

第一百五十六回

参議院国土交通委員会会議録第二十四号

平成十五年七月十日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

七月三日

辞任

椎名 一保君

補欠選任

田村 公平君

七月四日

辞任

小泉 親司君

補欠選任

富樫 練三君

七月八日

辞任

野上 浩太郎君

補欠選任

藤井 基之君

七月九日

辞任

藤井 基之君

補欠選任

野上 浩太郎君

七月十日

辞任

吉田 博美君

補欠選任

後藤 博子君

出席者は左のとおり。

委員長

藤井 俊男君

副大臣

國土交通大臣

國務大臣

大臣政務官

國土交通大臣政務官

事務局側

常任委員会専門

員

政府参考人

均厚生労働省雇用

局長

航空・鉄道事故

調査委員会事務

局長

岩田 喜美枝君

杉谷 洋大君

洞 駿君

中村 達朗君

鶴保 康介君

岩城 光英君

木村 仁君

木村 哲男君

後藤 博子君

齊藤 滋宣君

田村 公平君

送付)

本日の会議に付した案件

○成田国際空港株式会社法案(内閣提出、衆議院

立つのは民主党・新緑風会と共産党さんだけとい

うことになりまして、ほとんど審議が出尽くした

- 航空法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

- 委員長(藤井俊男君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

- まず、委員の異動について御報告いたします。

- 去る三日、椎名一保君が委員を辞任され、その補欠として田村公平君が選任されました。

- また、去る四日、小泉親司君が委員を辞任され、その補欠として富樫練三君が選任されました。

- それ、その補欠として富樫練三君が選任されました。

- 補欠として田村公平君が選任されました。

- また、去る四日、小泉親司君が委員を辞任され、その補欠として富樫練三君が選任されました。

- それ、その補欠として富樫練三君が選任されました。

んじやないかというような感もいたしますが、私はもう少し今度は違った角度で少し大臣の考え方をお聞きしたいなというふうに思っております。

今、朝のNHKの連続テレビの「こころ」という番組がございます、八時半から。大臣御存じないかも分かりませんが、この「こころ」というのは……(十五分)と呼ぶ者あり)八時十五分からです

ね、主人公が客室乗務員でした。その主人公、客室乗務員の主人公が、これは第一回の放送でした、出勤をして業務に就く、そのときに、大変言葉は不適切かも分かりませんが、乗客におしりを触られた、こういう場面が出てきました。

そのときに、そのこころさんは何と言つてその手をどけたか。今の法律に非常に私は関係があるんでないかというふうに思いまして、もう一度ビデオを見直しました。そつしたらせりふをこへ書き出しました、おしりを触られたところは、その手をどかすのに、お客様の手を動かさせていただいてもよろしいでしょうか、こうなんですね。

それくらいにお客さんの気持ちを大切というよりも傷付けないように、あるいは怒らせないようにな、そういう教育を多分、これはドラマですから分かりませんが、恐らく客室乗務員の方はそういう教育をお受けになつているんじゃないですか

ふうに思います。

一方では、その手をどかしていただいて、戻つて、その対話がござります。どうして自分のお

しりから手をどけるのに相手に気を遣わなくちゃいけないわけ。そりやもちろん客室乗務員としてお客様に快適な旅を楽しんでもらいたいよ。だからて、人を不快にしてまでそんなに快適に

たいの、こういう会話が実はありました。

私はこれが一番この法律を審議するに当たって大事なポイントだというふうに感じました。それ

は、二年前に、二〇〇一年の十一月に民主党は機内迷惑行為防止法案というものを議員立法で提出をさせていただきました。なかなか審議がてもうらえなくて、いわゆるつるし状態であったわけですがございます。しかし、今、今度こういうふうにそれを取り入れた形で政府提案ということになつてきました。

ここで、私は、是非、議論をする立場もそうでありますけれども、この法律をいかにして国民に理解をしてもらうかという、この立場の原点はどこにあるのか。それは、私は、そういう仕事に携わっている人からこういう法律を作つてもらいたい、こういう法律は必要だ、私たちは迷惑しているんだからこういうものを何とかしてもらいたいという要望があつたからこういう法律を考えたのか。それとも、そうではない、あの密室空間で正に安全、快適、こういうものをしっかりと、ほかのお客さんも不愉快にならないで、そういう公共交通機関としての役割を果たすためにはこういう法律が何としてでも必要なんだ、こういう観点でこの法律が出てきたのか。この二つの考え方では、大きく国民にお知らせをする、あるいは法案が成立したときの後の対応が違つてくる、私はこのよう思います。

そういう意味で、この航空法の一部を改正する法律案の意義について、是非、私は利用者の視点でこの法案がしっかりと議論をされるべきだ、そういうふうに思いますが、いかがでしょうか。

○国務大臣(扇千景君) おはようございます。

大変法案に対して審議を尽くしていく大変御礼を申し上げたいと思いますけれども、今日はまた細部にわたってお聞きいただけるということで、私の方もいろいろと今まで御答弁してまいりました。重なる部分があるかもしれませんけれども。

今、谷林議員がおっしゃいましたように、なぜこういう法案が必要なのかということ。これは、過去のいわゆる機内の迷惑件数、これを見ていきますと、大変いろんなことが見えるんですけど

も、何よりも我々は乗つてくださる皆さん方に安心感があります。しかし、今度こういうふうにそれを取り入れた形で政府提案ということになつてきました。

ところで、私は、是非、議論をする立場もそうでありますけれども、この法律をいかにして国民に理解をしてもらうかという、この立場の原点はどこにあるのか。それは、私は、そういう仕事に携わっている人からこういう法律を作つてもらいたい、こういう法律は必要だ、私たちは迷惑しているんだからこういうものを何とかしてもらいたい

ということが大変論議されまして、皆さんにも変ないろいろな知恵もいただきました。

けれども、飛行機の中におきましては、ここ、今私の手元にこの数字が少しございますけれども、一九八八年には九十二件、全体で迷惑行為的なものがあつたわけですね。安全を阻害する行為というものに入りますけれども。それが九九年には三百八十九件、二〇〇〇年にはこれが急遽五百七十件、二〇〇一年には四百十六件、今、二〇〇二年は少し下がりまして二百七十八件と、こういふうになつておりますけれども。

一番大きなことは、やはりどういうことが機内の皆さん方、仕事に従事する皆さん方は仕事だからということで、あるいはサービスする側にも不愉快な思い、あるいは言葉で暴言を吐かれた人もたくさんいらっしゃいます。けれども、何とか快適な旅をということで、個人の人は言えばいいんですけれども、周りの人まで不愉快にするという行為が見られるのは、今冒頭に申しました本当に安全、安心な大変快適な旅というものが保証されないということで、私たちは、これは国際の民間の航空機関でございますICAOの総会においても国内法の制定をしようではないかということことで、今までにはアメリカ、イギリス、それからカナダ、オーストラリア、韓国において既に国内法が制定されております。

そういう意味で、今回も皆さん方にも、この間も申し上げましたが、一番それじゃ迷惑行為が見られることが多いんだと思いませんけれども一番この件数の、機内の安全阻害行為ということで、私はやつぱりポイントになつてくるというふうに思います。

○谷林正昭君 そういう意味で、今、大臣がおっしゃいましたように、安心、安全、そして快適というのがやつぱりポイントになつてくるというふうに思います。

そこで、端的にお尋ねをいたしますけれども、この法律が施行されますと、本当に快適、安全、安心、こういうものが担保されるのかということころがポイントになろうかと思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。

現行法の下では航空機において安全阻害行為を行いましても処罰の対象となつてないことがあります。そこで罰則を受けた、作るポイントはそこだというふうな今答弁でございました。

私はそうではないと思います。やはり、一緒に乗る人たち、周りの人たち、そういう方々がお互いにそれをやつちゃいけないことだ、してはいけないことだ、あるいはやつた人を見れば客室乗務員が注意をする前に周りの人が注意をする、そういう航空機内の、いわゆる密室である、しかもは

これが一番多いんです。二つ目には、これは暴言と威嚇、三番は残念ながら酩酊と、こういうことにますと、一番はやっぱりトイレ内での喫煙、こ

れが、何よりも我々は乗つてくださる皆さん方に安心感、三番は残念ながら酩酊と、こういうことにますと、一番はやっぱりトイレ内での喫煙、こ

れが、何よりも我々は乗つてくださる皆さん方に安心感、三番は残念ながら酩酊と、こういうことにますと、一番はやっぱりトイレ内での喫煙、こ

えたときは、そういうものを私は作り上げるべきではないか。飛行機、航空機を利用するときは、そういう構えや、そういう思いを作り上げるべきではないか。これが安全、快適、こういう旅を約束をするということに私はなるのではないかと思いますし、どうしてもというときには切り札として罰則があるという、これが切り札であって、私は罰則を受けたからなくなるというものではないと思います。

そこで、お尋ねをいたしますが、これをやっぱり国民に広く知つてもらう、この法律がどういう意義があるのかということを知つてもらうことが一番大きな私は抑止力につながるのではないかと思ひますが、國民に知つていただけるその広報について、そしてその趣旨についてお尋ねをいたします。

○政府参考人(洞駿君) 今回の法改正につきましては、法の施行前に様々な手段を通じて十分に周知するとともに、機内では法の施行後も十分に周知を徹底するよう、航空会社をまずもつて指導してまいりたいと考えております。

具体的には、国土交通省はもちろんですが、航空会社のホームページを利用したり、チラシを配布したり、ポスターを掲示したり、機内誌への掲載を行うとともに、キャンペーン等を実施する予定でございます。

その周知の内容でございますけれども、先生まさしく御指摘のとおり、単に法改正の内容にとどまらず、安全阻害行為等の禁止、処罰の趣旨、考えてみれば、なぜリクライニングシートを離着陸の際に元に戻さないのかというの、万が一のときに後ろの乗客の方が脱出するのが非常に障害になるからでございます。また、なぜ機内に荷物を置いやいけない、通路に置いてはいけないのかというのは、乱気流等によってその荷物が跳ね上がって、ほかのお客様とか機体にもぶつかって、いろいろ損傷とか、そういうしたものをおぼすからでございます。

そういった個々の安全阻害行為等の航空の安全

に支障を生じさせるおそれがあるその根拠等も含めまして、航空利用者の皆様がそういう意味で完全で快適な空の旅が楽しめるようにするものであるという旨を併せて十分周知徹底して、理解を図つていきたいと思っています。

○国務大臣(扇千景君) 今お尋ねのございました広報のことございますけれども、大変大事なことは、例えて、近々の例を挙げますと、千代田区が町で禁煙をいたしました。ある部分でございますけれども、新橋辺り。これは最初に罰金を使わ

ないで、まず警告をいたしました。そして、今回は二千円という罰金を取ることになりました。東京駅周辺までこれは延長してまいります。そういうふうに、やっぱりそこは禁煙になつたんだな、あの区域は禁煙だなということも、これは大々的にニュースで取り上げましたね、初めてですから。

それと同じように、私は、あらゆる面で、私たちは自身が広報するだけではなくて、これは社会の秩序として私は是非マスクコミの皆さん方にも取り上げていただいて周知徹底すると。

それから、私ももう一つ、先ほど谷林議員がおっしゃって大事なことは、これは自分たちのためめにするんではなくて、お客様の快適な旅のためにすると申し上げましたけれども、本当に私、御存じだろうと思ひますけれども、私、昔、スチュワーデスの訓練をパリまで行って取材したことがあります。これは、日本のスチュワーデスもパリまで行って研修するんですね。そうしますと、名前出しませんけれども、航空会社の研修制度といふものがすばらしいと分かりまして、民間の会社は入社員を、研修を、その航空会社の研修制度を見習つて、そこで教わつて接客をするところです。そういうことを、随分一時はやりました。

それはなぜかといいますと、御存じのとおり、ある一定の年齢ある一定の職業の人に対応するのではなくて、飛行機というものは年齢、職業を問いません。あらゆる範囲の皆さん方がお乗りりにいるものですから、接客業としては一番難しいん

ですね、対象範囲が広いございますので、ましてお年寄りもいらっしゃいます、あるいは身体の障害のある方も、車いすの方もいらっしゃいます。

ですから、そういう意味では、あの狭い空域の中で一番広範囲なお客様を対象にするといふこと

とで、客サービスに対するは一番限定されて、な

おかつ困難なサービスでございます。それをしてありますので、例を挙げると失礼ですけれども、私の身内に一人スチュワーデスがおりますけれども、これはこのスチュワーデス訓練を受けており

ますので、おはちやんの面倒を見るのが一番上手なんですね。

ですから、やっぱりこの訓練を受けている人た

ちできまあお客様の迷惑行為を断るのに四苦八苦す

るということ自体も私は大事なことであるし、こ

れは社会的に皆さん方が飛行機に乗ったときはこれ

は最低限のマナーというのを私はすべての人に

知つていただきたいことがあの広範囲なお客様を迎える機内では一番大事なことではないかと思います

ので、一航空会社、一国土交通省が私は広報する

のではなくて、社会全体では非認知していただきたいと思っております。

○谷林正昭君 今、大臣がおっしゃったことが、私はまさしくそのとおりだと思います。この法律が成案をした、それをいかに国民の皆さんに理解をしていただけるか、ここがこの安全阻害行為がなくなる大きなポイントだというふうに指摘をさせていただいたいて、その前面には非大臣お立ちいただきたいというふうに思います。

そこで、具体的な中身に入らせていただきますけれども、衆議院で修正がされてまいりました。

非常にこの修正案、読んでもなかなか分かりにく

いところがござりますけれども、しかし資料とし

て出ております、国土交通省が私たちに説明を、

法案の説明をするときに用いた資料の中に、こう

いうものがすばらしいと分かりまして、

ハラ等、こういうものが非常に増えているからこ

ういう法律を必要なんだという説明がございま

したわけではございませんが、出されておりま

す。それは、非常口の扉を正当な理由なくして操

作する、あるいは便所において喫煙する、あるいは携帯電話あるいは電子機器を使用する、あるいは着陸時に座席ベルトを使用しない、手荷物を通

路に放置する、あるいはリクリーニングシートを元に戻さない、みだりに救命胴衣を触る、動か

す、こういうことがあって、それにプラスして、

プラスしてよりも、もう一項、乗務員に対する著しく粗野又は乱暴な言動をする行為、こう

いうのが書き加えられております。

私の言いたいのは、この乗務員に対して著しく粗野又は乱暴な言動をする行為以外はより具体性があるんですね、そして目に見えるんですね。や

めてくださいと言つたらやめられる。あるいは携

帯電話なら目に見えますし、ドアを触るというこ

とも目に見えます。問題はそこで仕切りが付くと

思います。問題は、この乗務員に対して著しく粗

野又は乱暴な言動をする行為、これがどういう行

為になるかということになるわけでござります

が、最初の法案説明の資料でございますと、乗務員

への暴言、セクハラ等という行為でござります。

そういうことになつてまいりますと、この非常に分かりにくい、どこまでがセクハラな

のか、どこまでが暴言なのか、だれが認定するのか、非常に私は分かりにくいと思います。

そういう意味では、特にそういう意味では、国

内線と国際線、あるいはファーストクラスとエコ

ノミークラス、そういうところに差異があるで

あるいは、国際線、長時間乗るから、長い時間を乗るから、時間をかけて説得するために初めは大目に見るとか、いろんなやり方あろうかと思います。

私の言いたいのは、そういう国内線、国際線の法適用の違い、あるいはファーストクラス、エコノミークラス、そういうところの法適用の違い、これはあってはならないというふうに思いますので、確認をさせていただきます。

航空機内における安全阻害行為等が航空機の安全に支障を生じさせるおそれがあることにつきましては、どのクラスのお客様であっても、また国際線であろうが国外線であっても変わるものではございません。そういう意味で、いずれの航空機内で行われたとしても、またどんなお客様であっても厳正に対処する必要がございまして、差別的な取扱いがなされないよう航空会社をしっかりと指導してまいりたいと考えております。

○谷林正昭君 是非、航空会社との連携をしっかりと取りながら指導いただきたいというふうに思いました。

○政府参考人(洞駿君) 国土交通省令におきましては、機長の禁止命令、処罰の対象となる行為といたしまして、航空機に乗り組んでその職務を行う者の職務の執行を妨げる行為でありまして、そして当該航空機の安全の保持、あるいは当該航空機内にあるお客様若しくは財産の保護又は航空機内の秩序若しくは規律の維持に支障を及ぼすおそれがあるものというふうに規定することを予定しております。

も、再三の注意にもかかわらず客室乗務員の体に触れるなどの行為を執拗に繰り返すことによって客室乗務員の保安要員としての職務を執行できなくさせるような行為につきましては、航空機の安全に支障を生じさせるおそれがあるものとして禁止の命令、処罰の対象となる行為に該当するかどうかという判断につきましては、機長又は機長の指揮監督下にある客室乗務員において判断することになります。機長や客室乗務員によって判断が異なることのないようにするため、当省としても、今回の法施行に伴いまして必要なマニュアルの作成等につきまして航空会社を指導していく所存でございます。

○谷林正昭君 私、今、答弁、非常に苦しい答弁だというふうに思いますし、私は線引きができるないというふうに思います。

というのは、セクハラ行為とというのは、触つた、触られたということもこれは目に見えますけれども、問題はその後の心の動搖あるいは心の動き、こういうものが本当にやっぱり私は、あるいは自分の仕事ぶりに余裕がなくなる、それが安全を阻害する行為というふうに私は思うわけでございまして、一概に触った、触られたということではなくて、やはり先ほど冒頭言いましたように、そういうものを周りが注意をして初めて、ああ、乗っているたちはやっぱりみんな快適な旅を望んでいる、こういうことをちっちゃいかねないといふ、そういうことを客室乗務員の立場に立って乗っている人たちが考えられるような環境、これが私はセクハラ行為をなくするというふうに思います。

そういう意味では、心の、後ほどまた触れますが、この心の動搖というのが非常に安全ということにかかわってくるというふうに思いますが、この話は深く追及はいたしませんけれども、じゃ、暴言とはどういうことなのかということで非常に省令で盛り込むのは私は難しいと思いますけれども、しかしそのことによって周りが物

な安全を阻害する行為に私は匹敵するというふうに思いますので、是非そこら辺りの意思の疎通、連携、航空会社、物すごくこれは重要なポイントだというふうに思いますので御指摘をさせていただいております。

しかし、そうなるに至るところでちょっとやっぱり気に掛かるのは、アルコールが入り過ぎるというのがございます。しらふのときはそんなことをするつもりじゃなかつたけれども、ついつい周りの雰囲気のみ込まれていって、エスカレートをして、アルコールのせいでというのが非常に私は多いような気がいたします。しかし一方では、飛行機内でアルコールをどうぞ飲んでくださいといふものもござりますし、料金を出せば売つていただけるというようなこともあります。

そういう意味では非常に難しいかも分かりませんけれども、過度の飲酒、摂取、アルコールの摂取、こういうことについて、何かガイドラインを設けるということは難しいかも分かりませんが、私は何らかの検討が必要ではないか、そういうふうに思いますが、考え方はございますでしょうか。

○政府参考人（洞駿君） 御指摘のとおり、機内迷惑行為につきましては、その原因が過度の飲酒にあると思われるケースも多く発生しているところでございます。国土交通省におきましては、過度の飲酒を起因とします機内迷惑行為の防止を図るために昨年の二月に航空会社に出したガイドラインがございます。機内迷惑防止行為に対するガイドラインがございますが、の中におきましても、アルコール提供の自粛についても盛り込んで航空会社を指導しているところでございます。

具体的には、泥酔者、まず乗る前から酔っ払っている人というのは結構いるわけでございますけれども、泥酔者に対しましては運送約款に基づく搭乗拒否というものができることになつております。そして、乗つた後、必要に応じて機内におけるアルコール提供を自粛するほか、更に迷惑行為

を行うお客様に対しても拘束等のペナルティーを警告書によって通告することによってその自制を促すというような方策を講じてはいるところでございます。

もっとも、現行法の下におきましてはこういった航空会社は搭乗拒否などの対応を行うことしかできませんから、過度の飲酒の防止という点では必ずしも十分なものであるとは考えておりません。

しかしながら、今回の法改正に伴いまして、これがはつきり罰則等の対象になることが明確になるわけでござりますので、先ほど先生の御指摘のとおり、その旨も含めて乗客に対しても徹底を図つて、更に航空会社への指導を徹底していく所存でございまして、その結果として過度の飲酒の抑止力というものも相当高まるものではないかと期待しているところでございます。

○谷林正昭君　酔っ払っていたのでごめんなさいでは済まさないよという法律だといふうに確認をさせていただきます。

次に、客室乗務員の方、先ほど、大臣の御親類の方にもフランスまで行って講習を受けてきた、しかもすばらしい接客態度、これはその場だけではなくて、その家族、地域、そういうところでもそのものが体に染み付いて、そして自然にそういう接客あるいは行動が出来る、こういうふうなお話をございました。

そしてまた、これまでの議論の中で、客室乗務員は保安要員だということ、安全を守るあるいは安全を遂行する、そういう立場でこれまで頑張ってこられたというふうに私は思いますし、この法律ができるたその後はもつともっとその役割が私は強くなる、責任も重くなる、そういうふうに思っております。

そこで、これは外国の例にはないそうでありまされども、私は、今、客室乗務員の方というのはどういうふうに資格を持ってなさっているんでですかとお尋ねしたところ、資格はない、しかしその航空会社独自で非常に高度な教育訓練を行われ

育訓練、先ほど大臣がお述べになられましたように、人間性、そしていろんな知識、そういうものを持ちながらやっておいでになるということはこれは尊敬をいたします。社会からも尊敬されるお仕事だというふうに私は思います。

一方、航空従事者というのは、これは国家試験を受けて、操縦士であろうと整備士であろうと、そういう人たちとは航空従事者として法律で位置付けされております。そういう意味では、この客室乗務員というのは何らかの形でこの航空従事者に位置付けるというのは非常に難しいかも分かりませんけれども、その客室乗務員という、これから室内の安全をより責任を持ちながら守るという立場を取る場合、この客室乗務員に何らかの資格を持つて、更に安全意識を持っていただける、こういう考え方、検討の余地はないのか。私は、少しぐらいは、というよりも、今後のことを考えたときは何らかの資格制度が必要ではないかというふうに思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(洞曉君) 我が国の航空従事者制度におきましては、航空機の運航に直接従事いたします操縦士や航空機関士とか整備士等を航空従事者として扱ってございまして、こういう航空従事者は、国家資格である航空従事者技能証明というものを有しなければ各資格に応じた航空業務を行なうことができないというふうに航空法で整理されているわけでございます。

このことは、我が国の航空従事者制度というのは国際民間航空条約に準拠して定めているものでござりますけれども、この条約におきましても、航空機の運航に直接従事する操縦士とか航空機関士等を航空従事者として扱っておりまして、客室乗務員については航空従事者とはされておりません。

しかしながら、客室乗務員は、先生御指摘のとおり、乗客に対する安全上の指示とか説明であるとか、シートベルトの着用の要請、あるいは機内持込み手荷物の適切な収納、緊急避難に係る誘

室安全の確保に係る業務を行う極めて重要な役割を担つてございます。

このため、こういう客室乗務員がこれらの業務を適切に実施できるよう、客室乗務員の職務とか編成、教育、訓練方法などなどにつきまして各航空会社が運航規程というものに細かく定めて、そして国土交通省の認可を受けるということが航空法上も求められているところでございます。

こういう状況を踏まえてまた現状を見てみますと、客室乗務員の職務の遂行につきまして、現在において極めて不十分とか、そういう問題点が特に出てきているとは認識してございませんで、そういう意味で、その業務を行つて当たりまして、いわゆる資格といいますかライセンスといいますか、そいつた技能証明まで求める必要性は現時点ではそんなに高くないのかなと認識しているところでございます。

もちろん、広く世界を見ますと、南米とかヨーロッパの一部の国ではそういうライセンス制を取つてゐる国もございますが、アメリカ、それからヨーロッパのイギリスとか、そういうところは日本と同じようにライセンス制までは求めていないというところでございます。

○谷林正昭君 こういう規制改革、規制緩和の時代でありますので、余りそういうがちがちの、ライセンスを取らないと客室乗務員にはさせませんよというのも私はいかがなものかというふうに思いますが、一方、これは航空会社の責任が非常に重くなるというふうに私は思います。そういう意味で、この法案成立の先には、そういう航空会社の新たなそういう教育訓練というものが私は必要になつてくる、そういうマニュアルが必要になつてくるというふうに指摘をさせていただきます。

最後になりますが、若干、時間は余りございませんけれども、一点だけ御確認をさせていただきますけれども、鉄道・航空事故調査委員会というのが法案改正で先日できました。できましたといつよりも、再編がされました。そういう中につ

それは、万が一、航空上で安全でない、そういう不安全な状況が発生した、そのときに一番大切なことは、一度とそういうことを起こさないということを自覚をそれぞれの立場で持つのが私は大事だとうふうに思います。

そのときに、その事故調査委員会が調査をすら、当然当事者からの話を聞く、そななつてまいります。話を聞かれる当事者は、正にこういうこの種の事故は絶対に今後起こしちゃいけない、そういうながら、ありとあらゆることを、ひょとしたらこういうことも関係したんではないか、ひょとしたら今朝、女房とけんかをして出てきたそういう心の動搖があつたからではないか、あるいは、ひょとしたら子供が不登校になつてその心配がどこか頭にあつたんではないかというような心のひだまでそれを事故調査委員会に話してこそ私は、事故再発防止というのが私はでき得る、そういうふうに感じます。

そういうことを考えましたときに、今度は、そこで赤裸々に心を開きながら、事故を一度と起こしたくないという思いを赤裸々に吐露する。それを、それぞれ聞いていた者、あるいはそれを書いていた者、そういう者が、全部とは言いませんけれども、今度は、その責任追及にある裁判、刑事起訴、こういうときにその書類が使われると私は非常に大きな問題がある、そのよう思います。

そういう意味で、この事故調査報告書というのがそういう司法裁判に、あるいは刑事起訴に使われないように、あくまでもこの事故調査委員会というものはそれよりも優位にあるんだという思想を是非私は今この法改正のときに持つべきだとうふうに思いますけれども、御見解をお願いしたいと思います。

少なくとも我々は、何のための航空事故あるいはまた鉄道の事故調査委員会があるかという、これは元々、今、最後におっしゃいましたけれども、航空事故あるいは鉄道事故の事故防止のためにあるわけでございまして、最後におっしゃいましたような事件にこれを利用されるなんということは私たちにとっては目的が全然違つたでござりますから、それを私たちは間違えいで、少なくとも私は、大きな事故調の調査が終わつたときには我々の手元に調査委員会から報告書が参ります。けれども、その報告書によつては、一番大事なことは、事故の調査の経緯、なぜ事故が起つたのか、これが第一でございます。二つ目には、これは認定した事実、これは事故であると認定した事実はどうなのかと、これが二つ目に大事なことでござります。そして三つ目には、少なくとも事故を、これが事故であると認定した理由はどこにあるのかというのが三つ目でございまして、そして最後の四つ目には、これが、原因がこれですと認定する。この四つの事例をもつて我々に報告書が届けられるわけでございますけれども、それはもう冒頭におっしゃいましたように、「一度と事故を起こさないための報告書でありまして、その報告書の中に、今おっしゃった心のひだまで、あるいは事故を起こした人間の心の中まで書き得るかどうかは、これは別途、別の問題ではござりますけれども。」

もつとも、私たちは国土交通省として、司法当局がそれを、今おっしゃった一般にこれを公表することになつていますから、事故調の報告というのは、その公表されたものであるいはどのように司法当局が取り扱われるかということは我々の関知するところでは当然ございません。我々は、事

故調というもののあるべき姿というのは、重ねて申し上げれば、事故の原因究明と二度と事故を起こさないというための事故調であるということを、我々はそのように認識をしておりますし、後の一一般にこれを公表して再発を防ぐという目的のための事故調でございますので、その辺は我々も一線を画しておりますので、御認識賜りたいと思います。

○谷林正昭君 時間が来ていますが、事務局長に来ていただきておりますので、補足することがありましたらお願ひいたします。

○政府参考人(中村達朗君) お答え申し上げま

先ほど大臣が御答弁を申し上げたとおりでございますが、調査報告書というものにまとめます際に、先ほど先生から御指摘のような様々なお話をうなづいております。そういうものにつきまして、私どもは、ICAO条約の中でも附属書というものを伺っております。そういうものにつきましては、ICAO条約の中でも附属書というのがございまして、その附属書の中で、そういうのをいろいろなものを見つきました。そういうものを見つめますのは事故に関係のあつたものでなければならないと、そういうものの解析に関係ある部分というのは、それ以外のものは最終の報告書に含めますのは事故に関係のあつたものでなければならないと、そういうものを見つめますけれども、そういうふうに規定をされておりまして、そのところを私どもはしっかりと報告書を作っているということを申し上げたいと思います。

○谷林正昭君 終わります。ありがとうございます。

○大沢辰美君 日本共産党の大沢辰美でございます。

私は、航空法の一部改正案、とりわけ機内安全規制行為についてお聞きしたいと思います。今も谷林委員の方から質問があつたわけですが、同じような内容もありますけれども、角度を変えてお尋ねをしたいと思います。

今回の改正案は、航空機内での安全運航を妨げる行為の禁止、处罚規定を設けるものですから、私は法改正は今回の場合は大事だと思っています

し、この法が改正されて実効あるものにするために幾つかの質問をさせていただきたいと思います。

まず最初に、機内安全阻害行為とアルコールの問題についてお伺いしたいと思います。

機内安全阻害行為の問題を考える場合に、上空の閉ざされた環境の中で安全をどう確保するのか。特に、携帯電話や電子機器の問題、大きな手荷物の持込みの問題、また暴言や暴行、トイレでの喫煙、今も報告ありましたけれども、客室乗務員に対するセクシーシュアルハラスメント行為などが多いと、そういうふうに報告をされてこの法律を作ってきたという経緯があるようでございました。

国土交通省の資料でもその実態が報告されているわけですけれども、機内安全阻害行為の発生状況と飲酒の関係と申しますか、その点について簡単に説明をいただけますか。

○政府参考人(洞駿君) 定期航空協会が調べてござりますけれども、飲酒によって機内安全阻害行為を行った件数は、一九九八年から二〇〇〇年までの三年間を見てみますと、三十九件、九十六件、百十九件と増加いたしました一方で、二〇〇一年以降はこれが百件、二〇〇二年が六十九件と、減少してきているという報告を受けてござります。

このような過度の飲酒を起因とした機内迷惑行為の防止を図るために、先ほど申しましたとおり、昨年の二月にガイドラインというものを航空会社に発出しまして、過度の飲酒を防止するよう対策を講じているところでございます。具体的には、泥酔者に対して、先ほど申しましたように、運送約款に基づいて搭乗拒否を行い、必要に応じて機内におけるアルコール提供を自粛するほか、さらに警告書等を発して機内迷惑行為の未然防止を図るための対策を講じているところでございます。

○大沢辰美君 そこで、国土交通省が昨年二月に

出されています機内迷惑行為の防止に関する行動指針ですね、ガイドラインですが、その中に、今ちよっと説明がありましたが、機内の迷惑行為にはアルコールに起因して発生する傾向があります。

○政府参考人(洞駿君) 航空会社の社内規程におきまして、客室乗務員は、泥酔者、それから機長等において飲酒をさせることが不適切と判断した者に対しては飛行中に飲酒をさせてはならない旨定めているところでございます。機長等において飲酒をさせることが不適切と判断される者というのは、例えば未成年者と思われる者、それから酒類を摂取した人が状況の変化によって泥酔状態に陥りそุดと客室乗務員が判断した者ということを規定しているところでございます。

こういった考え方に基づきまして、過度に飲酒していると見受けられるお客様に対してもはつきりしませんから何とも言えませんけれども、乗務員がアルコールサービスを中止する取扱いがなされていると聞いております。

○大沢辰美君 國土交通省の認識なんですが、この行動指針によって機内でのアルコールの自粛と乗務員がアルコールサービスを中止する取扱いがなされていると見受けられるお客様がそのままにアルコールの提供を拒否するということで臨んでいます。ただ、どちらのお客さんがそういう行為をより起こしやすいかという統計がどうも、いざれにせよ、そういう可能性のあるお客様にはアルコールの提供を拒否するといふことになります。

○大沢辰美君 私、今こういう法律を作って、官民挙げて、航空機の安全阻害行為の原因になるようなものは取り除こう、罰則を付けてでもちゃんとやろうという状況にまで到達したわけですが、私は、こういう今の説明では、実態ではこの問題は解決しないのではないかという危惧を持っています。

私は、会社がやる気になればできるんだという一つの例で、昨年のワールドカップの期間、約一ヶ月間ですけれども、文字どおり販売を自粛した、販売しなかったんですね。このことについては国土交通省も事実は知っていますよね。

○政府参考人(洞駿君) 承知してございます。

○大沢辰美君 それは、目的はフリーランという対策をちゃんとやろうという、サッカーを成功させようという官民挙げての運動の一つだったと思

うんですね。ですから私は、この問題、真剣に取り組むのであれば実施ができる、可能だということを思っています。会社も効果があるということを知っていると思うんですね。

ですから、航空機という閉鎖された空間で安全を守る点からも、私は、国土交通省として、今、自粛という表現が、スーパー・シートでは無料で提供する、一般では五百円で販売を、どんどんという表現を使わせていただいたんですけれども、販売してくれと、そういう形ではこれは解決ができないのではないかと。ですから、その自粛という言葉ではないかと。ですから、その自粛という言葉と、そして国土交通省が、この法律ができてしまつかりとやれる体制、また方針、確立していただきたいと思いますが、その点はいかがですか。

○政府参考人(洞駿君) 機内でのアルコールの販売というのは航空会社が機内サービスの一環として行っているものでございまして、他の交通機関とのサービスとの比較とか、そういうものを加味しながら、それこそ快適な空の旅というもののは会社の判断でやられているものでございます。

そういうことで、明らかに、ワールドカップ期間中のフーリガン対策として、明らかにこれを売ることの影響が、可能性が高いという場合には、会社の判断として適宜このところを、販売をやめたり、そういったことができると思っています。

ただ、問題はやっぱり酒を飲んだからといってすべてのお客さんがトラになるわけではないわけでございますので、やはり今回の法律の趣旨といふものをしっかりと、先ほど大臣の答弁のございましたとおり、国民の皆さん方に周知徹底を図るということが重要であろうと思っています。自分がトラになりそうなお客さんは、やはりそのところは注意をして飲み過ぎないようにするとか、そういったことは気を付けると思いますし、ということが重要ではないかと思っています。

○大沢辰美君 今、航空機内という特殊性の中

で、そういう環境の中で安全阻害行為を禁止しようと、そういう形で自粛という言葉がもう本当に括り組むのであれば実施ができる、可能だということを思っています。会社も効果があるということを知っていると思うんですね。

ですから、私は、この法改正、今までお願いで、いろんな阻害行為をやらないでくれということでお願いしてきたんだけれども、今度は罰則と一緒にこれが加わるわけですから、私は一定前進だと思っています。

そこで、お客様の立場に立てば、機内でアルコールを販売をしておきながら罰則を受けることになるわけですから、私は販売した航空会社にも問題があるのではないかという思いをしてなりません。

特に、一般の人はこういうことを認識しているかどうかはあれなんですが、私は、飛行機に乗った場合、やはり上空の気圧の変化によって、ふだん缶ビール一本飲んでいた人が、酔いの回るのが、率が高いという、科学的な根拠を今ここで示せといったらできないんですけども、そういうのが一概予測されるというんですか、私の感じなんですねけれども。

ですから、そういう状態のものを、国内線で短時間で酔うことはないとはいいますが、やっぱりそれが一つの原因になって今日のいろんなトラブルが発生しているという考え方の下で作ろうとしているこの法案ですから、私は、せめてアルコールの販売、販売の方です、これは国土交通省としても、私は、各航空会社の、民間の航空協会ですか、あるわけですから、そこで話合いをしてこの問題の解決に向けて検討していただきたく思いますか。

うと、そういう処罰を含めての、罰則を含めての法改正を今やろうとしているわけですから、航空会社がサービスなどでやっているところもあると大されて、このまま法改正しても続けるならば、私は、航空会社そのものが、自らが安全阻害行為をやっているのではないかと言わざるを得ない

で、いろいろな阻害行為をやらないでくれということでお願いしてきたんだけれども、今度は罰則と一緒にこれが加わるわけですから、私は一定前進だと思っています。

そこで、お客様の立場に立てば、機内でアルコールを販売をしておきながら罰則を受けることになるわけですから、私は販売した航空会社にも問題があるのではないかという思いをしてなりません。

特に、一般の人はこういうことを認識しているかどうかはあれなんですが、私は、飛行機に乗った場合、やはり上空の気圧の変化によって、ふだん缶ビール一本飲んでいた人が、酔いの回るのが、率が高いという、科学的な根拠を今ここで示せといったらできないんですけども、そういうのが一概予測されるというんですか、私の感じなんですねけれども。

特に、一般の人はこういうことを認識しているかどうかはあれなんですが、私は、飛行機に乗った場合、やはり上空の気圧の変化によって、ふだん缶ビール一本飲んでいた人が、酔いの回るのが、率が高いという、科学的な根拠を今ここで示せといったらできないんですけども、そういうのが一概予測されるというんですか、私の感じなんですねけれども。

そこで、お客様の立場に立てば、機内でアルコールを販売をしておきながら罰則を受けることになるわけですから、私は販売した航空会社にも問題があるのではないかという思いをしてなりません。

ただ、問題はやっぱり酒を飲んだからといってすべてのお客さんがトラになるわけではないわけでございますので、やはり今回の法律の趣旨といふものをしっかりと、先ほど大臣の答弁のございましたとおり、国民の皆さん方に周知徹底を図るということが重要であろうと思っています。自分がトラになりそうなお客さんは、やはりそのところは注意をして飲み過ぎないようにするとか、そういったことは気を付けると思いますし、ということが重要ではないかと思っています。

○大沢辰美君 今、航空機内という特殊性の中

したとおり、なかなか、機内サービスの一環として快適で安全な、快適で安全で空の旅というもののサービスの一環としてアルコール販売をやっているわけございまして、飲んで直ちにそういうふうなことになるという蓋然性が極めて高いという意味で、そこまで、機内のアルコール販売を中止することまで求めるというところまで求めているところでございます。

今回の法改正によりまして、飲酒によって、酒當該行為を繰り返す者に対する五十万円以下の罰金を科すということにしたわけでござりますから、先ほど申しましたようなこのような法改正を飲んだ上で機内安全阻害行為を行って、そして当該行為を繰り返す者に対する五十万円以下の罰金を科すということにしたわけでござりますから、先ほど申しましたようなこのような法改正の内容、趣旨というものを様々な機会をとらえて広く周知、国民の皆さんに周知徹底をして、乗客の協力を求めるにによって、このような飲酒を起因とした機内安全阻害行為の抑止を徹底することにしていただきたいと考えております。

○大沢辰美君 局長の意図することはよく分かりました。でも、せっかくこういう法律を作つて、これを効果的に使うためにどうするかという点では、これから検討内容がたくさんあるのではないかという一例として、私、航空会社の、ある航空会社のですが、機内迷惑行為対処のマニュアルというのを読ませていただいた、そこに、飛行中に迷惑行為が発生した、客室乗務員による口頭ではりそれが一つの原因になつて今日のいろんなトラブルが発生しているという考え方の下で作ろうとしているこの法案ですから、私は、せめてアルコールの販売、販売の方です、これは国土交通省としても、私は、各航空会社の、民間の航空協会ですか、あるわけですから、そこで話合いをしてこの問題の解決に向けて検討していただきたく思いますか。

○政府参考人(洞駿君) 御趣旨はよく理解できる

スの、過度の飲酒ということになっているわけですが、そういう点については、このマニュアルも含めて、行動指針も含めて再検討していただきたいということを要請したいと思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(洞駿君) 先生の御指摘につきまして、やはり機内迷惑行為の中でセクシュアルハラスメントの問題についてお聞きしたいと思います。本当に客室乗務員の皆さんには誇りを持って働いているわけです。ですから、これは、彼らは、彼らが求められる客室乗務員であったとしているわけですが、やはり人権にかかわる問題としてこれを根絶する社会的要請は非常に大きいと思いますので、その点についてお尋ねしたいと思います。

まず、基本的な点を確認しておきますが、先ほど質問がありました省令の例示の中に、七つほど出しますと、乗務員に対する行為、客室乗務員に対する性的言動を行い、就業環境が害される行為という項目があるわけで、いわゆるこれはセクシュアルハラスメント行為は含まれていると考えているのでしょうか。

○政府参考人(洞駿君) 先生のおっしゃるとおりございまして、客室乗務員に対するセクハラ行為につきましては、再三の注意にもかかわらず、客室乗務員の体に触れるなどの行為を執拗に繰り返すことによって客室乗務員の保安要員としての職務を執行できなくさせるような行為につきましては、航空機に乗り組んでその職務を行う者の職務の執行を妨げる行為はっきり含まれると解しております。

○大沢辰美君 そこで、航空機内という職場、特殊な職場ですね、そこでのセクシュアルハラスメント根絶の取組についてですけれども、厚生労働省、今日来ていただいていると思うんですが、男

女雇用機会均等法に基づいて、事業主が職場における性的な言動に起因する問題に関して雇用管理上配慮すべき事項についての指針を出していませんね。これは事業主の役割や責任を明記したものですが、その内容を簡単に説明していただけませんか。

は、訴えますと、あなたの努力が足りないのではないですかとか、うまく対処するのがプロだと、そういうふうな、会社の管理職に言われて泣き寝入りしているのが、事例がたくさんあるわけですですね。

もやらせていただいているところでございます。
○大沢辰美君 そこはもうはっきり厚生労働省としては方針を出されているわけですが。
そこで、国土交通省にお聞きしますけれども、
今度の法改正では、何回も申しますが、安全阻害
行為ということでこのセクシユアル・ラスマント

いは行動指針といったものも含めまして関係者と十分議論をして、その防止というか、その適用に万全を期していきたいと考えております。

○大沢辰美君 それに期待を込めて要請したいと思ひますけれども、関係者の中には、労働組合のそういう人たちの意見も十分に聞くと、客室乗務員

法の中では職場におけるセクシュアルハラスメントを防止するために事業主に対しまして雇用管理上の配慮をすることを義務付けております。職場におけるセクシュアルハラスメントの行為者でございますが、事業主自ら、あるいは上司、同僚はもとよりでございますが、取引先ですか顧客による行為も含まれるというふうに取り扱っております。

驚くべき内容が含まれています。一言ずつと、客室乗務員の皆さんのが書かれている内容の六十件ぐらいの言葉がずっとあるんですが、ここで表現するのはもう本当に恥ずかしいですのでやらないでおこうと思いますけれども、そういう実態がある中で、こういう個々の問題がお客様であっても私は事業主が責任を持って対応しないといけないことが今うたわれているわけですが、厚生労働省

がその方針を明確にし、その周知啓発に努めると
いうことが担保されないと、結局お客様第一とい
うこととで、今までのような状況で表面化せずにそ
のまま客室乗務員の皆さん方が泣き寝入りをしない
といけないという状態に置かれるということが私
は非常に、私も危惧していますし、客室乗務員の
皆さんも非常に心配をしてています。

員の皆さんの意見をうかがって、参考にして、カーテーも取つておりますので、それも参考にするという立場で対応をしていただきたいということを要請しておきたいと思います。

最後に、もう一点だけお伺いいたします。

これは全くまた別の問題なんですが、阻害行為の中でも機内に持ち込まれる手荷物の問題なんですね。けれども、私はこれはいつもどうなっているのかなという思いをしているんですけれども、非常に

この男女雇用機会均等法に基づきましてセクシャルハラスメントについての指針を策定しておるわけでござりますが、この指針の中で事業主に具体的に三つのことを義務付けております。第一は、セクシャルハラスメントに関するその企業の方針を明確にすること、そしてその内容を労働者に周知啓発することということをお願いしております。二番目には、相談や苦情処理の窓口を明らかにすること、相談、苦情への社内の対応といいましょうか、体制を作つていただくということ。そして三つ目には、もしさういった事案が生じた場合についてですけれども、事後の処理について迅速に、そして的確にやっていただくということ。この三つの点について事業主に配慮することを義務付けているところでございます。

○大沢辰美君 この法律の今説明一部していただいた精神からいえば、たとえお客さんであつても、セクシャルハラスメント行為をした場合はきちんととした対処で事業主である会社に求められるのは当然のことですね。そういうことですね、はい、確認をさせていただきます。

ところが、客室乗務員の皆さんのケースの場合、そういうふうに法律にうたわれ、そういう指示も出されているんだけれども、実際の場所で

○政府参考人(岩田善美枝君) 先ほどもお答えさせていただきましたように、男女雇用機会均等法あるいはそれに基づく指針で、こういった客室乗務員がお客様から受けけるセクシーシュアルハラスメントの問題については、均等法あるいは同指針に基づいて事業主が防止のための配慮を義務付けられておりままでの、事業主の責任でやっていただきたいということをございます。こういったことが起らないような防止措置、そしてもし起こった場合の社内の相談体制、あるいはその的確な処理、先ほど申し上げました三つの点について事業主に義務を課しているところでございます。

もし社内的な解決が難しければ、労働省の地方機関といったしまして各都道府県に労働局、その中に雇用均等室という組織がございますので、そこに御相談いただくことができます。

もし男女雇用機会均等法や指針に基づく配慮の義務を事業主が講じていないということでございましたら、法律に基づく事業主に対する指導など

ことを希望もありこの法によって職場が良好となるということも併せて安全な運航ができるということになるわけですから、そういうことがあつては、なる前に、この法改を受けて、私は会社もこのような安全阻害行為を根絶するという毅然とした対応ですか、それを指導していただきたいと思いますが、いかがでしようか。

○政府参考人(洞駿君) 先生の御指摘、ごもっともでござります。私も会社のマニュアルを見ましたが、先ほどのセクシュアルハラスメントのような行為があつたときは、「こころ」のドラマに出てきたあ、という対応にはなつていなかはづなんですね。毅然とした態度で、周りの人間に聞こえるような声で、大きな声でおやめくださいと制止すると、いうのがその行動マニュアルには書いてあるんですね。それを一回でもやめなかつたら、二回目は上司に言って、上司からまたやつてもらう、何回もやつたら警告書を出すとか、そういう手順がなつているわけでございます。

今回、このセクシュアルハラスメントも含めましてマニュアルというものを整備するということを考えてございまして、そのマニュアルの整備におきましては、法の適用にあつて恣意的な運用がなされないように、客観的な明確な基準とかある

そういう点も含めて、やはりがんじがらめといふ意味じゃなくて、安全な航空運航のためと、そして客室乗務員の皆さんのが機内に持ち込んだ荷物が安全に確保できるよう状況を作るためにも今回の法律がこういう形で改正されたわけですか。私は、明確な対応を、国土交通省としても定期航空協会とよく話し合って、この問題をお客さんへ納得してもらえるような広報活動をやっていましたかという提案をさせていただいて質問を終わりたいと思いますが、一言、その点について。

○政府参考人(洞駿君) 先生御指摘のとおり、航空機内の収納スペースというのは非常に限られておりますので、収納しきれないほどの手荷物を持ち込まれて通路等に放置される事態が発生すれば機内安全に問題が生じると。航空機の利用者におきましても、機内持込み手荷物には大きさ、数等に制限があること、あるいは機内安全確保のために機内では手荷物を適切に収納することが必要であることをよく理解してもらう必要があるというのもう当然でございまして、そういう観点から、持込み可能な手荷物の基準の周知を図っていこう航空会社を更に指導してまいりたいと考えております。

○大沢辰 いうよう
○委員長 ないかと
　　いて御報
　　本日、
　　として後

○委員長 すから、
　　ます。

な状態は少なく期待していると
美君 以上です。

とも減少してくるんじや
こうで、いせこます。

がって、認められな
のやり方は、無駄
う、政府の言う特徴
るものであります。

ないもので、
を省いて
株法人改組

あります。効率化を準車の方向に

大体、こ
さえ逆行す
進めるとい

○委員会
て、本会
のと決算
次に、
行いま
本案

に賛成の方の賛成者挙手

拳手を願
って原案
た。

と認めます。よつ
どおり可決すべきも
する法律案の採決を
います。

○委員長(藤井俊男君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、吉田博美君が委員を辞任され、その補欠として後藤博子君が選任されました。

○大沢辰美君 以上です。

○委員長(藤井俊男君) 他に御発言もないようですが、両案に対する質疑は終局したものと認めます。

これより両案について討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○富権練三君 私は、日本共産党を代表して、成田国際空港株式会社法案に反対の討論を行います。

反対の第一の理由は、成田空港の民間会社化は、公共性の高い日本の空の玄関口、その管理運営についての国の責任を放棄することにつながるからであります。

そもそも成田空港は、空港整備法上の第一種空港として、本来ならば国土交通大臣が設置、管理する空港であります。しかし、これに代わるものとして、新東京国際空港公團法に基づいて公團が設置、管理してきたものであります。国際拠点空港として公共性が極めて高いからこそ、広大な用地の買収や造成など莫大な初期投資に対し、国からの出資や財投資金が投入されてきたものであります。すなわち、成田空港は国民の財産であり、国が莫大な負担をしたからこそ経営も黒字になっているわけであります。

この成田空港を民間に売却し、その収益を空港整備特別会計に繰り入れて、その後、閑空第二工事や中部国際空港などの資金にも充当される仕組みになっています。これは、国民の財産を売り飛ばして、その収益で無駄な公共事業を進めることにつながる、そういうものであります。した

がって、認められな
のやり方は、無駄を
う、政府の言う特殊
るものであります。

反対の第二の理由
策や生活基盤事業な
高いからであります
成田空港は、その
め関係自治体に対し
重窓などを始めとす
かな場所への住宅の
業などを実施して、
よって分断される住
鉄道の建設や、ある
用負担などを行って
の民間会社となつた
いこれららの事業が切
の不安が地元に渦巻
暫定滑走路の供用
なども必要になつて
によれば、騒音の測
三分の二の六六%、
バーしています。こ
民営化に関する国、
の覚書にさえ環境基
せん。本委員会の審
るとの政府からの明
た。すなわち、成田
も不十分な環境対策
分あるということでの
の不安が広がるのは
政府の十分な環境
論といいたします。
以上であります。

○委員長(藤井俊男)
すから、討論は終局
これより採決に入
まず、成田国際空

ます。大体、周辺住民をルミサッシの生活基盤とする。また、空港維持のため、利潤最優先の運営がなされ、利潤には結び付かないのではないかとの見方もあります。

君) 多数
君) 全会
云一致をも
たしまし
べから發言を
絡会(自由
ます。山下
は、ただ
する法律
党・新緑
総連合の各
します。
ます。
部を改正
案)
施行に当
講じ、そ
巨行為等の守
等の措置をと
施行規則
に見直しき
空機内のよ
の旅客へ
空機内のゆ
啓發には
の適用をく

と認めます。よつとおり可決すべきもする法律案の採決をいます。

一致と認めます。

つて原案どおり可決た。

求められておりますた。

八洲夫君。

いま可決されました案に対し、自由民主風会、公明党、日本共产党・無所属の会及派共同提案による附する法律案に対する

たり、次の諸点についての運用に遺憾なきを美態把握を引き続きを講じるとともに、を行ふよう努めるこすべての場所においてのセクシャル・ハラスメントを、社会情勢の変化を認めて検討を加える

闘する規制強化の趣を、広く国民・旅客に努めること。

三、法改正の実効性を確保するとともに、旅客間、航空機間、航空会社間で異なる扱いが生ずることがないよう、運用基準等の作成及び訓練の実施等の必要な措置を講じること。

四、円滑で快適な旅行が行えるよう、多様化する旅客ニーズの把握に努めるとともに、機内設備の使用方法の案内等旅客利便の向上・増進が図られるようにすること。

五、航空機の安全運航の確保のため、危険物の持込みの事前チェックの徹底等航空保安対策の充実強化を図るとともに、旅客が持ち込む電子機器による航空機への影響について調査研究を進め、適切な対応方策の検討を行うこと。

六、航空運送事業者の持株会社の経営・財務状況の健全性を確保し、航空の安全と公共性の維持が図られるよう、持株会社に対する適切な指導監督に努めること。

七、飛行計画に係る事前通報義務の緩和については、通報義務を負っている者に対し適切な指導を行うよう努めるとともに、ヘリコプターの計器飛行方式による運航の拡大に向けた環境整備を図ること。

右決議する。

以上でござります。

何とぞ、委員各位の御賛同をお願いいたします。

○委員長(藤井俊男君) ただいま山下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(藤井俊男君) 全会一致と認めます。よって、山下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。

ただいまの決議に対し、扇国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。扇国土交通大臣。

○国務大臣(扇千景君) 航空法の一部を改正する法律案につきまして、ただいま本委員会におかれましては熱心な御討論をいただきまして全会一致をもって可決されましたことに深く感謝申し上げたいと存じます。

ただいま、また、この附帯決議におきまして提起されました機内安全阻害行為等の実態把握、社員、旅客への周知の徹底等につきましては、その趣旨を十分に尊重してまいる所存でございます。皆様方に、委員長を始め各委員の、改めて、御指導、御協力に心から御礼申し上げて、ごあいさつに代えさせていただきます。

ありがとうございました。

○委員長(藤井俊男君) なお、両案の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。

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(藤井俊男君) 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。

午前十一時二十二分散会

第三二七三号 平成十五年六月二十日受理
移動の権利の保障に関する請願

請願者 北海道岩見沢市春日町四ノ一八ノ八
名 八 岡田浩行 外三千二百九十三

紹介議員 堀 利和君
この請願の趣旨は、第一四八三号と同じである。

願 公共事業の生活・環境重視への転換等に関する請
願者 静岡県藤枝市駿河台一ノ一ノ一
請願者 静岡県藤枝市駿河台一ノ一ノ一
紹介議員 森葉賀津也君
九 久保英雄 外三百四名
この請願の趣旨は、第二六三〇号と同じである。

第三二六九号 平成十五年六月十九日受理

一、移動の権利の保障に関する請願(第三二七三号)

平成十五年七月十六日印刷

平成十五年七月十七日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

B