

運輸委員會會議錄第七号

平成八年四月九日(火曜日)

午前十時開議

出席委員

委員長 辻 一彦君

理事 武部 勤君

理事 村田 吉隆君

理事 古賀 敬章君

理事 赤松 広隆君

理事 衛藤 晟一君

高村 正彦君

七条 明君

林 幹雄君

茂木 敏充君

江崎 鐵磨君

小坂 憲次君

田名部匡省君

東 順治君

緒方 克陽君

寺前 巖君

出席國務大臣

運輸大臣 龜井 善之君

出席政府委員

運輸省鐵道局長 梅崎 壽君

運輸省航空局長 黒野 匡彦君

運輸省航空局長 北田 彰良君

運輸省航空局長 術部長 小立 謙君

委員外の出席者

国土庁大都市圏整備局長 林 孝二郎君

運輸委員會調査室長 小立 謙君

委員の異動

四月九日

辞任

高村 正彦君

補欠選任

七条 明君

柴野たいぞう君 小坂 憲次君

寺前 巖君 志位 和夫君

同日

辞任 七条 明君 補欠選任

小坂 憲次君 高村 正彦君

柴野たいぞう君

本日の會議に付した案件

關西國際空港株式會社法の一部を改正する法律案(内閣提出第四九号)

新東京國際空港株式會社法の一部を改正する法律案(内閣提出第五〇号)

航空法の一部を改正する法律案(内閣提出第五一号)

○辻委員長 これより會議を開きます。
内閣提出、關西國際空港株式會社法の一部を改正する法律案、新東京國際空港株式會社法の一部を改正する法律案及び航空法の一部を改正する法律案の各案を議題といたします。
これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。村田吉隆君。

○村田(吉)委員 自由民主党の村田吉隆でございます。

本日は、關西國際空港株式會社法の一部を改正する法律案等三案に対しまして質疑を行わせていただきます。

まず初めにござりますが、去年の一月の初めに、私も自由民主党の航空対策特別委員会でアジアのハブ空港の見学をさせていただきました。

團長は塩川正太郎先生でありましたが、ちょうど本当にあの地震が起こる直前に、私も韓国の仁川沖、そして香港のチェク・ラップ・コック空

港、そしてシンガポールのチャンギ空港等の状況を見学をさせていただいたわけであります。

行ってみまして、現地に立ちまして、本当にいろいろな感想を私も持たせていただきました。

一つは、我が關西國際空港に比べて、土地といえますか、工事の状況から見た土地の条件が、本当に比べようもなく、仁川沖とか香港の工事現場に立って見て、我々よりもまさっているという感想を持ちました。

もう一つは、それぞれの国が戦略的な国家プロジェクトとして國際空港を建設するんだという、これに対して私は深く感銘を受けたのであります。特に韓国の仁川沖につきましては、今は本當に漁村みたいな、漁村というのですか、農村みたいな、本當に荒涼、広漠とした田舎なんですけれども、そこに将来は四千メートル級の滑走路が四本もできるという、本當に広大なというか、国がこのハブ空港の建設にどれくらい力を入れているかというところについての印象を本當に深めたのであります。

翻ってみますと、我が国はいろいろな面でおくれているな、おくれているというのか、その言葉が適當でなければ苦しんでやっているなという感じを一方で持ちました。だから本日、いよいよ關西國際空港の第二期工事に向けての關連する法案が審議されるということに対して、私は大変意義深いものを感じているわけであります。

そういう意味で大臣にお尋ねしたい。私もかつて、もう二十五年ぐらい前ですが、フランスに留学しておりました、そのときも既にフランスがシャルル・ドゴール空港の建設をやっていた、パリ・ノールという空港の建設をやっていた。それから、本當にその当時からフランス自体、空港というものを大事な国の事業として位置づけて真剣に取り組んでいたということ、今、別の観点から思い返してみると、日本の場合にはまだ飛行場の建設といえますか、これが航空行政の一環としてしか考えられていないのじゃないか、そういう感想を持たざるを得ないのであります。

大臣には、關西國際空港の二期工事を始めるに当たりまして、そうした意味におきまして、日本におけるハブ空港の建設、あるいはこれまでの反省も含めて、今後どういうふうに取り組んでいくのか、御意見を賜りたいというふうに思います。

○龜井國務大臣 お答えいたします。
今委員御指摘のように、私も諸外国に参りまして、あるいは昨今、東南アジアの地域におきましても御指摘のような場所にも赴きまして、國際ハブ空港の整備が着実になされておりますことは承知をいたしております。

我が国におきましても、二十一世紀に向かつて、今後とも國際社会で安定した発展を続けていかなければならぬわけであります。その意味からも、交流の基盤施設である國際ハブ空港の整備は本當に時期を失することなくやらなければならぬ課題、このように考えております。

昨年八月末に航空審議会から出されました第七次空港整備五カ年計画の中間取りまとめ、この中에서도、國際ハブ空港の整備を最優先課題として取り組む、このような必要性を指摘をされておるわけであります。私も運輸省をいたしまして、新東京國際空港の平行滑走路の整備あるいは關西國際空港の二期事業の推進、あわせて中部新國際空港の調査、これらいわゆる國際ハブ空港の整備に取り組んでまいらなければならぬ、このように考えております。

○村田(吉)委員 我々も、飛行場だけをつくっても、その飛行場を支えるヒンターランドとしての

経済力なりなんなりがなければ、そんなものは絵にかいたもちみたいな話だと思つていたのですが、やはりそれだけアジアの諸国が国際空港、国際ハブ空港の建設に力を入れているということは、アジアの国々が経済力においても相当な自信を持つてきたということでありまして、我が日本としても、今景気が非常に回復がはかっている中で、あるいは日本の将来、経済的な面も含めてどうしていくかということも含めて、容易ならざる事態になつてきているのだということが考えられますので、我が国もようやくこういう問題についての世論の認識も高まつてきたと思つたので、どうかひとつ、運輸省としても、運輸大臣としても、こうした問題についての御尽力を、さらに一層努力をお願いをしたいというふうに思ひます。

さて、我が国の空港問題というのは、昨年あるいは一昨年ぐらいから非常にクローズアップをしてきたと思ひます。それは、幸か不幸か、関空ができて、余りにも着陸料が高いということとで新聞、テレビ等でもこの問題について痛烈な御指摘がございました。いろいろな問題が重なつていふと思ひますけれども、私も承知しているところでは、昨年から空港使用料に関する有識者懇談会というのを運輸省でつづけているというふうに向つておるのですけれども、けさの日本経済新聞でもちょっと記事が載つておつたのですが、この問題について、今この懇談会でどういう結論といふか、まだ結論は出ていないかもしませんが、検討状況になつておるのか。検討の過程で着陸料を、本当は一般会計から空港特別に税金をもつと入れてくれればいいわけなんですけれども、空港使用料を下げるために税金を入れるのはちょっと問題ではないかという意見もあつたりすることもあるかと思ひます。今の現状、懇談会の検討の現状でもお知らせ願ふたらありがたいと思ひます。航空局長によろしくお願ひします。

○黒野政府委員 空港使用料問題につきましてはかねてからさまざまな議論がございまして、私ども

も真剣に取り組んでいるつもりでございます。一口に申し上げれば、なるべく利用者負担が安い方がいいということは言うをまたないことだと思ひますが、御案内のとおり、これが空港整備の貴重な財源になつておりますから、その辺とのバランスをどう考えるかということでも我々苦しみんでいるところでございます。

そこで、この使用料の懇談会でございしますが、航空局の私的諮問機関という形で非公式に開かせていただいております。そこでは、この使用料問題につきまして、特にテーマを決めずに自由にあらゆる問題について議論をしようではないかということ、委員の先生方にお願ひをしております。

具体的に申し上げますと、まず、現在の使用料の水準、これが果たして適正かどうかということとは別にいたしまして、これをどう評価するかという点につきまして、これは御案内のとおり、昨年の航空審議会の中間取りまとめを出す段階におきまして、国際的なバランスも考えるとうございまして、上上げるのは無理である、かといつて下げるのも空港整備の財源であるから難しいでしょう、こういうような方向づけがされておりますが、それをベースにいたしまして、将来の空港整備の必要性、これとの関係で、一体この使用料の水準というものはこれからどう持っていくのであろうかというふうなことを議論をしております。

また、けさの一部の新聞にも出ておりましたけれども、今空港使用料が大きく二つに分かれておりました。普通着陸料とジェット機にかかる特別着陸料、この二つに分かれておりますが、将来にわたつてこれを二つのままにしておくと意味があるかどうか、一つにした方がいいのではないかとというような御議論もいただいております。さらには、一部の議員からは、現在の空港整備特別会計のプール制、これが果たして妥当かどうか、これも議論しようではないかという御提案もございします。

そのような形で、あらゆる問題について今議論

を進めさせていただいております。なるべく早い時期にまとめて皆さん方にまた御披露させていただきたい、かように思つておるところでございます。

○村田(吉)委員 今局長が御指摘になりましたけれども、空港のプール制といふことが、収支、やはり私は関空の場合には、後から時間があつたらお聞きしたいと思ひますが、一つ一つの空港の採算性というものがわかつたらな。そうすると、私も政治家として自分の地元の飛行場の建設をお願いするわけでありまして、しかし、公共事業でやるにしても、それが十分公共財として使われているかどうかということも我々も知つておかなければいけない。税金の浪費にならないかどうかということについて、やはりおのおのの飛行場の採算という経営状況というのか、そういうものが何と工夫して分析できるようになれば、地元としても、あるいは地元を代表する政治家としても、いろいろなことが考えられるのじゃないかなという気持ちが出ておるから、まあ難しいと思ひますけれども、しかし、これからはなかなか税収が厳しい、財政も厳しい中でやつていくわけですから、それぞれの空港がむだなく使われているかどうかというふうな観点からも御検討をいただきたいというふうに思ひます。

それからまた、大臣にちょっとお伺ひをいたしたいと思ひますが、我が国の国際空港の建設といふか整備がこれほどおくれたのは、やはり成田空港の建設のつまずきなんだろうというふうに思ひますけれども、今の時点で、成田の失敗について原因を今改めてどういうふうには大臣は総括されるか、御意見を賜りたいというふうに思ひます。

○亀井国務大臣 お答えいたします。

成田空港は日本の空の玄関として重要な役割を果たしてきておるわけでありまして、国際航空需要のより一層の増大に対処するために、成田空港の問題を解決し、一日も早く完成することがぜひとも必要、このように考えております。

結論、このことを踏まえて、これまでの空港づくりの反省、そういう点誠心誠意行い、用地の取得、騒音あるいは移転、この問題の解決に全力を尽くしてまいらなければならぬ。地域と共生できる成田空港の整備に積極的に進む、そういう面での円卓会議の御協力、それぞれの御意見、こういうものがやはり当初欠けておつたのではないかと、こういうことを、あのような会議ができましてまた結論を得ることができたわけでありまして、そのことを大切にしてまいらなければならぬ、こう思つております。

また、今回の法律改正によりまして、空港公団の本社を成田空港に移す、こういうこともまた御理解いただける一つのことになつなければならぬ。また地域との共生、こういう問題でその実を上げる。私も、必要があれば私自身参りまして現地でのいろいろまたお話し合ひをさせていただき、一日も早い空港の完成に努力をいたしたい、このように考えております。

○村田(吉)委員 やはり成田の反省というものを生かしていただかないと、冒頭大臣にお答えをいただいたことがまた同じようになつていかなかつてしまつたということでありまして、どうかひとつ、もう一度成田の反省ということをよく考えていただけて前に進めていただきたいと思います。

今、新しい第七次空港整備五カ年計画が策定されるわけですが、特に首都圏の第三空港というものがうたわれておるし、それから中部圏の空港というものがうたわれておるわけでありまして、そういう意味で、成田空港の今までの失敗の経緯というものをきちんと詰めて、その反省の上に立つて地元を進めていただきたいと思います。

ただし、首都圏の第三空港なんですけれども、これの見通しとか、今後どうやって段取っていくのか。やはり第七次空港整備の特徴は、今までの地方空港の整備ということから必要な地方空港が概成した、そういう現状のもとに、やはり首都圏の空港がきちんとしていなければうまくネットワーク

づくりができないということ、もう一度首都圏
あるいは大きなプロジェクトへ、拠点空港の整備
に力を注ぎますよということになったのだからと
思います、特に首都圏の第三空港についての今
後の段取りとか見通しとか、まだこれからでござ
いますから、どういふふうによつていくのか明ら
かでないところもありましようけれども、御説明
を賜りたい。

ただ、成田も羽田もまだつくりかけということ
でありますし、そういう意味で、私もさっき言っ
た、税金を上手に使うという観点からいって、今
までの検討のありさまを見ると、既存の空港
はもう限界だとか、いろいろなことがあります。
それで海上空港にしなければいけないというふう
に答えがなっているような気がしますが、それでも
どうかそこら辺ももう一度幅広く考えてやってい
ただきたいなというふうに思います。

関空の方もいろいろこれから検討されるでしょ
うけれども、今度滑走路を広げるに当たりまし
て、やはり陸路を通過していくということも検討
されるでしょうから、航空機の騒音のレベルも下
がってきているはずなので、そういうところも含
めて首都圏についても幅広く考えていったらいい
のではないかと私は思っておりますが、そこら
辺も含めて局長に御意見を賜りたいというふう
に思います。

○黒野政府委員 首都圏の方のいわゆる第三空港
につきましては、第七次の空港整備五カ年計画に
関します中間取りまとめにおきまして「海上を中
心とした新たな拠点空港を建設することを前提と
して、総合的な調査検討を進める必要がある。」
こういう形で明確に位置づけをさせていただいて
おります。

これにつきまして、幾つかの問題があるわけで
ございますが、まず一つは、今先生御指摘のと
おり、成田の教訓といましようか、これをどうい
うふうに反映させるかということでございます
が、これにつきましては、この中間取りまとめに
おきまして、「国と関係地方公共団体との連携

が重要であり、両者による協議の場を設けて、候
補地の選定など必要な検討を進め、結論を得た上
で事業着手をめざす」とされております。あくま
でも地域との相互理解のもとにつくるということ
になっております。

そこで、私もその第一段階といたしまして、
関係地方公共団体との間で意見交換を行う場とい
うことで、首都圏の空港に関する意見交換会とい
うのを設置いたしました。既に第一回を先月の二
十七日に開いております。当面、一年ぐらいい
かけて意見交換をしようではないか、その後、皆さ
んの御同意を得られれば、候補地の選定というよ
うな段取りを踏もうではないか、かように思っ
ておるところでございます。

それから二番目に、片方で羽田をつくり、片方
で成田をつくり、またこれをつくる、その辺の空
港の整理について、重複といましようか、むだ
がないかどうか、税金の有効利用という観点から
問題はないかという御指摘かと思ひます。これに
つきましては、空港というのは適地選定まではか
なり時間がかかります。したがって、首都圏
の空港につきましては、今の段階から順次準備を
進めておきまさんと、むしろおくれるのではない
か。まことに申しわけありませんが、私どもとい
たしましては、これでも遅いくらいではないかと
思っております。できたらこの七次の五カ年計画
期間中には事業着手を目指したいと思っております
ところでございます。

また、空域の問題につきましても、これも非常
に大事な問題でございますから、騒音レベルの低
下等の点も勘案しながら、地元の方々の御了解を
得ながら、空港が地域社会にとって十分機能する
ように努力をしてみたいと思っております
でございます。

○村田(吉)委員 首都圏第三空港については、そ
ういふこともあわせて、首都機能の移転という問
題がいろいろな面でもやはり議論されていまして、
それが変わったら前提が変わってしまうのです
か。だから大臣も、この首都機能の移転というこ

とについて本気でやるのかやらないのか、そこら
辺も政府を脅かして決めていかないと、この件に
ついて腰が定まらないということになってしま
うのではないかと今思ひます。首都機能
という中に、国際空港というのも重要な機能の一
つとして入っているはずでありますから、どうか
大臣にも首都機能の移転という問題については早
く決着をつけていくということも督促をしていた
だきたいというふうに思ひます。

時間がなくなりましたので、次に移ります。
関空なんですけれども、ああいふ形で上下分離
になりました。これは一期工事の結果、非常に空
港使用料等が高くなりまして、そういう意味で、
お金のかかる空港用地の整備はできるだけ国費を
入れて、あるいは地方公共団体も努力してという
ことで、株式会社関空に直接負担させ得ないとい
うことがあったと思ひますが、一期工事と比べ
てどうですか。どういふふうによつて改善がなされた
か、概要についてちょっと説明を賜りたいという
ふうに思ひます。

○黒野政府委員 一期工事は、三〇％が出資金と
いう形で無利子の金でございます。うち二〇％が
国費、残り一〇％が地方公共団体等の御負担と
なっております。

そこで、二期につきましてはその点を改善いた
しまして、特に事業費の高い用地造成、埋め立て
でございますが、これにつきまして、無利子資金
の比率を五五まで上げてございます。これによつ
て、二期につきましても一期とほぼ同様の採算性
を確保できるのではないかと、かように見通してい
るところでございます。

○村田(吉)委員 建設費を縮減するために空港施
設の一部の建設が見送られたようでありますけれ
ども、二期工事が終わった段階で、そうした工事
の延期というものが航空機能の十分な発揮のため
に影響はないかどうか、お考えを聞きたいと思ひ
ます。

○黒野政府委員 今回の関空の二期事業は、段階
方式と我々呼ばせていただいておりますが、当

初、予算要求では二〇一六年までを見通した滑走
路、旅客ターミナル施設等を想定した概算要求内
容になっておりましたが、これを調整いたしまし
て、五年前に切りまして、二〇一一年までの需要
を賄う施設をつくらうではないかということにい
たしました。したがって、規模の縮小というより
も二段階に分けてつくるといふことでございま
し、最終的な姿は一切変えていないつもりでござ
います。特に一番大事な滑走路につきましては、
四千メートルという長さを、これは最初の段階で
確保してございまして、関西及び日本の国内か
ら集まる航空需要につきまして十分に対応できる
内容になっておると考えております。

○村田(吉)委員 航空法の改正の方に移ります。
航空法の今回の改正なんですけれども、規制緩
和の一点という形で行われるというふうに関いて
おりますけれども、航空機の使用者にとつてどん
なメリットがあるのか。前回、私どもの自民党の
いろいろな部会でもいろいろな規制緩和をやつて
いただいておるわけですが、それが何か、
定量的にどうか、数値的にどんな負担軽減効果
があるのかというのはいまのところよくわかり
ますから、訴える力が弱いのではないかと今思
ひます。航空機の使用者にどれくらい負担軽減
効果があるかどうか、お知らせ願いたいという
ふうに思ひます。

○北田政府委員 今回の制度改正によりまして、
航空機の検査というものが省略されることにな
るわけでございますけれども、航空機の検査につ
きましてもいろいろ種類がございます。

まず、国産機の新規検査につきましては、型式
証明を取得した航空機につきまして、製造者が検
査し、確認をした場合には国の検査を省略する
というところでございまして、その国の検査の分
がなくなるといふことで、費用、日程面での負担
軽減となります。また、輸入機の新規検査につ
きましても、外国の証明が行われた場合には国の
実機検査というのを省くというので、費用、検査

期間について使用者の負担が軽減されることになり
ます。また、更新検査につきましても、認定を
受けました整備事業者が整備、検査をし、確認を
した場合には国の検査をしなくなりますので、国
の検査を受ける場合に比較して、日程面の自由度
が増し、検査希望日に検査が可能になるなど、使
用者の負担が軽減されることとなります。

○村田(吉)委員 時間がもうそろそろ参りました
ものですから、最後に。

規制緩和すると言われましても、運輸関係、特
に航空機、航空輸送というものは安全が一番大切
ですから、どうかひとつ、そういうことをしたと
しても航空機の安全輸送が確保できるように、運
輸省としてもその点に怠りがないように今後も進
めていってほしいということをお願いをいた
しまして、私の質疑を終わりたいと思います。

ありがとうございます。

○辻委員長 以上で村田吉隆君の質疑は終了しま
した。

小坂憲次君。

○小坂委員 おはようございます。新進党の小坂
憲次でございます。

きょうは、少しお時間をいただきまして、本日
の議題であります航空関係についてちょっとお話
をさせていただきたい。私も以前、航空関係の職
場におりましたものですから、その際にいろいろ
なことを考えておりました、それが今回の法案提
出に勉強をされまして、いろいろ聞いてみたい、
こう思いました。きょうは、亀井運輸大臣の胸を
かりて、少しじっくりと航空関係の諸問題につ
いて基本的なお考え、また認識を聞かせていただ
きたい。しばしおつきき合いをお願いしたいと存
じます。

質問通告してあります我が国の国際空港の位置
づけについて、そしてその中に、関西国際空港と
成田空港のそれぞれに期待される役割、こうい
うに質問をいたしました。大変に漠然とした質
問のように聞こえるかもしれませんが、我が
国にとって関空と成田空港は一体どのような存

在意義があるのか、また現在の役割、そして将来
期待される役割というのはどういうものなんだ、
いろいろな環境等ありますけれども、基本的にど
ういう認識をお持ちになって、どういうふう
に持っていきたいとお考えか、ひとつお願いいた
します。

○亀井国務大臣 関西国際空港並びに成田空港
と、我が国をめぐる国際航空需要の増大が見込
まれるわけでありまして、成田、関西ともども、そ
れぞれ首都圏、近畿圏のこの国際航空需要に
対応させなければならぬわけでありまして、そ
ういふ面から、先ほどお話しのとおり、国際ハブ空
港としての機能が期待されるわけでありまして、特
に、関西国際空港につきましては、近畿圏におけ
る国内航空の拠点としての機能を有するわけであ
ります。そのようなそれぞれの機能の中で、やは
り国内各地域とを結ぶ路線、これがまた必要なこ
ともなるわけでありまして。

関西国際空港は、現在二十九の国内各都市との
空港のネットワークを持って結ばれております。
他方、成田空港は、現在国内の四都市、こうい
うこととどまっておるわけでありまして、同空港
のいわゆる拡張、整備がなされる段階で地域の利
便性の向上を図ってまいらなければなりません
し、国際線、国内線の乗り継ぎ、こういう機能が
改善される、国内ネットワークの充実を図って
まいる、こういうことが必要ではなからうか。ま
た、このような視点で考えてまいらなければなら
ない、そのように考えております。

○小坂委員 ただいま大臣の運輸大臣としての御
意見を承ったのでありますが、政治家としての亀
井大臣として、やはり関空にしても成田にして
も、拡張にはなかなか困難が伴っております。

一方、アジアの各地を見回しますと、巨大空港
が次々とオープンをしてきているわけですね。後
ほど御紹介しようと思つたのですが、議事録等を
拝見しますと、既にこれまでも委員が関連の質
問をしております。
最近報道されておるものだけでも、香港のチェ

ク・ラップ・コック空港の九八年開港、これが三
千八百メートル級の滑走路がまず一本、そして追
加一本、また面積は中部国際空港の二・五倍、こ
ういふものを想定されておるわけでありまして。ま
た、マレーシアのセパン新空港は、やはり同じ九
八年開港予定であります。これは二万ヘクタ
ーというところで中部国際空港の約二十倍、私も
びっくりしたのですが、私が見た資料が確かであ
れば二十倍の大きさだ。四千メートル滑走路が当
初二本ですが、追加三本で最終的には五本とい
うことで、これまた一億人規模の処理能力を有す
る。そして、昨年開港いたしましたマカオの新国
際空港、これで三千三百メートルの滑走路一
本、もう整備が終わっておるわけでありまして。ま
た、タイの第二バンコク国際空港は、二〇〇〇
年、二十一世紀までに三千七百メートル級を二
本、追加二本で四本、これまた一億人規模です
し、中国の上海新国際空港、これは二〇〇〇年予
定ですけれども、四千メートル級を四本、広大な
ものであります。また、シンガポールのチャンギ
国際空港も近々拡張計画を発表するだろうとい
うことであります。もうそちらの方では状況を御存
じかしれません。こういふように、周辺地域
では、アジアのハブを目指して、また国際的な戦
略も踏まえて、あらゆる困難を乗り越えてこうい
う形の整備をしよう、こう考えているわけですね。

一方、我が国の方は、拡張はしたい、計画もあ
る、だけれどもなかなかいろいろな問題で困難
だ、さあどうしよう、だめだだめだと言ってお
れば、これはまさに日本は、先ほど村田委員の方は
苦しんでやっていると、大変な、与党ら
しい表現があらわれましたが、はっきり言ってこれは
おかれておるのに対して、めちゃくちゃにおくれ
ておるわけでありまして。

このおくれを取り戻す方法は何があるか、ある
いはそういつた点から日本全国を見渡して、関空
とか成田とか首都圏とかというものにこだわらな
いもつと大きな視点で、東南アジア全体を見なが
ら何か考えなければいけない時期に来ているよう

に思ふのです。そのときにちょうど大臣をされて
いる亀井大臣として、今すぐに具体的なものでな
くても、私としては自分の大臣の間にできればこ
ういふふうになっていきたい、こういうお気持ち
をお持ちでしたら、御披露をいただきたいと思
います。

○亀井国務大臣 いろいろ長い、航空関係に御経
験のある委員からのお話でございます。しかし、
現状、申し上げておりますような成田あるいは関
空あるいはまた将来中部の調査、こういう形で航
空審議会の中間取りまとめも出ておるわけであ
りまして、やはり当面はこの問題を早急に、いろ
いろの厳しい状況下ではございますけれども、こ
れをなし遂げることが求められておる、ま
た、やらなければならぬことではなからうか、
このように私は考えております。

○小坂委員 なかなか期待したお答えをいただけ
ないようではありますが、いざいざ、一生懸命
取り組まないとおかれてしまうという認識は一致
していると了解をさせていただきました。

我が国の国際空港は全部で二十一ですか、ある
わけでありまして。これにはいろいろな形の国際空
港がありますが、国際空港と名前をつけるに当
たって、それまでローカル空港と呼ばれていたな
がらこれが国際空港になる。どういふ基準で、こ
れは申請があれば、乗り入れ申請とかそういう状
況で、何でも認めるのですか。局長、これにつ
いてちょっとお願いします。

○黒野政府委員 国として正式に国際空港とい
う名前をつけているのはごく一部でございますが、
今先生がおっしゃったのは、国際線が入っている
空港ということだと思ひます。

私ども、基本的には、国内の路線もそうです
が、それに見合うだけの需要があるかどうか、そ
れを入れることによって地域の方々の要望にこた
え、かつ路線を維持できるかどうか、その辺を考
えた上で個別に処理をいたしております。ただ、
国際の問題は相手国とのいわゆる権益の均等とい
いましょうか、その辺のやりとりも踏まえた上で

お互いに平等という観点から路線を認めておるということでございまして、特にアジア諸国に対しては、日本の各地域が門戸を開くことを、地域の方々の要望が大変強うございまして、それに対して、我々も個別に応じてできるだけ対応しているという状況でございまして。

○小坂委員 今おっしゃったように、国際空港と名前がついているものはそんなにないけれども、国際線乗り入れということではおっしゃったのですが、その違いと、それから国際空港と名前がついている空港は幾つありますか。

○黒野政府委員 国際空港といいますが、成田、伊丹、それから関空、羽田、この四つでございまして。これは正式に国際空港という名前がついておりまして。それ以外は国際という名前はついておりません。

○小坂委員 私の報告いただいたものには二十一と書いてあったのです。それで、国際空港というのは、千歳も千歳国際空港と呼んでいましてね。だから、そういう意味では名前はほかにもついているのじゃないですか。

○黒野政府委員 若干事務的なことになりましたが、地域の方々が自分のところの空港ということとで俗称でつけている例はたくさんございまして。千歳につきましては、我々は新千歳空港という名前を正式につけております。

○小坂委員 四つしかない。そういうことでいいかなと、私の質問としては、なるほどそれならばいいかなと思う部分もあるのです。

というの、私がこういうお話をしようと思っただけ、二十一というのを聞いておられて、その中で実際に頻りに国際空港としての実績を上げていく空港という八つ、十ないぐらいですね。同じ基準でアメリカの方を見ますと、これまた二十ぐらいしかないのです。アメリカ全体で国際空港、インターナショナルエアポート、今おっしゃったような地元がつけているような形ではないかと、それこそ八十とかもあっておられると思います。しかし、ドイツでも二十ぐらいだと思いま

す。これはほとんど国際空港というものを広げていっているのかな、どういふふうにしたらいのかなと。

ハブという言葉がさっきからずっとこの委員会でもよく使われております。ここでちょっと、それではハブ空港というものはどういう要件を持っているか、どういう意味なのか、これについて御説明いただけますか。

○黒野政府委員 これはもう先生御案内のことかと思いますが、もともとアメリカから出た言葉でございまして。アメリカで一九七八年に規制緩和法がございまして、それを契機にアメリカ国内で競争が促進されました。その際にエアラインが、路線の効率化あるいは路線網の充実を図るためにハブ空港という大きな空港をつくり、そこに路線を集

中し、そこで乗りかえることによって自社の路線網を充実する、こういう戦略をとりました。これをハブ空港、空港の方がハブ、それから路線の方をスポーク、ハブ・アンド・スポークという言葉で言われております。

したがって、起源的にはそういう乗りかえ機能を持った大きな空港という意味かと思っておりますが、現在それが若干緩やかに使われておりました、国際的な大きな空港に結果として路線が集中するものですから、そこを利用するお客様が乗りかえもするということで、大きな空港を国際ハブ空港と呼んでいるのが実態かと理解しております。

○小坂委員 そうですね、自転車のタイヤですね。スポークがあって、周りにタイヤがあって、真ん中にハブがあるんですね。それをビジュアライズするにはタイヤを横にしてみれば非常にわかりやすい。真ん中にハブ空港があって、周りにローカル空港がある。

国際ハブ、国際ハブとよく言うのです。成田と関空、それぞれ国際ハブ空港としての機能を整備しとか、いろいろ言われておられるのですが、国内の旅客需要を、海外旅行者の需要をそこへ集めて海外へ飛ばしていく、こういう意味の国内の位置

づけとしてのハブ。それからもっと大きく見ると、東南アジアの各地からの旅客を乗り継ぎとして集めて大陸間を移動していく、こういう国際的なハブ。両方とも国際ハブなんです。これはどちらの方を特に重点に考えて両空港は整備されているのでしょうか。

○黒野政府委員 理想といたしましては、両方の機能を目指すべきだと思います。ただ、成田につきましては、空港容量の観点から国内線の結果としてなかなか入れられないということ、国際線に対する乗り継ぎが中心になっております。ただ、成田空港の利用者で、私の記憶では五割程度が国内の航空からの乗り継ぎ客になっておられるはずでございまして。

一方、関空につきましては、幸い現在のところまだ空港余力があるということで、先ほど大臣からもお答え申し上げたとおり、国内路線がかなり集中しております。したがって、国内線から国際線へのハブ機能もあわせて持っている、そういう空港だと思っておりますし、これからもうそういう形で整備を進めてまいりたいと思っております。

○小坂委員 私は、今質問申し上げた中に要件、ハブとなるには、どういうことを整備するとハブとしてみんなが認めてくれ、実際にハブとして利用されるのか、この要件をちょっとお聞きしたいのです。

○黒野政府委員 ハブ空港になりますには、やはりソフトとハード両方が要るかと考えています。空港を整備する際にはハードを当然主に考えるわけですが、やはり空港としての乗りかえ機能が十分に果たせるような構造になっているかどうか、そこが大きなポイントかと思っております。その機能に着目して、あと各エアラインが路線を張るかどうかが、これはソフトのこととござい

ますが、これは第一義的にはエアライン側の判断、こういうことにならうかと思っております。

○小坂委員 ソフトとハードとおっしゃって、ハードの面を中心におっしゃった。ソフトの面はどうなんですか。

○黒野政府委員 ちょっと私の御説明が悪かったかもしれませんが、ソフトというのは、実際にその空港にハブ機能を目指して路線が飛んできてくれるかどうか、そういう意味で私はソフトと申し上げました。したがって、そのところはエアラインの方が御判断をされる、第一義的にはエアラインの判断、こう理解しております。

○小坂委員 エアラインの判断でそれはできないのじゃないかなと私は思っているのです。もっと基本的な認識が一致しないと私の議論は先に進まないのですが、もう少し加えて御回答いただけないですか。

要するに、乗りかえに便利がいいとか、乗りかえに便利がいいというのはどういう便利なんですか。時間的に接続しやすいということは、端的に言えば、私が期待する答えは、乗り継ぎに便利がいいということ、発着枠が十分にあって、一本着くと、それからミニマムコネクティングタイムの範囲内に次の発着、たくさん便が離陸できる、そういう枠を持っているということじゃないですか。だからそういう意味の答えをちょっとしてください。

○黒野政府委員 御指摘のとおりでございまして、空港そのものが持つ機能として十分な能力があって、各エアラインが自分の望む時間に好きなように路線を張れるということがまず第一に必要なかと思っております。それから二番目に、そこを利用するお客様が、CIC設備も含めてかなり便利に使えるかどうか。さらに細かいことを申し上げれば、案内機能とかその辺も充実していることが大事かと思っております。

○小坂委員 このやりとりだけでやっても三十分多分とれると思うのですけれども、私の考えとしては、ハブ空港として十分に皆さんに使っていただけるようになるには、まず第一に空港の規模が大きいか。要するに、飛行機がたくさんとまったり、それから乗降客を、離着陸の客をCIC施設を含めて処理できるような施設を持っている

ること。確かにおっしゃるとおりハードの面でですね。

そして、それに加えて発着枠を十分とれること。これは滑走路がそれだけの能力を有していること。これは単に敷地の面積だけじゃなくて、滑走路の使い勝手というものも含めてですね。長さ、それから風の方向、それから縦横の、横風に對する対応力、そういうものも含めた能力を有していること。

それから、そういったハード面だけでなく、その空港のロケーションというのが非常に重要ですね。これがどこでもいいのだったら、何もこんなに羽田の沖合移転だとか成田だとか言わないでいいわけですよ。ですから、やはりロケーションでしょう。そのロケーションということ、それに迫っている背景の、大商業地を控えているとか大観光地を控えているとか、そういう意味のロケーションも含めてですね。

そしてまた、乗り入れている航空会社の地点数がどれだけたくさんあるか。要するに、ハブ・アンド・スポークというのは、丸い全体ものを何となく想定するわけですよ。三百六十度の方向からみんな入ってくるということ想定するわけですよ。これは、百九十度の範囲だけから入ってきて、幾らくさん地点があってもだめですね。なるべく三百六十度の方向からも入ってくる航空会社を誘致するということですね。

それから、基礎的な旅客需要がそこになければだめなのです。その国の魅力とか経済力とか位置づけとか、ロケーションですね、まずその地図上の位置づけ、そういった意味での旅客需要があるような、ロケーションも含めてそういうものがないと、それはハブとして利用できません。

そういったものを一つ一つつぶしていって、そしてさらに加えるならば、国内からのアクセスのいいこと、それからその周辺の交通機関からのアクセスのいいこと、これも踏まなければいけないですね。新幹線が近くまで来ている、そこから例えば成田に直接乗り入れる、そういうふうにな

るといふことも必要ですね。そういうものを一つ一つつぶしていって、初めてハブとしての機能が整ってくるのですよ。なおかつ、着陸料が安くないと、これはみんな来ません。

ですから、三百六十度の方向から来てくださいますよというには、やはり着陸料も抑えて、使い勝手をよくして、インセンティブを何か加えていかなければならない。これだけの要素を持っていかなければならないのです。それだけの要素のうち、この成田と関西国際空港、一つ一つつぶしてみただけじゃないですか。

そうすると、これはやはりまだまだ、単に滑走路を延ばそうとかなんとかという問題以上に、もっと大きな問題を抱えている。このままほっておくと、これはもう経済面で今ジャパン・パッシングだ、こう言っている。これは旅客もみんなジャパン・パッシングですよ、日本に寄る必要なんなくなっちゃう。もう皆さん見慣れているチャートだから、これは運輸省も同じチャートを前に航空の問題のいろいろな会合にお出しになっています。

これはちょっとわかりやすく引き伸ばして、別の資料ですけれども、見ていただこうと思って、今委員長の許可をいただきました。非常にわかりやすいですね、これは。一番こち側の赤いの、これは韓国です、金浦空港ですね。こちら成田、そして関西国際空港。成田と関西国際空港と金浦空港の着陸料の差というものはこれだけあるわけですね。もう今までわかってはいるけれども、絵で見てみると、また何となく、はっきりわかる。その他の日本の国内がこれですね。フランクフルト、パリ・ドゴール、ニューヨーク、これはJFKですけれども、ロサンゼルス、ロンドン・ヒースロー。こう見ますと、韓国の金浦空港はこんなに少なく、こっちはこんなに高い。これを抱えながら日本はハブ空港にならんと競争せにやいかぬのですよ。

一方では、先ほど、国際空港というのは日本国

内各地にたくさんあるけれども、東南アジアの国々にできるだけ地域から出られるように私ども考えているときき局長はおっしゃった。だけれども、地域からほとんど東南アジアに出ていくときに、今日のローカル空港で一番出ていっている先はどこですか。

○黒野政府委員 韓国でございます。

○小坂委員 まあ何か落とし込んでいくような質問のやり方で失礼かもしれないけれども、そういう意味でなくて、実際にそうなんです。韓国にみんな行っちゃうのですよ、ローカルに国際空港という名前をつけて。皆さん、おらが空港も今度国際空港だといって政治家が頑張つて国際空港という名前をつけると、行き先がほとんどみんな韓国に行っちゃうのです。韓国からその先、ロンドンに行ったり、ニューヨークに行ったり、東南アジアの国々に行っちゃうのですよ。なぜならば、着陸料も安いし運賃も安いのですよ。そして、今度はさっき申し上げたようにでかくなる。そうすると、ますますハブとしての力を持つていく。

日本は経済的に東南アジアで地位が低下してくとおっしゃるけれども、頑張らなければいけない。頑張らなければいけないけれども、同時に、やはり頑張るインフラを整備しなければいけない。この国際空港というのは日本の経済を支えるインフラなんです。これについて、なるほどそこまで聞いてみると、今までもわかってはいるけれどもというので、何か大臣お一言いただけますか。

○亀井国務大臣 いろいろお話しいただきました。

現実になかなか厳しい財政状況あるいはまた地域との問題、まあもろもろの難しい問題に取り組んでおられるわけですが、現実の問題としてなかなかそれらの問題を克服することができない状況下の問題、これもあるわけでありまして、ぜひ各般の御理解と御協力、特に着陸料の問題等々につきましても、空港の特会は限界もあるわ

けでありまして、あるいはまた、今般、関西国際空港につきましても、あのような形で一本滑走路をつくりまして開港して間もないわけでありまして、やはりいろいろな御協力をちょうだいして、厳しい条件下でありますけれども、またいろいろの制約があるわけですが、それらが完成し、その機能が発揮できるよう努力をいたさなければならぬ、このように考えております。

○小坂委員 さらに運輸省の皆さんに、それは十分わかって我々も苦労しているんだ、こういうことだと思えますけれども、さらに認識を深めていただきたいのには、地域からの要望がある、それにこたえていくのは必要であります。それで、ローカル空港を国際空港化することも必要でしょう。しかし、その際にやはり政策的に、あるいは戦略的に判断をしていかなければいけない部分がある。それをしっかり踏まえていただかないと、成田とか関西の発着枠の制限というものがこれから当分続くのです。

それで、これはなかなか解決できないということをおっしゃった。難しいということ、前の村田さんの質問にもお答えなさりましたが、いろいろな形で表明されていってしまう。そういうものを考えていくと、やはりその許可をするときに、航空交渉等をするときにも、そういった頭を持ちながらやっていかないと、いつの間にか他のハブ空港の建設促進支援策にしかなくなっていく。そして日本のハブ空港をハブならしめたいための足を引っ張る行為をやっていることにもなりかねない。すなわち、難しさはあるけれども、それだけに逼迫した需要が高ければ高いほど世論も盛り上がるし、地域住民の理解も促進できるし、国の予算の重点投下もなされる。ところが、そのプレッシャーリリースを小手先でいろいろやっていけば、そういう意味ではまたそれが薄れてしまうことにもなりかねない。

そういうことも考えると、やはりローカル空港を国際化するときにはそういう判断もしなければいけない。ただしまた、地域から直接海外へ出ら

れる、こういうことはこれは大いに結構なことです。それから、そういう意味での判断もしなければいけない。だから、そこには戦略的な意味合いを踏まえて判断をしていくことが必要だろう。今までもそう考えていらっしゃるかもしれないが、より一層これからはそういう点を考えて判断をしていただきたいなというふうに思うわけであります。

○黒野政府委員 現在、我が国に新たに航空協定を結びたいとてみている国が四十カ国ございいます。この国々が具体的にどの空港へ飛ばすかというのは協定交渉をした後なんです。本音ではこの四十カ国のエアラインはすべて成田に乗り入れを希望していると見ております。

○小坂委員 すべて成田へ要求ですけれども、成田で消化できない、その場合はどう対応されますか。

○黒野政府委員 まず一つは、航空協定交渉を進めるか、お互い合意に達するかどうかでございますが、仮に合意に達した場合には、例えば関空を向こうが選択するということもあり得ると思っております。

○小坂委員 今ここに大体資料があるので余りお聞きしてもあれなんです。皆さんに全部これを見せるわけになかなか距離的にいきませんので、お答えをいただいた方が早いかもしれません。

成田空港に乗り入れている外国航空会社と国内の、日本の航空会社の発着枠でいうところの比率ですね。そして、外国航空会社の場合には、その外国航空会社全体に占める米航空会社の比率、これをちょっと教えていただけますか。

○黒野政府委員 成田につきまして、外国企業が使っている発着枠の比率が六三・九%、日本が三六・一%でございます。その外国企業のうち、米国が使っておりますのが三四・七%でございます。

○小坂委員 まあ大体四割弱、三割五分が日本で、残りが外国で、その外国のうちの四割は米国が使っている。航空会社は、これは競争しているわけですね、お互いに。国内航空会社同士も競争するけれども、外国の航空会社とも競争する。外国の航空会社同士の競争の中にも、大まかに言えば、米国がガリバーで、そしてその他のそれぞれの国の航空会社がまた残りの部分を食い合っている。こういう構造にあって、その供給が発着枠という形でこれはほとんど決まっています。この発着枠の振り分けで供給量というのは決まってくるのです。

供給量がこういう形でコントロールされている中であって、仮に、低運賃化がどんどん叫ばれて、確かにすごい安い運賃が、私が働いていたころよりもどんどん下がっています。そんなに安いのかとびっくりするほどです。安売りし過ぎじゃないかと他人事ながら心配するくらいに安くなっている。これを見ますと、運賃の競争もどんどん激化している。たくさん供給するところの運賃が安いという状況。だから、要するに供給がある程度固まっています。大供給力を持っている部分と供給の少ないところ、これは価格で競争したらどっちが勝ちますか。

○黒野政府委員 一般論から申し上げれば、供給力の多い方がコストダウンの効果があらわれて競争力はあると思います。

○小坂委員 そのとおりですよ。ですから、それは変わらないと思うのです。

その原則を適用すると、今後、供給量が拡大できない、拡大したとしても、これを今までの比率でそれぞれに割り振る限り、これはメガキャリアが勝つ、こういうことになるのじゃないですか。今後、成田の供給量増、関空の供給量増ということを図っていくわけですが、この配分についてどのようにお考えですか。

○黒野政府委員 今進めております成田の平行滑走路ができますと、キャパシティがかなりふえると思います。それをどう配分するか、これは御

指摘のとおり大変難しい問題でございます。国際的にも大きな問題になるというか、話題になる話だと思っております。したがって、今の企業間の競争をどうバランスをとるか、あるいは国と国とのバランスをどうとるか、何といましようか、多次元の方程式を解くような難しい話でございます。が、今先生がおっしゃった競争という面で、不平等な状態をなるべく解消するというのも一つのファクターだと思っております。

○小坂委員 ですから、新規乗り入れ要求のある航空会社、これは、乗り入れて発着枠拡大しても、そんなにたくさんは航空会社に行かぬでしょう。初めて乗り入れるのですから、一気にめちやくちやな供給量を持つことはないでしょう。

しかし、既に持っている航空会社に対して、既得権益の幅が、パーセンテージ、シェアがこうだから、このシェアを崩さないように配分をしたとすれば、これはほとんどそのキャリアを強くするだけですね。やはりその辺はしっかり考えて航空交渉に当たっていただかないといけない。やはり利益という観点からそれは考えていただかなければいけない。

すぐ先は、これはみんな必死になって戦っているからどうなるかわかりません。でも、ずっと先を見てもらえない、これはもう明らかです。供給量の多い方が勝つのです。供給量の少ないところはじり貧になる。日本の航空会社がそういう形になれば、やはり国益を損なうということになると思います。ですから、国内の競争は適切な競争をさせるべきでしょう。しかし、その上で、国の枠で考えて、今、日本、アメリカ、その他の国々、こう考えたときには、アメリカがどおんと大きくて、今の航空交渉でもなかなか状況が改善されない、こういって、地点をふやすとか、いろいろな条件のバランスの中でこの航空交渉を進められる。

そのときにやはり注意すべきこと、しっかりとポイントとして把握すべきことは、ハブとして位置づけようとしている空港における供給量の割り

振りは、これはしっかりと日本の国益を基準に考えておいていただきたい。そして、その上で、ほかの条件の調整によってそのハブにおける供給量をバランスしていく、日本と外国とのものをバランスしていくことを考えて戦略的に交渉に臨んでいただきたい、これを一つお願いをしておきたいと思っております。

ちょっと専門的な話過ぎてはかの委員には恐縮かもしれませんが、さらにちょっと話を進めたいと思うのでありますが、では、国内線の話に少し移りましょうか、時間がもうなくなってきましたからね。

まず最初に、国内線というものをとらえて、国内線の供給政策と運賃政策といえますか、これについてちょっと御意見を伺いたいと思っております。

○黒野政府委員 国内線につきましては、私も、十数年前から、いかにここに競争という概念を入れるかということで、努力をし、順番にやってまいっております。

かつては航空憲法というものがございまして、日本航空は主要幹線、全日空は主要幹線とその他路線、当時の東亜国内航空は地方路線、こういうふうな厳然と壁があって、その中で共存共栄を図りなさい、こういう政策をとってまいったわけでございます。それを撤廃いたしました、その壁をなくし、相互に競争しようではないかという政策をやりました。そのときに、ダブル・トリプル化につきましても、基準を決めまして積極的に促進するという政策をしたわけでございます。

一方、運賃につきましては、いろいろまた御意見がございましたが、この限定された競争の中で何とか各社が意欲的に経営努力をしていただけたためにはどうしたらいいかということを考えた結果、幅運賃制というのを導入させていただいたわけでございます。

また、その後続きまして、ダブル・トリプル化の基準の緩和という形で、一步一步、いろいろな制約のある中におきましても、競争という概念を通じて利用者の利便の向上が図られるよう、

我々努力いたしてきています。ところでございます。

○小坂委員 今、黒野局長からお話のあった中に、最後の方に、利用者の利便性の向上と競争という問題を考えているというお話がありましたので、ちょっと大臣に、最終的にいろいろな認可の判断をされる大臣に、利用者の利便性の向上という問題とそれから競争原理の導入というものの関係なんですね。競争原理を導入して利便性を向上させる、利便性にはいろいろなものがあります。サービスがよくなるとか、それからフリークエンス、要するに頻度が、便数がふえていく、それから運賃が安くなるとか、いろいろありますけれども、そういった利便性の向上と競争。競争をどうとどめようかという判断で適正と考えていたらいのか、その辺の勘どころみたいなものを大臣としてどうお考えか、お聞かせをいただきたいと思います。

○亀井国務大臣 いろいろ条件が難しい課題があるわけでありまして。そういう中で、かねがねいろいろ御指摘がありました運賃の問題で、規制緩和、こういう一面から、幅運賃制度の導入をしたところでありまして。

先般来、それぞれ各社が、私は初値、こういうことを申しておるわけでありまして、やはりあの幅の中で、いろいろそれぞれの会社の特殊性なり企業努力なり、そういうものをお示しいただいてまずスタートをしていただく、こういうことが必要なことじゃなかろうか。便数の問題であるとか空港の発着枠の問題であるとか、あるいは首都圏、近畿圏、あるいは季節的に限界がある場所もございまして。そういう面で非常に難しい要素があるのかと思いますが、やはり幅運賃という枠の中で、これは一つの枠をつくったわけでありまして、それからその中でいろいろ、経営がそれぞれの努力をして利用者のニーズにこたえていただきたい。いろいろ難しい、すべて一〇〇%、こういうことではないわけでありまして、限られた中でその対応をする努力が必要ではなかろうか、このように

思います。

○小坂委員 おっしゃるとおりであります。しかし、それぞれの企業努力をしながら競争を続けていくのですが、大枠というものがあられるわけですね。やはりそれは、先ほど申し上げたように、供給量というものは、これは空港に制約があつて、ほとんど需要がふえれば広がっていくというときにはいろいろなことができるのですが、その競争させる条件もいろいろ変えて整理をしてお対応することができるとは、その基本的な条件のうちの供給量というものが常に決まっていると、まあ言ってみれば、お店の前に並べる品物の量が限られているところで三つの航空会社が争うみたいのを、三つの航空会社の会社が品物を、自分のところのをたくさん並べてくれ、こういう話をするようなものでして、要するに供給量が限られている段階ではかの条件をフリーにすると、結局その供給量というものが制約要件になってしまうということになってくるわけですね。

幅運賃について今お話が出ましたけれども、国内線の幅運賃を導入して、いろいろなことが聞かれます。逆に何か高くなったんじゃないかとこたえられていますが、どういうふうな評価をされていきますか。

○黒野政府委員 先ほどの繰り返しになるかもしれませんが、この幅運賃は、事業者の方が自主的に運賃を決める、そのときに利用者の反応も見ながらその市場に一番合った運賃を決める、そこに生ずる競争によって各社が経営努力をする、それがひいては全体の運賃水準の引き下げにも裨益し、利用者にも利益をもたらす、こういう考え方で入れたものでございまして。

ただ、制度としてはそういう方向性を持っていることは間違いないわけですが、現在の制度からこの新しい制度に移る過渡的な現象といまして、上がった路線も確かにございまして、下がった路線もございまして。あるいは割引制度が相当大幅に変わりました。したがって、そこにつきましても若干の御批判、若干というのはいけ

ません、大きな御批判があつたかもしれませんが、私ども、もう少し長い目で見ていただければ、これは必ず利用者の方々に利益をもたらす制度だと思っております。現に実施前から各社がほかの社の動きを見てさらに低い運賃を提示するということをやっていると聞いていますから、まさにその競争の効果がそこにもあらわれているのではないかと考えているところでございます。

○小坂委員 確かにだんだん少しずつ下がり始めているのですね。これ、下がり始めるのですけれども、運輸省として、国内はダブルトラック、トリプルトラックといつて、今三社で競合させている。運輸省は、基本的にはどういふふうな競争を将来的に実現していくことが一番いいとお考えなんでしょうか。要するに、二社、三社、あるいはもっとふやしてもいい、それは需要次第だ、こういうことなのか。需要次第でも、需要が多くても供給は限られている、こういう状況下において、現状をそのまま維持していくのか、規制緩和でもっと航空会社をふやしてもいいのか、あるいは集約化させた方がいいのか、基本的にどうお考えですか。

○黒野政府委員 そもそも、この規制緩和といふのを日本の社会でどこまで進めるべきかという基本論があるかと思ひます。

アメリカにおきます航空の規制緩和、これは大変徹底しているわけでありまして、運輸省航空局もない、ここまでやっているわけでありまして、けれども、これが果たしてアメリカの利用者にプラスをもたらしたのか、結果としてマイナスをもたらしたのか、これはアメリカの国内でも評価が分かれております。

したがって、私ども、それ以上に各種の制約がある日本におきまして、アメリカ並みの完全自由化というのはとるつもりはございません。やはりこの限られた制約の中でぎりぎりの自由化、規制緩和をどこまで進めるかということだと思っております。

さらに加えまして、日本の社会は資本なり労働

力の自由度といましようか、これが制約されておりますから、なかなか新規参入あるいは撤退が自由にならないという制約もございまして。その点も視点に入れないといけないと思っております。

そこで、具体的に日本の国内航空についてどういふことかといふと、私どももいたしましては、やはり現在の三社による競争体制は維持をしていきたいと思っております。それは何もこれ以上入れないというわけではございません。新たな資本が航空産業に入ってきたという声があれば、それは我々としても、基準に合うものなら入れるつもりでございます。これは、新しいものを拒否するということよりは全くございません。

ただ、これもまたどこいかにもしませんけれども、先ほど先生おっしゃいましたように、規模の利益のある産業でありますし、ある意味において装置産業でございますから、新しい資本が入るというのはなかなか難しい。これも、我が国におけるこの航空の規制緩和をどこまで進めたいのかというときに、一つ考慮に入れなければいけない問題だと思っております。

○小坂委員 今黒野局長は、アメリカにおける規制緩和の動きについて、その結果は評価の分かれるところだとおっしゃいました。評価はアメリカでは分かれているというところをおっしゃったのですが、運輸省としての評価は、あるいは黒野局長御自身の評価はどうであるか、また、規制緩和が行われたその後の、今のアメリカの状況はその前と比べてどうなったか、どういふ御認識をお聞かせをいただけますか。

○黒野政府委員 私ら皮肉感覚でアメリカのことを余り知っているわけじゃございませんので、大きなことは申し上げられませんが、私は、見習うべき点と見習ってはいけない点と両方あるかと思っております。

アメリカのような自由な発想で大胆なサービス、大胆な運賃が提示されるというのは、やはり一つの大きな刺激になろうかと思ひますが、かと

いって、いわば相手を破滅的に打ちのめす、そういう競争というのが果たして今の社会で進んだやり方かどうかということにつきましては、私は疑問を持っております。

○小坂委員 何か聞いた質問に答えていただいていないように思うのですが、じゃ、結果から言います。

アメリカは、たくさんあった航空会社のうち細かい航空会社がみんなつぶれて、大きいところだけが残ったのじゃないですか。どうですか。

○黒野政府委員 具体的な数字は持ち合わせておりませんが、おっしゃるとおりでございます。

○小坂委員 要するに、規制緩和を進めてやらせた結果、供給量の大きいところが勝ったのですよ。それで、今これから日本はどうやろうかと言っているときに、これは供給量が調整できるときにはほかの要素をいじるのはいいんですよ。ただ、供給量が固定しているときにはほかの要素をいじると、供給量だけが競争力の大もとになってしまふのですよ。ですから、シェアの大きいところは生き残って、シェアの小さいところは負けるといふ結果になるのです。どうですか、この辺についてのお考えをちょっとお聞かせいただけますか。

○黒野政府委員 その面を否定するものじゃございませんが、やはり各企業がそれぞれの路線の特性、それぞれの企業の哲学といましようか、そこでもって競争して、コストなりあるいはサービス面でそれぞれの自分の存在を守るといふことは可能だと思えますし、日本の各国内航空企業が完全に同じ規模でないと理想的な競争ができないというところまでは、私も考えておりません。

○小坂委員 ですから、同じ規模でなくたって競争できるのですよ。競争できるのだけれども、それにはほかの要素を調整して、その適切な競争ができるような環境整備をしてあげなきゃいけない。だから、その大もとになる部分が固定されているのじゃ競争にならないのであれば、それも調整する、それから、ほかの要素がいろいろあるの

であれば、そこに、弱者には支援をしてやる、そして育ててやる、こういうふうにして競争させないと、競争というのは成り立たぬのですよ。だから、例えば国内の発着枠というのはふえないということをおっしゃっていました。ローカル空港の発着枠はふえるのでしょうか。でも、そこに需要がついてこなければだめです。需要があるところにはふやせるでしょう。ただ、ふやするときには、航空三社であれば航空三社でバランスをとるようにふやしたらいいのでしょうか。それで、もしふやさないような条件があるのなら、別の面で弱いところを支援してあげればいいのでしょうか。

その辺のところは政策的に判断をされてやつかないといけないですよ、これはもう釈迦に説法かもしれないけれども、そういうことを申し上げているわけでありまして。

今も国内空港を見ますと、全日空が六便飛んでJASとJALが二便ずつとか、そういうところというのはあるわけですよ。こういうものをそのまま放置するのではなくて、これはもう既に既得権益であるからと考えると、いろいろな面で全体を見ながらいろいろ調整をしないと、要するに、この航空三社がいい意味での競争をしながらそれぞれに育っていきつてくれるような環境整備をやったり運輸省として考えていかないとけないだろというふうになっております。

ですから、現状のほかの部分は固定しておいて幅運賃を導入して、ただ運賃競争だけをさせれば、先ほど言ったアメリカの結果が国内に残るだけであらうというふうになるわけでありまして、そのために、国内と国際があるから国際の金をこっちへつぎ込めとか何とかというものは、これは本来考えるべき話ではなくて、それぞれの部分を囲って考えて適切な競争をさせていかなければいけない。

そういう意味では、NTTの分割・民営化とか、いろいろなことが議論されておりますが、同じような競争原理の議論というものは、この航空にもなされていかなければいけない話だと思っております。

ります。ですから、そういう点で、運輸省のいろいろな政策判断にはこれからの面を強調して御判断をいただきたい、これをこの際申し上げておきたいと思っております。

しつこいようですが、先ほどの利便性向上と競争原理の導入についてという点で自分なりに考えてみますと、利便性の向上を図るということは、よいサービスを提供し、安い運賃を導入して便数増で選択の幅を広げる、そしてまた行く先がふえる、こういうようなことが利便性の向上というものの中には含まれてくるわけですね。

そうするためには、航空会社間は、もし同じ運賃であれば便数の多い会社の方が強くなる、したがって弱いところは運賃を下げる、こういう競争関係が生じるのでありまして、恐らくそういう対応をするでしょう。ところが、安い運賃を導入した弱いところにはまた大きいところが安い運賃でマッチしてくる、こういう競争がしばらく繰り返される。そして結局は、便数の少ない会社は利便性が低いということになるわけですね、フリークエンシーが少ないのですから。選択の幅も狭いですから。それで、運賃もすぐにマッチされるといふことになりまして、それをまた公平な競争というところに戻すためには、別の要素で調整をしていかなければいけない。供給を調整するか、あるいは別の支援策を導入して、逆に下から持ち上げてあげるといふことをやらなければいけない。そして適切な競争を導入して、本当の利用者の利便性向上につながるようなことを考えていかなければいけないだろうと思っております。

これを、先ほどお話をした国際線の方にも目を転じていただいて、先ほどどう既にお話し申し上げたけれども、その部分をもう一度見ていただくと、国際線もこのまま置いておくと、日本の航空会社のシェアというのは供給シェアが少ないので、すから、運賃競争がどんどん低運賃競争に行くと、ほかの要素が調整されないということになりますと、当然シェアの小さい日本の航空会社は相対的にじり貧になっていくことになります。

そしてまた、ハブ空港というものをよくしようとしますけれども、そのハブ空港の発着枠がふえないという状況で、その周辺のアクセスも余り改善をされていない。そして、成田のように警備があつて、非常にそのアクセスというのか、そういう面でも印象も非常に悪いというようなものがこれから続いていきますと、なかなか日本のハブというのは難しい。であれば、それを解消する手段を、少しでも阻害要因をなくすためにいろいろなことをしなければいけない。

私の前の委員の質問にもありましたように、公共の、一般の予算を投入して空港建設をしてインフラの整備に努めるとか、民活というのは、それは民活を導入して非常に目標が早く達成できる場合もありまして、民活というのを国ができないことの言いわけに使うのはまずいわけでありまして、国が本来やるべきものは、民活などということとは言わずに国が堂々とやるという議論を展開しなければいけないんだと思うわけでありまして。そういうことで、ハブ空港になり得るような環境整備に、運輸省はもう一つ我々とともに努力をしていただきたい。我々も応援団で一生懸命頑張っている意見を強く主張しますが、運輸省も頑張っていたらいい、このお願いを申し上げます。

さて、時間があと五分ちょっとぐらいいしかありませんので、ちょっとはしよってしましますが、成田空港地域共生委員会というものができまして、今回出ております新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案、これに関連して、成田空港地域共生委員会における今日の検討について、余り詳しいことは結構でございますが、詳しくは結構というか、まだ進行中の話でありますから、進行状況についてひとつ御報告をお願いいたします。

○黒野政府委員 共生委員会は昨年の一月に第一回を開きまして、今までに七回開いております。検討してまいりました事項は、老朽化した民家に係ります防音工事の再助成制度等、地域におきま

すきめ細かな騒音防止対策の検討、あるいは航空機からの落下物防止のための対策の実施、さらには空港周辺の緑や林の回復のための緑化整備事業、こういうことを検討しておりまして、地域との共生を目指して真摯な議論を積み上げているという段階でございます。

○小坂委員 その前提となりました円卓会議の合意事項として、平行滑走路の整備は必要であるという運輸省の方針は理解できること、ただし用地取得は話し合いによる、横風の滑走路の整備は平行滑走路完成の時点で改めて提案をするけれども、横風用滑走路用地を地上通路として整備するという運輸省の方針は理解できること、こういうことも含まれております。この辺の理解を求め、この会議の場では運輸省としても、あるいは航空局は実際にこれをするにはできないでしょうけれども、地域の皆さんの理解を得られるような、なお一層の努力をお願いをいたしたいと思っております。

次の質問へ参ります。
今回の法案の中にあります部分に関連して、航空機検査制度の見直しをしていただいておりますけれども、その基本的視点及び考え方について、一言お願いできますか。

○北田政府委員 我が国の航空機の検査制度は、昭和二十七年の航空法制定当時、国が個々の航空機の直接検査をするということを基本とした制度として定められ、基本的にはそれが変わらないうま現在に至っております。この間、民間事業者の能力が著しく向上をしておりますし、登録航空機数も大幅に増加いたしました。国際的にも相互承認が進展しております。環境規制に関する国際的な取り組みも進展してきているところでございます。

このように、内外の情勢が大きく変貌してきているところがございますので、今回の制度改正におきましては、こうした情勢変化を踏まえ、かつ世界的な動向に沿いまして、個々の航空機等の検査につきましては、民間の能力とか外国の証明の

活用を進めることによりまして、国としては、設計の検査であるとか安全確保に必要な情報の収集、提供等の国としてやるべき業務に重点を移していくことによつて、さらなる航空機の安全性の向上を図っていくことにしているものでございまして。

また、航空機の環境規制につきましても、発動機の排気物規制を導入するなど、国際民間航空条約に基づき定められた国際標準との整合化を図っていくことにしております。このほか、国民負担の軽減に資するための規制の簡素化、合理化を図ることも大きな柱としております。

○小坂委員 今おっしゃったような視点に立って、どんどん進めていただきたいと思います。

今回の航空法の一部改正によりまして、航空会社のコスト軽減が図られていると思うのですが、これについて、その効果というのはどういうところにあるのでしょうか、この改正の効果。

○北田政府委員 今回の制度改正によりまして、民間事業者の能力や外国の証明の活用によりまして、国の実施する航空機とか予備品の検査を省略する範囲を拡大していくこととなります。このため、航空機の使用者にとりましては国の検査に要する費用とか期間が削減されることになりまして、航空会社にとつてもこうした面でコスト削減の効果があると考えております。

○小坂委員 ということは、日本の航空会社も競争力が増すということにつながるのでしょうかね。そうだとするとどうなすいていらいらっしゃいますから、それで答えにさせていただきますし、残り一分ということでございます。

大臣、今回かなり全般的な議論をさせていただきまして、最後に大臣にお願いでございます。

私、正直言つて、本当に先輩として尊敬を申し上げている大臣でございます。政治家としても大変広い見識をお持ちだし、決断力をお持ちでありますので、今の大臣の任期中に、この今の航空の抱える大きな問題にぜひとも大臣としての視点を

加えてもう一度見直しをして、そして新たな方向を定めて指導していただきたい。

そういう意味で最後に一言、頑張るの一言でも結構ですので、御意見をお聞かせいただきたいと思います。

○亀井国務大臣 大変各般にわたっているいろいろの御意見の開陳をいただきました。大変難しい行政でございます。国民の皆さんの御理解と、そしてさらに、先ほど来お話しのとおり、国際化に対応する体制というものをつくらなければならぬ。もろもろの障害、条件があるわけでありまして、ぜひ今委員御指摘のようなお話を現実としていきたい、さらには、ぜひ御協力をいただきましてそれを全うしてまいりたい、こんなように考えておりますので、どうぞひとつよろしくお願いを申し上げます。

○小坂委員 ありがとうございます。

以上で質問を終わります。

○辻委員長 以上で小坂憲次君の質疑は終了しました。

本会議散会後直ちに再開することとし、この際、休憩いたします。

午前十一時三十二分休憩

午後一時二十一分開議

○辻委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。久保哲司君。

○久保委員 私、久保でございますけれども、今回提案されております三法のうち、関西国際空港に関することを中心に何点かお尋ねをさせていただきます。

まず、冒頭ちょっと運輸大臣にお尋ねをしたいんですが、我が国は島国で、よその国とか何かやるとすれば空港を使うしか方法はないわけで、そんな観点から、国際空港というのは我が国にとつては本当に重要なものだろうと思っております。今回、昨年の夏に中間報告がまとめられました七空港の中でも「国際ハブ空港は、我が国をめぐる国際航空需要を中心的に受けもつ機能と、併せてグローバルな空の結節点としての機能を有するものである。」このような記述がなされておるわけでございますけれども、この国際空港というものについて、社会的な側面あるいは政治的な側面さらにはまた経済的な側面等々、多々考えられますけれども、運輸大臣としてこの国際空港について今後どのように取り組み、どのような観点からどのぐらいの配置をするというか、そういったことについての基本的なお考えをお聞かせいただければと思います。

○亀井国務大臣 お答えいたします。

二十一世紀に向けて我が国が今後とも国際社会の中で安定した発展を続けていく、このためには交流の基盤施設、これは国際ハブ空港の整備を考えなければならない、このように考えております。そのような観点から、やはりこの整備には時期を失することなく取り組みなければならぬ、このように考えております。

さらには、昨年八月末に、航空審議会からの答申の中で中間取りまとめ、いわゆる第七次空港整備五カ年計画の中間取りまとめがなされたわけでありまして、その中でも指摘をいただいておりますが、国際ハブ空港として整備を最優先課題にする、いわゆる新東京国際空港の二期事業の推進、あわせて中部新空港、これらの問題について進めるということが、これからの我が国の国際空港、ハブ空港としてのいろいろ難しい問題もございまして、当面はそれを進めていくということが一番大切なことではなからうか、このように考えております。

○久保委員 今、確かに空港というのは、それなりのものをつくらうとすればするほど日にちもかかります。関西国際空港を思い起こしますと、一番最初に運輸省さんが調査に着手されたのがたしか昭和四十三年でした。航空審議会の答申が出たのが昭和四十九年、その後さらに調査をして、現地での調査と並行して計画づくりが昭和五十年

代、そして昭和六十年代にようよう、約七、八年かかってできた。

まあ昔からよく言われる、大きなプロジェクトというのは調査十年、計画十年、実施十年なんて言われますけれども、そういったチームで考えれば考えるほどに、今大臣がおっしゃった基本的な戦略は戦略としながらも、時期を失することなく、それぞれの拡張ないしは着手をできるような条件というものを運輸省みずから必死になんて進めていったらいい。でなかったならば、午前の議論にもございましたけれども、まさにアジアの、あるいは世界の孤児になってしまいかねないという空の鎖国の状態が続くということになりますので、ぜひともよろしくお願いをしたいと思います。

続きまして、局長にお尋ねしたいんですが、今大臣おっしゃった、そういった国際空港、これもまた当然、その規模とかあるいはその持っている能力、これは、その空港の立地する背後地といえますがバックヤードの人口、経済力等々にも、また歴史、文化等にも大いに左右されるのでしょうか、したがって、一定の規格というものがあるわけではないと思いますが、例えば、今、日本を代表する成田、残念ながら滑走路一本の状態でございます。また関西空港も滑走路一本でございますけれども、この二つを一例として、国際空港の持つべき能力、機能というのはどのようなものでなければならぬとお考えになっておられるか、お尋ねをしたいと思います。

○黒野政府委員 なかなか定量的に申し上げるのは難しいと思いますが、まず立地から申し上げますと、背後に大きな需要圏を持っているということが必要でございますから、やはり大都市近郊に立地するというのが一番便利かと思っております。

それから、能力的に申し上げますと、今私どもの国でつくっておる空港といえますのは、仮に成田が完成し、関空が完成しても、千ヘクタールを少々超えるぐらいの面積でございます。国際的に

今大きな空港がつけられているのに比しますと、かなり小さな空港ではございますが、日本の社会事情あるいは土地事情、その他国民のいろんな環境に対する強い要求といましようか、その点を総合的に考えますと、我が国で、例えば二千とか三千とか、超大規模な空港を一カ所につくるというのは極めて難しいのではないかと思っております。したがって、一千ヘクタールを超える空港を大きな需要地に点在させる、それによって全体として十分な我が国における需要にこたえていく、こういう形の空港政策かと考えているところでございます。

○久保委員 いずれにしろ、確かに日本の国は狭いですし、どこへ行ったら人間はおるわけであって関西空港の、四十九年の航空審議会の答申が出る前の議論の中で、こんな話があらったと聞きました。

当時たしか、今現在機能をしておる泉州沖と明石沖と播磨灘沖と淡路島、この四つが候補地で、種々議論をされたようでございますけれども、途中で淡路島が外れた。それは何で外れたんやうたら、やはり何やかやいうたって、人間が住んでおる、住んでおる限りはいずれ騒音問題が起る、だからということと海上のみに絞って候補地を選定したという話を伺ったことがあります。

そういう意味からも確かにつくり方というのは非常に難しいんだらうというふうに思いますが、そんな中で、日本の将来、二十一世紀というものを考えたときに、やはりとにかく前向いていかないかぬ。そんなことを考えますと、まずは成田、これを少なくとも、諸外国から見ても余り恥ずかしくない程度に完成させたいかぬのやないかな。最初成田で飛行機が飛び立つときはそう思わなかったのですが、帰ってきておるときに、早い話が、ブレーキめっちゃめっちゃかかります。体が後ろへべたっとへばりつくほどにブレーキがかかって、もうここであんな、まだ走らんかなと思つたら、ひゅっと横向く。何でやねんて聞いたら、次から次へやってくるから早うのいたら

ぬと滑走路一本や、こんな話を聞いたこともございいます。

この成田、とにかくターミナルビルの方は何とか体面保つような状態には今なっておりますけれども、これの今後の取り組み状況、円卓会議もあつて非常に微妙な問題でしょうから、余り詳しくことはお聞きできないかも知れませんが、成田の取り組みについて、どのようなことを計画されているか、また今の状況はどのような状況であるのか、お聞かせいただけたらと思います。

○黒野政府委員 私ども、改めて申し上げるまでもなく、文字どおり一日も早く成田空港の平行滑走路がもう一本できるという日を迎えたいと思っております。関係者一致団結いたしまして、今いろいろな方法を使いまして話し合いを進めておる段階でございます。

一昨年の十月に円卓会議が終了いたしました、その場で成田空港の整備を話し合いを進めていくということの合意に達しました。ここに至るまで、大変な関係者の方々の熱意と御協力に改めて感謝申し上げるわけでございますが、私ども、対立構造が解消されたこの機会を有効に使いたいと思っております。具体的に申し上げますと、現在、個々の地権者の方々、農民の方々あるいは住民の方々と個別に話し合いをさせていたでいるところでございます。一部にその成果は出てきておりますが、何分にも長い間住んでみえた方々が新たな生活を選択されるわけでございますから、そうそうこちらの都合だけで性急なことは申し上げられませんが、誠心誠意話し合いを徹底させまして、できるだけ早期に平行滑走路の完成の日を迎えたいと思っております。

先生御案内のとおり、具体的な日程は事の性格上ちよつと控えさせていただきますが、繰り返しになりますが、一日も早くその日が来ることを我々も願っているところでございます。

○久保委員 いずれにしろ成田についてはぜひよろしくお願いをしたいと思います。
続いて、第六次空港整備計画でちよつと名前が

出てきて、当時は首都圏第三空港といったかと思ひますけれども、今回の七空整の中ではいわゆる新しい三つのプロジェクトという形で、関空二期、そして中部新国際、それと首都圏空港というのが位置づけられています。

この首都圏空港ですけれども、当然今まだまだ構想段階かと思いますが、煮詰まっておる状況ではないのだらうと思ひますけれども、一つは、国際空港を意識しておられるのか、あるいは国内基幹空港を意識しておられるのか、この点をお尋ねしたい。

もう一つは、午前の議論でもございましたけれども、正直言うて今、東京の羽田、ここは国内線がどんどんやってくる、それで成田、この間の乗りかえというのは、交通渋滞等によつては物すごくかかる、しかし成田は国内線をほとんど入れられない状況。こうなつてくると、本当ならば、ハブというかその観点からいえば、成田が倍ほどの面積にでもなり、滑走路二本なり四本なりあつて、国内線も入り、しかも国際線も十分飛ぶといふことであれば、日本全国各地の人たちも、国内はもとより外国へ行く場合にも一番便利なんだろうと思うのですけれども、経済効率からいえばどうなるのかわかりませんが、首都圏空港というもののどの程度のお金をかけようとなさっているのか。成田というのはもう絶対に拡張などというのは不可能なんだというふうにお考えなのかかわかりませんが、成田との関連も含め、ちよつとお教えいたけたらと思ひます。

○黒野政府委員 我が国の拠点空港、大きな空港につきまして、成田につきましては平行滑走路をもう一本つくる、それから関空は、御審議賜つておりますこの法律によりましてさらにもう一本平行滑走路をつくるということで、一応の方向が出ております。

それに対して、羽田につきましては、現在進めております沖合展開事業、これはおかげさまで順調にいておりますが、平成十一年に最終的

な形がでさります。でき上がりますと、諸種の事情から、再拡張といましようか再沖合展開事業は、我々としては極めて困難というか、むしろ不可能だと見ております。そういったしますと、羽田を中心といたします国内需要に對しまして十分たえていくだけの空港キャパシティが早晩なくなってくるわけでございます。それに対してどういふ布石を打つかというのがこの首都圏第三空港でございます。

これにつきましては、もう御案内かと思いますが、昨年の航空審議会の議論におきまして、海上を中心として新たな拠点空港をつくるための調査検討を進めなさい、こういう御指摘をいただいておきますし、その手法につきましては、国と地方公共団体でよく話し合いなさい、こういう指針をいただいているところでございます。

そこで、これを受けまして私ども、関係の地方公共団体の方々と首都圏の空港に関する意見交換会という場を設けてまして、三月の二十七日に第一回を開いたところでございまして、こういう場を通じて理解を得つつ、最終的には立地の場所を選定したいと思っております。

また、国際線と国内線との乗り継ぎの話でございますが、おっしゃるとおり、今の成田は国内線の乗り入れ回数が極めて少のうございまして、国内線と国際線との乗り継ぎという観点からいいますと、大変不完全といましようか、問題のあるところでございます。そこで、私ども、現在の平行滑走路がもう一本完成いたしますと、ある程度能力に余裕が出てまいりますから、その段階におきましては国内線をかなり思い切つて入れたいという方向を考えておりまして、これが成田のハブ機能の向上と、かつ成田空港周辺の国内線への需要におおたええる、こういうことになるかと思っております。

○久保委員 それでは次に、ちょっと観点違うのですけれども、東京といまいますか、首都圏の空港というのは、今おっしゃっていただいたような状況で整備が進むということなんですけれども、実

はちょっと気になったことがあります。

六空整のときの三大プロジェクトというのは、成田の完成とそれから羽田の沖展と関空の開港ということでした。今回は、先ほど申し上げましたようにちょっと違う書き方になって、言うたら中部が格上げされたような形で、また首都圏空港が新たにできてくるわけですね。そういうようなそれぞれの整備というところで書いておられるこの書きぶりのところ、これはもちろん審議会が出された書面ですから、運輸省のものということではないかも知れませんが、かつて六空整のときに、成田のことあるいは羽田の沖展のことを書いておられるところというのは実にさつと書いておられるのですけれども、関空のところの記述というのは、とにかく金がかかってしょうがない、地元負担のあり方を考える、また開発利益の還元も考える、こういったことを実にたくさん書いておられました。当時、関西におつてこれを読んだときに、何でこれだけこんなにいじめられなければならないのか、いいかげんにせんかい、こう思うことが事実でございます。

今回の七空整のところでも、これはひがんで読んでおられるかも知れませんが、首都圏空港の場合にはまだ構想段階だからそこまで書けないというところなのかも知れませんが、関西の場合には民間あるいは経済界からの協力もいただけてやっていると前例ができたので、中部もそれでいこうということかも知れませんが、中部国際空港あるいは関空については地元負担云々といった表現がございまして、ところが首都圏についてはそれが書かれていない。

かつて、これまで私の記憶違いが一部あるかも知れませんが、以前に、関西空港を一生懸命やっている人が、首都圏空港が急に話が飛び出したときに、何でやねんという運輸省の幹部の方と話をしたら、関西空港というのは関西の人たちが必要なんだろう、だから知恵出して金出してください、首都圏空港は我が国にとって必要やから私たちが知恵出し金出すのです、こんなことを

言ったという話も聞いたことがあるのですけれども、ここらあたりの書き方の違いというか、ひがみかも知れませんが、首都圏とそれ以外のところというのは基本的に何かそういった費用負担の違いというのはあるのかないのか、それをちょっとお聞きしたい。

○黒野政府委員 首都圏につきましては、関西に比べますとまだ検討の進度がおくれております。全くおくれておりますから、具体的な費用負担とかその辺については、私ども、申し上げるべきものを正直申し上げて持っております。

ただ、先生の御心配の首都圏と関西で差をつけるのかという点につきましては、私どもはそういう考え方はございまして、いわば成田をつくった当時に比べてまして、空港という大きなプロジェクトを、国だけではなくて国と地元、その地元の中には公共団体もあれば地元の経済界、民間の方もいる、そういう人が一緒になって大きなプロジェクトをやろうではないかという時代になったということだと考えております。それが一時は民活方式という形でも言われたと思っておりますけれども、いろいろ人の知恵を、あるいは御意見を賜つてくれる、そういう流れの中で関西空港が位置づけられ、今日まで来ていると思っております。大きく言えば、この流れがこれから続くのではないかといふふうに基本的には考えているところでございまして、地域的な差というよりも、いわば時間的な違いからこういふことになっているというふうに我々は理解しているところでございます。

○久保委員 いずれにしろ膨大なお金が要る事業ですから、ましてや今後空港をつくつていこうとすれば、当然町の中にできるわけじゃないし、そうすれば、日本は四海外で、海上というところが中心になるのかな、そう思えば、なおのことがお金の集め方という出資の仕方というのは、今おっしゃったように、時代とともに民間にというふうなことになるのかと思っておりますけれども、この点についても、ぜひ今後とも地元

過分の負担のないような方法をお考えいただきたいと思ひます。

次に、ちょっと大臣にお尋ねしたいなと思つておるのは、関西空港の評価といまいますか、御利用になったことがあるかと思ひますけれども、これをお尋ねしたいのです。

といまいますのは、私は結構長らく関西空港の仕事に携わつてまいりまして、アメリカのダラス、フォートワースの空港、御承知のように七千ヘクタールあります。それで、彼らに何でこんなに広い空港をつくつたんだよと聞いたら、滑走路を十本つくつて百万回飛ばして、それでもって七十七WECPNLという騒音基準のコンター図を引いて、そのコンターの中に入っている土地を全部買った、そうすれば騒音問題は起こらぬと思つて買ったんだよ、こうおっしゃっていました。だけれども、それでもなお土地がなくなつていく以上、敷地外のところに住宅ができて、その人たちが今クレームが来て訴訟を起こされている、こんなことをおっしゃつておられました。

そんなことを考えますと、やはり空港にとって音の問題というのは一番深刻なんだろう。関西空港が海上でということになったのも、大阪空港の騒音問題というところの反省の上に立っています。あの周辺は音の問題で既に毎年数百億の金をつぎ込み、もう既に六千億を超える金額がつき込まれておるわけでありまして。

そういったことから考えれば、関西空港というのは海の中にあります。ガラスの人とも話をしたのですが、おまえさんのところの空港に比べれば十四分の一の小さい空港だけれども、滑走路一本しかないけれども、周りは海やから騒音問題は一切起こる心配はないぞ、このように言うたら、それはベリーグッドなんですよっていましたが。

そういう意味では、関西空港、よく高い高いと言われます。言われますけれども、大阪湾南北七十里、東西三十キロのまさに二十一万ヘクタールあるバッファゾーンを買っていると思つたら、これは僕は結構安いものだと思ふ。また、

今後の拡張ということを考えても、まあ確かに技術、お金はかかりますが、騒音という観点等々からいえば、これほどすぐれたものはないのと違うかなと勝手に自画自賛しておるのですけれども、大臣の関西空港についての御感想をひとつお尋ねしたい。

○亀井国務大臣 関西国際空港につきましては、委員御承知のとおり、伊丹空港における騒音問題を抜本的に解決する、こういう観点から、環境問題の生じない空港、こういうことを原点としていわれる三点セットを地元で説明し、地元の御理解を得た上で事業を進めてきたわけであります。そういう面から、この環境問題につきましてはいろいろ配慮をしてくておるところでございます。

そういう中から、いわゆる開港後、近畿圏におけるハブ空港という機能、地域の発展、国際化の推進、こういう面から十分貢献しておる、このように認識しておりますし、先般の阪神・淡路大震災の際にも緊急物資の輸送、あるいは昨年の行われたAPECの対応と極めて重要な役割を果たしてきています、このように考えております。

○久保委員 それでは、ここでちょっと趣を変えて、七空整に位置づけられましたいわゆる関西空港の二期事業、今回法律案の改正案が出ておるわけでありませうけれども、このことについてお尋ねをしたいと思います。

昨年の八月の七空整で、とにかく早急に着手するんだということで位置づけられ、そして昨年末、運輸大臣と大蔵大臣の事前関係折衝で平成八年度予算に着手予算を組もう、このようなことになりました。私自身非常にありがたい話だということにも思っておるわけでありませうけれども、これも、先ほどちょっと引用しました六空整の中間報告の中で、地元負担のあり方その他、会社に残り重荷を背負わさぬように十分地元と合意をしておきたいという書きぶりがありました。が、このことに沿って地元もそれなりに努力をした結果

であったのかな、こんなふうに思っておるわけでございます。

今回の計画、特に一つは四千メートルの滑走路をつくらうということを決めていただいていること、もう一つは、将来の機風用も考慮して、カニのつめのような形で出ているわけでありませうけれども、その部分も地盤改良をやっておこうということ、三期といいますが、そこにもちゃんと足を一歩踏み出しているに評価をさせていただきます、こう思っております。

この二期事業をやっていくに当たっての今回の法改正、いわゆる上下主体分離方式という方式なんでしょうけれども、この方法しかなかったのかどうか。これはまさに種々の議論をしていただいている方式を採用していただいたのだらうと思っておりますけれども、この方式を採用された理由といえますか、これがベスト、ベターだということに決められたその経緯等についてちょっとお伺いしたいのです。

○黒野政府委員 この上下主体分離方式につきましては、予算要求の前の段階から、先ほど来申し上げております航空審議会場でいろいろ議論をしてまいりました。

そのときの一番大きな問題点は何かと申し上げますと、今度の二期事業は、一期に比べてましてさらに深い、かつ沈下の予想されるところでの埋め立てでございますから、我々下物と呼んでおりますが、埋め立ての費用がかなり高くなる。これを抱えたまま開港を迎えた場合に、その資本負担が相当膨大なものになって株式会社としての関西の経営がたいへんきつくなる、こういう事態になるのではないかと。そういう状態では地元の方々の御協力も十分に期待できないのではないかと、こういう問題意識のもとで、どういう方法がいいかという議論したわけでございます。

その結果といたしまして、上と下とを分けて、最終的には下の負担は上の関西会社がすべて負うわけでございますが、開港当座の資本負担の軽減

を図るという観点から、上と下の主体を分離することによって整備を進める、これがベストであらう、こういう結論に達したわけでございます。この方式によって、関西会社とその下をつくる埋め立ての専門の会社、この両者が協力しながら関西の二期事業を推進してまいる、こういう構想にさせていただきます。

○久保委員 次に、この事業を進めるに当たってですけれども、一応一期が開港しておる以上、何にもないところから立ち上がるのには比べれば、地域社会の中でも空港を受け入れるとかいう意味で一定のベースはでき上がっているのかと思えます。

成田の話に戻って恐縮ですが、ここが今なおいろいろな混乱をしておられるのは、一言で言えば最初のボタンのかけ違いだったのだらうと思えます。それに比べて、たまたまその時期に関西空港に関する航空審議会が開かれておったものですから、当時の航空審議会というものは、本当にこまめにやるかというほどに、地元との調整あるいは地元との話し合い、あるいは調査一つするにしろ、地元との合意を得た上でやれと、ましてや着工するとなれば、地域社会との合意が成ったときでなければならぬとか、こういった記述が随所になされております。

そういう意味では、空港整備という、ある意味で昔という厄介な代物を掲げた施設をつくっていく上では、今後ともそういう精神というのは十分大事にしていかねばならぬのだらうというふうに私も思っております。

二期事業を進めていただくにあっても、これは主体は新しくできる三セク、あるいは関西空港株式会社は第一次的な当事者かというふうにも思えますけれども、一番根っここの親元である運輸省として、四十九年にさかのぼった話であります。が、こういった精神を最大限尊重して、地元と話し合い、調整し、事業を進めていただきたい、このように思うのです。この点についてはいかがでございますでしょうか。

○黒野政府委員 第一期につきましては、先ほど大臣もお答えを申し上げました三点セットという形で、地元と再三にわたる議論の結果到達した合意に基づいてスタートしたわけでございます。

今回の二期事業につきましても、地元の自治体あるいは財界で構成されます関西国際空港全体構想推進協議会、この場で二期をどうやるかという基本的な案をつくっていただきまして、その案をベースに航空審議会でも議論した結果、現在の政府原案になっております二期事業の基礎ができた、こういうふうにご理解をいただいております。

また、八年度予算の政府原案にこの財政事情の厳しい中で関西の二期事業が計上されたという背景には、地元が一致団結して御支援賜った、これが大変大きな効果があったというふうにご理解いただいております。

したがって、こういうことを総合的に考えますと、私も、一期と同様二期につきましても、地元とは十分意思疎通を図りつつ話し合いの中で進めてまいりたい、進めていかねばいけないと思っております。

○久保委員 二期事業ですけれども、着工がたしか平成でいうと十年ですか、二〇〇七年。大阪では、大阪府が二〇〇八年のオリンピック誘致、一生懸命頑張っておりますので、それがうまくいけば最高やなど、こんなふうにご思っているのですけれども、今後のあらあらスケジュールについて、もし今想定されているスケジュール等があればお示しをいただければと思っております。

○黒野政府委員 当面、予算を通していただき、この法律を通していただきますと、私も、まず最初に埋め立てをする会社を至急に作りたくて思っております。この会社と関西会社と両方、これからの工事に必要というのか、工事の前提となる環境アセスメント、これを進めます。その結果、最終的に地元も含め合意に達しますれば、今先生おっしゃったように、平成十年度には、いわゆるわがが入るといいますようか、着工をしたい

と思っております。

そこで、私も、今考えておりますスケジュールどおりまいりますと、二〇〇七年には四千メートルの平行滑走路の供用開始の日を迎えることができると思っております。その後、引き続きエプロンの拡張工事等を進めまして、二〇一一年に二期事業を概成、おおむね完成、こういう事態を迎えたいと思っております。

○久保委員　そこで、二期事業を具体的に進めていただく中で、一つ大事なことであり、一方でちょっと心配しておるのは、土、埋め立て用の土砂をどうするかということなんです。

一期のときもさまざまなところから持ってきた。一つは、大阪府が事業をやって持ってきた。それからもう一つは、和歌山県さんが土地開発公社で土を取って運ばれた。さらにもう一つ、地元ということで兵庫県さん。ここは県が直接かまらずに淡路島の土取り地から、いわゆる民間事業者から購入をされた、こういう経緯があるわけでありまして、今度のところは、先ほど局長おっしゃったように、さらに深いところへ行くと、埋め立てれば沈下も深くなるでしょうから、全体としては前回の一億八千万立米ぐらいに比べて二億五千万立米ぐらい要るのではないかと、このように言われておるわけでありまして。

正直申し上げて、前回私が大阪府におったときには、一生懸命試算をやってみても一立米千五百円ぐらいになるのですよね。これをやはり、空港会社の方は将来の経営を考えたとしてもじやないが大変だということで、たしか千二百円ぐらいに値下げをして空港会社の方へ売って、それで、それだけやたら大阪府も事業主体が赤字になってしまふものですか、片方で大阪府がやっている埋め立ての方には千八百円から千九百円ぐらいで売った、それでバランスをとった、こういう苦労の経過があったわけでありまして。

今後また、前回のところは今宅地として売り出したっていますが、こういう御時世でそういう

たこともまず期待薄。しかも、二期事業に対しては、地元自治体の負担といえますか、出資も一期に比べれば三倍近く膨れ上がっていることも含めて考えれば、土の値段、可能な限り安くして持ち出せばいいのですけれども、この点について、運輸省の方は土砂採取について、そういったことも含めてどのようにお考えになっておられるのか、ちょっとお聞かせいただければと思うのです。

○黒野政府委員　土を具体的にどこからどういう形で提供していただくかということにつきましては、これは用地造成会社と地元との話し合いの問題だと思っておりますが、今先生御指摘のとおり、これが関西空港の文字どおり基礎になる大変重要な問題だということは十分認識しております。その局面局面に應じまして、私も、またしかるべき判断をしなければいけないと思っております。

○久保委員　いざにしろ、今申し上げたようなことで、地元としても、やる以上は最大限の努力をしていただけるのだらうというふうにも私自身も思っておりますが、やはり跡地利用に当たっても、例えば国の施設を誘致するとか、そういうことについて地元府県がお考えの折には、ぜひとも運輸省も側面から、また一緒に協力をしたいと思っております。

次に、国土庁の方、お越しいただいております。一期事業のときに、先ほど局長からあったいわゆる三点セットと呼ばれる中で、空港はこんな空港をつくりましますよ、その空港をつくったことに伴って環境影響はこうなりますよ、この空港をつくるのに伴って地域整備はこのようなことをやりますよといういわゆる地域整備の考え方というのが示され、それに基づいて、昭和六十年十二月だったと思えますけれども、国土庁さんが中心になって関係省庁との調整の結果、関西国際空港関連施設整備大綱なるものを告示いただきました。

当初、その事業費総額二兆五千億ぐらい、これが後に見直されて三兆四千億ぐらいになったかと思うのですが、これについての現時点での事業の進捗状況、金額的にはどうも行っているようなことをお聞きしましたけれども、全体の事業から見ても、主たるアクセス等は完成しておるのはいわかっておるのですけれども、あそこ期待されたさまざまな事業の進捗状況等についてお教えいただければと思います。

○林説明員　先生お尋ねの関西国際空港関連施設整備大綱、昭和六十年十二月に決定いたしました。この決定後、大綱に位置づけられました関連施設の整備を促進されるように連絡調整会議を設けまして、これを通じて関係省庁等との調整を行ってまいっております。

大綱の概算事業費が三兆四千三百億円、これに對しまして、昭和六十年より開港時までの事業実績額が三兆四千五百七十三億円ということで、投資実績は目標を上回ることになっております。

この結果といたしまして、関連施設のうち開港時完成を目標として整備を進めてきた施設につきましては、一部施設を除きまして整備を完了いたしましたところがあります。また、おくれいている施設につきましては、開港後も引き続き整備の促進を図っているところであります。阪神高速道路境界線、淡路ランプ、また街路事業の箱作駅前線、この道路につきましては供用を開始できたところがあります。

今後、引き続き、第二阪奈道路また紀の川大堰等の早期完成に向けまして整備が図られるよう努力してまいりたいと考えております。

○久保委員　関係省庁、本当に力を合わせてかなりのことをやっていたのかなというふうにも思っておりますけれども、今後二期工事、今から約十年かけて再び現地でさまざまな事業が始まるわけでありまして、空港がどこまで行っても地域と共存共栄する空港という姿勢を貫いていこうとしたときには、やはりそれに見合うといえますか、

滑走路が二本になるから道路は二本要るよという話ではないのだらうと思えますけれども、地域もそれによって潤うというか、よくなったというか、そういった実感を地域の方々に持ちいただくこと、これが非常に大切なことだろーうと思えます。

そういった観点から、二期事業に對して、六十年につくっていただいたこの施設整備大綱を見直すというか、そういったお考えはありなのかどうか、お尋ねしたいと思います。

○林説明員　関西国際空港の整備に伴います関連施設整備につきましては、開港後において継続して実施されるべき関連施設の整備等も含めまして、関西国際空港関連施設整備大綱で定められているところであります。したがって、空港の二期事業の実施に当たりましては、大綱に位置づけられております道路等の交通体系の整備、また市街地の整備等が適切に実施されることが重要であると考えております。こういった各施設の整備促進が図られるよう引き続き努力してまいりたい、こう考えております。

○久保委員　時間が参りましたので、最後に大臣に、先ほど関西空港についての評価をいただきましたけれども、この空港、いよいよ二期工事が着工される。西暦二〇〇七年には、十一年後には二本目の滑走路ができる。そういった意味で、この関西空港を何としても恥ずかしくない空港、そしてまた成田と並んで日本を代表する空港として仕上げるためにも、大臣の決意のほどをお聞かせいただきたいと思います。

○亀井国務大臣　いろいろ御指摘をいただきました。

関西国際空港の二期事業につきましては、現在の一本の滑走路では二十一世紀初頭には処理能力が限界に達することが予想されるわけでありまして、先ほどお話しのとおり、アジアにおける国際ハブ空港、この機能を果たすことができるように二期事業の一日も早い完成を目指して努力をしてまいりたい、このように考えております。またど

うご御協力をよろしくお願い申し上げます。

○久保委員 大変ありがとうございます。

以上で、私の質問を終わらせていただきます。

○辻委員長 久保哲司君の質疑は終了いたしました。

実川幸夫君。

○実川委員 新進党の実川幸夫でございます。

私からは、今回当委員会に提案されております航空三法のうちの一つであります新東京国際空港公団法の一部を改正する案、これに関連しまして何点か質問をさせていただきます。なお、私は生まれも育ちも今の空港の地で育ちました。現在も少し離れたところに住んでおりますので、そういう観点から質問いたしますので、具体的に詳細にお答えをいただければ、このように思いますので、よろしくをお願いいたします。

これまで各委員から空港の必要性また重要性につきまして、いろいろ詳しく質問がございました。また、当局からも答弁がございました。そういう中、ますますこれからは我が国におきましても空港というものが必要になってくる、また重要になってくるのではないかなと思います。特に、これまで我が国におきましては、経済あるいは文化、国民生活を取り巻くあらゆる活動というものがこの空港を通じて展開してまいりました。これは私から言うまでもございません。これから恐らく航空というものを通じて、この交流を支える有効な手段としてこれからも続くであろう、このように思います。

しかも、今日におきましては、航空いわゆる飛行機、これは鉄道あるいは自動車と同じような日常の足としてすっかり定着しているのではないかな、このように思います。しかも、先ほどから各委員からも質問がございましたように、年間何千万人という方々が空港を利用しているわけでありまして、その飛行機の基盤となるのが今まで申し上げておりますように空港である、そしてさらに大事なのが国際空港ではないかなと思います。そういう観点からも、これからますます空港というこ

とが重要になっていくのではないかな、このように思います。

特に、先ほど小坂議員からも質問がございましたように、空港建設に各国が大変力を入れております。特にその中でもアジア諸国、特に主要国は十年あるいは二十年を見越して大規模な空港建設に着手しております。これは先ほど小坂議員からも詳しく具体例を挙げて質問がございました。このように、これからは我が国におきましては、国際社会に一定の地位を確保していくためにも、また国益のためにも、一日も早く、特に成田空港の整備というものが、二期工事着工というものがまず先決の問題ではないか、このように思います。先ほどから答弁の中に、当局からも答えておりますけれども、航空行政の中でも成田空港の整備というものが第一ではないか、このように答えております。私ももっともではないかな、このように思います。

そこで、質問をいたしますけれども、これまで各委員から成田空港につきまして質問がございました。多少重複するかもしれませんが、御了解のほどをお願い申し上げます。

先ほどから各委員からもお話がございましたように、いまだに国際空港としては大変恥ずかしい滑走路一本という状態でございます。もう御承知のように、あの空港がオープンしましてから、この五月でたしか十八年目になるのではないかなと思います。しかも、あの成田空港の地に位置決定しましてから、昭和四十一年、恐らく三十年以上になつていてのではないかな、このように思います。私もあの当時の地におきまして、決定したときには大変驚いたことを今でも覚えております。あれから三十年以上たった今もいわゆる機能半分という滑走路一本、これが現在の成田空港の状況ではないかなと思います。

そういう中、先ほどから各委員からも質問がありましたように、四十数カ国という各国から乗り入れを希望している、このように聞いております。また一方では、開港十八年たった今、順調に

その需要も伸びておりますし、年間二千三百万人、特に貨物関係におきましては取扱量が世界一、このように聞いております。しかし、いまだに滑走路一本というような状態でございます。

先ほどから、今日までの経過、いろいろ各委員から質問がございました。特に開港以来今日まで、大変な当局の努力にもかかわらず滑走路一本というところでございますけれども、シンポジウムあるいは円卓会議を踏まえて、先ほど局長からも答弁がございましたけれども、共生委員会、一昨年の十月にこの会議ができましたけれども、今までの何十回となく会議を踏まえての恐らく最終段階での協議会ではないかな、このように思っております。

しかしながら、先ほど各委員の答弁の中にありますけれども、なかなか皆さんの答弁というものは慎重な中にも慎重と申しましょうか、もちろん大事な時期にあるわけでありまして、私も、私も重々承知しておりますけれども、まず局長にお伺いしたいのですけれども、これからの二期工事に向けて、いわゆるプログラムのものがあつたら、さらに突っ込んだ答弁というものをいただきたい、このように思います。

○黒野政府委員 シンポジウム、円卓会議を経まして対立の構造が解消したわけでございます。これからは話し合いで地主の方々の御了解を求めるといふ段階になっております。国の方も強制収用という手段を放棄したわけでございます。いわば同じレベルでテーブルに着いて、話し合いの中で御理解を求めるといふことを今幅広く進めさせていただいているところでございます。幾つかのところではいろんな話がそれぞれの段階を迎えていることは事実でございますが、これはこれからおいおい表に出てくるかと思っております。

ただ、いずれも個人の生活がかかっておりますから、非常に微妙な話が背後にございます。したがって、私どもが余り前広にいたしませんようか、はしゃいでこうなるでしょうということを気楽に言うことが逆に地元の方々のまた不信の念を

招くということにもなるものですから、私、おしかりを受けるかもしれませんが、慎重な言い方をあえてさせていただかざるを得ないと思っております。

ただ、かと申しまして、私も単に手をこまねいて日々を送っているというわけではございませんで、毎日毎日担当の者が現地に足を運び、文字どおり地べたをはいすり回ってそれぞれの住民の方の御了解を得るべく努力しているということは、ここでははっきり申し上げておきたいと思っております。いましばらく時間をかしていただきたい、かように思っているところでございます。

○実川委員 大変大事な時期にあるということ、は重々わかっております。

それから、先般本会議、また先日の委員会で大臣から今回の提案説明がございました。その中に、ちよつと意地悪な質問かもしれませんが、この文章の中に、特殊法人の整理合理化、さらに東京一極集中の是正を図るために機能を成田に移す、そういうくだりがございます。私も地元におきまして、恐らく今努力している皆さんにとりましては、この文章というものは大変気になる文章でございます。もうとくに、でき得れば共生委員会ができる前、あるいは円卓会議の最中にでも公団という機能を地元に移すべきではなかったかと思うのです。この点につきまして当局はどのようにお考えになったのか。

○黒野政府委員 先生の御指摘、大変もともとでございます。私もその真意をいたしましては、今回の本社の移転は地域との共生、このために移転するのだというふうな位置づけをさせていただきたいと思っております。

ただ、特殊法人の本社の移転というのは、国全体の政策の一環という形でもともとスタートした経緯があるものですから、そのような点の配慮も踏まえまして、いろいろな御説明をさせていただいているところでございます。ただ、今回の移転は、従来の政府全体のペースよりも特に成田

につきましてはベースを早め、円卓会議等の精神を踏まえまして共生にさらに弾みがつく、こういうものにしたいと思っておりますのでございませう。

○実川委員 大変努力している姿はわかります。具体的に申しますと、これは四日前に新聞報道されておりますけれども、平行滑走路、その周辺の地区の皆さんが十四戸、いわゆる農家の皆さんが集団で移転するという報道がされております。これは九三年にも十戸の移転が出ておりますけれども、これで二回目の集団移転となります。そういうことで、徐々にではありますけれども、進展しているという事はよくわかるのです。

しかし、その一方では、この新聞に出ておりますけれども、これもまだ数日前の新聞なんです。が、これは地元新聞ですけれども、御承知のように近隣の十五市町村でできております、もちろん運輸省、公団、県も入っておりますが、成田空港騒音対策委員会という会議がございます。その中で、いろいろな質問事項あるいは要望事項がこれまでも何十回となく続いているにもかかわらず、大きな見出しで当局の「前進回答」なし、このように出ておるわけでありませう。このように、大変今地元でもいろいろな不安を抱えておりますし、共生委員会、できましてから一年半たっている現在にもかかわらず中身が見えてこない、そういういらが現在地元でもあるわけでございます。

ところで、ここでもう一点、局長または大臣でも結構です、お答えいただきたいのですけれども、これまで三十年間、そして開港してから十八年間たっておりますけれども、いまだに滑走路が一本、この原因というものは何が一番大きな弊害になっているのか、お答えいただければと思っております。

○黒野政府委員 これにつきましてはいろいろな言い方あるいは見方ができるかと思いますが、基本的に、最初の位置決定の段階から地元の方々の意思疎通が十分ではなかったという、最初のスタートラインからの問題があるかと思っております。

それから、その後の事業のやり方でございませうが、それぞれの担当者はそれぞれベストを尽くしたと思ひますが、いろいろな局面におきまして、地元の方々の意思疎通について十分でなかった点が重なり重なって今日に至ったということに尽きるのではないかと思っております。

我々、今までの成田のさまざまな点についての反省、教訓を現在も空港行政に生かしているところでございますし、これからこの教訓を大事にしてまいりたいと思っておりますのでございませう。

○実川委員 今局長からもお答えがありましたように、まさに最初のスタート点だったと思うので、

私もあの地で五十年間住んでおりますけれども、実は先日、日曜日に中学校当時の同窓会がございました。これは四月第一日曜、毎年行われているのですけれども、約三十人近くがまだ出席しているのですけれども、半分近くが空港の中で育った人間でございます。最初のときはいろいろ賛成あるいは条件賛成、反対に分かれておりましたので、気まずい点もありましたけれども、既に三十年たっておりますので、そういうこともなくなりまして、中にはいまだに不賛成の方もいらっしゃると思いますけれども、和気あいあいの中に一日は終わりました。やはり空港の話が出ますと、今局長が申し上げましたようにいわゆるボタンのかけ違いと申しましょうか、最初の出発点が一番大きな原因ではないかなというふうに思ひます。

そういうことを考えますと、先ほど大臣の答弁がありましたけれども、地元へ行って皆さんにもう一度お願いする、やはりこれが何よりも一番大事ではないかと思ひます。そういうことを考えますと、大臣、決意を持ってこれから、でき得れば大臣任期中に各問題を解決するよう努力をしていただきたい、このように思っております。

それから、これも地元のことで大変恐縮なんですけれども、あの空港は成田市にございませう。これはもう御承知のとおりでございますけれども、当然固定資産税というものが成田市に入ってくるわけでありませう。具体的に申しますと、固定資産税というものが、成田市に年間五十億以上の税金が、税収が入るわけでありませう。また、交付金も含めまして年間五十五億、これが成田市に税収として入ってくるわけでありませう。

この固定資産税につきましては法的にはどうにもなりませんけれども、交付金も含めて、恐らくこのままではいけません、近隣の市町村と成田市とのバランスが非常に崩れてくるというふうになると思います。恐らく二期工事が終わりますとこの倍ぐらい、百億近くの税金というものが成田市だけに税収として入ってくる。そういうことを考えますと、これから空港が続く限りアンバランス的なものがあつた地域に出てくるのではないかなと思ひます。

特に、地元の共生ということを考えてあの空港というものはこれから二期工事に向かっていくわけでありませうけれども、こういうことも含めて、できれば当局のお考え、当然県としてもいろいろ考えておると思うのですけれども、運輸省としてのお考えというものを聞かせたいと思ひます。

○黒野政府委員 空港によりまして地元に入っております税金等は、大きく分けまして二つございませう。固定資産税とそれから空港公団から払われる交付金、これは周辺対策交付金でございます。

この二つがございませう。固定資産税につきましては、これは私の所管ではございませうから余り詳しくは申し上げられませんが、先生の問題意識はよくわかるところでございませう。

ただ、この周辺交付金につきましては、今までも成田市の御理解も得ながら、今先生おっしゃったようなアンバラを徐々に修正することを順次やってきておまして、当初に比べますと相当大きく変わっているところだと思っております。

けれども空港周辺地域のそれぞれの関係の市町村が均衡ある発展を遂げる、こういうことを目指しまして、我々としても努力をしてまいりたいと思っておりますのでございませう。

○実川委員 局長から今答弁をいただきましたけれども、やはり近隣の市町村、特に子供たちはその辺大変敏感に感じておると思ひます。特に図書館とかあるいは運動場、柔剣道場、それが成田市だけに集中してしまふ。これは子供たちが一番敏感に感じておるもので、近隣の市町村長からもそういう点、陳情を受けておりますので、それらを踏まえてこれから当局といたしまして指導していただきたい、このように思ひます。

それから、続いて質問をいたしますけれども、この点につきましては、運輸省、また空港公団にとりましては大変頭の痛いことだと思ひます。ごらんになったと思ひますけれども、これはつい先日、十日ぐらい前の新聞なんです、各紙一斉に報道されております。内容は、いわゆる成田空港の満足度、これが四十三空港の調査の結果、四十三のうち四十二番目、いわゆるワーストツーという見出しが出ております。二つの新聞は、成田空港はブービー、このように報道されております。これはいろいろな項目から調査した結果だと思ひますけれども、この調査をした協会というのは、御承知のように大変権威のある、ジュネーブに本拠を持ちます国際航空運送協会、いわゆるIATAでございます。そういうことを考えますと、まんだらうそではない、このように思ひます。

特に四十三のうち四十二番目ということを考えますと、ゴルフにおきまして、コンペでねらつてもなかなかねえられないようなブービー、今回成田空港は四十三空港中の四十二番目、こういう結果が出ておるわけでありませう。都市部に遠い成田空港でございませうので、アクセスという問題につきましては当然そういう悪い結果が出るかもしれないけれども、二十二項目のうちにレストランとかあるいは入国審査とか、ほとんどこれが

四十番以下になっておるわけであります。これは国際空港として大変恥ずかしい調査結果だと思ふのですけれども、この点につきまして、局長、どのようにお答えいただけますか。

○黒野政府委員 成田空港は種々問題がございます。これからの改善しなければいけない点は多々あると思いますが、この調査結果そのものにつきましては私も少々異論がございます。先生ゴルフと申されましたから申し上げますが、いわば同じルールでゴルフをやったのではなくて、成田空港だけハンディをつけた調査だといふものでございます。

これは、調査をやりましたのは、IATAと申しまして、世界の主なエアラインがすべて入っている団体でございますが、これが四十三空港を特定いたしました。約四万五千人の方々にアンケートをしたわけであります。アンケート項目といたしまして、空港内の案内標示とかあるいは乗り継ぎの容易さとか、手荷物の処理が早いかどうかとか、あるいは空港スタッフが親切かどうかという、ハード、ソフト両面にわたりました調査をしたわけでございますが、具体的なやり方は、空港の出発、到着ロビーあるいは機内でのアンケート調査です。

その結果といたしまして、成田空港に言及している回答者といましようか、それが三百七十一名、全体のわずか〇・八%であります。四十三空港を対象に四万五千人ですから、少なくとも千人が回答をしたというならば、要するに調査の母集団が同じですから、いわば同じルールでゴルフをしたと言えらるでしょうけれども、〇・八%の人だけから聞いた。しかもこの調査のやり方は、今再確認しておりますが、どうも加減方式、要するに、乗り継ぎの大変容易なところは十点、まあ容易というのが五点とか、そういうのを加減した、その加減と比較しているようでございます。したがって、回答者が少ないところはどうしても不利になる、こういう調査結果のようでございます。現にこの調査対象は、太平洋線とかアジア線、こ

れが調査対象から外れておりますから、日本とかアメリカの空港も比較的不利になっております。なお、ちなみに成田空港のすぐ上がパリのオリイ空港、その上がニューヨークのジョン・F・ケネディ空港、こういう形でございまして、必ずしもこの調査結果だけで成田の評価がブービーだというのは、繰返しになりますが、私もとはいささか異論のあるところでございます。

○実川委員 今細かに説明をいただきましたけれども、いずれにしても、権威ある調査結果でありますからそんなに狂いはない、このように思います。いずれにしても、これからの新しい空港づくり、そしてまた現在ある関空、また成田空港におきまして、その辺につきましては、地元の皆さんあるいは空港の中で働いている人、乗客等、いろいろな国内で調査して、さらにこの点につきましては的確なる指導をしていただければ、このように思います。これは、ちょっと恥ずかしい調査結果ではないかと思ひます。

それから、引き続きまして質問をいたします。この点につきましても、成田空港滑走路一本という点に関連するわけでありますけれども、いわゆるビジネスジェット機、これはもう欧米、特に米国では定期便と同じように離着陸を国内でおるといふふう聞いております。

そこでお伺いしたいのですけれども、現在、成田空港は一本ということでは当然ですが、恐縮でありますけれども、国際化時代、二本目の滑走路ができれば当然こういうことも可能でありますけれども、日本といいたしましても、国際的な信用からいきましても、当然ビジネス機の乗り入れということを考えてもいい時期に来ているのではないかと、このように思ひます。この点につきましても、運輸省のお考えをお聞きしたいと思います。

○黒野政府委員 ビジネスジェット機の扱いは極めて重大、大事な問題だと思っております。現在、成田空港におきましては、定期便のほかの枠をいまして五発着、これを別枠としてリザーブしてございまして、この枠の中で不定期便だとか、あるいは整備や機材繰りのための運航、フェリーと呼んでおりますけれども、あるいは小型のジェット機の扱いを随分しているわけでございすが、その中では随分切れないというのが実態でございます。私も、何とかならないかということはいろいろ頭を悩ましておりますが、最終的には中長期の間の空港の整備、これと並行しながら考えていかざるを得ない問題だと思っております。

ただ、繰返しになりますが、これからの航空というものは、単に定期便だけではなくて、ビジネスに使われているジェット機というのかなり重視した空港政策を展開しなければいけないと認識しているところでございます。

○実川委員 いずれにしても、これは二期工事が完了しましたら当然二本になるわけでありまして、そういうことも積極的に考えていた方がいいと思ひます。

なお、先ほど各委員からも質問がございましたように、二期工事が終わった後当然二本になるわけでありまして、各ローカル線、地方空港から成田に乗り入れる、第七空整の中にもうたっておりまして、将来二本の滑走路になった場合、具体的に一日のうちの数が地方空港から離着陸できるのか、その具体的な数字をできればお答えいただきたいと思ひます。

○黒野政府委員 今成田空港は、一日七便、十四発着の国内線というふうな限定をされております。これから整備が進み、平行滑走路ができた段階におきましても、国際線中心というその位置づけを要することはできないと思っております。それは適当ではないと思ひますが、それとは別に、やはりあの地域の国内線の需要あるいは国際線への乗りかえ需要もありますから、年間約二万回程度の発着回数を国内線に充てたい、おおよそそんな数字を私も想定しているところでございます。

○実川委員 最後に大臣からお答えいただきたいのです。

先ほど小坂議員からも、ハブ空港につきましていろいろと詳しく、いろいろな角度から質問がございました。今質問をいたしました国内空港から成田空港への乗り入れ、二期工事が終わった後にありますけれども、当然ハブ空港という、先ほど小坂議員からもいろいろと説明がございましたように、国内線の拠点あるいはまた各国への乗り入れ、そういうことから、成田は本格的なハブ空港といふふうになると思ひます。

現時点での成田空港の国際空港としての見解、それから、先ほど各委員からも質問がございましたけれども、今後の成田空港の二期工事に向けて、先ほど申し上げましたように、できれば大臣みずから現地に乗り込んで、誠心誠意その姿を見せていただきたいのですけれども、今後の具体的なスケジュールとか、そういう点につきましてお答えをいただきたい、このように思ひます。

○亀井国務大臣 成田空港は、開港以来日本の空の玄関として重要な役割を果たしてきておるわけでありまして、また、御指摘のとおり一本の滑走路、こういう面では運用の限界があるわけでありまして、我が国がこれからますます国際化をする、こういう面におきまして、多様化する国際航空需要に対処するためには、成田空港問題を解決する、そして我が国の将来にわたって重要な役割を果たす国際ハブ空港、こうして成田空港を完成させなければならぬ、このように考えております。

また、今後の問題につきましては、円卓会議の結論を踏まえて、これまでの反省の上に立ち、これからも誠心誠意努力をしてまいりたい、このように考えております。そして、用地の取得やあるいは騒音、移転の問題等々、地域と共生できる成田空港の整備を積極的に進めてまいらなければならぬわけでありまして、またあわせてそれらの問題の解決、完成のために私もまた成田に赴き努力をいたしたい、このように考えております。

○実川委員 これまで各委員から質問ございました。結論的には、やはり最終的には成田空港の二

期工事、二本目の滑走路完成というものに尽きると思います。そういう意味でも、今大臣からも決意が表されましたけれども、さらに積極的に二期工事に向けて努力をしていただきたい、このように思っています。

時間になりましたので、質問を終わります。

○辻委員長 以上で実川幸夫君の質疑は終了いたしました。

古賀敬章君。

○古賀(敬)委員 新進党の古賀敬章でございます。四日の日に本会議におきまして、亀井運輸大臣におかれましては私の質問に對しまして詳細にお答えいただいたわけでございますが、本日当委員会におきまして、より細かな点につきまして、私の場合には航空法の一部を改正する法律案に絞って、御質問をさせていただきたいというふうに思っております。

航空機事故の悲惨さというものは今さらながら私が言うまでもないわけでございますが、航空機の安全を確保するには、まず航空機の使用、そしてまた航空機並びにその整備品の製造者、そしてまた整備事業者、そして国、この四者がそれぞれの役割を全うすることによって一機の航空機の安全が図られる、こういったことになるわけでございます。

今回、航空法の一部改正に当たりまして国の役割の見直しを図っていくということでございまして、今回の改正によって国の検査は今までとどのように変わっていくのか。私自身、航空機検査の門外漢でございますので、なかなかよく理解できない点も多々ございますので、航空証明、そしてまた型式証明等の話も踏まえながら、わかりやすく御説明をいただきたいというふうに思っています。

○北田政府委員 現在の制度におきましては、国が個々の航空機について直接実機の検査をする、それを航空証明検査と呼んでおりますけれども、それを基本としております。今回の改正におきましては、民間の事業者の能力や外国の証明を活用し、

し、国は実機の検査というのを省略して書類検査のみで検査を行うということでございます。

一方、制度改正後は、そういうことで国は今後はこの新しい制度で輸入機につきましても型式証明ということを行うこととなります。それが設計検査でございますけれども、そういう設計に係る検査をさらに充実させ、また航空機の安全確保に必要な情報、これは日常運航で発生いたします重要故障等の対策でございますが、こういう情報の収集、提供、それから適切な安全基準の策定であるとか、あるいは今回新しく導入されます民間事業場、事業者の指導監督、そういう国として一層充実すべき業務に重点を移していくということで、さらなる航空機の安全性の向上を図っていくということでございます。

○古賀(敬)委員 民間能力の活用、また外国の証明の活用というお話でございますが、国際的な相互承認の趨勢になっておるやに聞いております。そういった中であって、米国の連邦航空局、FAAと我が運輸省航空局、JCABとの相互承認の問題、そしてまた欧州共同航空当局、JAAというふうでございますが、それと我が運輸省航空局とのこれからの相互承認に向けての取り組み方、こういったものを少し御説明いただきたいと思っております。

○北田政府委員 まず最初にちょっと基本的なことを御説明したいのですが、国際民間航空条約の国際標準によりますれば、輸入航空機が輸出国の証明を有している場合は、当該証明をもって輸入国は検査の一部または全部を省略できるといふことになっておるわけでございます。それで、国際的にも航空機の安全性に係る証明の受け入れが進展してきておりまして、輸入機は輸出国の証明をもとに一機ごとの現状の実機検査というのは省略するというのが世界的な趨勢でございます。

それで、委員御指摘のように、アメリカと日本との間では航空機の製品について航空性の互認協定というのを既に結んでおります。しかし、それによりまして設計、製造の部分については省略し

ておりますけれども、最終的な完成した状態での検査というのは、航空法の規定もありまして、やっているというのが現状でございます。

それから、ヨーロッパとの間ではまだ正式に互認協定というのを結んでおりませんが、今回の制度改正を受けまして、ヨーロッパの間でもそういうものを結んでいくと考えております。

○古賀(敬)委員 米国との関係で、現時点では一機ごとに個々に航空機の検査をやっておるわけでありまして、今回の改正でそれも省略することになるのでしょうか。

○北田政府委員 今回一機ごとの個々の検査というのとは省略いたしますが、その前提といたしまして、航空機の型式の設計、それについては我が国の型式証明を取ってもらう、そういうことを前提として、あとは個々の航空機につきましては、それぞれ製造国政府の証明書があれば省略していくという考え方でございます。

また、予備品につきましては、そういう製造国政府の証明があれば検査自体をなくしていくという考え方でございます。

○古賀(敬)委員 我が国の航空産業も随分と力をつけてまいりまして、今までは外国の飛行機の輸入しか恐らく念頭になかったわけだったと思うのです。これから我が国の航空機も輸出をするという形にもどんどん展開をしていくように思われますので、ヨーロッパ、JAA各国の二国間協定になるんではないかと思っておりますけれども、ぜひその互認協定を積極的に進めたいと思っておりますように要望をしておきます。

次に、民間事業者による安全確認が適正に行われているかどうかということ、今度は書類検査に変わるわけでありまして、どのように国としてそこを確保していくのか、この点についてお伺いをいたしたいと思います。

○北田政府委員 今回の改正では、その民間事業者の能力を活用いたしまして、航空機や整備品の検査の省略範囲を拡大していくわけでございます。しかしながら、その活用する範囲は、航空機

等の安全確保の根幹たる設計につきまして、国があらかじめ証明した場合に限定するというところでございます。

また、民間事業者の能力の活用に当たりましては、十分な能力要件を設けて、これに適合すると国が認定した事業者に限ってその能力を活用するというようにしております。また、定期的あるいは随時の立入検査等によりまして、業務が適切に行われていることを監視し、必要な指導監督を行ってまいりたいと考えております。

○古賀(敬)委員 今定期的に立入検査というお話でございますが、どれくらいの期間に定期的にやられるのか、お願いします。

○北田政府委員 一年を予定しております。

○古賀(敬)委員 ありがとうございます。また、抜き打ち的にそういった検査もやられることがあるのかどうか、これもあわせてお聞きしたいと思っております。

○北田政府委員 当然抜き打ち的な立入検査というのもありたいと思っております。

○古賀(敬)委員 ありがとうございます。今の日本に航空機と呼ばれるものは一体何機ぐらいございますか。

○北田政府委員 飛行機、回転翼航空機、グライダー等を入れて、約二千八百機ぐらいが登録されていると思っております。

○古賀(敬)委員 二千八百機ということでございますが、それがすべて検査対象でしょうか。

○北田政府委員 今御説明しました航空機のうち、グライダーにつきましては航空検査員制度というのがございます。ですから、グライダーにつきましては、国でもできるわけですが、航空検査員が行っているということでございます。

それから、国の検査は更新検査が中心なわけでございますけれども、一番大きいといえますか、そういう意味では、大型機については連続式航空証明と呼んでおりまして、航空証明の有効期間というのは特に設けていないわけでございます。こ

これは、運輸大臣が整備規定を認可することによって整備の方法等を具体的に定めさせ、整備体制をきちんと監督指導しているということによるものでございますけれども、そういうことからいって大型機については更新検査がない、小型機については更新検査があるわけでございまして、現在、年間約千八百機ぐらいが対象になっているということでございます。

○古賀(敬)委員 検査の対象になるのは千八百機ということですが、では、その検査の件数はやはり年間にその千八百ということでしょうか。

○北田政府委員 今、航空機の新規検査と更新検査、現在国が行っている検査の合計を言ったものでございます。

○古賀(敬)委員 そこで、国の検査官の人数は何名ほどですか。

○北田政府委員 現在四十九名でございます。

○古賀(敬)委員 千八百の検査をやって四十九名というところでございますので、大体三十三件数ぐらいを一人の検査官でやられておる、平均はそうなると思います。

今までその検査官の皆さんが仕事をやるに当たって、その仕事量と申しますか、どういった状況であったのでしょうか。もう大変忙しくてしょうがないとかそれほどのなかったとか、そういったお話を伺えればと思います。

○北田政府委員 登録航空機数がやはり大幅にふえてきております。それに伴いまして、航空機あるいは部品の検査というのがやはりふえてきております。ですから、それに対応しての、見合った検査官の数というのは、私も定員の確保に努力しておりますけれども、必ずしもふえていないというところもありまして、やはり仕事としては年々厳しくなっている状態だと思えます。そういう中で今回の制度改正も考えているというのが一つの理由でございます。

○古賀(敬)委員 今回の改正でいけば実機検査がすべてなくなるわけでありまして、書類検査にか

わるという御説明でございます。ということは、検査官の仕事量そのものは減るということになるのでしょうか。

○北田政府委員 今回の制度改正によりまして新しい仕組みをつくったといえますか、そういう一定の能力のある民間事業者が国の仕事を肩がわりしてもらうという制度をつくったわけでございまして、そういうわけで、一定の能力のある事業者がどれだけのいるかということによって、国の検査がどうなるかというのが変わるわけでございします。

それで、現在、航空機の整備改造認定事業場という制度がございまして、それはちゃんと整備をする能力がございまして、そういうところは、今回の更新検査についても十分やれる能力があらうかと思っております。それは当面、今やっております検査の二割程度でございまして、今回の制度も一つの仕組みの追加でございまして、従来の制度も残りますので、しばらく併存した状態が続く、そういうことでございします。

○古賀(敬)委員 じゃ、この検査官の数は今回の制度改正に当たっても変わることにし、今までどおりこの人員確保で、この体制でやっていくということではございしますか。

○北田政府委員 はい。今回の制度改正によりまして直接検査の一部というのは確かに少なくなるわけでございますけれども、国としてこれから充実していかなければならない新たな業務、そういうものがたくさんございします。それを今投入したということと、それから、新たな制度といいますが、新しい認定事業場制度ができた、あるいは新たに環境規制の制度も加わります。そういう意味で、少なくとも現状は検査官の削減、そういうことにはならないのではないか、そう思っております。

○古賀(敬)委員 はい、わかりました。安全確保の上で、この国の検査官の皆さんの果たすべき使命というのはやはり大変大きなものがあるというふうに思っておりますので、過度の仕事量になら

ないように、ひとつしつかりと目を配ってやっていっていただきたいというふうに思っております。

次に、今回の改正によりまして、いわば民間の技術力の向上に頼るといった部分があるわけでございしますが、逆に、違う切り口からいまして、今まで国が検査をしておったのが、いわば認定事業場におきましてその検査を受けるという形になるわけであります。そのときに、航空機の使用者の費用の面で負担はふえるのでしょうか、軽減されるのでしょうか。

○北田政府委員 今までも、国の検査を受ける前にその使用者が整備事業者で整備と更新検査を委託しているということとございまして、国の検査を受ける前に検査をしている、それにさらに国の検査が行われていたということとございまして、今回その認定事業場自体の検査で終わりますので、国の検査が要らなくなる。そういう意味で、費用の軽減あるいは検査の日程も、先ほど言いましたように検査が非常に込んでおりました、なかなか希望どおりに行えないという状態でございします。

それが今回の改正によりまして認定事業場だけでできるとなりますと、検査が容易に受けられるということになります。そういう意味でも軽減が図られるのではないかと、そう思っております。

○古賀(敬)委員 今のお話ですと、今までの国の検査は屋上屋を重ねるような話になっているように私の耳に入ってきたのでありますけれども、このことは、今までの国に払っておりました国への検査料は省略されるということになるのでしょうか。

○北田政府委員 今回の制度改正によりまして検査自体は省略いたしますが、あくまで航空証明書を出すのは国でございまして、そういう意味で、検査手数料をどうするかというのはこれから課題でございまして、それは手数に見合った検査料というのを取りにしておりますので、実体的な検査がなくなれば相当少なくなる、そのよ

うに考えております。

○古賀(敬)委員 ということは、使用者にとっては、今まで民間の認定事業場でやられておったその作業をやることによって国の実機検査がなくなる、それゆえにその分の負担が間違いなく減るということと、大変いいお話だと思っております。この方法で航空機の安全がしっかりと保たれますように今後どのように取り組んでいかれるのか、ひとつ、最後の質問です、大臣のその御決意と取り組み方についてのお考え方を聞かせたいので、質問を終わりたいと思います。

○亀井国務大臣 今回の改正は、先ほど来御答弁申し上げておりますとおり、民間事業者の能力や外国の証明の活用によって、いろいろ総合的な航空機のさらなる安全性の向上、これを図ることを目的としたものであります。しかし、何としても、運輸省といたしましては航空機の安全確保が航空行政の根幹をなす重要な課題、このように私は認識いたしております。したがって、新たな検査制度においても航空機の安全確保に万全を期す、このことが一番大切なことだ、このように考えております。

○古賀(敬)委員 以上をもちまして私の質問を終わります。

ありがとうございます。

○辻委員長 以上で古賀敬章君の質疑は終了しました。

寺前巖君。

○寺前委員 新東京国際空港、成田の問題、関西国際空港株式会社法の問題、それから航空法の改正の問題、三つの法律をやりますので、三十分の間です、ひとつの端的な御見解を御説明いただきたいというふうに思います。

まず第一、新東京国際空港、成田の問題です。利用者は一日平均十万人というのですから、大変なところ。昨年一年間で約四百件もの救急車の出勤があつて、そのうち十人が救急車で病院に運ばれたけれども、到着後死亡するということがなっております。これは、一九九三年十一月に伊

藤光江さんが倒れられて、空港内に病院があったら、手術ができれば助かったものをとみんなが考えた、あの時点とは事態は変わっているとはいっても、やはり深刻な問題です。伊藤さんの旦那さんや多くの方々が、空港に救急医療体制を充実せよということで、私たちにもその充実方の運動を求められて来られました。

新東京国際空港公団や地元の成田市の努力や、あるいは皆さんの努力が実って、九四年には救急車が空港内に常時配置されるようになりまし。第二旅客ターミナルの第二診療所に応急対策室が設けられるなど、その後の変化が生まれていきます。近くは、救急患者を運ぶストレッチャーを第二診療所までエレベーターで運べるように工事等を行うということも聞いていたのだが、問題は、せっかくそこまで行けるエレベーターをつくるのだったならば、何で救急車に直結することができるよう改造されないのだろうか。この問題に対してどう解決されるのか、率直にお答えをいただきたいと思っています。

○黒野政府委員 先生御指摘のとおり、救急車は地下二階に入りまして、今の構造ですと、地下一階から地下二階までエレベーターがないという非常に不便な状態になっております。

これにつきましては、現在早急に改修することをもう決めまして、できるだけ早期にこのエレベーターを設置したいと思っております。

○寺前委員 それではよろしく願いたいと思います。

次に、関西国際空港株式会社法の改正の問題についてお聞きします。

まず最初に、第一期工事の検証をした上で第二期問題を見る必要があるだろう。

運輸省の提示した三点セットというのを大阪府など地方自治体が承認したときに、次の五つの条件が公約されています。いろいろありますが、時間の都合で端的に言わせていただくと、地元自治体は空港建設費の財政負担はしないということがその一項目の中にあるわけです。

また、前回の関西国際空港株式会社法案を審議した際にもいろいろ論議されました。当時は細田運輸大臣の時期でございましてけれども、国の責任をあいまいにしない、地方自治体には過大な負担はかけない、海上ルートで安全を保つなど、ここで政府当局からも答弁をしているところであります。その委員会において附帯決議がついていて、その附帯決議では「地方公共団体の会社への出資及び地域整備等については、その財政運営の健全性の確保に配慮すること」、自治体の面倒を見てあげなかったらだめだよということをおえて附帯決議で言っているわけです。

さて、それでは第一期工事が終わるまでの間において、その方向にこの関空がなっていくかどうか、見てみましょう。

地方自治体の負担は当初計画では二百億円、大阪府についていうならば、半分の百三億円であつたわけです。それが出資金。ところが、最終的には三・六倍になるところの七百二十億円に膨れ上がる。大阪府についても三百六十八億九千二百万円と膨れ上がる。出資金の分野を見たら自治体負担がどんどんふえていった。

しかも、この関空へ行くためには連絡橋を要する。その連絡橋の陸上部分に、もとは関空で借入金でそのところの整備をやらうということも言っていたのに、いつの間にか、関空の経営が圧迫されるというので大阪府がいろいろタウン駅を建設する。そこに走るところの電車の路線については大阪府が金を出してやって、貸してやる、無償貸与をやるというやり方に変わっていく。そのため八十億円という持ち出しをやらなければならぬことが生まれてくる。

また、埋め立てについても、その埋立土砂の価格をめぐっている。がたがたがたがたやってきました。一九九〇年七月、府は原価の価格を大幅に割り込む価格で関空会社に売却、その差額二百億円を負担してやるということが生まれました。また、空港ビルの旅客ターミナルのウイング復活に必要な低利資金を大阪府と大阪市で二百三

億円も出してやるという。しかもそれは空港本体整備の枠外だという形で行われるようになっていく。

考えてみたら、当初やろうというときの三点セット、五公約の段階で大きな問題になっていた財政負担の問題に、こうやってとことこやり始めたら負担がのしかかってくるという結果を生んでいるわけです。

大臣、この法律を出すに当たって、一期のときの問題点は何だったのだろうかということをお考えになったと思いますが、この結果を見てあなたはこう思われましたか。

○亀井国務大臣 今回のこの方式、二期の事業につきましても、いろいろ地元の御了解をちょうだいして進めてきておるところでございます。

○寺前委員 いや、結果を見てどう思いましたか、こう言っているのです。

次に話を進めましょう。第一期の空港本体の整備を含む空港関係整備費は五兆円と言われる。そのうち、八五年度から九三年度までの関西国際空港連施設整備大綱に基づく事業費の実績は三兆二千九百七十一億。大阪府が予算で持ってきたのが一兆二千五百三十五億円にも上っているのです。もう大変な金額になっている。

当初のうちは、大阪府の住宅地区開発事業特別会計から長期貸し付けによって資金を充当してきたものです。ところが、ほとんどこれが詰まってきて、九二年度からは民間からの借入金で賄わざるを得なくなってきた。大阪府自身が、もうこれたまためというところまで来ている。

今度、大阪府の場合に、第二期工事のため、出資金と無利子貸付金を含めて、出資金が五百七十六億数千円になります。無利子の貸付金を入れると千七百七十一億円の負担が出てくるのです。これはもう当初計画どこの話ではなくなってきたわけです。たとえ自治省が起債を認めて、九〇％起債にしたって、後の一〇％、百億余りは一般会計から出さなければならぬことになるのだし、また一〇〇％認めていただいても、それは償

還をしていかなければならぬことになってくるから、今までも大阪府はボーリング調査などに莫大な金を出していますけれども、これは大変なことになる。

特に、今年度から上下方式になってきて、土地造成会社の出資金が一億六千万円からかかってくる。いろいろなことをやるために、そのほかに五億一千九百三十三万円の金が出されなければならなくなってくる。これは本当に、国の事業に対して地方自治体の財政負担は原則禁止だというあの地方財政再建促進特別措置法の二十四条から考えても、私はかつて、そんなことが許されないのだ、国鉄でも許されないのだということを教えられたものです。

ここまで来ると、これは一体、まともな国の責任においてやるということも言ってきたとは違う方向にどこまで走っていくことになるのではないだろうか。これ、どうですか。

○黒野政府委員 先生は国と地方というのを一つの対立概念でとらえてみえると思いますが、私も、こういう大きなプロジェクトにつきましては、むしろ国と地方が一緒になってやるというのがこれからの進め方だし、現にそういう形で進んでいると思っております。したがって、この関西空港というものは、国の空港であると同時に、関西という地域にとっても大変な効果のある、地域のインパクトになる空港、そういうことで、それぞれその辺の総合的な判断で御負担をいただいているというふうに思っております。

一期も含めまして、この負担につきましても十分に地元の関係の方々と話し合った上での結論でございます。もちろん負担される地方公共団体、それぞれ苦しいやりくりをされている点につきましては感謝申し上げますが、かといって国が一方的に押しつけたとか、あるいは国の責任を放棄したというような評価の対象になるものではないと思っております。でございます。

○寺前委員 国と地方自治体が一体になって、こう言葉では言うけれども、この前のこの委員会

におけるところの関空法の討議のときには、国の責任はあいまいにしないということをおえて明確に答弁をしておられるところだ。私は、成田とかあるいは羽田とか関空とか、こういうのは国の玄関口であって、国の責任というのをもちと重視しなければいけないと思うのです。

加えて、大阪府の会計というのは一体どういう会計だと思っておられるのです。一般会計の九六年度の予算を見ると、一兆五千八百八十三億円でしよう。今から五年前になりますか、借金というのは一兆二千五百六十億円でした。ところが、この四、五年の間にどうなりました。二兆九千七百七十六億に膨れ上がっている。倍からなっている。どこでこやってくる中に、私は、一般会計を使わざるを得なくなっているという今日のこの第二期工事のことを考えたときに、これが自治体に対する国の真向から考えられるべき姿だというふうには言えないと思うのです。これは再検討を要する話だと特に感ずるのです。

しかも、皆さん、この地盤沈下という問題は、あの当初の計画の段階でもとっと計画が変わっていきほど――当初にほうり込んだ金を一回見てごらんさないか。あのりくくタウンの建設時におけるところの埋立工事の費用というのは、もう莫大なものになっているわけだ。今資料はちょっと見にくいのですけれども、ともかく今度以前よりも一層ひどい状況になるでしょう。

関空の前社長が、現在相談役の竹内さんという人が本に述べられているのを、この間私は読んでみました。工事費が大きくなった理由は不等沈下です。地盤沈下を正確に予測することは不可能ですが、安全を最大限に見積もることは可能であるし、一番小さく見積もっておいて考えるのも可能である。では幾らにするか。水深二十メートルの下に沖積層が二十メートル、さらにその下には三、四百メートルの厚さの洪積層があるし、洪積層といっても、砂利もあれば粘土層が固まっている部分もある。五百ヘクタールの中にボーリングを百本入れても、一つ一つの圧密が全部違うの

で、正確にはかることはほとんど不可能である。要するに、一億数千万トンの土を捨てて、その土が一体どんな影響を与えるかということ、机上や実験室ではわかるはずがないんですとまで言っている。新空港レビエールのナンバ一三二七号を讀んでおたらそういうことを書いてある。

ですから、第一期工事で大変な負担増になっていったわけですが、第二期工事の場合に、自治体の責任においてあそこを会社をつくって、そしてそこにどこどこまたほうり込んでいくのだ、こう言うけれども、その費用はどういうことになるのか。大変な姿になっていくであろう。まさに、海の中に吸い込まれていくのは土だけではなくて、お金まで吸い込まれていくという姿になるんじゃないだろうか。

私は、これは大変なことになってくる。第二期工事の地方自治体負担は、出資金と無利子貸し付け合わせて、現在示されている工事費では二十九億、大阪府は千七百一十一億、民間の四百二十億の約五倍、第一期工事の約三倍ということ、まず当初の段階でそういうことから始まる。これが吸い込まれていくのだから、大変なことになる。上下分離方式、こんなものが許されたということが、私は不思議で不思議でかわないわけだ。えらいことになる。

改めてもう一度、本委員会の附帯決議を読んでみます。「地方公共団体の会社への出資及び地域整備等については、その財政運営の健全性の確保に配慮すること。」「わざわざ言っていることと逆行する方向になってきている。当時、この委員会が審議をしたときに、こういうことを自治省の人が言っておられましたね。地方自治体負担について、空港の基本施設ではなく、その他の利便施設、空港ビルといったようなものだから、財政法の関係からいって可能だ。本体でないから可能なんだ、利便施設の空港ビルというふうなものではないからいいのだということを言っている。ところが、今度はそうじゃないのだ。そのものの、母体の中に入り込んでいくことに金を出して

やっという。しかも、一般会計の方は、ぐっと大阪府は詰まってきた。どの自治体も詰まってきたという中で、こんなことをやらせておいていいのだろうか。私は、今度のこの上下分離方式による自治体の巻き込んでいくやり方、ここまで来てしまったから仕方がないなどと言っておくわけにはいかぬから、これは抜本的に見直す必要があるのではないだろうか。

大臣、あなたはこういう準備の上に乗せられて大臣としての仕事をやらざるを得なくなったんだけれども、さて、その問題についてお考えになりましたか。お考えになったら、一体どういうふうなこの問題について感じておられるのか、御説明いただきたいと思うんです。

○亀井国務大臣 いろいろ今御指摘を受けました。しかし、この上下主体分離方式、このことは、先ほど来御質問がありましたとおり、我が国の国際空港、この面に関西国際空港の二期事業を進めていかなければならないような状況にあるわけでありまして、特に一期の開港間もない段階に早期に推進する、こういう必要性があるわけでありまして、そのような意味合いにおきまして分離方式を採用し、最終的には関空会社がこの用地を買収する、こういうことでこの事業を終了させたい。

そういう面で、二期の事業につきましては、上物は民間からの出資を仰ぐ。関西国際空港株式会社法の制定の趣旨に沿って、そして二期の事業もそのような意味合いにおきましてその考え方を継承していくというような考え方をぜひ進めてまいりたい、このように考えております。

○寺前委員 私は、本日に冷静に一期工事から二期工事の過程を一回ゆっくり見てもいいと思ふんです。この財政の関係から見えていたとき

に。もう時間の都合がありますから、次に変わりますけれども、三月二十七日に服部社長の記者会見でこういうことを言っているんですね。関西空港を乗り入れ便数をふやすためには航空機が陸上を飛

ぶようになるのが大前提である。こうなってくると、この前の審議と真向から反することになる。地元に対しても、例えば当時の平井航空局管制保安部長はこういうふうには言ってますね。二十六万回という運航が新空港で行われるわけでございますが、云々として、大阪国際空港が存続した場合というものも考慮に入れています。また八尾空港の進入経路を検討いたしまして、進入機との間に十分な垂直間隔がとれる、こう言っておる。要するに、海上ルートだけしか考えませんと言っている。地図まで示したんですよ。私、持ってますよ、今。そこまで海上ルートでもって運航しますんやと。

もとはと言えば、大阪空港、あそこで訴訟までなつて、やかましくてたまらないということから発展してきてここへまで到達してきた話ですよ。その海上ルートを前回のこの委員会においても守るということをおっしゃっていたのに、事もあらうに服部社長が、陸上ルートの飛行が欠かせないとの考え方をこういう言い方で示したわけでしょう。これが前提だと言われたら、さてこの第二期工事について、ちょっと待てよ、話がかわってきたやないかということをおっしゃる言わなければならぬことになるんじゃないでしょうか。そこはどうなんですか。

○黒野政府委員 飛行ルートにつきましては、現行ルートではこれからふえてまいります航空需要に十分対応できないと我々考えておりまして、これをどうするかを今急いで検討しているところでございます。

いずれにいたしましても、三点セット当時のお約束どおり、騒音問題のない空港を整備する、こういう基本的考え方、これには当然我々立っておるわけでございまして、地元と十分協議し、御理解を得ながら進めていくべき問題と考えておるところでございます。

○寺前委員 私は、なし崩しのやり方というのは政府としてとつたら、もう政府の信用を落とす以外にないですよ。約束したことは約束どおりに

やる、これはきちんと私は要求したいと思うんで
す。

もう時間の都合がありますので、次に行きま
す。

こういう飛行場がつくられていくと、そこへ今
度はお客さんを連れていかねばならないとい
う問題になってくる。そうすると、鉄道輸送がや
られる、海上輸送がやられるわけけれども、鉄
道輸送をやっているというところになってくる
と、あかすの踏切という問題がそこには生まれて
くるわけだ、列車本数がふえてくるから。それか
らまた、今度は騒音問題というのが出てくるわけ
だ。時間の都合がありますので、私はきょうはこ
こでは騒音問題についてお聞きをしたいと思
うんです。

一昨年と昨年に比べて南海本線の沿線で実施し
た調査を見ますと、新幹線の騒音基準の七十五デ
シベルを、普通列車を含めてオーバーしてきてお
ります。ところが、現実におとしと去年、調査
をおやりになった資料をこの間聞かされた。最高
は、堺市内の浜寺公園駅と羽衣駅間の、特急ラ
ビット下りの九十一デシベルがもう最高だ。七十
五デシベル以下となっているのは、堺市内の浜寺
公園駅と羽衣駅間の普通上りだけとなっている。
開港前の一日四百五十九本から五百五十本に、特
に特急電車の本数増加は、一時間上下二本から六
本にふえるなど、騒音、振動回数が大幅に増加し
ておる。それはもう結果としてそうなっているま
すが、あそこから飛行機をどんと飛ばそうとい
うことになったらお客さん運ばなならぬのだか
ら。

さて、この問題に対して一体どんな基準で面倒
見ていくんです。ちょっと待てよ、それやったら
こういうことをやらないかぬという対策なしに、
飛行機だけ、飛行機を飛ばすことばかり言うて
おったら、その地域に住んでおる住民はたまった
ものじゃない。これはどういう対策を打ってこら
れたんですか、これからどうしようとしておられ
るのか、御説明いただきたい。

○梅崎政府委員 関西国際空港の開港に合わせま
して、空港輸送のための特急の新設、それから沿
線旅客の利便向上のために急行などの一般列車が
増便されて、これに伴いまして、沿線の住民
から騒音に対する苦情が発生しているというこ
とは、私も承知しております。

これにつきましては、特に南海電気鉄道におき
ましては、軌道整備あるいはレールの削正それか
ら騒音壁の設置のほか、車輪の転削であるとかあ
るいはロングレール化、こういう対策を実施いた
しまして騒音の低減に努めているところでござい
ます。特に騒音壁に関しては、この設置によ
りまして七デシベル程度騒音が減少しているとい
うぐあいに私も聞いております。

この問題につきましては、私も聞いています
ところでは、このような対策の実施によりまして
苦情件数はかなり減っているというぐあいに承知
しておりますけれども、今後とも適切な対策が実
施されるよう事業者を指導していきたいと考えて
おります。

○寺前委員 新しくつくる場合は新しく対策で
さっさとしていけるのに、既存のところのやつ
はほったらかしになっていくんだよ。これでどう
にもならなくなつて、たまつたものじゃないとい
う問題が起こってくるの。それはあかすの踏切も
そうだし、騒音、振動、みんなそうなんだ。だか
ら、既存の分野についても責任持って、基準を明
確にして、どういうふうにするのか、これはきち
んと指導すると言つて以上はきちんとしてくれま
すな。

○梅崎政府委員 既存の在来線につきましては、
鉄道施設、それから列車や車両の種別、それから
運転の速度などが多種多様でございまして、ま
た、鉄道を中心に市街地が發展してきましたた
めに、線路と住宅が極めて接近している、近接し
ているというふうな事情がございまして、そういう
ことから、一律的な基準で指導していくというの
はなかなか難しいという状況にございまして。私
どもとしては、個々の具体的なケースに

じまして、騒音の問題ができる限り解決されま
すよう指導してまいりたいと考えております。

○寺前委員 しつかり頼みます。

それじゃ、航空法の質問に入ります。
大臣の所信表明の中で、安全の確保は運輸行政
の基本であるとしてこの間おっしゃっていまし
た。それじゃ私は、この航空法の改正で安全に輸
送ができるんかどうかということを心配するわけ
です。それで私は、言いたいことはいっぱいあり
ますけれども、二つの点について、これで安全が
保てるのかという問題の疑問を提起したいと思
います。

第十七条の四の改正では、予備品証明から有効
期限、型式限定の表示が削減されることとなつて
います。有効期限の表示というのは、飲食物でい
えば賞味期限の表示であるし、型式限定の表示と
いうのは、薬でいえばこういう体には使えないと
いうことを表示することだ。そういうことがなくな
っていくということをやっているのだからどう
か。

それで、私たちが心配するのは、この飛行機の
問題について言うと、かつて一九八五年八月十二
日の日航一二三便事故、忘れることはできません。
五百三十名ものとうとうと命が犠牲になった問
題です。あのときに、北田航空局長がこう言つて
おられる。「当時日航として、ボーイング社の技
術力であるとか品質管理能力と
いうのを信頼して、信用して日航としては十分な
チェックというのを行わなかったわけではござい
ます。それが不適切な修理を発見できなかった点に
つながる可能性もあるわけではございまして、」
と、自社でもって責任持って見ていくのだという
ことを基本に据えなれたらあかんでということ
を、わざわざ教訓としてまで言われたわけでは
ございまして、今度の法改正になっていくと、私は
そこが心配になってくる。特に、油圧整備品など
の内部には、シールやパッキング、ホースなどの
ゴム製品が装着されている。こうしたゴムがどれ
だけ劣化しているかは外部から判断することは事

実上不可能だ。それとも、予備品からの有効期限
表示がなくても、油圧装置の全体が十分安全性を
保っているという判断ができるのだろうか。

私は、この問題について航空安全推進連絡会議
の要望書を読んでみたら、その要望書には事実上
不可能であるということが書かれている。あるい
はまた、一九八八年の九月に参議院の決算委員
会にお見えになった、航空法調査研究会で長年イン
シデント制度の確立に取り組んでおられた宮城雅
子さんの本を読んでも、これも、特に部品の
強度あるいは性能の予想以上の劣化については、
装着時、外見からは判別できないとも書かれてい
るわけだ。

私は、この分野で仕事をしておられる人たちの
意見を十分に聞かれるということなしにこれを進
めておられるとするならば、えらいことになる
な、その心配が一つあるのです。この問題につ
いて、きちんとした確たる保証がありますか。関係
団体の人もも懇談されて理解を得られましたか。
御説明いただきたいと思ひます。

○北田政府委員 最近におきましては、航空機の
整備につきましても電子化等が進んでおります。
先ほどのラバー製品というのもテフロン製品に変
わつてきたりして、余り日限を管理するような部
品も少なくなつてきております。そういう意味
で、整備品の品質は非常に向上してきています
でございます。

また、その整備品を航空機に取りつける際
は、航空法の規定に基づきまして、国家資格を有
する整備士が整備品の保管状態、いわゆる整備品
の状況、現状がどうなっているか、また、機能部
品につきましては、取りつけた状態でその機能を
チェックするというようなことをやって、安全に
問題がないかどうかというのを確認しているところ
でございます。このため、予備品証明につきま
して、有効期間とか型式限定を廃止しても十分安
全性が確保できるものと考えております。
○寺前委員 時間が参つておりますので、一問だ
けさせていただきます。

もう一問の問題は、実は昨年十二月二十日に、コロンビア南西部の山岳地帯に乗客乗員百六十四人が乗っていたアメリカン航空のボーイング757型旅客機が墜落するという事故があったのです。その事故では日本人の方も亡くなっております。最終的には残られたのは四名だけだったという報道がされていましたが、問題はその後です。そのアメリカン航空会社から世界各国の航空機会社に対して発信している内容があるのです。

それを見ると、墜落した地点から、同機のランディングギア、エンジン、電子製品等の部品が盗まれている。これらの部品のパーツナンバーとシリアルナンバーの一覧表を知らせてきて、これらの部品が万一出回った場合には購入しないようにしてくれ、こういう通告を航空機会社に行っている。ということは、こういう部品が売られるということが現実には起きているのだということを意味しているということです。同時にそれは、今アメリカではボーガスパーツという問題が大問題になってきている。要するに、ヘリコプターや小型飛行機をつくっていく過程で安いものを集めて自分で組み立てるという問題が出てくる。だから、今度の法改正がそういうことを保障することになるのではないだろうか、それが私は心配なんです。

もう時間がありませんので問題点を指摘して、私は最後に結びの討論をさせていただきます。

それは、この問題について言うと、そういう安全性の問題にかかわる内容であるから、私は、こういう問題についてそう簡単に緩和化されるようなことをすべきでない、だから、そういう意味で航空法の改正については反対をいたします。

また、前段の関西国際空港株式会社の問題について、国が管理運営すべき第一種空港である関西国際空港の整備について、経済的効率を理由にして特殊法人株式会社よりさらに緩やかな民間事業者にゆだねるというもので、国の責任を放棄し

たものと言わざるを得ない。しかも、今度の法改正によって、関空会社と地方公共団体は、用地造成事業を行う法人に対して出資することができると改正されました。これによって、運用段階で関空会社を通して用地造成事業の法人に資金提供ができる枠組みがつくられ、地方公共団体の負担が際限なく広がるおそれが出てくる。

さらに、用地造成会社は、関空会社のような特別な法律に基づく特殊法人とはせず、商法に基づく株式会社とするもので、関空法で規定され、収賄罪に問われた、あのみなし公務員としての罰則規定も設けられておりません。一兆一千四百億円に上る用地造成事業を特殊法人より緩やかな株式会社ゆだねることは、一事業で露呈した海土協八社談合事件や砂利船汚職事件等々、汚職事件の再発防止策にもならないことになるのではないかと、私は、そういう意味でこの法改正については賛成できません。

時間を超過しまして、お許しください。どうもありがとうございました。

○辻委員長 以上で寺前君の質疑は終了しました。

これにて各案に対する質疑は終局いたしました。

○辻委員長 各案につきましては、討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

まず、関西国際空港株式会社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〕

○辻委員長 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。

次に、新東京国際空港公団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〕

○辻委員長 起立総員。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。

次に、航空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〕

○辻委員長 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各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〕

○辻委員長 御異議なしと認めます。よって、そのとおり決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○辻委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後三時三十分散会

平成八年四月十七日印刷

平成八年四月十八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

E