

第193回国会 衆議院総務委員会 第12号(平成29年4月6日(木曜日)) 議事録(抄)

○梅村委員 日本共産党の梅村さえこです。

きょうは、電波法改正案、航空機局の無線設備について質問いたします。

まず、空の安全は、今、国民、市民の大きな関心、そして不安事になっていっていると思います。二〇二〇年、羽田空港増便計画で、埼玉県南部での飛行計画、また住民からの不安の声があるか、お答えください。

○和田政府参考人 お答えをいたします。

我が国の国際競争力の強化、また急増する訪日外国人旅行者の受け入れ等の観点から、羽田空港の機能強化は必要不可欠と考えており、飛行経路の見直し等によりまして、発着枠を、二〇二〇年までに約四万回、一日当たり五十便になりますけれども、拡大することを目指しております。

これを実現するためには、できる限り多くの方々に御理解をいただくことが重要と考えておりまして、現在、説明会の開催で、御

理解を得るべく努力をしているところでございます。

○梅村委員 事前に御質問すると言った内容が全然お答えになっていないんですけれども、こういう住民説明会を行っているところ、そういうところは飛行ルートとして考えているところ、近づいているところ、思うんですけれども、埼玉県は、飛行ルートと考えられるさいたま市、川口市、草加市、越谷市、蕨市、戸田市、朝霞市、和光市、八潮市、吉川市、松伏町と連絡協議会をつくっています。

きょう、首都圏がどんな飛行ルートになるのかという国交省の資料を示させていただいておりますが、埼玉南部だけではなく、まさに、今まで東京湾、海から離着陸が行われていたのが、首都圏、皆さんの上空の上を通って今後離発着が行われていく。こうした中で、埼玉南部では、風の向きによつては、A滑走路では四分に一機、C滑走路では二分に一機の頻度であり、高度も約九百メートルから千二百メートルであるという説明がされております。さいたま市南区で行われた国主催の説明会には、二百六十人、

二百十人とそれぞれ市民の参加もあり、特に騒音や落下物、万が一の墜落による被害、大変な不安の声が上がっており、計画は見直しすべきだと考えます。

こうした航空機の飛行に対する不安が広がる中で、今回電波法の改正、航空機局の検査体制の変更を行うものだと思います。そこで、まず端的に変更の内容を御答弁ください。

○富永政府参考人 お答えを申し上げます。

今回の法案の中で端的に変更の内容を答えると申しますれば、今まで、航空機局にしましては、年一回定期検査をやっていたわけですが、この定期検査に加えて、あらかじめ点検等のやり方を大臣の認定を受けることによつて常時点検をできるような体制を組んでおいて、点検をしっかりとやっていた場合に検査を省略することができるということで、新たに点検のコースを加えさせていただくようなものがございます。

○梅村委員 加えさせていただけますという事ですが、資料を見ただけだけではわかりませんが、一年に一度、これま

で定期検査を受けて、その報告書を総務省に提出して、一〇〇%国がかかわって、合否判断を今までは仰いでいたと思うんですけども、今後は、航空事業者が日常の予防的整備や管理で担保する体制を整えていると総務大臣が認める場合、定期検査は必要ない、報告のみになるということだというふうに確認できると思います。

こうした変更は、安全性が大変危惧されるものだと考えます。

事前の総務省の説明では、今回の改正案へのターニングポイントとなった、二〇一六年三月の航空機局の定期検査に関する第五回評議会の議事録がきょうもいまだ公表されていないということになっているようで、どうしてそういう大きな検討をされた評価会の議事録がきょうもいまだ公表されないままこの審議が行われるのか、強く指摘をしておきたいというふうに思います。

同時に、事前にそういう御説明だったので、私なりにいろいろ調べてみましたが、当初、二〇一二年の七月十日の規制・制度改革に係る方針の閣議決定において、航空機無線設備

の定期検査の制度の見直しについて、検討会を立ち上げることが決められました。そして、その二〇一二年途中で検討、結論を得ることとされましたけれども、そのときの検討の一つとして、電気的特性の点検、つまりベンチチェックですね、これを年一回の定期検査から周期を延長するということが当初検討するとされていたということは、事実で間違いないでしょうか。

○富永政府参考人 お答え申し上げます。

航空業界の一部からは、年一回やっておりました定期検査につきまして、その頻度を延長するというような要望がございました。そういういった要望も踏まえまして、二〇一三年の段階で、私ども総務省において、評価会というところで、検討する会議を開催したものでございます。

○梅村委員 航空業界からは、大変な負担だということ、点検の期間をもう少し長くしてほしいということだったというふうに思っています。ただ、これはやはり安全性がしっかりと担保をされなければできない問題だというふうに思うわけですね。

それで、この結論が今日まで来ているということは、当初、結論を出すのよりは非常に議論が長引いているというのは私たちから見てもわかるんですけども、何で長引いたのかということについて、やはり無線機器の信頼性がその間に大問題になってきたのではないかと。

特に、私、調べてびっくりしたのは、二〇一四年七月の中間報告を見たんですけども、そこでは、無線機器の信頼性、各社最大五年程度、定期検査及び通常運航時のふぐあいデータ調査を調査、結果、無視できないほどのふぐあいがあることが明確だというような記述が、資料の中では、中間報告で出てくるわけですね。今からわずか二年半前の中間報告で、無視できないほどのふぐあいがあるということが言われているわけです。

さらに、では、どういう無視できないほどのふぐあいかということ調べてみますと、A社からJ社までずっと一覧となっていて、そして定期検査、通常運航時の検査、それぞれのふぐあい件数が一覧となっているんです。

通信不能や他の通信に影響を及ぼす事象に直接つながったレベル一から、レベル四まであるわけですが、例えばB社では、六年間で、電波高度計などで、定期検査時において、レベルが、十二件など、計二百十三件もふぐあいがある。通常運航時でも、気象レーダーなど計二百三十五件もある。J社でも、五年六カ月で、定期検査で六百三十四件、通常運航時で六百六十八件のふぐあい件数となっているという一覧が、事実、発表をされているかというふうに思います。やはり、これは重大な結果だというふうに思うわけですね。

多分、こういう結果も踏まえて、何とかしなきゃいけないということで、この間されてきた結果だと思っただけですが、では、それが二年半たって今改善されているのかということだと思いますと、その後の資料を見ていきますと、例えば、中間報告以降の作業チームの検討状況と今後の検討の方向性についてという案を見る限りでは、A社は、二〇〇八年から二〇一三年度での定期検査時におけるふぐあい発生率は九二%だったのを、

二〇一四年度には八五%にしたとあります。少なくなったかもしれないけれども、A社については、皆さんが出している資料、報告書の中ですけれども、それでも二〇一四年度には八五%のふぐあい発生率だと。B社については、二〇一四年度のふぐあい発生率七四%を、二〇一五年度の第一・四半期には二三%に低減したとあります。ですから、この資料では、いまだふぐあいの発生は大きい状況だというふうに述べているわけです。

しかし、その会議で、なぜかその検査体制を、一年に一回ということを変えて、冒頭御説明のあった一回の点検をなくして、そういう設備状況、点検状況があれば認可をして、報告だけにしていくという制度にしたかというふうに思います。しかも、私が言いたいのは、その重要なターニングポイントとなった会議の議事録が、私たち、見ることもできないわけですね。

では、安全性についてはどのように議論されて今日になっているのか、しっかりと安全性を担保して今回の改定を出してきているのか、その点についてお答えいただきたいと

思います。

○富永政府参考人 お答えを申し上げます。

先ほども委員から御指摘のありましたように、私の方からも申し上げましたけれども、もともと私どもで平成二十五年に評価会を開催いたしましたのは、航空業界の一部から、定期検査の周期を長くしてほしいという要望があったからでございます。

実際に、平成二十五年に航空機局の定期検査等に関する評価会というものを開催いたしました。その中では、専門家の皆様方も当然いらつしやいますし、消費者に近い方もいらつしやいました。そういう検討を行っている途上で私どもがわかりましたのは、故障率などのさまざまな技術的データを出していただきました結果、先ほども委員から御指摘ございましたけれども、故障率が一定程度高いといったことがわかったわけでございます。

ですから、当初は定期検査の周期を長くしてほしいというような要望を受けて開催したこの評価会でございましたが、むしろ、二十五年の、中間報告の段階では、定期検査に

かわる恒常的な点検整備を実施することが望ましいという趣旨の中間報告を出していただいております。

したがって、ほかの評価会におきましても、しっかりと故障率といったものを見据えた上で、こういう恒常的な点検が大事だというような結論を出していただいたものと認識しております。

○**梅村委員** これだけ今御答弁があったような大きな不安がある、安全性に。であるならば、やはり、事業者任せではなく、むしろ国がもっと、航空会社を超えて、どういうところに故障があるのか、どういうメーカーの問題があるのかというのを、もっとデータを集めて、そして、国が責任を持ち、航空機の電波機器の安全性を高めていくことが、逆に私はもっと強めるべきだと思います。

それを、国のそういう年に一回の点検、これまでは一〇〇%割合を与えていたという関係だったと思いますけれども、それが今度なくなるわけですよ。しかも、日常的な対策をもらうんだというんですけれども、航空会社に技術的にチェックする能力があ

っても、自社の航空機の搭載無線設備に対して厳正なチェックができるかどうかというのは疑問。第三者的なそういう機関が本当にできて、ちゃんとチェックができるのか、そこら辺は大変大事なところではないかなというふうにも思っております。

その点はいかがでしょうか。

○**富永政府参考人** 無線局の検査につきましては、国が実際にみずから検査を行うというやり方に加えて、登録検査等事業者制度というものを持っております。これは、民間の能力のある皆様方に、検査するという道を開いているわけでございます。

実際に、航空機局に対しましては、この登録検査等事業者制度を活用して、民間の能力のある事業者が検査をしておるという実態が現時点でもございます。

以上でございます。

○**梅村委員** 能力があるところが今までもやってきて、報告書を出して許可を受けるということだったのではないかなと。なのに、なぜそういうふうぐあいがデータの発表されているのかということは、とても矛盾を感

じます。

時間の関係で、今後の問題になりますけれども、能力のある検査体制があるかどうかというその規程の認定の内容は、今回の法案でどういうふうに想定されているのか。

また、確認の頻度はどのように考えていらっしゃるのか。

また、日常的な点検整備ということであると、PDCAサイクルのことだというふうに思いますけれども、では、今まで一応年に一回やってきたわけですけれども、日常的というのなら、これからその検査が一回よりも多くなるのか、二回、三回行われる担保があるのか、この点は改正案の中ではどんなふうに想定されているのでしょうか。

○**富永政府参考人** 委員の御質問、今回の新しい制度によりまして、点検する体制、しっかりしているのか、点検の頻度はいかがか、そういう御質問だったと思います。

今回の制度におきましては、あらかじめ点検のやり方を認定するわけでございますが、認定の基準といたしまして、保守規程をつくっていた際に、この保守規程の中身が、

総務省令で定める時期ごとに無線局の基準適合性を確認するといったものであること、これが一つあります。それからもう一つ、無線局の基準適合性を確保するために十分なものであることということを確認することとしております。

現段階では、まだ具体的な認定の要件といたしたところまでは至っておりませんけれども、今後、法律の施行までの間に、専門家の御意見なども聴取しながら、しっかりと認定の要件をまとめていく予定でございます。

それから、無線局の点検の頻度につきましては、現在の定期検査の時期、頻度などを勘案いたしましたして、電波の質が維持されるように具体的な周期を検討してまいる所存でございます。

以上でございます。

○梅村委員 今御答弁があったように、無視できないほどのふぐあいがあることが明確だということ、安全性の議論をされてきた。しかし、年一回の定期検査と一〇〇%国が行ってきた可否判定をなくすこと、これは決める。あとのいわゆる審査基準だとか内容

だとか認定の中身については、今後、政省令だとか審査基準で決めていく、この法律を通じた後で決めていくと。

それでは、国民の皆さんから見たら、本当に安全性が担保されるのか。逆に言えば、政省令を変えれば規制緩和がもつとどんどん進んじやうじゃないかというような不安にも私はなっていく問題だというふうに思います。

これだけ危険性が、たった二年ぐらい前に議論されてきた問題ですから、しっかりと、安全性の担保なしに、私はこの法案というのは強行すべきではないというふうに思います。

そもそも、電波法の目的は、電波の公平かつ効率的な利用を確保することによって公共の福祉を増進することだと言っています。一旦事故が起これば多くの人命を失う航空機の安全にかかわる大問題ですから、やはり今の時点で、国の関与を無線機の点検について後退させるべきではないのではないかと、いうふうに思います。

最後、総務大臣に伺いたいと思います。

○高市国務大臣 航空機に搭載される無線設備の安全性確保というのは、委員おっしゃったとおり、人命にかかわりますから、非常に重要なことでございます。それは重々承知をいたしております。

ちなみに、航空法におきましても、航空機の整備などにつきましては、既に航空運送事業者が、国土交通大臣の認可を受けた整備規程に基づいて日常整備などを行っているという状況でございます。

今回、確かに、年に一回の検査のかわりに日常的な点検整備ということになりますけれども、これはもう安全をしっかりと担保していただくということ、特に、総務大臣が認定をするわけでございますから、かなり重い責任を私どもも負うわけでございます。

今後、認定制度の詳細につきましては総務省令で定めることとなりますが、この省令の整備に当たりましては、電波監理審議会の問題事項でもございますから、電波の質が維持されて、航空機の安全性が確保されるという形で、電波監理審議会の審議をいただき、そしてまたパブリックコメントによる御意見

もいただきながら、詳細な制度整備を行ってまいります。責任を持って、そして安全性に十分配慮をしながら進めてまいります。

○竹内委員長 申し合わせの時間が来ていますので、短くお願いします。

○梅村委員 質問を終わります。ありがとうございます。

(中略)

○竹内委員長 これより討論に入ります。

討論の申し出がありますので、これを許します。梅村さえこ君。

○梅村委員 私は、日本共産党を代表して、電波法及び電気通信事業法の一部を改正する法律案への反対討論を行います。

航空機の無線設備等の検査に創設される総務大臣による認定制度は、航空機に搭載される無線機、リーダー、着陸誘導装置等の安全性チェックを航空会社に任せ、国による審査、合否判定を省略する規制緩和です。航空会社に技術的にチェックする能力があっても、自社の航空機搭載無線設備に対して厳正なチェックができるかは疑問です。航空機運

航の安心、安全を支える無線機検査の国の責任の後退であり、反対です。

そもそも、定期検査の負担軽減、規制緩和の要望は、事業者から出されたものです。国民、消費者の願いは、航空機の安全運航の確保です。国が行ってきた判定までも事業者に委ねてしまうことは、国民の願いと逆行するものです。

以上指摘して、討論を終わります。(拍手)

○竹内委員長 これにて討論は終局いたしました。

○竹内委員長 これより採決に入ります。電波法及び電気通信事業法の一部を改正する法律案について採決いたします。本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○竹内委員長 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。お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員

長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○竹内委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

第193回国会 参議院総務委員会 第1号(平成29年4月25日(火曜日))議事録(抄)

○山下芳生君 それでは、法案の質疑に入ります。

法案の航空機の無線設備に関する検査制度の見直しについて聞きます。

航空機にはたくさんの無線設備が搭載されておりますが、まず、どのようなものがあるのか、紹介してください。

○政府参考人(富永昌彦君) 航空機に搭載される無線設備には、管制所と通信するための航空機用無線電話、質問信号を受信すると自機の識別信号を送信するATCトランスポンダー、前方の雨などの気象情報を表示させる気象レーダー、航空機の対地高度を測定する電波高度計、不時着時に救命信号を発信する航空機用救命無線機、質問信号を送信して周辺のATCトランスポンダーの情報を収集する衝突防止装置などがございます。

○山下芳生君 いずれも航空機の安全運航にとって不可欠な機器でありまして、こうい

う機器が正常に機能しなければ大変なことになると思います。

人命にも関わることになると思いますが、実際に航空機の無線設備の不具合が原因で乗員乗客が死亡した事故はありますか。

○政府参考人(富永昌彦君) お答え申し上げます。

平成二十四年八月の航空機に搭載する無線局の検査の在り方に関する研究会の開催に当たり調査いたしましたところ、平成二十一年に電波高度計の異常に係る死亡事故が海外で一件発生しております。これは、搭載されている二台の電波高度計のうち一台が原因不明のトラブルで異常な値を示し、警報が鳴ったにもかかわらず、そのまま降下を続けた結果墜落し、乗員乗客九名が死亡したものでございます。

本件は、警報が鳴ったにもかかわらずそのまま降下を続けたという航空機の運航上の問題と、トラブルを起こした電波高度計が事故発生前の二十五時間以内に同じトラブルを二度発生させており、かつ以前より百回以上のトラブルが発生していたことにもかか

わらず取り外し等の措置をとらなかつた整備体制の問題と捉えられております。

こうしたことも勘案しまして、今回、日常的な点検体制、点検方法について総務大臣の認定を受けることができる制度を導入することとしたものでございます。

○山下芳生君 電波高度計の不具合が理由で墜落事故で死んだということがあります。ですが、じゃ、日本は大丈夫かということなんです。資料一に、お配りしてありますけれども、これは総務省の航空機に搭載する無線局の検査の在り方に関する検討会が無線設備の不具合により発生したトラブルの例を国土交通省に聞き取って作ったものであります。

ここに紹介してあるのは二〇一一年中に発生したもののみの抜粋ですが、それを見ても、例えば気象レーダーとか電波高度計とか航空無線電話などで不具合が発生し、飛行中目的地を変更したとか、離陸直後引き返したなどのトラブルとなっております。いずれも日本の航空会社であります。下のピンク色の箱の中に、国土交通省に報告されている案件

だけでも過去十年間に百件超の無線設備不具合によるトラブルが発生している模様だとされておりあります。

資料二に、そこで、この検討会を受け継いだ総務省の航空機局の定期検査等に関する評価会が、今度は各航空会社に対して、トラブルに至らないまでも不具合がどれだけあったのかということ調査しております。無線機器の定期検査及び通常運航時の不具合データ調査です。要するに、引き返すとか目的変更まで至らなかったけれども不具合が見付かったものはどれだけあるかを調査したんですが、結果、現状は無視できないほどの不具合があることが明確になったと結論付けられております。

A社からJ社まで個別の航空会社の結果が載っておりますけれども、一番大きいと思われる下のJ社、これは無線機器の保有台数が四千九十台です。定期検査のときに不具合が見付かった件数が、レベルワン、レベルワンのというのは下のちっちゃい字ですけれども、通信不能や他の通信に影響を及ぼす事象に直接つながった不具合として、これが二十

六件。レベルツー、継続して使用するとレベルワンの事象になる可能性のある不具合、これが十七件。レベルスリー、そこまではいかないけれども電波法の技術基準を満たさない不具合、これが五百九十一件あったと。その他の航空会社でもかなりの件数報告されております。日本の航空会社でもこういう無線機器の不具合、それを原因とするトラブルは結構起こっているということでありあります。

ところが、今回総務省が導入しようとしている航空機の無線設備の新たな検査制度というのは、これまで年一回、国の検査官が直接合格、不合格の可否判定してきたのをやめて、航空会社自身に点検も検査も任せてしまいう規制緩和であります。これは、航空機運航の安全、安心に対する国の責任を後退させるものではありませんか。

○副大臣(あかま二郎君) お答えいたします。

航空機に搭載される無線設備に係る電波の質の維持は、航空機の安全運航の確保の観点から極めて重要と考えております。

今回の認定制度でございますけれども、ま

ず、点検の手法及びその間隔並びにその体制について規程を定めさせた上、総務省の認定を受ける。そして、点検その他保守に係る報告を義務付けることにより、これまでの年一回の定期検査と同等以上の電波の質を維持させようとするものでございます。認定の基準の策定及び個々の認定でございますけれども、電波監理審議会への諮問、答申を経て行うこととしております。

また、毎年義務付けている免許人からの保守点検実施状況の報告内容に疑義がある場合や、免許人の業務の不適切な実施に関する疑い、又は外部からの情報があった場合には、その事実関係を確認するために立入検査を実施し、必要に応じて認定を取り消して、国が直接検査をすることとしております。

こうしたことにより、日常の点検、整備が適切かつ確実に実施されるよう、国の責任を果たしてまいりたいと考えております。

○山下芳生君 私、説明受けたんですが、航空会社の自主点検、整備にPDCAサイクルを取り入れるんだということなんです。その新たなスキームで本当にトラブルや不具

合を減らすことができるのか。これからその具体的な基準を決めるということなんで、じゃ、その検査の方法とか、検査の頻度とか体制とか、どういうふうにするんですか。

○政府参考人(富永昌彦君) お答え申し上げます。

今回の制度における保守規程につきましては、その認定の基準として、保守を行う体制、能力の観点から、電波の質を維持するために十分な点検、整備能力を有していること、点検、整備に携わる組織、人員、資格の要件が定められていること、それから二つ目としたしましては、点検手法の観点から、無線設備の点検、整備手順が明確であること、無線設備に関する品質、信頼性、技術管理の方法が定められていること、それから三つ目は、そのほか、無線局の基準適合性を確保するために必要な事項が定められていること、こういったことを定めることとしております。

今後、法律の施行までの間に専門家の御意見なども聴取しながら、具体的な認定の要件をまとめていく予定としております。

無線局の基準適合性の確認の頻度につき

ましては、現在の定期検査の頻度、それから航空法に定められる整備間隔などを勘案いたしまして、電波の質が維持されるように具体的な頻度を検討してまいります。

以上でございます。

○山下芳生君 だから、これから検討なんですよね。

具体的に聞きますけれども、年一回の定期検査、これどうなるんですか、やめるんですか。

○政府参考人(富永昌彦君) 年一回の定期検査を選択される場合と、それから今回の認定制度を選択される場合ということで、二つのコースを今回設定させていただいております。

それから、認定制度におきましても、毎年報告を受けて、私どもがしっかりとそれを見るということとしております。

以上でございます。

○山下芳生君 ベンチチェックというのは、どうなりますか。ベンチチェックというのは、積んで飛んでいるとき、フライトチェックじやなくて、航空機が着陸して機器を降ろして

チェックする検査ですが、これ定期検査のときにはこれまで全部やっていますけれども、このベンチチェックどうなるんですか、やめるんですか。

○政府参考人(富永昌彦君) ベンチチェックにつきましては、どういった形で実際に点検をしていたかどうかということを含めまして、これからの検討課題とさせていただきます。以上でございます。

○山下芳生君 結局、これから決めるということなんです。どうなるか分からない。定期検査が年一回やられていたときよりも良くなるのか悪くなるのか、私は今の段階で判断できない、白紙だと言わなければなりません。何も決まっていなからですね。これはトラブルや不具合を減らせるのかどうかは分からないと思います。

そこで、そもそも論聞きたいんですけども、航空機の無線設備で、先ほど紹介したように、これだけの日本の国内でもトラブルがあったり不具合があったということが分かったわけですか。しかも、これは二〇一三年、

二〇一四年にこの検討会や評価会が国交省や各航空会社に問合せをして初めてこれだけたくさんあるんだということが分かった。専門家の先生方もたくさんあるじゃないかと驚いておられたわけですが、だとすればですよ、まずは国が主導して、緊急に事故や不具合発生の原因を分析、究明して、今すぐ可能な取れる対策を打つことが当然だと思っておりますが、それやらないで、なぜ航空会社のPDCAサイクルに委ねるようなことをするんですか。なぜまず国が主導して、直ちにやれることをやらないんですか。

○政府参考人(富永昌彦君) 航空機局の定期検査等に関する評価会におきましては、航空機局に搭載される無線設備につきまして、過去数年にわたる不具合の技術的データを分析した結果、定期検査時だけではなく通常運航時、この通常運航時と申しますのは、航行中に限らず運航前点検中ですか整備期間中という期間も含まれます、こういった運航時にも不具合が一定程度発生していること、それから、不具合を予防するための系統的な信頼性管理は行われていないことが判明い

たしまして、不具合を減少させる方策につきまして検討を進めるとの中間的な取りまとめが平成二十七年六月に行われました。

この取りまとめを受けまして、不具合の原因分析及び信頼性向上のための具体的な方策について検討を進めた結果、PDCAサイクルなど予防的な整備管理体制を構築し、恒常的に無線機器の基準適合性、適合性確認を行うスキームを導入するとの方向性が平成二十八年三月に示されたところでございます。今回の制度改正はこれを踏まえて行うものでございます。

以上でございます。

○山下芳生君 予防的整備、PDCAサイクルというんですが、私、それがうまく回ることを前提に今お答えになつていっていると思いませんけれども、必ずしもそういくとは限らないということを指摘しなければなりません。

二〇〇四年の日本航空のMD87型機、これが、義務付けられた左主脚部の点検をしないで四十一回離着陸を繰り返していた事件があります。しかも、この未検査が発覚した後の検査も、必要な二つの検査のうち一つを

行わずに手抜き検査のままだったと。それで十二回、また後、離着陸を行ったということがありました。このとき報道では、検査を担当した整備士は、翌日のフライトに影響を与えることが気になった、早く検査を終えたかったこともあると、こう答えているわけでありまして、二〇一一年、航空機を製造する三菱重工でも部品の手抜き検査があつて、八九年から二〇一一年までの間、四十六万個の航空部品で規程の検査手順を守らなかったということがありました。

何が言いたいのかといいますと、民間会社では、こうして運航に支障を来すなどの理由で検査、点検が正常に行われなことがあり得ると、こういうところにPDCAを委ねても正常に機能しないことが起こり得ると。違いますか。

○政府参考人(富永昌彦君) 今回の制度整備は、専門家にお集まりいただきました評価会等の検討を受けて、やはりPDCAサイクルを実際に点検等を行う会社がやることを前提に制度整備ということでございます。いただきたいと思います。

私どもとしては、この制度創設を契機にいたしましたし、しっかりと民間事業者におきまして、点検整備、PDCAサイクルを回すようなことをやっていたかどうかというのと周知啓発を図っていきたくと思っておりますし、実際にこの認定制度を運用していく段階で報告を求めることになっております。その報告の中で、しっかりしたものがやられていない場合は立入検査もいたしますし、また、必要によっては認定を取り消す、あるいは、更に申しますと無線局の免許を取り消すといったことも可能でございますので、しっかりと総務省として対応していきたくと考えております。

○山下芳生君 事故が起こってからでは遅いんですね、命に関わるわけですから。ですから、さっき言ったような民間会社における手抜きがなぜ起こるのかといいますと、やはり背景に利益至上主義があると思います。今回の航空機の無線機器の検査制度の見直しの出発点も、航空機会社、とりわけ格安航空会社と言われるところから二〇一二年に年一回の定期検査の免除を求める規制緩和要

求が出された、費用も手間も掛かる定期検査を三年に一回にしてくれとか、検査項目を減らしてくれとか、ベンチチェックを見直してくれとかいうことが出たことがきっかけですから。

私は、そういう規制緩和、検査のコスト削減と安全というものをてんびんに掛けるわけには絶対にいかないと、航空機の安全というのは絶対優先されなければならないと思います。また、そういうPDCAサイクルに委ねるのは私は時期尚早だと。まず国が、これだけのトラブル、不具合があることが分かっているから、やるべきことをまずやらせるということをやるのが先決だと思っております。

国の責任を後退させることはまかりならないということをお願いして、終わります。

(中略)

○委員長(横山信一君) 他に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。

これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○山下芳生君 私は、日本共産党を代表して、電波法及び電気通信事業法の一部を改正する法律案に対する反対討論を行います。

航空機の無線設備等の検査制度に創設される総務大臣による認定制度は、航空機に搭載される無線機レーダー、衝突防止レーダー、電波高度計等の安全性チェックを航空会社任せ、国による検査、合否判定を省略する規制緩和です。航空会社に技術的にチェックする能力があったとしても、自社の航空機搭載無線設備に対して厳正なチェックができるかは疑問です。航空機運航の安心、安全に対する国の責任の後退であり、反対です。そもそも、今回の検査制度の見直しは、年一回の定期検査の省略や費用負担の軽減を求める航空事業者の規制緩和要望が出発点です。しかし、専門家らの検討過程において、過去十年間で百件を超えるトラブル、重大事故につながりかねない多くの不具合事象が発生していることが明らかになりました。

今、国、総務省がやるべきことは、航空会社任せの括弧付改善の取組や定期検査を省略する新たなスキームの導入ではなく、現在報告されている不具合事象について、国が主導して原因を分析、究明し、可能な対策を直ちに打つことです。安全性と競争力はバランスを取るのではなく、安全性確保は何よりも優先されなくてはなりません。

国民の願いは航空機の安全運航の確保です。総務省の姿勢は、航空会社の要望ありきで国民の願いに逆行するものであることを指摘して、討論を終わります。

○委員長(横山信一君) 他に御意見もないようですから、討論は終局したものと認めます。

これより採決に入ります。

電波法及び電気通信事業法の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(横山信一君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決

すべきものと決定いたしました。

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

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(横山信一君) 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。