

第四百十五回
国会

参議院交通・情報通信委員会會議録第十三号

平成十一年六月三日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

六月二日

辞任
鹿熊 安正君

補欠選任
上杉 光弘君

六月三日

辞任
上杉 光弘君

補欠選任
脇 雅史君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

小林 元君

加藤 紀文君

景山俊太郎君

寺崎 昭久君

森本 晃司君

洲上 貞雄君

委員

岩城 光英君

田中 直紀君

野沢 太三君

山内 俊夫君

山本 一太君

若林 正俊君

脇 雅史君

内藤 正光君

本田 良一君

松前 達郎君

鶴岡 洋君

筆坂 秀世君

宮本 岳志君

戸田 邦司君

岩本 莊太君

国務大臣

運輸大臣 川崎 二郎君

政府委員

公正取引委員会
事務総局長 引局長 山田 昭雄君

運輸大臣官房長 梅崎 壽君

運輸省運輸政策 局長 羽生 次郎君

運輸省海上交通 局長 宮崎 達彦君

運輸省海上技術 安全局長 谷野龍一郎君

運輸省港湾局長 川崎 康宏君

運輸省航空局長 岩村 敬君

事務局側
常任委員会専門 員 館野 忠男君

本日の会議に付した案件

○海上運送法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○航空法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(小林元君) ただいまから交通・情報通信委員会を開会いたします。

まず、委員の異動について御報告いたします。昨二日、鹿熊安正君が委員を辞任され、その補欠として上杉光弘君が選任されました。

○委員長(小林元君) 海上運送法の一部を改正する法律案及び航空法の一部を改正する法律案を一括して議題といたします。

両案の趣旨説明は既に聴取しておりますので、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。

○山内俊夫君 自由民主党の山内俊夫でございます。川崎運輸大臣、大変お忙しいところをこの席にお出ましいただきましてありがとうございます。

約三十分ばかり時間をいただいておりますので、おつき合いのほどよろしくお願いを申し上げます。きょうは、航空法並びに海上法の一部改正というところでございますので、一部私の出身であります香川のことも交えながら質問をさせていただきます。

最初には航空法から質問に入らせていただきます。が、航空業界の規制緩和の流れというのは、四五、四七体制というものがございまして、その当時国内の航空業界についてはまだまだ未熟な時代であつたと思ひますし、地方空港、特にローカル空港についてはまだまだジェット化が十分されていない時代だと思ひます。

そういう観点から、国内航空会社の過当競争とか航空業界の保護育成という観点からこの四五、四七体制というものが組まれておつたと思ひます。

その後、規制緩和という流れもやつてまいりました。一九八五年九月、運輸政策審議会の答申で、国際線の複数社体制、それと国内線の競争促進、日本航空の民営化という流れがありました。

それから一九九四年、このころには地方ローカル空港もジェット化が大部分なされたということもあつて、景気も右肩上がりの中だつたものですから、かなり航空業界も活発化していった。そういうこともあつて、割引率五〇%までの政策的な割引運賃制度も導入されたわけでございます。

そういうところで、大分規制も緩和されてきて、エア・ドゥとかスカイマークエアとかそういった新しい航空会社も参入してきたわけでございますけれども、今回、この一部改正という中身は流れにのつたということでございます。特に需給規制の廃止というものが大きな柱になっていと思ひます。

それに伴つていろいろな諸問題が生じてくるわけでございますけれども、今回の一連の規制緩和と政策の中で、航空行政全体でどのような位置づけをしておるのかということをもつと大臣にお聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(川崎二郎君) 今委員から歴史をひもといてお話がございました。まさに日本航空の民営化という話は一つの時代の変化の象徴であつた。その後、NTTとかJRとか、いろいろな形で運輸関係もまた通信関係も民営化が進んできたということであらうと思ひます。

それまでの経過は、はっきり申し上げれば需給調整というものをいれながら航空業界を育成していく、大きな政府のもとで航空業界が育てられていくという時代であつたのだと思つております。

今日、私どもの進んでいく方向として、やはりなるべく小さな政府にしていく、そして民間の競争によって国民に対していいサービスが提供されていく、それが我が国の進展のために通らなければならぬ、ある意味では痛みを伴いますけれどもやめていかなきゃならない。そういう決意のもとで、政府として、何も運輸業界だけではなく全体として取り組まさせていただきますということでありま。

民間競争ということになりますと、当然いい面と悪い面が出てくる。それは前から申し上げておりますが光と影の部分でございます。影の部分はどう私どもがそうならないように担保していくかというところが、今回いろいろな議論の結果として航空法改正という形で御審議をいただいておりますことになりま。

例えば、混雑飛行場については、スロットの配分については競争促進のために新規会社に優先的

に配分する。これは寡占化というものをなるべく避けたい、競争の結果として場合によっては寡占化になる可能性があるわけですから、そこは担保させていただく。それから、もうかるところは飛んでいくということになると、全国的な地方ネットワークというものがやはり崩れますので、そこは混雑空港についてはそういう配分もさせていただく、こういう担保をさせていただいていくところでございます。

それから、運賃の問題につきましても、一社だけしか飛べないということが当然出て来ると思いますが、そういった場合に競争的な運賃というものが、また逆に言えば競争条件の中でいろんな各社の競争が行われ、いいように動けばいいわけでありまして、原則自由化でありまして、そういった意味では、原則自由化でありまして、変更命令というものもかけさせていただいておるということであろうと思えます。

それから、運輸省の担う航空行政の中で残っておりますのは、当然インフラ整備の問題でございます。すべて受益者負担、利用者負担で賄っていくということになれば、理想は理想でありますけれども、一方で我が国の現実の問題として用地費が大変高いのは現実の話でございます。そういった面、国際競争力の問題、また地方のネットワークの問題等々考えてまいりますと、やはり国として公共事業の真水というものを要請をしながらうまくインフラ整備を進めていかなければならないだろう、このように今認識をいたしているところでございます。

○山内俊夫君 ありがとうございます。

第二に、今回の大臣の提案理由の中で、航空整備士の資格で一等から三等までという今までの区分があったと思うんですが、これを一等及び二等という二つの区分にしたその理由、それと区分の内容の説明も一部兼ねてお願いしたいと思えます。

○政府委員(岩村敬君) 現在の整備士の資格は一等から三等まであるわけですが、これは

従来航空機が大きければ大きいほど構造が複雑だと、また高度のシステムが使われているということと、すなわち整備に当たっても整備の技能が程度の高い技能が要求されるということに着目いたしまして、従来は大きな飛行機、すなわち最大離陸重量の大きいものから一等、二等、三等と、そういうふうな資格を分けてきたわけでございます。しかしながら、今日、必ずしも重量とシステムの複雑さが比例しているわけではないわけでございます。まして、重量の小さい航空機であっても高度のシステムが導入されているものがございます。

そういうことから、今回、資格の区分についての見直しを行いまして、改正後は航空機の構造とシステムの複雑さ、そこに着目をする。構造なりシステムの複雑さに直接関係しているのは航空機の用途、すなわち事業用に使われるのかそうでないのか、そこから辺に着目をしていまして、今回の一等、二等は、すなわち一等の方は航空運送事業の用に適する航空機、それから家用があるわけですが、その両方ともできるのが一等とし、二等の方は家用の航空機に限って整備ができる、そういう区分に変えたわけでございます。

○山内俊夫君 ありがとうございます。

次に、三つ目の質問に入りますが、先ほど大臣からもお話がありましたように、一部空港発着枠という問題も出てきました。

確かに需給規制を廃止することになってきますと、もうかる路線に多分各社集中してくる、当然地方からの東京便。そういったことになってきますと、ただでさえ、今羽田のキャパというのが年間数十万回という限られた枠の中で運航が行われておりますから、当然その割り当て枠というのが大変各社のしぎを削っているところ。

先ほど大臣の話の中では、新規参入については多少育成という意味があつて配分を優先させるというふうな話があつたんですが、既存の三社、JAS、ANA、JALというこの三社の今後の割り当ての配分方法というのは、かなり議論も呼びますし、ややもすればそのしぎの中でまた変な

ことが起きても仕方ないので、早目にルールづくりが要ると思うんです。

そのルールづくりについて今どのように考えておられるか、また配分の基本的な考え方、この二つについてお答えいただけたらと思うんです。

○政府委員(岩村敬君) 今先生御指摘のとおり、混雑しております飛行場につきましては、例えば新規の航空会社が入るうにも新たに入りにくい、入れない。それからまた、やはりどうしても収益性の高い路線に集中してネットワークがいびつになる。すなわち、もうからない路線は撤退をします。そこへ新たに入れないわけですから、結果的にはネットワークがいびつになってしまふ。そういうことがございますので、これは何らかの措置なしには、ただ自由化するだけではうまくいかないだろうということ、先生の御指摘のとおりでございます。

したがって、今回の航空法改正におきましては、混雑飛行場に係る運航計画につきまして運輸大臣の認可に係ることにしてございます。そして、この認可の中で発着枠の配分ルールを決めていくわけでございますが、我々、今その基準として念頭に置いておりますのは次の四つを考えております。

一つは、発着枠の一定割合の定期的な回収、すなわち既存の航空会社、既に枠を持っておるわけですが、これを一定割合定期的に回収をしていく、そして再配分をする。それから二番目が、先ほど大臣申し上げましたように、新規航空会社への配分の枠をつくっていく。それから三番目は、これまた大臣申し上げましたが、全国的な航空ネットワークを維持、形成するために、政策枠という形で枠を設けておく。そしてさらに、先ほど新規だけ枠を上げましたけれども、回収したものを今度既存の航空会社にも再配分をしていくという、この四つの考え方があるというふうに我々考えております。

これらの具体的な配分につきましては、発着枠配分の必要性が具体化、すなわち、今後、法律が成

立をして、近々また羽田の枠の増枠の話も出てまいります。そういった具体化した段階で有識者から成る検討組織を設置いたしまして、公開の場での議論をし、結論を得たいということを考えております。タイミング的には年内にもその検討に着手したいというふうに考えておるところでございます。

○山内俊夫君 年内に着手をしてということでございますから、早目にぜひひとつルールを提示していただけたらと思うわけです。

それから、関連するんですが、実は私は香川県でございますから、高松空港のトリプルトラック化というのは、少しデータも私調べてみますと、高松―東京便なんですが、平成元年までは大体座席数が年間二十五万二千席しかなかった。フレンドシップという、YSですね、この便しかなかったものですから大変低かった。平成二年にジェット化されて、ジェットが導入されてから年間座席数が百万席、平成十年には百八十五万席という形になってきております。最大ピークは平成二年、また平成七年、八年あたりが六七から七〇%で、いわば航空会社からいへば非常にもうかる路線でありました。平成十年は少し景気後退があったのと、機種が大きくなって座席数が百八十五万席を確保した関係で六二・二%に落ちておりますが、でも、ここ十年を平均しますと六七%という稼働率であります。

ところが、そのときにJALの導入というのが、大変皆さん、香川県民にとっては楽しみでありましたのですが、羽田に新滑走路ができ上がりますと必ず一、二便通るだろうと言われて楽しみにしておったんですが、先ほどの新規枠、新規航空会社に対する割り当て枠が優先されたということもあって、トリプルというところは今のところ見送られておるんです。

香川県の悲願でございますJAL・ANA・JAS体制、この三社体制になりますと、やはり航空運賃等非常に県民利便性が上がってくる、便数もふえるし、なおかつ機種も大きくなり、三社

体制になると料金的にも非常に楽しみがふえる。観光立県でもありますし、やはり団体客を受け入れるには飛行機の座席数というのは大変大きく影響してくるわけなのでございます。

この高松便に対しての見直し、もう全く今のところ無理だとか、いや近年には何とかなるよとか、そのあたりの見直しをちょっとお聞かせいただきたいのと、高松便を含む、これは高松便だけじゃなくて今後の地方対策路線、これの育成についてもちょっとコメントいただけたらと思うんです。よろしくお願いします。

○政府委員(宮村敬吾) 羽田—高松路線ですが、先生御指摘のように順調に実績を伸ばしております。過去五年間で輸送実績は二〇・二%増加をいたしております。平成十年度百十四万人という多数のお客様の御利用がございまして。そして、一日当たりの便数も、九年と十年、それぞれ一便ずつ増便をいたしまして、現在一日八便が運航をいたしているわけでございます。

それで、お尋ねのトリプル化の件でございますが、実は平成九年四月に、運輸省としては従来ダブル化、トリプル化には輸送人員何人以上というように基準をつくっておったわけでございますが、それを廃止いたしました。したがって、現時点では航空会社が経営戦略に基づいて自由な路線設定ができるというふうになっております。航空会社からの申請があり次第、事業遂行能力とかそういうほかの免許基準についてはチェックがございまして、需要の面についての審査はございます。トリプル化の基準についての審査はございませんので、事業遂行能力等の基準に合えば免許をするというふうになります。

実は、今先生もおっしゃったように、羽田の枠の問題がございまして、飛ばそうにも飛ばせないという状況にございます。それで、羽田の枠については、来年の三月に、新B滑走路完成の時期に枠の見直しをしようということを今考えております。その時点で航空会社がどういう判断をするかということにかかってくるのかなと思います。

また、今度航空法を改正いたしますと、需給調整規制は全くなりまして、路線をどこを選ぶか、これは航空会社の自由度がさらに高まるというふうになっております。

それから、第二点目の地方空港間のネットワークの形成の問題でございますが、この点については、先ほどもお話ございましたが、やはり自由になければ、どうしても収益性の低い路線というのは敬遠されてしまうということもございまして。そんなこともありまして、我々としては全国的なネットワークの維持、形成が大事だと思っております。今年度の政府予算におきまして、二種A空港、それから共用飛行場の空港着陸料の引き下げ、三分の二へ引き下げをいたしたところでございます。これについては、地方が管理しております三種空港についても同様の引き下げ措置がされておるということでございます。

これに伴って、高松空港発着路線を含む地方と地方を結ぶ路線につきましまして、今回運賃の引き下げもされておるわけになってございまして、こういったことで需要が喚起され、ネットワークの活性化につながるんじゃないか、そんなふうな考えておるところでございます。

○山内俊夫君 それでは、航空関係について最後の質問をさせていただきます。

これは海上とも関係するんですが、二〇〇〇年問題、私は、ある専門家から、山内さん、一九九九年十二月三十一日の零時を過ぎると飛行機に乗らない方がいいよというのを三年前に実は聞いておったんです。まさかというふうな話だったんですが、このところ非常にこの問題が大きくなってまいりました。特に飛行機の場合、〇・何秒の世界でございまして。

この二〇〇〇年問題に対して、国内航空会社の対応、それと、国内だけじゃなくて、外国から飛んでまいります。また外国へ飛んでいくというふうな飛行機のルートがありますから、国内と国外の対応別にちょっとコメントをいただきたいと思っております。

○政府委員(宮村敬吾) 国内、国際の航空のシステム、いわゆる管制、地上から安全を保つために航空管制を行っていますが、そこのシステム、それからあと航空会社の方のこういうコンピュータを使ったシステム、両方ありますので、それについて現在の状況を御説明申し上げたいと思います。

最初に、我が国の航空管制に関連するシステム、これも相当コンピュータが導入されておりますが、これまで機器の更新、整備の機会を利用するなどいたしまして対策を着実に進めてまいりました。そして、模擬テストを含め本年三月末までに修正を完了しております。そして、国際的な共同模擬テストということで、香港と米国、この間で実施をし、問題のないことを確認がされておるところでございます。

また、我が国の航空会社が持っておりますコンピュータを使いましてシステムでございまして、現在各航空会社が対応しておりますが、本年六月末、今月末まででございますが、完了するよう作業中でございます。

それから、所有する航空機、ここにもコンピュータがたくさん入っておりますが、航空機の安全運航に直接影響を与えるような重大な問題はございません。チェックをいたしておりますが、ございせん。また、ふぐあいを生じ得る装備品についてもソフトウェアをかけることにより対応ができるということで、対策を順次進めてきておるところでございます。

それから、これは日本だけやってもうまくいかないわけで、先ほど管制でちょっと模擬テストのことを申し上げましたけれども、外国との関係で申し上げますと、一つは国際民間航空機関、ICAOと呼んでおりますが、それとあと事業者の団体であります国際航空運送協会、IATAといいますが、それぞれが調査それから対策を協議いたしております。運輸省としてはここに積極的に参加をいたしております。情報把握、さらには各

国との協議を行っております。

そういうことで、我々としてはさらにこれからでき上がったものについて情報公開、こんなものも大事だと思っておりますので、そういうことも含めまして検討して、二〇〇〇年への移行が安全かつ支障なく行えるように万全の対策を整えたい、そういうつもりでやっておりますのでございます。

○山内俊夫君 二〇〇〇年問題は日本だけじゃなくて外国の航空会社にも十分対応してもらわなきゃいけないという問題でありますので、きょうはこの件についてはこれだけにしておきます。

続きまして、海上運送法の改正という観点からちょっと質問したいんですが、海上運送法は、これも同じく需給調整の枠を外すということですから、当然離島を持てるところというものは、先ほどの飛行機と関連してくるんですが超ローカルになってきますので、会社の撤退、航路の廃止というのが必ずその裏に見えてきておるわけなんです。

そういった場合、生活航路の維持、安全の確保、利用者の利益の保護、そういった観点から今後具体的にどのようには検討されるのか、それをちょっとお聞きしたいんです。

○政府委員(宮崎達彦君) 今回、できるだけ市場原理を導入して、船舶による旅客運送事業にありましてでもできるだけ利用者ニーズに合った事業者の創意工夫を守り立てていくという趣旨の法改正をお願いしております。

その際問題になりますのは、安全の確保、利用者の利益の保護、それから離島航路を初めとした生活航路の確保という先生御指摘の点、大臣も申しました影の部分が出てくるのではないかと御懸念でございまして、安全の確保につきましましては従来どおり、さらに今まで安全について余りチェックしてこなかったものについても、人の運送をする以上は最低限の規則を守ってもらわなければならないということで、ある意味では拡大して安全の確保をチェックしていこうとしており

ます。利用者利益の保護につきましても同様でございます。

生活航路につきましては、市場原理が単純に導入されまると、いわゆるいいとこ取りということになりまして、離島航路全体が保持できなくなるといふ問題が出てまいりますので、そういった地域につきましましては指定区間制度というものを今回新たに創設させていただきます。一定水準のサービスマイルが維持されるようにというふうな工夫をして、離島航路が市場原理だけに左右されないような仕組みを創設しております。

○山内俊夫君 実は、私が住んでおります香川県丸亀市というのは、ちょうど向かいに塩飽七島という大変昔から歴史的な島がいろいろありまして、その中に本島とか広島とか有名な島があるんです。特に本島というところは、古くは倭寇の時代から、そして最近では威臨丸の乗船員の大半がこの本島の出身の船員だったということで、大変歴史的に有名な島であるんです。そこは昔、千七百人以上住んでおりましたが、ごろんとおとり過疎地の状況で、今は九百人そこそこになっております。

そこに一本の地元資本のフェリー会社があるんですが、このフェリー会社が実は廃止届けを今出しておりまして、もう地元で大変な問題になっております。渡船型の小さな船が一日二便運航しておりますが、人間はそれで代行できるんですが、救急車とか清掃車とか地元の魚業者の運搬、それのトラック等が入ってきます。この車両運航ができなくなると大変切実な問題を抱えておるわけでございます。特にそういった離島航路がなくなれば全くそういった分野では途絶えてしまうという心配があるんですが、この本島航路についてちょっとどのような情報が入っているかお聞かせいただけたらと思います。

○政府委員(宮崎達彦君) 先生の御心配のその航路につきまして、現在、関西急行フェリーという会社が岡山の下津井―本島―丸亀間を一日九往復

フェリーで運航しております。また、フェリーではございませんけれども、本島―丸亀間につきまして、本島汽船という一般旅客船が一日二往復運航しているということでございます。

そこで、御指摘の関西急行フェリーは、本四架橋の影響を受けてまして、下津井―本島―丸亀間のフェリー運航から撤退という意向を示しております。その場合、下津井―本島間では船による運航手段がなくなりますし、本島―丸亀間ではフェリー運航がなくなると、先ほど申されました自動車の運送、移動ができなくなるといふ問題が出てきます。

現在、そういった利用者に御不便をかけるいように、利用者の利便の確保を図るということ、地元におきまして丸亀市を中心として関係事業者の間で検討をさせていただいております。話は相当煮詰まっておりますと聞いておりますが、必要な航路と便数、フェリーにつきましても、今までどおりというわけにはさすがにまいりませんけれども、何らかの確保が行われる、そういう形で調整が大詰めに来ておるといふようなことを聞いております。地元の四国運輸局におきましてもいろいろの助言をさせていただいて、円滑な移行ができるようにしていきたいと思っておりますし、また地元の結果が出ましたら、その後の諸手続を速やかに済ませていきたいというふうに思っております。

○山内俊夫君 生活路線でありますので、ぜひ御支援のほどをよろしくお願いしたいと思います。最後にになりますが、大臣にお聞きをしたいと思います。

海上輸送、やはり今の離島とか島の足の生活路線の確保、飛行機も同じです。これはもう二つ合わせてそうなんです。沖縄とかいろいろなところに生活に密着した路線というのは、離島住民の生活に不可欠な役割を果たしているということも十分御認識いただいております。生活路線の確保について基本的な大臣の考え方というものをお聞きして、質問の最後にしたと思います。

す。よろしく願います。

○国務大臣(川崎二郎君) 基本的に自由化が進んでいく中でありますけれども、離島航路なり生活路線を守っていかなければならないと考えております。今日まで補助金、また税制等の支援を行ってまいりましたけれども、自治体とも十分話し合いをしながら、それ以上のことが必要ならばまた考えてまいりたいと思っております。

また、先ほど局長から御答弁申し上げましたように、いいところ取りにならないような配慮を今後もしっかりとやっていかなきゃならない、このように思っております。

○山内俊夫君 どうもありがとうございます。○寺崎昭久君 航空法改正案を中心に質問をさせていただきます。

まず最初に、航空会社において国際競争が激しく行われているというのは、これは常識になっているかと思っております。そういう中で、日本の航空企業大手三社の国際競争力というのはどの程度あるとお考えなのか、大変抽象的な聞き方になりますけれども、その認識をお尋ねしたいと思います。

それから、先日の法案の趣旨説明の中で、「我が国航空会社の競争力を強化していくためには、需給調整規制の廃止を通じた一層の規制緩和と求められている」という御説明がございました。逆に言いますと、今まで規制が何らか企業を弱めることにつながっていたという認識がある点も含めて、具体的に需給調整規制が競争力との関係でどのような弊害をもたらしていたとお考えなのか、大臣にお尋ねしたい。

○国務大臣(川崎二郎君) 国内三社が国際線においてどのぐらいの力を持っておるかということでありまして、今三社とも懸命な努力が続けられております。またまだこれからさまざまな政策を各社がおとりにならないと伍していかねえんだらう、そういう意味では大変な努力中であろうと思っております。

ただ一方で、もう先生御承知のとおり、国内線

については外国の航空会社が入らないカポタージュというある意味ではセーフティネットが張ってあります。ここはやっぱり各三社にとりましても基本的なものになっていくんだらう。

国際線の今の競争は、正直に言って我々横で見ているにも余りにもひどい部分があるなという認識はいたしております。どう安全というものを確保しながらお客様の信頼を得ていくかということに尽きるんだらう。確かに、今の競争の実態を見ますと、あそこまでという感じはいたしておることは事実でありますけれども、国際競争の中でありますので、我々もそれ以上のことは差し控えていただいております。

それから、今懸命な努力が続けられ、結果として、国際線は外国との戦いでありまして、結果として横に置きまして、国内においてはかなり料金が下がってきた。この四月、五月のゴールデンウィークの数字を見ましても、今国民の皆さん方が国内旅行でも安いお金で遠くへ行きたいと、こういう御希望が出てきて、私が所管いたしております北海道の方もかなりのお客様がお見えいただいたというのことは事実だろと思っております。そういった意味では、国民サービスという面ではかなり競争というものが導入されてきているサービスが提供されるようになってきたのではなかろうか、こういう認識をしております。

そういった意味では、逆に、割り当てがあつて守られている時代は、我々も御批判をいただいていたかもしれませんが、それは育成段階だから勘弁してくれということであつてまいりましたけれども、国民の御負担は少し高かったのかな、こういう認識をいたしております。

○寺崎昭久君 国民利用者に負担がかかったのか、なというのが規制の弊害というように受けとめてよろしいでしょうか。

○国務大臣(川崎二郎君) もちろん利用者サイドから見れば、まず第一に安全が担保されなければならぬ。委員の先生方からいろいろ御指摘をい

深く非常に関心を持って注視しているという段階でございまして、いわば独占禁止法の規定に基づきまして強制権限を使うとかそういうことで関係事業者から事情を聴取しているというような事実関係ではございません。一般的にそういう競争の状況とか関係事業者の行動というのを非常に関心を持って注視しているという段階でございまして。

○寺崎昭久君 公正取引委員会にもう一つお尋ねしますが、報道によりますと、先ほどもちょっと触れましたように、一たんは料金を下げたんだけれどもまた七月から料金を上げる、ほかの三社も追随するんじゃないかというようなことを言われているわけです。こうした場合には、やっぱり何かおかしいなと国民の目から見ても思えるんですが、談合があるんじゃないかと、相手を追い出すことを目的にやっているんじゃないかという懸念があるわけですから、七月から一斉にもし値上げした場合には、そのおそれはないですか。

○政府委員(山田昭雄君) これもまさに先ほどの競争対抗的な価格設定ということとございまして、新規事業者の方が価格をそれを見ながらいろいろ設定を考えるということとございまして、それ自身は競争的な価格行動というように見られるわけですが、それがどういふプロセスでこの三社が、七月からということですから、上げるのか上げないのか、どういふ価格を実際にとるのかというのがまだわからないわけですが、どういふ関係で上げようとしているのか、この辺もやっぱり関心のあるところでございまして。

○政府委員(山田昭雄君) 第一点目の、規制緩和を安全に係るコストが削減される、そして結果として安全性が低下するのではないかと、なぜ一斉に決めるかという建前からすると、なぜ一斉にするのかというところは先生おっしゃるとおりいろいろ関心を持つところであるかと思えます。しかし、直ちに独占禁止法の規定に違反するというそういうものではないかというように思えます。

○寺崎昭久君 公取、ありがとうございます。運輸省にお尋ねしますが、先ほどもちょっと言いましたけれども、この大手の値下げということですが、新規会社というのは少なくともサービスの改善をいろいろ行っている、その結果コストを低減し料金を下げたといういきさつが伝わっております。にもかかわらず、大手の場合には具体的なコスト低減策をやったとは聞こえないうちに、とりあえず料金でぶつけるかというようになことが感じられるわけでありまして。

アメリカの例で見ましても、規制緩和によって多くの低運賃会社が参入するけれども、大手との運賃割引競争が激化することによって新規会社が次々と敗退する、結果的には大手の寡占化が進行するというような例があるわけでありまして。

○政府委員(山田昭雄君) 本題に入る前に、スカイマークの運賃がこれから値上げというお話でございまして、この点についてちょっと御説明させていただきますか。

○政府委員(山田昭雄君) 先生御指摘のとおり、変更命令発動の要件については、合理性も必要です、また透明性も高くなければいけないというふう

○寺崎昭久君 運輸省にお尋ねしますが、先ほどもちょっと言いましたけれども、この大手の値下げということですが、新規会社というのは少なくともサービスの改善をいろいろ行っている、その結果コストを低減し料金を下げたといういきさつが伝わっております。にもかかわらず、大手の場合には具体的なコスト低減策をやったとは聞こえないうちに、とりあえず料金でぶつけるかというようになことが感じられるわけでありまして。

アメリカの例で見ましても、規制緩和によって多くの低運賃会社が参入するけれども、大手との運賃割引競争が激化することによって新規会社が次々と敗退する、結果的には大手の寡占化が進行するというような例があるわけでありまして。

○政府委員(山田昭雄君) 本題に入る前に、スカイマークの運賃がこれから値上げというお話でございまして、この点についてちょっと御説明させていただきますか。

○政府委員(山田昭雄君) 先生御指摘のとおり、変更命令発動の要件については、合理性も必要です、また透明性も高くなければいけないというふう

○寺崎昭久君 運輸省にお尋ねしますが、先ほどもちょっと言いましたけれども、この大手の値下げということですが、新規会社というのは少なくともサービスの改善をいろいろ行っている、その結果コストを低減し料金を下げたといういきさつが伝わっております。にもかかわらず、大手の場合には具体的なコスト低減策をやったとは聞こえないうちに、とりあえず料金でぶつけるかというようになことが感じられるわけでありまして。

アメリカの例で見ましても、規制緩和によって多くの低運賃会社が参入するけれども、大手との運賃割引競争が激化することによって新規会社が次々と敗退する、結果的には大手の寡占化が進行するというような例があるわけでありまして。

○政府委員(山田昭雄君) 本題に入る前に、スカイマークの運賃がこれから値上げというお話でございまして、この点についてちょっと御説明させていただきますか。

○政府委員(山田昭雄君) 先生御指摘のとおり、変更命令発動の要件については、合理性も必要です、また透明性も高くなければいけないというふう

○寺崎昭久君 運輸省にお尋ねしますが、先ほどもちょっと言いましたけれども、この大手の値下げということですが、新規会社というのは少なくともサービスの改善をいろいろ行っている、その結果コストを低減し料金を下げたといういきさつが伝わっております。にもかかわらず、大手の場合には具体的なコスト低減策をやったとは聞こえないうちに、とりあえず料金でぶつけるかというようになことが感じられるわけでありまして。

アメリカの例で見ましても、規制緩和によって多くの低運賃会社が参入するけれども、大手との運賃割引競争が激化することによって新規会社が次々と敗退する、結果的には大手の寡占化が進行するというような例があるわけでありまして。

○政府委員(山田昭雄君) 本題に入る前に、スカイマークの運賃がこれから値上げというお話でございまして、この点についてちょっと御説明させていただきますか。

○政府委員(山田昭雄君) 先生御指摘のとおり、変更命令発動の要件については、合理性も必要です、また透明性も高くなければいけないというふう

○寺崎昭久君 運輸省にお尋ねしますが、先ほどもちょっと言いましたけれども、この大手の値下げということですが、新規会社というのは少なくともサービスの改善をいろいろ行っている、その結果コストを低減し料金を下げたといういきさつが伝わっております。にもかかわらず、大手の場合には具体的なコスト低減策をやったとは聞こえないうちに、とりあえず料金でぶつけるかというようになことが感じられるわけでありまして。

アメリカの例で見ましても、規制緩和によって多くの低運賃会社が参入するけれども、大手との運賃割引競争が激化することによって新規会社が次々と敗退する、結果的には大手の寡占化が進行するというような例があるわけでありまして。

○政府委員(山田昭雄君) 本題に入る前に、スカイマークの運賃がこれから値上げというお話でございまして、この点についてちょっと御説明させていただきますか。

○政府委員(山田昭雄君) 先生御指摘のとおり、変更命令発動の要件については、合理性も必要です、また透明性も高くなければいけないというふう

○寺崎昭久君 運輸省にお尋ねしますが、先ほどもちょっと言いましたけれども、この大手の値下げということですが、新規会社というのは少なくともサービスの改善をいろいろ行っている、その結果コストを低減し料金を下げたといういきさつが伝わっております。にもかかわらず、大手の場合には具体的なコスト低減策をやったとは聞こえないうちに、とりあえず料金でぶつけるかというようになことが感じられるわけでありまして。

アメリカの例で見ましても、規制緩和によって多くの低運賃会社が参入するけれども、大手との運賃割引競争が激化することによって新規会社が次々と敗退する、結果的には大手の寡占化が進行するというような例があるわけでありまして。

○政府委員(山田昭雄君) 本題に入る前に、スカイマークの運賃がこれから値上げというお話でございまして、この点についてちょっと御説明させていただきますか。

○政府委員(山田昭雄君) 先生御指摘のとおり、変更命令発動の要件については、合理性も必要です、また透明性も高くなければいけないというふう

○寺崎昭久君 運輸省にお尋ねしますが、先ほどもちょっと言いましたけれども、この大手の値下げということですが、新規会社というのは少なくともサービスの改善をいろいろ行っている、その結果コストを低減し料金を下げたといういきさつが伝わっております。にもかかわらず、大手の場合には具体的なコスト低減策をやったとは聞こえないうちに、とりあえず料金でぶつけるかというようになことが感じられるわけでありまして。

アメリカの例で見ましても、規制緩和によって多くの低運賃会社が参入するけれども、大手との運賃割引競争が激化することによって新規会社が次々と敗退する、結果的には大手の寡占化が進行するというような例があるわけでありまして。

○政府委員(山田昭雄君) 本題に入る前に、スカイマークの運賃がこれから値上げというお話でございまして、この点についてちょっと御説明させていただきますか。

○政府委員(山田昭雄君) 先生御指摘のとおり、変更命令発動の要件については、合理性も必要です、また透明性も高くなければいけないというふう

に、輸送の安全の確保につきましては航空行政の最も重要な課題の一つであるということで、今回の法改正におきましても、需給調整規制を廃止いたしますが、例えば参入許可の際の審査、それから運航管理施設等の検査についての規定は改めて整備いたしておるところでございます。引き続き事前審査を厳格に行うことにいたしてまいります。

また、事後におきましても、定期的な検査または随時の検査、こういったことを充実させることによりまして、輸送の安全に必要な事業者の運航整備の体制の確保に万全を期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。安全については緩めることなしにやるというのが我々の方針でございます。

それから、安全に関する情報の公開でございますが、これにつきましては、昨年五月に航空審議会から答申をいただいております。航空安全規制のあり方について」ということでその必要性がうたわれております。

それを受けて、有識者それから航空関係者等から成ります検討委員会を行って、昨年十一月に具体的に公開する情報の範囲、内容、そして公開方法、これについて報告書をまとめ、今実施に向けて動いておるわけでございます。

運輸省としては、そのうちの運輸省分でございますが、航空安全に関する情報の公開を行うべく現在作業をしております。本年度中に運輸省のインターネット上のホームページを通じて情報公開をしたいと思っております。

また、航空会社でございますが、日本航空は本年四月から自社のインターネット上のホームページを通じて安全情報の公開を始めたところでございます。また、全日空それから日本エアシステムも近々、六月中ないしは八月中というふうに聞いておりますが、やはりインターネット上にホームページを設けて安全情報を公開すると、そういう形で情報公開は進んでおる状況にございます。

○寺崎昭久君 せっかく自由化をして航空運賃が下がる可能性が出てきたといっても、インフラが整っていないと実現しないわけでありまして、伝えられるところによると、スカイマーク、エア・ドゥは全日空それから日本航空に整備を委託しているようでありまして、この両社とも手いっぱいであるということから、この両社を引き受けるかどうかかわからないという態度を示しているように伺っております。となれば、このエア・ドゥ、スカイマークも実際には飛ばないか、ないしは自前で整備部門を持たなければいけないということで、実質的にはまた締め出されるということにつながるのではないかと、思うわけでありまして。

航空会社を取り巻く環境というのは日本とアメリカとは違うと思っております。例えば新規会社社がやっていけるような整備会社を国の責任において、あるいは国の指導でつくるか、あるいは大手に一定期間整備は引き受けるように義務づけるか、もちろん妥当な料金を前提にしていうことですが、そういうようなことは考えられないでしょうか。

○政府委員(岩村敬君) 一般論で申し上げますと、既存の会社がどういう形で整備をするか、外部に委託するのかそれとも自社でやるのか、そういったことは民間企業間の契約なり考え方に係る事項でございますが、今御指摘のスカイマークとエア・ドゥにつきましては、今後どういう形で整備の契約をするのか、また整備がどういう形で行われるのか、それについて現在鋭意話し合いをしておるといふふう聞いておるところでございます。

また、それを国として義務づけるのか、そこまで今必要なのかどうか。当然のことながら、今先生御指摘のように整備が欠けても、また飛行場の容量がなくても新規会社というのは育成されないう、すなわち競争が起らないわけですから、そこは大事なことだと思っております。今の段階で義務づけるというところまでは考えていない状況でございます。

○寺崎昭久君 ありがとうございます。○松前達郎君 海上運送法の改正案、これを中心質問させていただきたいと思っておりますが、今の寺崎委員とのやりとりを伺っていますと、学校でも子供のいじめとある感じがするんですが、どうもそれに近いような感じを持ったわけでありまして、挟み打ちにしてその時間帯だけ航空運賃を下げていく。すべての時間帯を下げるのならばわかるんですけど、そうじゃないところから見るとまさにいじめじゃないか、こういう気がしてならないわけでありまして。これらの問題も今後大きな課題として取り組んでいただければと思います。

海上運送法に関連して質問させていただきますが、まず最初に、事業類型の改定に関連して、船舶運送業について三つの大きな区分があるのではないかと、思っております。その一つは、一定の航路を定めて一定のダイヤに従った運航を行ういわゆる定時制の路線。そしてもう一つは、旅客船が非旅客船か、船舶の種類によって区分をする。三つ目が、運送する旅客が特定の範囲に限定されているか否か、この三つに大きく分けられるんじゃないかと思っておりますが、そのほかに自動車運送を行うか否かによる区分もある。こういうふうには拝見しているんですが、海上運送事業の姿が実際にどの区分にどんな船が充てられるのか、これがどうもよく見えてこないわけでありまして。

また同時に、一般旅客定期航路のうち、中長距離フェリーや離島航路を除いたものが百七十三あるというのが資料には出ています。旅客定期航路のうち、遊覧旅客定期航路を除いた四百四十六あるその他の航路、こういうのも出てくるわけですが、具体的にこれはどういふものを指すのか、この際確認をしておきたいので教えてください。○政府委員(宮崎達彦君) この海上運送法でございますが、昭和二十四年に基本的にできた法律でございます。その後日本のいろいろな経済発展に伴いましていろいろな事業形態などが出てまいりま

したことから、利用者の利便性の確保、競争の公平性、安全の確保といったいろいろな観点からいろいろな事業類型が新たに出てきて、一見、先生のおっしゃるとおりなかなか複雑な定義でありますとか事業類型が出てきておるといふことで、恐縮でございます。

それぞれ詳しく御説明しますと非常に長いことになってしましますが、今のところにお答えいたしますと、まず、ダイヤ、一定の日程表と航路を定めまして、旅客船、旅客船と申しますのは旅客定員十三人以上の船舶ということで定義しておりますけれども、これによりまして不特定多数の旅客を運送する事業類型、これを一般旅客定期航路事業と言っております。これがいわば旅客運送の基本的な類型、一番重要な類型というふうに我々考えて海上運送の中でも位置づけられておるかと思っております。

そのうち自動車航路を行うもの、いわゆるフェリーが出てまいりまして、新たに定義づけられまして、と申しますのは、当初、一般旅客定期航路事業は人が単独で乗り込むということとを前提としておりましたけれども、自動車とともに乗り込む、そのための運賃など運送約款体系を特殊に決めないといけないというような事態が生じてまいりまして、一般旅客定期航路事業のうちではございますけれども、そのいろいろな違いをとらえて、自動車航路、いわゆる通称旅客フェリーを設定させていただいたわけでございます。

それから、ダイヤ、一定の日程表と航路を定めて旅客船により運航するという形態でございますが、一般的な不特定多数ではございせん、例えば島にある造船工場に会社員を送り迎えするといったような特定の範囲の旅客を運送する事業類型を特定旅客定期航路事業というふうにとらえまして、これは一般大衆を相手にするものではありませんので若干緩めのいろいろのチェックで事業ができるようになっておるといふことでございまして。それから、ダイヤ、一定の日程表などはござい

ません、まさに不定期でございませうけれども、航路を定めて旅客船による不特定多数の旅客を運送するという事業類型を旅客不定期航路事業というふうに設定いたしました許可をしておる。これは先ほど申しました一般旅客定期航路事業との関係で、この旅客不定期航路事業が自由になるようななか一般旅客定期航路事業の方の事業維持が困難になるということで許可に係らしめております。

それから、ダイヤと航路を定めてやっておりますけれども、いわゆる旅客船以外、と申しますのは旅客定員が十二人以下ということになります。が、により事業を営む形態を貨物定期航路事業というふうに定義しております。その中でまた自動車航路、一応運転手とともに乗る、旅客定員はそれなりに十二名以下でありますので、そういったものにつきまして自動車航路送貨物定期航路事業というものを定義づけましてチェックしておる。貨物フェリーとっております。

こういったものが基本的な海上運送法での事業類型でございます。いささかややこしくなりまして恐縮でございますが、とりあえず御説明とさせていただきます。

○松前達郎君 今、最後に質問させていただきます。その他の航路、一般旅客定期航路のうち百七十三ある、それから旅客不定期航路のうち四百四十六あるという資料をいただいているんですが、この「その他」というのは例えばどういふところなんでしょうか。

○政府委員(宮崎達彦君) 失礼しました。

参議院の調査室で用意されました資料の四十九ページでございますが、一般旅客定期航路事業の中その他百七十三という事業についての御指摘であらうかと思ひますけれども、これはフェリーと離島航路でもないということになりますと、例えば湾内の輸送をしておるというような、湾の対岸同士とかそういったものが含まれるということになるかと思ひます。

○松前達郎君 比較的距離で特定の区域内の運航ということになりますね。

今回の改正で、今まで需給調整規制の対象外であった短期間の運送をする不定期航路の事業のうち、年間運転期間が三十日未満で人の運送を行う場合は需給調整規制の対象外とされている。そういう不定期航路事業として区分をされていたと思います。運転期間の長短で規制の程度が違ふというの、これは不合理といえは不合理だと思ひますが、区分の見直しが行われたと理解をしておりますが、結果としてこれは許可制に規制が強化されているのではないかと。これは私の見方が間違っているかもしれません、改正の経緯についてお伺いしたいと思います。

○政府委員(宮崎達彦君) 先生に御説明をさせていただきます。現在海上運送法におきまして、不定期航路事業の中で、一定の航路に旅客船を就航させて人の運送をする不定期航路事業を旅客不定期航路事業ということで許可制に係らしてあります。これは、先ほどちょっと申しましたが、一般旅客不定期航路事業という大衆を運ぶ旅客船との需給調整を行うという意味でございます。ただ、この際も、臨時的にシーズンだけとか何らかの特別の需要のためだけということでは運航日数が三十日を超えないものにつきまして需給調整を行うことは過剰な規制になるのではないかと、この制度を設けましたときの国会での御指摘も受けまして、それは届け出制でいいことにいたしました。ということで、このような三十日を超えない旅客不定期航路事業については届け出制ということになった次第であります。

しかしながら、その後の運用状況を見てまいりますと、実は三十日ごとの届け出をしながら事実上は一般旅客定期航路事業でありますとかまたは旅客不定期航路事業というふうな、ちょっと言葉はきついかもしれませんが脱法的な実態が、そうたくさんではございませうけれども、事実が発生しております。

今回の法改正におきまして、この旅客不定期航

路事業だけではございませうけれども、一般旅客を含めまして極力事業参入を容易な形に、旅客安全と利用者保護規制を除きまして事業参入を容易にししようというふうにしておりますこととか、年間運転日数の多寡でありますとか旅客の多寡に応じて安全規制など利用者保護規制を要する。これは好ましくないだろうということ。それから、このような臨時運航を含めまして、そういった事業計画の変更といったものが届け出ということである手続が簡易化されるということで、全体的には許可制になるというところで、一見規制強化のようでございますが、実質的には先ほどのような脱法行為の防止と、同じ許可制の中でも非常に参入は自由でございますし、中での事業の自由性が確保できておりますので、規制強化には実質的にはならないというふうなことを考えております。

○松前達郎君 今の説明で趣旨はわかりました。次に、旅客不定期航路事業について、これは遊覧不定期と旅客不定期に一本化されたわけですね。また、この旅客不定期航路事業では乗り合い運送を原則禁止しているということでありまして、現実として定期航路の維持が不定期航路事業にとつて困難になる、そういう場合があったのかどうか、また今後生じるおそれがあるのかどうか、これについてお答え願ひたいと思ひます。

○政府委員(宮崎達彦君) 実は、このような不定期航路事業についての規制が始まりましたのは昭和三十年でございます。昭和二十四年に法律ができて三十年でございまして、そのときの法改正の理由として、そのような混乱が生じているというふうな、書類はございませうけれども実態として本当にどうだったんだというの、ちょっと我々はそれを今あらわす資料は手元には持ち合わせてございませう。

したがいまして、現在のところそういった規制をしておりますので、現在輸送秩序の混乱が起きておるといふようなことはございませう。

しかし、今回需給調整規制が廃止されるということで、一方におきまして一定の日程表を決め

て、スケジュールを決めて一定の航路で行われる一般旅客定期航路事業については、許可制という、安全と利用者保護規制はきつちり見ますよという規制をかける一方で、不定期航路事業が一般旅客定期航路事業で集められたお客様を奪っていくというふうなことが容易に予想されますので、乗り合い旅客輸送は一般旅客定期航路事業のみに行わしめるといふように規定を変更した次第でございます。

○松前達郎君 次は貨物フェリーなんですが、これもちょっとよくわかりにくい。歴史的にもいろいろと内容的にはわかりにくいところがあると思ふんですけれども、一般旅客定期航路事業として自動車運んでいく旅客フェリーがあると今おっしゃったわけですね、自動車と人を一緒に運ぶフェリー。こういったフェリーの健全な発達に影響を与える、そういうことだろうと思ふんですが、需給調整規制の対象になつていないと思ふんです。

しかし、内航RORO、これはロールオン・ロールオフという意味ですからローリーと言つていいと思ひますが、この貨物船が船腹調整対象であつたのに、貨物フェリーは対象外とされる。航路三百キロ以上の長距離貨物フェリーの昭和五十八年以降の許可が行われていなかったために、かつて長距離貨物フェリー業者を保護する結果となつていたのではないだろうか。

今回は規制緩和に伴つて貨物フェリーが自由に旅客フェリーに参入できるということになると思ひますから、貨物フェリーの類型を廃止するということになると思ひます。貨物フェリー、旅客フェリー、内航ローリー船の相互関係あるいはその歴史というの、先ほど冒頭に申し上げたように理解しにくい面があるんですけれども、それだけの、歴史的な経過等も含めて、また今後の姿について簡単にいいですから説明していただきたいと思ひます。

○政府委員(宮崎達彦君) 旅客フェリーと申しますのは、先ほど申しましたように、旅客定員十三

人以上の船で自動車も運ぶというものでござい
ます。一方、旅客定員十三人未満、十二人以下で自
動車航送をするといったものを貨物フェリーと称
しておりますが、実際には旅客も運びますために
旅客フェリーとの需給調整を行う必要があるとい
う観点から、これも途中でこのような許可制に係
らしめるという規制がしかれた次第でございま
す。

それで、内航ローリー船につきましては、法律
上の定義の言葉ではございません。ただ、海上運
送法上という範囲に入るかと申しますと、定期
的に行いますものは貨物定期航路事業でございま
すし、不定期に行うものは不定期航路事業でござ
います。それで、両方とも届け出でよろしいとい
う非常な緩やかな規制に海上運送法上になってお
りますが、一方で内航海運業の発展を図るという意
味で内航海運業法というのが別にございます。そ
こで内航海運業の許可を受けなければならぬとい
うことになっておりまして、一方で許可をし、
一方で届け出をするというのは二重規制になりま
すので、内航海運業法におきまして許可を受けた
事業者にとっては海上運送法上の届け出は不要で
あるという調整がされております。そういった内
航ローリー船でございします。

形の上では、自動車そのまゝ入っていくとい
う意味では貨物フェリーと内航ローリー船とはそ
ういった意味での違いはない。契約上の違いとか
いうのは説明しますという細かくはございま
すけれども、端的に申しますと、フェリーは運転
手さんも一緒に乗ってそのまま輸送されるという
ことでございしますが、内航ローリー船は、トレ
ーラーでももちろん船内に入りますが、荷物を積んだ
シャシーだけを置きまして、トレーラーだけまた
出てきてシャシーをどんどん積みおろしするとい
うような形態の違いはございます。

今回、貨物フェリー事業につきましては、需給
調整をそもそも撤廃するというところでございま
すので、旅客フェリーとの調整をする必要がない
ということでは事業類型も廃止することになったとい

うことでございします。

○松前運郎君 それでは次に、安全確保の問題に
ついて質問させていただきますと思うんです。
海上人命安全条約というのがありますが、これ
は一九七四年に締結された国際条約であります。
一九九四年に改正をされているんですね。そし
て、この条約の附属書に追加された第九章第六規
則というのがありますが、締約国政府または主管
庁から認められた機関は、国際安全管理コードに
従って保持されなければならない運輸管理制度が
適切に機能しているかどうかを定期的に確認しな
ければならない、こういうのがあるんです。

そこで、この国際安全管理コードに基づいて事
業者は自己の責任において安全管理システムを策
定して実施、維持しなければならないというふう
に私は承知しているんですが、その進捗状況、現
在ではどうでしょうか。

そしてまた、この改正案の運輸管理規程と船舶
の安全運航と海上人命安全条約に基づく安全管理
システムの規定制定の関係、これはあるのかどう
か、これについてお聞かせいただきたいんです。
○政府委員(谷野龍一郎君) お答えいたします。
先生御質問の国際条約に基づく規定の実施状況
について、私の方からお答えさせていただきます。

御指摘のとおり、国際条約に基づく国際安全管
理コードの施行時期というのは船舶の種類によっ
て異なっております。旅客船あるいはタンカー
などは既にその時期を過ぎておりますが一九九八
年七月一日から、それから一般の貨物船は二〇〇
二年七月一日から施行される、こういうことにな
っております。

したがって、先生の御質問の趣旨は、既にその
時期が来ております旅客船、タンカー等について
の実施状況と理解いたしましてこれについて御報
告申し上げますと、まず、制度としては、船舶安
全法に基づきまして法制化をいたしております。

具体的には、船舶所有者等による船舶の安全管
理に係る事項を記載した安全管理手引書を作成い

たしております。そして、これらを含め、その体
制について運輸省による検査を実施いたしており
ます。これまでに約四百四十隻の船舶を実施いた
しております。適用の対象になっておりますすべ
ての船舶についての措置は終了いたしているとい
うことでございします。

○松前運郎君 これは、実は私もその責任者の一
人として、運輸省の皆さんから大分いろいろと言
われたので今質問させていただいたんですが、
運輸安全のための管理規程、この作成と遵守の
義務というのは確かに船舶所有者にあるわけで
す。これは当然だと思ひますが、この確認とい
うのはこれから大変だと思ひます。一回やれば
それでしばらく大丈夫だというわけじゃなくて、
定期的に確認しなければならぬわけでありま
す。

運輸省として、規制緩和の後の海上交通の状況
の把握、安全性確保の有効なチェック、これも大
変だと思ひます。これについてどういうふうにし
るつもりなのか、もし案がありましたらお聞か
せいただきたい。

○政府委員(宮崎達彦君) 運輸管理規程についま
して、先生御指摘のとおり、船舶運輸事業者が定
めるということになっておりますが、基本的な標
準パターンにつきましてはそんなに事業者によっ
て変わるべきものではございませんので、運輸省
の方で標準的パターンを決めさせていただきます
と、あと特殊な事情がそれぞれの事業者にあれは
追加して決めていただくというようなことで、す
べての事業者がこのような運輸管理規程を決めて
いただきたいと思います。

そのチェックはどうするのだ、大変な人手がか
かるのではないかと御指摘であるうと思ひま
す。

基本的には、性善説と申しますとあれでござい
ますが、届け出を受けるということでチェックを
いたしますけれども、さらに、本当にそれを遵守
しているのかどうかといったようなことにつきま
しては、やはり事故を起こした事業者、それから

何か不安全な状況があるという情報の入った事業
者につきましては特に集中的にやるということ
で、安全チェックの効率性ということも考えて
チェックしていかなければいけないと思ひており
ます。

今後は、市場原理による競争が激化したします
と、安全性というものが時におろそかになる可能
性なきにしもあらずでございしますので、我々運
輸省職員、ぜひ全力を挙げて遺憾なきよう期し
たいと思ひております。

○松前運郎君 平成九年の総務庁の海上運送に関
する行政監察、これに免許に関する問題点がた
しか指摘されたと思ひます。需給調整規制のも
とにおいての問題指摘だったんですから、今後は
そういう体制でなくなるわけでありまして、廃止
されますと、審査のハードルがあるいは低くなる
可能性もある。最終的にはこれは利用者に迷惑が
かかることも考えられるわけですが、今ちょっと
おっしゃいましたけれども、こういう事態が起き
た場合に運輸省はどういうふうに対応していくお
つもりなのか、お聞かせください。

○政府委員(宮崎達彦君) 先ほど御指摘になりま
した勧告は、基本的には、免許制がおかしい、直
すようにということでございます。我々、そうい
うことも含めまして需給調整規制を撤廃すること
になったわけでございますが、安全規制につきま
してはいささかも基準を緩めるといふつもりは
ございません。

それで、事故が起こった場合はどうするんだと
いう御指摘でございしますが、我々は、とにかく事
業者の御努力も含めまして、事故の起こらないよ
うに指導していきたいと思ひておりますが、その
ときには厳正な対処をいたしたいというふう
に思っております。

○松前運郎君 それじゃ、規制緩和が及ぼす影響
に関して最後に二つほどお尋ねしたいんですが、
衆議院で、「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、船員雇用政策
の拡充を図ること。」、こういった附帯決議が行わ

れていると思います。運輸省として具体的にどう
いう考えをお持ちなのか、それが一つ。

それからもう一つは、政府の行政組織のスリム
化計画では、国立病院あるいは自動車検査など九
十の機関、業務を独立行政法人に移すということ
にしていると思います。この中で、二〇〇一年四
月には、海技大学校、それから航海訓練所、海員
学校、航空大学校等が独立行政法人に移行する
と聞いていますけれども、この場合のメリット・デ
メリットについて、また今後の船員教育のあり方
等について所見をお伺いしたいと思ひます。
○政府委員(谷野龍一郎君) お答え申し上げます。

まず、最初の御質問でございますが、運輸省と
いたしましては、船員の生活保障のみならず、海
上運送業の健全な発展あるいは健全な運営を維持
するということは、船員の安定した雇用の維持と
いうものが最重要であると認識をいたしております。

今回の海上運送法の改正は、国内旅客船事業に
係る需給調整規制を撤廃しまして、国内旅客船事
業の活性化を促すことを目的とするものでござい
ます。したがって、我々としては、直接的な
雇用不安の問題を生ぜしめることはないだろうと
考えておりますが、万一雇用不安の問題が生じた
場合には、船員職業安定法に基づく職業紹介ある
いは職業指導等の適切な実施は当然といたしまし
て、財団法人日本船員福利雇用促進センターの技
能訓練制度等を活用した船員の雇用対策について
もその充実強化を図ってまいりたいと考えており
ます。

それから、二点目の御質問でございますが、海
技大学校等船員教育機関の独立行政法人制度の問
題でございますが、業務運営の自主性、自律性を
独立行政法人制度は付与するとともに、客観的な
評価を行うことにより業務運営の効率化とか質の
向上を目的とするものだと思ひをいたしてござい
ます。したがって、運輸省としましては、こう

した制度の趣旨を踏まえまして、独立行政法人の
設立に必要な個別法案の企画立案を初め、船員教
育機関の独立行政法人化に向けた具体的な検討を
行ってまいりたいと思ひております。

また、今後の船員教育のあり方につきまして
は、海運をめぐる国際的あるいは社会的な情
勢変化の中で、若く優秀な船員を確保していくと
いうのが当面の一番大きな課題になってございま
す。

こうした課題に対処する観点から、昨年の七月
に海上安全船員教育審議会に今後の船員教育のあ
り方について諮問を申し上げたところでございま
すので、こうした課題への対応をその答申をいた
だいて検討するほか、あわせて独立行政法人化を
踏まえた船員教育体制のあり方につきましても、
同答申をいただいた際には、それを参考にさせて
いただきます。教育の効率化あるいは質の向上
について努めてまいりたいと考えております。

○松前達郎君 終わります。

○委員長(小林元君) 午前の質疑はこの程度にと
どめ、午後一時まで休憩いたします。

午前十一時三十一分休憩

午後一時開会

○委員長(小林元君) ただいまから交通・情報通
信委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、海上運送法の一部を改正す
る法律案及び航空法の一部を改正する法律案を一
括して議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○森本晃司君 今回の航空法の改正によりまし
て、航空会社の新規参入については、路線ごとの
免許制から事業ごとの許可制というふうな規制緩
和されて、需給調整規則に基づく審査を廃止する
ということになりました。

そこでお伺いするんですが、この廃止によって
航空会社の新規参入がどの程度促進されるか、そ
の点についてまずお伺いしたいと思います。

○国務大臣(川崎二郎君) まず、基本的な認識で
ございませうけれども、今回、規制緩和法案、需給
調整の廃止の法案を御議論いただいております。
ただ、業界によってかなり違うんだろうと私は
思っております。

例えば、かつてのトラックのような話でありま
す。もともと民間がやっていた領域で、そこを
需給調整なり規制なりということで業界秩序、こ
れを基本にやってきた。そこを開いて自由競争で
すよということですから、随分数がふえた。これ
は間違いないと思うんです。一方、例えばJR、
国鉄でもともと国がやっていた、先ほども議論い
たしましたけれども日本航空、もともと国がやっ
ていた、その分野を民間化し、そしてだんだん開
いてきた。もともと国がやるということにはやっ
ぱり理由があって、多分なかなか市場への参入が
難しい部分であるんだろうと思ひます。

そういう意味では、航空関係もだんだん門戸を
開きながら各社が力をつけながらやってきており
ますし、スカイマーク、エア・ドゥみたいな例が
あるわけでありませう。ただそこには、鉄道の場合
にも申し上げましたけれども、ただ規制緩和をし
たらだんだん入ってきますよということではな
いんだらう。そういう意味で、今回の担保とし
て混雑空港における新規会社への発着枠の確
保、こういうものを一つ入れながら新規参入とい
うのを促進してまいりたい。

今、私も聞いておりますのは、沖縄や福岡を
拠点としたローカル路線、小型機でというよう
な話が現実の話としては届いているところで、た
だ、今申し上げたように少し、午前中は整備の問
題も議論いたしております、そういう仕掛けをつ
くってやらないと必ずしもだんだん出てくるとい
う話につながらないかな、こう思っております。

○森本晃司君 アメリカでは一足先に、七八年に
航空会社規制緩和法が成立しまして、参入規制に
ついては八二年に、運賃規制については八三年に
それぞれ完全自由化されたわけでございませう。こ
の間、規制緩和によって航空会社の数が百を超え

たという状況であったようですが、やはりそれに
伴い競争激化が起きまして、後に寡占化が進ん
で、九一年に六十六社まで減少している状況であ
ります。航空運賃については競争による運賃低廉
化が進みましたが、寡占化が進んだ現在では逆に
高騰化している路線もある、このようにも聞いて
おります。

運輸省としては、アメリカのこういった状況、
歴史についてどのように分析されておられるの
か。あるいはまた、これもなかなかお答えいただ
きにくいことであるかと思ひますが、我が国の航
空需要から勘案いたしまして運輸省は、日本の航
空会社の数は、会社の規模にもよりますが、大体
どの程度と考えておられるのかお伺いいたしま
す。

○政府委員(若村敏君) 第一点目の米国におきま
す規制緩和とございませうが、これをどう見てお
るかということでございます。

この米国の規制緩和の評価はいろいろございま
す。いい面としては、参入機会が増大した、そし
て競争が促進されたということで、運賃水準が低
下しました。また、合理化、効率化によって米
国の航空企業の競争力が向上した、そういう面が
ございませう。他方、路線によっては、今先生御指摘
もありましたが、寡占化ということも起こって
おりました。普通運賃の上昇といったそんなマイナ
ス面もそれぞれ指摘をされておるところでござい
ます。

我が国においても、今回、需給調整規制を廃止
することによりまして自由な競争を促進するとい
うことになりましたが、我が国の場合は、米国と
ちよつと違ひまして、例えば空港制約があるなど
いろいろな特殊性もございませう。そういったこと
で、先ほど大臣からも御答弁いたしましたように
に、例えば新規航空会社に優先的な枠を混雑空港
については与えようとか、政策的な枠を設けると
か、そういったことも考えなければいけないのか
なというふうな思ひております。

それから、お尋ねの二点目の航空会社の数で

でございますが、数を幾つかということ、これはなかなか数字で定量的にお答えしにくいんですが、我々こういうふうな感じを持っております。

一つは、やはり航空産業にはいろいろ技術的課題、整備の問題もございます。そういったものもありまして、米国のように多数の企業が次々と参入してくる、そういったことはなかなか考えにくい。

他方、競争促進、今回この法律の一つの目的ですから、その競争促進という面からすると、余り数が少なくて競争が起こらない寡占状態というのはこれまた困るなということ、いろいろな今回の法律の御議論の中でも我々お答え申し上げていますが、そういう新規の事業者が入る余地をつくり、またその中で競争をし、よりよいサービスがより安く提供できるようにしていきたいというふうに思っております。

それで具体的には、数の面を言いますと、最近大手航空会社が分社化を図ろうとしている、それから地域の航空会社の設立が先ほども申し上げましたようにあるというふうなこともありまして、これが最終的にはどのぐらいになるのかというのはなかなかちょっと言いにくい、逆にマーケットで決まってくるのかなというふうな気もいたしているところでございます。

○森本晃司君　そういう状況の中で、やはり新規参入会社の育成をしなければならぬと思うんです。せっかくこういう規制緩和をやって、その逆の方向に行ったのでは利用者にとっては必ずしもよいことではないと思うんです。

規制緩和の推進によって、これはもう今も大臣がおっしゃいましたし、去年相当テレビでにぎわいましたが、スカイマークエアラインズが羽田・福岡、それからエア・ドゥが羽田・札幌に新規参入をいたしました。いろいろとサービスの合理化やコストの低減を図りまして大手の航空運賃の半額もしくは三割安ということでございます。九九年二月の搭乗率は八〇％台を超えていたということでございます。これに伴って今度は大手航空

会社も運賃を割引したという状況になりまして、新規会社スカイマークの搭乗率は一時六〇％台にもなったということでございます。

また、新規参入会社にお客を奪われた大手会社が新規会社の航空機整備受託契約を打ち切るかという検討を行ったようでございます。スカイマークはどうやら七月から運賃値上げを決定するということ、新規定の安値の維持というのには非常に困難になってきたように思われるところでありまして。

規制緩和の目的というのは、今も申し上げましたけれども、航空会社の競争促進によって運賃低下をもたらし利用者の利便の向上を図ることにあるわけでございますが、しかしながら、大手航空会社の新規会社に対する運賃割引競争あるいは整備契約打ち切り問題というのは、新規航空会社に追い出しをかけているような状況になりかねないと思われまして。

一方で、安全部門の根幹である整備を既存他社に依存する体制自体が問題であるという意見もございまして、航空の安全対策の基本である運航整備のあり方について、特に新規参入会社の整備体制の確立について運輸省はどのように考えておられるか伺いたします。

○政府委員(岩村敬君)　今回の法律改正の目的が、新規会社が参入し競争が起こる、そしてそれによってよりよいサービスが生まれてくる、そういうふうなものであるわけですから、新規会社が参入できなければその効果は半減してしまうということでございます。

そういう意味で、従来も新規参入を容易にするための方策をとっておりまして、今回の法律改正の中でも、羽田等の混雑空港について発着枠の配分管理に関して新規会社に優先配分を行うとか、航空運賃についても、運賃は原則として自由ということ、事前届け出制に移行しますが、一方で差別的な運賃とか略奪的な運賃設定、すなわち新規航空会社を追い出す結果を生むような運賃については、公正競争の確保の見地から、個別の状

況に応じて変更命令を発動できるという、そんな仕組みを用意したわけでございます。

そして、先生御心配されておられます整備の問題でございますが、現在、スカイマーク、エア・ドゥともに全日本空輸そして日本航空との間で整備委託契約の更改といいますが、今後についての話し合いをやっております。その結果を待つ必要があるかなというふうには思っております。ただ、これは大きな流れとして、例えば既存会社も既に海外整備というふうなことも一部で始めておるわけでございます。そんなことも頭に入れていくのかなと。

いずれにしても、この整備の問題というのは新しい航空会社が出られるかどうかの一つの大きなポイントになっておりますので、公正競争の確保の見地から、我々としても関心を持って見守っていきたいというふうに思っております。ところでござい

○森本晃司君　次に、航空機事故の問題でございます。

事故、アクシデントは今まで当然報告され、あったわけでございますが、今度の改正で重大インシデント、事故発生につながっていくおそれのある場合は運輸大臣に報告をする、こういうことになっていくわけでございます。航空事故を未然に防ぐためには、やはり事故に至るまであるいはそのおそれのある問題に関して調査研究を推し進めていかなければならぬと思っております。

今報告された重大インシデントの調査というのは将来的には事故調査委員会で行われるということになるわけでございますが、それには法改正の必要があるということで、当分の間運輸省航空局で行うということになっております。調査体制の整備が不十分であると思われまして、重大インシデントの機長報告を事故防止に生かすために、迅速な調査体制の整備が大きな課題になるわけでございます。

重大インシデントの具体的内容については運輸省令で定めるということになっていますが、その定

義については国際標準にやはり合わせていかなければならない、このように考えておりますが、その点について伺いたします。

○政府委員(岩村敬君)　重大インシデントの定義でございますが、先生御指摘のように国際的にばらばらであってはいかぬわけでございます。我が国の場合も国際民間航空条約の附属書の十三というところに例示が挙がっているわけですが、その附属書の中で定義がされております。事故には至らなかったものの航空機の運航の安全に影響または影響をおそれるもの、これが定義でございます。我々としてもこれを国内法に引いてまいりたいというふうに思っております。

そして、この附属書の今申し上げたガイドラインが示してあるわけでございますが、重大インシデントというのは、例えば地表面との衝突を危うく回避した事態、そういった例を含めまして幾つかの具体的な事例も挙がっているわけでございます。我が国におきまして、この国際標準に合わせる、重大インシデントの内容を具体的に運輸省令の方で定めていきたいというふうに思っております。ところでござい

○森本晃司君　次に、旅客機の安全情報開示についてお尋ねを申し上げます。

九九年度中に旅客機の安全に係る情報公開制度が開始されることになりました。運輸省は安全確保のための技術的な規則、国内で起きたニアミスや事故状況、その原因と改善策等の情報を公開し、航空会社は欠航率、安全性向上策等を公開することになっております。

今、他社に先駆けまして日本航空が、欠航率やその原因などをインターネットのホームページで既に情報公開をしているということでございますが、航空会社にとっては、事故が起きたということとが航空会社のイメージダウンになるのではないだろうかということで、なかなか情報公開には積極的になりにくいのではないかと懸念する。そういうことが予想されるわけでございますが、や

はり航空会社が積極的に安全情報を公開するような方策が必要ではないか。

また、航空業界は極めて専門用語が多いために、情報公開されても、なかなか私たち国民にはその安全性、今こういうことを言っていますよというように、わかりにくい部分がある。したがって、公開するについても、国民にわかりやすいような説明で情報公開をする必要があるのではないかと、このように思いますが、お伺いいたします。

○政府委員(岩村敬君) 航空の安全に関する情報の公開については、今先生御指摘のように、航空会社では日本航空が本年の四月からインターネットにホームページを開きまして安全情報を公開しているところがございます。また、航空会社としては、全日本空輸として日本エアシステムでも近々、全日空は六月中と聞いております。また日本エアシステムは八月中というふう聞いておりますが、同じくインターネットのホームページをつくりまして、そこに安全情報を公開する予定というふう聞いております。

今先生御指摘のように、情報公開してもわかりにくいのでは意味がないわけでございまして、一般の国民の方々にわかりやすく説明するよう我々としてもそういう点には注意を払っていききたいというふうに思っております。

また、運輸省の方につきましては、昨年五月の航空審議会の答申に従いまして、運輸省としても航空安全に関する情報の公開を行おうということで、現在作業をいたしております。本年度中に運輸省のインターネット上のホームページをつくりましてそこに我々の情報を公開していきたい、その際には一般国民にわかりやすいという点には留意をしていきたいというふうに思っております。

○森本晃司君 関西空港についてちょっとお尋ね申し上げたいんです。

関空は九四年九月に日本初の二十四時間空港として開港いたしました。もう五年になるわけでご

ざいます。当初、利用者は順調に拡大したようございまして、近年の不況によって開港四年目の利用者は初めて前年度を下回ったということございまして。現在、二本目の滑走路をつくる二期工事に着手しておりますが、供用開始によって年間発着数十八万回が可能になるという状況にあるわけでございます。

まず、二期工事について、昨年末懸案だった漁業補償について地元漁協と合意に達して着工準備に入っておりますが、現在の状況はどうなっているのかということをお伺いいたします。

○政府委員(岩村敬君) 関西空港の二期事業、二本目の滑走路の整備でございますが、平成八年度から上下主体分離方式により着工しているところでございます。御指摘のように、ことしの初めまでに関係の漁業組合との漁業補償についての話もつきまして、関西国際空港株式会社より運輸大臣に対して航空法に基づく飛行場施設変更許可申請が出されて、現在審査中でございます。また、これは埋め立てを伴いますので、関西国際空港用地造成株式会社より大阪府知事に対し公有水面埋立法に基づく埋立免許の出願がなされているところでございます。これらの手続が終了後、現地着工、すなわち現地で工事を始めるということになる予定でございます。

なお、埋立免許につきましては、大阪府知事より運輸大臣、建設大臣に対して三月三十一日に認可申請が出ております。そして、四月二十八日には両大臣から環境庁長官に環境問題での意見照会をしており、そんな状況にあるわけでございます。

○森本晃司君 同じく関空が昨年十二月に混雑解消に向けて検討を重ねてきた陸上飛行ルートの導入が地元との合意に達しまして、運用が開始されました。新ルート導入によって年間十六万回までの発着が可能となったことを受けて、ことし三月から新たな発着枠を増加しましたが、これによる効果はいかかなものかということをお伺いします。

○政府委員(岩村敬君) 御指摘のとおり、三月十三日から発着枠が、今まで一時間当たり二十六回でございましたが、これが二十八回にふえました。その結果として、今まで利便性の高い時間帯、午前中とか夕方という時間帯は満員だったもので、それから、例えばタイ国際航空はその時間に入れないもので、それから午前一時五十分に出発しておった、それが余裕が出ましたので、今回午後七時三十分の出発に変わるといようなことで、お客様の利便の向上が図られたというふうに思っております。

また、発着枠拡大によりまして新規路線も、例えば日本航空のシカゴ線であるとか日本エアシステムの昆明線、西安線、こういったところが三月から五月にかけて新たに開設されたという、そういった効果が出ておるところでございます。

○森本晃司君 先ほども申しましたが、近年の不況で利用者は減少しております。便数ですが、増加傾向にあったのが頭打ちになりまして、昨年の冬のダイヤ、それからことしの夏のダイヤでは便数が初めて前年度より減少するというところになっております。航空会社の不採算路線の整理によって路線の運休が相次いでおります。今後の経営はますます厳しい状況になっていくのではないかと、思いますが、運輸省はどのように見通しておられるのかお伺いします。

○政府委員(岩村敬君) 関西空港の国内線、国際線の便数でございますが、先生御指摘のように、国内線につきましては平成十年度、国内の景気低迷もございまして対前年度八％の減となりました。他方、国際線の便数については、対前年度比二％の増加ではあります。これまでの伸びに比べると鈍化をしております。この結果、平成十年度におきます関西空港株式会社の営業収入のうち航空会社からの収入、航空系の収入でございますが、これが平成六年の開港以来初めて対前年一・五％でございまして減少になったということでございます。

このような状況も踏まえまして、関西空港株式

会社におきましては、国の内外におきまして積極的にポートセーラズを行う等増収策を行ってまいり、また経費の節減を図るべく今努力をしておりますところでございます。

○森本晃司君 次に、海上運送法改正についてお伺いいたします。

まず最初に、海上運送におけるバリアフリー化の問題についてお尋ねをしたいと思います。

船を利用する場合船着き場の使用が前提となるわけですが、大きな港ならばまだしも、高輪者が多いと思われる離島や普通の港でも、障害者やあるいは子連れの旅客など移動制約者にとって、波で上下する船への移動というのは極めて危険を伴うことがあります。

鉄道のバリアフリー化は、まだまだ十分ではございませんが一定の進展を見ている一方で、国内旅客船は、乗降施設等々あるいは船の中のトイレ、そういったものもおくれているような気がするわけでございます。移動制約者による旅客利用の一層の円滑化を促進して利用度を高める上からも、ターミナルまでのアクセスの整備、それから船舶を含めた障害者用トイレの整備に対する助成金の交付やあるいは税制措置、改善費用の手当てなど行政側の支援が必要ではないかと考えます。

現在の整備状況については説明をいたしました。今後は、また最近、運輸施設整備事業団が三年かけて調査研究した結果がまとまったと伺いますが、そのポイントを簡潔に御紹介願いたいとともに、運輸省はこのような調査研究の成果をどのように実行に移していくかということをお答えいただきたいと思います。

○政府委員(宮崎達彦君) 先生御指摘のように、高齢化社会の到来、また障害者の社会参加の要請ということから、バリアフリー化というのは船舶関係につきましても必要だと我々認識しております。運輸省全体といたしまして、平成六年三月に、公共交通ターミナルにつきましても施設整備のそういった意味でのガイドラインを策定してお

りまして、旅客船のターミナルにつきましても所要の施設整備を進めるということで、関係団体の援助もいただきながら施設整備を進めておるところでございます。

船舶そのものにつきましてはございますが、先生御指摘の運輸施設整備事業団がバリアフリー設備に関する調査研究を行っておりまして、一定の成果を出しております。例えば、乗降口に身障者用の車いすでも通れるような幅をきっちりとおくこととか、スロープの関係でありますとか、そういったことなどございますけれども、我々といましては、そういった成果も参考にしながら、今後そういったことを運輸省としてのガイドラインでどの程度までしていくのかというようにことを検討していきたいと思っております。

財政的な支援ということとは、内航船舶そのものについて直接的なものはございせんけれども、離島航路に就航する船舶につきまして固定資産税の軽減措置というものをやっておりますけれども、十一年度からはこういったバリアフリー化を措置されたものについては固定資産税の軽減措置を拡大するといったようなこと、全体的には金銭的にはわずかな効果でございすけれども、こういったことも含めまして支援を続けてまいりたいというふうに思っております。

○森本晃司君 これから新規参入あるいは規制緩和という形でいろいろなことが行われますが、ぜひそのことによって、バリアフリー化が後退するのではなく、むしろバリアフリー化が進んでいくという方向に願いたいと思います。私どもでも船の乗りおりはやはり怖いと感じることが時々ございます。ぜひバリアフリー化を推し進めていただくことをお願いいたしまして、いろいろと通告しておりましたが、私もこれで終えさせていただきます。

○宮本岳志君 質問いたしました。時間が短いので答弁はぜひ端的にお願いしたいと思うんです。

今回の航空法改正は、参入廃止についての規制の撤廃、運賃の自由化、安全規制の緩和など、安全という点でも生活路線を守るという点でも極めて重要な内容だと考えます。

航空の新規参入については、この間既に先取り的に昨年九月にスカイマークエアラインズ、さらに昨年末には北海道国際航空、エア・ドゥが参入をいたしました。この参入は、スカイマークの羽田・福岡線は大手の半額の一万三千七百円、エア・ドゥの羽田・札幌線は大手が二万五千円だったところを一万六千円、三六%引きという格安運賃で参入したことで一気に値引き競争が加速してまいりました。

運輸省はこの航空運賃の例を規制緩和の最大の効用のように言っておりますけれども、私はまず、この二社がなぜ参入できたのか、そしてなぜこんなに安い運賃を実現できたのか、ここをばきりさせる必要があると思うんです。

大きく言って理由は二つだと。一つは、東京・福岡、東京・札幌というまさにドル箱路線と言われた高収益の路線への参入だったということ。二つは、航空事業にとって不可欠の二つの柱と言われる運輸と整備のうち、整備を持たずに参入したということ。運輸大臣も衆議院で、「今回の新規の会社が出てくるに当たって、整備を既存会社が引き受けてくれるという前提の中で出てきた」、こう答弁をされてはいますが、まさにこれが大きいと思うんです。

このように、初めから整備の委託を前提にした会社、委託がないと成り立たない会社が生まれてきているということなんです。今度の法改正をやられるならば、こういうことはもっとフリーになる、ドル箱路線にだけ整備の体制を持たずに参入する、こういう事例がふえると思うんです。安全上の問題また運賃の不当なダンピングという問題が起るのではないかと。運輸大臣の認識をお伺いしたいと思います。

○國務大臣(川崎二郎君) 先ほども御答弁申し上げましたけれども、鉄道という分野、それから航空という分野、昔は国が直接やっております。そういう意味ではなかなか新規参入会社というのは少ない、出にくい業界であることは私は間違いないだろう。そういった業界の中で、市場原理というものにゆだねながら国民に対していいサービスが提供される、いい競争の結果その果実が国民にもたらされる、こういうのもて私も施策を進めさせていただいていこうと思っております。

ただ、鉄道のときにも御議論いただきましたように、何らかのやはり全体的な支援措置というものがなければそう新規参入業者というのはふえてこない、航空の場合もそういうふうに私は認識しております。

したがって、法案に書いてありますように、混雑空港というものについては優先的に一部枠をつくって新規参入会社に渡していく、こういう仕組みをとらせていただいているところでございませう。そして整備も、そういうものを前提としながら今日まで進んでまいりましたけれども、今整備を引き受けている会社とエア・ドゥ、スカイマークの中でのいろいろな議論が行われておる。それから、先ほど局長の方から海外整備という問題、もしくはエア・ドゥ、スカイマークで共同して整備会社をつくっていく、こういうような話もいろいろ議論をされているところでございます。

○宮本岳志君 そこで、その整備の委託の問題についてお伺いしたい。

この二社が低運賃を実現した背景に整備の委託があるということはお述べになったとおりです。スカイマークエアラインズでは、昨年九月の就航開始まではスチュワーデスやパイロットの訓練も全日空が実施をしてきた。その後も航空機の整備や空港カウンター業務を全部全日空が有料で請け負っております。同時に、日本航空も新規参入したエア・ドゥの機材整備、カウンター業務も受託をしております。

報道によると、全日空はスカイマークとの間で結んでいる航空機の整備受託契約を契約期限の来半年ばで打ち切る検討を始めたと言われている。

すが、株主や取引金融機関から、売り上げの足を引っ張るライバルに協力すべきでないとの批判があったためだとされております。全日空は労働組合との交渉の中でも、スカイマーク参入によって、羽田・福岡線で二百億の売り上げ減という数字も出しておりますし、月五億程度の影響とも言っております。

第一、これは後で質問いたしますけれども、JALやANAは自分のところの航空機の整備を海外に委託しております。自分のところの航空機を海外に出しながら、この二社の航空機の整備をやっている。おかしい話だというふうにも思うんです。

いずれにせよ、運輸省はあくまで民間契約だということのようですけれども、それではこの契約が解除された場合どうなるのか。二つの新規参入会社は整備体制を持っていない以上、残された道は海外に委託するしかない。

そこで、今回の法改正では整備の管理まで含めた委託が可能となっておりますけれども、そうするとこの二社は運輸だけを行う航空会社となります。また今後、そういう事業者、運輸だけで整備を一切しないという事業者が参入してくることになると思うんですが、いかがですか。

○政府委員(若村敏君) 今回、管理の受委託の制度を創設するわけでございしますが、この管理の受託の許可制度におきましては、当該許可を行うに当たりまして、受託者の安全確保の能力があるかどうか、それから委託者及び受託者の責任の範囲が明確であるかどうか、こういったことをきちっとチェックすることとしたしております。委託及び受託が輸送の安全を確保するために適切なものであるという審査をした上で許可をしようということになっております。すなわち、そういった問題がある場合には許可がおろされないというところでございます。

また、今回のこの許可制度を設けることによりまして、委託者のみならず受託者の方につきましても国が直接に安全確保の観点から監督していく

ことになりまして、安全上の問題はないというふうな我々は考えておる、そういうところでございます。

○宮本岳志君 海外への整備の委託というのは、それほど問題が多いか、私は航空労組連絡会の皆さんからもお話を伺ってまいりました。

例えば、ことし三月十六日、サイパンを往復したジャンボ機J A八四九が、成田空港到着後、主翼のエンジン取り付け付近から多量の燃料漏れが発見されました。ところが、この機は前日シンガポールの委託整備から戻った直後の運航でありました。点検の結果、燃料管の継ぎ目に本来二枚必要な部品が一枚しか取り付けられていなかったことがわかり、他の三台のエンジン取り付け部も調べたところ、必要部品がすべて一枚不足していることがわかった。こういう報告がござい

す。ほかにも、中国T A E C O社への委託では、エンジンコントロールケーブルに布きれが絡まっていた。エールフランスでは、前輪のステアリングリンクの結合の不備。アメリカ・ロッキード社でも、ジャンボ機の胴体外板のリベット五百本の作業不良など、枚挙にいとまがないわけであり

ます。海外に委託するといっても、それは運輸省の認定工場、認定工場の場合はその工場が全責任を持つという建前になっております。それでも現状では、例えばJ A Lは、その工場に出向者を出して重要なポイントでは検査の立ち会いを行っている、また受け取る際には受領確認検査も行っている。そこまでやってもこのありさまで

す。整備の管理も全部委託すると、そういうチェックもできないような新規参入会社があるまま運航するとしたら極めて事態は重大です。参入規制があつてさえこういう企業が入ってきているわけですから、撤廃して安全を守れるんですか。いかがですか。

○政府委員(岩村敬君) 先ほど申し上げましたように、委託先が十分な能力を持っている、すなわ

ち受託者が能力を持っているということがポイントでございまして、そういったものについては従来でも委託を認めてきたわけでござい

ます。それで、今後のことでござい

ますが、今後つか例を出して御質問されておりますので、その例についてちょっとお話を申し上げますと、我が国の航空会社が整備を海外に委託をしております。この整備事業者につきましては、御指摘のとおり、航空法二十条に基づく事業場の認定を取得しておる。その当該認定に当たっては、施設、人員、安全管理体制が基準に適合していることを国として確認をしておるということでございます。そういう意味で、今後ともこれは定期更新検査等を通じて適切に維持されるよう確認するという体制にござい

ます。また、当然、その委託をしている我が国の航空会社の方ですが、これについても領収検査をきちと受ける。受け取る際に検査を航空会社としておるわけですが、そういったものを適切にしろというようなことで、さらに、外注管理についても確実に実施するということに指導をしておるつもりでござい

ます。それで、法律改正になりますと、先ほど御説明申し上げたように、今度は許可制度になります。受託者側についても直接国の監督がいくというところでござい

ますので、必ずしも海外に委託をした、別の会社に委託をしたから安全上問題がふえるということにはならないというふうに考えております。

○宮本岳志君 事実が指摘されているわけですから、必ずしもそうはならないと、しかしそういう可能性、そういう危険も大きいということとは御認識をいただきたいと思

う。そこで、私は、委託した作業に重大な問題があった、二月二十二日、運輸省が事業改善命令を出した日本航空のD C 10非常脱出用スライドの整備規程違反事件を取り上げたいと思

う。この事件は、非常脱出用スライドを膨張させる高圧ガスの制御弁に塗るグリースが正規なもので

なく、緊急時にスライドが展開しないおそれがあったというものであります。スライドが正常に作動しなければ乗客乗員の迅速な脱出は不可能でありまして、はかり知れない二次災害をもたらした可能性があったわけであり

ます。この作業は日航の子会社である日航エアポートエンジニアリング、A E Cに委託したものであります。九五年十月から九七年十月までの二年間にわたって誤った作業が行われてまいりました。しかもその後、昨年の十二月までの一年二カ月間は欠陥に気づかず、気づいてからことし一月三十一日に交換を完了するまで二カ月、つまり合計すれば結局三年四カ月間非常用設備に問題がある状態で運航していたということになります。この間、運航便数五万便、提供座席数一千五百万席ということ

を聞くと背筋が寒くなる。しかし、日本航空は、原因がわかり非常用設備に問題があることがはつきりしてから、交換作業中にも飛行を続けました。日航の責任は極めて重大です。

ところが、あなたの方の事業改善命令にはその責任については一切触れていない。そして、驚くべきことに、運輸省は一月二十八日に報告を受けても運航停止を指示せず黙認をいたしました。三年四カ月間乗客乗客を危険にさらしてきた日航の責任をなぜ問わないんですか。そして、なぜ二十八日時点で直ちに運航停止をしなかったのか、御答弁ください。

○政府委員(岩村敬君) 整備のミスによりまして緊急時に一部の脱出スライドの展開がうまくいかないという、そういう可能性があったわけではございますが、これにつきましては、脱出スライドのメーカーの方から次回の工場搬入整備時に交換するべきであるという助言がございました。また、この事態が判明して交換期間十日間という短い間で迅速に処理をしたということ、その両方を考慮いたしまして、運航の停止をするというところまではしなかったわけでございます。

ただ、この整備規程に違反する整備作業が御指摘のように長期間継続していたこと等、重大な整備規程違反であるということで、異例といえますが、これまでになかったわけではございますが、日本航空に対して大臣から事業改善命令を出して再発防止のための整備体制の改善を指示したわけでございます。

○宮本岳志君 全く理由にならぬと思

う。製造業者が言ったから非常装置が働かないおそれのある飛行機を飛ばしてよいと、こう運輸省は判断したんですか。また、十日程度で交換するから飛ばしてよいと、これもまたたまたま話です。二十八日に報告を受けてから交換完了までの三日間、非常脱出用装置に異常があることがわかっていて航空機を飛行に使用することを運輸省が黙認をした、お墨つきを与えたということです。これはもう国民はだれも納得しない。

結果として三年四カ月非常用装置に欠陥がありながら飛んでいたという事実、これは航空法百五十七条、整備規程によらないで航空機を運航したとき罰金五十万円以下、これに明白に違反している。あなたの方が事業改善命令でこれに一言も触れなかったから、その結果、日航は当局から指摘を受けていないので航空法違反でないと聞き直っているじゃないですか。そこが問題なんです。

しかも、長い間日航は知らなかった、こういう話でありますけれども、ここが問題だと思

今御指摘の日本航空の脱出スライドの整備不良についてでございますが、整備規程の附属書に定められたものとは異なるグリースを使用したわけでございますが、先ほども御答弁申し上げましたように、脱出スライドの製造事業者から次の工場搬入整備時に交換するべきであるという指摘がございまして、そういう意味で耐空証明の有効性上の問題はなかったというふうに考えております。

○宮本岳志君 同じ御答弁ですが、国民は納得しないというふうに私は思います。

もう一つ、日本航空はこの整備ミスが発覚した後も機長、乗員を初め運航現場に対して情報を一切隠ぺいしてきた。航空法七十三条の二、「機長は、運輸省令で定めるところにより、航空機が航行に支障がないことその他運航に必要な準備が整っていることを確認した後でなければ、航空機を出発させてはならない。」この規定に照らしても、非常時脱出用スライドが開かない可能性がある、こんな重要な情報を伝えず運航させる、これは明白な航空法違反行為ではないですか。

○政府委員(岩村敬君) 今回の場合、担当の整備士からさらにその上へという情報が伝わらない、すなわち情報の共有化がされなかった点、そんな点も踏まえまして、異例とも言うべき事業改善命令を発し、当局への報告はもうございまして、社長に対して社内のもう一つの情報の共有化、こういったものが進むようにという指導命令を行っております。

○宮本岳志君 いいですか。あなた方は、日本航空に事業改善命令を出しました、迅速な当局への報告を求めた、そういうふうな言います。しかし、非常脱出用装置に重大な欠陥があることがわかってからも別に運航停止も求めない、早急な交換を日本航空の対応策を追認するだけ。これでは幾ら迅速に報告があったって何の意味もないじゃありませんか。おくれで追認するか早目に追認するか、ただそれだけのことであります。

もう一つ、航空局長は衆議院での寺前議員の質問に、飛行機の安全な運航に関しては機長が全責任を負っているんだから、不安があれば直ちに運航を停止する、そういう権限を有しております、そこでとめる勇氣を機長に持っていただいたい、こゝに言いましたね。しかし、非常脱出装置の重大なミス、こんなことも伝えられない、全く知らされない、これではとめる勇氣も何もないじゃありませんか。

そして、今回の事業改善命令はこういう問題に一切触れていない。私は、運輸大臣が安全重視の姿勢を示したと力説される事業改善命令というものはこういうものだ。現状でさえこれなのに、コスト削減を優先した委託化を野放しにするならばこれは重大な事態に立ち至るのは明瞭だというふうに指摘しておきたいと思えます。

次に、退出規制の撤廃について聞きます。新規二社の参入を受けて、既存三社も同じように値引きを行ったという話は先ほど来議論があったとおりです。福岡ー羽田、二万七千四百円が今や一万三千七百円、半額です。これで全部がそろったわけでありまして、横並びになったわけでありまして、それならば、これまでの標準原価運賃というのは一体何だったのかということになってまいります。

あなた方が標準原価を実際よりも高く見積もって三社をもうけさせてきたということなのか、それとも現状が原価を度外視したような不当な競争状態にあるとも言えるのか、どちらかでありまして、これは一体どちらでしょうか。

○政府委員(岩村敬君) 運賃の問題でございますが、これは新規の航空会社を参入させて競争を行わせるという目的で、一般のこれまでの既存の事業者に対していわゆる標準原価、そしてそこから一定範囲内での運賃届け出、これの例外的措置をしておるわけでございます。

すなわち、同じ条件でやれば新規で出てくるものは出るに出来ない、競争がそもそも起こり得ないということで、特例として標準原価以下であればその下限について設定をしないという、そう

いう判断をして認めたわけでございます。

○宮本岳志君 横並びになったわけですから、全部がこの値段になった。標準原価は何だったのか、高過ぎたのか、高過ぎはしなかったのか、どちらですか。

○政府委員(岩村敬君) 今度の既存の航空会社が運賃を下げてきたこの点につきましては、別にいわゆる普通運賃を下げていくわけじゃなくて、割引という形で企業防衛といえますか対抗上そういう特別の割引を設定しておるわけでございます。現行制度でも割引は五割までの範囲で認められておるわけでございます。

○宮本岳志君 つまり、これまでの標準原価というのは、不採算路線や離島路線も含めてトータルで標準原価を計算していたというふうに思っています。それが今回下がったということでは、これからは結局採算が立たないような路線は切り捨てられていく、その危険については何度も運輸大臣も御答弁されているとおりです。

既にそういう動きが出てきているわけですが、一つお伺いしたいのは、九八年度一年間で休廃止された路線は何路線あるか。これは事実の問題です。お答えください。

○政府委員(岩村敬君) 昨年で二十三路線でございます。

○宮本岳志君 私の手元の調べてみた資料では二十路線というふうになっております。

既に一昨年の時点でJASの社長は、座席利用率が五〇％を割り込むような路線はすべて見直しの対象になると語っておりました。昨年減らした二十あるいは二十三路線のうち約半数、九路線がJASだと思えます。

さらにJASは、二〇〇〇年三ヶ月の経常黒字確保を目指して、ローカル線を中心に国内線の一路から二割を削減する方向だと報道されております。新聞記事では、スカイマークエアラインズなどの新規参入以来幹線の運賃競争が激化し収益が低下、幹線の黒字でローカル線の赤字を補うという収益構造が崩れつつある、これを理由に挙げて

おります。同じく全日空も、羽田発以外の国内線の大幅な縮小や採算の悪い国際線からの撤退ということも言っております。

きょうは私は、座席利用率六〇％未満の路線の表というものを一つつづいてまいりました。資料で配りしてありますので、ぜひごらんになっていただきたいと思います。

この表は六〇％以下ということですが、昨年休廃止された路線でも、例えば福岡ー旭川は六〇・四％、札幌ー宮崎は五九・一％と、六割前後の路線でも休廃止されているわけでありまして、百三十九路線。左肩にバツテンがついているものは既に休廃止されたものでございます。

五〇％未満、JASの社長が言うこの基準で言えば三十五路線、委員の皆さんの地元の路線もあるかと思えますけれども、今でさえこんなのに、規制を撤廃して廃止を自由化したらさらに切り捨てが進むのは明らかではないですか。

○政府委員(岩村敬君) 一つ、ロードファクターだけで事を判断するのが適切かどうかという問題があるかと思うのでございます。と申しますのは、これは現在の機材をベースに、中型なり大型の機材をベースにやっておるわけでございます。例えは最近出てまいっておりますように、休止した路線について、小型の航空機を使ってコストの安い子会社を使ってそこに改めて路線を引くというふうな例も出てまいっております。

そういう意味で、従来どおりの経営を続け従来どおりのコスト構造でいけばなかなかやっていけない路線というのは出てくるかと思いますが、単純にロードファクターが半分だからやめようという、それほど簡単な話ではないのではないだろうかというふうに思っています。

そういうことで、今見てまいりますと、各社非常に分社化して低コスト会社に移管したりしておりますが、それでもなお廃止する路線というのはいくつあります。例えば大阪ー米子線などを見ますと、智頭線が完成して高速化した、それに高速バスも非常に増便されたということで、代替交通機

関が非常に有利になってしまったということで撤退したのもございまして、必ずしもロードファクターが五割だからどうこうという話にすぐにはつながっていないように思っておりますのでございます。

○宮本岳志君 不採算路線は切るというふうに航空会社は言っているわけですからね。やはりこういう問題が出てきたときに、結局、その不採算という問題について地方自治体などがさまざまな援助をするということになるわけでありまして、運輸省は着陸料を下けたということをこういう問題をお伺いするとお答えになっておりますけれども、では航空会社はその着陸料の値下げを不採算路線を守ることに使おうと考えているのか。全くそういうことは考えていないという報道もされております。一月十六日の産経夕刊、「日本航空と全日空は十六日まで」、「現行の三分の二に引き下げられる地方空港の空港使用料の負担軽減分を、不採算路線の維持に使わない方針を決めた」、こう報道されています。そして、空港使用料の引き下げや採算のための運賃の値上げなど、結局そのしわ寄せは地方自治体あるいは住民に行く。

例えば、あなたが昨年路線がふえたということとよく挙げる佐賀空港、これは一体どうかと見てみますと、空港使用料は三分の二でなく三分の一に大きく引き下げた。そこまでやって客はふえないだろう。だって、福岡空港まで行けば半額運賃で行けるわけですから、とても勝負にならない。

不採算でなくするために経費を下げて収入をふやす必要がございます。空港利用料を赤字覚悟で引き下げる、それでもだめなら運賃を上げるしかない、運賃を上げた客が減る、それを避けるには自治体が運賃の補助を出す。自治体が赤字覚悟でそこまでやっても、航空会社はその増収分を赤字路線の維持には使わない、運賃引き下げ競争に使うんだ、こういうふうになっているわけですから、自治体は踏んだけったのだと言わざるを得ません。

あなた方はこういう空港をつくってきたんです。つくらせてきたんです。これも問題です。しかし、今不採算路線でやられようとしていることはこういうことだということを指摘しておきたい。

時間もございまして、残り、海上運送法を中心にお伺いしたいと思います。今度の改正で最も大きな問題は、生活路線を含めた離島航路について廃止が自由になるということです。これに絞って質問いたします。

航空法でも離島航路の維持が大きなテーマですけれども、特に船の離島航路という問題は一層切実で重大です。飛行機がなくとも船があるとか、鉄道がなくともバスがある、こういうものではない。特に船の問題は、他に代替交通がなく、唯一のそして最後の交通機関となっております。生活航路にまで廃止の自由化を持ち込むという点からいえば、手をつけてはならないところまで手をつけようとするものだと言わざるを得ないと思っております。

答弁を聞いてみると、一言目には指定区間というものがでてまいります。しかし、指定区間になれば許可制が守られるのかといえば、そうじゃないでしょう。届け出制に変わること何の違もない。三十日から六カ月かという期間の長さの違いだけであります。

鉄道事業法の審議でも指摘したように、許可制と届け出制には雲泥の差がある。法律論的には、許可は原則禁止、届け出は原則自由ということですが。六カ月にしたからといって、何の歯どめがあるのか。どんなに住民の方々が困ったと言っても、事業者が六カ月の間、うんと言わなければ廃止できるということではないんですか。歯どめがあるんだからお示しください。

○政府委員(島崎達彦君) 離島航路指定区間制度でございまして、いわゆる市場原理の導入による規制緩和によりまして、いいとこ取り的な事業によりまして離島航路全体がサービス低下になることを防止するための制度でございまして、廃止につきましては、通常は三十日前の届け出というところでございまして、六カ月前の届け出というところで、代替の交通手段の準備につきまして関係者が十分話し合える期間をとったものでございまして。

要するに、制度的に許可と届け出では違うじゃないかという御指摘でございまして、制度的な問題以上に、実質的に事業者が赤字でもう対応できないというものにつきまして、幾ら許可でありましてもそのまま事業を強制的に続けさせるというところは経済実態上困難な話でございまして、現在におきましても撤退する事業者があるという状況でございまして。

○宮本岳志君 鉄道でも同じ議論でしたよ。事業者は今許可制だからこそ届け出なんかしてこないんです、許可を求めてこないんです。あなた方が届け出制にすれば、天下御免で出してくるということになるじゃないですか。

では、離島航路の補助金についてもひとつお伺いしたいと思うんです。

補助金があるからという答弁もあるんですが、国は離島航路の補助制度を経営者の努力を生かすというところで九四年に改正をいたしました。その結果、離島航路の欠損額に対する国の補助率は九四年以降年々減ってまいりました。以前は七五％補助というんですけれども、調査室の参考資料五十一ページの離島航路補助金交付実績をもとに私、計算をしてみました。九〇年でも実際七〇・七％でした。九四年六三・七％。それが制度が変えられて以降は、九五年六四・四、九六年五八・五、九七年五二・五とずつ下がっていったんです。

では、その分はどうなっているのかと自治体の補助率を運輸省に聞いたんですが、つかないというお返事でありました。

これもひどいと思うんですが、直接幾つかの県を調査してみても驚きました。香川県では、県が離島航路に出している補助金が九三年度二千八百万だったんですが、制度変更後九五年には六千六百五十

万、二・四倍に膨れ上がり、さらに九八年では一億三千四百三十万、何と五年間で四・四倍に膨れ上がっております。ちなみに、香川県下の市や町からの補助金もこの五年間で三千六十万円から八千七百万円と二・八倍にふえているわけなんです。

逆に国からの補助金は一億三千九百万円から六千六百八十万円、半分に減っているじゃありませんか。こういう県はほかにも幾つもあります。同じように調べたら、長崎県の補助金はこの五年で約三倍、愛媛県は約二倍、大分県などは制度変更後の四年間だけ見ても何と七倍、こういうありさまです。

運輸大臣にお伺いしたいんですが、あなたの言う経営者の努力を生かす、これがそういうことですか。国の補助金を切って自治体にその分を押しつけた、ただそれだけのことでいいんですか。

○政府委員(島崎達彦君) 平成六年度の制度改正のことに触れられましたけれども、従来、平成六年度までは実績欠損に対する定率補助方式という方式、七五％という御指摘のとおりの方式でやっておりました。ただこれでは、実績欠損でござい

ますので、事業者のインセンティブというものが働かないというようなこと、それから国と地方のこういった住民の足につきましての補助のあり方の見直しといったようなことを行いまして、国の補助といたしましては、全国の離島航路のデータを平均化したしまして標準化した欠損額を補助する、全国一律的にナショナルミナムの補助をするという形で、それでもたない部分につきましては地方自治体の方で地域の実情に応じて自主的

事業として補助を行うことというふうにしたものでございまして。

国の補助金によって補てんされない欠損につきまして、地域交通維持サービスの観点から地方自治体が補てんしておられるというふうにご考えております。

○宮本岳志君 航空でも、あなた方は離島航路に

ついての運航費の補助だとか免税措置だとか着陸料の軽減とか、そういうことも言っております。

しかし中身を見れば、高速艇など代替措置があれ
ばだめだ、あるいは観光化してあるものはない
だ、また離島と県庁所在地を結ぶ路線でないだ
めだ、結局そういう話であります。用意している
予算も飛行機の場合、今の離島航路の赤字総額三
十五億に対してわずか五億、それでも飛ばしてほ
しければあとは自治体が金を出さないというこ
とではありませんか。

海の離島航路の事業者は七六%が赤字経営で
す。それでも島民の生活を守って頑張ってきた。
規制緩和で参入も自由化する、だから廃止も自由
化するという場合に、だれも参入しない赤字の生
活航路はどうなるのか。引き取り手がなければ離
島航路がなくなる。航路がなくなればそれは孤島
になるということでもあります。結局は自治体が責
任を持つことになっていかざるを得ない。これを
すべて自治体の責任にしようというのでは余り
もひどい。

ぜひ大臣に、これは地元だけの責任にしない、
国も努力すると、ぜひこの御答弁をお伺いして、
私の質問を終わります。

○国務大臣(川崎二郎君) 先ほどから御質問いた
だいてる中で、例えば新幹線が通ったために逆
に飛行機というものが撤退せざるを得ない。ま
た、近くに飛行場ができてそちらの方が便利だ
という形でお客様が移っていかれる。こういうある
意味での競争の結果としていろいろな変化が起き
てくる、これはやむを得ないことであろうと思っ
ております。また、鉄道がバスにかわっていく、
これもやむを得ないことではないかなと思ってお
りますけれども、一方で、今離島航路の問題、こ
れはもう委員が御指摘のとおり、これがなければ
全く足がなくなるといふことでありますので、税
制や補助金、そういった問題でしっかり我々も考
えていきたい、こう思っております。

○洲上貞雄君 社会民主党の洲上です。航空法に
ついてまずお伺いをいたします。

需給調整規制の廃止に伴いまして、離島生活維
持路線に關する基本的な認識についてお伺いを

いたします。

まず、法改正に当たりまして離島生活維持路線
の維持方針が重要な課題として議論をされまし
た。しかし、同法案には離島の生活路線の維持に
關する条文が全く定められておりません。私は、
需給調整規制の廃止後も国民の生活交通における
ナショナルミニマムを確保していくという国の基
本認識を明確に示すために、離島の航空輸送の
確保に係る特例を定め、今後離島生活路線維持に
關する法的根拠を示すことが最低限必要と考えま
すが、いかがお考えでございますでしょうか。

○政府委員(岩村敬君) 需給調整規制の廃止後
におきましても、離島の航空路線のうち当該地域住
民の日常生活に不可欠な路線、これについては先
生御指摘のとおり引き続き維持を図る必要がある
ということをお考えしております。

したがって、今般の平成十一年度の予算の中
で、一つは離島振興法、この中にそういう地
域の足という考え方が出てくるわけでございま
す。もう一つは離島振興法の趣旨を踏まえまし
て、十一年度の予算、そして関係税法の改正の中
で以下のような支援措置について国会の場で御論
議いただき、またお認めいただいたわけでござい
ます。

中身としては、一つは離島航空路線の運航費の
補助制度、これは新しくつくりました。また、離
島航空路線に就航する航空機についての航空機燃
料税を軽減する、これも新規に制定をいたしました。
また、固定資産税につきましては、従来も軽減
措置がございましたが、これを拡充する措置を
行いました。また、離島航空路線に就航する
ジェット機、今まではプロペラ機だけに限って
おったわけですが、ジェット機についても空港着
陸料の軽減措置を行うという制度の拡充を図った
ということでございます。いろいろ御議論いた
だいた結果、こういった離島航路の維持の必要
性、そしてそれに対する税制、財政の措置をする
ということ、こういうことを国会でお認めいただ
いているわけでございます。

我々としては、これを受けましてこれらの制度
を活用し、また当然のことながら関係地方公共団
体との連携も必要なのでございまして、連携
して離島航空路線の維持活性化を図っていくとい
うこととでございます。そういう意味で、今回の航
空法の改正の中にはそういう直接の規定はござい
ませんが、今申し上げたような各種の支援措置と
相まって成り立っているというふうに考えておる
ところでございます。

○洲上貞雄君 次に、離島生活路線に關するク
リムスキミングについてお伺いいたします。

離島生活路線については、その維持のため九九
年度予算で一定の財政措置が講じられました。こ
れは需給調整規制の廃止後もこうした路線をその
まま放置しておけば維持が困難であるための措置
でありますけれども、離島生活路線といつても季
節によっては観光客の利用により需要の増加が考
えられます。しかし、そうした高需要期に他社が
参入してクリムスキミングを行った場合、もと
もと厳しい離島生活路線の収支が圧迫され、年間
を通じて安定的な路線維持が困難となりますし、
財政措置の拡充を迫られることが懸念されます。

私は、効率的な財政措置のためにも、また路線
の性格上安易に参入、退出が行われては、そこで
生活する地域住民の方々は不利益をこうむるわけ
ですから、離島生活路線維持に關しては、航空法
上、参入、退出に關するルールを設定すべきだと
考えますが、いかがでございますでしょうか。

○政府委員(岩村敬君) 航空の場合、若干海運と
違ふのかと思っておりますが、一つは、航空の機材も結構高いといふことで、初期投
資が大きい。また、地上の支援体制も、先ほどの
整備の話ではございませんが、相当な要員体制も
要る。そんなこともいろいろある。また、地上の
支援の施設の整備も要るというふうなことで、需
要が少ない生活路線について、海運に見られるよ
うな、一時的または部分的においしいところ取り
というんでしょうか、そういう部分的な参入の実
例というのはこれまでにもないところでございま

して、航空についてはちょっと海運とは違ふのか
なというふうなことに我々は考えたところでござい
ます。

○洲上貞雄君 次に、新規航空会社の取り扱いに
ついてお伺いいたします。

一つは、混雑空港の許可有効期限の考え方は、
既存航空会社の発着枠の固定化を防ぐとともに、
新規航空会社の参入を容易にするための措置と考
えますけれども、こうした混雑空港における新規
航空会社の取り扱いについてはどのようにお考え
でございますでしょうか。また、その定義と許可基
準についてお伺いをしたい。仮に、混雑空港にお
いて新規航空会社の優先的な取り扱いを認めると
すれば、それは国としてクリムスキミングによる
参入を是認することになると考えますけれども、
いかがでございますでしょうか。

次に、我が国の航空ネットワークの現状から
すれば、仮に優先的な取り扱いを行うのであれば、
その優先権を認めるかわりに他の低需要路線を維
持する義務をセットで負わせるような措置が必要
だと考えられますが、この点についてはいかがで
ございましょうか。

○政府委員(岩村敬君) 新規企業が参入すること
によって、スカイマーク、エア・ドゥの例にもあ
りますように、新たな競争が起りまして利用者
の利便が向上してきているというふうな考えま
す。そういうことで、新規の会社をどういう形で
参入を認めていくかということが出てくるわけで
ございます。

その観点で、羽田等の混雑飛行場、これは先発
の航空企業で既に独占的に占められておるわけで
ございまして、これと競争しようとする、ある
程度の枠についての優遇措置が要るというの
は先生御指摘のとおりでございます。新規会社のため
に枠を認めて、それによって参入の促進が図ら
れる、それが大事であろうかというふうな思っ
ております。

具体的な配分の仕方等についてのお尋ねでござ
います、これにつきましては、まず新規会社の

定義、それから配分すべき発着枠の数、そういったところをこれから決めていくわけでございませうが、これについては諸外国で混雑空港の特例をつくっているところもございませう、そういったものを参考になければいけません、またこれから希望してくる新規会社の計画内容、そんなものを見る必要があると思っております。

いずれにしても、発着枠の配分の必要性、先ほども御答弁いたしましたけれども、年内にはこういう勉強を始めないといけないかと思っておりますが、有識者から成る検討組織を設置しまして、かつ透明性を確保するという意味で公開の場で議論して結論を得たいというふうに考えておるところでございます。

○測上貞雄君 次に、新規航空会社の整備体制についてお伺いをいたします。

現在、既存の航空会社への委託で行われておりますけれども、最近、既存航空会社は今後ともこうした整備受託を続けることは難しいとコメントを出しているようでありますけれども、私もそのように思います。したがって、今後、新規航空会社は自前もしくは海外委託等によりまして独自に整備体制を整える必要があると考えますが、この点に関して運輸省はいかがお考えでございましょうか。

○政府委員(岩村敬君) 報道では整備を受けない受ける議論が出ておりますが、現在、整備の受託について、民間企業の契約に係る事項だということもありまして、両者で話し合いをしておるところでございます。我々としては、この両者の話し合いが十分行われる必要があるというのが第一の認識でございます。

また、新規航空会社同士で本件を含めての話し合い、これもあるというふうに聞いております。また、一部の先発の航空企業もやっておりますが、海外整備という方策も考えられるわけでございます。

いずれにいたしましても、この整備の問題というものが新規航空会社の参入について非常に大きな

ポイントになりますので、公正な競争の確保の見地から関心を持って見守っていききたいというふうに考えております。

○測上貞雄君 次に、航空機の運航整備に関する受託についてであります。改正法の第百十三条の二に、「航空機の運航又は整備に関する業務の管理の委託及び受託」とありますが、業務の委託及び受託とどのように異なるのでありましょうか。

また、受託者が当該業務の管理を行うのに適しているかどうかを判断するのはどのような審査基準で行うのでありましょうか。その基準について明確でかつ透明性のあるものとすべきであると思えますけれども、どのように設定して運用する予定なんでしょうか。既に制度化され運用されている認定事業場の制度等も視野に入れて、改正前後で大きな考え方の差異が生じないように配慮することが必要であると考えますけれども、この点はいかがでございましょうか。

次に、業務の管理の受託は、説明によりますと、丸投げ受託のようにも聞こえますし、国は需給調整規制を廃止しても安全確保については責任を持っていくと明言しています。航空機は巨大なシステムでありますし、地球引力に逆らって飛行していることから失敗が許されないわけでありまして、このことから、航空機の運航整備にかかわる人々には、知識はもちろんのこと、運航整備の仕事に対する誇りといえましょうか心といえましょうか、そういうものが求められているわけでございます。今回の改正点であります業務の管理の受託に関しても、そういう整備する側の人間の気持ちの問題が非常に大切だと思うのであります。この点を国がしっかりと指導監督しなければならぬと思っております。運輸省の見解をお伺いしたいと思います。

○政府委員(岩村敬君) 幾つかの御質問がございましたが、まず第一点目の現在の業務の受託と今度法律で新たに定められる管理の受託がどう違うかという点でございます。

この点につきましては、現在の業務の受託とというのは、具体的な業務の内容、作業手順、こういったものは委託者がきちっと整理をしているわけですが、新たに今度、法律改正後の管理の受託という形になります、具体的な業務の内容、作業手順、それまでも受託者が決定する、受託者の自主的・管理的にも業務を行うようになるということでございます。そういうことで、受託者についても直接国が監督するというところで規制をその部分強化いたしておるところでございます。

また、管理の受託を許可するわけでございませうが、その受託者について当該業務の管理を行うのに適した者であるということ、それから委託者と受託者の責任の範囲が明らかにしていること、その他輸送の安全確保のために適切であること、こういったことを審査した上で許可するといふふうに考えております。

そして、その際、透明性といえますか、先生御指摘の審査基準について明らかにすべきではないかということでございます。これにつきましては、具体的な審査基準の設定と運用については、事前に十分に関係者の意見を聞くとともに、その内容を公表するなど、透明な形で決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。

それからもう一つ、こういうことをすると丸投げになってしまうのではないかと御指摘でございますが、今回の管理の受託につきましては、旅客に対する最終的な運送責任はあくまでも航空運送事業者たる委託者の方にあるわけでございまして、業務の管理の受託、これは決して無責任な丸投げではない、委託者はみずからその責務を十分自覚して受託者が行う航空機の運航または整備について適切な監督をしなければならぬことは当然のことでございます。

また、受託する側でございますが、繰り返しに若干なりませんが、安全に運航または整備を行う能力を持っていないわけではございませんし、常に安全を最優先にして、マニュアルを定め、法令そして基

準を遵守して業務を遂行する必要があります。この点を踏まえて、受託者側も直接運輸省が監督するわけでございませうから、今後とも指導監督をこの関係者に対してやっていきたいというふうに考えています。

○測上貞雄君 安全規制の見直しについてお伺いをしますが、改正では許可の廃止それから整理統合の流れの中で新たに航空運航整備士という資格を設けていますが、この目的と予想される効果及び業務の範囲はどのようなものを想定しているのかお伺いをいたします。

次に、航空運航整備士と航空整備士の相互の関係はどうなるのでありましょうか。もし、航空運航整備士を航空整備士資格取得の前提条件にするようなことになれば、今回の法改正の趣旨に反することになると思うのであります。

航空技術の発達のスピードは非常に速いわけでして、これに伴う安全規制も合理的なものへと見直していく必要があると思われ、見直しの大前提であります安全のレベルを下げない、安全の確保を確認できること、このことは国が責任を持って行う項目であると理解しておりますが、いかがでございましょうか。

○政府委員(岩村敬君) 最初に、航空運航整備士の資格を設けた目的でございますが、近年の整備作業、航空機の技術的進歩そして信頼性の向上が進んでおります。そういうことによりまして、飛行前及び飛行後の点検等を中心とする保守や軽微な修理の作業、これが中心になってきておるわけでございます。

しかしながら、現行の整備士制度では、主として修理作業に着目しておりました、そういった資格しかないわけでございます。実情は既にそういう点検保守が中心になっておるわけでございませうから、点検保守を中心とした整備士についても従来の修理を眼目とした整備士の資格を持った者を充てている、そういう状況にあるわけでございませう。

そこで、日常的に発生します大半の点検である

とか保守、軽微な修理、こういったものに特にそういう能力を備えた者ということで航空運航整備士の資格を創設したわけでございます。航空運航整備士は、主としてスポットまたはエプロンにおいて日常的な点検作業を専門に行いますので、現実の運航場面に即した資格であるというふうに考えております。また、こういう点検の過程で実際に修理が必要となる場合になれば、これは当然のことながら航空整備士が出てきて確認をする、運航整備士任せにはしないということになるわけでございます。

また、この二つの航空整備士と航空運航整備士の間の資格の関係でございますが、航空運航整備士の資格の保有は航空整備士の資格取得に当たった前提とはしない、すなわち関係なく別途の試験をして資格を与えるということを考えておるわけでございます。

先生御指摘のとおり、航空技術は日進月歩で進んでおります。そういう中で規制をより安全にそしてまた合理的なものに見直していく必要があるという観点でこういう改正をさせていただいたわけでございます。

〇測上眞雄君 次に、海上運送法についてお伺いをいたします。

海上運送事業における公正の秩序と確保について、まずお伺いいたします。

需給調整規制の廃止によって海上運送事業が混乱を来し、安全で安定的な海上輸送サービスの供給に支障を来すことがないよう、当該事業の公正な市場環境の整備に關して十分な行政的な配慮がなされるべきだと考えますが、いかがでございますでしょうか。

〇政府委員(宮崎達彦君) 今回の法改正によりまして市場原理を導入して競争を促進するというところに当たりまして、安全確保はもろろんのこと、公正な市場環境の整備ということも重要な課題であると認識しております。

そういう観点から、改正法におきましても、現行法に規定しておりますサービス改善命令、輸送

安全確保命令というものはそのまま存置いたしたいと考えておりますし、認可運賃が届け出運賃に変更されるということで、運賃変更命令というものを新たに規定したいというふうに考えております。

さらに、競争環境の整備ということで、人の運送すべてに対しまして安全規制及び利用者保護規制の適用をいたしたいと考えております。また、旅客不定期航路事業の原則乗り合い禁止による競争条件の整備、それから罰則内容の強化といったような、このような一連の措置によりまして、需給調整規制の廃止後におきましても公正な市場環境の整備に努めてまいります。

〇測上眞雄君 時間になってまいりますけれども、最後に、規制緩和と推進計画に基づくところの法改正について審議をしたいと思います。しかし、やはりこの安全問題というのが大変重要なことであります。問題は、やはり安全をどうしていくかということが基本的な考えの中心になければならないと思うのであります。需給調整規制の廃止は安全輸送という問題と非常に深くかかわってくることでございます。先ほども質問があつておりましたように、小さな事故やインシデントをも見逃してはならないという体制が必要だと私は思っています。

そこで、本来、交通産業というのは今回この需給調整を廃止して市場原理にゆだねても十分な安全が確保できると大臣は思っているのかどうなのか、事故の発生を低く抑えられると確信しているかどうか、その辺をお伺いして、質問を終わります。

〇国務大臣(川崎二郎君) まず、基本でございますけれども、例えば航空は、国際線はまさに日本の企業そして外国の企業を含めて激しい戦いの中にあります。一方、国内につきましてはカポタージュという制度のもとでやはりセーフティーネットワークというものが張られておる。航空産業というのはそれが同居した社会であらうと思っております。

安全確保命令というものはそのまま存置いたしたいと考えておりますし、認可運賃が届け出運賃に変更されるということで、運賃変更命令というものを新たに規定したいというふうに考えております。

したがって、需給調整が廃止されたからといって、国際線においてもまた国内線においてもこの安全という問題が、経費削減のために安全に係る整備や経費というものが削減されていく、こういうことであつてはならないだろう、こういうふうな思つておられます。もちろん、いろいろな意味での合理化はお考えいただいていると思ひますけれども、やはり私も安全というものは担保されなければならない。

そういった意味で、三カ月ぐらひになりますでしようか、ずっと安全の問題と需給調整の問題は御議論をいただいております。そういった中で、五月中ごろから六月にかけて航空会社すべてに、改めてこうした規制緩和が続く中で整備の実態がどうなつておるか検査に入らせていただいているところでございます。

今後ともこうした姿勢というものを貫いてまいりたい、こう思つております。

〇戸田邦司君 自由党の戸田でございます。

測上議員が時間をオーバーしたからというわけではございませんが、私は時間を短縮して二点ほどお伺いしておきたいと思ひます。

先日成立しました自動車それから鉄道関係の規制緩和も含めての問題になるかと思ひますが、本日の海関係それに航空関係全体ひっくりかえつて、参入する場合の需給を見ないというふうな規制緩和になると、新規参入が相当ふえてくるだろうとか、現在の業界の中でのいろいろ相当の心配をしている人たちがおります。

運輸省は既にそういった人たちと話をされて、それで規制緩和の内容を説明されているようですが、第一の点は、これらの法案が成立、施行されると一体世の中どういうふうに変つていくかというところについて、運輸省は掛け値のないところをどういうふうなことにしていきたいと云ふことを十分に事前に説明していただいております。

それから第二の点は、これまでの許認可行政と相当様相が違つてくるのではないかと。今までの

と事前チェックといひますか、そういうところから事後チェック型に変わつていく。行政指導などということも余りなくなつていくのか。一方で、そうはいないながら、運輸関係の産業の振興というのも運輸省の仕事であらうかと思ひます。そういった点から考えて、運輸省と業界とのあり方といひますか関係、そういう点についてはどういうふうにお考えになつておられるか。その二点について、運輸大臣の御所見をお伺いしておきたいと思ひます。

〇国務大臣(川崎二郎君) 今回、規制緩和の各法を御審議いただきました。私もこうして答弁をしながら自分で考えているわけですが、やはり各業界によってかなり状況が異なるなど、それを先ほど要約して申し上げましたけれども、基本的に民間というものにゆだねられて戦後歩んできた業界、これはある意味では需給調整なり規制というもので業界秩序というものが中心になりながら今日まで育成されてきた業界であらう。

一方で、JR、国鉄の問題。特に日本のまきに北から南まで全部に通じるということになると、やっぱり国の力では多分できなかつたんだらうと思つております。これは電電公社と同じであらう。それから、日本が戦後まさに国際社会の中に出ていくときに、やっぱり日本航空という国営のものがなければ、ジャパンフラッグを掲げて出ていかなければとても育成がいかなかつたのではないかと。そういう意味では、国家がやつてきたというものが規制緩和の中で民営化をされ、次の時代を迎えた。

しかし、この部分というのはなかなか、JRに変わつて他の民間会社どうぞ新幹線をおやりなさいと言つても、とてもできる部分ではないんだらう。また、ローカル線の維持の問題というの、またそういう意味ではJRに対する期待というのは非常に高いという形で私も受けとめさせていただきます。

そういう意味では、委員御指摘のとおり、各業界で、次の時代を変えていくのに違つと。そ

れだけに、しっかり運輸省は各業界と話し合いをしなから、五年後、十年後にあるべき姿というものをお互いに描きながら歩んでいきなさい、こういう御指導だろうと思います。やはりそこを大事にしていかなければならない。

そして、必ずしも業界へ私どもの考え方を押しつけるというよりも、業界ニーズというものをしっかり聞かせていただく中で、国民のためにあるべき業界の姿を求めながら努力をしてみたいと思いますので、まさに委員は御専門でございまして、またいろいろ御指導を賜りますようお願いしたいと思います。

○委員長(小林元君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、上杉光弘君が委員を辞任され、その補欠として脇雅史君が選任されました。

○岩本荘太君 参議院の会の岩本でございます。時間を大分いただいたようでございますが、いろんな審議を尽くされておりますので、取りまとめ簡単に質問をさせていただきますかと思っております。

今、自由党の戸田委員が大変重要な問題を取り上げられました。私もこの規制緩和について大変関心があるわけでございますけれども、このところで何本か規制緩和の法律をいろいろ審議させていただきます。大体同じような観点からの規制緩和だと思いますが、規制緩和そのものにつきまして私は反対するものではございませんので、今までも賛成させていただきました。

私なりに解釈をさせていただきますと、今大臣も言われましたけれども、いわゆる公的といえますか国の規制から民間の規制に移った。自由になったということよりも、むしろ民間同士でお互いに規制し合う。規制という言葉がいかどうかはわかりませんが、お互いの事業者と利用者がうまくマッチングしたところで新しいルールができる。そういうことが規制緩和ではないのかなと。

確かに戦後は国が中心になってやらなきゃいけなかった。そういう時代が終わって、今度は新しい民の時代だということは、ある意味では、地方分権を今審議されておりますけれども、ああいうものと共通するものではないのかというふうな気がするわけでございます。

そういうことでございますが、審議をいろいろお聞きしておりますと、当然先のことでは予想できないんでしようけれども、やはりある意味では国民の皆さんの善意の行動といえますか、そういうものに期待しているところが多いのではないのかなというふうな気がいたします。これがこの先どうなるか、結果論ということにもなるかと思えますけれども、しっかりとそれは見きわめていかなくちゃいけないと思うんです。

例えば、需給調整規制の廃止などのところを読ませていただきますと、いわゆる市場原理の導入による利用者利益の増進ということを書かれておりますけれども、これは逆に見れば利用者じゃなく事業者利益の増進ということにもなりかねない、そういう危なっかしさを持っていることは確かであると思います。ただ、先ほど言いましたように、これはある意味では経緯を見なくてはいけないという意味でございますので、その点をこれからもしつかりと見させていただきたいと思えますのと、運輸省の方でも、自分のところの範疇から離れたということと傍観するということではなくて、世の中の動きということをしつかり見ていただきたいと思います。これは質問ではなくて私の感想と要望でございます。

今回、いろいろ審議されましたので特になんませんが、航空関係でまだ私質問したことがございまして、今回の法改正に当たって、二点ちょっとお伺いしたいんです。

私の立場は、地方におりまして、そういうことから出てまいりまして、おかげさまで私の出てまいりました県は一県二空港の大変ありがたい御配慮をいただいたところでございます。そういう意味で、空港といえますか飛行機に対しての関心が

大変強いんでございますが、今回の法改正でそういう地方空港がどういう影響を受けるのか、プラスなのかマイナスなのか、その辺ちょっとわかりかねることもございます。私の勉強不足もあるのかと思いますが、申しわけないんですが、いわゆるスロット配分、先ほどから議論が出ております発着枠について何か新しい方策がとられるというふうなお話も伺っておりますので、そういうものが今回の法改正で地方空港の路線開設に当たってどういうような影響があるのか、その辺ひとつ教えていただきたいと思います。

○政府委員(岩村敬君) 混雑空港のスロット配分の問題でございますが、御承知のように、東京の羽田なり大阪の伊丹なりのような混雑をいたしております空港については、その発着枠の配分を放任するといえますが自由におきますと、一つは新規の航空企業の参入の余地がなくなってしまう。すなわち新たな競争が起こらない。また、収益力の高い路線に定期便が集中してしまつてネットワークがいびつになり、収益性の低い地方空港向けの路線がカットされてしまう。そんなような弊害が生じるわけでございます。

したがって、今回の航空法改正におきまして、混雑飛行場に係る運航計画について運輸大臣の認可に係らしめることとしたわけでございまして、その認可に当たっては、混雑空港の発着枠についての考え方を取り入れていこうと。すなわち、全国的な航空ネットワークを維持、形成するために政策枠というものを設けていきたい。また、新規航空会社の参入に対しては新規航空会社枠という特別の枠を設けていきたい。こういうことによつて新規路線やまた新規の航空会社の参入ができるように配慮したいというふうな考えでございます。

なお、具体的な枠の配分については、先ほどもちょっと御答弁申し上げましたが、年内にもそういう検討の場を設けて検討の開始をしたい、こういうふうな考えでございます。

○岩本荘太君 ありがとうございます。

地方空港から混雑空港に行く場合には、既設の路線を持っている会社がやってくれるのが一番いいんですけども、需給の関係でなかなかそういう面までいかないという場合には、やはりいろいろな面で手を差し伸べていただけたら、こういうふうな思いでございます。

それともう一つ開設の問題なんですが、届け出で廃止されるという場合に、今回の規制緩和の流れの中で、いわゆる生活路線の維持ということをやられておられますけれども、生活路線というのはそれを支える方の生活路線だろうと思うんですが、いろんな地方空港があると思うんですが、そういう生活路線も実はございまして、やはり空港を開設するといえますか維持するには、その関連施設というのはかなり投資をするのが実態でございます。

そういう場合に、簡単に、簡単じゃいかもしませんが、今までは今までも簡単な届け出でできるということになると一抹の不安が伴う部分でございますので、その辺の対応につきましても、もしございましたらお教え願いたいと思っております。

○政府委員(岩村敬君) この点も先ほど来いろいろ御議論がございましたが、航空会社間の競争がこれから激しく行われるわけでございまして、航空会社の中でのいわゆる内部補助の余地は少なくなるということになります。

したがって、収益力の低い路線については、航空会社が大幅なコスト削減を図らない限り、すなわち従来どおりの経営を続けるのでは撤退を余儀なくされることになるかというふうな思っています。現時点においても、この三年間で二十二路線が休止され、それによって航空便がなくなつた路線がございます。

一方で、コストの低い航空会社が小型の飛行機を使って新たに参入をした例もございまして、そういうものも含めまして、逆に三十四路線が新た

に路線が設定されてきておるわけでございます。

そういうことで、従来どおりの企業の対応では、なかなか新しい路線どころかこれまでの路線も休止なりに追い込まれるわけでございまして、そういうことを勘案しまして、航空ネットワークの維持、形成というために、一つは今年度の予算で二種A空港、すなわち名古屋空港とか福岡空港、さらには共用飛行場、千歳空港でござい

ますが、こういった国の管理する空港についての空港の使用料の引き下げを行っております。

また、これは先ほどお答え申し上げたところですが、ネットワークの維持のために、やはりその核となっておりまして東京、大阪の両空港、これについては今はなかなか混雑をしているということ、新規に入ることもままならぬわけですが、ここについて先ほど申し上げたような枠を優先的に配分する、そんなことも考えたいというふうに考えておるわけでございます。そして、そのための手段として、今回の航空法の改正において、混雑空港に係る運航計画を認可制にするという、そういう措置もとったわけでございます。

それからまた、航空路線の廃止について、地方自治体とのやはりいろいろなお話し合いも必要です、仮に退出した後のサービスをだれが維持するか、そういったことの調整が要りますので、六カ月前までに届け出をしていただく、そんなことを規制で残しておるわけでございます。

○岩本荘太君 私も実例をもって御質問させていただいてはいるわけなのでこれ以上のお話はできないわけですが、先ほど言いましたように、実際にこれが動き出した後の規制緩和の実効性というのは、そのときにまたいろいろな例がございましたら審議させていただきます。

最後に、一つだけ大臣にちょっと教えていただきたいというか御質問させていただきたいんです。

先ほど戸田委員の方から質問があったことに似ているかと思うんですが、先般ニュースで見たんですけれども、航空料金、大阪・博多間が随分割

引になっている、先ほどからいろいろ出ておりますけれども、競争によって安くなっている。ああいうことは規制緩和によって当然出てくることであらうと思ふんです。

あれを見ていて気がついたんですが、ああいうことが進むと、本当に日本の国の中で随分地域間の格差が出てくるのではないのかなというように気がちよつといたしました。地域間の格差は何も航空料金一つと云々すべきものでない、いろいろな面のものでありますし、これは運輸省所管だけの問題ではないと思ひますけれども、そうやって地域間格差が出てくることこそ、地方の時代といひますか個性のある社会ができるんだと見えないうこともないわけですが、逆に見たらやっぱり不平等感が出てくるというふうな見方も出てくるんじゃないか。

その辺で、将来像、イメージというわけでもないんですけれども、そういうようなことについて、私自身、じゃどうしたらいいのかなと言われてもないんですが、いろんな面で御造詣の深い大臣がそのようなことについて何か心配も持っておられるのか、どんなふうにお考えになつておられるのか、これは質問というよりも教えていただきたいなというふうなことで御質問をさせていただきます。

○国務大臣(川崎二郎君) 今例に引かれました博多・大阪間、飛行機の便数がふえてきて、そしてJR西は大変な危機感を今持っております。多分値下げに踏み込まれるのではなからうかな。そういう意味では、航空間だけの競争の議論をきやういたしましたけれども、割合そうではない、各交通手段との競争もある。

先ほど申し上げたように、新幹線が敷かれて、その方が時間的に早くなったというところで飛行機が撤退した地域がございまして。逆に、先ほどのように飛行機が便利がふえてきたら今度はJR自身も値段を下げよう、こういう部分もある。橋ができて高速道路、そうすると飛行機の競争力がなくなつたというふうな例もございまして。そういう

意味では、各交通手段とだけではなく、複合的な競争というものが今日行われておるんだらうと思ひます。

ただそこで、内部補助というものに大きく頼つてやっていくというのは私も今日の時点ではいざうと。簡単に言えば、東京・北海道、東京・福岡、そこで収益を上げた分を他のローカル線を維持しないよというの、今度はそれを利用されている方々からすればなかなか納得のいかない話になってまいります。当然そこが一番需要が多くて利益を上げやすい場であることは事実でありますので、当然、適正利潤というものは上げていただかなければならぬだろう。そこで、企業の社会的責任という話に私はなっていくんだらうと。確かに、東京、大阪で物を売っていただくと、さん売れまうけれども、トヨタさんにしたって松下さんにしたってソニーさんにしたって、北海道の端から九州まで全部自分の商品を同じ値段でお客様にお届けしているわけですから、効率のいいところだけで企業というものは売っているわけではない。したがって、幾ら競争時代に入つたからといって、航空会社もまたJR等も企業の社会的責任というのを十分熟知した上でいろいろな意味での効率化というものが検討されていくんだらう、私はこのように思っております。

そういう意味では、企業家が自分たちに課せられた課題、今大変赤字が積んでしまつて、それを全部持っていてずっといきなさいというかつての国鉄みたいなことはいけませんけれども、しかし一方で社会に対する責任というものをやっぱり果たしていただく、そしてそれが果たしやすいような環境を私どもはつくっていく、それも競争の中でつくっていくということが大事なんだろうなと思つております。また、運輸省のみならず、各自治体と私どもは協力し合いながらそうしたものをつくり上げていく、このようなものを私ども今後とも心がけてまいりたい、このように思っております。

○岩本荘太君 どうもありがとうございます。○委員長(小林元君) 他に御発言もないようですから、両案に対する質疑は終局したものと認めます。

これより両案のうち、海上運送法の一部を改正する法律案について討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。

○宮本岳志君 私は、日本共産党を代表して、海上運送法の一部を改正する法律案に反対の討論を行います。

反対する理由の第一は、航路の休廃止や運航ダイヤの減便変更など認可制から届け出制に変更することは、事業者の一方的な判断で撤退や減便が可能となり住民の生活や営業の貴重な足としての役割を奪うものだからであります。

特に離島の住民にとつてはなくてはならない生活航路も六カ月前の届け出だけで廃止されるものであります。離島航路は、全国で百五十万人の住民の足として地域の生活を支えている重要な航路であり、離島住民に重大な影響を与えることとなります。しかし、航路事業者の七六％が赤字経営の状態であり、不採算航路であり、撤退が促進されていくことは明らかであります。

法案では、運輸大臣が指定区間を設け一定措置を講じるとして、運航ダイヤや運賃については認可制としていますが、肝心の航路の廃止については、指定外航路より事前届け出の期間が五カ月長いだけで、届け出をすれば自由に廃止できることには変わりないのであります。結局、何らの歯止めにもならず、国民利用者へのごまかしとしか言ひようがありません。

反対する理由の第二は、参入規制の自由化は、資本力を持つ大手事業者がもうかる航路への自由な参入を許し、事業者の八割以上を占める中小零細事業者の経営に重大な影響を与えるおそれがあるからであります。

現在でも通勤通学や観光地のため多くの旅客で一日百便以上も運航している航路があり、このよ

うな航路では参人を自由化すれば過当競争となるおそれがあります。大小の事業者が共存しているところでは、大手の増便や他の有利な航路への参入、また運賃の大幅な値下げ行為によって中小零細業者が追いやられ、経営に大きな影響を与えることが十分予想されます。

また、過当競争にコスト削減で対抗することになり、人員削減や労働条件引き下げなど労働者にも大きな影響を及ぼすこととなります。

反対する理由の第三は、海上旅客運送事業においては第一に安全確保に努めなければなりません。しかし、需給調整規制撤廃で過当競争が強まる中で、輸送の安全性に懸念が生じます。コスト削減、運賃のダンピングなどの影響で人員の十分な体制がとれず、安全が担保できなくなるおそれがあるからであります。

最後に、国が補助制度の改善をはかりながら自治体や住民に負担の転嫁を進めていることは重大な問題であります。今こそ国は補助制度の改善をやめ、充実を図ることを求めて、討論を終わります。

○委員長(小林元君) 他に御意見もないようですから、討論は終局したものと認めます。

これより採決に入ります。
海上運送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。

(賛成者挙手)

○委員長(小林元君) 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。

この際、寺崎君から発言を求められておりますので、これを許します。寺崎昭久君。

○寺崎昭久君 私は、ただいま可決されました海上運送法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党、民主党・新緑風会、公明党、自由党及び参議院の会の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

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、本法の施行に当たり、次の事項の実現に向け万全を期すべきである。

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行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にし、計画的かつ着実な監査を実施するなどの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正かつ機動的に行うこと。

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が生じないよう、船員雇施策の拡充を図ること。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○委員長(小林元君) ただいま寺崎君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

(賛成者挙手)

○委員長(小林元君) 多数と認めます。よって、寺崎君提出の附帯決議案は多数をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、川崎運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。川崎運輸大臣。

○國務大臣(川崎二郎君) ただいま海上運送法の一部を改正する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た。まことにありがとうございます。

ただいま御決議のありました附帯決議につきま

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怠りません所存であります。

○委員長(小林元君) 次に、航空法の一部を改正する法律案について討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○宮本長志君 私は、日本共産党を代表して、航空法の一部を改正する法律案に反対の討論を行います。

今回の改正は参入、退出や運賃、そして安全にかかわる規制緩和であり、航空法の根幹を改正するものです。

反対理由の第一は、路線の廃止を許可制から届け出制に変更することです。それは、不採算路線からの撤退を促進させることになるからです。航空会社は不採算だという理由で一方的判断で路線の撤退が進むことは、国民の利便や地域経済に重大な打撃となります。

私も指摘しましたが、座席利用率の六〇％以下は百二十九路線、五〇％以下は三十五路線に及んでいます。これら不採算路線は廃止の対象となっていくことは明らかであります。とりわけ、住民の生活や産業振興の上で不可欠の役割を担っている離島路線の切り捨てにも一層拍車がかかります。

第二に、運航や整備を丸ごと委託することを認めるなど、航空の安全に重大な影響があります。運航も整備も他社任せで、みずから責任を負わない航空会社の新規参入が可能になります。低コスト会社へ丸ごと委託することを可能とし、コスト削減競争に拍車をかけ、航空の安全に重大な影響をもたらす改悪であります。

また、現行の整備士よりもランクを下げた知識・技術レベルの運航整備士の資格を新たに設けて日常的な航空整備作業を行わせ、整備の訓練や人件費にかかるコスト削減をねらうものであり、安全性低下につながります。

さらに、路線ごとにも機長としての資格を審査、認定することやめることも問題です。空港ごと

に異なる地理的特性や気象条件などについて十分な知識と訓練のないまま路線を運航するような危険な事態が起こりかねません。

第三に、運賃の自由化はダンピング競争に拍車をかけます。利用者間の不公平、不平等を拡大し、コスト削減競争を激化させ、安全性を一層低下させることとなります。

一方、値上げへの法的歯止めがなくなり、不採算路線や寡占化の進んだ路線では、航空会社は自由に値上げが可能になります。極端な高運賃や略奪的運賃については、運輸大臣が変更を命じるとしていますが、命令を行う基準が不明確で、実効性に乏しいという問題があります。

以上、本法案の改正は需給調整の廃止という航空事業の大本を揺るがすものであるにもかかわらず、わずか数時間の審議で議決することに強く抗議し、私の反対討論を終わります。

○委員長(小林元君) 他に御意見もないようですから、討論は終局したものと認めます。

これより採決に入ります。
航空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。

(賛成者挙手)

○委員長(小林元君) 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。

この際、寺崎君から発言を求められておりますので、これを許します。寺崎昭久君。

○寺崎昭久君 私は、ただいま可決されました航空法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党、民主党・新緑風会、公明党、自由党及び参議院の会の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

附帯決議(案)

航空法の一部を改正する法律案に対する政府は、本法の施行に当たり、次の事項について万全の措置を講ずべきである。

一、離島住民の日常生活に必要な不可欠な航空路

線を確保するため、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。

二、航空運送事業の許可に当たっては、輸送の安全確保の観点から適切な事業の計画及び事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て公表する等、許可の運用について明確性、透明性を確保すること。

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るなど航空交通容量の拡大に格段の努力をすること。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○委員長(小林元君) ただいま寺崎君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

(賛成者挙手)

○委員長(小林元君) 多数と認めます。よって、寺崎君提出の附帯決議案は多数をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、川崎運輸大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。川崎運輸大臣。

○国務大臣(川崎二郎君) ただいま航空法の一部を改正する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た。まことにありがとうございます。

ただいま御決議のありました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ございます。

どうもありがとうございます。

○委員長(小林元君) なお、両案の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(小林元君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時二分散会

第六号中正誤

ページ 段 行 誤

五 四 〇 完 熟 度

二 〇 一 八 大 坂

二 五 二 三 お り ま す、

正

慣 熟 度

大 阪

お り ま す。

平成十一年六月十一日印刷

平成十一年六月十四日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

E