

衆議院 運輸委員會 議 録 第 十 二 号

平成九年四月二十三日(水曜日) 午前九時三十分開議

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
- 白井日出男君
- 関谷 勝嗣君
- 谷川 和穂君
- 古屋 圭司君
- 森田 一君
- 上田 勇君
- 古賀 一成君
- 坂本 剛二君
- 中田 宏君
- 川内 博史君
- 平賀 高成君
- 望月 義夫君

- 理事 細田 博之君
- 理事 横内 正明君
- 理事 北橋 健治君
- 理事 寺前 巖君
- 衛藤 晟一君
- 橋 康太郎君
- 中馬 弘毅君
- 堀内 光雄君
- 赤羽 一嘉君
- 久保 哲司君
- 今田 保典君
- 玉置 一弥君
- 松浪健四郎君
- 山元 勉君
- 濱田 健一君
- 米田 建三君

- 運輸政務次官 衛藤 晟一君
- 運輸省航空局長 黒野 匡彦君
- 運輸大臣 古賀 誠君

- 委員外の出席者
- 防衛庁防衛局連用課長 高見澤將林君
- 防衛庁防衛局計画課長 金澤 博範君
- 防衛庁經理局施設課長 富田 耕吉君
- 法務省刑事局刑事課長 藤田 昇三君
- 通商産業省機械情報産業局航空機武器課長 久郷 達也君

工業技術院総務部研究開発官 濱野 徑雄君  
運輸省航空事故調査委員会事務局長 武林 郁二君

委員の異動

四月二十三日

- 谷川 和穂君 補欠選任
- 上田 勇君 白井日出男君
- 玉置 一弥君 赤羽 一嘉君
- 辻 一彦君 古賀 一成君
- 山元 勉君 山元 一彦君

- 白井日出男君 補欠選任
- 赤羽 一嘉君 谷川 和穂君
- 古賀 一成君 上田 勇君
- 山元 勉君 玉置 一弥君
- 辻 一彦君 山元 一彦君

本日(の)の會議に付した案件  
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 これより會議を開きます。  
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。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。古賀 一成君。

○古賀(一)委員 本日、空港整備法の審議と採決ということ、私、運輸委員會の委員ではございませんけれども、実は昨年、そして一昨年、予算委員會でございましたけれども、空港整備に關して、ぜひとも日本としてこの点は急いでやるべきだろという一点の思いがございまして、毎

回のように立たせていただいております。そういうことでは質問に立たせていただいたわけでございますが、私は、新進党の運輸交通政策担当の副大臣といいますが、それも仰せつかつたおります。あわせ航空政策の小委員會の方も担当させていたいただいておまして、そういうことでお許しをいただまして質問をさせていただきますと思ひます。

私は、かねてより、いわゆる国際ハブ空港というものについて日本は大変立ちおくれしていると思っております。東南アジアあるいは世界各國におきますところの航空インフラの整備の著しい進展というものをとつぶさに見るにつけ、これで日本は大航空時代を前に果たして玄閑足り得るんだらうか、こういう思いを常に持っております。そういう点から、日本のこれからの経済社会あるいは政治もあるでしょう、そういうもの全体を見ながら、何としてでもハブ空港の建設に新しいスキームで一刻も早く政府、運輸省は取り組んでいただきたい、こういう思いで質問するわけでござい

今般、本題でございます。空港整備法の一部改正が提案をされております。私も勉強させていただきますけれども、いわゆる共用空港、防衛庁と共用空港について工事負担の比率を定める、あるいは地方空港について工事負担の特例を設ける、こういうこととございまして、これは時代の変化に対応した所要の改正だ、そうでありましよう。

あるいは共用空港、地方空港とも地方主導、地域主導を認めた空港整備に乗り出すんだ、こういう評価もできようかと思ひます。それはそれで大いに結構だと思ひますが、しかしながら、問題はここにあるんだらうか。国内的な航空政策の分野では、確かにこれは一つの前進であらうと思ひますが、今、航空政策全体、あるいは日本の経済

全体が突きつけられている問題というものは、ここだけではない、むしろ国内的な事情による空港整備だけではなくて、国際的な視野におけるこの国際ハブ空港整備というものが、実は一番重要じゃないかと私は思ひます。今回、この空港整備法にはそのくだりは一つもございませぬ。それが心配で今回立たせていただいたわけであり

航空審議会の答申が第七次空整を期に出しております。ここにいわゆるハブ空港に關する記述もございませぬ。るる書いてございませぬけれども、私は、この航空審議会の分析というのも大変甘いんじゃないかと思ひます。

そこで、まず冒頭でございますけれども、古賀誠大臣に御質問させていただきます。第七次空整にかかわりますいわゆる航空審議会を初め、各界から、日本における国際ハブ空港の不十分さあるいはハブ空港整備の喫緊性が指摘されておりますけれども、この点についてどう基本的に認識をしておられるのか、ぜひとも担当最高責任者でもございませぬ運輸大臣の御認識をお聞かせ願ひたいと思ひます。

○古賀國務大臣 最初に古賀一成先生みずからもお話がありましたように、我が国の航空行政に對して大変深い御理解と御認識をいただいております。とりわけ、我が国における国際ハブ空港の必要性については、大変高い見地からさまざまな御指導をいただいておりますこと、私もよく承知いたしております。まず、冒頭に心からお礼を申し上げたいと思ひます。

先生からお触れいただいておりますように、今後、我が国が國際社会の中で安定的な経済の発展を見る、また、國民の質の高い生活の向上を圖るといふ観点から、交流の基盤施設でございます国際ハブ空港を整備していくことは、私も

先生と全く同じ認識であるということ、ぜひ御理解をいただきたいと思っております。そういう中で、昨年十二月、閣議決定されました第七次空

整備五年計画に従いまして、大都市圏におきます拠点空港の整備を優先して進めていきたいというふうな考えをしております。

なお、国際ハブ空港の我が国における必要性、当然のことでございますので、さらに前進でき得るべく、さまざまな分野において検討を続けてまいりたいと思っておりますので、この上とも御指導をよろしくお願いをいたしておきます。

○古賀(一)委員 基本的には大臣も、国際ハブ空港の機能が十分でないという各界の指摘、同感だということ御答弁だったと思えます。その中で、大臣の方から、大都市圏を中心というお話がございました。この点につきましては、私は実は異論がございまして、後ほど質疑の形で申し上げます。

私自身は、その以前に、航空政策が非常に遠慮してあるのではないかと、あるいは気迫不足といいますが、失礼な言い方かもしれませんが、そういうものを感ずるわけでありませぬ。

今度の空港整備法のこの改正の前提ともなった第七次空整、あるいはその前提となりました航空審議会の答申をじっくり見えますと、こういうことが書いてあるんです。「国際ハブ空港や国内拠点空港の整備を時機を失うことなく進め、空港がそのポトルネットワークとならないよう努めることが喫緊の課題」、次の行には、「特に、東アジア地域においては、大規模な空港の整備が積極的に進められていくが、東アジアの主要な一員である我が国としても、今後とも増大が予想される需要に適切に対応するため、国際ハブ空港を中心とした国際交流拠点の整備を進めることが焦眉の急である。」

さらつと読みますと、前向きに書いてあるようにも思えるんですが、私は、空港がポトルネットワークにならないよう、要するに日本のハブ空港は大変おくれている、これからおくれるかもしれない、そういう気持ちが行間にはじんでいるように見え

てしようがないんです。東アジアではあれだけの空港をつくっている、もう目に見えてきてきている、日本はなかなか進んでいない、時間もかかる。だから、成田空港に各国からアクセスをしたいという定期航空路交渉があつても、なかなか応じられない。つまり、国際交流の一環として、日本は今迷惑をかけている、今後ともかけるんじゃないか、そういう思いが、この航空審議会の文書の行間にはじんでいるように私は思えてならないのです。

だから私は、そういうポトルネットワークにならないようというふうな消極的な発想が今求められているんではなくて、まさに東アジアにおける拠点の争奪競争をやっているんだ、そういう気構えで、気迫でこの問題に立ち向かわない限り、この財政難の折であります、決して私はできるものじゃないと思ひます。

そこで、ちよつと運輸省の方にお聞きしたいのですが、今後、どのようなタイムスケジュールで国際ハブ空港の整備促進を図ろうとしておられるのか。法制度の整備を、例えばこの第七次空整の間にか、財源制度に新しい検討の目を向けるとか、いろいろなやり方はあると思うのでありますけれども、政府として、これだけの論議がある国際ハブ空港、とりわけ諸外国が急速なスピードでつくっている国際ハブ空港について、具体的にどう整備しようとしておられるのか。その方策について、あるいは具体的日程についてお考えがあらうと思ひます。質問をいたします。

○黒野政府委員 私どもも、国際ハブ空港の必要性は十分認識をしております、急いでいるところでございます。

具体的に申し上げますと、まず成田でございますが、おかげさまで話し合いという路線が定着いたしましたし、私どもも、強制的な手段はとらないというお約束をしながら、今、各地権者の方あるいは地主の方々と話し合いをさせていただいております。私ども、この成田のもう一本の平行滑走路につきましては、二〇〇〇年に完成するという

ことを目標にさせていただいております。さらに、関西空港につきましても、全体構想の一部でございますが、平尾滑走路、この完成を二〇〇七年という目標にしております。

七次空整整備五年計画で、新たに中部の空港につきましても国際空港という位置づけをさせていただいております。またこれは予算上事業化が認められておりませんが、余りはつきりしたスケジュールはお話し申し上げるのはなかなか難しいのですが、二十一世紀の初頭には完成をさせていただきたい、かようなことで進めておるところであります。

なお、それ以外に、特に首都圏につきましては、羽田空港が順調に工事が進んでおりまして、平成十二年の三月にはもう一本滑走路が沖合に展開することになります。こちらの方も、国内輸送について伸びが非常に高いものですから、眼界が近い将来来るであろうということで、首都圏にもう一つ新しい空港をつくるということで、調査検討をしております。

○古賀(一)委員 これから先の見通しというものを述べられました。概して空港整備は予定よりもおくれてきておまして、成田にしてもそうでございます。順調にいったと思われる関西空港にしても、私も役人時代にこれとかかわりがございました。もう一つ、ああもう十有余年たつたな、こゝろが、私先ほど言いましたように、これは国内的な発想でハブ空港を急ぐべきということではないんです。まさに、名前のとおりハブ空港、しかも国際がついておまして、各隣国との、あるいはアジア諸国とのまさに競争という様相が極めて強い空港でございます。

もう質問ではございませんで、私の知る限りのことを申し上げますけれども、私も上海なんかはしよつちゅう行きますが、かつて二〇〇五年に比べると言つておつた上海第二国際空港も、去年行つたら、一九九九年に完成をさせるんだ、中国共産党結党五十周年の大記念イベントとして前例

して二十一世紀の前にやるんだ、こうなつております。韓国の仁川におきますところの新メトロポリタン空港も、ほぼ同時期にできる。マレーシアあるいはチャンギの空港もそうです。香港もそうです。巨大空港がメジロ押しという中で、しかも物すごいスピードで完成を見つづつてくる。今度ハブ空港でございます。一刻も早く安くつくるということが、このハブ空港に課された第一条件ではないかと私は思つておるわけでございます。

時間もわずか三十分なので余り長く申し上げられませんが、そこで、運輸省の具体的な取り組みについて、私はお聞きをいたしたいと思ひます。昨年の運輸委員会において、私は、具体的な提案案として、一番早く早くできる空港として、まさに運輸大臣の地元でもございまして、私の地元でもございまして、大牟田、この地の地先に、普賢岳の二億五千万立方メートルの土石の一部を使つてこれを早急に整備したらどうであろうか。普賢岳から大牟田地先まで、恐らく十五キロございませぬ。二億五千万立方メートルの土砂が排出されて、関西空港で一億立方メートルございまして、恐らく有明海のある地域の干拓ということであれば半分は済むのではないかと。搬送コスト等を考えた場合は、もう信じられないほど安い価格でできると私は確信をしております。そして、具体的な私の試算した数字も出して質問をいたしました。そのときに、亀井善之大臣、有益な御指摘をございまして、検討いたしますと、一年前の予算委員会でも、同じ亀井大臣でございまして、亀井善之運輸大臣に予算委員会でも質問をいたしました。検討いたしますと、これは別に思ひついで言つておるわけではなくて、日本の航空行政が一番厳しく突きつけられた課題、これに具体的な案で、しかも説得力ある案だと私は思つております。御提言を申し上げます、検討するとも回答をいたしました。

二



筑豊地域でも今その傷はいえないわけでありまして、これから日本の財政なり、経済そのものの力が危ぶまれるときに、三井池田炭坑は閉山をいたしました。

私は、この地域活性化の決め手として、日本の航空行政の最大の課題をあわせて解決すること、再度申し上げたいのです。大牟田、荒尾地先にハブ空港建設へ向けて、結果はどうなるかは別として、一歩譲って調査をするということについて、大臣のお考えをお聞かせ願いたいと思います。

○古賀國務大臣 先生も私と全く同じ郷里でございますので、このたびの三井池田炭坑の閉山については、大変御心労もいたしておりますし、さまざまな形で御支援も賜っております。

政府といたしまして、この閉山に伴いまして、緊急に対応していかなければいけない問題、また中長期的な問題、関係省庁が一体となりまして、今全力を挙げておるところでございます。先生が御心配いただいておりますように、百二十八年の歴史を持つ三井池田の閉山は、一企業、一労働者ということではなくて、広く広範な地域において今後どういふ振興策を講じていくのか、極めて難しい問題がございます。

今申し上げましたように、その地域を振興させていくということについては、まず一番必要なのは、インフラの整備を図っていくことだ。今、全力を挙げて取り組んでいるところでございますが、そういう一つ一つの大きな国家プロジェクトとして、先生がかねておっしゃっていたように、現段階ですと大牟田、荒尾地先の国際ハブ空港、十分理解できるところではございますけれども、現段階におきましては、場所を特定するというようなこととはなかなか困難な状況でございます。今後とも慎重な調査検討が必要であらう、こういう認識に立っていることを御理解をいただいております。

○古賀(二)委員 場所の特定ということの言葉が出ましたけれども、私は、先ほど申し上げました

ように、思いはそういうことでございます。まず真摯に、内密でも結構です、専門家集団運輸省で、本当にコストなり時期的なものを真剣に一回試算をしていただきたい、かように思います。

最後に、もう時間はとりません、せつかく通産省の方からお越しいただいておりますので、一点だけ簡潔に質問をいたします。

将来の大航空時代へ向けて、我々、余り知るところではございませんけれども、実は、背後でハイパーソニックトランスポートエンジンといいますが、いわゆる極超音速機のエンジンが日本のイニシアチブで開発されつつあるわけでありまして、その途中ですST、スーパーソニック、超音速機のエンジンが完成され、二十一世紀初頭には通航するというようなシナリオで研究開発を進めておられます。

そこで、これは大航空時代の空港整備とも非常に絡むので、このSSTあるいはHSTの開発状況について、通産省の方に概略、御説明をお願い申し上げます。

○濱野説明員 先生御指摘のHST、いわゆる極超音速機送機用エンジンの研究開発は、通産省工業技術院の産業科学技術研究開発制度において、超音速機送機用推進システムプロジェクトとして実施しているものでございます。平成元年度より十九年計画で、我が国と米、英、仏との国際共同開発により行っております。

本プロジェクトの具体的成果といたしましては、平成八年度に本システムの中核部分でございますターボジェットエンジンの高空性能試験を実施いたしました。高度約二万メートル、速度マッハ三までの飛行条件を模擬した試験に成功しております。最終年度であります平成十年度には、ターボジェットエンジンとラムジェットエンジンを統合したコンバインドサイクルエンジンでの高空性能試験を予定しております。これによりまして、東京―ニューヨーク間を三時間で巡航いたします。速度マッハ五クラスで、燃費がよく、低騒音、低公害のエンジンの開発に必要な技術の確立

を旨とすることとしております。なお、SSTの就航時期の見通し等につきましては、担当の機構の方からお答え申し上げます。

○久藤説明員 先生の御質問がHSTとSSTと二つ含んでおりますので、SSTについて、簡潔にお答えさせていただきます。

マッハ二から二・四ということで構想されておりました。大陸間の長距離航空送達ということを目指して開発をしております。アメリカの開発計画では、一応三〇五年とか二〇〇七年とか、そこ辺に初通航をするということでございます。開発費に二兆円以上要する等、いろいろ技術課題もございまして、そのとおりにすなりいくかどうかは別にいたしまして、二十一世紀初頭を目指して各国が研究開発をしております。私も、先ほど研究開発官のお話にありまして、エンジンと初め材料等々について研究を進めさせていた

○古賀(二)委員 これで終わりたいと思っております。要するに、マッハ五のエンジンが今着々と開発されつつあるということになって、私は航空整備、一刻の猶予もないという思いを最後に申し上げまして、質疑を終り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 細川律夫君。○細川(二)委員 民主党の細川でございます。まず、本日この法案の審議に入る前に、大臣に感想なり、決意についてちよつとお伺いをいたしたいと思っております。

けさのニュースなどでは、ベルギーの大質事件が解決をしたということで、大きな報道になっております。九時のNHKのニュースでは、人質全員無事だというような報道も流れておりましたけれども、昨年の十二月から大変長い間、日本じゅうというか、世界じゅうの人たちが心配していた事件が解決したわけでございます。この間、人質になられた方あるいはその御家族の方、大変な御心労があったかと思われ、また関係当局の皆さん方にも大変な御苦勞があったかと思われ、

無事解決をいたしましたので、私も大変うれしく思いますし、関係者皆さんの労をねぎらいたいという気持ちでいっぱいでございます。

そこで、これは危機管理の問題であらうと思っておりますけれども、運輸行政におきまして、いつハブ空港が起るかわからない、どこで起るかかわからない、日本の中で起るかわからない。こまかいことを備えて常に危機管理を確立しておかなければならないと思っております。きょう、ベルギーの人質事件が解決をしたということをお聞きになって、大臣がどういふ御感想を持たれ、そして今後、運輸行政における危機管理についてどのようにお考えなのか、簡単に結構でございますから、ひとつお答えいただきたいと思います。

○古賀國務大臣 先生からお話があったとおりでございます。もう既に多くの国民も御存じかと思っておりますけれども、大変長い間、政府また与野党、衆参の国会議員の先生方一体となつて、このベルギー大使館人質事件に対してさまざまな御指導や御支援を賜つてまいりました。大変長期にわたつて御案内のとおりのような決着を見たということでございまして、

まず第一に、今回のこの解決に当たりまして、我が国のみならず、ベルギーを初めとする世界の多くの国々に大変な御心配また御支援を賜つたこと、私もお礼を申し上げます。それから、心から感謝を申し上げます。今先生もお触れいただきましたけれども、全員の人員の方が救出されたということに対して、本場に皆さん方と一緒にほつと胸をなでおろすと同時に、御家族の皆様方の長い間の御心労に対してお見舞いを申し上げますと同時に、喜びを分かち合わなければいけないと思っております。お聞きいたしますと、今回のこの解決のために多数の方々の犠牲者も出たようでございます。そういう方々には心から哀悼の意を表しますと同時に、けがをされた方々等に対する二日も早い御快復をお祈りを申し上げます。

うことは、当然のことだろうというふうに思っております。何よりも、改めて全国民の皆様方に、今回の事件に対する御心配、心からお礼を申し上げておきたいというふうに思っております。

また、同時に、こうした事件を教訓として、運輸行政における安全の問題について、心を引き締めてそれぞれの分野において適切な措置を講じてくれていると信じておりますけれども、さらに、運輸行政に携わる全員が気を引き締めることによつて、危機管理体制のさらなる充実に、打って一丸となつて決意を新たにしていきたいと思います、こういう認識でおりますことも御理解をいただいております。

○細川(律)委員 航空行政の中における航空機のハイジャックなど、いつ、どういう事態が起こるかもわからない、そういう中で運輸行政の責任者としての大変心強い決意もお聞かせをいただきまして、ありがとうございます。ひとつ今後ともよろしくお願いをしたいと思います。

それでは、今回の空港整備法の一部を改正する法律案について、質問をしてみたいというふうに思います。

今回のこの法律案そのものは、自衛隊と民間の飛行機が飛行場を共用する、その共用飛行場の延長などの負担の割合の問題、そして二種空港及び三種空港における工事費用の負担など、そういうことでの改正の案でございますけれども、運輸省といたしまして、高速ネットワークの中での空港整備をどのようにお考えになつておられるのか。これは国際的にもあるいは国内的にも大変大きなことであらうかと思ひます。私自身は、高速ネットワークをつくつて、地域の開発、振興を図る、こういうことでの国内的な空港整備というものは大変大事であるというふうに思ひますし、加えて財政が大変厳しいときでありますから、資金というものを余り投入せずにインフラを整備できるということについては、大変結構であらうというふうに思っております。

運輸省としては、今後の空港の整備というものをどういうふうにお考えにされておられるのか、簡単にちよつと御説明をしてくださいます。

○古賀国務大臣 先生からの御指摘は、我が国の国内におきます高速交通ネットワークの形成ということもさることながら、今後の空港整備に対する基本的な考え方についての御質問かと思ひます。ただいま古賀一成先生の御質問の中でも、私申し上げましたけれども、まず大切なことは、今後の空港整備を考えた場合に、ボーダレス化が、今どき進展する中で、我が国が今後とも国際社会の中で安定した経済の発展を持続していくということ、また、そのことが国際社会におきます一定の地位を確保していくことになつていくわけでございます。そういう意味で、航空需要の動向に対応した交流の基盤施設である国際ハブ空港、国内拠点空港の整備ということも、何と云つても大切なことは、時期を失しないように進めていくということが不可欠なことだろうというふうにお考えにしております。

昨年十二月に閣議決定されました第七次空整五カ年計画に従ひまして、そういう観点から新東京国際空港、関西国際空港の二期事業等、大都市圏におきます拠点空港の整備を最優先課題といたしまして、今後とも力強く推進していく方針でございます。

○細川(律)委員 今回の法律案では、自衛隊と民間が一つの飛行場を共用する、これについての法案でございます。そもそも自衛隊と民間が一つの飛行場を共用する、一緒に使うということになつて、運輸省あるいは大臣はどのようにお考えになつておられるのでしょうか。自衛隊というのは、国防を目的として存在するわけでありまして、そのために飛行場を使う。民間は民間で、これは目的も全然違いますから、その異なる目的の飛行機がそれぞれ一つの飛行場を共用するということは、そもそも望ましいことか、それとも本来は別であるべきなのか、そういうところをどういうふうにお考えになつて共用を進めているのか、お聞かせ

いただきたいと思ひます。

○古賀国務大臣 先生の御指摘の、自衛隊機を使用する飛行場、それから民間航空が使用する飛行場、私は、分離をした方が本来の姿ではないかな、こういう認識を持っております。

しかしながら、我が国の国土を考えていただいた場合に、大変狭い中でこれからの航空需要に対応していくということを考えますと、今回御提案を申し上げておきます共用の飛行場、これは現状においては現実的な一つの解決策としては最適なものでないかと思う、こういう認識でいることを御理解いただきたいと思ひます。

○細川(律)委員 新しく飛行場を延長するとか、飛行場をさらに便利に使用するための費用の負担などについては、今国の財政が大変厳しいということについては、一つ一つむだのないような形で進めていかなければいけない、あるいは検討しなければいけないということだろうと思ひますし、この空港整備についても例外ではないというふうに思ひます。

そういうことで、この法案については、滑走路とかあるいは着陸帯などについて、国と自治体が費用を分担して整備をしていくことになるわけでありまして、例えば、今後新しく百里基地が民間との共用も予定しているというふうなことも聞いておられるように整備をした場合に、採算などもきちんとしていくのかどうか、これらについてお聞きをしておきたいというふうにお考えにしております。

これは農水の手算であつたかと思ひますけれども、農道空港などというものが全国にできておりました、大変採算がとれないというふうなことで批判されております。そういうことからしまして、採算性というものは大変大事だろうと思ひますけれども、百里基地を例にとつて考えると、どういうふうにお考えをされておられるのか、お聞かせいただきたいと思ひます。

○黒野政府委員 先生御指摘のとおり、第七次空港整備五カ年計画で百里の飛行場の共用化を図りたいと思つております。もちろん、防衛庁さんとは十分な協議を経た上で決めることになると思ひます。そこで、今の先生の御指摘は、そこを共用して民間用の空港にしたとしても、本当に需要があるのかということに尽きるかと思ひます。

私も、羽田の利用客の方々が、どの地域を目的地としておられるか、あるいはどこから羽田空港へ向かわれたかという調査をしております。その結果、現在のままでも、年間百万人程度の茨城県の関係者が見えます。したがって、少なくともその程度の需要は存在すると思ひます。つくつたまま利用もなくなつておらず、むしろ地元も大変歓迎していただいておりますし、それなりの需要はありと考へております。

○細川(律)委員 今後の議論も含めまして、そもそも自衛隊と民間が一つの飛行場を共用して使うということについては、それを決めていく上においては、何らかの基準といひますか、そういうものがあるのかと思ひます。ただ、地元民の要求とかが必要とまではなくて、自衛隊と民間が共用する場合のきちんとした何らかの基準ですね、こういうのはどういうふうにお決めおられるのか、お聞かせをいただきたいと思ひます。

○黒野政府委員 率直に申し上げまして、基準的なものはございません。

では、しからばおまえたち、歴代でやるのか、こういうおしかりを受けるかもしれませんが、一つは、今申し上げたとおり、当該自衛隊の飛行場を民間にも開放したとして、そこに航空路線を敷くだけの需要があるかどうかというのがあります。これは若干矛盾するのですが、余りにも需要が大き過ぎて、逆に本来の防衛庁さんの空港としての機能を阻害するということがあつてもいけないわけでございます。その辺の両方をにらみながらやられていくというふうにお考えをされて、結果として

は、やはりケース・バイ・ケースの対応かと思っております。

なお、従来、千歳につきましては防衛庁さんの飛行場を借りて長い間使ってきたわけでございますが、結果として需要が大変伸びたものですから、その際に完全な民間空港をつくったという例もありまして、需要との関係で何事も考えてまいりたいと思っております。

○細川(徳)委員 同じ質問になりますけれども、防衛庁さんの方では、民間と飛行場を共用することについての何らかの基準とか条件、そういうものはあるのでしょうか。

○實田説明員 お答えいたします。  
まず、自衛隊の飛行場につきましては、先生も御指摘のとおり、防衛上の必要性から設置して使用しているものでございますので、本来は専ら自衛隊のみで使用できることが望ましいものではございません。

ただ、航空行政上あるいは地域振興上必要であり、さらに基地の安定的使用に資する場合には、防衛上の任務に十分配慮しつつ共用化の御要望に対応するという方針でございますので、これがその条件という言葉を当てるかどうかわかりませんが、まず第一に、共用化に当たっては、自衛隊の任務遂行や機能が十分に確保されていること、さらには基地の安定的使用に資することということを踏まえて検討するというところでございます。

○細川(徳)委員 いずれにしましても、設備にはいろいろ費用がかかるわけでありまして、自衛隊との共用で民間も乗り入れるということになりますと、その費用、採算性の問題などにつきまして十分検討して、財政の許す範囲での整備の方も進めたいと思っております。

そこで、自衛隊と民間との双方の共用、両方が使っていることについての関係といいますか関連していること、そういうことでお聞きをしたいと思います。自衛隊と民間両方が使っております共用の飛行場でありまして、例えば自衛隊機が緊急

出動あるいはそういう準備というふうなことになるかと、民間機の方は離発着はできないというふうなことに多分なるのだらうと思っておりますけれども、いざそういうときの、防衛庁と運輸省の方できちんとした話といえますか協議というのはいっているのではありませんか、どうなっているのでしょうか。

○黒野政府委員 後ほど防衛庁さんの方からも別途御答弁があるかもしれませんが、まず私の方から申し上げます。

確かに、自衛隊さんが使っている空港でございますから、いわゆるスクランブルとかそういうものがあられるわけでありまして、これにつきましては、防衛庁と私どもでかなりきめの細かい約束をつくっております。それをきちんとして守りながらやっておりますが、具体的に申し上げますと、実際にスクランブルで発進するという段階におきましては、当該空港の管制官の方でこれをチェックいたしております。その管制につきましては、空港により私どもがやるケースと防衛庁さんの方にお願いしているケース、二つございます。いずれにいたしましても、スクランブル機があったとしても、きちんと管制の方で追いかけるというか、安全をチェックいたしております。

さらに、上空に行つた場合には、防衛庁さんの方のレーダーで捕捉されまして、その周辺に民間機がないかどうかというところは常時チェックをしながら安全に誘導している。もちろん、防衛でございますけれども、対象となる物体になるべく早く到達しなければいけないという事情があるかと思っておりますが、基本的には安全を考えた防衛庁さんの方で誘導しているということになっております。

○高見澤説明員 お答えいたします。  
自衛隊の任務といたしまして、基本的には、先にお話ししましたように、スクランブル等の場合と、それから人命財産の保護をすぐ必要とするような場合ですとか、災害派遣といったような場合が考えられるかと思っております。

それで、まずスクランブルの場合におきましては、自衛隊と運輸省の関係の当局というのは常日ごろ連絡をとっておりますので、実際にスクランブルをやるような場合にも、そういう状況に自衛隊が置かれておられることは同時に管制の方にも連絡が行きまして、そこで、実際の民間機の運航状況ですとか、自衛隊のスクランブルの準備の状況というふうなことをやりながら、その調和を図りながらやっておられることとでございます。

それから、災害派遣の場合ですとか人命救助の場合ということになりますと、これは単にスクランブルということではなくて、実際にそこで対応が必要な場合、あるいは地震が起きたときに被害状況がどうなっているかというふうなことをすぐ確認に行かなければいけないということとございまして、これは協定に基づきまして優先的な取り扱いはいたしますが、もちろん、民間機の運航には配慮というふうな場合もございまして、そういうふうな扱いをしていただくというふうなことで、ちゃんとした協定なり、共通の考え方に基づいてやっておられることとでございます。

○細川(徳)委員 今、運輸省それから防衛庁の方からそれぞれお答えをいただきましたけれども、最初の、黒野局長の方からお話しいただいた件で、こういうことですか。共用飛行場の場合、防衛庁の方が管制をつかさどっている共用飛行場があると、運輸省がつかさどっている共用飛行場があると、例えば緊急発進、スクランブルのような場合に、運輸省が管制の管理をしているような場合は運輸省がやるということもあるわけですか、緊急発進のような場合にも。

○黒野政府委員 私、ちょっと言葉足らずでございましたが、広い意味での共用空港というのは、防衛庁が管理している空港を民間が使わせてもらう場合と、逆に我々の空港、運輸省が管理している空港を自衛隊に開放している二つの例がございまして、前者の数がたしか五空港、それから後者は八空港かと思っております。

一番御理解賜れるかなと思う例は那覇空港でございます。これは沖縄返還のときにも最大の目玉ということで、あの空港は今民間空港になっておりまして、私どもが管制を行っております。そういうふうな私どもが管制を行っている空港でスクランブルが起るといふ場合については先ほど御説明申し上げたわけでございますが、防衛庁さんの方で管制をやっているのは、もちろん同じ考えではあります。出発のときから防衛庁さんの方で管制をやっていることとでございます。

○細川(徳)委員 これについては、連絡調整をしてきちんとしておられるというふうなお話がありましたけれども、これはいさかありした協定書あるいは協議書というのがあるのでしょうか、つくってないのですか。つくってあるのじゃないですか、きちんとしたものが。

○黒野政府委員 きちんとした協定はつくってございます。専門的な点も含めて、両者合意の上の約束事かなり細かいところまできちんとしてきております。

○細川(徳)委員 どういう名称ですか。  
○黒野政府委員 名称は、「要緊機等に対する管制及び誘導に関する中央協定」という長い名前でございます。これはSARPというローマ字で、これはサーブ協定というのでしようか、そういうふうな略で呼んでおります。

○細川(徳)委員 それは、災害時などで自衛隊機が緊急に発進を、スクランブルじゃないですけれども、ほかの民間機よりも優先的に発進をしてくるか、そういう協定もこれに含まれているわけですか。それはまた別の協定があるわけですか。  
○黒野政府委員 今申し上げましたのは、要緊機、いわゆるスクランブルについてであります。それ以外のことについても別々の協定でルールをつくっております。

○細川(徳)委員 地震などの災害のときにどうするかという協定というのは、どういう名前の協定があるわけですか。

〔委員長退席、横内委員長代理着席〕

○高見澤説明員 お答えいたします。

先ほど先生の御質問の件は、「航空法第三百七条の二第三項の規定により運輸大臣が防衛庁長官の行う業務の運営に関する事項について行う統制の範囲に関する覚書」という長いものでございますけれども、災害派遣等、人命財産の保護のために緊急に出勤する必要のある自衛隊機ということでございます。これはスクランブル機とは別の形で規定してございます。

○細川(徳)委員 私がこういう共用飛行場におけるいろいろなことを細かく質問をしておりますのは、実は、平成六年四月二十六日、名古屋空港で中華航空機の事故が起きました。これはいわゆる共用空港でありまして、もちろん運輸省所管の空港でありまして、それを自衛隊の方が使っている、こういう空港でございました。御承知のように、乗員乗客二百七十一名のうち二百六十四名の方が亡くなり、重傷七名という大変な事故でございました。この事故につきまして、運輸省の常設の機関であります航空事故調査委員会の最終報告も出ているわけでございます。

そういうことで、こういう共用飛行場での事故、その際に、どのように乗客を救助していくかということがいろいろこの事件でも問題になりましたし、共用飛行場というものはそういうような一つの危険性といえますか、そういうものはほとんどないのではないかと、そういうふうに思いますが、共用空港ならではの防災体制の不備というのがこの最終報告でも指摘をされておりました。この点についてお聞きをしたいと思いますというふうに思います。

それで、昨年、この調査委員会の最終報告がなされまして、台湾そしてフランスに対してそれぞれ勧告を出しております。この勧告を出した後、台湾あるいはフランスの、中華航空あるいはエアバス、これらがきちんとその勧告に沿って指摘をされた部分について改善をしているのかどうか。そういう点を勧告をして、どういふふうに改善が

されているのかいないのか、お答えをいただきたいと思っております。

○武林説明員 昨年の七月、航空事故調査の報告書を公表しました際に、あわせて、台湾とフランスの航空当局に対しては、安全勧告を行っております。台湾に対しては、主として乗員の教育訓練体制のあり方について改善するよう、それから、フランスに対しては、自動飛行システムのあり方について改善を検討するようというふうな勧告をしております。

両関係当局におきましては、安全勧告に対する対応につきまして、現在しかるべく検討が行われているものと思っておりますけれども、今のところまだ勧告に対する回答は受け取っておりません。

○細川(徳)委員 もう大分時間もたつわけなのでありますけれども、これについては、勧告のしつ放しというかと、これは国際間の問題ですから、なかなか難しいとは思いますが、勧告をした場合に、それが改善されたかどうかというの、どういうふうにご確認をされたいと思っております。あるいは改善されない場合にはどういふふうにするんでしょうか。

〔横内委員長代理退席、委員長着席〕

○武林説明員 国際民間航空機関という国際的な航空関係の機関がございまして、その規定に基づきますと、勧告を受けた国は、何らかの回答をすることになっております。期間は定められておりません。何も対応をとらないという回答も含めまして、何らかの回答をしなければならぬということでございます。昨年九月時点で、台湾及びフランスからは、現在検討中であるというふうな非公式な連絡を受けておりますけれども、その後、日もたつておりますので、近く改めて催促をいたしたいというふうに思っております。

○細川(徳)委員 大変大きな事故でありまして、国際的には、こういう、他の国に対して安全勧告をするという例は余りない、希有の例のようでありますから、そういう勧告をした以上、それが一

体どうなっていくのか、これについて、ぜひ運輸省の方でも最後まできちんと見届けると思います。確認をしていただきたいというふうに思います。

そこで、この調査委員会での記録を見ておきますと、名古屋空港での被害が増大をした、たくさんの方が亡くなった原因として、初期の消火、事故が起った当初に消火をする、この消火体制がおくれたというふうなことが調査委員会の報告書にはつきりと出ております。

それで、報告書の中からちよつと引用してみますと、これは、公聴会の記録で、羽深さんという方が述べておられることが記録をされている。これをちよつと御紹介しますと、こういうふうになっております。

救難の遅れにはまだ多くの問題がありました。事故発生直後、春日井消防本部が航空事務所に消防車の進入口を確保するため連絡したことが、話中で連絡がとれなかったこと、緊急車が野次馬を含めた道路の渋滞のために思うように空港に近づくことができなかったこと、空港の消火体制を自衛隊に依存していたことなど重要な問題が露呈しております。今回、中華航空のエアバスは帰りの燃料を満載していたようでした。そのためさらに大規模な火災になってしまいました。改善に間に合わない状態ではない現在の状況として安全な空港とは言えません。

というふうなことが、これは公聴会の記録として調査委員会の報告書の中に載っているのです。このことについて、運輸省、この名古屋の場合には、運輸省の所管でありながら自衛隊に消火を任せられた問題なども指摘をされておられるわけですが、防衛庁所管の空港についても同じような、同質の問題があるのではなからうかと思っております。後どういふふうにこれらについてきちんとして改善がなされているのか、その点についてお聞きしたいと思います。

○黒野政府委員 先生御指摘のとおり、名古屋空港につきましましては、消火体制というのは、従来、防衛庁さんの能力、こちらの方に頼ってまいりました。私どもの調べでは、中型の消火のための自動車も五台防衛庁さんの方で用意をされておりました。それでやってきましたというのが従来の実態でございます。

そこで、今回の事故が発生いたしましたものですから、私ども、急遽、民としての体制の強化を図っております。この一月には大型の化学消防車一台と給水車を一台配置いたしました。また、今年度中には、これに加えて、化学消防車を二台配置する予算措置をとっているところであります。

さらに、大事なことは、そういう事故が起きたときにそれが指揮をするか、ここがまた大事でございます。指し、指揮をする要員を配置いたしました。これにつきましても、これは全国的でございますが、体制の強化をしております。さらに、夜間の事故につきましましては、電源照明車、明るくしないと実態がわからないというところで、そういうものの配備につきましても、今年度中には、名古屋につきましましては、今年度中にはさらにきちんとした体制をつくるという状況でございます。

○細川(徳)委員 この事故調査委員会の最終報告の中で、「建議」ということで、運輸大臣に調査委員会の方から建議が最後になされております。その建議の中にこういうことが書かれております。「今後の消火救難体制の充実強化について」、こうありまして、「全国の飛行場における民間航空機に係る今後の消火救難体制に関し、想定される事故の態様に対応し、緊急時の指揮・命令系統の確立、消火救難に必要な設備及び器材、関係機関との協働体制、定期訓練等の充実強化について、早急に検討を行うとともに所要の措置を講ずること。」これが事故調査委員会の最後の建議で、運輸大臣に対して、「全国の飛行場における民間航

空機に係る今後の消火救難体制に関し、一」ということで建議がなされているわけなんです。今局長の方からお答えをいただきましたけれども、この建議というのは、大変細かいところまで、非常に細かい調子で書いているわけなんですけれども、今の局長の、緊急自動車とか救急自動車あるいは電源照明車、そういうものの整備などかいろいろありましたけれども、これはまだまだ十分じゃないかなというふうに僕は思うのです。そこあたり、もつときちっと、この建議に沿った形でどういふことがなされるのかということ、ぜひ書いていただきたいと思えます。これは「全国」というふうに建議の方では書かれていてるわけですね、名古屋の空港だけではなくて、その点どうでしょうか。

○黒野政府委員 消火救難体制はソフトの面とハードの面と両方あるわけでございます。ハードの方は、消火のための自動車、それから、先ほど申し上げました給水車とか照明車というものが要になるわけでございますが、我が国におきましては、一部の離島空港、極端に回数が少ないところを除いては、全空港につきまして、このハードの面では、ICAO基準、ICAOという国際的な航空の組織があるのですが、その基準を満たすだけのものを既に配置しております。それに対してソフトの面、実際、事故が起きたときにどういふ体制で指揮命令ができるか、その辺の問題もございまして、これにつきましては、先ほど申し上げました指令、指揮要員を今、配置を一つございまして。

それから三番目に、実はその地元の消防当局、その辺との協定というか、約束といひましようか、この問題もございまして。福岡で起きた事故のときには、大塚地元の消防なりお医者さんの御協力というのがあります。非常に円滑に事故の取拾ができたわけございまして、現在、私どもも各空港につきまして、地元の消防当局あるいは医師会とか、その辺等との連携を密にいたしております。

その三点をまとめますと、我が国の空港といひましても、それなりの消火、救難体制が整備されていくというのが実態でございます。○細川(徳)委員 ちよつと抽象的なお答えでよく理解できなかったところもありましたけれども、これは防衛庁さんのいわば管理をしている空港、運輸省の方の管理といひますか、その両方、これによって、そういう点の違ひといひますか、そういうものはあるのでしょうか。同じような形でもやっているのであれば、これは防衛庁さんにもお聞きしたいと思ひます。

○黒野政府委員 いわゆる共用飛行場、その中で防衛庁さんの方が管理している飛行場、これにつきまして、民航機が入っておりますから、我々の方での体制の整備をやっているところでございます。○富田説明員 お答えいたします。基本的には、防衛庁、自衛隊の場合には、消防隊といひものを各基地に持つておりまして、そういったものを中心に、今航空局長から御答弁があったとおり、民航と共用しているものにつきましては同じような基準でやっておりますということでございます。

○細川(徳)委員 大きな事故で大変多くの犠牲者が出られた、名古屋空港での中華航空機の事故の教訓を、今後の航空行政にぜひとも生かしていただきたいなというふうに思ひます。そういう意味で、いろいろ細かく私の方からお聞きをしたわけでありまして、ぜひこの事故調査委員会、最終報告に沿った、特に建議という部分で運輸大臣の方に対してもいろいろ必要な措置を講じてほしいという要望、その点についてぜひ充実した施策をよろしくお願ひをしたいと思います。そこで、防衛庁さんの方にお聞きをしたいと思ひますけれども、今回の法案が可決、成立していくなれば、例えば、徳島空港では滑走路の延伸がなされるという計画でございます。この滑走路が、これは二千五百を三千にするのか、あるいは二千

を二千五百にするのか、ちよつと今あれですけれども、滑走路が延長された場合には、自衛隊機として、今まで使っていた機種あるいはその使う頻度といひものがこの延長によって変わってくるのかどうか、そこらあたり、防衛庁さんにもちよつとお伺ひしたいと思ひます。○金澤説明員 徳島飛行場におきましては、徳島教育航空訓練下の練習機及び救難機等約三十機を配備しているところでございまして、現時点におきまして、在来以外の機種を配備するといったような計画はございませんし、またそれに伴って、運用の形態が変わるといつたようなことも考えでおりません。

○細川(徳)委員 防衛庁の方からはそういう御回答でありまして、そういうことはないとはいへないとお聞きをしております。もし回数がお聞きをさすか、そういうことになれば、これはやはり地元ともいろいろ関係があると思ひますので、地元の見解も十分配慮して、その意向に沿った形でひとつよろしくお願ひしたいというふうに思ひます。

そこで、また先ほどの中華航空の問題に返りますけれども、この事故は、先ほど申し上げましたように、二百六十四人が死亡するという大変大きな事故でございます。しかも、事故調査委員会の最終報告などによりまして、明らかに関係者の過失といひますか落ち度といひますか、そういうことが指摘をされているわけでございます。そういう点で、当然、民事、刑事の責任の問題が上がつてくるわけでありまして、この刑事事件の方の責任の方はどうなっているんでしょうか。○藤田説明員 お尋ねの件につきましては、名古屋地方検察庁におきまして、平成八年の九月に、中華航空会社に勤務をしていた被疑者六名について、名古屋空港警察署から事件送致を受けております。業務上過失致死傷の罪、それから航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律違反の罪、この二つの罪によって送致を受けて、これを

受理しております。現在、捜査中でございます。○細川(徳)委員 大変大きな事故であり、また国際的な事件でもありますから、なかなか捜査も難しいと思ひますけれども、検察庁におかれましては、ひとつ鋭意捜査をしていただいて、早く結論を出すようによろしくお願ひしたいと思ひます。続いて、民事責任の方について、この補償の問題などについてはどのようになっているのか、運輸省が把握している内容をお聞かせいただきたいと思ひます。

○黒野政府委員 この補償の問題、大変難しい問題でございます。現在のところ、事故の後には、さまざまな遺族会が六つございまして、それがいづれも提訴いたしました。裁判中という状況でございます。その背景をお話し申し上げますと、中華航空につきましては、約款の方で上限として二十五万フラン、今の為替で換算いたしますと、約百八十万円ぐらいだと思ひますが、それを上限とする。こういう約款になっておりまして、これをそのまま守つたのでは、そもそも全く話にならない状況でございます。中華航空の方も、この約款に必ずしも縛られずに、私どもがとっている情報では、一人当たり千六百万程度の額を提示をされているというところで、皆さん方が今係属中、こういう状況でございます。

○細川(徳)委員 私の間ところによると、日本人の被害者の方は何か一人もまだこの示談ができていないというふうにお聞きをしておりますけれども、これについて、こういう事故でたぐいさんの方が亡くなられて、しかも補償がもらえない、和解が成立しない、大変残念に思ひます。そこで、こういうことは検討していただけないだろうかというところでお尋ねいたします。日本から離陸する飛行機、民間機、そしてまた日本に着陸する飛行機、これらについての乗客の人たちには強制保険を掛けるような形で、方が一の場合



にはその保険金がもらえるような仕組みがつくれないものだろうか。例えば、交通事故なんかにつきまちは、自賠責といまして、車を保有する、運転をする者は必ずその保険に加入をしなければいかぬということになっております。交通事故の場合には、本当にそれによって被害者あるいは遺族が大変助かっているということでありまして、けれども、そういうような仕組みのものが航空機の事故などでもできないものだろうか。ぜひひとつ検討もお願いしたいというふうに思います。よろしく、そういう点はいかがでございますか。

○黒野政府委員 実は、私も、先生の御指摘もわかりませんが、さらに前進した提案を世界にしておりまして、上限額、要するに補償の上限というのが一般的に低いものですから、この上限額を撤廃しようではないか。日本のエアラインは既に、この上限額をなくすというのを航空関係の機関等に提案をいたしまして、事あるごとに関係の航空企業にも話をしております。方向として今動きつつありまして、まだいつにどうなるかということ、は、明言はちょっと難しいわけでございますが、世界的にもこの上限を設けるというのは問題である、上限なしにしようではないかという動きがこれから徐々に水面上に出てくるかと思っております。私も、私もその方向で努力をしたいと思っております。

○細川(徳)委員 例の名古屋の中華航空機、大変犠牲者が出ましたけれども、この事故を教訓にいたしまして、今後の航空行政の中で、人の命、安全性の問題をさらにさらに高めていただくように、運輸省の方にもいろいろとお願いを申し上げます。まして、私の質問をこれで終わります。ありがとうございます。

○杉山委員長 平賀高成君。

○平賀委員 日本共産党の平賀高成です。

私は、まず第一種空港の国の責任について伺います。

成田空港や関西新空港のときから、空港整備法

第二条の国際航空路線に必要な飛行場、あるいは第三条の第一種空港は国が設置するという原則が崩れてきていると思えます。成田空港は公団に、そして関西国際空港は特殊法人となり、第一種空港建設に初めて地方負担が導入をされました。さらに、関西国際空港の第二期工事は上下分離方式となるなど、地方負担は莫大なものになってきています。関西国際空港のやり方を見ますと、国際ハブ空港は国家的に必要な空港と位置づけながら、国が責任を負っていないというのが実情だと思えます。

運輸省は、今後、空港整備法に基づいて国が100%負担する第一種空港はつくらないということですか。

○黒野政府委員 今、先生御指摘のように、一空港につきまして、いろいろな整備方式がございます。従来の空港整備法、その中では、一空港は国が設置し管理するものとなっております。国が全面的にやったわけではございません。

成田につきましては、あれだけの大きな空港を私どもの直轄工事ということにいたしますと、国家公務員を相当ふやさなければいけないとか、その辺の問題もございまして、公団という形で別の方式をつくり、進めてきたわけでございます。また、公団とするによりまして、民間からの資金の調達とか、いろいろな方式があるものですが、当時としてはこの公団方式を支持を受けて、当然これは国会でもお認めいただいて採用したわけでございます。

その後、関西国際空港につきましては、当時、民間の活力を十分利用すべきであるという時代でございまして、私も、株式会社という形で、国、地方公共団体、さらには財界の方々……平賀委員「今後つくるかどうか」と呼ぶ)この後につきましては、いわゆる特殊法人というのが新設を認めていただけるかどうかという非常に難しい問題がございまして、私も、これからについてどうするかは、大きな問題として今検討しておりますが、まだ方針としては確定いたしておりま

せん。

○平賀委員 今後つくる予定があるかどうかということについてだけ、ちょっと改めてお願いいたします。

○黒野政府委員 第一種空港をつくる予定は、将来の国際ハブ空港ということも視野に入れる必要がございますから、将来はあり得ます。

○平賀委員 あるという言明でした。

空港整備法において、空港設置に対し国が採択権限を持ち、空港の役割と負担を第一種、第二種、第三種に種別して定義づけを行っております。これらの規定は、空港整備も総合的な交通政策の中で、空港間の調整を初め、他の交通機関との役割分担によって、国民の移動と利便性を確保し、経済的な効果を発揮させることにあります。

第一種空港のように国として必要としている空港は、設置、整備において国が責任を持つて進めることが必要です。中部新国際空港については、九一年から運輸省自身が空港の規模、需要、そして海上につくるということも技術的な問題などを直接調査を行ってまいりました。中部新国際空港は、国が必要としている空港なんです。

○黒野政府委員 国も必要だと思っておりますし、地元の関係公共団体も他地元の経済界も必要と思っております。

○平賀委員 関西国際空港のように、国際ハブ空港という国家的事業の負担を地方自治体に押しつけることによって、地方自治体の財政が今非常に圧迫されております。空港整備法の第二条で「国際航空路線に必要な飛行場」、また第三条で「第一種空港は運輸大臣が設置し、となつております。中部新国際空港は、第七次空整で、国が必要とする空港と位置づけられています。この空港を国が将来、国際ハブ空港にしていくということであれば、空港設置に関して国が責任を持つことが当然であります。運輸省は、こうした姿勢をきちん

とさせるべきだと思えますが、いかがですか。

○黒野政府委員 国の責任ということを私も、逃げるつもりはありませんで、おっしゃるとおり

だと思えます。

ただ、どういう形式で整備をするかということにつきましては、その時々々の財政事情あるいは社会的情勢も踏まえた上で、結論を出す必要があるかと思っております。その際には、当然のことながら、国会の御承認を得て決めるというふうか、空整法の中で位置づけを御了解をいただくようなふうかと思っております。

○平賀委員 事業を進める上で、どのような枠組みで責任をどうするのかという肝心な事業主体も現在明らかになっていないわけですが、それで、そういう話で地元合意といいますが、これはなかなか地元の方は納得できないと思えます。はつきりさせた方がいいわけですが、中部新国際空港の建設における運輸省の責任は、一体どこにあるのですか。

○黒野政府委員 どういうふうにお答えしたらいいか、ちょっと難しい御質問でございます。先ほど来御議論いたしておりますように、これからの国際社会において日本がそれなりの地位を保つためには、空の玄関である国際ハブ空港、この能力の拡充がぜひとも必要だと思っております。国の意思として今の中部空港は必要だと思っておりますが、あわせて地域の方々も期待も大きいと思っております。

○平賀委員 三月末に中部新国際空港の問題でいわゆる五点セットが出されました。しかし、この内容を見ますと、肝心の事業主体がまだ決まっておられません。これは今言ったとおりです。また、埋め立てによって失われる常滑沖の漁場の再生など、漁業の振興策もまだはつきりしていません。運輸省や愛知県は、こうした不十分な内容をもとにして合意を得ようとしているわけですか。

大臣に伺いますが、地元の合意を得る上で、そういう性急なやり方ではなくて、やはり事業主体をしつかり示すことが私は大事だと思えます。特に、漁業問題についても伊勢湾全体の漁業と深く関係している問題でありますから、私は漁場の再生など漁業対策はしつかりするべきだと思えます。そういうものをきちんと明らかにして地元合

意をやるべきだと思っておりますが、この点について大臣はどのようにお考えですか。

○黒野政府委員 私の方からお答え申し上げますが、お尋ねの五ヶ瀬について申し上げます。必ずしもあらゆる問題を網羅してはいないという事は、御指摘のとおりでございます。まさに今みんな力で合わせまして最終的な段階に入っておりますので、地域の方々によく御理解賜るようなものにならなければいけないという事は、我々も考えておりますし、地元の方もそういう御意思であろうと思っております。

いずれにいたしましても、御指摘の点も踏まえまして、検討を急ぎたいと思っております。

○平賀委員 さきの委員会の際に、大臣も性急な進め方はしないというふうに言われておりましたし、とにかく概算要求に間に合わせようというやり方はぜひ避けていただきたいと思っております。あわせて、国の方針で空港をつくらせて、そして民間の会社が使う国際空港をつくるに当たって、地元負担をさせるという事は、今まではありませんでした。地元負担をさせた例は開空でございます。大阪府や大阪市でございます。地元負担というのは千七百六十億円にもなっております。地元の自治体は莫大な負担を押しつけられて深刻な事態になっております。

中部国際空港の問題でも、こちらの方はいわゆる陳情型の空港でありますから、財政負担の点でいいますと、もった大きなものになる、そういう危険性が予測をされております。少なくとも国が必要だというふうな認識をのたつたら、やはり財政面も含めてしっかりと責任をとるべきだということとを、私は指摘をしておきたいと思っております。

そして、次に三点目になりますが、共用飛行場の地方負担の導入について伺います。共用空港の滑走路延長事業などに対する地方負担の導入は、軍事を目的に自衛隊が優先的に使用している共用空港の軍事的な強化に地方公共団体を加担させることになることは、私は明らかだと思います。共用空港においては、便をよしたり新路線の開設

を望んでも、家主である防衛庁の許可がなくては一つも状況は変わらないという事も、現状では明らかだと思います。

初めて共用空港に地方負担を導入して、滑走路の延長事業をやるのが徳島空港であります。この空港は海上自衛隊の徳島教育航空群との共用であつて、基地の主な任務は海上自衛隊の操縦士の育成であります。ここで初等訓練を受けて、実用機で訓練を経てP3Cなどの操縦士になっていきます。

九十六年五月五日の地元の徳島新聞で、航空群司令部の甲谷運用部長は、民間機の発着が年間一万二千回なのに自衛隊の訓練機の発着回数はその倍もある、訓練カリキュラムに盛り込まれていない飛行回数をこなすのに困苦八苦することもあると語っております。防衛庁の説明では、二日に二十機、土曜日、日曜日年間でもいいますと三百機、夜間も年間二百十機が訓練を行っているという話でした。

このような自衛隊の空港使用の実態から、民間の空港需要がふえるに従って、いずれ必ず発着枠の問題で共用空港の限界にぶつかるとなると思っております。この点はいかがでしようか。

○黒野政府委員 防衛庁さんの方が管理してみえるいわゆる共用飛行場、これにつきましては、常に防衛庁さんと連絡をとりながら運用しているというところでございまして、今、例を引かれました徳島空港につきましても滑走路の延長を御提案じ、おおむねの御了解を賜っているという状態でありまして。

私どももいたしましては、将来、仮に民航機の需要が非常に大きくなったというときには、これはこれでまた別の手段を講じなければいけないことにならうかと思っております。まさに国の財政事情もありまして、同じ施設を共用することによってお互いにマイナスがない限りにおいては、共用方式というのは決して非難をされるような方式ではないと思っております。

○平賀委員 さらにもう一つ伺いますが、自衛隊

が設置、管理する共用空港の滑走路延長に新しく地方自治体の負担を導入するわけですが、このことによつて地方自治体と防衛庁との間で協議する仕組みができるようになるのですか、ならないのですか。

○黒野政府委員 今の法律が国会でお認めいただければ、新しい制度でございますから、私もそれから防衛庁、地元、どういふ形で協議をし、必要なお約束をするかというのには、法律成立後に直ちに取りかからなければいけない問題だと思っております。

○平賀委員 これは、まだ未定だというふうなことですね。

○黒野政府委員 一般論からいいますと、当然、共用飛行場を民間が使うときにいろいろなケースがございますから、それにつきましてそれぞれの約束が異なりますし、先ほども御議論ありましたように必要機種の飛行あるいは救難機の飛行等について、既にきちんとした約束があります。同じようなことをその時々々の必要性に応じて運用をしていく、約束をしていくということだと思っております。

○平賀委員 少なくともあなたの方の部下の方というふうな話をしたときには、とにかく防衛庁は家主ですから、いろいろな問題が起きた場合はやはり自衛隊の任務が優先するのだというふうな話でありました。

徳島空港では、昨年の四月十八日に米海兵隊の攻撃用ヘリコプターAH1Wが離陸直後にエンジントラブルを起して緊急着陸し、滑走路を一時閉鎖したという事がありました。二つの便が欠航して九つの便の出発がおくれる、こういうふうになりました。地元の徳島新聞、九十六年の四月十九日付で、海上自衛隊徳島教育航空群によると、徳島空港には一カ月に二、三回程度米軍ヘリコプターが訓練のために立ち寄ると報道しております。防衛庁の説明でも、徳島空港における米軍機の管制を行った回数、九十四年に八十回、九十五年に六十二回、九十六年に三十七回であったと言っております。徳島空

港も軍事優先の空港使用になつてきているのが実態です。

これまで、共用飛行場の滑走路の延長、改修などに対して、国が一〇〇%負担をしてきたわけですが、改正案は新たに三分の一の地方負担を導入することにしておりますが、共用飛行場は防衛庁長官が設置管理者であり、自衛隊が優先的に使用し、民間は自衛隊の任務に支障のない範囲で暫定的に借りているものであります。滑走路延長事業等に地方公共団体が負担して延長された滑走路においても、自衛隊優先の使用は従来と全く変わらないものでありませんか。

○黒野政府委員 先生は、民航機と自衛隊機との関係をいわば敵対する同士だという御認識があるのかと思うのですが、私も、同じ飛行場をお互いに補い合いながら使うという事は、これで国民の負担がそれだけ減るわけでございますし、決して悪いことではないと思っております。現に民間空港につきましても、防衛庁が使っているところがあるわけもございます。ただ、先ほどのトラブルの話をございしますが、民間の航空機がトラブルを起すことでもありますが、あるいは完全に民間空港でもトラブルは起きるわけでございます。トラブルがあるから共用はまずいのだというところにはいきなり結びつく問題ではないと思っております。

いずれにいたしましても、航空機を安全に飛ばす、あるいは飛行場をより効率的に使うということにつきましては、私どもと防衛庁さんとの間では考え方に何ら違いはないと思っております。

○平賀委員 私は、別に対立的にどうこうと言っているわけではなく、自衛隊の本質というのには、やはり軍事行動をきちとやるということが本質だと思っております。自衛隊と共用するに当たって、地元の人たちは、滑走路の延長がずっとされていきますと、ジェット基地化されるのではないかと、こういう不安を持っておられますし、そして自衛隊が設置、管理している飛行場が民間との共用空港ということ、自衛隊が軍事目的に優先使用して

いる飛行場の滑走路延長の事業で、自治体がそういうものに加担をしていくというふうなことは許されることではないと思ひます。

百里基地も今後、第七次空整で計画がありますけれども、実際、百里基地の場合でいいますと、F15の戦闘機が四十機配備をされて、隊員も二千二百名います。こういうところで、一たん、非常事態だということでスクランブル態勢というふうになりますと、これはやはり自衛隊優先で、民間機は空でちよつと待つてはほしいとか、空港を封鎖するとか、そういうふうないろいろな事例が生まれると私は思ひます。そういう意味で、民間機の安全の問題からいひましても、非常に重大な問題だということをお私に指摘をしておきたいと思ひます。

次に、第二種、第三種空港の特別事業について

改正案の附則の第五項で、地方公共団体は、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出来る長さを超えてその滑走路を延長する「工事」ができることになっております。この規定は、地方公共団体が工事費を一〇〇％負担した場合は、運輸省としては航空法上の安全性だけに関与するけれども、航空需要とは関係なく地方公共団体は滑走路延長などの工事が自由にできるということですか。

○黒野政府委員 従来、空港をつくる場合には、空港整備法の規定に基づきまして、空港の種類によりまして国と地方の負担を決めていたわけでございまして。今回の仕組みは、それをむしろ地方の側にまかせたものでございまして、発想を若干変えまして、地方公共団体といたしまして、滑走路を延長することによって、将来の地域の振興とか、あるいは他の公共事業との調整とか、いろいろのことを考え、その地方がぜひやりたいというものについてはそれを認めるというところでございまして。今まで専ら国だけというか、国が主導的にルールを決めていた一部につきまして、地方の意思を尊重するようにしたいというものでござい

ざいます。

○平賀委員 この法案の説明では、航空需要に関係なく、地方公共団体が滑走路の延長事業をできるようにするという説明で、それに国際化だとか、さらには雪や氷対策というふうな特別な計画があれば、改めて国が援助するという中身です。これは空港整備で地方公共団体に際限のない負担をさせる道を開くことになると私は思ひます。

それで、特に、空港整備のむだもいろいろ今問題になっている中で、運輸省に伺ひます。特に福岡空港は九三年に開港して、九五年には新しい二千五百メートルの滑走路建設に着手をしております。これが完成する二〇〇〇年には現在の二千メートルの滑走路を壊すことになっていて、わずか七年しか使用されません。さらに二千五百メートルの滑走路が完成もしていないのに、第七次空整では早々に三千メートル級の滑走路延長が認められております。このように、普通ではちよつと考えられない特異な空港整備になっております。いずれも、運輸省と県が詰めた協議を行つて事業化がされております。もつと見通した滑走路整備ができないのかという問題です。

当初、県の方では、二千五百メートルの滑走路の空港が計画をされて、設置許可申請の段階で、二千メートルの滑走路に縮小されました。滑走路縮小について福岡県と運輸省はどのような協議を行ったのか、この点について伺ひます。

〔委員長退席、林(幹)委員長代理着席〕

○黒野政府委員 先ほどのお答えと趣旨がダブるかも知れませんが、従来は私も補助金を出す、あるいは国が負担を出すということから、地方として、ぜひ二千五百が欲しいということについては、二千で十分ではないかという指導をさせていただいたわけであります。そのときの根拠は需要予測でございまして、国の尺度で考えますと、当時は二千で足りるのではないかと考えたために、そういう意見を福岡県に申し上げたということでございます。

○平賀委員 今建設中の二千五百メートルの滑走

路についても、福岡県は、建設コストがより低い延長をということで、五百メートル南側に継ぎ足すつもりで、滑走路を延長する案を中心に国に要望してあります。ところが、ジャンボ機を飛ばす必要があるという運輸省の指導があつて、構造も違うので滑走路を新設する方向になったと言われております。

第七次空港整備では、三千メートル級に滑走路の延長を行うことになっております。その理由は、二千五百メートルの滑走路では、サンフランシスコやヨーロッパに飛べない、北関東圏での空港需要の増加分を福岡空港が担う、大規模な震災が起きたときに首都圏空港の代替ができる、こういう理由です。これらの理由というのは、三千メートル級に滑走路延長する必要性というのが県民の要求からではなくて、空港整備法の役割分担からいっても、第三種の空港に、北関東圏での航空需要の増加分を福岡空港が担うとか、大規模な震災が起きたときに首都圏空港の代替などの役割を負わせる必要が果たしてあるのかどうなのか、この点について伺ひます。

○黒野政府委員 私ども、地方公共団体、特に県が、県の中でもいろいろな議論を経た上で決断されるという場合には、国としてもそれを尊重すべきではないかという考えを持っておりまして、今回のこの法律改正も、現在の地方分権化といひましようか、あるいは地方への権限の移譲といひましようか、流れといたしまして、もつと地方の自主的な判断を尊重しようではないか、こういう世の中の中の動きに対応してこの特別事業というのを考えたわけでございまして、まさに今先生御指摘のように、何事についても県が関心を持って、とか、そういうシステムが将来にわたつて本間に日本にとつていいのだからかという点も考えまして、こういう法律改正をお願いしているところでござい

ます。

○平賀委員 そういう話になってきますと、わざわざ第一種だとか第二種、第三種という、そもそも区分そのものが不要でなくなつていく、本間に

無責任な話になっていくわけですよ。

それで、空港需要の見込みを見ても、福岡空港の需要は、周辺の茨城県二・九％、栃木県七・六％ありますけれども、福岡県内が八六・五％であります。茨城県では百里基地の共用空港化が第七次空整で計画をされております。また、周辺の仙台空港も、三千メートルに滑走路延長を行うなど必要の見通しも非常に厳しいわけですよ。なぜ第三種の地方空港が、二千メートル、二千五百、三千メートルと、滑走路をつくつては壊し、つくつては壊しというふうにならない話だと思ひます。しかも、開港から三年九カ月という異例の早さで三千メートルの延長が決められる、こういうふうな事例というのはほかにありますか。

○黒野政府委員 私の知る限りにおいてははないと思ひます。

○平賀委員 私は当然の話だと思ひます。それで、地方に第三種の空港、いろいろありますけれども、その第三種空港が一体どういう収支状況にあるかというのを、運輸省はつかんでい

ますか。

○黒野政府委員 空港の収支というのは、非常に見方が難しいわけでございます。各空港がどういふ収支かは私ども、把握いたしていませんし、空港の収支をどういふ計算方法でやるのがあるか、この辺についてもまだ決めかねております。ただ、それ以外の、例えば今回の開港のような株式会社であります、これはこれで独立いたしましたから、それなりの計算はできるといふこと

でございます。

○平賀委員 私は、収支状況がどういふふうになつてくるのかつかんでいないことそのものが、大問題だと思ひます。

それで、私ども、ちよつと調べたんですけれども、例えば山形の庄内空港であるとか岩手の花巻、長野の松本それから鳥根の石見、そういうふうなところは全部赤字なんです。富山の富山空港、鳥取の鳥取空港は黒字になつておりますけれど

も、大体のところが赤字になっていきます。特に今回の法案との関係でいいますと、一つは、その取支状況がよくわかっていなくても、それから二つ目に、需要の見通しがなくても空港の延長ができる、さらに政府の支援があつたとしても、支援の補助率が今度下げられますから、そういう意味では、地方自治体の財政破綻に大きく道を開くものになるのじゃないかというふうに私は思わざるを得ないわけです。

それで、福島空港もなかなか国際化の点についてはめどが立っておりませんし、福島空港でいいますと、着陸料等の収入から人件費や維持管理費を差し引きますと、毎年三億円の赤字なんです。一般会計から繰り入れをやっているんです。さらに福島空港でいいますと、三回もその工事を全部やつたとしますと、二千億を超える工費になります。既に工事が終わった分についても、国からは二百五十億もお金をつき込んでいます。ですから、やはりこういう見通しのない、財政めどの立たないようなやり方は、きちつと改めるよう指摘をして、私の質問を終わります。大臣、最後に一言どうですか、こういうやり方、今の状況について。

○古賀国務大臣 先生と政府委員との御論議を踏まえまして、今後、御心配いただくようなことにならないよう、十分注意をしておく必要はあるのかと思っております。

○平賀委員 以上で終わります。

○林(幹)委員長代理 濱田健一君。

○濱田(健)委員 きこのうからきょうにかけます、ほぼ論議は出尽くしたと思うのですが、私の方からも五、六、質問をさせていただきます。思います。

まず、民間機と自衛隊機の共用空港の重要性につきましましては、きのうからる論議をされてまいりました。近年、四つの共用空港の民間の利用客の増加を見ますと、十、二十万という単位で増加しているようにございます。何人かの方も質問されましたが、この共用空港の整備につ

て、これまで国が全額負担していたものが、各都道府県も拡張について三分の一だけを負担するということになるわけでございます。民間の航空機の利用についてのニーズといいますが、要求、路線の拡大とか便数の拡大等について、その要望等は強くなつてくるだろうというふうに思うのであります。

当然、これまでも運輸省と防衛庁の方で、それについては協議をしてこられたというふうに思いますが、会社の採算性の問題等もこれには絡んでくるわけでございます。すぐには難しい問題もわかりませんが、今後、運輸省としてどのように対処されようとしておられるのか、局長の方にお答え願いたいと思っております。

(林(幹)委員長代理退席、委員長着席)  
○黒野政府委員 今の御質問は、共用飛行場をこれから運輸省もふやしていくつもりか、こういう御質問だとしますと、私どももいたしましては、地元の要望、それから実際に需要があるかどうか、さらには、より大事かもしれないが、防衛庁の方の運用との関係でそこを来さないかどうか、そういうことを総合的に考えながら対応していかなければいけないと思っております。

○濱田(健)委員 いや、私が言つたのは、共用飛行場そのものを、今四つありますよね、それをふやしていくのかということではなくて、先ほど何人かの方も質問されたと思うんですが、地域にとつてはやはり重要な民間の航空機を、路線も便数もふやしていくニーズというのは私たちがよく聞くものですから、そういう部分について、当然これは防衛庁との協議にかかってくるということ

はわかっているんだけれども、姿勢として、運輸省は、そういう要望等について、積極的な取り組みというのはどういうふうになされるのかということを開きたいわけです。

○黒野政府委員 私どもも、地元の住民の方々の御要望はなるべく実現したいと思っております。需要があれば、それ相應の便数をふやすということとは努力をしてみたいと思っております。

そういう方向で防衛庁さんの方にもお願いをするということになるかと思っております。

○濱田(健)委員 各都道府県もお金を出すというところになっておりましたので、ぜひともこれまで以上の御努力をお願いしたいと思います。

もう一点は、運輸省が管理する共用空港、特に那覇空港でございますが、民間機と自衛隊機、それぞれ担っている役割が違います。そういう意味では、着陸や離陸のときのさまざまな機体の運用の仕方、操作の仕方が違いますので、ややもすると、つい最近も起こりましたけれども、ニアミス等の重大事故につながるような部分というものがあられるわけでございます。運輸省が管理するという立場から、事故防止等についてのイニシアチブをしっかりとつてもらいたいというふうに思うのですが、その辺はいかがでしよう。

○黒野政府委員 まさに先生のおっしゃるとおりでございます。先ほど御答弁申し上げましたけれども、民間機と自衛隊機の共用につきましましては、細かいたとこまでマニュアルを決め、お互いの了解のもとできちんとしたルールをつくっておりますし、これからは、事故を起こすことがないように我々としては最大限努力をしなければいけないと思っております。

○濱田(健)委員 よろしくお願いたします。三点目ですが、航空審議会の答申、いわゆる第七次空港整備五カ年計画の中で、「福島空港、コミュニティ空港等の整備」ということで、「民生の安定、地域の振興及び高速交通(ニーズ)への対応」をしていかなければならないという答申を得ているわけでございますが、附則第五項関係で言いますと、この法律が通れば、いわゆる地方公共団体が主体的に滑走路等の延長ができるという方向になるわけでございます。当面、岡山空港だけを想定をされているというふうにも私も理解をしております。

沖繩、これらのところでも、生活条件等々厳しいところということで非常に御配慮いただいているわけでございますけれども、第五項関係について

は、こういうところにも法律の中身として適用されるかどうか、そこをお聞かせください。

○黒野政府委員 形式的に申し上げますと、適用されません。

ただ、今先生の御指摘の、離島とかその辺につきましまして、YS機が御指摘の、離島とかその辺にしなければいけないとかいろいろな事情がありますから、それはこの特別事業ではなくて、むしろ本来の空港整備のルールに従つてやるということもあり得るわけでございます。この特別事業を、何と申しますか、優先してというのか、そういうつもりは我々にはございません。

○濱田(健)委員 一般的に言つて、当然適用されるというわけでございます。私が申し上げたこれらの地域については、当然国の配慮がございまして、離島振興法や奄美群島振興法等々で、国の補助率が百分の八十とか九十多か、本当に配慮をいただいているわけでございます。仮にそういう地域が自主的に、例えば滑走路、二百メートルぐらいだから何とか主体的に始めた、ただ、やはり財政的な問題については国の力をかりなければならぬというときに、百分の四十という今度制定されようとする中身では、虫のいいような言い方になってしまいますけれども、なかなか厳しいというように、現在の法律にうたわれている補助率等々、多少は、一〇%ぐらい引かれるかもしれないけれども、そういうところでの配慮ができるのや否や、ちよつと虫のいい質問になってしまうかもしれませんが、局長、どうでしようか。

○黒野政府委員 先生の御趣旨も私なりに理解できませんことではございませんが、一応、この制度につきましましては、地方公共団体がリーダーシップを持つて進める事業でございます。その意味から、百分の四十というのを限度にするという事と

るは、我々としては今案を定めてはございません。○濱田(健)委員 当面、岡山空港を対象といたして、今度の財政構造改革の論議の中でも、中央の負担と

地方の負担の見直しとか、いろいろ出てくると思  
います。特に離島の空港を抱えている、例えば私  
の出身の鹿児島県あたりでも、答申にうたわれて  
いる「民生の安定、地域の振興、例えば観光に頼っ  
ている島々などは、余りジェット化して便数が  
減っても困るし、ある程度の便数を確保しながら  
ある程度のお客の教も確保したい」ということ等も  
あるものですから、現実的にそういう要求が出て  
いる、主体的にやるということが出てくるという  
ことではないのですが、この法律ができることに  
よって、先ほど申し上げましたとおり、二百メー  
トルぐらいたったら何とか主体的にやりたいとい  
う気持ちが出てくるやに聞いております。

ですから、補助率等については、百分の四十と  
いうのを、局長としては、現時点では、今法律を  
通そうとしていらつしやるとうことですので、それ  
以上のことは答弁できないだろとうは思っています  
が、今後とも、そういう状況が出てまいりました  
ときには、十分御検討もしていただきたい中身だ  
と、いうことで要望しておきたいとうふうに思  
います。

関連いたしましたして、今申し上げた鹿児島島の空港  
ですが、抱えている課題は、奄美群島の三つの空  
港、喜界、沖永良部、与論、ここにサーブ340  
B型機というのが就航しているわけでございます  
です。先ほどからお話しておりましたとおり、観  
光に頼っている島々でございます。特に夏場の多  
客期等には、滑走路が短いということで、お客さ  
んを満杯に積んで着陸できないというような悩み  
等がございます。三百メートルの滑走路の延長  
を、今県としては計画を立てているところでござ  
います。もちろん、着陸帯、エプロン、駐車場等々  
の整備も考えております。

そして、新種子島空港のジェット化、既に平成  
四年の十一月に設置許可をいただいで、その十二  
月から事業に着手しておりますけれども、これら  
の空港についての役所としての事業の進展とい  
いますか、それらの方向性を示していただきたい  
と思ひます。

○黒野政府委員 いずれもやはり需要との関係を  
どう考えるかという問題でございますが、新種子  
島空港につきましては、ジェット機の就航が可能  
な二千メートルにするとういう工事を、もう先生御  
案内かと思ひますが、平成二年度から着手して  
おります。これはなるべく早く解決したいと思つて  
おりますが、一部におきまして用地買収が難航し  
ているという情報も入つておりまして、地元とし  
ての一層の御努力をむしろ我々からもお願いした  
いと思つておるところでございます。

それから、それ以外の空港についてどうするか  
とういうことでございますが、御案内のとおり、Y  
Sがそろそろリタイアの時期が来ております。そ  
こで、それに対応する措置をどうするか、これは  
我々、今いろいろ考えておりますが、YSのリタ  
イアイコールジェット化ではないと思つておりま  
す。その中間のあたりにも一つの選択肢がある  
かなと思つております。

いずれにいたしまして、離島空港あるいは離  
島航路につきましては、私どもも今までも精いつ  
ぱいやらせていただいたつもりでございますし、  
生活の足、住民の生活手段として必要である航空  
路線は、将来とも維持をしなければいけないと  
思つております。

○濱田(健)委員 例えば、今東京から奄美に行く  
には、朝一便そして帰りは夜一便とういうことで、  
もともと必要といひますか、便数拡大の必要  
性を訴えられているわけですか。今局長からお話  
がありましたとおり、離島の中の離島というの  
は、ジェット化とういうこともないではないですが、  
やはり便数の確保ともう少し機体の大きな航空機  
の導入が欲しいなとういうところがござひます  
で、そういう観点で整備の方向性とういうものを  
より一層進めたいでございます。これは県からも新  
たな方向性を模索しての要望等は上がつてくる  
と思ひますので、よろしくお願ひをしておきたい  
とうふうにお願ひします。

最後に、きのうから九州の仲間の委員の皆さん  
方が、再三にわたつて九州の国際ハブ空港のお話  
をされております。もう大臣も地元のことでござ  
いまして、何回も同じことを答弁させるなどと思  
ひまわらけません。やはり九州の、私、鹿児  
島から見ておりました、羽田まで行つて、羽田か  
らバスか電車で成田に行つて海外に飛んでいく  
とういうことは、非常に難儀でございます。韓国に飛  
びますと、羽田に行くよりも近くて海外にすぐ飛  
んでいける、割安の航空運賃とういうふうなことで、  
どんどん吸い取られてる現実もあると思ひま  
す。

ましてや、上海空港や新メトロポリタン空港  
等々、二、三年後、三年後に開港いたしますと、も  
つともそれが、需要はあるにもかかわらず吸収  
されていってしまうとういう状況の中で、今度の空  
港整備五カ年計画、第七次の答申の中には、文言  
として九州国際ハブ空港とういうのは出てこないわ  
けでございますが、運輸省としては当然、将来の  
見通しとういうものを持ちながら対応されるおつも  
りであらうとういうことは、承知をしております。  
その辺の大臣の決意と、地元の九州の議員、そし  
て閣内を持つ多くの皆さん方に、かういうところ  
をまずは今解消してもらわなければ先に進めない  
よとういうようなこと等もござひましたら、御示唆  
をいただいで、私の質問を終わりたいとうふう  
に思ひます。大臣、よろしくお願ひいたします。

○古賀國務大臣 先生もお願ひいただきました  
が、第七次空整五カ年計画におきましては、「地  
域において多様化し、着実に増大するとう見込まれ  
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。」こととしておられるわけでございます。  
当然、私ども九州人が期待する九州の国際空港の  
期待とういうものを、その中に見出すことができ  
るとうふうには私自身は思つておられるわけござ  
ひます。

御承知のとおり、九州の国際空港の検討につ  
きましては、九州の各界の方々において大変熱心  
に検討が進められておられるとういうことも私自身も承知  
をいたしておりますが、九州地方のどの場所  
で整備するかとういうことについて決めるとういうのは、

現状においては困難なことだとうふうにお  
思ひます。  
いづれにいたしまして、運輸省といたしま  
しては、ただいま申し上げましたような認識のもと  
に、慎重に九州の国際空港の問題については検討  
してまいりたいと考へております。  
○濱田(健)委員 新幹線の問題、高速道路の問題、  
航空の問題等々、本当に二十一世紀に向けた日本  
の交通インフラを含めた、経済的流通の関係を含  
めた取り組みとういうのは、ますます重大になつて  
きております。総合交通体系とういうことで運輸省  
も御苦労なさると思ひますが、私たちがこれか  
ら、子供たちや孫たちにしつかりとしたインフラ  
の整備を残していく、将来を展望したものが必  
要だとういう認識のもとに頑張つていきたいと思  
ひます。これぞよろしくお願ひいたします。  
これで終わります。  
○杉山委員長 これにて本案に対する質疑は終局  
いたしました。

○杉山委員長 この際、本案に対し、林幹雄君外  
一名から、修正案が提出されております。  
提出者より趣旨の説明を求めます。林幹雄君。  
空港整備法の一部を改正する法律案に対する修  
正案  
〔本号末尾に掲載〕

○林(幹)委員 私は、自由民主党及び社会民主  
党・市民連合を代表して、空港整備法の一部を改  
正する法律案に対する修正案について、その趣旨  
を御説明申し上げます。  
案文はお手元に配付いたしておりますので、朗  
読は省略させていただきます。その要旨を申し上げま  
す。

施行期日について、原案では「平成九年四月一  
日」といたしておりますが、既にその日が経過し  
ておりますので、これを「公布の日」に改めよう  
とするものであります。

第一類第十号 運輸委員会議録第十二号 平成九年四月二十三日

よろしく御賛同くださいますようお願い申し上げます。  
○杉山委員長 以上で修正案の趣旨の説明は終わりました。

○杉山委員長 これより原案及びこれに対する修正案を一括して討論に付します。

討論の申し出がありますので、これを許します。寺前殿君。

○寺前委員 日本共産党を代表して、空港整備法の一部を改正する法律案に対する反対討論を行わせていただきます。

反対する理由を簡潔に三点述べます。  
第一の理由は、自衛隊が優先使用している共用飛行場の整備に、地域の利用者利便の向上とか、地域経済発展のためとかいって地方負担を導入し、軍事的強化に地方自治体を巻き込んでくるからです。

第二は、地域振興等を理由にして、地方空港の滑走路延長等の整備は地方自治体の主体のもとで施行させるとし、国庫補助率を引き下げていますからです。

第三は、空港整備事業に新たな地方負担の導入と二層の負担を強化しながら、大規模空港プロジェクトの整備費だけは維持、強化を図ろうとするものです。  
なお、本法案の修正案は、本法案の内容を変えるものではなく、反対であることを申し述べておきます。

以上をもって反対討論を終わります。  
○杉山委員長 これにて討論は終局いたしました。

○杉山委員長 これより採決に入ります。  
空港整備法の一部を改正する法律案及びこれに対する修正案について採決いたします。

まず、林幹雄君外一名提出の修正案について採決いたします。  
本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕  
○杉山委員長 起立多数。よって、本修正案は可決されました。

次に、たゞいま可決された修正部分を除く原案について採決いたします。  
これに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕  
○杉山委員長 起立多数。よって、本案は修正議決すべきものと決しました。

お諮りいたします。  
ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり  
○杉山委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○杉山委員長 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。

正午散会

空港整備法の一部を改正する法律案に対する修正案  
空港整備法の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。  
附則第一項中「平成九年四月一日」を「公布の日」に改める。

運輸委員會議録第七号中正誤	ページ 段行 誤	正
同 會議録第十号中正誤	ページ 段行 誤	正
問題、道路	ページ 段行 誤	正

第一類第十号

運輸委員会議録第十二号

平成九年四月二十三日

平成九年五月六日印刷

平成九年五月七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局