

第一百四十五回国院

運

輸

委

員

会

議

録

第

七

号

平成十一年四月二十七日(火曜日)

午前九時三十分開議

出席委員

委員長 石破 茂君

理事 衛藤 晟一君

理事 実川 幸夫君

理事 玉置 一弥君

理事 赤羽 一嘉君

理事 小里 貞利君

理事 菅 義偉君

橋 康太郎君

宮島 大典君

森田 一君

米田 建三君

渡辺 博道君

今田 保典君

島 聰君

永井 英慈君

倉田 栄喜君

寺前 嶋君

高木 遠藤君

赤松 敬夫君

佐藤 嘉仁君

吉田六左門君

島 聰君

中谷 元君

田中 昭一君

同日 辞任

中谷 元君

島 聰君

望月 義夫君

渡辺 博道君

今田 保典君

島 聰君

出席政府委員

運輸委員会専門 長尾 正和君
委員の異動

四月二十七日

辞任

補欠選任

中谷 元君

渡辺 博道君

島 聰君

赤松 広隆君

小里 貞利君

望月 義夫君

島 聰君

赤松 広隆君

島 聰君

望月 義夫君

島 聰君

赤松 広隆君

島 聰君

赤松 広隆君

島 聰君

望月 義夫君

島 聰君

赤松 広隆君

四月二十三日

JR紛争の早期解決に関する請願(木島日出夫君紹介)(第二七八〇号)

は本委員会に付託された。

四月二十七日

當団丸ノ内線の延伸に関する陳情書(東京都板橋区前野町四の四七の一五山本嘉康)第一五六号

は本委員会に参考送付された。

本日の会議に付した案件
道路運送法の一部を改正する法律案(内閣提出第四四四号)
航空法の一部を改正する法律案(内閣提出第六号)
鉄道事業法の一部を改正する法律案(内閣提出第四三号)

海上運送法の一部を改正する法律案(内閣提出第四五号)

い事業でありますから、私は厳しくかつまた詳細な基準が必要であろうかと思うわけであります。が、当局が最もこの基準の中で重要視する点は一体何なのか、さらにはまた、こういう形の新しい制度になる以上は、実際の運用に当たっては相当細かなマニュアルというものが必要であろうかとと思うわけがありますが、その点についてどうお考えなのか、お尋ねをいたします。

○若村政府委員 御指摘の第一点でござりますが、御指摘のとおり、百一条に一号から五号まで基準が書いてございます。我々、すべてが大事なわけでございますが、特に一号にござります、例えば事業の計画が輸送の安全を確保するために適切であるということ、これは非常に大きなチェックポイントであろうかと思つております。

○米田委員 おはようございます。自由民主党の米田でございます。
質疑の申し出がありますので、順次これを許します。米田建三君。

○米田委員 おはようございます。自由民主党の

尋ねを申し上げてまいりたいと思います。

今回の改正案では、航空運送事業の参入規制が路線ごとの免許制から事業ごとの許可制に改められる、あるいは運賃及び料金規制の見直しが行われるなど、画期的な内容であろうかと思うわけでござります。新しい時代に突入してまいりたいということで大いに期待をしたいわけですが、しかし、あくまでも国民にとっての利便性の向上、あるいは国内航空産業の強化に確実につながるものでなければならぬと思うわけでございまして、その観点から何点か質問をしたいと思いまます。

まず最初であります、参入規制の見直しに関連をいたしまして、本法律案の百一条に、航空運送事業の許可基準が示されているわけであります。参入の規制が緩和をされる、こういうことでありますから、逆に私はこの許可基準というものの中身が大変重要なってくると思うわけでありまして、少なくとも、この法の文言を読む限りでは、極めて抽象的になつてゐるわけであります。

新規参入を容易にするといふのも、公共性の強

い事業でありますから、私は厳しくかつまた詳細な基準が必要であろうかと思うわけであります。が、当局が最もこの基準の中で重要視する点は一体何なのか、さらにはまた、こういう形の新しい制度になる以上は、実際の運用に当たっては相当細かなマニュアルというものが必要であろうかとと思うわけありますが、その点についてどうお考えなのか、お尋ねをいたします。
○米田委員 これから審査マニュアルを整備されることについては、やはり、我々としては、事業計画に当たって、適切かつ公正な審査の実施のために、その許可基準に基づきまして具体的な審査マニュアルを整備することが必要だらうと思っておりまして、こういう審査マニュアルを整備していくふうに考えておるところでございます。
○米田委員 これから審査マニュアルを整備されるとということでござりますので、ひとつしかりとしたものをおつくりをいただきたいというふうに思っています。
○米田委員 これから審査マニュアルを整備されると、運賃及び料金規制の見直しが行われることも本法律案の大きなポイントであります。それに関連しまして何点かお聞きをしたいわけでござりますが、百五条で、運賃及び料金の設定または変更が、認可から事前届け出制に改められることとなっております。ただし、同条の二項で、一定の事由に該当するとき、運輸大臣は運賃または料金の変更を命ぜることができる、こうされている

わけであります。

卷之三

九
九

ザーに情報はすべて公開をされる、ただ単に植役

そこで、了解をいたしました。

を開催しまして、具体的中身を検討し、策定をし

ザーに情報はすべて公開をされる、ただ単に植役

そこで、了解をいたしました。

を開催しまして、具体的中身を検討し、策定をし

ザーに情報はすべて公開をされる、ただ単に植役

この運賃または料金の変更を命ずるということは、行政官庁としては大変な一つの権限の行使になるわけですが、運賃や料金規制を緩和されると、しかし、一方で、こういう一つの歯どめがある。であるならば、これにつきましても、やはりだれしもが納得をできる公正かつ厳正な基準と、いうものが必要になろうかと思うわけでございますが、これまた法の文言だけでは極めて当たり前の話の羅列に見えるわけでありまして、この辺をしっかりとわかりやすく、かつだれしもが関係者が納得できるものにしておかなければ、今回のこの改正の趣旨にもとどると思うわけであります。

さて、次に、運賃及び料金の設定とユーザーが提供されるサービスの内容というのは極めて性が強いはずであります。平成十年四月九日輸政策審議会航空部会の答申では、航空会社が一層の競争の促進により多様な運賃やサービスが提供されることとなる結果、利用者の選択がより広くなるが、利用者と行政、航空会社は情報格差があるので、利用者が自己の判断と自由で的確な選択を行うためには情報公開が要であるというふうに述べられております。これは極めて重要だらうと思うんですね。しかし、この点について今回の改正では、少なからず、法の文言の中では全く触れられておりません。

サーサーに
て関連
日の運
社間の
ヒスが
の幅は
の間に
断によ
開が必
私は
しか
なくと
りませ
ていいみたい、方策を決めてまいりたいと考えております。そして、その際の根拠となるのが、この新しい法律にござります報告聴取をエアラインから求める事ができるようになっておりますので、こういった規定を使いながら、今申し上げた情報の公開を進めてまいりたい、こういうふうに思つておるところでございます。

○米田委員 そこで、航空運送事業者がある、しかし一方では、新聞なんかを見ると、ばんばん旅行広告がありますね。えらい安いのがあって、思わず行きたいななんと思うようなものもいっぱいあるわけであります、あれは、要するに航空運送事業者ではなく旅行代理店の P.R. という形になつて、

の安さだけをひけらかすような形ではなく、この代価に対してこういうサービスが行われる、そういうシステムをきちんとおつくりをいただくよう関係者の間でひとつきちっと詰めていただきたい、こういう希望を申し上げておきます。あと、苦情処理システムにつきましても、先ほど局長の答弁の中でお触れになりましたが、これもひとつ研究課題としてよろしくお願ひしたいと思います。

次に、混雑空港の問題でございますが、自由競争ということになりますと、混雑空港におきまして発着枠の配分というものが公正かつ透明なルールで行われれる、しかも、そのルールをだれしもが内規するレーレーとするところに上り、今回の反省

○岩村政府委員 第一点でございますが、先生御指摘の運賃の変更命令についての具体的な運用のあり方につきましては、今後、有識者から成ります懇談会を開催しまして、我が国航空市場における競争の進展状況なども勘案しながら検討し、策定をしていきたいというふうに思つておるところでございます。

でしよう、これら的情報公開がきちんとこそ、初めて利用者にとっても本当の意味であります。私はこの情報公開の義務規定を設けるべきであったのかと思うわけでございますが、情報についてどういうふうにお考えなのか、お聞かせします。

○若村政府委員 旅行代理店なり旅行会社の適正な業務につきましては、運輸省の方で監督をいたしております、私が直接担当はいたしておりませんが、その中で、運送約款の利用者への表示と運送約款の適切性の審査、そういうことを行っておるわけでござります。

航空券について申し上げれば、仮に個人旅客用報公開等ねをされてどの選びにはなりません。

についてどう考へてゐるか。また、やはりこのルールの確立はそう時間をかけていられない問題であろうかと思いますが、スケジュール面も含めて御説明を願いたいと思います。

○岩村政府委員 東京国際空港それから大阪国際空港のよう、航空交通量に制約のござりますいわゆる混雑空港につきましては、一つは、航空

それから、第二点目の異議申し立ての件でございますが、この変更命令を発動するに当たりましては運輸審議会に諮問をしなければならないことと法律でされております。そして、その変更命令の対象となる者は、この運輸審議会が開催します公聴会の場におきまして意見陳述の機会がまず与えられるわけでございます。また、変更命令が実際に発動された後につきましては、行政不服審議法の手続に従い、もし不服がある場合であれば審議の申し立てを運輸大臣に対してもうるよう、そういう制度的担保がされておるところでございます。

○岩村政府委員 今御指摘のとおり、今回の緩和によって多様な運賃やサービスが提供される、そして利用者の選択の幅が広がることとなり期待をしておるわけですが、やはり、その際に倒的にエアラインは情報を持っている。使用者の方は少ないということで、利用者が少しあつ適切な選択を行うためには、おっしゃった通り、情報公開の充実さらには苦情処理等のシステムが必要であるというふうに認識をいたしておるところでございます。

今後、この情報公開の点それから苦情処理について、これまた有識者から成ります御

の規制供され我々を際に圧迫するに至るが、この問題は、運送の契約の内容につきましては、券面に運送約款の概要を記載させるという義務づけをさせて、航空輸送についての適用条件は利用者にわかるようにしておるところでございます。

○米田委員 私が申し上げたいのは、新しい時代に入つてまいるわけでありますから、従来の航空約款の枠組みを超えた、一体この料金に対してどういうサービスが提供されるのかということを、航空空運送事業者のみなならず、今申し上げたようないわゆる旅行代理店も含めまして、きちっとユーニ

機の運航の安全を確保するため、もう一つは、発着枠の適切、合理的な使用を確保するために発着枠の各航空会社への配分の調整を行っていくことが必要であろうと考えております。したがいまして、今回の航空法改正の中では、混雑空港に係ります運航計画に関しては運輸大臣の認可に係らしめておるところでございます。

今御指摘の発着枠の配分ルールでござりますが、これは、混雑飛行場に係る運航計画の認可制度の運用基準に当たるものになります。そして、今我々が内容として考えておりますのは、一つは、発着枠を一定の割合で定期的に回収すること、

つ適切な選択を行うためには、おっしゃり、情報公開の充実さらには苦情処理等のシステムが必要であるというふうに認識をいたして、ところがございます。

○米田委員 私が申し上げたいのは、新しい時代に入つてまいるわけでありますから、従来の航空約款の枠組みを超えた、一体この料金に対してもういうサービスが提供されるのかということを、航空運送事業者のみならず、今申し上げたようないわゆる旅行代理店も含めまして、きちつとユーリスティンスの点における懇談会

めておるところでござります。
今御指摘の発着枠の配分ルールでござります
が、これは、混雑飛行場に係る運航計画の認可制
の運用基準に当たるものになります。そして、今
我々が内容として考えておりますのは、一つは、
発着枠を一定の割合で定期的に回収をすること、

それから二つ目は、新規航空会社へ配分する」と、三番目は、全国的な航空ネットワークを維持形成するため政策枠を設け、そこへ配分する」と、そしてさらに、先ほども申し上げた、回収をしたものを既存航空会社へ配分をすること、こういったものから成り立つものだらうというふうに考えております。

そして、具体的な発着枠の配分につきましては、発着枠の必要性が具体化した場合、すなわち新しく空港容量が広がった段階で、これまで有識者から成る検討組織を設置してオープンに議論をしていただきて結論を得ていきたい、そのように考えておるところでございます。

○米田委員 有識者から成る検討組織をおつくりになるということですが、ぜひ迅速にルールをお示し願いたいというふうに要望しております。

次に、寡占化の危惧というものがどうしてもあるべきないわけであります。米国が一九七八年から一九八五年にかけて矢継ぎ早に規制緩和の措置をとった。そして、企業の数がありますが、一九七八年に三十六社、一九八四年にピークが百二十三社、以後八五年百社、九年九十七社というように、逆に、ピークを過ぎたら減っていく、こんな流れも米国にはあつたわけであります。

自由競争といつても、大手の場合には観光施設等々関連の企業もたくさん持っております。値段の競争のみならず、プラス航空券販売に関して一つのそういう付加価値もつけたりして対抗された場合に、どうしてもなかなかベンチャーや育ちにくいのではないか、そんな感も否めないわけですがあります。この寡占化の危惧については当局はどんな見通しを持っておられますか。

○岩村政府委員 アメリカの規制緩和の評価については、今先生御指摘のようなマイナスの評価、すなわち寡占化が進んだじゃないかという評価おされていますが、他面、参入機会の増大、競争の促進により運賃水準が下がった、また合理化、効率化による競争力の向上、そういうプラス面も評価されておるところでございます。

我が国の場合も、今回、需給調整規制を廃止することによりまして、市場原理と自己責任の原則に基づいて自由な競争を促進するということを考えておりますが、先ほどもお話をございました空港の制約等、我が国航空市場の特殊性がござります。そういうことも考えながら、先ほどのスロット配分ルールでも申し上げましたように、例えれば新規会社に対してスロットを優先的に配分するなど、今後とも公正競争が確保できるようになります。仕組みも用意をしたつもりでございますし、またそのように努力をしていきたいというふうに考えておるところでございます。

成田で対応できないならば、成田と同時に、成田市は要らぬという話じゃもちろんありませんが、成田も大事でありますし、別途の道も考える段階に来ているのではないかというふうに思いますが、いかがですか。

○若村政府委員 成田空港につきましては、平成六年に成田空港問題円卓会議が終結したという上で、同空港をめぐる対立構造が解消したと我々は考えております。

その後、話し合いによります用地取得を進めてきたところでございまして、現在、残る未買収用地は約五・七ヘクタール、空港用地全体の約〇・五%でございます。また、用地内に居住する地権者は残り二戸、面積にいたしまして約一・七ヘクタールというところまで来ておるわけでござります。

というような話もあるわけでござりますが、現実には、千葉県の都市部への騒音の影響の問題もございます。また現在成田空港は、今申し上げたように、最後の話し合い的努力に全力を尽くしておりますところでござりますので、そういうことも考えますと、今そういう成田にかわって羽田の国際線の利用等を議論することは困難であるというふうに考えておるところでございます。

○米田委員　いずれにしましても、アジア諸国が着々と巨大な、しかも、機能性の高いハブ空港の建設を完了し、あるいはまだ着手しつつある、こういう状況にありまして、かねてから、我が国が国際航空ネットワークの中で拠点の地位を失いつつあるということが指摘されているわけであります。その中で、今論議申し上げているような状況があるわけでありますし、しかも、三十数カ国が

次に、航空関連でもう一点伺いたいわざであります。ですが、参入及び運賃規制の緩和を中心の改正の中では、平たく言うと、ダンピング競争が始まる。このダンピング競争で疲弊するだけでは、実は産業の活性化につながらないわけですね。言ってみれば、薄利は結構だけれども、薄利多売にならなければ、日本の航空産業がしつかりしたものになってしまいます。いくわけがないわけであります。問題は、その多売が可能な状況なのかどうか。こういう観点から、日本の航空需要全体に対する容量、すなわち、端的に言なれば、空港の発着能力という問題につながるわけであります。これは実際足りてているのかどうか、こういうことから一つお尋ねをしたいわけであります。成田の問題でござります。

今日の三日目に、一部の地権者が一本目の平行滑走路建設に反対をする、話し合いに応じないという方針を確認したというような報道がありました。が、これを当局はどう受けとめておるのか。つまり、今日の流れからすると、二〇〇一年三月までの工事完成の目標といふものは達成ができないのではないか。一方で、首都圏への新規乗り入れを求める国は現在三十三カ国に上つております。

本年一月には、大臣から、回観官をして東港公団總裁に対しまして、話し合いによる二〇〇〇年度の平行滑走路の完成に向け全力を挙げて取り組めという指示を受けたわけでございます。そして、運輸省空港公団の幹部が、この中心に位置しております東峰地区という地区でございますが、この地区的地権者等に対しまして、話し合いを呼びかける大臣の書簡も直接持参するなど、話し合いによる解決にあらゆる努力を今傾注しておりますところでございます。

他方、その相手方の方からは話し合い拒絶といふことも言われておるわけでございますが、やはり平行滑走路等の二〇〇〇年度完成目標を達成するためには、工期から考えれば、遅くとも連休明けまでには地権者の方々の了解を得る必要があるというふうに考えておりまして、状況は非常に厳しいもののがございますが、なお最善の努力を現在傾注いたしておるところでございます。

それから、この成田の滑走路を整備するということとあわせて、そのほかに工夫がないのかといふこととございますが、御指摘の点、よく新聞紙上でも指摘されておりますが、例えば、羽田の夜間の利用はどうか、国際線に使ってみてはどうか

ることは、私は許されないことだらうと思うのですね。極めて国益に反する話である、こういうふうに思うわけであります。

ニューヨークなんか大きな空港が三つもあるわけですから、天下の大首都圏で一つでなければならぬということはもちろんないわけでありますから、私はやはり、羽田にいろいろネットがあるうかと思いますが、解決する道を工夫していただきて、羽田の早朝、深夜の利用、さらには再拡張というようなことも視野に入れながら、成田の完成に努力をすると同時に、需要から見たらそのくらいの形のものがもう一つできるも不思議じゃありませんので、そういう方向でひとつ真剣な検討を重ねてお願いをしておきたいというふうに思います。

それと、時間がありませんので、もう一点。今度は、道路運送法の一部を改正する法律案に関連して、一つお尋ねをしておきたいというふうに思っています。

安全規制の見直しとして、運行管理者の権限の明確化についてうたわれておりますが、現在も、これはほとんどは、運行管理者といえどもその会

社の従業員だらうと思うのです。では、今回の改正でどうなのかといいましたら、これもやはり恐らく会社の従業員ということになるのだらうと思うのですね。そうなりますと、権限の明確化はうたえども、やはりその組織の一員として、経営の方針の影響が大きいと思つわけありますが、本当にその権限の明確化、確立というものができるのかどうか、その点についてお考えをただしたいと思います。

○荒井政府委員 お答えさせていただきます。

道路運送事業者におきまして、運行管理者が必要とされておりますが、運行管理者の立場が従業員であることによつて安全の確保が困難ないといふ懸念が生じないかという御質問でございますが、運行管理者の実際やっておりることは、運転者の点呼でござりますとか運行計画の作成、運行状況の報告等で、安全な運行に直結する業務をしておるわけでございます。

従業員でありまして、その立場を明確にして、かつ、その助言あるいは指示を社内で権限あるものにするということで從来からもやってきたわけでございますが、さらに強化をする必要があるというふうに思われるところでございます。今回の改正では、運行管理者に対して必要な権限を付与しなければいけない、運行管理者の助言を尊重しなければいけない、従業員その他は指導に従わなければいけないという義務を法定化したわけでございます。

したがいまして、従業員であるわけでございますが、そのような社内での独立した義務を明確化する、それに従わない場合には事業者に対して権限の付与を命令するという運輸大臣の権限もあわせて備えることによりまして、今後の安全確保は充実したものになると考えております。

○米田委員 まだ時間が多少ありますので、もう一点ちょっと伺つておきます。

貸し切りバス事業者は、データを見ると、現在、赤字事業者が大変多いわけですね。そういう中で、実際に参入規制及び運賃料金規制の見直し

によって自由競争が加速化した場合にどういう状態になるのだらうか。寡占化のおそれはないのかどうか、あるいはまた、逆に、この業種の態様からして、小規模だけれどもどんどん新規参入ができるのか、その辺の見通しの大筋について、最後にひとつお答えをお願いいたします。

○荒井政府委員 貸し切りバスの事業者は今千九百人ぐらいございますが、黒字が約四三%、赤字が五七%という状況でございます。

事業規模別の赤字の傾向でござりますが、限られた資料でございますが、赤字の傾向に事業規模による差は顕著なもののは認められません。ただ、赤字になつてゐる原因がマーケットの低迷、輸送人員は変わりませんが、営業実収は下がつておるということでございます。

今後、参入がより自由になつた上で営業の形態あるいは事業規模の変化等はなかなか予想にくるものでございますが、今の事業の流れからいきますと、数の多いのは一両から三十両のあたりが大変多うございまして、貸し切りバスに適した事業規模あるいは顧客との関係というものがある程度あるものと思われます。

以上でございます。

○今田委員 質問を終わります。ありがとうございました。

○石破委員長 次に、今田保典君。

○今田委員 民主党的今田保典でございます。

現在、運輸事業の規制緩和が進行中でありますけれども、国民の皆さんは、これに対して期待と不安の両方でこの動きを見守つているというふうに思つております。その一つとして象徴的にあらわしているのが航空の規制緩和であると思うのですが、私はここにスポーツを当てながら乗組合いバス、貸し切りあるいはタクシーの問題等について質問をしてみたいと思います。

既に御承知のように、昨年九月からスカイマークが東京・福岡便で、十一月からはエア・ドゥが東京・札幌便で運航を開始しました。この新規参入の二社は、いわばドル箱と言われる、お客様の多

い路線で、しかもできるだけ希望する時間帯だけ

という運航であり、いわゆるクリームスキミング

という形での参入であります。また運賃についても、福岡便は半額、札幌便は三割引きという低運賃での参入であります。つまり、クリームスキミングと低運賃が特徴ですが、現在、一日三往復か

ら四往復を運航しており、営業成績は今のところ好調に推移しているという報道がなされておるわ

けであります。

さて、こうした新規参入の挑戦を受けた既存の航空三社は危機感いっぱいあります。そういう関係から、割引制度をフルに活用したことになりまし

て、ほぼ同じ低運賃で対抗することになります。

この三月から、既存三社の六割以上の便が半額ないし三割引きという低運賃になり、激烈な競争となつておるわけでございます。

簡単に申し上げましたけれども、昨年九月のス

カイマークの運航開始以来、わずか半年もたたな

いうちにこのような展開となつたわけであります。

このことは、利用者にとっては、低運賃であ

り、いろいろな面から大変喜ばしいことかもしれませんが、これが本当に安全を確保した上でこの

まま長く続くものだらうか、これによる弊害はな

いのだろうか。さらに、公共性の高い航空のあるべき方向を考えた場合、交通政策のあり方として

見た場合、私は、手放して喜べないのでないか

というふうに思つておるところでございます。こ

のような考え方の上で質問に入りたいと思います。

まず最初は、このようなクリームスキミング

と、半額、三割引き運賃というスカイマークとエ

ア・ドゥの新規参入は、現在の航空法では認められないといふうに私は思つてあります。これが認めた法の根柢というものをお示しいただきたいというふうに思います。

○岩村政府委員 航空分野におきましては、市場原理を通じた自由な競争の促進によります競争力の強化、一方では利用者利便の向上に資するということであるとい

うふうに考えております。

お尋ねのスカイマーク及びエア・ドゥに対しま

す航空運送法上の事業免許の件でございますが、

航空法第二百一条第一項の規定によりますれば、当

該路線における需給バランス、それから事業計画の経営上、航空保安上の適切性、さらには申請者の事業遂行能力等の観点を審査せよということに

なっておりまして、以上の点について慎重審査の上行つたものであります。航空法の規定に違反するものとは考えておりません。

○今田委員 今ほど御回答いたしましたけれども、その法の根柢についてでありますけれども、

両者の半額ないし三割引きという運賃は、当初か

ら普通運賃として設定されています。これは市販

の時刻表など見てもわかりますが、通常運賃と

して掲載されており、割引運賃とはなつておらないわけであります。

さきに申し上げましたが、私としては、既存の三社が対抗手段としたように、各種の割引をフルに活用すればこのようないわゆるようだと理

解したところであります。しかし、普通運賃としての半額、三割引き運賃は、現在の下方二五%とする幅運賃制度からすれば、この幅を大きく離脱

しているのではないのかなというふうに思いました。この低運賃を普通運賃とした上での参入の許可、現在の航空法に違反すると私は思つてゐるのですが、これについてはいかがでしょうか。

○岩村政府委員 新規会社につきましては、先ほど御指摘のように三便ないし四便飛んでおるわけ

でございますが、発着枠の制約からその市場占有率にはおのずと限界があるわけでございます。

そういうことで、既存会社との間で不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないというふうに考

えまして、普通運賃については、標準原価以下であれば下限の設定は必要ないと判断し、そういう運用をしたところでございます。

○今田委員 その割引運賃については、参考までにお尋ねしたいわけですが、この半額ないし

三割引き運賃というものは、現在の認可運賃制度に

○今田委員 今二十二路線がある、こういうお話をなんです。

私は山形なんですけれども、実は山形—羽田間路線でもないというようなことから、廃線をしたわけありますけれども、いわば羽田の発着枠の関係もあるでしょう、それから、決してもうかる度を見ますと、六四、五%あるかと思うんですね。利用者側あるいは一般的な考え方からすれば、六十数%という乗車密度のある路線を廃止する、あるいは減便するというのはいかがなものかというふうにさえ思えるんです。

そういうことが全国各地にこのことによって起きるとすれば、私は、規制緩和等々が、国土全体のことを考えれば決していい方向には向かわないのではないかなどいうふうに思つてるのであります。その点について運輸大臣、どう思いますか。

○川崎国務大臣 規制緩和の光と影の部分について御質問ですけれども、今、内部補助制度といいますか、全体でもうかっているからいいじゃないかという時代から、やはり一つ一つの路線の見直しという時代を迎えていることは間違いないと思います。

一方で、東京—札幌間、東京の人、札幌の人には高い料金を払つてもらひます。それによって地方の路線が維持されている。これはやはり、国民の今のニーズからは合わなくなつてきておるんだろう。しかしながら、一方で企業の社会的責任という問題が当然ある。その辺の兼ね合いを、先ほど言いました混雑空港の発着枠とか政策枠とかそこで調整をさせていただいて、ローカル線というものがしっかりと維持されるような体制をつくらなければならぬ。そういう意味では、一つの議論として、もう運輸省はそういうものを全部外してしまって、一〇〇%規制緩和にしたらどうだ、こういう御意見も当然あります。一方で、今田委員のよう

に、ローカルというものを、まさに影の部分をどうするんだということで、今回の法改正、ある意味では中途段階の法改正かもしませんけれども、も今、朝と夕方二路線を運航していただいておるわけありますけれども、いわば羽田の発着枠の関係もあるでしょう、それから、決してもうかる

路線でもないというようなことから、廃線をした

い、あるいは減便をしたい、こういう申し入れが今来ております。しかし、山形—羽田間の乗車密

度を見ますと、六四、五%あるかと思うんですね。

利用者側あるいは一般的な考え方からすれば、六十数%という乗車密度のある路線を廃止す

る、あるいは減便するというのはいかがなものか

というふうにさえ思えるんです。

そういうことが全国各地にこのことによって

起きるとすれば、私は、規制緩和等々が、国土全

体のことを考えれば決していい方向には向かわ

ないのでないのかなというふうに思つてるのであります。

○今田委員 どうもありがとうございました。

今ほど大臣の方からお話をありました、次に

内部補助についてお尋ねをしたいと思います。い

わば、こうした低運賃が認められるということ

は、その背景としての考え方の中で内部補助とい

うものを全面的に否定しているからだと思うので

あります。新規参入の一社はクリームスキミング

ですから別ですけれども、既存の三社はネット

ワークとして航空事業を営んでおるわけでありま

す。内部補助の功罪ということは承知しています

けれども、それを全面的に否定した場合、いわば

路線網としてのネットワークが成り立たないわけ

でありまして、このような低運賃の認可は、それ

がそのままネットワークの否定ということになる

のです。内部補助の功罪ということは承知しています

けれども、それを全面的に否定した場合、いわば

航空路線の維持については運賃補助を新しく設

けたとか航空機燃料税の軽減措置を図る、そ

ういった支援措置を図つております。また、今回の

法律改正の中でも、羽田等の混雑空港の発着枠の

配分、管理に関して、全国的な航空ネットワーク

の維持形成、そういう視点からの管理をしていき

たいというふうに考えておるところでございます。

○今田委員 これについて運輸省は、内部補助を交通政策としてどのようにお考えなんでしょうか。またそれとあわせて、ネットワークの関係についてもど

うなお考なのか、お示しをいただきたいと思

います。

○岩村政府委員 ただいま運輸大臣からも基本的

に、従来、交通事業においては、生活交通サービスの維持についての地域の要請もございまして、同一事業者内の異なる路線の間での内部補助による。我が国の航空の国内ネットワーク全体を維持運営するに

一方で、御理解を賜りたいと思ひますのは、第

一回目に、日本の国内のほとんどどの産業は、基本

的には外国との勝負の中で大変苦労をされてい

る。我が国の航空の国内ネットワークということ

になれば、外国の、もちろんアメリカにも我々入

りませんけれども、アメリカの飛行機会社も日本

の中で航空産業には入つてこないという意

味では一番最初のセーフティーネットがそこで引

かれている。それから、もう一つのセーフティー

として、今申し上げたように、発着枠とかそういう

ところで何とか路線が維持されるように我々も

努力してまいりたい、このように考えておりま

す。そういう考え方であります。

ただ、先ほど大臣からも影の部分と申し上げら

れましたが、この結果としまして、地域住民の日

常生活に不可欠な路線であつても、航空会社社内

の内部補助の余地が少なくなりますので、その維

持が困難となる、そういう可能性がございます。

こういった路線については、別途、十一年度の予

算が成立しておりますが、その中で、例えば離島

航空路線については運賃補助を新しく設

けたとか航空機燃料税の軽減措置を図る、そ

ういった支援措置を図つております。また、今回の

法律改正の中でも、羽田等の混雑空港の発着枠の

配分、管理に関して、全国的な航空ネットワーク

の維持形成、そういう視点からの管理をしていき

たいというふうに考えておるところでございます。

○今田委員 このような運賃競争を考えますと、運賃制度のあり方が大きな問題になつてくるので

はないかというふうに思ひます。

航空の運賃制度については、幅運賃制度と割引

運賃制度によって原則自由化と言われる状態になつております。これをさらに緩和するという動

きのようありますけれども、しかし、こうした

動

が、従来、交通事業においては、生活交通サービ

スの維持についての地域の要請もございまして、

ことは、公正競争の理念あるいは原則を示すこと

争ではありませんけれども、その下限を定めるいわば最

低運賃制を導入すべきではないのかというふうに

言われておるわけでありますけれども、このこと

についてどうお考えでありますか。

しかし、一步譲つて、かなりの自由を認める

争が、従来、交通事業においては、生活交通サービ

スの維持についての地域の要請もございまして、

争に逆行するのではないであります。ます必要な

ことは、公正競争の理念あるいは原則を示すこと

争ではありませんけれども、その下限を定めるいわば最

低運賃制を導入すべきではないのかというふうに

言われておるわけでありますけれども、このこと

についてどうお考えでありますか。

○岩村政府委員 先ほど申し上げていますよう

に、今回の航空法の改正の一つのねらいが、航空

運賃について、市場原理を通じて自由な競争の促

進によって利用者利便の向上が図られる、そういう

運賃が導入すべきではないのかといいます。制度に

お尋ねをいたしておるところでございます。

○今田委員 次に離島生活路線の問題について

お尋ねをいたいと思います。

この問題については、需給調整規制廃止後の重

要な課題として、運政審においても多くの時間を

かけて議論されたと聞いております。しかし、今

回の航空法改正法案には、離島生活路線の維持に

関する条文が全くなかつたような感じがします。

需給調整規制の廃止後も、國は、國民の生活、

交通におけるナショナルミニマムを確保するとし

ているわけありますけれども、國の基本姿勢を

示すためにも、同法改正案には離島の航空輸送に

係る特例を定めて、今後の離島生活路線維持に

する法的根拠を示すことが最低限必要だと私は

思つておりますが、これについてお考えをお聞き

いたします。

○岩村政府委員 不採算であつても、その当該地域の住民の日常生活に不可欠な路線、こういったものについては引き続き維持する必要があるといふ点につきましては、先生の御指摘のとおりでございます。

したがいまして、離島振興法等の趣旨を踏まえまして、また、議会との関係におきましては平成十一年度の予算、さらには関係税法の改正を御議論いただく中で、新たに以下の支援策について決定をいただいておるところでございます。

一つは、離島航空路線運航費補助制度を創設したこと、二番目に、離島航空路線に就航する航空機に係る航空機燃料税の軽減措置の創設と固定資産税の整減措置の拡充、さらには離島航空路線に就航するジェット機に係る空港着陸料の軽減といふことで、本法案にはそのことは記されておりませんが、これまでの離島振興法の趣旨、さらには今回の予算措置等を踏まえますれば、そういう趣旨は、それらと相まって今回の航空法改正は成り立つておるというふうに考えております。

○今田委員 今ほど御回答いただいたわけでありますけれども、このことは非常に離島の皆さんに心配されておるのだろう、私はこういうふうに思いますが、今後も十分御配慮をよろしくお願ひ申し上げたいというふうに思います。

これまで幾つかの問題点について申し上げてきましたけれども、いずれにしても重要なことは、このようなクリームスキミングによる参入と、ほぼ自由ともとれる低運賃による競争が当たり前になれば、赤字の地方路線は言うに及ばず、そうでない普通のネットワークまでが崩壊するのではないかということであります。

赤字地方路線については別途の措置を講じるとしても、いわばグレーゾーンを含めた普通のネットワークは今後どのようになるのでしょうか。私としては、このネットワークというものは非常に大事な部分でありますので、絶対に今後も守らなければならぬというふうに考えておるところであります。そのお考えと対策についてお尋ねを

○岩村政府委員 不採算であつても、その当該地

したいと思います。

○岩村政府委員 先ほども大臣からの御答弁の中にもございましたが、ネットワークの形成上重要な

な東京の羽田、そして大阪の伊丹といった混雑空港については、ミニマムの航空ネットワークの維持形成に配慮した発着枠の配分、さらに管理をするなどの措置をとりまして、全国的な航空ネットワークの維持形成に努めたいと思います。

また、平成十一年度の政府予算の中で、地方の空港、すなわち国が管理する二種A空港及び共用飛行場の空港着陸料の引き下げの措置も講じたところでございます。

○今田委員 次に、乗り合い関係の規制緩和についてお尋ねをしたいと思います。

この四月九日に運輸政策審議会から、乗り合いバスとタクシーの答申がなされました。御案内のよう、私はバス会社出身でございますので、この両事業の今後のあり方にについて非常に大きな関心を持っておりますので、この答申を慎重に読ませていただきました。しかし、率直に申し上げますと、疑問点や問題点が非常に多い。素直に納得できるような状況ではありません。こうした私の立場から、乗り合いバスとタクシーの今後のあり方を中心にして問題点や疑問点を質問したい、このように思っております。

その前に、一点だけ大臣にお聞きしたいのです

が、今回の規制緩和の中で、鉄道貨物の規制緩和について見送った。その理由に、JR貨物さん

が非常に経営的に基盤が弱い、こういうこともあつて、そういうものを含めて今は規制緩和と

あります。しかし、赤字路線であっても、黒字路

線の培養効果という重要な役割を果たしているのが多いわけであります。赤字だから、すべてが生

活路線だというわけではございません。乗り合いバス路線は、それぞれの路線が単独で存在していくのではなく、極めて強い相互依存関係にあります。ネットワークとして存在しているのであります。

ところが、運政審答申を見ますと、このとらえ

方が全くありません。ネットワークという言葉さ

えないのでありまして、このような本質から目を

そらしたようなことでは、乗り合いバスの問題解

決にはならないのではないか。まず、ネットワー

クのとらえ方が欠落しているのではないいかとい

ふうに私は思っているんですが、この点についてどうお考えでしょうか。

しかし、基本的に今、トラックとの競争が現実

問題としてあります。内航海運との競争もござい

ます。そういった中で、たつた一社しかないJR

貨物、この現状を見て今すぐに踏み切るかどうか

という議論の中で、少し様子を見させていただい

ております。このことでござります。

○今田委員 今ほど大臣の方からお話をお聞きますと、その部分については私なりに理解はするの

ですが、これから質問する乗り合いバス関係の企

業者は、そのお話をお聞きして、それはおかしい

のではないかというふうに言っている企業者が多

いのですね。

いわば、バス会社は手も足も全部切られて、今

まで持つておった土地や建物を経営が苦しいとい

うことで手放して、それでやつて生きているよう

な状況なんです。そういう状況の中で、なぜJR

貨物のよくな配慮をしてくれなかつたのかという

疑問が、非常に企業者の中であるのですよね。こ

の点を非常に疑問視している経営者も多いという

ことを前提にしてこれから質問をさせていただき

たい、このように思うわけでござります。

乗組合いバスにおける規制緩和の最大の問題点

は路線網、つまり、ネットワークの問題であると

思うわけであります。乗り合いバス路線は約四万

系統ありますけれども、この約七割が赤字路線で

あります。しかし、赤字路線であっても、黒字路

線の培養効果という重要な役割を果たしているの

が多いわけであります。赤字だから、すべてが生

活路線だというわけではございません。乗り合い

バス路線は、それぞれの路線が単独で存在してい

るのではなく、極めて強い相互依存関係にあり、

ネットワークとして存在しているのであります。

ところが、運政審答申を見ますと、このとらえ

方が全くありません。ネットワークという言葉さ

えないのでありまして、このような本質から目を

そらしたようなことでは、乗り合いバスの問題解

決にはならないのではないか。まず、ネットワー

クのとらえ方が欠落しているのではないいかとい

ふうに私は思っているんですが、この点について

どうお考えでしようか。

より地域の実情を反映した効率的なネットワー

クの形成という必要性は十分感じておりますが、

そのところ方については少々変わってくる点があるものと認識しております。

○今田委員 そこで、問題点となる数点のポイントについてお尋ねをしたいと思います。

最初は、内部補助の問題であります。これについては、生活交通のところでこれを全面的に否定するような形で書かれていますが、乗り合いバスの全体の問題として何も触れていません。乗り合

いバスは現実にネットワークとして存在していまので、内部補助の問題は避けられない問題であります。また、これはクリームスキミングともかかわる重要な問題であるわけであります。内部

補助について、乗り合いバス政策上においてどう考へておるのか、この点については企業側、またそこで働いている労働者の皆さんのが、規制緩和になることによってどうなるんだということで非常に心配されています。きょう、きちつとお答えをいただきたいと思います。

○荒井政府委員 内部補助の考え方方は、先ほどの航空に対する御質問にありますように、運輸事業にとって大変重要な言葉でございます。乗り合いバスにとりましては、より密接な意味があるわけでございます。

従来、需給調整規制のもとで、新規参入や退出を制限することによりまして、地域のバス交通ネットワークをいわゆる内部補助により維持するということが行われてきたわけでございます。このような方策は、バス輸送需要が伸びておられました四十年代までは大変有効な活力あるものであつたわけでございますが、四十年代以降、需要の減少が自家用自動車の普及等の影響を受けて続いております。特にまた、過疎部におきましては、人口の減少によってバス輸送サービス需要そのものがなくなりつつあるというようことで、営利サービスとして、従来までの内部補助の仕組みによりましても、全体としての地域のバス交通網の維持が大変困難になつてきておるというの

域のバス輸送サービスを全体としてどのような維持をするかということを考えますと、従来ない新たなシステムが必要ではないかというふうに考えられてきておるわけでございます。その際、新たなシステムといふものは、内部補助の全面的否定ということではなくて、赤字路線の維持方策についての新たなシステムの確立、従来の全体の赤字を埋めるということではなく、内部補助の有無にかかわらず必要な路線を補助する、あるいは事業者の赤字、黒字にかかわらず必要な路線を補助するといったような、補助制度の改革が必要なわけでございます。

その上で、都市部、あるいは需要の少ない地方におきましても、より良質なサービスを歓迎するという、そのために需給調整規制を廃止するということが志向されたというふうに感じております。その結果、事業者がみずから必要と考えられる合理的な内部補助は残つていくものというふうに思つております。内部補助という存在自身は否定できない、あるいは全面的には否定するものではございませんが、そのネットワーク維持における存在の意義が変わつてくるものと認識しているところでございます。

○今田委員 内部補助について今ほどお聞きをしましたけれども、今のところ、この乗り合い関係の規制緩和については答申でございまして、スタートは十三年から、こういうお考えのようですけれども、ただ、この規制緩和を進めるに当たって、今ほどお尋ねをしました内部補助がどうなるのかという問題については、非常に事業主が心配されているんですね。

お答えいただいたように、新たなシステムを確立するんだ、こういうことでありますけれども、新たなシステムとはどういうものなのかというの

なかなかバス関係の事業主は大変だろうなというふうに思つてます。この点はどうなんですか。いつも出るんですか。

○荒井政府委員 規制緩和を導入するときの手順、段取りという点であろうかと思ひますが、規制緩和の法律はこれから、次の通常国会といふことで予定しておるところでございますが、その間、補助制度の見直しでございますとか、地域協

議会を設立することを先行するとかという段取りについては非常に繊細な手順が要求されるものと考へております。

内部補助を壊す、あるいは新たなシステムの確立というのを口で言うだけではなくて、その導入を形あるものに提示しながら規制緩和を導入していく。設定していくという観点は、そのように考へておるところでございます。

○今田委員 ちょっととつこいようで申しあげないですが、新たなシステムはそういう考え方で、地域協議会というものを各県段階につくつて、その中でいろいろと内部の補助を路線について検討する、こういうシステムになるというふうに、私はそういう方向でいきたいということでの理解をしているんです。

ただ、この地域協議会というものに対して各県の温度差が非常に強いんですね。今も、そういったことではないんですが、路線のあり方につけたが、一生懸命やつて、熱心にやつている県と、ただ印だけつくっている県とあるわけですよ。その温度差のある部分について、もし、こういったものをつくつていただいて、その方向でシステムを確立するんだ、ということであれば、運輸省として今後どう指導されるのか、この点についてお尋ねをしたいと思います。

○荒井政府委員 今、委員御指摘のありましたような、地域交通の維持に対する地方公共団体の温度差あるいは熱意の差ということは、確かにあります。

これがどのよう調整していくか、ある一定の上で規制緩和に入るということにしなければ、

レベルにそろえていくかというのは課題が残つてゐると思いますが、現在も「このような答申が出された後、地方の運輸局長を通じて地方公共団体に説明あるいは説得をしておりますし、具体的にいろいろない事例を提示することによって、本省からも地方公共団体と調整、指導を図つていただき。この点は強く心に入れておるところでございます。

○今田委員 これからスタートするだろうと思つますけれども、それを想定してどうのこうのと言つつもりはないのですが、こういったものはつくるとすれば本当にきっちりつくつていただいて、そのメンバーについてもある一定の基準というものを頭に置きながら、運輸省として指導していただきたい、こういうふうに思うわけでございます。そこで、ぜひその点をよろしくお願い申し上げたいと思います。

○今田委員 これに対するお考えと、もう一つは、行政が一定の関与を行うとしております。問題があるのがわかつてないながら、なおかつこれを認めめた上で、これによって発生する問題に対し行政が一定の関与を行つとしております。問題があるのがわかつてないながら、なつかつこれを認めるという極めてわかりにくい書き方がなされております。乗り合いバスの場合、その影響は航空よりも段階にひどく、それが直ちにネットワークの崩壊になることから、クリームスキミングは認めるべきではないのではないかというふうに私は考えております。

これに対するお考えと、もう一つは、行政が一定の関与ということになつておりますけれども、その関与というお考えをお聞きしたいと思います。

○荒井政府委員 クリームスキミングに対する行政の一定の関与という、大変わかりにくい表現で、役人がケーキをつくるような言葉遣いで大変申しわけございませんが、業界の間では大変定着した言葉でございますので、答申でも使われておるところでございます。

クリームスキミングは、御存じのように、いいところ取りは許しからいかぬということであろうかと思います。乗り合いバスにおきましては、例えば、朝晩の特定時間帯のみにサービスが集中した場合に需要が比較的少ない昼間時間帯等のサービスが提供されなくなつて、利用者利便に支障が生じるというようなケースが考えられているわけではございます。そのようなケースが想定されますので、行政が一定の関与を行うことを検討すべきというふうにされたと認識しております。

その一定の関与の仕方というのは、なかなか具体的には難しいものであろうとも思つておりますが、基本的にはいいと取りにならないようないいと取りにならないように、一方、事業者間の競争を過度に制限することにならないようについて、実は、今後の具体的なルールの検討にゆだねられている面があるわけでございます。

その際 関与の形態といたしましては、ある基

準のもとで参入を制限する、あるいは参入に条件

をつける。例えば、朝夕の時間帯のみへの新規参

入に対しましては、昼間の運行も義務づけると

いったような調整、参入条件をつけるといったよ

うな形も考えられます。あるいは、参入後、いい

サービスが提供されない場合には、事業計画の変

更命令を出すというふうな、行政の関与の形とし

てはそのようなものが考えられるわけございま

すが、その発動の基準は、いろいろな多岐的な

サービスが提供される可能性がござりますので、

今後の検討を十分慎重にしていきたいと考えてお

るところでございます。

○今田委員 次に、路上競争についてちょっとお

聞きしたいのです。

近接ダイヤ、いわゆるダイヤ設定の際に、追い

抜き競争などのいわゆる路上競争という問題が出

てまいります。これについても、クリームスキミ

ングと同じようにわかりにくい書き方がなされて

おります。

これは、ダイヤ設定を事業者の自由にさせてし

まえば、当然のこととして路上競争になります。

したがつて、事業者の自由にしなければ済むこと

ですが、これが書かれているということとは、基本

的に自由にしたいということなのかどうか。自由

にしたいが、規制も必要というわけありますけ

れども、この混乱の背景には、運輸行政が本当は

何をしようとしているのか、この理念といいます

か、そういうものが定まっていないような感じ

を受けます。

この理念の問題はさておくとして、こうし

た路上競争について、自由に認めるべきではな

く、ダイヤ規制を堅持すべきではないのかという

ふうに私は考えておるところであります。この路

上競争について、有名な話として、イギリスなん

ですが、実験の失敗ということがあります。この

ような事例もありますので、こうした教訓を生か

すべきではないのか。

これについても、行政が一定の関与という言葉

を使つております。どのような考え方があつて関

与という言葉を使ったのか、お聞きしたいと思ひ

ます。

○荒井政府委員 路上競争の問題でございます

が、かつて、バスが大競争していた時代には、

そのようなことが現実にありましたし、他国にお

きましても、そういうようなことが行われている

実態がございました。

ただ、そのような競争自身は利用者の利便を阻

害する面がございますので、自由に競争する、お

客を奪い合う、あるいはダイヤの変更を非常に頻

繁に行なうということは、余り望ましいことではな

いと思っております。

競争を過度に制限しないという一方、利用者に

混乱が生じないようにすべきでございますので、

その関与の内容あるいは手段という点につ

いては基本的に好ましくないと思っておりま

す。そのため、安定供給をしていただく手法が問

題になるわけがございますが、期限をつけるとい

う手法が望ましいのか、あるいは従来からやつて

おりましたように、参入時に、車庫、車両等の事業

基盤を保有するとか資金計画等の一定の審査を行

うとかということを通じまして、安定供給の能力

と意思がある、あるいはある投資をして脱退しに

きかと考えております。

いましばらく検討させていただきまして、また

法律あるいはルールの確立について御相談申し

ますが、これが書かれているということとは、基本

的に自由にしたいということなのかどうか。自由

にしたいが、規制も必要というわけありますけ

れども、この混乱の背景には、運輸行政が本当は

何をしようとしているのか、この理念といいます

か、そういうものが定まっていないような感じ

を受けます。

本当に、全く放置をしておけば大変な問題を発生

する可能性のある問題でありますので、十分御検

討いただきたい、このようにお願いを申し上げた

いわけであります。

参入のあり方の基本についてお尋ねをしたいわ

けです。安定的なサービスの提供とありますけれ

ども、この安定供給という言葉に私は疑問を感じ

ました。安定供給とは、ある期間、そのサービス

全体に責任を持つことと理解していたからでござ

います。参入と退出を基本的に自由とした上で、

しかも、クリームスキミングや路上競争も認めよ

うとしているわけですから、安定供給が参入の基

本的条件にはならないと思つたわけでございま

す。

ここで言う安定供給の意味とは、参入条件に期

限を設けることなのか、それしか私は理解でき

ませんが、これについて御説明をお願い申し上げ

たいと思います。

○荒井政府委員 需要調整規制廃止後に、参入、

退出がより自由になりますと、安定供給に支障が

出るのではないかという懸念があるという御意見

でございます。

自由な経営を開拓していく一方、安定的な

供給というのは、特に乗り合いバスは地域住民の

日常生活の足でございますので、日がわりに事業

の提供が変わる、サービスの内容が変わると

いうことは基本的に好ましくないと思っておりま

す。そのため、安定供給をしていくべきだと思ってお

ります。

○今田委員 私は、そこは非常に重要だと思うん

ですよ。

参入する側はいろいろなことでそういうこと

をやるにしても、された側の事業計画というの

は大幅に狂っちゃうんですね。ある日突然、まあ、

ある日突然と言つとちょっと言い方がおかしいん

ですが、参入してきました、一年後に、ある日突

然、私どもやめます、こういうことになります

と、やはり既存の事業者は、前から地域の皆さん

にこの企業をお育てをいたいたという一つの恩

義があるわけですよ。社会的責任を持って今も

やっておられるわけありますし、そういう既存

の会社の、企業の事業計画というのを狂わすよう

責任をどう考えておられるのかという観点からお尋ねをしたいのですが、いろいろとこれまで尋ねてきましたけれども、この段階では、主要な点が今後の検討課題となっていることから、乗り合いでバスの今後が展望できないというもどかしさがあります。

そこでめにお尋ねしたいことは、繰り返しになりますけれども、乗り合いバスはネットワークだということでありまして、したがって、乗り合いバス事業への新規参入に当たっては、事業の継続、運行時間帯及び最低便数など、地域のバスネットワークに対しても社会的責任をきっちり持たせることが必要であると思っています。

ように、指定区間という制度をつくつてあります。そのような、いわゆる海上運送のようなものを、やはり乗り合いバスにおいても考えてみると、きではないのかというふうに思つて いるわけありますけれども、これらについてどうお考えのか、お聞かせいただきたいと思います。

○荒井政府委員 新規参入の条件といたしまして、新規参入者に対します社会的責任の条件という点でございます。その点について、具体的な基準がまだ確立していないことは御指摘のところおりでございますが、法案作成時、あるいは基準作成時に御相談申し上げたいと考えておるところでございます。

バス路線の実態につきましては、先ほど申されましたように、四万系統以上あるバス事業でござりますし、その実態は、都市路線あり、都市間あり、空港連絡あり、あるいは地方のいろいろな輸送形態ありということで、社会的責任の持たせ方という点について、具体的な基準の検討が今後必要かと考へております。

ようく港湾があつて非常に確定的な路線であるのと、路上で展開する路線と、いろいろ具体的な形態は違うものかと思いますので、第一印象でござりますが、恐縮でございますが、実際の運用はかなり困難ではないかなという印象は持つわけでござります。

今後そういう仕組みをも含めて検討を進めて、競争を阻害しない、安定的な供給を確保する、あるいは、新規事業者と既存事業者の公正な競争を維持するという観点から、参入条件について、具体的かつ客観的な条件を検討していくたいと考えております。

いたたいて来年の御決定になるのであるう、また法律として御提案をさせていただくということになりますので、委員の意見は拝聴させていただいたところでござります。

ただ一方で、昭和五十年代ころまで、国が大きな力を持ち、大きな権力をもちながら地方といふものを引っ張っていく、そして、企業をコントロールしながらやっていく、こういう時代からやらはり次の時代に変わらざるを得ないところに立つておると思っております。

まことに、バスの義務化と今取り組んでおられる、同

長から答弁をいたしましたように、内部補助制度では、どうも今の生活路線というものを地方のバス会社にすべて委託していくというのは少し限界が来たのである。そういう意味では、地方のバス会社の経営という立場から考へても、そろそろ全体の仕組みを変化させていかなければならぬ時期に来るのではなかろうか。

そこで、先ほどからお話しのように、ナショナルミニマムとしての、規制緩和で影となる部分については国なり地方自治体がどうやっていくんだ

そういうところをはつきりさせながら、一方で地域によって創意工夫のサービスが提供される、そういった事態に変えていければ、このように思っております。どうぞ、そういういた意味では、今田委員も同じ御認識だろうと思ひますけれども、今までの延長線では地方のバス会社もなかなか戦々立たないという現状の中で、次なる対策を打たなきゃならぬ。その中で、規制緩和を基本としながら、ナショナルミニマムというものをしっかりと組み合わせながらやってまいりたいと思いますので、いろいろ御指導賜りたいというよう思います。

ましたように、私も同意でござります。以前からおっしゃることについてはナショナルミニマムといいま
すか、いわば総合交通網について国としてどう考
えているのかというのだが、今まで余りきちっと出
されていなかつたのではないかといふうに思う方
のですよ。それは、そうしなくとも、路線とい

便を感じさせないままに今日まで来た。しかし、この時代、いろいろな問題があつてこの問題が出てたのだろうと思うのですが、現実としては先ほど私が申し上げましたように、地方のバス会社は本当にいろいろなことを今頭に置きながら苦しんでおるということをぜひ御理解をいただいて、いろいろな点について早目に、早急に対策をしてく

ただきたい。このことをお願いを申し上げて、バ
ス関係を終わりたい、このように思います。
次に、タクシー関係についてお尋ねをしたいわ
けであります。タクシーの場合の最大の問題点は、
台数の問題だと思っています。今、どこの町
でも空車のタクシーがあふれています。不況の影
響もありますが、タクシー関係者にお聞きします
と、不況は別にしても、少なくとも三分の一は多
いということでございます。私としても、明らかに
にタクシーが多過ぎるという実感を持っておりま
す。このようなタクシーの供給過剉は、空車が町
にあふれているわけですから、利用者にとっては
歓迎されることかもしれません、しかし、それ
では事業者や運転者の提供側が成り立ちません。
タクシーサービスは利用者と提供側の相対的な關
係で成り立っていることを忘れてはならないと思
うわけでございます。

そこで、まず最初にお尋ねしたいのは、タク
シーが供給過剰の実態にある、そして、この台数
のあり方がタクシー問題の根幹であるということ
についてどのように認識をされているのか、お尋
ねをしたいと思います。

○荒井政府委員　お答え申し上げます。

タクシー事業は、供給力が減少しない一方、輸
送需要が減退しておるという意味で、時系列的に

も供給の過剰の状態が現出しているというふうに認識しております。その理由いたしましては、御存じのように、歩合制賃金によりまして事業者の増車意欲が極めて強い、あるいは、近年の景気低迷によって輸送需要が落ち込んでおる一方、自ら的な減車が行われないということが理由であろうかと思います。

タクシーに「きましまでも市場におきまして需要と供給のバランスが崩れることにより、さまざま的な問題が生じる」というふうには認識しておるところでございます。御指摘のタクシーの供給過剰の問題は、今申し上げましたタクシーの特性に起因する大変重要な問題だと思っております。しかしながら一方、タクシーにつきましてもこれまで需給調整規制によりまして、良質なサービスを提供したいというまでの参入をさせないと、いうことが続いてきたわけでございまして、その結果、良質なサービス提供が促進されなくて、事業全体の活力、活性化が阻害されたという面も指摘されておるところでございます。

このため、運輸省といたしましては、タクシーサービスの活性化、発展を目指すという観点から需給調整規制を廃止するということに踏み切ったわけですが、良質なサービスの導入を促

進する一方 市場の需給バランスの達成を図ると
いうことが必要なわけでございますが、その際、
行政の介入ができるだけ小さくする、効率的な行
政手法、手法に工夫が必要ではないかというふう
に政府の部内で指摘されているという観点も無視
できない点でござります。

それで、台数あるいは供給力の調整につきまし
て、運輸省いたしましては今後、事前審査や事
業者を排除する、あるいは供給過剰時に新規参
入や増車を制限する緊急措置の導入などの措置を
検討するということが提言されておるわけでござ
います。先ほど申しました目的を達成するため
に、その種の手法について今後幅広く検討してい
きたいと考へておるところでござります。

○荒井政府委員 タクシー事業の供給力の調整の手段といったしまして、最大台数制限、規制というものが有力ではないかという御指摘でございます。タクシー事業の特性を踏まえますと、台数供給力が大変膨張する傾向にあることは申されたところでございます。一方、市場の淘汰という言葉をお使いになりましたが、任せて需給のバランスができるかという点については、市場の淘汰、市場の機能だけではなかなか難しい面があるのでないかというふうに感じておるところでもございま

タクシーの需給関係については、もし本当に市場の淘汰に任せるに考へておられるならば、それは政策として全く無課題であります。タクシーに限っては、その事業特性から、台数の問題は避けられません。したがつて、もし参入を自由にするにしても、少なくともその地域における最大台数制限というものが不可欠ではないのだろうかといふうに私は思つております。

この市場淘汰が本当に可能だといふうにお考えなのかどうか。また、最大台数制限というものを、私としては必要だといふうに思つておるのですが、これについてお伺いをしたいと思います。

○今田委員 いろいろ考え方についてお答えいたいわけありますけれども、しかし、そういうはいっても台数規制をなくすということは、幾らタクシーがふえ過ぎても、それには行政は関与できないということになるわけであります。このために緊急措置制度というのをお考えのようですが、基本的に参入を自由にした上で、そのような措置が実際に可能だと私は思われません。もし可能ならば、現在の供給過剰を今すぐにでも解決すべきであります。したがって、ふえ過ぎは市場の淘汰に任せることになるわけですが、これまでも、諸外国においても、この市場淘汰によってどうまくいった例はないというふうに私はお聞きしております。

しかし社会的な問題としてそういうことが本当に許されるのだろうかというふうに思えば、例えば私、こちらからよく新橋の駅にタクシーを利用していくときがあるのですが、道路をふさいでいるのですね、タクシーがあふれている。一般的の車が通れないという場面がちよくちよく見られます。そういったことが社会的な観点から許されないのだろうかというふうに思えば、私はやはり、違う観点から、タクシーの台数制限というのはあってしかるべきではないのかというふうに思います。

もう一点申し上げますと、私は東北出身で「さいますけれども、岩手の盛岡なんかは、駅前から

○今田委員　この台数制限については、やはり事業主は幾ら車をふやしても全然企業に影響はないのですよね。ということは、いわばそこで働く労働者、いわゆるドライバーの賃金制度はほとんど歩合制ですから、月当たりの水揚げが八十万あつたのが、台数をふやすことによって一台当たり六十万になつたり五十万になつたりするという場面があつても、事業主は全然その影響はないのですよ。ですから、私は、どんどんと台数をふやしていくという考え方方に成り立つ事業主もいるのですはないかというふうに見ておきますね。

タクシー事業の特性を踏まえて、安全、安心、良質なサービスを提供する需給バランスをできるだけ達成する、またさらに、行政の必要最小限の介入という三つの課題があるわけでござります。最大台数制限という直接的な規制の手法も一つの考え方であるうかといふには現在思いますが、答申の提言、あるいは從来からの議論の規制見直しの延長の中では、参入の条件、事後のチェックあるいは事後的緊急措置の検討といったような検討課題を提示されております。まずそのような観点を詰めさせていただきまして、タクシー事業に適したルールの確立を図りつつ、さらには、その検証を踏まえて御相談あるいは御意見を賜りたいと現在の時点では考えておるところです。

いと思います。
○荒井政府委員 タクシーの事業をよりよいものにするために台数というのに最大限注目すべきであるという御指摘は、そのように同感させていただきます。そのときに、最大台数制限という形が法制的にとり得るものか、あるいは望ましいのかということにつきましては、いましばらく検討させていただきたい。少々困難な点もあるようになりますが、いろいろなことを考えるべきではないかという点については、御指摘のように感じております。

をかけなければダメなわけとして、そうなりますと、燃費の問題から、環境の観点からも非常にいろいろな問題があるというふうに思います。これは、御案内のように、東京駅の八重洲口から丸の内側までタクシーが並んでいますよね。それが全部エンジンがかかっているのです。そういうのは、私は本当に環境的に見ると、どうなのかなについて何かお考えがあればお聞かせいただきたい。

何キロと統一しているのですよ、タクシーがあふれて。だから、せっかく二車線、三車線と道路を確保しているにもかかわらず、その車があるために一車線あるいは二車線しか利用できない、こういう状況が全国的に広がっているのですね。そのことが本当に社会的に許されることなのかというふうに思えば、私は、タクシーという商売上から見た制限ではなくて、社会的な観点から見て、本当にいいのだろうかというふうに思います。

もう一点。当然、これからは気候的にも暑くなるから、そういうことになることはないのでしょうけれども、真冬にはそういう状況が起きるのでしょうかね。いわゆる、車にいるのには寒いということで暖房をかけるわけで、当然これはエンジン

さらに、タクシーにつきましては、大都市におきましては、流し運転で逆に空車率が五割を超えるわけでございますので、その点、環境あるいは燃料の消費、道路の占有ということに、いわゆる社会的な負のサービスというようなものが提供される可能性があるわけでございます。

この点につきましては、全体の制限という考え方もあるうかと思いますが、むしろ流しを減少させること、あるいはエンジンを停止させつなお客がとれるような、特に最近のITSという情報機器、GPSというような衛星の利用、あるいは携帯電話の利用等、情報通信システムをさらにタクシーの分野に入れることによって、走行の節約とお客様の利便の維持ということが両立できないかということを別途考証しておることでございます。先ほど私はアイドリングをやつしていきますので、それにつきましても真剣な努力を継続させていただきたいと申し上げたいと思います。

○今田委員 いろいろな観点から問題があるわけあります。先ほど私はアイドリングをやつしている場面が数多く見られるということを申し上げたのですが、私は経済的観点からも相当な日本としての、国としての損失があると思うのですよね。そういうものを、運輸省として何か調査されたときがあるのかどうか、あるいは停車中だけではなくて、お客様を拾うために懸命にドライバーの方が努力をされていろいろなところを走り回っているわけですよ。そういう観点からの経渉的な損失といったものも含めて、運輸省として何か調査されたときがあるのかどうか、ちょっとお聞きしたいのです。

○荒井政府委員 今時点できちんとこのことはございませんが、過去の調査があるかどうか、あるいは今後調査すべきかということをもう一度検討して、また後刻御報告申し上げたいと思います。

○今田委員 いろいろな問題はあるにしても、とにかく、都内だけではなくて全国的にタクシーがあふれているということを考えれば、早くやはりこの点については対策をしなければならない

のではないかというふうに思います。

次に、需給調整規制が廃止になれば、これから

あります。

のタクシー事業規制は、資格規制が柱になるわけ

であります。私は、特に重要なことを思っておりますのは、運転者と事業者の属人的な面での資格規制であります。

運転者の資格については、タクシーサービスは

運転者の質によるところが大きいとして、質の確

保が提起されています。この点については私は全

く同感であります。しかし、運転者の質に直接か

かわる属人的な面では、地理知識やあるいは利用

者への応接などに關し、必要な処置を検討するこ

とが適切としているわけであります。タクシーの

事業特性を考えた場合、その属人的な資格とし

て、タクシー運転者資格制度を新たにつくるべき

ではないのか。これは、運転者に自覚と誇りとい

うものを持たせて、ステータスとしても必要と考

えるからでございます。

この運転者の資格制度というものをこれまで検討されたときがあるのかどうか、まだどのようにお考えなのか、お聞かせをいただきたいと思いま

す。

○荒井政府委員 タクシー事業におきましては、

特に事業者と運転者の能力がサービスの質を決定

的に左右するという点、したがって、属人的な資

格あるいは能力が大変重要だという点は、全くそ

のとおりであると思っております。

その際、特にタクシーの運転者の資格制度とい

うことを設けて、その能力、質を確保すべきじや

ないかという点でございますが、現状では、タク

シー運転者は、安全上の観点から二種免許の保持

義務づけ、あるいは、流し営業が大半を占める

大都市につきましては運転者登録制度を実施して

おりまして、登録制度におきましては、一定の成

果を上げておるところでございます。

資格制度に格上げと形を変える、全国的にその

ような制度を導入するという点につきましては、

行政の介入の形として、最近困難な点も法制上認

められるふうに感じますが、あるいは、地方にお

きましては、そのようなことをしなくとも運転者

の質はある程度保たれるという実情にもあるかも

しません。

したがいまして、現状におきましては、運転者

に対し一律の規制あるいは資格制度というの

は、運転者と事業者の属人的な面での資格規制で

あります。

運転者の資格については、タクシーサービスは

運転者の質によるところが大きいとして、質の確

保が提起されています。この点については私は全

く同感であります。しかし、運転者の質に直接か

かわる属人的な面では、地理知識やあるいは利用

者への応接などに關し、必要な処置を検討するこ

とが適當としているわけであります。タクシーの

事業特性を考えた場合、その属人的な資格とし

て、タクシー運転者資格制度を新たにつくるべき

ではないのか。これは、運転者に自覚と誇りとい

うものを持たせて、ステータスとしても必要と考

えるからでございます。

この運転者の資格制度というものをこれまで検

討されたときがあるのかどうか、まだどのように

お考えなのか、お聞かせをいただきたいと思いま

す。

○荒井政府委員 タクシー事業におきましては、

特に事業者と運転者の能力がサービスの質を決定

的に左右するという点、したがって、属人的な資

格あるいは能力が大変重要だという点は、全くそ

のとおりであると思っております。

その際、特にタクシーの運転者の資格制度とい

うことを設けて、その能力、質を確保すべきじや

ないかという点でございますが、現状では、タク

シー運転者は、安全上の観点から二種免許の保持

義務づけ、あるいは、流し営業が大半を占める

大都市につきましては運転者登録制度を実施して

おりまして、登録制度におきましては、一定の成

果を上げておるところでございます。

資格制度に格上げと形を変える、全国的にその

ような制度を導入するという点につきましては、

行政の介入の形として、最近困難な点も法制上認

められるふうに感じますが、あるいは、地方にお

きましては、そのようなことをしなくとも運転者

の質はある程度保たれるという実情にもあるかも

しません。

したがいまして、現状におきましては、運転者

に対し一律の規制あるいは資格制度とい

うは、運転者と事業者の属人的な面での資格規制で

あります。

運転者の資格については、タクシーサービスは

運転者の質によるところが大きいとして、質の確

保が提起されています。この点については私は全

く同感であります。しかし、運転者の質に直接か

かわる属人的な面では、地理知識やあるいは利用

者への応接などに關し、必要な処置を検討するこ

とが適當としているわけであります。タクシーの

事業特性を考えた場合、その属人的な資格とし

て、タクシー運転者資格制度を新たにつくるべき

ではないのか。これは、運転者に自覚と誇りとい

うものを持たせて、ステータスとしても必要と考

えるからでございます。

この運転者の資格制度というものをこれまで検

討されたときがあるのかどうか、まだどのように

お考えなのか、お聞かせをいただきたいと思いま

す。

○荒井政府委員 タクシー事業におきましては、

特に事業者と運転者の能力がサービスの質を決定

的に左右するという点、したがって、属人的な資

格あるいは能力が大変重要だという点は、全くそ

のとおりであると思っております。

その際、特にタクシーの運転者の資格制度とい

うことを設けて、その能力、質を確保すべきじや

ないかという点でございますが、現状では、タク

シー運転者は、安全上の観点から二種免許の保持

義務づけ、あるいは、流し営業が大半を占める

大都市につきましては運転者登録制度を実施して

おりまして、登録制度におきましては、一定の成

果を上げておるところでございます。

資格制度に格上げと形を変える、全国的にその

ような制度を導入するという点につきましては、

行政の介入の形として、最近困難な点も法制上認

められるふうに感じますが、あるいは、地方にお

きましては、そのようなことをしなくとも運転者

の質はある程度保たれるという実情にもあるかも

しません。

したがいまして、現状におきましては、運転者

に対し一律の規制あるいは資格制度とい

うは、運転者と事業者の属人的な面での資格規制で

あります。

運転者の資格については、タクシーサービスは

運転者の質によるところが大きいとして、質の確

保が提起されています。この点については私は全

く同感であります。しかし、運転者の質に直接か

かわる属人的な面では、地理知識やあるいは利用

者への応接などに關し、必要な処置を検討するこ

とが適當としているわけであります。タクシーの

事業特性を考えた場合、その属人的な資格とし

て、タクシー運転者資格制度を新たにつくるべき

ではないのか。これは、運転者に自覚と誇りとい

うものを持たせて、ステータスとしても必要と考

えるからでございます。

この運転者の資格制度というものをこれまで検

討されたときがあるのかどうか、まだどのように

お考えなのか、お聞かせをいただきたいと思いま

す。

○荒井政府委員 タクシーサービスにおきましては、運転手とともに

事業者の能力というものは決定的であろうかと思

います。その点、我が国におきましては、他国と

連携して、健全な法人事業者を育成するという

観点の指導、行政努力を長年続けてきまして、法

人事業者の質という点につきましては、他国に比

べてある程度評価できるものがあるかと思いま

す。しかし、今後、事業者の参入条件が緩和され

ますと、事業者の属人的な能力ということについ

て、参入時の審査あるいは事後のチェックにおい

て十分な措置を講じることが必要だと考えており

ます。

また、事業遂行能力の、不透明で恣意的な基準

にならないようについて、運政審の審議で

ございますが、運政審の答申においては、基本的

な考え方は示されておりますが、具体的な内容は

行政にゆだねられた経緯がございます。残念でござ

りますが、その点については、行政の責任とし

てその内容の詰めをさせていただきたいと思つて

おります。

なお、今回の貸し切りバスに係ります道路運送

法の改正におきましては、タクシーも含めて、過

去に重大な法違反があつたときには、当該法人事

業者の役員であつた者を新たに人の欠格事由の対

象として加えるということをしておりまして、事

業者の属人的な資格の強化という面では、一步踏

み込んだ面があることを申し上げたいと思つて

おります。

法の改正におきましては、タクシーも含めて、過

去に重大な法違反があつたときには、当該法人事

業者の役員であつた者を新たに人の欠格事由の対

象として加えるということをしておりまして、事

業者の属人的な資格の強化という面では、一步踏

み込んだ面があることを申し上げたいと思つて

おります。

法の改正におきましては、タクシーも含めて、過

去に重大な法違反があつたときには、当該法人事

業者の役員であつた者を新たに人の欠格事由の対

象として加えるということをしておりまして、事

業者の属人的な資格の強化という面では、一步踏

み込んだ面があることを申し上げたいと思つて

おります。

法の改正におきましては、タクシーも含めて、過

去に重大な法違反があつたときには、当該法人事

業者の役員であつた者を新たに人の欠格事由の対

四

果としては、タクシーには上限と下限を定めた幅連賃制という方向しかないのではないかといふうに思つておるわけであります。

運賃で競争をさせてはいけないと思っていること、最低運賃制が必要なこと、さらに、どのように運賃競争を考えておられるのか、このことに聞いてお聞かせをいただきたいと思います。

○荒井政府委員 タクシーの運賃につきましては、今御指摘がありましたように、価格を選んで選択が難しい、あるいは支払いが一対一で事後に行われるという点につきまして、他のサービスと違う面があることは御指摘のとおりでござります。

しかし一方で、一連の議論が重複してしまったところではございまして、タクシーにおきましても多様な運賃制度が導入されるのではないか、その結果、タクシーサービスの向上、事業の活性化に寄与するのではないかという観点から、自由化が行われてきたところでございます。現在まで、初乗り短縮運賃でございますとか複数の運賃、ゾーン運賃制、幅運賃制が導入されておるところでございます。

今後の見直し後の運賃制度につきましては、

今申されましたように、事前の車両選択が困難あるいは地域によって独占、寡占になる可能性があることから、利用者保護の観点から上限の規制が必要と認識しております。また、運賃の値下げ競争が激化いたしまして、運転者、特にタクシードライバーにおいては運転者の労働条件の低下につながり、まして、輸送の安全の確保を困難にする可能性がある、あるいは不当な競争を導入する運賃の設定を行われる可能性があるということから、何らかの形での不適切に安い運賃の規制は必要だというふうに認識しております。

需給調整規制廃止後の運賃規制の具体的な内容について、どういうものが不適切である、あるいは下限の運賃の水準はどうか、その他について、今後慎重に検討してまいりたいと考えております。

○今田委員 これまでタクシーの台数制限や運賃の競争のあり方についてお話をしましたけれども、こういう問題は、私は、それぞれの地域あるいは地方で解決できるのではないかというような観点から、新しい問題として提起をしたい、このようになっています。

いわゆるタクシーの地方分権についてお尋ねをしたいと思います。

タクシー問題はもともと地域の問題でありまして、諸外国ではローカルの問題としてはつきりしております。中央で具体的な運営が問題になるこ

とはまづありません。しかし、我が国では、東京の倫理を地方に持ち込むといった反発が絶えずあるよう、中央集権的に運営されているというのが実態ではないかと思うわけであります。タクシー行政の運営については、中央は資格の制度の基本を定めることにとどめて、具体的な運営は地方自治体を中心として地域に任せるべきではないのかというふうに思います。そうすることによつて、地域の実情に合わせた弾力性のある政策運営が可能になるわけでござります。

私は、冒頭に申し上げた最大台数制限や、あるいは、ちょっと時間がなくて質問できなかつたわ

けですけれども、タクシーの近代化センターの運営、そういうものの地域が責任を持って行うことができるのではないかというふうに思うわけであります。タクシー行政権限の地方分権についてどのようにお考えなのか、お聞かせをいただきました。

思います。
しかし、その背景には、タクシーは特に、安全、安心なサービスの提供という観点からは、全国的な、統一的な最低限の規制として国がより積極的に関与すべきではないか、国民もそういう規

制を望んでおられたのではないかというふうに考えております。一方、タクシーの営業につきましては、流し営業を中心の大都市がある一方……(発言する者あり)車庫待ち営業を中心の地方部、地域によって実情に違いがあるというふうに認識しておりまして、タクシーの規制につきましては、地方の実情に通じた地方運輸局長に権限を委任して

運用しておるという実情でござります。
今後、地方公共団体に権限を移譲するかどうか
という点につきましては、受け入れる側の体制で
ござりますと行政の効率性でございますとか、
検討課題はいましばらくあるうかと思ひますが、
そのような点を踏まえまして、新たな制度を具体
的に検討する際、也或の実情に合つた「行政の責

○今田委員 今ほどいろいろとお答えをいただいたわけでありますけれども、タクシー業界側からいわせれば、何か上から抑えられているというような感じを実際は持っているのですね。しかし、各地域でいろいろな問題が起きているわけでありまして、その地域と密接した問題解決にはやはりある一定の地方分権をしていただきたい、そし
てお困りの本題に答えておきたいと思います。

て、それぞれの地域で解決をしていただく、というような場面が、これからは必要なのではないかなというふうに私なりに考えておるところでござりますので、いろいろと今後御検討いただければありがたい、このように思います。

運輸事業の規制緩和についていろいろお尋ねをなされたわけでありますけれども、最後に申し上げたいのは、この問題の最大ポイントは、競争と社会的な公正の両立という難しい問題にあると思います。よほど真剣に考えて取り組まなければ、「二兎を追う者は一兎を得ず」ということになるのではないかと思います。

ないかというふうに思います。この両立は公正競争のルール確立ということではないのだろうかと、いうふうに思っています。しかし、この公正競争のルールが全く見えてきません。このため、運輸事業の関係者はこの先どうなるのかという不安感

でいっぱいあります。それにもかかわらず、規制緩和が、規制緩和ありきというような感じでどんどん進行しているような感じがいたします。
運輸省は、運輸事業をこれからどうするのかについて、理念、それに基づく競争のルールというものを明確にする責任があります。私は、理念なもの規制緩和は失敗のもとと以前から思っておりわ

○川崎国務大臣　運輸省の仕事として規制緩和を進めていく中で、まずは基本は安全の確保でござい
けであります。競争と公正の両立、競争のルールということについて、運輸省としてきっちりお持ちだというふうに思いますけれども、そのお考え方についてお聞かせをいただきたいと思いま
す。

今田委員ともいろいろ議論したところであります。安全なサービスを国民に提供する、そこだけは、私どもは、いろいろな議論がありますけれども譲れない、このように思っております。一方で、創意工夫によって国民にいいサービスが提供されるように、公正な競争ができるような体制をつくっていく、これが今日的な課題だというように考えております。

そういう中で、私どもが今御説明を申し上げてきましたのは、排他的といいますか、競争を通じていいものが生まれる、これは我々が信じているところであります。しかしながら、一方で、競争の中で相手を倒してでもやっていく、極端に言えば、非常に安い価格を提供して相手を倒す、結果として自分が寡占なり独占を得る、それに伴って逆に高い料金を設定していく、こういうものについては何としても排除をしていかなければならぬだらう、そのセーフティーネットはしっかりとやりますよということで申し上げております。

すけれども、我々がそれを持つことについて、少し、いや、そこでも規制緩和をしてしまえ、競争なんだからどんどんやれという御意見もありますけれども、私どもは、先ほどから申し上げているとおり、そこだけはきちっと持たせていただきて、

安全の問題と、今、排他的な処置というものについては私どももしっかり押さえていきたい、この二つともは競争と安全という二つの柱を上げて

○赤羽委員 それでは、質問を始めます。まず、航空法関連の、航空法の改正につきまして、お聞きしたいと思います。

需要の下位四十路線というか、需要が少ないと
ころの路線であればあるほど休廃止の傾向とい
うのは出てくるのではないかと。調べたところです

ますが、そのもととなる原因として、例えば、飛行機便にかわる新幹線が延伸されてスピードアップされたとか、最近の例でいうと、本四の橋がかかる

二、公正な競争の実現に向けて、おきたいと思います。

質問をさせてしまひました。しかし、馬鹿の船を法第一条の項目で、これまでの現行法は「事業の失敗を確立するに至らる事無、今後「事業の適

と、去年の秋から、十一月、十二月だけで休廃止
略算が十三便に上る。どうふうなことはあるかと

かつたことによつて、そこに高速バスが走つて、
料金の面においても直
接更生するので、それがつ

○今田委員 今はととなたか後の方で、お話ししながら、いろいろな問題があるわけでありまして、時間かけてやはり議論していただき、また、そこにいる労働者も大勢の方がおるわけでありまして、今後真剣にこの問題について取り組んでいただきたい、このことを申し上げまして、私の質問を終わりたいと思います。ありがとうございます。

秩序を確立し」といふところを「以後事業の運営が正かつ合理的な運営を確保して云々というふうな改定になつておりますけれども、この事業の秩序、まさに、恐らく、需給調整による路線ごとの免許という参入規制を緩和するということであると思うのです。これまで路線ごとの需給調整による免許という参入規制が、事实上の路線の休止、廃止の抑制力となつていていたという認識はあったのかどうかを、まず確認させていただけますか。

○川崎国務大臣 御指摘のように、事業の秩序、そして業界の育成、この二つの文言で、運輸省サ イドが、ある意味で監督行政といいますか、それ

路線が「二便は」といふことから、そういう危惧を思いますが、この点については、そういう危惧、実態はどうなのかということと、今後そういった傾向性が広がっていくのではないかという危惧について、運輸省はどう考えておりますか。

○岩村政府委員 今先生御指摘のように、参入を自由にする。他方、退出の方も自由になるということで、特に不採算路線を中心とした撤退が進んでいくのではないかという御懸念でございます。これに対する対応いたしまして、まず、どの程度のこれまで路線廃止なりがあつたかという数字だけ申し上げたいと思います。これまで免許制を

○赤羽委員 それで、日常生活に不可欠な離島路線に対し、今後運航費等々の助成というか、補助をする方針があるのですか。

○岩村政府委員 不採算の路線でございましても、その当該地域の住民の日常生活に不可欠な路線につきましては引き続き維持を図る必要があるというふうに考えております。今回の平成十一年度の政府予算の中におきましても、従来から実施

午後零時一分休憩

をやってきた。ある意味では育成という効果はあつたかもしれないけれども、次の時代を迎えて、民間の創意工夫でやっていけるような時代に変えていかなければならぬ、こういう発想のもとで転換を図ったわけであります。当然、そういう意味では、参入、退出につきましても、ある意味

ししておりますか。過去三年間、休廻止によつて航空便がなくなつた路線は二十二こざいます。ただ、一方で、新規に三十四の路線も設定されておるところでござります。

○赤羽委員 三年間で二十二便廃止になつた。それで、ちょっと私の調べたのが確認できればと用

してまいりました。離島航空機の購入に対する補助の措置に加えまして、一つは、離島航空路線の運航費の補助制度を新しく設けたこと、離島航空路線に就航する航空機に係ります航空機燃料税の軽減措置を新たに設けたこと、それから、固定資産税、この離島関係の航空機の固定資産税でござな

質疑を続行いたします。赤羽一嘉君。
○赤羽委員 公明党・改革クラブの赤羽一嘉でござります。

での、何となく、お上の方から、という表現がいいかどうかわかりませんけれども、そんなものが、あつたかもしないなと思っております。そう

うのですが、昨年秋、十一月、十二月だけで十三便休廃止になつた、または予定だということは、そういう傾向はあるのですか。

りますが、これの軽減措置を拡充したこと、さら
に、従来、空港着陸料の軽減の幅が少なかったも
のでございますが、離島航空路線に就航する

まず冒頭、ちょっとこれは、先ほど非公式のこところでは少しお話も出ましたけれども、午前中、与党の議員の中から不規則発言がございました。理事会で決められただけの時間数をやつしていく、別に時間を超過しているわけでもないのに、二時間も質問しながら時間が足りないとほとんでもないみたいな発言というのは、僕は、甚だ国会審議を整視している、あつてはならないことだというふうに思っておりますので、ぜひ冒頭委員長の方から取り計らいをしていただきたいと思います。

○石破委員長　ただいまの赤羽議員の御発言の御趣旨につきましては、その趣旨を十分体しまして、理事会等におきまして周知徹底をいたしたいと存じます。

いった意味で、そういうものはなくすと同時に、
しかしながら、どこかでセーフティーネットを張
らなければなりませんから、そういう意味では混
雑空港等の問題で調整をしてまいりたいと考えて
おります。

○赤羽委員 今大臣の御答弁にもありましたよう
に、参入規制を緩和する、退出の自由ももちろん
出てくるということで、各委員大変心配している
ことだと思いますが、要するに、不採算路線から
の撤退、それで、もうかる、需要が多い路線への
集中という傾向が出てくるのではないか。それが
出てくるということは、結局、航空の公共性を失
うことにつながらないかという心配がまず一番最
初に来ると思います。私の調べている範囲では、

○岩村政府委員 申しわけございませんでした。今申し上げたのは路線の数でございまして、便數でまいりますと、ちょっと数えませんと、すぐ出てまいりませんが、おっしゃるように、路線は維持されていても、例えば、橋が開通したのでこの便が一便減った、二便減った、そういうケースはございます。

○赤羽委員 二十二路線が廃止になって、かつ三十幾つかの路線が新規になった。これは当然、不採算の路線が二十二路線廢止になり、需要が多いと思われるところの路線がふえたということなんですか。

○岩村政府委員 結局、利用者が少なくなる、それによって収入が減るということが原因でござい

ジェット機の着陸料、これもプロペラ機並みに軽減を図るというような新たな措置を講じておるところでございます。

そして、具体的にお尋ねの、どういう路線をどういう形で補助していくかということになりますが、これにつきましては、地元において離島路線の維持活性化に係る検討を行うための協議会、これは地元の自治体なり、航空会社もオブザーバーという形で参加することとなるかと思いますが、こういった協議会の場での議論を十分に踏まえまして、たとえ赤字路線であっても、やはりそのうちから、日常拠点性のある場所、その場所につないでいる路線、さらには、そういう路線であっても、船舶等他の代替交通機関によっては著

しく不便だ、これも詳しくはこれから協議をしてまいりますが、おおむね船では二時間以上かかるような航路、そういった路線などを判断しながら、先ほど申し上げた協議会の中での議論を踏まえて維持していく路線を決めていく、そして、それに先ほど申し上げたような助成をしていくということにしていきたいというふうに考えておるところでございます。

○赤羽委員 この日常生活に不可欠なという特定の仕方というのは、その地元の協議会の判断にゆだねる、すべてゆだねるということでおろしいのですか。例えば、産物輸送とか観光地域の場合のそういう側面というのは、年間を通して不採算路線であるといったときの、この助成対象の路線になるのですか、ならないのですか。また、そういうガイドラインというのは運輸省として持つておられるですか、どうでしょう。

○岩村政府委員 生活に関連のあることとていうことで、基本的に県庁所在地、場合によっては経済圏が県庁所在地というより別のところへつながっている離島等ございますが、基本的に県庁所在地とその島が生活していく上に結ばれる必要がある、そういう路線を頭の中に入れているところでございます。

○赤羽委員 そうしますと、離島があつて県庁所在地がある。ところが、別の、例えば東京から飛んでくる観光路線とかが赤字不採算路線になるのであれば、そういった場合は運航費の補助対象の路線にならない、そういう判断が運輸省にあるということですか。

○岩村政府委員 先ほど新しい制度を含めて幾つか制度改正点を申し上げましたが、そのうち今まで創設されました航空機燃料税の軽減措置、それからジェット機に係る着陸料の軽減措置、こういったものについては、先生の御指摘のような路

線も含めまして、離島関係について助成といいます。しかし、地元的にはバックアップしていかなければいけないかないといった場合には、今後はその地方自治体がすべての責任を負っていくという流れになるんでしょうか。

○岩村政府委員 運航費の補助という形での支援はございませんが、今申し上げましたように、税の面ではいろいろな支援、それから着陸料の面でも支援はございます。

また、こういう支援措置を適切に活用しながら、やはり今御指摘の関係地方公共団体との連携というものが大事になるわけだと思います。地方公共団体が独自にこういう路線を支援するというような措置を講じた場合に対しましては、地方財政措置が別途講じられるというふうに聞いておるところでございます。

○赤羽委員 日常不可欠なという意味ではいろいろな幅がある話だと思いますので、ぜひ地元自治体との協議を重ねて、まさにソフトランディングしていけるような方向をとつていただきたいというふうに思っております。

続いて、運賃関係の件でちょっとお尋ねをしたいんです。九六年に実施された幅運賃制というんですか、その前後の通常期の普通運賃を比較する、この幅運賃制が導入された後一般的には当然運賃が安くなつたという認識であるのかなと思つていたんですが、その幅運賃制が実施された前後の通常期の普通運賃を比較すると、安くならない路線もあるけれども、かなり多くの路線で運賃は実は高くなつていて、こういう指摘もあるようですが、実態としてはどう認識をされているんでしようか。

○岩村政府委員 個々の路線の普通運賃につきましては、今御指摘のございましたように、上がつて見ただけでございますが、全体を押しなべた場合に、割引運賃の導入ということにに関してですが、以前は往復割引というのがあった。これは全体で三〇%以上が往復割引の購入者で占められていました。

運賃収入、イールドと呼んでいますが、これで見えた場合に、幅運賃制度の導入前、すなわち平成七年度におきましては、三社平均で一キロ一旅客当たり十九円四十銭でございました。それが平成十一年度の上期では、十七円五十八銭に低下してあるということです。運賃全体を見た場合には低下をしておるところでございます。

ただ、幅運賃制度の導入によりまして、標準原価との関係でいきますと、それ以前は標準原価下回っていた、そういういた路線を設定していきた路線があつたわけですが、そういういた路線については標準原価を反映して普通運賃が上昇した、そういうケースがあることは先生御指摘のとおりでございます。

○赤羽委員 いや、イールド単位というのはちょっとまた別の話として、まず、その普通運賃の比較だけを聞いていいんです。

○赤羽委員 普通運賃の比較として、運賃が上がった路線もあたという御答弁でしたけれども、百七十九路線余りのうち百十路線で運賃が上がつてゐるんだと、いう指摘もあるようですが、普通運賃の平均値上がり率六・五%というようなデータもあるようですが、これだけを見てみると、運賃は高くなつてゐるんじゃないかな、こういう話もありますが、どうなんですか。

○岩村政府委員 全体で二百三十路線ありますが、そのうちの五十路線が、普通運賃が下がりましたが、普通運賃については残りのものは上がつているというデータがございます。

ただ、この制度を導入した際に、割引運賃の多様化も同時に進んでいるわけでございまして、先ほど述べましたように、全体を押しなべた場合に、一割近くの単価が下がつておるという状況にあるわけでございます。

○赤羽委員 そのイールド単位当たりのというんですか、下がつてているという話ですが、今言われた割引運賃の導入ということに関してですが、以前は往復割引というのがあった。これは全体で三〇%以上が往復割引の購入者で占められていた。

ところが、今は往復割引というのはほとんどなくなつてきて、事前購入割引に変わつてきている。事前購入割引は、今全体の一四、五%だ。普通運賃は、以前は二〇%ぐらいだったのが、現状は三〇%ぐらいになった。ですから、普通運賃で購入している乗客の割合が以前に比べると一・五倍ぐらくなつていて、普通運賃の比較でいくと、今おっしゃられたように、二百三十のうち百八十九の路線が値上がりになつていているということであります。

それで、イールドが下がつてゐるのはダンピング的な要素がそこに入つていてのではないかといふ指摘をされている人たちもいるようであつて、今言つたような往復割引、事前購入割引のこととか普通運賃の購入者の割合などを見て、相対的に、全般的な利用者の実感として、本当に運賃は安くなつてているのかなというのは非常に疑問を感じるデータしかなんですが、その辺はどうなんでしょうか。

○岩村政府委員 今御指摘のように事前購入割引、さらには特定便割引という形で、いろいろな割引制度が入つております。結果として運賃が非常に多様化しておることは間違ひがございません。その結果として、先ほど申し上げたように、単位当たりの運賃、すなわち、お客様を一人運ぶに当たつての収入というものは下がつておるわけございまして、その分だけ利用者の御負担は減つておるわけですが、今申し上げたように、いろいろな運賃がござりますので、例えば普通運賃しか利用されていない方からすると、規制緩和によるつて高くなつたのじゃないかという印象を持たれておる方がいらっしゃることは否めないと想います。

○赤羽委員 わかりました。

普通運賃の乗車率が一・五倍になつていて普通運賃の値段が上がつてているということは、相対的に旅客者の感覚としては高くなつたと思っている人がやはり多い、そういう傾向があるんだという御答弁だったと思います。

それで、イールドが下がっているということの中、ダンピング云々という話がございますが、現在各航空会社、出ているダンピング、JALは三千億円以上もダンピング運賃があるというようなことを言われているようなところもありますが、そのダンピングについての認識、現状はどうなつておられるのか。どういう認識か。

○岩村政府委員 具体的に、企業が販売手数料といいますか代理店に対してキックバックをしてみると、そういううわさは我々は承知をしておりますが、それ以前に、先ほど申し上げたように、いろいろな運賃が出ておりります。運賃が多様化しているということも、単位当たりの収入を引き下げる原因であろうかと思っております。それから、午前中の質疑にもございましたが、やはり利用者に対して、運賃について、そういう不透明感を払拭するためにも、情報公開というものを今後この新しい法律のもとで進めていかなければならぬんだろうというふうに考えておるところでございます。

○赤羽委員 局長、割引運賃のことについて確認しますけれども、一つは、いわゆる標準原価を上限として二五%までの下限枠、これが幅運賃制度だ、それとは別に、割引運賃は、五〇%までの割引運賃は届け出でオーケーだ、こういうことでよろしいのですね。

○岩村政府委員 おっしゃるとおりの仕組みになつております。

○赤羽委員 そうすると、午前中の質問者の中でも出でましたけれども、これは明らかに、普通運賃の五〇%以下のディスカウント運賃というの運賃にはんらんしているのではないでしょか。ですから、ダンピングというのは、現状、今の私が言つた、局長確認していただいた運賃以下の運賃というのは、やはり基本的にはダンピングがあるというふうに考えざるを得ないのじゃないですか。

○岩村政府委員 制度上、一般的な代理店で買えば標準原価から二五%の間にまず普通運賃が決まります。

○赤羽委員 事実として出ているというふうに認識していただいているのだったら、もうちょっとしっかりと調査することが、ひいては安全性とか公共交通を損なわないことにつながるのではないかと、うふうに思つております。

○赤羽委員 ちょっと角度を変えて、最近、航空三社以外に新規のエア・ドゥとかスカイマークが参入されてる。例えば、東京—福岡、またちょっと値上がりするというような話もありましたが、東京—福岡で五〇%引きの一萬三千七百円ですか、この運賃で始まつたわけですね。

○岩村政府委員 スカイマーク、エア・ドゥにつきましては、普通運賃として設定をいたしております。

○赤羽委員 しかし、これは先ほどの御答弁と若干矛盾があるんじゃないのですか。

○岩村政府委員 あくまで標準原価の二五%下までを認めてあって、それ以外は割引運賃として認められる、こういう制度がある。航空三社にはこういう適用がある。しかし、この新規参入の二社については、割引運賃としてではなくて、普通運賃としてそのまま引き続き、その反動として、他の需要が余り多くないところの普通運賃の価格がどんどん上がっていくという傾向はアメリカでもあるようではありますし、今回この法改正では上限価格制を採用していないわけですね。この辺の危険性なども発生する可能性があるわけですね。この辺の危険性としては、規制緩和をしたけれども、需要がある路線ではそれなりの競争原理が働いたけれども、最終的に、規制緩和をしたけれども、需要がある路線については価格がかなりはね上がったというような話にはならないですか。

○岩村政府委員 これまでのようにそれぞれの路線の需給を見て参入を規制していくならば、そうぞうがおのずから限界がある、現在三便ないし四便でござりますが、限界があるということです。

○赤羽委員 それで、今回この法改正では上位価格制を採用していないわけですね。この辺の危険性としては、既存会社との間で不当な競争を引き起こすおそれがないと考えまして、普通運賃について標準原価以下であれば下限を設けない、そういう形で認可をしたところでございます。

○岩村政府委員 新規航空会社といいましても、既に二社出てまいりまして、これがどこまでが新規航空会社として扱われるか、これから議論するところでございますが、さらにまた、航空会社が競争を求めて参入する場合には、混雑空港について新規枠という形で一定の枠を認めることが検討したいというふうに考えておるところでございます。

○赤羽委員 例えば、今回スカイマークが半額でやつて出した。そこに追うようにJALが半額でやつている。スカイマークもいろいろなあれがあるでしょう、なかなかやつていけなくなつて、今まで一万六千円ですか、値上げをするという話になる。

○岩村政府委員 こうしていくと、やはり資本力のある、日本航空とか、従来の大手の方が結局は勝ち残る。そして、新規参入者は逆に言うと最終的には淘汰され、高需要のところの安い運賃設定を大手はそのまま引き続き、その反動として、他の需要が余り多くないところの普通運賃の価格がどんどん上がっていくという傾向はアメリカでもあるようになりますし、今回この法改正では上限価格制を採用していないわけですね。この辺の危険性としては、規制緩和をしたけれども、需要がある路線ではそれなりの競争原理が働いたけれども、最終的に、規制緩和をしたけれども、需要がある路線については価格がかなりはね上がったということがあります。

○岩村政府委員 これまでに、航空運賃が諸外国に比べて高いというふうに一般的に言われておるわけですが、この公租公課を下げて運賃を引き下げていくような方向に向っていく、そういうお考えというのではないのですか。

○岩村政府委員 最初に、航空運賃が諸外国に比べて高いというふうに一般的に言われておるわけですが、この公租公課を下げて運賃を引き下げていくような方向に向っていく、そういうお考えといふことはないのですか。

○岩村政府委員 これまで進めまいりました事業参入に係る規制緩和、さらには運賃制度の弾力化によりまして、相当程度低廉化、多様化が進んでいるのが現状でございます。したがいまして、普通運賃、それから一部の割引運賃については、諸外国並み、またはそれ以下の水準まで下がつておるところでございます。

○岩村政府委員 今後、航空会社において、さらに経営の効率化等を通じて、コストの削減努力によりさらなる運

貨の低廉化というのが期待されておるわけでござります。

また、そのコストの中に占めております空港使用料等の公的負担でござりますが、これは一つは、日本の国土が狭い、そういう土地の制約がある、したがって、地価が非常に高いとかいったことと、それから環境の問題もございます。そういう制約から空港の建設コストが非常に高くなっています。そして、先ほど申し上げた公的負担といふのはこういう空港の建設に充てられているわけございまして、その結果として世界的に高い水準にあることは先生御指摘のとおりでござります。

一方、こういう公的負担を下げたらどうかといふ議論でございますが、空港使用料等の公的負担、これは空港整備の重要な財源になつております。したがいまして、今後も大都市圏拠点空港の整備が本格化する」と、そんなことも考えますと、現時点で直ちに引き下げるということを言うのは難しいかと思つております。

ただ、十一年の四月から、すなわち十一年度の予算におきまして、国の管理する二種A空港等の国内線及び国際線の着陸料につきまして現行の三分の二へ軽減する措置を講じまして、これに従いまして航空運賃も引き下がつたところでござります。

○赤羽委員 世界一高い着陸料みたいな背景がありながら、割引運賃なんかはかなり世界水準に合つぐら安くなってきたということは、当然、各航空会社もかなり強烈なコスト削減をやつているんだと思うんですけども、そこで心配になるのは安全性が損なわれないかどうかということです。

例えば、以前いってき話題になりましたが、客室乗務員の契約社員化というんですか、今全日空とか航空三社の三七%の方たちが契約社員になっているとか、あと、飛行と飛行の間の点検が一名間乗務みたいな話が出ているとかということを聞

くと、本当に市場原理の導入に伴つて、過酷な競争の中で安全性というのがこういった側面で担保されているのかという心配も出てくると思うんであります。

また、その点についての認識をお願いします。ですが、その点についての認識をお願いします。
○岩村政府委員 ただいまコスト面だけ申し上げましたけれども、他方、日本の国内航空について言えば、諸外国に比べますと地点間の輸送力が非常に大きい、例えば東京一千歳であれば、もう世界一並ぶ五十万人を超えるような大きな路線だ

ということで、そういう規模のメリットも一方収入面ではあるわけでございます。そういう意味で、一概に着陸料が高いから他の部分で非常に厳しいコスト削減を行つておるとは直接にはつながらないかと思いますが、おっしゃるように、今国際的な競争の中にもございますので、各企業ともいろいろと経営の効率化を図つておることは事実でございます。

ただ、その際には安全というものが各航空会社、最大の課題としておりまして、幾つか例を挙げられましたが、そういうものも当然諸外国での運用実例を踏まえながら適用しておるわけでございます。

また、今度の改正法におきましても、需給調整とかいう経済規制は緩めますが、こういう安全面については今後ともしっかりと国としても監督をしていく用意があるわけでござります。

○赤羽委員 安全性を損なつた規制緩和では何のための規制緩和かわかりませんし、ぜひ航空会社の実態をしっかりと調査していただきたいというふうに要望しておきたいと思います。

また、今回の改正案で、運航または整備に関してもアットソーシング、業務の管理委託を認めていい。これはどこまで認めるんですか。名前だけ自分であります。これはどこまで認めるんですか。名前だけ自分であります。

○岩村政府委員 今先生の御指摘のとおり丸投げといいますか、法律上では名義貸しということで禁止をしておるわけでございますが、航空運送事業者が、その名義を他人に利用させて、その名義を使って他人がその他の計算において航空運送事業を経営すること、これは禁止をしておきましたけれども、他方、日本の国内航空について

しましたけれども、日本は日本の国内航空について言えば、諸外国に比べますと地点間の輸送力が非常に大きい、例えば東京一千歳であれば、もう世界一並ぶ五十万人を超えるような大きな路線だ

ということで、そういう規模のメリットも一方収入面ではあるわけでございます。そういう意味で、一概に着陸料が高いから他の部分で非常に厳しいコスト削減を行つておるとは直接にはつながらないかと思いますが、おっしゃるように、今国際的な競争の中にもございますので、各企業ともいろいろと経営の効率化を図つておることは事実でございます。

ただ、その際には安全というものが各航空会社、最大の課題としておりまして、幾つか例を挙げられましたが、そういうものも当然諸外国での運用実例を踏まえながら適用しておるわけでございます。

また、今度の改正法におきましても、需給調整とかいう経済規制は緩めますが、こういう安全面については今後ともしっかりと国としても監督をしていく用意があるわけでござります。

○赤羽委員 わかりました。百十三条に抵触する名義貸しは行われないということは確認されたと

思います。

最後、もう時間もないので、大臣に一点だけ聞かたいんですけど、例えば東京・福岡、新規参入があつてかなり運賃が安くなつてきました。これは利用者にとっては、ある意味では安全性が担保されていればメリットだと思うんですが、例えば佐賀空港が、昨年ですか、新しい空港ができましたね。しかし、東京・佐賀・大阪・佐賀というのは多分そんなにディスクレーンされない。従来の普通運賃というか、従来より高くなつた普通運賃が設定されたままだ。そうなりますと、せっかくつくった佐賀空港で、佐賀空港に特定してしまつわけじゃありませんが、そういう空港で、実際はローカルの空港を利用されずに、鉄道で福岡まで出てきて、福岡から飛行機を使った方が経済的にも有利だという状況になつてくると、そういう傾向が出てくると思うんですね。

そういうことを考慮すると、空港をつくって、かなりむだな公共事業になるという危険性もはらんでくると思うんですが、その辺の部分と規制緩和の兼ね合いというのを考えているかお答えいただいて、終わりにしたいと思います。

○川崎国務大臣 まさに御指摘のとおりだと思います。例えば、午前中の御質疑でもありましたけれども、山形に新幹線ができました。結果としては受委託の活用は外部資源の活用、これは世界的な大きな流れで、今申し上げたように、欧米でも既に起っていますが、その際に、委託者の受託者に対する適切な監督は当然のことながらなされますが、他方、今回の法律整備によりまして、受託者が、他方、今回も直接許可という形で政府の監督を及ぼしていくべき、そのように考えておるところでございます。

今回考えておりますのは、これは欧米でもそういうことで禁制をしておるわけでございますが、航空運送事業者、名義を使つて他人がその他の計算において航空運送事業を経営すること、これは禁制をしておきましたけれども、日本は日本の国内航空について言えば、諸外国に比べますと地点間の輸送力が非常に大きい、例えば東京一千歳であれば、もう世界一並ぶ五十万人を超えるような大きな路線だ

ということで、そういう規模のメリットも一方収入面ではあるわけでございます。そういう意味で、一概に着陸料が高いから他の部分で非常に厳しいコスト削減を行つておるとは直接にはつながらないかと思いますが、おっしゃるように、今国際的な競争の中にもございますので、各企業ともいろいろと経営の効率化を図つておることは事実でございます。

ただ、その際には安全というものが各航空会社、最大の課題としておりまして、幾つか例を挙げられましたが、そういうものも当然諸外国での運用実例を踏まえながら適用しておるわけでございます。

また、今度の改正法におきましても、需給調整とかいう経済規制は緩めますが、こういう安全面については今後ともしっかりと国としても監督をしていく用意があるわけでござります。

○赤羽委員 わかりました。百十三条に抵触する名義貸しは行われないということは確認されたと

思います。

最後、もう時間もないので、大臣に一点だけ聞くべきなんですが、例えば東京・福岡、新規参入があつてかなり運賃が安くなつてきました。これは利用者にとっては、ある意味では安全性が担保されていればメリットだと思うんですが、例えば佐賀空港が、昨年ですか、新しい空港ができましたね。しかし、東京・佐賀・大阪・佐賀というのは多分そんなにディスクレーンされない。従来の普通運賃というか、従来より高くなつた普通運賃が設定されたままだ。そうなりますと、せっかくつくった佐賀空港で、佐賀空港に特定してしまつわけじゃありませんが、そういう空港で、実際はローカルの空港を利用されずに、鉄道で福岡まで出てきて、福岡から飛行機を使った方が経済的にも有利だという状況になつてくると、そういう傾向が出てくると思うんですね。

○赤羽委員 どうもありがとうございました。

ろなことが実は考えられるんだろうと思っておりまます。ただ、今は参入したばかりのところでありますから、参入したばかりのところで、ちょっと、今までやっていたけれどもという話は、できるだけ大人の話し合いを既存の会社は持つてほしいなどいう期待感は私は持っております。ただ余り、民間同士の話でありますので、私どもが強く介入すべきことではなかろうというように思っております。

いずれにせよ、両者間の話し合いというものを見守つていきたい、こう思っております。

○倉田委員 競争と同時に、全体の目的を達成するためには協力ということもまた必要ですね、こう思つています。同時に、しかしそれは一方で、民間の会社の中でも、それぞれの競争ということを考えながらやられなければならぬことだということも十分わかります。そうだとすれば、そこで出てくるのが、先ほどのアウトソーシングみたいな、例えば海外整備ということとも出てくるであります。そういうことの可能性も探らなければならぬ。そういうふうに海外整備みたいなところまで出てくるとすれば、やはりこれは運輸当局として、きちんと随時監視しながら、安全性のチェックというはやっていかなければならぬ話だと思つんですね。

そういう観点に立てば、確かにルールをきちっとつくってもらうことも大切だけれども、そのルールがきちっと守られているのか、ルールどおりの中身になって、そのとおりの運営がなされているのか、これはやはり運輸省の責任だろう、こう思つますので、大臣、そういうことによろしいでしょうか。

○川崎国務大臣 まさに外国のキャリアーとの協力関係、アライアンスも国際分野では随分進むようになってまいりました。国内においても、協力できるところは協力して、いい競争が進んでほしい、このように思つております。

○倉田委員 これも先ほど同僚議員から話が出て

おりましたけれども、日本の航空運賃が高いといふ話ですね。公租公課の問題がありました。着陸料や停留料、空港使用料が高いということで、お答えの中で、我が国は地価も高いし、建設費も高いんだと。全体の交通輸送体系、ネットワーク、新しい空港もつくるければいけないという問題が、あって、これはなかなかそう簡単にいられないというふうにお答えを聞きながら思つたんです。

しかし、一方で国際競争力という問題を考えれば、現在のままのいわゆる着陸料とか停留料でいいのかどうかということは非常に疑問に思うわけです。そうだとすれば、我が国の地価が高い、建設コストが高い、さらに次の空港整備の費用も考へていかなければならぬ、ここのこところを考えなければいけないのではないか。これはちょっと簡単な話ではないだろうということも、十分承知をしておるわけであります。

今、我が国の空港整備特別会計、いわば、ある

意味ではブール制みたいなもとで次の空港をどうするかということを考えられているんだと思うんですね。そうすると、いつになつたら我が国の空港整備体制が整うかという問題にも絡みますけれども、ここはやはりどこかで切り離すというのかも、空港特別会計と従来の、今まで使つている着陸料とか停留料の値段というのは、ある程度来たらいことはいいですよみたいな切り離しをどこかでしていかなければ、いつまでたつても、外国から見た場合、我が国の着陸料は高いですね、停留料は高いですね、なかなか簡単には日本に入つてこられませんねみたいなことを含めてあり得ると思うし、同時に、国内便においては、やはり、そこだけはどうしようもないから、ほかの部分で無理

○岩村政府委員 空港使用料の件でございます。

○倉田委員 これが、国際線の空港でございます成田と関空につき

ましては、独立した法人で、独立採算で収支をとっているという点がございます。そういう意味で、空港整備特別会計をいじるだけでは、独立採算である関西空港、さらには成田空港についての着陸料を直ちに引き下げるという話にはつながらないわけでござります。

また、特別会計の方につきましては、これまで、まさに今先生御指摘のようにブール制をして、その中で前倒しで整備を進めてきたわけでございます。

そういう中で、地方の空港につきましては、先ほど大臣からも御答弁申し上げましたように、一定の水準まで来た、整備の費用も減つてきたということで、しかば、地方の空港でございます。

国でいえば二種A空港、これについての着陸料を三分の一下げるという形で今年度から引き下げを実施したわけでございます。

また、羽田空港につきましては、容量を早く上

げるということで、緊急に整備をせいということです、実は空港整備特別会計の方で一兆円を超える借金をして緊急の整備を進めているわけですが、まして、今年度いっぱいまで沖合展開事業を終えるということです。

というところまで来たわけでございます。

という意味からいたしますと、空港整備特別会計も、そういう羽田の過去の整備を急ぐために借り入れたもの、これの返済という問題もございまして、これまたなかなか財源を削つてしまふというわけには簡単にはいかない、知恵を出さない

と簡単には、単に削れというふうにはならないということをぜひ御理解賜りたいというふうに思ひます。

○倉田委員 今航空局長は、知恵を出さないとなかなか簡単にはいかない、こういう御答弁がありましたが、大臣は、いわゆる国際的に見た場合、我が国の着陸料とか停留料は高いと一般的に言われてゐるだけれども、これはどうすればいい、どう

お考えですか。

○川崎国務大臣 公共事業費の考え方なんだらうと思っております。交通網の体系整備、例えば道路、これはバス、トラックが使うわけでありますけれども、基本的には受益者負担でございます。それから、逆に、一番純粹な公共事業でやらせていただいているのは港湾整備だらう。ここはある意味では公共事業だけでやらせていただいている。

最近、鉄道と航空というものはやはりもう少し整備を進めるべきではなかろうかという議論をいたいて、例えば新幹線の問題、航空につきましては、関空また中部国際空港、それから羽田の問題、そういう問題に対応するのに、補正予算で公共事業費、また十一年度予算でもかなりの金額を入れさせていただいている。

バランス問題だらうと思っております。新幹線だけ全部公共事業でやりましょうということでは、受益者負担でやらせていただけば、当然こればかりかが有利になつてしまふ。そういう意味で、新幹線と航空は競争しているわけですから、片っ方は全部公共事業でやらせてもらつて、片っ方では、バランス感覚を持ちながらやつていかなきやならないだらう。

しかし、運輸関係を担当いたしております私としては、新幹線にしてもこの航空の問題にしましても、もう少し交通網整備ということで、また先ほども、この競争力という面から考えましても、一般公共事業費が使われてもいいんではなかろうかな、このように思つております。

○倉田委員 航空法に関して、最後に安全性についてもう一点。

空という部分に関して、これからどれくらいの新規事業者が参入してくるかどうかはよくわかりませんけれども、これはあつてはならないことで、万々が一に事故みたいなことがあった場合に、その事業者の損害賠償能力というのはどうう形で担保されるのか、この点についてはどうで

○岩村政府委員 先生おっしゃるよう、万が一にも事故はあってはならないわけでござりますが、事故が発生した場合の被害者救済の視点から、事業者には損害賠償能力が十分に備わっていることが必要だというふうに考えております。このため、運輸省としては、事業者が事業参入をする際に、当該事業者が被害者に対する損害賠償能力を有しているか否か、これについて審査をしておるところでございます。また、事業開始後において、その事業者の損害賠償能力に問題があるというようなことが判明した場合には、当該事業者に対しまして損害賠償に必要な金額を担保する保険契約を締結する、そういう事業改善命令を行なうことが可能となっておるところでございます。

○倉田委員 それでは、残された時間ですけれども、道路運送法の一部を改正する法律案についてお尋ねをしたいと思います。

今回の法案は貸し切りバスということで、乗り合いバスとかタクシー等はまだ、次回多分準備をされるんだろう、こう思います。

ただ、乗り合いバス等については、既に今月、運輸自動車交通部会の答申が出されております。答申をこれから検討されながら、答申の方向で、いつごろになるのかわかりませんけれども、また新しい法案が出てくるのだと思いますけれども、関連すると思いますので、この機会に、前倒しの議論の方がいいと思いますので、ちょっと議論をさせていただきたいと思うのです。

いわゆる地方路線、生活路線の維持ということはずっとほかの部分でいっぱい言っています。一番身近なものとしては、やはり地方バスの生活路線の維持ですね。これは答申にも随分検討されていろいろ書いてはござりますけれども、どういうふうに維持されていくのだろうかということは非常に重要な問題だと思うのです。従来は、いわば内部補助というのか、一つの事業体で、利益のあるところを利益の薄いところに回すという内部補助的な考え方で維持されてきた部分があると思う

○岩村政府委員　先生おっしゃるように、万が一にも事故はあってはならないわけでございますが、事故が発生した場合の被害者救済の視点から、事業者は損害賠償能力が十分に備わっていふことが必要だというふうに考えております。

このため、運輸省としては、事業者が事業参入をする際に、当該事業者が被害者に対する損害賠償能力を有しているか否か、これについて審査をしておるところでござります。また、事業開始後において、その事業者の損害賠償能力に問題があるというようなことが判明した場合には、当該事業者に対しまして損害賠償に必要な金額を担保する保険契約を締結する、そういう事業改善命令を行ふことが可能となっておるところでございま

す。

○倉田委員　それでは、残された時間ですけれども、道路運送法の一部を改正する法律案についてお尋ねをしたいと思います。

今回の法案は貸し切りバスということで、乗り合いバスとかタクシー等はまだ、次回多分準備をされるんだろう、こう思います。

のですけれども、今回の競争原理の導入に伴つて、撤退というか退出の自由というのが認められしていく中で、新規参入もあるかもしれない、いろいろな形態の輸送ということがあり得る中で、内部補助というのは、もつとではないけれども、難しくなってくるんだろうな、こういうふうに思つております。

そうだとすれば、航空路線のところでも議論が出ておりましたけれども、生活路線の維持というのはいわば公的補助みたいな形でどうしても出でござるを得ないのだと思うのですね。これは答申が出たばかりで、今検討が始められていくのだと思いますが、いわゆる内部補助が限界になつたときに、バス路線、生活路線の維持というのは、維持の新しい枠組みというふうに答申の中にも出ておりましたけれども、これはどういうことをお考えになつておられるのか。あらあら大方のお話だけでも今お伺いできればと思います。

○荒井政府委員 従来のバス路線の維持が、内部補助で行つてきたということが難しくなってきたことは御指摘のとおりでございます。

今後の需給調整規制を廃止した後の生活交通の確保についての考え方でございますが、答申を踏まえて具体的な措置をするべきでございますが、考え方といたしまして、まず本当に必要なバス交通がどのようなところにあるのか、どのようなバス路線が必要か見きわめを行つてもらう。次に、地域によりましては、路線バス以外に乗り合いタクシー、スクールバス、福祉バス等の輸送手段があるところがござりますので、統合するなり活用を図るなりの効率的な輸送形態を探つてもらうことになります。

さらに、事業者の経営効率、創意工夫の準備を図つた上で、その上での必要である、しかし赤字であるというような路線につきましては、必要な公的補助を行うべきであるということになります。その際の公的補助は、地方公共団体が中心となつて、国と協力して行っていくというふうな答申でござります。

その線に沿って措置を検討してまいりたいと聞いていますが、さらに必要な措置あるいはそういうことを協議する場として、都道府県が中心となりました、あるいは国、関係市町村が参加いたしますた地域協議会を設置して協議を進めるということことでございまして、大変有力な手段ではないかと考えております。

○**倉田委員** 今お答えいただいたのですけれども、大臣、いわゆる生活路線の維持ということについては公的補助は必要だ。ただ、今お答えの中では、その補助のあり方についてはこれからは地方公共団体が中心になっていくのではないかろうか、地域協議会を通じて検討しなければならないんだということが今の局長のお答えであります。

そうしますと、いわば財源になるんだと思うのですけれども、財源や役割ということとも問題だと思うのですけれども、いわゆる生活路線の維持という側面から、国そして地方公共団体、生活路線に対する地方公共団体が中心であるという話になつてくるんだと思いますけれども、どこまで国がやれるのか、あるいは地方公共団体が全面的に

ただ、私ども、自治省という役所と話をしても、やはり地方分権の時代、先ほど実はタクシーについて、そろそろもう許認可まで地方におろしたらどうだという御提言も一部いたいたのでありますけれども、そういう意味では地方分権の中でこういう問題も地方自治体が受け皿になっていくべきではないだろうか、この議論は自治省内部の中にしっかりとあると私は思っております。

ただ、一方で、国の責任というものを放棄するわけではない。したがって、先ほど協力というお話をいただきましたが、まさに私どもと自治省が協力し合いながらどのくらいの財源を確保して生活路線を維持していくか、これが来年出させていただくときの最大ポイントになるし、しっかりとやらなきゃならないと思っています。

○**倉田委員** 来年出されるということでありますけれども、これは十全に情報公開もしていただきながら、生活路線は維持をする、こういう視点に立って、地方も十分やれる、そういう内容でやつていただきたいと思うわけです。

同時に、生活路線の維持、地方が主体となつていくという場合、今、官と民の関係の議論もあるわけでありますけれども、いわゆる地方自治体が主体的に運営をしているバス、電車もあるのかもしませんけれども、特にバス、これは特に民間と競合しているようなところ、民間でも同じ路線を走っていて、一方で地方公共団体が運営主体の路線も同じように走っている、こういうのはどちらいいあるんでしようか。現状、どんなふうになっているのでしょうか。

○**荒井政府委員** 公営バス事業者の民間バス事業者との競合の状況のお問い合わせござります。

全国でいわゆる公営バス事業者は四十八社ございますが、都市を中心に行っております車両数三十以上の事業者は三十一社でございます。

その競合状態でございますが、都市によつてさまざまございまして一概には言えないというところでございますが、東京都におきましては、都心

部を東京都営がいたしまして、周辺部を民営が受け持つておる。あるいは、横浜などにおいても、ある地域を、ターミナルを中心にして民間がやる等の地域のすみ分けが行われておる状況でござります。都市ごとに少々の色分けがございますが、いわゆる競合の程度は、都心部は公営が持つて周辺部がターミナルを中心に民間事業者が持つておるような形態が一般的でござります。

○倉田委員 これは基本的な方向、方針、大臣はどうお考えになるのか、お尋ねできればと思うのです。

今のお答えでは、都心部を公営でやって、周辺部を民営でやっている。中には同じところでも競合しているところがあるんだと思うのです。そうすると、いわゆる公営でやらなければならぬ理由、民間がやれる、民間に任せてもいいのではないかのかということは議論がずっとあるわけですから、なぜ競合しなければならないのか、競合部分の場合ですよ。

それから、さっきの話ですと、都市の方が利用者が多いためではないのかな、そうすると、こっちの方が運営は楽なのかなという気もしないでない。一方で、いわゆる公共団体、公益性といふことに着目して言うならば、まさに不採算路線、これはトータルとして問題になってくるわけですけれども、民間ではとてもやれない不採算路線だしかし、やはりその必要性があるから公的補助でやろう、公共団体であれば公租公課の負担もないわけではない。公共団体でやるべき部分もあるのではないか、こういうことがあると思うのですね。

そうだとすれば、採算路線というのは基本的に民間にやっていたいといふのではないのか、そこで民間と一緒に競争する必要はないのではないか、いのちという思いもしてならないし、公共団体としてはまさに不採算路線、公的補助のもとで、これは民間では不採算路線でとてもやつていけないけれども、ネットワークという体系から必要性がある、だから、国民の皆さんのが使わせて

ただくのですよ、こういう説明もできる。だから、いわゆる競争条件という問題からすれば、公の長所として、先ほどから議論しております、民営の地域を、ターミナルを中心にして民間がやる等の地域のすみ分けが行われておる状況でござります。都市ごとに少々の色分けがござりますが、いわゆる競合の程度は、都心部は公営が持つて周辺部がターミナルを中心に民間事業者が持つておるような形態が一般的でござります。

○倉田委員 これは基本的な方向、方針、大臣はどうお考えになりましょ

うか。

○川崎国務大臣 基本的にはまず地方自治体の判断でありますけれども、その点、基本的に大

臣、どうお考えになりますか。公共団体でも

さっきの内部留保じゃないけれども、もうかると

ころでもうけてほかのところに回すのだという考

え方に立っているのでしょうか。大臣、いかが

で

思

うか。

○石破委員長 次に、岩浅嘉仁君。

○岩浅委員 自由党的岩浅でございます。

○五人目でござりますので重複する部分があるか

と思いますが、お許しをいただきたいと思いま

す。

まず、貸し切りバス事業の参入規制の緩和につ

いて、数点お伺いをいたしたいと思います。

私は四国でござりますけれども、昨年の四月に

明石海峡大橋が開通しまして、徳島県でも入り込

み客、観光客数が大幅に増加をしておりまして、

地域のぱらつきはありますが、阿波十郎兵衛屋敷

なんかですと、前年度比二〇〇%以上の観光客が

入っておりますし、また、数日後、五月一日に

は、しまなみ海道も開通するということで、過疎

地の四国全体を考えましても観光需要等の地域活

性化効果が期待されているところであります。

このよ

うな時期に、貸し切りバスの需給調整規

制の廃止により事業の活性化、多様なサービスの

展開がなされるならば、その相乗効果が期待され

ておると私は思っておりますが、反面、全国的に

貸し切りバスの需要が大きく落ち込んでいる現状

での規制緩和には、十分な効果が期待できるのか

と危惧する向きもあるわけでござります。

そこで、先日、四月九日、運輸政策審議会から

今回提出されている貸し切りバスについての規制

緩和法案は、乗り合いバス、タクシーの規制緩和

とも密接な関係があるのでござります。乗り合

いバスやタクシーとあわせて提案してもよかったです。

ただ基本的に、民が出てきたときに、官が例え

ば補助金とか、公租公課がないということを一つの長所として、先ほどから議論しております、民営の負担もなくしていただいてやつと維持できることのやすんと安い値段をぶつけてきて民が競争できるのですよ、こういう一つの説明になり得る、こう思うのですね。

○倉田委員 時間が来ましたので、終わります。

○石破委員長 次に、岩浅嘉仁君。

○岩浅委員 自由党的岩浅でございます。

○五人目でござりますので重複する部分があるか

と思いますが、お許しをいただきたいと思いま

す。

まず、貸し切りバス事業の参入規制の緩和につ

いて、数点お伺いをいたしたいと思います。

私は四国でござりますけれども、昨年の四月に

明石海峡大橋が開通しまして、徳島県でも入り込

み客、観光客数が大幅に増加をしておりまして、

地域のぱらつきはありますが、阿波十郎兵衛屋敷

なんかですと、前年度比二〇〇%以上の観光客が

入っておりますし、また、数日後、五月一日に

は、しまなみ海道も開通するということで、過疎

地の四国全体を考えましても観光需要等の地域活

性化効果が期待されているところであります。

このよ

うな時期に、貸し切りバスの需給調整規

制の廃止により事業の活性化、多様なサービスの

展開がなされるならば、その相乗効果が期待され

ておると私は思っておりますが、反面、全国的に

貸し切りバスの需要が大きく落ち込んでいる現状

での規制緩和には、十分な効果が期待できるのか

と危惧する向きもあるわけでござります。

そこで、先日、四月九日、運輸政策審議会から

今回提出されている貸し切りバスについての規制

緩和法案は、乗り合いバス、タクシーの規制緩和

とも密接な関係があるのでござります。乗り合

いバスやタクシーとあわせて提案してもよかったです。

ただ基本的に、民が出てきたときに、官が例え

ただくのですよ、こういう説明もできる。だから、いわゆる競争条件という問題からすれば、公

租公課の負担もなくしていただいてやつと維持で

きるのでですよ、こういう一つの説明になり得る、

こう思うのですね。

○倉田委員 時間が来ましたので、終わります。

○石破委員長 次に、岩浅嘉仁君。

○岩浅委員 自由党的岩浅でございます。

○五人目でござりますので重複する部分があるか

と思いますが、お許しをいただきたいと思いま

す。

まず、貸し切りバス事業の参入規制の緩和につ

いて、数点お伺いをいたしたいと思います。

私は四国でござりますけれども、昨年の四月に

明石海峡大橋が開通しまして、徳島県でも入り込

み客、観光客数が大幅に増加をしておりまして、

地域のぱらつきはありますが、阿波十郎兵衛屋敷

なんかですと、前年度比二〇〇%以上の観光客が

入っておりますし、また、数日後、五月一日に

は、しまなみ海道も開通するということで、過疎

地の四国全体を考えましても観光需要等の地域活

性化効果が期待されているところであります。

このよ

うな時期に、貸し切りバスの需給調整規

制の廃止により事業の活性化、多様なサービスの

展開がなされるならば、その相乗効果が期待され

ておると私は思っておりますが、反面、全国的に

貸し切りバスの需要が大きく落ち込んでいる現状

での規制緩和には、十分な効果が期待できるのか

と危惧する向きもあるわけでござります。

そこで、先日、四月九日、運輸政策審議会から

今回提出されている貸し切りバスについての規制

緩和法案は、乗り合いバス、タクシーの規制緩和

とも密接な関係があるのでござります。乗り合

いバスやタクシーとあわせて提案してもよかったです。

ただ基本的に、民が出てきたときに、官が例え

ただくのですよ、こういう説明もできる。だから、いわゆる競争条件という問題からすれば、公

租公課の負担もなくしていただいてやつと維持で

きるのでですよ、こういう一つの説明になり得る、

こう思うのですね。

○倉田委員 時間が来ましたので、終わります。

○石破委員長 次に、岩浅嘉仁君。

○岩浅委員 自由党的岩浅でございます。

○五人目でござりますので重複する部分があるか

と思いますが、お許しをいただきたいと思いま

す。

まず、貸し切りバス事業の参入規制の緩和につ

いて、数点お伺いをいたしたいと思います。

私は四国でござりますけれども、昨年の四月に

明石海峡大橋が開通しまして、徳島県でも入り込

み客、観光客数が大幅に増加をしておりまして、

地域のぱらつきはありますが、阿波十郎兵衛屋敷

なんかですと、前年度比二〇〇%以上の観光客が

入っておりますし、また、数日後、五月一日に

は、しまなみ海道も開通するということで、過疎

地の四国全体を考えましても観光需要等の地域活

性化効果が期待されているところであります。

このよ

うな時期に、貸し切りバスの需給調整規

制の廃止により事業の活性化、多様なサービスの

展開がなされるならば、その相乗効果が期待され

ておると私は思っておりますが、反面、全国的に

貸し切りバスの需要が大きく落ち込んでいる現状

での規制緩和には、十分な効果が期待できるのか

と危惧する向きもあるわけでござります。

そこで、先日、四月九日、運輸政策審議会から

今回提出されている貸し切りバスについての規制

緩和法案は、乗り合いバス、タクシーの規制緩和

とも密接な関係があるのでござります。乗り合

いバスやタクシーとあわせて提案してもよかったです。

ただ基本的に、民が出てきたときに、官が例え

ただくのですよ、こういう説明もできる。だから、いわゆる競争条件という問題からすれば、公

租公課の負担もなくしていただいてやつと維持で

きるのでですよ、こういう一つの説明になり得る、

こう思うのですね。

○倉田委員 時間が来ましたので、終わります。

○石破委員長 次に、岩浅嘉仁君。

○岩浅委員 自由党的岩浅でございます。

○五人目でござりますので重複する部分があるか

と思いますが、お許しをいただきたいと思いま

す。

まず、貸し切りバス事業の参入規制の緩和につ

いて、数点お伺いをいたしたいと思います。

私は四国でござりますけれども、昨年の四月に

明石海峡大橋が開通しまして、徳島県でも入り込

み客、観光客数が大幅に増加をしておりまして、

地域のぱらつきはありますが、阿波十郎兵衛屋敷

なんかですと、前年度比二〇〇%以上の観光客が

入ておりますし、また、数日後、五月一日に

は、しまなみ海道も開通するということで、過疎

地の四国全体を考えましても観光需要等の地域活

性化効果が期待されているところであります。

このよ

うな時期に、貸し切りバスの需給調整規

制の廃止により事業の活性化、多様なサービスの

展開がなされるならば、その相乗効果が期待され

ておると私は思っておりますが、反面、全国的に

貸し切りバスの需要が大きく落ち込んでいる現状

での規制緩和には、十分な効果が期待できるのか

と危惧する向きもあるわけでござります。

そこで、先日、四月九日、運輸政策審議会から

今回提出されている貸し切りバスについての規制

緩和法案は、乗り合いバス、タクシーの規制緩和

とも密接な関係があるのでござります。乗り合

いバスやタクシーとあわせて提案してもよかったです。

ただ基本的に、民が出てきたときに、官が例え

ただくのですよ、こういう説明もできる。だから、いわゆる競争条件という問題からすれば、公

租公課の負担もなくしていただいてやつと維持で

きるのでですよ、こういう一つの説明になり得る、

こう思うのですね。

○倉田委員 時間が来ましたので、終わります。

○石破委員長 次に、岩浅嘉仁君。

○岩浅委員 自由党的岩浅でございます。

○五人目でござりますので重複する部分があるか

と思いますが、お許しをいただきたいと思いま

す。

まず、貸し切りバス事業の参入規制の緩和につ

いて、数点お伺いをいたしたいと思います。

私は四国でござりますけれども、昨年の四月に

明石海峡大橋が開通しまして、徳島県でも入り込

み客、観光客数が大幅に増加をしておりまして、

地域のぱらつきはありますが、阿波十郎兵衛屋敷

なんかですと、前年度比二〇〇%以上の観光客が

入ておりますし、また、数日後、五月一日に

は、しまなみ海道も開通するということで、過疎

地の四国全体を考えましても観光需要等の地域活

性化効果が期待されているところであります。

このよ

うな時期に、貸し切りバスの需給調整規

制の廃止により事業の活性化、多様なサービスの

展開がなされるならば、その相乗効果が期待され

ておると私は思っておりますが、反面、全国的に

貸し切りバスの需要が大きく落ち込んでいる現状

での規制緩和には、十分な効果が期待できるのか

と危惧する向きもあるわけでござります。

そこで、先日、四月九日、運輸政策審議会から

今回提出されている貸し切りバスについての規制

緩和法案は、乗り合いバス、タクシーの規制緩和

とも密接な関係があるのでござります。乗り合

いバスやタクシーとあわせて提案してもよかったです。

ただ基本的に、民が出てきたときに、官が例え

ただくのですよ、こういう説明もできる。だから、いわゆる競争条件という問題からすれば、公

<p

安全確保の方策ということが審議中でございます。

今回の法改正におきましても、措置可能なものはできるだけ早く対応すべきだという点はあるうかと思いますが、その点につきましては、運行管理者の権限の明確化という点につきまして、これは貸し切りバスだけではなく、乗り合いバス、タクシーを含めた共通事項として措置を法案に盛り込ませていただいておるところでございます。

乗り合いバス、タクシーの安全措置につきまして、今後、貸し切りバスも含めた所要の措置について現在検討中でございますが、乗り合いバス、タクシーの法案提出の際には、貸し切りバスの安全措置の充実といふことも含めて御議論、御討議、御判断を願いたいと考えておる次第でございます。

○若狭委員 今回の改正案では、貸し切りバス事業への参入に当たっては、需給調整規制が廃止されまして、輸送の安全や事業の適切性確保等の観点から見た基準により参入を許可するものとされておりますが、需給調整以外の審査基準については現行法と比べてどうなるのか。また、事業計画の審査においては、最低車両数規制、営業区域規制は引き続き残されておりますが、これらの規制を引き続き残させる理由は何かということを伺っておきたいと思います。

○荒井政府委員 お答え申し上げます。

貸し切りバスの今後の審査基準でございますが、貸し切りバスは運行形態といたしまして、大変遠方に行かれる、あるいは早朝、深夜の発着、帰着ということがありますし、夜間運行などもござりますので、安全につきましてはとりわけ重要な審査事項でございます。

現行の輸送の安全確保に関する事項につきましては引き続き定めるということを想定しておりますが、さらに詳細な審査基準について、この法が成立後、具体的なルールを確立したいということございます。その際も、輸送の安全確保が十分に担保されるようなことを念頭に置いて、当然で

ございますが、ルールを定めたいと思っておりま

す。さらに、最低車両数規制、営業区域規制につきましては引き続き残されておるわけでございます。最低車両数につきましては、運行管理、整備管理、事故発生時の対応等が適切に行われる必要がございますので、その際には、事業規模を確保するという観点から最低車両数規制を行う必要があるとされておるものでございます。

また、現在の事業区域規制でございますが、輸送の安全確保の観点から、自動車の営業所への帰属性ということと、その際、運行管理の適切な実施を担保するということから、営業区域を各県単位ごとに置くというような考え方で引き続き存続させることになつておるものでございます。

○若狭委員 貸し切りバスの契約形態を見ますと、利用者と貸し切りバス事業者との直接契約によるものは少なく、旅行業者と貸し切りバス事業者との契約によるものが大半でございます。平成六年度の数字では、貸し切りバス事業の営業収入のうち旅行業者扱いによるものの比率は全国平均で七七・五%に達しております。特に沖縄や九州では九〇%近い数字になつております。実態的には貸し切りバス事業者が旅行業者の下請の立場にあることが多いと思われます。

今回の改正では、運賃・料金の設定、変更につ

いては、貸し切りバス事業者にとって公平なり、需要が多様でありますので、基本的には事業者が弾力的な運賃を設定する必要があろうかと思います。そのため、認可制というかたい運賃制度から事前届け出制に改めることが、利用者保護や公正な競争の促進あるいは需要にマッチした運賃の彈力的設定ということが可能になるものと考えております。

ただし、需要の波動が著しいという反面、著しく高い運賃が設定されたり、ダンピング運賃の設定が行われるというような可能性もございますので、問題のある運賃の設定に対しては運輸大臣が変更命令を行うことができるということとしておるところでございます。

その際、日々変動するマーケットに適応した運賃を定める際の参考指標となるような指標を公表することははどうかというお考えでございますが、大変力的な、有効な考え方ではないかと拝聴した次第でございます。特に、事業者がマーケットの状況がわからない、情報が入手できないような事情があることも結構ございますので、運賃設定の範囲内で決定する幅運賃制がとられてはいるもの、現実には下限の一五%は当たり前で、さらには名ばかりというのが実情と伺っております。特に長引く不況により貸し切りバスの需要が落ち込んでいることに加え、旅行会社のセット商品の値下げによる貸し切りバスコストの削減が事

業者への値下げ圧力となつておる。

こうした状況を考えますと、認可運賃から届け出運賃への変更は貸し切りバス事業者の立場をますます弱いものにするのではないかと懸念されておりますが、どうお考えになつておるか。少なくとも、事業者が基準運賃を決める際の参考指標となるような適正原価を地域ごとに示すべきではないかと思いますが、この点、いかが考えておられますでしょうか。

○荒井政府委員 貸し切りバスの運賃のお問い合わせでございます。

その際、運賃の設定でございますが、貸し切りバスは需要が季節とか曜日の波動が大きかったり、需要が多様でありますので、基本的には事業者が弾力的な運賃を設定する必要があろうかと思います。そのため、認可制というかたい運賃制度から事前届け出制に改めることが、利用者保護や公正な競争の促進あるいは需要にマッチした運賃の彈力的設定ということが可能になるものと考えております。

また一方で、貸し切りバス事業者にとって公平な競争が可能となり、その経営努力が報われるよう環境整備が必要でございます。そのためには、まず旅行会社と貸し切りバス事業者との関係は正常化されなければならないと思います。答申の中でも、「両者間の話し合いの場を設けることにより、直接の利用者である旅客の立場に立つて協議が進められることが必要」とうたわれております。

ただ、問題のある運賃の設定に対しては運輸大臣が運賃を定めることで、具体的に話し合いの場としてははどのようなものと想定されておるのか、伺つておきたいと思います。

○荒井政府委員 大きな問題を二つお問い合わせでございます。

第一点の規制緩和後の安全の確保、安全体制の充実ということでございますが、貸し切りバスは、ある面、遠方に、なれない道、地域を旅行する、あるいは往々にして予定変更があるといったこと、さらに、事故が起これば大事故になるという可能性がございますので、用心しなきゃいけない運送事業であろうかと思います。

先ほど申しましたように、運輸技術審議会で事業用自動車の安全対策を検討しているところでございます。例えば事故多発運転者のチェックと特別研修を行うとか、事故多発傾向のある事業者に

○若狭委員 ゼひ参考指標というものを考えていただきたい。前向きな御答弁をいただきまして、ありがとうございます。

次に、貸し切りバス事業者は、一部大手を除いてほとんどが中小企業でありますて、単に参入規制を廃止して認可運賃を廃止するだけでは、業界全体として競争原理のプラス効果が十分にあらわれるのか不安も残ります。経営の不健全化や安全規制等を遵守しない事業者の増加を招き、その結果、利用者の安全確保に重大な問題も生じかねないのではないかと思思います。

事業参入後の安全確保と適正な事業運営や利用者保護について、これまで以上に体制の強化が必要と考えますが、この点についてどうなつておるのか、伺いたいと思います。

また一方で、貸し切りバス事業者にとって公平な競争が可能となり、その経営努力が報われるよう環境整備が必要でございます。そのためには、まず旅行会社と貸し切りバス事業者との関係は正常化されなければならないと思います。答申の中でも、「両者間の話し合いの場を設けることにより、直接の利用者である旅客の立場に立つて協議が進められることが必要」とうたわれております。

ただ、問題のある運賃の設定に対しては運輸大臣が運賃を定めることで、具体的に話し合いの場としてははどのようなものと想定されておるのか、伺つておきたいと思います。

○荒井政府委員 大きな問題を二つお問い合わせでございます。

第一点の規制緩和後の安全の確保、安全体制の充実ということでございますが、貸し切りバスは、ある面、遠方に、なれない道、地域を旅行する、あるいは往々にして予定変更があるといったこと、さらに、事故が起これば大事故になるという可能性がございますので、用心しなきゃいけない運送事業であろうかと思います。

先ほど申しましたように、運輸技術審議会で事業用自動車の安全対策を検討しているところでございます。例えば事故多発運転者のチェックと特別研修を行うとか、事故多発傾向のある事業者に

ついての特別監査を実施するとか、あるいは事故全体の減少目標を何かの形で置く、地域の事故減少目標を置くとか、あるいは技術的なことでございますが、運行記録をとるためにデジタルタコグラフというような新しいものを義務づけるとか、運行最高速度の管理を徹底するとかいろいろなアイデアが現在審議会で出されております。有力な意見かと感じておる次第でございます。

さらに、どのような形で導入可能かどうか、今後検討いたしまして、また法改正の形でお諮り申し上げたいと考えておる次第でございます。

第二点目の、貸し切りバス事業者の経営努力が報われるような環境整備、特に旅行業者との関係は正というお問い合わせでございますが、貸し切りバスの適正な利用を確保するためには、貸し切りバス事業者と旅行業者の両者の話し合いの場を設けるということが從来から提言されておりまが、必要なことだと考えております。両者間の橋渡しを検討して、懇談会のような形で意見交換が行われるよう措置ができるたらと考えておることでございます。

○若浅委員 最近、いわゆる白バスが低運賃を売り物にして横行しております。昨年秋には宇都宮で、アルバイト運転手五人を雇い、大型バス一台とマイクロバス四台を使って一千万の荒稼ぎをしていました。悪質な事例が発覚をしておりましたので、貸し切りバス業界でも経営を圧迫するものとして大きな死活問題となっています。無論、利用者の安全確保の観点からも大きな問題であり、一たん大きな事故が起きますと、補償問題等で、利用者にとって取り返しのつかないこともあります。実際、ことしの一月には千葉県の白バスによる初もうでツアーや事故を起こしております。白バス業の実態について、運輸省としてどのように把握しているのか、伺っておきたいと思います。

また、今回の規制緩和で事業への参入が容易になるのでありますから、こうした違法営業はなくなっていくはずでなければならぬわけでございませんが、この点どう考えておられるのか、伺いたいと思います。

〔委員長退席、武部委員長代理着席〕

○荒井政府委員 いわゆる白バスの実態把握、対処の状況でございますが、例えば平成九年度に白バスの監査をいろいろいたしまして違反の摘発をした状況でございますが、処分の件数が百三十一件、うち車両停止四十一件、レンタカーの許可取り消し九件といったような実態でございます。その前提として、監査件数、約六百件の監査をしております。そのうち五百三十六件がレンタカー関係というような実態把握をした状況でございます。

ただ、現実の白バスによる貸し切りバス系類似行為は把握できない実態の運行もあるうかと思っております。このため、從来から、警察当局等関係機関と協力して取り締まりの強化に努めるとともに、日本バス協会等関係団体に対しても広報活動、巡回指導による監視を充実させるとかということに努めておる次第でございます。

○岩浅委員 次に、過疎地域における交通手段の確保という観点から、一つお伺いしておきたいと思います。

なお、今回の規制緩和により、いわゆる貸し切りバス事業者が事業への参入が容易になりますので、一般的には白バスの減少、営業バスとしての明石海峡大橋観光でも、ことしの一月に、十社が違法営業で兵庫県警の家宅捜索を受けておりました。こうした例は全国でも枚挙にいとまがないと思いますが、貸し切りバス業界でも経営を圧迫するものとして大きな死活問題となっています。無論、利用者の安全確保の観点からも大きな問題であり、一たん大きな事故が起きますと、補償問題等で、利用者にとって取り返しのつかないこともあります。

○若浅委員 このような白バスによる違法営業が続くなれば、せっかくの法改正が意味を持たなくなります。改正法施行後は現在よりも段階厳しい取り締まりを行っていく必要があると思いますが、警察当局の考えも伺っておきたい

と思います。

○柴田説明員 いわゆる白バスによります違法な運送行為につきましては、輸送秩序を乱すのみならず、乗客の安全確保の観点からも問題がござりますことから、運輸当局等の関係行政機関と連携いたしまして道路運送法違反として取り締まりに努めているところでございまして、平成六年からの五年で三百五十二件を検挙しているところでございます。

〔委員長退席、武部委員長代理着席〕

なお、先ほど先生が御指摘なさいました明石海峡大橋に係る白バス事件であります。兵庫県警におきまして、本年一月からこれまでレンタカーカー会社社長など十五人を逮捕し、現在なお継続捜査中でございます。

今後におきましても、違法行為に対しましては厳正に対処してまいる所存でございます。

○岩浅委員 次に、過疎地域における交通手段の確保といふ観点から、一つお伺いしておきたいと思います。

過疎地域における公共交通サービスの確保は、特に高齢化社会の本格化に伴い、ますます重要な課題となってまいります。先般の答申では、地方分権の推進を前提に、地方公共団体が、地域の足の確保や町づくりの観点から、必要な方策を主体的に講じるとの方向性が示されております。次期の国会で本格的な審議がなされることになっておりますが、私の地元では、第二種生活路線で百六十系統、第三種生活路線として二十四系統が国

が、これを含めまして、その他に運輸省として具体的な施策を考えておられるかどうかをお伺いいたしたいと思います。

○荒井政府委員 過疎地域におきまして乗り合いバスが地域の足になつておるという話を聞きますと、大変うれしく思う次第でございます。その中でいろいろな工夫によって地域の足を確保するという試みが、微々たる努力かもしれないが、行なわれてきたわけでございます。

今度の規制緩和ということを踏まえますと、さらには地域の足の確保の手段の多様化、効率化あるいは統合化ということが必要かと思われます。乗

り合いバスを活用するとか、スクールバスを住民の足にも利用するとか福祉バス、病院バスの運行を効率化するとかといったことを実行されている地域もございますので、そのような例を各地域に植えつける努力が必要かと思っております。

その植えつける場として地域協議会というものの対応につきまして、先ほど道路運送法二十一条の許可による貸し切りバスの活用については現在行っているわけでございますが、今後の法規制の対応については法的な観点の詰めが必要かと思いつつも、やはりこのことも考えておりますが、法規制を設置して、現実的な輸送形態を選択、工夫をしてもらつて、この面でも工夫を凝らしていきたいというふうに考える次第でございます。

○岩浅委員 貸し切りバスにつきましては終わりまして、航空法の改正でございますが、まず大臣に大まかに伺つておきたいと思います。

今回の航空法の改正による一連の規制緩和策をまとめて、航空法の改正でございますが、まず大臣に大まかに伺つておきたいと思います。

我が国の航空行政全体の中での位置づけをおられるのか、伺つておきたいと思います。

○川崎国務大臣 航空の認識でございますけれども、まず需給調整、業界秩序、その中で育成段階でありますから、貸し切りバスによる乗り合い運送の許可の弾力化を行い、地域住民の足を確保するための手段として、いわゆる二十一条バスを整えていく。先ほどからスカイマークとかエア・

ドウの話が出ておりますように、料金が低廉化をし、サービスの質もふえてきたと言えると思います。そして、今日の、今御審議いただいているところでございます。そういう意味では、より規制緩和をして、民間の会社の競争によっていいサービスの提供が行われるということを期待しているわけでございます。

ただ、規制撤廃でありますんで、そこは緩和ということで、ある意味では途中段階かもしれません。まだまだ次に議論しなければならない問題も出てきておると思いますけれども、私どもやはり、規制緩和による光と影がある、影の部分が強く出てくるということはあってはならない、したがって、そこはやはりセーフティーネットはある程度かけておかなければならぬだろう、このように思っております。

そういう意味では、今回の影の対策として、先ほどから議論しておりますように、混雑飛行場のスロットをどう配分していくか。一つは、競争に新規の会社が出てきてほしいですから、新規会社に優先的に配分をするということをやります。もう一方で、やはり全体的なネットワークを維持していくだいでいる会社というものに政策的な枠というものを与えていくて、そして路線というものが維持できる、全体の航空ネットワークが維持できるという体制をつくりたいと思っております。それから、競争の結果、いい結果が出ればいいわけありますけれども、競争の中でかえって独占になってしまふこともあります。そこで、競争の中でも利益を得よう、要は相手を押し出すことによって利益を得ようということについては、少し歯止めをかけさせていただいているところでございます。

やはりこれから大きな課題として、東京周辺、大阪周辺、いい競争が進むためには、その期待といふものにこたえるだけの航空インフラ、というものができ上がっていかなければならぬ。そういう

う意味では、インフラ整備というものをしっかりとしないかなければならないというふうに考えております。

それから三番目は、まさに、そうはいっても、やはり離島航路等影の部分が出てくるだろう。そこには財政面での支援をしっかりしていかなければならぬな、このような考え方で提出をさせていただいております。

○岩浅委員 次に質問をしようと思っておったのですが、大臣から懇切にお答えをいただきまして、ありがとうございました。

スロットの割り当て等、大変厳しい問題があろうと思いますが、一つ、今回の法改正では整備の受託の許可制度が創設されますが、現行法でもスカイマークやエア・ドゥがJAL、ANAなどに整備を委託していることとどう関連するのか。また、この改正によりさらに委託が容易になる等の改善が行われるのかどうか。さらに、整備委託について、JAL、ANAなど既存事業者の株主の立場から、このような支援を行うことについて問題があるという指摘もありますが、運輸省としてはどうお考えになっておるのか。国際競争力強化のために航空会社が共同して整備受託会社をつくるってはどうかというアイデアもありますが、これも含めて御見解を伺っておきたいと思います。

○岩村政府委員 三点御質問がございましたが、まず第一点目の、スカイマーク、エア・ドゥが現在、日本航空そして全日空輸に対してその整備を委託しておるわけですが、これが今回の改正法の中にあります管理の受託に当たるのかどうかという点でございます。答えから申し上げますと、当たらないという状況でございます。

今まで含めた受託には当たらないわけでござります。それから第二点目の、国際競争力強化のために航空会社が共同して整備受託会社をつくることについての御質問でございますが、これは既存事業者そして新規事業者の間で十分話し合う必要があることは私も聞いておるところでございます。まさに、既存会社が整備受託をするかどうかについてはどうお考えになつておるのか。国際競争力強化のために航空会社が共同して整備受託会社をつくるってはどうかという点でございます。こうした点も含めて、既存業者が新規事業者の間で十分話し合う必要があることは私も聞いておるところでございます。

まさに、既存会社が整備受託することが既存企業の株主の立場から問題があるんじゃないかという点でございまして、他の商行為と同様に株主の立場で配慮され得べきだというふうに考へるわけでございます。こうした点も含めて、既存業者そして新規事業者の間で十分話し合う必要があるというふうに考へております。我々としては、本件については、公正な競争の確保の見地から関心を持って見守っているところでございます。

それから第三点目の、国際競争力強化のために航空会社が共同して整備受託会社をつくることについての御質問でございますが、これは既存会社が独占禁止法に抵触するおそれがないかどうか調査を始めたと報道されておりますが、そういう事実があるのかどうか。

我が国でも規制緩和を推し進めるに当たり、アメリカの経験というのを十分生かしていかなければならぬと思いますが、運輸省または公正取引委員会として今回の一連の動きをどう考えておるのか。

そして、改正法では運輸大臣の運賃変更命令の規定が設けられておりますが、具体的にどのような内容をしておりましたか。

○岩村政府委員 全日空はその指示どおり整備作業を実施してまいりました。それから、エンジン、装備品に関する貸協力、故障対策の分担、部品補給に関する貸協力、故障対策の

で許可の対象といたしております整備業務の管理まで含めた受託には当たらないわけでござります。

ただ、今回の法改正によって、運航やこれに伴う整備を、今申し上げた業務の管理まで含めて受託する、そんな形態が出てくると想定されるわけですが、そういった場合には、安全性が確認され得ます。そのため、安全が確認され得ます。したがって、これまで以上に外部資源を活用することによりまして新規参入が容易になるというふうに考えておるところでございます。また既存の企業についても、その事業の展開の柔軟性が増すことがあります。

その後、航空事業への参入が容易化された場合にコスト削減を進めいくことになるかと思います。その際には、整備の規模の利益というものがかかるかと思いますので、そういった観点から、整備の共同化の動きも進むものと予想されておりま

すが、国がきちっと守らせるべき安全の確保という点についてはきちっと適切な対応をしていく、そういう考え方でおるわけでございます。

○岩浅委員 運賃のことなんですかねども、競争原理により運賃が下がることは歓迎いたしますけれども、過激な安売り合戦になりまして航空会社の経営上深刻な問題を生じることもあるならば、かえって大きな問題、重大な支障になることもあります。アメリカの航空ビッグバン以来二十年の歴史に見られるように、一時的には新規参入が相次いだものの、競争に敗れた事業主が撤退して、結局は大手による寡占化が進み、逆に運賃の上昇につながるというケースもあり得ます。

四月二日の新聞報道によりますと、スカイマークやエア・ドゥの格安運賃に対し、大手三社が対抗的な大幅値下げをしました。また、きのうきょうの新聞では、七月にスカイマークは値上げし、他の大手も追随する。これは大臣のおっしゃる影の連鎖になると思いますけれども、先般、この大手三社の対抗的な大幅値下げについて、公正取引委員会が独占禁止法に抵触するおそれがないかどうか調査を始めたと報道されておりますが、そういう事実があるのかどうか。

我が国でも規制緩和を推し進めるに当たり、アメリカの経験というのを十分生かしていかなければならぬと思いますが、運輸省または公正取引委員会として今回の一連の動きをどう考えておるのか。

そして、改正法では運輸大臣の運賃変更命令の規定が設けられておりますが、具体的にどのような

なケースで発令されるのか、伺っておきたいと思います。

○山田政府委員 四月一日の新聞報道を私ども承知しているわけでございますが、独占禁止法の違反の疑いがあるということをもって調査を開始した事実はないわけでございまして、本件に対しまず私どもの考え方を少し説明させていただきたいと思います。

スカイマーク等の二社が低価格で参入したことに対しまして、既存の大手三社が割引運賃を設定した、こういったことにつきましては、新規事業者の参入により大手三社の搭乗率が低下する等の事態に対応するための競争対抗的な行動、先生御承知のとおり、マーティングコンペティションとアメリカでは言われていますが、そういう面もあり、その点に関する限り、直ちに独占禁止法上問題があるというふうには考えておりません。

他方、大手三社の割引運賃の設定などの行為によりまして新規参入事業者が市場から排除されるような効果が生ずる場合には、その意図、行為の態様いかんによりまして独占禁止法上問題となり得るものでありまして、今後とも、市場における関係企業の行動や競争の推移、こういったものを十分注視してまいりたい、このように考えております。また、運輸省ともよくその事実関係等につきまして、いろいろお話を伺つてまいりつておりますし、また今後ともまいりたい、このように考えておるわけでございます。

○岩村政府委員 御指摘のとおり、スカイマークやエア・ドゥが既存の航空会社の普通運賃に比較いたしまして低い普通運賃を提供したということになります。利用者は、運賃が下がったことについて歓迎をしておるところでございます。

他方、こういったものに対し三社が引き下げをしたことなどをどう考えるんだということでおますが、これは競争の結果として行われておるわけございます。ただ、その際に、単に運賃とい

うことだけではなくて、やはりサービスとかそう

いうことも含めて、よりよい競争、そして、それによってより利用者の利便が向上する、そういうことを我々は期待をしている。すなわち、横並びで運賃を下げるだけではなくて、やはり独自の

創意工夫と、利用者に喜ばれるような運賃それがサービス形態、そういうものを提示していく

ということが我々は望ましいというふうに考えておるところでございます。

それから、運賃について、極端に安い運賃等々が出てきた場合の問題点でございますが、例えは

不當に差別的な運賃を設定するとか略奪的な運賃を設定する、こういった場合は、今回の法律改正の中で、個別の状況によって変更命令を発動することができるようになっております。こういったことをして、今申し上げたような、例えば

新規の事業者を排除してしまうような略奪的な運賃、そんなものが設定されないように監視をしていきたいというふうに思つております。

また、運賃が多様化しております。そういったことから、やはり利用者が多様化した運賃の中から自由に、またかつ適切な選択ができるようになります。そのためには、情報公開の充実が必要であるというふうに考えております。今度の法律改正ができます。

ふうに考えております。この法律改正ができます。また、その具体的な方策について、有識者から

成ります懇談会を開催して、具体的な情報公開の仕組みを検討して、つくり上げてまいりたいとい

うふうに考えております。

○岩瀬委員 最後に退出規制の見直しについて伺います。御答弁をいただいて、私の質問を終わ

りたいと思います。

ドル箱路線と言われる幹線路線の収益によって不採算の地方路線が維持されておるというのが現

はないかと大変心配をいたしております。

特に離島路線の廃止は、先ほど大臣からも若干答弁をいただきましたが、離島にとっては死活問題でございます。従来は、実態上、地元等の関係者により協議が行われ、場合によつては適当な助

成策が講じられた後で初めて休止や廃止が行われたわけでございますが、改正後は、このような手続もなく、六ヶ月前に届ければ航空会社の一方的

判断で廃止が可能となるのか、そういう心配があるのかないのかだけ伺つて、私の質問を終わりたいと思います。

○岩村政府委員 参入が自由になるということの裏返しとして退出も自由になるわけでございますが、特に離島路線のように、地域の足となつて、必要な、欠くべからざる路線につきましては、一般的にはその退出の二ヵ月前に届け出をすれば退出ができるわけでございますが、こういった路線につきましては六ヶ月前に届け出をさせる。この

期間内において、地元におきます離島路線の維持、活性化に関する検討を行つたための協議会、こういうものが設けられて、その場でいろいろ議論をする。すなわち、退出した後の代替交通機関をどうしたらいいか、ほかのかわるべきエアラインは要るのかどうか、さらには補助といいますか、支援の仕組みがあれば残れるのかどうか、そういういろいろな議論をする。

一般の退出と違いまして期間を置いておりますので、その間に路線の維持のための適切な議論がされ、その路線を即座にやめてしまうとか地域が突然足を奪われるというようなことがないよう努めていきたいというふうに考えておるところでございます。

○川崎国務大臣 貸し切りバスについては、旅行業者が仲介を行つて、この利用形態が八割を占めています。そして、多くの場合、運賃や旅費等はまさに相互の交渉事項となつております。

このような中で、貸し切りバスの適正な利用を確保するためには、貸し切りバス事業者と旅行業者間の話し合いの場を設けることが必要である、

今委員が御指摘いただいた件は、昨年六月の運輸政策審議会答申においても提言されております。

両者間の橋渡しを私どもがすべく、努力をしてまいりたいと思っております。

○平賀委員 私は、道路運送法の改正案について質問をいたします。

貸し切りバスは約八割が旅行事業者扱いになつております。今まで、大手旅行事業者によります優越的地位を乱用した無理な運行計画の強要や、さらには、次に安全問題について質問します。

は運賃・料金のダンピングなど、過当競争は激しくなる一方であります。

大阪で貸し切りバス事業者に具体的な話を聞きますと、大手旅行社のスキーツアーの場合、四十万円の運賃が実に二十五万円で、認可運賃の半値までたたかれて、もうけはないと言つております。

スキーツアーでは、ホテルが十カ所に分散する事例もあります。そういう場合はスキーの積みおろしや、さらには点呼まで全部運転手がやらなければならぬわけです。本来こういう仕事をといふたうのは、大手旅行社が添乗員などを配置してやらせる仕事であるにもかかわらず、まさにバスの事業者や運転手にその仕事を押しつけているわけです。しかも、こういう仕事をさせながら、大手旅行社は、貸し切りバスの運賃の一五%のマージンを取つてゐるわけです。

それで、こうした大手旅行社と貸し切りバスの事業者の関係を公正なものにしていかなければなりません。そのため、大手旅行社と貸し切りバス事業者、そして運輸省も入つて、大手旅行社と貸し切りバス事業者が対等、平等に協議できる仕組みをつくるべきだと思いますが、運輸大臣、いかがでしようか。

貸し切りバスの運行を見ますと、一般的の観光が約五〇%です。学校行事や通学の輸送が約三〇%で、国民生活に密着した運行を行っているものであります。安全確保が最重点でなければならぬことは言うまでもありません。

九二年から九六年までの五年間の新規参入は四百二十四社です。それが、参入の規制緩和を行つた九七年には、一気に三百五十五社の新規の参入がありました。今回、法改正によつて需給調整の撤廃が行われますと、新規参入の可能性が大きくなりります。その点で、運輸省の保安監査は、今以上に、体制的にも内容的にも強化をされることになるのですか、大臣。

○川崎国務大臣 先ほどから御答弁申し上げてお

りますけれども、各段階で規制緩和を進めてまいりたい、各業界単位でも行いたい、しかし、一方で、安全の確保については譲りません、こう申し上げているところでございます。貸し切りバスについても、同様な考え方で進めてまいりたいと思います。

そのため、輸送の安全の確保を図るため運行管理者の権限を明確化する等、運行管理者制度の充実をまず図りたいと考えております。

また、保安監査についても、監査体制の強化を

図るとともに、事故等を多発しているような事業者、これをチェックする特別監査を重点的に行いたい、この監査のあり方の見直しも行いたいと考えております。

いずれにいたしましても、安全確保のために最大限の努力をしてまいりたいと考えております。

〔武部委員長代理退席、委員長着席〕

○平賀委員 私も、運輸省から、「貸切バス事業者の監査状況及び主な違反の内容別件数の推移」という資料をもらいました。それを見ますと、平成五年度は

監査の件数が九十四件、それに対し處分された率が八九%です。平成六年度も、百六件の監

査をやり、八十二件が処分をされる、こういう状況になっています。ずっと平成九年まで来まし

て、多いときで約九割が処分され、少ないときであります。

それで、保安監査の要員が、全国で合計で百五

十一名ということになっています。ですから、検

査をやればほとんど処分者がいる、こういう状況

でありますから、こちらの体制の分野でもしっかりと整備をしていかなかつたら、この安全問題と

いうのは大きな懸念があると私は言わざるを得な

いわけです。

これは大阪の事例でありますけれども、あるバ

ス会社が、バスが五十台あって、五十人以上の運

転者が本来必要なんですか

りと整備をしていかなかつたら、この安全問題と

○川崎国務大臣 まず、安全の問題でございますけれども、これは、再三申し上げておりますとお

り、私も運輸行政の中で最大の課題の一つであると思っております。

したがいまして、先ほどもお話し申し上げまし

たけれども、たまたま就任以来、お二人の社長にも来ていただいて、厳しい注意をさせていただきたいところでございます。何といっても経営者自体が強い自覚を持ちながら安全確保に努力をしてもらわなければならない、そして、運輸省としてもその姿勢というものをまず明確にさせていただかなければならぬということで申し上げているところでございます。

したがって、規制緩和の結果として安全性が損なわれる、そのようなことがあってはならないと思つておりますし、そのような施策を講じたつもりでございます。

それから第二点の、規制緩和の結果の光と影の部分、特に離島航路ということがありますけれども、代替といふもの、例えは高速船といふものが用意されて、飛行機より利便性が高い、また同等の利便性がある、こういうものが閉鎖されてしまうことがないように、私ども、格段の努力をしてまいりたい。これは、先ほどから税制とか財政の問題で申し上げているところでございます。

○寺前委員 そこで、私は、まず離島航路の問題について聞きたいのですが、航空局長さんですか、七十ぐらい離島航路という路線があるようですが、この法律が通つたことによって将来どういふ問題が発生てくるというふうにお思ひになりますか。何路線ぐらいが、大変な事態だ、検討に入らなければならぬということになるとお思ひになりますか。いかがでしょうか。

○岩村政府委員 ただいま大臣からも御答弁申し上げましたように、代替の交通機関がないままに廃止されたというケースは、現在のところ、ないよう承知をしております。

今後どうなっていくかということでおございますが、今回の規制緩和により参入、退出が自由になりましたことで、先ほどこれも大臣から御答弁申いたところでございます。何と zwar ても経営者自体は、また新たにその運航費の一部を補助する。それは、まだ新たにその運航費の一部を補助する。そ

れをする、そういうことでもなおできない、それから、航空機を新たに買う場合の購入費の補助をする、それでもなおやつていけない路線について

離島路線は維持されていく、そういう仕組みをつくったわけございまして、今回の規制緩和によつて直ちに離島路線が廃止になつていくといふには、我々は考えておらないところでございます。

○寺前委員 自治省、お見えでございますか。

自治省は、今お話を聞いておったら、直ちに廃止の方向、それは廃止の方向をすぐ出せるはずがないですね。自治省としては、現在でも、実態として、離島の市町などでは負担がずっとかかるといふふうに予想しておられるのか。今後の対応

ことによって、どういう影響が与えられるだろう

ことによつて、どううふうに予想しておられるのか。今後の対応

は、どうしなかつたならば大変だといふふうに御理解になつてゐるのか。いやいや、心配要らぬよ

というのか。そこはどういうふうに判断しておられますが。

○寺前委員 離島にとりましては、足の確保

は切実な問題でございまして、従来から離島航空

路線の維持のために、関係地方団体におきましては、機材の購入費の補助でござりますとか運航費の補助等のさまざまな形で支援措置を講じてきて

おるところでございまして、自治省といたしまし

ては、そういうことに対しまして、特別交付税の算定において配慮を行つてきておるところでございます。

今回の需給調整規制の廃止によりまして、離島航路といった生活路線の維持が問題になるといふことから、ただいま運輸省から御答弁のあります。

したような、さまざま支障策をとられるることになつておるわけございますが、その際に、地方団体において過大な財政負担を生ずることのないよう配慮する必要があるというふうに考えているところでございます。

私どもいたしましては、運航費補助制度に協調して地方団体が補助を行う場合など、生活路線の維持につきまして地方団体が講じる策策について、地方財政措置を講ずることによりまして、関

係地方団体の財政運営に支障が生じないよう配慮してまいりたいというふうに考えております。

○寺前委員 配慮したいと言つだけでは、実際問題は、私は大変だと思うのです。

この間、長崎県の五島の小値賀町というのですか、三千九百人の人口のところですが、ちょっと調べてみまつたら、長崎航空に対する赤字補てん

というのを一千万円、空港の第三セクターに対する補助が一千万円、利用者に往復航空券購入費補助を出して、これが四百二十万円とやつている

わけですから、さあ、そこに飛んでいるところの長崎県の第三セクター、長崎航空の赤字は、

その五割を県が、関係自治体が二割持つてゐる

九七年は八千九百万円だつたけれども、九八年度になると二億二千万円と、どつとこどつとこふえていくことになる。

これ、いよいよもつて、この法律が通つてくると、ただこのでない事態になるという不安を持つておられる。適切に対処すると言つだけでは、そう簡単にはいかぬぞということを注意をしておかなければならぬと思うのです。

それから、もう一つあるのです。その運航助成の制度の使い方を見ると、生活路線というふうお使いになつてゐる。

この間、長崎県の福江の市議会が意見書を出していましたよ。どういう意見書かというと、離島

发展のみならず、住民福祉の向上、医療行政の推進など民生安定の上からも欠くことのできない最も重要な課題だ。特に大都市と五島を結ぶ直行航

空路線の開設はその根幹にかかる問題で、島民の長年の悲願であつたから、まず、七万人と言われる五島出身の方々が在住をする関西地区との直行路線開設に向かって取り組んできた。それで、十数年やってきて、平成八年七月、待望の路線が開設されることになつてきました。そして、それが平成九年度の年間利用率は約五六%、目標ライン六〇%まであと一步というところに來たが、五月の利用状況は七〇%と上回つてきました。ところが、突然、運航会社から、経営健全化のため不採算路線を整理するという理由により、月末をもつて運航を取りやめたいとの通告がなされました。

生活路線のところだけではなくして、島全体が過疎化しつつある、そして、観光行政でもやらなければならぬか、こうやっていろいろ計画をしているところの路線について、さあ一体どうしてく

れるんだという問題が、やはり議会を挙げて決議を上げてこられるというほど大変なことになる。

今の運航助成などというのは、こういう路線については対象にならないのでしょうか。いかがですか。

○岩村政府委員 先ほども御説明申し上げましたように、運航費の補助というのは、生活路線について、先ほど申し上げてゐるような財政措置、そして税制上の措置、そういうものをしてもなお間に合わない部分、それについて、生活路線といふものに限つて補助をするということでござりますので、御指摘のような路線については補助の対象にならないところでござります。

○寺前委員 だから、適切に対処するとか言うたつて、中身というのは、ただこのでない事態を自治体に与えることになるよということを言つておるのだから、これはこのまま結構な法律でござりますというわけにはいかぬ不安が的中している

といふうに私は言わざるを得ないとと思う。

第一の問題に入らせていただきたいと思いま

す。安全の問題について、このままで大丈夫かと

特に資格問題が出ていました。整備士の資格あるいはパイロットの、機長さんの、路線などの資格を取っているのを覚えるんだ、そういう法改正の問題がある。私は、そんなことをやって大丈夫か、安全第一などと語ることができるだろうか、心配になってくる。

現に起こっている問題は何ですか。この前御指摘がありましたように、事業改善命令を全日空や日航に対してもやりになった。五百二十名も機性を出したあの日航大事故でも出さなかつたところの事業改善命令。

この命令を契機にして、日本の定期航空に働く操縦士の九〇%、五千二百人を結集している日本乗員組合連絡会議が、三月三十日に、航空安全対策の真剣な強化を要請し、全乗員による安全総点検を宣言するとの声明が出ていました。私、読んでみたのです。これは、事態は重大だ。規制緩和政策を背景に、競争を有利に進めるなどを優先され、安全性確保という社会的使命はむろん後退し続けています。こういうふうに書いてあるのです。

さらに、私は、去年の暮れにアンケートをおやりになった結果を見たら、九一%の人が整備不安を持っているということを、この乗員組合の方々が、また、日航ですが、提起をしておられます。私は、現に起こっている不安な事態が存在しているときに、この整備の諸君たちの資格条件というのを低い段階に持つていて、その人と連絡し合ってパイロットの方が飛行機を運航されるというのはやはり不安だなどと言わざるを得ないと思うのです。

去年、十一月二十日に、全日空に対して、安全上重大な問題があるとして事業改善命令をお出しになっている。それを読むと、航空局が認可した航空機の安全の基準を満たさないまま飛んでしまった事例が十件も指摘された。また、安全基準はクリアしているが、手続上の規程違反が十一件。そのほか、整備記録の不備三十四件、乗員への不適切な情報提供一件がその中に書かれています。

る。大変なことが次々とそこには出てくるわけです。全日空に対して、法令、規程等の厳守及び安全意識の再徹底、整備体制の充実を命令し、全日空は再発防止策を報告してきている。

この中で出てくる、九八年八月十六日のボーイング747-400、成田発ニューヨークへ飛んだときの事情、これを中心にしたのが、マスコミが事細かくずっと、どこに問題があるかという追跡をやっておられるのをこの間読みました。

私は、これは大変だと。出発段階から警告が出来ている。その警告に対して、パイロットの方から整備のお方に、どうなんだ、こう聞いたら、それは大丈夫だというので飛んだ。飛んだといたら、いろいろの、また次々次の警告が依然として消えない。結局、ニューヨークに着陸するところまで、ああだこうだ十二時間やつておったけれども、そのまま着陸しなければならないという事態が生まれている。無事着陸することができた

陸は大変だったと語っておられるということまで書かれている。

○寺前委員 これは、十二時間飛んでおるのであります。その間も、いろいろな警告がずっと広がっていきます。その間も、いろいろな警告がずっと広がっていきます。それに適切にこたえることができるようなんちゃんと資格を持つ人が整備士としておられたのかどうか、これは不安になる。いくわけでしょう。それに適切にこたえることができるようなんちゃんと資格を持つ人が整備士としておられたのかどうか、これは不安になる。どうでしょう。しかし、過ちが起つてゐることただつて思いますよ。ところが、この事実について政府の方が知つたというのはずっと後なのでしょうか。

私は、まず第一に聞きたいのは、あんな状況のもとにおいて飛行させておつてよかつたのか。初步的な質問ですけれども、航空局長はどう思いましたか。

私は、こんなことが行われておつて。どうして、こんなことが行われておつて。私は、まず第一に聞きたいのは、あんな状況のもとにおいて飛行させておつてよかつたのか。初歩的な質問ですけれども、航空局長はどう思いましたか。

○岩村政府委員 御指摘の件は、昨年の八月十六日に、全日空の一〇便、御指摘のように、成田からニューヨーク行きの飛行機で、エンジンを始動後に、補助動力装置のバッテリーが放電している

。ということが、操縦席内にございますEICAS、エンジン表示、警報システムというのです。このEICAS上に表示をされたわけでござります。

全日空が持つております、そして我が方が認めております整備規程の参考資料によれば、当該表示が出た場合には出発をしてはならないというふうに書かれておつたわけでございます。しかしながら、この取り扱いについて、乗員が整備士に、これも御指摘のとおりですが、出発の可否を問い合わせたところ、整備士は、参考資料まで参照することなく、出発が可能であると判断をいたしました。

この点を大変重要視いたしまして、先ほど来申し上げましたように、立入検査をするとともに、大臣から異例の改善命令を下し、再発防止策として、EICASの表示に関する取り扱いを整備規程の運用許容基準の中にきちっと設定するとともに、整備士に対する運用許容基準の適用に関する定期的な訓練を行うという改善をいたしましたところでございます。

○寺前委員 これは、十二時間飛んでおるのです。その間も、いろいろな警告がずっと広がっていきます。その間も、いろいろな警告がずっと広がっていきます。それに適切にこたえることができるようなんちゃんと資格を持つ人が整備士としておられたのかどうか、これは不安になる。どうでしょう。しかし、過ちが起つてゐることだけ思っていますよ。ところが、この事実について政府の方が知つたというのはずっと後なのでしょうか。

私は、安全第一を言うのだったら、整備士を一人でやられておくやり方がいいのかという問題を考えなければならぬし、今まで持っていた航空整備士の資格を持つた人でいいのか、これは疑問に思いますよ。こんな交代をやらせておいて、この事態の反省ありとだれが言うことができるのだろう、そういうことになるじゃありませんか。

マスコミの書いたものを読んでおつても、そう書いてあるのですよ。他社との競争の中で、時間どおりの出発が強調される余り、ふぐあいが発見されても飛行中止できない雰囲気があるということを指摘している。企業のもうけを優先させると、少しでも早く、少しでも少人数で整備を行いたい。その中で、整備士は大変な努力をして行いたい。実際に間違いが起つていて、これが全日空の今度起つた問題として見る必要がある。

アンケートもそうなつていて、そここのところを真剣に考えたときに、整備士を前と違う事態に置いておいていいのか。新しい問題提起というのは不安だと言わざるを得ないじやありませんか。少なくとも、逆に、二人体制の方に持つていいっていただきたいということの方向こそ、考えなければならぬらしい問題じやないのだろうか。

改めて、航空局長、もう一回聞きます。

○岩村政府委員 今御指摘のように、経済性を優先するために、異常を感じても内部で指摘しない、そういう雰囲気にあるということをおつしゃいましたが、まさにその点が、安全を第一とすべき航空企業の体制として非常に問題があるわけで

る、事故が起こってからじゃなくて、事故に至るであろうというような想定した問題に対する体制を、パイロットなども入れたそういう体制の進言をするところをつくらなかつたらいけないというふうに私は思います。

○岩村政府委員 時間が来ましたので、これは最後の質問です。一点、機長の路線資格について若干誤解があるかと思うのですが、機長が空港を着陸したり失敗したりさらには安全な飛行を続ける、その能力については引き続き厳しい国家試験をしておるわけで、その中では当然、機材に応じて全部資格も違いますし、また経験も必要としているわけでござります。

△回 路線としては、例えばハリに飛行した
資格だけではだめなんだ、ロンドンへ行くときに
はもう一回そこを自分でおりてみろ、そういうこ
とを求めておったのですが、これは、今ロンドン
もパリの空港も同じような進入方式であり、また
無線の方も整備されているということで、空港に
とにそこまでは違わないだろうということで、そ
こは、先ほど申し上げたような、各航空会社が機
長に知識を与えれば足りる、経験まで国が求める
必要はないということを申し上げておるわけですが
ざいます。

また、整備の方でございますが、日本航空のA
EC、日航エアポートエンジニアリングで整備を
したものについてふぐあいがあつた、正確に今、
三年四ヵ月と申しましたが、約二年間でございま
したが、その間に、そういう長期にわたって作業を
手順書に従わない作業をした、その結果、脱出用
の施設が動かないおそれがあるということがあつ
たわけでございます。

それで、なぜそれがわかったときにはその飛行機をとめなかつたかということです。ですが、脱出スライドの製造事業者の方から、次回の工場搬入整備時に交換すべきであるという助言がございました。そういうこともございまして、また、交換期間も、わかつてから十日で直ちに交換したということをあわせて考えますと、当方としては、

運航の停止まではいたしませんでしたが、先ほど

来申し上げているように、事の重大性にかんがみまして、大臣の改善命令ということをし、それに従つて社内の意思伝達もよくする。今、機長にも伝わらなかつたということをおっしゃいましたが、機内でのこういつたことが、情報がよく伝わるようになりますこと、それから、当局の方にも情報が伝わるようにすること、そういう改善をいたしますというお約束をいただいたところでございります。

○寺前委員 時間が来ましたのでやめますけれども、大臣、安全性の問題というのは、具体的に詰めていくと、私は本当に、真剣にもう一度見直してもらう必要があると思います。今の答弁を聞いておったって、そんないかけんなことを言われ

て、たまたましたものじゃない。あなた、脱出の出口があんなことになっておって、機長は知らない、お客様も知らない、私、ひょっとしたらそれに乗っておったかもしらぬ。あなたみたいに無責任なことを言われたら、たまたまものじゃない。このことを申し上げて、私の質問を終わらせていただきます。

○石破委員長 これにて両案に対する質疑は終局いたしました。

○石破委員長　この際、ただいま質疑を終局いたしました両案に、去る四月十六日既に質疑を終局いたしております鉄道事業法の一部を改正する法律案及び海上運送法の一部を改正する法律案を追加して議題といたします。

これより四法律案について討論に入ります。

討論の申し出がありますので、これを許します。

○平賀委員 私は、日本共産党を代表して、需給調整廃止四法案、それぞれの法案について、順次反対討論を行います。

まず、鉄道事業法の一部を改正する法律案について反対する理由を述べます。

鐵道は、我が国の基幹的公共輸送機関として、

全国的ネットワーク網を張りめぐらし、大量安定

輸送、定時性の確保等など、大きな役割を果たしました。二十一世紀には環境、エネルギー等の地球的制約からいつても、鉄道を初めとする公共交通機関復権の世紀と言われています。それにわかわらず、鉄道事業者の一方的な判断で地方ローカル線や特定区間が廃止できる、いわゆる赤字路線切り捨て自由化法案であり、鉄道事業ゆえの高い公共性を投げ捨てる改悪法案であり、絶対に容認できるものではありません。

反対する主な理由は、第一に、安全規制の緩和がなされ、しかも安全検査等は主に事後チェックと変えられたが、その実効ある体制が不十分であること。

することになり、同時に、鉄道事業者はその範囲内で自由に運賃の引き上げができるようになることなどであります。

次に、道路運送法の一部を改正する法律案についてお聞かせください。

しての反対理由を述べます。反対する第一の理由は、運賃・料金の価格破壊が行われ、七十%の事業者が赤字経営に陥っている貸し切りバスの現状のもとで、需給調整を廃止し、運賃・料金を認可から届け出に緩和すれば一

層の新規参入や増車が行われ、今以上に運行密度が激化し、経営悪化による安全の経費削減を招くなど、安全性や利用者サービスを低下させるおそれがあることあります。

規制の自由は、資本力を持つ大手が有益な航路に自由に参入を許し、事業者の八割を占める中小零
れども、たとえ定車者のうなぎ業者でも、いに面積するからであります。

細事業者の経営に重大な影響を与えることになる

第二に、離島航路事業は七六%が赤字経営であり、廃止規制が緩和されれば、事業者が自由に廃止することができるし、航路以外に代替輸送機関がない多くの島民の通勤通学、食料等の輸送、医療、福祉など地域社会に重大な死活問題を起こすことになるからです。

第三に、長距離フェリーの運賃自由化は、貨物を積んだトラックを輸送することから、内航海運

から荷物を奪うことが予想され、中小零細業者からほとんどである内航海運事業者にとても重大な打撃となるからであります。

次に、航空法の一部を改正する法律案に対する反対理由を述べます。

反対する第一の理由は、規制緩和によって、航空事業を市場に任せ、一層の過当競争を生み出し、労働条件や整備コストへしわ寄せされることになるからであります。

第二回 航空整備士の誕生 第一章

を負わず、他社へ丸ごと委託することを認め、今
の航空整備士よりも簡単な運航整備士の資格を設
けて飛行点検整備を行わせたり、機長の路線ごと
の資格認定を廃止するなど、コスト削減競争に拍
車ヒトツ、航空安全に重大な影響をもたらすことに

車をからむことのない運転が可能となることになります。

第三に、航空会社の判断で白田に路線廃止ができるようになり、不採算路線からの撤退を一層促進することになるからであります。

第四に、運賃設定、変更の認可制から届け出制への緩和は、運賃ダンピング競争に拍車をかけ、利用者間の不公平、不平等を拡大することになるからであります。

最後に、本法案は需給調整廃止という運輸事業の根幹にかかわる歴史的な緩和であり、しかも、地域に密着した公共輸送機関である地方ローカル線、離島航路、離島路線等の切り捨てが住民の生活を大きく左右し、その存続に貢献してきた関係自治体にとって死活問題となるものです。した

がって、住民や利用者等から率直な意見等を反映した慎重な審議が期待されていましたが、これをしないで、きょう採決となつたことは、本法案にふさわしい審議でなかつたことを厳しく指摘して、反対の討論を終わります。

○石破委員長 これにて討論は終局いたしました。

○石破委員長 これより各案について順次採決に入ります。

まず、鉄道事業法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

[賛成者起立]

○石破委員長 起立立多數。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

次に、道路運送法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

[賛成者起立]

○石破委員長 起立立多數。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

次に、海上運送法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

[賛成者起立]

○石破委員長 起立立多數。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

次に、航空法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

[賛成者起立]

○石破委員長 この際、各案に対し、久野統一郎君外三名から、自由民主党、民主党、公明党・改革クラブ及び自由党の四派共同提案によるそれぞれ附帯決議を付すべしとの動議が提出されており

ます。

提出者より趣旨の説明を求めます。細川律夫君。

○細川委員 ただいま議題となりました四法律案に対しそれぞれ附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党、民主党、公明党・改革クラブ及び自由党の四会派を代表し、その趣旨を御説明申し上げます。

まず、案文を朗読いたします。

鉄道事業法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法施行に当たり、次の点に配慮し、所要の措置を講すべきである。

一 鉄道事業者が鉄道事業を廃止する場合に、地元住民・利用者の声を反映し、沿線地域の交通利便を確保するため、地元協議会を設置するなど関係者の意見を十分に聴取し尊重すること。

二 鉄道事業を廃止し、代替輸送に転換する場合、利用者にとって過重な費用負担が生ずることのないよう配慮すること。

三 鉄道事業の廃止により、鉄道貨物輸送ネットワークの確保に阻害を来さないよう十分に配慮すること。

四 乗継円滑化措置を講ずるに当たっては、利用者利便の向上を図るために、運輸大臣の協議命令・裁定・勧告に関する規定については、その要件の明確化に努め、適切に運用すること。

る等、許可の運用について統一性、透明性を確保すること。

一 運転者の過労運転による事故防止を図るため、自動車運転者の労働時間改善基準遵守を前提とする運行計画の策定と書面による運行指示を徹底する措置を講ずること。また、契約時においても基準遵守が前提となるよう関係者間の協議の場を設置するなど適切な措置を講ずること。

二 連転者の過労運転による事故防止を図るため、自動車運転者の労働時間改善基準遵守を前提とする運行計画の策定と書面による運行指示を徹底する措置を講ずること。また、契約時においても基準遵守が前提となるよう関係者間の協議の場を設置するなど適切な措置を講ずること。

三 航空旅客の利便増進を図るため、混雑空港解消に向けて、大都市圏の空港整備を積極的に進めながら航空交通容量の拡大に格段の努力をすること。

業遂行能力等についての審査を厳正に行うとともに、その基準を具体的に定めこれを公表する等、許可の運用について明確性、透明性を確保すること。

一 一般貸切旅客自動車運送事業の許可に当たっては、最低車両規模の確保等輸送の安全を確保するための適切な事業の計画及び事業

とおり可決すべきものと決しました。

○石破委員長 この際、各案に対し、久野統一郎君外三名から、自由民主党、民主党、公明党・改

革クラブ及び自由党の四派共同提案によるそれぞれ附帯決議を付すべしとの動議が提出されており

ます。

提出者より趣旨の説明を求めます。細川律夫君。

○細川委員 ただいま議題となりました四法律案に対しそれぞれ附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党、民主党、公明党・改革ク

ラブ及び自由党の四会派を代表し、その趣旨を御説明申し上げます。

まず、案文を朗読いたします。

鉄道事業法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

海上運送法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法施行に当たり、次の点に配慮し、所要の措置を講ずべきである。

一 安全で安定的な海上運送サービスを確保するため、公正な市場環境を整備するよう適切な措置を講ずること。

二 離島航路など生活交通を確保するため、クリームスキミングの防止に努め、国及び地方公共団体における必要な財政措置を講ずること。

三 海上運送における安全を確保するため、事業者の遵守事項を明確化し計画的かつ着実な監査を実施するなど指導監督を強化するとともに、輸送の安全確保に関する命令等について厳かに機動的に行うこと。

四 需給調整規制の廃止に伴う競争により船員の雇用不安を来さないよう、船員雇用施策の拡充を図ること。

業遂行能力等についての審査を厳正に行うとともに、その基準を具体的に定めこれを公表する等、許可の運用について明確性、透明性を確保すること。

一 一般貸切旅客自動車運送事業の許可に当たっては、最低車両規模の確保等輸送の安全を確保するための適切な事業の計画及び事業

とおり可決すべきものと決しました。

○石破委員長 この際、各案に対し、久野統一郎君外三名から、自由民主党、民主党、公明党・改

革クラブ及び自由党の四派共同提案によるそれぞれ附帯決議を付すべしとの動議が提出されており

ます。

提出者より趣旨の説明を求めます。細川律夫君。

○細川委員 ただいま各法律案につきまして、慎重な御審議の結果御可決をいただきまして、まことにありがとうございました。ただいま御決議のありましたそれぞれの附帯決議につきまして

は、その趣旨を十分尊重し、運輸省として十分な

努力をしてまいる所存であります。ありがとうございます。

ざいました。

○石破委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました各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〕

○石破委員長 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〕

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

午後六時三十六分散会

平成十一年五月十九日印刷

平成十一年五月二十日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局