうことについての配慮を、というのは、率直に言つて、大蔵省よく聞いておつてもらいたいんです。が、この考えは与野党皆一致しているんですよ、与野党みんな一致しているんですから。この前出てきておった大蔵省のお役人だけが一人抵抗して帰つたわけですから。

・ですから、私は決して無理なことを言つてゐる

て、運輸省ともよく相談をしながら、空港整備事業の重要性にかんがみて十分な配慮をしていきたいといううぐあいには考えておるわけでございまます。ただし、これは来年度予算編成の話でございまます。

○安恒良一君 では、この問題はこの程度にことめておきますが、どうぞ主計局次長、それから運輸大臣も、本委員会が望んでいることということがあります。みんながそういうことを考へて、株が当初よりも約倍額で売れた場合に、それをできるだけ運輸関連事業に使ってほしい、こういうことでございまますから。今お聞きしていますと、受け入れはとにかく一般会計に受け入れるが使用のときにはある程度配慮をしなきやならぬだらうと思います。ですから、そういう要望を強くしておきます。

円高・円安を言われるなら国民に示してもらわなければならぬ。ですから、結局IATAがありますから、どうしても国際運賃ですからIATAとの協議が必要だということになりますが、私は日本が主導権を持つて為替の変動に伴う自由な調整幅を設ける、こういうようなことを早急にやはりIATAとの間に協議をしてやるというのも一つの方向ではないかと思うんです。そうでないと、結局、今同僚委員からもいろいろありましたように、この輸入航空券、もしくは韓国や香港から経由で日本を再経由していくという安い航空運賃の手入れというものがどんどん続くわけですね。そうしますと、日航自体の経営にも今のままほつておけば私は重大な影響を与えると思うんです。ですから、これだけ、例えば既に円は一ドル百四十円、その今防戦に一生懸命なんですか、そうすると、当分こういう状態が続くということになると、今までの答弁ではこれで運賃問題が片づいたなんということには私はならぬ。

○政府委員(齋藤次郎君) あるいは私の言葉が否
足らずであつたかもしませんけれども、私どもは
空港整備事業の重要性という認識については、
十分にその必要性を認識しているつもりでござい
ます。関西空港だけが特に重要と申し上げたわけ
ではなくて、今年度の当初予算におきまして空港
整備事業につきましては、ほかの公共事業関連に
比べまして飛躍的に実は増加をしておるわけでござ
います。これは関西空港のみならず、羽田の沖
合展開、成田の二期工事等も、それぞれ運輸省と
調整をいたしまして、実は目いっぱいに予算を計
上しているつもりであるわけでございます。

株の売却収入は産投特会の剰余金になりますので、原則としてそれは一般会計で使用することになると思いますけれども、それとは別に、運輸省関係の事業あるいはその他の関連の予算につきまして、その重要性は十分認識してこれから検討を進めていきたい、そういうのが基本的スタンスであるわけでございます。

したがいまして、運輸省関係の事業が必要でないとか、そのため日に航株を使うとかいうわけでございませんで、一般会計の歳入として受けながら歳出の方については別途検討していくというのが財政の筋道ではないかと、そういうふうに考えておるわけでございます。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 今財政当局としてのお話をあつたわけでありますけれども、運輸省は来年度の概算要求として約八千三百億円弱の要求を八月三十一日に大蔵省に提出をしたわけであり

レートの変更に伴う方向別的是正についであります。ですが、これも同僚委員からいろいろ聞かれました。航空局長は同僚委員の答弁で、やむを得ないと、大変難しいことだということでやや手放し的な答弁であります。なかなか航空局長の答弁であります。國民は納得をしないのであります。ですから、何らかの方向でこれはやっぱり是正をするという姿勢をこの際はつきり示してもらいたいと思うんであります。まず、今まで各同僚委員からいろいろいるこの問題についての矛盾点が指摘をされたんです。でありますから、私は殊さらには中身をさらに掘り下げようと思いませんが、今までの答弁ではちょっといただけません。

例えば一つの例を挙げますと、十月には日欧線で個人客の割引料金を設定すると、こういうことを答弁されました。これでできれば勘弁してほしくないと、こういうことです。私はなかなかこれで勘弁するわけにはいかないわけであります。

例えば一つの例を挙げますと、十月には日欧銀で個人客の割引料金を設定すると、こういうことを答弁されました。これでできれば勘弁してほしいと、こういうことですが、私はなかなかこれで勘弁するわけにはいかないわけであります。

また、こういうことも言われましたですね。円安の際は日本発が安いときもあつたと。だから円高のときはと、こういうことだと思いますが、私は本当に、円安のときにどれだけ、幾ら還元されただかと、だから円高のになつたらどれだけ還元しなきやならぬかときちんとした計算を、私は

円高、円安を言われるなら国民に示してもらわなければならないと思う。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 私どもは今まで努力を御説明してきたわけでありまして、将来ともにこのままでいいと考えておるわけではございません。ただ、委員がよく御承知のこととありますけれども、国際航空運賃というものが発着に係る両国政府の認可というものを効果条件にしておりましたために、相手国の政府の考え方、また、その前提として各国の航空企業間の協議というものが必要であり、方向別格差の縮小措置につきましてもIATAの場における調整が必要になつておるということはこれはもう御承知いただいているとお

私ども運輸省として今後とも長期にわたって相

当の格差を生じるような場合には、当然我が国の航空企業の経営状態を勘案しながら日本航空を指導し、IATAの運賃会議でできるだけ方向別格差を是正していく努力をしてまいりたいと考えております。

現在IATAにおきましても、近年の激しい為替変動に対応いたしまして特別通貨会議というものを設けてその通貨制度の見直しを行っているわけであります。その中で発地国通貨建てを前提にして一定の為替変動が生じた場合にこれに対応した運賃水準の見直しを適宜行うということが検討されておりまして、日本航空もこれを支持しておられるようであります。

委員が御指摘になりましたような方向、また今申し上げましたようなIATAにおける現実の検討の方向、こうしたもの踏まえながら運輸省としても努力をしてまいりたいと考えておるところであります。

○安恒良一君 私は、どうもこういう問題の取り組みに對して運輸省の取り組みが、後からいろいろな問題を指摘しますが、非常に遅いと思うんですね。ですから、私は今私が提起したこと、それから運輸大臣が御答弁されたこと、中身にはそんな食い違いないんですよ。

そこで、今検討中とか、これからということじやなくて、日本としてやはり早急にその問題の結論を得るように具体的な提起をしてもらいたいと思うんです。でないと、非常に国際運賃については國民は不信を持つていますね。

例えば輸入航空運賃は窓口でチェックするといつても、一つの例を挙げますと、ソウル—東京をこう破つちやつて出すと窓口ではチェックできなんですね。じゃ、その次のチェックは何かといつたらバスポートなんです。ところが、そんなこと成田空港でできるような暇ないんですよ、バスポートも全部見て、破つていいか、破つていいか。そうすると輸入航空運賃どんどんこれ行くわけ

ですね。

それから、これは国内のやつについても後で聞こうと思つているんですが、率直なことを言うと、私たちの議員会館に注文とりに来るんです。それで、何の注文をとりに来たかというと、東京—福岡安いあれはどうですかとか、東京—北海道と、堂々とあなた今議員会館の中注文とつて回るんですからね。私はそんなもの買ったことありませんよ、買ったことありませんけれども、僕は聞いてびっくりしたんですから。こうノックして入ってきて御用はと言うから、僕は秘書にあればだれだと聞いたら、航空券の方向別によつて、議員会館の中を注文とつて回るというそんな状態が國內線でもあるわけですからね。ましてや国際線の場合は、大臣、今私が言つたように輸入航空券というのがどんどん来ている。それはもう今言ったやり方で、その面破れば何もソウルまで飛ばなくていいんですよ。東京から乗つて破つて捨ててしまつちやつているんだ。そうすると、とつても私は成田で窓口でチェックというのはできな

いと思う。ですから、この点は早急にこれだけ為替レートの変動があるわけですからこれはぜひ取り組んでいただきたいということ、取り組みについて大臣お約束してください。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 今議員会館と言われましたが、実は私は六本木に住んでおりますが、先日自宅に訪問を受けまして、私の仕事を御存じでしょかと申し上げて、お引き取りをいただいた経験を持っております。

しかし、そういう状態が本当に望ましいものでないことは間違ひありません。今、委員からもさまたま御指摘をいただきましたが、私どもとしては最も善の努力を尽くしてまいりたいと思います。AATAの場において日本航空にも努力をしてもらいたい、そのように指導をしてまいりたいと思いまます。

○安恒良一君 それから、次は国内運賃問題です。これがIATAとは関係ありませんから大臣がおやりになればすぐできることですから、これ

もいろんな委員から質問が出でています。これはもう既に予算委員会から始まつたわけですからね。

我が党的議員が予算委員会でやりましたし、本委員会の中においても野党的議員の皆さんが全部やらされました。それは一つは北海道の割高運賃ですね。また、コモンレートですね。海外へ出るときの北海道—東京間の問題、これずっとお聞きしておりましたら、運輸省としては航空運賃問題懇談会の結論を得てやるということの答弁のようだつたと思いますね。今相談をしています。しかし、これなんかもずっと聞きますと、そんなに航空運賃問題懇談会で議論をしなきやならぬことじやないんじやないかと思うんですね。ですから、私は、懇談会の結論が出ないとできないということ

じゃなくして、例えばもう北海道の分については切り離して、できれば今年度内ぐらいには実施すればいいんじゃないんです。東京から乗つて破つて捨ててしまつちやつているんだ。そうすると、とつても私は成田で窓口でチェックというのはできな

いと思う。ですから、この点は早急にこれだけ為替レートの変動があるわけですからこれはぜひ取り組んでいただきたいということ、取り組みについて大臣お約束してください。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 今議員会館と言われましたが、実は私は六本木に住んでおりますが、先日自宅に訪問を受けまして、私の仕事を御存じでしょかと申し上げて、お引き取りをいただいた経験を持っております。

しかし、そういう状態が本当に望ましいものでないことは間違ひありません。今、委員からもさまたま御指摘をいただきましたが、私どもとしては最も善の努力を尽くしてまいりたいと思います。AATAの場において日本航空にも努力をしてもらいたい、そのように指導をしてまいりたいと思いまます。

○安恒良一君 それでは、今のところは、年度内と言いますが、ひとつせひとと年内に。というのは、心配しているのは、これまで内閣改造になつちやうからね、内閣改造。総裁選挙が終わつて改選になつちやうんだから、よほどそこのところきつとしておかないと大変な心配もありますものですから。運輸大臣が御留任されればそれはもう

また、委員お話しになりましたが、コモンレートの方は私は確かに地域の気持ちとしてよくわかれんですが、目的地への運航経路の問題とか、あるいは当該空港発着国際線のその規模の問題であるとか、また国際的な調整を必要とすることがありますからすぐにはどうこうというお答えを日本だけに出すことのできる問題でないことは御承知のとおりです。

ただ、南北格差は大変しよつちゅうしかられで、私ももういいかげんしかられくたびれましたので、年度内ぐらいの話なら私は申し上げても作業は間に合うと思いますけれども、できれば年内も含めて検討をさせていただきたいと思います。

○安恒良一君 この点は予算委員会のときには總理も大分格好いい答弁されたわけですね。一国の總理が格好いい答弁された。ですから、コモンレートの問題は諸外国との調整があるが、南北格差だけは、予算委員会のあのときの總理の答弁聞いておつたらすぐでもやらせるような話をされります、何々審議会に諮つておりますと、そこでの結論を得てからとこうおっしゃいますけれども、この北海道の割高運賃とかコモンレートの問題などというのはそんな審議会のお偉い先生方の御英知をお聞きしなけりやできないような問題じやないんですよ。これは、やる気になれば、運輸大臣がその気になれば直ちに私はできることですから、まあこれもあしたからなどということを私は言つてはいるわけでないんですが、少なくとも今年度内に北海道だけでも切り離してこれは是正をする、こういうことで運輸大臣どうですか。やつぱり仕事をやる内閣の運輸大臣ですから、どうぞひとつ。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 航空運賃問題懇談会で現在検討していただいている事実はこれはそのとおりなんです。そして、この秋の間にその結論をお出しをいただくということもこれは事実のことでありまして、せつかくお願いを申し上げ、その作業を無視してやるわけにもこれはいきません。

○安恒良一君 それでは、今のところは、年度内と言いますが、ひとつせひとと年内に。というのは、心配しているのは、これまで内閣改造になつちやうからね、内閣改造。総裁選挙が終わつて改選になつちやうんだから、よほどそこのところきつとしておかないと大変な心配もありますものですから。運輸大臣が御留任されればそれはもう

一番あれなんですか。

○國務大臣 橋本龍太郎君 私の首がなくなつても運輸省はちゃんとありますから。

○安恒良一君 次に、安全対策についてお聞きをしたいんです。

これもきょうも穂山同僚委員から、それからずつと各委員の御質問もあるんですが、私はどうも聞いていると精神条項的な答弁が多いんですね。

大臣も山地社長も、経営の効率化を行つても安全には心配がない、政府の監督は安全面についてきちんとやるこういうことを盛んに御答弁になつてゐるんですね。しかし、どうもそのお二人のそ

の言葉だけではちょっと私この安全問題というのをああそうですかとなかなか言えないと。それは言われているお言葉が悪いと言つてゐるわけないんですね。しかし、それで安全の担保ができるかなという心配が実はある。そこで、少し安全の担保問題について聞いてみたいたいですが、実は田淵委員からこういうことをお聞きをしました。四十六年、五十年、五十五年、五十九年、その都度に日航が経営強化策とか合理化対策を出されましたね。ところがその翌年もしくは翌々年に大きい事故が起つています。例えば四十六年の減量化策の後、四十七年には羽田、ニューデリー、ソウル、ポンペイ、モスコー、連続事故が起きたわけであります。それから五十年の合理化の後、五十五年、五十九年について、時間がありませんから、田淵さんが質問されたことにダブりますから中身は省略しますが、ずっと事故が起きていることは事実です。

そこでお聞きをしたいのですが、今までおたくがやられた合理化とその後に起きた事故、もしくは経営強化策とその後に起きた事故、それを。四十七年に起きた事故についてはその次のいわゆる政策の中にどう具体的に取り入れられたのか。ですから、経営強化をやつた年、そして事故が起きた。今度はその事故が起きた後にまた経営合理化をいろいろやられていましたが、その事故の教訓を一つ一つ具体的にどういうふうに生かしたのか。

これもきょうも穂山同僚委員から、それからずつと各委員の御質問もあるんですが、私はどうも聞いていると精神条項的な答弁が多いんですね。

大臣も山地社長も、経営の効率化を行つても安全には心配がない、政府の監督は安全面についてきちんとやるこういうことを盛んに御答弁になつてゐるんですね。しかし、どうもそのお二人のそ

の言葉だけではちょっと私この安全問題というのをああそうですかとなかなか言えないと。それは言われているお言葉が悪いと言つてゐるわけないんですね。しかし、それで安全の担保ができるかなという心配が実はある。そこで、少し安全の担保問題について聞いてみたいたいのですが、実は田淵委員からこういうことをお聞きをしました。四十六年、五十年、五十五年、五十九年、その都度に日航が経営強化策とか合理化対策を出されましたね。ところがその翌年もしくは翌々年に大きい事故が起つています。例えば四十六年の減量化策の後、四十七年には羽田、ニューデリー、ソウル、ポンペイ、モスコー、連続事故が起きたわけであります。それから五十年の合理化の後、五十五年、五十九年について、時間がありませんから、田淵さんが質問されたことにダブりますから中身は省略しますが、ずっと事故が起きていることは事実です。

そこでお聞きをしたいのですが、今までおたくがやられた合理化とその後に起きた事故、もしくは経営強化策とその後に起きた事故、それを。四十七年に起きた事故についてはその次のいわゆる政策の中にどう具体的に取り入れられたのか。ですから、経営強化をやつた年、そして事故が起きた。今度はその事故が起きた後にまた経営合理化をいろいろやられていましたが、その事故の教訓を一つ一つ具体的にどういうふうに生かしたのか。

大臣も山地社長も、経営の効率化を行つても安全には心配がない、政府の監督は安全面についてきちんとやるこういうことを盛んに御答弁になつてゐるんですね。しかし、どうもそのお二人のそ

の言葉だけではちょっと私この安全問題というのをああそうですかとなかなか言えないと。それは言われているお言葉が悪いと言つてゐるわけないんですね。しかし、それで安全の担保ができるかなという心配が実はある。そこで、少し安全の担保問題について聞いてみたいたいのですが、実は田淵委員からこういうことをお聞きをしました。四十六年、五十年、五十五年、五十九年、その都度に日航が経営強化策とか合理化対策を出されましたね。ところがその翌年もしくは翌々年に大きい事故が起つています。例えば四十六年の減量化策の後、四十七年には羽田、ニューデリー、ソウル、ポンペイ、モスコー、連続事故が起きたわけであります。それから五十年の合理化の後、五十五年、五十九年について、時間がありませんから、田淵さんが質問されたことにダブりますから中身は省略しますが、ずっと事故が起きていることは事実です。

そこでお聞きをしたいのですが、今までおたくがやられた合理化とその後に起きた事故、もしくは経営強化策とその後に起きた事故、それを。四十七年に起きた事故についてはその次のいわゆる政策の中にどう具体的に取り入れられたのか。ですから、経営強化をやつた年、そして事故が起きた。今度はその事故が起きた後にまた経営合理化をいろいろやられていましたが、その事故の教訓を一つ一つ具体的にどういうふうに生かしたのか。

年に事故が起きていてます。その起きた事故を次の

五十年の合理化策を決めるときに具体的にどう生かしたのかということですね。そういうふうに年次別に追つてひとつ資料を整理したやつを出しておきました。この事故についてはこのように日航の中身を直していきました。こういうふうにしていただかぬと、おどといのような御答弁だけでは納得はできません。

○参考人(山地進君) いろいろ事故がございますので、事故と事故後の対策について申し上げますと、ニュードリーアー事故、四十七年六月でございま

すが、この原因は、滑走路を視認すること、あらゆる計器指示の確認等、所定の手順が無視されたと、ニュードリーアー事故、四十七年六月でございま

すが、社長が何でもかんでも答弁する必要は

ないんです。なぜかと言うと、あなたよりも詳しい常務がそこにすらとおるわけですから、あなたがそれで一人で答弁しても答弁が抽象的になるから、きのう質問取りには言うておきました。全部担当常務なり担当の部長が説明して、それを受けて社長が後から答弁してください。あなたは運輸官僚ですから、つらつらとする答弁はうまいんです。それは困るんです。安全問題といふのは、国会の前やつた経験を生かしてたらたらとやつて逃れようと思つても逃れられない。それがために常務をたくさん連れてきてるんだから、それぞれ担当常務が自分の担当部門についてはこれから僕の質問に答えてもらおうことをひとつ。きのうも申し上げておったんですが、依然としてあなたがやられますから、ここで申し上げたわけです。それじゃ、その資料は出していただくといふことを約束していただきましたから、これは後で資料を検討したいと思います。次に参ります。

そこで、運輸省も各事故が起つた後、具体的

に一つ一つの事故についてこういう指導をした、

その指導されたことが具体的にどう実行されたか

と、こういうことを恐らく検証されていると思いま

す。

そこで、運輸省も各事故が起つた後、具体的

に一つ一つの事故についてこういう指導をした、

石炭鉱業関係、地下産業の指導、監督をしておりますね。そういたしますと、大きい炭鉱爆発事故が起りますと、当時ずっと私の知つてゐる限りにおいて、局長が責任をとるという体制が通産省では続いたんですね。大きい山の爆発事故、死傷者なんか出たときには通産省の局長は責任をとる、こういうことがよく続いておりました。そういうようなことから考えますと、あのジャンボ機墜落後、日航は日航としての責任のとり方があるし、運輸省は運輸省としての私は責任のとり方というのをきちっとしておなきやいかぬと思いますが、この点についてどういうふうにされたのか。

さらに、整備の組織改善、増強についてですね、

具体的な指導、指示をされたと聞いておりますが、それは具体的の中身はどんなものであったのかどうか、そしてそういうものについては完全民営化後においてもきちっと日航にやらせるという、

こういう担保、そういうものがあるんだろうかどうだろうか、この点について。最初の方は資料要

求であります。そして、後半の質問は具体的に今

ここで答えてください。

○政府委員(中村清朗君) まず全般的に、日本航

空の事故後の事故防止策、どんなことをやったか

といふ御質問がございましたので、この点を私の方からお答えをしたいと思います。

運輸省といたしましては、事故原因、まず第一

番といたしまして、ボーイング747型機につきまし

て一斉点検の指示をしたわけござります。さら

に二番目といたしまして、日本航空に対しまして

業務改善勧告をしております。それから三番目と

いたしまして、後部座席が破壊をして垂直

尾翼等が破壊をしないよう、尾翼構造の設計改善

を指示しております。それから四番目といたしま

して、尾部の構造による油圧系統機能喪

失、これの防止等を内容といたします指揮をいた

しております。

こういうことで所要の安全対策を講じたところ

でございますけれども、また日本航空の事故にか

かわる航空事故調査委員会の報告書が公表されましたので、あわせてこの報告書に出されました勧告等につきましても、その施策を一応、当面とつたわけでございまして、そのままで第一番は航空機

の大規模な構造修理を当該航空機の製造工場以外

の場所で実施をいたします場合の管理体制に係る

指針を定める等の所要の措置を講じたところでございます。

さらに、日本航空側としましては、事故後、こ

ういうような指示を受けまして、耐空性改善命

令、改進通報でござりますけれども、これを受け

て必要な改修その他を行つたわけでござります。

さらに、構造の総点検の結果、おどといも話が

追加が必要になるというようなことも出てまいり

ましたので、そういうことも行つたわけでござい

ます。さらに、過去に大規模な修理を行つた機材

に対しましては、長期監視プログラムの設定などを行

われたわけでござります。

それから、先ほど社長からお話をありました組

織関係といたしまして、米州の技術品質保証部の

設置あるいは整備要員の増員、機付整備士制度の

導入などの安全体制の強化が図られたわけでござ

ります。

しかしながらお答えをいたしまして、事故をさらに起こさせないよ

うなけじめをつけていくと、どうやり方について

は、私は考えられてしかるべきだと思う。今運輸

大臣がおつやつたように、再び起こらないよう

なための指導をすること、これはもう当然のこと

で必要ですが、あれば大事故が起きたという

ときにおいて、私はそういうような点について、

まあこれは前運輸大臣のときのことですから、今

のあなたを責めているわけじゃないんですが、私

は、今後再びこんなことがあつてはいけないと

思いますが、やはり責任のとり方として、監

督官庁である運輸省の責任のとり方といふことに

ついては、私は私の考え方をこの際ちつと申し上

げておきますから、このことについては答弁は要

りません。

要りませんが、私は、そういう大事故を起し

た場合に、監督の立場にある局長なら局長、そ

う者がやはり責任をとる、こういうことをけじ

めをつけていくということは、私はそのこと自体

も事故の再発防止に非常にお互いが緊張をし、再

発防止にもなると思いますから、このことは意見

として明確に私は申し上げておきます。

そこで、同じく次の問題にいきますが、航空管

制官が御承知のように今後非常に増員の要望が出

てきますね。これはトリブル化その他で出てきま

す。ですから便数がふえればふえるほど私は管制

官が足らなくなるんじやないかと。ですから、具

体的にお聞きいたしますが、今後の増便計画等の

中から、六十五年度までに不足する管制官の数は

どのくらいと見てますか。

○説明員(井上春夫君) 現在、航空管制官の定員

は千四百九十三名でございます。先生御指摘のとおり、今後三大プロジェクト等々整備されまいりまして交通があえでまいりますと、航空交通管制官、それなりの増強が必要だと思います。具体的には昭和六十五年度まで、六十三年、六十四年、六十五年、三年度あるわけでございますけれども、約六十名程度の増員が必要ではないか。さらにその間に退職をしていかれる方もおられますし、あるいは一般的の事務職に職種がえをする人もおるわけでございますので、そういう者の補充まで含めて考えますと、年間三十五ないし四十名程度の採用を毎年続けていかないといけないんじやないか、こんなふうに考えております。

○安恒良一君 私は国家公務員の定員のあること

も知つてますが、増便による管制官というのは、

これはもう非常に安全にかかる問題ですから、ど

うぞ大臣この点は今答弁されました、積極的な

管制官の増員については御努力を願いたいと思ひます。

それからいま一つは、管制官の中高年齢化、これにどう対応するかということも一つの問題だと

思ひます。すなわち若手管制官の採用、それから

例えばコンピューター化等々、中高年の管制官の

いわゆる再教育の問題等々、ありますから、こ

れはほど計画的にやらないとどう簡単に素人が

すぐなるわけじゃないですから、しかもだ

んだん航空業界といふのは日進月歩なんですか

ら、そういう面でございますので、これらの面に

ついて具体的にどうされようとしているのか。で

ないと言ふべきではないか。で、

くるわ、しかしこの面だけが今申し上げたよ

ることでおくれているということではこれはいけ

いわけでござりますから、こういう点について今

申し上げた管制官の中高年齢化の問題、さらにコ

ンピューター化等々早急なやはり対応整備の問

題、しかもこれにはある一定の習得をするための

年限が必要だと、こんなことを考えますと、以上

の点についてひとつ大臣のお考えを聞かしてくだ

さい。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 事務的に補足をする部分は後で事務方の諸君からつけ加えてもらいたい

いと思いますが、私は大変いい問題を提起をしていただいたと思います。

実はこれは私自身手抜かりでありますけれども、管制官の年齢構成の状況を余り十分存じませ

んでした。そして調べ直してみまして、ある一定の年齢のところに非常に管制官の構成が偏つてい

る。そのため、全体の定員需要の中で新規の採用にさまざまな影響を来しておるという状況も知

りました。

調べてみると、栗石の事故の後大量に管制官を採用し、その後の定員計画の中で大変現場は苦

労しております。また、その定員の問題だけではなく、専門職としての給与体系の問題

あるいは格付の問題等々待遇に関する部分も調整手当等々を含めて各種の問題があるようであります。

一方、毎年の人事院勧告の中で、このごろのベ

ースアップの比較的低い中で、基本給にウエート

のかかった人事院勧告の行われているケースがどう

変ふえておるわけであります。そうした中でこう

した特殊な勤務体系に対する手当類等の改定が、人事院としてもその必要性は感じておられると思

いますけれども、現実の問題として延び延びにな

つてきているという事実も改めて知りました。これは事務方の諸君としては大変苦労をしながら折

り合つておるようありますけれども、具体的な結論を得るに至つておらないようあります。

今後こうした点を私どもとしても気をつけなが

らバッカアップすることを考えてまいりたい。

委員御承認のように、厚生省関係で医療職その他については厚生大臣と人事院総裁の会談を今まで設定してまいりましたが、こうしたこともこの

航空局の抱える諸般の問題を考えますとあるい

い必要かと考えております。次年度に向けての対応を丁寧に協議をいたしております。

○説明員(井上春夫君) 管制官の年齢構成でござ

いますが、三十五歳から三十九歳、それから四十歳から四十四歳、この辺に大変多くの人数が集中しております。三十代の後半は全管制官の中で三

三・三% 実に三分の一が三十歳代の後半にかかります。だんだん高齢化してまいりますので、こういう人たちが定年間際まで管制業務につけるかとになりますと、これはやはり問題があると、その辺の対策を真剣に考えていかなければなりません。一方、今、年齢構成を答えていた

ときますと、だんだん管制官自体が中高年齢化している。そうすると、今までだつたら、管制官のOBは四十歳代の後半になりますと空港長を初めとする事務部門に転出をされておつたわけです

ね。ところが、そばばかりこれからはなかなかいかない状況にもなります。そこで、私はやつぱりいわゆる中高年管制官の再訓練ということですね、これはどうしても必要なことだらう。いわゆるコンピューター化それからエレクトロニクス化、これがありますね。

それと同時に、大臣が言られた待遇問題も、真の意味の行政改革というのは、そういう特別職、専門職に対してはそれにふさわしい賞金、待遇を

与えるというのが私は真の意味のいわゆる合理化だと思いますから、そういうことについても、大臣は厚生大臣もされ、いろいろ医療職のことや看護職のことは十分御承知でありますから、幸い、

今度は運輸省の中でこういう非常に専門職で、しかも人命に直接かかる専門職ですから、こうい

うことの専門職としてのやつぱり待遇改善などについても、ぜひとも積極的努力と、それと同時に、

今申し上げたように、早急にこれは計画的にやつぱり待遇改善などを、そういう点について最終的に大臣ひとつ考

えていただきないと間に合わない問題だと思いますが、そういう点について方を聞かしてください。

○國務大臣(橋本龍太郎君) まさに私自身が手抜

かつておりますのであります。むしろこの一定の年齢

に偏つております方々がちょうど退職をされる、現役を離れる時期を考えますと、早い時期から計画的に増員を図つていかなければなりません

し、今御指摘のような問題点がございます。私どもこれから本当に努力をしてまいりたい、このよ

○安恒良一君 それでは次は、これまた同僚の田淵委員から質問が出ておりました日本航空の六二年から六十五年度の中期計画について少しお聞きをしたいと思います。

まずお聞きをしたいとの第一は、地上職員を九百人削減をする、それからダッシュ400の二人乗務は中期計画の計数に織り込み済みというふうに理解をしていいのでしょうか、その点について答えてください。

○参考人(長岡聰夫君) お答え申し上げます。

中期計画を策定し、なおかつこれを発表いたしました時点におきましては、地上職九百人の削減ということはあわせて発表いたしておりませんけれども、前提的には組み込まれております。

それから、二つ目のダッシュ400の問題でございますけれども、これは中期計画の中では前提としてはおりません。

○安恒良一君 してない、はい、わかりました。

それでは、二人乗りの問題はまだ織り込んでないということだと思いますね。それは私もそうだろうと思う。なぜかといふと、ずっと各同僚委員が聞きましたら、なかなか意見がまとまらぬから両論併記だ、こういうことが言われていますから。

そうしますと、経営陣としては、これは当分の間、やはり一人乗務は採用しない、こういうことではないでしょうか。その点はつきりさしてくださいます。

○参考人(長岡聰夫君) お答え申し上げます。六十二—六十五年にわたります四年間の中期計画におきましてダッシュ400を前提としなかつたといふことの理由は、一つは機材関係の発注の問題がござります。実は製造業者との間のいわば注文のリードタイムがございまして、この計画をつくりますときには六十三年度までの導入機材の型式が決まっていればいいということがますあつたわけでございます。したがいまして、六十四年以降のものについてはまだ決める必要がないという理由が一つでございます。それからもう一つは、今

先生が御指摘になられましたように、社内ではダッシュ400の導入の可否につきましては、最終的に理解をしていいのでしょうか、その点について答えてください。

ただ、この中期計画と申し上げるのは、私ども社内のそれぞれ四、五年先を見通しましたときの私どもを取り囲むいわば企業環境、こういうものの変化を一つの想定として置きまして、そういう中で一体何をやつていつたらいかという私どもの企業戦略を目標として立てていくというのが本来の目的でございます。

毎年毎年一年ごとにローリングプランという形でこれを見直しをいたします。したがいまして、先生が今おつしやいましたように、逆に申し上げますと、六十二年度から六十五年度の間にダッシュ400を導入することはしないという決定をしておるわけでもございません。

○安恒良一君 それなら、しないということを決定しているわけないというなら、それなら、私たちの手元には審議の対象として六十二年から六十五年度の中期計画があるわけですね。これには、今聞いた限りにおいては、二人乗りは織り込んでないということですが、どうもあなたの意見を聞いてみると、途中から採用することがあるようにも聞こえますからね。それなら、二人乗務を織り込んだ中期計画を出してみてください。出してください、それなら、私はこれしかありませんから。あなたの意見で言うと、それは毎年毎年フローするんだと。だから、場合によつたら途中で——私は未采永劫の話をしているわけじゃないんだから、六十二年から六十五年の話を書いてください。それなら、私はこれしかありませんから。あなたは場合によつたらあり得る。その中でも、あなたは場合によつたらあり得るということなら、そのことによって中期計画はこれまでやつてきたのをいよいよ民営化するに当たつて、その審議の中の中心の一つの問題として、六十二年から六十五年の中期計画がここの中で、しばしば同僚委員からも取り上げられてくる。その中でも、あなたは場合によつたらあり得る。そのためには諸手続が要る、こういうことでござりますので、御理解を賜りたいと思います。

○安恒良一君 だから、なけりやないでいいわけですよ。ただ、どうも私が聞きをしていますとね、きょうこういうことで通過した、今は六十二年ですけれども、今度は六十三年度になつたら、二人乗りは採用するは、そしてそこでそうなつた場合には、この諸指標の中身が相当変わつてくるといふことであるならば、我々は何も十年先に変わるおつしやつたように、いや場合によればそれは途中において二人乗務をやることがあり得るといふならば、二人乗務をやつた場合の中期計画の諸指標はどういうふうに変わるのかということを聞いている。

○参考人(山地進君) 二人乗りのダッシュ400を購入する四年間の中期計画でございます。この中

には、先ほど申し上げましたように、ダッシュ400の導入ということが当然前提に入つておりますので、現状ではまさにそれが私どもの中期計画でございます。

○安恒良一君 いや、現状はそれでわかるから、私はこの年度内において二人乗りは採用しませんねと言つたら、いや採用しないとも結論出していく必要があります。その裏を返せば採用する場合もあり得るといふことになる。あり得るということになれば、私たちは日航を完全に民営化するに当たつて中心議題の一つは、この中期計画がどうなるかということがあります。

○安恒良一君 それなら、しないということを決定内には、まあ六十五年まではしないんだということであればわかりますが、六十五年の中途においても二人乗務を織り込む場合があり得るということもならばその中期計画、二人乗りを織り込んだ中期計画についても説明しておいてもらわないで、もうこの法案が通つたら後は煮て食おうと焼いて食おうとおれたちの勝手じゃないんだよ、それは、なぜかというと、航空事業というのは国民の生命に直接関係する非常な公共性の高いことだから、民営化になろうとなるまいと、私たちは問題があればこれをことごとく取り上げて国政の場において議論をしなきやならぬ。ましてや、長い間これまでやつてきたのをいよいよ民営化するに当たつたことを検討いたしまして、新しく六十三年から六十六年の中期計画といふものをこの年度内につくつて、この年内でございますかな、つくりまして、これをまた社員の方によく理解を求めていく、こういう手順になりますので、せつかくの先生の御要請でござりますけれども、今はダッシュ400を前提とした五カ年計画はございませんから、このためには諸手続が必要、こういうことでござりますので、御理解を賜りたいと思います。

○安恒良一君 だから、なけりやないでいいわけですよ。ただ、どうも私が聞きをしていますとね、きょうこういうことで通過した、今は六十二年ですけれども、今度は六十三年度になつたら、二人乗りは採用するは、そしてそこでそうなつた場合には、この諸指標の中身が相当変わつてくるといふことであるならば、我々は何も十年先に変わるおつしやつたように、いや場合によればそれは途年が再来年についてはまた大幅にこの計画の中身が変わつてくるというのならば、そのことを聞いておつしやつたように、いや場合によればそれは途年ならないままだあるから結構ですが、来年なら来年が再来年についてはまた大幅にこの計画の中身が変わつてくるといふことは当たり前ですかね、私たちは子供の使いじゃないんですね。

これだけ長時間時間をかけて真剣に論議してい

入するかどうかということは、この前、この席で申し上げましたとおり、乗員だけでつくつておられます乗員編成会議というところで三人も可、二人も可と、こういう両論併記の答申を八月七日にいただきました。

現在、私ども経営としてこの両方の意見を十分検討して、どういうふうに考えたらいいんだといふことを結論を出さなきやならない立場にあるわけです。で、導入の結論を出しますとボーイングにダッシュ400を発注をいたしまして、機関発注しましても六十三年度中には入らないわけでございました。

るのは、少なくともあなたたちも中期計画といふので六十二年から六十五年まで出されているわけですから、その六十五年ぐらいのところまでの展望というのをはつきりしておかなきやいかぬ。その意味で私は聞いている。

例えば今あなたの意見の中で、私がどうも聞いていると、やはり六十三年から場合によればそういふ結論が出、社内の手続が済んだ場合には、二人乗りを採用することもあり得るということに聞こえるわけです。それならば、この計画といふのは、二人乗りを採用した場合は、この諸指標はこういうふうに変わりますということを出すことは何も難しいことじゃないから、出してもらわにいかぬ。私は何もそれを奨励しているわけじゃないですよ。私はまだそのことを時期尚早だと、これからこれは労使関係で申し上げますけれども、時期尚早だと思ってますから。

かなり問題があるわけですね。で、大臣も大体この計画を承認されたと聞いていますからね。まあ大臣よりも事務当局は、よくこんな計画を承認したことだな。大臣にこれは間違いありませんよと言つたんだろと思ひますからね。ところが、どう考へても私は国内線が一五ボイントも伸びるとは思ひません。

それから、この前のあのジャンボ大事故の後遺症というのが完全になくなつたかどうかというのを私は私なりに調べてみましたら、八月なら八月非常に団体客の多いときは全日空も日本航空もフル稼働しています。ところがシーズンオフになりますと、まず全日空がいっぱいになつてそれから日航へ行くということで、まだ直つていません、率直に言つて。これは私は私なりに調べてみました。八月なら八月、七月、子供の夏休みの場合は、もう福岡に行こうとどちらか行こうと両方ともフル稼働しています。もう九月に入つてきました、どうしてもやはりまだ日本航空に対する信頼度が回復しないから、率直に言つて後遺症が大きくまだ残つていると。これは具体的な数字で論争すればすぐわかることがありますから。

そんなことを考えますと、どうもこの計画規模の表といふのは私から言わせるとかなり問題があると思いますが、この点について運輸省まず考え方。それから日本航空、今あなたが説明したことだけ 국내線が一五ボイントも高くなるということを私はどうしても理解できない、その点について説明してください。

○政府委員(山田隆英君) まず、中期計画につきましての運輸省の考え方を申し上げてみますが、日本航空の今回の中期計画は、航空政策の転換によりますところの激しい競争環境のもとで今年度に予定されております同社の完全民営化に対応した企業運営の目標を定めたものであります。安全の確保を維持しつつ増収と経費節減に努め安定的な配当を継続し得る企業基盤の確立を目指して、そのような目標のもとに路線便数であるとか機材計画であるとか収支・資金計画、経営強化策

等について定めたものというふうに理解しております。

この中期計画におきます個々の路線計画であるとか便数計画につきましては、今後具体的な事案に応じまして運輸省としては適宜判断をしていく趣旨のものでございまして、もちろん先生おつしやいますとおり、日航が独自に決められるものではございません。

したがいまして、運輸省いたしましては日本航空がこういう状況、事情というものを踏まえまして中期計画の目標であります配当し得る経営基盤の確立のため、増収と経費節減に努めていただけといったふうに考えておるわけでござります。

なお、中期計画そのものの、先ほど日本航空の方からもお話をございましたが、中期的な経営見通しを立てるため、毎年改定をしながら策定していくクローリングプランといふものでござりますので、路線便数等の計画につきましてもその都度実情に合わせて適宜見直しが行われるものというふうに理解しております。

○参考人(山地進君) 今の国内線のところで、私もは確かに広島、松山、函館といふようなこと、ここには入つてゐるわけござります。その点はこれが認可されるという確実な見通しはない、ただ、私どもは希望として載つてあるわけです。計画といふのは、やはり希望といふものを入れながら計画を立てざるを得ないものだと私は思うんで、これが運輸省から認可されなければ、その分機材をほかに回すような努力をまたしながら計画を改定するということです。

ただ、じゃこの松山、広島、函館が入らなかつたときには収支計画が全然狂うのかといいますと、収入は減りますけれども経費も減つてくるわけですね、この点については。ここが物すごくもうかつた場合には、収入の点はそれじや君、百億見込んであつたけれども百億ばつと消えちゃうんじやないのという議論は起つてゐるかもしません。この路線は、新しく私どもが六十三年に入つ

て、そこで數十億もうかるというふうに見込める路線とは私どもは考えておりませんので、これを別の路線に機材を回すとか、いろんな努力はいたしまして収入の増強には努めますけれども、このこと自分で収支計画が大きく狂うということではないと私どもは思います。

○安恒良一君 話を聞いておると答弁はだんだんお互いにいいかげんになつてくるわけですね。

我々の同僚委員が聞いたときは、民営化をして、そしてこの中期計画を十分守つて、そして復配もあります、安全も努めますと、こういうことなんで、その資料がこれなんです。だから、私はその資料の中身を精査しなきやならない。そうしたら、航空局長までが、いやこれは希望であつて、毎年ローリングしてこれ読み直すんだからいいんです。その都度その都度いわゆる運輸省は監督省としてそれはまた精査するからいいんですけど、そんな答弁はないと、今まで同僚委員に答えていたことどうしてくれるんですか、それだったらどうしてくれるの。日本航空でもそうでしょう、いやそれはもう希望していま

すが、だめだつたらだめでそこはもうあきらめて機材をほかに回しますが、そんなに大して収支は狂うものじゃありませんなんて素人に言うようなこと言うだらいかぬわね、素人に言うように。それが認められるという確実な見通しはない、た

だ、私どもは希望として載つてあるわけです。計画といふのは、やはり希望といふものを入れながら計画を立てざるを得ないものだと私は思う

で、これが運輸省から認められなければ、その分機材をほかに回すような努力をまたしながら計画を改定するということです。

また、運輸省もそんなずさんなことで、いやこれは一応の中期展望であつて、展望といふのは毎年変わるんだから、変わるとたんびに見りやすいじゃないかと。航空局長、そんな答弁で君はいいのかね。そんなことでこの法案上げてくれといふのかね。そんなことでこの法案上げてくれといふのかね。上げられぬね、そんなことぢや。今の時点はこうだけど来年は来年でまた変わるんですよ、その都度運輸省は監督官庁だからやりますからそれでいいじゃないですか。そんなことでこの法案通すわけにいかぬな。どうなんですか。これは。

○政府委員(山田隆英君) まず、私が最初に申し上げましたのは、中期計画といいますのは日本航空のまさに中期的な計画目標を定めたものであるということで、航空法あるいは現在の日本航空株式会社法のもので、これは運輸省の審査の対象となるような計画ではないといつてござります。

それから、それではどうやつてもいいんだといふふうにお聞きになられたかとは思ひますけれど

も、決してそういうことではないんで、これは民営化に当たりまして日航としての経営努力目標を定めたものでございますから、そのある程度の実現性というものについては、当然我々としてもそれは検討いたしました。

日航の伸びでござりますけれども、例えば六十年に日本航空は対前年度比で国内旅客の場合一六%増になつておりますし、国際の旅客の場合は九%増という伸びを示しております。こういうような状況からいえば、必ずしも実現不可能な計画ではないであろうということでございます。

それから、もちろん個々の路線計画につきましては、これをそのまま認められるかどうかというのは、その時点ではなければ何とも申し上げられないのでござりますけれども、その個々の路線計画につきましても、全く実現性のないようなものではない、かなりの確度で実現性があり得るものであるということで、このようない計画をそういうふうに運輸省として理解しておるものでございまして、これは今こうなつてはいるけれども後で事態が変わればどうなるものと、これも期待をしておるわけでございます。

○安恒良一君 航空局長、それじゃあなたはそういうふうに精査したと言つたら、もう一遍、今私が言つたように、生産量、有効トンキロベースで、平均増率は国際線は五・八、国内線は八・四、合計で六・二になつてゐる。それが六十二年から六十三年にかけては、あと六十三年以降の伸び方はこれでわかるんだけど、ここだけは一五%も国内線は伸びるし国際線は一〇%も伸びるわけじよう。そういうことについてどう説明をされるのですか、あなたは精査したということですから。私は今日の日航の説明を聞いても、日航側はそれなりにいわゆる増便、それから路線増等もある程度これは組み込んでいることは間違いないんですから。組み込んだとしても、僕はこの数字に

ついては、ここだけ異常に突出していることがどうしてもわからないわけですが、あなたはそういうことも精査した上だと、いうふうにおっしゃるなら、あなたとして、じゃここは間違いなくこういきますね。こんなもの一年したらすぐ結果出るんですけど、まだあなた役人やめてないだらうから、一年したときにあなた困つちやうことになるよ。こんなものすぐ数字が出ることなんだから。私はもう少し、いやそういう問題があるから、もしも変わつたときには変わつたよう、ここがこういうふうに落ちますとかこういうふうに修正しますといつうならまだ素直だと言つておるんだよ。ところが、素直なことを言わないで、だんだんんだん答弁をしていくと矛盾が拡大するだけだよ、これは。だから、あなたはそれだけ自信を持ちながら、今までの運輸省としての実績に間違いません、私はが言つたところを理論的に、実験的に行なつてみさせてください。

○政府委員(山田隆英君) まず私の御説明が不十分であった、あるいは誤解を招くような表現があつたかも知れないことをあらかじめおわびを申し上げたいと思います。

私は、この中期計画について運輸省として精査したということは申し上げなかつたつもりでござります。私どもとしては、当然今後の民営化に当たつて、日航がどうなるかということと検討は加えながらその中で判断をしていくわけですが、これが行なつたとしても、羽田における増便が可能であることは事実でございまして、日本航空として新しい路線もしくはどこかの路線の増便ということは、極めて現実的な話でございます。

これまで増便がほとんどできなかつた時期に比べれば六十三年につきましては、国内線はそういう状況で、かなり従来に比較すれば大幅な増加が可能になるというふうに考えております。

また、日本航空といたしましても、そういうことを念頭に置いて、機材の手当でもし、増便の計画を考えているというふうに承知しております。

○安恒良一君 そういうのを素人に対する説明だと言つておるわけですが、確かに六十三年度国際線につきましては、一〇%、それから国内線につきましては一五%増加するということで、非常に

ほかの年度と比較いたしましても大幅な増加になつておるわけでございます。

このような大幅な増加をこの当該年度に計画しております理由といつましても、国際線における需要増に対応した増便を考えているということがあります。それに伴いまして、今までほど滑走路一本が完成いたしまして供用開始の予定でござります。それに伴いまして、今までほど増便ができるまでした羽田発着の国内線の増便が可能となるわけでございまして、その状況に対応して、日本航空としては、広島であるとか松山、函館線といったような新しい路線の開設を希望しておるところでございます。

もちろんこれもこの日本航空が希望しておる路線というものすべて我々が認めるということを考えておるわけではございませんで、全体の需要の状況、あるいは今私どもが進めております競争促進策の観点等から総合的に勘案いたしまして、ほかの会社もそれぞれ増便なり新規路線の開設を希望しておりますので、そういう各会社の計画等考へながらその中で判断をしていくわけですが、これが行なつたとしても、羽田における増便が可能であることは事実でございまして、日本航空として新しい路線もしくはどこかの路線の増便ということは、極めて現実的な話でございます。

これまで増便がほとんどできなかつた時期に比べれば六十三年につきましては、国内線はそういう状況で、かなり従来に比較すれば大幅な増加が可能になるというふうに考えております。

また、日本航空といたしましても、そういうことを念頭に置いて、機材の手当でもし、増便の計画を考えているというふうに承知しております。

○安恒良一君 そういうのを素人に対する説明だと言つておるわけですが、確かに六十三年度国際線につきましては、一〇%、それから国内線につきましては一五%増加するということで、非常に増便できると言つておるわけでも、国内線のダブル化、トリプル化、これは各社の話し合いをしなきゃならないことと、あなたは簡単に六十三年度に運輸委員会だよ、ほかの委員会へ行つて適当に説

らぬでしょう。そのほかに、羽田沖の展開は、一期の完成はいつですか。六十五年ぐらいにならぬと羽田沖の展開はできないのじゃないですか。今の現状で六十三年に今の空港のままでどれだけの増便を羽田にあなたたちはやるつもりですか、具体的に。これを説明してください。

それから、国際線の問題でも、お答えはふえておると言うけれども、増便する場合には、政府間交渉の合意が必要でしよう。ですから、お客様はふえておつても、政府間の合意がないと増便ができないんじゃないですか。

じゃ、具体的に国際線がお客様がふえているという、この線との線は増便しますと、この政府とこういうふうに既に話は詰めています。だから増便ができます。国内の場合においては羽田空港についての今受け入れ態勢一日に何便です、これが六十三年度にこれだけふえます、その中で日航にはこれだけ渡します。だからこの見通しは間違いない、こういうふうにあなたが説明するなら専門屋だと言うんです。

あなたは航空局長でしょうか。何ですか今の説明は、何ですか今は。そんなことで私が納得するはずないじゃないですか。具体的に羽田において国際線が一五%伸びるに對してはこういうふうに工事はこうなつてしまつて、受け入れ便数はこうなりますと、路線についてはこうしますと。国際線についてはこういうふうに既に政府間の交渉が進んでおります、それから、以遠権の問題についてもこういう話し合いを今アメリカとやつておりますと、だからこれは来年度にはこういうふうになりますと、だからこれは来年度にはこういうふうになりますから、国際線についてはお客様の増と同時に以遠権の問題なり路線権の問題も解決しますと、だから安恒さん一〇%間違いありませんよと、一五%間違いありませんよと、こう言うなら一つの説得力を持ちます。それらを全部説明してください。

そんなね、そういうことの中身全然言わぬで、何ですか、あなた。運輸委員会だよ、ここは、君。

明することは違うんだよ。運輸委員会だぞ、ここは専門の委員会だぞ。専門の委員会には専門の委員会のようにちゃんと説明しなさいよ。何ですか、あなたの今の説明は、時間がもつたないよ。

○政府委員(山田隆英君)　まず最初に、私はこれは六十三年度間違いありませんという確信はもちろん持っております。

それで、まず国内線につきましてですけれども、羽田の第一期工事は、先ほども申し上げましたけれども、六十三年度、明年の七月に第一期工事が完成いたします。それによつて新A滑走路というものができまして、今は二本の滑走路で羽田を運用しておるわけですから、来年の七月からは三本の滑走路、新しい滑走路を加えまして今まで増便はほとんどできなかつた状況でございまが、この第一期工事の完成によりまして一日おおむね五十発着が可能になるというふうに考えております。今が大体四百二十ぐらゐの発着でござりますので一〇%をちょっと上回るぐらゐの増便が可能になるわけでございます。

ただ、もちろん、そうは言いましても、来年の七月にできるわけですが、直ちにそれだけの五十発着の増便が可能になるというふうには考えておりません。これは管制の完熟等がござりますので段階的に増便を可能にしていきたいという考え方でございますが、とりあえず来年の七月からは五十発着のうちの二十発着ぐらい、これは増便が可能だというふうに考えております。そういう意味から申しまして、羽田発着便の増加といふものはかなり来年は実現が可能なのではないかというこというふうに考えておるわけでございます。

それから次に、国際線でござりますけれども、国際線につきましては、これは運輸省の所管からいいますと隣の国際運輸・観光局長の所管でござりますけれども、私どもの承知しております範囲では、まず米国との関係では日本航空は原則として自由に増便できる、日米現協定上増便できると

いうことになつておりますし、それから個々の具体的なほかの路線につきまして、必ずしも私手元に相手国との間の便数取り決めについての数字は持つておりますけれども、部分的にはその枠が多少余裕があるところもあると思いますし、それがからこういう増便計画あるいは新線開設計画に向けて今後国際交渉を行っていくというふうに理解をしておるところでございます。

○安恒良一君　そんなね、国際線もいいかげんな答弁じゃダメなんだよ。あなたが自分の所管じゃなかつたら所管の局長が答へなさいよ。

私が聞いているのは、中期計画の需要割出に当たつて国際線の直行便の増便が前提となつてゐるが、政府間の交渉の合意はどういうふうに進んでいるのか、具体的に幾つかの路線についてあるならあるで説明をせよ、こう言つておるわけですかね。担当局長が来ておつたら私の質問にきちんと答へなきやダメですよ。私は所管じゃありませんが、この第一期工事の完成によりまして二日おおむね五十発着が可能になるというふうに考えております。今が大体四百二十ぐらゐの発着でござりますので一〇%をちょっと上回るぐらゐの増便が可能になるわけでございます。

ただ、もちろん、そうは言いましても、来年の七月にできるわけですが、直ちにそれだけの五十発着の増便が可能になるというふうには考えておりません。これは管制の完熟等がござりますので段階的に増便を可能にしていきたいという考え方でございますが、とりあえず来年の七月からは五十発着のうちの二十発着ぐらい、これは増便が可能だというふうに考えております。そういう意味から申しまして、羽田発着便の増加といふものはかなり来年は実現が可能なのではないかというこというふうに考えておるわけでございます。

それから次に、国際線でござりますけれども、国際線につきましては、これは運輸省の所管からいいますと隣の国際運輸・観光局長の所管でござりますけれども、私どもの承知しております範囲では、まず米国との関係では日本航空は原則として自由に増便できる、日米現協定上増便できると

挙げているような航空管制の問題から、飛行場の設備の問題から、それは主要な日本の空港の供用量の問題からいろいろなこと考えて、いや、やはりこれは今後の問題でござりますけれども、一般的に言えばそういう状況の問題ではないかと思いま

す。それから、日本航空の計画の中で、例えばロスからメキシコシティへ行く便とか東京からシカゴへ入ります貨物の乗り入れとかいうことになりますとアメリカとの間の航空協定改定が必要になりますとアメリカとの交渉はことしつくると思います。こういつた問題、以遠権、路線権の問題になつてくるわけでございますが、こういつたことになりますとかなり難しい交渉になりますが、かなり厳しい交渉ではないか、かよ

うに考へております。

○安恒良一君　あのね、べらべらべらべら一般論言わてもしようがないから、ひとつ具体的に後で文書で数字で出してください。

○政府委員(中村徹君)　お答え申し上げます。日本航空の中期計画の中にござります国際線の増便等の計画でござりますけれども、二国間の航空協定ないしそれに基づきます航空当局間の取り決めにおいて現に運航が可能な、その協定改定を行ひ、あるいは当局間の取り決めを行わなくてはなりません。

それで、増便をするためには現在の便数取り決めの枠を改定しなければいけない路線もござります。

例えは東京からシカゴへ飛んでおります旅客便を七便までするということでござりますけれども、現在の枠で言いますと五便までは可能であるけれども、もう二便ふやすためには航空当局間の取り決めの改定を必要とするとか、あるいは東京一ロンドンあるいは東京一フランクフルト、中國、ソウル、こういった路線へ日本航空の中期計画のとおり増便するとなれば何らかの増便の取り決める枠の改定が必要になつてしまります。

しかし、これらにつきましては、元來需要と供給との関係において、需要が生じてまいりますと二国間において比較的供給力の増加というの認め合うというのが基本的な立場にござりますので、問題はその需要と供給の関係が日本航空の言ふように需要が逼迫して供給力をつけなければいけないかどうかということについての相手方の交

渉ということになると思います。私どもとして今そういう供給力の増加を要求すべきかどうかというのは今後の問題でござりますけれども、一般的に言えばそういう状況の問題ではないかと思いま

す。それから、日本航空の計画の中では、例えばロスからメキシコシティへ行く便とか東京からシカゴへ入ります貨物の乗り入れとかいうことになりますとアメリカとの間の航空協定改定が必要になりますとアメリカとの交渉はことしつくると思います。こういつた問題、以遠権、路線権の問題になつてくるわけでございますが、こういつたことになりますとかなり難しい交渉になりますが、かなり厳しい交渉ではないか、かように考へております。

○安恒良一君　あのね、べらべらべらべら一般論言わてもしようがないから、ひとつ具体的に後で文書で数字で出してください。

○政府委員(中村徹君)　お答え申し上げます。日本航空の中期計画の中にござります国際線の増便等の計画でござりますけれども、二国間の航空協定ないしそれに基づきます航空当局間の取り決めにおいて現に運航が可能な、その協定改定を行ひ、あるいは当局間の取り決めを行わなくてはなりません。

それで、増便をするためには現在の便数取り決めの枠を改定しなければいけない路線もござります。

例えは東京からシカゴへ飛んでおります旅客便を七便までするということでござりますけれども、現在の枠で言いますと五便までは可能であるけれども、もう二便ふやすためには航空当局間の取り決めの改定を必要とするとか、あるいは東京一ロンドンあるいは東京一フランクフルト、中國、ソウル、こういった路線へ日本航空の中期計画のとおり増便するとなれば何らかの増便の取り決める枠の改定が必要になつてしまります。

しかし、これらにつきましては、元來需要と供給との関係において、需要が生じてまいりますと二国間において比較的供給力の増加というの認め合うというのが基本的な立場にござりますので、問題はその需要と供給の関係が日本航空の言ふように需要が逼迫して供給力をつけなければいけないかどうかということについての相手方の交渉

ください。でないと、これだけで時間をとるわけにはいきませんので出してください。

それからもう一つ、今問題になっています対米

路線の以遠権、路線権、これは総合的な航空権益は平等の確保が必要ありますね。ところが、いろいろ大臣が今まで歴代努力をされていますが、残念ながら平等の確保ができるいないと私は率直に思う。そして、今回も同僚の質問に対して、大臣は努力していく旨を答弁されました。私もいろいろ難しい問題があることを承知していますよ。

しかし、いつごろから具体的にどういう交渉をこの問題されるんですか、ひとつ大臣のお考えはつきり聞かしてください。

○國務大臣 橋本龍太郎君 先ほど安恒委員、専門家からなるべく答えると言われまして、私はアマチュアでありますけれども、六十一年の九月に再開をいたしました包括的協定改定交渉が今までに三回開かれております。そして、先ほど局長の方から御答弁申し上げましたように、まだ時期は確定しておらないようありますけれども、この秋からまた続いて再開をされることになります。

その場合に出てまいります問題は、一つには路線権の問題が当然出てまいりうと思います。また、以遠権の問題は從来からの引き続きの問題であります。そして、最近の問題として、我が国から指定企業の数、我々が国際線の複数化を求めるようになりますから指定企業の数の問題が提起をされております。こうした一連の航空権益の問題を交渉の土台にしてまいりたい、そういう状況でございます。

○安恒良一君 前段の私が言つた資料は早急に提出してくださいよ、いいですね。

○政府委員 中村徹君 承知いたしました。

○安恒良一君 それでは、これももう大分やりとりしたんですが、この際ひとつ確認しておきたいんですが、国内線のダブル化、トリプル化、これ運政審では後発企業の育成が書かれていますね。そこで、これはどうもの資料で見ると、それを

含めてこういう収支になるというふうに書いてあるんですから、こういう収支になる、こう言つてあるんですから……。

そこで、運輸省に聞きますが、増便をどんどん認めになりますか、具体的に松山、広島、函館

日航は参入したいと言つていますが、大臣はそのまま申請をお認めになるつもりですか、ここちょっと聞かしてください。これ今までの論議を整理して聞かしてください。

○政府委員 山田隆英君 国内線のダブル・トリプルトラック化につきましては、運政審の答申を受けまして私ども具体的な実施基準を昨年の六月に定めています。それによりますと、ダブルトラック化対象路線としては七十万人以上の路線、または主要空港間の路線につきましては三十万人以上の路線と定めております。また、トリプルトラック化は百万人以上の路線ということで、それらの対象路線につきましては積極的にダブルトラック化、トリプルトラック化を推進したいという点ではつくりしたこと申上げる段階ではございません。

といいますのは、ほかの航空企業も同じような要望を出しております。私どもいたしましては、今後これら各企業の要望も聞きまして、企業間格差にも配慮いたしまして増加する発着枠の使い方というものを今後検討してまいりたいといいます。

また東京一函館路線につきましては、年間の需要が六十八万五千人ということです八十万人の基準には達しておりませんので、これは今後のダブルトラック化の検討課題であるといふうに考えております。

○安恒良一君 私は日航の計画自体にやはりかなり無理があるというふうに思つてているわけです、希望は希望ですけれどもね。

それはなぜかというと、運政審の答申でも後発企業の育成も書かれているわけですから。日本航空だけがどんどんダブル化、トリプル化すればいいということじゃないんですよ。そうすると、今度はじゃ、全日空やその他は国際線を施されない状況にあつたわけでございます。羽田空港につきましては六十三年の七月に第一期工事が完了いたしまして新しい滑走路ができるわけでございます。先ほどお話をさいましたように、滑走路ができさえすれば発着枠がふえるというもので、これにつきましては当然認められるというふうに理解しております、そのような事態のも

とにおいては六十三年の七月から一定の増便が可能であるというふうに考えております。

その枠の中でどういうふうに使うかということ

はダブルトラック化の対象路線というのも対象にして検討を行つていただきたいというふうに考えておるわけでございまして、ただいま日航の路線を認めのかどうかということについては、この時

点ではつくりしたこと申上げる段階ではございません。

といいますのは、ほかの航空企業も同じような要望を出しております。私どもいたしましては、今後これら各企業の要望も聞きまして、企業間格差にも配慮いたしまして増加する発着枠の使い方というものを今後検討してまいりたいといいます。

また東京一函館路線につきましては、年間の需要が六十八万五千人ということです八十万人の基準には達しておりませんので、これは今後のダブル

トラック化の検討課題であるといふうに考えております。

○安恒良一君 私は日航の計画自体にやはりかなり無理があるというふうに思つてているわけです、希望は希望ですけれどもね。

それはなぜかというと、運政審の答申でも後発企業の育成も書かれているわけですから。日本航空だけがどんどんダブル化、トリプル化すればいいということじゃないんですよ。そう

すると、今度はじゃ、全日空やその他は国際線を積み取り比率といふものは残念ながら若干下がる、こう見ておく方が正確な予測の立て方じやないかと思いますが、ここらはどうですか。

○政府委員 山田隆英君 日航の国際線における積み取り比率と国際線の複数化との関係といふことでござりますけれども、国際線の複数化に

つきましては、六十一年三月に全日空が東京一グアム線に参入いたしましたのを皮切りに、東京とロサンゼルス、ワシントン、大連、北京、香港といつたような各路線につきまして乗り入れを実施しておるところでござります。

このうちの、六十一年の三月と七月にダブルトラック化されました東京一グアム線、東京一ロサンゼルス線につきましてその実績を見てまいりますと、我が国航空企業の積み取り比率といいますのは、六十年度と六十一年度との比較では、グアム線におきまして四五・八%から五五・四%，そ

ありますね。これは同僚委員が質問しました。それから航空券の乱売競争が今あるんじゃないですか。ですから、日航の積み取り比率といふのはふえないのでありますけれども、その使い方につきましてはダブルトラック化の対象路線といふものも対象として検討を行つていただきたいといふふうに考えておるわけでございまして、ただいま日航の路線を

通しては日航は微減じゃないか、若干減るんじやないかという見通しを持っている。ところが、あなたたちの説明聞いてみると、お客様はふえているからだからそれは一〇%ぐらい伸びるよなんて、そんな簡単なことじゃないんじやないでしようかね。私は、どうも今の航空券の安売り合戦、乱売率が私はふえるとは見ないんです。むしろ僕の見通しでは日航は微減じゃないか、若干減るんじやないかという見通しを持っている。

それからも今、航空券の安売り合戦、乱売合戦、それから米国の巨大企業の日本に対する売り込み、乗り込み、いろんなことを考えると、全日空が新しく国際線に乗り出していますから、日本全体の取り扱い数量はこれ減つたらまりません。これはふえると思いますね。しかし、じやんに航自身はどうなるかというと、逆に私は若干は減るんじやないか。減らぬことを望みますよ、減らぬことを望みますが、どうもそういうこと、いろんなことを言つた要素を考えると、日航は積み取り比率といふものは残念ながら若干下がる、こう見ておく方が正確な予測の立て方じやないかと思いますが、ここらはどうですか。

○政府委員 山田隆英君 日航の国際線における積み取り比率と国際線の複数化との関係といふことでござりますけれども、国際線の複数化に

つきましては、六十一年三月に全日空が東京一グアム線に参入いたしましたのを皮切りに、東京とロサンゼルス、ワシントン、大連、北京、香港といつたような各路線につきまして乗り入れを実施しておるところでござります。

このうちの、六十一年の三月と七月にダブル

トラック化されました東京一グアム線、東京一ロサンゼルス線につきましてその実績を見てまいりますと、我が国航空企業の積み取り比率といいますのは、六十年度と六十一年度との比較では、グアム線におきまして四五・八%から五五・四%，そ

れからロサンゼルス線では三二・七%から三六・六%へと上昇しています。これはもちろん全日空が参入したこの二社の結果でございます。

そこで、日本航空単独で見ればどうなるかということです。さいますけれども、日本航空の場合、積み取り比率では確かに下がっております。アム線の場合四四・一%から三四・八%，それからロサンゼルス線の場合は三二・七%から二九・九%へと減少しておるわけでございますが、これは全体の中での比率でございまして、旅客数の絶対数といふのは、全体の国際線の旅客の伸びの中で日航もやや増加をしております。その数字を申し上げますと、アム路線の場合、六十年が十七万四千人でございましたが、これが六十一年には十七万八千人へと四千人ほどふえております。それからロサンゼルス線の場合、二十七万三千人から二十八万六千人へと一万三千人ほどふえております。

このように、複数化によって日本航空の輸送量が、今までのこれは実績でござりますけれども、今までの実績を見る限り減少したということではございません。もちろんこれがすべての場合に当てはまるということではなかろうと思います。全日空が参入することによって絶対数が減る場合もあるかと思いますけれども、私どもとしては、今後複数化の方針としては、高需要路線あるいは大きな需要増を期待し得る路線というものを中心にして進めていきたいという考え方でございまして、国際線の需要量が増加する傾向にある現状におきましては、国際線の複数化が進められても日航の経営に大きな影響を与えることはないというふうに考えております。

○安恒良一君 私が今聞いているのは積み取り比率のことと聞いてるんだから、積み取り比率は日本企業全体としてはふえるだろうと、しかし日航は微減するんじやないか、こう言つてゐるんだから、微減なら微減でいいんであって、聞きもしないこととを長々としゃべつてもらつては時間がない。つたない。

日航はどういうふうに思ひますか、これ。

○参考人(長岡聰夫君)お答えいたします。

先生御指摘のとおり、六十一年度の実績が三二%強でございましたけれども、中期期間中若干の横ばいなしは微減ということを私ども見込んでおります。

○安恒良一君 次に、今度は機材計画についてちよつとお聞きをしておきたいんですが、これも機材計画、六十一年度と六十三年度の表が出ていますが、これでは十分わかりません。

そこでのう質問通告しておったんですが、六十一年から六十五年度まで、各年度ごとにリタイアする機材と機数を示し、また今度は導入する機材と機数、これを対比をして示してもらいたい。それからダッシュ400の関係があるなら、これも合わせた表をもらいたい、こう言つておつたんですが、その表できていますか。できておつたら下さい。

○参考人(長岡聰夫君) 今手元にございますので、お持ちいたします。

○安恒良一君 これは数字はわかりました。

そこで、少し中身をあれをしていこうと思うんです。ですが、大臣、以上のやりとりを聞かれておりましても、運輸大臣は希望されているが、必ずしもそういうことじゃない。一般会計の方で使う場合もあり得る。これじゃ何のために完全民営化をこんなに急がなきやならぬのだろうかという心配を私はするわけです。私も民営化は将来必要だと思っていますから、民営化そのものには反対していません。反対していません。しかし、どうも僕たちの考えは、いろいろこれずつと議論を深めていきましたら、非常に時期尚早じやないかな、こんな感じが今中期計画一つをとつて私はいろいろ議論をしてみましたが、話がびんとこないわけですね、率直に言つて。日航側は非常に希望を持った、実現ができるかどうかわからぬがかなり希望を持つた数字を中心組み立てられている。こういうところでどうも私は、ちょっととこの民営化を今すぐやることがいいのかどうかということに、以上のやりとりから大変心配になつてきました。

それはなぜかというと、さつきから私がいろいろこの数字を詰めていきますと、なかなかこの数字が詰まらないわけですね。そして、民営化の意義は何だといろいろ同僚が質問をしますと、大臣は日航の努力にひたすら期待をするということになりますが、完全民営化について、私は今少し内部結論はなるわけですね、いろんなことを言われます。ですが、そういう問題を含めて時期尚早じやないか、こんな感じがしますが、その点、これは山地さんにおきましては東亜国内航空も国際チャーター便の実績を既に十八便でありましたか、十九便でありましたか、積んでまいりました。そうなつてまいりますと、いよいよ私は日本航空の完全民営化は急速べきではなかろうかと思ひます。

それは日本航空一社が法的に特殊な地位を与えられ、法的な規制も受けるかわりに財政措置において他社に比べて有位な条件の中で今後の競争を行つていくことが我が国にとつて望ましい航空企

たら、片方が期待をしますと言つたら、山地さんはそれを受けて頑張ります、頑張ります、こう言つているんですね。ところが、期待します、頑張りますと言つても、今すつと数字を少し私が系統的にお聞きをしましても、なかなか具体的にうまくこれが詰まつていかない。こういう関係から言いますと、私は十分そういうところの準備をきちっとしていかないでそれでやつてしまつということがあります。

そこでこのう質問通告しておつたんですが、六十年から六十五年度まで、各年度ごとにリタイアする機材と機数を示し、また今度は導入する機材と機数、これを対比をして示してもらいたい。それからダッシュ400の関係があるなら、これも合わせた表をもらいたい、こう言つておつたんですが、その表できていますか。できておつたら下さい。

従つて株の売り買いだけは終わつて、その益金だけは政府に入ると。そして入ったお金はせめて運輸事業にうんと使われればいいんですけど、これまたどうも、運輸大臣は希望されているが、必ずしもそういうことじゃない。一般会計の方で使う場合もあり得る。これじゃ何のために完全民営化をこんなに急がなきやならぬのだろうかという心配を私はするわけです。私も民営化は将来必要だと思っていますから、民営化そのものには反対していません。反対していません。しかし、どうも僕たちの考えは、いろいろこれずつと議論を深めていきましたら、非常に時期尚早じやないかな、こんな感じが今中期計画一つをとつて私はいろいろ議論をしてみましたが、話がびんとこないわけですね、率直に言つて。日航側は非常に希望を持った、実現ができるかどうかわからぬがかなり希望を持つた数字を中心組み立てられている。こういうところでどうも私は、ちょっととこの民営化を今すぐやることがいいのかどうかということに、以上のやりとりから大変心配になつてきました。

また先刻来航空局長の答弁でも申し上げましたように、全日空は東京—グアム線、東京—ロサンゼルス線、東京—ワシントン線、東京—大連—北京線、そして東京—香港線、今年の十月には東京—シドニー線へと進出をしてまいります。我が国の航空企業主要三社とよく言われますが、その中におきまして東亜国内航空も国際チャーター便の実績を既に十八便でありましたか、十九便でありましたか、積んでまいりました。そうなつてまいりますと、いよいよ私は日本航空の完全民営化は急速べきではなかろうかと思ひます。

それは日本航空一社が法的に特殊な地位を与えられ、法的な規制も受けるかわりに財政措置において他社に比べて有位な条件の中で今後の競争を行つていくことが我が国にとつて望ましい航空企

業のあり方だとは考えておりません。こうした点から残念ながら私は実はその結論部分につきましては委員と見解を異にいたします。

○安恒良一君
法案を提出されているから簡単に
はいそうですかと言われぬことは、これはよくわ
かりますが、中身について少し、実は今言つたこ
とは最後に言うつもりだつたんですが答弁者がな
かなか入つてこないのですからそこの方へいつ
たんですが、後でまたあれすることにして……。
それじゃそろいましたから順次そちらも関係を
聞いていきます。

まず労使の関係についてちょっとと聞いておきたいのです。この完全民営化は早い方がいいといふことを大臣は答弁されました。その完全民営化、特に中期計画を達成していくための基礎になるのは私は労使の協力だと思います。労使の協力はいわゆる労使の信頼関係から生まれると思うのですが、どうも私は非常に心配しているのは、同僚委員も聞きましたように労働組合が六つある。六つあることはこれは労働組合自体の問題ですかね、不当労働行為で一つにせよとかどうとかいうことは言えないんですが、しかしながらやはり日本本の労使関係というのは一企業一組合と、こういうより方が現実には非常に労使関係がうまくいっているわけですね。ところが日本航空の場合には六つあるわけです。そういう中で、例えば私がずっと聞きました二人乗務の是非についてもかなりまだ両者の間に残念ながら意見の隔たりがあるよう見えてしようがありません。そこで同僚委員の質問に対して大臣も山地社長も労使協調は大変必要だ、そういうことを非常に答弁されます。しかし、実際にじやどうして労使協調を行つていいのか。今対立している利害をどういうふうに調整していくのか。それはもちろん相関関係です、労使は。しかし、経営者側としてこの際労使協調の実現をしていくために労働者側へどういう提案をされるおつもりなんですか。労使協調の実案を示して、そして本当のいい意味の労使協調を行つていいのか。今対立している利害をどういうふうに調整していくのか。それはもちろん相関関係です、労使は。

実現されようとしているんですか。そういう具體的な考え方があつたり提案があつたら聞かせてください。

○参考人(鶴見雄君) 労使関係の安定につきましては、経営の両輪の一つであると山地社長が述べておられますが、この具体的な方策といつましても、これは二つの面から考えられるわけでございまして、一つは組合、組織あるいは組合の執行委員という関係、集団的労使関係と申しておる関係でございます。もう一つは管理者と組合員あるいは管理者と社員との関係、そういう二つの面においてどのような具体的な施策を持つておるのかという御質問と思ひます。

要約して申し上げますと、第一の集団的労使関係につきましては、何といましても労使協議制度の充実ということに重点を置いてまいりたいと思っております。

お話しになつております中期計画あるいはインシデント、事故、こういう問題は非常に大きな問題として現在労使間でも取り上げられておりますが、例えば中期計画に関して申し上げますと、会社におきましては全役員出席いたしまして各労組とそれぞれ経営協議会というのを持ちまして十分な説明をする、そしてさらにその説明で不十分な点がござりますので、それぞれの専門委員会とか分科会を設けてまいりたいとおもつて、これを経営の計画に関しまして組合の理解と協力をなくしては遂行できないとおもつて、それを実現するためには、労使間で十分な意見交換をしてまいりたいと思つております。そういう中で組合側から出されますところの健全な意見に対しましては、経営といたしましても十分耳を傾けて経営の完全民営化というような方向に沿つた経営を遂行してまいりたいと思つております。

もう一つの大きな問題でありますところの安全体制の確立、これにつきましてはもう既に協議会はでき上りがつておりますが、乗員組合、先任航空機関士組合、あるいは機長組合の乗員関係とは設備本部長を中心としますところの安全説明会というのを持ってインシデントに対処する体制をとつ

ております。さらにまた全労あるいは日航労組としては航空安全専門委員会というものをつくりまして、この面においても安全というものは労使の共通課題であるというような方向に沿って全力を挙げておるところでございます。

さらに考えておりますのは労働協約の締結ということでございまして、労働協約は現在全労と日本航空労組にはありますけれども、その他の組合にございませんので、何といっても労使関係の安定ということになつてしまりますとの労働協約というのを結ばなくちゃならないということです。現在客乗組合の方に提案をし、これについて審議中であります。

さらにその人事、賃金制度、午前中にお話がありましたが、全日空との格差問題あるいは国際比較問題等々につきましては来週あるいは再来週ぐらいから各労組と資料を出し合いまして、労使共通に理解する土俵をつくりまして共通の目標を持とうじゃないかという形で話し合いを進めていきたいというような形で漸次組合の統一の方向といふものを期待している次第でございます。

○安恒良一君　社長に答えてもらうと要領よ過ぎてわからぬし、今度は常務や専務に答えてもらうと余り詳しそ過ぎてしまってわからぬようになりますから、時間がありませんから、どうぞ専務やら常務、答えるとき簡潔に答えてください、簡潔に。要領よく簡潔に答えてくださいね。

そこで、私は一番やつぱり必要なことは、労使協議会を尊重していくというのは結構なことなんですが、例えば二人乗り乗務のように非常な意見が対立しているときに、經營権だということで押し切るというところに無理が出てくると思うんですね。ですから私は、労働組合の承認とまでは言つておりませんが、少なくとも労働組合の理解とかかりますよ、これは。それがために私は一つの方が多いとは思いますが、しかしそれが時

間や暇や手間を惜しまることなく、やっぱり労働組合との間に理解と協力を得るという精神で社長が先頭に立つて重役の皆さん方がやる。往々にして経営権というものを振りかざして、例えは一番いい例が今二人乗り乗務の問題ですね。これだけ意見が離れている。最後はおれたちは経営権だから決める。こうなるとますます私は労使の信頼というのができがたくなると思いますが、そういう点については今言つたように、十分理解が得られるようやつぱり社長としては努力をしていく。そうしなけれど、これは理解が得られないまま、経営権だからといって二人乗り乗務なんかをゴーにしますと、また事故になるんです、これは。その点を私は一番心配している。ですから、そういう点についてひとつ社長、これは社長の決意のほどを聞かせてください。

それから大臣の場合も、やはり今言つた二人乗り乗務の場合ですが、いわゆる今は三人を一人に乘るというときには、やはり労働組合の理解と協力を得ない間にもしも、日航がそんなことを言つてくるのは違はないと想いますが、言つてきたときには大臣はそこのところはしかと受けとめて、少なくとも労働組合の理解と協力を得なさいと、こういうような行政指導をやつぱりやつていただきないと、単なるこれはコストの問題ではないんですね。いわゆる二人乗りか三人乗りかというのは、コストの問題であると同時に大きな安全問題ですから、このことについて社長と大臣のお考えをここは聞かしておいていただきたいのです。

○参考人(山地進君) 労使関係の信頼関係の確立というのは経営の最大の課題であると心得ておりますし、今、先生のおっしゃるようにも、組合の諸君の理解と協力を得る努力を最大限尽くしてまいります。

○国務大臣(橋本龍太郎君) 山地さんの答弁の方があうま過ぎるものですから。

今、委員から御指摘のありました労使関係とうものは私どもから見ても非常に心配であり、関心を持っているところであります。が、社内の問題

でありますから、我々が直接介入することはできません。ただまたま二人業務のお話が出ましたけれども、今私が聞いておりますのでは、製造国における製造承認がまだ出ていないですね。製造国における製造承認の出でない段階であります。それで、そうしたことありますから、製造国における承認が出て、日本航空がこれを採用したりたい、そう考えております。

○安恒良一君 それから、私は時期尚早だと言つたんだが、大臣は、いやそれは法案提出しているから急ぐ必要があるということですから、このことの論争ここで幾らやつてもやむを得ませんので、私は完全民営化された後の問題で少しお聞きをしておかなきやならぬと思うんです。

いわゆる航空企業の指導監督は運輸省にあるわけですから、問題は日航が完全民営化した後の監督権はどういうふうになるのだろうか。これは法律的にここは変わる、あそこは変わることとはもう既に前の質問でわかつておりますから、私は全体の監督権限の問題を言つておられるわけです。

それは、特に航空企業の運営には安全面というものが非常に重要なんですね。だから、今後日航がどういうような経営を行っていくかということは非常に私どもこの法律を「民営化法律」ここで決めるに当たって大変に関心が深いところなんですね。ですから、もちろん公共的企業であるし航空業でありますから、運輸省には監督官庁として今後も必要な諸資料の報告を求められるだらうと思います。そこで我々国会側ももうこの法律が通りやそれでいいということではないわけです。この法律が通つた後も日本航空が本当に国民に信頼される日本航空になるためには、十分にその成り行きを注視をしておかなければならぬと思います。

そして、それは我々は国民を代表して国政の場でやるわけですから、国民も非常に関心を持つていいなりますと、私は何も日航だけと言いませんが、航空企業、いわゆる東亜国内航空である

うと全日空であろうと、そういうところが我々から求められる資料について国政の場において議論をするときにはこれは提出をしていただくし、さうするときにはこれは提出をしていただかなければなりません。それで、そうしたことで社長以下重役が連日のようになりますが、今後また必要に応じて私たちは社長以下をこの場に来てもらいたい、こういふことを言わなきやならぬ場面が出てくると思う、いろんな機会にですね。そうすると、法律が通るまでは御熱心ですが、法律が通ると途端に人歩きして、もう今度は来ないなんということになつたんではこれはいけないと思うんです。

ですから、法律を通す前に、このことについてなぜ私が重ねて注文するかということは、これは公共性が極めて高い。しかも、安全問題というのは、人命に直接影響するわけですね。率直に言つて、自動車事故や列車事故、あってはいけませんが、全員死亡ということは余りないんですね。ところが、航空機という場合は往々にして全員死亡なんですね。大きい事故になると、全員死亡なんですから。その意味から言つて、非常に私は公益性の高い、そして安全度が重視される産業でありますから、私は民営化された後にいつても、我々は国政の場において国民を代表して、これが健全に日本の代表的な航空産業、航空会社として発展をしていくことを常に見守る必要があると思ひます。また、我々は国会議員としてそういう義務があると思ひます。そういうことについての協力、考え方を聞かしてください。

○委員長(田代富士男君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、藤井孝男君が委員を辞任され、その補欠として宮崎秀樹君が選任されました。

○國務大臣(橋本龍太郎君) 日本航空株式会社法が廃止をされると、日本航空は完全に民営企業として他の同業と同様に航空法上の路線免許とか

運賃認可、安全規制等の監督を運輸省から受けることになるわけあります。

ただ、国会との関係ということでありますと、これは国政調査権の行使の問題でありますから、特段の問題がありました場合、他の企業と同様、国会としてこの日本航空に関する問題を取り上げられることも当然あるであろうと思ひます。そして、その場合におきまして、日本航空が資料の御要求だと、あるいは参考人の陳述等、院の意思の御表明がありました場合には、当然適切に対応するものと私は理解をいたしております。

○参考人(山地進君) 一般的の私企業になるわけでございますが、国民の一人として国会並びに政府の御判断をおまちをいたします。

○安恒良一君 ゼひ私は、我々がこの中にいて大きく取り上げなくていいようになつてほしいものだと思いますが、まだだるいんなことが起るかもわかりません。それは何も事故といふ意味だけじゃありません。いわゆる例えれば今申されたようなダブル、トリプル化の問題についてもいふべきは、地域住民の要望等についても、増便その他についてもいろんなのが、いやここをふやしてくれといふのも出でくると思いますから、どうしても我々は十分この航空産業について重大な関心を持たざるを得ないと思ひますから、どうぞ今私が言つたように、必要に応じて我々が資料を求めた場合には出してもらうし、それから委員会に出席をしてもらいたいと思うときには、所定の手続をとつてきちっとやりますから、その際には出でてきていただきたいということを最終的に申し上げておきます。

そこで、防衛庁、外務省おそろいですから、穂山さんからもかなり詰められましたニアミスの問題のところ少し詰めてみたいと思ひます。

まず、私は、ニアミスというのをどういうふうに考へるかといふと、高性能を持ったスポーツカー、それを若い青年の人が運転をする。一方、こつちは高速道路に満員の乗り合いバスが走つてゐる。それをかすめて追い抜いたり、もしくはややジグザグで走られる。これじゃ乗員の乗り合いバスの運転手は危険でたまらないんですよ、たまらないんです。どうもそんな現象じゃないか。まあ、きょうは穂山さんの質問に對して担当局長出ておいでになりましたから、かなり神妙にお答えになつました。決算委員長ですから後で大変だということもあるだろうと思ひますけれども、だけど、この前課長がお見えになつたときは、非常に、課長の答弁聞いて私自身は憤慨したんです。また運輸大臣も憤慨されたんですね。

というのは、運輸省側は、これはニアミスであるとか、それから訓練空域を逸脱していると、こいつは国土防衛というのが先になるのかどうかわからりませんけれども、きょうははつきりしたんですが、例えば八月十一日の高知の問題、十九日の千歳の問題についてもニアミスかどうかまだ調査中だとか、そんな答弁に終始された。

そこで私は実はこの質問を用意したんですが、まあ穂山さんの質問の中でかなりその点は明らかになりました。しかし、そこで私はお聞きをしたいのですが、これ、運輸大臣、憤慨したり怒られたり、それから防衛庁に申し入れただけでは解決できないと思うんですね。ですから、訓練空域を逸脱する自衛隊をどう防止するのか。防衛庁側はどういうふうに考えるか、運輸省側はどういうふうに考えるか。この場で具体策……

というのは、御承知のように、穂山さんの質問で、高知沖のやつはパイロットの判断でミスを犯しましたが、それから防衛庁に申し入れただけでは解決できないと思うんですね。ですから、訓練空域を逸脱する自衛隊をどう防止するのか。防衛庁側はどういうふうに考えるか、運輸省側はどういうふうに答えてみてください。

○政府委員(長谷川宏君) お答えいたします。

私どもの方といたしましては、従来から訓練空域の逸脱防止のために、特に戦闘機等によります激しい機動を行ひます航空自衛隊の訓練につきま

一方といたしまして現時点で具体的な数値について言及いたしますことは非常に適切を欠きますので、御勘弁願いたいと思います。

○安恒良一君 勘弁ならないんだよ、そんなことは。調査中でございます。いつに結論出るんですか、いつ報告書を僕のところに持ってくるんですか。いつ持ってくるんですか、いつ結論出すんですか、防衛庁。国民はたまりませんよ。十九日に起こった事故について、調査中でございます、御勘弁くださいと言つたって、勘弁して引き下がるわけにいかないんだよ。

それならば、何月何日までに結論を出して持つてくるかどうか、その点をはつきりしてくださ

い。
○政府委員(長谷川宏君) この件はやはり防衛庁だけでは決められない要素があるわけございません。それで時間がかかるつておるわけです。

○國務大臣(橋本龍太郎君) これは私ども努力をして、運輸省として調べられる限りは調べてまいりましたが、確かに防衛庁のパイロットをまだ事情聴取ができるおらない点はおわび申し上げま

す。
○安恒良一君 わかりました。運輸大臣、防衛庁長官ともよく話をし、来週中には結論を出してやつぱり国民に明らかにする、こういうふうにしていただきたいと思います。

それから、それじゃそこで、千歳空港の管制のあり方についてこの前いろいろ同僚議員から出たんですね。私も実はおとといからきのうに北海道に行く用事があって、見たんですけど、やはり新空港でもちよつと、大型機がくるのにもう自衛隊機の練習はどんどんどんどん続いているんですよね。私実際、おとといの晚からきのうにかけて行つて、ちょっと見てきたんですが、これはちよつと、新千歳空港の管制のあり方については再検討されないとまたニアミスが起こりやしないかなという感じを、私の目で見ても、自衛隊機が千歳空

港周辺を飛び回つているのを見ると、これでいいのかなという感じを実は私はしました。

ですから、まずニアミスかどうかの結論を早急に出ていただと同時に、もう一遍私は、運輸省と防衛庁の間で新千歳空港の管制のあり方についてぜひ慎重な検討をしていただきたいと思いますが、どうでしょうか、慎重な検討について。しかしながら、新千歳空港が現在防衛庁が管制を行つておられる千歳空港に非常に近接している状況にかんがみまして、両空港の管制は一元的に実施する必要がありますので、防衛庁と所要の調整の結果、これまでの防衛庁の二十年以上に及ぶ実績をも踏まえまして防衛庁が実施するということにしたものでございます。

ただ、防衛庁が実施するに当たりまして、民間航空機の安全なり効率的な運航というものの確保ということから、千歳空港には来年度予算におきまして管制統制官というものの組織及び人員の要求をいたしました。そのような組織のもとにおきまして、円滑な運用を図つてまいりたいというふうに考えております。

○安恒良一君 管制統制官の話は聞いたんだけども、その上でなおこつちは心配になつてゐるわけだ、行ってみたら。というのは、今一つ言つても、ニアミスかどうかの結論と言つたら、防衛庁

は私のところだけで決まりませんからということであり方についてこの前いろいろ同僚議員から出たんですね。私も実はおとといからきのうに北海道に行く用事があって、見たんですけど、やはり新空港でもちよつと、大型機がくるのにもう自衛隊機の練習はどんどんどんどん続いているんですよね。私実際、おとといの晚からきのうにかけて行つて、ちょっと見てきたんですが、これはちよつと、新千歳空港の管制のあり方については再検討されないとまたニアミスが起こりやしないかなという感じを、私の目で見ても、自衛隊機が千歳空港周辺を飛び回つているのを見ると、これでいいのかなという感じを実は私はしました。

六十三年度要求しているるといふことなんですか、結構ですが、千歳空港というのは国内線の離着が非常に多いですから、大型機の、その一方においてぜひ慎重な検討をしていただきたいと思いますが、どうでしょうか、慎重な検討について。しかししながら、私は再検討をしてもらいたいということありますから、このことは答弁要りませんけれども、もう一遍大臣、今言われたようなことについて強く希望しておきます。

もう一遍大臣、いやそれだけじゃないけれども

もう、いやそれだけじゃないんだと、もう一つありますから、このことは答弁要りませんけれども、もう四年間にわたり我が國が技術的に十分対処してから今日になって我が國が技術的に十分対処されるんだと盛んに北米局長言われますけれどもね。少なくとも我が國の主権ということからいいますと、いわゆる空の本土復帰は非常にまだ遠いと、いうやうに新聞にも大きく、でかでかと穂山同僚委員の質問に関して出でていますけれどもね。私はもう四年間もアメリカ軍が無回答ということが許されないとと思う。ですから、いま少し四年間の事務レベルにおける協議、どういう協議をしているか。なぜアメリカがこの問題について返そうとしないのか。この点について、安保条約における日米事務レベル協議のこの間の扱い方、四年間の進行状況、こういうことについてちょっと説明してみてください。

○政府委員(藤井宏昭君) お答え申し上げます。けさほど穂山委員の御質問にお答え申し上げましたとおり、昭和四十七年の五月十五日の日米合同委員会の合意におきまして、那覇空港の進入管制につきましては日本政府がこれを行ふまでといふことでございまして、その背景にはもちろん日本に能力が付与された場合とということでおございましたが、同時に、同じ五・一五の合意の中で二つの原則を出しております。アメリカの基地に関しても米側といふことを言つておりますので、その調整が必要であるということです。

そういうことの上に立ちまして、五十八年にアメリカ側に話を運輸省当局を中心いたしまして行つたわけでござりますけれども、先方はこの打診に對して慎重に検討するということを言つてき

ております。

その後いろいろな状況におきまして、日常の接觸におきまして運輸省当局はもちろんのこと、外務省といいたしましても日常の接觸の過程でアメリカ側の意向を折に触れて聞いておりますけれども、ここで言つておりますアメリカの慎重に検討するということは、本件が困難だという感じが非常に強いといたします。

この点は本年の五月に上原議員の質問主意書に対しまして政府がお答えいたしましたとおり相当困難だということが現在におきます感触でござります。

その理由といたしましては、やはり嘉手納空港と申しますのが米軍にとりまして大変に重要な施設である。その進入管制を米軍といたしましては現在米軍が扱つておりますように扱つていただきたいということがあるのでないかと思います。
○安恒良一君 どうも大臣わからないんですよ。ですから、これはもう幾ら繰り返してもこれでまた時間とるのもつたらないですが、大臣やはりこれは外務大臣とお詫びださって、大臣は既に技術的には十分日本でできるんだ、だから返還要求を出したところが向こうは貴重のこと、こう

言つている。今だなんど詰めてきたら、慎重の中身を詰めたら何となくアメリカがやる方がいいんだから困難だと。こんなことでそのまま四年間も過ごしておく手はないと思うんですね。ですから、これは四年間たつてしまつたんですから今さら言つてみてもしようがないませんが、運輸大臣これはやつぱり外務大臣とよく話をされて強く私はこの返還要求をされでしかるべき

だと思ふんですね。
今お聞きする限りにおいて、私どもは沖縄のやつを全部こつちでやろうと言つてゐるんじやないんですからね、アメリカ軍のことまでやろうと言つてゐるわけじゃないですから、いわゆる日本の民間航空機の扱いについて進入管制のことと言つてゐるわけですからね。アメリカの飛行機のことを何もこつちは言つてゐるわけじゃないですか

ら、そんなところでアメリカにそんなに遠慮する
必要はないと思うのです。

必要はないと思つてます。
この点もうこれより以上幾ら議論したつてあわ
ですが、運輸大臣、運輸大臣としてはやつぱり空
の本土復帰というものも早くこれをしないとも我が
十五年たつてゐるわけですから、少なくとも我が
国の民間航空機のいわゆる進入管制権については
この際運輸大臣としては重大な決意を持つて、こ
れは外務省の協力を得ないとできないことですか
ら、外務大臣ともお話し合いをさせて問題の解決
をしてもらいたいと思いますが、この点について
運輸大臣のお考えを聞かしてください。

○國務大臣(橋本龍太郎君)　運輸省としては既に五十八年時点において管制業務を実行し得る能力がありという自信のもとにアメリカ側に対してもその意思を表明しておるわけであります。外務大臣に対しましてもちようど明日閣議の前の時間にててもただいまの御論議をそのままに伝えて強力な要請をしたいと思います。

いはいはいと言つておつたら外交にならない。私がなんかどこの国に行つてもその国の長所は長所、短所は短所でござつと言つてやる。そうすると、本当にありがとうございましたと言つたんだよ。おんちやらばつかり言つたり、こびへつらつてでもだめなんです。そんなこと外交官だからよくおわかりだと思いますね、率直なことを言つて。ですから私は、こういう問題について運輸省が

技術的に見てもう四年前から出ておる、それは近出たというならまだ慎重にというのはわかるはれども、四年間も慎重に慎重にて黙つて過ごしておくような外交といふのは僕は間違いだと思う。ですから、運輸大臣からも伝えてもらいますが、あなたからも大臣によく伝えてもらつて、やはりこの問題については外務大臣としても空の本土復帰が実現できるよう努めると、こういう考え方

は持つてもらいたいと思ひますが、どうですか。

大臣じゃないから答えられぬというならやむを得ません。これはまたこの次予算委員会がなんかのとき大臣にじかじか聞くことになりますが、ひとつ少なくともきようはあなた大臣を代理して出てきているんだから、その意味からいうと少なくともこういう問題について決して日本側の要求は無理なことを言つてはいるわけじゃないんだから、その場合に難しいとか慎重にということで四年間もそのまま放置されているという、そういう私は外交のあり方については日本の外交のためによくないと思うが、こういう点についてどうです

○政府委員(藤井宏昭君) 先生の外交に関する一般的なお考えは全く同感でございます。
それから、本件につきましては大臣に詳しく御報告申し上げます。が、いずれにいたしましてもこの件につきましては從来から運輸省と十分協力いたしましていろいろアメリカ側と話をってきておるわけでございますが、アメリカの態度は先ほど申しましたようなことであるということは事実であるかと思います。

港とそれから嘉手納空港とを分離できないという
ことでござります。が、いずれにいたしましても、
今後さらに運輸省とも協力いたしまして本日の委
員会の御指摘を体しながら米側の意向の確認等努
力してまいりたいと思います。
○委員長(田代富士男君) 他に御発言もなけれ
ば、質疑は終局したものと認めて御異議ございま
せんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕
○委員長(田代富士男君) 彼異議ないと認めます。
それでは、これより討論に入ります。
○安恒良一君 私は、日本社会党・護憲共同を代表し、ただいま議題となりました日本航空株式会社

社法を廃止する等の法律案に対しまして反対の討論を行つたところです。

論を行ふものであります。反対の第一の理由は、この法案の主たるねらいである日本航空の完全民営化そのものが民活といふ名のもとに強引に進める国民犠牲の中曾根行革の柱の一つであるからであります。

日本航空は既に五十七年の法改正により大幅な自主性を持ち、これまで政府の恩恵こそ受けたはきたが、ほとんど自立的な経営を行つてきており、政府が今さら完全民営化を主張する根拠は、それほど説得性はないと言わなければなりません。

したがつて、ここでさうに民営化を強調する意味は、運輸行政そのものを企業間の競争のみに力量を置き、国民の足の確保のために行政の果たすべき役割を次々と放棄する運輸行政自体のあり方を一層鮮明にすることであり、このことは将来に大きな悔いを残すことになることを改めて警告をしておかなければなりません。

反対の第二の理由は、現在の日航自体がこうした自主性とか競争とかについて社内が一体となつて対応できるような姿になつていないことです。あの品まつし、一作年の一二三更の事故につ

て日航も政府もいま一度思い起こすべきです。五百二十人ものとうとい生命を奪い、二度とこのよ
うな惨事を繰り返さないために全社員が一丸とな
つて努力し、その体制づくりこそが急務であるは
ずですが、その後の内部の首脳陣の混迷ぶりや労
使間の対立、幾多の飛び交う醜い情報は余りにも
問題であり、国民の不信感を一層強めているので
あります。

あの重大な事故以来、政府と日航はどれだけの改善策を講じてきたのか、事故の心配は全くなくなつたと断言できるか、遺族の皆さんへ誠意は尽くされているかについてもかなりの疑問がありま
す。こうした中で、政府も、日航も、完全民営化こそがすべての基礎と言わんばかりの態度ですが、国策として創設をした日航であるだけに組織も人心も一新され、我が国を代表する航空企業と

して真に国民に愛され、信頼される姿に生まれ変わることこそがすべての前提であるべきです。こうした体制が確立されないまま、完全民営化だけを急ぐ必要はないことを強く主張するものです。

第三は、このたびの完全民営化は、既に明らかになっているように、あえてその理由を挙げるなら、日航について政府が持っている株を全部放出し、一部を関西新空港の建設資金に使うが、大部分は一般会計に繰り入れるための措置であるということになります。

このようなやり方で国民の共有財産を迅速に処分することが果たして賢明であるかについても疑問が残るところであります。

我が国の航空行政全体を考えると、今直ちに手がけなければならない課題はたくさんあります。安全の確保が絶対条件である限り、そのためになすべきことについて、例えば相次ぐニアミスの防止をどうするかは運輸省の管轄において、自衛隊機や米軍機も含めたさらに徹底した管制の一元化のための措置が講ぜられるべきです。そして現在ある訓練空域の設定等についても、民間機の運航確保に万全を置く観点から再検討すべきであります。また機材の検査基準や整備体制の改善問題もあります。

さらに今後の国際線の拡充については、日米航空協定の不平等性の改善の措置も急務であります。また、最近機運が高まってきたことによる航空を交通政策全体との関係でどう位置づけるかの問題もあります。

こうした山積する問題について、政府としては早急に的確な対応をすべきであることが今日求められていると言わなければなりません。

以上の理由からして、私は今度の日航の完全民営化は時期尚早であるということを申し添え、私の反対討論を終わりります。

○吉村眞喜君 私は、自由民主党を代表して本法案に対し賛成の討論を行います。

本案は、昨年六月の運輸政策審議会の「今後の

航空企業の運営体制の在り方について」の答申並びに臨時行政改革推進審議会の「日本航空株式会社を完全民営化するものとする」答申、さらに、「これららの答申を踏まえた昨年末の閣議決定に基づき去る第百八回国会に提案されたものであり、以下、次の理由により賛成の意見を申し上げるものであります。

第一は、我が国における航空輸送は、戦後、全くのゼロから出発したのであります。その後、国際線、国内線ともに著しい発展を遂げ、日本航空を含めた我が国航空企業の経営基盤も強化されることになったのであります。

また同時に、日本航空は、昭和六十年の国際線定期便の輸送実績においてIATA加盟国中第一位を占めるなど世界有数の航空企業にまで成長を遂げることになり、昭和二十八年に特殊法人として設立された現行法の趣旨はおおむね達成されたと見られるに至った 것입니다。

第二は、今後の航空事業の運営は、安全運航の確保を基本としつつ、企業間の競争を通じて利用者利便の向上等を指向すべきであると考えられます。

現在、我が国においては、昨年六月の運輸政策審議会の答申の趣旨に沿って新たな国際、国内航空路線の展開が進められておりますが、特に、競争促進を図るために、企業間の競争条件の均等化と日本航空の体質改善による自主的かつ責任ある経営体制を早急に確立することが緊要とされております。

このような見地から、同社を完全民営化することはまことに時宜を得た措置であり、賛意を表すものであります。

第三は、日本航空の完全民営化に伴い、従来、同社の資金調達の大部分を占めておりました政府の債務保証制度及び社債発行限度の特例措置がそれぞれ廃止されることになり、今後はその資金調達が他の航空企業と同様に経営上極めて重要な課題となるわけであります。

しかし、これについては、運輸政策審議会の答

申においても航空企業全体を対象とした新たな政策金融制度の必要性が指摘されておりましたが、本年度から政府系金融機関による航空機購入に係る融資制度が創設されるなど今後の積極的な事業展開に当たっての適切な措置と考えられるのであります。以上のおほか、政府に対しては、今後の航空政策の推進に当たって航空企業全体の健全な事業活動、さらに、航空の安全対策が最大限に確保されよう適切な指導、監督を行うことを要望いたします。

また、日本航空に対する完全民営化の趣旨を十分に理解し、企業体質の改善による自主的かつ責任ある経営体制を確立するため、労使関係の信頼性の向上等に努めるとともに、全社一丸となって安全運航の確保と利用者サービスの向上に邁進することを要望いたしまして本案に対する賛成の意見といたします。

○小笠原貞子君 私は、日本共産党を代表して、日本航空株式会社法を廃止する等の法律案に反対の討論を行います。

今日、国内航空旅客輸送は年間四千六百万人を超えて、航空輸送が大変交通機関として国民の生活や経済活動に根差した公共交通手段となっています。しかし、たびたび航空事故が起これば、日航墜落事故のように大量の犠牲者を出すのが今日の航空事故の特徴となつております。それだけに航空安全管理の責任はますます重要となつています。

しかし、中曾根自民党政は、戦後政治の総決算路線の中、臨調行革の一環として日本航空の完全民営化を打ち出してきました。その臨調行革路線は、安全性や公共性を確保するための規制を緩和し、利潤第一主義となる民営化にすることを目指すものであります。

利潤優先の行き着く先は、必ずや安全軽視、利便性の低下につながることは火を見るより明らかであります。航空安全行政の充実が求められています。今日、それと真っ向から逆行するものであります。これが反対理由の第一であります。

○委員長(田代富士男君) 他に御意見もないようですから、討論は終局したものと認めます。

○日本航空株式会社法を廃止する等の法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(田代富士男君) 多数と認めます。よつて、本案は多數をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

安恒君から発言を求めておりましたので、これを許します。安恒君。

○安恒良一君 私は、ただいま可決されました日本航空株式会社法を廃止する等の法律案に対し、自由民主党、日本社会党・護憲共同、公明党・国民党議、日本共産党、民社党・国民連合の各派の共同提案による附帯決議案を提出をいたします。

これは、経済性優先の信頼性整備方式による、整備に時間をかけない、整備間隔を延ばすなど、コスト削減を優先し、整備費の切り詰め、整備体制要員の徹底した合理化などによる安全軽視がもたらしたものであります。その教訓からすれば民営化は断じて許せないのであります。しかもこの大事故後死亡事故につながらなかつた故障、そして事故、既に五十二件も発生しているということが当委員会で明らかとなり、極めて重大なことだと思います。

これは、経済性優先の信頼性整備方式による、整備に時間をかけない、整備間隔を延ばすなど、コスト削減を優先し、整備費の切り詰め、整備体制要員の徹底した合理化などによる安全軽視がもたらしたものであります。その教訓からすれば民営化は断じて許せないのであります。しかもこの大事故後死亡事故につながらなかつた故障、そして事故、既に五十二件も発生しているということが当委員会で明らかとなり、極めて重大なことだと思います。

案文を朗読いたします。

日本航空株式会社法を廃止する等の法律
案に対する附帯決議(案)

政府は、日本航空株式会社の完全民営化に当たり、次の事項に関し、特段の配慮をすべきである。

一 日本航空株式会社の自主的かつ責任ある経営体制の確立を図るとともに、整備体制の改善等安全運航の確保、利用者の利便の増進など公共輸送機関としての企業の社会的責任を果たすよう指導すること。

二 対米路線の以遅、路線権など総合的な航空権益の平等性確保に一層努めるとともに、航空企業間の企業格差及び路線構成に留意しつつ、国際線の複数社制、国内線のダブルトラック・トリプルトラック化に当たっては、航空企業の適正な発展を図ること。

三 航空運賃の一層の適正化等利用者サービスの向上に努めること。特に、国際航空運賃については、為替レートの変動に対する適切な対応等利用者が納得できる改善方策を講ずるよう努めること。

四 日本航空株式会社の中期計画の推進に当たつては、労働組合の理解と協力を得て行うほか、労務政策の公平化、労使関係の正常化に努めるよう指導すること。

五 日本航空株式会社の政府保有株式の売却益について、その意義にかんがみ、運輸関連のための費用に充てるよう一層配慮すること。

六 民間機と自衛隊機とのニアミス及び小型航空機事故が多発し、民間機の安全運航に不安が生じているため、航空管制の在り方、ニアミスの事実調査等に万全を期するとともに、小型機の事故対策及び事故調査についても適切な対応措置を講ずるよう努めること。

右決議する。
以上でございます。

○委員長(田代富士男君) ただいま安恒君から提

出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(田代富士男君) 全会一致と認めます。よって、安恒君提出の附帯決議案は全会一致をもつて本委員会の決議とすることに決定いたしました。橋本運輸大臣。

○國務大臣(橋本龍太郎君) ただいま、日本航空株式会社法を廃止する等の法律案につきまして、慎重な御審議の結果、御可決をいただき、まことにありがとうございました。

また、附帯決議につきましては、その趣旨を十分尊重し、政府として十分の努力をしてまいる所存であります。

ありがとうございます。

○委員長(田代富士男君) なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

○委員長(田代富士男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後四時十六分散会

昭和六十二年九月二十一日印刷

昭和六十二年九月二十二日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

W