

第四百十回 参議院運輸委員會會議録第九号

平成九年五月十五日(木曜日)

午前十時開会

出席者は左のとおり。

委員長 直嶋 正行君  
理事 佐藤 泰三君  
二木 秀夫君  
戸田 邦司君  
中尾 則幸君

委員

亀谷 博昭君  
鈴木 政二君  
野沢 賢二君  
真鍋 顯正君  
澁手 芳男君  
吉川 信也君  
泉 卓志君  
横尾 和伸君  
瀬谷 英行君  
筆坂 秀世君  
末広真樹子君  
芦尾 長司君

國務大臣 運輸 大臣 古賀 誠君

政府委員 運輸省鉄道局長 梅崎 壽君  
運輸省航空局長 黒野 匡彦君

事務局側 常任委員会専門員 志村 昌俊君

説明員 防衛庁防衛局防衛政策課長 大古 和雄君

本日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、衆議院送付)

○全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(直嶋正行君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。

○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。

本案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○戸田邦司君 平成会の戸田でございます。本日議題になっております空港整備法の改正内容は、もう申し上げるまでもないことですが、第一点は共用空港の整備問題、それからもう一つは地方空港で地元が主体的に先行的な整備を進める場合に対して国側の補助について決めるということ、いずれにしても今までに比べますと相当弾力的に整備が進められる、そういう可能性が出てきたということではないかと思っております。

基本的には私は賛成であります。

せつかくの機会でもありますので、航空行政全般について運輸省側から御所見をいただければと思っております。

まず第一の問題であります。私はかねがねいろいろな五カ年計画について疑問を持っておりまして、空港整備につきましても、昨年の十二月に閣議決定されておりますこの七次空港五カ年計画であります。五カ年計画というのを一度決めますと終わるまで余り修正されない。世の中は非常に大きく変わっていきっていると、それからもう一つは、空港整備のように非常に長期間を要するよ

うなこういう課題について五カ年計画でカバーでき

きないんじゃないか、十カ年計画ぐらい持つてないとならない。

そうすると、私は、事務方といえますか運輸省側は常々そういうものを十カ年ぐらい先まで見通して五カ年計画を決定するというようなことをしておられるのではないかと思います。そういうように刻々変化していく状況に対応していくということも考えますと毎年レビューしていく、そういうことが必要ではないかと思っております。この点につきましても私は意見だけ述べさせていただきます。

航空局長の方から御感想なりありましたらただければと思っております。

○政府委員(黒野匡彦君) 私、今の段階で五カ年計画を例えは十年に延ばすとかということをお願いするのはなかなか難しいんですが、私も、先生御指摘の第七次の五カ年計画をつくりましたときに、その五カ年でそこであらゆることがストップということではなくて、長期的視野を持って十年なり十五年程度の先のことを考えた上でその中の五カ年、こういう位置づけをしておりまして、航空の場合、空港をつくるのに大変長い時間がかかりますから、視野はそういう将来を見据えて我々としては検討しなければいけないと思っております。

○戸田邦司君 そういうことではないかと私も思っております。またそういうことがなければ毎年の整備計画を進めていけないというように、ことではないかと思っております。できればその状況が変わったときに五カ年計画を見直すというようなことがあっていいのかな、こう思っております。

そこで、航空行政の現状であります。最近空港整備以外にも規制緩和とかあるのは国際交渉問題と、航空局はいろいろ問題が山積している、そういうような状況の中で、私は行政側の対応は

非常に難しい時代になってきているのではないかと

思いますが、航空行政の課題全般について運輸省の方からその現状と対応についてお話しただければと思っております。

○政府委員(黒野匡彦君) 航空行政は、先生も御指摘のとおり非常に多岐にわたっておりまして、問題点あるいは課題はたくさんあるわけでございますが、私としてあえてそれを幾つかにまとめてみますと、安全ということとは当然基本にございまして、それを別にいたしますとやはり競争の促進というのが一つ。それから二番目は、必要な輸送力をどう維持し確保するかという問題、この二つに大胆に分けることができるかと思っております。

前段の競争促進というのは、利用者の利便を高めることプラス国際競争の場において日本の航空企業が他国の企業と堂々と競争できる、そういう状態にやはり日本の企業にもなっていたかなければいけない。そのためには、我々といいたしましては国内についての規制を緩和いたしましたし、競争を促進するということが大事かと思っております。

そのような考えのもとに私もいろいろな施策を順番に進めておりまして、一番大きいのは、これはかねがね御報告しているところでございまして、運輸省の中にもいろいろの業法、事業を規制している法律の中にあります需給調整規制を一切廃止する、こういう方針を私も出しておりまして、これを現実のものにするために問題点を抽出し、その問題点の解決策を見つける、こういう作業に今入っているところでございまして、ごく近い将来、航空につきましても需給関係を見ることなしに路線を自由に企業の方の判断で展開していただける、こういう時代に持っていきたいと思っております。

また、既に私もが実施いたしましたことを若

き

き

き

き

き

き

き

き

き

き

き

き

干羅列をさせていただきますと、一つは運賃制度、これにつきましては御案内かと思いますが、幅運賃を入れまして運賃面での競争ができる場、これは必ずしも完全ではないかもしれませんが、運賃の規制緩和の第一弾ということでそういう制度を既に取り入れさせていただいてるところであります。

また、実際の路線を張る場合にダブルにするかトリプルにするか問題があるわけでございますが、これにつきまして、従来その路線の太さに応じてダブル、トリプルを認めるか認めないかの基準を明確に示していただいておりますが、これを完全に廃止いたしましたので、その点も含め航空企業の方の御判断を優先するというところにしていくところでございます。

また、昨今、大変話題になりましたが、おかげさまで羽田の新しいC滑走路が完成いたしました、この完成を機に全体といたしまして四十便、四十往復の枠ができました。この枠の使い方といたしましてポイントが二つございます。

一つは、新規に入る企業の方々の枠をあらかじめリザーブしておくことをやっております。そして、新規参入についてもこれを前向きで受けとめ、何とか実現する方向に行きたいと思っております。

また、各社に割り振りました枠につきまして、従来の考え方は、ある会社のこの路線に何便と、こういうふうに決めていたわけでございますが、それをやめまして、基本的には会社ごとに数字だけをお示しする、それを受けてどこに飛ばすかということも企業にお任せする、こういうことの実施を既にいたしております。

二番目の課題の供給力、輸送力の確保につきましては、第七次の空港整備五カ年計画の中で、特に拠点空港、その中でも国際的なハブ空港の整備が大変おこなわれているという状況でございます。ここにつきまして全力を挙げてまいりたいと思っております。

〇戸田邦司君 航空行政の歴史から見ても大変大胆な政策転換といえますか、そういうことではないかと私は受け取っております。

規制緩和問題などについては後ほどまたお伺いすることにしたいと思います。先ほどお話のありました羽田空港の新C滑走路の完成、また二年後ぐらいに新B滑走路が完成する、そういうようなことで羽田空港に関する限りは相当キャパシティがふえるということになるかと思っております。一方で、羽田空港自身のキャパシティには限界があるといえますか、二十一世紀初頭で満杯になってしまおうというような状況もあるようです。

そこで、新東京国際空港、成田空港の問題になりますが、これまで長い歴史があり、さまざまな局面があり、また運輸省側の相当の努力があつて現段階までござつてきて、先行きの見通しも相当明るくなってきているというようなことではないかと思っております。この成田の第二期工事、今後の工事の進捗の見通しなども含めて成田空港問題についてひとつお話しただければと思います。

〇政府委員(黒野匡彦君) 成田につきましては、大変多くの方々から御協力を賜りまして、例のシンポジウム、円卓会議、その場で地権者の方々のいるいは地域の方々と丸いテーブルに對等に座つて徹底的な議論をさせていただきました。

その結果といたしまして、地域の方々といたしましては、平行滑走路の建設についてはいろいろな条件はついておられますが基本的には受け入れると。一方、国の方といたしましては、強制的な土地の収用措置はとらないということで、事業認定の取り下げということをやりました。これによりまして、国、公園、あるいは県も御協力いただいておりますが、この三者と地域の方々、地権者の方々がいわば対等な位置に立つて率直な意見交換ができる雰囲気醸成されたわけでございます。

こういう状況の中で、私も文字どおり筆舌に尽くせないような努力をしながら、個々の関係者の御了解をとるべく今最大限の努力をしております。

す。

昨年二名ほど用地買収にに応じていただきました。これは十一年ぶりでございますが、ついおとといその中のお一人の方から私の方にお礼の手紙が参つておりました。私も早速返事を出そうと思つております。そういう雰囲気になっておりますので、この雰囲気の中でぜひとも一日も早い実現をしたいと思います。一応二〇〇〇年に平行滑走路を完成する、供用を開始するという目標を立てまして、それに向かって今全力を挙げているところでございます。

〇戸田邦司君 ここまでござつておられますが、運輸省の職員の皆さんも地権者の方々の家を一軒一軒回つて歩く、そういうようなことを地道に続けられたというようなこともあつてのことだつたらうと思つていますが、いずれにしても首都圏の一番大きな役目を持っている空港ということですから、私自身も一日も早く全工事が完成できるようにお祈りしている次第ではあります。

そうは言いつても、先ほどの羽田の問題だけではなく、成田が完成してもなお首都圏全体で考えるキャパシティの問題があるということだそうですが、そこで予算上も第三空港の調査などについて手当てがされておりますので、調査が一方で進められているということですが、そういう新しい空港の可能性についての調査の現状をお話しただけだと思つております。

〇政府委員(黒野匡彦君) 今、先生御指摘の首都圏にもう一つ新しい空港をつくる必要があるということでございます。第七次の空港計画の中でこういう表現になっております。「東京国際空港の将来における能力の限界に對応し、首都圏における新たな拠点空港の構想について、事業着手をめぐり、関係地方公共団体と連携しつつ総合的な調査検討を進める。」。こういう計画になっておりました。私も今八年度に引き続き本年度も幾つかの候補地につきまして、その空港そのものの設計をどうできるか、それから空域の問題、さらには環境の問題、これらを総合的に調査

検討を進めていこうと思つております。今の意見交換会は、ある意味においてはその前の段階、いわば首都圏の空港需要がどうなっているか、あるいは空港をつくるということはどういうプラスの面とマイナスの面があるかということについて自由に意見交換を行いながら私どもも公共団体との相互理解を深める、この意見交換会がある程度進んだ段階におきまして、次のステップといたしまして具体的な場所を選定する場にまた一歩進めたいと思つているところでございます。

〇戸田邦司君 非常に広域的にとらえますと、今着々と計画が進められております中部空港の完成時期といえますか、その活用も考えると、首都圏の空港についても相互的に影響があるのではないかと思われますが、中部空港の現状についてはどのように進められておりますでしょうか。

〇政府委員(黒野匡彦君) 中部につきましては、また七次の計画をちょっと引用させていただきますが、「定期航空路線の一元化を前提に、関係者が連携して、総合的な調査検討を進め早期に結論を得た上、その事業の推進を図る。」。こういう位置づけを七次計画の中でさせていただいております。

私どももいたしましては、この七次の間、最終的には平成十二年が五年目に当たるわけでございますが、この間に何とか事業化を図りたいと思つておりました。地元の方々の全面的な御協力を得まして、空港の計画案、さらには地域合意の形

成、また新空港への定期線の一元化、それからア  
クセスをどうするか、採算性をどうするか、さら  
には設置主体をどうするかという問題も含めまし  
て今般しい議論をしつづつまとめるべく努力をし  
ているところでございます。

ことしの三月に中部新国際空港推進調査会議と  
いう集まりが地元でございまして、ここから中部  
圏における新しい拠点空港に関する計画案が中間  
取りまとめでございまして公表されてございまし  
て、今それをベースに地元の方々の議論を進め  
ているという状況でございまして。

繰り返しますが、中部の空港につきましてもで  
きるだけ早期に予算要求をし事業化をしたいと  
思っているところでございまして。

○戸田邦司君 中部空港は、黒野局長の地元の問  
題でもありまして、間違いないしかりと進むの  
かなと、鈴木委員も前に御発言なさっておられま  
したが、そういうことではないかと思ひます。

首都圏空港について、そこまで広域的にとい  
うことではなく成田、羽田、それに第三の空港、  
第三の空港といましてもなかなか今後計画を進  
めるとなると十年後に日の目を見るかどうかとい  
うぐらひの時間がかかるんじゃないかと思ひます  
が、そういったことも考え合わせますと、首都圏  
の周辺の空港の活用ということも相当大きな課題  
になってくるのではないかと思ひます。

例えば静岡空港、それに百里基地の問題もあり  
ます。それに今滑走路の延長工事をやっております  
す福島空港、そういったところと首都圏の空港を  
有機的に結びつけるというふうなことも考えられ  
るのではないかと思ひます。貨物輸送の問題も  
あるでしょうし、また旅客輸送の点から考え  
ても、新幹線を活用すると東京まで一時間ないし  
一時間半ぐらひというふうなことで、時間  
的なことを考えますとそう遠くないというふうな  
ことではないかと思ひますが、そういった周辺空  
港との有機的な活用についてはどのようにお考え  
になっておられますでしょうか。

○政府委員(黒野匡彦君) 首都圏というか、その  
周辺も含めまして、今先生御指摘のとおり福島空  
港、それから静岡空港、これはまだ建設に着手し  
たばかりといましようか地元はまだ若干の御議  
論があるようございまして、さらには百里飛行  
場の共用化、こんな三つほどのプロジェクトがご  
ざいます。これらの空港が今羽田に集中している  
輸送需要の一部を分担していただけるということ  
は、結果としては生ずるかと思ひてございまして  
それによりまして需要の緩和にやさかなりとも  
役立つのではないかと思ひてございまして。

ただ逆に、これらの空港があればもうそれで首  
都圏は大丈夫だといふまでにはいかないのではな  
いか。今、先生御指摘のとおりアクセスが非常に  
時間かかるわけでございますから、やはり首都圏  
の需要を賄うためには、我々の考えをいたしまし  
てはもう一つ空港がぜひとも必要だと思ひている  
ところでございまして。

○戸田邦司君 これからの活用ということですか  
ら、さらに一工夫も二工夫も要するのと思ひま  
す。

首都圏空港だけではなく我が国のそういう拠  
点空港といふか、国際ハブ空港の問題があり  
ます。国際ハブ空港につきましては、先日の衆議  
院の委員会では大臣の地元の九州のハブ空港など  
も話題になっていたようでありまして、いずれに  
しましても国際ハブ空港という観点から考えま  
すと、日本の現状は非常に寂しいと思ひますか、立  
ちおくれしてしまったのではないかと。例えば韓国が  
今整備している大空港などは、規模から考えま  
してもこれはもう物すごい空港になるんじゃないか  
と思ひますが、土地の収用その他もろもろの問  
題があつて、非常に難しい問題を解決しなければ  
ならなかつたというふうなことで時間がかか  
つてきたのではないかと思ひます。

国際ハブ空港の問題を考えますと、例えば羽田  
なり成田なりで国内とのトランシットの問題など  
も利便ということを考えますと相当問題ではない  
か、こう思ひます。例えば、また韓国の空港な  
どを考えますと、韓国と我が国の地方空港を結ん  
で国際線が活用されていくというふうな可能性も  
非常に大きいんじゃないかと思ひますが、そう  
なつてきますと、首都圏の空港といえどもロー  
カル空港的な性格になつていく可能性もあるん  
じゃないかと思ひます。

そこで、国際ハブ空港の整備ということをお考  
え、やはり政治サイドから相当強力に進めて  
いかないと日本の地位も危ない、これは空港の利  
用の問題だけではなく、他の国際経済活動分野  
への影響も相当大きいのではないかと思ひま  
す。そこで、今後国際ハブ空港の推進について強  
力に進めていかなければならないということだろ  
うと思ひますが、大臣、この辺についてどのよう  
にお考えになっておられるか、また今後の抱負な  
どについてお伺いできればと思ひます。

○國務大臣(古賀誠君) 国際ハブ空港の問題につ  
きまして、私、先生と全く同じ認識を持っており  
ます。国際ハブ空港の我が国におきます必要性、  
重要性というものは、私が申すまでもなく、委員の  
先生方もある意味ではこのままでいいのかとい  
うふうな心配の気持ちで実は見ているのではないか  
というふうな思ひております。

私が申すまでもなく、二十一世紀という世紀  
は、我が国が本場に新しい世紀の中で国際社会に  
あつて安定した発展を続けていくという意味から  
申し上げても、交流の基盤施設であります国際  
ハブ空港の整備を、ちょっと時期を失した感  
はありますけれども、本場に時期を失することなく  
整備を進めていくということには不可欠なことだ  
ろうというふうな思ひております。そういうこと  
を踏まえまして、御承知のとおり昨年十二月の閣  
議におきまして、第七次空整五カ年計画に従いま  
して大都市圏における拠点空港の整備を最優先課  
題として推進していくという方針を決定させてい  
ただいたところでございまして。

今後、先生方の御指導と御支援をいただきなが  
ら、今御議論をいただいております新東京国際空  
港及び関西国際空港の二期事業の整備を推進して  
まいりたいと思ひております。また、また  
新たな中部新空港の事業の推進等にも全力を挙げ  
てまいりたいと思ひております。これには先生方  
挙げての御支援また御指導をいただかなければい  
けない問題でございまして。私どもも全力を傾けてま  
いりますけれども、どうぞひとつ御理解と御支援  
を重ねてお願い申し上げておく次第でございま  
す。

○戸田邦司君 大臣のかたい決意ということ、  
我々も可能な限り協力していかなければならぬ  
分野ではないかと思ひておられますが、公共事業全  
体についていろいろ問題にされている、しかし一  
方でインフラ整備の面で立ちおくれしている面も否  
定できない、そういうことですから、満遍なくす  
べてを進めるなんということはもうなかなか難  
しいかと思ひますが、やはり公共事業の中でその立  
ちおくれたインフラ整備については優先的に進め  
ていかなければならないということではないかと  
思ひます。

そこで、空港整備関係であります、今回改正  
の中で非常に先行的にといふか、そういう扱  
いができるようになった地方空港整備の問題で  
す。地方空港整備につきましては、表から現象面  
だけ見てみますと、各地方が我々のところにも空  
港が欲しい、こういうふうなことを言つて、場合  
によっては知事さんなり市長さんの政治的なキャン  
ペーンなどもあつて、それで一生懸命運動すると  
空港がつくれるというふうに見える面もあること  
とは否定できないと思ひますが、そうはいないが  
ら、運輸省自身はこういうところにはこれぐら  
いの空港が要するというようなことをあらかじめ勉強  
して、整備の運びになつてきているのではない  
かと思ひます。

相当整備が進んできておりますが、この地方空  
港整備の今のレベルといふか、満足度から  
いってどれぐらひまで行つていられるかとか、そう  
いった点も含めて、ひとつ地方空港整備に関する  
運輸省の御認識と現状の課題などについてお話し  
ただければと思ひます。

○政府委員(黒野匠彦君) 地方の空港につきましても、それぞれの地域の方々は大変必要性があるのだということである。いろいろなデータなり御説明をお聞きしているわけですが、私も空港整備特会の中限られた財源の中で日本全体の空港を整備していかなければならない、こういう責任を負っておりまして、先ほど来議論になっておりますように国際的な窓口である拠点空港、この整備を最優先にしたいと思っておりますし、七次の中でもそういう考え方をさせていただいております。

地方につきましては、最終的にはそれだけの需要があるかどうかということになるわけですが、我々の目から見ますと、やはり地方における空港の整備というの、あえて申し上げれば一段落したかなという感じは持っております。したがって、これからは継続事業を中心に進め、また既にある空港の使い勝手といましようか利用勝手といましようか、なるべく使いやすい空港の方に整備を進めていく。さらには安全関係について、より安全が確保されるべく整備を進めていく、そういう方向を目指したいと思っております。

それらを合わせて、この七次の計画の中では高質化、高い質にする、こういう表現を使わせていただいておりますが、今ある空港をより使い勝手のいいものにするという方向で基本的には臨んでまいりたいと思っております。

○戸田邦司君 今のお話ですが、首都圏空港とかあるいはハブ空港、そういったことがこれからの整備の中心的な課題になっていくのかなという感じがしております。地方空港も相当整備が進んできている、そういうことではないかと思っております。そこで、公共事業全般について言われていることとありますが、建設費の問題がかなりあちこちで議論されております。土木事業というのは、これは同じような事業が幾つもあるわけじゃなくて一つ一つその状況が違う。建設のタイミングも違

う。そういうようなことで一概に議論できないのかもしれないが、過去の例をずっと見てきて、建設コストが相当大幅に下がったというようなことは余り聞いたことがないわけです。

全然様相が違う話を持ち出して申しわけありませんが、例えば造船関係などでは、二十八万トンぐらいのVLCGがかつては百二十億ぐらいしていたのが今は八十億を切っている。そういうふうな今三〇%以上のコストダウンが可能になってきている。

一般的に言いますと、建設のための資材も我が国においては高い。国際比較しても高いという評価になります。例えば鉄鋼などについても国際的にはまだ相当割高である。為替レートの問題もありますから一概に高いか安いかわかりませんが、先日の百二十五円とかあいつたところと比較してみても高いというのではないかと思っております。

一方建設のための生産性、こういうことを考えますとなかなか下がってきていない。機械化は相当進んできているというようにはあるかもしれないが、そう大幅に下がってきていないという状況のようです。建設の期間も非常に大きな影響があるかと思っております。相当短時間の間に集中的に工事を進めるといふようなことも一つの方法かと思っております。また、発注の問題もあるのかもしれないが、この空港建設のコスト低減問題については具体的にどういふような対応策があるかお話しただければと思っております。

○政府委員(黒野匠彦君) 私ども政府全体の行動指針が出ておりまして、それを踏まえてことしの四月に運輸関係公共工事コスト削減対策に関する行動計画というのを策定いたしております。具体的には何をやるかということでございますが、一つの目標といたしまして平成十一年度の末までに一〇%以上のコストを削減する、これを具体的な目標にまず置かせていただいております。それで、そのために工事の計画、設計に關しまして、現在の設計基準あるいは積算基準を見直す

とか、また比較設計を充実することによりましてより安い設計の方がふえてくるということもねらいたいと思っております。また、資材や使用する機器調達、これにつきましても競争促進を図ってまいりたいと思っております。

さらに、工事発注の効率化等のために、VE方式という方式がございます。これはパリエーションニングという言葉の頭文字でございますが、私も発注者が事業者の方々、業者の方々に示す仕様に対して、受注者なりあるいは競争に参加しようとする企業の方から、それならもっとこういうふうなやり方が安いですよという逆提案してもらおう、そういうのも受けながらやっていくという、これはかなり従来のやり方を決定的に変えることになるかもしれませんけれども、そういう方法についてもチャレンジをしたいと思っております。

ただ、工事の施工という観点からだけこの一〇%を達成するというのはなかなか制約がございます。その前の段階といたしまして、資材の生産コストとかあるいは流通の合理化、効率化等によりましてコストを下げる、そういうことも必要かと思っております。それぞれの関係省庁と十分な調整を図りつつ、この一〇%削減という目標を実現したいと思っております。

○戸田邦司君 空港建設関係につきましてはこの辺で終わっておきたいと思っておりますが、いずれにしても公共土木事業関係について相当のコスト低減があちこちで真剣に議論されているということでもありますので、ひとつ運輸省の方でもそういう観点から大いに努力していただければと思っております。

次の問題として、規制緩和関係の問題であります。先ほどお話をいたしましたように、航空行政について相当下ラスタックなといえますが政策の転換があったと思っております。最近話題を呼んでおります新しい航空会社、四社ほどあるようですが、いずれも平成十年あるいは

は十一、二年ごろに開業したいという意向を持って各社計画を進めていっているというふうな状況でして、例えば羽田の着陸の増枠の中にもそういうことを考えてやっておられるというふうなことです。一般の人から見ますとこれに対する期待というのは非常に大きなものがあると思っております。

航空全体、大手が今まで大部分を占めていたわけですが、そこに非常に小さな会社が参入してくるというふうなことでありまして、それ自体おもしろいかもしれませんが、もう一つの期待は運賃が非常に安くなりそうだと。そういうことで、その点は既存の業者に対する影響も相当出てくるのではないかと思います。

アメリカで規制緩和をやって、航空会社は相当一時期ふえましたが、皆その後つぶれてしまった。また安全面でも問題があったりというふうなことがありましたが、日本ではそんなことはあり得ないのではないかと思います。この規制緩和の流れの中での新規参入問題、どのようにお考えになっておられるか、教えていただければと思っております。

○政府委員(黒野匠彦君) まず結論を一口で申し上げれば、我々としては新規参入が実現することを期待しております。それを実現するためにどうしたらいいかという問題が幾つかあるわけですが、先ほどもちょっとお話し申し上げましたとおり、やはり新しい企業は羽田を中心とした需要の一番多い路線を御希望にならんとおっしゃって、そのために、今回ふえました四十便の中の六便を新規会社に使ってもらおうということを一応リザーブしておきます。

具体的な申請が出なければ既存の会社の方に使ってもらってもいいと思っておりますが、そんな形でこの新規参入が実現することを私も待っているわけですが、ただ反面、安全という問題が航空の場合大変重きを置くテーマでございます。この辺につきましても私どももいたしまして妥協は許されたいと思っております。この安全面を中心に各社の計画をこれからお

聞きながら、本当に大丈夫かということと、チェックをさせていただきたいと思っておるところでございます。

これは、同じルートに全く新しい会社が飛び、そこで運賃が下がるということになれば、既存の企業の方はつらいでしょうけれども、やはりそれを一つの目標として経営努力がなされると思っておりまして、これからの航空行政の非常に大事な点だと思っております。

○戸田邦司君 大手の航空会社の運航あるいは安全チェックシステム、そういったものが基本になって今までの航空関係の安全が考えられてきたという点があるかと思えます。そういった面から考えますと、安全のチェックについては、国の検査体制も含めてひとつ再点検が要るのかなという気がしております。

次に、国際問題ですが、日米航空交渉は、長い歴史の中で日本が非常に不利な状況の中からずっと交渉を続けてきた。最近の交渉の状況を見てみますと、一人一人の交渉者のことを一々言うのは差し控えた方がいいと思いますが、交渉者の意向というのが非常に色濃く出てきている。日本側の主張を非常に強く向こう側に伝えている。アメリカでは非常に評判が悪いのだそうですが、日本国内でもかなり有名な人物ではありますが、国際交渉というものはやっぱりそういうようなことではないかと思えます。ひとつ日米交渉の最近の動きなどについて伺いでよければと思います。

きょうの答弁は、もしかすると黒野局長の最後の国会答弁になるかもしれないと私考しております。六月人事の案件は隣に在る大臣の胸のうらさくさくかと思いますが、きょうはもしかしたら記念すべき日になるかもしれないと最後にひとつお願いしたい。

○政府委員黒野匡彦君 非常に意味深長な御発言がございまして、私としてその問題についてはお答えを差し控えてさせていただきます。

ただ一つ、大変厳しい交渉をする人材が私どもにおりまして、これは私じゃございませぬけれども

も、彼を中心に今アメリカに対してかなり我々に努力した、もちろんこれも従来の枠にとどまるところではなくて、日米間につきましても十分な輸送力、さらには競争ができる、こういう提案をさせていただいているところであります。これはもう政府を挙げてございまして、クリントン大統領と橋本総理の話でもほぼ毎回この航空問題が出ておりまして、日本全体、官邸挙げて、この問題は本気だということをやアメリカも認識をしてくださると思われ、大統領の方もその点は受けていただけるような雰囲気になっているところでございます。前回の首脳会議でもお話しがออกมาして、結局さらに事務的に詰めようではないか、こういう話になっております。

私どもは、先生も御指摘のとおり、基本的には日米間には差がございまして、その差を詰める一つの方法といたしまして、先発企業が持っている権利といえましょうか、それが日本側はJALしかないわけでありまして、向こう側は旅客について二社ございまして、したがってぜひもう一社を日本側として先発企業の中に入れ、なおかつ日本航空も含めてでございますが、日本側にも十分な枠を確保するということを最大の目標として交渉をしているところであります。

当面、交渉の日程はまだ決まっておりますが、国会が終わりますとまたサミットがあると思えます。そのサミットの前には何とか一度アメリカの担当者との議論をする場を設けたいということ、今盛んにアメリカに対して接触をしている、そういう状況でございます。

○戸田邦司君 時間が来てしまいましたので、最後に一言だけ大臣に航空行政全般についてのその評価といえども、大臣はどのように受け取っておられるか一言だけで結構ですが、よろしくお願いたします。

○國務大臣古賀誠君 大変厳しい状況の中でありますけれども、先生方の御指導をいただく中で、皆さんの解決すべき問題点はございまして、着実にまた自信を持って進めていっているというこ

とだと思っております。それぞれの評価については先生方また国民の皆様方から評価をいただく問題でございますが、今後の航空行政の必要性、重要性、また社会経済構造の変化、そういったことに即応すべくこれからも全力を尽くしてまいりたい、こういう決意でございます。

○中尾則幸君 民主党・新緑風の会の中屋でございます。本日は、空港整備法の一部改正案に関連しまして、私も空港整備と航空行政の規制緩和のあり方などについて御質問を申し上げたいと思っております。その前にちょっと時間をいただきますので、この場をかりて一言お礼申し上げたいと思っております。

私は去る三月の当委員会で、障書を持った方、つまり障書を持った方についても簡易ベッドで飛行機を利用する方のお話を申し上げました。特に、簡易ベッドで移動する方の国際航空運賃については、何席かとのわけでございますから、これまでファーストクラス料金で算定されておりました。ある具体的な例を申し上げまして、五月の末にアメリカで自立生活会議、NGOの会議に出たいという女性の訴えを取り上げたくんですが、成田からアメリカ往復、アメリカの国内航空運賃も含めて介護者一人をつけて三百万円以上かかるといって申し上げました。アメリカの国内はこの日本の関係ではございませんけれども、日本の関係だけでもおおよそその往復だけで二百万円以上かかる、これ何とかならないかと大臣に御要請申し上げます。

それで、大臣から委員会の場で早速に検討するということをお答えをいただきました。結果を待つておりましたら、もう二週間余りで大臣初め運輸省から新しい割引運賃が示されました。国内だけでもおおよそ半額といえますから、いろいろな計算方法によっても異なりますけれどもおおよそ百万円近く安くなる例もあるということで、大変今回のこの決定の早さといえますかこれに対して運輸大臣初め関係者の皆さんに心から感謝申し上げますと思っております。

おられます。それでは、今戸田先生からも御質問がありましたけれども、私も、羽田空港の新規発着枠の配分問題についてひとつ伺いたいと思っております。昨年十一月にエイチ・アイ・エスが母体となっておられますスカイマークエアラインズと、それから北海道国際航空が設立されました。国内定期航空路線の新規参入はたしか調べてみますと、昭和二十八年の東亜航空が設立されて以来四十三年ぶりとお伺いしております。

航空分野においては、平成十一年度までに需給調整の緩和、いわゆる事業免許制を廃止するという考え方が出されておりますけれども、この新しい航空会社の参入についてどうこの動きを評価されておられるのか、まず大臣から一言お考えを伺いたいと思っております。

○國務大臣古賀誠君 お答えする前に、先生の方から大変心温まる言葉をいただきました。大変恐縮をいたしておりますが、障書の方々の社会参加ということは、これは政治に携わる私どももみんな真剣に考えていく問題であろうと思っております。そういった中で、先生の御質問また御要望を受けまして、今回航空会社の理解をいたした中で運賃が低額にされたということは、先生また当委員会の先生方の熱意が通じたものであろうというふうにも思っております。私どもも大変喜ぶと同時に、あわせて先生方の熱意に敬意を表したいというふうにも思っております。

また、御質問の新規参入の件でございますけれども、ただいまも局長の方から御答弁申し上げておりますように、今回の規制緩和の中で新規会社が航空運送事業に参入してくるといことは、私基本的に大変喜ばしいことだと思っております。利用者の利便の増進につながり、さらなる競争が一層促進されるという意味からも、大変評価すべきことだと思っております。

ただ、先ほど申し上げておりましたように、一番大事なことは安全でございます。これが何を

申し上げても最重要課題でありますだけに、安全な運航を維持することができるよう体制を整えられているかどうかということをしつかりチェックしていくことが最も大切なことだということば、申すまでもないことだというふうに思っています。

○中尾剛幸君 大臣のお話にありますように、規制緩和についても、私も安全に対する規制緩和は絶対あってはならないというふうに思っています。

先ほど黒野航空局長からもお話がございましたけれども、私も具体的にこの新規参入問題について二つ二つ伺いたいと思います。

新C滑走路、供用開始三月二十七日、当委員会でもその供用開始前に私も視察させていただきました。先ほどからの御質疑にもありましたけれども、新C滑走路が供用開始になりまして、新しく四十枠の発着枠がふえた。ただし、新しい企業参入が今のところ二社ございます。その二社分の割り当てが全体で六枠でございますから、一社につき単純計算で三枠ということでございます。いろいろ関係者にお話を伺いましたら、規制緩和といたしても、この三枠、往復三便では経営が成り立っていないというようなことをお話しされております。

当初いろいろな考え方で、この四十便の中で四分の一に当たる十枠程度を新規参入会社に充ててはどうかという意見もあったようですけれども、今回このような配分になったその理由、背景とは何か、航空局長に簡単に御示いただきたいと思っております。

○政府委員(黒野匡彦君) 大きく分けまして二つ理由がございます。

一つは、今回羽田の増枠は四十便でございます。それに対します希望している便が百二十ありまして、競争率三倍という状態になっております。これは企業にどうこうというよりも、全国の空港の関係者、空港を利用している方々がぜひうちの空港に一度でいいからふやしてほしいという

本当に真に迫る御要望がございまして、したがって、この四十便の中の便に一本でもどうするかというのを大変我々悩み、ぎりぎりの選択をしたわけでございます。

その関係もございまして、新規についてどのくらいの枠をリザーブしていくのがベストかということ、これも本当に私も悩んだわけでございます。すが、今例えば羽田―新千歳の間に飛行機を飛ばすということになりますと、整備等の時間も考えますと大体三往復ぐらいが順当な利用形式になるかなと思っております。一方、先生もおっしゃいましたように、幾つかの企業あるいはグループがこの分野に入るべく御努力をされているわけでございますが、その中で比較的準備が進んでいるところというのはいくつかございます。したがって、二掛ける三イコール六と、こういう数字を使わせていただいたわけでございます。

ただ、問題は、じゃこの六便で将来ともストップかということでございますけれども、これにつきましてはその時々事情に応じて考えたいと思っております。三年後に新しいB滑走路が完成する段階になっておまして、これは多分予定どおりいくと思っておりますが、その際にも当然枠がふえるわけでございます。その段階までの間に新しい企業がどのくらい利用者から評価されるかということ、あるいは運航が安全になされるかどうかということも見まして、必要ならばふやすということも考えたいというか、むしろ考えなければいけないと思っております。ところでございませう。

○中尾剛幸君 昨年六月に幅運賃制度が導入されました。私が利用しているのは世界のドル箱路線と言われている新千歳、札幌―羽田間でございます。年間七百五十万人も利用するわけですが、この幅運賃のさっぱり効果があらわれていないかと。幅運賃の下限が一萬九千三百二十九円なんですけれども、大体片道二萬四千円ぐらいだ。いろいろ割引制度はありますけれども、割高感が残っているというのが私は実情じゃないかと思うんで

す。それで、今回の新規参入、北海道国際航空の例ですが、昨日、事業計画をちょうと出してまして、三枠では大変厳しいというお話でございます。とありあえず来年の四月を目標に片道一萬四千五百円、往復で二萬九千円という目標で何とか運航したいという事業計画を昨日発表いたしました。ということば、六〇%で札幌―羽田間が利用できる。もちろん安全性は最優先ということばもう変わりはありませんけれども、運輸省の局長も先ほどおっしゃっていたように、こうした民間の動きについてはやはりこれからの航空行政をつかさどっていく上においては大変必要なことだろうと思っております。

それで、今も触れられましたが、羽田の新B滑走路の件でございますが、これ十一年度に供用開始になる見込みだろと聞いておりますが、これについて増枠の見込みといたしますか、供用開始の上でどのような増枠が見込まれているか。そして、具体的に配分について検討していくというような話ですが、それについても思い切った見直しをしていくのかどうか、お伺いしたいと思います。

○政府委員(黒野匡彦君) 新B滑走路ができたときにまずどのくらい枠がふえるかというお話でございます。まして、先生と同じように私も大変そこは関心があるのでございますが、例えば風向きによって三本の滑走路をどう組み合わせるか、いろいろ難しいシミュレーションが要ります。今回の新Cにつきましても、四十という数字を固めることができました。これは完成の一年ほど前でございます。今も我々決して手を抜いているわけではございませんが、あらゆる観点からのデータを入れ、あるいは天候のことも考えて、いろんな局面をシミュレーションした上でないときちんとした数字が出せませんので、私も今手元に具体的な数字は持っておりません。

おりませんが、今回の枠よりもできたらふやしたいなと思っております。純粹の安全問題もあるものですから、そこを整合性をとりながら一本でも多い枠をまずとりたいたいと思っております。その際に新規の企業の方々にどういうふうにするかということば、これから企業として新たな輸送に着手されるわけでございますから、それが利用者からのくわい歓迎されているか、その辺も配慮しながら決めていただきたいと思います。いるところでございます。

なお、一言ちょっとつけ加えますと、既存の業者の方は今いろいろ割引制度を設けておりまして、一部には余りにも煩瑣でよくわからないという声もあるぐらいでございますが、そういう割引制度等を勘案して、トータルといたしますと、表に出てくる正規の運賃よりも大体七割ぐらい平均すれば割り引いたという数字になっていると聞いています。

次に、地方空港の国際化について一つお伺いします。新千歳空港におけるロシアのアエロフロート機の乗り入れ問題でございますけれども、昨年の十月三十日と十一月一日に東京で日ロ航空交渉が行われました。その際、ロシア側がシベリア上空のルートを開放を認める発言をされたと言われおります。新千歳は御存じのように北の空の玄関口と言われておまして、今KLMオランダ航空が乗り入れを希望しております。地元の期待も大変大きいものがございます。

ただし、ロシア側がシベリア上空を許可するかわりに新千歳へアエロフロートの乗り入れをパートナーで申し込んできているわけでございます。何しろ、新千歳空港の隣に自衛隊の共用、自衛隊が今使っております千歳空港がございまして、なかなか防衛庁サイド、いろいろな問題を抱えている、そして検討中であるというふうなことをお伺いしていますけれども、防衛庁から、今どうなっているのか一言御説明願います。

○説明員(大古和雄君) 防衛庁の方からお答えさせていただきます。

防衛庁としては、先生の御指摘のように、新千歳空港には隣接します千歳基地がございますけれども、我が国の防衛上極めて重要な施設であると考えております。この新千歳空港への国際定期航空の乗り入れにつきましては、北海道における防衛任務に支障が生じないよう適切な配慮が必要であるというのが防衛庁の立場でございます。

ただ、他方、新千歳空港への国際定期便乗り入れにつきましても、経済的、社会的な意義も有するということについては防衛庁としても十分認識しております。この問題については、乗り入れの必要性和防衛目的の達成との調和を図るとの観点にも留意しつつ調整を進めていただくよう運輸省に要請してきています。

○中尾則幸君 御説明はちょっとわかりにくかったです。機密上の保持ということだろうと思っておりますが、防衛庁サイドとしてはこれを認める方向で今運輸省と詰めているということと解釈してよろしいんですか。

○説明員(大古和雄君) 防衛庁の方から認める認めないという立場ではございませんけれども、北海道庁も強い要請がございますし、道民にも期待がございますので、そういう問題と、先ほど言いましたように、防衛庁の防衛任務に支障が生じないという立場の調和を図れるという観点から運輸省にも要請してきていますという現状でございます。

○中尾則幸君 調和が図れるということは、アエロフロートが乗り入れても防衛上の特段な秘密保持に関して支障はないというふうな理解してよろしいですね。

○説明員(大古和雄君) 近々日ロ航空交渉もまた行われるという話を聞いておりますので、運輸省ともよく調整しながらこの問題は進めたい、こう思っております。

○中尾則幸君 わかりました。運輸省にお伺いしたいんですけども、今のお

話ですけれども、航空交渉が来月、六月下旬をめどに再開される、今、日ロ間で調整中というふうな何ってありますけれども、その交渉の行方あるいは臨む方針、特に私が申し上げましたKLMとロシアのアエロフロートの乗り入れの実現について前向きなお考えを伺いたいと思っております。

○政府委員(黒野匡彦君) その本題の前にちょっと一言申し上げたいんですが、この新千歳空港の活用をどうするかということで北海道から大変御熱心な御協力をいただいております。貨物便については二十四時間使えるとかいろいろな形で御支援いただいております。その北海道がぜひに北側のゲートウェイとして新千歳を位置づけたいという熱意は大変高いものがございます。

それで、今御指摘のとおり、六月の下旬をめぐりにロシアとの交渉をしようと思っておりますが、そのときにロシアからどういう提案が出てくるか、それが防衛庁さんの方との調整ができる枠の中なのか、なかなか難しい大きなものを要求してくるのか、そこところは今のところまだ把握はできておりません。

いづれにいたしましても、この日本の狭い空を、私どもと防衛庁さんとが譲るべきは譲りもらうべきはもらうという形で、隣に見えますけれども、比較的良好な関係で協力をし合いながらそれぞれの目的を達して今日に来ております。したがって、このロシアにつきましても、何とか私どもと防衛庁さんの方とが合意に達すべくロシアとの交渉に臨みたいと思っておりますのでござい

○中尾則幸君 時間が参りましたので質問を終わります。どうもありがとうございました。

○筆坂秀世君 私まず最初に、福島空港をめぐる問題について伺います。福島空港は、二千メートル滑走路を八八年九月に着工し、九三年三月に開港しました。ところが、このできたばかりの滑走路を壊して新たに二千五百メートル滑走路を今つくっています。しか

も、調べてみると、もともと福島県は空港をつくるに当たって二千五百メートル滑走路を有する規模で計画を策定していた。ところが、運輸省の指導で当面二千メートルということにした。にもかかわらず、今度はあっさり運輸省が五百メートルの延長を認めると、まるで一貫性がないんですね。

しかも、どうして五百メートル延長するのに既にある二千メートルを壊してやるのか。私、勘ぐってみれば、これは工事を請け負ったゼネコンをもうけさせるためにわざと最初から二千メートルにやっけて、そして途中で計画変更して五百メートルやる、そして二千メートルの方は壊すと、こういうふうに見ざるを得ないと思うんです。いかがでしょうか。

○政府委員(黒野匡彦君) 実は、率直に申し上げますと、この話を初めて聞いたときには私も筆坂先生と同じ感想を持ちました。そこで、その担当の専門家という議論したわけでございますが、二千メートルを二千五百に延ばしますと、この二千五百というのはかなり大型の航空機も入れるわけでございまして、二千メートルの場合には中型でございますから滑走路の中でUターンができるわけでありまして、ジャンボだとかそれに準ずる飛行機になりますと滑走路だけのUターンというのは非常に難しくございまして。したがって、二千五百メートルにするときには滑走路の延長のほかに誘導路が必要になります。

そうしますと、真ん中に二千メートルの滑走路を置いてターミナル側に誘導路をつくるという方式の方がいいのか、あるいは今の二千メートルの滑走路をそのままにしてそのターミナルピルの反対側に二千五百メートルの滑走路をつくるのがいいのか、そこはかなり緻密な計算をいたしました。結果として、今先生がおっしゃいましたように、二千メートルの滑走路の隣に二千五百メートルの滑走路をつくる、その方が割安であるという結論が生まれて、先生御指摘のとおり、工事を今やっていると段階でございます。

○筆坂秀世君 どんな緻密な計算をしたってこれは無駄になったんです。二千メートルの滑走路は、安くはないですよ。これは緻密とは言われない、ずさんと言っただけです。しかも、八八年九月にこれは最初着工したんです。九九年後の八九年六月に早くも滑走路を二千五百メートルにしようのを県庁内で決定し、国に要望しているんです。そして、九一年六月の第六次空整ではこれが盛り込まれて、認められているんです。開港は九三年三月ですよ。九一年六月です。開港もしていない、活用されていない空港。二千メートルをつくったのは、一体これは何だったんだらう。全く使っていない空港で、使った二千メートルじゃ足りないから二千五百にしようと言っただけで、余りわからないけれども、それだ。まだ使っていないんだから。二千メートルは試してつくって見たんだと、こんなばかげた話はないですよ。開港もされていない空港が工事中でこれを壊して、また新しくつくると。

それだけかと思つたらそうじゃないんです。九五年四月、今度は三千メートル滑走路にしよう、こういう計画を策定し、地域が主体的に進めることができる新しい事業とということで、第七次空整でこれは三千メートルと位置づけられているんです。

これはどう考えたって税金のむだ遣いをするために、浪費をするためにやっただけかと思えない計画ですよ。局長が私と同じ感想を持たれたと言われたけれども、運輸省の局長がそんな感想を持たれたんじゃ困るんです。本場に三千メートルが必要なら、二千五百メートルが必要なら、なぜ最初からそうしなかつたんだと。反省の弁はありますか。

○政府委員(黒野匡彦君) 福島空港をつくる段階でかなり緻密な需要予測をやりまして、県の方とも調整をしながらやっただけでございますが、私どもの従来の先入観と申しませうか、首都圏の

空港というのは羽田があるために余り需要がないのではないかと。と申しますのは、羽田を起点にする、あるいは終点にするお客さんが国内航空の六割程度を占めているわけでございまして、その羽田の近くにつくる空港というのはそんなには需要は期待できないのではないかと考えが私どもにもあります。

福島県とも相談の上、かなり議論を進め需要予測をしたわけでございますが、実際に運航してみますと、例えば福島—大阪便というのは大変高い伸びを示しております、このままでは二千では無理だなどという数字が出てまいりまして、二千五百という方針を改めて出させていたいただいております。

○筆坂秀世君 どうしてこういうばかげた浪費が横行するのかわかりませんが、私はこれ、できれーすだ。例えば佐藤福島県知事は、九四年九月から現在まで空港整備の計画を決定する航空審議会のメンバーになっております。知事でこの一人です。この方は全国空港建設促進協議会会長もされておられる。そして、福島県知事という肩書きで航空審議会のメンバーになっておられる。だから、私はこれは航空審議会一体という議論をしたんだと。第七次空港整備で三千メートルだということふうな、こういう計画が認められることになったんだというふうには見ざるを得ないと思っております。

例えば今需要見直しをおっしゃいましたけれども、第七次空港における航空需要見直しは、全体で九四年実績に対し二〇〇〇年度で国際旅客が一・四二倍、国内旅客で一・三三倍という需要見直しを立てている。ところが、福島空港の場合は実績に対して見直しは何と二・七倍、全国平均の倍以上の伸びを見込んでおられる。これは明白に過大な需要見直しを立てている、このことを前提にして滑走路整備を行っている、だからこういう浪費が生まれてくる、こういう計画が立てられるということになるというふうには私には言わざるを得ないと思っております、いかがでしょうか。

○政府委員(黒野匡彦君) 私ども、基本的に需要予測を各空港あるいは全体でやっておるわけでございまして、どうしても行政官の常として厳しい方で需要見直しをしがちでありまして、後からあんなシャビーな空港をつくって何だとおしかりを受けることがあるわけでございます。

福島につきましても、当初は比較的シビアな予測をしたわけでございますが、先ほども申し上げましたとおり、実績がかなり我々の想定したものを上回りました、結局それだけ航空需要があの地域から出てきた、あるいはあったということがこういう結果を招いたのではないかと考えております。

それからもう一点、福島県知事が航空審議会の委員になっておられるということでございますが、これは福島県知事さんではあります、お立場といたしましては、地方公共団体関係者の方々が全国空港建設整備促進協議会という会をつくってやってみえまして、九四年九月二十二日からその協議会長というお立場で議論に参画していただいておりますが、私どもが今まで調べた結果では、会長の方から自分の空港についてどうこうという御発言は一切なかったというふうには聞いております。

○筆坂秀世君 今、福島県知事としての立場じゃないとおっしゃったけれども、航空審議会委員名簿にはちゃんと福島県知事という肩書きで、運輸省からももらったのは出ています。

それと、実績が予想を上回ったと言うけれども、それはそのとおりなんでしょう。しかし、上回った実績で平均は一・二三倍、一・四倍ぐらいい。しかし、今度は二・七倍という需要見直しを立てているんです。だから、これは実績を上回ったからということには理由にならないということと指摘しておきたいと思っております。

次に進みたいと思っておりますけれども、第七次空港というの大都市圏拠点空港整備を最重要課題と位置づけて、関空、首都圏、中部の三大プロ

ジェクトを重点的に行うというのが第七次空港になっております。

問題は、そこからどういことが出てきているかという、したがって一般空港、地方空港については地方負担を上げていこうというのが最大の眼目になっております。これは国の補助率の変遷を見れば一目瞭然で、八四年のときには第二種A、Bとも国の補助率は七五%、自治体負担は二五%。これは現在では二種のAで六六・六と約二〇%ダウン、Bについては現在五五というわけですから二〇%補助率が下がっている。その分、地方自治体の負担がふえているということでありまして。

今度の法案というのは、国負担の削減をさらにドラスチックに進めていく、そして地方負担をさらにふやしていくということが最大の特徴だと思っております。このことが典型的にあらわれているのが自衛隊との共用飛行場の地方負担の強化ということだと思っております。共用飛行場を整備する場合同、今までは全額国負担でした。今度の法改正で初めて地方自治体に負担をかぶせるということになりました。

しかし、共用飛行場というのは防衛庁が設置管理している、こういう飛行場であり、当然のことながら使用も自衛隊機が最優先ということになっている。自衛隊機のいわば間隙を縫って民間機が使用するというのが実態です。

ところが今度の改正案では、民間機が使用するため整備をする場合には、例えば滑走路延長や改修、こういう必要な費用を地方が負担する。しかし、実際には滑走路を改修、延長すれば民間機ののみが使うということにはならず、自衛隊機も当然これを使用するというのが予測されるわけでありまして。

そこで、まず伺いますけれども、例えば共用飛行場である札幌を以て徳島、これ民間機と自衛隊機の着陸回数はそれぞれどうなっていますか。○政府委員(黒野匡彦君) まず札幌を申し上げますと、着陸回数で年間八千五百回でございます。

離発着ということになりますと、この倍ということになるわけでございます。それから徳島でございますが、これも約五千八百の着陸でありまして、この倍が着陸回数になるわけであります。

一方、自衛隊の方でございますが、こちらの方は管制回数という呼び方をされて把握をされておりますが、丘球につきましても約三万二千でありまして、それから徳島につきましても約二万五千、そういう数字になっておるわけでございます。

○筆坂秀世君 自衛隊機は管制回数しかわからない、約三万二千と約二万五千だと。これ離発着するわけですから単純に二分の一すれば、札幌では約一万六千、徳島では約一万二千五百回自衛隊機が使用している。つまり、札幌は民間機は八千五百、徳島は五千八百ですから、自衛隊機が大体七割使用率を占めている。つまり自衛隊機の方が圧倒的に使っている。なのに、防衛庁は一切改修費用あるいは延長費用、こういう負担をしないんじゃないですか。

○政府委員(黒野匡彦君) 今の先生の御指摘、そもそも民間の方が金を出すのは変だということなのか、それに地方がさらに出すことが変だということなのか、そこはまたまだわかりませんが、私どももいたしましては、現在の空港のまま自衛隊の方は十分機能が果たされるということと民間の事情で延長するという場合には、これは民間側が負担するというのは特に不自然なことではないと思っております。

○筆坂秀世君 しかし、例えば民間空港に自衛隊機やあるいは米軍機、これ着陸しますね。しかし、米軍機も自衛隊機も空港使用料あるいは航行援助施設利用料、これは徴収してないんですよ。どうなんですか。

○政府委員(黒野匡彦君) おっしゃるとおり、国でございますから徴収は原則としてしておりません。○筆坂秀世君 民間空港を自衛隊機や米軍機が使用する場合には、これは利用料等は徴収してない



い。ところが、自衛隊の共用飛行場に民間機が離着陸する場合には、着陸料、空港使用料及び航行援助施設利用料が徴収されている。しかもこれはどこに入っているかという点、空港整備特別会計にこの利用料というものは入っていますね。

そうしますと、使用料から空港整備特別会計に入っているわけですから、共用飛行場の場合、その改修をするという場合には、当然この空港整備特別会計で負担をしていくというのが私はこれは筋で、地方自治体に負担を求めるときにはいい。いわんや設置管理しておるのは防衛庁なわけですから、これが当然の筋道だと考えますけれども、この点はいかがですか。

○政府委員(黒野匡彦君) 国が設置し管理している空港、これは純粹の民間空港を御想像いただきたいんですが、そこにつきましても今先生の御指摘のような空港関係の収入は私どもの特会の方にいたしておりますが、それでもつくるるとき、大きな整備をするときにはある程度地元負担をいたしているわけでございます。それとの関係から申し上げますと、この共用飛行場につきましても、バランスから考えて特に地元の負担が多過ぎるといふことにはならないというのが我々の考えでございます。

○筆坂秀世君 もう時間なくなりましたので終わりますけれども、自衛隊機や米軍機が民間空港に着陸している回数ほどのぐらいいかといいますと、一九九六年で自衛隊機が三万六千四百四十四回、米軍機が千四百六十六回、合わせて三万七千九百九十回に及んでいます。これはほとんどが二種、三種空港に集中しています。

もし空港使用料を民間機並みに徴収すればどうなるかといふと、ちょっと私計算してみましたが、最大離陸重量が二十五トンのYS11型並みとして計算しますと、これは九六年だけで約十五億八千万円、これだけの利用料を民間であつたら取られることになっておる。ところが、自衛隊機や米軍機からは取らない。そして、その自衛隊機が圧倒的に使う共用飛行場の改修や滑走路延長、補修、こういう費用は自治体が負担する。私は全く道理に合わない話だと思えますけれども、最後に大臣にお伺いをして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○國務大臣(吉賀誠君) いろいろな考え方があろうと思つておりますが、今局長の方からも御説明申し上げておりますように、民間航空によりまして利用の増大ということがその地域によって起きてくるわけでございます。そうなりますと、まず地域の利用者の利便というのが大変向上してきてくる。そういう、いわば民間航空の利用の増大に伴いましていろいろな便益というものがその地域に大きく及んでくるというように踏まえた場合に、やはり地方といたしましては地方の負担がふえてでも共用飛行場というものの整備を図つていきたい、こういう考え方が一方出てくるということには不思議なことではないかなという気がいたしております。そういうことを考えながら、今回この施設の整備費用の一部について地域の負担を求めるといふことにしたわけでございます。

御理解をいただきたいと思ひます。

○末広真樹子君 自由の会の末広真樹子でございます。近年、時短や週休二日制の導入によりまして、勤労者の自由時間がふえてまいりました。平成七年に行われました総務省の調査統計によりますと、今後生活のどのような面に入力していきたいと考えているかという設問に対して、レジャー、余暇生活と答えている人が三五・三%と最も多い結果となっております。中でも、旅行に対する関心は非常に高い。気軽に海外旅行に出かける人もふえております。週末をサイパンやグアムでということも珍しくありません。そのような中で、航空輸送に対する国民の期待はますます高まっております。

国内線の旅客数は、昭和五十年には二千五百四十五万人でしたが平成七年には七千八百十万人と、二十年間で約三倍にふえております。また国内線では、昭和五十年には七百九十四万人だったものが平成七年には四千三百五十七万人、これは五倍でございます。そんな中、平成八年には第七次空港整備が決められました。ここでは、新たな三大プロジェクトとして、関西国際空港の二期事業、中部新国際空港、首都圏空港の整備が挙げられております。

私は、空港ネットワークを充実させることはとても大切なことだと考えております。そこで幾つかの質問をさせていただきます。

私の地元の愛知県では、中部新国際空港に向けて期待が高まりつつも、情報不足からさまざまな心配の声が上がっております。そこでまず最初に聞きたいんですが、新空港の建設スケジュールはどのようになっているかということですが、どうぞ簡潔にお答えください。

○政府委員(黒野匡彦君) 今こういう場で申し上げますのは、私どももいたしましては、現在の七次空港整備の終わります十二年、したがいまして今回の七次の空整計画の中では何とか事業化を図りたいというのが一つの目標でございます。ただ、愛知県さん等からは、万博等の関係もあり、もう少し早くできないかという御要望もありませんから、それをも踏まえましてどうできるか、今一生懸命なるべく早くするという方向で検討中でございます。

○末広真樹子君 歯切れが悪いんですね。だから地元で疑心暗鬼が起きちゃうというんで、こういうのはやっぱりある程度明快にしておかれた方がいいんじゃないかなと私は思ひます。

次に、新空港の財源についてお聞きしたいと思ひます。

成田、関空、それぞれに財源スキームが違うんですね。そのために中部新国際空港の財源についてもさまざまな憶測と不安を招いております。そこで、ぜひ確認しておきたいんです。第一種空港の建設は国が全額負担することになっております。第二種A空港は三分の二を国が負担すること

になっております。第二種B空港では五五%が国の負担でございます。我が名古屋新空港は一体何種空港になるのですか。財源の負担割合はどのようになるのですか。明快にお答えください。

○政府委員(黒野匡彦君) 現時点では決まっております。

○末広真樹子君 第七次空港整備って何なんですか。何にも決めない第七次空港なんですか。ちょっとその辺答えてください。

○政府委員(黒野匡彦君) 第七次空港整備では、名古屋につきましては、「定期航空路線の一元化を前提に、関係者が連携して、総合的な調査検討を進め早期に結論を得た上、その事業の推進を図る。」という明確な位置づけがございます。したがいまして、私どももいたしましては、この七次空港の中で何とかスタートをしたいと思つているところであります。

○末広真樹子君 それでは地元には、やっぱり常滑の人も心配が起きて、それはどうだこうだと言わうわ。

いつまでにその負担割合をお決りになるんですか、予定は。

○政府委員(黒野匡彦君) 私どもこの名古屋の空港につきましては、昭和六十年に協議会ができて、それ以来ずっと長い時間をかけて、場所の選定等を初めいたしました。いろいろな検討をして今日に至つておるわけでございます。したがいまして、今率直に申し上げれば一番大事な時期にかかつておりました。先生のおっしゃる趣旨、私わからないわけではございませんが、一刻も早くそういうことを決めて、地元の了解を得た上でなるべく早期に予算要求をしたいというのが私の考えであります。

○末広真樹子君 ここで押し問答している時間はありませんので、地元はそういう煮え切らない態度に対して不信感があるということだけはお伝えしておきたいと思ひます。

第七次空港整備計画では、中部新国際空港については、中部圏における定期航空路線の一元化を前

提に検討を進めるとあります。新聞の見出しでは空港一元化という文字が躍っておりまして、十年後は現名古屋空港は廃止されるのではないかと感じさせるような記事が多々出ております。地元では、名古屋空港が廃止になったらどうなるのか、自衛隊だけが残るのかと心配しております。しかし、政府はそれに対して具体的な説明をしております。

政府は、中部新国際空港と現存の名古屋空港との関係についてどのように考えていらっしゃるんですか。具体的にお答えください。

○政府委員(黒野匡彦君) 定期便につきましては一元化をさせていただくつもりであります。

○末広真樹子君 それじゃ、ひとつ論点を変えてちょっと見てみましょう。例えば、関西ではこういった問題にどう対応したかを振り返ってみたいと思えますね。

関西国際空港の設置に当たっては、当初伊丹空港の廃止が検討されました。昭和四十九年の航空審議会の答申では、関西国際空港は伊丹空港の廃止を前提としてその位置及び規模を定めるとなっております。つまり、伊丹空港を廃止して関西へ一元化しようとしたんです。ところが、平成二年には一転して伊丹空港の存続が決定されました。地元から伊丹空港を存続してほしいとの要望が出されたとも聞いております。

そこでお伺いしますが、どういう理由があつて伊丹空港の廃止から存続へ方針が変更されたんでしょうか、お伺いしたいんです。

○政府委員(黒野匡彦君) 今、先生がおっしゃいました伊丹空港、大阪国際空港の廃止につきましては、昭和四十九年八月の航空審議会答申で大阪国際空港の廃止を前提として関西国際空港の規模及び位置が答申されております。それが変わりましたのが、昭和五十五年に伊丹空港をめぐる騒音問題、これにつきまして一応の方向が出たわけでございます。それとの絡みがあります。一口で申し上げますと、四十九年当時伊丹空港の廃止ということがかなり地域の方々からあり

ました。決して私もそれを望んだわけではないわけですが、最悪の場合伊丹空港を廃止しなければいけないという事態も来るかもしれないと、そういう前提のもとに、まさに「廃止を前提として」というような表現をしたわけでございますが、その後幸い関係の方々の御尽力と御協力、御理解を得て、伊丹空港の存続が事環境問題という観点からは決まったというか、言いかえますと廃止を求める声が変わった、こういうことでござい

ます。○末広真樹子君 つまり、騒音問題について余りやかましく言うつと廃止しますよと、こういう手法をおとりになって、騒音はちょっと抑えてとにかく存続でという意見を強化させたという非常に上手な手法だったかと思えます。

一九九四年九月に関西が開港しましたが、当初は両空港の旅客の奪い合いで双方ともダメージを受けるのではないかと、財界を中心にこれは大きな懸念とキャンペーンがございました。しかし、実際は順調に旅客数がふえ続けております。関西空港が開港する直前に伊丹空港を利用した国内総旅客数は一千八百三十六万でございました。それが関西オープンは後両空港を合わせた国内総旅客数は二千九十六万人になり、約二百六十万人も増加しております。また、国際線も同じく約三百万人増加しております。このように、あらゆる心配をよそに現在伊丹空港と関西空港は互いの長所を生かしながらともに栄えておると私は思っています。

そこでお尋ねしますが、運輸省は、両空港の役割分担のあり方は現在どのようなものであると御認識していらっしゃいますか。

○政府委員(黒野匡彦君) 関西空港につきましては、申すまでもなく関西地区の国際ハブ空港としての位置づけをしております。ただ、関西空港に国際線が入った後国内にまたフィーダーに輸送しなければいけないということで、許される範囲におきまして国内線を入れているところであります。

一方、伊丹につきましては従来どおり国内線を入れる。これも地元との関係で現在、総数要するに空港に入れます便数を厳しい制約がかかっておりますが、その制約の中で国内線空港として機能しているというところでござい

ます。○末広真樹子君 というように、現在伊丹、関西両空港が互いの長所を生かしながら栄えている。関西圏ではさらに神戸空港の建設が計画されております。ことし二月には運輸省により空港の設置が申請どおり許可されております。これにより関西圏では関西、伊丹、神戸、三空港が鼎立することになります。阪神大震災では陸上の交通が寸断されましたと困りました。その結果神戸にも空港が要るんじゃないかという考え方があります。しかしまた一方で、なぜ関西圏に三つとも

空港が必要なんだという意見もあるようござい

ます。神戸空港の必要性について、そして三空港の役割分担のあり方についてお答えください。

○政府委員(黒野匡彦君) 神戸につきましては、今の関西、伊丹とは違っていて、神戸を中心とする需要、それにこたえる国内線の空港というふう

に我々は考えております。○末広真樹子君 つまりは、密集したところに三空港があつても関西圏においては鼎立するというお考え方だと思つておすね。そうすると、産業の集約度の高い中部圏で十分に二空港が両立し得るのではないかと私は思っています。

現在、中部圏では飛躍的な割合で旅客数がふえ続けております。皆様のお手元にお配りしました資料をごらんいただきたいと思うのでございますが、まずページ目、これは国際線でございます。一九八五年度をとりましての場合に、この

一番上の名古屋の飛躍的な右肩上がりの線をあらわしたかったと思います。六・七倍でございます。国際線、それから二枚目になりました。国際貨物、これはまた断トツの、経済もこれぐらい上がるというふうに思つて、四十四倍でございます。他空港平均、それから伊丹、関西なんかのグ

ラフとはもう比べ物になりません。国内旅客、三ページを見てください、これも二倍でございます。それから四枚目、国内貨物一・五倍。こういう中部圏の航空需要というのは今まさに伸び盛り、今後まだまだ伸びていくと感じられます。名古屋空港と中部新国際空港は十分両立できるのではないかと、この四枚を見たときに私はほぼ確信いたしました。

現に、名古屋空港について私が調査をした現状ではバンク状態なんです、はつきり言つて、もう一便だって飛ばせませんという。先日も皆さんと一緒に調査視察に参りましたけれども、管制塔のあの離発着の回数、あれはもう異常な事態でございます。今後の航空需要の伸びを考えるとキャパシティをふやす工夫こそすべきだと思つて、運輸大臣のお考えをお聞きしたいと存じます。

○国務大臣(古賀誠君) 具体的な数字を今見させていたしておりますが、そういう現況にあることを踏まえて、処理能力が限界であるということとで二十一世紀の初頭には中部新空港というものの整備が急がれるわけであり

ます。しかしながら、御指摘いただいているような名古屋空港の航空需要というものは、平成七年度の実績で申し上げますと、国内、国際合わせまして約九百万人でございます。これは、東京地区は当然のことでございますが七千万人、今御議論いただいたとおり大阪地区が約二千九百万人、こういう実績と比べてみますとかなり少ないわけでございます。今後の航空需要の増大を考慮いたしまして、この程度の規模であれば新空港のみで十分対応が可能だというふうに認識をいたしております。

○末広真樹子君 それは違つてますよ。頭を打っているんですよ、その能力がないから、今、小さいんです。名古屋空港の設備そのもの、しかも、自衛隊機と共用している空港であるというところをかんがみて、もうこれが限度というところ

い。お客さんの方も、私も名古屋に住んでおって飛行機を使うときは関空に行ったり成田に行ったりしている現状なんです。それは私だけじゃなく皆さんそうだと思います。それくらいもういっぱいいっぱいなのところが何年か経ってきておるといふところはよく理解していただきたい。これは大臣にお願ひしておきたいと思ひます。

普通の空港ではない、自衛隊と共用している空港であるということでございますね。あれがもし一元化というお言葉どおりに中部新国際空港に一元化されてしまいますと、あのあたり一帯に残るのは自衛隊の基地だけなんです。そうすると、基地の町というイメージしか残らないんです。地元は非常にこれを嫌がっています、大変なことだと。このあたりの地元の御要望、御懸念を大臣はじかにお聞きになったことはございますか。

○國務大臣(吉賀誠君) 直接お聞きしたことはございません。

○末広眞樹子君 中部新国際空港といういいものをつくっていただく、片一方で泣くところが出てくるというのは喜びも半分になっちゃうなという気がいたします。私は、当初からそういう一方的に一元化と決めつけないで、そこは柔軟性を持たせた議論とそれから地元の実態調査というのをきちんとおやりになって、十分なコンセンサスを獲得いただくのがいいんじゃないかなと思ひます。

これからますます航空需要が増えていくと思われまふ。海外旅行も、かつては団体旅行として行っていたものが現在では個人旅行、しかも年に三回も四回も行くような時代になってきております。今後は、このような需要の変化にフレキシブルに対応できるようにしなければなりません。特に、名古屋空港ではキャパが限られているために需要が制限されてきておるといふ実態は私はよくよく見てきております。

ですから、中部新国際空港設立に当たっては、既存のものを廃止するのではなくそれぞれの空港の特徴を生かしながら、関西の三つ鼎立というのをいきたいと思いますので、ともに発展させるべきではないかと思ひます。

いかというところをお提案申し上げます。とりわけ、名古屋の現空港が廃止になりますと一番ダメージを食らうのは岐阜県でございます。大変に常滑まで遠い。そういうこともよくよく御検討の中に入れていただきたいと思ひて御提案申し上げます。

この点について大臣のお考えをお聞きして、私の質問を終わらせていただきます。

○國務大臣(吉賀誠君) 第七次空整におきましては、繰返し申し上げますけれども、一元化を前提といたしまして中部新国際空港の前進きな姿勢というのを書かせていただいているところでございまして、御理解をいただきたいと思ひます。

○芦尾長司君 最後になりましたが、私の方からもう二、三件お願いをいたしたいと思ひます。

まず最初に、この空港整備法の一部改正の法律案でございますが、この法律につきましては、大交流時代を迎えまして空港整備と地方の振興というものを直結していこうではないか、また地方負担もふえませんがそれだけに地方の発言力も増していきいような観点から、歓迎をいたしたいと思ひております。

そうしたことの中で、今地方空港がこうした整備、滑走路をふやすことにつきましてもどういふことを考えておるかということもきいてございまして、一つには滑走路をふやすことによる国際線を確保していこうではないかといったようなこと、さらにはまた遠距離の航空機が発着できること、さらにはまた路線の多様化が図られるのではないかと、また貨物空港等にも活用できるのではないかとといったような、いろんな地元の地方振興を図る上での方があるかと思ひます。

そういうことから考えますと、この滑走路を延長することにございまして、この滑走路の御協力を得ることになるわけでございまして、整備された飛行場を活用するためにはやはり関連する課題というものがあろうかと思ひます。そういう意味で、路線の多様化でありますとか、例えば国際線を開きますとC-I-Qの問題等々も出てまいる

わけでございますが、そういった面につきましてもぜひ御支援をいただきたいというふうに思ひますが、その点につきましてひとつ御答弁をお願いいたしますと思ひます。

○政府委員(黒野匠彦君) 今御指摘のとおり、地方空港の整備をし、それによって地域開発を図るということは非常に大事な点かと思ひております。単にそこに旅客便が人を選ぶというだけのことではなくて、その空港を核として総合的な開発が進められるということをぜひ我々も期待してまいりますし、また地域の方々もそういう方向で御努力をいただけるのではないかと思ひているところであります。

○芦尾長司君 空港整備を認めるだけではなくて、例えばいろんな各省との調整関係も出てくるかと思ひますけれども、その点につきましてもまた御努力をお願いいたします、そして整備された空港が十分に活用できるようにお願いをいたしたいと思ひます。

それからその次は、関西・近畿圏の空港整備についてでございます。今、末広先生から御質問がございましてなかなか質問しづらいのでございまして、けれども、ひとつお願いをいたしたいと思ひます。

今、関西圏域におきましては、お話ありましたように関西国際空港、大阪国際空港、それから稼動中では但馬空港等もございまして。さらに、これから神戸空港、播磨空港、それから琵琶湖の空港も七次空整では計画されておりますし、もちろん関西空港も二期計画がこれから進んでまいる、こういうことになっております。

人口のとり方にもよると思ひますけれども、例えばワシントンでございますと五千メートルぐらいになるようでございまして、ロンドンでは二千三百メートルといったようなことになるわけでございまして、大阪地域、近畿地域では今四百九十メートルがいろんなこういふ六次空整段階で全部やってみても二千二百メートルぐらいにしかならぬといったような、そういう試算も出しておるようでございまして。

一方、アジア諸国の拠点都市におきましてもいろんな空港整備が急ピッチで行われておりました、ソウルを初め上海浦東、第二バンク、チェク・ラップ・コック、チャンギ、セパン、こういったようなところでの空港整備が進められております。

先ほどの御議論もありましたけれども、アジアの航空ネットワークの中で我が国が二十一世紀に向かつてハブ機能を確保し増大してまいりますためには、何といひましても一つにはこうした地域の空港、地域の拠点空港の整備が大切であるかと思ひます。この点につきましても、関西国際空港の二期工事が推進されるということで非常に喜ばしいことと存するわけでございまして、同時に都市圏内の空港のネットワークというものの、空港の整備といえますか、そういうものも欠かせないと思ひてございまして。

そういう意味で、ただいま申し上げました神戸空港を初めとする、兵庫四空港と私どもは呼んでおるわけでございまして、そうした四空港の整備、こうした関西圏域での空港整備についてどういふふうに対処されますか、御答弁をお願いいたします。

○政府委員(黒野匠彦君) 今、先生御指摘の幾つかの空港があるわけでございまして、関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港、これにつきましては、関空については国際線と国内線の乗りかえもできるハブ空港、大阪国際空港につきましては国内線の基幹空港、それから神戸につきましても神戸周

辺の航空需要に対応する、こういうことを考えておられます。また、播磨空港の話が出ましたが、これにつきましては小型飛行機による航空需要に対する飛行場、こういう整理をさせていただいてるところであります。いずれにいたしまして、関西の旺盛な航空需要、これを十分吸収できるようにすることを考えながら空港整備を進めたいと思っております。

○声尾長司君 最後に、大阪国際空港の活性化の問題につきまして御質問をいたしたいと思います。

この大阪国際空港は、関西国際空港の開港に伴いまして大阪国際空港、関西国際空港を合わせた旅客量というものはふえておるわけでございますが、大阪国際空港だけをとってみますと、当然のことながら、例えばジェット定期便の発着回数が三百回から二百回に減ったといったようなことも受けまして旅客数が半減をいたしております。貨物も三分の一になっておる。また、空港ビルの営業所も二百三十三社から百二十六社になり、従業員が一万六千人から八千人になった、こういうようなことが新聞でも報道をされておるわけでございます。

この大阪国際空港は、これまで経緯がございまして、御承知のとおりかねてから騒音に対する公害問題がございまして、また、長い時間をかけてまして国においても周辺の環境対策や航空機の発生源対策等を実施してこられました。現在もそういう対策が必要だと、こういうことは私自身も認識をいたしております。

そういうことで、種々経緯はあるわけでございしますが、いずれにいたしまして、大都市圏域での空港整備というものがこれからもますます先ほど申上げましたように重要になってまいろうと思っておりますが、そういう意味で、現在、既存施設を有効に活用することが国家的に、また地域的にも大切であろうかと思っております。

そういうことの中で、今現在、国では昨年から大阪国際空港地域活性化調査というものを実施さ

れまして、その中で地元や府県市などと共同で大阪国際空港地域活性化調査委員会というものを設置され、この空港の持つ社会的な影響を調査、分析いたしまして、地域活性化の方向性を検討するとされております。まことに時宜に適したものと賛意を表します。

そこで、この検討結果の見通しについてでございますけれども、どういう見通しを持っておられるか。また、この活性化を進めるに当たりまして国と地方との役割分担というものをどういうふうにお考えになっておりますか。お願いをいたしたいと思います。

○政府委員(黒野匡彦君) 現在、大阪国際空港の活性化につきましては、これはもう先生十分御承知かと思いますが、大阪国際空港地域活性化調査委員会というのを設けまして、私もそれから地域の代表の方々が一緒になりましてどうしたらいいかという議論をしているところでございまして、できたらことしの夏ごろまでに一心のめどをつけたいなと思っております。

ただ、いろんな経緯のある空港でございますから、この空港をこれから活性化したいと思います。と、どうしても地元の府県、関係の市町村、その辺との合意といましようか、同じ方向で考えていただくということが必要になってくると思っております。我々もこの問題を大変大きな問題と認識しておりますが、ぜひ地元の御協力もお願いしたいというところでございます。

○声尾長司君 一つ御要望でございますが、今回の検討で、これはなかなか難しい問題だと思っておりますが、空港機能のより能力アップといえますか、活性化といえますか、便数の増といえますか、そういったものがなかなか前提にはなっていないというようなこともお聞きいたしておるわけでございます。

しかし、もちろんこれは環境対策、騒音対策の上から難しいことがあることは承知しておるわけでございますが、これからの科学技術の進歩によりまして、発生源対策といえますか、航空機の騒

音コンターというものも飛躍的にその面積が縮小してきておりますが、こうした技術進歩というものも見据えながら、これからの大阪国際空港の持つ能力というものをできるだけ生かしながら地域活性化の選択肢にも一つなること、そういうこともし念頭に置いていただいております。

○委員長(直嶋正行君) 他に御発言もないようです。以上で終わります。

○委員(直嶋正行君) 他に御発言もないようです。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○筆坂秀世君 私は、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し反対の討論を行います。

反対の理由の第一は、防衛庁が設置、管理する共用飛行場の滑走路延長や改修、エプロン拡張などの費用の三分の一を地方自治体が負担するようになっていることです。共用飛行場は、自衛隊が第一義的に最優先で運用するものです。現に徳島や札幌などの共用飛行場では、質問でも指摘したように自衛隊機の使用割合が七割以上で、民間機利用に向けて滑走路を改修したにしても、圧倒的な使用者は自衛隊であることは明らかです。共用飛行場の改修費用に地方自治体の負担を導入するのは、事実上の軍事費の肩がわりであり、到底賛成できるものではありません。また、共用飛行場では民間機から着陸料や施設利用料等を徴収する一方、民間空港に類案に難着陸している自衛隊機がこれら空港使用料を払っていない点は全く不当であることも指摘しておきます。

第二は、新たに導入される地方空港整備特別事業で、地方空港の国際チャーター便導入や雪氷対策を理由とした滑走路延長について基本施設についての国の補助を四〇%以内を引き下げ、附帯施設への補助をなくすことです。また、地方の要望で滑走路を延長する場合は、特に利便性の向上や地域経済の発展に資すると国がみなさない限りす

べて地方自治体の負担で行おうとしていることは重大です。本来、国際航空路線に必要な空港の整備は、国が責任を持つべきです。地方自治体の要求で空港整備を行うとの理由で地方空港の整備に対する国庫補助を引き下げ、地方財政をさらに空港整備に引き込ませることには反対です。

第三は、関西新空港、中部新国際空港、首都圏拠点空港など大規模空港プロジェクト優先を貫き、そのために地方負担の強化を図っているという事です。公共事業の見直しと呼ばれている今、大規模プロジェクトのツケを地方に回すことは本末転倒です。

第四は、空港整備のむだ遣いです。質問でも指摘した福島空港では二千メートル滑走路を壊して二千五百メートル滑走路にすることに決め、さらに今回の第七次空港整備で三千メートル滑走路にしようとしているなど、過大な需要見込みと地方自治体の国際化を口実に、際限のない財政つき込みを行おうとしていることです。

本法案は、公共事業の浪費、むだの見直しどころか、むだな空港整備事業をさらに推進しようとするものであり、このことを指摘して、私の反対討論を終わります。

○委員長(直嶋正行君) 他に御意見もないようです。討論は終了したものと認めます。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に賛成の方の挙手を願います。

○委員長(直嶋正行君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(直嶋正行君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(直嶋正行君) 次に、全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案を議題といたします。

政府から趣旨説明を聴取いたします。  
なお、本案は衆議院において修正議決されましたので、この修正部分につきましてあわせて政府から説明を聴取いたします。古賀運輸大臣。

○國務大臣(古賀誠君) たいだいま議題となりまして、全国新幹線鉄道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。

新幹線鉄道につきましては、国土の総合的かつ普遍的開発に重要な役割を果たすものとして、現在、三線五区間においてその整備が着実に進められておるところであります。残る未着工区間の整備についても、国土の均衡ある発展、地域の振興等に資するものとして沿線地域から強く望まれているところであります。

これら未着工区間の新幹線鉄道の整備につきましては、国鉄改革及び行財政改革の趣旨にかんがみ、営業を行う旅客鉄道株式会社の経営の健全性を損なわないこと等を前提として、その財源の手当てについて検討を進めてまいりましたが、今般、整備新幹線の建設費は、国、地方公共団体及び旅客鉄道株式会社が負担することとし、このうち国及び地方公共団体の負担については、既設新幹線鉄道の譲渡収入全額を国の負担分とみなし、これに公共事業関係費を加えた額を国の負担分とした上で、その二分の一を地方公共団体の負担分として位置づけるとともに、地方公共団体の負担については所要の地方交付税措置を講ずること等により新幹線鉄道の整備のための財源を確保する旨の結論を得たところであります。このため、この結論に従い、日本鉄道建設公団が行う新幹線鉄道の建設費についての国及び地方公共団体の負担等所要の規定を定め、もって新幹線鉄道の着実な整備を図ることを目的としてこの法律案を提出し、次いで、この法律案の概要について御説明申し上げます。

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、日本鉄道建設公団が行う新幹線鉄道の建設に要する費用のうち、営業主体から支払いを受ける貸付料その他の日本鉄道建設公団の新幹線鉄道に係る業務に係る収入をもって充てる部分を除いたものは、政令で定めるところにより、国及び地方公共団体が負担することとしております。

第二に、運輸大臣は、日本鉄道建設公団が建設する新幹線鉄道に係る工事実施計画を認可しようとするときは、あらかじめ、新幹線鉄道の建設に要する費用を負担する地方公共団体の意見を聞かなければならないこととしております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。なお、この法律は平成九年四月一日から施行することとしたしておりますが、衆議院において公布の日と修正されております。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。  
○委員長(直嶋正行君) 以上で趣旨説明及び衆議院における修正部分の説明の聴取は終わりました。本案に対する質疑は後日に譲ることとしたします。本日はこれにて散会いたします。

午後零時十二分散会

五月九日日本委員会に左の案件が付託された。  
一、全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案  
二、日本国有鉄道清算事業団の債務の負担の軽減を図るために平成九年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案

(小字及び一は衆議院提出)

全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案

全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律案

全国新幹線鉄道整備法(昭和四十五年法律第七

十一号)の一部を次のように改正する。  
第一条中「発展」とを「発展及び」に改め、「拡大」の下に並びに地域の振興を加える。  
第九条第三項中「次項を」第五項に改め、同条第四項を第五項とし、第三項の次に次の一項を加える。

運輸大臣は、建設主体が日本鉄道建設公団である場合において第一項の規定による認可をしようとするときは、あらかじめ、第十三条第一項の規定により新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用を負担すべき都道府県の意見を聴かなければならない。

第十三条を次のように改める。  
(建設費用の負担等)  
第十三条 日本鉄道建設公団が行う新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用(営業主体から支払を受ける新幹線鉄道に係る鉄道施設の貸付料その他の日本鉄道建設公団の新幹線鉄道に係る業務に係る収入をもって充てるものとして政令で定めるところにより算定される額に相当する部分を除く)は、政令で定めるところにより、国及び当該新幹線鉄道の存する都道府県が負担する。

2 都道府県は、その区域内の市町村で当該新幹線鉄道の建設により利益を受けるものに対し、その利益を受ける限度において、当該都道府県が前項の規定により負担すべき負担金の一部を負担させることができる。

3 前項の規定により市町村が負担すべき金額は、当該市町村の意見を聴いた上、当該都道府県の議会の議決を経て定めなければならない。  
4 地方公共団体は、第一項及び第二項に規定するもののほか、新幹線鉄道に関し、その建設に要する土地の取得のあつせんその他必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

第十三条の次に次の一項を加える。  
(地方公共団体に対する財源措置)  
第十三条の二 国は、前条第一項及び第二項の規定により新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用を負担する地方公共団体に對し、その財政運営に支障を生ずることのないよう、そのために要する財源について必要な措置を講ずるものとする。

第十八条中「十万円を」二十万円に改める。  
附則第十二項中「第四項まで」を「第五項まで」に、「次項を」第五項に、「同条第四項を」同条第五項に、「及び第四項を」及び第五項に改め、「第一項」の下に「とあり、並びに同条第四項中、建設主体が日本鉄道建設公団である場合において第一項を、」附則第十一項と、「の下に」同条第三項及び第五項中を、「者」の下に「同条第四項中」第十三条第一項とあるのは「附則第十三条第一項」と、「第十三項において準用する第十三条第一項」と、「新幹線鉄道」とあるのは「附則第六項に規定する新幹線鉄道規格新線等(以下単に「新幹線鉄道規格新線等」という。))と、「当該新幹線鉄道」とあるのは「当該新幹線鉄道規格新線等」と、同条第二項を、及び第五項、第十二条第一項、第十三条第二項及び第四項並びに第十三条の二中「新幹線鉄道」とあるのは「新幹線鉄道規格新線等」と、第十條第二項に、「第十二條第一項及び第十三條第二項を、及び第十三條第一項に、」第十條第五項、第十二條第一項及び第十三條中「新幹線鉄道」とあるのは「新幹線鉄道規格新線等」を、「第十三條第一項中「新幹線鉄道」とあるのは「新幹線鉄道規格新線等」と、「新幹線鉄道に係る業務」とあるのは「新幹線鉄道及び新幹線鉄道規格新線等に係る業務」と、第十三條の二中、前条第一項とあるのは「附則第十三項において準用する第十三條第一項」に改める。

附則第二十三項中「十万円」を「三十万円」に改める。

附則に次の一項を加える。

25 日本鉄道建設公団の新幹線鉄道規格新線等に係る業務に係る収入がある場合における第十三条第一項の規定の適用については、当該収入は、同項の日本鉄道建設公団の新幹線鉄道に係る業務に係る収入に含めるものとする。

附則

(施行期日)

1 この法律は、<sup>公布の日</sup>平成九年四月一日から施行する。

(経過措置)

2 改正後の全国新幹線鉄道整備法第十三条(同法附則第十三項において準用する場合を含む)の規定は、平成九年度以降の年度の予算に係る国の負担により実施される工事について適用し、平成八年度以前の年度の歳出予算に係る国の補助で平成九年度以降の年度に繰り越されたものにより実施される工事については、なお従前の例による。

(全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律の一部改正)  
3 全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律(昭和五十六年法律第八十四号)の一部を次のように改正する。

附則第三項及び第四項を削る。  
(全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律の一部を改正する法律の一部改正)

4 全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律の一部を改正する法律(昭和五十八年法律第六十四号)の一部を次のように改正する。  
附則第二項を削り、附則第一項の項番号を削る。

日本国有鉄道清算事業団の債務の負担の軽減を図るために平成九年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律案  
日本国有鉄道清算事業団の債務の負担の軽減を図るために平成九年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律

減を図るために平成九年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律

(趣旨)

第一条 この法律は、日本国有鉄道清算事業団(以下「事業団」という。)の処理すべき債務が累増している状況にかんがみ、事業団の債務の累増の防止に資するために平成九年度において緊急に講ずべき措置として、政府による事業団の日本国有鉄道清算事業団債券に係る債務の承継その他事業団の債務の負担の軽減を図るための特別措置を定めるものとする。

(一般会計による債務の承継等)

第二条 政府は、平成十年三月三十一日において、額面金額の合計額が三兆三十五億円に相当する政令で定める日本国有鉄道清算事業団債券に係る事業団の債務(同日前に支払期が到来した利息に係るものを除く。以下「特定債務」という。)を、一般会計において承継する。

2 政府は、前項の規定により特定債務を一般会計において承継したときは、その時において、事業団に対し、特定債務の額に相当する額の長期の資金を無利子で貸し付けたものとする。

3 前項の規定による貸付金の償還に関し必要な事項は、政令で定める。

(国債に関する法律及び日本国有鉄道清算事業団法の適用等)

第三条 前条第一項の規定により政府が承継した特定債務に係る日本国有鉄道清算事業団債券(以下「特定債券」という。)については、国債に関する法律(明治三十九年法律第三十四号。第六條及び第八條を除く。)その他の法令中国債に関する規定を適用し、日本国有鉄道清算事業団法(昭和六十一年法律第九十号)第四十條(第五項及び第六項を除く。)の規定は、適用しない。  
2 前項の規定にかかわらず、特定債券については、国債整理基金特別会計法(明治三十九年法律第六号)第二條第二項の規定は、適用しない。  
(無利子貸付金の償還条件の変更)

第四条 政府は、日本国有鉄道の経営する事業の運営の改善のために昭和六十一年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律(昭和六十一年法律第七十六号)第二條第二項の規定による貸付金に係る債務その他政府が無利子で貸し付けた長期の資金に係る事業団の債務のうち政令で定めるものについて、据置期間を一年以内の期間延長することができる。

附則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 第二条第一項の規定による政府による特定債務の承継の際現に社債等登録法(昭和十七年法律第十一号)の規定による登録を受けている特定債券については、当該承継の時に、当該登録に係る登録機関は、当該登録の抹消を行うとともに、当該登録を受けている事項を日本銀行に通知するものとする。

3 日本銀行は、前項の通知を受けたときは、当該通知を受けた事項の登録を行うものとする。

4 前項の規定による登録は、国債に関する法律の規定による登録とみなす。

第十部

運輸委員会公議録第九号

平成九年五月十五日

【参議院】

平成九年五月二十三日印刷

平成九年五月二十六日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局