

を掛けたのは三月の十八日でございました。四月の八日に改善命令を発しております。それから、今日は、御存じのとおり、六月の六日、伏木富山港に入港予定で参りましたけれども、これも中国を経由して荷物を載つけて日本に来たわけだけれども、見るからに十四項目の改善命令に対処していないということがありありだったのですから、これは富山県が御判断で入港停止をお掛けになりました。

も保険に入っていく、ない船もたくさんございましょうけれども、まず国際的に認められたポートステートコントロールを遵守した船が入ってくるのは当然なことでございます。

は、国際線の搭乗実績を見ますと、四月で前年度比で約四割の激減でございます。五月で約五割六月で約四割と。そして、七月の予約も前年度で約三割程度まで落ち込んでございまして、航空会社の見通しによりますと、大手の航空グループ全体で今年度約一千五百億円程度の大幅な減収が見込まれていると聞いているところでございます。また、新東京国際空港公団につきましても四月から六月までの第一・四半期で合計で約七十六億円の減収になつたと聞いております。このような状況を受けまして、各航空会社では

国でござりますから、あらゆる港に入つてまいります。外国船を入れてゐる港だけでも百数十港ございます。そして、現在も、これは国籍がばらばらではござりますけれども、日本の周りに今十隻座礁したりあるいは老朽化で放置した外国船籍がございます。そういう意味で、大変、地方の港湾では、夏を迎えて、利用する近海の、港の近くの海水浴場等々のお客様も考慮して、今、日本近海で放置されております十隻、一隻はこの間処理いたしましたね。けれども、その一隻処理するだけでも二億から三億という、物によつては大

○野上浩太郎君 ありがとうございました。
今お話をございましたとおり、無保険船の話とかSOLAS条約への対応に向けての法整備などの機運も今盛り上がりがつてきておりますので、いう法整備に向けても積極的に対応していくべきではないかというふうに思っております。それでは、法案の方に入らせていただきたいと

思いますが、この成田の民営化の議論が進んでおりま
す中で、イラクの問題ですかあるいはS A R Sの問題について、航空業界や空港、本当に甚
大な被害を受けたわけでございます。

力を挙げて支出削減策に取り組んでいると聞いているところです。

トコントロールを、これは国際的に認知されたものですから、検査を受けて、改善命令出したにもかかわらず、それを処置しない船は日本には入港拒否をしようということで、私は、富山が決断なったことは、今後のこういうポートステートメントを掛けられるという分かっている船に

SARSの問題について、この一日も早く日本ントがこの感染地域から除外をされましたし、五日にも、あと残るは台湾だけでございますので、この台湾が除外をされると、いよいよSARSがWHOで終息宣言がなされるということでござりますので、ここで一度、このイラクあるいはSARSの被害につきまして総括をさせていただきたい

対しては大変な抑止力になると、そう思つておりますので、そういう意味では、今回の富山県の取られた処置、それに関して私は、今でも十隻、日本海に、日本じゅうの港でそうしたのも抱えてい るわけですから、そういう意味では大変な御決断であったと 思いますし、これから日本に目指して、経済的にも、入港してこようという船は少なくとも

いと思いますし、さらには、この被害についてどういう対応をしていくのか、この点をお聞きをしたいというふうに思います。

○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、航空業界は、イラク戦争、そしてSARSにより大変大きな影響を受けているところでございまして、航空会社につきまして

今後とも こういう航空産業が我が国の経済活動にかんがみまして、今後の旅客の需要の動向とか航空会社の経営状況等を十分注視して、そういう状況を踏まえながら、今後とも必要に応じて、更に必要な措置が必要かどうかということについても適切に対処してまいりたいと考えております。○野上浩太郎君 四割から五割の減ということですが、本当に甚大な被害でございまして、民営化の道筋

には国が国際拠点空港として責任を持つべきであります。でなければ外国のお客様に安心して乗り入れてもらえないという、私は基本的には国が全責任を持って空港管理をするというのが理想だと思つております。

けれども、残念ながら、国がそのようにしておられましても、成田、新東京国際空港は一九七八年に開港し、二十六年たつて、昨年二十五年目で、たけれども、やつと二本目の滑走路が、二十五五年間造れなかつた。一本の滑走路で私は国際といふ看板は、それは世間に通用しない、国際的にはどんな発展途上国行つても国際空港と名の付くところには複数の滑走路があります。

ところが、こうして新たに民営化するということになりましたけれども、私は総裁の就任のとき、総裁に申し上げました。現段階では暫定の滑走路、二千八百八十では私は国際という名にふさわしくない。ですから、これが二千五百、少なくとも

は、国際線の搭乗実績を見ますと、四月で前年度比で約四割の激減でございます。五月で約五割、六月で約四割と。そして、七月の予約も前年度比で約三割程度まで落ち込んでございまして、航空会社の見通しによりますと、大手の航空グループ全体で今年度約一千五百億円程度の大幅な減収が見込まれていると聞いていますところでございます。また、新東京国際空港公団につきましても、四月から六月までの第一・四半期で合計で約七十六億円の減収になつたと聞いております。

このようないくつかの状況を受けまして、各航空会社では、それぞれ従来から的人件費の削減であるとか、機材の小型化とか統一化とか、整備の外注化等の費用削減に加えまして、減便とかあるいは一時休職などの実施などの費用削減策を実施しているところでございます。また、新東京国際空港公団についても、建設工事の抑制であるとか施設維持等のコストの抑制、管理コストの節減等によつて、全効力を挙げて支出削減策に取り組んでいると聞いているところでございます。

私ども国土交通省といたしましても、イラク戦争勃発直後に航空機へのテロ等によつて第三者に被害が発生した場合の攻撃措置を正直にございましたので、しっかりと対応をお願いしたいというふうに思ひます。

引き続きまして次の質問でございますが、このたびの民営化の議論は、当初はその形態は上物と下物を分離をするという上下分離論ということでお進んでおりましたが、最終的には上と下を一体化をして民営化をすると、そういう単独論に移行されたわけでございますが、その移行された経緯は、すとかメリット、デメリットを含めて、いわゆる今回の上下一体論の民営化によつて目指す新しい空港像ですとか、整備の方向性をまずお伺いたいと思いますし、またあわせて、結果的には民营化によって例えは着陸料が下がつたとか客容量が増えただとか、そういう具体的な成果がないとこれは意味がないわけでございますので、そういう目指す具体的な成果等々も併せてお伺いをさせていただければと思います。扇大臣にお願いをいたしたいと思います。

○國務大臣(扇景君) 今、お話をましたように本来、国際空港という名の付くものは私は基本的に国が国際拠点空港として責任を持つべきである、ではなくれば外国の方客機に安心して乗り入れ

達成できるまでは完全民営化というのはおこがましいですよと総裁に申し上げました。総裁いらっしゃいますからよくお分かりでございます。

けれども、私は、創意工夫をして、それぞれの空港はそれぞの空港の立地条件、あるいは上を民営化して、私はもつと、飛行機に乗る人だけじゃなくて、飛行機に乗らない人もある空港に行つて子供にも飛行機の発着を見せたり、あるいは夜はまあ時間になればデートスポットになると。それこそアクアラインの海ほたるのように土日はデトロットで満員だというようなことに、私は空港の上物は民間の活力で利用すべきであると、そう思つております。

けれども、その空港の立地条件によってピューガいいとか、いろいろ条件がありますので、成田は成田で上下分離の方がきちんとやりやすいと、

こうおっしゃるものですから、本来は私はもつと民間のいい知恵を思いましてけれども、きっと

今度成田空港はいい知恵を、民間以上の知恵を出

して楽しい空港を作つてくださるものだと、そう信じております。私は、今後は利用者のサービ

ス、それから、空港が幾ら良くなつても今のよう

に外国のお客様がC.I.Q.を通るのに一時間も掛か

る、これでは空港が死んでしまいますので、空港

の整備のみならず、我々は政府として、各省連携して外国人の入国検査がスムーズにいくよう

に、それは国としては、やっぱり国と地方、民間

が相まって協力して初めて国際空港の地位とい

うものが受け入れられるんだろうと思ひますので、

今後民営化に向けての成田の、どのような楽しい

空港になるか、私も楽しみにしながら、あえてこの法案を出させていただいて、二十一世紀の新しい成田空港の出発を見守つていきたいと思つています。

○野上浩太郎君 ありがとうございます。

本当に楽しい空港になればいいなと私もそのように思つておりますが、そういう中で、今日は黒野総裁にお忙しい中においていただきましたので、お聞きをさせてまいりたいと思ひますが、四

月一日に、来年ですね、特殊会社が控えておりまして、公団の方でもいろんな取組をされておられます。この審議を通じましたり、あるいはプレスを通しましたり、いろんな話が伝わってまいります。

例えば心の民営化の必要性というものの強く説いていらっしゃいまして、これも大事な視点であらうと思いますが、まず、その民営化に向けて公団での現状どういう取組をされておられるのか、また黒野総裁自身どういうビジョンをお持ちであるのか、そういうメッセージを承りたいというふうに思います。

○参考人(黒野匡彦君)

一口で申し上げますと、大臣のお言葉ありましたように、楽しく、か

つみんなに愛される空港を目指したいと思っております。

今具体的にどんな準備しているかということでおざいます。が、大きく二つに分けて御説明をさせ

ていますが、一つはシステム、システムの変更ということでございまして、これは膨大な作業がございます。

一つはシステム、システムの変更ということでございまして、これは膨大な作業がございます。

ございまして、これは具体的にどうするかということでおざいます。行政効果を見るために私どもは前から

おります。行政効果を見るために私どもは前から

○野上浩太郎君 今、弾力的
ントだと思っております。

○野上浩太郎君 今、弾力的に前向きに対応していくという御答弁をいたきました。正にその方向でお願いをいたしたいと思います。

こういう商業施設の事業展開というのは本当に高度で専門的なノウハウが必要なわけでございま

かということを慎重に考えながら、一步一步や
ていきたいと思っているところであります。

その先には何があるかといいますと、正に国際的
にも大変批判をいただいております空港使用料、これを世界の水準にひたり付けるというのは、
これはなかなか難しいと思いますが、幾らかでも
下げるにによって、世界に対して、我々も世界の
航空網の一員として合理化努力をしていきますよ

といいますか、それからビル事業者が独自にいろいろ収益事業等で、そういう収益事業を行つて利益を得ておられるわけですが、どういう収益性の両面、両方をかんがみますと、利益の一部というのはやはり利用者にも還元すべきでありますし、また土地使用料もそういった点を両面を考えながら適正な水準となるよう算定方式についても検討すべきではないかという指摘がなされていところでございます。

現行の使用料は先ほど申しましたとおり財務省の通達によつて他の行政財産と全く同様の基準で一律に定められているものでござりますから、この見直しに当たつては財務省との協力、協議というのをいただく必要がありますけれども、私ども国土交通省といつたしましても本件に対しまして適切に対応していただきたいと考えておりますが、私どもは私どもとして考え方をどういうふうに整理していくべきかということについていた

だいま勉強しているところです」といいます。

○野上浩太郎君 こういう民営化の議論が進んで
いる中での話でございますので、是非今の御答弁

のよう適切に建設的に対応していただきたいと
、うふうて思つてらります。

いふことは思つておれませんが、それで、次の質問に移りますが、この民営化後

の税制ですか融資措置などに対する支援措置に

ついての質問であります。例えは民営化をしま

したJR各社におきましても、例えば政府補助で
一、支手金貸、二種免利等の制度はござ
る。

すとか政府金融各種税制等の支援措置が講じられ二通りミソニギハ民営後之の必要ニシテ

れでおりましたが、民営後もその必要に応じて引き続き多くの支援措置が存続をしております。成

き緒の多くの支撑装置が存続をしております。成田空港におひても、これは同様の観点から、固定

資産税の軽減の継続ですか、あるハは骨走路の

延長を始めとする全施設に対する税制あるいは財

政上の支援といふものも検討すべきではないかと

思いますが、検討をお聞かせ願いたいと思います

し、併せて、これは世界的にほとんど例を見ない

航空機燃料税というものがございますので、これ

についての軽減等についての見解などもお聞かせ

を願いたいというふうに思います。

○政府参考人(洞駿君) 成田空港は我が国を代表する国際拠点空港でございまして、その整備につきましては最終的には国が責任を負うという形になつてゐるわけでございます。そういうことで、特殊会社された後におきましても、一千五百メートル滑走路などの空港施設の整備が着実に行われるよう、本法案においては国が空港会社に対して必要に応じて無利子貸付け等の所要の財政支援が行われるようにするなどの措置を講じているところでございます。

また、税制に関しましては、現在の空港公団では、例えは滑走路等の基本施設等について固定資産税を二分の一に軽減しているほか、防音工事を受ける住民が受ける補助金をその所得に算入しないこととする等の特別措置が講じられているところでございますけれども、空港会社につきましても、このような同様の特別措置を継続適用するとの要否につきまして、先生今御指摘のJRの事例等々も十分参考にしながら政府内において現在検討しているところでございます。

それから、御指摘の航空機燃料税についても見直し等の検討をすべきじゃないかということですが、さいますが、航空機燃料税の課税対象は、先生御承知のとおり、国内路線のみでございまして、国際路線には課税されておりません。したがいまして、成田空港に発着する航空機には課税されておりません。

それで、航空機燃料税収入の十三分の一に相当する額は一般会計を通じていわゆる空港整備特別会計に繰り入れられておりまして、これが、いわゆる国際競争力を維持強化する、あるいは観光立国を目指す観点からの大都市圏拠点空港の整備等の財源として重要な地位を占めているところでございまして、空港整備特別会計の歳入の中の約二割近くを占めているわけでございます。また、この燃料税収入の十三分の一に相当する額は譲与税として空港関係の自治体に交付されておりまして、騒音対策を始めとします空港の周辺対策に充てて、空港の運営にあたるところであります。

そういうことで、燃料税收入は空港の整備あるいは自治体の騒音対策等の事業を実施する上で重要な財源になつてゐるということは厳然たる事実でござりますので、その軽減につきましては慎重に対処すべきであろうと考えております。

なお、離島とか沖縄路線につきましては航空機燃料税の軽減措置を行つておりますが、平成十五年度におきましては総額で七十二億円の軽減が見込まれてゐるところでございます。

○野上浩太郎君 これは国際競争力に資するためにも必要な措置だと思いますし、前向きな検討をお願いをしたいと思いますが、現在、羽田空港の国際化の話もございまして、あるいは成田と羽田の機能分担等々、様々な議論があるわけでございますが、羽田を含めて地方空港についても一点お聞きをさせていただきたいというふうに思いますが、言うまでもなく、地方空港は国内の航空輸送ネットワーク形成になくてはならないものでござります。地方空港について、国内の航空ネットワークの充実という観点ですか、あるいは地方の国際交流の活性化のために要望の高い国際航空路線の拡充等による地方空港の国際化ですか、あるいはチャーター便の規制緩和等への対応も含めて、今後の地方航空行政の在り方について扇大臣にお聞きをさせていただきたいというふうに思いました。

○國務大臣(扇千景君) 今、野上委員おっしゃいましたように、日本の空港が今現在第一種からその他まで含めて九十四ございます。その中で、国際線の離発着を認めているのが、これが二十三ござります。そういう意味では、地方空港もますますす、今おっしゃったチャーター便等々、全国で二十三か所の地方空港も含めて国際の離発着しておられますので、大変私はうれしい悲鳴といいますか、いろんな国から私のところへいらしています。

それから、今の成田の話が出ましたけれども、成田も今、三十四か国成田に乗り入れたいといふうに申入者が、ウエーティングが、待つてくださいます。こんなうれしい話はないんで、そ

は国策としていかがなものか。
先ほども局長言いましたように、私たちは小泉内閣で、二〇一〇年、観光客倍増という、五百五万人を一千万人お客様呼び込もうと言っているときには、成田は、今度は御希望ですから、今まででは新東京国際空港と言つたんですけれども、成田という名前を入れたいという地元の皆さん方の強い要望で、今度は成田国際空港に、成田という字が入るわけですから、そういう意味でも、今まで成田に御協力いただいた周辺の皆さん方の御要望を入れて成田国際空港という成田という名前を入れた以上は、地元の皆さんにも是非御協力いただき、御理解もいただいて、そして地元の皆さんと成田国際空港が両々相まって発展していくということでおなれば、私は成田の発展は望めない、今のようにならなければ、私は成田に行きたい、行きたいという國が今後なくなつちやいます。
そういう意味では、本来は成田から今おっしゃった地方空港に国際線と国内線の乗換えが成田でできるのが一番いいんです。でなければ、今外国いろいろな例をおっしゃいましたけれども、外国が免税店でも繁栄するのは、国際線と国内線に乗り換えるときの時間待ちに売店が売れるんです。私も、名前は言いませんけれども、あの空港に行つてあの買物がしたいというぐらい楽しいもの一杯あるんです。
けれども、残念ながら日本の航空行政、反省もこれは含めてすけれども、成田で国際線で降りて国内線の羽田に行くのに、少なくとも、タクシーで行つても一時間三十分。料金は二万以上。そして、なおかつ高速料が二千三百五十円。これでは国際線も生かされない、国内線も生かされないと、いう、これは私は政策的には、国会議員も含めて、私は日本の航空行政のグランドデザインがなかつたということを反省しておりますけれども、今おっしゃつたように、成田もそうですけれども、羽田もそうです。もつと羽田と乗り入れたいといふ地方からの申入れが殺到してますけれども、

そういう意味で、皆さん方に私は是非、国土交通省としては、今回は、大体、地方の空港、昔は一県一空港なんということを言つた政治家もいましたけれども、今これで大体地方には行き渡つております。量的には私は今で大体できていますと思いつから、新規は離島以外は造らないということで、今まである空港のストックをなるべく充実さそと、質の向上ということできやつておりますし、また、御存じのとおり、少なくとも、私たちは地方空港の、平成十三年ですけれども、国土交通省の公共事業改革への取組ということで明らかにいたしまして、あるものを充実さそとうことになつていますので、是非この地方空港と国際線の乗り入れと乗り継ぎ、連係、そういうものが私はより地方の発展に期すると思いますので、成田も含めて地方空港との連係、連結も政治課題として私たちは今後努力していくて、チャーター便のみならず定期便が行くというような地方空港の私は充実も図つていかなければならぬ。それが日本の経済的なあるいは環境的な第三次産業の大きな要素の観光の倍増といふことも我々は図るためには、まず玄関口を、足下を固めていきたいと思っています。

○野上浩太郎君 ありがとうございました。時間の関係上、ちょっと次の質問、申し訳ないんですけどが省略させていただきたいと思います。

また、このほかにも有事ですか災害の対応あるいは滑走路の二千五百メートル化ですか騒音対策、地域との共生、地元との関係、あるいは空整特会の在り方等々、重要な問題あるわけでございますが、今日は地元の椎名議員もいらっしゃつておりますので、私は次の法案に移らさせていただきたいというふうに思いますが、航空法の一部を改正する法律案について、これは航空機の安全に重大な影響を与えるものでございまして、これは近年大変急増しておるわけでございます。客室乗務員に対するアンケートでも、三人に一人がこいう被害を受けておるわけでございますし、注

意をしても、その法律の根拠はどこにあるんだといふようなことを言われることが現場では一番つらいというふうに言われております。また、今まで注意をすると大体二割ぐらいは更にエスカレートして、暴力を振るわれたり威嚇をされたりというふうな結果も出ているそうございます。航空機において迷惑行為、本当にその安全性に重大な影響を与えるものでござりますし、列車やバスや客船等にあるものが航空機はなかつたということで、このたびの法整備は強く望まれてゐるのではないかというふうに思いますが、時間もございませんので、一番と二番、一緒にお聞きをさせていただきたいと思いますが、まず大事なのは、この法改正を受けての安全阻害行為というものを一般の利用客にどういうふうに周知徹底をしていくのか。これは外国人利用客も含めてどういうふうに周知徹底をしていくのかということが重要だと思いますし、あわせて、この法案というのは日本国籍の飛行機と外国籍の飛行機が、日本の領空内に入った飛行機が対象ということでございましたので、これから法改正が適用されますよというふうな対応をしなければいけない、厳密に言うと。なかなかこれは難しい、対応が難しいんではないかと思いますが、その辺の対応についてお聞きをしたいと思います。

申し訳ありませんが、もう一点でございますが、機内の内で多いのは、トイレの中での喫煙ということでございまして、これが一番多いわけでございましますし、一番危険な行為であるわけでございまして、それが吸つたか特定ができないわけでございまして、そういう意味では法的な拘束力も弱まるかもしれませんので、例えばトイレの中に煙感知器みたいなものを付けて、たばこを吸え付かっても、だれが吸つたか特定ができないわけですが外でランプが光るとか、これはもう簡単な設備でございますので、例えばそういうものを指導

ていくということによってこの法律の効力が高まるというふうに思います。が、この辺併せて最後お聞きをさせていただきたいというふうに思いました。

○政府参考人(洞駿君) お答えを申し上げます。
まず、周知徹底でございますけれども、法律の
施行前に行うのは当然でございますけれども、施
行後におきましても、機内においてその周知を徹
底するよう航空会社等を指導してまいりたいと考
えております。

いきたいというふうに考えております。
過去のいろんな事例を見ましても、やはり要質
な人は何回も繰り返してトイレの中でいろいろ
やって、そしてそれが場合によっては警察の御協
力をいただいたということにもつながっているの
もございますし、やはりそのところはしっかりと
注意すれば、なかなか一緒にトイレに入るわけに
はいきませんけれども、そのところを監視する
ことは可能だと思います。

から一時間半も掛かる。経済的な効率性からすれば、これでは致し方ないと。羽田の国際化といふことも当然しかるべきだと。このことにつきましては多くの千葉県民も否定するものではございません。否定しております。羽田空港の方が便利だという方も千葉県民の中には多くおられるわけでございますから。

しかし、私も、十六年間、昨年の十月まで千葉県で県議をしておったわけでございますけれども、こういうことが起きているんです。

一つの例を挙げますと、千葉県では土地収用委員会が構成できないんです。あらかじめ申し上げますけれども、この土地收用委員会を構成して成田の建設用地を收用に掛けるとか、そういうことはございません。昭和六十三年に千葉県の土地收用委員会の委員長が過激な反対派からこれは生命に危険が及ぶような暴力的な被害を受けまして、以来、上他又用委員会委員になつた者に寸

この第一回のシンポジウムに当たりまして当時の奥田敬和運輸大臣が、意思決定に当たつて地元の方々に事前に十分説明し、その理解を得るために努力が十分に尽くされたとは言い難い、それは何といっても空港を建設する側の私たちの努力が足らなかつたことによるものであり、誠に遺憾に思ふ。従つて、この御意見を述べられておるわけでございまますけれども、成田新法の施行に当たりまして、改めて扇大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

一つの例を挙げますと、千葉県では土地収用委員会が構成できないんです。あらかじめ申し上げますけれども、この土地収用委員会を構成して成田の建設用地を収用に掛けるとか、そういうことですございません。昭和六十三年に千葉県の土地収用委員会の委員長が過激な反対派からこれは生命に危険が及ぶような暴力的な被害を受けまして、以来、土地収用委員会委員になった者に対しては同様の危害を及ぼすという、そういう警告がございまして、これは、御承知のとおり、土地収用法というのは機関委任事務でございます、今は法定受託事務になつたと思うんですけども、国策によるこれだけの巨大開発のための、そのことということではないんですねけれども、そういうことで土地収用委員会が構成できないような事態が六十三年から約十六年間続いている。

千葉県は、圈央道とか、外環もそうです、常磐新線もそうです、首都圏になくてはならないそういう重要なアクセス事業がメジロ押しでござります

されとも、ハ五%までは土地買収はうまくいくんです。あとの一五%は、これはなかなか進まないという、言ってみれば法治国家の根幹を揺るがすようなことが十六年間も続いていると。
ですから、空港アクセスの整備の遅れ等々、やはりもつと深い深いいろんな問題を、この内陸の大開発において提示されたというようなことがあります。やはりきちんとまたこの節目に際して御認識をいただきたいと多くの千葉県民は思つておるところでございます。

これだけのお金を使い、なむかづ日本があの当時、これから国際的に認められようというときに国民の皆さんのが全部周知の中で、あの一九七八年の開港のときのあの機動隊、けがをした機動隊。なおかつ、テレビの中継の中で、あの管制塔に纏を隠してハンマーを持って破り、でき上がった管制室に入るという、この暴挙が全部テレビ中継された。

私は、そういう意味では、開港ができるてこんなめでたいことはない、拍手喝采というはずなのに

そういう悲惨な開港を全国のテレビで流さなきやうで、私は大いに政治的なガセというものを反省しながら、今我々は、国土交通省は公共事業、これだけいろいろなものをしておりますので、まず地元の皆さんのが最初から、計画段階から入つてもらわないので成田に選定したこと、そういうことでは私は大いに政治的なガセというものを反省します。事前協議、あるいはこれは事前評価と言つた方がいいかもしれません。言葉としては事前評価、あるいは事業中も事業評価、済んだ後も事後評価と、これは平成十年から国土交通省は新たに評価制度を導入しておりますけれども、今後あらゆる面では、ただ、千人いらつしやれば千人みんな贊成していただいてというようななかつての、今までまんべん等々の、外環の話をなさいました。あの当時の東京都の知事さんが一人でも反対したらやらないとおっしゃった。だから、今日あるんですね。これではやっぱり国の発展は望み得ないということと、私は、成田に関しては地元の皆さんの御協力が得られないような状況を政治的判断をしたということだけは、改めて我々も反省しながら頑張つていきたいと思いますけれども、現状は、十一時以後、成田の離発着が午前六時までできなき。これで国際空港という看板はまず半分死に体と言つても過言ではない。

ためにも国際空港という看板のためにも、少なくとも二本目の完成をさすために最大限の、今後地元の賛成も含めて、御努力をお願いし、私たちも最大限の力を入れることも、新総裁も頑張つたらうしゃると思いますので、応援していくたいと思ってます。

うのは今後の話合いですけれども、今までお約束しただけは実行し続けていますですから、今後も総裁にそのことはよく申し上げておきます。
○椎名一保君　ありがとうございました。
続きまして、羽田の再拡張についてお伺いしたいと思います。

するということになります

するということになります。

うのは今後の話合いですけれども、今までお約束しただけは実行し続けていますですから、今後も総裁にそのことはよく申し上げておきます。
○椎名一保君　ありがとうございました。
続きまして、羽田の再拡張についてお伺いしたいと思います。

○椎名一保君 ありがとうございます。
もう一点だけこの件について大臣にお伺い
します。

うのは今後の話合いですけれども、今までお約束したことだけは実行し続けていますから、今後も総裁にそのことはよく申し上げておきます。
○椎名一保君 ありがとうございました。
続さまとして、羽田の再拡張についてお伺いしたいと思います。
この六月の千葉県の定例県議会におきましてこれ全会一致で羽田空港再拡張後の騒音等を首都圏で共有する飛行経路の設定を求める意見書とい

するということになります。
他方で、仮に陸上方向から着陸して、また陸上方向に向けて離陸する飛行コースを設定すれば東京都や神奈川県において環境基準を達成できない住宅地域が広範に広がるという問題がございます。現在、関係の都県市の首長をメンバーとしまして羽田空港再拡張事業に関する協議会といふものにおきまして、飛行ルート、騒音等の主要な課題について検討がなされてございますけれども、せ

方がいいかもしれません。言葉としては事前評価あるいは事業中も事業評価、済んだ後も事後評価と、これは平成十年から国土交通省は新たに評価制度を導入しておりますけれども、今後あらゆる面では、ただ、千人いらっしゃれば千人みんな賛成していただいてというようなかつての、今、たまたま圏央道等々の、外環の話をなさいました。あの当時の東京都の知事さんが一人でも反対したならやらないとおつしやった。だから、今日あるんですね。これではやっぱり国の発展は望み得ないということで、私は、成田に関しては地元の皆さんの御協力が得られないような状況を政治的判断をしたということだけは、改めて我々も反省しながら頑張っていきたいと思いますけれども、現状が、一ヵ月後、立派な新幹線が二重ypassで寺子屋

この民営化法案につきまして、これまで住民に約束してきた環境対策、共生策をこの法律によつて民営化後も責任を持つて実施させることができるので、このことについて、大変恐縮ですけれども時間がございませんので、よろしくお願ひいたします。

○國務大臣（扇千景君） 今でも反対していらっしゃる方もあります。その皆さん方には、先ほどおつしやったように、千葉県は土地収用委員会はございませんから、私は、堂本知事、そして公団の総裁、我々と一緒にになって、代替地をもう既に用意しております、どうぞこちらへお越しくださいと言つて皆さん方に代替地も御用意しております。

うのものが出てまいりまして、採択されまして、十一月二十日に大臣の元に、これ吉村副大臣にお届はさせていただいたところでございます。

この羽田の再拡張につきましても、八月に決議された、昨年の八月に決定されたわけでございまして、すけれども、この必要性は十分認識しております。しかし、一方、空港は経済効果などのプラスを生む反面、周辺には騒音の被害などマイナスの影響を与えるという宿命も持つております。このことにつきまして、現在でも羽田からの離発着の多い時間帯では一分半ごとに千葉県上空を飛び、住民は騒音被害に日常的に悩まされております。アリババス面を享受する東京都、神奈川などはマイナス面である騒音も共有すべきではないかと思いまして、

十一時以後、成田の離発着が午前六時まででない。これで国際空港という看板はまず半死半生に体と言つても過言ではない。

私は、今後もあらゆる手を尽くし、なおかつ一歩も譲らぬで、賛成をいただき、これだけの年数たつてゐるわざですから、我々も年取りますけれども、反対していらっしゃる皆さういふつぱりそれ自当の3年で

か、去る六月十二日には開催されました第三回羽田空港再拡張事業に関する協議会では、東京都知事神奈川県知事などが騒音の共有に理解を示したと聞いて、まことに、国土交通省はその考え方を改めて

十七万五千回から四十万七千回へ一・五倍に増加すると、こう発表されておりますけれども、たゞいまの局長の御答弁によりますと、協議会によつてこの四十万七千回に、ううの、二これまでに至るまで

そんなん意味では、今後和は昨年の暫定決算で、路オーブンのときも反対の農民のおうちへごあいさつに行こうと思いました、成田へ行くんですかう。その前に、お玄関口に付ててあひさつさせ

いらっしゃる皆様もやがてはおれ木戸のお年になつていらっしゃいます。子供さんもいらっしゃいます。私は、二十一世紀のためにあらゆる努力を、三者一本となつて、地元、公団、国、一本と

聞いておられますか、国土交通省はその考案を反映した飛行経路の具体案を出されるのかどうか、このことにつきまして局長にお伺いしたいと思います。

この四十万七千回といふのも、これにまた各章計画に合った回数にまた変更されることもあり得ると、そういうことでござりますか。

かどうか、いらっしゃいませんで、留守番電話で
ていただきたいと思ってお電話を入れましたけれども、何か反対闘争の運動にお出しになつたので

な
三番一位。さて、次元公爵一任
なつて私は努力していくべきだと思つています。
○椎名一保君　ただいまの件ですけれども、騒
ぐ対策とか環境対策とか、今まで住民に約束してき

○政府参考人(洞駿君) 現在の羽田空港の飛行ルートは、環境基準を満たすために、できるだけ海上上方から着陸して海上に向け離陸する

のとおり、地上施設と、それを使って飛ぶ飛行ルートといいますか、そういう運行計画と相まって回数等が決まってまいります。四十・七万回と私どものとおり、地上施設と、それを使って飛ぶ飛行ルートといいますか、そういう運行計画と相まって回数等が決まってまいります。

私は自分の名前を言つて、今から暫定滑走路のオープンに行きますのでお玄関までごいさつに行きたかったというお電話は、留守番電話は入れました。

たことを民営化後も国が責任を持って、そのことを
について、大臣、お願いします。

う飛行コースを設定してございまして、結果として東京湾の対岸にございます千葉県の上空を多くの飛行機が通るということになつてござります。羽田の再拡張後に現在と同じ考え方に基づきまして

けれども、なおかつ「まだに」一千百八十のまま、一千五百は達成できていません。これは安全性の

れども。
それは必ず、どの程度まで、どうできるかとい

て飛行経路を設定しますと、発着回数の増大に伴いまして千葉県上空を飛行する回数も大幅に増加

たものでございます。

八

る騒音の共有等、新しい視点からの検討も要求されていところどころでございまして、現在いろいろ複数の案について検討を行っているところでございまますけれども、その結果によつては、飛行ルートを含む一定の運用計画が変わつてしまりますと、その四十・七万回という数字が変わる可能性もござりますけれども、今からこゝまでは、

ある意味、今の国の財政状況等を考えて、効率的な行政機関にしなきゃいかぬということの見直しというのには当然必要だというふうに思つております。

さしておれども、利とどもいたしましては現
境への影響に最大限配慮しつつ、そして地上施設
を一方において最大限に有効活用するという観点
から、年間四十万七千回というものを安全に処理
できる飛行ルートを是非とも設定したいと考え
おります。

いふことは聞かしておられます。併て民間にすればいいということではないですし、民間の役割と國の役割といふのはかなり違うというふうに思つております。

その中で、扇大臣は、これから道路公団の民営化の問題で、現在も苦労されていますし、これからも苦労されるというふうに思います。今日はそれを実は聞くつもりではなくて、大きく民間の、民営化についての考え方なり原則というものを私なりに考えておりますことを話をさせていただきまして、扇大臣の考え方をお聞きをしたいというふうに思つております。

○池口修次君 民主党・新緑風会の池口でござります。

今日は百分一人でやれということなんで、ちょっと荷が重いかもしませんけれども、何とか頑張らさせていただきたいというふうに思います。午前と午後という質問の機会が、時間をいただきましたので、午前中につきましては成田空港の

株式会社化についての質問をさせていただきまして、午後、航空法の一部改正について質問をさせていただきたいというふうに思っております。冒頭、今回の法律案の質問に入る前に、現在、小泉内閣が行っている構造改革の大きな柱として行政改革がやられておりまして、今回の成田につきましても、行政改革の一環として、民間でできることは民間でやろうということが株式会社化の大きな柱というか、根拠になつていてるというふうに思っております。この国土交通委員会の中でも、過去二年の中で、相当、現在の特殊法人なり国の機関を独立法人化にしたり民営の、民間会社にするという法律案をたくさん作ってきました。私は、

できることはできるだけ民間に任した方がいいと
いうふうには思いますけれども、ただ何でも民間
でということではなくて、民間でできることと国
がすべきことはやっぱり分けをしなきやいけ
ないというふうに思つております。そういう意味
で、國なり國民の安全にかかわることについては
少なくともこれは國が責任を持つてやるべきだと
いうふうに思ひますし、國民にとってのセーフ
ティーネットにかかるものは、余りこれは効率
だからということではなくて、これも國がやは
私は責任を負うべきであるというふうに思いま
す。

それともう一つ、民営化、なぜ民営化するかと
いいますと、やっぱり効率を上げた事業をやると
いうことだというふうに目的は思つております。
じや、民間企業というのはどういう形で効率を上
げていくのかということを見ますと、多少語弊は
あるかもしれませんけれども、やはり民間企業で
すから営利を追求をして、ある意味、株主に配当
をしたり従業員の労働条件を上げるということの

中で効率化を図つていくんんだろうというふうに申します。そのときには、国としても民間に任したくだけれども、この部分が心配だという部分があつて、いろいろ御意見なり注文は付けるということでは、私は一〇〇%あつちやいかぬと言うつもりはないんですけども、余り注文を付けますと、やっぱり民間会社が効率化を上げようということに対する弊害というか、ブレーキを踏むよというふうに思つております。

そういう意味で、これからいろいろ、小泉総理は続投してもやつぱり民営化路線をやるんだを中心にやるんだというような発言もしていたような聞いておりますので、これからもいろいろな面でやつぱり民営化がされるというふうに思うんですねけれども、私は、今言いました二点、安全なりセーフティーネットの分野については少なくとも国が責任を持つ仕組みにすべきだというふうに思いますが、民営化をしたんならば、これはやつぱり

り営利を追求するということがあるんでしようから、余りその部分を阻害をしないよう、国の間で与というのはできるだけ少なくするべきである。それができないんならもう民営化しないというぐらいではないかというふうに思っていますが、この私の意見について扇大臣の何かお考えなりありましたら、是非お聞きをしたいというふうに思つております。

○國務大臣(辰巳景君) 今、池口委員がおつしや
いましたように、我々は、戦後、今日までこれほど
経済大国になるとも思いもしませんでしたし
私も一主婦でございますから、私が終戦のときの子供のときと今の日常生活の我が家身の回りの電化製品も見ても、これは想像もできない戦後から今日までの変わりようでござります。そのため
に、国が必死になつて、ある程度規制もし、そして歐米先進国に追い付け追い越せということで國が方針をしてきた。だから道路も、財政難だから
外国からお金を借りても道路を造ろうといつて始まつた。

ています空港、国際空港、あるいは道路、国際港湾、そういうインフラの基本的なものというのは、私は、元来いただいた税金で賄うというのは私は正しいことだし、そのため税金をいただいている、私はそう思っています。けれども、それは、戦後、お金がなかつたから無理に無理を重ねて外国からお金を借りてまでやつた、そのツケを高度成長期にどんと返していればよかつたんですねけれども、私は、あの石油の、ドルショックのときから赤字国債を発行し出した。そういうことから、国が一生懸命やつていただいたもの、外国から借金してまでも戦後の復興に努力してきたけれども、振り返つてみれば余りにも硬直化し過ぎた。各役所もそうです、あるいは事業もそうです。規制でがんじがらめにして、もうその規制を緩めてもいいのに、時期を失している。

ですから、私は、それは二十世紀でもうおさらばしよう、二十一世紀に入つたんだから今までの二十世紀のハードはもういい。もういいという意味ではなくて、一度ストップをして、足止めをして、これで良かつたのか、足りなかつたものは何かということで改革しようという、二十一世紀の改革というのが小泉内閣のおつしやつていて構造改革なくして成長なし、これが二十世紀と二十一世紀の私は変わり目の基本だと思っていました。

その意味で、規制も緩和し、そして官から民へというのを、官が硬直してきたものを民間は自由に発想、自由主義社会になつたんですから、それを取り入れて、官の硬直したものを今変えようではないかというのが、官から民へという大きな日本国自体のなりわいの硬直性を転換するというのが、二十一世紀の日本への、子供や孫への私は大いなる今転換期に我々は立つていてると思います。ですから、今までどおり来ていてれば楽なんですね。けれども、変えるとなつたらこれは難しいです。親方日の丸で何でも国民の税金でどんどんどんどん造ればいいんだと言つていれば気楽でいいです。よね。けれども、そうではなくて、お互いに責任を持って、官ができるものはここまで、あとは

民間にどうぞ。

ですから、今度も、国際港湾もそうです。国が造ったものでも民間に長期にわたって貸しします。そういうようなことになりまして、私は、今おっしゃつた中で、少なくとも我々は、国が硬直化した部分、そして国は親方日の丸だからコストアップになっているじゃないか、もつと節約しないよ、無駄が多い、天下りも多い、そういう国民が二十世紀の負の遺産と言えるものを我々は変えようというのがこの改革の大きな基本だと私は思つて、今、それでなければ国土交通省なんできません。旧建設、旧運輸なんて大きなところを四省庁統合して、しかも海上保安庁と気象庁なんて、こんな六万八千なんて大きな役所なんて、改革しようと思わなかつたらできるわけないんです。けれども、この四省庁を統合したことによつて、アクセスも、空港一つ取つても、道路と新幹線と高速道路と港と、一体になつた国際化をしようというグランドデザインが国土交通省になつて初めて言えるわけですね。

そういう意味では、私は、今回も法案を提出させていただいていますけれども、今まで、昨年

の秋の臨時国会で、帝都高速交通営団というのも特殊法人ということで十法人、皆さんに御論議いただきました。今回も、この通常国会で都市公団あるいは住宅金融公庫、地域整備公団等々三法案。これも今日も御審議いただいていますけれども、そういう意味では、あらゆる官の硬直したものが新たに二十世紀型にしようという、一言で言えばそういう大きな転換期だと私は認識しております。

○池口修次君 余り重ねて言うつもりはないんで

で、是非これからも引き続き、いろいろ議論がさ

れるんでしょう、民営化の法改正なりには、そんな観点で、是非、扇大臣には引き続きやつていただきことをまずお願いをしておきたいというふうに思つております。

それでは、具体的な法案の中身に入らせていた

だきます。

成田国際空港株式会社法案ということですが、

現在の新東京国際空港にかかる状況というのはいろいろな課題が、今までの議論でも出ていますが、課題が存在をしておるというふうに思つてお

ります。これは、民営化にするからどうかという問題ではなくて、それとは別個に課題があります。

そこで、私は、このままの状態で本当に民営化なり株式会社にその課題を引き継ぐということは、余りにも株式会社にとっては大きな負担になります。

問題ではなくて、それとは別個に課題があります。

そこで、私は、このままの状態で考えておりまし

て、一つは、今言わされましたように滑走路の問題

をどうするかということで、その滑走路の問題は、一つは今の暫定の部分を二千五百に延ばすため

に住民の協力が本当に得られるのかどうかということと、あとは、建設費は当然、株式会社になる

わけですから、そこが捻出するということだといふふうに思いますが、それが、株式会社がそれだけの余力があるかという点をまずお聞きをしたい

というふうに思います。

個別には、後ほど三点ぐらい個別の問題についてお聞きしますが、まず、現在の新東京国際空

港が抱えている課題がどういうものかという点をまずはお聞きをしたいというふうに思います。

○政府参考人(洞駿君) 成田空港の整備につきま

して最大の課題は、大臣から再三御説明がございましたとおり、平行滑走路の早期完成でございま

す。

昨年の四月に供用開始されました滑走路は暫定でございまして、二千八百メートーということで、大型ジャンボ機が降りられないということです。

二千五百メートー滑走路の空港施設の整備を確実に行えるよう、本法案におきましては国が定め

る基本計画に適合した空港整備を義務付けるとしてございます。そして、最終的には国が会社の業務について監督命令を発することができるよう

に直し申上げましてそんなど大きなものではございません。

また、財政的な面からも、今後の成田空港の二千五百メートー化に要する経費というものは、正

直申し上げましてそんなど大きなものではございません。あとは要するに住民の方々の御理解、御

協力を得るということが最大のネックでございません。しかし、万が一に備えまして、国が空港会社

に対しても無利子貸付けとか、あるいは必要に応じて出資もできるというようなセーフティーネット

のいわゆる所要の財政措置が行えるようとするなどの措置を取つておるところでございまして、費用の面については問題ないと思います。

○池口修次君 確かに、費用はそんなにどうしようもないということではないというふうに思いますが、やはり問題は、本当に住民の理解が得られるかどうかということで、今まで相当時間、先ほど扇大臣から話がありましたように、相当時間が掛かつてやつと暫定滑走路ができるということ

で、これが本当に二千五百にいつじろできるのか

と。

一方で株式公開も目指しておるということで、新聞等、若しくは証券会社のいろいろ試算ですと、本当にこの二千五百が開通している状況と二千五

百が開通していない状況では株価が相当違う

で、これが本当に二千五百にいつじろできるのか

と。

○政府参考人(洞駿君) 株式を上場する時期につきましては、空港会社の経営の実績とか株式市況の状況等を総合的に勘案して検討が必要がございますが、先生今御指摘のとおり、平行滑走路の二千五百メートー化ができるいない、あるいはそ

れがいつできるかめどが付いていないという状況

では、その会社の事業の成長の余地等の観点から見て、投資対象としての魅力というのは極めて不

完全でございます。少なくとも、その実現のめどが確実に立つておるということが株式上場の前提

になりますけれども、非常に、今日は総裁はいらっしゃいませんけれども、空港公団を始め関係者の

皆様方が今懸命の努力を、あらゆる手立てを使って努力をいらっしゃる状況でございます。相

手方もござりますのでその状況について申し上げるのは少し差し控えたいと思いますけれども、今は懸命の努力をして、一日も早くこの二千五百メーター化の完成に向けて努力をしているということを御報告させていただきたいと思います。

○池口修次君　ここでは懸命な努力を是非お願いしたいと言うべきだというふうに思いますが、たゞそこが全く、その範囲でしか答弁をできないと、いう段階で、民営化というのが何となくちょっと先走っているんじやないかなという印象を受けております。

それと、その部分は以上にさせていただきますが、もう一つの大きな課題ということで、これは二つの観点でやっぱり改善しなきゃいけないと。やっぱり、国内線との乗り継ぎの問題をどのように改善をしていくのかということと、もう一つは、首都圏、東京に来る場合の人の移動の問題と、あと貨物の問題を、これも相当苦労をしておるということと、公団の人の書いた文章でも、移出のピークは木曜、金曜日で、道路状況が一番ピークになる夕方になると四車線の道路がほとんど動かなくなるというようなことも書いております。

貨物を飛行機で送るというのは相当時間を優先して高い料金でやってるわけですから、やっぱりこの問題というのも改善をするということがある意味民営化の前提条件だというふうに思います。が、この国内線の乗り継ぎの問題と、あと人と貨物のアクセスの問題について、どう改善をしていくのかということをお聞きしたいとというふうに思

(政府参考人 滝駒考) 先ほど先生が滑走路のめども立っていないのになぜ今民営化ということなんですかけれども、空港整備については国が責任を持つて適切に対応するということである一方、空港の運営につきましても、民営化することによって直営店等の運営によって非航空系収入等を増大させていくとともに、コストダウンを図るなど会社としての経営が効率化されるというこ

とを通じまして、利用者への還元といいますか、着陸料等の利用者負担の軽減とか、あるいは空港全体の国際競争力を向上を図るということが可能になる、そういうメリットがあるわけでございまして、そういう面から、両方面をにらみながら今乗り継ぎ時のアクセスの問題について、まず私の方からお答えさせていただきますと、成田と地方の空港を結ぶ国内線の充実は、国内、国際線の乗り継ぎ利便の向上を図っていくという意味で非常に重要な課題であると認識してございます。

昨年の四月の暫定平行滑走路の供用開始に合わせまして、国内線の発着枠を従来六千五百回を約二万回に拡大いたしました。その結果、成田空港からの国内線は四都市、週三十八往復でございます。したのが、これがこの八月からは六地域、百十二往復ということで、三倍ぐらいに拡大される予定でございます。

○政府参考人（鷲頭誠君） 私の方から成田空港と首都圏とのアクセスの問題についてお答えさせていただきます。

まず、成田空港への鉄道アクセスにつきましては、現在、成田空港と都心との間を結ぶJRの成田エクスプレスとか京成電鉄のスカイライナーを利用して、それが一番速いわけですが、所要時間は五十分台ということでございまして、その時間は五十分台ということでございまして、その時間短縮というのが大きな課題になつております。

このため、成田空港と都心との間を世界のほかの空港と比べて遜色がない三十六分で結ぶという成田高速鉄道アクセス線の整備を進めているところでございます。昨年七月に事業主体である成田高速鉄道アクセス株式会社に対しまして鉄道事業許可を行つたところであります。今後は、平成二十二年度の開業を目指しまして、環境アセスメント

重要な課題であると認識してございます。
昨年の四月の暫定平行滑走路の供用開始に合わせまして、国内線の発着枠を従来六千五百回を約二万回に拡大いたしました。その結果、成田空港からの国内線は四都市、週三十八往復でございましたのが、これがこの八月からは六地域、百十二往復ということで、三倍ぐらいに拡大される予定でございます。

国土交通省といたしましては、今後とも関係者とともに、成田空港の国内線の充実に向けて今後とも努力を続けてまいりたいと考えてございます。

調査、建設工事などを着実に進めていきたいといふうに考えております。それから、物の流れに関しましては、道路アクセスでございますが、首都圏の北部と成田空港間のアクセス時間の大軸を大幅に短縮するために、東京外郭環状道路の東側区間、すなはち三郷から東関東自動車道の市川を連絡する部分でございますが、この早期整備に努めるとともに、東京外郭環状道路から千葉ニュータウンを経由しまして成田空港に連絡をします北千葉道路につきましても、計画的具体化に向けて関係機関と調整を図るなど

○池口 段次君 一つは、国内線との乗り継ぎ、成田にも国内機を入れるということなんですねけれども、それもやっぱりある程度限界があるし、そういうこともなくなり国際線の乗り入れ待ちがあるということですから、余りこれだから大丈夫だということではないはずだと思うので、やはり国際線は今は羽田が中心ですから、羽田とのアクセスをどうするかというところを考えていただかなきやいけないし、道路の問題というのも、本当に今のいろいろ道路の問題というのは、高速道路の問題は特に微妙な問題になっていますから、ここを優先してということになるかどうかというのを分かりませんし、かなり、民営化なったときの収益というのではなくて貨物の部分というのが大きいというふうに思いますが、相当この貨物の問題といふのは苦労するんじゃないかなというふうに私自身は思つてはいるんですが、まとめて扇大臣の方から何かこの問題について考えがありましたらお聞きしたいと思います。

先ほども羽田の離発着が増えたら千葉に騒音だけが来るのではないかということもありまして、今いらっしゃなくなりましたけれども、椎名議員に、私は、そうではなくて、騒音だけをということじゃなくて、私は千葉の堂本知事さんとも一回お願いしたんです。それは、少なくとも木更津の皆さん方にも千葉県の知事さんの許可があれば、私は地元に、こういう航路で飛ぶという、まだその航路が決まっていませんのでね、飛ぶ航路が。これは次回の協議会に諮ることになつてますけれども、私は地元の知事さんの許可があれば説明に行きたいと。

なおかつ、私は、嫌なことだけではなくて、今貨物のこととをたまたまおつしやいましたけれども、アクアラインから成田までどうして高速をつながないとの。アクアラインを四千円から三千円、三千円から二千円とのと幾ら下げたって先がないんですから。ですから、私は、アクアラインから成田までの高速道路を直轄事業でもいいと、堂本知事さんにそうお願いしました。そうしましたら、今、池口委員がおつしやったように、神奈川県あるいは横須賀等々の人も成田へ行くのに、あるいは貨物もアクアライン通つて、高速通つて、成田まで、ぐるっと東京湾一回りしなくともつよくなる。ですから、そういうことも私は、千葉県の成田は民営化しても成田が便利になるように、こういうことも国と地方と、堂本知事さんと直轄でいいからやりましょうよという約束もいたしました。

そういうことで、ただ、今、この間大変重要なことを調べましたら、貨物ということでおつしゃいまして、成田空港が今冷凍品が一杯飛行機で来ます。冷凍の食品もあるいは酒も来ればお花も来ます。ところが、成田空港に貨物が着いて検疫を受けるまでの間に屋根もない炎天下で待たされると、これ。五時間待つて、いたら冷凍で来たものは全部解けちゃう。そうしたら、また検査する受けてから氷を全部入れ替えて、そして発送する

んで。これも私、初めてこの間調べてくれと言つて調べてもらつて、成田のそういう貨物に対する欠陥部分、狭いんです、ないんです、検査受ける場所が。それで今度、A地区、B地区というのでこの間調べましたら、全部夏に向かつて対応しなさいと。これだけ国際線の貨物が入つて冷凍品が来るのに、シャケだつて成田で生き返つちゃうたら困っちゃうんです。これでは困るんで、私は何としてもそういう貨物に対しても国際空港の在り方、受入態勢が不備な分は全部改善してくださいと申し上げました。

ですから、そういう意味で、今おつしやいましてけれども、降ろした成田の対応、あるいはアクセスで貨物がいかに近く、いかに速く成田に行けるか、両面で私は今後も頑張っていきたいと思っています。

名議員からもゲリラの問題が触れられました。依然として成田に関連するゲリラ事件、事案が発生をしておるということで、私は個人的には、何で成田空港がターゲットにされなきやいけないのかなどというのは、経過はありますけれども、別にあれは軍事施設でも何でもないんですから、今の段階では軍事施設ではないですから、ターゲットになるというのはちょっと理解はできないんですねが、なおかつやつぱりこれは民間企業に引き継ぐというか、負担を掛けるべき課題では全くないというふうに思つております。

ですから、早急に、この問題というのはある意味治安の問題でしようから、治安維持を完全にやるべきだというふうに思つておりますが、なかなか数は当初から比べれば相当減つていますが、いまだに散発的に起きているという事案、事象についてどういうふうにとらえて、これからどういうふうに、ゼロにするためにどうするのかという点をお聞きをしたいと、いうふうに思います。

て、平成に入りましたからも百三十三件のテロ、ゲリラ事件を敢行しております。昨年も五件の事件を起こしておりますけれども、その中身を見ますと、例えば乗客を乗せて運行しております京成本線、これに時限式の発火装置を仕掛けまして、電車のほうを炎上させましたり、あるいは千葉県の幹部職員の自宅に深夜ひそかに爆弾を仕掛けましてこれを爆破させるということで、いずれも一つ間違えば大変なことになる極めて悪質な事件を起こしておるわけであります。

警察いたしましては、こういう極左のテロ、ゲリラを防止するためにこれまで様々な対策を推進してきたところでございまして、例えば成田空港本体につきましては空港警備隊というのがござります。これは五千人の体制でありますけれども、この空港警備隊を中心に、空港へ入ってくる入場者のチェックあるいは空港内外のパトロール、それからヘリコプターによる上空からの監視等を含めまして二十四時間体制で警戒警備を行つておるところでございます。

それからまた、テロ、ゲリラの対象になるおそれがある空港公団や県庁、あるいは国土交通省の方々につきましては、その身辺の警戒、あるいは自宅、職場、行き先等につきまして、情勢に応じまして警戒警備を行つておるところでございます。

し、更にこういうテロ、ゲリラを行う極左暴力集団そのものにつきまして取締りの徹底を図つております。昨年は五十八人の活動家を検挙をしたところでありますし、多数の場所を捜索もしております。

いずれにしましても、成田空港の重要性は今更言うまでもないところでございますので、今後とも国土交通省、千葉県、あるいは空港公団、あるいは公団が民営化された後の会社と緊密な連携を取りまして、こういうテロ・ゲリラ事件が発生しないよう、警察いたしましても最大限の努力をしてまいりたいと考えております。

○池口修次君 今、三点御質問をさせていただきましたけれども、私は、やっぱり成田空港株式会社をしてまいりたいと考えております。

社というものができたときに、やっぱりしっかりとやれといふためには、この観点については国が責任を持つて早急に改善をした上でしっかりとやらなければ、この利用者の利便向上といふのは、具体的に、じゃ、どういうことを民営化になつて利便が向上するのかというのを具体的にお聞きをしたいといふふうに思います。

○政府参考人(洞駿君) 空港の利用者は、具体的には空港を直接に利用するユーチャーとしての航空会社のほかに、空港施設を利用する旅客、お客様が挙げられます。

利用者利便の向上ということは、こうした利用者に対するサービス水準を向上するということでござりますけれども、具体的にはエアラインにとっては空港の着陸料、あるいは空港の利用料等の支払負担が経営の効率化等々あるいは非航空系の収入の増大等々によってその負担が軽減されるということがまず第一次的には考えられますし、また一般のお客様にとっては、先ほど総裁がお答えになつたように、直営の免税売店等の新たなサービスの提供等々を通じて、非常に魅力的で人々が集いやすい空港の施設の利用の増大というものが考えられます。また、コスト意識の徹底とかサービス向上に対する職員意識の改善などなどを通じまして利用者の利便につながると考えております。

○池口修次君 今、着陸料が下がつたり、あるいは直営売店のサービスが良くなるんじやないかと、いうことでお答えがあつたかと、いうふうに思いますが、もう少し具体的にお聞きをしますけれども、着陸料は、いろいろ資料によりますと、成田が、これ単位は九十四万八千円ということなんですかね。他に比べて相当高いわけすけれども、どのぐらいの目標に掲げているのかというのがあります。

○政府参考人(洞駿君) 今般の空港公団の民営化は、国際競争力のある自立的な経営主体を確立して、経営の効率化等を通じて着陸料を含めた利用者負担の軽減などの利用者利便の向上が図られることをを目指すものでござります。

着陸料の具体的な引下げの時期とか、あるいはどの程度下げるかということにつきましては、基本的にこれは空港会社が判断すべきことでござりますけれども、今後の会社の経営の状況なり、あるいは非航空系収入等々の利益がどれくらい出てくるか等々を見ながら考えなければならないところでございますので、現時点で、いつ、大体どれくらいできるかということは、明示するといいますが、そこを明らかにするということは正直言つて非常に難しいことでござります。

しかしながら、先ほどの黒野総裁の御発言にもございましたとおり、欧米の着陸料というのは日本に比べてもう相当安いわけでございますけれども、そこと全く肩を並べるということは、なかなか現実問題としてそこまで持っていくのは難しいとは思いますけれども、やはり近隣のアジア諸国の状況等々を見ながら、競争力の低下につながらないように、できるだけ早く、そしてできるだけの可能な限りの着陸料の引下げが実現されるよう空港会社を指導してまいりたいと考えております。

○池口修次君 着陸料を下げる原資がどこから出ているかということでお聞きをしましたら、いろいろ、民間会社、株式会社が事業を、今までできなかつた事業をやることで、そこから費用を捻出するんだというふうにお聞きをしているわけですがけれども、先ほど野上委員からの議論の中でも、

非航空収入を七、三から五、五にするということです、聞いていますと、何かテナントではなくて直営にすればなるというようなふうに私は聞こえましたけれども、本当にテナント方式じゃなくて直営、この成田空港株式会社、これからいろいろ商売の勉強をするんでしようけれども、そこがやれば本当に利益が上がるのかどうかというところはちょっとどうなのかなと。ただ物を売れば利益が上がるというわけじゃないですから。

それは、確かに物を売ることはできるんですね、お客様がそこに行つたときに、それは直営の店かテナントの店か分からず入りますから。その利益率は、売れると思うんですが、ただやっぱり商売というのは仕入れがあつて商売ですから、そこのノウハウがないと、必ずしも、直営にしたから利益が上がるというふうには私は必ずしも思わないし、もちはもち屋で、本当に専門のところに入つてしつかりもうけてもらつて、そのテナント料をしっかりといただくという方が本当は上がるんじやないかというふうに思つております。

それともう一つは、最近出ました財務省の航空土地・建物等貸付事業、これの報告は、これは成田は入つていないうですが、本来はこれ、かなり問題はあるんですけれども、独占に近い事業なんで利益率が高いということが出ております。ですから、今のテナント方式でも十分利益が上がる方法があるんじゃないかというふうに思つておりますし、それが直営にするから利益が上がつて着陸料が下がるという理屈はどうも私にはすつきり理解ができないんですが、理解できるように御説明いただきたいというふうに思います。

○政府参考人(洞駿君) 先生御指摘のとおりでございます。武士の商法云々かんぬんというのをございますけれども、直営にすれば必ずもうかるという保証はどこにもございません。

先ほど黒野総裁がおっしゃいましたとおり、今空港公団はそれこそ不動産業で、もう要するに場所を提供して貸すだけのことしかできませんが、この株式会社法によつていろいろな、自分で

直営もできますし、いろんな分野に転出できるということです。その選択の幅が大きく広がるわけですがございまして、それをどういう形で、どういう経営方式でやるのがいいのかというようなことにつきましては、先ほどの総裁の答弁の中にもございましたとおり、それぞれの事業の特性なり、そういうものを勘案しながらいろんな組合せをしてやつていきたいという答弁があつたと思いますけれども、それは従来どおりテナント方式でやるものもいいだろうし、あるいは直営でやる方式も出てくるでしようし、いろんな方式が出てくるだろうと思います。

ただ、先ほどの答弁にもございましたとおり、今の成田公団の非航空系収入と、着陸料収入といいますか、航空系収入との割合というのは三対七ぐらいでございますけれども、例えば関空は、関空は非常に、あれは株式会社で先行しておりますけれども、これは今大体五対五ぐらいの割合になつてゐるわけでございます。

それで、ヨーロッパのいろんな諸空港を見てみますと、その割合がさつきの七対三というような状況になつてゐるということを考えますと、やりやすくなることは先ほどの三対七という比率が、総裁の当初の目標は五対五ぐらいにしたいという御答弁がございましたけれども、その先には更に七対三ぐらいに大きく伸びる可能性があるわけですがありますね。そのためには一生懸命、それはそれなりの、黙つていてお金が入つてくるわけがございませんので、いろんな工夫、勉強等々をやっていただいて、そしてその辺の収入増を図れるよう、そして最終的には着陸料等、利用者負担の軽減につながるよう頑張つていただきたいということです。期待しているところでございます。

○池口修次君 今、もう少し具体的に聞けといふ意見もありますが、ほかの質問もありますので進めます。

もう一点、地域対策の話もありました。私は、やっぱり企業が社会と共に存していくための地域対策というのは、これはいかに事情が変わろうとも意見もありますが、ほかの質問もありますので進めます。

その企業の責任においてやるべきだというふうに思つております。そういう意味で、空港にかかる騒音対策等は引き続きしっかりとお金を掛けてやるべきだというふうに思いますが、この地域対策費用というのは現在どのぐらい掛かっているのかというのが分かりましたら、ちょっとお聞きをしたいというふうに思います。

○政府参考人(洞駿君) 環境、共生策にどれぐら
い掛かっているのかという金額のお尋ねでござい
ますけれども、過去十か年をならしてみますと、
約一年に百五十四億円というような実績がござい
ます。これは環境、共生策合わせでございます。

○池口修次君 是非、この部分というのは株式会
社になつても引き続き手を抜かずによるべきこと
という中の一番重要な問題だというふうに思つて
いますので、しつかりますこの場でお願いをして
おきたいというふうに思つております。

あともう一点、大きな点で質問をさせていただ
きたいというふうに思ひます。これは必ずしも成
田ということに限つた質問ではないわけですけれ
ども、日本の国際空港の整備という観点での質問
になるかというふうに思ひます。

これから日本の国際空港整備をどう考えるか
という観点で、アジアの空港との相対的な関係と
いうのは私はあるんだろうというふうに思つてお
ります。そういう意味でいうと、アジアの中では
現在相当規模な空港整備がされておりまして、
計画中で言いましても、韓国では四千メートル級
の滑走路を四本持つた空港なり、上海でも同じよ
うなもの、若しくはクアラルンプールでも同じよ
うなものが計画がされているというふうに思いま
す。

事前にお伺いしましたら、国土交通省の中には
ハブ空港という観点は余りそういう言葉ははやつ
てないということですが、ただハブ空港とい
とはかなり一般的にも最近使われておりますし、
最近ではハブ空港ではなくて、二十一世紀の超音
速機の時代になるとスーパー・ハブ空港というのも
世界の中に数か所できるだろ、そこが中心、拠

点になつてそれ以外の空港を結ばれるんじやないか、そのスーパー・ハブ空港というのは多分アジアには一つじゃないかというようなことも言われております。

そんな観点で、今考へておる国際的な競争条件の中では日本の、私は、具体的にはやっぱり東京が中心の時代が続くとすれば東京近郊にということです、場合によつては、今で言うと成田か羽田かということになると思つてますが、今言いましてたアジアの巨大空港との関係でどう考へていらっしゃるのかという点をお聞きをしたいというふうに思ひます。

○政府参考人(洞駿君) 我が国の国際拠点空港は成田、関空、中部という三空港あるわけでござりますけれども、三大都市圏を中心とした国際旅客とかあるいは貨物需要に対応しているわけでござりますけれども、成田は、これに併せて欧米等の長距離路線においては日本発着のみならず近隣諸国、アジア諸国への主要な窓口としての役割、トランジット客が二割ぐらいございます。そういう意味で主要な窓口としての役割を現に果たしておりまして、これはソウルとかあるいは中国のいろんな空港の比率から見ますとかなり高い数字でございます。そういう意味で、今後ともその役割の拡大が期待されているところでございます。

今後とも、引き続き我が国が世界、アジアの中で重要な地位を占めていくことが想定されて、こういったものを背景に我が国を中心とした国際航空について多くの堅調な旅客あるいは貨物需要が見込まれてございます。したがいまして、これらの航空需要に的確に対応した国際拠点空港の整備を着実に行うと、いうことで、そして、それを、それによって日本を基点とする国際航空路線の集積を相当な規模で維持发展させていけばアジアの中での大規模拠点空港としての地位を維持できること考へてございまして、ひいては国家間あるいは国際都市間競争に必須なインフラとしても適切に機能させていくことが可能になると考へてお

逆に言うと、こういう増大する、これが増大する、というのではなく今まで日本の経済社会力の潜在的な力というのがバックにあるわけでございますけれども、この増大する旅客・貨物需要に対応できないで空港整備が遅れるということになれば、逆に言うと、オーバーフローする分といいますかがアジア諸国の近隣の空港に流れていくという結果になるわけでございますので、この増大する国際貨物・旅客需要に的確に対応した国際拠点空港の整備を行わなきゃならぬ。そういう意味で、成田の平行滑走路の二千五百メートル化の一日も早い完成、そして関西国際空港、中部国際空港の整備を早期、着実に進めていく必要があると考えてございます。

○池口修次君 私が質問をしたのは、本当に、成田の二千五百と四千、関空、中部ということの整備を着実にということなんですかとも、本当にそれができた段階で、先ほど言いましたように、計画では四千メートルの滑走路を四本も持つていうような巨大空港と本当に競争が成り立つのどうかということを是非お聞きしたかったわけで、扇大臣のお薦めで私も見させていただきました国土交通省の百年デザインという中の百年後の国際空港ということも、どうもこれは日本地図を見ながら、見た政策ではないかなというふうに私は実は思っております。やっぱり世界地図を見ると、それも日本を中心とした世界地図じやなくて、ヨーロッパを中心とした世界地図じやなくて、ちょっとこの百年後の国際空港という中身は私は違ってくるんじゃないかなというふうに思っております。

今はアジアの中でも日本の優勢、経済の優勢といいうのはありますので、日本にある意味アジアの戦略の中心を置くという、このグローバルの、国際的な国際企業はそういう戦略を取っているかもしれませんけれども、百年後ではなくて、もう五年後には場合によつては中国に置いた方がいいんじゃないかなというような時代が私はすぐ来る可能性は十分秘めているというふうに思います。そうしたときに、中国と日本の経済の力が違います。

いがあつて、やっぱり日本に置くべきだといううきには、それは空港がどうあると日本にアジアの拠点を置くんでしょうけれども、それが近づいてくれば近づいてくるほど、やっぱり空港がどうなるわけになりますので、この増大する国際貨物・旅客需要に的確に対応した国際拠点空港の整備を行わなきゃならぬ。そういう意味で、成田の平行滑走路の二千五百メートル化の一日も早い完成、そして関西国際空港、中部国際空港の整備を早期、着実に進めていく必要があると考えてございます。

○池口修次君 私が質問をしたのは、本当に、成田の二千五百と四千、関空、中部ということの整備を着実にということなんですかとも、本当にそれができた段階で、先ほど言いましたように、計画では四千メートルの滑走路を四本も持つていうような巨大空港と本当に競争が成り立つのどうかということを是非お聞きしたかったわけで、扇大臣のお薦めで私も見させていただきました国土交通省の百年デザインという中の百年後の国際空港ということも、どうもこれは日本地図を見ながら、見た政策ではないかなというふうに私は実は思っております。やっぱり世界地図を見ると、それも日本を中心とした世界地図じやなくて、ヨーロッパを中心とした世界地図じやなくて、ちょっとこの百年後の国際空港という中身は私は違ってくるんじゃないかなというふうに思っております。

○國務大臣(扇千景君) 今、池口委員がおつしやいましたように、百年デザインを見てあげてくださいましてありがとうございます。それは国交省の若手が三十二名、タスクフォースを作つて、若手が、三十代のもう若い人たちが作つてくれたもので、これを出したことによって多くの皆さん方からいろいろな御意見を私にいただいております。百年デザインというものが官公署で出したことがないものですから、せいぜい十年、大体が長期といつても五年ですから、百年後ではなくて、もう五年後には場合によつては中国に置いた方がいいんじゃないかなというふうに思つてます。

○委員長(藤井俊男君) 午後一時開会 委員の異動について御報告いたします。

本日、富権練三君が委員を辞任され、その補欠として小泉親司君が選任されました。

○委員長(藤井俊男君) 休憩前に引き続き、成田国際空港株式会社法案及び航空空法の一部を改正する法律案の両案を一括して議題とし、質疑を行います。

○池口修次君 午前に引き続き、残りの時間で航空法の一部改正について質問をさせていただきます。冒頭ですけれども、実は私が参議院議員になつて初めて一昨年の十一月八日に質問をさせていたところこそが、私は、この百年デザインを出して、皆さんに御意見の材料を出したことによつていろんな御意見を私、いただいておりまして、そういうことになりましたが、私は、この百年デザインをもう海を使うしかないよとか、いや、いうことになると世界じゅうを飛び歩くわけですから、じゃ、日本に行つて日帰りで帰つてくるという空港になるか、多分、世界の企業の経営者と同じやなかなか日帰りで行つて仕事できないなど、そういう意味で、少し、確かに日本の大きな経済圏である東京と中部と関西の経済発展のために空港を整備するということも現時点では必要かも知れませんけれども、やっぱりもう少し先を考えれば、やっぱり世界の中での、世界地図を見た中での国際空港の整備に後れないよう、既に、先ほども言いましたように、韓国も中国もマレーシアもやつてているわけですから、やっぱり日本もそれもやつてているわけですから、やつぱり日本もそういうふうに私は思つてます。私は思つてます。この点についてお考えをお聞きしたいと思つてます。午前中の質問は以上で終わらせていただきたいと。

○國務大臣(扇千景君) 今、池口委員がおつしやいましたように、百年デザインを見てあげてくださいましてありがとうございます。それは国交省の若手が三十二名、タスクフォースを作つて、若手が、三十代のもう若い人たちが作つてくれたもので、これを出したことによって多くの皆さん方からいろいろな御意見を私にいただいております。百年デザインというものが官公署で出したことがないものですから、せいぜい十年、大体が長期といつても五年ですから、百年後ではなくて、もう五年後には場合によつては中国に置いた方がいいんじゃないかなというふうに思つてます。

○委員長(藤井俊男君) 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。

○委員長(藤井俊男君) 午後零時二分休憩

○委員長(藤井俊男君) 午後一時開会 委員の異動について御報告いたします。

本日、富権練三君が委員を辞任され、その補欠として小泉親司君が選任されました。

○委員長(藤井俊男君) 休憩前に引き続き、成田国際空港株式会社法案及び航空空法の一部を改正する法律案の両案を一括して議題とし、質疑を行います。

○政府参考人(洞駿君) 國土交通省いたしましても航空機内におきます安全阻害行為などの抑止

「 そういうものは極めて重要であると認識してござるが、法制化に当たりましては、先生御指摘になりましたとおり、国民の皆様に新たな刑罰を科すというものでござりますから慎重に検討を行つてきたところでござります。」

具体的には、平成十三年の十二月から昨年の平成十四年十月まで省内に航空会社や労働組合の皆さんと一緒に機内迷惑行為防止検討委員会というものを設置しまして、五回にわたって検討を続けてまいりました。その中で、まず、機内迷惑行為の防止に関する行動指針、ガイドラインというものをを去年の十四年の二月に航空業界あてに通達をいたしまして、迷惑行為を行う者に対して毅然とした対応を取るなど、いろいろな対応方を指導いたしまして、また航空業界を挙げて機内迷惑行為撲滅キャンペーンというものを行いまして、その防止に努めたところでございます。また、平成十四年の五月と六月に国内線と国際線のお客様に対するアンケート調査を行いまして、約三千五百人の方々からの回答を得て、この機内における迷惑行為に対し特別な法律が必要であるとの回答が過半数を占めたところでございます。そして、それを受けまして、今回法案を提出するに当たりましてどのような行為を処罰対象とするべきかということにつきまして、法務当局とともに慎重に検討を行つてきたものでございます。

以上申し上げましたとおり、必要ないろんな角度からの検討を行つた上で今回本法律案を提出したというものでござります。

○池口修次君 あとは具体的な中身なり手順について少し確認をさせていただきたいというふうに思っております。

まず第一点目に、この機内迷惑の行為について具体的には省令で定めるということになつておりますが、今、今というか、考えられているその省令の中身について具体的に御答弁をいただきたいというふうに思います。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。

航空の安全に支障を生じさせるおそれのある行

為として、具体的な行為としては次のようないわゆる「乗降口」又は非常口の扉の開閉装置を正当な理由なく操作する行為、便所において喫煙する行為、航空機に乗り組んでその職務を行つ者の職務の執行を妨げる行為であつて、当該航空機の安全の保持、当該航空機内にあるその者以外の者若しくは規律の維持に支障を及ぼすおそれのある者、携帯電話等の電子機器を使用する行為、離着陸時に座席ベルトを着用しない行為、手荷物を通路に放置する行為、離着陸時に座席のリクライニング及びテーブルを元の位置に戻さない行為、みだりに救命胴衣などの安全のための器具を使用又は移動する行為。

直ちに罰則を適用することとせず、機長がいつたん禁止命令を行った上で、その上で更に反復して継続した者についてのみ罰則を適用することとしております。

「池」修吉君 今言った中身で十分かどうかといふことについては、民主党の以前出した案ですともう少し対象事項を挙げておりますが、それら等も含めて衆議院の議論を踏まえて法案自体は三年後に見直しということになつたというふうに思いますが、この具体的な行為は省令で定めるということになれば別に三年後というふうに入らなくていいんじゃないかなとかいうふうに私は思つてゐる

するということでございますが、これにつきましては、どのような行為を、五十万円以下という非常に重い罰則を掛けて規制するわけでございますが、そういうことに対する国民の理解といいますか、認識というものがものも時の経過とともにいろいろ変わってくることも予想されるところでございまして、そういうものを加味しながら、必要な行為を新たに処罰する。また、いろんな技術開発とか、そういったものも日進月歩で進んでおります。そういう状況等を踏まえまして、適時適切にその内容を見直していくことも必要だと考えております。

○池田修次君　あともう一点、違反行為があつたときにどういった手順を踏んで注意を喚起するかということについて、いきなり処罰をするんじやなくて取りあえず注意をするといふふうに言つておりますが、実際にそういう行為があつたときに、それがどういうものでそういう、まずは注意を喚起して、注意を喚起した後、また再度やつているときにはどういう手続でどうなるかというのは、ちょっと非常に、余り具体的じゃないですけれども、例えば飛行機が着いたところで何らかの人人が待つていてそれなりの手続をするということかなというふうに思うんですが、どういった手続で行われるかというところを少し具体的に御説明いたいと思います。

○政府参考人(洞駿君)　先ほど申しましたが、直ちにそういう行為を発見したといいますか、押さえたということで処罰の対象とすることではなくて、機長がいったん禁止命令を行つた上で、その上で、それを無視して更に反復して継続して当該行為を行う者に対して罰則を適用するということになるわけですが、これは、まずだれが判断するかということになると、機長は、委任を受けた客室乗務員の、保安要員たる客室乗務員の方々の判断というものが第一にございますし、それを受けて機長と相談した上で、機長の命令をお客様に伝えるということにならうかと思ひます。

ざいます。法律的には三年後にきちっと見直しをするということでございますが、これにつきましては、どのような行為を、五十万円以下という非常に重い罰則を掛けて規制するわけでございますけれども、そういうことに対する国民の理解といいますか、認識というものの時の経過とともにいろいろ変わってくることも予想されるところでございまして、そういうものを加味しながら、必要な行為を新たに処罰する。また、いろんな技術開発とか、そういうものの日進月歩で進んでおります。そういう状況等を踏まえまして、適時適切にその内容を見直していくことも必要だと考えております。

○池口修次君 あともう一点、違反行為があつたときなどといった手順を踏んで注意を喚起するということについて、いきなり処罰をするんじやなくて取りあえず注意をするというふうに言つておりますが、実際にそういう行為があつたときにそれがどういうものでそういう、まずは注意を喚起して、注意を喚起した後、また再度やつている

それを無視して更に繰り返す、これは反復ですから何回かというのはございませんけれども、反復ですから、二回目、もう一回やればもう反復になるわけでございますけれども、そういうふた人に於いては、対して罰則を適用するわけですが、具体的にはマニュアルの、具体的な適用の、どういう行為に対しても悪質行為というふた人のをきちっとマニュアルの作成とか訓練というのをきちっと行つて、その辺のところの判断が恣意的にその場で変わっていくことのないようになります。

そして、具体的に、それでもやめない場合でございますけれども、これまでも悪質行為というふた人で、飛行機が飛行場に引き返して、警察官の派遣をあらかじめ要請してお引渡しをするというような事例もござりますけれども、これもまた機長と相談の上で、連絡を取つてそういう措置を取ることになります。

また、機内においてやはり幾ら言つてもやめないような場合には、ほかのお客様の御協力等を得てその人を拘束するということも航空法上は可能でございます。

○池口修次君 そうすると、具体的に言うと、何らかのマニュアルが用意をされて、これは全員の、その乗客の方に何らかの形でこうなっていますよというのが示例がされるんじやないかというふうに思います、が、もつと具体的な事象が起きたときには、場合によつては、こういうマニュアルになつていますよと。そこに扇大臣のサインがあるかどうかというのはちょっと分かりませんけれども、なつてありますよというのを示して、あなたはこういうことを、こういうマニュアルに違反してやつていますから注意を喚起しますというのを客室乗務員の方が示すと。機長がわざわざそこまで出てくるというのはまた別の面で問題がありますから、そういう手順かなというふうに私なりに想像すると思うんですが、そういう形になるんでしょう。

○政府参考人(洞駿君) マニュアルを示してとうよりも、法令の違反の事実を示して機長の命令を伝えるということにならうかと思います。具体的にどのような行為がこの処罰の対象となるかにつきましては、法の施行前あるいは施行後におきましても、お客様に対するあらゆるいろんな手立てを使ってその周知徹底なり、キャンペーンなりを張るなりしてその周知徹底を図つていきたく思つております。

マニュアルというのは、そういう事態が発生したときに客室乗務員なりがどういう対応を取るかという行動手順を示すということで、また判断基準を示すということでございます。

○池口修次君 まあ私みたいに民間の出身からいいますと、多少そういう行儀の悪いお客様でも、ある意味お客様ということで、ある人はお客様は神様と言つたみたいですねけれども、なかなか客室乗務員の方が適切に対応できるかどうかといふのは、若干微妙なときはちゅうちょするのもあるんじゃないかと思うんですね。こういうとき、こうならないようになりますためにちょっと、どういふような客室乗務員の方に対するマニュアルの徹底とか、そういうものはどういうふうにやられるのかというのを再度ちょっとお聞きしたいと思います。

○政府参考人(洞駿君) マニュアルの整備とともに、客室乗務員に対する教育訓練といいますか、訓練はもう徹底的に行います。昨年の二月にガイドラインというものを示しまして、そういう機内迷惑行為といいますか、そういうことに対するは毅然とした態度を取るようにということで、その同じようなマニュアルなりあるいは訓練といいうものを実施した結果、やはり当該行為といいうものは相当数減つていいということは事実でござります。

普通のお客様は、普通はそういうのを注意されれば、ましてや今は罰則付きの法令ができるわけでござりますから、普通は遠慮していただくといふのが一般だと思いますが、まれにそういうも

のを無視して反復継続されるお客様もいらっしゃると思いますけれども、これにつきましては毅然とした態度、また他のお客様の御協力等も得るかにつきましては、法の施行前あるいは施行後におきましても、お客様に対するあらゆるいろんな手立てを使ってその周知徹底なり、キャンペーンなりを張るなりしてその周知徹底を図つていきたく思つております。

○池口修次君 あと、この種の法律というのは必ずしも全世界統一ではなくて、多少の違いがあるといふお聞きをしました。適用されるのは、別に、日本の飛行機は世界じゅうで日本の法律が適用されるかもしれませんけれども、海外の飛行機も日本の領空の中に入つたということになりますと、その海外の飛行機はほかの国の法律も多分日本的な解釈で言うと適用になるかというふうに思つたのですが、そうすると、それは日本の法律が適用されるのか、海外の持つている法律が適用されるのかといふのは、若干違ひがあると混乱をする可能性があるんですが、この点はいかがなんでしょうか。

もう一回言いますと、事前にお聞きしたのが正しいとすると、全日空なりJALは日本だけじゃなくほかの、海外に行つてもこの法律が適用されるんですよといふお聞きをしました。海外の飛行機は日本の領空内に入つたらこの法律が適用されるんだと。逆もそうだとすると、二つの法律が存在するということになるんですが、そ

うではないでしょうか。

○政府参考人(洞駿君) 結論から先に申し上げる

ことは、先ほども言いましたように、一昨年も、

ハイジャックの対策が本当に今の日本の体制でいいのかといふことを質問をさせていただきま

す。そのときには、日本の場合は日本の体制で、これは国責任といふよりは航空会社の責任にお

いてやることで、必要があれば国土交通大臣が指摘をして改善をさせるということだといふふうにお聞きをしましたが、ただ、大きな状況の変化と

いうふうに私は考へているんですが、今国会で一般的に有事三法と言われるものが成立をしまし

て、その中にテロに関する事態、テロなりほかの、各種の事態に応じた対処方針の策定の準備なり態勢を充実しますよといふことに法律上はうたわれております。

私はハイジャックの問題といふことはやつぱりテロに直結するといふに考へた方がいいんであります。

○池口修次君 私は、ハイジャックなり、これに類するものが乗客の問題だけにとどまるといふ

うに解釈をすれば、それは乗客の安全を確保する

のは、それは飛行機であれば航空会社であるし、鉄道であれば鉄道運営業者がやるといふことは、

それはそうだといふに思います。アメリカにおいては九・一一でもうこのハイジャックの問題がテロという体制が取られておりましたし、日本

においても、かつてのよど号の事件で、これも見て、現実にアメリカではハイジャックの防止につ

いては國の責任においてやるといふに変わつ

て、世界に拡散するような処置だつたのかなといふ

にも見られなくてないわけで、そういう意味で、やっぱりテロの対策というのは、今の日本の法律

における旅客の安全を維持するという観点でこれ

は航空会社がやるということになつて、それで、

やつぱりテロに関する、類するものであるという

ことで國が責任を持つてやるべきではないかなと

と考えています。

○池口修次君 あと、この種の法律というのは必

ずしも全世界統一ではなくて、多少の違いがあるといふお聞きをしました。適用されるのは、

別に、日本の飛行機は世界じゅうで日本の法律が

適用されるかもしませんけれども、海外の飛行機も日本領空の中に入つたということになりますと、その海外の飛行機はほかの国の法律も多分

日本的な解釈で言うと適用になるかというふうに思つたのですが、そうすると、それは日本の法律が

適用されるのか、海外の飛行機も日本領空の中に入つたということになりますと、その海外の飛行機も日本領空の中に入つたということになりますと、その海外の飛行機はほかの国の法律も多分

日本的な解釈で言うと適用になるかというふうに思つたのですが、そうすると、それは日本の法律が

適用されるのか、海外の飛行機も日本領空の中に入つた

ことになりますと、その海外の飛行機はほかの

国の航空会社の、この機内迷惑の法制が適用にな

る可能性は大いにあるわけでございますが、その

場合は両方適用になると考えております。

○池口修次君 ちよつとそれで本当に大丈夫なのがなというのが、二つの法律が適用されるという

のは、両方が、多分どっちでも適用されるんでしょ

うけれども、じゃ、飛んでいる場所によつてこれ

は刑罰になるけれどもこれは刑罰にならないとか

いうふうに私は思つてゐるんですが、この点についてお考えをお聞きをしたいといふうに思つます。

○池口修次君 あと、この種の法律というのは必

ずしも全世界統一ではなくて、多少の違いがあるといふお聞きをしました。適用されるのは、

別に、日本の飛行機は世界じゅうで日本の法律が

適用されるかもしませんけれども、海外の飛行機も日本領空の中に入つた

ことになりますと、その海外の飛行機はほかの

国の航空会社の、この機内迷惑の法制が適用にな

る可能性は大いにあるわけでございますが、その

場合は両方適用になると考えております。

○池口修次君 ちよつとそれで本当に大丈夫なのがな

いうふうに私は思つてゐるんですが、この点についてお考えをお聞きをしたいといふうに思つます。

○池口修次君 あと、この種の法律というのは必

ずしも全世界統一ではなくて、多少の違いがあるといふお聞きをしました。適用されるのは、

別に、日本の飛行機は世界じゅうで日本の法律が

適用されるかもしませんけれども、海外の飛行機も日本領空の中に入つた

ことになりますと、その海外の飛行機はほかの

国の航空会社の、この機内迷惑の法制が適用にな

る可能性は大いにあるわけでございますが、その

場合は両方適用になると考えております。

○池口修次君 ちよつとそれで本当に大丈夫なのがな

いうふうに私は思つてゐるんですが、この点についてお考えをお聞きをしたいといふうに思つます。

○池口修次君 ちよつとそれで本当に大丈夫なのがな

いう

ているわけですから、これに對して日本が依然として、いや、大丈夫だと言うことは、ちよつと違うじやないかなというふうに私は思つております。全部が全部国でやるということではなくてもそれはいいんですけれども、ある意味責任を明確にして、この範疇は國がやりますよ。場合によつて、それをやるために膨大なお金が掛かつたとしても、これは安全の問題なんだから、これは國が航空会社に補助金を出してやらせるとかいうんじやなくて、直接國がやるというようなことが私は必要だし、事前の話ですと、飛行機にやつちゃんと、じや、新幹線が乗つ取られたときどうするんだとかいうような話があるというふうにお聞きをしましたけれども、それは現実問題として、新幹線がなるんであればそれも同じように私は対応しないやいけないというふうに思うんですが、現実にアメリカではそこまで脅威を感じて対策をしているのに、やっぱり日本の考え方は少し安易ではないかなと、ちよつと言いついた部分がありますから言葉を変えますけれども、というふうに私は思つているんですが、大臣、いかがでしようかね。

○國務大臣(扇千景君) 一昨年の九・一一同時多発テロ、池口議員が安全対策について初めて御質問をいただいて、そのときもテロ対策とすることを、国土交通省の陸海空の、私、警戒態勢をお答えした記憶がござります。

これは人だけではなくて、初めてあの九・一一のものを見まして、これは人だけではなくて荷物が大変だということで、荷物の検査というものは今まで余り、ただ機械を通すだけ重要視されていなかつた。その機械もいわゆるプラスチック爆弾のようなものは映らないという程度の機械だったわけですけれども、その機械も強化しようということで、これも導入をいたしました。

それと、もし、こんなことあつてはいけないんですけれども、あいうテロがあつたときにどうすべきか。そのときには、日本に向かっている飛行機、あるいは現在飛んでいる飛行機、発着しよ

うとしている飛行機、そういうものを一齊に指令を出すことができるのか。管制官が全部その体制を作ろうということで、マニュアルを作りました。出発するものは控える、そして日本に入ろうとしても、これは安全の問題なんだから、これは國が航空会社に補助金を出してやらせるとかいうんじやなくて、直接國がやるというようなことが私は必要だし、事前の話ですと、飛行機にやつちゃんと、じや、新幹線が乗つ取られたときどうするんだとかいうような話があるというふうにお聞きをしましたけれども、それは現実問題として、新幹線がなるんであればそれも同じように私は対応しないやいけないというふうに思うんですが、現実にアメリカではそこまで脅威を感じて対策をしていましたが、大臣、いかがでしようかね。

うですけれども、あらゆる、客席から操縦席に入る扉を簡単に開かないようにするとか、そういう新幹線もそうですけれども、新幹線の操縦席もそうですけれども、あらゆる、客席から操縦席に入ることに関しては最大限のマニュアルを作つて一度検査をしてみたというのが国土交通省としての対応でございますし、また、今おっしゃいましたように、入つてくるもの、それから、飛行機によつては警察官と一緒に客席に同乗することも可能であるということと、厳戒態勢取つたにもかかわらず、大変恥ずかしい話ですけれども、成田空港のどこから入つたか分からない男が無賃乗車でホノルルまで行つて引き返されたという事件が起つてきました。私は、これだけ厳戒態勢取つてゐるのに、どこからその人が入つて、しかも席がないのに通り抜けて、座つてホノルルまで行つちやつたこれは厳戒態勢しているのにおかしいじゃないかというんで、これ全部ルートを調べて、どういう手違いでどういうところに欠陥があつたのかも調べました。

そうしますと、これもたまたまなんですけれども、貨物を載せるところに貨物の従業員のようないいなかつた。その機械もいわゆるプラスチック爆弾のようないいといふ程度の機械でしたけれども、それが機内モニターは付いていないといふことで、その後、この機内モニターについてはどの程度の割合で付いていて、若しくは、すべての飛行機に付けるべきだという私の意見に対してもどうお考へなのかというのをお聞きしたいというふうに思ひます。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。航空機に装備すべき機器などを定めた国際民間航空条約というのがございまして、その附属書で強化型コックピットドアを装備した航空機は操縦席からコックピットドア周辺をモニターできる措置を講じなければならぬとされているんですけども、しかしながら、そのモニターできる装置の技術基準とか具体的な装備要件についてはまだ検討の段階にございまして、機内モニター用

員にも、これは従業員だからつて服着ていたらみを出すことができるのか。管制官が全部その体制を作ろうということで、マニュアルを作りました。出発するものは控える、そして日本に入ろうとしても、これは安全の問題なんだから、これは國が航空会社に補助金を出してやらせるとかいうんじやなくて、直接國がやるというようなことが私は必要だし、事前の話ですと、飛行機にやつちゃんと、じや、新幹線が乗つ取られたときどうするんだとかいうような話があるというふうにお聞きをしましたけれども、それは現実問題として、新幹線もそうですけれども、新幹線の操縦席もそうですけれども、あらゆる、客席から操縦席に入ることに関しては最大限のマニュアルを作つて一度検査をしてみたというのが国土交通省としての対応でございますし、また、今おっしゃいましたように、入つてくるもの、それから、飛行機によつては警察官と一緒に客席に同乗することも可能であるということと、厳戒態勢取つたにもかかわらず、大変恥ずかしい話ですけれども、成田空港のどこから入つたか分からない男が無賃乗車でホノルルまで行つて引き返されたという事件が起つてきました。私は、これだけ厳戒態勢取つたにもかかわらず、大変恥ずかしい話ですけれども、成田空港のどこから入つたか分からない男が無賃乗車でホノルルまで行つて引き返されたという事件が起つてきました。私は、これだけ厳戒態勢取つてゐるのに、どこからその人が入つて、しかも席がないのに通り抜けて、座つてホノルルまで行つちやつたこれは厳戒態勢しているのにおかしいじゃないかというんで、これ全部ルートを調べて、どういう手違いでどういうところに欠陥があつたのかも調べました。

そうしますと、これもたまたまなんですけれども、貨物を載せるところに貨物の従業員のようないいなかつた。その機械もいわゆるプラスチック爆弾のようないいといふ程度の機械でしたけれども、それが機内モニターは付いていないといふことで、その後、この機内モニターについてはどの程度の割合で付いていて、若しくは、すべての飛行機に付けるべきだという私の意見に対してもどうお考へなのかというのをお聞きしたいというふうに思ひます。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。航空機に装備すべき機器などを定めた国際民間航空条約というのがございまして、その附属書で強化型コックピットドアを装備した航空機は操縦席からコックピットドア周辺をモニターできる措置を講じなければならぬとされているんですけども、しかしながら、そのモニターできる装置の技術基準とか具体的な装備要件についてはまだ検討の段階にございまして、機内モニター用

うとしている飛行機、そういうものが国際的に義務付けられるんな無検査で通るというのもいけないということでは、テナント業者の従業員にも徹底しようというふうに考えておりますので、一〇〇%と言いつ切れます。しかししながら、我が國の状況を見ますと、最近では引き返してくれと言う、今飛んでいるものは近くの空港に着陸するという、そういうマニュアルを作りまして、一齊にこのマニュアルを実行して、管制官がやってみました。これも日本では初めてのことです。では、初めてのことですけれども、そういうことで、陸海空一緒になつて、これは新幹線もそうですけれども、新幹線の操縦席もそうですけれども、あらゆる、客席から操縦席に入ることは最大限のマニュアルを作つて一度検査をしてみたというのが国土交通省としての対応でございますし、また、今おっしゃいましたように、入つてくるもの、それから、飛行機によつては警察官と一緒に客席に同乗することも可能であるということと、厳戒態勢取つたにもかかわらず、大変恥ずかしい話ですけれども、成田空港のどこから入つたか分からない男が無賃乗車でホノルルまで行つて引き返されたという事件が起つてきました。私は、これだけ厳戒態勢取つたにもかかわらず、大変恥ずかしい話ですけれども、成田空港のどこから入つたか分からない男が無賃乗車でホノルルまで行つて引き返されたという事件が起つてきました。私は、これだけ厳戒態勢取つてゐるのに、どこからその人が入つて、しかも席がないのに通り抜けて、座つてホノルルまで行つちやつたこれは厳戒態勢しているのにおかしいじゃないかというんで、これ全部ルートを調べて、どういう手違いでどういうところに欠陥があつたのかも調べました。

そうしますと、これもたまたまなんですけれども、貨物を載せるところに貨物の従業員のようないいなかつた。その機械もいわゆるプラスチック爆弾のようないいといふ程度の機械でしたけれども、それが機内モニターは付いていないといふことで、その後、この機内モニターについてはどの程度の割合で付いていて、若しくは、すべての飛行機に付けるべきだという私の意見に対してもどうお考へなのかというのをお聞きしたいというふうに思ひます。

○森本晃司君 公明党の森本でございます。今日の審議、さらに次回の審議を通じまして、いよいよ成田が民間になると、民営化されるという状況になつてまいるわけでございます。日本の飛行場を代表する、世界に対して、やっぱり成田空港という問題ですが、ここで絶えず、成田だけに限らずに、日本の飛行機の問題等々ということになつてまいりますと、着陸料の問題が絶えず言われるわけでございます。

政府に觀光立国懇談会が発足いたしまして、ま

た国土交通省ではグローバル観光戦略推進委員会というものが設置されました。日本への観光客一千万人、これを目標にして、そして日本に多くの観光客をお招きしようということでございます。現在、日本から外国へ行っている人が千六百万人、反対に外国から日本を訪れてくる人は五百万人弱という状況であります。これを、その観光客を呼び起こすことが大事だと、総理以下、全部取り組んでいるわけでござりますが、私も党のこういった観光立国という問題に対するプロジェクトチームの座長として、多くの、一千万人の人を呼べるよう今一生懸命取り組んでいるところであります。

しかし、その中でやっぱり、いろいろと関係者と話をし、議論しているわけでござりますけれども、我が国の高コスト構造、これは着陸料始め、そのほかの分野も含めてござりますけれども、概に言えるのは高コストであると。我が国も加盟している国際民間航空条約の前文に、これはシカゴ条約と言われているものであります。この条約を忠実に遵守して、世界平和の基礎になる友好の確立に向けて、国際民間航空の発展が極めて重要であるというふうに思つてあります。

一方、昨今、我が国の航空業界の状況はどうかと。朝からも御質問があつたようでござりますけれども、テロやあるいはイラク戦争、さらにまたSARS、こういった状況が起きてきました。航空業界は自助努力を超えた状況にあるかと思うんですが、まず航空業界の現状に対する認識、それから諸外国における着陸料等の軽減措置、この問題についてお伺いいたします。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。

航空業界は、最近のイラク戦争、SARSにより大きな影響を受けているところでござります。

た国土交通省ではグローバル観光戦略推進委員会といふのが設置されました。日本への観光客一千万人、これを目標にして、そして日本に多くの観光客をお招きしようということでございます。現在、日本から外国へ行っている人が千六百万人、反対に外国から日本を訪れてくる人は五百万人弱という状況であります。これを、その観光客を呼び起こすことが大事だと、総理以下、全部取り組んでいるわけでござりますが、私も党のこういった観光立国という問題に対するプロジェクトチームの座長として、多くの、一千万人の人を呼べるよう今一生懸命取り組んでいるところであります。

しかし、その中でやっぱり、いろいろと関係者と話をし、議論しているわけでござりますけれども、我が国の高コスト構造、これは着陸料始め、そのほかの分野も含めてござりますけれども、概に言えるのは高コストであると。我が国も加盟している国際民間航空条約の前文に、これはシカゴ条約と言われているものであります。この条約を忠実に遵守して、世界平和の基礎になる友好の確立に向けて、国際民間航空の発展が極めて重要であるというふうに思つてあります。

国際線の搭乗実績は、四月で前年度比で約四割、五月で約五割減、六月で約四割減、七月の予約も前年度比約三割程度に落ち込んでおりまして、今年度、大手航空グループで約千五百億円程度の大額な減収が見込まれているところでございます。このような状況にかんがみまして、国土交通省としても、イラク戦争の勃発直後に航空機へのテロ等による第三者に対して損害が発生した場合の政府措置を延長したほか、種々の軽減措置、規制緩和等を行つて、また緊急融資等を決める等の措置を講じておられるところでござります。

なお、そのSARS等の影響によって外国からの渡航が敬遠されているSARS発生国であるアジア諸国を中心に着陸料等の軽減措置が講じられています。例えばシンガポールにおいては、シンガポール経済全体の救済措置の一つとして、五月から十二月までの間に三〇%の着陸料を引き下げるなど、中国においては、五月から七月までの間、外國の航空会社に対して二〇%の着陸料を引き下げております。台湾も、四月から九月までの一ヶ月間、一五%の引下げを行つております。また、香港においてもこういう措置が行われていると聞いていますところでおられます。

○森本晃司君 今、答弁がございましたように、日本の航空業界千五百億の収入減、こういう状況である。外國は、そこでいろいろと考えて、中国やシンガポールでは着陸料を軽減しようとしている。私は、ところが日本はその姿が今見えていませんね、そういうふうにやろうとしているのか、そういうことをしまいとしているのか。私は、これは日本も同様に着陸料について、ただSARS、イラクの問題云々だけではなくて、観光立国というのを掲げてやっている以上は、やはり観光立国にふさわしいような着陸料に国際的にも行けるようを持っていかなければならぬと、こう思つておられるのです。

先日、アメリカ商工会議所の代表のメンバーがお見えになりまして懇談をさせていただきました。そして、そのときにアメリカ商工会議所の方

から意見書をちょうだいいたしました。その意見書の中にこういうことが書いてあります。厳しい不況にあえぐ航空及び旅行業界にあっては、成田空港の着陸料とその他の空港着陸等の相違は深刻であり、日本経済にとり重要な二業界を発展させる観点からも成田空港の着陸料は直ちに引き下げられるべきである。これはアメリカから見たら、アメリカの商工会の人があつしやつてることでありますけれども、私よく話を聞かながら思いました。

また、世界の航空会社から成る国際航空輸送協会、IATAというんですかね、そこでも先ごろ、成田空港の着陸料は適正水準を大幅に超えており直ちに引き下げるべきだとして、そして日本政府により公開された成田空港の財務データ、空港に関する標準の原価計算法を用いて分析してその額を算出しています。それによりますと、暫定平行滑走路の供用開始により運航量が増加しております。それを考慮に入れる、現在の一トン当たり一千四百円から二一%低い千九百円まで引き下げても飛行場のオペレーションにかかるコストを十分に賄えるとされているんですね。

飛行機、私も着陸料よく調べてみまして、ああ、そうかと、飛行機の着陸料というのはこういうトン数で着陸料決まつてているんだと、当初は機種で決まつていていたんだと、今は機種で新たにその認識をしたわけでござりますが。

二千四百円から一トン当たり千九百円に下げることができる書いてある。それでも十分に飛行場のオペレーションにかかるコストを賄える。それを受けてアメリカ商工会議所の人が言うのと、成田空港の着陸料を二一%下げ、それによつて日本政府の推定する成田空港の二〇〇二年度における営業剩余金一百億円と、アメリカ商工会議所が言つておられるんです、営業剩余金一百億円。これ二一%に下げる、下げて、半分これを利用者に還元しても残り百億はあるというわけです

よ。

公団と国際航空輸送協会、そして在日アメリカ商工会議所の間でいろんな交渉があつたかと思いますけれども、この着陸料について、世界の中に比べてみて、また殊にアジアでは周辺が物すごい安いわけでございますから、どのように考えるのか、それから現在はその交渉はどうなつていいのか、今後どうしようと考えているのか、この点についてお伺いいたします。

○政府参考人(洞駿君) 先生御指摘のとおり、成田の着陸料というのは、空港公団とIATAとの間でいろいろな協議の場というのを定期的に持っております。IATA側は、日本の成田の着陸料は非常に高い、また先ほど先生がおつしやつたように、十四年度は剩余金が出るだろうと、そういったものを還元すればこれこれの引下げが可能ではないかというようなことで、非常に厳しいやり取りが行われているということは事実でござります。

これに対しましてどういうふうに対処しようとしているのかということをお尋ねでございますけれども、まず成田の着陸料が非常に高いということはもう厳然たる、比較しても明らかに事実でございまして、これにつきまして総裁ももう度々おつしやつておられますけれども、今回のこの民営化法によりまして成田の着陸料は必ず下げるということを、まだ私どもも経営基盤等をしっかりと見極めた上でできるだけ早くこういう着陸料経営基盤を強化し、そして経営効率を上げ、そして利益を出して、着陸料の引下げを行うべく指導するということをはつきり再三申し上げておるところでございます。

今まさしく空港公団は、この法律が通りますといよいよ株式会社とすることに変わっていくわけでございますので、そういう意味での新しい会社としての財務体質といいますか、いろんな手当てばならない、そういう状況にあるわけでございまして、そういった例ええば企業会計原則一つを取り

ましても、今までの官庁の経営から民間企業の企業会計原則にのっとつていろんな引き当てるとか、そういうものをこれから講じていかなければならないという、こういう状況に、ちょうど移行期にござります。

○森本晃司君 どれぐらいのめどにしようか、それから今言つてゐる一トン二千四百円から千九百円の二一%下げるという可能性については、見通しはどうのうに考えますか。

○政府参考人(洞駿君) 今、見通しについてこれくらいは可能だということを申し上げる材料を私ども、申し訳ございませんが、持ち合わせてございません。今後の経営状況等をしつかり見極めながら、その過程の中で慎重に検討すべき事柄など考えております。

○森本晃司君 け早く行えるよう公団も一生懸命今努力していると思ひますけれども、私どもとしてもそこのところをしつかり指導していきたいと考えているところでござります。

○森本晃司君 ついでに申しますが、

○政府参考人(洞駿君) つまた非航空系収入をできるだけ上げていつて、その原資でもってこの着陸料の引下げができるだけ早く行えるよう公団も一生懸命今努力していると思ひますけれども、私どもとしてもそこのところをしつかり指導していきたいと考えているところです。

○森本晃司君 これ、当然、民営化されていて、それで着陸料についてこれほど世界じゅうから言われているのに見通しをどうしようかとかって、そんなことも余り分かっていらないと言うけれども、これは私、やっぱりもう少ししっかりとこういう問題に取り組まぬといかぬと思うのですよ。一千四百から千九百円に下げて、一一%下げて、アメリカ商工会議所の人が余剰金三百億あると言ふ。下げる、それの半分を利用者に還元してもいいとする、ということですけれども、航空局は見通しも分からぬ、どうかということについて何にも答えられないというのは、局長、この一二%の問題を、そういうことを言われているということについてはどう考へていますか。その点について答えてください。

いろいろ続いている問題でございまして、それで、
公団は公団として、これまでの実績なり今後の業
績見通しなりあるいは民営化の今後の計画なりと
いったものを説明しつつ向こうと交渉を行つてい
るわけでございましょうけれども、向こうの、I
ATAなりアメリカの当局というのは、向こうは
向こうのアメリカ流の判断で、自分たちでいろいろ
考へ、これはこういうふうに処理できるとか、こう
いうのは必要ないとか、そういうものでもつて
いろいろやつているわけでござりますから、そこ
の一つ一つの交渉のいろんなテーマについて、私
どもが今これについては適當であるとか適當でな
いとかいろいろコメントするというのにならぬ
か適當ではないかなと考えておりますけれども、
いずれにせよ、これは今後の空港公団の民営化の
過程において、どれだけの要するに利益を上げら
れるかどうかというようなことに一に掛かってい
るわけでござりますので、その辺のところをしつ
かり見極めないと、どれくらい下げるか、またい
つ下げるかというようなことというのはなかなか
見えてこない問題だと思っています。

○森本晃司君 航空局としては、あなたの任せ、交
渉任せ、そしてもう民営化になつたら民営化にな
なつた会社の利益の問題がありますからお任せ。
私は、これじや、アジアだつても今これから国
際競争に入つていく中で、航空局がそういう姿勢
で僕はいいのかなと思いますね。

これは、眞実は分かりませんよ。だけれども、
この間、五月二十六日のある新聞に書いてあつた、
一般紙。「国交省には『成田は巨大市場の首都圈に
あり、着陸料が高くても航空会社は逃げていか
ない。アジアの空港と競争状態ではなく、引き下
げの必要はない』(航空局幹部)。これは新聞記
事ですから、私は直接聞いたわけではありません
けれども、こういう記事も書いてあつて、そして
アジア空港の攻勢に危機感は薄いと、こういう記
事が載つてあるんです。何にもないところからこ
う書かれたのか。だけれども、いろいろな話どん
ど聞くと、河も持つていなからこんなことを書

かれるんです。しっかりと私はこういった問題については取り組むべきであると思うんです。先ほど来武士の商法のお話を出ていましたけれども、今は一生懸命、公団の方も商売を勉強に行なっておりまして、今の局長のような回答の仕方で収益力が上がっていくということですが、じやで今度それでいつて、今の局長のような回答でいきますと、じや、今度は民営化になりますので、向こうの会社の利益がこうこういう状況でございますから、着陸料については判断はその会社がやるんです、成田の今度の民営化になつた会社がやるんですという判断なんですか。

局長 これ、着陸料については今努力してもらつてあるところでありますとかということだけですけれども、この着陸料を下げるか下げないかはどこが決めるんですか、これは。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。着陸料を下げるということは総裁も明言されておりますし、私どもも下げるようには会社を適切に指導するということはもう再三申し上げているところでございます。ただ、それをどれだけの、どれくらい、いつ下げるかということにつきましては、繰り返しになりますけれども、今後の会社の経営動向なり、そういうものをしつかり見極めながら決める問題であるので、今段階で胸を張つて何%、何分の一にしますということが言えないということです。

○森本昇司君 民営化になつて四月にも発足しようとしているときなんですよ。そのときに、これぐらいはいる、やろうと、これぐらいの努力目標をやろうと言つて当たり前だと思うね。もう本当に、日産のゴーンさんでもやつて来てもううつでゴーンと一発やつて、それで目標はこれぐらいにしますとかいうぐらいであった方が、私は日本の航空業界にとっても、あるいは日本の航空行政としても、あるいはまた航空局が非常によくやっているなということが言えるんじゃないかなと思いますよ。大臣、どう考えますか。

○國務大臣(屬千景君) 森本議員のおつしやることは私も常に言つてゐることでござりますから、今日、委員會で言つていただきて有り難いと思ひます。

それはなぜかというと、これは基本なんです。空港特会で空港を造る、空港を造ったときの借金を、私は、元々、今日も朝お答えしました、空港とかあるいは港湾とか道路とかというものは、公共事業の基本的な社会資本整備は国が責任持つて皆さんにいただいた税金で造るというのが本来なんです。ところが、空港を造れ造れ、金がない、そして空港特会で金をみんなブルーして、道路と同じです、空港が全部ブルーして、その金で探算の合わないところの空港も造らうという。この空港特会、空港を造るその基本が元々間違つていて見直さなきやいけない。

それを私は是非言つていただきたいし、また、今おつしやったように、アメリカ・ケネディ空港の三倍、ケネディは三十万そこそこ。ヨーロッパもそうです、イギリスに、ヒースローに至つては八万円ですから。それが成田は九十三万ですから私は、少なくとも半額にするまで、隣の仁川空港が三十万で二本滑走路がある、四千メートル、これでは対抗できないんです。

私はそれを今しつこく言つておりますけれども、空港特会の空港の造り方を変えるというのは、これは国会議員の皆さん方に全部賛成していただいて改革しなければ私はできないと思いますけれども、今おつしやったように、基本的になぜ下がらないんだ。造つたときに高過ぎるんです。

ですから、私は、これは私は今、総裁がいらっしゃいません、今朝来ていましたけれども、民営化するには、私は、まともな空港で、今のような暫定滑走路で片肺飛行で民営化するのは早いでしよう、完全になつてから民営化ということを口で云々できるかできなか、また二十一世紀は

この今までいいのか悪いのか、アメリカだけではない、世界じゅうから笑われるような世界の三倍の着陸料を取つてはいるものが、着陸料は空港ですからお客様に還元するのはもとと私は考えなきやいけないということで、口を酸っぱくして省内で言つておりますけれども。

基本的なものを変えるのにやつぱり小泉改革の断行ということで、私は改革というものの大きな転換期に来ているという認識を持つておりますけれども、これは時間が掛りますけれども、是非理解をいただいて、転換するという、空港の見直しということは私は必要だと思つています。

○森本晃司君 大臣が今お答えいただきまして、是非我々も、これは私たちだけではなしに国民の多くの皆さんももう思つてはいるから、私はこの民営化の機会に、五分の一は着陸料下げます、だから皆さんも協力してくださいと。その特会も、ちゃんとそういうことにしますよというぐらいいのが私はなぜ取り組めないのかということを思うところであります。

是非、大臣、この問題については省を挙げて、我々もまた一生懸命この着陸料の問題については値下げすべく頑張りますし、一日も早い時期に、この公団が民営化するときに何%下げるかと、これくらいの公約をきちんと、こういうマニフェストをやっぱりちゃんとやらぬといかんと私も思つておるところでございます。

統いて、先般私はシャトル便についてちょっと大臣とお話をさせていただきました。先般も議論を申し上げたところでございまして、途中だつたものですから、今日は余りもう重ねてなかなかできませんけれども、この問題だけは、私はやっぱりこのシャトル便という問題については非常にこだわつておるところでございます。

この日韓首脳会談、羽田一金浦、繰り返しになりますけれども、シャトル便を実現させることで合意した。これは航空局に聞きますと、必ずしもシャトル便ではありません、定期便で、この間、大臣もそんなことをおっしゃつていきましたけれども。

基のものを変えたのはやつぱり小泉改革の断行ということで、私は改革というものの大きな転換期に来ているという認識を持つておりますけれども、これは時間が掛りますけれども、是非理解をいただいて、転換するという、空港の見直しということは私は必要だと思つています。

○森本晃司君 大臣が今お答えいただきまして、是非我々も、これは私たちだけではなく国民の多くの皆さんももう思つてはいるから、私はこの民営化の機会に、五分の一は着陸料下げます、だから皆さんも協力してくださいと。その特会も、ちゃんとそういうことにしますよというぐらいいのが私はなぜ取り組めないのかということを思うところであります。

是非、大臣、この問題については省を挙げて、我々もまた一生懸命この着陸料の問題については値下げすべく頑張りますし、一日も早い時期に、この公団が民営化するときに何%下げるかと、これくらいの公約をきちんと、こういうマニフェストをやっぱりちゃんとやらぬといかんと私も思つておるところでございます。

統いて、先般私はシャトル便についてちょっと大臣とお話をさせていただきました。先般も議論を申し上げたところでございまして、途中だつたものですから、今日は余りもう重ねてなかなかできませんけれども、この問題だけは、私はやっぱりこのシャトル便という問題については非常にこだわつておるところでございます。

この日韓首脳会談、羽田一金浦、繰り返しになりますけれども、シャトル便を実現させることで合意した。これは航空局に聞きますと、必ずしもシャトル便ではありません、定期便で、この間、大臣もそんなことをおっしゃつていきましたけれども。

も。当日の新聞全部見ますと、盧武鉉大統領と総理との、これもまた新聞記者がじや勝手に書いたのかという話になるわけですけれども、年内シャトル便と多くの新聞、皆年内シャトル便と書いてあるんですよ。これは新聞記者が勝手に書いておりますけれども。

だけれども、私は航空局に聞きますと、シャトル便という言葉はありませんとありますけれども、大統領が日本へ来て、盧武鉉大統領がシャトル便という言葉をお使いになつて国会で演説をされているわけです。それを私は聞いたからあえてそのことについて申し上げるわけでありますけれども、シャトル便という言葉が各紙にあるいは盧武鉉大統領の言葉の中から、国会の演説の中に出でまいりましたけれども、シャトル便という言葉は新聞社が勝手に書いたものなのかどうか、まづ聞きます。

○國務大臣(扇千景君) 森本議員は覚えていくださると思いますけれども、昨年、ワールドカップサッカーを日韓で共催をいたしました。そして、入場者数は今までのワールドカップ世界の中で第三位という記録を作ることが日韓できました。そして、このワールドカップサッカーの間に、今まで羽田にシャトル便というものを降ろしたことがなかつた、チャーター便はいたしておりますけれども。それをワールドカップサッカーに限つてということでプレクリアランス方式を取りまして、日本から向こうへ税関の人を行かせて、向こうで検査してもう乗せて羽田へシャトル便を飛ばしました。一ヵ月で五十八便だつたと思いまして、昨日もおとといですか、審議官が帰つてまいりまして、これも内々で打合せをしております。向こうも金浦を開けるということに大変ちゅうちょしてくださつていました。けれども、私たち金浦と羽田をそういうふうにまず定期便を行こうと。シャトルという行つてすぐ乗れるというには羽田の枠がなさ過ぎるということで、今鋭意工夫をいたしておりますけれども、管制官の了解も得て昼間も飛ばせるようになっています。第一歩でござります。究極は、シャトル便というのが究極でござりますけれども、まず周辺の国内の整備と韓国の金浦をオープンにする、この両方の事務レベルの会合をしておりますので、是非、

武鉉大統領はシャトル便という言葉をお使いいたしましたけれども、今までにはまず定期便と自体でも枠が一杯ですけれども、シャトルといつて御理解いただきたいと思います。

○森本晃司君 まず、定期便にするんですか。

○國務大臣(扇千景君) チャーター便。ごめんなさい、チャーター便。

それから、局長、まだかまへんわ。あなたはしゃべりたいけれども、もうちょっとこちらもしゃべりたいのや。それから韓国の金浦と羽田だけでシャトル便を飛ばすということは航空協定に違反します。これはカナダとアメリカとキューバですね、三か国でこれはプレクリアランスやつていて、カナダとアメリカとそれからキューバはシャトル便を飛ばしています。これはプレクリアランス、三か国で協定結んでいます。ですから、韓国と日本だけで二か国で協定を結ぶことができない、どこかもう一国入らなきやいけないという問題もございまして、これは今申し上げましたようにシャトルを飛ばしたいという希望はもちろん私たち持つています。

○國務大臣(扇千景君) 行けば乗れる。

○森本晃司君 行けば乗れるという、時刻表あつたつて構わぬですよ。僕は定期便でええんですよ、

れてまいりました。私は、決してこの運動は暴力学生集団の運動ではなくて、農民の道理ある運動も行われてきたと思います。その中で、成田空港の問題については七二年の九月二十日に当時の運輸大臣と空港公団総裁、千葉県知事及び平和塔奉贊会の間で四項目の合意が行われております。

この合意では、新東京国際空港は純然たる民間空港であり、安保条約及びこれに基づく地位協定の存在にもかかわらず、これを軍事的に利用することは絶対に認めない。その意味において MAC のチャーター機の離発着もこれを認めない。なお、現在羽田空港に行われている MAC のチャーター機の離発着も極力やめさせるよう努力する。

二、新東京国際空港の騒音対策については、乙等は、乙等の運輸大臣、当時の丹羽喬四郎さんでございますが、及び千葉県知事の川上さん、新東京国際空港公団総裁の今井さん、こういう方が署名をされた方々が重要な問題として騒音の各種対策に努力する、また、乙等は甲に対する騒音対策委員会委員を委嘱し、周辺住民の立場に立つて積極的な活動を期待する。

三、周辺農民に対して現在用地買収未決済の地主及びやむを得ず団体移転を余儀なくされた地主に対し、その個々の要望等を聞き、その移転補償問題の解決に誠意を持って対処するなどの合意でございます。

この中で、私は今回取り上げたいのは、安保条約や地位協定にかかわらず軍事利用をしないという合意が行われてまいりました。

私は、この法案の衆議院の審議の中で、当時有事法制の問題がございまして、るる大臣もこの問題についてお答えになつておるんですが、何かどうも本当にこれ軍事利用しないという約束が守られているのかという点での大変私疑問を持つていて、その意味で私はこのような合意、これは成田空港がいわゆる民営化されても当然私守らなければならない問題だというふうに思いますが、大臣にまずこの点をお尋ねしたいと思いま

す。

○國務大臣(扇千景君) 今、改めて小泉議員からかつての一九七二年のこのお互いの取決めに関する御説明がございました。

私は、そのとおりであろうと思いますし、歴代の運輸大臣もこの合意の重みというものを重々感じながらされてきたと思っておりますし、現在も

それが引き継がれております。また、私の手元に、これ四十三年三月の五日でございますけれども、運輸委員会で小川三男委員のお話で、中曾根運輸大臣でございます。これは、成田空港は軍事基地には絶対使わせない、戦闘目的や軍事基地用として成田空港を使うことは拒絶するというものが中曾根運輸大臣の御答弁でございます。これは今もあ

りますし、現在もそのとおり守られておりまして、私たちにはこの重みというものを十分に理解して、今日午前中も来ておりました。きっとこの委員会もごらんになつてゐると思いますから、それは当然認識していらっしゃることで、当たり前のことをだと思っております。

○小泉親司君 私は、個人的に申し上げると、七年というのは実は千葉大学に在学しておりますので、ちょうど卒論を書いている時にこの成田闘争というのがあります。私は暴力学生集団ではございません。当然、この農民の土地取上げの闘争をやりましたが、このときは、当時、もう御承認のとおり、ちょうどベトナム侵略戦争が非常にございました。そこで、このベトナム侵略戦争にございましたが、このときは、当時、もう御承認のとおり、ちょうどベトナム侵略戦争が非常にございました。

そこで、私は、なぜ民営化なのかと、私たちは、

軍事利用化しちゃいけないと。

もうこれは御承知のとおりであると思います

が、この成田空港には当時軍事郵便局がございました。つまり、MACのチャーター便と先ほどお

話しましたのは、アメリカ軍が羽田空港に軍事郵便局を持っておりまして、この軍事郵便局を成田空港の整備、運営というものは我が国の国際化や周辺事態法でもこの問題が議論になつて、ア

メリカが成田空港なども軍事利用化するんじゃな

いかという懸念が非常に強いと、県民の中にも強

いということもありまして是非この点について、

私は、民営化がもし行われたということであつても、当然この点については守られるべきだという

ことを重ねて大臣に御要望しておきたいと思いま

す。

次に、私は、なぜ民営化なのかと、私たちは、

御承知のとおり、この民営化については反対であ

ります。特に、小泉内閣が昨年の十二月十七日に

この民営化を、完全民営化を閣議決定したわけ

ですが、大臣も御承知のとおり、当時の行革の中で

は、国土交通省、所管官庁としては、この成田空

港の整備に当たっては、様々な理由が挙げられて

おりますけれども、例え、今度の成田空港は歴

史的な経過や大規模内陸空港としての特性を踏ま

え、騒音対策、地域との共生策等の実施が不可欠

であります。しかし、この成田空港は、

実際に、この成田空港闘争というのは、本当に

土地、農民の土地を取り上げたと、この点では大

変問題があつたことで、御承知のとおり、この成

田空港というものは、一番最初が設置されたのは、

あれは八街、富里という案がありまして、それが

今度はいわゆる天皇家が持つておりました御料牧

場を中心にしてこの成田空港が建設された。

そのときに、この問題が合意されたというのは、

大変多くの人々が将来にわたつてこの成田空港は

そのときにお尋ねをしたいと思います。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。

国土交通省では、特殊法人等の廃止又は民営化

を前提にゼロベースで見直すという総理指示を受

けまして、平成十三年の九月に行政改革推進事務

局に対しまして、空港公団の民営化に当たっては、

成田空港の整備、運営というものは我が国際

化や周辺事態法でもこの問題が議論になつて、ア

メリカが成田空港なども軍事利用化するんじゃな

いかという懸念が非常に強いと、県民の中にも強

いといふこともありまして是非この点について、

私は、民営化がもし行われたということであつても、

も、当然この点については守られるべきだという

ことを重ねて大臣に御要望しておきたいと思いま

す。

次に、私は、なぜ民営化なのかと、私たちは、

御承知のとおり、この民営化については反対であ

ります。特に、小泉内閣が昨年の十二月十七日に

この民営化を、完全民営化を閣議決定したわけ

ですが、大臣も御承知のとおり、当時の行革の中で

は、国土交通省、所管官庁としては、この成田空

港の整備に当たっては、様々な理由が挙げられて

おりますけれども、例え、今度の成田空港は歴

史的な経過や大規模内陸空港としての特性を踏ま

え、騒音対策、地域との共生策等の実施が不可欠

であります。しかし、この成田空港は、

実際に、この成田空港闘争というのは、本当に

土地、農民の土地を取り上げたと、この点では大

変問題があつたことで、御承知のとおり、この成

田空港というものは、一番最初が設置されたのは、

あれは八街、富里という案がありまして、それが

今度はいわゆる天皇家が持つておりました御料牧

場を中心にしてこの成田空港が建設された。

そのときに、この問題が合意されたというのは、

大変多くの人々が将来にわたつてこの成田空港は

そのときにお尋ねをしたいと思います。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。

国土交通省では、特殊法人等の廃止又は民営化

を前提にゼロベースで見直すという総理指示を受

けまして、平成十三年の九月に行政改革推進事務

局に対しまして、空港公団の民営化に当たっては、

成田空港の整備、運営というものは我が国際

化や周辺事態法でもこの問題が議論になつて、ア

メリカが成田空港なども軍事利用化するんじゃな

いかという懸念が非常に強いと、県民の中にも強

いといふこともありまして是非この点について、

私は、民営化がもし行われたと、そういう前提であります。しかし、この成田空港は、

実際に、この成田空港闘争というのは、本当に

土地、農民の土地を取り上げたと、この点では大

変問題があつたことで、御承知のとおり、この成

田空港というものは、一番最初が設置されたのは、

あれは八街、富里という案がありまして、それが

今度はいわゆる天皇家が持つておりました御料牧

場を中心にしてこの成田空港が建設された。

そのときに、この問題が合意されたというのは、

大変多くの人々が将来にわたつてこの成田空港は

そのときにお尋ねをしたいと思います。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。

国土交通省では、特殊法人等の廃止又は民営化

を前提にゼロベースで見直すという総理指示を受

けまして、平成十三年の九月に行政改革推進事務

局に対しまして、空港公団の民営化に当たっては、

成田空港の整備、運営というものは我が国際

化や周辺事態法でもこの問題が議論になつて、ア

メリカが成田空港なども軍事利用化するんじゃな

いかという懸念が非常に強いと、県民の中にも強

いといふこともありまして是非この点について、

私は、民営化がもし行われたと、そういう前提であります。しかし、この成田空港は、

実際に、この成田空港闘争というのは、本当に

土地、農民の土地を取り上げたと、この点では大

変問題があつたことで、御承知のとおり、この成

田空港というものは、一番最初が設置されたのは、

あれは八街、富里という案がありまして、それが

今度はいわゆる天皇家が持つておりました御料牧

場を中心にしてこの成田空港が建設された。

そのときに、この問題が合意されたというのは、

大変多くの人々が将来にわたつてこの成田空港は

そのときにお尋ねをしたいと思います。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。

国土交通省では、特殊法人等の廃止又は民営化

を前提にゼロベースで見直すという総理指示を受

けまして、平成十三年の九月に行政改革推進事務

局に対しまして、空港公団の民営化に当たっては、

成田空港の整備、運営というものは我が国際

化や周辺事態法でもこの問題が議論になつて、ア

メリカが成田空港なども軍事利用化するんじゃな

いかという懸念が非常に強いと、県民の中にも強

いといふこともありまして是非この点について、

私は、民営化がもし行われたと、そういう前提であります。しかし、この成田空港は、

実際に、この成田空港闘争というのは、本当に

土地、農民の土地を取り上げたと、この点では大

変問題があつたことで、御承知のとおり、この成

田空港というものは、一番最初が設置されたのは、

あれは八街、富里という案がありまして、それが

今度はいわゆる天皇家が持つておりました御料牧

場を中心にしてこの成田空港が建設された。

そのときに、この問題が合意されたというのは、

大変多くの人々が将来にわたつてこの成田空港は

そのときにお尋ねをしたいと思います。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。

国土交通省では、特殊法人等の廃止又は民営化を前提にゼロベースで見直すという総理指示を受けて、平成十三年の九月に行政改革推進事務局に対しまして、空港公団の民営化に当たっては、成田空港の整備、運営というものは我が国際化や周辺事態法でもこの問題が議論になつて、アメリカが成田空港なども軍事利用化するんじゃないかということがあります。しかし、この成田空港は、

実際に、この成田空港闘争というのは、本当に

土地、農民の土地を取り上げたと、この点では大

変問題があつたことで、御承知のとおり、この成

田空港というものは、一番最初が設置されたのは、

あれは八街、富里という案がありまして、それが

今度はいわゆる天皇家が持つておりました御料牧

場を中心にしてこの成田空港が建設された。

そのときに、この問題が合意されたというのは、

大変多くの人々が将来にわたつてこの成田空港は

そのときにお尋ねをしたいと思います。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。

国土交通省では、特殊法人等の廃止又は民営化

を前提にゼロベースで見直すという総理指示を受

けて、平成十三年の九月に行政改革推進事務

局に対しまして、空港公団の民営化に当たっては、

成田空港の整備、運営というものは我が国際

化や周辺事態法でもこの問題が議論になつて、ア

メリカが成田空港なども軍事利用化するんじゃな

いかという懸念が非常に強いと、県民の中にも強

いといふこともありまして是非この点について、

私は、民営化がもし行われたと、そういう前提であります。しかし、この成田空港は、

実際に、この成田空港闘争というのは、本当に

土地、農民の土地を取り上げたと、この点では大

変問題があつたことで、御承知のとおり、この成

田空港というものは、一番最初が設置されたのは、

あれは八街、富里という案がありまして、それが

今度はいわゆる天皇家が持つておりました御料牧

場を中心にしてこの成田空港が建設された。

そのときに、この問題が合意されたというのは、

大変多くの人々が将来にわたつてこの成田空港は

そのときにお尋ねをしたいと思います。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。

国土交通省では、特殊法人等の廃止又は民営化

を前提にゼロベースで見直すという総理指示を受

けて、平成十三年の九月に行政改革推進事務

局に対しまして、空港公団の民営化に当たっては、

成田空港の整備、運営というものは我が国際

化や周辺事態法でもこの問題が議論になつて、ア

メリカが成田空港なども軍事利用化するんじゃな

いかという懸念が非常に強いと、県民の中にも強

いといふこともありまして是非この点について、

私は、民営化がもし行われたと、そういう前提であります。しかし、この成田空港は、

実際に、この成田空港闘争というのは、本当に

土地、農民の土地を取り上げたと、この点では大

変問題があつたことで、御承知のとおり、この成

田空港というものは、一番最初が設置されたのは、

あれは八街、富里という案がありまして、それが

今度はいわゆる天皇家が持つておりました御料牧

場を中心にしてこの成田空港が建設された。

そのときに、この問題が合意されたというのは、

大変多くの人々が将来にわたつてこの成田空港は

そのときにお尋ねをしたいと思います。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。

国土交通省では、特殊法人等の廃止又は民営化

を前提にゼロベースで見直すという総理指示を受

けて、平成十三年の九月に行政改革推進事務

局に対しまして、空港公団の民営化に当たっては、

成田空港の整備、運営というものは我が国際

化や周辺事態法でもこの問題が議論になつて、ア

メリカが成田空港なども軍事利用化するんじゃな

提出したところでございますけれども、まずは国際航空政策なり空港整備についてきちっと国が最終的に責任を持つということを担保すると同時に、空港の過去の経緯とか空港の今後の経営等を考えますと、環境、共生策の重要性をしっかりと担保するという、そういう保障措置、きちっと取ることに必要な規定を設けてござりますけれども、そういう担保措置を設けることによって民営化を図つて、そして民営化の持つメリットを最大限発揮して、利用者利便にそれを増進につなげて、こうということを考えているところでございます。

○小泉親司君 長い答弁の割にはよく分からない

のですが、私、お尋ねしたいのは、この間でも私、

運輸省に対して成田空港の郷土とくらしを守る会

などの人々と一緒に交渉してまいりました。この

民営化が出る法案の前には、国土交通省は、御承

知のとおり、上下分離一体方式と、このことを繰

り返し言っていた。我々が交渉に行くと、いや、

上下分離一体方式で十分皆さん方の騒音対策はや

れますよと。

統いて、この民営化が出てきたわけですが、例えれば単独上下分離方式ということになると、いわゆる基本施設と土地はある会社が、公的法人が持つと、それからターミナルなどの管理運営については運営会社を作つてこれで民営化してやると。この上下分離一体方式ということを国土交通省は別にこれまで言ってこなかつたとは言わないと思いますが、その単独上下分離方式というのは、なぜそうすると駄目になつたのか。つまり民営化と、全体の民営化という方式をなぜ取られたのか。

例えば、国際空港の拠点の民営化についてとい

う文書では、その理由について、空港運営を行う

株式会社の当期利益が大きくなる、かつ、経営が

一体的に行われることにより株式を売却する場合

の市場の評価が得られやすいということを挙げておられるわけです。となると、この民営化方式を取つたというのは、そうしたいわゆる何よりも株式会社の当期利益優先の仕組みということが主

な原因なのか。その上下分離方式を今まで主張してきたそれがまた更に民営化に変わつたという、その三段階の変わりようというのはどういうふうな関係になるのか、その点だけお尋ねしたいと思います。

○政府参考人(洞駿君) 先ほどの航空審議会において一年間掛けていろいろ議論をお願いしたわけ

でござりますけれども、当初の案として三空港を

一体として、下物を、下物法人を、合体して一つ

の下物法人を作つて、それぞれの、上部をそれぞ

れ単独で民営化するといういわゆる上下分離案と

いたものをベースにいろいろ議論を重ねていつ

たわけでござりますけれども、関係者、いろいろ

ラインの皆様方等々といろいろ議論を重ねる中に

おいて、いろいろ、それぞれの方策について一長

一短があるわけございまして、最終的には下物

を統一して合体するという、これについては一番

致命的な問題は、関係者の共通理解といいますか、

が得られなかつたというのが一番致命的な問題だ

と思います。

また、下物は一体としてやりますけれども上物

は別々にやるということになりますと、その空港

の経営全体を見たときには、下の、経営主体が二

つあるわけでございまして、それぞれの経営の動

向があるわけでございまして、それぞの関係者

は経団連はもう強硬にこれ、上下分離一体方式は

駄目だというふうな見解なんですか。

○政府参考人(洞駿君) 関係者と申しますのは、

まずそれぞれの、成田公団、そして関空株式会社、

そして中部株式会社、そして関係周辺の地方公共

団体、エアライン等々でございまして、経団連の

先生はメンバーには入つていらっしゃいません。

ですから、それぞれの関係者といろいろ議論し

ました結果、先ほど申しましたような上下分離

したものと一体で、合体して上下分離するという

ような案に意見の一一致が見られなかつたというこ

となんです。

それで、経団連は別途提言をされております。

それは、上下一体で民営化すべきだという、上下

一体でそれぞれ単独で民営化すべきだという結

論の提言でござりますけれども、それは、結果的

に私どももその結論に落ち着いたということと、

結果的に同じ結論に達したということでございま

す。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。

今後、民営化をして、株式売却収入というのが

入ってくるわけござりますけれども、これは當

然のことながら、空港整備特別会計から成田公団

に出資したお金でござりますから、私どもの空整

特会に戻してもらうというのは当然のこととござ

ります。

空港整備特会に戻したということになりますと、こ

の金をどういうふうに使うかということになります

と、今、我々がまさしく求められている現下の

ね。関西は、御承知のとおり、特殊会社から出発を取つてきたわけですが、国の資金を相当入れましたから、その意味では唯一収益性が最も高い。つまり、民営化すれば財界に大きな利益をもたらすんじやないかと。特に経団連は、昨年十一月十九日に発表した今後の空港整備と国際拠点空港の民営化についての中では、上下分離一体方式について非常に強く批判されおられる。その点では、あれなんですか、関係者の合意が得られなかつたというのは、例えば経団連はもう強硬にこれ、上下分離一体方式は駄目だというふうな見解なんですか。

○政府参考人(洞駿君) 関係者と申しますのは、まずそれぞれの、成田公団、そして関空株式会社、そして中部株式会社、そして関係周辺の地方公共団体、エアライン等々でございまして、経団連の先生はメンバーには入つていらっしゃいません。

ですから、それぞれの関係者といろいろ議論しました結果、先ほど申しましたような上下分離したものと一体で、合体して上下分離するというような案に意見の一一致が見られなかつたというこ

となんです。

それで、経団連は別途提言をされております。

それは、上下一体で民営化すべきだという、上下

一体でそれぞれ単独で民営化すべきだという結

論の提言でござりますけれども、それは、結果的

に私どももその結論に落ち着いたということと、

結果的に同じ結論に達したということでございま

す。

○政府参考人(洞駿君) お答え申し上げます。

今後、民営化をして、株式売却収入というのが

入ってくるわけござりますけれども、これは當

然のことながら、空港整備特別会計から成田公団

に出資したお金でござりますから、私どもの空整

特会に戻してもらうというのは当然のこととござ

ります。

空港整備特会に戻したということになりますと、こ

の金をどういうふうに使うかということになります

と、今、我々がまさしく求められている現下の

課題といふものは、国際拠点空港等を始めとする大都市拠点空港の整備といふものが急がれるわけですが、その一番優先的といいますか、緊急性の高い、プライオリティーの高いところにお金が回っていくというのは、これまた自然の流れだと考えております。

○小泉親司君 私は、全然自然の流れじゃなくて、実際に閑空の赤字対策や羽田の再拡張という、こういうところの赤字対策から必要になつた、それを成田の民営化という形にしたんじやないかといふ。この今までの議論でも私ははつきりしているんじやないかなというふうに考えております。

ただ、私は、こういうお金の問題は、具体的にこうした羽田の再拡張や閑空の二期工事などについても当然これは使われるということになると、こういうのを私たち無駄な公共事業で、これはもう削減すべきだということを繰り返し要求しておりますが、私は、この今度の民営化に当たつて、単にこうした財界の、私は財界の要望じやないかなどいますが、こういふものばかりじゃなくて、先ほど言いましたような騒音対策や環境対策が完全に取られるよう資金の手当てにもう少しお金を使うということも考える必要があるんじゃないかと。

特に、今、共生財團というのがこれありますし、御承知のとおりの周辺対策に取り組んでいる財団ですが、私もこの民営化に当たりまして成田空港の方々からいろいろとお話を聞きしたり、周辺市町村からお聞きしたり、騒音対策で悩んでおられる住民の方といろいろお話ししました。そこの中で、やはり共生財團が今非常に基金を、百億の基金の利子を使いながら実際には騒音対策やつているけれども、非常に共生財團が基金が実際に取り崩さざるを得ないような状況にある。だから、是非この出資金を増やすとかの対策を、国がもう少し積極的に対策を取る必要があるんじやないかというような意見が出されております。

○小泉親司君 私は、全然自然の流れじゃなくて、実際に閑空の赤字対策や羽田の再拡張という、こういうところの赤字対策から必要になつた、それを成田の民営化という形にしたんじやないかといふ。この今までの議論でも私ははつきりしているんじやないかなというふうに考えております。

ただ、私は、こういうお金の問題は、具体的にこうした羽田の再拡張や閑空の二期工事などについても当然これは使われるということになると、こういうのを私たち無駄な公共事業で、これはもう削減すべきだということを繰り返し要求しておりますが、私は、この今度の民営化に当たつて、単にこうした財界の、私は財界の要望じやないかなどいますが、こういふものばかりじゃなくて、先ほど言いましたような騒音対策や環境対策が完全に取られるよう資金の手当てにもう少しお金を使うということも考える必要があるんじゃないかと。

○小泉親司君 私は、全然自然の流れじゃなくて、実際に閑空の赤字対策や羽田の再拡張という、こういうところの赤字対策から必要になつた、それを成田の民営化という形にしたんじやないかといふ。この今までの議論でも私ははつきりしているんじやないかなというふうに考えております。

○政府参考人(洞駿君) 成田空港周辺地域共生財團は、公用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律、いわゆる騒防法と

いうものがござりますけれども、その枠組みを超えて成田の実情に即したよりきめ細かな騒音対策等の事業を実施するために、成田空港公団や関係の周辺自治体の出捐によって平成九年に設立され

た財団でございまして、住宅の防音工事助成に関する補完事業とか騒音測定等を実施してございま

す。

○政府参考人(洞駿君) 共生財團、これはいろんな事業を行つてきておりまして、例えば民家防音工事助成事業等につい

ましても、対象住宅に対する防音工事等の進捗率は約八割ぐらいになつております。財団の事業はか

なり進んでいると聞いてございます。しかし、その一方で基金というのがありますし、これが昨今

の低金利の状況を踏まえてだんだん細くなつてしまっているという状況にあるということも私どもは承

知してござります。

○政府参考人(洞駿君) こういう共生財團の今後の運営といいますか、

御承知のとおりの周辺対策に取り組んでいる財団

ですが、私もこの民営化に当たりまして成田空港

の方々からいろいろとお話を聞きしたり、周辺市町村からお聞きしたり、騒音対策で悩んでおられる住民の方といろいろお話ししました。そこの

中で、やはり共生財團が今非常に基金を、百億の

基金の利子を使いながら実際には騒音対策やつて

いるけれども、非常に共生財團が基金が実際に

取り崩さざるを得ないような状況にある。だから、是非この出資金を増やすとかの対策を、国が

もう少し積極的に対策を取る必要があるんじやないかというような意見が出されております。

○小泉親司君 私は次に、民営化で本当にこの騒

音対策や環境対策が十分に取られるのかという問

題について大変周辺の市町村や周辺の住民の方々

が御心配されておられる、その点について少しお

聞きしたいと思いますが、

○政府参考人(洞駿君) この点については、私は、合意書の中でも大変重要なことだと思うんですが、なぜ今度の合意書の中に環境基準の達成といふ

ことは書かれていません。ただ、WECPNL七十の環境基準達成といふのは、たしか屋外において達成する話で、

この共生財團の今の基金の状況、これは一体ど

ういうふうになつてゐるのか。国土交通省としては、こういつた国が責任を持つて共生財團などの出資金を増やすなどのことをやって、騒音対策や環境対策に十分なお金が、資金的な手当てができるような方策を取るべきじゃないかというような意見を採用するかどうかという点についてのお考

えをお聞きしたいというふうに思います。

○政府参考人(洞駿君) これは御承知のとおりであります。

私は、やはりこの法律に書いてあるというの

しつかりと対策を取られる必要がある。特に、今

年の二月二十八日に新東京国際空港公団に関する

覚書というのが合意された。これは国土交通省も

参加をされて合意されておられます。この中に

は騒音対策や共生対策などの今後の対策が合意さ

れております。

そこに、私はいろいろと読んでみましたら、一

番よく分からるのは、今環境対策として環境基

準というのがこれは七十Wで設定されている、こ

れの達成に努力しよう。例えば千葉県の数字を

見ますと、環境対策の達成状況というのは、ちよつ

と年度がそこは定かじゃないんですねが、三四%、

三〇%台だというふうに言われている。ところが、

今度の合意書を見ますと、環境基準の達成とい

う言葉は一言も書かれていないわけですね。

それは何で書かれていないのか。私は、やはり

当然のこととして、七十五W以上、八十W以上と

いのには当然のこととして対策が取られなくちゃ

いけないものでありますけれども、七十Wの問題

といふのは、これは環境省の全体のやはり環境基

準を達成する課題といふのは、単に騒音対策を取

るかどうかという問題ばかりじゃなくて、基本的

にそういうものを目指すんだということを、やは

り姿勢を明確にすることが私は騒音対策や

共生対策上も大変重要なことだと思うんですけど、

なぜ今度の合意書の中に環境基準の達成といふ

ことは書かれていません。ただ、WECPNL七十の環

境基準達成といふのは、たしか屋外において達成する話で、

この点については、私は、合意書の中でも大変難

しいというのも比較的法律にはたくさんある

ことでも、これは御承知のとおりであります。

私は、やはりこの法律に書いてあるというの

しつかりと対策を取られる必要がある。特に、今

年の二月二十八日に新東京国際空港公団に関する

覚書というのが合意された。これは国土交通省も

参加をされて合意されておられます。この中に

は騒音対策や共生対策などの今後の対策が合意さ

れております。

そこでも、これは御承知のとおりであります。

私は、やはりこの法律に書いてあるというの

しつかりと対策を取られる必要がある。特に、今

はいかがですか。

○国務大臣(扇千景君) 今、小泉先生の話ですけれども、これは見ていただいたら分かると思うんですけれども、この署名した人間が今ここにいます、洞局長と、それから堂本知事と、それから成田市長さん、あるいは富里市長さん、大栄町長さん等々、ずっとみんな署名していらっしゃるんですね。

この中に、少なくとも私は千葉県を始めとする関係自治体と何度か協議をして、そして環境対策等について今後とも相互に協力して対応していくことを確認するということで、これ署名しているんです。ですから、私は、それを信じていただかないと、今七十のWというのはこれは目標でありまして、一歩でも、それは政府を挙げてです。これは空港だけの話じゃなくて、目標は政府として達成しようとというすべてに対しての目標は持っておりますけれども、ここに合意したように、環境対策については今後とも相互に協力し合って、今、局長が言いました八十項目にわたつての署名をしている本人がいるわけですし、知事さんもいらっしゃいますので、私は署名していませんけれども、これだけの私は署名してあれば、間違いなく、これは非常にひどくなつて夜どうしても起こされてしまふんだと、だから、農民の方々は早く寝られる、御承知のとおり早く寝られますから、途中で起こされるともう大変なんだというようなことを非常に言つておられて、確かに今まで移転の要望というのは出ていなかつたけれども、実際はもう自分としては移転したいぐらいなんだと、これから後継ぎも農業をやらないというふうな御家庭でしだくしかない。

また、努力目標はあるということは、私は大いにその目標に向かつて達成をしようといふのはいいことだと思いますので、目標値があるというたために努力していくということを、私は確実に署名している人たちとともに認識をしております。

○小泉親司君 署名されておられない大臣が明確な解釈をしていただきたいと思います。

この覚書は、さつき八十項目と言いましたけれども、大きく言うと四つのジャンルに分かれています。一つは、従来の約束事項を継続遵守するもの、二つ目は、環境対策、共生対策の充実について今後協議するもの、三つ目は、四者を始め、

四者というのは先ほど大臣がお述べになつた四者

を始め、関係者が連携してその実現に努めるもの、それからその他、特殊会社法案作成時にその実現に努めるもの、これは成田国際空港という名前を使われただけの話ですけれども、その四つのジャンルに分かれているんです。

多くの今住民の方が心配されているのは、今までやっていたものについてはすべてやりますよと

言うけれども、今後やるものについては、これは今後協議だと、ここが一番問題で、実際に、例えば昨年ですか、暫定滑走路が開港した。實際には騒音がどうなるかということになると、なかなかこれまで説明していたとおりにはならない。例えれば、私も大窪地区というところに行つてきましたけれども、これは一種地域なんだけれども、例

えば窓は騒音対策をやつたと、しかし屋根はやらないので、実際には夜、暫定滑走路ができるから非常にひどくなつて夜どうしても起こされてしまふんだと、だから、農民の方々は早く寝られる、御承知のとおり早く寝られますから、途中で起こされるともう大変なんだというようなことを非常に言つておられて、確かに今まで移転の要望と

いうのは出ていなかつたけれども、実際はもう自分が移転したいぐらいなんだと、これから後継ぎも農業をやらないというふうな御家庭でしだくしかない。

実際にそういう移転対策なども今後協議すると

いうことになると、実際にそういうものが今まで常に不安を持つておられるわけで、その点については署名されました航空局長、どうですか。こう

いう対策は十分に協議を、対策を取られるというふうな方向はお取りになるんですか。

○政府参考人(洞駿君) その覚書にも明記してござりますけれども、住宅防音工事に対する助成の

拡充、更なる拡充であるとか落下物多発地域の移転対策など、従来の対策の更なる充実等に対するもの、二つ目は、環境対策、共生対策の充実に

ついては、今後とも関係者と連携して対応

結論を得るべく努力をするということで、期限をきちつと、協議の期間の期限を定めております

で、その間に真摯に協議をして、できるものはできちつと整理を付けられるものと考えております。

○小泉親司君 例えば、先ほども申し上げました

が、成田空港の郷土とくらしを守る会の方々が周辺市町村との騒音対策で国に出す要望で、周辺対策の拡充という言葉を使うと、多くの人は何といふかと、いうと、拡充なんてとんでもないんだ、充実してくれ、言葉をえてくれと。拡大すると

いうことに対するは非常に全体として及び腰で、実際に国としてもこの今後の対策、その拡充の対策というのは先送りだと、この点での疑問というのは非常に強いんですよ。

これは私も周辺、成田市長さん始めいろいろな方々とお話ししてきましたが、この覚書の今後の協議というものが実際にどうなるのかと。先ほどもちよつと局長がお話しになりましたが、例えば

荒海地区なんかの要望書を見させていただきまして、私もそのコピーをいただいてきましたが、例えはある方のおうちに行つて話をすると、中に

行って扉を開けて、その日もちようど暑い日で、二、三週間前でしたが、扉を開けておくともう全然話ができないと、上から来ますから。実際にこ

れ、騒音対策全部やつている。窓ガラスも全部、サッシもやつっている。しかし、実際にほとんど窓、農家ですから、窓を開めてずっといるということはほとんどあり得ないんだと。

そうなつてくると、実際にこの荒海地区の方々でも、こうした落下物、特に落下物なんかも非常に起こる。さらに、防音区域によつて部落が分断されたと。こういうふうな問題についても今後

の対策として大変強く要望されている方がたくさんおられますので、是非その点については今後

対策というのを、単に今までのやつた対策以外は替わつても黒野総裁はいますから、本人が書いた

以上は、黒野総裁が自分で署名しているんですから、私は、そういう意味では、私が替わつたり局長が責任を持つて、自分たちの名前が付いているんだ

という御協力も私ははいただくべきだと思います

し、黒野総裁が自分で署名しているんですから、私は、そういう意味では、私が替わつたり局長が

替わつても黒野総裁はいますから、本人が書いた

以上は、黒野総裁がこの委員会の模様も見ていた

だいて、きちんと責任を持って私は地元対策と、

そして成田国際空港として新たな出発をすること

に大きな責任を持つて図つてもらいたい。そして、今まで成田に対しても少なくとも一年間平均で百五十億の皆さん方の共生の対策費、環境、共生の

対策費を使つていて、そのことも是非私は御理解

大臣でよろしいですか。

○国務大臣(扇千景君) 小泉委員も見ていただいたら分かりますけれども、役所は、私もいつまで大臣しているわけじゃありません。局長もいつも大臣ではありませんから、きちんと責任を持って私は地元対策と、

今おっしゃったように、私はなぜ民営化しているんです。黒野総裁は新総裁になつてまだ

間がありませんから。

をいただきたいと思います。

○小泉親司君 時間が参りましたので、終わります。

○大江康弘君 国会改革連絡会（自由党）の大江でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

大臣始め御苦労さままでございます。また、今日はちょっとと質問の中身の関係で黒野総裁にもお越しをいただいております。よろしくお願ひをいたしたいと思います。先ほどから大臣が総裁、総裁と非常に恋い焦がれて待つておるよう、満をしての登場であろうかと思いますが、よろしくお願い申し上げたいと思います。

先日、新幹線で帰るときにふと前の雑誌に目を付いたのでありました、その中に、国土交通省の洞局長の不屈の姿勢が省内の声援を浴びていることはウェッジという本なんですけれどもね、新幹線で、「洞氏はさまざまな調整に奔走、ときには大臣にあえて直言するなど事務方の筋を通じた姿が賞賛を浴びた。」と。やっぱり航空行政を担当するというか、やっぱり高いところを飛び飛行機を担当されておるから、このぐらい持ち上げられて局長も大変だなと思つわけですけれども、午前中からのいろんな答弁を聞いておりまして、局長のいつも答弁を聞くたびに御性格かなといふ、一生懸命説明をしようという、一生懸命し過ぎて、なかなか、時には誤解を招くようなこともありますからなというふうに思つんですね。しかしこういう評価もされておられる。今日少しお聞きをしたいと思いますので、よろしくお願ひを申し上げたいと思います。

そこで、先ほど池口議員からもありましたのが、今回、法案の一つであります機内の安全阻害行為の件でありますけれども、ちょっとと確認をしておきたいんですが、これ、一九九七年から二〇〇二年までが載っております。この中で二〇〇〇年に五百七十件という非常に多く発生をしておるんですけども、この二〇〇〇年に五百七十件という、これなぜこんなに突出した数になつておるのか、

ちょっとと聞かせてください。

○政府参考人(洞駿君) 航空機利用の大衆化が近年非常に進んでおりまして、航空機内における安

全阻害行為等の件数が増加しております。二〇〇〇年には五百七十件ということで、非常に件数が多くなっております。ちなみに、その前年の一九九九年には二百八十九件でございましたので、倍になつておられます。

この原因というのは必ずしも明確には分析して

おりませんけれども、一九九八年から二〇〇〇年

にかけまして航空各社の機内全面禁煙化が進みました。そして、その影響もあってか、トイレに隠れて喫煙を行うお客様が増加しましたほか、携帯電話等の携帯用の電子機器が急速に普及したというような状況なんかも背後にあるのかなと考えております。

一方、二〇〇一年には四百十六件にこれが下がっ

ております。二〇〇二年には二百七十八件と件数が減少してござりますけれども、その理由とし

ては、今度は逆に、二〇〇一年の九月に発生した

同時多発テロによる航空旅客数の減少や保安対策

の強化の影響に加えまして、昨年の二月に機内迷惑行為防止に関する行動指針というガイドライン

を航空局から発出しまして、航空業界において機

内迷惑行為撲滅キャンペー

ンを行ななどしまし

て、旅客お客様に対する広報啓蒙活動あるい

は乗務員に対する教育訓練等を行なった結果が、表

れた結果、行なった行為が表れた結果ではないかと受け止めております。

○大江康弘君 これは、この二〇〇〇年の五百七

十件のときにいわゆる重大事象というのは一割な

いんですね、五十四件。ところが、昨年の二〇〇〇

年のときに、全体の件数こそ減れ、重大事象が四十件というふうに率では高くなっているんで

す。だから私は、やはり件数の増減も確かに大

事ですけれども、この重大事象がやっぱり率とし

て高くなつておるというところにもつと私は着眼

をすべきであつて、その対応をすべきでないかと。

今日はずっと聞かせていただいておつたら、ど

うもやはり、だれがどの段階でということがどうも非常に分かりにくいわけであります。我々も飛行機をしようつちゅう利用して、客室乗務員の方がいろんな配慮もしてくれる。私は個人的にはこの迷惑行為にはまだ接したことはないんですけども、そういう中で……（発言する者あり）いや、

している方はと言われましたが、案外自分では分からぬもので、そうかも分かりません。気を付けます。

それだけに、この重大事象というのはいわゆるこの資料では、警察要請、地上滑走中の引き返し、拘束、代替空港への着陸という、これに該当する

とあるんですけども、この重大事象というものがもう一つちょっとよく分からんんですね。そこ

のところをちょっと局長、教えていただけませんか。

○政府参考人(洞駿君) 重大事象というのは、先生今おっしゃいましたとおり、安全阻害行為のう

ちで非常に悪質で、やめない、それで非常に程度

が、程度といいますか、非常に悪い、悪質なもの

でございます。

その結果として、警察へ空港への出動を要請し

たケース、それから航空機が地上走行を開始した

後、わざわざストップして引き返した事案とか、それから行為者を機内で拘束した事案とか、それ

から代替空港へ着陸した事案とか、こういったも

のを、こういった事案を重大事象として取つてい

るわけです。ということは、やっぱり一定の数の

お客様というのは潜在的にこういう率で常に発生

する可能性があるのかなという気もないわけで

はありません。

しかし、今、まさしくこれまで何の取締りも

何もなかつたわけでございます。それで、今こう

いう、今までの統計ではこういう統計が出てきて

いるわけでございますけれども、今後この法案が

成立して、そして罰則、五十万円の罰則も付くと

いうようなことが当然周知徹底されば、ここ

の件数がどういうふうに変化していくかというのを十分注視していかなければいけないと考えていま

す。

○大江康弘君 この法整備でなくなればいいわけ

ですけれども、どうぞひとつ、最後にこの件に関

しては要望しておきますけれども、十分なしつか

りしたマニユアルも作つていただいて、また乗客

にもそれを周知徹底をしていただいて、同時に、

何度もこういうことは繰り返され、これからこう

いう罰金ということになれば繰り返さないと思う

ので、ある程度は航空会社側もプラックリストみ

たいものがあつて、そういう人が前回何かした

ことであればチエックする体制もあるんで

しょうけれども、どうぞひとつそういうところは、

私、先ほどちょっと局長が国民の皆様にまた新た

すか

な刑罰を科するという、そんな悪いことする人にこんな遠慮した言い方をしなくてもいいのにとうふうに先ほど思ったので、やっぱりしっかりと私はこういうことを徹底をしていただきたいとうふうに要望しておきます。

○政府参考人(洞駿君) 成田、関空、中部の三つの国際拠点空港の民営化につきましては、先ほど来申し上げましたとおり、一昨年の十二月に閣議決定されました特殊法人等整理合理化計画に基づきまして、昨年一年間掛けまして、空港の整備と

れ苦肉の策かなということで私は評価をしておつたわけであります。その中で、今回、成田がこういう形で民営化、民営化といつても、これいろいろ形があるわけですね、これ。ですから、そういう中で今回成田がこういう形でスタートを切ったと。

次に、成田の法案について御質問申し上げたいと思いますけれども、今回、地元の要望もあって成田空港ということで、先ほど山下先生が、同じ付けるんだつたら、大臣頑張つておるから扇空港という、外国のように個人の名前を付けたら良かったのにという、私が言つたんじゃないですが、山下先生がそういう名前にしたらということを言つたので、それもいいですねと言つたんです。

離案、また各空港ごとに上下一体で個別に民営化する案などにつきまして、空港管理法人や地元の自治体、そして航空会社等関係者の御意見等も踏まえて、比較検討を行つてまいりました。

国際拠点空港の民営化につきましては、繰り返しますが、一層大事な点は、国が国際拠点空港の整備について責任を持つて適切に対応することです。

応するといふことが大前提でござります。そしてその上でそれぞれの空港が創意工夫を生かせるよう自立的な経営環境を整えるとともに、経営の透明性の向上を推進することが必要であると考えております。

いうようなことも考えて、かつてサンチャギーさんが一九七〇年の後半辺りから始めたあの民営化というものが今イギリスでは見直されている。本当に民営化という、国でしなきやいかぬことをそういう形で民営化したことによって、本来はすべてが潤うのかなと思ったら、そうじやなくて何かも一部しか潤わないという、結果的には今ブレアさんになつて、公共化というものがまた新たにイギリスでされておるということを聞きましたときに、やっぱり我々、こういうことをもつと考にしてやらなきやいかぬなど。

こういった認識を基本といたしまして、成田
関空、中部それぞれの、各空港の立地条件とか
これまでの運営の経緯、それから開港時期など等々、
それぞれの空港の事情、抱える課題というのがそ
れぞれみんな違いますから、それぞれの課題に適
切に対応すると同時に、我が国の国際協力を確保
するという観点からすると、最終的に各空港ごと
に上下一体で民営化するということに決めて今回
この法案を提案させていただいたところでござい
まして、そういう意味で、上下分離案は完全にな
くなったのかという意味では、私どもが当初、案

そういう意味ではもう一度ここで、確認したいと思いますけれども、いわゆる国際拠点空港と我が国が今まで位置付けてきた成田、そして関空、そして中部、この三つの上下分離案、いわゆる上物を三法人、下を一つの法人にしてしっかりと作り上げていくというこの上下分離案という、今私が申し上げた案というのはもう完全に消えたわけ

の一つとして考えておりました三空港一体の上下分離案というのはもうなくなつたと言つてよし
いんじやなからうかと思います。

○大江康弘君 なくなつたということ、大臣、もう一度大臣、ちょっとと確認します。

私は、後でも触れますけれども、三空港を先ほ
ど言いました形で上下分離案というのは一つのこ

れ苦肉の策かななどということで私は評価をしておつたわけあります。その中で、今回、成田がこういう形で民営化、民営化といつても、いろいろな形があるわけですね、これ。ですから、そういうふう中で今回成田がこういう形でスタートを切ったわけです。
関空はよくお荷物のように言われるわけですがそれども、後ほどまた言いますけれども、そういう中で、今回、そういう国が拠点空港と位置付けておるこの三つが、お互いこれからも運営面において、いろんな意味においてリンクageしていくこととはまだ続いていくわけですね。大臣ちょっとと答えてください。

○國務大臣(屬千景君) 私自身は記者会見でも言いました。下物は国が責任を持つて、安全性も含めて、また地震国でありますからいつ何があるか分からぬから、私はトドは国がきちんと責任を持つてやるべきである。ただ、上については、民間のあらゆる知恵を出し、なおかつ民間に入つてもらつて、私たちがあそこの空港へ行きたいなど思つてはいる、今日も言いました、名前はあえて出しませんけれども、国際的にはすばらしい空港であそこへ行つてあれを買いたい、あそこへ行つてあれが食べたいというようなすごいいい空港が一杯あります。そういうふうに私はなつてほしいとまたそうすべきであると、飛行機に乗るだけのための空港ではもう採算が取れない。上物を私はいつも非民間が活力を出してやつていただければとも利益も上がるし、知恵も出して、そしてやつてほしいと思いましたけれども。

成田と、そして中部、関空、あるいは羽田も入ってもいいです。これは違うんですね。特に、成田の場合は内空ですから、内陸空港ですからビューラーがありません。例えば、羽田とか関空とか中部などというのは、もう海全部がビューラーですから。少なくとも私は、関空も、後で言いますけれども、お聞きになるんでしようけれども、もうサンセット・トルルーズっていう、サンセットバーなんて作るぐらい、もうみんなが関空へ行つて、アベックの

らピュードライバーといふものが余りありませんから、内陸空港ですから、内空ですから、そういう意味ではピュードライバーという面では最初からハンディをしようとしているのかも分かりませんけれども、上下一体でやりたいとおっしゃるんですから、これは地域性によつては今後まだ、閑空も中部も、かくて加えれば羽田も、そういう上下の考え方というものはあつてしまかるべきだと思っております。

○大江康弘君 ありがとうございます。

「……のには、やはり私は、ちょっと関空は大臣に今触れていただいたんで先に関空を言わせていただきますけれども、先日、委員長の御配慮で見せていただきました。見せていただきましたというよりも、私はしようつちゅう、森本先生もそうですが、れども、もっと倍ぐらい航空運賃払わないかぬぐらい使わせていただいておるんですけれども。もうお辞めになられましたけれども、御巫社長ですか、社長が国から九十億円の補給金をいたぐということを大変慮がちに言つたんで、私はそのときに、ちょっと時間がなかつたんですが、委員長のお許しをいただいて言わせていただいたのは、元々やはり伊丹というものの騒音の中での関空というものができ上がつてきました、そして今、神戸空港がこれ着々と進んでおる、二千五百メートル。着々ではないですか、まあ進んでおるという。しかし、私なんか、神戸空港なんというのは元々これ関空を造るときの第一候補であつて、神戸が断つた。そういう中で泉州沖ということになつて、そして我々も當時地方議会におつて、やっぱり初めての國の第一種空港に対して地方が負担金を出すという、そういうことを我々も認めてやつてきた中で、今、伊丹は関空よりも多い国内空港を飛ばしておつたり、航空局とすれば何か関

西側の地方空港のいわゆる中心地として位置付けているというようなことで言われておつて、私はそういうことから言えれば、やはり関空が九十億円ぐらい補給金いただいたって、これは元々の需要予測というのが狂つてきましたから、私はもはらつて当然だと。だから、社長に、そんな遠慮して言うなということを実は申し上げたんですけれども。

今、大臣が閑空に掛けていただく思いを言つていただきましたけれども、私は、いわゆる国際空港の最低条件というのはオープンパラレル、いわゆる同時離発着ができる三千五百メートル級の滑走路が二本はこれ最低限、これはもう国際空港の最低限のいわゆる一つの条件だということになつた場合に、悲しいかな、日本にはそれじや国際空港というの今はないわけですね。羽田もこれは三キメートルが二本があつて、今は二千五百も横風用がありますけれども、閑空は今造つていますが、三千五百メートル一本、成田は御存じのように暫定滑走路というものがあつて、四千メートルありますけれども、そう考えれば、結局国際空港の条件を満たす空港は一つもない。その中で、二十四時間辛うじて開いておるのは閑空であるといふ。

そんな中で、国としてこういう一つの成田を民営化していくいくことの中での國の関与といふものをだんだん遠ざけていくのか。私は、この法案を見せていただいたら、国がしつかり大臣の下で業務も管理もするんだって、こんなことを書いているんだたら、せんときやいいのにと。結局、國が名前を変えて、形を変えてといふんだつたら、しつかりと國がやればいい話であるんだけれども。

私は、大臣、この閑空というのは、今の計画といふのはしつかりと國が責任持つてやつていただけますね。

○國務大臣(扇千景君) 私の個人的といいますか、半公的な仕事で行つたわけですから例を挙げさせ

ていただきますと、過日、盧武鉉大統領が大統領

いただきましたけれども、私は、いわゆる国際空港の最低条件というのはオープンパラレル、いわゆる同時離発着ができる三千五百メートル級の滑走路が二本はこれ最低限、これはもう国際空港の最低限のいわゆる一つの条件だということになつた場合に、悲しいかな、日本にはそれじや国際空港というの今はないわけですね。羽田もこれは三キメートルが二本があつて、今は二千五百も横風用がありますけれども、閑空は今造つていますが、三千五百メートル一本、成田は御存じのように暫定滑走路といふものがあつて、四千メートルありますけれども、そう考えれば、結局国際空港の条件を満たす空港は一つもない。その中で、二十四時間辛うじて開いておるのは閑空であるといふ。

閑空に向けて飛び立つんです。

だから、国際空港といふものの二十四時間オープンというものがいかに大事かということを考えると、閑空が日本初の二十四時間オープンとますと、閑空が日本初の二十四時間オープンといつて私は開港したことの意義といふのが、私自身も経験しまして、いかに国際的に二十四時間オープンが大事かということを身をもつて体験したわけですけれども。

ただ、問題は、今の空港の第一期工事、これに關して今苦しんでおりますけれども、昨年の暮れに國として責任を持つてやろうといふことで塩川財務大臣と一緒に私は覚書を交わしました。それは、一昨々年は宮澤大蔵大臣とも覚書を交わしましたけれども、これは昨年は塩川大臣と、閑空が、少なくとも経費の削減をしなさい、そして経費の削減は三〇%、そして人員は一割減らす、

選舉に勝たれまして大統領候補者としてなられましたときに、日韓議連の、私、副会長をしているのですから、韓国へ行きました。そして、仁川空港を立とうと思いましら、霧で出発できませんでした。成田着の予定でございましたけれども、今から立つてももう十一時には成田に着かない、出発できない、霧で。そうして、いますうちに、十時になつてしまつたんですね、夜。そうすると、十時になつてしまつたんですね、夜。そこで、成田が十一時でクローズされたために、私たちの飛行機は飛ばなかつた。

ところが、調べましたら、羽田が十一時から朝六時まで、これが許可したことで自分が乗ろうと思いませんでしたけれども、チャーター便が来ておりまして、午前三時に仁川を立つ五時に羽田へ着く。それで、調べましたら百二十人乗りに空席があつた。それで、乗せてくださいと拝み倒しまして、片道のチャーター便でしたけれども、空席があつたので乗せていただきまして、森元総理等々と一緒に乗つてきました。ところが、私たちちは午前三時に乗つたのに、閑空が二十四時間オーブンのために、仁川空港から午前一時十分に

○大江康弘君 ありがとうございます。この議論ばかりしておつたら時間がありませんので。ですから、やっぱり私は、まだまだ国がしつかりとした責任の中でやり上げなければいけないということだと思います。それだけに、今回この成田も、本来ならば民営化する以前にやっぱり基本的な条件、前提条件というのはやっぱり、最低限儀は絶対条件はクリアしなければいけない、それからこの法案だというふうに僕は思うんです。その一つが、このいわゆる暫定滑走路の件ですね。それだけに、先ほどからいろいろありますけれども、これ、局長、この暫定滑走路といふのは、今は頑張つてがつと言わぬかぬのですけれども、先般、新聞を見ておりましたら、暫定滑走路の北に用地を買収をして、それで、この用地を買収した部分が今の二千八百メートルで、二千五百メートルに足らない部分を補える部分の用地の買収ができるんだということは、これは、こういう記事を見せていただいたら、将来的にいわゆる今難しくなつておるところを切り替えて、北伸という、北に伸ばすということでこういう土地を買われたんですか。これは総裁ですか。

○参考人(黒野匡彦君) まず、物理的に申し上げますと、今買つてございます土地を使えれば三百二十メートル拡張して二千五百はできます。私は、昨年総裁を拝命いたしましたときから、北へ伸ばすのも一つの案としてあり得るというふうにずつと言いつけております。ただし、ただしそれは、逆を言いますと、正に今御指摘の東峰部落とは非常に厳しいまた対立関係が生まれるというか、より厳しい対立関係になるのですから、果たしてどの時点で決断するか、これは非常に難しい問題だと思っておりますが、取りあえず今は、我々いたしましては、本来の東峰部落の方々に御了解いただいて、空港の中で二千五百を造ると、そこ一本に絞つて交渉中ということをございますが、重ねて申し上げますと、北へ延ばす案というのを放棄したわけではございません。

あります。やはり、長い歴史の経過があるわけでありますから、それはそれで私はやはりしっかりとそういう流れを遵守をしていただくということも大事だらうと思いますが、いずれ、どの時期か分かりませんけれども、やっぱりそういう時期が来たときの決断というものの総裁が頭の片隅に置いていただいておるという、最高責任者として置いていただいておるというふうに受け取りましたので、今の御答弁に関して本当に心から私は敬意を表したいと思います。

それで、もう一点総裁にお聞きをさせていただきたいんですが、結局、成田のアクセスの悪さがずっと長年言われてきたと。その中で、公団が出資をして高速鉄道を第三セクターで造られたと。これは、今後私は、第三セクターで造るという、これはもうその選択しかなかつたんでしようけれども、結局、こういうことが着陸料をいつまでも下げられないとか、そういうことに、僕は結局利用客に掛かっていくんじやないかというふうに思ふんです。それで、もう既に上がつたのを、しかし、やらなきゃいかぬ。その中で、やっぱり国が、私の考えは国が責任を持つてやっぱりこういうことをどんどんすべきだということであるんですけども、しかし、もう既に上がつたのを、三割しかない今のこのコンセッションファイーというものを上げていく努力もしなきゃいかぬと思うんですけれども、単純に民営化をしたからといってテナントが入りやすいとかなんとか、これは道路公團でファミリー企業の話もありました。それだけに私は、あのファミリー企業も本末転倒な話であつて、何もファミリー企業があつて悪い、そういうことがいかなかつたから道路公團自体が、全体がこれいかぬのだという、國で作るのはいかぬのだという、何かこんな変な間違つたというか議論になつてしまつて、ですから、私はこういう今求められておるテナントの運営についても、どんんどん入つてきやすいという形にする方向にも、これは別に公団であれ何であれ、別に国がしようがどこが営業権を持つてやろうが、私は、やっぱりやる方がしっかりと競争の原理を働く条件を作つてやればそれでいい話であつて、やっぱり今後こういう流れの中で、総裁としては今言う構内の営業料というものを高めていく努力というのはどういうふうにされていくのかというのをちょっと最後にお聞かせいただきたいと思います。

○政府参考人(石川裕二君) 今御指摘の成田空港アクセス鉄道でございますが、御案内とのおり、現在、成田と都心の間が成田エクスプレスあるいは京成のスカイライナーといふものでも五十分台掛かるわけでございます。

そういう意味で、できるだけアクセスの時間を短くしようということで、今お話をありましたように、成田空港のアクセスの利便性の向上あるいは成田空港の発展ということで、成田高速アクセス

ス鉄道の整備を図ることを目的として、空港公団のほかに地元の県市及び鉄道会社、さらには航空会社の出資によって成田高速鉄道アクセス株式会社が創設されています。それで、これは具体的には北総公団線の印旛日暮駅から成田空港間までの十九・一キロの新線整備を行うわけであります。本医大から成田空港間までの三十六分で結ぶことによって空港と日暮里の間を三十六分で結ぶことができる、こういうことになるわけでありまして、現在、平成二十二年度の開業を目指して環境アセス調査等を行つておるところであります。なお、この鉄道につきましては補助金を出すことにしてございまして、従来のニュータウン補助金の補助率一八%ではなくて、三分の一の補助ということで、補助率をかさ上げして支援をすることにしてございます。

○大江康弘君 局長、そうしたらこれ値段的に非常に、運賃ですけれども、成田エクスプレスとか京成スカイライナー、こういう一つの競合するものがあるわけですから、将来的に運賃というのは適正な運賃でいい計画ですか。

○政府参考人(石川裕二君) 開業後の運賃につきましてはまだこれからございますが、どちらに限らず外にホテルを造つたりとか、あるいは駐車場というものを含めた中で、少なくともこれを、三割しかない今のこのコンセッションファイーというものを上げていく努力もしなきゃいかぬと思うんですけれども、単純に民営化をしたからといってテナントが入りやすいとかなんとか、これは道路公團でファミリー企業の話もありました。それだけに私は、あのファミリー企業も本末転倒な話であつて、何もファミリー企業があつて悪い、そういうことがいかなかつたから道路公團自身が、全体がこれいかぬのだという、國で作るのはいかぬのだという、何かこんな変な間違つたというか議論になつてしまつて、ですから、私はこういう今求められておるテナントの運営についても、どんんどん入つてきやすいという形にする方向にも、これは別に公団であれ何であれ、別に国がしようがどこが営業権を持つてやろうが、私は、やっぱりやる方がしっかりと競争の原理を働く条件を作つてやればそれでいい話であつて、やっぱり今後こういう流れの中で、総裁としては今言う構内の営業料というものを高めていく努力というのはどういうふうにされていくのかというのをちょっと最後にお聞かせいただきたいと思います。

○参考人(黒野匡彦君) 大変重要な御指摘をいたしました。私ども、成田空港で生ずる利益はなるべく新しい会社のところに集中すると、若干語弊があるかもしれません、そういう考え方でございます。それは何も我々が高い給料をもらうとか、そういうことではなくて、集中した利益を利用者の皆さんに還元する、その一つの方法が着陸料の値下げということです。

したがいまして、これから広げる事業の中には、当然私どもが直接やるよりも関連会社にやつても、らつた方がいいものもあるでしょう、あるいはアウトソーシングした方がいいものもあるでしょう。そういうのも併せまして我々がきちんと管理する。その上で利益を集中し、利用者の方々に還元する。それからもう一つ、最初のところで、本当に民営化、社員の気持ちがどうかというようなこと、若干お触れになりましたけれども、確かに幾ら人間等をやつて、幸いにも私どもは千人を切る程度に入っている社員が、その気持ちが民営化されなければ何にもならないわけでございまして、今私どもは若い人を中心ぐるープデイスカッショーン等をやつて、幸いにも私どもは千人を切る程度の社員数でござりますから、重ねて議論をしながら社員の意識革命を図る、来年三月末までには図らる、そういうつもりでやつております。

○委員長(藤井俊男君) 本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後三時三十五分散会