

第一百六十二回国会院

国土交通委員会議録第二十四号

平成十七年六月二十九日(水曜日)午前八時三十分開議

出席委員

委員長 橋 康太郎君

理事 衛藤征士郎君

理事 望月 義夫君

理事 阿久津幸彦君

理事 土肥 隆一君

理事 岩崎 忠夫君

理事 江藤 拓君

河本 三郎君

櫻田 義孝君

田中 英夫君

寺田 稔君

中山 泰秀君

葉梨 康弘君

林 幹雄君

森田 一君

保坂 武君

下条 みつ君

高木 義明君

樽井 良和君

永田 寿康君

伴野 豊君

三日月 大造君

和田 隆志君

佐藤 茂樹君

穀田 恵二君

北側 一雄君

蓮実 中野

岩崎 正志君

悟君

同日 辞任

中山 泰秀君

補欠選任

菅原 一秀君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

西村 征三君

永田 寿康君

鈴木 克昌君

同日 辞任

河本 三郎君

佐藤 勉君

田中 明宏君

参入をしてきたわけでございます。こうした新規参入によりまして、例えばさまざまな割引運賃の導入等により運賃が多様化されるということも出ておりますし、また、これもさまざまなサービス面での競争を通じまして、利用者利便の向上という面では一定の成果が出ているというふうに考へておられます。

しかしながら、これはあくまで経済的な規制の緩和でございまして、今委員のおっしゃつたように、安全面に関する社会的規制につきましては、これは緩和をしているわけではなくて、今までどおり堅持をしてきておるところでございますし、また、今後とも安全規制に関しましては、この一連のトラブルも踏まえまして、国際標準も踏まえつつ、やはり不斷の見直しというものが必要であるというふうに考へておるところでございます。

今回の一連の安全上のトラブルにつきましても、しっかりと分析をしながら、行政としての規制面におきまして課題がないのかどうか、そこはやはり不斷の見直しをしていかないといけない、適時適切に検討を行う必要があると考えておるところでございます。

今後とも、航空会社に対しまして厳重な監視、監督を行うこととあわせまして、何といつても、公共交通におきましては、特に航空におきまして安全運航の確保というのは大前提でございますので、この安全運航の確保に全力を挙げて取り組ませていただきたいと考えております。

○岩崎政府参考人 全体の流れは今大臣が答弁させていただいたとおりでございますけれども、先生今御指摘のとおり、ことしの三月に、平成十二年に規制緩和をいたしましてちょうど五年がたちましたので、私ども、内部で政策評価をいたしました。利用者利便、サービス面、こうした経済的規制の緩和は一定効果があつた、こういうふうに我々評価をしております。

安全面につきましては、今大臣が答弁させていたきましたように、私ども、これについてはきつちりやつてきたつもりでございますけれども、その個人に

も、こうした一連のトラブルが続いている状況でござりますので、例えば立入検査のあり方をもつて、それについて、各社統合、グループ化がどう考えるか、あるいは規制の中身 자체をどうしていくのかということについては、勉強していかなければいけない課題が与えられたもの、このよう理解しているところでございます。

○玉置委員 規制緩和で航空事業者数が大分増加をいたしまして、それぞれのところで競合相手が非常にふえてきたということがありますが、路線別の採算とかいうのを見て、経営の指標とかを見ますと、逆に、悪くなつていなくて、ある程度利客数も増加して、そういう意味では収益の改善が行われている、それでおまけに運賃は安くなつておられるという、非常に珍しい、珍しいと言つたら怒られます、規制緩和というのは大体過当競争になつて収益がダウソするというのが普通なんですが、それども、そりやなくて、非常にいい方向に行つておきまして課題がないのかどうか、そこはやはり不斷の見直しをしていかないといけない、適時適切に検討を行う必要があると考えておるところでございます。

今後とも、航空会社に対しまして厳重な監視、監督を行つることとあわせまして、何といつても、公共交通におきましては、特に航空におきまして安全運航の確保というのは大前提でございますので、この安全運航の確保に全力を挙げて取り組ませていただきたいと考えております。

○岩崎政府参考人 全体の流れは今大臣が答弁させていただいたとおりでございますけれども、先生今御指摘のとおり、ことしの三月に、平成十二年に規制緩和をいたしましてちょうど五年がたちましたので、私ども、内部で政策評価をいたしました。利用者利便、サービス面、こうした経済的規制の緩和は一定効果があつた、こういうふうに我々評価をしております。

安全面につきましては、今大臣が答弁させていたきましたように、私ども、これについてはきつちりやつてきたつもりでございますけれども、その個人に

対する組織的なチェック機能というものが失われつつあるのではないか、こういう心配をしておりまして、それについて、各社統合、グループ化が図られてきましたけれども、そういう中でチェック機能としてどういうふうに体制を見ておられるのか、それをお聞きしたいと思います。

○岩崎政府参考人 特に、当委員会でも何回も御議論をいただいておりますけれども、この間の安全上のトラブルはJALグループに多発をしておるところでございます。JALとJASが統合をしたことが原因ではないかといったことの御指摘も受けておるところでございます。

私ども、企業統合が直接今回の安全上のトラブルとかかわりがあつたかどうかということについてコメントを差し控えさせていただきますけれども、いずれにしろ、そういうことがあつても、きつちり安全を尊重する、安全を第一にするという企業風土をつくつていただきることが重要である行つておきまして課題がないのかどうか、そこはやはり不斷の見直しをしていかないといけない、適時適切に検討を行う必要があると考えておるところでございます。

ですから、今回の規制緩和そのものは航空業界にとって非常にプラスになつたなという感じはするんですが、もう一つ、企業統合とかグループ化とかいうようなところが逆に管理体制の不備いろいろ生み出されてきたのじやないかなと一つは思っています。

それからもう一つは、最近の傾向として、個人の資質に対して指摘をすることができない風潮がある。個人を尊重するが余りに組織的にチエックをする体制ができていない、甘くなつておられる方に対する体制ができていないといふ感じがするんですね。これは航空だけじゃなく、鐵道もそうですし、自動車もそうですしどうしたことですね。例えば、お酒を飲んで運転をした方がたくさんおられるわけですね、今まで。だから、そういうことを考へておきますと、どうしても、統合されたときに、だれがきよう乗らうことですね。例えば、お酒を飲んで運転をした

に、あるいは複数チエックをするようになつていいないとおかしいと思うので、私はあれを見て、個人が何か連絡を受けてみんなに流すような形になつておるんではないかということで、ちゃんとしたルートでダブルチエックができるいないんじやないかというふうに感じたんですが、その辺はどうなんですか。

○岩崎政府参考人 四月の二十九日でございましたけれども、管制官の方が羽田で閉鎖した滑走路に飛行機を着陸させるというミスがございました。航空の安全管理行政をつかさどる航空局の職員みずからが犯したミスでございまして、私ども、本当に深く反省をしておるとこでございます。

先生おっしゃつたとおり、このミスが生じた原因は、事前にブリーフィングというのをやるわけでもございませんけれども、そのブリーフィングの際に、その時間帯に滑走路が閉鎖されるということについての情報の伝達がされていなかつたということです。

この間のトラブルは、かなりヒューマンエラーの部分も多うございます。先生おっしゃつた、会社とそれから従業員が一体となって安全性について相互にちゃんとチエックをしながら、きつちり安全を優先してやつっていくことの企業風土づくりが少々おろそかになつておられたのではないか、このように思つておるところでございます。

JALの方でも、そうしたことをきつちりやつていますという、我々の事業改善命令に対しても報告をいただいておるところでございますけれども、それを本当に今後とも実行していただくといふことが何より必要だ、このように思つておるところでございます。

○玉置委員 先日、使用禁止にした滑走路に着陸

したのがありましたですね。あのときに、職場全員の方が使用禁止になつておることを失念したと

いうふうに表現されてマスコミに報道されている

ところがどういう状況にあるのかとかというふうに表現されてマスコミに報道されている

のが一つ心配ですね。

それから、静岡の上空で、西から来る、東から

来るものがみんな入りまじつて、あそこでニアミ

スも時間帯によつては発生するというようなことが起きておりまして、そういう状況で、ちょっと心配しましたのは、もう一つは、横田基地や厚木基地がありまして、そしてそこに羽田、成田、そのほかの飛行機が入りまじつていて。木更津沖から、そして横田から静岡に抜ける道、道というか空ですけれども、この辺の空域規制がどう変化していくのかということの心配がございます。

一つは、現状のまで、大阪上空、神戸が許可された場合に、要するに実用化された場合にこの空域が非常に危険な感じがするんですが、さらにこの千フィートということで考えておられますと、閑空も増便を考えるかもしれませんし、そういう状況の中で果たして安全な空が守れるのか。

それから、米軍や自衛隊との関係で空域の調整というのが行われるのか。これは、今言つたところだけじゃなくて、沖縄も含めてになるかと思います。あるいは岩国近辺、それから東北の演習空域といいますか、その辺を含めて、これからこの千フィートに分類を変えていくといったときに、私は非常に危険だなという感じを受けるんすけれども、それに対して、どういうことを措置するから大丈夫だというふうに思われるのか。その辺をちょっとはつきりとお伺いしたいと思います。

○岩崎政府参考人 幾つか御質問をいただきましたけれども、まず、関西の空域のことからお答えをさせていただきます。

関西国際空港、それから伊丹空港に今度は神戸空港が加わってまいります。確かに関西の狭い空域の中で三つの空港が存在するわけでございますが、まず伊丹空港と関西空港につきましては、基本的に、伊丹の進入、出発ルートは陸域を飛ぶルートにしております。関西国際空港への進入、出発ルートは大阪湾の上空をルートに設定をしておりまして、そういう意味で空間的に分離をさせていただいておるところでございます。

神戸空港でございますけれども、これも、神戸空港のルートは大阪湾の上空を通つております。できるだけ閑空と神戸空港を分離したい、このよ

うに思つておるところでございますが、どうして心配しましたのは、もう一つは、横田基地や厚木基地がありまして、そしてそこに羽田、成田、そのほかの飛行機が入りまじつていて。木更津沖から、そして横田から静岡に抜ける道、道というか空ですけれども、この辺の空域規制がどう変化していくのかということの心配がございます。

一つは、現状のまで、大阪上空、神戸が許可された場合に、要するに実用化された場合にこの空域が非常に危険な感じがするんですが、さらにこの千フィートということで考えておられますと、閑空も増便を考えるかもしれませんし、そういう状況の中で果たして安全な空が守れるのか。

それから、米軍や自衛隊との関係で空域の調整

うに思つておるところでございますが、どうしてもそれなりに場合は関西空港あるいは神戸空港の離着陸のタイミングを調整するといつたことで安全をきっちり担保していきたい、このように思つておるところでございます。

それから、静岡上空あるいは横田上空の混雑がどうか、こういうことでございますけれども、今でもこのあたりは、やはり羽田への到着便、出発便が非常に多い状況でございまして、非常に混雑が始まつてゐるところでございます。羽田にもう一本滑走路をつくりたいというプロジェクトも進めしておりますし、成田についても今の暫定滑走路を本格滑走路にしたい、このように思つております。それで、そういう意味で一層この空域についての見直しが必要であろうと考えております。

一つは、私どもの中でできることでございますけれども、羽田と成田、それぞれ別の管制で、進入管制等を別でやっておりますけれども、それを一体化することによって合理化ができるのではないかというようなことも考へているところでございます。それから、先生御指摘がございました横田の空域というのもこれは支障になるわけですがございません。確かに、先生御指摘がございました横田の空域といふのもこれは支障になるわけですがございませんので、その見直しあるいは返還について取り組んでいきたい、このように思つておるところでございます。

自衛隊、米軍の飛行機との関係でございますけれども、少し古くなりますが、零式の事故が自衛隊と全日空機でございましたので、それ以来、自衛隊の飛ぶ空域と我々民間航空機の飛ぶ空域と分離して運用しております。

今回航空法の提案をしておる中で、そうしたものが使つていない時間帯は相互利用、有効利用していこうということで、有効には利用していきた

いと思っておりますけれども、使つているときはやはりお互い、できるだけ自衛隊が訓練なんかしないというときは分けていた方が安全でございますので、そうしたものをベースにしながら安全を担保していきたい、このように考へているところでございます。

○玉置委員 先日の事故の中で、メーターが間違つてたからというのがありましたね。間違つた方に修正をしたということで、実際の高さとメーター表示の高さが違つたという事実があつたと思うんですけれども、実際に例えれば高度の確認というのは、飛んでいる飛行機だけで確認するのか、あるいは管制塔から見て高さの指示をするのか、その辺も含めて、確実に飛んでいる飛行機の高度を確認するはどういう方法があるのでしょうか。

○岩崎政府参考人 高度の確認は基本的に飛行機側、航空機側でやつてもらうことになつております。それをきつちりするために、高度計につきまして、複数あるいは三系統、四系統つけて高度計をきつちり確認していく、それも機長と副操縦士できつちり確認をしながら飛ぶというのが基本になつております。

また、高度計が機長側と副操縦士側で狂つたときについても、予備の高度計なんなかをちゃんと確認しながら、どちらが正しいかというのを見ながりますけれども、水平の場所につきましては、これは飛行機の位置をレーダーで捕捉いたしまして、それで把握しておりますけれども、高度につきましては、飛行機からの信号、送られてくる情報もとに高度の把握をしているという状況でございます。

そういう意味で、航空機側の方できつちり高度を確認しながら飛ぶというのが基本でございますが、今回の全日空のトラブルはそれが十分でございませんかたつたということでございます。

○玉置委員 三つあつてどちらを選ぶかというの

は、ちょっと実際には難しいと思うんですね、機械が壊れていないことを前提に考えますから。そういう意味では、これから整備の中で高度計のチェックというのはかなり重要なつてくると思うので、その辺、整備マニュアルの見直しかそういうのも含めて、あるいは高度計そのものの性能をもうちょっとアップさせるとかいうようなことも必要かと思いますので、ぜひよろしくお願いをしたいというふうに思います。

それから、整備のチェックですけれども、整備のチェックというのは体制でチェックできているのかどうかというのと、それから、例えば飛ぶパイロットがまずから自分で整備の方と打ち合わせをしてやるのかどうかという、その辺がちょっと飛行機の場合は私どもはもう全然想像もつかないのですが、例えばこの間のイヤパンクとか、アイパンクといふのは、どういうふうにされているのか、それをちょっとお聞きしたいと思います。

○岩崎政府参考人 基本的に整備は、飛行機が着きまして出発する間に整備士が点検をいたします。それから、一定期間ごとに、ある程度のより詳しい整備をチェックいたします。あるいは二年ごと、三年ごと、重整備と言つておりますけれども、分解をして整備をするといった、非常に、そのフライターコード一日ごと、あるいは定期ごとの段階に応じてきつちり整備をしていくというシステムが確立されているところでございます。

それから、飛行機出発前に、パイロットも飛行機の外観を自分でちゃんとチェックするというシステムになつております。飛行中にいろいろなトラブルが発生した、こういうトラブルがありまして、たとういうようなことはパイロットは整備士にちゃんと告げるというシステムになつておりますし、整備士が自分で整備をしている間にふぐあいになつていつかれば、こういうところがふぐあいになつてい

るから今直しているとか、ここは、さして大きなトラブルでなければそのまま飛ぶこともあるわけですが、ささいますけれども、こういうことも少しあるかもしれませんというようなことを十分話をしながら、きつちり安全を確保して連携をとるという制度になつてあるところでございます。

○玉置委員 次に、ちょっと運賃の関係についてお伺いをしたいと思います。

規制緩和をされるときに、その後に路線廃止とかいうのがいろいろありますて、全国にいろいろな空港ができるながら路線が廃止をされていったという状況がここに出ておりまして、これは、平成十二年に関空からの飛行機が三路線廃止されます。平成十三年に全国で七路線、平成十四年十一月、平成十五年五月、平成十六年十二月、こういうふうに路線が廃止をされてきているということがあります。

これは効率化とか不採算だとかそういうことが理由だとは思うんですけど、その割には日本全国に空港が次々とつくられているということで、片方ではつくって片方では廃止をするという非常に変わったことを航空局はやつておられるんですね。

まず、空港をつくる許可の基準と、運賃の決め方、それから廃止に至る要因といいますか、これを主なるものをちょっと挙げていただきたいと思うんです。

○岩崎政府参考人 空港を新しく整備する場合には、私ども需要予測をいたしまして、一定の手法でござりますけれども、十分需要があるかどうか、やはり日本で空港をつくる場合、特に建設費が相当膨大になりますので、その建設費と見合だけのきつちりした採算がとれるような需要があるかどうか、建設費を十分踏まえながら、需要がどの程度あるのかどうか、こういうことを審査して空港の新設等々については決定をしていく、こういうシステムでございます。基本的に、毎年の予算の中で新規採択をするかどうかということについて決定をしておるところでございます。

路線につきましては、現在基本的に届け出べ
スとなつておりますので、事業者が経営採算等々
を考えて、採算性がとれる路線とれない路線な
んかについて、それなら新しく新設する、そ
れからとれなきや廢止をする、こういうことでは
ござりますが、私どもは特に、需要が少ない路線
でも、ローカル線等やはり維持をしなきやいかぬ
という路線はあるんだろう、このように思つてお
ります。

そうしたものについて、特に離島とかそういう
ところが中心でございますけれども、着陸料を減
免するでありますとか、離島に対するいろいろな
補助制度、税制上の措置も含めて設ける等々講じ
ておるところでございまして、需要に一定程度任
せますけれども、必要な路線については、そうし
た助成制度あるいは着陸料の軽減等を通じまし
て維持を図つておる、このようなところでございま
す。

○玉置委員 私たちは、例えば地方空港が開設を
されると、それなりに最初は将来こうなります
という数字が出てきて、今までそうなったことが
ないというので大体廃止に最後はなるんじやない
かと思うんですが、逆に考えて、政府とし
て、例えば観光に力を入れているとか、あるいは
地域開発で目玉的なものを興せば、そこは確かに
地元が言うように大きく変化をしていくだろうと
いうことを考えて、例えばアメリカな
んかは地方ローカル線に対して十年間は政府とし
て支援をするという体制があるみたいなんです
が、単なる、民間に全部任せても、あるいは地元負
担でやつていただいて、そのまま決していいと
は私は思つていません。やはり何らかの
形で支援をして、ある程度の形ができるまではそ
れはやむを得ないことではないか、そういう腹構
えで空港を認めてきたのではないかというふうに
思うんです。

そういう点からいくと、廃止された空港とい
うのは、古いところもありますけれども、比較的大
きな支援もなく細々と消えていくという感じがす

るわけでありまして、本来の航空行政のあり方そのものがやはりちょっと間違っていたのではないのか、こういうふうに思うんですが、アメリカの例を見て申し上げたわけですけれども、この辺についてはどういうふうにお考えでしょうか。

○岩崎政府参考人 先生御指摘のとおり、空港をどう使っていくかというのは非常に重要なポイントだらうと思つております。現に、いつもこの例で恐縮でございますけれども、能登空港というのが、もう御案内かと思ひますけれども、余り飛行機が飛ばないのでないかと言われていたところでござりますけれども、地元が大変御努力をされ、今でも能登空港、羽田便を含めかなり便数を張つておられて、それが予想以上に今お客様も乗られている、採算もとれている、このような状況でございます。

基本的に、私ども、地方の空港の活性化というのは地方公共団体を中心になつていただくことだろう、このように思つておりますけれども、私どもとしても、空港をより活性化していくのに何かお手伝いができることがないのかどうかというようなことについて少し行政の方も見ていいこうということで、かじを切り始めてきたところでござります。

具体的に申しますと、例えば、二年前の予算から始めたところでございますけれども、空港の利用を増進するために、また就航率を上げるためにいろいろな設備をつくるのに補助ができるないとか、アクセス鉄道を整備するのに補助を充実できないとか、そうした空港の利用の活性化についても我々もお手伝いできるところをお手伝いしていこう、このように思つてしているところでございます。

○玉置委員 何か一時期、昔、空港に、例えば輸入輸出のいろいろな工場だと小場だとを隣設したりとかいうのがありましたけれども、あれはたしか余り効果がなかつたんですね。ということで、やはり地域全体を見て、その空港だけじゃなくて地域全体の中で空港が活用されるよう

最終的には、運航に対する補助というものが必ず必要じゃないかというふうに思うんですね。というのは、これはちょっと運賃の方へ入りましけれども、運賃の方が昔に比べて、要するに飛行距離当たりの単価が大分下がつてきてる。昔は大体一キロ当たり二十五円ぐらいだったのが今十五円ぐらいになつてて、四〇%ぐらい下がつたという数字が出ておりまして、こういうのを見ておりますと、やはり大量輸送とかあるいは路線廃止とかというのは結構平均的にはきいてきてるということで、収益の改善には結びつくんですけども、片方では、空港ができるのに空港利用度からいくとほとんど利用価値が少なくなつて、利用便数が減つて、その空港から見ると一便当たりの使用料というのは非常に大きくなつてて、残ったところに負荷がかかるわけですね。

そういうことで、残された方が大変でございまして、そういう負担もやはりちょっと軽減するこを考えていかなきやいかぬ。例えば空港に関する管理要員にしても、やはり各社割り当てだと思うので、その数字を見ても、例えば三社あつたところが二社になつたとか一社になつたとかになると、その分だけその一社にかかる負担が大きくなつて、そのことでございまして、ますます残された方の負担というものが大きくなつていく。空港が廃止されるなら別ですけれども、空港は残つてゐるわけですから。その辺で、やはり残されたところに対する支援をぜひ考えていただきたいというふうに思います。

それから、運賃の決め方ですけれども、競合路線は結構安くやつてあるんですけれども競合していないところは平気で高く取るという、これは当たり前といえば当たり前ですが、余りにも見え見えの運賃みたいな感じがするわけですね。だから、その辺で、昔は例えれば要するに原価に対する基準値というのがありました、それを上限として二五%の範囲内でとかいうようにあつたわけです

ね、運賃の決め方が。ところが、ドル箱路線で競合して稼いで、そして少ないところで高い値段で決めてそれはそのままという、距離当たりにすると大変な単価の開きがあるという数字が大分あちこちに出ています。

逆に、全体が下がればやはり高いところも下げてほしいというのが私の言い分なんですけれども、この辺の運賃の決め方について合理的な考え方をちょっとお示しいただきたいと思います。

○岩崎政府参考人 最初おつしやいました空港のいろいろな利用料も含めた減免等、補助をすべきではないか、こういうことでございますが、私ども、国と地方公共団体がそれをどういう形で役割分担をしていくかというのも一つ考えなきやいかぬと思っているところでございます。

先ほど申しましたように、沖縄でありますとか離島でありますとか、そういうところにつきましては、私どもの方も着陸料の減免措置等々を講じているところでございますが、地方公共団体と役割分担をしながら、ローカル線の維持が図られるようになつていきたい、このように思つておるところでございます。

それから運賃の決め方でございますが、どちらかといいますと競合路線、これはやはり幹線系でござりますので、お客様が多うございます。そういうお客様の多い路線については比較的運賃が賃率ベースで安くなつていく、それから、地方路線につきましてはお客様の数が少ないものですから、比較的賃率ベースが高くなつていくという傾向は否めないと思つております。

ただ、先生御指摘のとおり、これが地方路線でも独占路線だからといって理不尽な著しいこうした価格形成というのはやはり好ましくはないだろうと思つておりますし、程度問題ではございますけれども、ある程度、私どもも、独占路線だからといってほかの路線と比べて著しいような価格設定をやつしているということについては、個別に監視をしたりあるいは注意を促したり、こんなことをしているところでございます。

○玉置委員 例えば、東京から上海あるいは香港、台北、こういう距離のところがあります。片方ではハワイ、西海岸とかというのがあるんですね。いつもちようど今ごろになつてくると、ハイウェイ四泊五日四万八千円とかという数字が出てくるわけです。ところが、台北往復は十一万なんですよね。香港もたしかそのぐらいがあるんですね。もうちょっと高いですかね。それから上海が十万前後というふうに、片方は十万かかるのに、片方は四泊五日で四万八千円、五万円になるのか。あるいはヨーロッパでもそうですね。十四万ぐらいで六泊八日ですか、何かそういう数字があるんです。

考えておつたら、余りにも団体といわゆる正規運賃との価格差があるんですけれども、この辺はどういうふうにお考えでしようか。

○岩崎政府参考人 団体運賃につきましては、やはり観光ということでございましてボリュームが出来ます。それから、あるいはシーズンによって、閑散期については今先生御指摘のような大幅な割引運賃が現に出ているところでございますけれども、ある程度こうしたものについては自由な経済活動ということでやむを得ないものがある、このように認識をしておるところでございます。

○玉置委員 時間が参りましたので終わりますが、余りにも価格バランスが崩れているのではないかという感じを日ごろから受けているものでござりますから、ぜひ機会があればそういう団体運賃の方についても一回お調べをいただいて、結局、その分担取りをされて空席押さえをされ、一般の部分にその空席分も付加として割り当てられている、そんな気がするものでございますが、一度調べていただきたいというふうに思います。

終わります。

私は、まず、ドアモードの変更ミスの件について、局長から少し事實関係を教えていただきたい後に大臣の御答弁を求めたいと思います。その次に、閉鎖した滑走路への管制官のミスの問題、この件についても局長に事實関係を教えていただきたい。さらに、それを踏まえましてまとめのところで「一、二、三議論させていただきたいと思います。そのときにまた大臣に御答弁をお願いしたい、このように考えております。

最初は、三月十六日に起こりました日本航空インターナショナルの羽田ー新千歳便、羽田空港を出発の際にドアモード変更を客室乗務員が忘れた、それに對して報告があつたかのように錯覚し、そういうような出来事だったわけですが、それでも、報道あるいは一般質疑の中でも既にいろいろやりとりがございました。私たちもそうですけれども、一般国民の目から見まして、どうしてこういうミスが起こるのかと全く不思議なんですね。

客室乗務員は當時六人いらしたわけですが、皆が皆ドアモードを変更したかと思い込んだということで、また、その報告、変更しましたという報告があつたかと思いついた、それからさらには、機長も変更したかと思いついたというような、余りにも単純過ぎるミスなぜこの飛行機の中で起つたかというのが不思議なわけです。

もちろん、幸いにして事故にはつながらないわけですが、ある意味でいうと素人目にもわかりやすい出来事だつただけに、今よく言われておりますヒューマンエラーの問題として、こういうことからまず検証することによって重大な事故が起こらないような体制をつくつていてけるんじやないかというふうに考える、そういう視点で質問させていただきたいくらいです。

最初に、このとき客室乗務員は六人だつたということですが、どういう方たち、お名前とかは言ふ必要ないわけですがれども、勤続年数の問題、

○岩崎政府参考人 その便に機上しておりました六名の客室乗務員でござりますけれども、先任の客室乗務員、これは一十三年八ヵ月勤務のペテランでございました。それから、それをサポートする一般客室乗務員でござりますけれども、一名は十年七ヵ月勤務していた者でございます。残り四名のうち、二名は一年九ヵ月、それからさらに最後の二名が八ヵ月の勤務経験があつた、このよう聞いておるところでございます。

○松崎(哲)委員 この乗員の配置というのが素人の印象としては非常に不自然に考えられるわけですね。常識的に考えると、先任客室乗務員、ペテランがいて、それから中堅がいて若手がいるということの、六人のチームであれば普通はそういうふうに構成されているものだと思い込んでいるわけですけれども、特に、一年九ヵ月の方が二名、さらには八ヵ月しか経験がない方が一名ということは非常に不思議に思えるんですが、我々は専門家ではないわけなので、専門家の目には普通に見えますのか。つまり、航空行政を担当されるお立場からこれは不自然でないと感じられるのか。

それから、これがこの機の、この便の、たまたままこういう状況であったのか、日本航空インター・ナショナルの乗員の配置というのはこれが常態であるのか、普通の形態であるのか。あるいは、全日空、あるいは日本航空ジャパンの場合はどうなつか、その辺についてお伺いしたいと思います。

○岩崎政府参考人 私どもも、それぞれの客室乗務員の配置がどのような形かというのは詳しくは承知しております。この理由は、日本航空インター・ナショナル、御案内のとおり、国内線も一部飛ばしておりますけれども、基本的に国際線を飛ばしておりますので、比較的入ったばかりの新人をま

ず国内線で飛ばせて、一、三年経験を積むと国際線の方に充てていく、このよなことをしているので、ベテラン、それから若い人たちという組み合わせになることが多い、このように聞いておりまます。

同じ日本航空グループでも、旧JAS、JALジャパンでございますけれども、こちらの方は国際線というのが基本的ないものですから、比較的年齢構成はもう少し中堅層も含めた形で飛んでいるのが常態でございます。

全日空につきましては、日本航空インターナショナルほど国際線があるわけではございませんけれども、やはり国際線をそれなりに持つておりますので、ちょうど今申しましたJALインターとJALジャパンとの中間ぐらいの形態で客室の配置を行うことが多い、このよう聞いておるところでございます。

○松崎(哲)委員 日本航空インターナショナルの場合には国際線があるから中堅の方はそちらへ行ってしまうからというのは、なるほど現象としてはわかりますけれども、では、それが乗員の配置として適当なのかということは別問題だと思ひます。それから、客室乗務員というのはある面では安全全保安要員という役割もあるわけですから、そうすると、余りに経験がない者ばかりであるということについてやはり不安を感じる。そうすると、国際線は優遇されているけれどもどうも国内線については危ないぞみたいなことを一般的の乗客の方々が思われるこのないように、ふだんはどういう年齢構成かなんということを考えもしないで我々は乗っているわけですから、その辺、安全上の問題がないのかというようなことについてはもう少し御検討をいただく必要があるんじゃないいか。これは会社の問題でもありますけれども、航空行政としてどうなのかということを伺いたいと思います。新人であっても十分に研修されているから大丈夫なんだといふことも会社は言うかもしません

が、そうすると、研修というのは実際に勤務する前にどのぐらい研修期間というのがあるんでしょうか。この八ヵ月の方とるのは、八ヵ月乗る前にどのぐらい業務に習熟しているのかということを伺いたいと思うんです。

○岩崎政府参考人 客室乗務員、大体各社共通でございますけれども、おおむね二ヵ月の教育訓練を受けた後、業務につくということになつております。

私たちも、今回ドアモードの変更ミスがあつたとすることにつきましては、客室乗務員の配置が直接問題であったというよりも、むしろ、客室乗務員がドアモードを変更するということが安全上本當に必要なことかどうかということについての教育訓練なんかが十分ではなかつたのか、このようない程度の教育をしていたのではないか、ドアモードの変更をちゃんとしないところいうトラブルにつながるといった、中身まで含めてきっちり訓練をしていったかどうか、このようなことについて少々疑問ではないかということ、日本航空の方に疑問を投げかけておるところでございます。

○松崎(哲)委員 最初に、まず研修期間の話なんですが、実は実際に業務につく前に二ヵ月しか研修していないということは、私たち一般国民からするとびっくりするようなことだと思うんです。少なくとも、私はそんなに短いと思っていませんでした。昔、「スチュワーデス物語」なんというテレビの番組がありまして、スチュワーデス志望の若い女性が一生懸命訓練を受ける、そういう番組だったんですねけれども、番組は延々とやつていましたから、そのぐらい研修期間があるかと思つたんですが、その長い研修期間というのは実はたった二ヵ月の間のことをあれだけやつたのかたつたことなども十分に研修されているから大丈夫なことです。

が、そうすると、この配置がドアモード変更ミスの主たる原因だとは私も思ひません。しかしながら、先任客室乗務員がドアモード変更の指示を出したときい込んだ、出されなかつたということに気づかなかつたのか、あるいは、仮に気づいたとしても、変更指示ありませんよというのを、経験八ヵ月の若手の方が二十三年のベテランの方にミスを指摘するというようなことが通常の職場ではなかなかしくいということもありますので、やはり少し上の人がからまた上に言つてもらうというようなら、何かそういう風通しのよさみたいなものが、余りにも二十三年と八ヵ月というこの差がやや関係しているのかなというような気がいたします。もちろん、この問題の本質的なところはその部分ではなくて、むしろ、日本航空インターナショナルのドアモード変更についてのマニュアルといふのが、実はこの当時混乱していたんだということが伺つております。

日本航空グループからの改善措置についての報告書、四月十四日付で分厚いものが出ておりました。つぶさに読ませていただきまして、なるほどいろいろなこの件だけではないわけですが、いろいろなミスについての原因の究明、かなり綿密にやられていると思います。それは大変評価したいと思いますが、その中に、このドアモード変更の件について言いますと、出発遅延を防止するためプロックアウト準備完了報告の手順が変更されたことがミスに影響したというふうに分析され

じております。

しかし、やはり本当に二ヵ月の、二ヵ月というと新入社員、普通の、こういう専門的な業務ではなくて一般の企業に入つた場合に、試用期間が三ヵ月あつて、それから、大抵は一年二年は業務に習熟するまでの期間じゃないかなというふうに思えますが、もう二ヵ月たつたら、ですから、例えば四月入社だとすれば、六月からもう普通に飛んでいて、その方だということなので、やや不安を覚えざるを得ないということを申し上げておきます。

もちろん、この配置がドアモード変更ミスの主たる原因だとは私も思ひません。しかしながら、先任客室乗務員がドアモード変更の指示を出したときい込んだ、出されなかつたということに気づかなかつたのか、あるいは、仮に気づいたとしても、変更指示ありませんよというのを、経験八ヵ月の若手の方が二十三年のベテランの方にミスを指摘するというようなことが通常の職場ではなかなかしくいということもありますので、やはり少し上の人がからまた上に言つてもらうというようなら、何かそういう風通しのよさみたいなものが、余りにも二十三年と八ヵ月というこの差がやや関係しているのかなというような気がいたします。もちろん、この問題の本質的なところはその部分ではなくて、むしろ、日本航空インターナショナルのドアモード変更についてのマニュアルといふのが、実はこの当時混乱していたんだということが伺つております。

○松崎(哲)委員 この変更が、プロックアウト後でも可能としていい、プロックアウト後でもいいとした理由は、出発準備完了の操縦士への報告というのをおかれ込みになつちやつた、このよなことで聞いております。安全よりも定時性を重視したマニュアルの変更がなされたのではないか、このように我々は分析しているところでございます。

○岩崎政府参考人 マニュアルについて、他社、日本の航空会社でいえば全日空それから日本航空ジャパンについては、このプロックアウトの前後といふことはいかがございましょう。

ているんですね。

いつ、どういう変更があつたのかと云うのは、これは質問させていただくよりも、時間の関係もありますので、私が事前に伺つたことをお話を伺つた際に、明確でなかつた部分を決めた部分、マニュアルの明確でなかつた部分を決めて、それに備えるために、手順が明確でなかつたんだと。決めたことが社内に少し混乱が起きたので、もう一回、一月二十七日に改めた、一月二十七日に改めた際に、ドアモード変更はプロックアウトの後でもいいということになつたというふうに聞いております。

プロックアウトというのは、乗客の搭乗が完了して飛行機が動き始める時点だと思いますが、動き始める前にドアモードを変更して、そしてそれを完了を機長に報告して、それから機長が出発の許可を管制に求めるというのが普通だつた、少なくとも他社のケースでは普通のようなんですが、それが出発許可を求めてからドアモードを変更してもいいというようなことに改めた、変更されたというふうに聞いております。

これで、プロックアウト後でもいいというふうに二重の変更の際に明記された理由と云うのは、局長、何か把握されておりますでしょうか。○岩崎政府参考人 経緯は、先生御指摘のとおりでございます。

本の航空会社でいえば全日空それから日本航空の航空会社でいえば全日空それから日本航空

変更を報告した後プロックアウトするという手順

○松崎(哲)委員 ですから、この変更について、
そして、プロックアウト後でもいいという、便法
と言つては言い過ぎかもわかりませんけれども、
とにかく全部準備を完了して、モードも変更され
たということを確認してから出発に入るというの
ではなくて、動き始めてからそういうことをして
もいいというような、ややそこが粗雑な感じがする
わけですけれども、それが実は、JALイン
ターナショナル、日本航空インターナショナルの
マニユアルだけがそうだったということがわかつ
たわけです。

実は、これはその後に再度変更されて、プロツクアウト前にしなければいけないと今のマニュアルはなっているそうでございますが、日本航空ダブループの改善措置報告書の別の箇所には、先ほど局長も少し言及をされたんですが、潜在的に定期性維持へのプレッシャーが働いていた可能性が否定できない、こういうふうにあります。

つまり早く出たい。先ほど局長は出発がおこなわれるのになると、機長への報告、さらには機長から彼らの管制への出発許可を求めるのがおくれがちになる。おくれがちになるということは、出発がおくれるということにつながる、さらには他社の同時刻の便と比べて離陸ができる順番がおくれるということにもつながるわけですけれども、結局早く飛ぼうということについて、定時性、早く出でていこうということへのプレッシャーが乗務員にあつたということを、これは日本航空グループの報告書 자체にそういうふうに分析されているわけですが、効率だと早さというのを求める余りに安全性がおろそかになつてはいいなか、安全性がおろそかになつてはいるんだということは、実は四月二十五日に起きましたJAL西日本の福知山線のあの事故の際にさんざん指摘されたことと同じようなことが、このケース、ドアモードの変更是幸いにして事故にはなつておりません、何の問題點

もない、何の問題もないというのは事故にはなつていないと、いうケースではあります、根にある

ものは同じなんだというふうに思えるんですね。そのことについて、大臣の御所見をここで承れればと思うんですが、いかがでございましょう。

○北側国務大臣 できるだけ時間どおりに運航していくいただく、定時性の確保、これも大切なことです。何よりも、利用者の方々に対する最大のサービスは安全に送り届けること、これが最大のサービス、そのことを、こうした事故またトラブルを通じて、会社としてぜひ社内徹底をしていただきたいというふうに思っているところでございます。

善指置報告書の中で、一連のトラブルに共通する要因として、定時性の確保、時間制約から入るレッシャーがあつたというふうに認めていらっしゃるわけでございまして、ぜひJALの経営者

方々には、この反省に立て、安全確保が最優先ということを会社全体に浸透させていただきたいというふうに思つてゐるところでござります。また、私はもう一つ思いますことは、もちろん交通事業者の方々、これは鉄道であれ航空であ

れ、事業者の方々に安全確保第一ということを徹底してもらうというのはもう当然のこととござりますが、とともに、私は、利用者の側といいますか、社会全体がそういう定時性、もちろん定時性が確保された方がいいに決まっているわけですし、利用者の利便が図られれば図られるほどいいに決まっているわけでございますが、社会全体として、やはり安全確保が第一、場合によつては安全確保のためにおくれることもある、そういうことを許容していく、そういう社会的な風土といふものもつくつていかねばならないのではないかとも私は思つてゐるところでござります。

た。今の御答弁については、後でもう一回私も質問を大臣にさせていただきたいところもございま

す。その前にちょっとと次へ進めたいと思うんです
が、今のこの日本航空のケースは、大臣の御答弁
もありましたように、日本航空グループがそうい
う問題意識を持つて改善の報告書を出してきてい
る。非常にこの分析、私は評価いたします、細か
く分析されていると思います。そして、改善をこ
ういうふうにしますということが指摘をされてい
ますので、事故は未然に防がれることができわけ
ですから、未然に防ぐために問題をきちんと把握
するということがこの報告書では綿密になされて
いると思いますので、この点については評価をし
たいと思います。

昨今、企業の中には、自社の中で起きたトラブル
について、それを隠ぺいするということが非常

に多く事例が報道もされています。そういうようなケースと比べれば、細かなミスであってもきちんと報告の体制があつて、そして報告されるから報道もされる、報道されるから批判はされるわけ

されども、しかし批判を恐れずに、きちんと報告は現場からは会社へ上げていく、会社もそれに対して公表する、さらには公表したその批判にさらされながらもきちんと改善点をまとめてくるということについては、もちろん国土交通省の御指導もあるんだろうと思ひますけれども、このことについては、ミスがあつたからいけないと言つだけではなくて、ミスに対しての対処はきちんとしているということは評価していかなければいけないんじゃないかというふうに考えております。

次は管制についてなんですが、これは残念ながら国土交通省の自身の問題になつてしまいますが、先ほど玉置委員の質問にもございました、四月二十九日に羽田の管制が滑走路の閉鎖があることを失念して誘導してしまう、着陸の誘導をしようととしたというミスがあつたわけですね。これも一般国民の目には余りにも不思議なミスで、なぜそんなことが起こるのかという、滑走路特に着

陸だとかいうことについては、非常に滑走路は神聖な場所であつてだれも入れない、それを管制官

の許可を受けて飛行機がおりてくる、こういうイメージがあるところに、閉鎖されているかどうかを失念してしまった。これは、そのミスは全く先ほど玉置委員の質問に対する局長御答弁の中でも、やはりブリーフィングの仕方に問題があつたとか、これもいろいろ問題が指摘されております。ただ、これは余りにも不思議なものですかね、私も少し国土交通省の方といろいろお話をさせていただいた上で感じてしていることがあるんです。我々が、一般国民が報道を受けてまず頭に描くことというのは、閉鎖されている滑走路に、工事が始まつて工事用の車両がたくさんいる、そこに飛行機が着陸をしてきて笑ひ込んできて大參事がす。

起ころる、こういう悪夢をまず頭に描いてしまうわけですけれども、実はそれは起ころなかつたんではないかというような御意見も伺うことがあります、この点について、局長の方から御意見がああ

○岩崎政府参考人 先ほども答弁させていただきましたように、このミス、本当に我々、安全をきつちりやらなければいけない航空局の職員が起こしたミスでございまして、大変遺憾に思つているところでございます。

直接的な原因は、先ほども申しましたように、事前にブリーフィングというのを行いますけれども、そのブリーフィングのときにきつちり周知を忘れたということです。だからといってこれでいいと言つているわけでは決してございませんけれども、閉鎖滑走路であつても、工事用車両が滑走路に進入する場合は、閉鎖滑走路も含めて、もう一度改めて管制官にこの滑走路に入つていいですかということの許可をとるシステムになつておりますので、そういう意味では二重のチェックシステムはきいているところでございま

ただ、だからといって、繰り返しになりますけれども、こうした滑走路閉鎖の情報が伝わっていなかつたということは極めて遺憾なことでございまますので、我々なりに再発防止策を立て、それから外部の方にもそういう再発防止策でいいのかどうかということの御意見も伺いながら、きつちりしたものにしていきたい、このように思つて いるところでござります。

官の方がいろいろ神經を使って着陸誘導等をされているということをふざく見まして、これは大変な仕事なんだというふうに思つたわけですか。

ら外部の方にもそういう再発防止策でいいのかどうかということの御意見も伺いながら、きつちりしたものにしていきたい、このように思つておるところでございます。

○松崎(哲)委員 実際にこのときは工事が始まつていなかつたので、工事が始まる際に工事車両が入つてくる場合には、工事車両も閉鎖されてゐるからといつて自由に入り出しができるんぢやなくして、実はその場合も、管制に滑走路に入る許可を求めるんだということを私も知りませんでした。それを伺つてみれば、先ほど局長が再三おつ

しゃつたように、管制が忘れていた、失念していたということは許されないミスではあるのはもちろんですけれども、仮にそうであつたとしても、工事用車両が管制官にこれから入つていいかという許可を求めてくれば、ああ、工事があつたんだ、この時間から、実際には九時ではなくて十一時ごろからだつたそうですが、工事が始まっているということはそこでダブルチエックで管制官にわかり、だから工事車両がいるところに飛行機が突つ込んでくるということはあり得なかつたんだといふ、そのことを伺いまして実は安心した次第でござります。

そういうふうにダブルチェック、トリプルチェックを常にやるんだということで、ただ、箇所箇所ごとにやはりミスは起こすべきではないのはもちろんですけれども、そういうようなシステムであつたということについては安心をさせていただきました。

もう一つ、管制について伺いたいんですが、実は私、決算行政監視委員会の視察で中部国際空港に参りました。そのときに、管制室に入れていただいて管制の状況を拝見しました。レーダーを見ていると、非常にたくさん飛行機がやつてきて、動いて、それに対して、ずらっと並んだ管制

官の方がいろいろな神経を使って着陸誘導等をされているということをつぶさに拝見しまして、これは大変な仕事なんだというふうに思つたわけです。実は、質問の趣旨は、管制がハードワークになつていなかということを伺いたいんですですが、通常、どういうような勤務形態をしているのか、残業があるのかとか、それから、例えば管制の量的な問題ですね、以前と比べて当然量がふえていくと思うんですが、そのふえていくものに対してどうなつてているのか。一人の扱う機数がふえて、ますます大変になつてないか。その辺の心配を持つていてるものですから、伺わせていただきたいと思います。

○岩崎政府参考人 管制官の勤務でござりますけれども、一日八時間勤務を原則としております。空港の運用、あるいは、上空は二十四時間飛行機が飛んでおりますので、そうした管制がございままでの、早番とか遅番とか夜勤とか、そうしたものをお組み合わせながら交代制で業務をやつていてところでございます。八時間の勤務時間のうちには、事前事後のブリーフィング等々がございますので、実際に勤務するのは六時間から七時間程度でござりますけれども、実際マイクを持つ人と、それを補助する人とおりますので、そういうことを適宜交代しながら、集中できるように勤務させさせているところでございます。

やはり十年前、二十年前と比べますと、管制官の数は若干ふやしておりますけれども、そんなに航空機の伸びほどふえているわけではございません。ただ、私ども、それで安全が損なわれないよう、管制官の一人当たりの取り扱い機数は増加させているところをございますけれども、レーダーを整備していく、それもより見やすいものにしていく、それから、いろいろなコンピューターシステムが最近非常に発達しておりますので、管制官の判断を助けるような、例えば、このままこういったことをやつて飛ばしていくとぶつかる可能性がありますよというような警告を出させるようなシステムが

官の方がいろいろな神経を使って着陸誘導等をされているということをつぶさに拝見しまして、これは大変な仕事なんだというふうに思つたわけです。
実は、質問の趣旨は、管制がハードワークになつていなかということを伺いたいんですが、通常、どういうような勤務形態をしているのか。残業があるのかとか、それから、例えば管制の量的な問題ですね、以前と比べて当然量がふえていくと思うんですが、そのふえているものに対して管制官の数というのはどうなつていてるのか。一人の扱う機数がふえて、ますます大変になつてないか。その辺の心配を持つていてるものですかね、伺わせていただきたいと思います。

○岩崎政府参考人 管制官の勤務でござりますけれども、一日八時間勤務を原則としております。空港の運用、あるいは、上空は二十四時間飛行機が飛んでおりますので、そうした管制がございまして、早番とか遅番とか夜勤とか、そうしたものを組み合わせながら交代制で業務をやっているところでございます。八時間の勤務時間のうちには、事前事後のブリーフィング等々がござりますので、実際に勤務するのは六時間から七時間程度でござりますけれども、実際マイクを持つ人とそれを補助する人とおりますので、そういうことでございますけれども、適宜交代しながら、集中できるように勤務させているところでございます。

○松崎(哲)委員 航空局から事前にいただいた資料によりますと、頭と最近だけを見てみますと昭和五十九年、一九八四年に管制官の数は四十五十三人であったものが、平成十三年には千七百九十七人と、定員ベースの話ですが一・二四倍になつてゐる。それに対して、航空路の管制は、十万機から平成十三年では二百八十万機になつてゐる。空港での取り扱いは、百十七万機が二百一機になつてゐる。その二つを単純に合計していくのかどうかわかりませんけれども、単純に合計しますと、昭和五十九年、八四年から平成十三年までの十八年間で一・八倍になつてゐる、こういデータをいただいてあるんです。

もちろん、機器の性能が向上したり、いろいろなことが図られていると思いますから、一・八倍に対しても一・二四倍にしかなつていないのでどこだというわけじやありませんけれども、やはり安全を重視ということで考えれば、管制官の方方がミスを責めるだけではなくて、ミスを起きたというような労働環境にあるのかどうかということ、予算面のことも含めて、定員面のこととも含めて御配慮をいただくべきではないか。これは、乗客の安全といふことに非常に直結する課題でもありますので、ぜひ御配慮をいただきたいと申します。

JR西日本の事故の際に、日本人の国民性として、定時性を求める過ぎるのではないかというようなことが論評にございました。先ほどの大臣の御答弁の中にも、社会としても、定時性を求めるべき安全性がおろそかになつてはいけないという

とについて寛容であつてほしいというような御意見があつたと思います。

そのとおりだと思いますが、一方で、では国性としては、本当に定時性を求める、定時というのは、その時間にぴたりと電車が発車する、と、電車が到着すること、飛行機が離陸する、と、到着することを求める過ぎることが問題なの、というと、やや違う面がありますし、特にJR日本のケースなんかを考えますと、定時性とともに速達性ということ、早く着くということですね、早く着くということを求める過ぎるのは、は、安全性にかなり問題を生じるのではないか。鉄道事故の関連でいろいろ文献とかを読んでましたところ、例えば、飛行機のダイヤといふは非常に大きっぽな、大きっぽいうとあれでけれども、分単位、秒単位のものじゃないわけですが、鉄道のダイヤというのは、実は分単位よりもむしろ秒単位近くなっているわけですね。そときには、ダイヤを編成する人たちというのは、らかじめどこかでおくれが生じることを想定し余裕分といふのを見えておくんだと。そうすると、どこかで十五秒おくれたとしても、次の駅ところでそのおくれを取り戻せるから、百何十口で疾走していくかなくとも、もともと定時性はたれる。

ですから、速達性の問題と定時性の問題というのは、実は二つ分けた方がいいと思う。やはり時性というのは、仕事をしている人もありますし、それから、どこかへ着いて、これは飛行機の場合でも何でも同じですが、着いて、乗りかえあるとかいろいろな計画があるわけですから、間はきちんと守られた方が、航空事業者にして鉄道事業者にしても、やはり定時性はなるべく保してほしい。これが国民の希望であつて、これは私は余り責めてはいけないのではないかというふうに思います。

しかししながら、それに対して速達性、ともか早くしよう、早くしようということを求める過ぎと、定時性が容易に損なわれることになる。だ

ら事故が起こりやすい、こういうふうにつながっていくと思うんですね。

実は、今回の法改正で、飛行機の場合、短縮垂直間隔ということで、利用できる高度というのがふやせる。高度をふやすということは、国民の普通の感覚で、報道なんかを見ても、高度をふやす

ということは過密になるんだとして、批判に向かいがちなんですね。私はそうじゃないと思うんですね。高度がふえるということは、実は便数でですよ。高度がふえるということは、実は便数で使うことなんだと思うんですね。それからもう一つは、これはまだこの法改正ではありませんが、東京国際空港の円滑な運用方策に関する勉強会というものが検討して、発着の回数について、一時間にどれだけできるかということを、ヨーロッパの空港で行われている方式に見直していこうということがあるんだそうですが、それによると、羽田が今、一時間当たり二十九回の着陸なんですが、ロンドンのヒースロー空港やランカーフルトのマイン空港なんかにおけるヨーロッパ方式の発着枠の考え方によると四十三回とれる、こういうような研究の報告があるようですが、

時間がないので、局長から一々御答弁いただかず
うと思いましたのですが、自分で今言つてしまつて
いるんですが、こういうようにな一十九回が四十
三回にふえるということは、これは過密になると
いうふうに思いがちですが、そうなんではなくて
て、枠がふえるから、少しどアモードの変更を
ゆつくりとしても、ドアモードを変更してから報
告しても、発着枠があるから、発着枠があるところに同じ便数を予定していたら、またこれはきつ
くなるんでしよう、これは過密になると思うんで
す。発着枠がたくさんとれるところに便数を余裕
を持つて、鉄道用語で言う余裕時分というのを置
いておけば、余裕ができるから、余り焦らずにそ
れは安全の確保につながる、こういうような考え方
ができると思うんです。

が六月十三日、つい最近ですが、国土交通省内に設置されたということですが、これは短く、答えだけ局長に御答弁いただきたいんですけど、ヨーロッパ方式への発着回数の基準変更をお考えになつているんだと思うんですが、これはいつごろ実施されることでしようか、結論だけ。

(委員長退席 望月委員長代理着席) ○岩崎政府参考人 先生御指摘の研究会、六月の十三日に行われましたけれども、今後のスケジュールはまだめどが立つてゐるわけではございませんけれども、いろいろ安全上のトラブルが出ておりますので、今先生のおっしゃつたいろいろな諸外国の方式なんかも勉強しながら、どういうやり方がいいのか検討していくたい、このように思つてゐるところでございます。

○北側国務大臣　この……。回数を減らす、本を減らすなどして、私が必ずしも過密につながるんじやなくて、むしろ余裕を持たせることになるんだというような私の考えについて、大臣、先ほどの御答弁の中でも、余り定時性を過度に追求するというふうに国民の側からも思わないでくださいという御発言があつたんですが、私は、定時性の問題と速達性の問題とは多少違うのではないかというふうに思っているんですけど、御意見を伺わせていただきて私の質問を終了させていただきたいんですが、よろしくお願ひいたします。

を念頭に置いていた運用をしていくことが大事だといふうに考へておるところでござります。発着回数の増加につきましては、航空会社も参加した勉強会でも検討を行つてまいりました。また、実際にパイロットや管制官によるトライアルを実施するなどして検証をしてきたところでござります。

おつしやった航空管制の安全に関する研究会で、外部の先生方にも入っていただきましてさらに十分な検証を今しているところをございまして、安全の確保を最優先に対応してまいりたいというふうに考えております。

○松崎(哲)委員 ちょっとと一つだけ補足させていただきたいたいんですけど、発着回数をふやすんじゃないんですね、管制ができる発着回数の枠をふやしていくたたいて、目いっぱい便数をそこにはうり込むとやはり過密になると思うんですよ。そういう訳でなくて、枠をふやすことと便数をふやすことは別だと思いますから、枠に対して便数に余裕があれば管制もより楽になるし、安全性もより保たれるんじゃないかな、そういう認識だということを最後に申し上げまして、大臣の御答弁ありがとうございました。

私の質問をこれで終わります。

星野委員長代理 三日目大告白。

○三日月委員 民主党の三日月大造です。
同僚議員に引き続き、航空法に関する審議、質疑に臨んでまいりたいと思いますが、北陸地方ではきよう、東京でもそうなんですが、大雨が降っています。降り始めからの総雨量が三百四十ミリを超えるところもあるということで、行方が不明になつていらっしゃる方が一名、そして避難指示、勧告の世帯の方々が三千世帯を超えるということで、これ以上大きな被害につながらないことを願うばかりなんですが、昨年も大きな被害がありました。各自治体、それぞれの機関、精力的に取り組んでいただいているところではありますし、防ぎ得るものと防ぎ得ないものとこれはあると思うんですけれども、大事なことは、災

害であれ事故であれトラブルであれ、経験を生かしていくこと、そしてまた、それを各機関、水平展開していくことが肝要ではないかということを思います。

みを要請しながら、それでは航空法の改正についての審議に臨んでまいりたいと思います。

今回の法改正は、新技術を活用した航行方式を導入して、そのことによつて空域の安全かつ効率的な利用ができるようにならうということが大きな柱だと思つんですね。その問題を、有効性、効率性の観点から、また安全性の観点から検証、確認をしたいと思います。

まず、有効性、効率性の面からの確認なんですが、れども、昨日、大臣から法案の提案理由の説明がありました。「我が国の空域は既に飽和状態にあり」というお言葉がありました。確かに、イメージ的には何となくわかるんです。東アジアの経済発展もしています。飛行機を利用して移動される方々もふえています。ビジット・ジャパン・キャンペーンやかもやつて、どんどん日本にも来てくださいというようなこともやっています。

航空交通需要の増加傾向というものの見積もりを見ますと、二〇〇三年が九千五百四十九万人に対して、十年後の二〇一二年には一億三千七百万人ですか、約三三%の増加というものを見積もられています。

加えて、これまでの空港整備拡張によって、例えば成田空港の平行滑走路の供用開始だと、中部国際空港も先般開港していますけれども、これらの空港容量も拡大することによって、こういうものがつながつて空域は飽和状態という認識をされているんだと思うんですが、一体全体、飽和状態というものが、量的に言ってどの程度飽和状態なのか。これは、空域というのは三次元ですから非常に難しいところはあると思うんですけども、現在の空域の混雑状態はどの程度なのかということについて、わかりやすく冒頭お示しを

いただきたいと思います。

〔望月委員長代理退席、委員長着席〕

をお示しいただけますか。

いかどうかトライをしているところでございま

〔望月委員長代理退席、委員長着席〕

○岩崎政府参考人 今回の制度でござりますけれども、先生御指摘のとおり、空域を有効に活用する、あるいは空域の容量自体を拡大するというこ^トによつて、航空需要の増加に対応していきたい、このように思つてゐるところでござります。航空交通のマネジメントというのを実施いたしまして、混雑空域を回避する、あるいは自衛隊との間で相互に空域を有効利用を可能とするといった制度を導入したいと思つております。また、垂直間隔の短縮というのもやつていただきたいと思つております。これによつて空域の容量自体を拡大していきたいと思っております。

軍の空域、さまざまなものと空域は、後ほど論議しますけれども、より密に飛べるようになしたたはいえ、約六〇%が羽田空港の発着で、その羽田空港から出る飛行機の西行きの便を制限してしまっている横田空域の存在というのが極めて大きいと思うんです。

この空域の返還や利用拡大について、直近では平成四年に若干との返還というかがあつたやと聞いています。これまで七回あつたと聞いていますけれども、今後、例えば羽田も再拡張しますといふことをしても、この横田空域というのが大きくなるんじゃないかと思うんですねけれども、

○三月日委員 部分返還も、そして行く行くは全面返還を目指して、当然のことながら安全保障との関係もありますので、外務省や防衛庁、そして米軍との交渉というのが重要ななってくると思うんですけれども、空域を拡大していく、またそれを国として管理していく、そういうものあるべき論からすれば、一日も早い返還を私の立場としても求めてまいりたいというふうに思います。

さて、今回の法改正には、自衛隊の訓練空域を有効活用するんだ、時間帯に応じて、場所に応じてということがあります。そのために、福岡に機能拡充もしながら、航空交通流管理センターと

ましては、特に空域のマネジメントというのではなく、実際にどの程度できるかというのをまだ検証が十分でないところが多い。

このあたりの交渉状況についてお聞かせをいたただきたいと思います。

いうものを置いて、そこに気象庁、そして防衛庁も入らせて、連携を密にすることによって空域の

分できておりませんで、数字的になかなかあらわすことが難しいので困難でございますけれども、定量的に説明することは難しいわけでございますけれども、いずれにいたしましても、こういう措置を通じまして現在の飽和状態を緩和するとともに、これから羽田の四本目の滑走路も整備していきますし、成田の二千百八十メートルも、一本は

○岩崎政府参考人 先生御指摘のとおり、横田空域があるために、羽田から出発する航空機のうち、西日本の方に飛ぶ飛行機につきましては、横田空域の手前で十分な高度に上昇できるよう、東京湾をぐるっと回つていく、というような航行をやつております。今後、羽田の再拡張等々を控えて、今

一元管理をするんだ。そのことによつて混雑空域を迂回したり、また、使用していない時間帯、場所の自衛隊の訓練空域を利用するよう、民間機も飛べるようになるんだということが計画されてゐるんですけれども。

暫定になつておりますが、これを本格の二千五百メートルにしていきたいという空港の整備と歩調を合わせながら空域の有効利用、拡大というのをやつていきたい、このように思つておるところでござります。

空港ができるても十分な機能が発揮できない、このように思つておるところでござります。

をしている中で相互利用に踏み込むわけですから、安全というものがきっちりと担保されなければいけないということがあるんですが、今回、この法改正によって、また今後のさまざまな交渉によってどの程度自衛隊の訓練空域を民間航空機でも航行可能にする計画なのか、おつりりなのか、

いまいちよくわからないという御答弁だと思うんですけれども、現在でも知多半島から大島上空にかけては混雑しています。航空空域の需要とい

おりまして、米軍側と交渉をしているところです
ざいます。

お示しをいただきたいと思います。

うか航空交通の需要の約六〇%が羽田空港利用なんですね、発着。

もういろいろなところで議論されているんですねけれども、指摘されているんですけど、そうしますと、米軍が持っています横田基地、その上空にある横田空域、これが、羽田空港から出て行きの飛行機の運航を制限しているというような

ではなくて、いつそもう全面返還してくれといふことも含めて、これも私どもは長い取り組みをしてゐるわけでござりますけれども、米軍からは全面返還は難しい、形状変更なら話に応ずるといふようなことで今交渉が推移しているという現状でございますが、全面返還への取り組みについても、関係省庁と協力しながら、何とか実現できな

ませんけれども、基本的に平日、しかも昼間やら
れることが非常に多くございます。土日あるいは
夜間に訓練をすることは比較的少のうございま
すので、そうした時間帯を中心に自衛隊の訓練空
域を民間航空機の航行ルートとして活用できるの
ではないか、このように期待をしているところで
ござります。

けれども、高度確認をする上で、また密に飛べるようにしていく上で、各国情もあり、なかなか難しい調整だと思いますが、ぜひよろしくお願いいたします。

さて、こういう状況の中で、高度を頻繁に密に飛べるようにする状況の中で、そんな法改正をしようとしているさなかに、先般、全日空機で高度誤り、高度を間違って飛んでいた、これは事後に明らかになつたんですけれども、そういう事案が発生をしました。これは、そもそも高度計に高度、気圧のデータを送る静圧管というものがふぐあいを生じていたということと、それを見た機長が取り扱いを間違えられた、この二つのことが相重なつて、結果的に、本来飛ぶべきである高度とは別の五千フィートも離れたところを飛んでいたということなんです。

私、先週二十二日の夜に羽田空港のボーキング767-300型ですか、今回こういう高度誤りを起こした同型機のコックピットを、国交省なりました。故障したチューブや何かも実際見を見ていただき、確認もさせていただいたので、改めて多くの計器に囲まれながら飛行機を操縦することの大変さ、難しさというようなものも、寸時ではあるんですけども、確認をさせていただいたところなんです。

これは事実関係をまず整理してみたいと思うんですけども、高度計というのは幾つかあるんですね。機長側で見るもの、副操縦士側で見るもの、そして補助で見るもの、またその間にあるコンピューターというのも複数系統用意されているということなんですねけれども、今回のふぐあい、要は、違う高度を示してしまった高度計はどういうふうにあったものだつたんでしょうか。また、それをどのように過程で機長が取り扱いのミスをされてしまったのか。

○岩崎政府参考人 先生御指摘のとおり、高度計は機種によって若干システムが異なっているところがございます。今回の事案であります767型

機でございますけれども、これは、機長側、それから副操縦士側にそれぞれ独立した高度計のシステムがございます。これは、コンピューターを使つてきつちり高度を正確に、補整をしながら正確な高度を表示するという、それぞれ独立したシステムが二系統ついているわけでございます。それから、もう一つ別に、これはアナログ形式でござりますけれども、極めて原始的なものでござい

ますけれども、スタンダードバイ、予備の高度計がついているという三つの系統、二つの系統プラス一系統持つていただというものでございます。

そのコンピューターでコントロールしております高度計の一つに、高度計は御案内のとおり気圧ではかりますので、空気を取り入れてそれをチェックするわけでございますけれども、その空気を取り入れるパイプのねじが緩んでいたという

ことで、そのコンピューターで制御している方の高度計の一つが誤った高度を出してしまったといふことがあります。

どちらが誤っていたかということについては、

これは空中で起つたことでわかりませんで、操

縦士の高度計と副操縦士の高度計の表示が違つたということはわかつたわけでございますが、その場合、手順としては、スタンダードバイ、予備の高度計で確認をするという手順が求められるわけでございます。

話が少し長くなつて恐縮でございますけれども、それに対しまして、777でありますとか7

47の新しいタイプの飛行機でありますと、今申しました二つのコンピューター高度計、一つの予備の高度計のほかにもう一つ、三つ目のコンピューター高度計の高度計というのがついておりまして、コンピューターシステムの操縦士側の高度計と副操縦士側の高度が違つた場合、もう一つの三つ目のコンピューター高度計を呼び出して補整をする、こういうシステムになつております。

高度をきつちり確認するというのはパワーパッケ

のパイロットは、自分が乗つている高度計のシステムが三つ目のコンピューターを呼び出す高度計のシステムになつて、このように勘違いをして、予備の高度計を確認しないまま飛行をしたというのが原因だということで、まさに初歩の誤りだ、このように認識しておるところでございま

す。

○三日月委員 そうしますと、私もコックピットに乗つたんですけれども、機長側の高度計と、機長側に近いところに補助の高度計、そして副操縦士の前高度計と三つあつて、それぞれ座席の下にある管及びコンピューターから情報が送られてきて、機長はコンピューターが三つあると思っていて、真ん中のコンピューターに切りかえて表示をさせようとしたんだということなんです。

しかし、異常を示していたのは、きちんとしたデータが送れなかつたのは副操縦士側です。ですから、これが二万九千フィートを示していた。機長側は三万四千フィートを示していました。補助の高度計は三万四千フィートだつたんですね。

そうしますと、本来切りかえる前に確認をすべ

き補助の高度計は三万四千フィートを示してい

て、言つてみれば機長側と同じ高度を示し得てい

たのではないかと思うんですけども、それを誤つて切りかえをしようという操作に至つてしまつたこと、また、機長と副操縦士、座つてみればわかるんですけども、非常に近いところにい

て、おい、どうだ、そつちの高度計幾らになつて

いる、この飛行機は三つの高度計のコンピュー

ターシステムがある飛行機だけ、いや、それと

いうふうに私どもの方からも強く指示、指導

していただいたところでございます。

○三日月委員 これは、起つてしまつて後で報告されたら何だそいつだつたのかといふ

うなことはよくあると思うんですけども、考え

てみたら非常に怖いことで、実は切りかえられた

のが上昇中だつたらしいですね。ですから、副操縦士は上昇に非常に一生懸命になつていらつ

しゃつて、機長がそうやってボタンを押して切りかえるというこの連携がうまくとれなかつたの

ではないかといふやうなことについても議論をさ

れてているようです。

しかし、この高度計、私もこれは聞いてびつ

りしたんですけども、管制は気づかないんです

ね。もう高度計を切りかえちやつていますから、

この切りかえた高度に従つた高度で飛んでいるん

だということで、管制の方から、いや、実はあなたは今何フィートを飛んでいますよといふことは

言えないし、かつ、間違えて飛んでいて、実は、

本来飛ぶべき飛行機とぶつかりそうになつたとき

に作動するはずの衝突防止システムや何かも、こ

れは、ここでボタンを押し、指定をした高度に

のパイロットは、これから全日空の運航本部長等ともお話をさせていただきました。運航本部長なんかも、今先生がおっしゃつていただいたと同じよう、なぜこんなばかなミスをやつたんだ、こんなふうに驚いているとともに、何らかの形できつたり対策をとらなきやいけない、こんなことを強く感じたところでございます。

○岩崎政府参考人 私も、羽田に参りましたで実際

従つて情報を発信するためには、もし仮に飛行機と近くなつたとしてもそれを感知できなかつたとい

検するよう指示したところでございます。

に思つております。

時間も余りないんですけども、今回の事案

う状態になつていたと
考へれば非常に鳥肌が立つ事案だと思うんです

○三日月委員 大臣、これで今回法改正して、二万九千フィート以上を千フィートずつ飛べるようにしていいんでしょうか。これから例えば原因を究明して、そして各社対策をとらせていくんだ

また、RVSM航行を行う操縦士につきましては、高度計システムが故障した場合の手順、また、RVSM空域で使用される航空交通管制用語等のRVSM航行を安全に実施するためには必要な

は、そういう意味では極めて深刻な事案だと思うんです。にもかかわらず、事故調査委員会の調査対象となる重大インシデントみたいなものには指定されていないんですね。

とこれから対策がとられていくんだと思うんですけれども、これから特に二万九千フィート以上の高度については千フィート間隔で飛べるようになります。密に飛べるように、頻繁に飛べるようとしている中で、にもかかわらず、そもそも高度を間違つて飛び飛行機が出てきてしまうことなんですか。高度計が狂うということも含めて、よくあります。

ないんですけれども、このあたり、大臣、納得のいく説明をいただきたいんですけども。

○北側国務大臣 今回の航空法改正におきましては、垂直間隔を一千フィートに縮小する飛行を行

発生した場合の対処方法でございますが、国際的な基準におきましては、飛行中の手順として、RVSM空域を飛行中にトラブルが発生した場合は、事態を航空交通管制機関に通報し、管制機関の指示に従つてRVSM空域である高度二万九千フィート以上の空域からそれ未満の高度に降下することになりますが、今般のトラブルにかんがみまして、同様の事態が発生した場合には、管制機関の指示に従つて最寄りの空港等へ着陸するような措置を検討しているところでござります。

加えて、事故調査委員会そのものがそういう調査もできる体制になり得ているかというと、これまたなってない。数々頻発するこういう事故に対応できるだけの体制もとられていないという状態になつておりますけれども、今後、事故調査委員会との関係、起つたトラブルや何かを、徹底的に原因を究明してそれを各社にきちんと水平展開していくこという対策をとる意味でこの事故調査

高度計のねじが外れたという事態も、聞いてみますと、こういうことが起ったというのは世界的にも、今、ボーリングの方に問い合わせをしておるところでござりますけれども、めつたにない

しかししながら、今委員のおっしゃったように、今回の事例にかんがみまして、こうした国際的な基準に加えまして、許可をするためのさらなる要件を追加することを考えているところでございま
す。

したときに緊急着陸させるということも含めて対策を講じようとされているんだというのはよくわかりました。

とはいっても高度計に基づいてやるわけで、その高度計の見方、そもそも高度計が狂つてしまつたとき、またそれを直そうとするさまざまな手順に知識の不備・不足がついてしまうということが今後一切ないようになります。

さましては、現在、航空関係でいいますと、首席航空事故調査官一名、それから次席航空事故調査官二名を含めまして全員で二十二名の航空事故調査官がおります。年間四十件程度発生しておりますが、航空事故及び重大インシデントの調査を進め、大体発生後一年以内を目途に公表を行つてゐるところでございます。

それで、重大インシデントの範囲の問題でございますが、法文上、今委員のおっしゃった航空法

1

の施行規則の中に、こうした事故が発生するおそれがあると認められる事態について規定をしております。

全部で十四号あるわけなんですねけれども、その一番最後のところに「前各号」、「前各号」というのは、十三の項目があるわけですが、「前各号に掲げる事態に準ずる事態」、こういうふうにして書いておるわけですね。実を言いますと、先般のJALの方の、前の車輪が脱輪をしました、こちらの方につきましてはこの十四号を適用いたしまして、重大インシデントとして航空事故調査委員会に入つていただきました。

この十四号につきまして、私、航空局の方にぜひ検討してもらいたいと言つておりますのは、もう少し類型化を具体的にもらいたいというふうに今言つているところでございます。そういう意味で、類型化をもう少し具体化することによりまして、この重大インシデントの範囲について、より適正化できるように取り組みをさせていただきたいと思っております。

○三日月委員 ありがとうございました。終わります。

○橋委員長 穀田恵二君。

○穀田委員 今回の法案は、二つの改正事項で安全規制の見直しがされます。

改正の説明の際に、航空機設計検査の見直しとして、設計検査の一部に民間能力を活用する観点から、国が認定した事業場が設計した航空機について、国が行う設計検査を一部省略すること等ができるとしています。すなわち、これまで国が行っていた航空機設計検査の一部を民間事業者に任せようというものです。

相次ぐ航空機の事故が多発し、航空機の整備などに関する事故原因も指摘されているときに、よりによって民間事業者の能力を活用しようという法案を通すというのは、私は、いかがなものかと考えます。それで、改善命令以後も事故を繰り返しているJALを初め、民間の航空会社の能力を活用する、本当に大丈夫かという不安を私は抱かれて再発防止を約束したことは記憶に新しいところです。ところが、それ以後も、カート未収納のまま飛ぶ、これは五月十五日でした。飛行中に客室与圧が低下した、五月八日。着陸時に前輪タイ

ざるを得ません。

そこで、大臣に一言、まず、基本的なそういう考え方の問題だけお聞きしておきたいんですが、本当に大丈夫だと責任を持つて断言できるのかと

いうことについて最初に聞うておきたいと思います。

○北側国務大臣 今般の改正は、航空機の設計検査におきまして民間能力の活用を図るため、国の認定を受けた事業場が設計した航空機について国

の検査を一部省略することができるという内容でございます。

これは、安全上の影響が小さい部分の設計の検査や、既に確立されております定型的な試験の実施に限定をしているものであります。安全上重要なものにつきましては引き続き国が直接検査を実施するということです。

設計検査というものは航空機の安全性の根幹でございまして、今回の改正に伴つては、特に厳しく認定要件を設定するとともに、認定事業場に対しまして業務改善命令等の行政処分や罰則規定といつた事後監督規定も整備をしておるところでございまして、認定事業場における不正行為等を未然に防止することができると考えておるところでございます。

事前、事後の監督をしつかり運用することによりまして、航空の安全性は確保できると考えております。

○穀田委員 結論は、大丈夫だとうふうに言つておるんです。前提がいろいろ今回の場合はついているふうには思いましたけれども、やはりこれだけの事故が起きているときに、こういふ問題というのは慎重な審議が必要だと私はある意味では考えています。

四月十四日にJALが改善措置を提出して、当委員会でも、新町社長は安全第一を繰り返し述べましたけれども、その後もトラブルが続いているのですが、今先生が御指摘になつたように、ヒューマンエラーに基づくようなものもまだ調査中のもの、それから機械的なトラブルのものもあります。そのすべてのトラブルが、原因がまだ調査中であります。その結果、今先生が御指摘になつたように、JALは改めて、それから機械的なトラブルのものもございますが、今先生が御指摘になつたように、ヒューマンエラーに基づくようなものもまだ幾つか続いている、このような状況でございます。

私も、特にJALグループにつきましては、JALがこれまで十二分には浸透していない、そうしたことがトラブルの続く一つの原因ではない、そうしたことからJALは、この間聞きますと、社員の半分近くとの会話をしているんだな

いことを強調していますよ。それでもやはり起こっているわけではない、ある意味では、そう

い、浸透すれば大丈夫だという、逆にそれはそれなりに認識をしておるわけではありません。

○岩崎政府参考人 先生が御指摘のとおり、四月十四日にJALグループから改善措置の報告を受けましたけれども、その後もトラブルが続いているのが現状であります。その結果、今先生が御指摘になつたように、ヒューマンエラーに基づくようなものもまだ調査中であります。その結果、JALは改めて、ヒューマンエラーに対する取り組みが改善され、その後もやつてはいる。JALは、この間聞きますと、社員の半分近くとの会話をしているんだない

いことを強調していますよ。それでもやはり起こっているのが現状であります。その結果、JALは改めて、ヒューマンエラーに対する取り組みが改善され、その後もやつてはいる。JALは、この間聞きますと、社員の半分近くとの会話をしているんだない

いことを強調していますよ。それでもやはり起こっているのが現状であります。その結果、JALは改めて、ヒューマンエラーに対する取り組みが改善され、その後もやつてはいる。JALは、この間聞きますと、社員の半分近くとの会話をしているんだない

いことを強調していますよ。それでもやはり起こっているのが現状であります。その結果、JALは改めて、ヒューマンエラーに対する取り組みが改善され、その後もやつてはいる。JALは、この間聞きますと、社員の半分近くとの会話をしているんだない

いことを強調していますよ。それでもやはり起こっているのが現状であります。その結果、JALは改めて、ヒューマンエラーに対する取り組みが改善され、その後もやつてはいる。JALは、この間聞きますと、社員の半分近くとの会話をしているんだない

の両社長は、事故やトラブルを起こすのは品質が悪い。労働者の怠慢や航空機の製造会社や下請整備会社のせいで、経営陣には何の落ち度もない、こういうふうに聞こえる。社長が口を酸っぱくして安全運航を言っているのに、それをやらなければ問題なんだ、こう言わんばかりの話をしているわけですね。

大臣、もう一度聞きたいだけれども、こういう航空会社の社長の意見と同じなのか、こういう姿勢で本当に今後トラブルがなくなると確信が持てるのか。どうもそういう形で責任を、問題をそこに見出していること自体に大きな問題があるんじゃないかと私は考えるのですが、大臣、どうです。

○北側国務大臣 私は、そういうふうに受けとめ話を聞いておりまして、やはり経営トップの姿勢というものが非常に大事だと。また、一連のトラブルについて当然責任を感じていらっしゃるというふうに私は認識をしておるところでございます。

また、そうしたトラブルが、従業員の方々や機材のせいにしているというふうな発言ではなかつたのではないかというふうに思つておるところでございます。

大事なことは、こうしたトラブルの一つ一つにつきましては、当然これは原因というのがあるわけですが、その原因というものをしっかりと解説をすること、また、直接的な原因だけではなくて、その背景にあるものまで含めて分析をしていくこと、これが非常に大事なんだと私は思うわけでございます。

今穀田委員の方から、一連のトラブル、幾つか御紹介があつたんですが、その中にはまだ原因が不明なものもあるんですね。例えば、この間のJALの前輪が脱輪をしたことにつきましては、今事故調が入っておりますが、これが一体どういう原因でそうなったのかというのは不明でござります。機材のふぐあいによるものなのか、もしくは運転士の着陸の際のミスによるものなのか、その

他の原因なんか等々、まさしく今客観的に公正に究明をしていただいているところでございまして、その結果を待たないといけないというふうに思つておるわけですが、いすれにしましても、JALにしてもANAにしましても、事業者みずからがその問題点というものを持ち、トラブルが発生した背景について掘り下げた分析を行つていくことが、これが再発防止につながつてくるわけでございまして、こうした取り組みをしてくるところでございます。

○穀田委員 私は、委員会における発言をそのまま引いて述べたつもりです。だから、そこに問題があるかのようになつておることも事実だと。な

おかつ、私は、だから背景問題についてきちんと議論をしないとあかんのじやないかと言つているわけですね。

この両社長の発言というのは、そういう問題について深まりがないこともまた事実だと思つています。私は、その一つの例として、リストラや規制緩和や労務対策というのがある。しかも、そ

れは航空会社自身が、あの御巣鷹山の教訓に学んだときには、そういう発言もしているということもあります。私は、前回指摘したつもりであります。

そこで、規制緩和というのは、国のチェックをなくして企業任せにしてしまうということなんですね。今回、相次ぐトラブルとこういう問題について関係ないということについて言うのは、私はどうかと考へています。

そこで、今JALその他で起こつておる現実の問題について少し聞きます。

大臣は、いつも、経済的規制緩和は当然だが、社会的規制というのは強めなくちゃならぬ、安全のことはこうだ、こう必ず言います。しかし、安

全にかかる部門の人員も効率化し、コスト削減ということことでJALは減らしてきています。そして、それをセットでやつてきたところに問題があると私は考へています。

また、航空機の整備の外注による業務移管につきましては、外注先である受託者に対しまして、整備事業者としての整備の能力の認定を行うとともに、委託者である航空会社に対しても、委託先

も、既に人員が減るということを言つて、考えておりません。

○岩崎政府参考人 JALグループでござりますけれども、JALグループの整備部門の現状あることは今後の見通しでございますが、JALからヒアリングをいたしましたところ、JALグループ

全体、整備部門で七千五百人程度でございます。

挙げてみますと、整備における検査部門の独立を廃止してダブルチェックを形骸化したのが八八年です。定例整備の海外委託を認めたのが九四年、さらに契約制客室乗務員の採用。そして、国による検査を民間に委任する検査制の導入が九五年。さらに、整備士資格制度の見直しによる運航整備士の問題。そして、需給調整規制の廃止をして事務免許制から許可制などなど、こうきました。

そこで、大臣は、先ほど言つたように、社会的規制についてはこれまで堅持してきたというふうに考へていると答弁していますが、安全にかかる人員が減らされ続けています。私は、昨日もJR西日本の安全部門にかかる人員削減を指摘しました。これでもやはり大臣は、また局でもいいんですけれども、安全規制は堅持してきたというふうにお考へですか。

○北側国務大臣 昨日に引き続きまして、同趣旨の御質問だといふうに理解をしております。自社においてすべてをやることが、それが安全なんだというふうにつながるものでは決してないと私は思つております。

○北側国務大臣 昨日に引き続きまして、同趣旨の御質問だといふうに理解をしております。自社においてすべてをやることが、それが安全なんだというふうにつながるものでは決してないと私は思つております。

航空会社の人員につきましては、運航、客室について特に変動しておりますが、御指摘のあられるところは、地上関係人員について減少しております。これには整備の人員も確かに含まれております。しかし、整備関係の人員の減少分につきましては、主に子会社への業務の移管に伴うものでございまして、グループ会社全体としては、必要な人員が確保されているのではないかというふうに考へております。

また、航空機の整備の外注による業務移管につきましては、外注先である受託者に対しまして、整備事業者としての整備の能力の認定を行うとともに、委託者である航空会社に対しても、委託先も、既に人員が減るということを言つて、部門がそうなるということを言つていますから、それについては、私は、では、部門ごとにどういふふうに減るのかということについて局の方にお聞きしたいと思います。

大臣も、既に人員が減るということを言つて、

部⾨がそうなるということを言つていますから、それについては、私は、では、部門ごとにどういふふうに減るのかということについて局の方にお聞きしたいと思います。

○岩崎政府参考人 JALグループでござりますけれども、JALグループの整備部門の現状あることは今後の見通しでございますが、JALからヒアリングをいたしましたところ、JALグループ

JALインター、JALジャパン合わせまして約四千名、グループが一緒に三千五百名という構成になつております。

○穀田委員 私は、そこを今後きちっとよく掌握していただいて、結果としてどうなつたかということについてよく見ていただきたいと思います。さて、このようないふべきことなどだと聞いております。

時間があれなので、一つだけ聞きますと、JA
しが発生した整備に関して機材に関するふぐあい
は何件あるのか、そして、航空局が行政指導した
事例はあるのか、ここだけ聞いておきたいと思いま
す。

○岩崎政府参考人 昨年度の数字でござりますけれども、JALグループ、これの機材ふぐあいの件数は八百二件でございました。これは整備に関して生じた機材に関するふぐあいということは特定できませんで、結果として機材のふぐあいがあつた件数が八百二件でございます。

原因といたしましては、航空機や部品そのものの設計に問題があつたもの、あるいはメーカーが指示する整備方法の設定が適切でなかつたもの、あるいは整備作業が不適切であつたもの、こうし

たものをそれぞれ合わせた合計の数でございま
す。

それから、整備に関して厳重注意を行つた件数でござりますけれども、JALグループに対してもは、昨年度、日本航空インターナショナルに対して、一度、厳重注意を行つたところでございました。○穀田委員 最後に、一言言つておきますけれども、このほかにもさまざまミス、ふぐあいがあることについては現場の組合が既にこれをまとめています。JR事故のときも私は指摘したのですが、そういったまさといなミス、ヒヤリ・ハットなど含めて、きちんと掌握していただきたいと私は思っています。

先ほど、整備士の問題について一言言つたわけですけれども、日航労組は、現場の職場の状況についてこう言つているんですね。「経営は整備士

を、整備士は経営を信用出来ない状態です。」と、「リストから見える職場の現場はきれい事を言う経営と裏腹に、時間に追われ人も充分ではない整備士が背中に冷や汗をかき走り回り、何かあると出されるその場しのぎの数多い対策を思い出そうとしている姿があります」、ここまで言つていてるんです。私はこの告発をしつかり受けとめておくべきだったのです。

必要があると思します
このごろ、効率化ということがはやっています
けれども、私は、その問題が多いと思うんですね。
つまり、今日の社会環境というのは、企業の
コンプライアンス、それから社会的責任をいかに

果たしているかが企業価値を判断する基準になつてゐると思うんです。ですから、今、効率化が安全かというバランスを名目に実際はもうけ第一主義に走つてゐる企業に対して、政府や国交省が安全を第一に守らせる、このことが本当の意味で企業経営についても応援することになる、また、そのことが、今、安全第一という形で国民の期待のことになるということだと思っていきますので、そのことを指摘して終わります。

○望月委員 望月です。
それでは質問させていただきたいと思います

が、大分いろいろな皆さんのが御質問なさつておりますので、若干屋上屋を重ねるところがござりますけれども、お許し願いたいと思います。

今回の航空法の改正につきましては、まず第一に、航空交通量の増大に対応した空域の安全かつ効率的な利用、それからまた航空機及びその航行の安全の一層の向上を図るため、そういう所要の措置を講じることと伺っております。

昨今、羽田空港の再拡張事業による発着容量の拡大、あるいはまた成田、暫定でございますけれども二本目の滑走路が供用、また本年二月には中部国際空港も開港するというような状況の中で、

我が国の国際空港の整備に伴つて航空機の離発着の回数は大幅に増大する。これはもう皆さんが高い回も言つておりますけれども。

一方で、私たちのこの我が国の上空は決して広大ではない。これは、そこで既存ストックの有効活用ということになるんですけども、例えばアメリカで見れば、日本の国の面積で見れば、これは一つの州、ある州と日本の国の広さと同じです。そうすれば、やはりその分だけ上空も同じになりますというようなことでありますから、世界じゅう

うの飛行機をアメリカの一つの州で取り扱うのは簡単にはならない、そういう状況だと思えば、簡単にここら辺のことがある程度理解できるのかなどいふうに思います。

要ということで、今回の改正は我が国の航空交通の発展のために極めて有意義ではある、このように思うわけでありますけれども、今回導入する航空交通のマネジメントといいますか、これは福岡管制部において全国の空域を一元的に管理すると聞いておるわけでありますけれども、これによつてどうして福岡になるのか、あるいはまた福岡ということ今までと何が一体変わるので、その辺についてまずお伺いしたいと思います。

〔委員長退席、山口（泰）委員長代理着席〕

○岩崎政府参考人 航空路の管制、上空の管制でございましょうけれども、これは私ども四つの部署を

設けて、北からまいますと札幌、それから東京の所沢、それから福岡、那覇、四つの官署を設けまして、そこで全国の空域を分担して上空の管制を行つてあるところでございます。

今行つております管制は、基本的にエアライン、航空機の二一ズにこたえて、この高度を飛びたい、こういうふうに飛びたいというまず二一ズを前提に、じゃ、そこが今あいているな、飛んでいいよというような形で、受け身の対応で航空交通の管制をしているところでございます。したがつて、混雑空域があれば、そこに入つてこれをときは入つてこれますし、入つてこれないとときは

待つてもらうというようなことで、そうした管制をやっているところでござります。

言つておりますけれども、こういうのを導入したいと思っております。単にエアラインのニーズを受け身で管制するだけではなくて、今この空域が使えますよというような情報をエアラインに提供したり、それからあるいは自衛隊等々と調整をいたしまして、使える空域の情報を把握いたしまして、こっちにも飛べますよというようなことでそ

ちらの方に飛行機を持っていこうたりということをいたしまして、できるだけ、先生おっしゃいまして限られた日本の空域でございますので、有効に使っていくということで航空交通のマネジメントをやっていきたいと思っております。

なお、福岡に持つていつた理由でござりますけれども、これは率直に申しまして、全国四つの管制部のどこでなきやいけないという理由はないわけでございますけれども、規模的にいいますと、東京の次に福岡が多い取り扱い機数を処理しております。東京にやりますと、危機管理の意味でもやはり一極集中はよろしくないだらうということで、危機管理の観点からと、やはりある程度の交通量をさばいている管制部と連携をとつた方がこそいう仕事をやりやすいだらうということとで福岡

○望月委員 危機管理というお話を聞いて、まさ
を選んだということです。

さらに、航空機の高度の間隔を短縮するという意味で垂直間隔短縮、RVSMを導入する、今回のはこういうことでござりますけれども、これは歐米など世界的にも導入されている。我々はそういう説明を聞いてきました。先ほど、何か台湾とかほかの国でまだ調整がしていない感じでもあるし、ファイートとそれからメートルが違うとかいろいろなことも出ておりまして、我々ちょっとと説明がそこら辺まで勉強不足だったんですけど

ども、こういうことによつて我が国においても導入するメリット、やはり何といつてもいろいろなことがあるけれども、こういうメリットがあるから導入するんだ、その具体的な導入効果がどの程度あるのか、そこら辺についてもう一度お伺いをしたいと思います。

ただ、先ほどからお話をありましたように、導入国がアメリカとかヨーロッパとかあるんですねけれども、そういうところで、例えばこういうRVSMを導入して事故がふえたとか、いや、今まで比べて別に全然ふえませんよ、これは検証としては大変重要なことだと思うのですから、この辺については一体どんなことなのかということも含めてお伺いしたいと思います。

○岩崎政府参考人 RVSM導入の効果でござりますけれども、なかなか定量的に説明させていただけのは難しいわけでございますけれども、二万九千フィート以上の高度を飛行する航空機の間隔を二千フィートから千フィートに半減するということをございます。

航空機でございますが、これはもうそのときの気象の条件によって変わりますけれども、概して申しますと、例えば羽田から伊丹、関空あたりの距離を飛ぶ飛行機は、余り高く上がつてもまたぐおりてこなきやいけませんので、二万九千フィート以下を飛んでいるのが多うございますけれども、羽田から北海道、九州あるいは国際線等々につきましては、この二万九千フィート以上の高度を飛ぶことがかなり通例でございます。こうした多くの飛行機が飛ぶ二万九千フィート以上の高度で垂直間隔を短縮させて容量を倍増するの効果がある、このように見込んでおるところでございます。

それから、RVSMの世界の状況でございますけれども、今先生御指摘のとおり、ヨーロッパは二〇〇二年から、それから北米は、アメリカ、カナダでございますけれども、ことしの初めから既に導入をしております。おくれておりますのはロシア、中国、それから東アジア、このあたりがお

くれております。それからアフリカもおくれておる、こういう状況でございます。したがつて、ヨーロッパ、北米中心に、あるいは東南アジアなんかももう導入しておりますので、かなり世界的にもこのRVSMの導入が進んでおる状況でございます。

○望月委員 それでは引き続いて質問させていたしましたけれども、一切聞いておりません。

○望月委員 それでは引き続いて質問させていたました。この垂直間隔短縮、RVSMですか、この導入は、今のお話でいくと、空域の有効利用や航空交通の発展のために極めて有意義なことである、そういうことは認識はいたしました。

しかし、先ほどからお話をありますように、やはり何といつたって、経済性よりも私たち国民の命を預かる仕事でありますから、安全の確保といふことが最重要の課題であるということをやはりこれは認識していかなきやならない。六月五日に全日空の飛行機が誤った高度で飛行したというトラブルがござりますけれども、こういったトラブルを踏まえて、垂直間隔、RVSMの導入に備えてどのような安全対策をとることとしているのか、改めてお聞きしたいんです。

私は、ちょっと素的な感覚でいきますと、よく言うのは、私たちが飛行機乗ると、エアポケットに入りますよね、そうすると何百メートルかが下がつたりするんですよ。今までの二千フィートを千フィートにすると、千フィートというの大体どれくらいかというと、何か私の大したものがあれが大体今ジヤンボだと六十メートルかそこらあそが大体わかるないんですが、三百メートルぐらいだという話を聞いていますよ。

飛行機といいますと、私たち一般の、国民の皆さんから考えると、これはもう最も高度な乗り物とはございます。大体、かなり大きなエアポケットでも三百フィートから五百フィートぐらいといふのが通例でございますので、そういう意味で千フィート間隔をとつていれば十分でございます。飛行機といいますと、私は一般的、国民の皆さんから考えると、これはもう最も高度な乗り物なんですね、私たち人類の中で。そういうものなんです。そういったことを考えて、また、高度なものであるがゆえに、反面ちょっととした事故が起きればこれはもうとてもないような事故になりますが、これが飛行機の宿命ですよね、便利ではありませんけれども。

そういうことを考えますと、これは二重、三重のチェック体制、あるいはまたそういう注意義務というのは、これは当たり前のことである。航空会社がそういう仕事をするということは、これはもうそういうことは当たり前のことである。ということをちょっと認識していかなきやならないのではないかなどと我々思うんですよ。先

がつと下がるとか下がらないじやなくて、これが斜めになるだとか、二つの飛行機がたまたま重なつてそうなった場合には、その長さだけで三百メートルの中でどうことは、非常に技術的にもあるいはいろいろなことを考えてみると何か危険だなということを、実はそういったことを感じんんですけども、そこら辺についてやはり三百メートルの中でどうふうに考えてみると何十メートルあるんですよ、足してみると。安全対策といいますか、そういったものをどういうふうに考えているのか、ちょっとお聞きしたいと思います。

○岩崎政府参考人 先ほど答弁させていただきましたように、このRVSMは世界でも導入が進んでおります。

私どもこれを導入しても大丈夫だと判断をいたしましたのは、世界でも導入されていることと合わせて、現実に、先ほど来御説明させていただきたいておりますけれども、飛行機の高度計のシステムが随分高度なものになりまして、取り扱いさえ間違えなければさつちり高度が、はつきりした、間違わないで飛べるということが実証されましたので、今回、この導入を提案させていただいているところでございます。

エアポケットの件につきましては、これはエアポケットで飛行機が急に上昇、下降するということはございます。大体、かなり大きなエアポケットでも三百フィートから五百フィートぐらいといふのが通例でございますので、そういう意味で千フィート間隔をとつていれば十分でございます。

飛行機といいますと、私は一般的、国民の皆さんから考えると、これはもう最も高度な乗り物なんですね、私たち人類の中で。そういうものなんです。そういったことを考えて、また、高度なものであるがゆえに、反面ちょっととした事故が起きればこれはもうとてもないような事故になりますが、これが飛行機の宿命ですよね、便利ではありませんけれども。

そういうことを考えますと、これは二重、三重のチェック体制、あるいはまたそういう注意義務というのは、これは当たり前のことである。航空会社がそういう仕事をするということは、これはもうそういうことは当たり前のことである。ということをちょっと認識していかなきやならないのではないかなどと我々思うんですよ。先

ほどから航空局長の話を聞いていて、ヒューマンエラーだと、何か簡単に言えれば若干気を抜いたのかなというような、そういう感じですけれども、私は、それでは許されないものがこの中に、大事故につながる前にあるのではないかなどということを感じているわけあります。

ですから、これは今までの原因とか調査を踏まえて、国土交通省として、空の安全対策、これをどのように進めていくのか。本当は大臣がいれば大臣にしっかりとそこは答弁していただきたいんですけれども、責任を持った方にこの決意を聞かせていただきたいと思います。

○蓮実副大臣 望月先生御指摘のとおりであります。最近、日本航空、全日空で人的なミスあるいは機材のふぐあいによつて安全上のトラブルが発生しており、大変遺憾であります。

国土交通省といたしましては、日本航空グループに対しまして、今御指摘のように、三月十七日に新たに国交省として抜き打ちの立入検査を導入するなど、安全対策を厳しく監視しております。また、六月十七日には、安全意識の高い企業風土をつくるために、外部の有識者からアドバイスを受ける体制を導入するよう指示しております。これが重要であると考えております。このため

日本空輸に対しましては、高度計のトラブルについて厳重注意を行つております。さらに、定期航空協会、これは業界十四社あるわけであります。また、六月十七日には、安全意識の高い企業風土をつくるために、外部の有識者からアドバイスを受ける体制を導入するよう指示をしておりま

ります。

また、国土交通省としては、人的ミスを防止するための取り組みを一層強化するよう指示をいたしておりまして、実は専門家十人から成

る航空輸送安全対策委員会の意見も聞きながら検討しているところであります。

○望月委員 しっかり航空行政をやつていただきますようにお願ひいたしまして、終わらせていただきます。ありがとうございます。

○橋委員長 赤羽一嘉君。

○赤羽委員 公明党の赤羽一嘉でございます。

きょうは航空法の一部を改正する法律案の審議でございますが、ちょっとどうしても、別の案件でございますことを御了承いただきたいと思います。実は一昨日 東京都荒川区のトラック協会の支部長さんと懇談をさせていただきました。その話の内容が私の地元の兵庫県のトラック協会の人たちと話す内容と全く同じ厳しさのお話だったものですから、これは何とかしなければいけないと、と話をしていましたと、こういった実態に即した猶予措置なりなんなりを考えいただきないと、とてもじゃないけれども業として成り立たないと、と話をしていましたと、こういった実態に即した猶予措置なりなんなりを考えていただきたいと思います。

物流業界が倒れるということは、日本の経済の回復ということの、その前提が壊れてしまうということだとうふうに私は思つております。そこで、物流業界が倒れるということは、日本の中でもじやないけれども業として成り立たないと、と話をしていましたと、こういった実態調査をぜひ業界を所轄する国土交通省としてやついただきたいし、環境省がつくりたこの法律は、前々から私、いろいろな委員会で指摘をしておりますが、物流という概念が非常に著しく欠けているわけであります。

例えば、我が地元の兵庫県、阪神地域はその対象地域として規制を受けるわけですが、岡山県ですか広島県はその対象外の地域になつております。ですから規制は受けない。しかし、中道や山陽道を走つているナンバーは兵庫県ナンバーだけではなくて、西日本から大阪に来るためには必ず兵庫県を通らなければいけない。ですから、阪神地域の業者だけが規制を受けていて、その隣から来るところは全くフリー・バスというの

買いかえが発生する。特にこの平成十六年、十七年、十八年の三年間に約八割の買いかえが発生するであろう、我々もそういう説明を受けました。なるべくソフトランディングというような措置もとられているということも承知しておりますが、実態は、一昨日の荒川区の支部長の話も私の地元の話も一緒で、とてもじやないけれども買いかえができない、もう乗れない車については廢車するしかないと、こういった現状だということを改めて認識したわけであります。

ですから、環境対策はもちろん大事だということ

とをトラック協会の方たちも言われておりますが、環境対策を遵守するために廃業するとかといふのは全く、業界を管轄する国土交通省としては、これはやはりゆき問題だという認識が必要なのではないか。

確かに、このNO_x・PM法の法律は環境省がつくった法律であつて、なかなか難しいというような話かもしれませんのが、業界を掌握しているのは国土交通省であるわけであつて、いろいろなこうした取り組みによりまして、航空安全対策に万全を期しまして、一日も早く航空輸送の安全に対する国民の信頼が得られるよう努めてまいりたいと思っております。

○金澤政府参考人 お答え申し上げます。

今委員御指摘になりましたように、NO_x・PM法による使用過程車の車種規制は平成十五年の十月から始まっております。それによりまして使用過程の車が順次使用できることになつてまいりました、それがちょうど十六年度から十八年度にかけて買いかえの必要な車両が集中することになつております。したがつて、現在、まさにその買いかえのピークに達しておるというふうに私も認識している次第でございます。

一方、トラック事業そのものは、今赤羽委員御指摘のとおり、近年、規制緩和によりまして大変新規参入が進みまして、競争が激化することによる運賃の低下傾向に長らく置かれております。そこに最近の原油価格高騰問題によるコストアップということが追い打ちをかけるような状況になつております。そこで、トラック事業者の皆さんの経営環境は極めて厳しい状況にあるというふうに私は承知しているものでございます。

最近、軽油に含まれております硫黄の含有量は非常に急速に低減させていただいておりますが、実はこれは使用過程車につきましてはNO_xに余り大きな効果がない中で、NO_x・PMの排出削減というものが都市部においては極めて喫緊の課題になつておるという状況があるわけでございま

す。私どもいたしましては、従来から、このNO_x・PM法による車両代替を何とか支援したいということで、低利融資制度、担保特例制度あるいは税制上の優遇措置、さらにはそうした代替に対する補助、こうしたことを探してきております。

委員御指摘のよう、さまざま業者の皆様の実情を我々もよく見詰めながら、今後とも、地球環境に優しいトラックの導入の促進など、営業用トラックの事業者の皆様の事業が発展していくよう強力に支援をしていきたい、このように考えております。

この法律、恐らく設定基準の見直し等々も考へられていくようありますので、どうかそれまでに業界の実態を掌握しながら国土交通省としての正しい意見を主張していただきたい、こう思ふわ

ブルが本当に出ている状況でございますので、繰り返しになりますけれども、それぞれの企業がよりちゃんと安全を真剣に考えてもらうことが必要だと思いますし、それができないならば、私どもも、単に規定に合っているかどうかということをチェックするだけではなくて、今先生が御指摘のとおり、操縦士に対する教育なんかを具体的にどうやっているのかとか、そうしたことまで踏み込んで指導をしていくことについてこれから検討していきたい、このように考えているところでございます。

○赤羽委員 まず、飲酒のことではさつき質問をしました。たんですけれども、どういうペナルティーをとられたのかということを確認したいんです。それと、航空法では操縦前八時間以内の飲酒が禁止されている、社内規定は十二時間以内ということです、やはり航空法の方をこの今までいいのかどうかといふこともあわせて御答弁いただきたいということが一つ。

あと、さつき言つた仁川でのトラブルを起こした五十一時間、事実関係がわかつたら確認してほしいし、キャリアとして五十一時間しか乗つてほかない人間が国際線を飛ぶこと自体の常識性というものについてお答えがいたただければと思います。

○岩崎政府参考人 まず、飲酒に関する航空法の規定あるいは社内規定でございますけれども、航空法の七十条によりまして、航空機乗組員は、飲酒等の影響により航空機の正常な運航ができない場合は、その航空業務を行つてはならない、このよう規定をしております。

それに関する通達を出しておりまして、その判断基準というのは、八時間前の飲酒はだめだ、八時間以内だ、このように規制をしているところでございます。全日空では、社内の方でさらに上乗せをしておりまして、この時間を十二時間、このようになっています。

今回の秋田の事例は、八時間以内の飲酒ではなかったものですから、航空法の違反にはならなかつたわけでございます。社内規定の違反であります。

ましたので、全日空は、当該機長に対しまして、乗務停止をさせた上、運航本部による訓戒処分を行つていると聞いております。なお、機長は現在も乗務停止中でございます。副操縦士につきましては、一定期間の乗務停止、訓戒処分を行つた後、教育をやりまして、六月四日から乗務を再開されている、このように聞いております。

それから、仁川の件でございますけれども、仁川の操縦士、総飛行時間が五千五百七十五時間でございました。機長としての経験は六十一時間でございまして、規定には達しております、このような状況でございます。

ただ、繰り返しになりますけれども、操縦士に対する訓練でありますとそういうやり方についても、適切なのかどうなのか検証してまいりました。機長としての経験は六十一時間でございまして、規定には達しております、このような状況でございます。

○赤羽委員 先日、羽田空港の発着枠の見直しの件について、昨今のこういった状況、安全性面でのトラブルが続いている状況をかんがみて、発着枠の見直しはしばらく関係の審議会をつくって先送りをいたしましたよね。

○赤羽委員 先日、羽田空港の発着枠の見直しの件について、昨今のこういった状況、安全性面でのトラブルが続いている状況をかんがみて、発着枠の見直しはしばらく関係の審議会をつくって先送りをいたしましたよね。

○橋委員長 この際、暫時休憩いたします。

午前十一時三十八分休憩

○橋委員長 午後零時十五分開議

○橋委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

ただいま議題となつております内閣提出、参議院送付、航空法の一部を改正する法律案に対する質疑は終局いたしました。

○穀田委員 私は、日本共産党を代表して、反対討論を述べます。

○橋委員長 これより討論に入ります。

○橋委員長 討論の申し出がありますので、これを許します。穀田恵一君。

○穀田委員 私は、日本共産党を代表して、反対討論を述べます。

○橋委員長 これより採決に入ります。

○橋委員長 これにて討論は終局いたしました。

事故の背景には、利益第一の効率化を進め、安全を軽視する経営姿勢があり、それを容認、加速してきたのが規制緩和政策でした。

法案に反対する第一の理由は、本法案には、航

このように、本法案では、空の混雑や民間航空機の開発に対応するための措置を講じており、いずれも社会的ニーズが高いことから、予定どおり早期に施行する必要があると存しております。

本法案の施行に当たりましては、航空の安全を確保する観点から、厳正に対処してまいりたいと考えております。

これまで政府が進めてきた、型式証明等を受けた航空機の製造後の検査、定期検査、改造検査に加え、航空機の設計、開発時の検査にまで開発企業の自主検査を拡大することになります。

今回の改正は、YS11以来四十年ぶりの国産民衆の激しい競争が繰り広げられ、労働者や下請企業がその犠牲となつてきました。この方向を一歩放棄することは許されません。

第二に、これまでの規制緩和によって、大手のJALとANAも含め航空業界では、コスト削減などの激しい競争が繰り広げられ、労働者や下請企業がその犠牲となつてきました。この方向を一層強めるからです。

一九九六年六月に運航整備業務の管理の受委託の許可制度を創設したとき、我が党は、規制緩和により航空事業を市場原理に任せ、一層の過当競争を生み出し、労働者の労働条件や整備コストのしづから運航整備の責任を負わず他社への丸ごと委託をすることを認めるなど、コスト削減競争に拍車をかけ、航空の安全に重大な影響をもたらすことを指摘し、法改正に反対しました。その後の推移は、その懸念が実際のものとなっています。

最後に、今日の混雑空域を解決し、安全運航を確保するためには、自衛隊訓練空域の空き時間などを一時的活用だけでなく、横田空域の返還など抜本的な対策が急務であることを指摘し、反対討論といたします。

〔賛成者起立〕

○橋委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○橋委員長 ただいま議決いたしました法律案に對し、衛藤征士郎君外二名から、自由民主党、民主党・無所属クラブ及び公明党的三会派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されています。

提出者より趣旨の説明を聴取いたします。赤羽

一嘉君。

○赤羽委員 ただいま議題となりました附帯決議案につきまして、提出者を代表し、その趣旨を御説明申し上げます。

航空法の一部を改正する法律案に対する

附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。

一 近年の空港容量の拡大に伴い、今後も航空

交通量の増加が見込まれることから、更なる

空域の効率的な利用を図るに当たっては、航

空機の運航の安全確保に一層努めること。

二 航空機の設計検査における民間能力活用に

ついては、事業場の認定基準の厳正な運用を

図るとともに、航空機の安全性が確保される

よう適切な指導・監督を行うこと。

三 航空機間の垂直間隔短縮方式の導入に當たっては、管制官の慣熟訓練を十分実施する

とともに、近隣諸国が同方式を速やかに導入できるよう、国際民間航空機関理事会として

の役割を果たすこと。

四 近年における航空機事故の一部が、操縦士や管制官等の英語能力の不足に起因していることから、同能力が国際標準を満たすよう実証するとともに、人的要因と考えられる事故の防止に向け、航空運送事業者等に対

し適切な指導・監督を行うこと。

五 需給調整規制の廃止に伴い航空会社間の競争が促進される中で、地方航空路線における旅客輸送の確保、運賃の適正化等利用者利便の向上に向け、航空運送事業者等に対し適切な指導・監督を行うこと。

六 近年の世界情勢にかんがみ、ハイジャック・テロ等に対する保安対策に必要な措置を引き続き講じること。

委員各位の御賛同をよろしくお願ひ申し上げます。

以上であります。

○橋委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○橋委員長 本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

採決いたします。

○橋委員長 本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

採決いたします。

○橋委員長 本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

採決いたします。

○橋委員長 本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

採決いたしました。

○橋委員長 御異議なしと認めます。よって、そ

のよう決しました。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

本日は、これにて散会いたします。

午後零時二十四分散会

以上が、この法律案を提案する理由でございま

す。この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

○橋委員長 これにて趣旨の説明は終りました。

次回は、公報をもってお知らせすることとし、御審議をよろしくお願い申し上げます。

本日は、これにて散会いたします。

午後零時二十四分散会

○橋委員長 御異議なしと認めます。よって、そ

のよう決しました。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

本日は、これにて散会いたします。

午後零時二十四分散会

以上が、この法律案を提案する理由でございま

す。この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

○橋委員長 これにて趣旨の説明は終りました。

次回は、公報をもってお知らせすることとし、御審議をよろしくお願い申し上げます。

本日は、これにて散会いたします。

午後零時二十四分散会

〔賛成者起立〕

○橋委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○橋委員長 ただいま議決いたしました法律案に對し、衛藤征士郎君外二名から、自由民主党、民主党・無所属クラブ及び公明党的三会派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者より趣旨の説明を聴取いたします。赤羽

一嘉君。

○赤羽委員 ただいま議題となりました附帯決議案につきまして、提出者を代表し、その趣旨を御説明申し上げます。

航空法の一部を改正する法律案に対する

附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。

一 近年の空港容量の拡大に伴い、今後も航空

交通量の増加が見込まれることから、更なる

空域の効率的な利用を図るに当たっては、航

空機の運航の安全確保に一層努めること。

二 航空機の設計検査における民間能力活用に

ついては、事業場の認定基準の厳正な運用を

図るとともに、航空機の安全性が確保される

よう適切な指導・監督を行うこと。

三 航空機間の垂直間隔短縮方式の導入に當たっては、管制官の慣熟訓練を十分実施する

とともに、近隣諸国が同方式を速やかに導入できるよう、国際民間航空機関理事会として

の役割を果たすこと。

四 近年における航空機事故の一部が、操縦士や管制官等の英語能力の不足に起因していることから、同能力が国際標準を満たすよう実証するとともに、人的要因と考えられる事故の防止に向け、航空運送事業者等に対

〔報告書は附録に掲載〕

○橋委員長 御異議なしと認めます。よって、そ

のよう決しました。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

本日は、これにて散会いたします。

午後零時二十四分散会

〔本号末尾に掲載〕

○橋委員長 次に、内閣提出、参議院送付、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律案を

議題といいます。

趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣北

側一雄君。

側一雄君。

○橋委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○橋委員長 本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

採決いたしました。

以上が、この法律案を提案する理由でございま

す。この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

○橋委員長 これにて趣旨の説明は終りました。

次回は、公報をもってお知らせすることとし、御審議をよろしくお願い申し上げます。

本日は、これにて散会いたします。

午後零時二十四分散会

〔報告書は附録に掲載〕

○橋委員長 御異議なしと認めます。よって、そ

のよう決しました。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

本日は、これにて散会いたします。

午後零時二十四分散会

〔本号末尾に掲載〕

○橋委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、公報をもってお知らせすることとし、御審議をよろしくお願い申し上げます。

本日は、これにて散会いたします。

午後零時二十四分散会

〔本号末尾に掲載〕

○橋委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

を目的とする。
(定義)

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 流通業務 輸送、保管、荷さばき、流通加工(物資の流通の過程における簡易な加工をいう。以下同じ)その他の物資の流通に係る業務をいう。

二 流通業務総合効率化事業 特定流通業務施設を中心として、輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うことによる流通業務の総合化を図るとともに、輸送網の集約、配送の共同化その他の輸送の合理化を行うことによる流通業務の効率化を図る事業(当該事業の用に供する特定流通業務施設の整備を行う事業を含む)であって、物資の流通に伴う環境への負荷の低減に資するものをいう。

三 特定流通業務施設 流通業務施設(トラックターミナル、卸売市場、倉庫又は上屋をいいう)であつて、高速自動車国道、鉄道の貨物駅、港湾、漁港、空港その他の物資の流通を結節する機能を有する社会資本等の近傍に立地し、物資の仕分け及び搬送の自動化等荷さばきの合理化を図るための設備、物資の受注及び発注の円滑化を図るために情報処理システム並びに流通加工の用に供する設備を有するものをいう。

四 港湾流通拠点地区 第六条第一項の規定により指定された地区をいう。

五 港湾管理者 港湾法(昭和二十五年法律第五百一十八号)第二条第一項の港湾管理者をいう。

六 倉庫業 倉庫業法(昭和三十一年法律第百二十一号)第一条第二項の倉庫業をいう。

七 第一種貨物利用運送事業 貨物利用運送事業法(平成元年法律第八十二号)第二条第七項の第一種貨物利用運送事業をいう。

八 第二種貨物利用運送事業 貨物利用運送事

業法第一条第八項の第二種貨物利用運送事業をいう。

九 外国人国際第二種貨物利用運送事業 貨物利用運送事業法第四十五条第一項の許可を受けて行う事業をいう。

十 一般貨物自動車運送事業 貨物自動車運送事業法(平成元年法律第八十三号)第二条第二項の一般貨物自動車運送事業をいう。

十一 中小企業者 次のいずれかに該当する者をいう。

イ 資本の額又は出資の総額が三億円以下の

会社並びに常時使用する従業員の数が三百人以下の会社及び個人であつて、製造業、建設業、運輸業その他の業種(口から二まで掲げる業種及びホの政令で定める業種を除く。)に属する事業

を主たる事業として営むもの

会社並びに常時使用する従業員の数が百人以下の会社及び個人であつて、卸売業(ホの政令で定める業種を除く。)に属する事業

を主たる事業として営むもの

ハ 資本の額又は出資の総額が五千万円以下

の会社並びに常時使用する従業員の数が百人以下の会社及び個人であつて、サービス業(ホの政令で定める業種を除く。)に属する事業を主たる事業として営むもの

を主たる事業として営むもの

ハ 資本の額又は出資の総額が五千万円以下

の会社並びに常時使用する従業員の数が百人以下の会社及び個人であつて、小売業(ホの政令で定める業種を除く。)に属する事業を主たる事業として営むもの

を主たる事業として営むもの

ハ 資本の額又は出資の総額が五千万円以下

の会社並びに常時使用する従業員の数が五十人以下の会社及び個人であつて、小売業(ホの政令で定める業種を除く。)に属する事業を主たる事業として営むもの

を主たる事業として営むもの

ハ 資本の額又は出資の総額が五千万円以下

の会社並びに常時使用する従業員の数が五十人以下の会社及び個人であつて、小売業(ホの政令で定める業種を除く。)に属する事業を主たる事業として営むもの

を主たる事業として営むもの

ハ 資本の額又は出資の総額が五千万円以下

の会社並びに常時使用する従業員の数が五十人以下の会社及び個人であつて、小売業(ホの政令で定める業種を除く。)に属する事業を主たる事業として営むもの

を主たる事業として営むもの

ハ 資本の額又は出資の総額が五千万円以下

の会社並びに常時使用する従業員の数が五十人以下の会社及び個人であつて、小売業(ホの政令で定める業種を除く。)に属する事業を主たる事業として営むもの

を主たる事業として営むもの

ハ 企業組合

ト 協業組合
チ 事業協同組合、協同組合連合会その他の特別の法律により設立された組合及びその連合会であつて、政令で定めるもの

十二 食品生産業者等 次のいずれかに該当する者をいう。

イ 食品(食品流通構造改善促進法(平成三年法律第五十九号)第一条第一項の食品をいう。)の生産又は販売の事業を行う者

ロ 農業協同組合その他の農林水産省令で定める法人でイに掲げる者を直接又は間接の構成員とするもの

ハ 卸売市場を開設する者

第二章 基本方針

第三条 主務大臣は、流通業務総合効率化事業の実施に關し、基本的な方針(以下「基本方針」という。)を定めるものとする。

ハ 卸売市場を開設する者

二 基本方針に定める事項は、次のとおりとする。

一 流通業務総合効率化事業の実施方法に関する事項

二 流通業務総合効率化事業の内容に関する事項

三 流通業務総合効率化事業の実施方法に関する事項

四 港湾流通拠点地区に関する事項

五 中小企業者が他の事業者との連携又は事業の共同化により実施する流通業務総合効率化事業に関する事項

六 その他流通業務総合効率化事業の実施に当たつて配慮すべき重要事項

三 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更しようとするときは、環境大臣に協議するとともに、前項第五号に係る部分については中小企業政策審議会の意見を聞くものとする。

四 主務大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表するものとする。

(総合効率化計画の認定)

第四条 流通業務総合効率化事業を実施しようとする者(当該流通業務総合効率化事業を実施する法人を設立しようとする者を含む。以下「総合効率化事業者」という。)は、単独で又は共同で、その実施しようとする流通業務総合効率化事業についての計画(以下「総合効率化計画」という。)を作成し、これを主務大臣に提出して、その総合効率化計画が適当である旨の認定を受けることができる。

二 総合効率化計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一 流通業務総合効率化事業の目標

二 流通業務総合効率化事業の内容

三 流通業務総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の概要

四 流通業務総合効率化事業の実施時期

五 流通業務総合効率化事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

六 流通業務総合効率化事業に係る貨物利用運送事業法第十一條(同法第三十四条第一項に規定する場合を含む。)に規定する運輸に關する協定を締結するときは、その内容

(第四号を除く。)のいずれにも該当しないこと。

五

総合効率化計画に記載された事業のうち、第一種貨物利用運送事業に該当するものについては、当該事業を実施する者が貨物利用運送事業法第六条第一項第一号から第四号までのいずれにも該当しないこと。

六

総合効率化計画に記載された事業のうち、第二種貨物利用運送事業(外国人国際第一種貨物利用運送事業を除く。以下この号において同じ。)に該当するものについては、当該事業を実施する者が貨物利用運送事業法第二十条各号のいずれにも該当せず、かつ、その総合効率化計画に記載された第二種貨物利用運送事業の内容が同法第二十三条各号に掲げる基準に適合すること。

七

総合効率化計画に記載された事業のうち、一般貨物自動車運送事業に該当するものについては、当該事業を実施する者が貨物自動車運送事業法第五条各号のいずれにも該当せず、かつ、その総合効率化計画に記載された第一号から第三号までに掲げる基準に適合すること。

八

第一項の認定に関必要な事項は、主務省令で定める。(総合効率化計画の変更等)

第五条 前条第一項の規定による総合効率化計画の認定を受けた総合効率化事業者(以下「認定総合効率化事業者」という。)は、当該認定に係る総合効率化計画を変更しようとするときは、主務大臣の認定を受けなければならない。

2 主務大臣は、前条第一項の認定に係る総合効率化計画(前項の規定による変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定総合効率化計画」という。)が同条第三項各号のいずれかに適合しなくなつたと認めるとき、又は認定総合効率化事業者が認定総合効率化計画に従つて事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

3 前条第三項から第八項までの規定は、第一項の認定について準用する。

(港湾流通拠点地区)
第六条 重要な港湾(港湾法第二条第一項の重要な港湾をいう。)の港湾管理者は、基本方針に基づき、臨港地区(同条第四項の臨港地区をいう。)及び港湾区域(同条第三項の港湾区域をいう。)内の公有水面の埋立てに係る埋立地(公有水面埋立法大正十年法律第五十七号)第二十二条第二項の竣工認可の告示があつた日から一定期間を経過したものその他の国土交通省令で定めるものを除く。)のうち、貨物取扱量、港湾施設特定流通業務施設を行なう事業が記載され、その健全な発達が確保されるよう配慮するものとする。

5 主務大臣は、特定流通業務施設の整備を行う事業が記載された総合効率化計画について第一項の認定をしようとするときは、あらかじめ、都道府県知事の意見を聽くものとする。

6 国土交通大臣は、港湾流通拠点地区において特定流通業務施設の整備を行なう事業が記載され

た総合効率化計画について第一項の認定をしようとするとときは、あらかじめ、当該港湾流通拠点地区を指定した港湾管理者に協議し、その同意を得るものとする。

7 国土交通大臣は、港湾流通拠点地区において第一種流通業務施設の整備を行う事業が記載された総合効率化計画について第一項の認定をしたときは、遅滞なく、その旨を当該港湾流通拠点地区を指定した港湾管理者に通知するものとする。

8 第一項の認定に係る事項は、主務省令で定める。

9 第一条の規定による総合効率化計画の認定を受けたときは、当該認定総合効率化計画に記載された事業のうち、倉庫業についての同法第七条第三項、第十七条第三項、第十九条第一項若しくは第二十条第一項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により変更登録若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

第七条 総合効率化事業者が実施する流通業務総合効率化事業の用に供するため特定流通業務施設を整備しようとする者は、当該整備しようとする特定流通業務施設の計画が第四条第三項第三号の主務省令で定める基準に適合するものであることについて、主務省令で定めるところにより主務大臣の確認を申請することができる。

2 主務大臣は、前項の申請があつた場合において、当該申請に係る計画が第四条第三項第三号の基準に適合すると認めるときは、確認をするものとする。

3 前項の確認に係る特定流通業務施設(同項の確認を受けてから主務省令で定める期間を経過していないものに限る。)を利用して実施する総合効率化計画に対する第四条第五条第三項において準用する場合を含む。)の適用については、第四条第三項中「次の各号」とあるのは、「次の各号(第三号を除く。)」とする。

4 第四章 流通業務総合効率化事業の促進(倉庫業法の特例)

第八条 総合効率化事業者がその総合効率化計画について第四条第一項の認定を受けたときは、当該総合効率化計画に記載された事業のうち、倉庫業についての倉庫業法第三条の登録若しくは同法第七条第一項の変更登録を受け、又は同法第三項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により登録若しくは変更を受け、又は届出をしたものとみなす。

3 認定総合効率化事業者が事業協同組合、協同連合会その他の特別の法律により設立された組合若しくはその連合会であつて政令で定めた組合若しくは民法(明治二十九年法律第八十九号)第三十四条の規定により設立された社団法人(以下「組合等」という。)である場合にあっては、当該認定総合効率化事業者が認定総合効率化計画に從つて行なう第一種貨物利用運送事業であつ

て荷主を認定総合効率化事業者たる組合等の構成員に限定して行うものについては、貨物利用運送事業法第八条第一項及び第九条(同法第十八条第三項において準用する場合を含む。)の規定は、適用しない。

認定総合効率化事業者たる第一種貨物利用運送事業者（貨物利用運送事業法第三条第一項の

合効率化計画に従つて行う第二種貨物利用運送事業であつて荷主を認定総合効率化事業者たる組合等の構成員に限定して行うものについては、貨物利用運送事業法第二十六条第一項及び第二十七条(同法第三十四条第二項において準用する場合を含む。)の規定は、適用しない。

(港湾法の特例)
第十一章 総合規制

第十一条 総合効率化事業者がその総合効率化計画について第四条第一項の認定を受けたときは、当該総合効率化計画に記載された事業のうち、
第二重複効率化計画を有する二つ以上の効率化計画

第一種貨物利用運送事業についての貨物利用運

ものとみなす。認定総合効率化計画に従つてこれを変更したときも、同様とする。

2 前項の規定は、認定総合効率化事業者がその認定総合効率化計画について第五条第一項の認定を受けた場合について準用する。

に掲げる同法の規定の適用については、これら
の規定中同表の中欄に掲げる字句は、同表の下
欄に掲げる字句とする。

送事業法第二十条若しくは第四十五条第一項の
許可若しくは同法第十五条规定第一項若しくは第
四十六条第一項の認可を受け、又は同法第二十
五条第三項若しくは第四十六条第四項の規定に
よる届出をしなければならないものについて
は、これらの規定により許可若しくは認可を受
け、又は届出をしたものとみなす。

第二種貨物用及び其美在官機定総合外事業者がその認定総合効率化計画の変更につ

は、該該合効率化計画に記載された事業のうち、一般貨物自動車運送事業についての貨物自動車運送事業法第三条の許可若しくは同法第九条第一項の認可を受け、又は同条第三項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

一般貨物自動車運送事業を営む忍定合効率化計画について第四条第一項の認定を受けたときは、該該合効率化計画に記載された事業のうち、一般貨物自動車運送事業についての貨物自動車運送事業法第三条の許可若しくは同法第九条第一項の認可を受け、又は同条第三項の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

第三条第一項	第三条第一項	第三条第一項
第三条の二第三項 一項	第三条の二第一項 及び第三条の三第三項	保険価額の合計額が 流通業務の総合理化及び効率化の促進に関する法律第十二条第一項に規定する流通業務総合効率化関連保証(以下「流通業務総合効率化関連保証」という。)に係る保険関係の保険価額の合計額とその他の保険関係の保険価額の合計額とがそれぞれ
当該借入金	保険価額の合計額が 流通業務総合効率化関連保証に係る保険関係の保険価額の合計額とその他の保険関係の保険価額の合計額とがそれぞれ	流通業務の総合理化及び効率化の促進に関する法律第十二条第一項に規定する流通業務総合効率化関連保証(以下「流通業務総合効率化関連保証」という。)に係る保険関係の保険価額の合計額とその他の保険関係の保険価額の合計額とがそれぞれ

3
いて第五条第一項の認定を受けたときは、当該認定総合効率化事業に記載された事業のうち、第二種貨物利用運送事業についての貨物利用運送事業法第二十五条第一項、第二十九条第一項若しくは第二項、第三十条第一項若しくは第四十六条第一項の認可を受け、又は同法第二十五条第三項、第三十一条、第四十六条第四項若しくは第四十八条の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。認定総合効率化事業者が組合等である場合にあつては、当該認定総合効率化事業者が認定總

化事業者がその認定総合効率化計画の変更について第五条第一項の認定を受けたときは、当該認定総合効率化計画に記載された事業のうち、一般貨物自動車運送事業についての貨物自動車運送事業法第九条第一項、第三十条第一項若しくは第二項若しくは第三十一条第一項の認可を受け、又は同法第九条第三項若しくは第三十二条の規定による届出をしなければならないものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

認定総合効率化事業者が組合等である場合にあっては、当該認定総合効率化事業者が認定総

		第三条第一項	
		第三条の二第一項 及び第三条の三第一項	第三条の二第一項 及び第三条の三第二項
当該債務者	債務者	当該債務者 の額のうち 当該保証を した	当該債務者 の額のうち 当該保証を した
		流通業務総合効率化関連保証及びその他の保証ごとに、それ ぞれ当該借入金の額のうち 債務者	流通業務総合効率化関連保証及びその他の保証ごとに、それ ぞれ当該借入金の額のうち 債務者

2 普通保険の保険関係であつて、流通業務総合効率化関連保証に係るものについての中、中小企業信用保険法第三条第一項及び第五条の規定の適

用については、同法第三条第一項中「百分の七十」とあり、及び同法第五条中「百分の七十(無担保保険、特別小口保険、売掛金債権担保保険、

合効率化計画に従つて行う一般貨物自動車運送事業であつて荷主を認定総合効率化事業者たる組合等の構成員に限定して行うものについて

(中小企業信用保険法の特例)
第十三条 中小企業信用保険法(昭和二十五年法律第二百六十四号)第三条第一項に規定する普

			公害防止保険、エネルギー対策保険、海外投資関係保険、新事業開拓保険及び特定社債保険にあつては、「百分の八十」とあるのは、「百分の八十」とする。
		3 普通保険 無担保保険又は特別小口保険の保険関係であつて、流通業務総合効率化関連保証に係るものについての保険料の額は、中小企業信用保険法第四条の規定にかかわらず、保険金額に年百分の二以内において政令で定める率を乗じて得た額とする。	
		(中小企業投資育成株式会社法の特例)	
		第十四条 中小企業投資育成株式会社法は、中小企業投資育成株式会社(昭和三十八年法律第二百一号)第五条第一項各号に掲げる事業のほか、次に掲げる事業を行なうことができる。	2 新株予約権付社債等の保有
		一 中小企業者が認定総合効率化事業を実施するために資本の額が三億円を超える株式会社を設立する際に発行する株式の引受け及び当該引受けに係る株式の保有	前項第一号の規定による株式の引受け及び当該引受けに係る株式の保有並びに同項第二号の規定による新株、新株予約権又は新株予約権付社債等の引受け及び当該引受けに係る株式、新株予約権(その行使により発行され、又は移転された株式を含む)又は新株予約権付社債等の保有は、中小企業投資育成株式会社法の適用に
		二 中小企業者のうち資本の額が三億円を超える株式会社が認定総合効率化事業を実施するために必要な資金の調達を図るために発行する新株、新株予約権(商法明治三十二年法律第四十八号)第二百八十九条ノ十九第一項に規定する新株予約権をいう。以下この条において同じ。)又は新株予約権付社債等(中小企業投資育成株式会社法第五条第一項第二号に規定する新株予約権付社債等をいう。以下この条において同じ。)の引受け及び当該引受けに係る株式、新株予約権(その行使により発行され、又は移転された株式を含む)又は	2 前項第一号の規定による株式の引受け及び当該引受けに係る株式の保有並びに同項第二号の規定による新株、新株予約権又は新株予約権付社債等の引受け及び当該引受けに係る株式、新株予約権(その行使により発行され、又は移転された株式を含む)又は新株予約権付社債等の保有は、中小企業投資育成株式会社法の適用に
		三 第十三条第一項 前条第一号に掲げる業務に係る業務	乗じて得た額とする。
		第十四条第一項 第十二条第一項第一号に掲げる業務	(都市計画法等による処分についての配慮)
		第十五条第一項 第二十二条第一項第一号に掲げる業務	第十六条 国の行政機関の長又は都道府県知事は、認定総合効率化事業の実施のため都市計画法(昭和四十三年法律第二百号)その他の法律の規定による許可その他の処分を求められたときは、当該認定総合効率化事業の用に供する特定流通構造改善促進法第十二条各号に掲げる業務のほか、次に掲げる業務を行うことができる。
		第十六条第一項 第二十二条第一項第一号に掲げる業務	（食品流通構造改善促進法の特例）
		第十七条第一項 第二十二条第一項第一号に掲げる業務	第十五条 食品流通構造改善促進機構は、食品流通構造改善促進法第十二条各号に掲げる業務のほか、次に掲げる事業とみなす。
		第十八条第一項 第二十二条第一項第一号に掲げる業務	（都市計画法等による処分についての配慮）
		第十九条第一項 第二十二条第一項第一号に掲げる業務	第十九条 国及び都道府県は、認定総合効率化事業者に對し、認定総合効率化事業の適確な実施に必要な助言及び協力をを行うものとする。
		第二十条第一項 第二十二条第一項第一号に掲げる業務	（報告の徴収）
		第二十一条第一項 第二十二条第一項第一号に掲げる業務	第二十一条 主務大臣は、認定総合効率化事業者に對し、認定総合効率化事業の実施状況について報告を求めることができる。
		第二十二条第一項 第二十二条第一項第一号に掲げる業務	（主務大臣等）
		第二十三条第一項 第二十二条第一項第一号に掲げる業務	第二十二条 この法律における主務大臣は、政令で定めるところにより、国土交通大臣、経済産業大臣又は農林水産大臣とする。
		第二十四条第一項 第二十二条第一項第一号に掲げる業務	2 この法律における主務省令は、主務大臣の發する命令とする。
		第二十五条第一項 第二十二条第一項第一号に掲げる業務	（都道府県が処理する事務）
		第二十六条第一項 第二十二条第一項第一号に掲げる業務	第二十三条 この法律に規定する主務大臣の権限に属する事務の一部は、政令で定めるところにより、都道府県事が行つこととすることができる。
		第二十七条第一項 第二十二条第一項第一号に掲げる業務	（権限の委任）
		第二十八条第一項 第二十二条第一項第一号に掲げる業務	第二十四条 この法律による主務大臣の権限は、政令で定めるところにより、地方支分部局の長に委任することができる。
		第二十九条第一項 第二十二条第一項第一号に掲げる業務	（第六章 討則）
		第三十条第一項 第二十二条第一項第一号に掲げる業務	第二十五条 第二十二条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者は、三十万円以下の罰金に処する。
		第三十一条第一項 第二十二条第一項第一号に掲げる業務	2 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用者その他の従業者が、その法人又は人の業務に關し、前項の違反行為をしたときは、行為

者を罰するほか、その法人又は人に対しても同項の刑を科する。

附 則

(施行期日) 第一条 この法律は、公布の日から起算して六月

を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(中小企業流通業務効率化促進法の廃止)

第二条 中小企業流通業務効率化促進法(平成四年法律第六十五号)は、廃止する。

(中小企業流通業務効率化促進法の廃止に伴う経過措置)

第三条 前条の規定による廃止前の中小企業流通業務効率化促進法第四条第一項の認定を受けた事業協同組合等に関する計画の変更の認定及び認定の取消し、流通業務効率化関連保証についての中小企業信用保険法の特例、中小企業投資育成株式会社法の特例、貨物利用運送事業法の特例、貨物自動車運送事業法の特例並びに報告の徴収については、なお従前の例による。

(罰則に関する経過措置)

第四条 この法律の施行前にした附則第二条の規定による廃止前の中小企業流通業務効率化促進法第十八条に該当する違反行為及び前条の規定

によりなお従前の例によることとされる場合におけるこの法律の施行後にした同法第十八条に該当する違反行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(検討)

第五条 政府は、この法律の施行後適当な時期において、この法律の施行の状況を勘案し、必要があると認めるときは、この法律の規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

(中小企業基本法の一部改正)

第六条 中小企業基本法(昭和三十八年法律第百五十四号)の一部を次のよう改正する。

第二十七条第三項中「中小企業流通業務効率化促進法(平成四年法律第六十五号)」を削り、「及び産業活力再生特別措置法(平成十一年法律第一百三十一号)」を、「産業活力再生特別措置法(平成十一年法律第一百三十一号)」及び流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成十五年法律第三十号)」に改める。

(登録免許税法の一部改正)

第七条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十号)の一部を次のように改正する。

別表第一第二十六号中

三十六 道路運送事業の許可

を

法律第六十五号)第十一条第一項(貨物利用運送

事業法の特例)又は「を削り、「の規定により」

を「又は流通業務総合効率化促進法第九条第一項(貨物利用運送事業法の特例)の規定により」

に改め、「中小企業流通業務効率化促進法第四

条第一項(効率化計画の認定)の規定による効率

化計画の認定又は「を削り、「認定は、「を認定

又は流通業務総合効率化促進法第十条第一項(総合効率化計画の認定)の規定による総合効率化計画の認定は「に、「みなす」を「みなし、流通

業務総合効率化促進法第十条第一項(貨物利用

運送事業法の特例)の規定により第二種貨物利

十六 道路運送事業の許可

(注) 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成十七年法律第

条第一項(効率化計画の認定)の規定による効率

化計画の認定は「に、「みなす」を「みなし、流通

業務総合効率化促進法第十条第一項(貨物利用

運送事業法の特例)の規定により第二種貨物利

促進法」という。第十一条第一項(貨物自動車運送事業法の特例)の規定により一般貨物自動車運送事業の許可を受けたものとみなされる場合における流通業務総合効率化促進法第四条第一項(総合効率化計画の認定)の規定による総合効率化計画の認定は、当該許可とみなす。

第三十八 倉庫業者の登録若しくは変更登記

(注) 流通業務総合効率化促進法第八条の規定により倉庫業者の登録又は変更登記による場合における流通業務

第三十八 倉庫業者の登録若しくは変更登記

(注) 流通業務総合効率化計画の認定

よる。

(貨物自動車運送事業法の一部改正)

第九条 貨物自動車運送事業法の一部を次のように改正する。

第三十九条第五号中「この法律」の下に「及び流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成十七年法律第号)」を加える。

第七十八条中「第七十二条から第七十四条まで」を「第七十一条、第七十三条、第七十四条」に改める。

理由

最近における物資の流通をめぐる経済的・社会的事情の変化に伴い、我が国産業の国際競争力の強化、消費者の需要の高度化及び多様化への対応並びに物資の流通に伴う環境への負荷の低減を図ることの重要性が増大していることから、流通業務総合効率化事業について、その計画の認定、その実施に必要な関係法律の規定による許可等の特例、中小企業者が共同して行う場合における資金の調達の円滑化に関する措置等について定めることにより、流通業務の総合化及び効率化の促進を図る必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成十七年七月六日印刷

平成十七年七月七日發行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局