

参議院国土交通委員会會議録第十一号

平成十五年五月八日(木曜日)
午前十時開会

委員の異動

四月二十四日

辞任

泉 信也君
池口 修次君

補欠選任

木村 仁君
浅尾慶一郎君

四月二十五日

辞任

浅尾慶一郎君

補欠選任

池口 修次君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

藤井 俊男君

委員

鈴木 政二君
脇 雅史君
山下八洲夫君
森本 晃司君
大江 康弘君
岩城 光英君
木村 仁君
杵掛 哲男君
斉藤 滋宣君
田村 公平君
鶴保 庸介君
野上浩太郎君
松谷蒼一郎君
吉田 博美君
吉村剛太郎君
池口 修次君
北澤 俊美君
佐藤 雄平君
谷林 正昭君

国務大臣

副大臣

大臣政務官

国務大臣政務官

国土地交通大臣政務官

常任委員会専門員

政府参考人

国土交通省総合政策局長

国土交通省道路局長

国土交通省鉄道局長

国土交通省港湾局長

国土交通省航空局長

続 訓弘君

大沢 辰美君

富樫 練三君

田名部匡省君

淵上 貞雄君

扇 千景君

吉村剛太郎君

岩城 光英君

鶴保 庸介君

杉谷 洸大君

三沢 真君

佐藤 信秋君

石川 裕己君

金澤 寛君

洞 駿君

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。

去る四月二十四日、泉信也君が委員を辞任され、その補欠として木村仁君が選任されました。

○委員長(藤井俊男君) 次に、政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

港湾法等の一部を改正する法律案及び空港整備法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に国土交通省総合政策局長三沢真君、国土交通省道路局長佐藤信秋君、国土交通省鉄道局長石川裕己君、国土交通省港湾局長金澤寛君及び国土交通省航空局長洞駿君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(藤井俊男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤井俊男君) 港湾法等の一部を改正する法律案及び空港整備法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に国土交通省総合政策局長三沢真君、国土交通省道路局長佐藤信秋君、国土交通省鉄道局長石川裕己君、国土交通省港湾局長金澤寛君及び国土交通省航空局長洞駿君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(藤井俊男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤井俊男君) 港湾法等の一部を改正する法律案及び空港整備法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に国土交通省総合政策局長三沢真君、国土交通省道路局長佐藤信秋君、国土交通省鉄道局長石川裕己君、国土交通省港湾局長金澤寛君及び国土交通省航空局長洞駿君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(藤井俊男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤井俊男君) 港湾法等の一部を改正する法律案及び空港整備法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に国土交通省総合政策局長三沢真君、国土交通省道路局長佐藤信秋君、国土交通省鉄道局長石川裕己君、国土交通省港湾局長金澤寛君及び国土交通省航空局長洞駿君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(藤井俊男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤井俊男君) 港湾法等の一部を改正する法律案及び空港整備法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に国土交通省総合政策局長三沢真君、国土交通省道路局長佐藤信秋君、国土交通省鉄道局長石川裕己君、国土交通省港湾局長金澤寛君及び国土交通省航空局長洞駿君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(藤井俊男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤井俊男君) 港湾法等の一部を改正する法律案及び空港整備法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に国土交通省総合政策局長三沢真君、国土交通省道路局長佐藤信秋君、国土交通省鉄道局長石川裕己君、国土交通省港湾局長金澤寛君及び国土交通省航空局長洞駿君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(藤井俊男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤井俊男君) 港湾法等の一部を改正する法律案及び空港整備法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に国土交通省総合政策局長三沢真君、国土交通省道路局長佐藤信秋君、国土交通省鉄道局長石川裕己君、国土交通省港湾局長金澤寛君及び国土交通省航空局長洞駿君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(藤井俊男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤井俊男君) 港湾法等の一部を改正する法律案及び空港整備法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に国土交通省総合政策局長三沢真君、国土交通省道路局長佐藤信秋君、国土交通省鉄道局長石川裕己君、国土交通省港湾局長金澤寛君及び国土交通省航空局長洞駿君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(藤井俊男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤井俊男君) 港湾法等の一部を改正する法律案及び空港整備法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に国土交通省総合政策局長三沢真君、国土交通省道路局長佐藤信秋君、国土交通省鉄道局長石川裕己君、国土交通省港湾局長金澤寛君及び国土交通省航空局長洞駿君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(藤井俊男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤井俊男君) 港湾法等の一部を改正する法律案及び空港整備法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に国土交通省総合政策局長三沢真君、国土交通省道路局長佐藤信秋君、国土交通省鉄道局長石川裕己君、国土交通省港湾局長金澤寛君及び国土交通省航空局長洞駿君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(藤井俊男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤井俊男君) 港湾法等の一部を改正する法律案及び空港整備法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に国土交通省総合政策局長三沢真君、国土交通省道路局長佐藤信秋君、国土交通省鉄道局長石川裕己君、国土交通省港湾局長金澤寛君及び国土交通省航空局長洞駿君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(藤井俊男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤井俊男君) 港湾法等の一部を改正する法律案及び空港整備法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に国土交通省総合政策局長三沢真君、国土交通省道路局長佐藤信秋君、国土交通省鉄道局長石川裕己君、国土交通省港湾局長金澤寛君及び国土交通省航空局長洞駿君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(藤井俊男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

まず、今お話にございましたように、国土交通省としてはどういうことをしているのかということ、この会議でも私も報告いたしましたけれども、一つには、対象の地域と行き来をするその人物に対して十分な情報を提供する。行きたいという人もあれば帰ってくる人もありますので、それぞれの情報の提供を第一にすること。それから二つ目には、感染者が発生した場合に旅客に對しても十分な対応を取り得るかどうかが、そのことも検討をいたしました。そして、もしも感染者が出た場合に二次感染がしないようにいかなる対策を取るかということが大事なことでございます。

それから、SARSの拡大ということを考えますと、少なくとも私どもは、今後取り得るものとして、まず飛行機の中でそれらしき人が出たという場合は、まずスチュワーデスから機長に報告をして、そして機内に医者がいるかどうかを聞いて、でき得ればその感染者らしいという人を一番後部の座席に移動させよう。それから、その人の使うトイレも専門的にその人だけにして周りが使わないようにしよう。そして、本当にSARSの感染者であることが分かったときには、機長がなるべく早い、どこの地点に降ろせばこの患者を隔離できるかというのを機長が地上と連絡をして、それを取ろうというように今を今月の五日一日の関係関係会議でも申し上げましたし、今大きな話を、善後策、対処、含めて検討をし、またそのマニュアルを徹底しようということにいたしました。

それからもう一つは、このSARSによるあらゆる面での減益、ゴールデンウィークがゴールデンウィークじゃなくて、正に込まないゴールデンウィーク、一番暇なゴールデンウィークになってしまった航空会社等々、少なくとも香港便が七四％の減便でございます。中国便が五五％の減便でございます。旅行業は、北京、広東、香港へのツアーは全部取りやめております。そのために大きな影響が出ておりますので、このようなものに対する経済対策をどうするかということで、これは四月

の十七日から中小旅行業者の資金繰りの対策といまして、これは信用保証協会による保証料を倍額にするということを決めておりますので、まずそれも対処しようということをしておりますので、私たちが、万全という言葉は使えませんが、でも、もしものときにはできる限りの対処をしようというふうに行っております。

○野上浩太郎君 是非、引き続き厳密な対応をお願いをいたしたいと思います。

今、併せて関連業界あるいは航空会社等への対応についても話をいただきましたので、質問を次に移らせていただきますと思いますが、今回の法案は地方空港ということが一つ大きなテーマになっていると思います。実は私も先般、統一地方選のさなか、富山空港に何回も何回も往復をいたしました。その中で、やはり霧の影響等々で上空にずっと何時間も待機をせしめたり、富山空港から小松空港に進路変更をせしめたりということもございました。冬になりますと雪で羽田に引き返すということも、この冬、気象条件が悪くて何回かあったわけでございますが、今後の空港政策においては、地方空港についてはやはり就航率の向上をする、あるいはその定時性を確保するということも含めて、やはり広範な範囲で地方空港の質的な向上を図っていくことが基本の一つだろうと思えますし、地方にとりましては地方空港の活性化というものは観光政策や産業振興にも直結をする大変重要な課題でございます。

今回の改正は、一つには照明施設等を基本的な施設として位置付け、その整備を推進するということと、もう一つは地方自治体の自主的な取組によってILSの高カテゴリー化を進めるということを目的としておりますが、まずはその着実な実施を期待するものでございますが、一方で地理的条件等々によりましてこれらの整備が困難な空港というものもあるわけでございます。

そういうこれらの施策を行うことが困難な空港があるということも含めまして、やはり航空管制官の配備等も含めまして、今後地方空港全体の効

率化を図っていくことが大変重要な課題であらうかと思いますが、このことについて引き続き閣下大臣に、局長ですが、じゃ、洞局長さんをお願いしたいと思います。

○政府参考人(洞駿君) 非常に細部にわたりますので、私の方から。

おっしゃいますとおり、今後、地方空港につきましては、量的な拡大ということよりも、今後質的な充実を図っていくという面から、ハード面あるいはソフト面の施策と組み合わせる質的な充実を重点を移していくという方針で国土交通省としては臨んでいるところでございます。

そういうことで、今回、具体的にILSの高カテゴリー化による就航率改善でありますとか定時性確保というようなものが主要な施策の一つではございますけれども、こういったものが困難な空港でございますけれども、空港アクセスの利便性の向上であるとか運航頻度の増加等によりまして利便性の向上、あるいは積雪寒冷地等におきますILS等の高カテゴリー化以外の手法といたしまして、そういう雪国等におきましては就航率を改善するための例えば滑走路を延長するであるとか、そういう施策、またバリアフリー化、ターミナル諸施設の適正な容量の確保等々、あるいは情報化推進等々によりまして快適性の向上など、地方空港の高度化のための措置を講じていきたいと考えております。

また、先生今御指摘がございました地方の空港の管制官を配置していくということにつきまして、また地方の利便性を高めるための例えば運用時間を延長するでありますとか、そういったソフト面についても今後重点的に取り組んでいきたいと考えております。

○野上浩太郎君 是非、今後、そういう方向の中で、例えば観光ですとか産業振興ですとか、そういう観点も含めたそういうお取組を是非お願いを申し上げます。

引き続きまして、CIQ体制の拡充について少しお聞きをしたいと思いますが、これは地方空港

の活性化や、この後ちよつと議論となります港湾政策等についても関連をするわけでございますが、やはりこのCIQ関連の要員の増員も含めまして、利用者ニーズに十分対応できるようにということ、これは要望も大変高いわけでございますし、重要な課題だと思っております。

そういう中で、関連省庁で連絡調整会議が実施されるということで、されているということでございます。また、国交省のリーダシップを持った取組をお願いしたいと思います。そして、そのことについて、その内容ですとか展望等々につきましてお聞きをしたいと思うんですが、衆議院の委員会では金澤港務局長が御答弁されていたということでございますので、もう一方の御当事者であります洞航空局長にお聞きをしたいと思っております。

○政府参考人(洞駿君) 今、地方空港のいわゆる国際化といいますが、定期便の就航あるいはチャーター便の就航というものが非常に増えているわけでございます。全国で約二十三空港に定期便というものが就航しております。こういった定期便が運航されるためには、各地におきますCIQ体制の整備が不可欠でございますけれども、これにつきましまして、従前は航空会社や地方公共団体がそれぞれのCIQ官署と個別に調整を行っていたということもございまして、必ずしも全体が整合性を取れて順調に、円滑に進んでいたということに關しては、いろいろ問題なかったということには言えないと思っております。

こういうことから、国土交通省といたしまして、平成十三年から国際航空需要とか空港整備の見通しあるいは航空交渉の動向につきまして、CIQの関係省庁に、官庁に積極的に情報提供をいたしまして、これを体制強化で役立てていただくと。要は、CIQ体制を整えるためには要員の確保というものが必要でございます。あるいは、チャーター便をするに際しても、一定の基地から出張で来てもらうとか、そういう準備をしないといけない。そういうことのための必要な情報等を関係

省庁に私どもの方から提供する。また、個別事案につきましても、実務的な調整を行うということのためにCIIQの連絡調整会議というのを定期的に開催してまいります。

このような取組を通じて、また先生方の御指導もいただきながら、CIIQ体制の強化がだんだん実現してきているというものは事実だと思えます。今後ともこういう体制の強化等、地方空港の円滑な国際化について関係御方面の御理解を得ながら、国土交通省として最大限努力してまいりたいと考えております。

○野上浩太郎君 是非、強化の方をお願いを申し上げたいと思います。

次に、港湾法の方に移らせていただきたいと思いますが、まず、今回、シングルウィンドー化するに当たりまして、いろんな港湾手続を同様の定義のものは同じ項目にまとめるという作業をされましたことについては評価をしたいと思えますが、しかし一方で、所管官庁ごとに縦割りで決められております輸出入ですとか貿易ですとか港湾関連の手続というものは、いわゆる諸外国と比べまして大幅に煩雑になっております。これは、国際的に見て合理的な水準に達するために、その手続自体が要るかどうかというところを見直していくという観点の取組が必要であると思えますし、それに関連して、FAL条約という条約、国際条約があるわけでございます。これは日本はまだ批准をしていないわけでございますが、このFAL条約の様式に合わせて簡素化をするなど、そういう条約に関する見解についてもお聞きをしたいと思えます。

あわせて、ちょっと時間がございませんので、併せて次の質問もお聞かせさせていただきたいと思えますが、今回の情報システムについては、こういう手続についてはいわゆる省庁ごとに個別の情報システムが構築をされておったわけでございます。日本のIT化が遅れているという大きな理由の一つは、やはり縦割り行政の中から脱し切れないうこと、真の意味で利用者の利便性

に立ったそういう改革がなされていないということ、これは日本のIT化全体に言えることでございしますが、大きな要因となっておるわけでございしますが、是非その縦割り行政の弊害が出ないようなグラントデザインを設計をして、それに合わせて例えばシステムを統合するとか、そういう対応をすることも重要ではないかと思えますが、そういう情報システムの関連についても併せてお聞きをしたいと思えます。

○政府参考人(金澤寛君) お答えを申し上げます。港湾諸手続のワンストップサービス化につきましては、財務省、それに国土交通省、内閣官房、内閣府、外務省、法務省、農林水産省、厚生労働省、経済産業省、合わせて九つの府省で、関連府省で平成十三年九月に輸出入・港湾手続関連府省連絡会議という会議を設置いたしまして検討を進めてまいりました。

この会議におきましていわゆるワンストップサービス化に關しましてのいわゆるグラントデザインでございますが、基本的な方針を、まず利用者にとつて使いやすいということが一つ、それから運用に当たってコストが低いことというのが二つ目、そして国際標準にも配慮すること、FAL条約とか、いろいろございしますが、それから四つ目、手続面で簡素なシステムを構築することという四点を基本方針といたしましてシステム開発を進めてまいりました。

その結果、ワンストップサービス化につきましては、今回御議論いただいております御審議賜っております港湾EDIシステムが完成いたしました。それと、税関のSea-ANACCSと申しておりますが、通関情報処理システム、それを合わせまして、統合化いたしました。平成十五年の七月中を目途にワンストップサービス化を実現することとしております。

なお、FAL条約につきましては、その批准に向かって関係府省で鋭意検討を進めております。批准、可及的速やかに批准をしたいと思っております。その批准が達成されました暁にはFAL条

約に規定しております様式に統一してまいりたいと、かように思っております。

○野上浩太郎君 是非、その簡素化、国際化に向けて取り組んでいただきたいと思えますが、これは本当に抜本的な取組をしないとかなかなか追いつかないところだろうと思えますので、お願いをしたいと思えます。

最後に、港湾行政全体の話でございますけれども、かつて世界のトップクラスでありました我が国の国際競争力の競争力、これはもう今著しく大きく低下をしていると。やはりこれを追いつくには、これはもう相当な施策を展開をしないと、なかなかこれは追いつくことは難しいのではないかと、うふうに思えます。

今回の改正のワンストップサービス化というのはその本当に第一歩であろうと思えますが、更なる国際競争力の向上に向けて国土交通省としてどのようなグラントデザインあるいは具体的な施策を持っておられるか、国土交通大臣にお聞きをしたいと思えます。

○国務大臣(岡田豊君) 残念ながら、今、野上委員がおっしゃいましたように、かつて海運王国ということで世界に誇っておりました日本の今の現状というのが余りにも国際的な地位をおとしめてしまった、その原因はどこにあるのかと。また、今何をしなければと落ちるのではないかと、う恐怖感もございします。

そういう意味では、国土交通省、今回もこうして法案を提出させていただいて、ワンストップサービス化することによって少なくとも今近隣のアジアの諸国に余りにも陥つてしまった日本の地位というものが、かつて、一九八〇年には神戸が少なくとも世界では四位の港湾の取扱量を誇っておりました。これが現在では、これ二〇〇二年ですけれども、一位は香港、二位はシンガポール、三位は釜山、四位は高雄、五位は深圳、全部近隣が一位から五位までを占めております。ところが、日本はどれか。一番上が十八位の東京でございします。四位であった神戸は実に二十七位にま

で落ちてしまっている。これでは余りにも、国際的にも日本の港湾というものが危機に陥つていと言つても私は過言ではないと思えますし、これは日本の経済上にもあるいは産業上にも、あるいは活力においても日本の地位の信頼という面においても、私はこれを回復しなければいけないということ、今、局長が申しましたように、あらゆる省庁の協力を得てワンストップにしたというのが現実でございます。

そして、なおかつ港湾の諸手続にお金を取っております。それはワンストップをするためにシステムを利用してくださうと申して、システムの利用状況では、国土交通省はもともと最初から無料でございますけれども、財務省は有料で行っていました。また、厚生労働省も無料ですけれども、農林水産省も無料、そういうことで、今まで有料であったところも今回全部これシステム統一で無料ということで皆さんにワンストップサービスができるようになったということも含めて、私は、今回は二十一世紀型に一步でも近づいて、この法案を通していただいたから一位でも上に上がる、ランクが上がるという元氣の出る二十一世紀の港湾というものを取り戻すための一步であるということ、是非御理解いただいて、我々も世界に誇れる日本というものを誇示できるような地位にまで持っていきたいと思っております。

○野上浩太郎君 終わります。

○谷林正昭君 今日また富山、富山と続きますが、よろしくお願ひします。

まず空港の整備に関するところで、ちょっと若干ダブルの分りませんが、少し違った角度でお話をさせていただきたいと思えますが、富山空港、いろんな知恵を絞られて、河川敷に空港があります。御存じだと思います。その横に高速道路が通っています。高速道路の真上を飛行機が横切る。高速道路には、航空機わき見に注意と、こう書いてあります。

そういう標識まであるところでございますが、それがもう冬は低気圧の関係で非常に、下りるか

どうか分らないということがもう羽田でもアナウンスされる。三分の一ぐらいは、それぐらいアナウンスされるんじゃないかと思うくらいに非常に多い。あるいは、先日、今ほど野上先生からありましたように、雲が低く垂れ込めると降りられない、こういうような状況が今相まって、そして富山県知事さんを始めとして関係者の皆さんが国土交通省に対して毎年こういうことに協力してもらいたいという要請書を、あるいは予算要望をしております。

ちなみに、触れさせていただきましたけれども、空港機能の整備では、広域リーダー進入管制業務の整備、あるいは標準式進入灯の整備、電源設備の更新、あるいは、先ほどありましたように、違った角度ではCIIQ体制の整備だとか、こういうことが関係者の努力でできるだけ早く付くようにということ、整備されるようにということで国土交通省の方にお願しておるわけでございますけれども、もう一つ肝心な点がございまして、今、航空管制官が配置されております。通信官でしたか、通信官が配置されて、その通信官はこういう情報だよという情報提供だけをするという、あとはパイロットの判断で業務をやる、運航をやるというような状況であります。

そこで、先般、昨年の六月四日に行われました第三回の交通政策審議会航空分科会の航空保安システム整備部会というのがございまして、その中で、ある委員の方が、航空管制官がいなくてどうしてスムーズにいかないんだというような質問をされている、私素人ですがという前置きでそういう質問をされております。

そうしたら、そこに出席をしておりました全航連、いわゆる全国航空事業連合会の方が、「実際の航空機は、富山の場合ですとか福島の場合ですと結構錯綜しておりますから、定期航空の側かコミューターの側か、どちらかが待たされることになります。特に、到着便があるような場合には、出発便は大幅に待たされるというケースがございまして、管制官が配置になれば、非常に定時性が

確保される状況になるという認識をいたしております。」、こういうお話、説明をされております。そういう意味からいたしますと、私は、今、富山空港の場合、外国路線の拡充あるいは活性化、こういうものもやっておりますし、外国から、ウラジオストクあるいは韓国からの乗り入れもございまして、定期便がございまして。そういうことからいいますと、是非この富山空港に、ここで陳情するということよりはございませんが、地方空港の活性化という意味では是非ひとつ、少なくとも管制官の配備についてどう考えているか、少しお聞かせをいただきたいと思います。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。

近年の航空交通需要の増大に伴いまして、航空管制官が配置されていない空港のうちで発着機数が特に増加している空港にあっては出発、到着の遅延が度々発生してございます。そういうことから、関係する航空会社や自治体の方から管制業務の実施というものが要望されているところでございます。

航空局といたしましては、このようなユーザーニーズに対応するために、最近では、平成十四年では釧路、石垣の二空港において、いわゆる管通官から管制官を配置して、飛行場の管制業務を開始したところでございますし、また本年度は青森と宮古空港において管制官を配置して管制業務をやる。また、十六年度からは旭川と秋田空港においてそれぞれやるというような計画、大体毎年二空港ずつぐらい増やしていくような、こういうテンポになりますけれども、こういうことで進めてございます。片一方で、厳しい行財政状況でございますから、こういった要員の配置に伴いまして、いろいろな限られた要員、財源を有効に活用する必要がありますがございまして。

御指摘の富山空港につきましては、先生御指摘のとおり、遅延が度々生じている空港であるというところを私も認識しております。管制業務を導入することの効果等を勘案して、今後のどういう取扱いにするかということを検討してまいりたい

と思っております。

○谷林正昭君 肝心なところが適切に悪かったような気がいたしますが、是非管制官の配置を要望を強くさせていただいて、次の質問に入ります。

地方の空港が活性化をするということは、例えば首都圏に人を運ぶということになるかと思えますが、中部圏に人を運ぶということになるかと思えますが、一番多いのはやっぱり地方から羽田というものが流れだというふうに思います。そういう意味で、私は羽田空港の拡張事業、こういうものがこの後将来に向けて必要になってくる、こういうふうな判断をするわけでございますが、この推進についてどうなっているか、これは地方空港の活性化と連動しているというふうに思いますので、お聞かせをいただきたいと思います。

○国務大臣(扇千景君) 先ほどからも、港湾の話で、地に落ちた日本の港湾の話で野上議員にしました。これは、地に落ちたと言っている過ぎかもしれませんけれども、四位から二十七位に落ちたんですから、そういう感を持っていますけれども、空港も、私は、それと同じような現在の状況であります。

それと、私は谷林議員がたまたまおっしゃいましたから申し上げますけれども、昭和二十九年初めて一便を飛ばして、そのときには一日十便という日本の航空状況。ちょうど今年、一九五四年ですから五十周年なんです、今年、ところが、今、一日に十便だったものが今一日八百便です。そして、年間では九千万人の人を運んでいるんですね。にもかかわらず、今おっしゃった羽田一つ取ってみても、国際的にはどうかというと、羽田は国際ということではありません。成田が国際空港です。ところが、今おっしゃったように、地方空港との連係自体一つ取ってみても、羽田が重要であるというお話。今、羽田の場合は、現在二十七万五千回です。四本目の滑走路の話が出ていますので、四本目を造るとこれが四十万七千回になるわけですから、何としても、地方空港との連係も含めて、私は羽田が大事であると、一点集中と

おっしゃいますけれども。

それと、もう一つ大事なことは、小泉内閣で、二〇一〇年、五百万人の観光客を一千万人に倍増しようと言っているんです。ところが、成田に着いた国際便の皆さんを羽田まで移動していただくという国内線につながらないという欠点、これは残念ながら現在続いているわけでござい

ます。それで、夜十一時でない、成田は着陸できない。十一時以降になるとこれはもう欠航になってしまふんですね、外国から来る場合でも。それでも、私は何とか、昨年皆さん方に御協力いただいてワールドカップが大変成功して、なおかつ羽田に国際便のチャーター便を下ろすというふうなその一里塚の、皆さんの努力でしていただいたというところで、関西国際空港はまた二十四時間です。成田が十一時でも離発着させないというのであれば、成田のクローズした後は羽田、二十四時間、朝、十一時から六時まで羽田を使えばいいじゃないですか、国内線飛んでないんですから。

ということで、これも国土交通省、今、洞局長いまして、みんな万全の努力で、今おっしゃったCIIQの問題があるということ、これも御協力いただきました。ついに、五月三日でございまして、つい先日、ワシントンから出てくる飛行機が機材、使用する機材の故障ということで出発が遅れました、九時間遅れたんです。そうすると、成田がもう着陸できないということ、これは翌日回したということになりました。二十四時間遅れると言ったんですけれども、初めて、三日にワシントンを立つて五月四日の午前一時十分に羽田にANAの〇〇一便が初めて下りられて、しかもCIIQが、先ほど御質問がありましたように、各省庁のお力添えで、CIIQで羽田で、全員を羽田で入管することができた。これは、五十年、成田ができてから初めてのことでございまして、このように成田と羽田で二十四時間オープン体制が取れるということは、少なくとも

もそこに下りて翌日の朝一番で、地方空港で、それぞれの地方にいらつしやるということもできるわけでごいまして、国際線と国内線が地方にも大きな影響を及ぼすということで、今、地方空港と羽田のお話が出ましたけれども、そういう国際的にも地方にいらつしやる皆さんが羽田からそれぞれのところへ飛ばれるということで、私は第一歩だと思っていますので、何としても、今の四本目の滑走路というものは、私は、十五年度予算におきましては、着工の準備調査費が十五億円、アセスメント等でいただいておりますけれども、何としてもこれを早くしなければ、先ほどの船と同じように、近隣の諸外国の国際空港と格差ができてしまうということで、これも是非今後御協力いただいてなるべく早く着工し、完成させるべきであるということをお願い申し上げます、御協力もお願いしたいというのが現状でございます。

○谷林正昭君 ありがとうございます。

局長答弁の予定でしたが、大臣が答弁されましたので、一番大事なことだというふうに思います。この調査報告も、今年の四月に行われました調査報告が出ておりますけれども、この中で、国際線、国内線、仮に入れた場合のシミュレーションも、あるいは納税効果も出ているという資料も持っております。是非、大臣の並々ならぬ決意、努力の決意、そういうものが見られたというふうにお聞かせをいただきました。ありがとうございます。

次に、港湾法の一部改正の基本的な考え方についてお尋ねをいたします。

趣旨説明のときには、まず、先ほどもありましたように、国際競争力を付ける、これが大事だということがもう分かっているわけでありまして、これも、是非この基本的な考え方をもう一度お聞かせいただきたいというふうに思います。

○政府参考人(金澤寛君) お答えを申し上げます。近年、経済が一層国際化が進展をしておりますし、先ほど来出ておりますように、中国などアジア

ア各国の急速な経済成長など、我が国を取り巻いております経済環境が大きく変化しております。港湾におきましては、輸出入貨物の重量ベースで言えば九九・七％というのが港湾を経由するということになっておりまして、近隣諸国とのそういう国際競争というものを強く意識して、その機能を高めていくということが非常に重要でございます。その際、現在のいわゆる厳しい財政状況などを考えますと、これまでに形成されてまいりましたいわゆる既存の港湾施設を有効に活用しながら、その効率的な、かつ効果的な利用を促進し、港湾施設の利用の高度化を図っていくということが重要と考えております。

そういう意味におきまして、今回の港湾法等の改正は、まず一点、港湾関係の諸手続の電子化とかオンライン化を進めまして、その処理の迅速化を図ります。それに必要な港湾EDIシステムの設置及び管理に関する規定を定めていただくわけですが、そういう処理の高速化を図ることによって、いわゆる既存の港湾施設の有効利用をより促進していきたいと、これが一点でございます。それから二点目は、いわゆる産業構造が随分変わってまいりました。臨海部の低未利用地というものが出てきております。このような土地の適切な利用転換を進めていく。そのために都市再生特別措置法に基づきます無利子貸付けの対象に港湾施設の整備の事業を付け加えまして、いわゆる臨海部の利用転換を図り活性化を図っていききたい、かように思っております。

この二つの内容によりまして、港湾施設の利用を高度化し、我が国の港湾の国際競争力を付けてまいりたい、ひいては我が国の経済の活性化に役立っていききたいと、かように思っております。

○谷林正昭君 先ほど大臣もおっしゃいましたように、地に落ちたというのとはちょっとひと過ぎるのかも分かりませんが、そこで頑張っている人たちもいるんですからね。これまででしたら日本を中継して東南アジアとか中国とか韓国とかかという貨物が物すごく多かったんですね。それが、

もう日本を中継しなくて、逆にシンガポールを中継して日本に入ってくるとか、そういうような格好になったものですか、こういう状況になったんですね。

そうしたら、じゃ何が悪かったのかという反省が大事でありまして、その一つには、二十四時間体制、三百六十四日体制、五日体制というのが日本にはなかった。しかし、それは今、関係の皆さんの御努力によってそれが実現をした、これが一歩前進ですね。それから今度は、今のうちに正に手作業でやっていた諸手続を電子化をする、こういうことになってくるわけなんですね。

じゃ、今ここで、この電子化のシステムを私なりに勉強させていただきまして、EDIシステムというのはずっと前からあったんですね。ところがそれが、例えば財務省のNACSというシステムには乗り入れできなかった。有料であったとか、その他の省庁の電子化についても相互乗り入れができないとか、あるいは縦割り制度の弊害があったと、そういうような中でこれまでやってこられました。電子化はされていたけれども、できなかった。それが今度は、それを相互乗り入れに本当になるのかどうかというのが私はポイントだと思っております。電子化をするという法律ができました。それが相互乗り入れしなかったら何の役にも立たない、これが今大きなポイントになるというふうな思いがありますので、いわゆるユーザーにとつて使いづらい面があるという今の現象をどういうふうな国土交通省として解消していくのか、解消に取り組むのか、ここがポイントだというふうな思いをしますので、御答弁をお願いいたします。

○政府参考人(金澤寛君) お答えを申し上げます。これまでのシステムは、正に先生御指摘のとおりでございます。先ほど御説明申し上げましたが、港湾関係の諸手続、財務省、国土交通省、法務省、農林水産省、厚生労働省、経済産業省、六省庁でございますが、そういうところでそれぞればらばらとございますが、そういう形でやっております。これを利用者にとって、まず利便性が高

いこと、安いコストでできること、そして国際標準とも合うようなこと、四つほどの先ほど御説明いたしました基本的なブランドデザインを描きまして、関係府省、九府省でございますが、そして議論をしながら進めてまいりました。

その中で、十三年の九月にそういう会議を設置いたしました。以降六回ほど会議をずっと続けてまいりましたが、中で三回ほどは利用者の方々のヒアリングをやっております。利用者の方々からお話を聞きまして、項目を省略化しない、あるいは統一しないというようなことがございます。すべてが百点満点の答えは現実において正確に申し上げますとできておりませんが、かなりの部分が合理化でき、統一化できております。

そして、今回御議論いただいております港湾EDIシステム、これは船の関係の手続のシステムでございますが、それと従来からございます通関情報処理システム、これは主として貨物の関係の手続でございますが、そのシステムをドッキングすることによりまして相互乗り入れを果たし、そして、そういうことによりましてワンストップサービス化を実現するということになっております。

なお、このワンストップサービス化が実現した暁におきまして、今後におきましても、十分利用者の方々とも相談しながら、この点がやっぱりまずいよと、この点は改良してくださいねということ、きつとあるかと思えます。そういうこととにつきましましては、関係府省となおこの会議を通じまして連絡をしながら、更により良いシステムに改良していきたいと、かように考えております。

○谷林正昭君 是非、本当はめども聞かしていただきました。先ほど申し上げたけれども、いつごろまでそういうものを完成させるかという、それを聞かしていただいて、そして私がお聞きしたいのは、利用する人たちの声を聞くことがより効率化、簡素化につながるというふうな思いをしますので、その利用する人たちの声をしっかりと聞けるような状況を作っていただきたいと思いますが、いかがですか。

○政府参考人(金澤寛君) 失礼いたしました。ワ
ンストップサービス化は、本年の、平成十五年の
七月中にはスタートさせる予定にしております。
なお、利用者の方々の御意見はその会議の場
で今後とも是非お聞きしていきたいと、かように
思っております。

○谷林正昭君 ありがとうございます。

そういうふうな効率化をされ、スピード化が図
られる。一方、これは、私、ある会社におりまし
て、現場にいたときにちょっと面倒だなと思っ
たことがあるんですよ。それが、聞きましたら、い
まだにそういうシステムが続いているということ
なんです。

それはどういふことかといいましたら、海上コ
ンテナを陸上輸送する、あるいは品川に着いたも
のを名古屋港までいわゆる中継のために持つてい
く。そういったときに、トラクター、いわゆるト
レーラーのヘッドですね、ヘッドとコンテナを積
むシャシー、これをドッキングさせて引つ張って
持つていくんですね。そういったときに、国土交
通省が管理する道路を走るときはこういうよう
いふ手続をしないといふ手続があります。全部
手作業です。そして、地方の工事事務所、今は何
と云うのかな、整備事務所、工事事務所へそれを
提出をして、二週間から一か月かけてその許可が
下りると、実はこういうシステムになっておりま
す。昨日聞きましたら、いまだにそういうシステ
ムが続いている。

私が言いたいのは、いわゆる特殊車両の申告、
道路使用許可、運送許可ですか、そういうことに
関して、海上コンテナだけでも、シャシーと、シャ
シーの型、同じ型なら車検証の添付も必要ないく
らいにも電子化をしてもいいのではないかと、そ
して自由に海上コンテナは国道を利用できると、
そういうようなシステムを何らかの形で私は考え
るべきだといふふうに思います。

今の状況を言いますと、先ほど言いましたよう
に、トラクターヘッド、いわゆる引つ張る運転席
と引つ張られるシャシー、このシャシーを、どの

シャシーを引つ張るか分からないというときに
は、シャシーの車検証を全部取り集めて、その
コピーを申告書に付けて出さなければならな
い、こういうような非常に面倒な手続、しかもこ
れは一年に一遍。一台や二台のときならいいん
ですが、百台トラクターを持つていると、それが百
回やらないやならないと、こういうような状況で
ありますので、是非、この簡素化について私は強
く要望いたしますが、御見解をお聞かせいただ
きたいと思っております。

○政府参考人(佐藤信秋君) 先生の御質問、二つ
ほどに分けてお答え申し上げたいと思っております。

まず一つは、後の方の御質問の車検証の問題で
ございます。これにつきましては、できるだけ私
どもも、一つ一つの車両ではなくて、同じ型式の
ものは包括的に、こういう型式ですよというこ
とで包括処理をしたいと、こういうことで、現在そ
ういう形にできておまして、トラックと、ト
ラクターとトレーラーとそれぞれの型式を、百台
持つていても、百台ずつ持つていても、その型式
が同じものであれば一枚の車検証で済ましていた
だく、済ましていただく、こういうことで努力
しているところでございます。

それから、全体としてもっと簡素化できないか、
こういう御議論でございます。これにつきましては
時間の、とにかく短くしよう、審査日数を短く
する、この努力もしているところでございますが、
一つだけ申し上げますと、何分にも海上コンテナ
はもう高さが四・一メートル、重さで最大四十四
トンでございますが、通常は三・八メートルの二
十五トン、こういうことでございますが、問題は
ラストワンマイルと申しますか、お通じいただく
経路の四七％、五割近くは市町村道の、なかなか
データが整っていないところにも走行していただ
くと、一番最後はですね。そういうことなもので
すから、一つ一つの審査といえますか、経路ごと
に審査するといふことがどうしても必要な部分が
出てくる。

ただし、これができるだけ簡素化したいと、こ

ういうことで、本年度中にインターネットを活用
して手続ができるようにしたい。これで、先生お
話しの、事務所に行つて一々手続をする、こうい
うこともなくしたいと、私もはそう思つており
まして、今年度中にインターネットで活用してい
ただけるようにしたい。

それから、先ほど申し上げました市町村道等の
データは、何度も通つていただく市町村道はデー
タベース化して、これ県道以上はかなりできてき
ているんですが、ラストワンマイルの部分で、何
度もお通じいただくような市町村道はデータベ
ース化して、これはもう自動的に、同じ経路を通行
するような場合には審査期間が大体二日ぐら
いで、データベース化してありますと審査そのもの
は二日ぐらいで終わりますので、そうしたことも
蓄積していこうということで、早速ですが今年度
中には何とかインターネットでできるようにした
い、こんなふうに努力しているところでございま
す。

○谷林正昭君 是非よろしくお願いいたします。

今ほどありましたように、海上コンテナに限つ
てはやっぱり国際的な規約もございまして、高さ
三・八メートルは四・一メートルに緩和されてい
ると、あるいは重さも海上コンテナに限つては緩
和されている、こういう実態もございまして、是非、
せっかく競争力を付けるという意味でございま
す。で、そういう意味でも、品川に着いた海上コン
テナが名古屋から中継をされていく、それがいろ
んな意味で時間が掛かったら何にもならないとい
うふうに思いますので、是非御努力をお願いした
いといふふうに思います。

あわせてまして、一つの活性化法、あるいは競争
力を付けるという意味で、十四年の、平成十四年
の十一月二十九日の審議会、交通政策審議会の答
申に出されましたスーパー中樞港の、いわゆる
スーパー中樞港、こういうものを造つて、是非
これからの国際競争力を付けるべきだ、こういう
提言がされております。

そういう意味で、このスーパー中樞港の進捗

状況についてお尋ねしたいといふふうに思いま
す。

○政府参考人(金澤寛君) スーパー中樞港につ
いてのお尋ねでございますが、スーパー中樞港
と申しますのは、我が国の国際コンテナ港の競
争力というものを強化するというために、アジア
の主要港をしのぎますコストとかサービスの実現
を目指して、ソフト、ハードにわたる官民一体と
なった施策を先導的、実験的に実施する港湾、構
造改革モデル港湾という形で審議会から御提案を
いただいて進めておるものでございます。

国土交通省では、昨年十月にスーパー中樞港
の選定委員会というものを設置いたしました。委
員会では、スーパー中樞港の指定の基準とい
うものをまず検討していただきまして、五つほど申
上げますが、まず第一点は港湾の運営におきま
すいわゆる広域的な連携やコスト、サービス目標
の実現を含む国家経済とか社会に対する効果がど
うあるかということが一点。それから二点目に、
コンテナ港湾としての規模とか戦略的な重要性。
三点目として、次世代の高規格のコンテナターミ
ナル、例えば自動化とか省力化、そういう内容が
ございまして、そういうものの形成の可能性。そ
れから四点目に、ターミナルオペレーターの経営
環境を改善していく、そういう整備の内容。そし
て五点目に、スーパー中樞港で実施される施策、
戦略の革新性。こういうものの五つの項目を指定
に当たつて重点的に考慮していくということに
なつてございます。

こういう要件を公表いたしましたして、全国のそれ
ぞれの港におきましてこのスーパー中樞港の候
補として応募してこれらの方々は是非と、こうい
う形にしておりますが、応募がございました港湾管
理者のいわゆるアイデア、目論見書というものの
内容を審査いたしましたして、現時点ではスーパー中
樞港育成の可能性があると判断をしました港と
して、東京港、そして横浜港、それから名古屋港、
それから神戸、大阪はそれぞれ一つ一つござ
いますが、このスーパー中樞港としては広域連

携ということで神戸、大阪を連携して、いわゆる言わば一つの港として応募してきております。それから北九州港、博多港が現在の対象となつてございます。

国土交通省といたしましては、今後、国の支援策の在り方について検討を加えまして、この中から更に細部について吟味いたしまして、スーパー中核港湾の指定を平成十五年度内、今年度内には行つていきたいと、かように思っております。

○谷林正昭君 是非、そういうモデルといいますか、リーダーといいますか、トップランナーといいますが、そういうのをやはり考えながら、そして世界と競争する、そういうものもシンボリックに必要だというふうに思いますので、是非進めていただきたいというふうに思います。

そうなりますと、世界と競争するときには、今ほどありますように、スーパー中核港湾指定しながらそこを活性化させていく、あるいは二十四時間体制、三百六十四日、一月一日だけ仕事をしないという約束の中で三百六十四日体制を整う、あるいは電子化をされて手続が簡素化する。そうなるべくと、じゃ、それで勝てるのかということになります。私の思うには、本当にそれで勝てると思いません。

したがって今度は、そこでお聞きしたいんですけれども、今後そういう国際競争に打ちかかっていくという大きな目標を持つてやるためにはまだ何が必要だと、そういうふうにお考えなのか、お聞かせいただきたいと思います。ここが大きなポイントだと思えます。

○国務大臣(扇千景君) 先ほど私が地に落ちた感があると言いましたけれども、それほど私たちは危機感を持つていてということでございます。国土交通省としては。

それで、今、谷林議員がおっしゃいましたように、今度の港湾のこの法律でもワンストップサービスというのを先ほど御披露を局長がいたしました。そこまではできたんですけれども、問題は二十四時間、三百六十四日オープンしても、諸外国

では港に入った船から荷降ろしをするのに二時間から三時間、日本は三日から四日、これでは競争になりません。それから料金です。ですから、今後中核スーパー港湾としての国際競争力に勝つかということ、船からの荷降ろしに料金が高い、遅い、これでは困る。それから、港湾と高速道路、鉄道、飛行機、あらゆる面でのドッキングができていない。

そういう意味で、我々はこれからも、今おっしゃったように、世界の何位、いわゆるファイブまでにアジア近郊が入って日本が抜けている、二十七位と言いました。これを何とかベストテンに入るためには、今申し上げましたようなコストの低廉化、それから先ほどからもお話が出ておりますようにCIIQも含めたスピード感、そしてできれば荷役システムも、これが一番値段が今、日本高いわけですから、これもIT化するなり、あるいは何とか機械を使つて、それは例えば高雄というのが出ていましたけれども、高雄なんかは、とにかく人間は、エスカレーターじゃない、歩く歩道で運んでいますね。あれと同じように、荷物全部、だつと自動で運んじゃうんです、船から。そうしますと自然に税関に入つていっちゃうんですね。そういうような施設も私は造らなきゃいけないし、高速道路あるいは空港、あるいは十分以内にそれらの幹線のものに連結するということが諸外国に、欧米先進国に比べてもアジアでも劣っている、そのことを何とか十分以内に処しなきゃいけない。

それと、今は船舶自体が大型化になりました。ですから、岸壁の長さ、そして深度、あらゆる面で大型の荷物船、貨物船等々に対応できる港の整備ということも大きな課題になっておりますので、今申しましたようなあらゆる点で諸外国に後れっている港湾の発展的な整備というものはまだまだ国土交通省の荷物として、また課題として、そしてそれを対処しなきゃいけないというのを肝に銘じておられますので、何とか地盤沈下しないで浮上できるような対応を今後も図っていききたいと思つて

ています。

○谷林正昭君 是非、港の活性化が国の活性化につながる、これは周知の通り海ですから、私はそういうふうにも思います。

そこで、日本全国、神戸になったり横浜になったり東京になったりと、これはできません。そういう意味では地方の港の活性化、これもその地域の、地方のまちづくり、地域づくり、それには欠かせないというふうに思います。

そこで一つの、今言われているかどうか分かりませんが、私が今思いついたんですけれども、富山県には高岡、富山伏木港というのがございまして、例えば、そこから今、古紙だとか鉄くずだとかというのが物すごく高値で、ところがそれを日本で再生しているとコスト高で合いません。したがってそれが出ていっています。そして再生して日本へまた入つてきています。いわゆる、私が言いたいの、前、一回静脈物流ということで質問をさせていただきまして、もう既に今度は国際静脈物流的な考え方、再生するのは外国で、あるいはコストの安いところでこれはやらざるを得ないと思えます。そして、それをまた日本に持つてくる。そういういったときには、その地方港を活用したそういう国際静脈物流といえますか、そういうものが私は必要だというふうに思います。ちなみに、富山県でしたらバルブ会社もありますし、そういう製紙会社もございまして。

そういう背後地にそういう産業の集積されたものの特徴を生かした港の活性化、こういうものが私は今後知恵を出し合う中でポイントだということに思いますが、この国際静脈物流的な考え方、地方の考え方についても見解があれば、活性化について見解があればお聞かせいただきたいと思います。うふうに思います。

○政府参考人(金澤寛君) お答え申し上げます。先生おっしゃいますように、地方の港というものは地方の経済の活性化とか雇用の確保のために一生懸命頑張つていただいておりますが、例えて

申し上げますと、製鉄所とかセメント工場とか製紙工場とか、そういう工場が立地しております。リサイクル産業としても期待されているというのが実情でございます。

そういうことをとらえて、私どももいたしましては、そういう地域における港を中核といたしまして静脈物流システムを作つていく、リサイクルポートということで申し上げておりますが、そういうリサイクルポートの指定ということも順次してきております。そういう中で、リサイクル施設の立地を図りながら経済の活性化を図ってきたいと。

その中で、国際的な静脈物流システムの構築というのも一つの大きな課題になっております。例えば、少し、十年ほど前か十五年ほど前の常識ですと鉄くずは輸入するものでした。今はもう鉄くずは実は七百万トンぐらい日本は輸出しております。それから古紙、古紙も百五十万トンほど輸出しております。古紙、中国へどんどん出ていって、日本の古紙市場の単価が高くなつて大変困つていっているようなことが昨今新聞のニュースでも出ておりましたが、それから、プラスチックなんかも四十万トンぐらい輸出しております。そういうものを輸出する港であり、かつ、それがまた中国なんかである意味で製品化されて、日本に戻つてきて高次加工されて、それが製造業として立地の促進に役立つというような、そういう国際的な静脈物流システムというのは非常にすばらしいアイデアだと思つております。これがきちつとまいりますように、これはもう関係府省との関係がございまして、厚生労働省とか、いろいろなところと御相談しながら私どもとしては推進してまいりたいというふうに思つております。ひとつよろしく御指導を賜りたいと思つております。

○谷林正昭君 是非、地域の特徴を生かした、港を核とした地域づくり、産業づくり、そういうものが、私はその国際静脈物流が一役を担うんではないかというふうに思つております。そこで、今、局長の答弁にも出てきましたけれ

ども、リサイクルポートの指定、こういう話がありました。あるいは、都市再生緊急整備地域の中に港も含めて十三の地域が指定をされております。その中に港も幾つか、港を中心とした地域も幾つかあります。あるいは、特区構想の中にも、臨海港湾を活用した特区構想も出ております。

そういうことになってきますと、それぞれの制度というのがぐちゃぐちゃになってよく分からないというようなこともありますし、その概要をひとつお聞かせいただきたいなと思いましたけれども、時間の都合もございまして、そういう特区構想あるいは都市再生緊急整備地域あるいはリサイクルポート、そういうのがこれからどんどん出てくるというふうに思います。そういったときに、それは社会資本整備重点基本計画でしたっけ、先日議論しました法律で九本が一本化されましたが、予算の箇所付けは局ごとなんです、いろんなそういう中身のいくと。

そういうことを考えたときに、その地域を再開発を目的としたその港湾における事業については補助金を統合化して、そして箇所付けは地方の裁量に任せたらどうかというようなことが、私は一つの大きな地方の活性化、港を中心としたまちづくりのポイントになるというふうに思いますが、この内容について、時間がございませんで端的にお聞かせいただきたいというふうに思います。

○政府参考人(金澤寛君) 港湾に関しては、構造改革特別区域、都市再生緊急整備地域、リサイクルポート、それぞれの指定がございまして。重なり合っているものも随分ございまして。そういう中で、その計画あるいは構想を進めていくときにどういう対応をするか、特に補助金の統合化についてどうかというお尋ねでございまして、港湾整備の補助金の場合には、当該港湾は全国的な海上ネットワークできちつとやらなけりやいけないというようなことできちつとやっている補助金はもちろんです、一方、港湾整備におきましては、港湾管理者の裁量というものを高めていくという見地から、国が箇所付けをしないでやること

を基本といたしまして、既存の複数の補助金を統合いたしまして、港湾施設改良費統合補助金制度というのを平成十二年度に創設しております。

この統合補助金制度によりまして地域の再開発というものを、先ほど申し上げましたいろんな制度を複合化していくような計画を地域の方々に自主的にお作りいただいて、それにこの統合補助金制度を大いに活用していただきたいと思っております。ちなみに申し上げますと、平成十五年予算では約二百十七億円の事業費をその統合補助金でやっております。

こういう制度を大いに活用していただきまして、地方の方々の自主性と自立性に基づく計画案が円滑に進みますように私どもとしても大いに支援してまいりたいと、かように思っております。

○谷林正昭君 是非、地域が、やっぱりせっかくこういう法律作って港を、あるいは地方空港を活性化しようというところになるわけでございますので、是非御努力をいただきたいと思っております。先ほどから議論させていただきましたが、やはり人と物の流れというのは運動すると思えます。荷物が動けば人も動きます。人が動けば荷物も貨物も動くというふうなことになると思います。

そういうことから考えますと、これからの特徴ある地域づくりというのは、地方の社会資本整備というのは、やはり地方の知恵が一番大事ではないか。この知恵を出し合うことによって社会資本整備もしつかりなっていくし、まちづくり、地域づくりというものが出てくると思えますし、そこには国際化というキーワードも見えてくるような気がします。

そういう意味で、これからは特徴ある地域づくりを地方公共団体が一生懸命知恵を出し合って努力するというふうな思いです。事業者との連携も出てくるというふうな思いです。是非、国土交通省としてそこら辺りの声をよくしつかり聞いていただいて、できる限りの支援あるいは助言、御指導、こういうものを最後にお願ひいたしまして、私の質問を終わらせていただきます。

ありがとうございました。終わります。

○森本晃司君 私の方から、観光立国ということは今打ち出されて、いろいろとそれについて取り組んでいるわけですが、その上から考えましても航空行政というのは極めて大事な問題でありまして、世界の人々をどう日本へ一人でも多く来るような流れを作っていくのかということが大事であります。このことにつきましては予算委員会等々で大臣にもいろいろとお話をさせていただいたところでございます。

昨今はまた、これは航空行政にとって非常に厳しい状況が出てまいりました。九・一一のテロ事件で業界は大きな打撃を受けました。その後、またイラク戦争が起きまして、これでまたいろいろと航空業界、厳しい状況になっております。それから、今またSARSという問題が新たに出てまいりました。これは航空業界が一生懸命自分たちで経営努力していてもそれだけで収まらない、いろんな自助努力だけでは収まることのない問題が今起きています。

SARSの問題に関して、安全対策については先ほど大臣から御答弁がございましたので、その点につきましては省略させていただきますが、こういった打撃を受けた航空業界、これは日増しに厳しい状況になっておりますが、これに対して、今後、安全かつ安定的な航空サービス維持の観点から、私たちは政府による緊急融資などのいろんな対策を講じる必要があると思っております。緊急融資と、さらに保険に対する問題とか、あるいは航空保安に対する支援、SARSの問題が起きてきて、それでいろいろとまた経費が掛かってきて、それがまた航空会社には掛かっていくことについては国がいろいろと考えていかなければならない問題ではないだろうか。こういったこと等々を考えますと、早急に支援策を講ずる必要があると思っておりますが、この点についてまずお伺いしたいと思います。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。先生御指摘のとおり、イラク戦争、そしてSARS

RSということによりまして、先ほど大臣の方からも最近の状況の御報告がございましたが、国際線の四月の搭乗実績は前年比で約四割減となりまして、この五月の搭乗実績それから予約というのも対前年度比で約半分程度に落ち込んでおります。そういう意味で、今年度は大手航空各社は数百億円の規模で収支の悪化が見込まれるなど、我が国航空業界は非常に大きな影響を受けているところでございます。

このため、国土交通省といたしまして、既に航空へのテロ等によって第三者に損害が発生した場合の政府措置というものを延長いたしましたほか、国際線の発着枠のルールの適用を一時停止して弾力的に国際線の減便が行われるよう措置するなど、いろいろな支援措置を行っているところでございますけれども、更に国際線の安全かつ安定的な航空サービスの維持を図るために、できるだけ早く政府系金融機関による緊急融資が実施可能となることを要望してございまして、航空会社それから政府系金融機関等々との実現に向けて必要な調整を鋭意進めているところでございまして、そのできるだけ早期の実現を確保していきたいと思っております。

○森本晃司君 今、局長から現状について報告がありました。今までも客が減るということはもう大変なこととございまして、是非、そういった関係者の皆さんから要望が出てくると思えますが、これはその業界を単に救うということだけではなしに、観光立国という観点からも考えていろいろと支援をしつかりと進めていっていただきたい、このことをお願いしておきます。

次に、飛行機を利用していただくには、これはやっぱり飛行機を降りたときからのアクセスというのは極めて大事であります。どうも我々、これは飛行機を利用したときにいつも感じるわけでございますけれども、もつと中心地へは早く行けないものだろうかということ、これは度々、大臣もよく成田空港の例を引いて御答弁いただいて、御答弁されているところでございますが、そのこ

とを感じる次第でございます。

関空、これはいろいろと議論されているところ
でございますけれども、これまた最近は大阪空港、
伊丹空港の方へ便がシフトされているようでござ
います。これは乗客が多いということ等々も、利
用客が多いということも含めまして、それで関空
の昼便が非常に少なくなってきたと。これじゃ、
ますます関空利用者、する人が少なくなってくる
んではないだろうか、その点について大変心配
しておりますが、これもやはり関空のアクセス、
この不便さがいろいろ指摘されているところで
ございます。

伊丹空港との関係も含めて、ハブ空港としての
機能がこれから強化されるとは考えますけれど
も、アクセスについてどのように考えておられる
のか。特に、これは大阪市、府からも要望が出て
おりまして、なかなかこれは今までの立ちにくい
ところでございますが、強く要望がある問題で、
なにわ筋、新大阪駅からのこの発着、この整備、
鉄道網の整備は欠かすことができないことだと、
こういうふうにも市の方からも要望されておられ
ますが、この点についてはどのように考えておられ
るのか、お答えいただけます。

○政府参考人(石川裕己君) 関西国際空港のアク
セス鉄道の関係でございますけれども、先生御案
内のとおり、関西国際空港が平成六年九月に開港
したわけでございますが、その開港と同時にJR
西日本の「はるか」、それと南海電鉄のラピート
というのが営業を開始しているわけでございま
す。

これにつきましてちょっと御説明させていただ
きますと、「はるか」につきましては、御案内のと
おり、京都―新大阪―天王寺、これと関西空港
の間を一日三十往復してございます。所要時間は
新大阪と関西空港の間は最速で四十五分、それか
ら都心部の天王寺と関西空港間は最速二十九分
の特急運転を行っております。平成十四年度にお
きましては二百二十四万人の旅客を輸送してお
るところでございます。それから、ラピートござい

ますが、これにつきましては難波と関西空港の間
を同じように一日三十往復してございまして、所
要時間は最速で二十九分でございます。これにつ
きまして、平成十四年度でございますが、百六十
五万人の輸送をしてございます。つまり、この二
つのアクセス鉄道において年間三百八十九万人の
旅客を輸送しているという現状でございます。

それで、御指摘のなにわ筋線でございますが、
御案内のとおり、新大阪から梅田北、なにわ筋を
經由してJR難波あるいは南海の汐見橋に行く
と、そこから在来線で行くということございま
すが、この構想につきましては、平成元年、つま
り関空開港前の平成元年五月に運輸政策審議会か
ら答申されました大阪圏における鉄道整備計画と
いうものにおいて位置付けられているところでご
ざいます。この路線は、今申し上げましたよう
に、大体全長で約十キロ、十・二キロほどござ
いまして、建設総事業費が、これは見込みでござ
いますが、約三千三百億円掛かるという感じでご
ざいます。

これが整備されますと、大阪市の中心部から今
より若干時間は短くなると思えますけれども、先
ほど申し上げたような巨大な総事業費あるいは整
備主体、だれが整備するか、収支採算性が取れる
か、あるいは費用負担をどうするかということに
ついて関係者間での調整が必要になると思ってお
りまして、そのような関係者間において更に議論
を深めていただきたいと考えております。

○森本晃司君 あと、アクセスの悪さを感じるの
は広島空港であります。一般的に、いろいろな人
に聞きますと、広島へ行く場合に新幹線を使うの
か、それとも飛行機を使うのか、この点が非常に
皆さん迷われるところでございます。私も広島へ行
くときはその辺は時々迷いましてあれなんです
が、殊に広島空港へ降りた後、便がどれほど、ど
うなっていくんだらうということを考えます。そ
れから同時に、料金のことも考えるわけでありま
すけれども。

広島空港で、空港で降りて、そして都心部へ行

くの五十キロ。これはもうバスがあるいはマイ
カーにほとんど限られています。途中乗り換えて
JRで行って、それからそこから十五分ほどまた
バスで行くという、このコースはもう余り利用
する方はほとんどないんじゃないかと思えます
が、それから、高速バスの料金、これは高いです
ね、千三百円掛かっています。こういう状況を考
える、それから降りたときに、バスのいろんな品
質にばらつき、バス会社が何社か入っております
ので、どこがいいとか悪いとか申し上げませんが、
品質にばらつきがあるわけでございます。広島の人
からそういった話も聞いております。

そのほか、広島空港以外でアクセス、バスの便
が、バスの料金が安いという、時間が掛かると
いうところで鹿児島空港があるわけでございます
けれども、こういった点、地方空港でのアクセス
改善の取組についてはどのように考えておられる
のか、お伺いいたします。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。

国土、交通政策審議会航空分科会答申というの
が昨年の暮れに出ましたけれども、既存空港の高
質化のために空港アクセス利便の向上、他の事業
との間の連携強化によります事業効果の一層の発
現等の施策を推進する必要があると示されてござ
いまして、空港アクセス改善はその中の重要な施
策であると認識してございます。

もう具体的に、先ほど先生もおっしゃいました
ように、三大都市圏の国際空港においては、特に
成田につきましては、鉄道については都心までの
所要時間が三十分台、三十六分になるように、今
いわゆるBルートの新設を進めているところでご
ざいますけれども、そのほか中部国際空港等につ
きまして、鉄道そして道路について鋭意アクセ
ス整備が進められているところでございます。ま
た、三大都市圏以外の空港につきましても、仙台
空港とか那覇空港等において鉄道系のアクセス整
備が進められてございまして、新北九州空港等
におきましては関連道路整備が行われていると。要
するに、アクセスが非常に重要だという問題意識

の下にその整備充実というのが図られているところ
でございます。

また、このほか、先ほど大臣からお話ございま
したとおり、道路の整備事業においては、一種空
港と国際定期便が就航する二種空港、それから一
定規模以上の貨物取扱量がある港湾等を中心に、
いわゆる高速道路のインターチェンジから十分以
内に空港にアクセスできるような、そういう整備
というのが進められているところでございます。

広島空港は、先生今おっしゃったとおり、先生、
最初に広島空港がオープンしたときに、やっぱり
非常に使い勝手、アクセスが悪いということで利
用率が非常に低かったんです。このところ、
そういうアクセスの整備、道路交通に依存してい
るところでございますけれども、改善されてきて
非常に利用率が上がってきてございます。広島空
港については、まだ、地元においてそういう鉄道
を敷こうかという構想があるやに聞いております
が、まだそこところは具体化されるには至って
ございません。

今後とも、アクセス整備が重要だということで、
そのサービスの質の改善等も含めまして、関係者
と協議しながら、その質の充実等に努めてまい
りたいと考えております。

○森本晃司君 それから、先ほど関空の話しまし
たが、今度は伊丹空港のことになります。羽田
から伊丹まで五百キロでございます、大体一時間
掛かるわけでございますが、単純計算すると、そ
うは単純ではないんですが、着陸するのに時間、
飛び立つのに時間が掛かり、着陸するのに慎重に
やらなきゃならないですから、同じ状況では飛ぶ
ことはできないんですが、飛行機というのは大体、
僕が聞きますと、一時間に一千キロ、時速一千キ
ロ飛べるといんですが、その半分、今度一時間
掛かっているというのは、これはどこかに何か問
題があるんじゃないか。

この辺の改善についてはどのように取り組んで
おられるのか。いろんなことのやっぱり背景があ
ると思いますが、そういった有効な改善策がある

なっております。というのは、空港の就航率というものの現状を分析して、カテゴリーⅢ化をすることによって就航率が非常に改善されるという空港について行うのでございまして、当然のことながら費用対効果等を十分分析した上でやるということでございます。

その上で、カテゴリーⅢ化、広島空港につきましては、事業、七十五億円を予定してございますので、その三分の一の二十五億円というものが地元自治体の負担となります。

○富樫三三 二種Aという空港については、これは国が、設置者は国であって、管理者も国である。いわゆる国の直轄の空港と、こういうことだと思えますけれども、そういう理解でよろしいですか。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。そのとおりでございます。

○富樫三三 そうすると、例えば広島の場合にもそういうことだと思えますけれども、すなわちカテゴリーⅢに水準を引き上げる、就航率をアップする、安全をきちんと水準を上げることとを決定するのは国ですね。

○政府参考人(洞駿君) そういうことでございます。

○富樫三三 国が設置して、国が管理して、国が工事を決定して、費用負担は三分の一地方になるというのはいくつですか。理由は何か。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。

空港整備法におきましては、滑走路などの施設につきましては、基本的な施設といたしまして、空港ネットワーク形成の観点から責任を有する国と、地方振興の観点から責任を有する地方が費用を負担し合うということで整備を行ってきております。ですから、滑走路であるとか着陸帯であるとか誘導路であるとか、そういう飛行場としての機能に必要な不可欠なそういう施設につきましては、基本施設として国と地方が応分の負担割合に基づいて費用を負担して整備をしております。

一方で、それ以外の排水施設などの施設等につきましては、附帯的な施設として、各空港の実情に応じて、空港の管理者が整備の必要性、その水準などを適宜判断して整備をするということで行っているわけでございます。

○富樫三三 今のはちょっとよく分からないんですね。

それで、今までは二種Aの場合に、照明設備であるとか、あるいは計器で着陸をする、そういう設備を造るのは附帯施設であつた、今までは附帯施設であつたときは全額国が負担してそれを設置してきましてよ。今度はそれを格上げして基本施設にした。基本施設にすることによって地方負担が三分の一新たに導入されることになる、こういうことですね。これはいずれも国が設置し、国が管理し、国が決定する工事内容であるということですね。

そうすると、今度の法案の目的というのは、別に基本施設にしないかつた附帯設備で工事やればできたものを、わざわざ基本施設に格上げしたことによって地方自治体の負担三分の一を導入することになるという、こういう仕掛けだということですね。

○政府参考人(洞駿君) 附帯施設というのはどうしても基本的な施設ではございませんものですが、必要不可欠な施設ということには位置付けられておりません。そういう意味では、どうしても全体の財政状況とか、いろんなものもろもろの状況を踏まえて適宜選択されるということで、必要性が高いものといえますか、必ずしも整備されるかどうかという保障はないわけでございます。

それで、今回の法律改正は、照明施設とかILSという施設というものは、昔はそれこそ夜間、例えば夜間運用を行う空港というのは非常に少なかった。今はほとんど夜間運用を行う空港というのは増えてきている。ILSについても、飛行機がILS装置を付けていない飛行機も結構あった。今はほとんどの飛行機がILSを付けて下りられるようになっていく。

ですから、今後の空港の整備をするに当たっては、滑走路を整備しますけれども、それに当たって照明施設とかそれからILSの装置というものはその当該飛行場の機能を発揮する上で必要不可欠な施設である、そういう位置付けに今回変えたということでございます。

そういうことによりまして、そういう施設として性格を変えることによって、基本施設の整備の負担に当たっては国と地方が、それによって裨益する地方が応分の負担割合でそれを費用を負担すると、こういうことになっていきます。これによって結果的にですから地方負担を求めると、そのことによって、逆にいうとILSであるとか、カテゴリーⅢのみならずカテゴリーⅠが付いている空港でも今は一方通行であつて、双方方向付いている空港というのはほとんどございません。そういうものが整備が促進されるし、またこれによって地方の負担は確かに増えますが、これにつきましては地方交付税の対象の措置にすると起債の対象にすると、そういう別途の財源措置を講じているところでございます。

○富樫三三 いろいろ言うとなかなか分かんなくなるんですよ。

今度の法案の改正点というのは、そういう夜間照明であるとか計器で着陸するという設備を造つて、安全に夜間でも、あるいは安全に霧が発生したときでも着陸できるようにする、そのことによって就航率をアップしよう、こういうことですよ。このことは大変結構なことだと思ふんです。それは今まで附帯設備であつても国が全額負担してやってきましたことなんです。引き続きそのようにやれば別にどこにも問題は起こらない。大いにそれはやるべきだろうというふうに思います。

なぜあえて法を改正してまで、格上げしてまで地方負担を入れなければならないのか。新たに地方負担をしなければならぬのか。その理由については今の局長の答弁では何の答弁にもなっていないんですね。

今、国の直轄事業の問題について、私はこの間何度か取り上げてきました。建設費についても維持管理費についても、これは本来国がやるべきだろうというふうに言ってきました。それは地方分権の流れの中でも当然の方向だろうと思ふんです。

ところが、今回この法案というのは、どうも国土交通省がやろうとしているのは、そういう基本的な国全体の流れに対する、やるべきが逆さまじゃないかというふうには私は思ふんですね。安全のために必要なことであつたら、これは国が管理している飛行場なんだから国が全部やったらいいじゃないですか。単純明快な話なんです。大臣、どうですか。

○国務大臣(扇千景君) 少なくとも私は、基本的に、先ほどから森本議員がおっしゃっていましたように、着陸料が高いということ自体からも、本来は私は、公共工事というもので基本的な陸海空、国際という名が付くところは少なくとも国でやるべきである。しかも、空港も今のような空港整備特会で、空港整備機構で、全国から集まった着陸等々をプールして、そしてお客さんが少ない空港も要望があつたらそこへ造ると、私は、そういうこと自体もおかしいんじゃないかと思つていますよ。

そして、全国に九十四の空港が、それは国際空港も、Aも、一種も二種もありまだけれども、そんなに必要なのかということも改めて考えなきゃいけないというから、新たな空港は造らないと決めたわけなんです。けれども、造つた中で、その当時は飛行機自体にも装置の付いていない飛行機がまだ就航していたんですね。

ところが、だんだん機械が良くなって、先ほど富山が続きましてけれども、しよつちゅう霧で引き返すよというふうなことで、霧でも着陸できるような機械が飛行機にも付いたので、受けの空港にも付けてあげなければ、そこまで飛んでいったものを、日進月歩ですから、機械というのは、ですから、新たにそういう機械ができて飛行機にも

搭載するようになったなら、新たな空港にもそれを受けを造って、せっかく飛行機が日進月歩でいい機械が付いているんだつたら、霧があつても着陸できるようにしてあげよう。

だから、富山空港、欠陥空港で造ったんじゃないやないんですよ。きちんと造ったんですけれども、状況を見たら霧が多くて、機械の新しいものが、機械で着陸できるよう誘導できるようになったということで、じゃ新しい機械を、対応できるようににしましよということで、だったらこれは基本として入れまじよと。附帯ではなくて基本として、空港を今まで離発着できなかったところに簡便にしまじよということで、新しい機械を導入するためには私は皆さん方の負担もいただいて、そして国と地方とでしまじよということで、（発言する者あり）いやいや、お答えしているんです。それくらい機械が日進月歩になったから、新しい機械を入れるためには負担していただきますということとでお願いします。

○富樫練三君 これ、全然答えになっていないんだよね。飛行機、機材が良くなった、日進月歩で。したがって、それを受け止める飛行場も良くしよう、当然のことですよ。それを国がやったらいかがですかということです。

今まで国がやってきた。それを今回、あえて法改正をしてまでなぜ、地方自治体の負担をなぜ増やすんですかと。その理由はこうなんだということとを聞いているんだけれども、先ほどの局長も大臣もこれは答えられないようだから、最後に一点だけ確認しておきます。

せめて、せめてといふかな、少なくとも、まさか、まさかですよ、維持管理費まで地方自治体に負担させようなどということは考えていませんね。この一点だけ確認しておきます。

○政府参考人(洞駿君) 考えておりません。

○富樫練三君 次の問題に移ります。

空港の設備という、設備を強化しようという点では、これ自身は大事なことだと思いますけれども、その関係で、静岡の問題について伺っておき

たいと思います。

静岡空港の整備事業については、二〇〇一年の五月にこれら全体の、静岡だけではありませんけれども、全体として、総務省が空港の整備等に関する行政評価・監視結果に基づく勧告、これを国土交通省に行いました。その中心的な部分の一つ、その一番トップに入っているのが整備事業の採択のときの評価、その場合の需要予測の精度の一層の向上、需要予測の精度の一層の向上、精度というのは精密度ですね、正確度というか精密度、もう一つは費用対効果分析の的確な実施ということが出されています。

それで、総務省のこの勧告の中心点に、需要予測の精度の一層の向上ということがわざわざこの中心に入れられた。その背景にはどういことがあったんですか。

○政府参考人（洞駿君）
お答え申し上げます。

平成十三年の五月に総務省から空港の整備等に関する行政評価・監視結果に基づく勧告が出されてございますけれども、この中で、平成元年度から十年度までに整備を行い供用を開始した十五空港のうちで九空港で航空旅客の利用実績値が事業採択時に行った需要予測値を下回っており、このうち四空港では予測値の半分以下になっているという状況を踏まえて、需要予測というものとは景気低迷による需要の伸び悩みなどの精緻な想定が、困難な要素があるものの、その実施状況を見ると、例えば近隣空港や鉄道との競合の分析が不十分であるなど、予測方法に改善を要すると見られる例があるという、そういう指摘を受けたところでございませう。

○富樫練三君　　ということとは、新しい空港を造つたり、あるいは滑走路を延長したりという工事をやるときに、その前提として過大な需要予測があつたんで、ここをちゃんと正確にすべきだと、こういうことから勧告が行われた。大事なことだと思ひます。

ところで、静岡空港の場合、一九九五年以来、そこをスタートにして、この間、三回にわたって

この需要予測の変更をしてきたようでありませうけれども、それぞれ何人というふう^にに需要予測が変化していますか。

○政府参考人(洞駿君) 静岡空港の需要予測は、具体的に数字が出ている回数は三回ぐらいです。一番早いのは平成六年の航空法の設置許可申請時

に行つたものでございます。これでは、平成十五年
年度で七路線で年間百七十八万人の需要が見込ま
れるという需要予測結果が出ております。その後
実は空港の需要予測ではなくて、新幹線の新駅の
検討のための需要予測というのをやって、そのと
きの参考値ということで空港の需要というのが、数
字が出ているんですけれども、試算されてます
けれども、これは平成十二年の試算ですが、平成
十八年度で六路線で百二十一人から百二十八万
人というこれは幅で出ております。一番新しい需
要予測ですが、今年の四月に事業再評価の実施に
先立つて行われたものでございますけれども、こ
れは平成十八年度で四路線で百六万人と。

ですから、数字で言いますと、百七十八万、百二十一万から百二十八万、そして一等、一番新しいのが百六万と、こういう数字でございます。

○富樫練三君　そうしますと、十年足らずの間に百七十八万から百六万までですから、七十万人ぐらい減つたと、こういうことです。それだけ精密になったということなのかもしれませんけれども、ただ、社会状況、経済状況の変化もありますから、単純には言えないことは、私も思うんです。

そこで、率直に聞きますけれども、今度の百六万人というのは正確だと判断していますか。

○政府参考人(洞駿君) 今回静岡県が実施しました需要予測というものは、需要予測の精度向上を図るために、先ほどの総務省の勧告を受けて私どもの方から平成十三年度に国内航空需要予測のガイドラインというものをを出しまして、それに沿って出されたものだというふうに聞いております。

この需要予測のこの結果につきましては、今後、静岡県が実施します事業再評価の中で、第三者の

有識者から成ります事業評価監視委員会の審議等によってこの需要予測の結果というのを吟味されるということになってございまして、国土交通省といたしましては、これらの静岡県からの再評価の結果報告を受けてその妥当性を十分検証すると、こういう段取りになっております。

○富樫經三君 私は、国土交通省、とても遅いと思うんですね。これはもう明らかになっているんですよ、内容は。もちろん国も、中身、内容は十分御存じだろうから分析はしているだろうというふうに思いますけれども、百七十八万とか、先ほど出た百二十一万というのは明らかに過大な見積りだということに思いますけれども、百六万人というの、その算定の内容を見ますと大変重大な問題がたくさん入っているんですよ。

例えば、一つは、静岡空港から乗ると運賃は安くならないという算定、距離が短くても、ほかから乗ると距離は短くても高くなるし、静岡から乗れば距離は長くても運賃は安くなると、こういう事例が出されているんですね。例えば、静岡―札幌間というと九百四十キロで二万八千二百円だと。ところが、小松―札幌間というと八百五十三キロ、距離は短いんですね、ところが三万一千円と値段は高くなっちゃうと、しがつて静岡の方にお客さんは集まってくるんだと、こういう前提ですね。

それから、もう一つはアクセスの時間なんですね。でも、近隣の空港というと、例えば東の方に来ると羽田ですよね。西の方に行くとか中部がありますよね。ということで、例えば羽田の場合、三島の人たちというのは羽田に行くか静岡に行くかとかちょっと迷うところです。中間ぐらいですからね、三島は。そうすると、例えば三島から羽田までは、車で行った場合には、通常ならば大体三時間半前後で行けると、正確に言うとか二百七十分ぐらいで行けると。もちろん混雑具合にもよりますよ。しかし、最短距離と最も合理的なコースを取ればそのぐらいで行ける。ところが、今回県が算定した前提条件によると、五時間三十九分掛かることになっているんですね。三百三十九分掛かる

ることになってるんですよ。ですから、例えば西の方の場合、浜松からどっちに行くかというのは、これも迷うところですよ。静岡の方に来的か、それとも中部の方に行くかということなんですけれども、これも浜松から中部に行く場合には二時間四十五分ぐらいで行けるんだけれども、この需要予測では三時間四十一分掛かることになってるんですよ。そういうコースを作っているんですよ。これを基準にしているわけ。したがって、中部に行くとかあるいは羽田に行くよりも静岡にお客さんは集まってくる。この方が短いですよというふうに、前提をそういうふうにしてセットをしているということですね。これは極めて単純なんだけれども、しかし事実、全然違うね。実際に国民が利用する場合はそんな時間掛けないで移動しているわけですね。

あるいは便数の問題。これも、羽田―札幌間というのは四十六便あるんですよ、一日。四十六便あるんだけれども、静岡から乗って、公共交通機関を利用して、それで羽田から飛行機に乗って札幌へ行って、仕事が終わって札幌から帰ってきて羽田に、かつ静岡まで公共交通機関で帰ってこれる、これがいわゆる静岡から見たときの有効な評価できる便数である、こういうふうになっているんですよ。となれば、前の日行って仕事して帰ってくるというのは駄目、夕方行って翌日仕事して帰ってくるというの駄目。これ全部差し引くと十七便になるんですよ。そうすると羽田―札幌間は十七便しかない。したがって静岡―札幌間を利用した方がいいでしょうと、ここに人は集まってくる。

こうやって静岡の利用者が増えるような前提条件を幾つか作って、トータルしてみたら百六万人になった、こういうわけなんですよ。

しかも、静岡の場合は採算ベースは百万人だ、こう言われているわけ。そうすると、百六万、ぎりぎりのクリアですよ。そうすると、いろんな数字を作って合わせて最終的に百六万、これで費用対効果もパスできる、合格だ、利用者も需要

予測もそのぐらいあるんだと、こういうわけなんですよ。

したがって、私は、このところをもっとよく、総務省が言っていることも、国土交通省が総務省の勧告に基づいて全国に指示したのも、そういうことは良くないよということをやったんだと思うんですよ。そうじゃなかったんですか。どうですか。

○政府参考人(洞駿君) 需要予測の評価というのは、従来と比べて格段に今そのところが改善されているのは、まさしく近隣空港とか競合する交通機関との割り振り問題をどういうふうにか考えるかというのが重要なポイントでございまして、そのところをより精緻にやるべきだというガイドラインというのを私どもは出しているわけです。それに基いて静岡県がそれぞれのアクセス時間とかコストとか便数とか、そういったものを評価してやった割り振り、評価した上で割り振りというものを考えているわけでございます。

しかし、いずれにしても、先ほど申しましたように、この需要予測につきましては、静岡県が事業再評価の中で、先ほど言いました第三者から成る事業評価監視委員会の審議等によって吟味されるということになっております。

また、国土交通省としても、静岡県からの再評価の結果報告を受けて、御指摘の点も踏まえまして、御指摘の点は新聞報道等でこういう問題点が指摘されているということを私ども承知してございまして、その御指摘の点も含めまして、その妥当性を十分検証していきたいと考えております。

○富樫練三君 私は妥当ではないと、こういうふうには言っていますので、妥当性も含めて、妥当ではないという点も国において是非明らかにしていただきたい、そういう分析をきちんとやっていただきたいというふうに思います。

ところで、この静岡の空港整備事業というのは二〇〇四年で採択から十年になるわけなんですよ。二〇〇五年ですか。二〇〇四年ですよ。四

年で、来年になりますね。そこで、いわゆる一つの節目として再評価の対象になっていきます、今年が。だから、今やっているわけなんですよ、県の段階で。

そこで、その中で、県知事が、いまだに用地買収が一〇〇%済んでいないという状況の中で、まだ全部用地買収が達成されていないと、こういう中で、この新聞報道によると、土地収用法の適用を準備すると、こういうことを言っているんですね。適用しますと言っているんじゃないやなくて、準備すると、こう言っているわけなんだけれども、しかし、準備というのは、それは適用するという前提があるから準備するわけで、しないならば準備は要らないわけなんですよ。

そこで、土地収用法を、もしこれを適用するというふうになった場合なんだけれども、その場合の要件というのは法律で決められています。「土地を収用し、又は使用する公益上の必要があるもの」、こうなっています。ここで言う公益上の必要、公益というのは一体何なのか。飛行場を造ることによる公益というのはどういうものが想定されているのか、端的にお答えいただきたいと思えます。時間ありませんので。

○政府参考人(三沢真君) これはもうあくまで、ちよつと個別のケースは事業認定が出てきた段階での議論になりますので一般論で申し上げますが、法律上、土地収用法第二十條で四つ要件を、事業認定の場合の要件を決めています。その中で、第三号で、「事業計画が土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものであること」、これに適合するかどうか正に先生言われました公益性の問題でございまして、これはもう極めて一般論で申し上げますと、要するに、これにより得られる公共の利益と失われる利益というのを事業認定申請者や利害関係人からの意見書あるいはその他利用可能な資料に照らして総合的に比較考量して、前者が後者に勝るとい場合には公益性があるものと判断しているというものでございます。

○富樫練三君 もっと分かりやすく言えば、その

土地を収用して飛行場を造る、飛行場を造ることによってその土地が有効に利用されて、それが例えば住民の暮らしに大きく貢献するとか、社会的に貢献するとか、あるいはその地域の経済に大きく貢献するとか、そういう公益性がある、こういうことなんだと思いますけれども、どうですか。

○政府参考人(三沢真君) 先ほどのものを更に具体的に申し上げますと、例えば空港事業であれば、空港事業の事業計画というのが空港事業の目的に照らしてまず計画そのものとして適正かつ合理的であるかどうか、それと、今、先生言われました公共の利益増進などの空港事業施行による効果、これがどのように見込まれるかということを経合的に審査するというところでございます。

○富樫練三君 まあ、そういうことだと思っ

その上で、そういうふうな公益性が非常に高い、土地収用の対象になるそういうものだというふうになるには、その飛行場というものが多くの皆さんに利用されて初めてそうなりますよ。飛行場を造ったけれどもだれも利用しなかったということじゃ公益性があったとは言えないわけですよ。利用されるからこそそうなる。その利用されるかどうかというのは、先ほど私が申し上げました需要予測に懸かっているわけなんですよ。これから造る飛行場ですから予測でしかないわけなんだけれども、実態はどうなるかというのはやってみなきゃ分からない部分があるけれども、だからこそ科学的な要素に基づいて、前提に基づいてきちんと予測をして、これは公益性があるというふうなことがあって初めて土地収用法という法律がそこで適用が可能になるという関係になっていると思うんですよ。

ところが、その需要予測が十分じゃない、科学的な根拠がないということであれば、その土地収用法の精神からいって、その収用法を適用することはまかりならぬ、許されないことになる、法律の誤った適用になってしまう、こうなると思うんですよ。したがって、需要予測というのは極

めて、飛行場の場合に限らず、大事なことだとい
うふうに思っています。

大体、ここの飛行場については、読売新聞の世論調査によると四八％反対、賛成者は二〇％台しかないんですね、何年か前の調査なんだけれども。そういうことだから、まずはきちんと県民的な合意を作る。それまではこれは凍結をして、その上でよく検討して、抜本的な検討を加えた上で、続行するのかやめるのか、規模をどうするのか、こういうことを検討するのが当然ではないのかかと、私は当面そういうふうにするべきだということに思いますが、大臣、いかがですか。最後にお願います。

○国務大臣(扇千景君) 私は、富樫議員がおっしゃったとおり、新聞によつて、知事が土地収用法の準備に入つたと書いてある新聞を読んですぐ洞局長に、どうなっているんだと。私はまだ、今おっしゃつたように、事業計画して十年目が本年です。そして、私は、局長から聞いていたのは先ほど局長が答えたように、委員会を設置してこれは静岡の県が設置して管理するといういわゆつて第三種空港でございますから、ですから主体は静岡県でございますので、知事の意向はどうなのかということも聞きました。そうしましたら、洞局長からも、今静岡県の需要予測等々で委員会を作つて、委員会の答申を夏までにしますと。夏までのはいつなのだと言いましたら、それは八月に概算要求が出ますから、その結果が出てからでないと予算要求には、概算要求に出さないということで私は聞いておりますので、今、富樫議員がおっしゃつたように、私は、この報告をいただかなければ、概算要求付けるも付けないも、私は静岡県次第で、この予測が違つていれば、今までもいろいろなところで予測が違いました。本四もそうです。けれども、今回も後であるときと言われれば、たから困るので、これは嚴重にしてくださいということを言つてありますし、静岡県もなるべく夏概算要求までに結論を出すということが局長からのも来ていますので、これは私は信用していいと。

今の調査結果は静岡県が出した結果ですから、静岡県が調査していますから、これに疑義があるのであれば、これは局長からもう一度県に要請して、きちんと委員会での、静岡県事業評価監視委員会というのができていますから、メンバーも、表を持っていきますから、私。そこできちんと論議が出て、今年夏までに結果が出て、イエスカノーかということがあると思いますので、私はそれを間違いないく実行してほしいと思っています。

○富樫練三君 終わります。

○大江康弘君 国連の大江でございます。

測上先生も今日は元気に出てこられましたので、しんがりをさせていただくのは今日でもう最後だと思えますけれども、しっかりと締めをやらせていただきたいと思いますが、この二つの法案は基本的には賛成であります。

そこで大臣に、日ごろからちよつと一点気になることがありましたので聞かせていただきたいんですが、先ほども着陸料等の高さが非常にいろんなところにデメリツトを与えておるといふような御意見もありました。確かにそうであります。

昨日、まだこれ最終的な方向は出ておりませんが、一昨年の日航のニアミスのこと、警察は管制官とそれから当時のパイロットを起訴をしたということだそうです。それに対して日航のパイロット側は非常に抵抗をしております、それはどの点かといいますと、日航は最終的に管制官の言ってくる指示を優先をさせた。しかし警察は、人為的なミスなどの不測の事態を克服するためにTCASですが、この機械を信頼すべきであった、従うべきであったということでありまして、最終的に人に従うのか機械を信頼するのかかという非常に微妙な判断が今後どういうふうに出るのか分かりますけれども。

しかし、こういう警察の見方からしますと、機械を信頼をしろということでありましたら、ますますって飛行機自体の安全性、飛行機の安全面というものが求められるわけでありまして、そこで、私が日ごろ危惧するというのは、大臣が航空

会社に、運賃を値上げをするというのが、これはもうけしからぬとまでは言いませんけれども、着陸料が上がって、それを便乗さすということ、料金に転嫁をさすというのはおかしいんじゃないかかというのをいくつか記者会見でおっしゃられていた。

確かに、我々は、やはり国民もそうですが、安ければこれはいいということでありますけれど、私も、私なんかは子供のときに飛行機というのは高い乗り物であると。その代わり、その高さに安全面、それからスピードというものの価値観をその値段にやはり反映をさせておったということで、それだけに、どんどんどんどん安くなっていて、一昨日なんかJTBが韓国往復で五千八百円なんというのを、こんな値段設定が出てくるというのは、こんなことを聞けば本当に航空運賃というのは設定おかしいんじゃないかと思っています。

しかし、私が言いたいのは、やはり余り飛行機に低価格を求めることによって失われていくもの、あるいはしわ寄せが来るもの、確かに、飛行機に乗って大阪まで帰るのに本当言ったら我々あんなジュースなんか要らぬのですね。あんなサービスなんか要らぬのです。今夕刊は出ませんけれども、こんな新聞も要らない。こういう余計なことは確かに省いたらいいと思うんですけれども、一番危惧をされるのは、今前段に申し上げましたように、飛行機自体の安全性、いわゆる機械を見る整備員の人たちにしわ寄せが来て、その部分にしわ寄せが来て、結局飛行機自体の安全性が損なわれるということになったときに、結局それが飛行機運賃の低価格化というものを求めていく余り、そういうところにしわ寄せが来ると。ほかの部分で来るんだったらこれは納得ができてますね。

それはしかし、ある程度、航空会社というのは民間ですから、これはしかし国では低価格を求められる。大臣までがやっぱりそういう航空料金を上げるのはけしからぬということになって、監督官庁のトップからそういうことを言われたら、やつ

ぱり民間航空会社はどこか考える。その考えたときにどこへしわ寄せ行かということとは非常に心配する一人なんですけれども、そこらは大臣、どう思われますか。今の飛行機の運賃の値段の低価格化を求めるということの中の安全性との整合性をどう高めていくのかということ。

○国務大臣(扇千景君) 私は全く違った面で見なければならぬと思います。安全性というのは、これは飛行機のみならず、国土交通省は陸海空安全というのが第一でございます。料金というのはその後でございます。料金で、今、大江議員がおっしゃったように、高い料金を取って安全な機械を作っているから一〇〇%だということはあり得ません。

今回の日航機のニアミスもそうです。人を信じるか機械を信じるかということで、私のような素人も分かります。どっちを信じていいのか。けれども、これが国際的になりますと、それでは済まないんです。やっぱり国際協定の中で、飛行機というのは管制官の指示によつて離発着するから安全なんだ。けれども、パイロットはパイロットの勘というものもあるんでしょう。ですから私は、視界の中に入っているものに関しては別ですが、管制官に誘導されて、監視官の、管制官の指示どおりに着陸するということには、私は、管制官に従わなければ、これは国際ルールも何もありません。有視界飛行なら別ですよ。

ですから私は、そういう意味では、今回の件に
関しては、司直の手でどのように判断されるか、
私がそれをどう言う資格もありますし、私
はそれだけの能力もあります。けれども、今おつ
しゃったように、安全性と料金とがリンクするとい
うことはあり得ません。それは別です。安全性
の方がもっと大事です。この安全性のために高く
しなければいけないと、高くしなければ安全が守
れないというのは別ですけれども。

私は、何よりも安全というのが、国土交通省の陸海空には絶対に関守るようになつてありますので、今、大江議員がおっしゃったことは

私も同じ疑問を持っています。人を信じるべきか機械を信じるべきか、この判断は難しいところですけれども、私は、国際ルールから見ても、国際的に日本の離発着は安全だと思えるようでないければ、あらゆる経済も観光もすべてが私はまた信頼をなくしてしまうと思いますので、安全性はすべてに勝る、そして料金はその二次的なものであるというふうに考えさせていただきたいと思っています。

○大江康弘君 これはもう今日はこれ以上突っ込んで申し上げるものではありませんので、この問題はこれで終わらせていただきたいと思いますけれども。

次に、今回の広島と青森ですか、このことに関しては、これは私が理解しておるのは、飛行機のことという精密化、高度化、今、日進月歩ということとを大臣も言われましたけれども、そういう中でどう対応していくかということ、ある意味では、今まで車といえばオプション装置であった。外国へ行けばなぜ車が安いといったら、ステレオもラジオも何も付いていないんですね。私もオーストラリアでおりましたけれども、向こうで車を買って、本当に安い。だけれども、そこからラジオを付けたりしていたら、結局日本で買うぐらいと同じぐらいの値段になるという。ですから、それだけやはりオプション化が、最初から備えなければいけないというぐらいいやばり技術も進歩したというか、そういうことではなからうかと思えます。それだけに、我々地方に住んでおいて、地方間の路線というのは、やはり航空会社によって採算面ですぐ廃止されるんですね。我々、白浜もそうですが、一時広島へも飛ばしておりました。また、福岡にも飛ばしておりましたけれども、結局、これは日航の関連の子会社ですけれども、これは仕方がないんです。民間会社に言わせれば、もう乗る人がふだんはないわけですから。

ですから、そういうことから考えたときに、平成の十二年の二月にこれ規制緩和をされて、いわゆる路線というのが航空会社が決められるように

なつたと。そういうことになったときに、局長、田舎の地方空港九十四ある中で、その中の地方空港にしてみれば、やっぱり一番行きたいのは羽田。東京というこの都市とどう結ぶか。そうやってきたとき、発着枠、いわゆるジェット枠がもう満杯だと言われておると。だから、今の前段の話じゃないですけれども、そういう中で、管制官、私大変だと思ふんです。これ、一人が一度に二十機ほどの飛行機を見るとき、こんなことは正に神業でありまして。

そういうことも含めたときに、やはり羽田というこの日本の中心の空港を、今後、せっかく地方がこれだけの高度化、いわゆる技術化に対応できていっても、今度は飛んでくる飛行機、行きたいところに行けない、飛ばしたいときにそこに行けないという、そういう絶対数の限られた中で、やはり羽田をどうしていくかということは非常に私は早急に、与えられた、今、大臣がいろいろ中心になって関東圏の知事さんとかいろいろの方と進められておられますけれども、いずれにしても今の状況の中でも発着枠というのはもうこれ以上伸ばすことができないのかどうか。それも含めて、羽田の在り方というのを一回ちょっと教えてもらえますか。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。

地方空港の利用促進によります全国的なネットワークの形成、充実について、私どもとしても非常に重要な課題であると認識してございまして、国内航空ネットワークの拡充のための施策をいろいろ講じているところでございます。

具体的に、今年度におきましては、国管理の二種A空港の着陸料を十分の七に軽減してございまして、羽田空港の地方路線の着陸料につきましても、その便数等に応じて最大二分の一に着陸料をまけるとか、そういったインセンティブ等を与えているところでございます。また、非常に、もう容量一杯でございまして、今年の七月から羽田空港の発着枠を若干工夫をしまして一日十四便増便が可能となりましたけれども、新規航空会社

への優先配分とともに、大手の航空会社について、競争促進ということで他社単独路線への参入、あるいは便数格差を路線の増便又は地方路線の充実に使いたないよということと暫定使用というものを認めているところでございまして、いろいろ工夫をしているところでございます。また、地方の自治体におきましては地方路線の維持のためにいろんな振興策なり助成策なりを講じていらっしゃるところでございます。

しかしながら、基本的には、問題は羽田の発着枠が非常にもう満杯になっているというのが致命的な問題でございまして、先ほど大臣がお答え申し上げましたとおり、地方空港の需要がまた仮に小ざれば、その需要に応じた航空機材を使用し多頻度運航などを行って利用者利便を高めるとか、そういった個々の工夫というのが出てくるわけでございますけれども、そういうことを個々に実現するためにも、一日も早い羽田の再拡張というものが望まれるところでございまして、そのために頑張りたいと考えております。

○大江康弘君 これはもう政治マターでありまして、大臣やあるいは政府の、そしてまた周辺のそうした自治体の判断というのが一番大きいのであらうと思ふので、御努力をお願いをしたいというところを要望しておきます。

最後に、金澤港務局長、このEDIシステムというのは、正にもう遅かりし感もあるんでしようけれども、これから日本が海洋国家としてまた伸びていくというための一里塚というふうにとらえておるわけでありまして、国際競争力にどう打ちかかっていくかということでもありますけれども、EDI化が進んでいく中で、確かに書類というんですか、手続というのか、そういうものが簡素化されても、結局はマンパワーの中で、入管だとか税関だとか検疫だとかということになってきたときに、書面でのこういうスピード化に対してそのマンパワーがどれだけ対応できるか、二十四時間、三百六十四日という話が先ほどありましたけれども、そのC I Qの関係の官庁とのやっぱりい

ろんな横のつながりもあると思いますけれども、そういう実際にやっていくという連携という形の中で、今後どうあれを進めていくのかというのをちよつと聞かせていただきたいと思います。

○政府参考人(金澤寛君) 我が国の港湾のワンストップサービス化の推進に努めております。先ほど来御説明いたしておりますが、C I Q官庁、これは財務省、法務省、農林水産省、厚生労働省でございますが、それとの連携が非常に重要であるというふうにしてございまして、国土交通省との連携協力体制を一層強化いたしますために、平成十三年九月にC I Q T、Tというのはトランスポートで私どものこととございまして、C I Q T連絡調整会議というものを設置いたしまして、頻繁に協議を重ねております。

とりわけ、ワンストップサービス化につきましては、そのC I Q Tのメンバーのほかに、先ほど御説明いたしました九府省におきまして会議を設置して、ワンストップサービス化の早期実現に努めてきたところでございます。

例えて言いますと、EDI化が進み、そしてS e a N A C C Sとの連携ができてワンストップサービス化ができる。それとともに、私どもが努力いたしますことによって、港湾運送の二十四時間、三百六十四日、これは港湾運送業界が非常に御努力いただきましてそういうことも実現いたしました。それが、それとともに、やはり関税当局も御努力いただきまして、主要港における関税、通関体制の二十四時間化といえますか、そういう臨時開庁、手続を省力化すると手数を削減するとか、私どもとの連携の中でいろいろ御努力していただいております。

こういう関係を今後とも強化していきながら、国際競争力の強化、こういうことに努めてまいりたいと思っております。

○委員長(藤井俊男君) 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。

○大沢辰美君 私は、日本共産党を代表いたしまして、空港整備法の一部を改正する法律案、そして港湾法等の一部を改正する法律案に、それぞれに反対討論を行いたいと思います。

まず、空港整備法の一部を改正する法律案についてです。

本法案により、航空機が夜間や濃霧の悪天候の中でも安全に着陸できるように、照明施設やいわゆるILS、計器飛行着陸システムですね、この整備を空港施設の基本施設と位置付け、できるだけ欠航をなくし、利便性を向上させることは当然のことであり、同意できますが、しかし、本法案は、空港の高度化の名目に、国内ネットワークを担っている国直轄の拠点空港の就航率や利便性等を一層の向上をさせるために新たな地方負担を求めるもので、反対であります。しかも、地方空港のカテゴリーⅢの整備は、新たに地方単独事業として国の補助を引き下げるものであり、認めることはできません。また、欠航が相次ぎ、島民の生活に重大な影響を与える離島空港の就航率や利便性の向上のための具体的な対策がなく、今までどおり地方や事業者任せとなっていることは重大であって、このことも付け加えておきたいと思えます。

次いで、港湾法等の一部を改正する法律案についてであります。

本法案は、都市再生特別措置法の適用を港湾施設にも広げ、臨海部未利用地の開発をやりやすくし、遊休地を抱えた大企業を支援して、その利益を保障するものであります。そのことは、都市再生に参加するゼネコン、不動産会社、民間ディベロッパーなど、利益を保障し、開発の障害になる都市計画法等の規制を大幅に緩和して、自由に事業を行えるように民間事業者への各種の手厚い資金援助等の支援を行う大企業優遇の法律であります。そのために、容認することはできません。以上、二法案を反対することを明らかにして、

討論を終わります。

○委員長(藤井俊男君) 他に御意見もないようですから、討論は終了したものと認めます。

これより採決に入ります。

まず、港湾法等の一部を改正する法律案の採決を行います。

本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(藤井俊男君) 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。

次に、空港整備法の一部を改正する法律案の採決を行います。

本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(藤井俊男君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、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(藤井俊男君) 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。

午後零時十九分散会

四月二十五日本委員会に左の案件が付託された。

一、移動の権利の保障に関する請願(第一六三七号)(第一六四三号)(第一六四四号)

第一六三七号 平成十五年四月十一日受理

移動の権利の保障に関する請願

請願者 札幌市西区二十四軒四条四ノ一二

ノ二九 服部光子 外九十九名

紹介議員 信田 邦雄君

この請願の趣旨は、第一四八三号と同じである。

第一六四三号 平成十五年四月十四日受理

移動の権利の保障に関する請願

請願者 札幌市清田区里塚三条六ノ三ノ一

○吉沼孝之 外九十九名

紹介議員 信田 邦雄君

この請願の趣旨は、第一四八三号と同じである。

第一六四四号 平成十五年四月十四日受理

移動の権利の保障に関する請願

請願者 神奈川県伊勢原市上粕屋一、五〇

九ノ九 塚本義夫 外九百三十九

名

紹介議員 風間 昶君

この請願の趣旨は、第一四八三号と同じである。