

衆議院 第七十七回国会 国土交通委員会 議 録 第十二号

平成二十三年五月十三日(金曜日)

午前九時一分開議

出席委員

委員長 古賀 一成君

理事 小宮山泰子君

理事 中川 治君

理事 若井 康彦君

理事 山本 公一君

理事 阿知波吉信君

井戸まさえ君

小原 舞君

金森 正君

川村秀三郎君

小泉 俊明君

坂口 岳洋君

高邑 勉君

富岡 芳忠君

畑 浩治君

三井 辨雄君

向山 好一君

矢崎 公二君

赤澤 亮正君

金子 恭之君

小泉進次郎君

竹本 直一君

徳田 毅君

馳 浩君

松本 純君

竹内 譲君

中島 隆利君

下地 幹郎君

中島 正純君

国土交通大臣

国土交通副大臣

大島 章宏君

三井 辨雄君

防衛副大臣

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

国土交通委員会専門員

委員の異動

五月十三日

阿知波吉信君

石関 貴史君

糸川 正晃君

三村 和也君

矢崎 公二君

赤澤 亮正君

徳田 毅君

二階 俊博君

三ツ矢憲生君

竹内 譲君

亀井 静香君

同日

辞任

相原 史乃君

井戸まさえ君

奥野総一郎君

川越 孝洋君

皆吉 稲生君

小泉進次郎君

竹本 直一君

補欠選任

石関 貴史君

小原 舞君

矢崎 公二君

森本 和義君

阿知波吉信君

赤澤 亮正君

馳 浩君

小川 勝也君

市村浩一郎君

小泉 俊明君

津川 祥吾君

梅本 和義君

久保 成人君

本田 勝君

関根 正博君

同日

辞任

金森 正君

補欠選任

糸川 正晃君

同日

辞任

小原 舞君

森本 和義君

馳 浩君

徳田 毅君

三村 和也君

金森 正君

補欠選任

糸川 正晃君

同日

辞任

橋 慶一郎君

二階 俊博君

三ツ矢憲生君

竹内 譲君

亀井 静香君

同日

辞任

橋 慶一郎君

二階 俊博君

三ツ矢憲生君

竹内 譲君

亀井 静香君

同日

辞任

橋 慶一郎君

橋 慶一郎君

二階 俊博君

三ツ矢憲生君

竹内 譲君

亀井 静香君

同日

辞任

小原 舞君

森本 和義君

馳 浩君

徳田 毅君

三村 和也君

金森 正君

補欠選任

糸川 正晃君

同日

辞任

金森 正君

補欠選任

糸川 正晃君

同日

辞任

橋 慶一郎君

二階 俊博君

三ツ矢憲生君

竹内 譲君

亀井 静香君

同日

辞任

橋 慶一郎君

二階 俊博君

三ツ矢憲生君

竹内 譲君

亀井 静香君

同日

辞任

橋 慶一郎君

二階 俊博君

三ツ矢憲生君

竹内 譲君

そのように決しました。

○古賀委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。向山好一君。

○向山委員 おはようございます。民主党の向山好一でございます。どうかよろしくお願ひします。

早速質問に入らせていただきます。

今回の、関空と伊丹の経営統合をし、その後コンセッションするという提案がございまして、この件については、私もいろいろ疑問があつて、いろいろ聞いたこともたくさんあるんですけど、時間の制限もありますので、きょうは二点に絞つて質問をさせていただきます。

まず一点目は、関西は、関空と伊丹と神戸という三空港がございまして、この改革案によつて関西三空港のあり方というのはどういふふうにあるべきなのかという観点で質問をさせていただきます。

関空は、ことしで開港して十七年になります。計画段階から現在に至るまで、関空の歴史というのはいろいろな紆余曲折がありまして、表街道を歩んできたというよりも、紆余曲折を経てイバラの道を歩んできた、こういうふうにならざるを得ない状況でして、現在でも、一兆三千億円の負債を抱えて経営上でも非常に苦しんでいるというのが今の現状です。

それを、今回の改革案でこの関空のバランスシートが改善されて、本来の国際拠点空港としてしっかりと再生していくことは、私も関西出身の議員ですから本心にこれを望んでいるわけでございますけれども、一方、その今回のスキームというのは、やはり、あと伊丹と神戸も同時にそ

○古賀委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、参議院送付、関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律案(内閣提出第四七号)(参議院送付)

航空法の一部を改正する法律案(内閣提出第四八号)(参議院送付)

この際、お諮りいたします。

○古賀委員長 御異議なしと認めます。よつて、

の価値を最大化して、全体でパイを広げていくというふうなことがなければいけないというふうに思っているんですね。

一年八カ月前に政権交代が実現をいたしました。そして、この航空行政というのも大きく政策転換がなされて、例えばオープンスカイ協定というのを順次やっていくという自由度を高めていくというふうなことも進んでいます。あるいは、今回の提案のように、民間の知恵と経営資源を最大限利用して掘り起こしをやっていく、そういうことになっていくんです。それは本方向性とかは正しいというふうには思っていますけれども、一方、そういう自由度を高めようとしている反面、その足を引っ張っている面もあるというところを指摘しておきたいんです。それが伊丹とか神戸に存在しているいろいろな規制なんですね。

そこで、ちょっと一点御質問させていただきたいのは、神戸には今、海上空港ですから二十四時間運用可能なんですけれども、現実には、七時から二十二時までの十五時間の運用時間しかありません。そして、それ以外の、この運用時間以外のあるところにも航空需要がたくさんある。だけれども、なぜこの神戸空港に可能なパイを広げようというところの足を引っ張るような規制があるのか。このあたりが普通に本場に疑問なんですけれども、そのあたり、副大臣、どんなお考えをお持ちなのか、お聞かせをいただきたいなと。

○三井副大臣 おはようございます。

今、向山委員から、いろいろな紆余曲折ありというお話もございました。

いずれにしても、今、まさにこの目的は、関空を国際拠点空港として再生、強化する、そして関空、伊丹両空港が適切に、かつ有効に活用できる関西の航空需要の拡大を図ることが目的だということ、もう今委員のおっしゃるとおりだと思います。

そういう中で、これからの伊丹空港の具体的な活用方法についても、民間の経営判断をまず尊重すること、それから、運用制限の緩和について

は地元の理解を得ることが必要と考えております。御地元であります、今委員からお話ございました神戸空港につきましても、関経連の御地元の皆さんと、大阪府と、それから市長さんの合意を得ることが必要だ、こういうふうに思っております。そういう意味から申し上げましても、これまで三空港については、関経連の皆さん、あるいは伊丹空港の十一市協の皆さんとお話された中で、今回コンセンションということになったわけでございます。

おっしゃるとおり、地元の合意を得るには、委員も御存じのとおり、三空港の問題についての今までの御地元との議論の結果でありますので、冷たい言い方かもしれませんが、一つ地元の合意を得ることがまず必要だ、こういうふうに思っております。

○向山委員 恐らくそんな答えが返ってくるんじゃないかなというふうに思っておりますけれども、今、副大臣が地元の合意というお話をされました。それに反対するわけじゃないんですが、例えば、今の三空港の合意というのは平成十七年の合意でして、それからもう七年たっているんですよ。七年たつたら時代が大きく変わっているというのはいま皆さん御存じのとおりです。

それと、去年の四月に、また懇談会で新しい方向を実は合意しているんですね、確認という事項ですけれども。それは、三空港を一元管理しよう、着陸料もあわせて一元管理しようというふうにしているんですね。それは、地元の合意かどうかという判断は難しいかもしれませんが、もう、そういう意味で一歩進んでいるわけですよ、地元の方は。

そして一方、今回のコンセンション契約というのは、そういう地元の確認事項よりも、やはり国交省主導で統合を果たそうとしているわけでございます。それから、そういうふうな考えたら、民主党は、政治主導ということを訴えるのであれば、地元の合意ということも必要かもしれませんけれども、

でも、政治主導でやっていくというふうな態度も必要じゃないかと思えますけれども、いかがでございますでしょうか。

○三井副大臣 おっしゃるとおりでございます。いずれにしても、国土交通省としてもしっかりと対応しなきゃならぬことは当然でございますけれども、地元の合意というのは、我々としてはやはり尊重していかなきゃならぬなど。当然、政治主導ということでおっしゃれば委員がおっしゃるとおりになるかと思えますけれども、これまでの経緯を含めましても、昨年の四月、新たな合意があったということで、この中身については私も存じておりませんが、いずれにしても、さらに検討させていただきたい、こういうふうに思っております。

○向山委員 検討に期待させていただきたいと思えますし、この三空港で同じパイを食い合うようなことになったら本場に意味がないんですよ。だけれども、そのパイを広げようとするのに対しては、やはり規制を撤廃しようという方向をぜひとも示していただきたいな、このように思っています。

次のテーマに移らせていただきますと、コンセンション契約についてのやり方、あり方、このことについて伺いたいんです。

去年の五月に国土交通省の成長戦略会議というところで一つの方向性を見出して、それが報告書となっております。大変重要なことが書かれております。その一部を読み上げます。

伊丹については、「将来的なリニア等の周辺状況の変化や跡地の土地利用計画の策定状況等を見通し、廃港・関空への一元化を検討する等」云々、そういうふうな明記がされているわけでございます。これはそのとおりだというふうに思うんですよ。

例えばリニア計画、これはもう御存じのとおり、東京と名古屋が四十五分、そして大阪までは六十七分ですよ。名古屋までは二〇二七年ですから、もうあと十五、六年後には開通しようという

計画があるんですね。となると、東京―大阪間で何時間移動できるか、一時間ちょっとで移動できる時代がもうすぐやってくるわけですね。そして、伊丹空港は、残念ながら、東京―伊丹というの利用客全体の大体四〇％なんです。となると、将来的にどうなるかということが今非常に流動的だというふうに思わざるを得ないんですね。

一方、今回の震災で非常に教訓になったのが、やはり首都機能をバックアップできるような副首都をどこかでつくらなきゃいけない、こういうような議論が今十分進んでいるところもあるわけですから、跡地利用計画ということについても、白紙状態では今ないような気もするんですね。

そうやってきたら、今の成長戦略とコンセンション契約の整合性、そのあたり大臣はどういうふうにお考えなのかを確認させていただきたいと思っております。

○大島国務大臣 ただいま向山議員から、将来を展望しながら航空行政というものを進めるべきじゃないか、こういう趣旨の御質問をいただきました。

確かに、将来どのような形で交通体系が大きく変更するのか、そういうものを見通しながら私たちはやらなきゃならない、そういう視点は私も同感であります。今回の大震災におきましても、道路、鉄道あるいは空港あるいは港湾、こういうものが非常に連携をして地域の復興に寄与しなきゃならない、こういうことはよく理解できたところであります。

したがって、御指摘のように、鉄道の整備というのはどう進むのか、それを見越して今後の航空行政のあり方はどう考えるべきか、そういうことは、御指摘の視点を踏まえてやっていくことが私も大変大事だと考えております。

○向山委員 大臣の答弁をいただいて、もう一つちょっと確認させていただきたいことがあるんです。

それは、国交省がことしの初めに、地元、コンセッション契約のモデルプランというんでしょ
うか、そういうのを提示されているんですね。そ
れは、要するに、負債が一兆二千五百億円あつ
て、それをどういうふうに買い取るかというのが
モデル案なんですけれども、大体八千億円ある
は四千億円ぐらいの一時金を支払って、そして、
残りの契約期間のうちにそれを返済していこう、
それを支払っていきこうというのが一つのモデル
プランとして提示されているんです。

その中で、例えば四千億円を一時金で支払つ
て、残りを四十五年間かけて契約期間の中でそれ
を支払っていくというのが一番標準的じゃない
かというふうに言われているんですね。という
ことは、四十五年間、伊丹空港はそのコンセッ
ション契約事業者が運用しなければいけないとい
うことが義務として課せられる可能性が十分ある
わけですし、そうなったら今の整合性はなかなか
とれないんじゃないか。

ですから、契約上でも、国が、重要な事項の変
更があったらこの契約は無効になりますという
解除できますというか、そういうような条項を契
約の中ですっかりと盛り込んでいくべきじゃない
かというふうに思うんですけれども、そのあたり
の大臣の御見解はいかがでしょう。

○本田政府参考人 お答えを申し上げます。

この一月に、地元からの御要望に応じて、コン
セッションとしてどういう可能性があるかという
形で、三十年あるいは四十五年という試算は示さ
せていただきました。その際に、コンセッション
の具体的な契約がなされた後に関西空港と伊丹空
港をどういうふうに運用していけるかについて
は、まずは、コンセッションを受けられた事業者
の方、この民間の経営判断というのは基本的に尊
重しなければならぬと思います。

ただ、先ほど副大臣からも御説明申し上げまし
たとおり、関西の三空港のあり方については、や
はり地元の皆さんの御意見も聞きながら決めてい
くという必要もありまして、その両者を調和させ

ながら、伊丹空港を将来的にどうするのか、それ
も決まっていって、そういうことになろうかと思
います。

○向山委員 民間の経営判断というのは当然大切
で、それを尊重するというのは私も否定をいたし
ません。しかし、航空行政は国の将来に非常に大
きく影響するわけですから、最終的な判断という
んでしょか、最終的な判断というんでしょか、
それはやはり国がしっかりと責任をとるとい
う形をぜひともお願いしたいというふうに思いま
す。

時間が参りましたので質問はもう控えますけれ
ども、今回のコンセッション、このことによつ
て、やはり関西全体のパイを広げるということに
していかないとけないんじゃないかというふう
に思うんです。今までは、どちらかといつた
ら、食い合いをしようとしていたことに對しての
いろいろな規制ということでしたけれども、今後
も、今後はそういう意味じゃなくて、お互い三つ
の空港が自立しながら、全体としてのパイを広げ
ることになるような行政にぜひとも変えていた
きたい。このことを最後に要望いたしまして、私
の質問を終わります。

○古賀委員長 次は、竹本直一君。

○竹本委員 皆さん、おはようございます。衆議
院議員の竹本直一でございます。

伝統ある国交委員会に質問の機会をいただきま
して、本当に感謝いたしております。大島大臣、
三井副大臣、また政務官の皆さん方、本当に御苦
労さまで。ひとつよろしく申し上げます。

まず、きょうは空港問題について私が思ってい
ることを申し上げて、いろいろ御質問したいん
です。その前に、何とんでも災害のことが少し
気になりますので、大臣に所見をお聞きしたい
と思います。

瓦れきの処理なんです。今テレビの映像でも、
しょっちゅうまだ瓦れきの山が映像に映るん
ですね。何とか早くやらないと、格好悪い。です

ら、それをぜひ急いでもらいたいんですけれど
も、いろいろ地元の事情があるようでありまし
て、地元で処理したいと言っておられるという
話も聞くんですが、やがて梅雨を迎え、夏場を
迎えますと、衛生上も極めて悪いわけでありま
す。何とか、使えるものは全部使って早くこれ
を片づけないといけないのではないかとこの
考え方を聞きたいと思ひます。

○大島国務大臣 竹本議員の御質問にお答えを
申し上げます。

早く瓦れきの撤去をすべきだ、こういう御質問
であります。私も現地を訪ねさせていた
して、まず目につくのが町の中の瓦れき。こ
ういふ意味では、同じように、手段を選ばずにか
く瓦れきを撤去する、こういうことが大変大
事だろうと考えております。その意味で、私も
国土交通省が瓦れき撤去も所管ではないかと私
は当初思っておったんですが、この瓦れき撤去に
ついては環境省の所管だ、こういうことでござ
います。しかし、どこの所管であれ、結果的に
撤去しなければならぬので、連携をしてや
っていくことが必要だと思ひます。

そこで、国土交通省管轄はどうなのかとい
うことと、いろいろ調べてみましたが、河川、海
岸、高速度道路、あるいは国道、港湾、こ
ういふところについては瓦れきの撤去もかなり
進んでいるというのがわかりました。

一方で、市町村における瓦れき撤去とい
うか、災害廃棄物処理の進捗状況であります
が、岩手県では平均して一八％の撤去、それ
から宮城県でも一四％、福島県では、な
かなか原子力事故等もあつてちよつと
おくれれているわけでありまして、四
四％、こういうことで、今後、私も
国土交通省としても、環境省と連携を
とって、自治体における瓦れき撤去が実
質的に進むように努力をしてま
いりたいと思ひます。

なお、御存じのとおり、この瓦れき撤去に
当

たつては、行方不明者の方も多いという
ことで、慎重に作業をしなければならぬ
という背景もござります。しかし、御質問
のように、何としても早く瓦れき撤去を
進める、こういうことが復旧復興へ向
けての基盤だと考えておりますので、さ
らに関係省庁と協力をしながら国土交
通省としても取り組んでまいりたいと
考えております。

○竹本委員 ぜひそういうことをお願い
したいと思います。

私も先般、宮城県へ視察に行つたんですが、
国交省地方整備局を訪ねますと、道路
及び河川の瓦れきは既に全部片づけて
まして、置き場所に指定されたところ
にみんな積み上げてある、こういう
こととありました。他方、民間のところ
は瓦れきの山で、あるいは市町村の道
路なんかはまだ全然片づいていない、
こういう状況であります。やはり災害
対策というのは、まずできることから
さつとやらなきゃいけないし、さ
すが国交省だと思つたのは、そ
ういふ機械も持っているからと
できるんですよ。ところが、地元に
全部任すとすると、重機だつてない
わけだから、なかなか進まないのは
当たり前なんです。

ですから、ここは、仙谷さんが何か、
国で直轄でやつた方がいいという
意見を言つたとか言わないうとか
話がありましたが、それも一つの
方法として、使えるものは全部使
つて、瓦れきだけはやはり早く片づ
けないといけない、このように思
ひます。

もう一つ、応急仮設住宅ですけれども、
これもいろいろ、なかなか進んで
いないんじゃないか、阪神・淡路の
ときは四十日後に七千戸ぐら
いできておつた、こういうふうな
話でありましたけれども、これが
話題になりましたから大分国交
省も頑張つていただいたよう
であります、五月の連休明け、
十一日には七千七百四十八戸
という報告を聞いております。

そういうことで、あれなんです
が、私は、仮設住宅は適地がない
と建てられないので、余り無理
をするのもどうかと思つて、期
限を切つて、八

月までに全部やるとか何か、そういう話は、余力もない方がいいんじゃないかと思っております。それよりも、排水の処理とか、あるいは建てた場所に、例えば子供さんの通学できる学校があるかないかとか、やはりこういう生活面とのつり合いが非常に大事であると思います。ですから、そういったことで、戸数を競争するのではなくて、災害の後、できるだけ安らかにというか安心して住める、そういう居住を確保するという視点も強く意識しながらやっていただいた方がいいのではないかと。

それからまた、仮設住宅の資材が十分でないということで、海外からの輸入も考えられて、既に実施していただいておりますが、使えるものはすべて使って、できるだけ早く、少しでも快適な居住環境をつくるように努力をしていただきたいと思います。要望も含めて申し上げておきたいというふうに思います。

それでは、問題の空港問題にちよつと入ってきたいと思ひます。

関西空港は、一兆三千億の負債を抱えて、しかも、国から補助金ももらつておるわけであります。そのために自立した空港経営がなかなか難しいというのが今までの状況でありました。関空は、大阪中心部からも非常に遠くて、高い着陸料の影響で、使いにくい空港とも言われております。一方で、関空は、四千メートルの滑走路を一本、それから三千五百を一本、二本持つておりますが、四千メートルの滑走路を持つてゐる空港というのは、そうないんですね。だから、世界有数のものなんです。

そして、私はあそこへ行きますといつも思ひますのは、すばらしくきれいな空港なんです。フロリダ空港とそっくりなんです。私はいつもあそこへ行くつとフロリダを思ひ出すんですが、こんな優美な形をした背景にある海上空港をもっともつと多くの人が使つてもいいんじゃないか、こういうふうに思ふんですけれども、今申し上げたように、借金が多いから、例えば橋を渡る料金を上げ

ざるを得ない、結果として高速道路料金が非常に高くなる。

かつてですと、例えば私の事務所というか自宅があるところは、関空から伊丹空港からとほぼ等距離のところにあるんですけれども、高速道路料金がやはり二千七百円か八百円ぐらいかかったときがありました。他方、伊丹空港へ行くときは七百円で行けるんです。そうすると、年に三、四回の海外出張のときなら関西空港ということになるけれども、週に二回も三回も行くんだつたら、高速道路料金の安い方を使う、こういうふうになつてしまふんですね。

ですから、そういう意味でなかなか利用客がふえないという大きい問題はあるんですけれども、しかしながら、日本のすばらしい滑走路、これは世界に誇るべきものであるし、また日本の今後の空港需要を考えますと、ぜひこれをハブ空港として育てていかなきゃならないということであります。

そこで、この一・三兆円の有利子負債を解決するの、今回、先ほど説明のあつた両空港の設置、管理に関する法律案が出されたわけであります。私は、いろいろな要素を考えると、非常にいい案だなと思つております。ですから、これをどのようにしてうまく統合しながら借金を返し、より便利で安い空港にしていくかということが一番大事な視点になつてくるんだらうと思つております。

そこで、その手段として運営権の売却ということを考えてわけでありますけれども、国交省の説明を聞きますと、全額一括払いの場合と、頭金に当たる一時金を約四千億円、八千億円、あるいは一兆円として残りを分割払いとする四つの案を設定しているということでございます。

関空会社の売上高は、平成九年度に過去最高の千二百四十億円というのを記録しておりますが、伊丹も毎年百五十億円程度の売り上げがあります。こういったことから、運営権の購入者が頭金の四千億円と四十五年間の分割払いを選択した場合

合、十年目以降の支払いは毎年三百四十九億円となるわけです。その場合、五%の投資利回りを確保するためには両空港で年間千四百四十六億円の売上高が必要ということになります。これを分割払いでいくと毎年千四百四十六億円という数字です。から、そうしますと、そんなに大きい差がないのであります。何とかペイをするというのか、いけるのではないかとこのように思ふんです。

この辺の試算ということについて、どのように、私が今申し上げたような考え方でののかどうか、これについての御説明というのか考え方をどなたかお聞かせいただければありがたいと思ひます。

○本田政府参考人 お答えを申し上げます。

今回は、こうしたコンセッションが成立するのかどうかということが地元でも大変関心を呼びました。ぜひ、コンセッションによつて一兆三千億円の負債の返済ができるのかどうか、そういった試算を提示してもらいたいという強い御要望がございましたので、一月にそのシミュレーションを提示させていただきました。その際には、その前提条件あるいは試算の手法は、あらかじめ金融機関等の専門家と相談の上、作成させていただきました。

今先生がおっしゃつたとおりでございますけれども、例えばの例として、負債額であります一兆二千五百億円のうち、四千億円の頭金と四十五年の分割払いで約一兆三千億円の負債を支払う、そういったケースを提示させていただきました。その際に、売上高で両空港で約一千四百五十億円の売上高を確保できれば、四千億円の投資に對して、四十五年間、年五%の利回りを出すということが可能であるという試算を出させていただきました。したし、今申し上げました一千四百五十億円の売上高というものは、関西空港の過去最高の売上高の一千二百四十億円と伊丹空港の現状の売上高約百五十億円の合計にもうほとんどの近いという数字でございます。これをお示ししましたところ、

地元でも、コンセッションというのは必ずしも不可能ではないのではないかと御理解をいただいたと考えております。

○竹本委員 銀行にも相談をしたということですが、借金と同等額で売れば借金がゼロになる、こういうことだろうと思ひますが、これは市場に出した場合、だれでもオファーできるんですか。例えば、この空港を中国の資本が買ひに来たらどうしますか。それは当然オファーするんでしょうか。その辺について考え方を聞かせてください。

○本田政府参考人 お答えを申し上げます。

まず、この法律、あるいは今回の関西空港と伊丹空港の経営統合及びコンセッションの目的でございますが、法案の中で明記されておりますとおり、まず四つございます。

一つは、関西国際空港の我が国の国際拠点空港としての機能の再生、強化でございます。次いで、両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大、さらに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化、そして、関西における経済の活性化、これらを目的としておりますのが今回の措置でございますので、コンセッション事業者を選定する場合においても、この目的に照らして選定する必要があると考えております。

具体的には、コンセッションは結局一対一の契約でございますので、契約の相手方の適正さを個別に判断することが可能であると考えております。特に、この法律案におきましては、新会社がコンセッション事業者の選定を行います際には、国土交通大臣の承認が必要だという制度を取り入れさせていただいております。国として適切な事業者を選定することが出来る仕組みとさせていただきます。ただいとおるところでございます。

○竹本委員 ちよつと局長、それは甘過ぎると思ふんです。そんな気楽なことを言つたら、つまり、このようにして市場に出すといった場合に、だれでも手を挙げられるとおっしゃつたわ

けだから、どこの国あるいはどんな企業が挙げてくるかもしれない。そのときに、一対一だから嫌なやつは断れる、あるいは、国交大臣の承認がないとだめだから、国交大臣が承認しなければいい、それで済むんだというのはちょっと甘過ぎるんじゃないの。そうしたら、そんなことは最初から言っておいてくれ、こういう話に絶対だと思わうんです。

だから、借金を返さなきゃいけないのはよくわかるんだけど、余りにもオープンにしておいて後で断るといって、また国際的なトラブルのもとになると私は思うんですが、いかがですか。

○本田政府参考人 先ほど申し上げました、さまざまな公的の目的に照らしてどういう方が適当かどうかというの、やはり総合的に判断する必要があるのかと存じます。その意味では、数量的あるいは一律的な規制を設けるのではなく、手を挙げられた方々について、お一人お一人、本場に適正かどうか、それを審査する仕組みが必要だろうと思います。

先ほど申しましたように、会社に対してそういうオファーがあつて、新会社が相手方と契約を結ぼうとするときは、国土交通大臣の承認に係らしめさせていただくとともに、国土交通大臣も、関係する行政機関の長とも協議をするという形で、関係するさまざまな情報を収集した上で、本場に適切な方かどうかを個別に審査させていただく、そんな体制をとらせていただきたいと考えております。

○竹本委員 それは関係省庁とも相談する、国交大臣が許可しなければいいんだ、こういうことですけれども、やはり断るにはそれなりの理由、きちんとした説明がないといけませんよね。それが好き嫌いで決められるとなると、一体日本は何だ、相変わらず閉ざされた国じゃないか、こういう議論が必ず起こるんです。

ですから、そういうことが起こらないように、あらかじめ、そういった枠があるのならば早く言っておいた方がいいのではないかと思うので、

もう一回答えてください。

○本田政府参考人 契約の相手方としてお越しになる方というのは、また、いずれにしましても将来の話ですので、形式的、画一的な基準は設けにくいと思いますが、先ほど申し上げましたような、法に照らしてどういう方が適当かどうかという点については、もう少し具体的な考え方を明らかにしてまいりたいと考えております。

○竹本委員 これでこの点は終わりますが、ぜひ、国際的なトラブルのもととならないように、あらかじめ、こういう制約という条件がありますよということを参加者に十分知らせておく必要が絶対にあると思います。あなたが説明になつた、法律上の四つの条件を満たせる者はだれでもいらつしやいということだけでは済まない話である、私はそう考えておりますので、どうぞ注意しながらやっていたきたいと思ひます。

次に、私は自民党大阪府連の政調会長というのをやっているんですが、今、その自民党の大阪府連で、関西空港をハブ化するためにはどうすればいいか、そして何よりも関西を活性化させるために、この関西をどう生かすのいいかということ、で、関空のいろいろな問題を洗い出して、それに対して打つ手を考えて、既に七、八回、会合を重ねておりまして、年内にその結論のレポートがで上がるわけがあります。

その骨子は、結局、関西空港は都心から遠いところにある、これが一番の欠点である、したがって、それを解消するためにはどういう方法があるか、だから関空と都心をリニアで結ぶか新幹線で結ぶか、何かそういうことをやるべきではないか。では、そのときの費用はどうするのか、こういう話でありますけれども、要は、今の時代、税金で全部やる時代でもないし、また、関西空港の附帯施設としてのあの橋のような位置づけでやるのも、余計の負担をかけるわけですから、問題である。ですから、むしろ民間資金でこれを整備することを考えてはどうか、こういう提案を出すつもりであるわけですが。

やはり、今、世界の大都市の中で見ますと、遠距離用の大空港と近距離用の比較的小さい空港、最低限二つありますよね。アメリカの、例えばニューヨークでも、ケネディ空港とラガーディアがあつて、近距離はラガーディア、長距離はケネディ空港、こうなつています。ワシントンもそうですね。こういったことを考えると、東京の場合は成田があり羽田があり、これはうまくいっているんですけども、関空の場合は、近くの外国に行く場合の都心の空港がないんですよ。伊丹は大阪国際空港と言つておりますけれども、国際線は今禁じられております。

私は、少なくとも関西空港が都心への時間距離を短くできるようにするまでは、伊丹空港の国際線を開くべきだといふふうに思つております。なぜならば、今、朝ソウルを出て、日本で仕事をやり、そして夜はソウルに帰つていくという人がたくさんいます。そういう需要にこたえるためには、全部羽田を使つてゐるんです。大阪は使いません。

ですから、そういうことを考えると、我々は関西の経済的発展ということ強く望んでいるものでありますけれども、ぜひ、近隣の国から関西圏に手軽に來られるようにするためには、伊丹空港の国際線を開くことによつてやればいいのか、それはどうか。そういうときに、たまたま両空港を合体してやるということになつてきましたので、お互い、これは伊丹空港と関空と、客の奪い合いをするなどというばかんなことをもうやらなくても済むわけでありまして、そういう意味でも、この法律案は非常にいい案だと私は思つておるわけでありします。

少し反省を込めて言いますと、関連資料として配りましたけれども、「伊丹から関空に路線を移管した結果、旅客数が減少した事例」というペーパーがございます。これは関空または伊丹から沖繩へ行く場合ですけれども、平成十六年、百七十九万いたものが百六十四万に、沖繩線の場合は伊丹から関空へ移したから減つていゝと考えるべき

だと思ひますし、関空、伊丹―札幌線の場合はもつと大きくて、平成十六年、二百三十五万いた旅客が百六十万に減つてゐる。便数がふえてゐるのに旅客が減つてゐる。やはり不便さを感じてゐるんだらうといふふうに思ひます。

ですから、私は、こういった客のとり合いっこをするような、強制的に路線を変更するというような航空行政はやめるべきだ、むしろお客の需要にどうこたえるか。政治というのは経済ですよね。需要のあるところに供給を出してあげないと、びつたりこないわけです。需要のないところに幾ら供給、路線を用意してもだれも乗らないわけですから、客のことを考えれば、ぜひこれを機会にしっかりととした、客の顔色を見た航空行政をやるべきだと考えますが、いかがですか。

○大島国務大臣 竹本議員の御質問にお答えを申し上げます。

ただいまの御指摘は、私も大變的を射た御質問だと思ひます。今回、先ほどから御議論をいただきましたように、関西国際空港と伊丹空港を一つの運営体として魅力ある航空行政の一つの拠点にしよう、こういうことでございしますが、しかしその一方で、今御指摘のように、関西国際空港はやはり遠い、こういうことで、そこら辺の利便性をどう考えるのか、あるいは伊丹空港の活用をもつと考えるべきじゃないか、こういう御指摘でございします。

私も、この法律案を御提案するに当たつて、いろいろその背景を調べさせていただきました。大變な歴史がございまして、騒音問題ですとか、あるいは関西国際空港をつくるときのいろいろな議論もございします。そういうことから、先ほどから御議論いただいておりますが、一つの約束事というのがあります、それに基づいて今日があるわけでありまして、常に時代は変化をいたします。

先ほど、竹本議員の方から、関西国際空港はフオリダのような大変すばらしい飛行場だといふ御指摘もございました。こういうことをより生かしていくためにはどうあるべきか。地元の方々の御

意見というものは踏まえないければならないと思いますが、やはり御議論をいただいて、そして地元の方々にも御理解をいただくような形で、より今の御指摘のような形で利用できるように検討すべきだと私も思います。

何分にも、飛行場、空港というのは、地元の方々の御理解がいただけないとなかなか難しいという時代的背景もございますが、ぜひ、竹本議員からの御指摘のような形で、今後、この二つの大変よい飛行場が連携することによってお互いのよさを十分に生かした形で運営ができるような環境を整えるように、私どももいたしまして努力をしていきたいと考えているところであります。

○竹本委員 ぜひそういう方向で御検討をお願いしたいと思います。

一言だけ言っておきますと、今、関空と都心との連絡線として、なにわ筋線というのを考えているようなんですけれども、時間は余り短縮できないんですよ。やはり四十分近くかかるんです。だから、そうすると、新幹線があるいはリニアで結ぶということも念頭にに入れてやった方がいいのではないかと。そして、都心のみならず、近隣の和歌山とか京都あたりも、きちっと、関空をおりんとさっと行けるというようにすれば、多面的な観光地を持つている地域、関西ですから、大きく発展するのではないかと私は思っておりますので、近隣諸国から関西に外国人を迎えるという視点に立った対策、これが絶対に必要だということでも申し上げたわけでございます。

次に、もう一点だけ申し上げたいんですが、具体的な話なんですけれども、伊丹空港の飛行機が三百七十枠となっておりまして、二百枠がジェット機、百七十枠がプロップ機です。今現在、ジェット機も音が低くなり、プロップとジェット機の違いは余りないわけです。そういう前提に立つて、今大臣が言われたように、時代が大きく変わり、技術も大きく変わってきた。そうすると、この枠をこのままずっと持つておく必要が余りないんじゃないかと思うんですが、航空局長、いかがで

すか。

○本田政府参考人 お答えを申し上げます。

伊丹空港の発着回数の問題でございます。総枠一日三百七十回、うちジェット機二百回ということでございますが、伊丹空港は、御案内のとおり、過去、騒音問題による訴訟、調停が頻発した歴史がございます。それを経て、平成二年に伊丹空港の存続を決定するに当たり、こうした発着枠の制限を盛り込んだ協定、いわゆる存続協定を地元の自治体、十一市協の方々とともに調停団の方々と結んでおります。

伊丹空港の運用については、やはりこうした経緯を十分踏まえていかなければならないと考えております。

○竹本委員 その当時はそれでよかったんですが、今、豊中市なんかは、この枠を外してもっとジェット機をふやしてほしい、こう言っているんですが、それに対してどう考えますか。

○本田政府参考人 豊中市さんを含めたいわゆる十一市協さんとともに、調停団の皆さんともこうした合意を現在結んでおる状態でございます。したがって、そうした現在の運用制限の緩和をするという場合には、やはり地元の御理解を得ることが必要になると考えております。

○竹本委員 もちろん地元の理解は得なきゃいけないんですが、地元の一部にはそういうことを言っている市町村長もいるという前提で、現時点でまたいろいろお話をしていた、だく必要があるというふうには私は思うから、こういうことを申し上げていくわけでありませう。

関西空港のことばかり申し上げましたけれども、首都圏においても私は同じ問題があると思えます。

成田と羽田、羽田を實質国際化いたしました、悪いけれども、小さい滑走路で、よくぞこんなにたくさんの方々の外国のお客さんが来るものだといつも感心するんですけれども、何とかもう少し経済大国日本らしい立派な、国際便が離発着できる空港に早くなつてほしい。そして、私は、首都圏にお

いても、成田空港と羽田空港の役割は、関西空港と伊丹空港の役割に非常に似ているところがあると思うんです。両空港間のアクセスをきっちりやらないと、なかなか使いやすい空港にはならない。

そういう意味で、将来成田と羽田をリニアで結ぶぐらいのことはやはり考えるべきではないかと思ひます。今すぐどうということではありませんけれども、そういう視点が絶対必要だと思ひます。いかがですか。

○大畠国務大臣 ただいまの、東京といひますか首都圏の、成田と羽田空港を結ぶ路線のアクセスの御質問がございました。

確かに、現在のところ、羽田空港と成田を結ぶというのは大変時間がかかっております。したがって、いまして、どうしたらこれを短絡できるか、もっと短い時間で移動できるか、こういうことについて調査をさせていただきました。

国土交通省で、東京から成田空港へのアクセス三十分台、東京から羽田空港へのアクセス二十十分台、合わせて五十十分で結ぶ、こういうことを考えまして、リニアまではいきませんが、そのときに、都営浅草線の押上駅付近から泉岳寺駅付近を結ぶ短絡線というものを整備する、これは十キロぐらいなんですが、これを整備することによってアクセスの改善につながる、こういうことを念頭に置きながら調査させていただきました。

これを実施する場合には三千七百億円以上の事業費がかかる、こういうことでありまして、費用対効果的にどうなのかということであるいろいろな議論をさせていただいておりますが、昨今の財政状況を非常に厳しいということからいろいろと議論をいただいているところでありますが、いずれにしても、今後、鉄道事業者あるいは公共団体、いわゆる自治体等の関係者の間で合意形成をいろいろ議論していただいているところでございます。

このプロジェクトにつきましては、竹本議員から御指摘の、成田と都心を結ぶ、あるいは都心と羽田空港を結ぶ、また、これをやりますと横浜へ

のアクセスも改善されるわけでありまして、いずれにしても、関係の自治体間でよく議論をいただきまして御理解をいただながら、このプロジェクトがぜひ成熟し実現するように私どもとしては努めてまいりたいと思ひます。関係する自治体間でまだ合意には至っておりませんが、こういう一つの考え方、構想というものを私どもとしても押し出しながら、できれば実現方に努力していきたいと考えているところであります。

○竹本委員 ぜひ、大畠大臣のときにそういう将来を見通した大きい対応をスタートさせていただきたいなと切にお願いをしておきたいと思ひます。

空港の問題はこれだけにいたしまして、鉄道の問題をちよつと論じてみたいと思ひます。

実は、ゴールデンウィークを使ひまして、私はニューヨークとワシントンに行つてまいりました。そして、インフラの海外輸出というのを視点に、私は党内に海外インフラ輸出を推進する議員連盟というのをつくつておるんですけれども、そういう視点で、高速鉄道のアメリカ側における将来計画、それを探るためにたくさんの方々と会つてまいりまして、アムトラックのエンゲルさんという、副社長ですけれども、この方とも随分長く話をしました。

今、アメリカは、オバマ政権になつて、全国の約十カ所ぐらいの圏域に高速鉄道網を広げよう、こういう構想を打ち出しまして、連邦政府も数兆円の予算を用意し準備しておるんですけれども、では、今どういう状況になつておるかということをおいふまに言いますと、一番大きいのはカリフォルニアの高速鉄道構想でありまして、約四兆円、計算によつては十兆円かかると言われているものであります。そして、一番現実的なのは、ワシントン、ニューヨーク、ボストンをつなぐとして、東海岸のプロジェクトであります。

ところが、やはり御多分に漏れず、大畠アメリカも、やりたいんだけどお金がないということとであります。そして、各国が、中国、韓国、ド

イツ、フランス、あるいはスペイン、こういった国が、何とかこのアメリカの巨大プロジェクトに参画しようとかち工作をしているというのが現実であります。では、日本はどうかというと、なかなか優勢というところにはとてもいいかないということでもあります。

ところが、私はこれらの人々にきっちり説明したんですけれども、今回、東北の大災害でも、三百キロの時速で走っている東北新幹線がびたりと何の事故も起こさずとまった、これは物すごい技術だ、この話をすると、非常に彼らは感心しておりました。乗っていた人の話を聞くと、まるでジェットコースターに乗っているようだ、しかし、それでも脱線しなかったと。やはりそれはすごい技術だということが一つ。

それからもう一つは、新幹線は一度も事故を起こしていない、信じられないようなことであります。そしてまた、管理にいたしても、ほとんどパンクチュアルに、きっちり到着をする、そしてスタートするという管理の優秀さ。こういったことを考えると、どの国の交通システムを取り入れるのかと考えた場合、日本の交通システムを取り入れるのが一番アメリカにとっても利益がありますよという話をしてきたわけでありました。

そして、その技術の優秀性のみならず、実は、二週間ほど前に、もう三週間になりますか、国際協力銀行法の改正をいたしました。これは、国際協力銀行というのは、従来、途上国を主とした対象国にしておりました、先進国に対しては特定の例外以外は融資ができない、こういうことだったんですけれども、今回の改正によりまして、先進国、アメリカも含めまして、制度金融が可能となりました。この話をいたしますと、アメリカの当局者は、それは非常にありがたい、なぜならアメリカ政府もお金がない、だから、それが民間銀行の融資のみならず、政府がバックアップしている銀行が後押ししてくれるのであれば信頼度は極めて高いから、大いに考慮する必要があると思います、こういう返事でありました。

このように、可能性はすばらしく秘めているんですけれども、もし東海岸あるいはカリフォルニアでこういうプロジェクトが一つでもとれば、おそろく規格は全国一律にするから、大変な成果が我が国にとっても上がるんだらうというふうには私に思うわけでありました。

そこで、仕事をとりに行くのは民間企業がやることでありますけれども、しかしながら、こまめで大きくなりますと国対国の関係もあります。国交省としては、こういう海外インフラ整備に対する日本の参画の仕方についてどのように基本的な考えを御説明いただきたいと思っております。

○久保政府参考人 先生御指摘のように、各国で鉄道に対する、特に高速鉄道に対する関心が非常に高まっております。

お話しいただきましたように、アメリカの高速鉄道戦略計画、これはオバマ政権下でオバマ大統領の主導のもとに始まったものでありますけれども、その高速鉄道戦略計画を初めとして、ほかにもブラジルだとかベトナムだとか、その他の多くの国々で国家プロジェクトとして鉄道整備を積極的に検討、推進していく、そうしますと、鉄道関連産業についても海外市場において大きな成長が見込まれる、こういう点もあるかと思っております。

このような状況の中で、これも先生に御指摘をいただいた、新幹線に代表される我が国のすぐれた鉄道技術、今回の地震にもきちんと対応できたということ、そういうすぐれた鉄道技術を海外に展開していく、これをやりますと、当然、相手国の経済社会の発展にも寄与しますし、二国間の関係強化にも貢献する。それとともに、日本の鉄道技術、すぐれた鉄道技術を継承、発展させるとか鉄道関連産業の国際競争力の向上につながる、ひいては日本の成長の牽引力となっていくということ、大変重要なものだと思います。

ということで、私ども国土交通省といたしましても、先日行ったものでありますけれども、アメリカにおいて高速鉄道セミナーを官民一緒になっ

てやる、あるいは、外国から関係の要人が来られると、新幹線に積極的に乗っていただいて、改めて見ていただければ、乗っていたければ、先ほど先生御指摘のとおり、その優秀さがわかっていただけたらということで、官民連携のものでさまざまなトップセールスを実施しているところであります。

また、これも御指摘いただいた、J-BIC法の改正あるいは政令改正で、公的金融による支援がいろいろな形でできるようになりました。

また、もう一つ大事なことは、今きちんと進めないといけないと思っておりますが、新幹線等の我が国の鉄道技術の規格の国際標準化、これも大事だと思っております、これに今非常に積極的に取り組んでいるところであります。

いずれにしても、官民の関係者としてしっかりと連携して、鉄道事業者、鉄道関係のいろいろな、さまざまなメーカー、商社と一緒に、我が国の鉄道を海外展開していくための取り組みを積極的に進めているところであります。

それと、先生からカリフォルニアの話、御指摘がありました。これは、ことしの三月にカリフォルニア州高速鉄道局というところが、関心を示しているところに声を上げなさいという、関心表明というんですけれども、関心表明の提出がありまして、相当数の回答が各国等からあったようでありまして、日本からも、川崎重工業がJR東日本会社等と連名で関心表明を出したところであります。

○竹本委員 役所としてやれることとして、実は、山梨県で実験線が既にありますよね。私も乗ってきましたけれども、大臣、乗られましたか。ぜひ行ってくださいよ。五百キロになるとやはり緊張しますよ。あの緊張を一時間続けられるかと思うと、なかなかちよつと大変です。なればいいのかもしれませんが、やはり相当高速感があります。ただ、五百キロで走らないと東京ー大阪は一時間でつなげませんから、あれを実用化しないといけないです。

今回、十七キロを四十二キロに実験線を延ばしたようであります。ですから、あの路線をそのまま東京ー名古屋をつなぐときは使えようけれども、ぜひこれを外国の人たちに観光名所の一つとしてPRして、乗らせたいのです。経験させたいのです。そうしますと、ワシントンの高速鉄道は時速二百四十キロが最高です。ですから、いかに速いということがわかんと思うんですよ。そうしますと、日本の技術はすごいなというふうな納得感がいくと思うんです。それを、観光政策も兼ねて、大臣のところは観光政策もやっているんですから、ぜひやっていただきたい。どうですか。

○大島国務大臣 先ほど御質問をいただきましたが、高速鉄道、それからこのリニアであります、私も国土交通省の大臣を拝命いたしました、国土交通省の皆さんにも申し上げました。日本国内でいろいろ努力をしている中で当たり前になってきたものが、世界から見ると驚異の技術が確立されている、これを世界の人々にも使ってもらう努力をしよう、日本国内だけでなく、世界の方々にも日本で培った技術を使ってもらうように努力をしよう、こういうお話を申し上げたことがございます。

その一つが、新幹線の技術、先ほど御指摘いただきましたように、あの震災の中でも脱線しなかった、そして安全にとまれた。これは、先ほど御指摘いただきましたように、私もすごいと思えました。

同時に、リニアの件につきましても、地震は大丈夫なのか、内部でこういうお話をしまして、こういう形でその安全性を担保できますというお話もいただきました。私も今度、竹本議員が乗りに来たというわけでありまして、リニアに乗ってぜひ五百キロというものを体験したいと思っておりますが、この技術を、安全性を前提としているわけでありまして、より確立させまして、将来、未来に向けて、世界の方々にも、日本の各地にも御利用いただけるようなものとして努力をしてまいり

たいと考えているところであります。

○竹本委員 高速鉄道はそういうことですが、今回視察に行つてわかつたんですけれども、意外と日本の中小企業も頑張つていまして、ニューヨークの地下鉄の内装を全部日本の中小企業がやつているというんですね。しかも、木材を使うんですよ。なかなか大したものだと思う、そんなことは知らなかつたんですけれども、そんなことで、いろいろな、国内が非常に不況で、中小企業は大変ですけれども、またそういうすき間を埋めるような仕事がいっぱい出てくるんじゃないか。だから、そういう意味で、この高速鉄道、ぜひ、どこか一つとつて、それで世界に広めていただくことは非常に大事ではないかというふうに思っています。

今、日本の対外的な貿易収支を見ますと、物を売ることによって稼げる外貨が五兆円ぐらい、ところが物以外のことで稼ぐ外貨が十二兆円ぐらいあるんですね。だから、圧倒的に物以外が強くなっている。中国に経済大国の地位を三位に落とされましたけれども、しかし、彼らは物を売っているだけなんです。それによってもうけているだけ。ところが、日本は知恵を売って、技術を使って金を、外貨を稼げているわけでありまして、ある意味ではこちらの方がすばらしいわけでありまして、その一つとして、この海外インフラ整備の輸出、これはある種の技術輸出ですから、それをどんどん進めていくと、日本は将来も明るいだろうというふうに思います。

今回、訪米をいたしまして、アーミテージさん初め各人に、米軍が、海兵隊員が日本へ二万人も来て、そして、我々の大変な被災地に入り込んで、海の中にまで入って死体捜索をやつてくれた。あの光景を見て、日本人全員が、どこの国が本当に自分の国の友達かということをよくわかつたと思うというふうに私が申し上げましたら、彼らは、本当にそうだと思う、このように言つておりました。ですから、技術を輸出することによつて、お互い困つたときはそういう助けをいたしたい

たり、我々がすることによつて本当の外交というのはできるんだと思います。

私は、単に競争している諸外国と、競争するというのはもちろん必要なんですけれども、やはり日本の技術の優秀さを知らない国がたくさんあるわけですよ。ですから、ぜひ、時速五百キロを一遍日本に来て体験してもらつて、ああ、こんなことができるのなら、一回我が国でもやろう、こういう国が出てくる。そうなりますと、貿易収支、經常収支でも大きく日本が稼げることになるんです。

日本の富国論といいますが、日本を富ませるためにはどういう方法があるかという意味において、海外インフラの整備、これは何も鉄道に限られません。原発は事故を起こしたから当分だめでしょうけれども、原発だつて世界じゅうに千八百もの発注案件があるんです。ほかの国がとりに行くでしようけれども、日本もやはりそのチャンスは逃すべきではないと思ひます。そのように技術を使うことによって外貨を稼ぐ、そういう経済立国をやはり考えるべきだと思ひます。

大島大臣は技術にも非常に明るい方ですから、ぜひ、そういう意味において、国交行政の中でこのインフラ整備に、やつていただいていると思ひますけれども、もっともつと力を入れていただきたい。そのことが、日本の姿を世界に格好よく見せる大きな原因になると思ひますが、いかがですか。

○大島国務大臣 私自身も同じ考えであります。ここまで日本の国あるいは日本の国民の皆さんのためというところでしゃにむに技術の向上を目指してまいりましたが、世界の高いレベルに追いつこうとして戦後頑張つてきたんですが、いつの間にか肩を並べて、あるいはある分野ではそれを追い抜いている現状がございます。

しかし、日本国内にいるものですから、世界のレベルと比べて日本の技術はどうなのかというのはなかなか自覚することがなかつたんですが、気がついてみたら世界的にも非常に高いレベルにあ

るとというのがこの十年の間にわかつてまいりましたので、それを大いに世界の方々のために活用する。特に、今御指摘のように、アメリカの軍が随分日本の大震災の救援のために活躍していただきました。また、世界各国からも、救援といひますか、支援のための活動をしていただいています。そういう意味でも、ぜひ世界の方々へ寄与するために、日本で培つた技術を活用するというのが大事であります。

最後になりますが、先ほど、観光としてリニアも使つてはどうかという話であります。観光庁長官の方にも話をしまして、リニアに乗り、こういうキャンペーンもアジアの方々あるいは世界の方々にもぜひPRいたしまして、実際に日本の安全性とすばらしい技術というものを体感していただけるような機会をつくるように努力をしてまいりたいと思ひます。

○竹本委員 時間が来ましたのでこれで終わりますけれども、技術に明るい大臣ですから、ぜひ、インフラの世界標準をできるだけとるようという側面の努力も含めまして、しっかりと頑張つていただくことを期待いたしまして、質問を終わりたいと思ひます。

ありがとうございました。

○古賀委員長 次に、田中康夫君。

○田中(康)委員 与党統一会派の国民新党・新党日本の田中康夫でございます。

まず最初に、今回、関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律案という形でございまして、これは公共施設等運営権の設定、これに「コンセッション」と書いてございまして、コンセッションという単語は、容認とか免許という意味もございますが、同時に、探掘権とか利権という意味もあるわけでございますから、これが一部の、国益がいつの間にか国益議員益になつてしまつたり国会議員後援会益になつてしまつては、これは三セクと同じで無駄でございますまして、やはり国民益になるということが

大事であろうということをぜひお願い申し上げます。

その中において、大阪国際空港というのが、平成二十一年度で年間千四百六十一万人、利用者がございまして、この件に關して、大島さんから率直な御見解を承れればと思ひます。

〔委員長退席、田村(謙)委員長代理着席〕

○大島国務大臣 先ほど田中議員の方から、今回のさまざまな法改正の結果として一部の方々の利益に寄与するよう形になつては困る、国民の利益、国民益になるように、こういう冒頭のお話でございますが、私もそのような形で物事が進むように努めてまいりたいと思ひます。

なお、今お話しのように、この飛行場は大変有効に活用されておまして、この地域の方でも大変大事な飛行場だと考えております。今回こういう形で、いわゆるコンセッション、公共施設等運営権の設定というものを行ひますけれども、ぜひ、今回の法改正において、それぞれ、関西空港も伊丹空港も、国民の利益にかなうような形でより国民のために使われるような形になるように努力をしていきたいと考えているところであります。

○田中(康)委員 両空港、とりわけ現在の伊丹の空港に關しても、国民の利益になるようにという大変頼もしい御発言でございました。

実は、私は、東京で生まれて、長野県で幼少時代を過ごし、東京に戻りまして、その後、長野県というところで知事を六年務めました。今は縁がありまして尼崎市という場所が選挙区でございまして。

なぜ伊丹空港がこれだけ利用者がいるのかということは、プロダクト・アウト、供給側の都合でなく、やはりコンシューマー・イン、消費側の希望ということに根差して考えなくてはいけないと思つております。

私の尼崎市というのは、伊丹から車で、阪神高速の池田線と名神高速の尼崎インターチェンジを使ひますと、約十五分で町の中心部の私の住居や

事務所まで行くことができます。ですから、東京から含めて、現在の新幹線を利用するよりも早い、二時間もあれば行くわけです。すると、大変越えですが、仙台や名古屋の選挙区の方よりも非常に近い、一日一往復半できてしまう。国会議員には航空バスもございしますが、いささか生意気を申し上げると、私は全日空のプレミアムバスという、年間三百万円で三百回乗り放題というバスを衆議院議員になってから利用いたしております、大変に重宝しております。

この伊丹空港を廃港にした方がいいんじゃないかというようなことをおっしゃる方がいるんですが、これはまさにコンシューマー・インではないかと私は思っております。すなわち、このことは、川崎市や横浜市の方に、羽田空港を廃止するから、君たちは国内線も成田の空港まで行きなさい、調布の空港まで行きなさい、横田の空港まで行きなさいと言っているようなお話でございまして、これこそ机上の空論の、計画経済のような、ノーマンクラツラの発想ではないかと私は思っております。

なぜこういうことを申し上げるかというと、皆様、ミラノには空港が二つ、ベルガモの空港も入れますと三つございます。このリナテという空港は町から直線距離で五キロくらいでございしますが、この空港を廃港というようなスキームの中で、郊外に設けましたマルペンサという空港に統合しようという動きがございました。しかし、このリナテの空港は現在でも、パリ、ロンドン、フランクフルト、あるいはアムステルダムというところに、ビジネス便のみならず多くの便が飛んでおります。

私もイタリアに旅行に、今は結婚しましたが妻と、以前は恋人でございしますが行くとき、フランクフルトまでおむね全日空の便で行って、そこからフルトハンザに乗りかえてリナテに入って、リナテでレンタカーを借りるという形でございしました。このリナテの空港というのは、実は霧が多くて、冬場は欠航すること多い。です

ので、リナテに行きましてレンタカーも戻してしまおうと、いや、トリノから出るんだとか、マルペンサから出るんだといって移動バスに乗るといような形がございます。しかし、こうしたハンディキャップを持ってもなぜリナテがあるかといえは、これはコンシューマー・インの空港だからなわけでございます。

もちろん、つくられたものでありますし、二つの滑走路もあるんですから、関空を有効活用するということは大事なことでございしますが、中には、関空までリニアを引こう、先ほどの竹本議員の御意見ということではなくて、一般論としてあります。ただ、これをJR西日本やJR東海が果たしてやるか、新大阪の駅や梅田の駅から。だって、これをすれば、自分たちの福岡の新幹線と、あるいは東京の、まあ東京はリニアの話もあるかもしれないませんが、福岡の新幹線は逆に競合相手に、敵に塩を送るような話なわけですから、これは非現実的なお話なのでございます。

ゆえに、伊丹の空港にしましては、皆様御存じのように、大阪国際空港周辺都市対策協議会、十一市協、豊中市、池田市、大阪市、吹田市、伊丹市、宝塚市、川西市、尼崎市、西宮市、芦屋市、そして箕面市というのも入っております。なぜか箕面の方は、伊丹をやめようというような方が首長を務めていらっしゃるようですが、箕面には箕面山のお猿さんがたくさんいる、しかし人口は猿よりは人間の方が箕面にとつて多いわけでございます。この空港を有効活用する、そして、この地域の方々は、まさに空港維持の費用負担も行った上で、これを活用していこうということなんです。

安全ではないんじゃないかというようなことをおっしゃる方がいます。しかし、そういうことを申し上げれば、アムステルダムのスキポールを初めとする空港というのも都市部にあるわけでございますから、そうなれば全部空港は山の中につくらないやいけないということでございます。もう一度、ぜひ大臣から、この伊丹、今ある私

どもの社会的共通資本というものは有効に使うということが私は必要だと思っておりますので、改めて御所見を伺えればと思います。

○大島国務大臣 ただいま海外の飛行場、空港の例もお示しいただきながら、伊丹の空港の位置づけについての見解はいかにという御質問をいただきました。

利用者が初めて初めて物事が成り立つわけでありまして、その利用者の方々にとつてどのような位置づけなのか、こういうことは大変大事な視点であります。したがって、今回、この二つの拠点空港が一つの形で運営する、こういうことにいたすわけでありますが、その背景には、やはり基盤として利用者の方々の御意見、御意向というのは大変大事であります。同時に、関連する自治体の方々の御意見も踏まえてやっていかなければならないわけでありまして、今後一つの体系として動くわけでありまして、民間の企業の自主性というものは尊重をしなければならぬと思っておりますが、私は伊丹空港というのは、地域の方々にとつても、また、今御指摘いただきましたように、利用している方々にとつては大変大事な空港である、こういう認識は同じくしているところであります。

〔田村(謙)委員長代理退席、小宮山(泰)委員長代理着席〕
○田中(康)委員 ありがとうございます。今回のバランスシートの改善に当たっては、伊丹のキャッシュフローから生み出される事業価値や不動産価値も含めてフル活用するというところでございます。それは、やはり広い意味で、伊丹の空港の周辺の方も今回の法案を認めるという形でございしますから、ぜひ御留意いただきたいと思ひます。

一方で、関西国際空港でございます。この関西国際空港に関して、大阪府の橋下徹知事が、二〇〇九年の十一月三十日に、国から申し入れがあれは受け入れる方向で考えたいと。この受け入れる

というのは何かというと、普天間の飛行場問題が膠着している中において、やはり私たち国民が広く、きちんと認識を深めていこうということでおっしゃっております。

その後、二〇一〇年の十一月三十日には、経営統合が決まる前に政府から軍用の話を持ちかけられていけば検討もあり得たが、政治状況が日々刻々と変わっているという形で、少し距離を置かれた言葉もございました。

しかし、昨日、皆様御存じのように、米国の上院軍事委員会の重鎮たちが与野党を超えて、普天間の飛行場のいわゆる辺野古への移設ということとは非現実的である、そして、このことを嘉手納に統合せねばというようにもおっしゃっております。

こうした日々刻々政治状況が変わるという中において、きょうはお忙しい中、防衛省から副大臣がお越しだと思ひますので、ちよつと御見解を伺いたいと思ひます。

○小川(勝)副大臣 お答えをいたします。

委員からも御指摘がございましたように、沖縄の負担軽減を日本全体でいうふうには政府全体で考えておるときに、大阪府の知事から、日本全体で考えていこう、大阪もその考える一員であるという御発言をいただき、大変温かいお申し越しと感じたのを覚えております。しかしながら、普天間基地の移設にはさまざまな要件、制約がございまして、さまざまな検討の結果、関西空港に普天間基地の移設ということがかなわなかったものとの理解をいたしております。

また、今、レビン米国防務委員長の御発言を出されましたけれども、これからの移設問題について、いろいろな進展あるいは変化があるかもしれないけれども、現時点では、私ども政府といたしましては、辺野古に決めて活動をいたしておることをあわせて御答弁させていただきたいというふうに思ひます。

○田中(康)委員 私たちの今回の震災というのは開闢以来の事態でありますから、新しい方程式を

つくらなければいけないということを私は申し上げてきております。その意味でいうと、この沖縄の問題というものは、上院の軍事委員会が述べたということとは、これは同様に、移設の経費等の査定権限を持っているわけでございますから、国防総省や国務省というものはこの意向に一定の認識を深めなければいけないという冷徹な現実がございます。ぜひ、この問題に関しても、国家的に新しい方程式をどうつくるのかということと一緒に考え、実行したいと思っております。

時間が大分来ておりますので、本田勝航空局長にお聞きしたいと思います。

実は、沖縄という場所は、非常に東南アジアに近いというロジスティクス上の利点がございます。これを踏まえて、全日空、実質的にはエアージャパンという、カーゴを専門に行っている会社が沖縄ハブ構想というものを二〇〇九年くらいから行いまして、年間四十万トンの物流ができるようにする。国内のさまざまな場所から沖縄に深夜に荷物をフライトあるいは一般の航空機の中のベリースペースを使って運ぶ、そしてそれを海外の、まさに台湾あるいは香港、それからソウル、上海、バンコクという場所に朝届けて、午前中には、そこでオフィス内に荷物が届く。逆に、それらの五つの拠点からも沖縄に届いて、日本に荷物が届くという形でございます。

これをやはり国家的なプロジェクトとして、沖縄の振興だけでなく、日本のアジアの一員として進めるべきであろう、支援をするべきであろうと私は思っておりますが、本田局長から御見解をお願いいたします。

○本田政府参考人 お答えを申し上げます。

ただいま御指摘がありましたとおり、那覇空港自体の立地がアジアの主要都市から比較的等距離にあるということに着眼して、これらの都市を結ぶ国際航空物流の中継地点として那覇空港を活用しよう、これはちょうど沖縄県が進めておられます国際物流拠点形成構想の支援にもなるということで、御案内のとおり、全日空が平成二十一年十

月からスタートしたプロジェクトでございます。私も、このプロジェクトの重要性にかんがみ、空港内の貨物エプロンの整備のほか、航空機燃料税あるいは着陸料等の大幅な軽減を実施しておりますとともに、国際航空政策の分野でも、フォワードターによるチャーターを認めるといった規制緩和、こういったものを行うことによって、こうした物流の推進の支援をさせていただきたいと考えております。

○田中(康)委員 時間が参りましたが、同時に、沖縄に運んだ飛行機に沖縄の物産、果物であったりあるいは花卉というものを積むこともできます。御存じのように、スキポール空港は、日本の検疫官が行って、そしてスキポールで検疫をして花をオランダから運ぶことによって、日本の空港に到着してすぐに市場に届くという形でありまして、これは、全日本空輸という一会社の仕事ではなく、日本全体の、沖縄だけでなく、ひいては日本の繁栄のために思っております。

本日は、新千歳国際空港に関しまして、御存じのように、旅客はシンガポールからニューヨークまでは直行便が飛ぶようになって、カーゴというのは大変に重いので、いまだアンカレジであつたり到着してありますが、千歳の場所のカーゴというものを二十四時間の中でより充実させていけば、欧州から、北米から届いたものが、日本で、荷物をそこで中型機に、小型機に仕分けしてアジアへと届ける。日本がファーストと呼ばれているのは、極東の外れなだけではなく、まさに、アメリカ、そしてアジア、オセアニア、ロシアという、よい意味でかなめの場所にあるという点もお話ししたいと思いましたが、時間が来ましたので、次回にいたしたいと思います。

それでは、これにて私の質問を終わります。ありがとうございました。

○小宮山(泰)委員長代理 次に、竹内譲君。

○竹内委員 おはようございます。公明党の竹内でございます。きょうは、私も地元が京都なものですから、関

西新空港の問題は大変関心を持っておりまして、また、かつては、二十五年くらい前は、私もこの関西新空港のプロジェクトの末端に係属していたということもございます。本場に当時は夢がありまして、関西も、新空港をつくって大きく飛躍する、東京に負けない大変な勢いがあつたと思ふんですけども、残念ながら、その後、バブルの崩壊後、なかなか新空港の運営も芳しくないというところで、一方で借金だけが積み上がるといふ中で、非常に心配をしていたんですが、ようやくここに至つて一つの方式が提示されまして、結論から申し上げますと、私もこの方式には賛成をしておる、ぜひとも成功をさせてもらいたいというふうにも思つておる次第でございます。

とは申せ、幾つかの問題点もいろいろございまして、重複するかも知れませんが、基本的なところを確認させていただきたいと存じます。

まず、この一・三兆円の借金でございますが、かつて、国土交通省が平成十四年に試算を出しておりまして、仮に予測の伸び率が五〇％を下回るなど、関空会社の経営が悪化しても、国が今補給している毎年九十億円の政府補給金を三十年間交付すれば、平成四十九年度には長期有利子債務残高がゼロになるという試算を出したことがあるんですね。

そういう意味では、あえて聞くんですけれども、ゼロになると試算しながら、今回、このスキームを出された理由というものを改めて御答弁願いたいと思います。

(小宮山泰委員長代理退席、委員長着席)

○大島国務大臣 今回、この法律案を提出させていただきまして、今御指摘のように、いろいろな試算というものをこれまでもさせていたございました。しかしながら、いろいろ、御意見といたしますが、この委員会でもこれまで御質問等々がございましたが、刻々と世界的情勢も変わっておりまして、日本国内の経済情勢というのも変

わつてきております。そういう意味で、今後、将来を考えたときにどうすべきなのか。先ほどから御質問をいただきましたように、関西国際空港も大変すばらしい空港でありますし、伊丹空港も地域の方々にとって必要なものである、大変便利なものである、使いやすい、こういうこともございました。そういうものを、将来を見据えて、今後どうすべきか、こういうときに、今御指摘の一・三兆円もの巨額の負債というもののどういう形で対処していくかというときに、今回、このような法律案を出させていただきたいということにさせていただいたところであります。

いづれにしても、収益性にすぐれた伊丹空港との経営統合というものをを行うことによって、民間的手法による両空港の経営、間接部門の経費削減等による収益の改善を図ることができらるだろう。さらには、この統合等々を行うことによって、LCCの拠点化や貨物ハブ化等、関西国際空港と伊丹空港との連携をとることによって国際的にも位置づけは大きく展開するのではないかと、このようなことも考えたところであります。

そういうことから、両空港の事業価値の増大を図り、できるだけ早期に公共施設等運営権の設定を実現することを目指し、関西の、東京の首都圏空港と並ぶ国際的な拠点空港として再生、発展を図りたい、このような考えを持って今回の法律案を提出させていただいたところであります。

○竹内委員 わかりました。

次に、ちよつと確認でございますが、この一・三兆円の負債につきましては、新しい運営会社とそれから土地保有会社に債務の負担がどのように割り振られるのか。今回の法律をよく読んでおりますと、現関空会社の債務は両方の会社に関連債務として一・三兆円ずつ残るといふ法案になつていふように思ふわけでありまして、その点、確認したいと思ひます。

○本田政府参考人 お答えを申し上げます。御指摘のとおり、現在の関西空港会社の負債、

一兆三千億円でございしますが、そのうち、新開空会社は承継する資産に見合う負債を負い、残りの負債は土地保有会社に残るといふ形態になっておりますが、その際に、両社の負債につきましては、連帯債務とすることによって、形の上でどちらの会社の負債として整理されるにかかわらず、開空、伊丹両空港の事業収益全体を原資としながら確実に返済を期したい、こう考えております。

○竹内委員 ということは、仮に、仮にですよ、一・三兆円のうち五千億を運営会社、八千億を土地保有会社、そういうふうにしてそれぞれ返済していくというふうにしたとしても、債務負担としては両方が一・三兆円を負う、こういうことですね。

それで、次にお尋ねをいたしますが、先ほど品質問があつたかも知れませんが、先ほどから申し上げている政府補給金、今九十億円出しておりますが、経営統合後はこれはどのようにされますか。

○本田政府参考人 現在の政府補給金は、当然ながら、毎年度の予算で計上させていただいており、毎年度国会の議決を経る必要がございますので、将来の補給金の交付について現時点で確定的に申し上げることはできませんが、昨年策定されました国土交通省成長戦略の中におきまして、今回御提案させていただいております「新たなスキームに基づく経営の抜本的効率化を図るまでの間は、激変緩和の観点から、限定的に何らかの支援措置が必要となるケースも想定される」という明記されております。

私どもとしては、コンセンションの実施に向けた関係者との交渉を着実に進める、それは当然であります。それとあわせながら、新会社の経営状況を踏まえて、必要な措置について検討してまいりたいと考えております。

○竹内委員 当面は、当面はというののもいつまでの話かという問題もあるんですが、九十億とまで言わなくても、例えば七十五億を二十年ぐらい出す、そういうこともあり得るという理解でよろしいでしょうか。

○本田政府参考人 私どもとしては、今回の開空、伊丹の経営統合、まずこれが果たされた後、なるべく早期にコンセンションという形で一兆三千億の対価でこの事業運営権を引き取つていただきたい、その際にはもはやこうした政府からの補給金は不要になるのではないかと考えております。

○竹内委員 そこで次に、通常、会社の統合という場合は、それぞれの株式価値を決定するわけですよ。ですから、今回であれば、まず、伊丹を株式会社化した場合にはどういった価値になるか、また現在の開空会社の一株当たり価値、株式価値は幾らかということを決めた上で経営統合するというのが普通のやり方だと思うんですが、今回はちよつとそれとは違うやり方になっておるわけでありまして、このように変更された理由はどういう理由でしょうか。

○本田政府参考人 お答えを申し上げます。二つの空港の経営を統合する手法としては、開西空港を運営する会社と伊丹空港を運営する会社をそれぞれ別に設立し、例えば持ち株会社のもとで統合するという手法も考えられたわけでございますが、その場合の問題点として、伊丹空港につきましては利益が発生することが予定されておりますので、それに対して税が課されるということによって課税の流出が起きてしまうという点が一つございました。

それからもう一点、やはり両空港の事業価値をなるべく最大化するためには単一の経営者のもとで一体的な経営を行うことが望ましい、こう判断した結果、今般の両方の空港を一気に経営統合するという案にさせていただいた次第でございます。

○竹内委員 それに関連するんですが、今回、地元自治体とか民間企業からも資本参加を促すというふうな発想はなかったんでしょうか。

○本田政府参考人 お答え申し上げます。

実務的にはそういう案も考えられましたが、開西空港、伊丹空港の今回の経営統合に当たっては、最終的に、コンセンションができる限り有利で円滑に実施できるよう最大限配慮する必要があるございました。このため、新会社は国一〇〇％出資の株式会社とすることによって、この場合には株主が単一になりますので、より有利で円滑なコンセンションの実施が可能となるわけでございます。

また、仮に、現在と同様に地元の自治体の方々にも出資していただきました場合には、実は出資財産全体の資産評価が求められるわけでございますが、これを国一〇〇％の出資会社にいたしました場合には、こうした評価を省略することができ、より円滑に経営統合を実施できる。こういった理由から、国一〇〇％出資ということにさせていただきました。

他方で、現在、開西空港株式会社には地元からも出資を仰いでおりまして、こうした地元の方々から見ますと、やはり空港の運営に対して何がしかの意見あるいは参加をしたいという御希望がございました。このため、今回の法案では、こうした経緯から、開空会社の出資者が引き続き空港運営に意見を述べていただく機会のために、空港運営に関する新会社が主宰する協議会、こういったものを設置させていただきたい、かように考えております。

○竹内委員 そこで、現在の開空会社は一応民間会社なんですね、株式会社です。この問題点です。まず、次の方式に移る前に、現在の問題点をやはり認識しておく必要があると思うんですね。現開空会社の経営における問題点というのはなかったのか。あるとすれば、どういう点にあったのか。その点につきましてお答えを願いたいと思います。

○本田政府参考人 現在の開西空港は、四千メートル級滑走路を二本備えて完全二十四時間運用ができるという意味では、空港の機能としては万全なものだと考えておりますが、他方で、海上建設

により多額の事業費を要したことから、再三申し上げますとおり、現在な約一兆三千億円の巨額の負債を抱えて、せっかくの営業利益を出しながらも、この金利負担によって大変厳しい経営状況にあり、本来の国際拠点空港としての優位性を生かした戦略的な経営あるいは前向きな投資がしにくい、こういった状況がございまして。この点が、現在の開西空港が置かれた最大の問題であると考えております。

○竹内委員 営業利益は何か出るようになりましてけれども、ここに至るまでのさらなる努力というものはやはり求められてしかるべきだったんだらうと私は思っております。

そこで、次の質問に移りますが、今回、もしもリニア新幹線が配置された場合、これはドル箱路線である羽田線がやはり大きな影響を受けると思うんですね。この辺の影響について、どのように試算されておりますか。

○本田政府参考人 リニア中央新幹線のことだと思っておりますが、中央新幹線の名古屋開業あるいは大阪延伸に伴う航空需要への影響というのは、やはり相当先の時代でございます。最終的な所要時間あるいは料金設定等々によって需要への影響の度合いも違うと思っております。その意味では、現在、正確にどれだけの需要への影響があるということをお申し上げる状況ではございませんが、やはり航空の競争力がむしろ低下するという意味において、伊丹空港の需要が相当程度減ると予想しております。

○竹内委員 ある試算では、意外にリニア新幹線は安く乗れる、そういうお話もあるみたいですね。今航空局長がおっしゃったように、相当程度影響があつたらえらうことになるわけでありまして、これをどうするか。先ほどもお話がありまして、あるいはリニアをこまめに乗り入れてもらうのか、この辺はよく考えないといけない問題だろうというふうに思います。ここが分かれ目になるかも知れませんが、そうすると。

それからもう一つは、国家安全保障の観点から、先ほどもお話があったと思いますが、これまでも、空港運営事業については外国資本の参入を規制すべきとの意見もございました。この点について、一応制限を設けられていないというふうにお見受けいたしますが、この理由はどのようなことでしょうか。また、こうした懸念に対してどのように措置を講じていくか、お答え願います。

○大島国務大臣 御指摘の点でございますが、外資規制を設けなかった理由はいかにということですが、関西国際空港の我が国の国際拠点空港としての機能の再生及び二つの空港の適切な、有効な活用を通じた関西における輸送の需要の拡大ですとか、あるいは国際的な位置づけを高めようということでありまして、そこにそういう枠をはめてしまうと非常に明確ではなくなるので、ここについては枠をはめませんでした。

委員も御存じのとおり、かつて、電力会社に対してイギリスの資本が入ってくるというときがありました。当時の経産大臣が判断をして、それについては未然にといいますか、却下したところがあります。やはり国益というものを考えて、最終的には総合的に判断することが必要だ、こういうような形で、今御指摘のような懸念がないような形で運営ができる仕組みとして提起しているところがあります。

○竹内委員 それで、次にお聞きしたいのは、平成十七年に関西三空港懇談会の合意というのがありまして、これで関空、伊丹と神戸の役割分担が決められておるわけでありまして、また、運用制限があるわけでありまして、今回、民間活力を導入するという中で、この合意と経営判断の自由度との関係、経営判断を狭めるおそれがないか、この辺につきましてはどのようにお考えでしょうか。

○大島国務大臣 経営判断の自由度のことについて御質問をいただきました。

基本的な経営というのは自由であることが原則でございますけれども、しかし、自由度といつても、利用者の方々からとるとどうなのか、こういう懸念が生じるようなことではないかと思っております。例えば着陸料なども自由といえ自由でありますけれども、空港法に基づき、国土交通大臣が、届け出を受けて、社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、利用者が当該空港を利用することを著しく困難にするおそれがあるときなどは変更を命ずることができるとしておりまして、そのような形で適切に対応できると考えております。

○竹内委員 これも議論が先ほどからあったと思うんですが、まず、自由に両空港の運用の変更が可能かどうか。例えば国際線就航とかジェット機枠の拡大とか運用時間の延長など、それぞれいろいろあるんですね。この辺はどのぐらいの経営判断の自由度があるのか。いかがでしょうか。

○本田政府参考人 まず、伊丹空港の現在の運用に關しての制約でございますが、これにつきましては、過去、騒音問題による訴訟あるいは調停が頻発したという背景、これに基づいて、平成二年に現空港の存続を決定させていただきまして、地元の間に、地元との間で着陸枠の制限といった今日の制約を盛り込んだ協定が結ばれておる、そういう事実がございます。

そして、今般の経営統合は、関西空港と伊丹空港の経営統合によって、関空の国際拠点空港としての機能の再生、強化と同時に、関空、伊丹両空港の適切かつ有効な活用による関西の航空需要の拡大も目的としております。その意味で、両空港の活用方策については、伊丹空港の現在、着陸枠の活用方策については、伊丹空港の現在、着陸枠の問題も含めて、まずは、こうした観点からなされる、新しい経営に携わる民間の経営判断を尊重していく必要があると考えております。

一方、地元の御理解を得た上で現在の運用があるということを考えますと、運用制限を緩和するに当たっては、やはり地元の御理解を得ることが必要になると考えます。

○竹内委員 これに關連して着陸料の問題がありますね。結構高いんですが、これをさらに上げる

ということとは余りないだろうと私は思っておりますけれども、逆にゼロにするとか。現在でも、関空の場合、国際線が新規に入ってくる場合は二年間ゼロですか、そういうことになっていきますよね。思い切つてそれをもっと拡充するというか、そういう発想、そうすればもっと関空の利用率が高まる可能性もある。

それから、連絡橋なんかもお金をまだ取つていますが、これも、こういうのもゼロにしてあそこでもっとおもしろい施設を中につくれば、周辺の方々がどんどん来るんじゃないか。そうすると、それだけで売り上げが上がつたりいろいろなフィーが入つてきたりしておもしろいと思うんですが、それでもね。関空の中のシヨップでも、二十時までですよ、今まで。そういうのは外国と比べてもかなり制限がきついで、この辺ももっともって考える余地はあるだろう。

それから、もっと言えば、先ほど航空局長もおっしゃつていましたけれども、伊丹の発着枠、ジェット二百回でプロペラ百七十というように今に今なつていますけれども、最近ではジェット機も騒音がかなり低くなつてきましたから、この辺もよくよく地元に対して説明すれば、さまざまな柔軟な発想はあり得るんじゃないかな、こういうふうにも思つておるんですね、その辺についていかがでしょうか。

○本田政府参考人 まず、着陸料の設定、これはまさに民間企業としての経営者の判断によるところが大きいと思います。ちなみに、御案内のとおり、ほとんどの主たる空港におきましては、着陸料を下げることに比べてより多くの航空機を空港に呼んで、そして逆にターミナルビルでの収入で全体としての収益を上げる、こんなビジネスモデルもございまして。その意味では、着陸料の設定といたつたことについて、かなり自由度を高めていく必要はあるかと思ひます。

ただ、伊丹空港の運用の問題につきましては、先ほど申し上げましたように、やはり地元との約束、あるいは地元との合意がございしますので、

それを念頭に置きながら対応していく必要があるかと思ひます。

○竹内委員 あと、今回、神戸空港が、一応地方空港扱いというんですか、経営統合の対象としては外されているわけでありまして、この辺は、今後神戸空港をどのように位置づけるべきか。三空港の使い方というものをやはりもうちょっと考える必要もあるんじゃないか、このように思つておるんですが、この点につきましてはいかがでしょうか。

○本田政府参考人 お答え申し上げます。

今回は、関西空港を国際拠点空港として再生、強化する必要があるという観点から、まずは、現在私ども国が運営し、かつ収益性にすぐれた伊丹空港との経営統合を行う、こういうことからこの法律案を提案させていただいて、次第でございますし、この提案に当たりましては、昨年九月から神戸市等を含めた地元の方々とも十分調整を行つて、最終的に御理解を得たものでございます。

なお、神戸空港につきましては、平成十七年十一月の関西三空港懇談会の合意に基づいて運用されておまして、今後、神戸空港の取り扱いをどうするか。これをもし見直しあるいは変更するということがあれば、改めて地元関係者の合意をいただく必要があると考えております。

○竹内委員 時間も迫つてきたわけでございますが、最初に申し上げましたように、コンセツション方式というのは大変評価をしております。公共事業というのは、これまで国や地方自治体がほとんど引き受けて、国債や地方債を発行してやってきたわけでありまして、しかし、そのおかげで日本全体としては大変財政が悪化している。そういう意味では、国債、地方債だけではなくて、やはり民間でできることはどんどんやってみよう。アメリカの場合は、御存じのように、レベニューボンドというのが大変発達して、州政府の三セクが主体として、空港とか上下水道とか病院とか有料道路とか、そういうのも事業債として発行

して、しかもそれは、地方政府が全然保証もしない、民間の債券として回している。それで、三十年とか五十年とかで返済していつている。それが毎年二十兆円ぐらいいは発行されているわけで、総残高でいけばもう数百兆円になっているわけですが、アメリカの財政健全化には全く関係のない数字なんです。これが日本の場合には地方債として八百兆円や一千兆の枠内に入っていて、大変大変だと言っているんですが、アメリカの場合は、そういうレベルで二ユー債は全然外れているわけですね、政府債務からは。

そういう意味では、今後は、こういうレベル二ユー債と同様に、コンセッション方式などもどんどん活用していく必要がある。そうすれば借金をふやさなくても済むんじゃないか。逆に、例えば仙台空港とか、あちらの復興に当たっても、今国営でやっているものを乗りかえていけば、債務を減らすことだってできる、コンセッション方式とかレベル二ユー債の発行という形であれば。

そういうふうには、今後の東日本大震災の復興のために、これはぜひとも成功してもらいたい事例だというふうには思っておりまして、そのような意味で、東日本大震災の復興も含めて、このあたりの決意を大臣にぜひお聞かせ願いたいと思います。

○大島国務大臣 ただいまの御指摘でございますが、私もかつていろいろと調査といいますか調べましたが、イギリスがPFIというのを初めて導入しまして、公共的なものを、いわゆるプライベート・ファイナンス・イニシアチブというものを導入して成功したという事例がありました。それ以来、民間資金あるいは民間の知恵をどう生かすかというような流れが随分強まってまいりました。

今回の大震災の復興事業につきましても、御指摘のように、民間の知恵や民間の資金を大いに活用して復興することが大変大事だと思いますので、御指摘の点を踏まえて私どもも取り組んでまいりたいと考えているところであります。

○竹内委員 これで終わりますが、ぜひとも、民間活力を生かして、財政健全化と両立するように復興を、国土交通大臣が特に大事だと思っておりますので、その辺をよろしく願います。

○古賀委員長 次に、穀田恵二君。

○穀田委員 東日本大震災前の二月十七日に、私は、予算委員会において日航の安全問題についてたどりました。大島大臣は、絶対安全の確保の観点から、日航への立入検査の実施を指示しました。その実施状況と結果の報告を求めたいと思います。

○大島国務大臣 穀田議員の御質問でございますが、確かに、航空行政は絶対安全というのが大前提である、こういう御指摘をいただきました。私どもも、今日、そのような認識に立っているわけでありまして。

御指摘の立入検査の件であります。日本航空に対して、二月二十三日から三月三十一日までの間に、日本航空及びその委託先に対して二十三日、運航便に対して七十三件の立入検査を実施いたしました。

この結果、日本航空において、個別の安全上のトラブルについて、その原因分析や評価、再発防止策の徹底等の対応がとられていることを確認いたしました。また、これらのトラブルの発生状況に増加傾向は見られませんでした。しかしながら、大型機の急速な退役等に伴う各職員の業務内容の変化に起因すると考えられるトラブルも発生していることから、さらに積極的な安全施策を講ずる必要があると認められました。

これを受けて、日本航空では、運航の安全性を一層向上させるため、教育訓練等人材能力の強化、より効果的な安全管理システムの構築を行う計画であるという報告を受けております。

国土交通省といたしましては、日本航空の取り組みを監視、監督し、引き続き、御指摘のように絶対安全というものを踏まえた同社の運航の安全確保に万全を期してまいりたいと考えているところ

であります。

○穀田委員 質問して約二カ月間たちます。職場の現状はどうなっているかということで、絶対安全の確保が進んでいるか、さらには、現場の実情については私は改めて労働者から話を聞きました。やはり、整理解雇や成果主義の徹底、さらには、賃金、労働条件の切り下げなどの影響で転職する若手層がふえているそうです。

さらに、先ほど大臣は、再発防止の徹底や労働内容のそういう意味でのトラブルという話はありましたけれども、私が聞いている限りでは、不安全事例が一層ふえて、職制も、どうしてこんなことが起きるのか、どうしたらよいかという形で嘆きようになっていると言われています。私も、見ているところ、実情はより深刻になっているんじゃないかと思っています。

この問題については再度日を改めて、お互いの認識の問題について突っ込んで議論していきたいと考えています。問題提起だけしておきたいと思っています。

そこで、次に、航空法の改正案の問題です。私も、この法案については、国際民間航空条約附属書の改正等に対応した改正であって、賛成したいと考えています。

航空法改正案で、一つは、新たに准定期運送用操縦士の資格を導入する目的が何か、安全性の向上になるということの間違いないか確認したい、これが一つ。もう一つは、新たな資格について、現行制度と同等以上の安全性を確保するというけれども、どのように担保するのか。この二点について答弁を求めます。

○大島国務大臣 二つの点について御質問をいただきました。

まず第一点であります。准定期運送用操縦士制度というものは、その養成において、初期段階からエアライン機の運航環境を想定した訓練を長期かつ重点的に実施して、エアライン機の操縦能力を的確に付与し、安全性の向上を図るものであります。

当該資格の訓練内容につきましては、先ほど御指摘をいただきましたが、国際民間航空条約附属書において、エアライン機の副操縦士として、現行の事業用操縦士資格と同等以上の操縦能力を付与するものであることが求められております。

このため、国土交通省といたしましては、現行制度と同等以上の安全性を担保するため、航空運送事業者等が策定した訓練内容を審査するとともに、立入検査を通じて養成状況や資格取得後の運航状況を確認することにより、当該資格者の養成が国際民間航空条約附属書の要件に基づき的確に実施されるよう、航空運送事業者等に対し指導監督をしていく所存であります。

○穀田委員 国が監視、監督するということがすよね。ただ、監査とか立ち入りとかいっても、もともと、日本航空やその他、さまざまな事象があったときでも指導監督していたんですよ。それでもこれが起きていくわけですよ。

ですから、私は、国際民間航空条約並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続の規定に基づいて、この准定期運送用操縦士に関して、制度の運用を監視、監督する第三者の組織を幅広い有識者の参加を得て構成して、安全の検証も行っていくべきじゃないか、こういうことについて検討を求めておきたいと思っています。

次に、関空の問題について質問します。東日本大震災と関連して、関空の津波等の防災対策についてであります。

この対策をどうとっているか。四月十四日付の産経新聞の報道では次のように述べています。関西空港は、「マグニチュード八・五程度の南海・南海地震が発生した場合、空港島に押し寄せ

る津波の高さは三・三メートルにとどまると想定。島の護岸の一番低いところでも海面から三・七メートルあるため、「現時点では大丈夫」と関空会社は述べていると報道しています。私、それを信用できるだろうかと思うんですね。

関空は、一期も二期も、造成した直後から地盤沈下問題が大きな話題になりました。一九九四年

以来、平均して五から六メートル沈下し、当初の沈下の想定よりも大きいんですね。埋め立て開始から比べると十五メートル二十四センチも沈下しているところもあるような現状であります。

もう一点。既に二〇〇六年に、近畿・中部圏の地震対策を進める中央防災会議の専門調査会が、関西空港の西側に伸びる大阪湾断層の断層帯の地震、マグニチュード七・五が発生した場合、関西や大阪府泉佐野市など、震度六強の揺れがあり、五メートルの津波が押し寄せると推計しています。先ほど引用した産経新聞も、東日本大震災では、最大高さ十数メートルの津波が押し寄せたと推定される地域もあると報道しているような状況です。

以上のような点を考慮し、津波防災対策の再点検をすべきではないか。いかがですか。

○大島国務大臣 御指摘の点でございますが、先ほど御指摘いただきましたように、現在の想定というものは、関西空港においては、津波については、東南海・南海地震による津波については高さが一・七メートルということを想定し、その範囲内では関西空港が被害を受けることはないということでございますが、しかし、御指摘のように、この一・七メートルというものを超える津波が来る、こういうことを考えたときにどうするかということも、検討することが必要だろうと思っております。

したがって、関西国際空港株式会社においても、今般の東日本大震災を受けて、津波地震対策を検討する専門チームを発足し、旅客、従業員の安全を確保するため、想定を超える津波が発生した場合の影響等の検証作業を進めておりまして、今後、これに基づき、避難場所及び避難誘導方法の見直し等を行う予定と聞いております。

○穀田委員 大臣、津波の想定の高さというのは一・七メートルなんですけれども、平均満潮位というのは一・六あるんですよ。だから、一・七というのは、何となくすぐ低い方の数字を言わはるんだけれども、合わせるとそれだけでも三・三な

んですよ。しかも、今度の東日本大震災というのは、そういう意味での想定を超えて、十数メートルあったというふうな現実がまず一つある。もう一つ、大体、あそこ空港島というのは沈下がとまったわけじゃないんですよ。この四年間でも毎年七センチ沈下しているんですよ。七センチという、二十年でいったら百四十センチ沈下するんですよ。とまっていけないんですよ。この二つ目がある。

それから三つ目に、埋め立てだから確かにいろいろな方策をとって前より頑丈だと、すぐ航空局がこうくるわけですよ。それで大丈夫かということ、地震による液化化も起こり得るということとは、それは想定しなくちゃならぬわけですよ。ね。しかも、島をつなぐ橋脚は大丈夫かという問題もある。だから、想定外を想定しての対策が重要だということの指摘もあるわけですね。

私は、先ほど専門チームを立ち上げたという報告がありましたけれども、やはり国交省としても、この問題については、いわば旅客だけじゃなくて、命の安全、そういうものがかわる重大問題としてきちんとした再点検と指導をしないと、聞いていますというような話ではあきまへんということだけ言っておきたいと思っております。

そこで、統合内容の問題、統合問題について今度は少し質問をしたいと思っております。

本法案で関空と統合しようとする伊丹空港は、市街地を周辺に控えた空港として、歴史的にも、航空機騒音など、周辺環境対策や安全対策が重要な課題でありました。ですから、毎年、十一市の方々は、出身の議員とも懇談するなど、さまざまな環境対策の要望をしてきたことは御承知のとおりです。

一九六七年以降、八千二百億円を超える国費も投入されてきました。発生源としてのジェット機枠二百機など発着回数枠、午前七時から午後九時までの時間制限等の運用規則や住宅騒音防止工事など、周辺対策もとられてきました。これまでは国直轄だったから、国が責任を持つ

て行ってきました。今回の法案では、関空と統合した新会社がこの事業を行うことになります。この新会社は、まだ一〇〇％国が出資しているけれども、法案では、さらに新たな公共施設等運営権というものを設定して、民間事業者に売却することになります。民間事業者では、効率化、コスト削減が優先され、安全、環境対策がおろそかにされる懸念がある。

一つ、この事業運営権を取得した民間の空港運営権者が安全、環境対策を事業として営むのかどうか、二つ、安全、環境対策の確保に責任を持つてきた国はどう関与するのか、明らかにされた。

○本田政府参考人 お答え申し上げます。

関空、伊丹経営統合後も、やはり伊丹空港の安全、環境対策は極めて重要な課題だと考えております。

このため、今回の法案提出に先立ちまして、伊丹空港周辺の地元自治体、いわゆる十一市協の方々と合意をさせていただいております。確認書を取り交わさせていただいておりますが、その中で、「大阪国際空港の会社化後にあつても、国土交通省は責任を持って、同空港の運営会社が協定の趣旨に則り同空港の安全・環境対策を適正に実施するための方策を講じるものとする」と明記させていただいております。

さらに、新しい会社がコンセツションを実施して、コンセツションの運営事業者が伊丹の安全、環境対策事業を行うこととされた場合のスキームでございますが、この場合には、航空機騒音防止法に基づきます法律上の関係事業の実施主体はコンセツション事業者となります。また、安全、環境対策の実施につきましましては、コンセツション契約の中にその確実な実施を盛り込むこととしていただいております。

これを背景に、もしコンセツション事業者が、安全、環境対策を含め、事業の運営を適正に実施しない場合には、新関空会社自体が、民間資金法に基づき、指示あるいは運営権の取り消しを命ず

ることができるとともに、私ども国土交通省も、新関空会社に対し、コンセツション事業者への指示、取り消しを命ずるといった形で、コンセツション事業者であろうとも、安全、環境対策の適正な実施を担保してまいりたいと考えております。

○穀田委員 今ありましたから、この法案とPFI法、関連諸法は、それ並びに地元との合意ということでの仕掛けになっていると理解してよろしいですね。

では、同じく、将来、伊丹空港を廃止するかどうかの決定や、跡地を売却する場合にはだれが決定するのかということ、その場合、民間の空港運営事業会社に国はどのように関与するのか、明らかにしていただきたい。

○本田政府参考人 まず、伊丹空港の廃止……(穀田委員)もしですよ。将来と呼ぶのは。その意味では、今回の経営統合自体は、関空の国際拠点空港としての機能の再生、強化と同時に、関空、伊丹両空港の適切かつ有効な活用による関西の航空需要の拡大を目的としております。

したがって、その際に、将来的に伊丹空港を具体的にどうするか、どう活用していくかということにつきましては、やはりコンセツション事業者の経営判断を尊重してまいることになります。仮に伊丹空港の廃止というような議論の場合には、法律上の手続として申し上げますと、航空法第四十四条の規定に基づきまして、新関空会社を通じて、コンセツション事業者が、伊丹空港の供用廃止の許可を申請することが必要になってまいります。その際、航空法第四十四条の規定により、国土交通大臣として、廃止が適当かどうか、その判断を行うことになろうかと思っております。

○穀田委員 簡単に言うと、先ほどの枠組みと同様な形で、一定の縛りがあるというふうに理解してよろしいということですね。そこは確認します。では、コンセツションの試算における事業収入

と実績の問題について質問します。

関空の債務を一・三兆円として、債務返済のための、民間の空港運営事業会社に売却するための試算をされています。その試算で、より現実的だと言われているのは、頭金を四千億円とし、残りを三十年ないしは四十年で分割払いする試算であります。十年後の分割払い額は、三十年返済で四百五十九億円、四十五年返済で三百四十九億円、その場合の全事業営業収入は、毎年一％関空の需要が伸びるという前提で、三十年返済で千五百九十五億円、四十五年返済で千四百四十六億円と試算されています。

そこで、現実はどうか。二〇〇九年度の連結決算で、関空の営業収益は八百六十五億円、伊丹が百五十億円、合わせて千三百億円程度ですね。一千百億円程度だと、返済に必要な一千四百五十億円から一千六百億円の営業利益には全く足りない。これまでの実績を見ても、関空の最高の営業収益は、二〇〇〇年度、一千二百二十億円。伊丹を合わせても一千四百億に達していないんです。営業収益が需要予測どおり伸びても、債務返済のために、ほとんど利益、もうけにならないんじゃないのか。

したがって、先ほどの質疑とは逆なんです、私は、経済界からもハードルが高いと懸念の声が上っているわけで、そんな空港の運営権を本当に買う人がいるのか、だれが買おうとしているのかということについても見解を聞いておきたいと思います。

○本田政府参考人 コンセッションに応じられる、つまり契約の相手方ということでありますから、確実にそういう方が出られるかどうかというのが申し上げにくいと思います。

一月に発表させていただきました試算は、もう一度繰り返しになるかと思いますが、両空港の売上高合計で、十年後でありまされども、一千四百五十億円の売上高があれば、四千億円の頭金に対して、四十五年間、年五％の利回りを出す、そういった形が実現できるということ

で、問題は、まさに先生がおっしゃいましたとおり、一千四百五十億円というものをどう評価するかだと思います。

この点については、確かに、例えば二十一年度は、関西空港の売上高というのは九百億を切っておりま。ただ、かつて、関西空港の過去最高の売上高では千二百四十億円という実績がございました。それから伊丹空港、これは現在、国管理の状態において百五十億円の売り上げがござい。これを簡単に伸ばせると言うことはできませんけれども、今申し上げました関西空港の実績たる千二百四十億円と伊丹空港の現状である百五十億、これを足し合わせますと約一千四百億ということなものですから、これを一月に地元提示させていた、たいた際には、可能性なきにしもあらずというのが大方の受けとめ方だったように思います。

○穀田委員 今最後に言ったことが重要でして、なきにしもあらずなんです。だけれども、お互いに使っている数字は同じやねんから、それは無理でつせと言っている方と、それから、なきにしもあらず。なきにしもあらずと無理でつせという、どちらかという全体としては私の方の意見に近いかなと思うんですけれども。

いろいろな意見の違いはありますが、形ばかり統合しても、私は、需要が伸びなければ収益は上がらず、債務を返済できない。だから、統合、統合というので形を追求するんじゃないで、やはり関西地方の地域経済を活性化させることはどうすべきか、そしてどうしたら航空需要が伸びるかということの方策を検討することこそ先決ではないかということをお考えます。

ですから、多分、大畠さんに聞いたら、それはそれとおりだと言うと思うんですね、先ほどもうなずいていますから。私は、根本の問題がそこにあるということが、どうもこの間の反省がないんじゃないかなというふうな考えざるを得ない。ここからは意見は違うわけですね。

そこで、そもそも関空の一・三兆円の債務はな

ぜ生まれたのか、改めて考えてみる必要がある。その際、同じ国際空港の羽田空港の現況と比較してみたいと思うんです。昨年、第四滑走路が供用されましたが、事業費は幾らで債務が幾らあるのか、その理由は、簡潔に。

○本田政府参考人 お答え申し上げます。

羽田空港の第四滑走路の整備に要しましたいわゆる再拡張事業の総事業費は、約七千三百億円でございます。このうち資金調達につきましては、国費が十分の三程度、それから財政投融资資金が十分の五、これに加えて、地方公共団体からの無利子貸付金が十分の二、貸付金が十分の七、こういった状況でございます。

○穀田委員 債務は。

○本田政府参考人 失礼しました。

七割が債務ということになります。

○穀田委員 羽田空港は国直轄で、国が財政面を含めて責任を持って実施した。ところが、関空は株式会社方式をとりました。つまり、関空の巨額の負債の大半とは、本来国の責任でつくるべき国際空港を民間活力導入路線による株式会社方式で推進した、ここに原因があると私は考えます。その上に、過大な需要予測に基づく二期工事を進め、負債を拡大した。当時の自民党政権や関西財界などは、関空の建設で関西経済は活性化すると、バラ色に描いてきました。それは皆さん御承知のとおりです。ところがどうだったか。りんくうタウンの破綻を初め、周辺の地域経済は衰退し、惨憺たる状況に陥っています。

ですから、何か当時バラ色に描いたことに対する反省もなければ、こういう問題について、何でこんな借金膨らんだかという仕組みだとか、そういうものの説明もしないでやっていいのだから、こういう民活方式の推進政策が、このやり方が巨額の負債を生んだと私は考えるんですが、大臣の見解はいかがでしょう。

○大畠国務大臣 過去のさまざまな経済状況の中で、その当時はその当時として最善を尽くしてきたものと思えます。しかし、結果的にどうかと言

われますと、今、穀田議員から御指摘のような側面もあったと思えます。

現時点で、これからどうするか、こういうことを考えたときに、先ほど竹本議員からも御指摘いただきましたように、すばらしい関西空港がある、そして伊丹空港というものもある、この二つを何とか経営一体化して、より関西圏のアジア地域における拠点空港としよう、こういう構想も私は一つの考え方としてしっかり持つことが必要だと考えております。

ただ、そのときに、では、今回の法律案で二つの空港を一体運営すればそれでいいのかというと、それだけではとどまらずに、どうやってお客さんが来てくれるのか。こういうことについては、関西圏の経済界の方々の御協力もいただきながら、また、国としても、関西地域の魅力はどう高めるか、経済的にも観光的にも、あるいは、飛行機、鉄道、道路、港、総合的に関西地区の強化というものが必要だろうと思えます。

したがって、今回の法律を提出させていただくことを一つの契機として、さらに一層、関西地区の日本における基盤の強化というものもあわせて行っていくと私は考えております。

○穀田委員 この問題を考えるときに、やはり今、大畠大臣からありました、過去の経済状況のもとで最善を尽くしたか、本当にそうかどうかという検証がまず必要です。

その当時も、一連の問題はありますが、規制緩和すればバラ色になるということを随分吹聴したものです。このときにも、関西の経済の活性化に必ずつながるというふうな言ったものです。そこがなぜいかなかったのかという反省も全くないんです。そういうことについて、省からも、それから、当時は自民党がやっていたわけですが、それらの方々からも反省は全くないんですね。簡単に言うと、これだけ負債がふえてどうするかということで、そこに統合を考えるとどう思うかなんですよ。だから、私は、そこに問題があると。

だから、今大臣がおっしゃったように、まず第一に、過去の経済状況で最善だったのか。それから、そういう私が言う側面もあったというんだつたら、どの側面で、何が問題でそれを正すのか。それから、一体化しても完全にうまくいくとは限らない。その意味では、経済界の協力なんかもとというので、その方策について議論されて、そこで、例えば関西地方における経済活性化と空港活用についてこういう方向を出そうじゃないかという話が大きく議論されてここに提案された節もない。こうなりますと、何が残っているかという、統合だけ残っているという話なんです。これを私は言っているんですよ。

だから、関空の債務がこんなに巨大になったという問題でいいですと、民活方式の破綻が明らかなんです。民活方式が失敗して、その穴埋めに伊丹空港の収益を充てる。これが統合案の本質と言えると私は思います。

ですから、関空の巨額負債を発生させた原因と責任の究明もなく、国有財産である伊丹空港を民営化して関空の負債を穴埋めするやり方では真の解決にならぬと私は考えます。ですから、関空が巨額の負債を抱えた大もとの原因にメスを入れて、責任の所在を説明することが先決だ。

あわせて、関空の負債の解消について言うならば、事業運営権の売却など民営化を前提にするんじゃないと、民活方式を改めて、羽田空港と同様に、国が直接管理運営する空港として債務の解消を目指すべきであると私は考えます。その上で、先ほど述べたような立場での検討を踏まえて、関空、伊丹の一体的運営などについて住民参加による議論を進めるべきである、これが私どもの考え方だということについて述べて、質問を終わります。

○古賀委員長 次に、中島隆利君。
○中島(隆)委員 社会民主党の中島隆利でございます。

二法案の質問の前に、最初に一間だけ、日本航空の再建問題に関連してお尋ねをしたいと思いま

す。

日本航空は、三月の二十八日に、銀行から融資を受けました二千五百四十九億円をもって、七年間かけて分割返済する予定だったんですが、負債を一括返済して、更生手続が終了いたしました。他方、昨年末に日本航空は、パイロットと客室乗務員合わせて六百六十五人を整理解雇いたしました。その人数は、百四十六人がその後解雇無効を訴えて、今訴訟が起っております。これだけ早期に更生手続が終了し、当初の希望退職目標を上回る早期退職があった中で、大量の整理解雇は極めて遺憾だと思っております。

稲盛会長は、二月に日本記者クラブで、解雇した百六十五人について、会社に残すことは経営上不可能ではなかった旨の発言をされております。三月三十一日にはグループ社員に生活調整手当も支給されたと聞いております。そうしますと、この百六十五人について、経営上の判断として解雇する理由は見当たらないのではないかとこのうふうに考えております。

そこで、大臣にお尋ねいたしますが、日本航空の更生手続がかくも早く終了したこと、しかしながら百六十五人も職員が整理解雇されたことに對する認識をまずお尋ねいたします。

○大島国務大臣 中島議員からの御質問にお答えを申し上げます。

御指摘の点でございますが、日本航空については、御指摘のように、更生計画に定める不採算路線からの撤退、また人員削減等を行うというような形で進めた結果、ことしの三月二十八日に会社更生手続が終了いたしましたことは御指摘のとおりであります。国土交通省としてこれらの動きを見ておりますが、日本航空の再建というのは、更生計画に従って着実に進行しているものと受けとめております。

なお、御指摘の整理解雇の件でございますが、国土交通省としては、民間会社としての再建のための一つの経営判断、こういうこととして受けとめております。ただし、安全な運航の確保という

ものが大前提でなければならない。先ほど穀田議員からもお話ありましたように、絶対安全というものをご前提として、基盤として更生計画が進められるように求めてまいりますし、これらが不可欠であると考えております。

この整理解雇の受けとめ方でございますが、現在、訴訟が提起されている、こういうことで、裁判の状況にありますから、司法の判断を私どもとしては見守りたいと考えているところであります。

○中島(隆)委員 この問題については、更生計画の当初からの委員会でもそれぞれ指摘をしてまいりました。

今答弁がありました。民間の更生計画だということですが、特にこの更生計画の実施は、御存じのとおり、一万六千人のグループ全体の削減も目標を達成し、希望退職の目標が、千五百人だったのが千七百六人、こういう達成をしたわけでありまして。

しかし、これは、整理解雇は四要件が満たされなければなりません。その一つは、解雇の必要性。解雇の回避努力をしたのかどうか。あるいは、合理的な人選基準がなされたのか。あるいは、労働者に対する十分な説明があったのか。これらの四条件が整わなければならないわけですが、裁判まで起っているわけですね。ですから、当然、こういうところまでに至る前に、このような更生計画が実現できて、早目に更生計画が達成したわけでありまして、こういう要件が整っていないまま整理解雇がされたんじゃないかというふうに思われます。

特に、民間の更生計画だということでありまして、安全な航空をやる国土交通省としては是正勧告を出すべきではないかというふうに思っています。これについて大臣の見解をお願いいたします。

○大島国務大臣 私ども、この国土交通委員会でも、幾度となく安全というものを御指摘いたしましたが、私どもとしては、航空行政もそうであり

ますし、鉄道に関する問題もそうでありまして、安全というものをまず担保して事業を行うように、この部分については、私も国土交通省の責任として、その問題については追求をしていきたいし、求めてまいりたいと思いますが、民間企業の経営判断については、なかなか私どもは立ち入ることが難しいのではないかと。

したがって、先ほど御答弁申し上げましたように、現在裁判中でもありますし、司法の判断というものを私たちも見守りながら、御指摘の点は私もよく理解できることでありますが、現段階で申し上げられることは、やはり司法の判断を見守りたい、そう考えているところであります。

○中島(隆)委員 大島大臣は、労働運動に精通されておられますので、労働者の立場もおわかりだと思えます。先ほど穀田議員からもありました、整理解雇、更生手続が完了したけれども、現場が大変な状況にある。ということは、安全な運航管理を無視した、余りそういうのを想定しなくて強硬に再建がなされた、その結果のしわ寄せが今働いている人に来ていたわけでありまして。

しかも、整理解雇の百六十五名の人、まさに路頭に迷って、生活ができないという状況にあるわけですから、ぜひこれは、民間会社という形での傍観ではなくて、安全運航のために、指導、勧告も含めて強くお願いをしておきたいと思えます。それでは次に、二法案について質問をさせていただきます。

まず、関西空港、伊丹空港の経営統合ですけれども、新しい関西空港が設立をされます。コンセッション方式、施設の運営権を民間に委託するわけでありまして、民間経営のノウハウを積極的に利用することによって経営の効率化を図ることを目的にしているわけです。現在、関西空港は民間会社であります。一・三兆円の巨額の負債、これを、早期に削減効果がどの程度期待できるのか。先ほど来質問があつておりますが、この一・三兆円の債務を減少させるために、その根拠と見通しを再度お尋ねしたいと思います。

○大島国務大臣 今回の法律案で提出をさせていただきまして、伊丹の経営統合についての、特に関空の債務返済の見通しという御指摘を賜りました。この委員会の中でもかなりの議論を呼んでおりますけれども、関空の一・三兆円もの巨額の負債をどのような形で解決していくか、こういうことが基本として大変大事な点でもござい

す。こういう状況の中で、いろいろと御議論をいただきましたが、収益性にすぐれた伊丹空港との経営統合により収支改善を図るとともに、関空の国際競争力の強化を図ろうということもござい

ます。このような形で両空港の事業価値の増大を図り、できるだけ早期に、コンセツション、公共施設等運営権の設定を実現することを目指しているわけであり

ます。では、こういう形にすれば返済ができるのか、こういうこととありますが、先ほどいろいろ議論をされていきますように、この二つの空港を取り巻く環境というの、私どもも一生懸命国としてバックアップして改善をしてまいりますし、アジア地域における位置づけというの、できるだけ魅力あるものにするようにしていきたいと思

います。そういうことをすることによって、一・三兆円を超える債務を返済することにより、健全なバランスシートを構築していくことができるように期待しているところであります。○中島(隆)委員 経営のスキームを変えて自動的に利益をふやしていく、運営権を徹底させる、こういうような御回答であります。特に、先ほど来質問があつていますが、関西には三空港が取り巻いて

います。三百五十万から千四百五十万、約四〇％減少、こういう減少をしているわけであり

ます。今後、この関空、伊丹空港の航空需要を高めるためにどのような努力をされるのか、この点についてお尋ねをいたします。○三井副大臣 今ほど大臣からも御答弁がござ

いましたように、経営統合だけでは、まさに今先生おっしゃるように、債務の返済ということは、私も、一経営者として考えた場合にはそういうことを思うところでございます。い

ずれにしても、需要拡大ですとか、今、収益改善ということが非常に大事だと思

います。そういう中で、LCCの拠点化ですとか、あるいは貨物のハブ化、こういうことを含めて、関空、伊丹両空港の事業価値を高めてまいりたい。それには、今ほどお話がございましたように、早期にコンセツションを進めていくことが大事な、こういうふう

に思うわけでございます。いずれにしても、これらの施策実現に向けて環境整備を図ってまいりたいと考えております。○中島(隆)委員 十一市のそれぞれの関係自治体、経済界を含めて同意を得られているというところであります。特に今後、伊丹空港それから関空の経営、あるいは旅客者の便に重要な課題でござ

いますので、そのためにひとつ努力をしていただきたいと思います。さて、現在の関西空港株式会社が一・三兆円の債務についてですが、経営統合されて新たな会社で継承するというところでありますが、関西空港の土地保有会社となる現在の関西空港株式会社、このこと、それから新会社、この二つになるわけですが、どのような相応の分担で、割合で継承する

のか、この点についてお尋ねをいたします。○本田政府参考人 お答えを申し上げます。現在の関西空港株式会社の負債、一兆三千億円でござ

います。そのうち、新関西空港会社は、このときに承継をいたします資産、その資産の額に

応じた負債を負い、残りの負債を土地保有会社

が負うこととなりますが、承継する資産の額につ

きましては、本法案の附則の規定に基づき、資産

評価委員が評価を行うこととしております。なお、経営統合時の関空会社の負債について

は、新関空会社と土地保有会社の連帯債務という形で現在法案で御用意させていただいており

ます。た。その中で、統合を検討されるまでは凍結だとい

うこととまで結論、方向が出たんですが、七十五億の補給金が現在されております。やはり統合して経営を効率化して、独自で経営をされるというの

が目的だと思

います。一日も早くこの補給金が解消できるように努力をしていただきたいと思います。次に、伊丹空港の環境、騒音対策についてござ

います。今回の経営統合によりまして、今後、責任を持

って安全、環境対策を講じていく。伊丹では、第一次、第二次、第三次の調停団の確認が交わされて

おります。そこで、環境、騒音対策が継続されると思

については、裁判もされ、そして第一次から第三次までの確認がされております。現在では小さくなっておりますが、毎年二十億から三十億の環境対策が組まれております。ぜひ、これが徹底して確実に行われるような形を望みたいと思います。

それでは最後に、経営統合されます現在の関西空港の土地保有会社、あるいは、新会社の業務がコンセッション方式で民間事業にゆだねられるわけですが、第三セクター方式で、現在、伊丹でも、空港のターミナル運営をする大阪国際空港ターミナル株式会社、こういう事業者がございします。これらも、事業統合によって、ここで働いておられる方々の、職員の対応について十分な配慮をすべきであると思いますが、これについてどう対応されるか、お尋ねいたします。

○三井副大臣 まず、この新関空会社は、現在の関空会社の事業を承継する際に、現在の関空会社職員を新関空会社の職員として引き継ぐことが想定されているところでございます。また、現在の伊丹空港の事務を行っています国の職員についても、国の事業が新関空会社に承継される際に、新関空会社への出向等により引き継がれることを想定しているところでございます。

次に、新関空会社とコンセッション事業者の間で公共施設等運営権実施契約が締結され、コンセッションが実施されたときには、契約に従って事業移行されることとなります。

なお、新関空会社職員の扱いにつきましても当該契約に定めることになり、契約の内容、新関空会社の職員がコンセッション事業者による移転される場合、移行されない場合の双方が想定されますが、いずれにしても、コンセッション契約に当たっては、社員の雇用と生活の安定に十分留意する必要があると考えております。

○中島(隆)委員 時間が参りましたが、特に、日本航空の更生計画の中でも出ましたように、やはり効率化の中で犠牲になるのが働く人たちでございます。ぜひそういう犠牲のないように、今後対応していただきたいと思ひます。

時間が来ましたので、これで終わります。
○古賀委員長 次に、柿澤未途君。
○柿澤委員 みんなの党の柿澤未途でございます。

きょうは、関西国際空港と大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律案と、あと航空法の改正案であります。関空と伊丹を統合して、上下分離を行って、事業運営権をコンセッションで民間売却しよう、こういうものであります。事業運営権の譲渡、コンセッションによって上がった収入で、関空の負債、一・三兆円の償還という解消をしよう。空港整備特別会計、今の空港整備勘定からの補給金で何とかしている関空と非常にうまくついている伊丹を経営統合して、関空の債務削減をとりあえず進めていこうということだと思ひます。

その一方で、関西の空が将来どうなっていくのか、こういう議論については、一つ、ペンディングという置き去りにされているような、そういう印象も持っております。

今回のスキームを見ますと、伊丹空港の将来的な廃港を思い描く方にはそのような方向性が開けているようにも見えるし、一方で、関空より伊丹に重点をシフトしてより収益を上げていこう、こういうふうにも考えている方々にとつては、それはそれでその道筋が開けているようにも見える。つまりは、関西の三空港体制の今後の方向性の議論を置き去りにした、いわば同床異夢的なあいまいなものだと思ひます。しかも、神戸を外して、伊丹の空港ビルを外している。一体運用、一元化と言ふには不完全な、妥協の産物だと思ふに私は思ひます。

このような中途半端なものに本当に買い手がつかのかということも思ひます。しかも、今、航空需要というのは非常に冷え込んだ状況にあるわけでありまして。今まで、さまざまな政府関係企業や法人の民営化が行われて、例えば政府保有株の売却などが行われてきた。NTT株の売却なども時期を見て行われてきたわけでありまして、

こういうものは、やはり高く売れる時期に実行しなければならぬというふうにも思ひます。そう考えると、震災と原発事故と、また経済的に非常に厳しい状況とで日本の経済の将来見通しが極めて不透明な状況にあるこの時期に事業経営権の売却、コンセッションというのをやるのは、極めて不適切な時期に当たつてしまつていゝのではないかと思ひます。そういう意味で、法案が通つたからといってすぐに事業経営権の譲渡というのを慌てて行うのではなくて、コンセッションの実施時期については、高く売れる時期というのを選ばなければならぬというふうに思ひますが、見解をお伺ひいたします。

○大島国務大臣 柿澤議員からの御質問にお答えを申し上げます。
この法律案が成立した場合、コンセッションの実施時期については高く売れるときを選ぶべきだ、こういう御指摘でございますが、私も全くそのとおりだと思ふんです。法律案が成立をしたからといって、即、市場の動向、経済の動向を見ずして売却することではなく、景気の動向や市場環境というものを十分踏まえて対応すべきものと考えております。

したがいまして、国土交通省といたしまして、新会社と協力してコンセッションに向けた環境づくりというものをやっていき、早期に、かつ有利な条件でコンセッション契約が実現できますように努めてまいりたいと考えているところであります。

○柿澤委員 それは具体的にいつまでということになるわけですか。
○大島国務大臣 具体的にいつまでということまでまだ明確に示すところはできておりませんが、いずれにしても、この法律案で仕組みができれば、あと経済的な状況、今、東日本大震災の復興復興に向けて大変な努力をし、経済的にもまだ不透明なところもございしますから、こういう状況をしつかりと踏まえて、そして日本の経済というのが、復興というものを経て一つの見通しができ

る、そして経済的にも大きく立ち直り始めた、こういう状況を見定めて対応すべきものと考えております。

○柿澤委員 国土交通省の基本的なもくろみとしては、このコンセッションの売却収入で一・三兆円の負債を解消しようというのが基本的なもくろみだと思ひます。ただ、今申し上げたような、また大臣から御答弁をいただいたような、こういう時期に経営権譲渡の交渉を行えばそれだけ安く買いたたかれる、こういう可能性も出てくるわけでありまして。

そうした中で、航空局長は先日、これは関空会社の債務返却が目的なので、運営権売却として提示をした価格、一・二五兆円を下回る条件でのコンセッションは現時点では考えていない、こういうふうにお答弁をされております。一月試算の一・二五兆円、この価格を下回る価格になった場合、コンセッションは行ふのか行わないのかということをお伺ひしたいと思います。

○大島国務大臣 御指摘のように、今回のコンセッションを行うというその背景には、今御指摘のような形でございしますから、私も私としては、私たちが目指す価格を下回るような価格でコンセッションを行うということは考えておりません。したがいまして、その環境というものを整えながら、それを上回るような形でこのコンセッションが行われるように、全力を尽くしてまいりたいと思ひます。

○柿澤委員 現状を踏まえて申し上げると、いつそういう時期が来るんだろうかなというふうにも少し思ふところもございします。また、高く売却をできるというふうにも考えると、財務の健全性のマインナス要因、つまりは、新会社が初期段階に背負わされるような承継債務というのか、こういうものは小さければ小さいほどいいでしょうし、また、使用料については安ければ安いほどいいということになるんだと思ひます。

その意味でお伺ひをしたいと思います。
これから土地保有会社と新会社で一・三兆円の

債務負担を割り振ることになるわけですが、それは当然のことながらコンセンションの実施時期までには決められるということになると思いますが、それが最終的に決まるのはどういう段階になるのか、そしてそれはどうあるべきなのかということをお伺いしたいと思います。

○本田政府参考人 今回設立を予定しております新関西空港株式会社は、土地保有会社から土地を借り受ける、これに対して貸付料を払う、こういう立場になります。その貸付料につきましては、土地保有会社に残ります債務の確実な返済を図ることが必要である、他方で、それを払う新関西空港株式会社の安定的な経営を確保する、この二つの要請を満たす必要がございます。

したがって、現在の法案では、国土交通大臣の認可に係らしめるということにしておりますが、その認可基準につきましては、「空港用地の整備に要した費用に係る債務の返済の確実かつ円滑な実施が図られるものとして政令で定める」、こう規定させていただいております。

この認可基準に従って貸付料がどの程度が適切であるかにつきましては、最終的には国土交通大臣において判断させていただきたいと考えております。

○柿澤委員 時期についての御答弁がなかったと思います。

○本田政府参考人 失礼しました。

この法律が成立をいたしました、新しい経営統合、その時期には当然ながら貸付料水準の認可まで実施をさせていただく形になります。

○柿澤委員 今後の関西の三空港の将来像についてですけれども、私は、収益の上がる伊丹を主軸に据えるべきであると考えます。エアラインの本音を聞いても、やはり伊丹から関西への路線移管では航空需要の拡大につながらない、そういう声が聞こえてまいります。やはり、収益の見込める伊丹空港の発着枠の拡大、またプロペラ、ジェット機、先ほどからいろいろ出てきていますけれども、距離等の基準、三発ジェット以下の限定

等、こういう運用制限は基本的に撤廃、緩和をしていく方向で考えるべきではないかと思いが、御所見を伺います。

○本田政府参考人 お答えを申し上げます。

まず第一に、伊丹空港につきましては、過去、騒音問題による訴訟、調停が頻発した。それを背景といたしまして、平成二年に同空港の存続を決定するに当たりましては、発着枠の制限、こういった制約を盛り込んだ協定を地元自治体とともに調停団と締結させていただいております。この事実をやはり一つは大事にしなければならぬと思います。

他方で、今般の経営統合は、関空の国際拠点空港としての機能の再生、強化とともに、関空、伊丹両空港の適切かつ有効な活用によって関西の航空需要の拡大を図ることを目的としておりますので、こういった見地からの民間の経営判断を尊重していく必要があると考えております。

○柿澤委員 新しい会社については、伊丹と関空の二つの空港を経営するという管理することになるわけですけれども、先ほど申し上げたように、伊丹と関空ではやはり利便性が大きく違います。私丹が新会社の経営者であつたら、あるいは事業運営に当たる者であつたら、基本的には、伊丹の着陸料、空港使用料を高く設定して、関空の着陸料は低く設定をする、こういうことをするだろうというふうに思います。

関空は、現状、JALが減便をした反面、中国、韓国、こうしたエアラインの便がふえているわけであり。そういう現状にかんがみて、今、着陸料も、実質無料であったり、増便分は八〇％割引であったり、あの手この手をやっているわけですけれども、こうしたことを継続してLCCの就航を促していくというのがやはり考え方としては正しい方向性なんだというふうに思います。

つけ加えて言えば、私は、その上でカポタージュの部分解禁を考えるべきだというふうに思いますけれども、一方で、多くの利用を見込める伊

丹の方は、関空がそうやってデイスカウントをして就航便数を集めていく一方で、着陸料をそれなりに取って、そこで収益を上げていく、こういうことになっていかざるを得ないというふうな思ふんです。そのためには、先ほど言った運用制限の撤廃を行う必要も出てくる。そうした形で、伊丹がより稼げる環境をつくっていくということが経営戦略になっていくと思うんです。

そう考えると、関空と伊丹という、関西の空を事実上大きく握る、そうしたドミナントな企業体にこれはなっていくわけであり。伊丹の方で稼ごうと思えば、伊丹の着陸料を高くさせるとか、場合によってはつり上げるとか、こういうことも一つ経営戦略上あり得るということになつてしまふのではないかと思います。

ロンドンのヒースロー空港等四空港を運営しているイギリスの空港会社は、旅客数の多い空港を独占しているの、不当な着陸料、また旅客取扱料、こういうものを設定できないように、プライスキャップ制度というのを導入しているようであります。今後、今の日本の高い着陸料でそれをさらに引き上げることがあり得るかどうかはわかりませんが、いずれにしても、一定の水準に空港使用料や着陸料を、やはりキャップを設けていくということが必要になつてくる場合も考えられると思いますが、御所見をお伺いいたします。

○三井副大臣 お答えいたします。

私も、この会社の経営者であるならば、柿澤議員と同じことをしたいなと思っております。

しかし、今、空港法に定められております規定がございます。まさに関空、伊丹両空港を運営する新関西空港、またはコンセンション事業者が収受する着陸料につきましては、今ほど申し上げましたように、空港法において定めた規定が適用されることとなります。

具体的には十三条の二項にございますが、着陸料につきましては、国土交通大臣が、届け出を受けまして、社会的経済的事情に照らして著しく不

適切であり、利用者が当該空港を利用することを著しく困難にするおそれがあるとき等の場合には変更命令を出すこととなります。これによりまして、不当に高い着陸料の設定を防げるものと考えております。

○柿澤委員 関西三空港をめぐることは、昨年四月の三空港懇談会で、三空港の一元管理で合意をしていたはずであります。しかし、国土交通省の成長戦略会議で、その後、神戸が外れて、関西と伊丹の経営統合が決まった、そういう経緯があります。

改めてお伺いいたしますけれども、神戸空港を今回対象に含めなかった理由は何か、お伺いしたいと思ひます。

○大島国務大臣 神戸空港を入れたかった理由は何か、こういう御質問を賜りました。

一番最初に、冒頭に、関西の空の未来はどうするんだ、こういう構想をしっかりと持て、こういうような御指摘も賜りましたが、私どももいたしましては、やはり現在ある三つの飛行場というのは非常に大事なものであつて、これらは連携をとって今後とも進めなければならぬと思ひます。

そういうことから、これまで、昨年九月から、神戸市を含めて、地元自治体、経済界の関係者と五回にわたり意見交換をいたしました。緊密な調整を行った結果、今回は最終的にこのような形で行うということで御了解を賜ったところであります。

新関西空港というものが、株式会社ができますが、そこが神戸空港とはやはり密接な連携をとって、今後とも、日本の大変重要な地域として、航空行政の拠点として、連携をとりながら行うべきであろうと思ひます。そのような形になるように私どもも努力をしたいと思います。

○柿澤委員 時間もなくなつてまいりましたので、最後の質問をしたいと思います。

今回、震災及び原発事故があつて、日本の航空需要というのは大変がたんと落ち込みを示してお

ります。関空でいっても、例えば三月の外国人のお客さんの数が二三%減という史上最大の落ち込みをしているわけであります。また、ゴールデンウィーク中の数字は、ANAさん、JALさん、そうしたところを見ても、なかなか厳しい状況も見てとれるわけです。

そうした事態に直面をしているわけですが、今後、これから先、日本の航空需要の伸びあるいは推移ということを考えた中で、日本に本来ANAとJALの二つのメガキャリアが存立し得るだけの需要があり続けるのかどうかということについて、私は、今再検討を迫られているのではないかとふうに思います。

そもそもJALは、一たんは事実上の経営破綻をして、そして今、公的資金を受けて再生をしている状況なわけであります。しかも、そうした中で、二〇〇〇年以降ずっと、客数も減り、客単価も減りというトレンドを日本はたどっているわけで、さらに今回、震災という、業界用語で言ういわゆるイベントリスクが発生をしている状況です。

こうした中で、本当に公的資金を投じてまでANA、JALの二社体制をこのまま続けていくことが妥当かどうか、これはやはり真剣に考えなければいけないというふうに思います。国土交通省さんの見解をお伺いして、終わりにしたいと思います。

○大島国務大臣 た、だいま、非常に大事な御質問を賜りました。日本という国においてメガキャリア二社を今後とも継続していくのか、こういう御質問であります。

世界の航空市場の中で大変厳しい競争が展開されていることは御存じのとおりであります。日本、確かに、中国に経済力といいますがGDPで追い抜かれた、こういうような状況下でありますけれども、世界の流れの中では、私は、まだまだ日本の経済力というのは大変高いものがある、そういう中で、二社体制というものを維持することは可能であろうと考えております。

しかし、同時に、世界のこれからの流れ、経済的な流れ、あるいは世界の状況というものを十分注目し、注視しなければならぬと思ひますが、私は、日本の経済力上からいっても二社体制はまだ継続していける、そのように現段階で考えているところであります。

○柿澤委員 今、大島大臣から、二社体制の継続は可能だという力強い御答弁があったわけですが、私も、私は、今の御答弁を聞いていて、これはある種の印象論にすぎない、こういうふうに思いました。このことについてはまた後日機会を改めて詳細に議論を進めていきたいというふうに思いますが、きょうはそのことだけ申し上げて、この質問を終わりにさせていただきます。

○古賀委員長 これにて両案に対する質疑は終局いたしました。

○古賀委員長 たいだいま議題となっております両案中、まず、関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律案について議論を進めます。

これより討論に入ります。

討論の申し出がありますので、これを許します。穀田恵二君。

○穀田委員 私は、日本共産党を代表して、関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律案に対して、反対の討論を行います。

本法案は、関西空港を抱える巨額債務を返済し、バランスシート改善を図るために、伊丹空港と関西空港を統合した新会社を設立するとともに、その事業運営権を民間資本に売却する仕組みをつくるものです。

反対する理由の第一は、現在、国が保有、管理している伊丹空港を民営化し、国民の共有財産を民間大企業のもうけ、利潤獲得のために利用、活用させようとするものであり、空港の安全性や公共性を確保する国の責任をあいまいにするからで

す。とりわけ、安全、環境対策に対する国の責任を弱めることが懸念されます。

反対する第二の理由は、関空の巨額負債を発生させた原因と責任について究明することなく、伊丹空港の黒字収益を関空の負債の穴埋めに補てんするやり方は認められないということです。関空が巨額の負債を抱えた大もとの原因にメスを入れ、責任の所在を解明することが先決です。

そもそも、関空の巨額の負債の大もとは、本来、国の責任でつくるべき国際空港を、民間活力、民活路線による株式会社方式で推進したことにあります。さらに、過大な需要予測に基づく二期事業を進め、負債を拡大しました。当時の自民党政権や関西財界などは、関空建設で関西経済は活性化するとバラ色に描いてきましたが、りんくうタウンの破綻を初め、周辺の地域経済は衰退し、惨たんたる状況に陥っています。この民活方式が失敗して、その穴埋めに伊丹の収益を充てる、これが統合案の本質であります。

今行ふべきは、民活路線の反省と転換です。関空の負債については、民営化を前提にするのではなく、羽田空港と同様に、国が直接管理、運営する空港として債務の解消を目指すべきであり、その上で、関空、伊丹の一体的な運営などについて、住民参加による議論を進めるべきであること

を指摘し、反対討論を終わります。

○古賀委員長 これにて討論は終局いたしました。

○古賀委員長 これより採決に入ります。

関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○古賀委員長 起立多数。よって、本法案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

に対し、長安豊君外二名から、民主党・無所属クラブ、自由民主党・無所属の会及び公明党の三会派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者より趣旨の説明を求めます。福井照君。

○福井委員 たいだいま議題となりました附帯決議案につきまして、提出者を代表いたしましたして、その趣旨を御説明申し上げます。

趣旨の説明は、案文を朗読してかえさせていただきます。

関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律案に対する附帯決議案

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に遺憾なきを期すべきである。

一 今般の震災時において関西国際空港及び大阪国際空港が首都圏空港に代わる機能を発揮することができたことに鑑み、民間会社である新関西国際空港株式会社及び空港運営権者に対して、将来の災害時においても両空港が十分な危機対処機能を発揮できるよう必要な指導・支援を行うこと。

二 関西国際空港については、四千メートル級の複数滑走路を有し、完全二十四時間の運用が可能であるという優位性を十分に活かし、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生・強化するよう努めること。アクセス機能の改善・強化、利便性の高いダイヤ設定など利用者の利便の向上に努めること。

三 両空港における公共施設等運営権の設定を速やかに適切な条件で行うとともに、それまでの間においても政府補給金などの支援措置を講じることにより、関西国際空港の長期債務の早期の返済を図ること。

四 空港運営権者については、我が国の国益にも十分配慮しつつ、両空港を責任もって運営することにより関西国際空港の国際拠点空港としての再生・強化、関西における航空旅客

需要の拡大を実現することのできる者を選定すること。

五 大阪国際空港については、従来の経緯を踏まえ、安全・環境対策が適正に実施されるよう万全を期すること。また、その運用については、関西国際空港の国際拠点空港としての再生・強化、関西における航空旅客需要の拡大を図る観点から、適切かつ有効に活用が図られるよう努めること。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○古賀委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○古賀委員長 起立多数。よって、本動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際、国土交通大臣から発言を求められておりますので、これを許します。国土交通大臣大畠章宏君。

○大畠国務大臣 関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律案につきましては、本委員会において真剣な御討議をいただき、ただいま可決していただきました。深く感謝申し上げます。

今後、審議中における委員各位の質疑内容や、ただいまの附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいれる所存でございます。

ここに、委員長を初め理事の皆様、また委員の皆様、御指導、御協力に対し深く感謝申し上げます。大変ありがとうございました。

○古賀委員長 次に、航空法の一部を改正する法律案について議事を進めます。

これより討論に入りますが、討論の申

し出がありませんので、直ちに採決に入ります。航空法の一部を改正する法律案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○古賀委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○古賀委員長 ただいま議決いたしました法律案に対し、長安豊君他五名から、民主党・無所属クラブ、自由民主党・無所属の会、公明党、日本共産党、みんなの党及び国民新党・新党日本の六会派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者より趣旨の説明を求めます。穀田恵二君。

○穀田委員 ただいま議題となりました附帯決議案につきまして、提出者を代表いたしまして、その趣旨を御説明申し上げます。

趣旨の説明は、案文を朗読してかえさせていただきます。航空法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に万全を期すべきである。

一 航空輸送において安全の確保が最も重要であることから、今後とも国際民間航空条約附属書の改正等に適確に対応するとともに、国際情勢や経済状況等も踏まえ、安全対策を推進し、更なる航空の安全性の向上に努めること。

二 航空機の操縦士が航空輸送の安全を最終的に確保する上で重要な役割を有していることを踏まえ、航空運送事業者が引き続き安全の確保に努めるとともに、准定期運送用操縦士の能力について現行操縦士資格と同等以上の水準を確保するよう、航空運送事業者に対し指導及び監督を行うこと。

三 准定期運送用操縦士の訓練及び准定期運送用操縦士による運航を開始しようとする航空運送事業者に対して、訓練計画の作成と訓練の実施に当たり、国際民間航空条約附属書に基づく航空の安全性を満たす適切な技能レベルが確立できるものとするよう指導及び監督を行うこと。また、安全性向上に資するため、訓練計画については、不断に検証・評価を行い、必要に応じて見直しを行うよう指導すること。

四 准定期運送用操縦士の制度が二十六年に国際民間航空条約附属書の改正により国際的に導入された新しい制度であることに鑑み、技能水準の達成状況や訓練の実効性を確認するため、同制度の運用状況を適切に監視する仕組みについて検討すること。

以上であります。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○古賀委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○古賀委員長 起立総員。よって、本動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際、国土交通大臣から発言を求められておりますので、これを許します。国土交通大臣大畠章宏君。

○大畠国務大臣 航空法の一部を改正する法律案につきましては、本委員会において真剣な御討議をいただき、ただいま全会一致をもって可決していただきました。

今後、審議中における委員各位の質疑内容や、また、ただいま御決議をいただきました附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいれる所存でございます。

ここに、委員長を初め理事の皆様、また委員の皆様、御指導、御協力に対し感謝申し上げます。

大変ありがとうございました。

○古賀委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました両法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○古賀委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

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

午後零時二十一分散会

平成二十三年五月二十三日印刷

平成二十三年五月二十四日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局