

第四百十回国会 運輸委員會議録 第十一号

平成九年四月二十二日(火曜日)

午前十時開議

出席委員

委員長 杉山 憲夫君

理事 林 幹雄君

理事 村田 吉隆君

理事 江崎 鐵磨君

理事 細川 律夫君

理事 衛藤 晟一君

理事 橋 康太郎君

理事 中馬 弘毅君

理事 堀内 光雄君

理事 一川 保夫君

理事 久保 哲司君

理事 坂本 剛二君

理事 松浪健四郎君

理事 古川 元久君

理事 濱田 健一君

理事 米田 建三君

出席國務大臣

運輸 大臣 古賀 誠君

出席政府委員

運輸政務次官 衛藤 晟一君

運輸省航空局長 黒野 匡彦君

委員外の出席者

防衛庁防衛局運用課長 高見澤將林君

防衛庁経理局施設課長 富田 耕吉君

委員の異動

四月二十二日

辞任

王置 一弥君

川内 博史君

補欠選任

一川 保夫君

古川 元久君

第一類第十号

運輸委員會議録第十一号

平成九年四月二十二日

同日

辞任

一川 保夫君

古川 元久君

補欠選任

王置 一弥君

川内 博史君

四月十七日

空港整備法の一部を改正する法律案(内閣提出 第三号)

同月十六日

信越本線などのJR東日本からの経営分離反対、在来線の存続強化に関する請願(木島日出夫君紹介)(第二〇九三号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

空港整備法の一部を改正する法律案(内閣提出 第三号)

○杉山委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、空港整備法の一部を改正する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を求めます。古賀運輸大臣。

空港整備法の一部を改正する法律案 (本号末尾に掲載)

○古賀國務大臣 ただいま議題となりました空港整備法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

自衛隊の設置する共用飛行場における民間航空の用に供する施設につきましては、従来、空港整備特別会計において全額国の負担により整備してまいりました。近年、その利用者数や路線数は順調に増大しており、地域の利用者利便の向上、地

域経済の発展等その地域に及ぶ便益もこれまで以上に大きくなってきております。このような状況を踏まえ、航空輸送需要の増大に的確に対応し、共用飛行場における滑走路整備等を促進するため、他の空港と同様に当該共用飛行場の存する都道府県が当該施設の整備に要する費用の一部を負担することとする必要がおります。

また、地方公共団体の管理する空港における滑走路整備につきましては、従来、航空輸送需要に対応し、国と地方公共団体との共同の費用負担により整備してまいりました。しかし、近年、我が国の経済社会の国際化の進展、利用者のニーズの高度化等を背景として、地域における空港の整備に対するニーズも高度化、多様化しており、地方公共団体においては、地域経済の発展等の観点から、みずからが管理する空港の機能の向上を図ることを目的とした滑走路延長工事の施行を求める声が高まっております。このため、地方公共団体がより主体的に当該地域のニーズに応じた滑走路延長工事の施行することができるとする必要があるといたします。

このような趣旨から、この法律案を提案することとした次第であります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、共用飛行場において、運輸大臣が滑走路等の新設または改良の工事を施行する場合には、その工事に要する費用の一部を当該共用飛行場の存する都道府県が負担することとしております。

第二に、地方公共団体は、みずからが管理する空港において、地域のニーズに対応して滑走路を延長する工事を施行することができることとし、このうち、空港の利用者の利便の向上または地域経済の発展に特に資するものについて、国が補助

○杉山委員長 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。松浪健四郎君。

○松浪委員 おはようございます。松浪健四郎でございます。

こうして質問の機会を賜りましたことを心からお礼申し上げます。それほど知識がございませんので、的確な質問をすることができずかどうかわり自信はございませんけれども、今議題となりました、運輸大臣から説明を受けました空港整備法の一部を改正する法律案にかかわる質問を幾つかさせていただきます。このように思います。

この法律案は、おおむね共用飛行場における地方自治体の負担についてのことが大きなものかというふうにお聞きでございますが、とにかく自衛隊との共用飛行場整備への地方負担の導入、そして地方空港整備特別事業の導入が改正案の大きな目的であるのか、このように存じますが、共用飛行場の果たした役割というのは大変大きいと思っております。

まず第一に、国民が持たれていた自衛隊アレルギーというものを除去する上において、この共用飛行場の果たした役割は大きいのではないのかというふうな認識を私自身持っております。

一九六八年、六九年、私はアメリカの東シシガン大学教育学部に学びました。この大学のカリキュラムの中に、ROTCという選択科目がありました。これは一口で言えば軍事教練と言われる

ようなものであるかもしれませぬけれども、多くの学生がこの科目を選択しておりました。私は日本人として、アメリカの学生がみずから軍のことを知ろうとする、軍を理解しようとする、一国民として軍をいかにしてとらえるか、軍の規律はどのようなものか、また軍人としての心構えはいかに持たなければならぬのか、軍から支給された靴、制服、帽子をまとい、マーチングを中心にして授業を行っておりましたけれども、一人一人の学生は、ボタンをきちんと着て、規律というものについて十分な認識をしておいた、このように私は思います。つまり、軍隊というものであり、特殊なものではないんだという認識を学生が持っていた。しかも、当時はペトナム戦争が佳境に入っているときでございましたけれども、アメリカの学生が一人一人そういう意識を持っていて、私には大変好感を持った記憶がございます。

その観点から、共用飛行場というもののアピールがもしかたならば足りないのではないのか、もっとも共用飛行場というものを国民にアピールすべきではないのか、そういうふうな考えを持っておられます。そのことを運輸大臣にまずお尋ねしたいと思っております。つまり、共用飛行場の啓蒙というものをもっと積極的にやっていくべきではないかということでございます。

○古賀國務大臣 先生のお話をお聞きました。その国の軍と申しますか、我が国でいう自衛隊、国を守っていくという大きな役割を担っていることに対する国民の一人としての認識、そういうことを学ばれたということでございます。大変貴重な、また敬意に値する体験を先生みずからなさったのではないかと、私はまず敬意を表したいというふうに思います。

また同時に、我が国における共用の飛行場についての国民に対するPRを兼ねた認識についてのお尋ねでございます。確かに、先生から御指摘い

ただような面があるかとは思っておりますけれども、今回提案しておりますこの法案の中でも、ただいま私、趣旨説明を申し上げましたが、この共用の飛行場に対しての民間航空機の利用、またそれに対する地域の期待というのが非常に高まってきたております。そういうことを勘案して、この法律案を提案させていただいております。こういったことを通じましても、必然的に我々の努力も、また地域の皆さんの御理解や努力も相まって、今先生から御指摘いただいたような共用飛行場に対する理解と申しますか、そういうことが広がっていくということも私は大いに期待したい、こういう認識でございます。

○松渡委員 共用飛行場は自衛隊アレルギーを除くために大変な役割を果たした。そこで、民間航空機が、時代の流れ、また国際化社会に対応するために、またその地域の活性化のために必要不可欠である、エプロンを拡張しなければいけない、滑走路を延ばさなければいけない、それに付随した施設もつくっていかねばならない、大変なお金がかかる、そこで、政府として金額を分担することができないから、地方自治体に三分の一負担をお願いしたい、そういう趣旨の法律であらうかと思っております。私は、共用飛行場というものを、財政事情の厳しい折ではありましても、積極的に国が全額負担するという姿勢が、むしろ、積極的ではないのかという考えを持っておられますけれども、いかがでしょうか。

○黒野政府委員 共用飛行場につきましては、防衛庁さんの御理解を得ながら今までも使わせていただいていたわけでございます。これからはまた、地域の需要と期待といましようか、その辺を見ながらふやしていかなければいけない必要性があるかと思っております。ただ、その経費をどうするかという問題はまた難しい問題でございます。現在、国がつくり、地方公共団体に管理を任せております空港が、空港整備法の中では二種Bと呼んでおります。そちらにつきましては、地方公共

団体の方から適正な資金を投入していただいております。それとの関係から申しますと、やはりこの共用飛行場についても、公平という観点から必要であらうというのが一点であります。

それから二点目は、私も、非常に財源が逼迫する中で、これからの日本の空港をどう整備していくかという大変重要な責任を負っております。特に国際線ハブ空港等につきましては、このままでは世界の中でおかれてしまうということで、特に重点を置いていきたいと思っております。したがって、この乏しい空港整備特別会計の中でどうやるかというこの一環といたしまして、地方の方にも一部の御負担をお願いしたい、こういうのが我々の考えでございます。

○松渡委員 第七次空港整備五カ年計画が昨年の十二月十三日に閣議決定を見ました。その予算は自慢できるほどの額でないというところは、十分承知しておりますけれども、私は、この共用飛行場のことを考えるに、どうしても結びつけて考えなければならぬ大きな問題があるのではないのか、このように考えます。

衆議院議院運営委員会は四月二十一日の理事會、つまり昨日のことでございますが、沖縄の米軍基地問題と地域振興に関し、解決に向け最大の努力を払う決意を表明するとした国会決議を本日、四月二十二日の本会議で採択することを決められました。駐留軍用地特別措置法改正案の衆議院通過の際、共産党を除く各党が決議に合意して、文案を調整してきたわけでございますけれども、その決議案はおおむね、「一 在沖米軍基地の整理・統合・縮小・移転に全力で取り組む。二 積極的な外交努力により安全保障対話を推進するとともに、「日米安保共同宣言」に基づきアジア・太平洋地域の米軍の兵力構成のあり方を含む軍事態勢についての日米間協議を進めるよう政府に求める。三 地元の意志を十分に尊重し、総合的かつ実効性のある大胆な改革を含む沖縄振興策を講ずるべきだ」というふうな内容だと伺っておりますけれども、沖縄の米軍基地の整理、統合、縮小、

移転に全力で取り組む。この措置法が成立するプロセスの中で、私も新進党と自由民主党が三つの点で合意事項を見ました。その二つ目に、「沖縄県民の負担を全国民が担う」という考え方に基いて解決すべきである。三つ目に、「基地の整理・縮小・移転等を含め、国が最終的に責任を負う仕組みを誠意をもって整備する」ということでございます。

私の言いたいことは、これ以上沖縄の皆さんに大変な負担をかけることはできない、沖縄の基地を縮小し、そして移転するということを考えていかなければならない。私たち日本人の義務として、どの元を過ぎてしまいがちで、忘れてしまいがち。国家を守るということが極めて大切であることは言をまつまでもございませぬけれども、当運輸委員会においても、共用飛行場という問題について考えるときに、我々はリンクしてこの米軍の基地移転についても考える必要があるのではないのか、このように私は考えます。

そこで、国民の多くの皆さんは共用飛行場に よって自衛隊アレルギーを極めて希薄なものになりました。もつとふやしてもいいのではないのか、それは、共用飛行場をたくさんつくることによつて、自衛隊基地をそこに移し、あいた自衛隊基地に沖縄の米軍基地を移転させる、そのようなことを考えてもいいだろうし、この第七次空港整備五カ年計画に基づいて幾つかの空港が整備されます。これらの空港も共用飛行場として考えるべきではないのか、また考えてもいいのではないのか、私はそのように考えるわけでございます。と申しますのは、この五カ年計画の中にも、柔軟に対応していく、必要があれば計画を見直すというふうにも書かれてあります。

そういう観点から、このような考え方、極めて飛躍した論議であるかもしれませぬけれども、沖縄の皆さんの立場を考え、そして、今回の措置法の成立をかんがみたときに、私たちが積極的に、運輸省を含めて、これらの問題について考えていく必要があると私は思いますが、運輸大臣はいか

く必要があると思っておりますが、運輸大臣はいか

にお考えであるか、お尋ねしたいと思ひます。

○古賀國務大臣 先生から御指摘をいただきましたように、現在、沖縄にありまます米軍の施設・区域の整理、統合、縮小の問題というのは、政府の重要課題の一つでありまして、現在、政府が挙げた真剣に取り組んでおるところでございます。また、先生もそのよう観点から沖縄に思いを寄せ、今、運輸省としてできる範囲というものがどういうものなのかということの観点から、御指摘をいただいたものだと思つておられます。特に民間空港において何らかの政策が考えられないのかということに軸足を置いてお尋ねかというふうにも思ひますけれども、先生も御承知のとおり、この民間航空の発達のための空港の整備というものは、利用者の負担を原則といたして、このところでございます。空港整備特別会計によつて今日まで推進をされておるところでございます。米軍基地の本土移転という目的のために、この民間航空利用旅客の負担によつて基地施設の整備を行うというものは、特別会計の制度の趣旨から見ても問題が多いのではないかと、こんな認識でいるところでございます。

先生がおっしゃるように、最重要課題であります沖縄の米軍施設の統合、縮小というのをあらゆる角度から検討することについては、先生の御指摘を十分私どもは踏まえていく必要があるうかというふうに思ひます。

○松浪委員 運輸省の発表されました「世界主要各国の国際線着陸料比較」、一九九六年の資料でございますけれども、これを見ますと、成田それから関西国際空港、そしてその他日本の着陸料が、諸外国のそれと比較した際、物すごく高いわけであります。航空機はもはや、世界的に見て大競争時代に突入しているにもかかわらず、こんなに着陸料が高いと、日本の航空行政、サービス、こういったものがだんだんおくれしてしまうのではないのかという危惧を私は抱いております。

例えば、成田でありますと、ボーイング747の国際線仕様は九十四万八千円である、関空は九

十万八千五百円、その他日本の空港は七十一万七千五百四十円、ロンドンのヒースローを見ますと、わずかに七万三千円であります。これを何とかしていかなければならぬし、そして、ハブ空港を持たなければならぬ現代において、お隣のソウルの金浦空港は三十三万三千八百四十四円、香港はそれより安くて二十九万七千八百三十五円、シンガポールも三十一万九千九百九十円というふうにして、物すごく安くおつておられます。私は、この大競争時代に日本の空港が乗りおくれしてしまうのではないのか、大変心配をしておるわけであります。

と思ひます。この着陸料を安くするためには、アイディアが求められます。そのアイディアとは一体何なんだろうかと考えたときに、私は、共用空港をつくる、そしてむだのない形で空港を使用し、この着陸料を下げる、これが一石二鳥ではないのかというふうにも考えるわけであります。これについて運輸省はどのように思われるか、お聞きしたいと思ひます。

○黒野政府委員 先生おっしゃるとおり、我が国の空港使用料は非常に高うございまして、この委員会でも、下げることはできないかという御指摘を重ねて受けましたし、あちこちからいろいろな意見を賜つております。

ただ、空港特会の状況を申し上げますと、例えば八年度ですと、全体といたしまして五千六百億ほどの工事をやることになっております。そのうちこの空港使用料、幾つかの種類がございまして、あえて大きくくりたいとしますと、二千億が空港使用料でございます。それから、いわゆる公共事業費が一千四百億という内訳になっておまして、この空港使用料というのが我が国の空港を整備するために非常に大事な財源になっておられます。実は、航空局の中でも空港をつくる立場とそれから航空事業を監督する立場と両方がございまして、局内でも事業者のサイドに立てば、あるいは利用者のサイドに立てばもっと下げるべきだという議論が現にございまして、一方、空港をつくる方からいいますと、これ以上下げたら、地方空港ばかり

ではなく、これからますます整備が必要な大都市の拠点空港あるいは国際ハブ空港、この整備ができてしまふ、そのところがございまして、なかなか空港使用料を下げるというのは難しい状態でございます。

沖縄の問題が生まれたから、ちよつともう一つ申し上げまますと、沖縄につきましては、那覇空港から本土を結ぶ路線の空港使用料を下げ、それを運賃の引き下げまでつなぐことによつて沖縄に何らかの形で貢献したいということ、これにつきましては、国からの一般財源の投入をふやしていただくまじ、沖縄の那覇空港関係の空港使用料はかなり思い切つて下げてございまして、そんな状況でございます。私どももいたしまして、今この空港使用料そのものを下げるというのは大変厳しい状態にございまして。

しからば、共用飛行場をより活用することによつて、新しい空港をつくるよりはコストが低く済むのではないかと御指摘だと思ひますが、防衛庁さんの方に大変御協力をいただきましたが、共用飛行場をふやしてまいつておられますが、やはり自衛隊は自衛隊としての責務というか任務があるわけでございます。こちらだけの事情で一方的にふやすというわけにもいかならぬと思つております。

ただ、方向といたしましては、私ども、その地域の需要等を考えまして、防衛庁さんの御同意が得られれば、共用飛行場をふやしていくというのは、国民の方々に航空サービスを提供するという観点から望ましい方向だと思つておられます。

○松浪委員 悲しいかな縦割り行政の弊害が見られるわけでございますけれども、いずれにいたしましても、沖縄の問題は政府が一体となって考え、そして、沖縄の人々の声を本土の人々が担うということをお忘れはならない、そのように思ひます。

私の手元には、この秋に出されるガイドラインの見直しの自民党案がございまして、これをよく読んでみますと、私たちの国はいろいろな脅威にさらされているのだ、そして米軍を削減、兵を削減

することはできないというような認識、これは私自身も持つておられますけれども、この自民党案によりますと、沖縄の米軍基地の問題について、在日米軍への安定した施設・区域提供に最大限努力するというふうな書かれてあります。最大限に努力するためには、移転について本気になって考えなければならぬし、単に防衛庁の問題ではなくて、運輸省も、また他の関係省庁も本気になって取り組むことが肝要である、このように私は思ひます。

そこで、話を交えますけれども、自衛隊と民間会社が共用している。素人の視点からしますと、もしかしたならばいろいろなトラブルが生じるのではないのか、こう思うわけですが、新聞を讀んでおられますと、そのようなトラブルは一向に聞えてまいりません。今のところ、共用の使用について何のトラブルもないのかどうか、防衛庁にお聞きしたいと思ひます。

○富田説明員 お答えいたします。確かに民間機と共用しております自衛隊飛行場につきましては、自衛隊の運用あるいは使用の柔軟性といえますが、融通性という面で、本来、専用で利用できる飛行場よりは劣るわけでございますけれども、そこは鋭意調整を図りながら実施しております。ということで、特に私がトラブルという形で聞いている事柄はございません。

○松浪委員 平成八年度に領空侵犯などのため航空自衛隊が緊急発進した回数が、昭和六十三年度以来八年ぶりに増加した回数、航空幕僚監部のまとめでわかっているわけでございますが、このことについて御説明いただけますか。

○高見澤説明員 お答えいたします。航空自衛隊のスクランブルにつきましては、我が国周辺の国籍不明機等に対するスクランブルを実施しているわけでございますけれども、先生御指摘のとおり、ここ数年ずつと十年近く低下傾向にございましたけれども、平成七年度が大体百六十回程度だったわけでございますけれども、昨年度は二百三十四回ということで、若干ふえたとい

うこととございます。ただし、従来のピークだったころに比べますと、年間一千回近くスクランブルをしていただくこともございますので、かなり低い水準になっておるといふことでございます。

○高見澤議員 村田(吉)委員長代理着席
お答え申し上げます。

自衛隊のスクランブルというのは全国の七つの航空基地で実施しておりますけれども、その中には共用の飛行場であり小松基地も含まれております。それで、昨年の二百三十四回のスクランブルの中には、それほど数は多くございませんけれども、共用飛行場であり小松基地からのスクランブルというものは実施してあります。

○松浪委員 二百三十四回の中で一番多かったのは、ロシアが多かった。このように聞いておりますけれども、間違いないですか。

○高見澤議員 答え申し上げます。昨年年度の場合ですと、二百三十四回のうち、ロシア機によるものというふうにも推定しておりますのは、全体の約七割でございます。○松浪委員 自民党のガイドラインの見直しの案を見ますと、朝鮮半島であるとか台湾、中国関係、ほかにも東南アジアの諸国が、目覚ましい経済発展を背景に国防力の近代化や拡充の動きが見られる。地政学的に見て、沖縄に米軍を固めるというのは非常に的を得ているということが言えるかも知れませんけれども、ロシア機のスクランブルがそんなにふえてきています。これは、多分燃料事情の好転であるとか、訓練体制の見直しなどによって多いのだろう、このように推測されているわけですから、また幾つもの機種がロシアにあり、そして領空侵犯を行っているというところとございませ

○高見澤議員 村田(吉)委員長代理着席
お答え申し上げます。

諸国の問題だけにとどまらず、やはり北の方も注目しなければならぬ。米軍の移転というものを考えたときには、それも視野に入れるべきではないのか、このように考えるわけでございます。いずれにいたしましても、共用飛行場が役立つというところ、これを再三繰り返して認識しているということをお伝えしておきたい、このように思います。

そこで、共用飛行場の滑走路が延ばされる、大きな飛行場が発着できるようになる。これで地域の活性化を達成することができるといふわけでも、それに伴って、その周辺の環境整備にも力を入れていかねばならない。これらについてはどのように考えているのか、運輸省にお尋ねしたいと思っております。

○黒野政府委員 自衛隊と民航とがともに使っている空港というのは大きく分けて二つございまして、一つは民、要するに運輸省の方で持っている空港を自衛隊さんに使っていただいているケースと、逆に自衛隊の空港を民が使っているケースと両方ございまして、いずれも自衛隊が使っていることは間違いないでございます。

そこで、私どもと防衛庁さんの方でいろいろ検討いたしました、環境対策等は原則としてその空港を管理している側が主として行う、こういうルールを一応つくってございまして、その中において、私どもなりに環境対策、騒音対策に万全を尽くしてまいりたい、かように思っております。

○黒野政府委員 成田問題の経緯は先生も御案内かと思っておりますから、そのところは省略させていただきますが、平成三年の十一月、いわゆるシンボ

ジウムという形で、反対派の方々も含め話し合いをする場が設けられました。三年の十一月以来十五回開きまして、さまざま議論を尽くしました。その後、引き続きまして、五年の九月から円卓会議という形でさらにそれを話し進めまして、こちらの方も十三回、地域の方々との非常に厳しい議論をお互い本音で開かせてまいっております。

その結果といったしまして、国側といったしましては、強制的な形で土地の取得はしない、あくまでも話し合いでいきますという姿勢を明確にいたしました。いわゆる事業認定、これについても取り下げてございまして、一方、地域の方々の方も平行滑走路についての必要性は認めるといふ結果になりました。お互いやつとその接点を見つけてございまして、それがございまして、二、三年の動きでございます。

今申し上げましたシンボジウムなり円卓会議、その場で出てきた考え方をいたしました。共生、ともに生きる、空港と地域が一緒になって地域開発できる、あるいは雇用の場もあるという形を両立できる、そういう手はないであろうかといったことをお互いに模索いたしました。その結果といったしまして、現在の環境対策だけでは、やはり不十分であろうということ、今まさに先生がおっしゃいました財団をつくりまして、これは地方自治体と公団が五分五分の資金を出し合いながら、環境対策について万全を期すというものでござい

ます。率直に申し上げまして、成田のような大きな空港を内陸につくるというのは、これからは非常に難しいかと思っております。難しいのは結局は環境問題で、周辺の方々に大なり小なりいろいろな御迷惑をおかけするというところとございまして、そういう意味から、この財団で、いわば国とか公的な立場から、なかなか措置できないことについて、きめの細かい対応をしようではないかと

いふことで財団をつくったわけとございます。このような長い経緯を経ての、一つの到達点でございますから、これをそのまま他の空港に持っていくというところは、私どももいたしましては考えておりませんが、仮にやるといたしましては、非常に難しいところと承知しておりますから、現実問題としては難しいかと思っております。

私どももいたしましては、他の空港につきましても、きちんとした騒音対策の基準がございまして、この基準に沿って万全を期してまいりたいと思っております。

○松浪委員 後手後手に回る今までの行政のサービズを見ておきますと、この共生財団に対して運輸省が積極的に取り組まれていることに感謝させていただきたい、こういうふうにも思います。つまり、これは、このような財団を、いろいろなところで騒音問題が騒がれているわけでございまして、ぜひ、よく調査をして、積極的に各地域でもつくっていくか、あるいは要望しておきたい、このように申し上げたいと思っております。

○松浪委員 航空機時代でございます。いろいろな方々が飛行機を利用され、利用客は年々増加の一途をたどっております。好ましいこととありますし、幸いなことと近年大きな事故もなく、安全対策が十分に行き届いているというふうにも認識するものでございまして、利用者側からいいますと、非常に面倒くさいことが起こってまいりました。

どういふことかと申しますと、チケットを買えば余りにも幅があり過ぎて、どのようにして買えばいいのかわからない。この前もチケットカウンターで係員の方に、何種類のチケットを売っているのか、こう尋ねましたら、係員が、余りにも多過ぎてわかりませんと答えられました。売っている人間が何種類あるかわからないのに、買った後、利用者がわかるわけがない。こんなに割引の幅があつていいのかわからない。こんなに切符を売っていることを、運輸省がそのまま認めていいのかわからない。そういうものを廃し、うんとサ

ら、平成三年の十一月、いわゆるシンボ

ピスするというのであるならば、割引するというのであるならば、運賃をきちんと下げる、そういう行政指導があつてしかるべきではないのか、こう考えますが、運輸省はいかがでしょうか。

○黒野政府委員 私ども、国内航空につきまして、各企業同士が競争をする、そういう基盤をなすべくつくりたいということで、従来から努力をしまつておられます。競争によつて体質を強化し、国際線の場においても他国と対等に闘えるといひましようか、そういう目的もございまして、国内についても競争をむしろ我々の方は奨励してまいつております。

従来から五〇%に達しない割引制度、これについては届け出だけでいいですよ、こういう制度にいたしましたし、また運賃そのものにつきましても、幅運賃、二五%の幅の中で各企業の判断で額を決めていい、こういうことをやつておられます。一歩一歩各社の考え、営業政策、それによつて競争が実現されるという方向に参つております。この流れそのものは、私どもは大事にしていかなければいけないと思つております。

ただ、今先生御指摘のとおり、余りにも複雑な制度になり過ぎますと、各利用者が大変不便を感じますし、極端な場合、自分の座席の隣に座つてゐるのは一体幾らで乗つてゐるのか、おれの方が高くしてゐるんじゃないか、そういう潜在的なフラストレーションがたまることもあり得るわけでございます。エアラインに對しましてはあらゆる機会を通じて、運賃制度あるいは割引制度の中身について、利用者の理解を求めようようにして、くださいということをお願いをしております。

具体的には、飛行機に乗っていただきますと、前の座席の後ろにポケットがありますが、あの中に大概の航空会社が、今私どもはこういう運賃でやっていますよという説明書が入つてゐると思ひますし、それから、店頭におきましても、そこところは十分PRをしております。さらには、インターネットのホームページを使いまして、現在

はこういう割引ですよということをお理解を徹底するように措置をしております。

ただ、今先生御指摘の係員の方がわからないといったのは、大変これは申しわけないことだと思ひまして、さらに一層社員の教育を徹底し、利用者の方々へ一番ベストな選択を紹介するといひましようか、そういうことにさせていただきます。そういう方向で努力をさせていただきますと思つております。

○松浪委員 運輸省が競争を奨励してゐる。そして、利用者がサービスを受けられるようにということだと思ひますけれども、余りにもサービスクラウドが過熱し過ぎてゐるのではないのか。マイルレージに應じて無料航空券などをプレゼントするマイルサービス合戦が余りにもひど過ぎる。これはほとんど進んでまいりますと、このことによつて各社が経営破綻を来すおそれもあります。現にそれはアメリカで例があるわけでございますけれども、とにかくコストを無視した、利用客を困らせたためにチケットをたたく売りするような競争があつてはならない。そこで心配してゐるわけでございますが、これらのこともあわせて御指導賜ればありがたい、このように思ひます。

次にお聞きしたいことは、いよいよ関西国際空港の二期事業がスタートしてゐるわけでございますけれども、これらに関連して、幾つかのことをお聞きしたいと思ひます。

関西国際空港は、開港以来三年目に入りました。旅客数であるとか便数ともに順調に増加しております。まして、地元議員としては大変喜んでおります。しかし、昨年七月、運輸省から、大阪、兵庫及び和歌山の地元三府県に對しまして、現行経路では年間離着陸回数十二万回から十三万回が限界である等の問題点が示されました。もともと三府県等では、一期はもとより、全体構想実現時においても現行の海上ルートで可能との説明がなされてきたにもかかわらず、なぜ十二から十三万回という段階で飛行経路の見直しが必要になるのか。こうした状況に至つた背景、原因について、運輸

省は地元が納得できる論理的な説明を行うことが不可欠である、このように私は思ひます。現在、運輸省や大阪府におきましては、専門家による検討会議を設置して、現行飛行経路の現状と問題点についてさまざまに検証が行われてゐると理解しております。

そこで、運輸省が設置する検討会議では非公開で審議が進められております。それゆゑに、なかなかその会議の中身の全体像が見えてこない部分がございます。そこでこの際、国の会議におきましてはどのような検討が行われてゐるのか、その点をお聞きできる範囲内でお聞きしたいと思ひます。

〔村田(吉)委員長代理退席、委員長着席〕

○黒野政府委員 先生も御案内のとおり、関西空港をつくり出すときにいわゆる三府県という形で、この関西をどういふふうにつくり、どういふふうで運用していくかということ、地域の方々に明示していただいております。その中に、陸上経路は極力避けましよう、こういうことが明確に書いてございまして、私ども、この三府県への考え方は、これからは忠実に踏襲しなければいけないと思つてゐるところでございます。ただ、当時想定した航空需要と現在の航空需要との差が余りにも大きくなりまして、結局のところ、航空需要全体が大変伸びておまして、これは関西だけではなくて国内のいわゆる航空路、これが相当厳しい状態になっております。

そこで、私ども、今コンピュータを使いましていろいろなシミュレーションをやりました、今のままでは関西空港の能力を十分に發揮することは困難である、そういう方向の検討をしております。具体的には、関西の飛行経路問題検討会というものが設けられて、そこで九回にわたつていろいろな議論、これは本場の専門家の議論をさせていただいております。その議論は、現在の飛行経路で一体どこまで対応できるのかということとを徹底的に考えよう、検討しよう、突き詰めよう、

こういうことでもやっております。それに対する対応というのは、現在の問題点を明らかにした上で、改善策をまた地元と御相談するというやり方をとらせていただきた、現にとつてゐるところでございます。

一方、地元の方も、大阪府が中心になりまして、関西の飛行経路等に係る専門家会議というのを設けまして、三回にわたつて議論をしていただいております。そのうち二回目と三回目は私どもの専門家も出させていただいて、そこで議論をさせていただきますのであります。

いずれにいたしましても、その両方の場におきまして、専門家の目から見るとどこに問題があるのかという、そのところをまず整理しよう、その上で新しい提案をさせていただかなければいけない、こういうふうにお考えであるところでございます。

○松浪委員 関西国際空港の飛行経路の問題は、三府県の基本に基づいて、騒音公害のない空港づくりを原点にして考えていただきた、このように思ひます。そのためには、地元で約束した現行飛行ルートでの増便努力も続け、その上でどうしても問題があるのなら、あるということをお示しただいて地元を理解してもらつてということが重要であらうかと思ひます。

先日の新聞を読んでおますと、羽田発関西経由の海外便が「首都圏ツアークに人気」というタイトルで報道がありました。羽田も二十四時間化することを考えますと、この際、関西において、昼間の混雑時間帯を避けて、深夜、早朝の増便に力を注ぐということも今後取り組むべき一つの方向であるのではないのか、このように思ひます。二十四時間空港である関西の特性を引き出して、国際ハブ空港として育てていくためには、早朝、深夜の時間帯を活用し、国内はもとより世界の航空需要にもこたえていくことが重要であると思ひます。こうした時間帯への乗り入れをもつと積極的に航空会社に運輸省は働きかけるべきではないのか、その点についてお聞きしたいと思ひます。

○黒野政府委員 関空につきましては、開港当初は予想よりも若干少ない発着でございまして、その時点では私もちよつと心配をしたわけでございまして、その後の伸びは大変素晴らしいものがございます。おかげさまで少なくとも昼間の間というのにはほぼ満杯という情勢でございまして、したがって、これからさらに入れるためには、朝あるいは夜の枠というのを十分に使うように努力はしなければいけないと思つておりました、現に幾つかの外国のエアライン等がそういう予定を組んで、それに応じたダイヤを既に公表しているところでございます。

ただ、一点だけお許しいただきたいのは、滑走路というのは常時手入れが必要でございまして、そのために深夜のある時間をブロックしなければいけないということでございます。このブロックの時間もなるべく少なくするように今私ども努力しております。関空を二十四時間空港として十分に活用できるように我々も努力をしておりますし、それからエアラインの方も、何かいい知恵はないかということで今一生懸命検討している、こういう状況でございまして。

○松浪委員 先ごろ、タイ国際航空が我が国で初めて、深夜の一時や三時に離発着する、バンコク発関空經由ロサンゼルス行き便の路線認可を運輸省に申請したということでありまして、しかし一方、アクセスの問題など課題も多く、今回のタイ航空の乗り入れに対する対応というものが、今後の二十四時間空港としての関空の発展を左右するのではないか、このように考えます。

そこで、以下の三つの点についてお聞きしたいと思います。

まず第一に、今回の関空經由の深夜便という動きは、アジアとアメリカとを結ぶ路線における給油の必要性という意味からは、今後、タイ航空以外の東南アジアの航空会社も同じ状況にあると思われべきではないか、そのことについてお伺いしたいと思います。

第二点は、関空はユーザーフレンドリーな空港を標榜しているわけでございますけれども、空港会社では、深夜便に到着、出発する旅客に対してどのようなサービス提供あるいは施設整備を考えているのか、これもあわせてお伺いしたいと思います。

最後に、現在のところ、関空では鉄道もリムジンも深夜運行していないわけでございますが、関空で深夜乗りおろす旅客のための公共交通機関としてはどういうものを想定しているのか、また二十四時間空港における交通サービスの提供やそのあり方について、交通事業者に対する指導的立場にある運輸省としてはどのように考えているのか、あわせて質問させていただきますと思ひます。

○黒野政府委員 今先生御指摘のとおり、タイ航空が五月二日から深夜の運行をしたいという申請が出ておりまして、私もとしまして大変歓迎をしておりますところでございます。したがって、これからも、東南アジアのエアラインばかりでなく、いろいろなエアラインから関空への乗り入れの希望がありますから、その際において、あいている時間帯を使つたらどうですかということ、当然我々としては彼らとネゴシエーションをしなければいけないと思つておるところでございます。

ただ、そのときに問題は、先生がおっしゃいました、例えば真夜中に空港に着いて一体どうすればいいんだ、こういうことが起こり得るわけでございまして、そのために関西空港の会社といたしましては、例えて申しますと、コンビニエンスストアは二十四時間開いておられます、それから、空港でももう少し明るくなるまで時間を過ごしたいという方も見えます。そういう方には毛布を貸し出しをするとか、考えられるいろいろなサービスをやっていくところでございます。これもフレンドリーの一つかと思つております。

ただ、抜本的には、やはり公共交通機関の運行時間を延ばしまして都心部までは運ぶというのが理想でございますから、これにつきましては、い

わば鶏が先か卵が先かという問題にもなるわけでございます。これからの需要との相関関係を見ながら決めていかなければいけないと思つております。さらには、仮に鉄道なら鉄道を運行いたしまして深夜大阪に着いたとしても、またそこで同じ問題が生ずる可能性があります。また、そのほか、この辺につきましても、私も、深夜便についてこれからのくらくらふえるかということとの相関関係を考えてながら、交通機関の整備も含めて手を打つていかなければいけないと思つておるところでございます。

○松浪委員 最後にお聞きしたいのですが、ことしの一月から三回にわたりました、運輸省とアメリカ国務省との間で次官級の非公式協議を行つていて、双方が自由化について提案をし、段階的自

由化で一致したという報道がございまして、この日米航空交渉の進捗状況をお聞きすることができればと思ひます。

○黒野政府委員 最近、三回にわたりました非公式の会議をやつておりました、その場におきましては極めて率直な意見交換ができております。私どもは、この日米航空協定につきまして、やはり不平等性がある、だから平等化してほしい、その平等化とあわせて自由化あるいは輸送力の拡大を提案をしております。アメリカ側はもろろん、日本の考えにはそれなりに理解はしていただいていると思ひますが、アメリカ全体といたしまして、いわゆるオープンスカイという大きな目標を掲げまして、彼らも世界の各国と今交渉をやつておるところでございます。このオープンスカイというのはどういふことかといふと、輸送力それから路線、相手国内の地点、それを全部自由にして航空会社の判断にすべて任せるといふのがオープンスカイでございます。

私どももいたしましては、このオープンスカイについては、今のままでこれを受け入れるわけにはいかない、こういう言い方をしております。その一番大きな理由は、アメリカというのには国際航空はもろろん非常に強いのですが、そのペースをたまして、アメリカの国内の航空市場が非

常に大きいわけでございまして、全世界の約三分の一がアメリカの国内市場でございまして、アメリカのエアラインは国内の約半分が国際の方に出現しているという関係になっておりました。アメリカの言うとおり、今直ちにオープンスカイをした場合にはいろいろな問題が起こるものですから、私もいたしましては、オープンスカイはだめです、それ以外のところにつきましては、平等化あるいは自由化というところで我々の主張を行つていこうと思つておられます。

相手のある話ですから、これからどうなるかということも余り先走って申し上げるのとはなかなか難しゅうございまして、今までアメリカに対しては、私どもが本格的な航空交渉をしまじようというところを、かなり長い間にわたつてこちらから働きかけをしてきておりましたが、ずっとアメリカはむしろ断つてきた、こういう経緯があります。ただ、今日やつとそういう形で話し合いが進んだわけでございまして、私もといたしましては、何とかこの方向で結論を得るよう最大限の努力はしたいと思つておるところでございます。

○松浪委員 いずれにしても、我が国の航空各社が不利益をこうむらないように慎重に交渉していただきた、このようにお願い申し上げまして、時間が参りましたので、私の質問を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

○杉山委員 一川保夫君。

○一川委員 新進党の一川保夫でございます。このたびの空港整備法の一部改正に關しまして、私の方から幾つか確認をさせていただきたい、そのように思ひます。

先般の予算委員会におきましても、この法律の改正の問題に關連しまして、概括的に運輸省並びに防衛庁等の見解をお伺いしたことがあるわけでございまして、私も、今回の、特に共用飛行場に対しまして新たに三分の一の地方負担を導入したという、その意味合いをもつとしっかりと認識する必要があるのではないかと、いふふうに考えております。

御案内のとおり、共用飛行場というのは自衛隊の基地と共用しているわけでございますけれども、これまで長年、基地を有している地域の住民の方々あるいはその市町村、県等にとりましては、非常に難しい問題を抱えながら、何とか基地と共存共栄できるというような状態をつくり上げ、そのため相当の努力を積み重ねてきております。そういう中であつて、先ほどの法律改正の説明を聞いておりましたも、最近、共用飛行場において路線の数がふえてきた、あるいは利用者の数がふえてきたというような背景の中で、共用飛行場といえども地域の振興に非常に寄与するという観点で、第二種A空港並みのそういう地方負担を導入するのだというような説明になつておられるわけです。共用飛行場の特殊事情といいますが、非常に制約がある中で民間航空のそういう導入を図りながら、関係者の方々が大変な御努力をされておられるわけです。

これまでのそういう経緯を踏まえた場合に、ただ単に他の地方空港の地方負担と同等のものを今回、導入するんだというような通り一遍の説明だけでは、共用空港を抱えている地方公共団体等にとっては、非常に寂しい思いがするのではないかと、そういう感じがするわけですが、そのあたり、改めて運輸省の御見解を伺つておきたいと思つておられます。

○黒野政府委員 先生の御指摘というお気持ちには私もわからぬではないのですが、現実問題といたしまして、共用飛行場の利用と普通の民間空港の利用、その間におきまして利用者の方が受けるサービスそのものについては、そんなに大差がないのではないかと私も思つております。もちろん防衛庁さんの飛行場でございますから、若干の違ひはあるかもしれませんが、そんなに大きな違ひはないというのが現実だと思つております。

また、共用飛行場について利用が増大いたしますと、地域の開発あるいは雇用の場と、いろいろな面で地域に貢献することは確かでございますし、これからは共用飛行場の整備について幾つか

の声が上がつてくるかと思つております。そういうことを考えますと、他の空港との調整といひましようか調和といひましようか、その面からいひましても、若干の地方負担をしていただくことの方が、共用飛行場の発展あるいは新たに共用飛行場にするといふ動きを加速することになるのではないかと、思つておりました。そのために地方の方々に若干の御負担をお願いしたいというのが、私どもの考え方でございます。

○一川委員 共用飛行場といひますのは、先ほど触れましたように、いろいろな経緯なり悩みを抱えている中で、飛行場であるわけでございます。私の地元にも小松空港という共用飛行場がございますし、常日ごろの状況を見ておりましたも、騒音の問題あるいは自衛隊の事故等に対する不安感、そういうものを抱えながら、一方ではできるだけ地域の活性化を目指すという意味合いで、これも運輸省等の御指導を得ながら、民間航空の導入を図つてきておられるわけでございます。

そういう中であつて、今回、地方の負担が導入されてきた。このことにつきまして、確かに地方公共団体からは、新たな負担の導入に対して特段の異論といひません。ただし、これは、私も、聞いてはおりません。ただ、その裏を返せば、やはり共用飛行場であつても、今後、本場の地方空港の一つのネットワークとしてしっかりと整備しながら、より新たな路線の開設等について国レベルで積極的に対応してほしいという、一方の期待感といふのが当然、地方の中にはあるのだらうというふうに私は思ひます。

そういうことを考えますと、このたび第二種A空港並みの地方負担を導入したということからしますと、まあ第二種空港並みのそういう扱いを、これからは共用飛行場についてはしっかりと将来を見定めながら整備していくというような基本姿勢といふのが、運輸省の方にそういう考え方がありなんでしょうか、そのあたりをちょっと確認しておきたいのです。

て、共用飛行場の利用率が徐々に上がつてきております。私ども、これはもちろん防衛庁さんの御理解を得なければいけないわけでございますが、その上で、この共用飛行場を、地域の方々が期待するような形で整備は積極的に進めてまいらなければいけないと思つておりました。

また、地域からある程度の負担をしていただくというところは、現実問題といたしまして、かなり地域の声もその空港整備に反映させることがますます可能となるというふうに考えておりました。あくまでも、地域の方々の御意向あるいは需要、そういうことをベースにこれからは整備を進めてまいりたいと思つておりました。

○一川委員 せび、そういう基本的な考え方、共用飛行場に対する積極的な対応方をお願いを申し上げたいというふうに思ひます。

また、こういった共用飛行場の抱えている問題点といふのは幾つかあるわけでございます。今、共用空港といふのは全国で五カ所だといふふう聞いておられますが、地方空港全体のこれからのそういう整備拡充といふ一つの施策の中で、共用飛行場といふものをどういう位置づけをされていくのか、そのあたりの基本的な考え方をちょっと御説明をお願いしたいと思つておられます。

○黒野政府委員 今、地方空港で、国際線が乗り入れている空港が十幾つまで来ております。私ども、従来から、この地方空港の国際化ということにつきまして、私もかなりの努力をし、推進してきておりましたが、特に我が国と往来が多いのは韓国でございます。ついでこの間も、韓国の交渉をいろいろ進めて、このことについても、当方なりの考えをまとめていたわけでございます。最近に至りましては、やはり、日本の近くの東南アジアの各航空会社ともに、日本に乗り入れることが採算的に合うかどうか、商売になるかどうかということを大変シビアな目で見るようになってまいりました。一時、東南アジアの国等も大変日本に対して関心を持っておりましたが、それをもう一度見直そう、こういう機運が私どもの方には伝わつてきておりました。当然韓国から新しい

これからの日本の空港整備にとつては大事な仕事ではございますけれども、一方では、地方に住んでいる方々からしますと、成田空港なり関西空港に行くのに相当時間を要するというようなことも含めて、地方の空港にそれなりに国際便を乗り入れてもいいではないか、そういう要望を非常に強く持つておられる地域もございまして、また、いろいろなセールの展開されている地方公共団体もたくさんあるわけでございます。

運輸省が、一九八七年ですか、約十年ほど前に、テン・ミリオン計画というものを立案されたわけでございますけれども、当時は、日本人の海外旅行者の数を倍増させたいという、そういう目標を掲げての計画だといふふう聞いておりました。それが、目標年次を待たずして目標が達成されたといふふうにも聞いておられますけれども、その後、こういった、特に地方空港もある程度意識しながら国際化を図つていくという基本的な考え方といふのが、どうも最近、ちよつとトーンが弱くなつてきたのではないかと、私にはするわけでございます。そのあたり、基本的にどういふ考え方で今臨んでおられるのか、そこを確認しておきたいと思つておられます。

地点の要望があるかと思つたら、全くないという情勢でございまして、地方空港の国際化という動きが少々歩みがのろくなつてきているのではないかと、先生御指摘のとおりだと思つております。

ただ、私ども、私どもの方からそれを拒否するとかいうことはするつもりはございませんで、あくまでもこれは、航空交渉の場におきまして、先方からの希望があれば、できるだけこれを日本の国内にも入れるという方針は変わっておりません。ただ、CIQ、この要員確保というのは大変難しい問題でございまして、私どもだけで解決できる問題ではないものですから、CIQ関係の省庁の方々ときちんと情報交換しながら進めてまいっているところでございます。

○一川委員 地方空港の国際化というか、国際路線を新規に導入するという面では課題がたくさんあるかと思つております。それだけの地域にそういう大変強い要望が現実にあるということも事実でございまして、ぜひ運輸省の方で、そのあたりの御指導方をしっかりとお願いをしたいというふうに思つております。

特に、今回、運輸省の方で、別の法律として、外国人観光客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律案というものを提出されております。この法律そのものは地方空港の国際化とはもろに関係ないかもしれませんが、しかし、当然、そういったいろいろな地域に海外の観光客を導入したいという趣旨であるわけですね。そういう面では、一方では、こういう法律で、どつちかというのと、日本の大きな飛行場に外国の方々に来ていただく、日本の国内でのアクセスに対するいろいろなサービスを提供しようという趣旨にとれるわけですね。私も、地方の飛行場に直接海外の観光客を乗り入れさせるといふような施策も、やはり並行してしっかりと推進していただきたいというふうに思つております。

先ほど、局長のお話によると、最近、海外の各

国とも若干そのあたりが弱くなつてきたというふうなお話もございましたけれども、運輸省側として、地方空港のこれからの国際化ということについてどう力を入れていくという考えかというのはいかがでしょうか。今現在、そのあたりが何かちよつとはつきりしないような感じがするわけですね、もつと積極的な対応をしていただきたいという感じがするわけですね、いかがでしょうか。

○黒野政府委員 私ども、従来から、地方の空港の国際化ということを考え、できる限りのことはやつてきているつもりでございまして、最終的な判断というのは、そこを飛ばエアラインがあるかどうか、手を挙げてくれるかどうかにかかるとございまして。その前の段階までは、私どもも最大限の努力は今後も続けたいと思つていますが、その最後のところ、ここは相手のある、あるいは完全な民間会社でございまして、なかなか強制的なことはできない。その中でどう誘導するかということ、努力をしなければいけないと思つております。

○一川委員 防衛庁の方はおられますか。では、ちよつとお聞きしたいわけですね、共用飛行場の件でございまして。当然ながら共用飛行場は自衛隊が管理されておられるわけですが、国防施策に支障を及ぼさない、その範囲での民間航空の利用であるわけですね、当然ながら自衛隊としての任務に支障のない範囲ということになるわけですね、どこまで余裕があるのかというところが、はつきり見えてこないような感じがいたします。これは当然ながら、いろいろな、個別具体的な案件ごとに協議に応じて判断をするということになるのかもしれないけれども、今、共用飛行場は五カ所あるというふうな言われております。それぞれの飛行場で皆いろいろな特色があるのかと思つております。共用飛行場が新たな路線等を導入するに当たります、また相当の余力を持つておられるというふうに理解してよろしいのかど

うか。そのあたり、いかがでしょうか。

○富田説明員 お答えいたします。共用飛行場の受け入れの余力というお尋ねだったと思つては、まあはじめにあるいは定量的に、余力というのは判断できるものではないというところは、まず御理解願いたいと思つております。と申しますのは、私ども、自衛隊が滑走路等を使用する例は教育訓練計画でありますとか、あるいは突発的に起る領空侵犯対処あるいは災害派遣、こういったものを日々訓練計画をつくつてやつておられるわけですね、したがって、具体的に民航が、例えばどういった曜日の、あるいはどういった時間帯だということ御指摘があれば、教育訓練計画を多少ずらすことができますかどうか、そういった観点で検討はできますけれども、一般的に、今の段階で、民航側の曜日ないし便数あるいは時間がわからない段階で、余力ということについては、ちよつと判断できないというところでございます。

○一川委員 これは、それぞれの共用飛行場を抱えている地方公共団体の基本的な、国内便なり国際便なりに対する将来の中長期的なビジョンというものが、余り具体的なものが、正直言つて描かれていない。また、そういうものを描いたとしても、関係省庁の了解を事前に取りつけるということも、非常に難しいということになるかと思つたのです。

ただ、先ほど来ちよつと話題にいたしておりましたように、共用飛行場といえども、民間航空の乗り入れ等について、大変熱心な動きなり地域の要望があるわけですね、今回の地方負担を導出したというところの裏返しの中に、もう一つ大きな期待感が地方にあるわけですね。それは、やはり運輸省と防衛庁のいろいろな折衝等、協議事項をできるだけ地方の意向を体して円滑に進めていただきたいという願いが、地方の中にも相当強い期待感があるのではないかと、思つておられるかと思つております。そのあたり、運輸省と防衛庁の方は、そういう地方の期待に対してどういうお考えをお持ち

なのか、御答弁をお願いしたいと思つております。

○黒野政府委員 防衛庁さんが管理している飛行場の中で私どもが使わせていただいている空港は、今議論がございましたように、五空港であります。逆に運輸省が管理している空港を防衛庁さんに使つていただくところもございまして、相互に融通し合つておられるという状況でございます。こういうことをどういう場で申し上げるのかと思つては、幸い、今私どもと防衛庁さんの方とは、いろいろなチャンネルを通じて前向きで議論しようという状況にございまして、したがって、先生の御指摘のとおり、地域の要望の強いものにつきましては、防衛庁さんの方の御了解を得た上で整備は進めてまいりたいと思つておりますし、それ以外のサービスにつきましても、改善を図りたいと思つております。

○富田説明員 お答えいたします。まず御地元の小松飛行場という例で申し上げますと、例えば定期便、これは国際定期便、コミューター便、国内、含めまして、例えば平成四年度一日当たり三十便が、八年度におきましては四十便になつておる、あるいはチャーター便につきましても、平成四年の年間七十便が百便を超える、こういう形で、さまざまの要望については防衛上の任務に配慮しつつ認めてきておるといふことでございます。

ただ、今後どうするかということもございまして、けれども、それはあくまでも、先ほど申し上げましたように、運輸省なりあるいは地元なりから具体的な要望があつた段階で、私どもとしては、防衛上の任務との調和を図りつつ検討してまいり、こういうことでございます。

もそれなりに積極的に対応されているというふう
に思うわけです。最近の景気が低迷している中で、
やはり地域の活力を少しでも呼び起こしたい、そ
の一端として、共用飛行場というものを大いに活
用しながら、民間の活力というものを引き出した
いという思いを、それぞれ持っているのではない
かというふうにお聞きします。

そういうことに対して、防衛庁側もそれなりに
誠意ある態度を示していただければ、さらに基地
というものをその地域の住民もそれなりに理解を
示しながら、しっかりと共存共栄を図っていき
るというふうな世論づくりができるのではないかと
いうふうにも私は思うわけでございます。これか
ら運輸省、防衛庁等の間でいろいろな折衝事が出
てこようかと思っております。また誠意を持っ
た折衝方をお願いをしておきたい、そのように
思っております。

最後に、運輸大臣に一言決意のほどをお伺いし
たいと思っております。

今回、空港整備法の一部改正ということの中で、
新たに地方の負担を第二種A空港並みの、基本施
設について三分の一の地方負担を導入すること
を決められたわけでございます。その裏には、
先ほどもお話ししたように、地方におい
てはこの問題について大きな異論を唱えなかつた
という背景の中には、やはり何とか一人前の民間
空港的な扱いをしっかりと共用空港の中でもやっ
ていただきたい、そういう願いも当然ございま
すし、また先ほどの話題にありますように、関係す
る運輸省なり防衛庁がそういう地方のいろいろな
意向を踏まえて、しっかりと折衝をやつてい
ただきたいという願いもあるわけでございます。

そういう地方の願いが最近、共用空港の中
でも非常に高まってまいっております。一方では、
当然ながら共用飛行場でございますので、国の安
全保障という一つの大きな施策の制約の中で整備
されていくわけでございますけれども、そういう
非常に難しい状況下での共用飛行場でございます
ので、ぜひ運輸大臣の方にも、そのあたりの地域

の気持ちも十分御理解の上、空港整備に積極的に
取り組んでいただきたいというふうにお聞きわけ
です。大臣の決意のほどを伺っておきたいという
ふうに思っています。

○古賀國務大臣 今回、共用飛行場のさらなる拡
大と申しますか、地方の声を聞かせていただく中
で整備を促進しようということでは法案を御願
い申し上げているわけでございますが、私が申す
までもなく、空港は交流の最も根幹をなす公共施
設でございます。特に、今空港を取り巻く状況と
いうのは、先生も御承知のとおり、国際化がすす
ます進んでまいりますし、またそれぞれの地方と
の交流というの、これから大変大きく進展をし
てこようというところであります。そういう意味で、
国際、国内を問わず、航空のネットワークを形成
していくという意味で、非常に空港の整備とい
うのは、地域の皆さん方のみならず、国民の多く
の方々が理解していただける分野だということ
に私は考えております。

そういう中で、今御論議をいただきました共用
の飛行場を整備させていただく中に、地域の人の
声、要望をできるだけ取り入れていくというこ
とは当然のことでありまして、また御承知のと
おり、このことによつて、利用していただく地域の
方々の利便性の向上や雇用の拡大、また地域経済
というものも大変大きな発展をすることは考えら
れるわけでございます。そういうことで、地域の
皆さん方の負担が導入されても、要望が非常に強
いということにあらわれてきているのではないかと
思っております。

もとより、防衛庁の任務に支障を来さない範囲
で、できるだけ民間航空のこれからの活用に、御
要望いただく地域の皆さん方と十分調整をしなが
ら推進をさせていただきたい、こういう決意でお
ります。

○一川委員 以上で終わります。ありがとうございます。

○杉山委員長 北橋健治君。
○北橋委員 松浪、一川両委員に続きまして、私

は国際ハブ空港の今後の整備につきまして、重点
的に質問させていただきたいと思っております。
今世紀末に東西の冷戦が終りました。それに
かわつてメガコンベンション、日本国民にとり
ましてはまた新たな難しい課題に直面してござ
います。製造業の多くの分野におきまして、アジア
を中心に海外にどんどん進出をしていく、それに
伴いまして、産業の空洞化あるいは雇用面での摩
擦という問題が、近年とみにクローズアップされ
ております。そしてまた、第二次製造業に続きま
して、最近では金融・証券につきましても、市場
の空洞化を懸念する声がいろいろ出てまいりまし
た。そして、きょう議題となつております国際的
な航空機輸送の世界におきましても、東アジアを
中心に各地域で、二十一世紀に向けて大変大
きな、そして処理能力があつて、コストも低い、
非常に競争力を持った国際的なハブ空港が次から
次へと建設計画が発表されて、実行に移されてお
ります。そういう大きな時代の流れの中で、我が
国の国際ハブ空港の整備、そしてまた航空輸送力
の競争力を今後高めていくために、相当思い切つ
た対応が必要ではないかと思っております。

そこで、まず最初にお伺いしたいと思います
が、現在、成田空港、関西国際空港におきまして、
国際的なハブ空港と位置づけられていると思いま
すが、アジア諸国の近年の大型のハブ空港の建設
と比較いたしますと、幾つかの問題点が各方面か
ら指摘されております。

それは、もう皆様御案内のとおりでございます
ので詳しく述べませんが、日本の場合は、滑走路
が一本です。敷地も狭い、そして建設コストが
高い。関空に例をとりますと、第二期工事までで
三兆円ぐらいという試算がありますけれども、現
在在川で進められておりますソウル・メトロポリ
タン空港におきましては、その三分の一ぐらいで
第三期事業まで向こうは終わってしまうのではな
いか、そのように大変なコスト格差というものが
指摘されております。

それからまた、建設期間が日本の場合は非常に

長い。外国の事例を見ますと、着工してから完成
まで、おおむね十年ぐらいで大型の空港を完成さ
せている。日本の場合は気が遠くなるほど長い時
間をかけて整備が続いているわけでございます。
そして、もう一つ、航空機の場合は時間という
ものが大事でございますけれども、成田にしまし
ても、関空にしましても、都心に行くまでの距離
が六十キロあるのは五十キロと、距離がかかるわ
けでございます。諸外国の例を見ますと、欧米社
会でもあるいはアジアにおきましても、大体二十
キロ前後ぐらいでダウンタウンに行けるという、
アクセス性においてもやはり相当に格差がある。
主としてこの規模あるいはコスト、建設期間、ア
クセス、この四つの点について各方面からこれま
でも指摘をされてきたわけでありまして、

きょうは時間が限られておりますので、その背
景なり理由なりが幾つかあることは承知をいたし
ておりますが、これを改善していかないと、いざ
にはいけません。このままの状況を放置するわけ
にはいけません。どういった改善策を今
後お考えになっておられるか、お伺いいたします。
○黒野政府委員 今先生が問題点として御指摘に
なりましたこと、私も全く同じ考えでございます。

成田を例にとりますと、成田の場所が決まりま
したのが昭和四十一年でございます。その開港が
五十二年、この間でもう十二年たつているわけ
であります。ところが、五十二年以来、滑走路がずつ
と一本、平行滑走路を我々はつくろうと今思つて
おりますが、現時点ではまだはつきりとした目当
ができていない、二〇〇年には何とかしたいと
思つておられますけれども、そういう状況にあるわ
けでございます。常に我々、そのところをどう
うしたらいいか、いろいろ悩んでおるのです。

一つは、やはり日本のように成熟した社会とい
いましょうか、そういう社会におきまして、国民
のそれぞれの皆さんが自分の権利をきちんと主張さ
れる、こういう中において大きな空港を、それぞ
れの地権者の方々の御同意を得ながら一本一本つ

くつていくというの時間は大変かかる話でございますが、ここところは、私も、やはり話し合いをもつて用地を取得するというためには、ある程度の期間がかかってもやむを得ないところかと思っております。

それから、滑走路が一本、これも問題でございますが、成田にしまして、それから開空にしまして、平行滑走路をもう一本ずつつくといい計画をはつきり持っております。特に開空につきましては予算上もそういう方向が認められておりますから、これは一刻も早くもう一本の滑走路をつくりたいと思っております。

それから、コストが高いということにつきましても、結局、日本全体の土地の価格を反映したコストがかかるわけでございまして、陸上をやめて海上の方に移りまして、御案内のとおり、大変深いところを埋め立ててございまして、これに対するコストも残念ながらかかるということでございまして、私も政府全体といたしまして、公共事業のコストをどう下げるかということは今検討中でございますが、その一環として極力安くはしたいと思っておりますが、これについても大きな問題だと思っております。

それから、アクセスも申しさりでございまして、関西空港が初めて、空港ができる直前には既にアクセスができていてという理想的な開港を迎えたわけでございまして、他の空港についてもそういう方向で、若干距離が遠い空港につきましても、アクセスの時間を短くするという方向で努力をしております。

いずれにいたしましても、これから国際ハブ空港の必要性はますます強まると思われます。そこについて私どももかなり強い方針で、国際ハブ空港の整備をこれからも進めてまいりたいと思っております。

○北橋委員 総論的に御質問させていただいて、全般的なお答えをいただいたわけでございます。日本におきましては権利を主張される方もいらっしゃる、そういうものもろの事情があつて時間が

かかってもやむを得ないというお話をさせていただきますが、しかし、お隣の仁川におきましては、二〇〇〇年の開港予定で三千七百五十メートルの滑走路二本がございまして、これは運輸省が財政構造改革会議に出された資料で強調されていることとございまして、そして全体計画は四本までいく。上海におきましても今世紀中に、一九九九年に四千メートル一本で、将来四本までいく。香港のチェク・ラップ・コックタ空港におきましても一九九八年、今世紀中に三千八百メートルの開港をする。これは大変な状況で進んでいるわけです。

もちろん、我が国に大きな経済力もあり、一億二千万の人口もあるわけですから、ここから飛び立つ飛行機と空港は絶対にとられはしない、そういうたかまをくくつていららざるのかもしれない、そんなことを、二十一世紀を目前に控えて、まさに国策という大変な力の入れようまで進めているわけです。したがって、今後、諸問題につきましても鋭意御検討がされたいということなんですか。率直におっしゃったらどうなんでしょうか。

今の空港整備特別会計のやり方ではとも予算も足りない、そういうふうにおっしゃっていただければ、次の質問がしやすいんです。

いずれにしても、現在の空港整備の予算のつけ方というのは、全体の四千七百八十八億円、平成九年度の予定の中でわずかに六百二十三億円しか一般財源がない。そして、そのほとんどは燃料税等による航空事業者、いわゆるユーザの負担に頼っております。こういうやり方を続けていくと、例えば、同僚委員から先ほど質問がありましたように、着陸料が外国に比べて倍信がたいほど高い、そういう矛盾があつて、それが今後いろいろと航路を獲得していくときにも大変障害になつていくし、いろんな面で、ほかの製造業と同列には論じられませんが、いわゆる航空産業としては大変競争力を阻害していくのではないだろうか。

そういう意味では、この空港整備法が施行されて、予算の仕組みについて抜本的な見直しが必要

されないままに今日に至つておられるんですけれども、この法律が最初制定されたときと今日とは大変な変化があるわけであります。ここらあたりで抜本的な予算対策というものを考えないと、どれだけの知恵を尽くされても肝心かなめの空港整備の予算がつかないのには、やはり長い期間、着陸料も高いとかそういう矛盾を抱えながら三十一世紀を迎えてしまう。そのときに、私も福岡でございますから、東京や開空よりもソウルの方が近いんですね。そういう状況になります。ですからソウルのメトロポリタン空港が東アジアのハブ空港に完全に定着をしてしまつたという状況を、果たして指をくわえて見たいのではありませんか、そういう疑問があるわけでございまして、

そこで、先ほどの松波委員の質問に対しまして、空港使用料というものを下げるべきではないか、こういうお話があつたわけなんです。いろいろと予算の説明があつて、これはなにと困るんだ、こういう御説明がございまして。でも、この問題をこのまま放置しておいていいんですか。やはり算定基準を見直して下げる、そのためにこういふ新たな予算対策が必要だという発想の転換をしないと、外国に比べて数倍高い着陸料を放置していくことはできなくなつておられると思つて、いかがでしょうか。

○古賀園務大臣 全く先生のお考えに私も同感でございます。

盛んに具体的な例をお示しいただきましたけれども、アジアの各国において国際ハブ空港が整備されている。我が国もまさに時期を失しないよう、国際ハブ空港を整備していかなければいけないわけでございますが、最も重要な財源の問題について、今御議論をいただいているような仕組みになつていくわけでございます。公共事業についていろいろの御議論をいただいているわけでございます。しかし私は、公共事業の今後のあり方というものをしっかりと認識していかなければいけないの、必要な分野、特に二十一世紀、子供さんやお孫さんたちの時代に我が国があらゆる分野

の中でどういう状況になるのか、どういう状況をつくり上げていくのかということをしつかりと見据えた中で、公共事業のそれぞれ分野のシェアを含めて考えていく必要があるだろう。

そういう意味では、この国際ハブ空港については、一般財源をどういうふうに関連したシェアの中から努力をして、また、先生方の御支援、御理解をいただく中で確保していくかということ、非常に大事なことでありまして、私も全力を挙げてまいります。そういう方向で私も全力を挙げてまいりたいと思つておられるので、先生に御相談を申し上げておく次第でございます。

○北橋委員 大臣から、今後、この問題で最善の努力を尽くしたいとおっしゃるわけですが、航空局におかれましては、国際ハブ空港の競争力を今後高めていく見地から、空港使用料の算定の基準についても、ぜひ下げる方向で鋭意御検討をいただきますということを要請しておきたいと思つておられます。

私の手元に、ソウルのメトロポリタン空港を視察したときの金泳三大統領の言葉がございまして、選挙のときでも金大統領は選挙公約の中にうたつておられたわけですが、九四年五月に建設現場を視察したときの記者会見で述べられていたことは、伝え聞くとともに、一韓国の新しい飛躍のために国際経済力を高めよう、と総力を注いでいる事業だ。韓国が同空港によつて東北アジアの中心になる。韓国にとつて一つの大きな歴史の始まりだ。このような演説をされたのだらうでございます。

いずれにいたしましても、こういった現実仁川で進められている事業の急ピッチな展開、そしてまた、大統領のスピーチの一端を見るにつけて、やはりこれは国家的プロジェクトとして国際ハブ空港の建設に取り組んでいるということ、間違いないと思つておられる。そういう意味で、我が国におけるこの空港整備特別会計の現状を見ますと、ユーザ負担と借入金と使用料、あと細々

と一般財源、真水というものを確保してやってくる、こういう状況からすると、やはりもう本間に本腰を入れて大蔵の主計局と闘っていただきたい。そういう意味では、この問題について野党、野党はないと思っております。私も全面的にバックアップをさせていただきますので、ぜひともこの空港整備についての財源確保という問題については、公共事業全体が厳しい中ではありますけれども、そういうときこそ張り詰りのきいた予算の確保が大事でございますだけに、頑張りたいでございます、こう思っております。

さて、先ほどの問題点の中でコストが非常に高いという指摘をさせていただきます。そしてまた、航空局におきましては、鋭意この工期の短縮とコストの低減のためにこれまで御尽力をいただけてきたもの、このように思っております。しかし、現実の各国との比較を見ますと、まだまだ大変な開きがあるわけです。

そこで、既に政府の方も工期の短縮、そしてコストの削減という意味も込めまして、メガフロートという新しい超大型の浮体式の海洋構造物、これの研究開発には運輸省も関係省庁と一緒にやって、あるいは民間企業も入って大変な御努力をされてきたもの、そのことを私も評価をさせていただきます。これについては運輸省の白書におきましても、環境にも優しい、いろいろな面でメリットを挙げておられるんです。そしてまた、空港整備計画の航空審議会の答申におきましても、このメガフロートの採用については非常に前向きなことが書かれているように理解をしております。今日まで運輸省が鋭意メガフロート工法を検討されてきて、今後、海上に立地をしていく時代であろうかと思っておりますが、非常に緊要の課題だと思っておりますが、現時点におきましてそのメリットというものをどのようにお考えでしょうか、お考えを聞かせてください。

〔委員長退席、横内委員長代理着席〕

○黒野政府委員 御指摘のとおり、今メガフロートにつきましては、いわば全省を挙げて私ども、い

ろいろな検討をしております。今の段階でメガフロートが通常の海面の埋め立てと比べてすぐれているのではないかと、一つは環境に對しまして優しい工法ではないかということ、それから機動性、施工等についてはすぐれているのではないかと、また、浮いておきますから耐震性という点についても、メリットがあるのではないかと、といったような方向で検討をしております。メガフロートの使用目的の一つとして空港という柱も立てまして、これを空港に持つてきた場合に真に大丈夫か、特に安全性等も含めまして大丈夫かということ、今一生懸命研究しているという段階でございます。

○北橋委員 メガフロートの位置づけにつきましては、第七次空港整備五カ年計画の中にも出てまいりますし、また、運輸省港湾局「中期的な港湾整備のあり方」、平成七年八月にも述べられておりますし、運輸省が非常に御努力をされておられます。運輸省をいたしております。そしてまた、通産省の産業構造審議会の中で、「二〇〇〇年に至る経済構造改革に関する提言」というのがありまして、ここではもう少し踏み込んだ言い方をしております。

これまでの利用者負担を中心とした財源負担の在り方では国際的に見て極めて高い空港使用料となつていられることにかんがみ、浮体工法の導入等新技术による建設コストの削減、経営の効率化とともに、国際ハブ空港として機能する空港が成立するための財源の在り方について検討することが必要である。

このように産産審では述べられているわけであり、御案内のとおり、産産審は各界の英知を集めた学識経験者がいろいろと議論を闘わされているところでございますが、ここで重要視されるのは、やはり空港使用料が高過ぎてひどいじゃないか、これじゃだめだ、だから建設コストを下げるためにメガフロートをやるべきだ、こういうことを言っているわけであり、例えば福岡におきまして、

将来の九州国際空港をどこに立地するかでワイズメン・コミッティがあったわけであり、環境保護団体の方から非常に厳しい御批判をいただいております。まだこれから検討しようかという段階で、既にそういった環境問題が提起されております。どこに立地しても環境問題は今後ますます重要になってまいりますし、公共事業の推進とあってはますます重視される、そういった環境問題への配慮についてもいいことはもとより、今国際競争力という面から見てコストをどうするか、そしてまた、借金をしながら空港整備をしていくわけですから、金利という問題は工期の短縮と非常に重要な結びつきがある、そういった面から見ても、二十一世紀の海上空港をつくるに当たって、メガフロートというのは決定的に優位になるのではないかと。

そういう意味では、ぜひとも、今後海上に空港を立地していく場合にはメガフロート工法を推進することが、環境問題よりも、建設コスト、工期の短縮という面から見ても、これはまさに国策の重要な柱に正規に認知をされてもいい時代が来たのではないかと、このように私は思っているわけであり、大臣いかがでしょうか。

〔横内委員長代理退席、委員長着席〕
○古賀国務大臣 メガフロート工法について、海上を予想される場合には、今先生がおっしゃっているように、コストの面それから環境の面、あらゆる面で随分優位性があるのではないかと、この中で、我々も非常に期待をしております。ぜひとも、今航空局長から御答弁申し上げましたように、いろいろな分野の中において、調査研究が進められているということでございます。

そういう点を踏まえ、今後どういった判断を持つことができるか、研究開発の進みぐあい等を見ながら適切に対応してまいりたい、こういう認識でおります。

○北橋委員 ぜひともメガフロート工法を推進していただきまして、そして、先ほど御指摘申し上げ

ましたように、我が国が空港整備に当たってコストが非常に高い、建設期間が非常に長過ぎるという問題、あるいは二十一世紀に向けて環境問題がますます大事になってくる、そういう見地から、ぜひとも今後積極的に実用化に向けて御努力をいただきたいと思っております。

あともう一点、九州の地域に国際ハブ空港を建設する必要があるのではないかと、こういう問題についてお尋ねをいたします。

政府の計画によれば、成田と関空、この二カ所に加えまして、今後、中部地域に第三番目の国際ハブ空港の建設を、いろいろと本格的に検討されるやに聞いております。大いにそれは結構でございます。

同時に、中部地域と同じ規模の経済力を九州・山口、西日本地域は持つておりまして、運輸省の見方では、国際ハブ空港の建設に当たっては、後背地の経済力、そして国際、国内とも必要があるかどうかというのを重要な基準にされても、九州・山口だけではありません。総生産は四千九百九十億ドルでございますが、日本全体の二割でございますが、大韓民国の三千三百八十億ドルよりも大きい地域である。中華人民共和国の五千八百十億ドルよりは劣りますが、いすれにしても、オランダとかスペインとか、そういうところと比べても遜色ないほどの経済力を九州地域は持つております。そういう意味で、政府の考え方によれば、後背地における経済力、そして航空需要とあるわけであり、現に日本から出国される方の多くはアジアに旅行されている。そして、その中には西日本から出国される方が大変多い。多くの場合、成田に行かれたりしているわけであり、成田、関空に行く間にソウルの方に着いてしまふ、あるいは上海に着いてしまふ、そういう意味では、今後世界の航空需要が順調に広がることは政府も認識されていると思っておりますが、その多くはアジア地域において伸びるということも、広く

言われております。

したがって、今後、国際航空需要というものはアジア地域、そしてまた、立地的にも一番ふさわしいと思われるのは九州北部である。私は九州の学識経験者を集めたワイズメン・コミッティにおきまして、玄海東が適切との答申をいただいておりますが、これについては、正直申し上げまして、党内でもいろいろの意見があります。ありますけれども、私は、中部と同規模のこういつた経済力を持つた地域について、ぜひとも国際空港を立地すべきではないか、まず、立地点がどこであるかは別にいたしまして、九州国際空港は必ず必要である、必要になる、このように考えるわけなのですが、大臣いかがでしょうか。

○古賀国務大臣 私も先生と全く同じ郷里でもございまして、考えを同じくするところでございまして。先生におっしゃっていただいておりますように、九州地方は三大都市圏に次いで国際航空の需要が多いということもございまして。また、先生もおっしゃっていただきましたように、これからの九州と東アジアとの交流の拡大というのも十分視野に入れている必要がございまして、経済基盤というのも先生が具体的な数字でお示しをいただいております。そういうこともございまして、地元の方でもいろいろの角度で九州の国際空港を整備すべきという検討がなされているということもよく承知をいたしております。

そういう経過を踏まえて、第七次空港整備五カ年計画におきましても、「地域において多様化し、着実に増大すると見込まれる国際航空需要の動向等への対応について調査検討を行う。」ということとさせていただいたところでございまして、ぜひひとつ九州国際空港の実現に、私もあらゆる角度で検討し、努力をしてみたいと考えております。

○北橋委員 大変に心強い前向きな御答弁をいただきました。ありがとうございます。今後の五カ年計画の策定に当たりまして、若干の時間がござ

いますので、ぜひとも理論武装をしっかりと政府にお願いをしていきたい。こう思っております。

そしてもう一点、これに関連して伺いしておりますが、いずれにしても、一つの大型の空港を建設するとなりますと、二十年あるいはもうちよつとかかるのかなというの一般的な見方でございまして。そうなりますと、今後西日本地域、九州地域においてこの福岡空港を当分使うわけでございまして、間もなく二十一世紀、二〇一〇年ごろには、この処理能力を福岡空港も超えるであろう、こういうふうに言われております。そういうしますと、九州のハブ空港の建設をぜひしていただきたいと思っております。これを實際に政府がお決めいただきまして、完成するまでの間、その福岡空港があふれたら、空港からあふれた需要についてどうするかという議論があると思っております。その点、関門のしゅんせつ土砂を利用いたしまして新北九州空港の建設を、政府からの御支援もいただいて鋭意進めておるところでございまして。二〇〇五年のオープンの手定でございまして。私も地元も精いっぱい努力をして、ぜひその開港を急ぎたい、早めたいという気持ちで努力をしております。

そうなりますと、福岡空港が二十一世紀初頭に満杯になる、そして新たな九州国際ハブ空港が完成するまでの間、やはり新北九州空港というのには相当に代替機能を持つてくるのではないかと思います。現に九州の新たなハブ空港の建設には一兆円近い費用がかかると言われておりますけれども、九州の関門のしゅんせつ土砂を使っておることもありまして、全部新幹線でアクセスを整備することも含めて四千億円もかからない、そういう学識経験者の試算もございまして。今既に新北九州空港は二〇〇五年オープンの予定で工事をしているわけでございますけれども、そういった中長期的な観点から、ぜひこの新北九州空港に国際空港としての機能を持たせていただきたい。それ

がアジアにおける日本の航空需要を満たしていくために、非常に理にかなった考え方であると私は思っているわけでありまして、いかがでありませうか。

○古賀国務大臣 九州は実は空港整備の先進地域でございまして、今話題にさせていただいております福岡空港を初めといたしまして、長崎、熊本、大分そして鹿児島と、各空港に三千メートル級の滑走路、そしてG I Qの施設が整備済みであります。九州地域の国際航空需要の拡大に対しましては、当面どうも既存の空港の充実をすることによって対応が可能ではないかというふうには考えられておるところでございまして。

今先生から御指摘いただきました新北九州空港の整備につきましては、先生の御指導、御支援もいただきました。着実にその整備の推進を見ておるところでございまして。現時点では、この新北九州空港は国内線に対応した空港として整備を進めさせていただいておりますけれども、関係者との調整が整えば、国際線での活用についても十分検討に値するものだとこのように考えております。前向きにひとつ御指導をいただく中で検討をしてまいりたいと思っております。

○北橋委員 ぜひよろしくお願ひしたいと思います。時間が参りましたが、この空港整備法は昭和三十一年の制定であります。四十一年以上経過いたしました。そしてその財源スキームについては抜本的な変更がなかつたというの、私も新進党として、ぜひこの機会に思い切つて財源を確保するための法案が提出できればと今思っているところがあります。今後、財政構造改革では厳しい見直しがあるやに聞いておりますが、私も空港整備については万全の協力を惜しまないつもりでございまして、皆さんも頑張ってくださいたいと思っております。ありがとうございます。

○杉山委員長 次回は、明二十三日水曜日午前九時二十分理事会、午前九時三十分委員会を閉会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時四分散会

空港整備法の一部を改正する法律案

空港整備法の一部を改正する法律案
空港整備法(昭和三十一年法律第八十号)の一部を次のように改正する。

附則第二項から第四項までを次のように改める。

(共用飛行場における工事費用の負担等)

2 運輸大臣が自衛隊の設置する飛行場(空港の機能を果たすものとして政令で定めるものに限る。以下「共用飛行場」という。)において、一般公衆の利用に供する目的で滑走路、着陸帯、誘導路又はエプロンの新設又は改良の工事を施行する場合には、当分の間、その工事に要する費用は、国がその三分の二を、当該共用飛行場の存する都道府県がその三分の一をそれぞれ負担する。

3 前項の規定により国及び都道府県が費用を負担した工事のために取得した土地、工作物その他の物件は、国に帰属する。当該工事によつて生じた土地、工作物その他の物件についても同様とする。

4 第二条第二項、第六条第二項及び第三項、第七條、第十條、第十六條並びに第十七條の規定は、共用飛行場について準用する。この場合において、第二条第二項中「前項各号」とあるのは「附則第二項」と、第六條第二項中「前項」とあるのは「附則第二項」と、「設置」とあるのは「一般公衆への供用」と、同条第三項中「第一項」とあるのは「附則第二項」と、「前二項」とあるのは「同項の規定及び附則第四項において準用する第六條第二項」と、第七條第一項中「設置」とあるのは「一般公衆への供用」と、「前条第一項又は第二項」とあるのは「附則第二項の規定又は附則第四項において準用する第六條第二項」と、第十六條中「供用」とあるのは「一般公衆への供用」と、「第六條第一項若

えて滑走路を延長する事業を施行することができるとする等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

7 前項の規定により国が費用を補助した工事のために取得した土地、工作物その他の物件は、第二種空港にあつては当該空港を管理する地方公共団体に、第三種空港にあつては当該空港を設置し、又は管理する地方公共団体に帰属する。当該工事によつて生じた土地、工作物その他の物件についても同様とする。

附則

(施行期日等)

- 1 この法律は、平成九年四月一日から施行する。
- 2 改正後の空港整備法の規定は、平成九年度以降の年度の予算に係る国の負担（当該国の負担に係る都道府県又は市町村の負担を含む。）について適用し、平成八年度以前の年度の歳出予算に係る国の負担で平成九年度以降の年度に繰り越されたものについては、なお従前の例による。

3 (空港整備特別会計法の一部改正)

空港整備特別会計法（昭和四十五年法律第二十五号）の一部を次のように改正する。

第三条第一項中「第十條第二項」の下に「（同法附則第四項において準用する場合を含む。）及び附則第四項」を加え、「並びに同条第一項」を「第十條第一項（同法附則第四項において準用する場合を含む。）並びに附則第二項」に改める。

附則第十四項から第十六項までの規定中「附則第五項から第七項まで」を「附則第八項から第十項まで」に改める。

理由

地域における空港整備に対する要請に的確に対応するため、共用飛行場における一般公衆の利用に供する施設の整備について当該共用飛行場の存する都道府県がその整備に要する費用の一部を負担することとするとともに、地方公共団体がその管理する空港において輸送需要に対応した輸送力を有する航空機が発着することができる長さを超

に改め、同項を附則第十五項とする。

附則第十項中「附則第五項」を「附則第八項」に改め、同項を附則第十四項とする。

附則第九項中「附則第五項から第七項まで」を「附則第八項から第十項まで」に改め、同項を附則第十三項とする。

附則第八項中「前三項」を「附則第八項から前項まで」に改め、同項を附則第十二項とする。

附則第七項を第十一項とし、第六項を第九項とし、同項の次に次の一項を加える。

10 国は、当分の間、地方公共団体に對し、附則第六項の規定により国がその費用について補助することができる空港の施設の改良の工事で社会資本整備特別措置法第二条第一項第二号に該当するものに要する費用に充てる資金について、予算の範囲内において、附則第六項の規定により国が補助することができ金額に相当する金額を無利子で貸し付けることができる。

附則中第五項を第八項とし、第四項の次に次の三項を加える。

(第二種空港及び第三種空港における工事費用の負担等の特例)

5 地方公共団体は、当分の間、第八条第一項から第三項まで又は第九条第一項及び第二項の規定にかかわらず、その管理する第二種空港又はその設置し、若しくは管理する第三種空港において、一般公衆の利用に供する目的で当該空港と他の地点との間の路線における輸送需要に対応した輸送力を有する航空機が発着することができる長さを超えてその滑走路を延長する工事及び当該工事と併せて施行されるべき着陸帯、誘導路又はエプロンの改良の工事を施行することができる。

6 前項の規定により地方公共団体が工事を施行する場合には、国は、当分の間、予算の範囲内で、当該工事のうち空港の利用者の利便の向上又は地域経済の発展に特に資するものとして政令で定めるものに要する費用の百分の四十以内を当該地方公共団体に對して補助することができ

しくは第二項、第八条第一項若しくは第九条第一項の規定により費用を負担し、又は第八条第四項若しくは第九条第三項に規定する工事の費用を負担した地方公共団体」とあるのは、「附則第二項の規定又は附則第四項において準用する第六条第二項の規定により費用を負担した都道府県」と、第十七条中「第六条第一項、第八条第一項、第九条第一項、第十条第一項若しくは第十一条第一項に規定する負担割合以上の負担又は第八条第四項、第九条第三項若しくは第十条第三項に規定する補助率以上の補助」とあるのは、「附則第二項の規定又は附則第四項において準用する第十条第一項に規定する負担割合以上の負担」と読み替えるものとする。

附則第十六項中「の規定は、前項」を「又は附則第七項の規定は、前二項」に改め、同項を附則第二十一項とする。

附則第十五項中「附則第五項又は第六項」を「附則第八項又は第九項」に改め、同項を附則第十九項とし、同項の次に次の一項を加える。

20 附則第十項の規定により国がその費用に充てる資金を無利子で貸し付けた工事のために取得した土地、工作物その他の物件は、第二種空港にあつては当該空港を管理する地方公共団体に、第三種空港にあつては当該空港を設置し、又は管理する地方公共団体に帰属する。当該工事によつて生じた土地、工作物その他の物件についても同様とする。

附則第十四項中「附則第五項から第七項まで」を「附則第八項から第十項まで」に、「附則第八項及び第九項」を「附則第十二項及び第十三項」に改め、同項を附則第十八項とする。

附則第十三項中「附則第七項」を「附則第十一項」に改め、同項を附則第十七項とする。

附則第十二項中「附則第六項」を「附則第九項又は第十項」に、「又は第九条第三項」を「若しくは第九条第三項又は附則第六項」に改め、同項を附則第十六項とする。

附則第十一項中「附則第五項」を「附則第八項」

平成九年五月二日印刷

平成九年五月六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

F