

第百七十七回国
参議院
国土交通委員会
會議録第七号

平成二十三年四月十四日(木曜日)
午前十時開会

委員の異動

四月十二日
補欠選任
川崎 稔君

四月十三日
補欠選任
米長 晴信君

武内 則男君

出席者は左のとおり。

委員長
理事
小泉 昭男君

委員

藤本 祐司君
室井 邦彦君
佐藤 信秋君
吉田 博美君
長沢 広明君
池口 修次君
川崎 稔君
小見山幸治君
奥石 東君
羽田雄一郎君
平山 幸司君
藤原 良信君
安井美沙子君
米長 晴信君
岩井 茂樹君
岡田 直樹君
伊達 忠一君
中原 八一君
脇 雅史君

国務大臣

国土交通大臣
大島 章宏君

副大臣
国土交通副大臣
三井 辨雄君

大臣政務官
国土交通大臣政
務官
池口 修次君

事務局側

常任委員会専門
員
榎原 利明君

政府参考人

国土交通省総合
政策局長
北村 隆志君
国土交通省河川
局長
関 克己君
国土交通省鉄道
局長
久保 成人君
国土交通省航空
局長
本田 勝君
観光庁長官
溝畑 宏君

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○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)

○航空法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○委員長(小泉昭男君) ただいまから国土交通委
員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。
去る十二日、行田邦子君が委員を辞任され、そ

の補欠として川崎稔君が選任されました。

○委員長(小泉昭男君) 政府参考人の出席要求に
関する件についてお諮りいたします。

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及び航空法の
一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員
会に国土交通省総合政策局長北村隆志君、国土交
通省河川局長関克己君、国土交通省鉄道局長久保
成人君、国土交通省航空局長本田勝君及び観光庁
長官溝畑宏君を政府参考人として出席を求め、そ
の説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと稱する者あり〕

○委員長(小泉昭男君) 御異議ないと認め、さよ
う決定いたします。

○委員長(小泉昭男君) 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
る法律案及び航空法の一部を改正する法律案の両
案を一括して議題といたします。

両案の趣旨説明は既に聴取いたしておりますので、
これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○安井美沙子君 民主党の安井美沙子でございます。
本日、航空行政に関して質問の機会をいただきま
して、誠にありがとうございます。

国土交通行政におきましても、被災地の復興が
最優先です。しかし、そのためには日本経済が競
争力を持ち続ける必要があります。中でも、航空
行政の大胆な見直しによる日本経済の再生、日本
の空港の再生、強化は日本経済復興の一要素とし
て大変重要だと考えております。

まず、近年の日本の航空行政に関する政府の見
解について伺います。
昨年の羽田空港の国際化を経て、政府として

は、東で成田プラス羽田、西で関西プラス伊丹を
二大ハブ空港と位置付けているものと理解してお
ります。データが入手できた過去五年間を見て
も、東アジアにおける日本のハブ空港の国際競争
力は相対的に低下しております。

配付資料の一枚目を御覧ください。

発着回数、貨物量、旅客数という主な指標にお
いて韓国の仁川空港の健闘ぶりが見て取れます。
ちなみに、貨物取扱量においては仁川は二〇〇八
年から世界第二位を死守、一方、成田は三位から
四位に下がっています。これから日本のハブ空港の
国際競争力を具体的にどのように上げていこうと
お考えですか。また、競合をよく知ることが大事
だと思いますが、仁川空港の躍進の秘訣、優位性
はどこにあると考えますか。ファクトベースで見
解をお示しください。

○大臣政務官(市村浩一郎君) お答えいたしま
す。

今委員からお話がありましたように、空港の競
争力を上げていく、これは大変重要なことだと思
います。じゃ、仁川空港が特に今アジアの中で大
変重要な位置を占めているということがよく言わ
れます。なぜそうなのか。

私は、韓国は今、大統領制でございまして、
も、大統領制におけます強いリーダーシップの下
で国策として仁川空港のサービス向上に努められ
ていると思います。その中で、やはり特にアジア
とかアフリカの市場開拓をされている。それは一
言で申し上げますと、非常に経営努力をされてい
るというふうには私は認識をしております。こう
した経営努力の結果、かなり仁川空港と日本の空
港との差がこの十年ほど特についてきたものではな
いかという認識を持っています。

よく着陸料のことを言われますが、もちろん着
陸料も安い方がいいんですけども、ある方が聞

きますと、着陸料の問題は、要するに経営努力の中で、一人例えば正規料金でビジネスクラスに乗っていただけでは吸収できるような程度なんですね、実は、だからそこに問題が本当はあるのではないと思ひます。

また、特に特筆すべきは二十四時間化だと思ひます。関西空港も運用上は二十四時間になっていますが、実態上は二十四時間になっていないということがありまして、やはり仁川空港は実質上二十四時間化をしている、成し遂げているということだと思ひます。

もう一点だけ申し上げますと、貨物のことを今、御指摘ありました。

ある方にお聞きしますと、実は関空は非常にいい位置にあります。北米に行くときの直線コースに乗っているのが関空、関西空港なんです。仁川空港、ちよつと西にそれなんです。ですから、そういう意味でも決して仁川空港に対して関西空港が比較的に劣位であるというふうには思ひます。おりませんで、あとは経営努力いかんによっては十分に関西空港も競争力を持ち得るというふうには思ひます。

○安井美沙子君 さて、この度の法案は関空と伊丹の一体的経営を可能とすることにより、経営資源をより有効に活用し有利子負債の返済を早めることを第一義的な目的としてと理解しております。また、コンセツション方式の採用により民間の知恵と資金を活用することが肝であり、最終ゴールは関空の国際競争力強化にあると思ひます。

コンセツション契約実現の暁には具体的にどのような戦略を実行することが可能となると思ひますか。先ほど市村政務官からお示しいただいた国策の強力な発動であるとか経営努力であるとか、こういった仁川空港の優れた点を関空にも取り入れやすくなるなど、経営判断上の自由度が高まるのでしょうか。そして、最終的には関空のターゲットをどの辺りに置き、東アジアでどんなポジションを取りたいと思ひますか。大臣の

お答えをお聞かせください。

○国務大臣(大畠章宏君) 安井委員の御質問にお答えを申し上げます。

先ほど市村政務官からもお話がございましたが、今回のこの統合によりまして、いわゆる経営的な効率を上げる、あるいは新しい考え方を導入して関西空港の、二十四時間離着陸ができるわけでありまして、そういう状況を最大限に生かす形で運営を進めていく、こういうことを考えているところでありますが、しかしその一方で、一番大きな課題というのは、一・三兆円もの巨額の負債を抱えていると、こういうことが背景にございます。

今回この統合を図る中で、先ほどお話がありましたようにコンセツション、公共施設等運営権の設定など、こういうものを実現して両空港の事業価値の増大を図ると。じゃ、何をやるのかということですが、現在考えておりますのは、この収益性に優れた伊丹空港との経営統合により、民間的な手法を導入しまして、両空港の経営、間接部門の経費削減等を行うことは当然でありますけれども、それに加えてLCC、ローコストキャリア、格安航空会社の拠点化とか、あるいは貨物のハブ化というものを狙ひまして関空の国際競争力の強化を図っていききたい。そういうことを図ることによって、市村政務官からお話ありましたのが、アジアにおける一つの優位性を持った運営を図っていききたいと、そう考えているところであります。

○安井美沙子君 今おっしゃったことが実現すれば本当に画期的だと思ひますが、現時点で、大臣もおっしゃったとおり関西国際空港株式会社は一兆三千億円の負債、年間二百億円の金利負担を抱え大変厳しい経営状況にあります。これに対してあえて経営を買って出る奇特な民間企業があるのだろうかと思ひます。

候補先の企業のみではある程度立っているのでしょうか。また、特定空港運営事業に対する資本規制は特に設けず大臣の承認によるということでは

すから、外資系企業の参入も排除しないと思ひます。よろしいでしょうか。

○政府参考人(本田勝君) お答えを申し上げます。

現時点でコンセツション契約でこの経営を引き受けていただく方が具体的に想定されているわけではございません。今その候補者についての様々な制限についてのお問合せがございましたけれども、二点あるかと思ひます。

まず第一点は、この法律案、こういった措置を講ずる目的でございます。それから、新しい会社を設置する目的でございますが、法律の規定におきまして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、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、ひいては我が国の産業、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、こういったことを目的として今回の措置を実施するわけでございます。コンセツションの相手方となる事業者を選定する場合にも、こういう目的に照らして選定する必要があるかと思ひます。

他方で、先生から御指摘のありますような、今までのやり方による外資規制等々といったような規制は今回、直接的には設けておりません。これは、コンセツションにつきましては対一の契約で、契約の相手方が適正かどうか、これはもう個別に判断することができまので、あらかじめ一律的な規制を設ける必要はないと考えております。具体的には、本法案では、新会社でコンセツションの事業者を選定する場合には国土交通大臣の承認にかからしめる、また、国土交通大臣も関係行政機関の長と協議した上でその承認を行うかどうかの判断をするということで、国として相手方が適切かどうか、これを総合的に判断する仕組みとさせていただきます。

○安井美沙子君 今の御答弁で、相手先の候補が現時点で浮上していないことがやはり非常に不安に思ひまして、蓋を開けてみたらどこも受け手がいないということもあると思ひますので、こ

れは積極的に探していた方がいいと思ひますと同時に、現在、外資規制に関してのお答えがあったんですけれども、大臣、空港という国家の重要なインフラの経営に外資系企業が参画する余地を残すということが安全保障上非常に不安を呼ぶと思ひますけれども、この辺についての御見解をお願いいたします。

○国務大臣(大畠章宏君) ただいま、外資系企業が日本の航空の事業体に進出することも考えられると、そのことは安全保障上いろいろと課題があるんじゃないかという御質問をいただきました。この課題については、確かに御指摘のとおりのことがあると思ひますので、いろいろとその背景等も十分考えながら、最終的には国土交通大臣の承認を要することとしているということでありまして、その状況については十分考えながら対処してまいりたいと思ひます。

○安井美沙子君 将来的には伊丹空港を廃止するという選択も残っているのでしょうか。また、神戸空港もいずれは一体的経営の中に入る可能性があるのでしょうか。それぞれ、どんな場合にどんな判断がなされるのか、考え方をお知らせください。

○政府参考人(本田勝君) 今般の経営統合、それからその後のコンセツションのまず目的でございますけれども、先ほどお示ししましたとおり、関空を国際拠点空港として再生、強化するとともに、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図ると、こういう目的を掲げております。この目的に照らした上で、具体的に伊丹空港を例えばどうするか、そういった取扱いについては、まずはこれから経営に当たられる民間の方々の経営判断、これを尊重すべきかと存じます。

また、神戸空港を始めとする関西の三空港の在り方につきましては、現在、平成十七年十一月に関西三空港懇談会という形で地元で一つの合意がなされて、それに基づいて運用をしております。したがって、今後の議論の結果として、仮に

その運用と異なるような運用をする場合には改めて地元関係の方々の合意を得る、そういった手続が必要になるかと考えております。

○安井美沙子君 今の御答弁の中で、神戸空港が一体化の中に入る可能性もなくなっているというふうな受け取れたわけですが、そういった神戸空港という地方自治体管理の空港も一体的経営の対象になり得るのであれば、私の地元愛知の中部国際空港と県営名古屋空港についても関空・伊丹モデルが援用される可能性も排除されないと考えようでしょうか。

○政府参考人(本田勝君) 中部国際空港と県営名古屋飛行場の問題については、関西の三空港とはまた違った経緯があるかと思えます。今直ちにそれができる、できないというその結論を私どもとして持ち合わせておるわけではございません。そういった議論が地元を始め出てまいりましたときに、改めてしっかりと検討をさせていただきます、かように考えます。

○安井美沙子君 この二つの空港問題に関しては、地元でも将来への不安がささやかれているところでございます。既に名古屋空港の機能を限定、特化することにより、中部とのすみ分けを行っているものの、中部の実績が大きく改善しているわけではございません。資料の二枚目、三枚目を見ていただければ、主な指標において当初の期待値を大きく下回っていることが御覧いただけるかと思えます。中部国際空港及び県営小牧空港に対し、国として今後の見通しや戦略があれば、大臣、お聞かせいただけますか。

○国務大臣(大島章宏君) この中部空港の位置付けについての御質問でございますが、私もこの背景をいろいろと歴史を学ばせていただきました。この中部国際空港は、我が国の国際拠点空港としての位置付けであると、こういうことでございしました。これもいわゆる空港の設置及び管理に関する基本方針の中でもこういう位置付けにしておりますので、私は中部国際空港というのは大変大事な日本における空港だと認識をしております。

特に、中部圏におきましては、安井委員御存じのとおり、自動車産業あるいは航空機産業等の製造業が周辺にはたくさんございまして、これらを荷主とする国際航空の物流の活性化という意味でも大変大事でありますし、また国内線を活用したいいわゆる乗り継ぎの需要等も大変多いと聞いております。

そういうことから、国土交通省としては、この中部国際空港の特性を生かしながら、オープンスカイ政策の積極的な推進等により中部国際空港発着の航空路線の開拓、増便の実現に努めてまいったところでありまして、二十四時間の運航可能な空港としても大変大事な視点でございまして、需要拡大に向けて地元の経済界の皆様方の熱心な取組を踏まえて、国土交通省としても積極的に地元の皆さんと一緒にこの空港の活用に向けて取り組んでまいりたいと考えているところであります。

○安井美沙子君 どうもありがとうございます。今回の関空・伊丹の一体化による経営の効率化、そして早期の債務返済を是非とも実現し、今後の航空政策のモデルとしていただくことをお願いして、私の質問を終わります。

どうもありがとうございます。

○岩井茂樹君 自由民主党の岩井茂樹でございます。まず、この度の地震災害、そして津波災害で亡くなられました皆様、そして被災されました皆様方に対しまして、心からお悔やみと、そしてお見舞いを申し上げます。

また、想像を超えた非常に厳しい被害からの復興復興に向けて、日々御尽力いただいております国土交通省の職員の皆様に対しまして、心から御礼を申し上げます。

早速、質問に入らせていただきます。

最初に、関空・伊丹空港一体化法案について御質問いたします。関空及び伊丹空港の経営状況について御質問いたします。本法案の趣旨を整理するために、まずは現在の関空及び伊丹空港の経営状況について、債務、利益又は補給金なども交えて御説明いただけないでしょうか。

○政府参考人(本田勝君) お答えを申し上げます。まず、関西国際空港株式会社でございますが、直近の平成二十一年度決算によりまして、営業収益が約八百六十五億円に対し、約百二十六億円の営業利益を計上しております。これに対し一兆三千億円を超える債務を抱えておることから、利払い等による営業外費用が約二百十二億円となっております。政府補給金、二十一年度におきましては九十億円、これを合わせても経常利益は約九億円というのが経営状況でございます。

一方、大阪国際空港、伊丹空港につきましては平成十九年度時点の空港別収支の試算を行っておりますが、これによりまして営業収益が約百四十八億円に対し、営業利益は約三十七億円となっております。利払いはございませんので営業外費用がなく、経常利益は同じく約三十七億円となっております。

○岩井茂樹君 ただいまの御答弁の中に補給金ということ、恐らく七十五億円ということだと思えます。今のお話によりまして恐らく七十五億円に上る政府の補給金、その依存体質から脱却するために伊丹空港の、約三十七億と言いましたけれども、約四十億のその経常利益を充てるという理解でよろしいでしょうか。

○政府参考人(本田勝君) 政府補給金の額について、済みません、補足させていただきますと、二十一年度は九十億円でございますが、二十二年から七十五億円に減額がされております。

それで、今の御質問に対しましては、おっしゃいますとおり、大阪国際空港の利益、収益性の高い大阪空港と統合することによって収益基盤を強化しようというのが一つの狙いでございます。

○岩井茂樹君 ただいまの御答弁を踏まえまして、関空及び伊丹空港の統合について、ただいまの経常利益という話を踏まえ御質問をいたします。実は、関空そして伊丹空港の統合は過去にも検討

討されているという、御存じだと思います。平成十四年十一月に国土交通省の航空局で国際拠点空港の民営化についてと、そういうような内容で検討結果が報告されております。その検討結果について御説明願います。

○政府参考人(本田勝君) 御指摘の平成十四年十一月の航空局の文書でございますが、この経緯について御説明をいたします。

平成十三年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というものを受けてまして、当時、交通政策審議会の航空分科会空港整備部会において検討がされておりました。それに対して、国際拠点三空港に関して、上下分離を行う案、それぞれ現行の法人を個別に民営化する案、そして今先生の御指摘のとおり地域統合案の三案について比較検討をするということで、その内容を取りまとめさせていただいております。地域統合案については、羽田と成田の統合、あるいは関空と伊丹の統合といったものを提示をさせていただいております。

最終的には、これら三案の比較検討の結果、平成十四年十二月の航空分科会答申において、経営責任の明確化と経営の効率性の観点から、各空港ごとに一体として民営化を進めることが適切であると当時としては答申が取りまとめられまして、当時の地域統合案については採用されなかったという経緯がございます。

○岩井茂樹君 当時の地域統合案、採用されなかったということで、今回の統合案、いろいろ当時と事情が異なっていると思います。例えば、環境対策費とかその辺の変化があると思いますが、今何が違うかということをもう一度説明いただけますでしょうか。

○政府参考人(本田勝君) 一つは、当時は、今まさに先生御指摘のとおり、まだ伊丹空港側に非常に多額の環境対策費というものが掛かっている時代でございます。まだ伊丹空港側は当時の考えとしては赤字空港である、こういった認識の下、逆に統合しても大きなメリットはないだろう

という判断の下に、統合については適当ではないという結論が当時は出されたということでございます。

○岩井茂樹君 条件が違う下で試算をした結果、当時は伊丹空港は赤字空港であるということですが。そのような事情を踏まえてもう一度考えると、簡単に今回、統合案が、一概にそれをやればそれで全てが解消できるというようなスタンスではなくて、もう一度しっかりとその辺を全て配慮して検討に当たっていただければと思います。さて、今御答弁いただいた内容を更に踏まえまして御質問をさせていただきます。

まず一点目でございます。関空への補給金は、まず今後も継続して支払われるのか。言い換えますなら、補給金は今後、逆になくすることができると。次に、関空に補填する伊丹空港の、先ほど言いました約四十億円の利益は継続的に今後も確保できるのか、また着陸料を今後減らす方向に向かうことができるのかなど、関空・伊丹の経営統合により国民負担を本当に減らす方向に今回の統合で持っていくことができるのか、その見通しについて御説明ください。

○政府参考人(本田勝君) 今回の経営統合、それによって最終的に目指そうとしておりますのは、コンセクションということで公共施設等運営権を民間に設定させていただく、それによってその対価として、時間は掛かりますけれども、現在の関西空港株式会社が抱えております一兆三千億円のこの債務を返済していくということでございます。

これは、余り細かく御説明する時間はございませんけれども、地元とお話を今回させていただいた中で一つの試算として提示したものはございますが、そういったコンセクションとして成立する余地は十分にあるというふうに考えております。その場合には、一兆三千億の債務が民間の資金によって処理されるという意味において、かつ、その際には今でございます政府補給金からも脱却できるという意味において国民負担の軽減が図

られるものと考えております。

○岩井茂樹君 コンセクションによって何とかそれが達成できるのではないかとのお話だと思います。

今回、関空と伊丹の経営統合に当たりましては約十億円の準備経費ということが予算に計上されております。その辺りもございまして、無駄がないようにしっかりと取り組んでいただければと思います。

コンセクションについてはまた後ほど御質問させていただきますが、次に、先ほども少し質問がございましたけれども、関空と伊丹空港の役割分担について御質問をいたします。

関空及び伊丹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、以下関空法案と言いますけれども、その第一条では、関空の我が国の国際航空輸送網の拠点となる空港としての機能の再生及び強化とあります。機能の再生とは一体具体的にはどのような意味か、またこれまでの伊丹空港との役割分担に基本的な変更がないのか、再度御説明願います。

○政府参考人(本田勝君) 関西国際空港は、先ほど来も大臣の方からお答え申し上げておりまして、完全二十四時間運用が本来可能な空港でございます。またアジアと北米を結ぶ、そういった非常に重要な立地をいたしております。そういった意味で世界各国から路線が張られ、場合によってはハブ空港として十分に活用される、これが国際拠点空港としての機能、当初期待した機能、これをもう一回よみがえらせ、あるいは強化するというのが、国際拠点空港としての機能の再生、強化という意味でございます。

また、関西三空港の在り方につきましては、平成十七年十一月に関西三空港懇談会の合意に基づきまして、現在の運用としては、関西国際空港が国際拠点空港で、かつ関西圏の国内線の基幹空港、そして国際線が就航する空港は今後とも関空に限定することが適当と。伊丹空港は、国内線の基幹空港であり、発着回数については一定の制限

がある。あるいは神戸空港は神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港と、こういう運用についての合意がございまして。

当然、これについて変更がされないものではないでございますけれども、今後の様々な判断の結果、変更される場合にはこの地元の合意の変更、こういった手続が必要になるかと考えております。

○岩井茂樹君 機能の再生とは、基本的にはハブ空港の関空が持つそのメリットというのか、そこを生かしていくということだと思います。

さて、再度御質問いたします。今度は、関空・伊丹空港の、先ほどからよく話にも出ております一体的運用の意義というところで御質問をいたします。

関空法案の第一条では、両空港の適切かつ有効な活用とあります。両空港の役割分担に、先ほど御説明ありましたように、大きな変更点がないと仮定するならば、両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理とはどういうことを意味しているのでしょうか。また、関空法案がなぜ、先ほど御説明少しありましたけれども、関西における空港輸送需要の拡大につながるのか、見解をお聞かせください。

○国務大臣(大島章宏君) ただいまの岩井委員の御質問にお答えを申し上げたいと思いますが、確かに今回の統合によってどういう位置付けがあるいは機能の強化に寄与するのかと、こういうことであります。私自身も世界の航空需要の動きを見ていますと、まずは二十四時間離着陸できると、これはもう常識的な状況になっておりまして、この関西空港が二十四時間離着陸できるという機能を持ちながらも、なぜ、先ほども御質問ありましたけれども、世界的な動きの中でこの離着陸あるいは貨物の取扱量が下がっているのか、ここところには大変着目をして対策を取らなければならぬという背景があったと思っております。

そこで今回、二つの空港を統合することによって、一つは民間の柔軟な発想によってこの飛行場、空港の活用の仕方というものを抜本的に見直しを図っていく。機能そのものは大変整備されているわけですから、あとはそれをどう活用していくかと、こういうことになろうと思っております。そういうことから、言葉ではオープンスカイと言わなければならないが、オープンスカイにしておいても飛んでくる飛行機がなければオープンスカイという機能を十分満足に発揮することができないわけでありまして、その点については民間の発想を十分に生かしながら統合を図っていききたいと。

それで、先ほども安井委員にも御答弁させていただきましたが、LCCというものが大変世界的にも大きなウネリとなつてきております。したがって、LCC、格安航空会社の拠点にするとか、あるいは中国と北米を結ぶ貨物の中継基地化を図るとか、そういう視点で整備を図っていくことによってこの統合の良さというものを十分に発揮して、御質問にあるように日本における国際拠点空港として飛躍をしたいと、そう考えているところでありまして。

○岩井茂樹君 ただいまの御答弁、それを考えますと、やはり関空が完全な二十四時間空港という、そのメリットが一番大きいのかなという認識をしております。

さて、先ほどコンセクション方式についてお話がありました。その導入について御質問をいたします。

今回の法案化に当たっては、平成二十二年五月十七日に発表されました国土交通省の成長戦略において、関空・伊丹の事業価値の最大化とキャッシュ化の手法として民間の知恵と資金を活用することが望ましく、両空港の事業運営権を一体で民間にアウトソース、これがいわゆるコンセクションという契約だと思えますけれども、その手法を基本に、そしてその可能性を追求するところとあります。この考え方が基になっているようですけれども、コンセクション契約を導入することにより、なぜ関空の財務体質が改善されるのか。

また、SARSとか疫病の関係とか、それと今起こりました自然災害、特に大地震とかありま

すね、そのようなことが発生し、今後航空需要が極めてその読みが不透明な中で、果たしてそのコンセッション契約自体が成立するものなのかどうか疑問に感じざるを得ません。それに対して見解をお聞かせください。

○政府参考人(本田勝君) まず、コンセッションを通じて、いわゆるバランスシート、この抜本的な改善を図るということでありますが、コンセッション、公共施設等運営権を設定する対価として、現在関空が抱えております一兆三千億円の債務、この処理をすることのできる対価を求めている。逆に、コンセッションが成立すれば、現在の一番大きな課題であります関西空港の一兆三千億の債務の早期かつ確実な返済ができると、こういうのがコンセッションのまず意味であろうかと思えます。

次いで、先生御指摘のとおりコンセッションが成立し得るのかどうか、あるいは今後のいろいろな変動にどう対応するかという点でございしますが、この点につきましても、実は地元で非常に大変御心配をいただきました。地元との意見交換会の過程でやはりコンセッションの成立に関する見通しを示してほしいという強い御要望がございましたので、一定の前提条件を置いたものとして国土交通省から提示し、一月に地元で一定の御理解をいただいたものであります。

その際の前提条件となります金利でありますとか、そういった様々な要素、あるいは試算の手法についてはあらかじめ金融機関等の専門家と御相談させていただいた上で作成し、一定の前提を置いた場合にはコンセッションが十分成立するといふ、そういった試算結果を提示させていただいております。

ただ、この試算結果につきましては、これから新会社を具体的に設立する、あるいはコンセッションを具体的にやっていく、いろいろなこれから段階を踏んでまいります場合に、今後の長期的な両空港の経営の見通しについてはもう不断に精査をしていく必要があると、かように考えております。

ます。

○岩井茂樹君 一定の条件というのが少し気になるところではあります。それを踏まえまして、コンセッション試算の積算根拠といえますか、そこに少し絡んでくると思いますので御質問させていただきます。

国土交通省が地元、今お話がありました提示いたしましたコンセッションの試算では、コンセッション価格を関空会社の負債総額である一兆三千億としております。新しいスキームにおける両空港の財務資料、今後の航空需要の見通し、そして着陸料の水準、従来支出されていた政府補給金の在り方等を踏まえたものなのか、実は不明でございします。見込額で両空港の事業運営権を一体で民間にアウトソースすることが可能なのか、やはり疑問が残っております。このコンセッション試算の積算根拠をもう一度お願いいたします。

○政府参考人(本田勝君) 先生が御指摘の今後の需要の見通しとか、そういったことについて今後更に精査していく必要があるかと思っておりますが、一月に地元で提示をさせていただきました。コンセッションの試算と申しますのは、今後どれだけ需要が伸びるかとか、そちらからのアプローチではなくて、一定の前提条件を置いたときにコンセッションが成立するためには逆に売上高がどのぐらいに伸びる必要があるのかというような手法になっております。

具体的に申しますと、まず前提でございしますが、今後の金利につきましては、過去一年間の国債金利、十年物あるいは二十年物、さらには長期のものといった国債が既に発行されておりますので、ここから計算をいたしました十年後それから二十年後の理論利回り、インプライド・フォワード・レートと称しておりますが、こういった理論的な利回り、これを前提といたしました。

それから、いろいろなケースを示させていただきましたが、一つのケースとしてコンセッション事業者が今後、関空・伊丹、両方の空港の売上高で具体的に約一千四百五十億円という売上げを仮

に計上することができるといったケースを考えさせていただきました。その際に、一兆三千億円を一気に支払ったのだのではなく、例えば四千万億円の頭金をちょうだいし、その後四十五年の分割払で最終的に一兆三千億円全額を支払うという、そういったケースであった場合には、その四千億円の投資に対して四十五年間を通じて五％の利回りを出すことができると、こういうケースをお示ししました。

今、私、千四百五十億円の売上げと、こう申し上げましたが、関空会社の過去最高の売上高が平成九年に一千二百四十億円を計上したことがございます。それから、伊丹空港が今後どれだけの売上げができるかというのは正直未知数なものですから、今、国管理で売上高が百五十億円でございますので、百五十億円をそのまま据え置いたとしまして、両空港で約一千四百億円の売上高が可能になります。それを御覧いただいたときに地元の多くのの方々が決して不可能な数字ではないなということをお理解いただいたと、ここまでする今回の試算の意味でございします。

○岩井茂樹君 今の御説明の中に、今回の試算というのはコンセッションが成立するということがある程度前提条件というのか、そのような中で試算ということでした。とすれば、逆にそのコンセッションが成立しない場合、この一兆三千億の負債は返済できるかどうか、その見通しを御説明いただきたい。

○政府参考人(本田勝君) 今、民間の資金を御願ひしてこの問題を解決しようとする、コンセッションという形が成立しませんとかなかなか一兆三千億円が確実に返済できるという見通しは立っておりません。その意味では、是非コンセッションが成立するように収益性の強化、これを図っていく必要があるというふうに思っております。

○岩井茂樹君 コンセッションが成功するように、より具体的な検討も必要かと思えます。その辺を御指摘させていただきます。

観点で御質問をさせていただきます。

新関西国際空港株式会社の株式については、政府が常時、会社発行済株式の総数を保有していなければならないと関空法案の第七条、ここで規定されております。仮に、長期にわたってコンセッションが契約しない場合、ただいま少し話出ましたけれども、その場合、特に関西空港に対する政府の関与は今まで以上に強まることはないのか、また新会社が主体的に戦略的な経営を図ることは可能なのか、見解をお聞かせください。

○政府参考人(本田勝君) 新会社におきましてその全ての株式を今回政府が保有するという規定、制度にさせていた趣旨は、新会社の経営に事細かく政府が介入することを意図したものでございしません。将来的にといいますか、その後のコンセッションを実現するような場合において、単一の株主であった方がコンセッション自体が有利かつ円滑に行われるといった、そういったことを配慮して政府が全額株式を持つこととしております。

また、新会社自体の設置の目的が、先ほど申し上げておりますとおり、関西空港の国際拠点空港としての機能の再生、強化、さらには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といった目的が掲げられております。そういった目的を実現していく上では、まさに先生御指摘のとおり新会社の経営者が主体的、戦略的な経営判断を行い、それに基づいて事業運営が行われていくことが適当であると我々も考えております。

○岩井茂樹君 ありがとうございます。

続きまして、航空法の一部を改正する法案について御質問をさせていただきます。

まず最初に、特定操縦技能の審査制度の実効性、その確保について御質問いたします。

交通省としてはどのように考えているか、その見解をお聞かせください。

○政府参考人(本田勝君) 航空法の一部改正法案についての御質問でございます。

そのうちの特定操縦技能の審査制度でございますが、我が国におきます航空事故の大半が実は操縦者に起因して発生し、かつ、そのまた大部分が自家用飛行機、そういったもので発生しております。こういった状況を改善し、操縦技能、この適切な維持を図り、そのことによって操縦者に起因する航空事故等を防止しようと、これが今回御提案させていただいております特定操縦技能の審査制度でございます。

具体的には、現在、技能審査が義務付けられておりません自家用航空機等の操縦士資格、これを有する者に対して、飛行前の一定期間内において国土交通大臣が認定した操縦技能審査員による技能審査、これを今後は受けていただく、これを義務付けることとしております。当然ながら、やはり安全の確保という重大な目的がございますので、この審査制度をつくらせていただく上はその実効性を確保することが極めて重要であると私どもも考えております。

○岩井茂樹君 審査制度の実効性が確保されたというところで、それを前提として、今度は審査の不合格者によるその操縦を防止する具体策について御質問をいたします。

特定操縦技能の審査で不合格となった者が技能証明書を保有したまま操縦を行うことは、航空の安全を確保するためには避けなければならぬと考えております。特定操縦技能の審査制度の実効性の確保の重要性を認識していると今御説明ありましたが、審査の不合格者による操縦を防止するために、国土交通省としては具体的にどのような措置をとられるというのを考えていらっしゃるでしょうか。

○政府参考人(本田勝君) この制度の実効性を確保するために、委員御指摘のとおり審査の不合格者が操縦するといったような事態が生じることがあ

ってはならないと考えております。このため、国土交通省といたしましては、まず、航空従事者技能証明書というものがございまして、操縦技能審査員が特定操縦技能の審査結果、これを証明書に記載する、不合格の場合にも不合格と記載する、あるいは合格の場合にも、その有効期間を明確に記載するということにさせていただきたいと考えております。

さらに、不合格者に対しては、操縦の練習あるいは再審査のために必要な一定の場合を除きまして、この航空従事者技能証明書を国に提出させて、国がその証明書をどこに置くかということ措置したいと思っております。

また、不合格者から万が一飛行計画が通報されたことを確認いたしました場合には、私どもとしてこれを受理しないということにさせていただきたいと思っております。

そして、航空機使用事業というのがございまして、航空機使用事業に対しては、所属する操縦者が不合格であった場合にはその旨を通知して操縦者の審査結果の適正な管理を指導させていただくとともに、立入検査で確認をすると、こういった措置を講じてまいりたいと考えております。

○岩井茂樹君 航空の安全を確保するために是非そのような具体策をしっかりと取っていただければと思っております。

続きまして、特定操縦技能の審査の結果について御質問いたします。

自家用航空機の操縦者については、飛行クラブ等の団体に所属し、航空機を共有又は借用して操縦する、そんな実態もあることを踏まえまして、特定操縦技能の審査結果について、審査を受けた本人のみならず広くその結果を知らしめる必要があると考えています。国土交通省としては具体的にどのような政策、何か考えていらっしゃるでしょうか。

○政府参考人(本田勝君) 御指摘のとおり、審査結果について、審査を受けた本人以外に対してもできる限り明らかにするよう措置することが重要と考えております。

具体的には、国土交通省といたしましては、第一に、特定操縦技能の審査の合格者を国土交通省のホームページで公表させていただきたいと考えております。

また、今御指摘のございました飛行クラブ等において、その会員に航空機を使用させる前に航空従事者技能証明書、それから公表データを確認して審査結果を確認するとともに、いつ、こういう人がこの航空機に乗りましたという記録を取るよう指導する、そういった措置をとらせていただきたいと思います。

○岩井茂樹君 ただいまの御答弁通しまして、今回の審査制度、その実効性等、しっかりとされているのかと確信をいたしました。

さて、続きましてこの航空法案の提出の背景について広い観点から御質問をいたします。

我が国の航空業界は、日本航空の経営破綻や今回の震災により過渡期を迎えていると考えています。

日本航空においては、大幅な機材変更や路線の再編等が行われ、必要とされる操縦士の数、この見通しが不透明であります。その一方、羽田や成田の空港容量の拡大や航空機のダウンサイジング、少量多頻度運航ともいえるでしょうか、により、操縦士の数は大幅な増員が必要であるとの指摘もあります。

そのような中で、この時期に法案を提出した背景及び今後の本邦航空業界の操縦士の需要見通しをどのように分析しているのか、見解をお聞かせください。

○政府参考人(本田勝君) 日本の航空会社におきましては、リーマン・ショックのような景気変動あるいは今回の大震災による需要減退で、一定の期間、路線、便数の減少といった動きがあるのは事実だと思います。

ただ、ただいま先生からお話がございましたとおり、首都圏空港、成田空港、羽田空港の発着

容量が今後非常に増大してまいります。また、機材が小型化してむしろ運航回数を増やすといった経営戦略が取られ、かつ団塊世代が現在まだ、退職といった事態がございまして、基調としましては操縦者に対する需要が増大していくものと考えております。また、いわゆる外国人操縦者を採用すれば一定の数が確保できる時代がございましたけれども、アジアを中心とした航空需要の増大により、世界的に見て操縦者不足も予想されております。なかなか外国人操縦者の活用でこれをしのぐということも必ずしも、困難になると考えております。

そういう意味で、今回の法案で御提案させていただいた様々な制度によって新たな操縦者を、もちろん安全性を必ず確保した上で効率的に養成していくということが重要な課題だと考えております。

○岩井茂樹君 航空行政においては、操縦者の数そして審査制度等も含めて、やはり安全が第一だということをしっかりと中心に据えて当たっていただければと思います。

続きまして、今回発生いたしました東日本大震災の関連について御質問をいたします。

まず、仙台空港の復旧について御質問いたします。

東日本大震災により壊滅的な被害を受けた仙台空港について、今後の復旧見通しと、復旧費の補助対象となっていない空港ターミナルビル、この復旧も含めて宮城県の意向、これはたしか総理に何かあったかと思えますけれども、それを踏まえつつ、地方負担の減免等必要な措置を柔軟に講じることが必要と考えます。この点について御意見を聞かせください。

○政府参考人(本田勝君) 宮城県知事から地方負担の軽減あるいは空港ターミナルへの支援の要望がございまして、

まず第一に、仙台空港の災害復旧工事に係る費用の負担問題でございますが、現行の空港法第九条の一項によりますと、災害復旧工事に要する費

用については、基本施設につきまして国がその百分の八十、そして残る百分の二十を宮城県に負担していただくということがまず今の制度でござい
ます。今回、地元からの御要望を受けてどうする
かにつきましては、今後、引き続き地元の自治体
のお考えを聞きながら検討を行ってまいりたいと
考えております。

次いで、仙台空港の旅客ターミナルビルにつ
きましては、これは今回の震災で甚大な被害を
受けております。こちらの方は、実はターミナル
ビル自身は第三セクターということで、従来、そ
の資金手当てにつきましては民間事業者の資金調
達により行われてきておりますが、今回、自助努
力での復旧が困難であるということから、一方で
空港機能の早期回復も求められておりますので、
国からの無利子制度の創設といったものを現在
検討をさせていただいておるところでございます。

○岩井茂樹君 民間企業の自助努力でもかなり
厳しいということを伺いました。このような災害、
毎回、毎回特例的なことで対応するのではなく、
制度としてそのようなことをもう考えてもいいの
かなということをお提案をさせていただきます。
続きまして、震災時の地方空港の役割というこ
とに関して御質問をいたします。

今回の東日本大震災では、仙台空港が大きな
ダメージを受け、その代替空港として福島空港、
山形空港が重要な交通手段として機能を果たし
ました。また、平成十六年、あの新潟県の中越
地震では、新潟空港が救難基地として本当に大
きな役割を果たしました。このようにふだんは利
用者数伸び悩みが課題である地方空港であつて
も、危機管理上は重要な役割を担っていることを
否定できません。

それらを踏まえ、今回の災害における地方空
港の役割、そして今回の評価、どのような役割を
果たしたかという評価について御見解をお聞かせ
ください。

○政府参考人(本田勝君) 御指摘のとおり、ま
ず一般論として、空港は大規模地震の発生時に
おいて

て被災された地域とその外の地域、これを直接結
ぶポイントになろうかと思えます。そのことに
よって大きく分けて二つの機能、一つは救急救命
活動あるいは災害復旧支援等のための緊急輸送の
拠点としての機能、それともう一点は民間航空機
による航空輸送を確保していくという、そういう
二つの機能として機能するものであると考えてお
ります。

今お話ございました平成十六年十月の新潟県
の中越地震の際にも、まさに新潟空港はそうい
った機能を担ったと考えております。そして今回
の震災におきまして、花巻空港、山形空港、福
島空港は県の災害対策本部と緊密な連携を取り
ながら直ちに二十四時間運用が行われて、一つは
自衛隊、米軍等による救援救助活動の拠点とし
て大いに機能いたしましたし、新幹線が遮断す
ることによって途絶えておりました交通に対し
て、多数の臨時便を受け入れることによって大に
活用されてきたものと考えております。

○岩井茂樹君 全国には同じように災害時に大
きな役割を果たす地方空港が多数あります。
東海地震が三十年の間に発生するその発生確
率は何と八七％とされており、規模はマグニ
チュード八・〇で、津波による被害が本場に大
規模になるということが予想されております。例
えば、富士山静岡空港であります。この空港は
内陸型空港で津波の災害のおそれなく、東名高
速道路、新東名高速道路を始め交通の便も良
く、災害時の緊急空港としてその活用が本場に
期待されております。地方空港を有効に活用す
ることが災害時の対応として本当に大きな役
割を果たすことを改めて御指摘をさせていただ
きたいと思えます。

続きまして、空港の災害時の役割という延長
線上の御質問をさせていただきます。
緊急空港として活用するためには一体何が必
要か、今回提出されました法案にかかわる関
西三空港について考えてみたいと思えます。

平成十七年十一月の関西三空港懇談会にお
いて、適切な役割分担の下で関西三空港の運
用を

図っていくことが了承されました。その役割
としては、関西は西日本を中心とする国際拠
点空港及び関西圏の国内線の拠点空港であり、
伊丹空港は関西圏の国内線の基幹空港である
と。経営統合後も基本的にはこの原則は変わら
ないということ。両空港が運用されることにな
ります。関西三空港をどのように活用するお
つもりか。海上型空港、内陸型空港、それぞ
れ被災の在り方は異なっていると思われま
すが、各空港の災害に対する利点、欠点につ
いても御説明をお願いいたします。

○政府参考人(本田勝君) 御指摘のとおり、
関西の三空港は、その置かれた立地条件、ある
いは現在の機能がそれぞれ、ある意味で多様性
がございまして。したがって、実際に起きる
ような災害によりましては、やはり三空港が全
体として関西のそういった防災あるいは災害
対応時の空港として機能する必要があると思
います。

したがって、どこかの空港が途絶えたんで
あれば他の空港がそれを補完する、そういう
ことがその具体的な事態において必要にな
るようになってくると考えております。

○岩井茂樹君 御存じのとおり、今回の大
震災でも軟弱地盤での液化化とか、本場に多
くの被害がございました。関西は海を埋めて
建設した空港でございます。液状化の影響は
大丈夫でしょうか。また、現在も不等沈下とい
うことで、状況を私は聞いております。関西
空港に西側に伸びる大阪湾断層帯で地震が
発生した場合、関西などは震度六の揺れに
襲われるという、また五メートルの津波が
押し寄せるといふ推測も出ております。この
ような点にしまして、やはり防災という面
でもしっかりと空港を考えなければいけない
ということをお指摘をさせていただきます。

続きまして、土砂災害等の二次災害防止
について御質問をさせていただきます。
被災地においては、梅雨や台風等の出水期
に至る前に堤防の決壊、土砂災害等の二次
災害が発生

しないような応急対策が求められます。直轄
管理の河川では、点検により千八百二十八
か所の損傷箇所が発見され、必要な応急
対策が実施されてまいりました。また、都
道府県管理の河川においては点検を継続
実施されております。土砂災害危険箇所等
の点検についても、震度五以上を観測した
市区町村を有する十四都道府県において
優先度の高い土砂災害危険箇所等の点検に
着手され、九都県において点検が完了され
ております。

今後、防波堤、堤防等、被災箇所の緊急
復旧についてはどのような対応を行う予定
であるか、見解をお聞かせください。

また、このための経費については、災害
はいつどこで発生するか分かりません。平成
二十三年度の災害復旧関係事業によつて
捻出することではあつてはならないと思
います。東日本大震災の二次災害を防止
するために必要とされる性格もあるとい
うことは、緊急に必要とされる性格もあ
ることを鑑み、第一次の補正予算におい
て所要額を計上すべきであると考えま
すが、政府の検討状況、見解をお聞かせ
ください。

○政府参考人(関克己君) お答えをいた
します。ただいま先生の方から御指摘が
ございまして、河川、海岸あるいは砂防、
土砂災害等が今回の地震に関連しまして
多く発生しているところでございます。河
川の堤防につきましては、御指摘のよう
に東北地方に限らず関東でも多く発生
しております。国の管理する区間では、四
月十三日時点で二千五百一十一か所、東
北では千九百九十五か所、関東では八
百五十六か所、利根川等で発生している
ところでございます。

こうした被災箇所については、御指摘
のように二次災害の防止、既に出水期を迎
えているところでございます。二次災害の
発生を防ぐべく緊急の措置を講じている
ところでございます。特に、堤防の決壊や
大規模な崩壊など、その機能を著しく損
失している四十七か所については昼夜兼
行で作業を進め、出水期までの工事の完
了を目指しているところでございます。被災
した河川堤防がある

くような方向でどういう着陸料体系が望ましいのか。これは常に会社の中で検討され、しかも実施されていくべきだと考えております。

○白浜一良君 会社も考えるでしょうけれども、航空局としても促進するためのそういう手だてを、アドバース並びに補助をしてあげていただきたい。

もう一つは、貨物、トランジットですね。これもいつときわつと伸びたんですが、今、頭打ちなんです。それで、当然需要はあるわけですから、使いやすさができれば、これは需要は増えると思います。

そういう面で、関西は製薬メーカーが多いので薬品の倉庫というのはできているみたいですね。それで、今後のことを考えましたら、いわゆる魚介類とか農産物、こういうふうな低温倉庫があると非常に利用されるんじゃないかと。これも会社単独でやるというのなかなか大変なんで、こういうこともできるように何か誘導的な施策を考えたらどうですか。

○政府参考人(本田勝彦) 現時点で直接国の金銭的な支援をするような制度はございませんが、まず第一、先生御指摘のとおり、関空が完全二十四時間発着可能空港であるとともに、貨物の取扱施設はもう既に相当充実してきております。そして、先ほど来お話のありますとおり、地理的に見ても東アジアに非常に近いところにあると、こういった利点を生かしていくというのが非常に重要だと思っております。

繰り返しになるかもしれませんが、私どもとしては、より多くの国から貨物も含めた路線が関空にやってみますようにオープンスカイ政策を積極的に実施するとともに、国際貨物チャーター便にかかわる規制緩和でありますとか、あるいは特に中国航空企業についての便数制限の緩和といった形で、関空により多くの貨物を含めた路線が拡充されるような政策を進めております。

今日の御指摘はまた引き続き検討させていただきます。

○白浜一良君 よろしくお願いしたいと思えます。

それから、これも既に質疑が出たと思えますが、借金が大きいで金利が上がればやりくりが大変になるんですね。

それで、以前は九十億、今は少し減りまして七十五億のいわゆる補給金が出ているわけですが、これはこういう新しい運営形態で、一体化でやるわけですから、当面やっぱり維持するのが大事だと。これ崩れると、金利が上がったら余計な負担になりますから、この補給金の現状の維持、あなただけでは決められぬのはよく分かりますが、でも当局としてはやっぱりそういう要求をきちっとしてくるということを姿勢として明確にしていきたいと思えます。

○政府参考人(本田勝彦) 関西空港にとつて、やはり一兆三千億の元本の債務がある以上は、その調達する金利というのは大変大きな課題であるということは承知しておりますし、かつ、その調達金利というものが、政府保証だけではなく、政府自体が補給金を出しているということによって民間に一定の安心感があり、調達金利が低く抑えられているというのは御指摘のとおりだと思っております。

我々としては、あくまでもコンセンションの早期実施に向けた交渉を着実に進めてまいりますけれども、その間、新会社の経営状況がどうなるか、これを見ながら、これに必要な措置というものは引き続き検討してまいりたいと思えます。

○白浜一良君 大臣、これ大事なところなんです。これはいろいろ財務当局の考えもあるでしょう。事業仕分という考えもあるでしょう。いろいろ話題に上がる補給金なんです、やはり微妙な今段階なんで、これをうまく軌道に乗せるためには当面やっぱりこの補給金は大事だという面、担当の大臣としてその諸関係部局と調整していただきたいと、大臣の決意を伺いたい。

○国務大臣(大島章宏君) 先ほど局長から御答弁させていただきましたが、委員からの御質問、い

わゆるこの法律案は法律案としながらも、その後の経営について国としてはきちっと見守って適切な対応をするんだらうという御指摘であります。経緯が経緯でありますから、この法律案は法律案としながらも、先ほど局長から答弁させていただきましけれども、私ども国としてもその状況をよく注視をして適切な対応というものは当然取るべきだろうと考えております。

○白浜一良君 よろしくお願いしたいと思えます。

それで、ちよつと震災関連の質疑に少し変わりたいと思えますが、先ほど出ました仙台北空港の話でございます。昨日から運航を再開されたという大変喜ばしい話でございますが、フル回転するのは、完全に復旧するのは九月ごろと、こういうふうには言われているわけ、そこまで復旧活動が同時並行でこれ進んでいくわけでございますが、先ほどおっしゃっていましたが、空港ビルなんかは、今回の、今政府が考えていらっしゃる第一次補正の中で無利子の貸付金を考えていらっしゃるのと、無利子という。まあ三セクの経営ですからそういうことなんでしょう。しかし、それだけでは間に合わぬか分かりませんよ、これ。ある意味で空港というのも公共的な事業なんです、やっぱりもう少し適切なそういう補助をされていいんじゃないかと思えます。

例えば、これは鉄道なんかの場合は鉄道軌道整備法という法律があって、災害で復旧活動が必要の場合は国が四分の一と地方自治体が四分の一と、こういう制度になっているんですね。まあそれは鉄道ですからそれはそうなんです。けれども、ある意味で空港も公共的なそういう事業なんです、何かそういうもう少し補助をできるような仕組みはないんですか、これは。

○政府参考人(本田勝彦) 空港の敷地内におきまして旅客ターミナルビルの御質問でございますが、旅客ターミナル自身は基本的に、特に仙台は第三セクター、いわゆる民間事業者であります、建設をされて、そこで様々な商業活動をされて、

その収益で建設費やあるいは運営費を賄うというのがまず通常ベースの原則であらうかと思えます。

したがって、これまではその資金調達を含め国の方から公的な支援は一切しておらなかったわけでありまして、今回はやはり震災そのものでターミナルビルの構造も含めて甚大な被害を受けておると。やはりまず第一に、民間自身の自助努力で復旧が困難であるというふうな考えられるものから、補助といえますよりは、まずは一旦、建設のための資金を一定程度用意するという意味で国からの無利子貸付制度の創設について検討させていただき、それによって仙台北空港が本格的に復旧し、ターミナルビルも本格的に運営される場合にはまた以前と同じような収益が見込めるというふうな考えております。

○白浜一良君 まあそれは平時の考え方で、これだけの大災害が起きたときですから、何かそういう特別な措置が要るでしょう。だって現に鉄道ならこういう一つの法律が整備されているわけですよ。

前回も私、質問しましたけれども、要するに地方の公社の港、海の場合はこれは公的な補助するんですよ、復旧のために。それが飛行場はなぜできないのか分かりませんね、私。これ大臣、どうですか。

○国務大臣(大島章宏君) 今回、昨日仙台北空港に第一便が入りまして、乗客の皆さんも大変この件については早く道ができて良かったという評価をいただきました。

いうことについては十分考えていきたいと思いを。

○白浜一良君 それは宮城県が入っている三セクですけれど、もう県もそんな余裕ないんですよ。あつちもこっちももう物すごい傷んでいるわけですから。だから、そういう適切な措置をすべきだということをおし上げていくわけ、貸付けは貸付けで結構ですよ、今回の補正にはそれしか入っていないわけ。それだけで九月までに復旧できるかどうか分かりませんよ。そういう意味で、督促する意味で私は言っているわけで、十分前向きに検討していただきたい、このことを申し上げたいと思います。

それから、観光業のダメージの話をしたと思いますが、先日、我が党の長沢議員が質問をいたしました、五十六万人ですか、キャンセルされたという、そういう質疑がされたと伺いましたけれども、これは本当に大変ですね。

それで、先日、観光庁長官、北京へ行かれたんですか、それで説明されたということなんです。が、風評被害ですね。何か日本全体が放射能に汚染されているような、そういう錯覚もあるわけ、だから長官、今こそトップセールスをどんどんやるべきじゃないですか。

○政府参考人(溝畑宏君) 議員御指摘のとおりトップセールスについては極めて重要であると考えておりまして、先般中国に参りまして政府の皆さん、そしてメディアの方々にも現況につきまして正確に説明するとともに、一刻も早く交流を拡大していただくようお願いをしたところであります。

観光庁といたしましては、議員御指摘のような形でトップセールスを中心として積極的な展開を今後展開していきたいというふうに考えております。

○白浜一良君 もうそういう抽象的なことではあかんねん。もっと具体的にこういうことをやります言わなあかんねん。

だから、例えば、いわゆる観光を担当されてい

るような、特に中国とか韓国、台湾、日本をよく利用してもらう、来ていただけるような国の担当者をお呼びして、実際に東京もそうだし、京都とか大阪とか九州とか、どんな案内して、もう大丈夫ですよ、そういうことをやったらどうですか。要するに、そういうことをやらないと、そういう風評被害でなくなりませんよ、そんなもん。

○国務大臣(大島章宏君) ただいまの御質問であります。実はその実地体験としてイギリスの航空会社のCEOが参りました。これは、日本という国はどうも原子力事故によって危険な国ではないかと、こういう認識が従業員にいますか関係者に広がったと、自分の目で見たいと、こういうことでやってまいりまして、東京は安全な町であることを確認した、成田も安全であるということを確認した、やはり自分の目で確認してこれからイギリス航空の路線についても成田に戻すという方針を取りたいと、こんなお話がありました。

まさに、実際に来ていただくのが一番いいわけでありまして、そういう意味では、関係の航空会社あるいは関係の国の方々にもトップの方に来ていただくに現地の姿を見ていただくというのは大変大事な視点でありますから、そういう視点で私も努力をし、そしてそのようなことができるように努めてまいりたいと思っております。

○白浜一良君 今日の新聞朝刊で紹介されていましたが、香港の旅行会社が今こそ日本へ行こうというところで、沖縄、大阪への格安ツアーをPRしている。面白い話。こういうきっかけをどんどんつくっていくのが観光庁長官の仕事じゃないですか。そんな抽象的なことを言っている場合じゃないですよ、あなた。どんどんもっと動いて、どうですか。

○政府参考人(溝畑宏君) 委員御指摘のとおりでございます。トップセールスのみならず既に四言語で専用のウェブサイトを作りまして情報提供を図るとともに、各国の旅行会社に対して、一刻も早く来ていただくということで、既に議員

御指摘の香港、こちらからは十六日に沖縄とそして北海道の方に参られますし、そのほか韓国、そしてまた台湾におきまして、一部でございますが、そういう動きがございます。

いずれにいたしましても、委員御指摘のように情報提供としてトップセールス、そしてメディアの招聘、様々なことを具体的に展開したいというように考えております。

○白浜一良君 しつかりやっていただきたいと思っております。

これは海外からの旅行でございますが、国内旅行も冷え込んでいるね、これ。

それで、これだけの大災害ですからやっぱり西日本全体も自粛ムードがあつて、これではもう全体も景気が冷え込んでいくわけで、そういう面でも、かつて国内旅行が盛んになったときに、これは国鉄のキャンペーンソングですが、一九七八年、山口百恵さんが歌う「いい日旅立ち」、それから一九八四年、「エキゾチック・ジャパン」で郷ひろみさんの「二億四千万の瞳」とか、こういう明るい話題で国内旅行を奨励されたことがあるんですよ。

だから、今はJRもそれぞれ個別の民間会社になったから、こういうことも観光庁がやっぱり音頭を取って、何か明るい前向きな、日本全体が頑張ろうと、そういうムードづくりをせなあきませんよ、これ。難しいことばかり言ったら気分晴れませんよ、要するに。もっとアイデア出してくださいよ。どうですか、それ。

○政府参考人(溝畑宏君) 議員御指摘のとおり、各地域で深刻な影響出ております。

こういう状況の中で、観光で日本を元気にする、経済を萎縮させずに被災者を応援しようというメッセージを十二日に各都道府県、そして関係者に出しました。一刻も早くこれは官民一体となつてやるということでございます。ゴールデンスウィークが間近に迫っておりますので、一体となつてそのまずキャンペーン、そしてイベントの協力実施、積極的にありとあらゆる知恵を結集し

てしつかりやっていきたいというふうに考えております。

○白浜一良君 しつかり取り組んでいただきたいと思っております。

それから、仮設住宅の話で、先日も少し大臣にお話ししましたけれども、昨日、衆議院の内閣委員会でも官房長官が仮設住宅、避難所にいらつした方がいつごろこの仮設に入れるかという、そういうことが大変心配されているんで、そういう質問に対する答弁なんです、少なくとも一週間ぐらいで入居の目標をしっかりと出すよう関係省庁に指示すると、こういうふうに昨日、官房長官がおっしゃっているわけでございますが、これ、お聞きになったかどうか知りませんが、この辺の展望はどうですか。

○国務大臣(大島章宏君) 仮設住宅の件でございますが、現在三十六戸しかまだ完成していないと、こういうことであるというお叱りをいただいたりしておりますが、私もこれ、現在、着工、着手しているのが八千七百十五戸でございます、それから着工の予定のものも含めると一万七千七百七十六戸ということになっております。そして、なぜ完成の棟が少ないのかと、こういうことを昨日私も指摘をしまして、今週中に二百三十一戸は完成すると。合計が二百六十七。来週になりまして二千二百二十三戸が完成しまして、合計が二千三百九十ということになり、四月いっぱいまでには三千六百二十八戸が完成するということになっております。

いずれにしても、これが完成しないと移れないわけでありまして、御指摘の点を踏まえまして一生懸命避難者の方が一日も早く仮設住宅に入れるように努力をしております。

○白浜一良君 私はそういうことを聞いているんじゃないし、この地域はいつごろできますと、そこまでちょっと辛抱してくださいと、そういうことを、見通しを一週間ぐらいで付けますと、こう官房長官が言っているんです。これは責任持ててできるんですかということを聞いています。

○国務大臣(大島章宏君) 今、累積といいますが、おおよそこのくらい完成するだろうという見通しについて申し上げましたが、これについては用地がもう設定されており、地域ごとのくらしに完成するかということについては整理してお知らせしたいと思います。

○白浜一良君 私、政府は個々にいろんなことをおっしゃるんですが、これは統制取れているのかなと思うわけです。官房長官が委員会、これ、一週間ぐらいで目標をきつとお示しできるような気がします。これ、ほんまにやらへんかったら大問題ですよ、これ。だから、担当の大臣だから私は確認しているんです。

それで、ちよつとお願いがございまして、仮設住宅というのは仮設物だから、まあ二年と。ところが、いわゆる特定非常災害法を適用すると延長できるわけですね。阪神・淡路の場合は五年いつていた。昨日も新聞に出ていましたが、東松島市の市長さんが、二年言われても、今回は町づくりからやらなあんから、だからせめて五年ぐらいにしてほしいという、こういう声出ているんですよ。

ただ、この指定は内閣府にある。大臣じゃないんです。だからこの辺も、実際建てるのは大臣の所管で建てられるんですから、そういうことも早く、阪神・淡路の場合は一年半たつてからしか決められていないので、だからみんな不安で、いつまでおれるんだらうという気持ちでいるんですよ。今回はもう町づくりからやらなあんから、五年ぐらい大丈夫ですよと、しっかり町づくりからやりますからと、こういうアナウンスすべきですよと、担当大臣とよく話し合うべきじゃないですか、どうですか。

○国務大臣(大島章宏君) ニュース等で、被災された方が仮設住宅に入っても二年しかいられないと、その後どうなるのかと、こういうお話をされているのを私も聞いております。この点が一番不安なんだろうと思います。

したがって、阪神・淡路大震災のときにもそういう事例がございましたが、これを踏まえて私は柔軟にこれについては対応すべきだと思いますので、私も議員からの御指摘も踏まえながら、それを要請といえますか、そうなるように努めたいと思います。

○白浜一良君 関係大臣でよく話し合つて早め早めに方向を示したらみんなほつとするわけですよ。後手に回つたらみんなもう不安で仕方なくなるので、だから、早め早めにそういう方向性を示していただきたいという意味で申し上げたわけですよ。

もう一つお願いしたいのは、全国の公営住宅に一時的な入居されている方がいらつしやいますね。これは当然それぞれ自治体の善意でやっているわけですよ。ですから、これ、自治体の考え方がばらばらなんです。三か月は結構ですよというところもあるれば、半年は結構ですよというところもあるれば、そこからはきつとした賃料をいただきますよと、こういう話になつてしまつてわけですよ。それぞれ自治体の善意で受け入れて、一時受入れですから、これ。これでは余りに被災された方の、受入れは有り難いんですけども、ならして見たら物すごく不公平がある。

だから、これは国が補助して、それは各市町村、都道府県もそうですが、財政の違いがありまから、それはやっぱり国が補助してならす以外ないわけですね。だから、この辺もどうか総務大臣とよく話し合ひしていただいて、こんな受入れに、一時入居とはいえず、ばらつきがあつたら余りに不公平だと。補正予算を組むわけですから、そういう中にきつと入れて、きつと平等な受入れられているというふうにしてあげてくださいよ。この考えを伺つて、私、質問を終わります。

○国務大臣(大島章宏君) 御指摘のように、片方では仮設住宅を造る、そしてそこには二年間、まあ今の段階では二年間になります、自治体のそういうところをお借りする場合には六か月という

話であります、そこにはやはり今御指摘のように不公平といえますか、というのはあると思います。こちら辺については私は柔軟にやるべきだと思ふんです。関係のところと話し合つて、そのようなことが打ち出せるように努めたいと思います。

○白浜一良君 終わります。

○委員長(小泉昭男君) 午後一時に再開することとし、休憩いたします。

午前十一時三十九分休憩

午後一時開会

○委員長(小泉昭男君) ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、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及び航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。

質疑のある方は順次御発言願います。

○上野ひろし君 上野ひろしでございます。まず、関空法案について何点かお伺いをしたいと思います。

最初に、一体的運営ということについてお伺いをしたいと思います。まず、現在関空の負債は一兆三千億で、その返済を目標として今回の法律改正が行われるということであり、その中でも、利益、関空でいうと営業利益で百二十五億ということだと思ひますけれども、それが増加をするというのが、どういう形であれ、この負債を返済をしていく、そういう前提になるのではないかと思ひます。一方で、関空それから伊丹についても、発着回数それから旅客数を見ると、横ばい又は減少傾向にあるところではないかと思ひます。

そういう中で、今回の法律案では、一体的かつ効率的な運営を行うことで関空の債務の早期返済を図るとされておりますけれども、新会社による一体的な運営として、具体的にはどのようなこと

が行われるのか、またどういう効果があるというふうにご想定をされているのか、まずお伺いをしたいと思います。

○副大臣(三井辨雄君) 御質問ありがとうございます。

午前中の審議の中でも安井委員、また岩井委員からも御質問ありました。そういう中で、大島大臣が御答弁されておりますけれども、重複するかもしれませんが、特に、この収益性に優れた伊丹空港との経営統合、あるいは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改善を図ることに加えまして、LCCの拠点化や貨物ハブ化等の関空の国際競争力強化に向けた施策を積極的に講ずることとしております。これを通じまして、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ンションの実現に向けて目指すこととしております。

これによりまして、関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港とし、再生、強化してまいりたいと考えております。

○上野ひろし君 ありがとうございます。

一体的運営という観点から、また何点かお伺いしたいんですが、まず、今回の統合は伊丹の滑走路と土地、関空の空港ビル、それから滑走路等が新会社に帰属するというところであります。空港ビルについては、関空の空港ビルは新会社に帰属するけれども、伊丹の空港ビルは帰属をしない、別会社でやるということであり、また、土地についても、伊丹の土地は新会社に帰属するけれども、関空の土地についてはまた別会社でやるということでもあります。

本来、経営を統合して一体的に運営をしていくという観点からも、今回統合をされない部分、具体的には伊丹の空港ビルそれから関空の土地についても、新会社に統合した上で効率的に一体運営をすべきではないかと思ひますけれども、見解をお伺いをしたいと思います。

○副大臣(三井辨雄君) 伊丹空港のビルディングは、民間会社であります大阪国際空港ターミナル

ビルが運営していることから、これを法律によって強制的に一体化するということは大変難しいと考えておられるとございます。また一方では、伊丹の空港ビルと空港との一体経営については重要な課題であると認識しております。本法案において、両者の連携について定める協定を新会社とビル会社が締結することとしたところでございます。

国土交通省といたしましても、関係者と今後更に協議して、一体化経営の早期の実現を図ることとしてまいりたいと、こういうふうな思っているところでございます。

○上野ひろし君 一体化で効果を上げるというのが今回の法律改正の狙いといえますか、ポイントだと思えますので、是非御配慮をいただければと思います。

それでは、もう一点、これも一体的な運営の効果を上げるといふ観点からお伺いをしたいと思います。

これまで、特に伊丹空港に設けられていた様々な制限、例えば先ほども話がありました発着回数の上限、国内線は三百七十、うちジェット機が二百というふうなことが決められている、また、かつて国内の長距離路線を伊丹空港から切り離して関空に移管をしたということもあったのではないかと思っています。そういった制約を撤廃をして、両空港間で最適な例えば路線配分を行うということが全体として利益を上げていくためには必要なんではないかと思うんですけれども、そういう点についてはどう今後対応されていくのか、お伺いをしたいと思います。

○国務大臣(大島章宏君) 上野議員の御質問にお答えを申し上げます。

今回の両空港の一つの一体的な運営によって、より魅力のあるといえますが、そういう拠点をつくろうというところでありますが、今の御質問といえますが御提言でございしますが、実はこの伊丹空港には歴史がございまして、過去において騒音問題等々で訴訟、調停というのが頻発した歴史がござ

います。そういうことから、平成二年にこの伊丹空港の存続を決定するに当たり、発着枠の制限などを盛り込んだ協定、いわゆる存続協定というもの、これを地元と結んだ経緯がございまして、そういうものを踏まえて考えていかなければと思うところであります。

今般の経営統合については、先ほどいろいろと御質疑がありましたけれども、関西空港は国際拠点空港として、それから伊丹空港の方は国内空港の一つの拠点として役割分担をしようということ、これまで参りましたが、この統合によりまして、お互いにそれぞれの持ち味というものを十分生かしながら発揮していくことが必要だろうと思えます。しかし、この新会社をまずつくりますと、その新会社がどのような経営方針を立てるか、ということも尊重しなければと考えております。

いずれにしても、今御提言の、発着枠を少し自由度を持つて新会社ができるようにしたいんじゃないかという御提言でございしますが、この件については、地元の関係者の参加する協議会の意見を十分伺った上で作成する両空港の一体的かつ効率的な運営を行うための基本方針によるものと考えているところであります。

○上野ひろし君 ありがとうございます。

過去の経緯ももちろんあるということだと思えます。その地元の関係者との合意、関係ということも是非尊重していただきながら、一方で少なくとも国土交通省としては、両空港の在り方についてこれまでと同じような制限をしていくということでは一体的な運営の実も上がらないということなではないかと思っております。是非その辺も御考慮をいただいて、適切な対応をお願いをしたいと思います。

次に、着陸料についてお伺いをしたいと思います。

コンセッション契約を行った企業が着陸料を定めることができるようになるということであるかと思えます。一方で、それぞれの地域で各空港と

いうのはある程度の独占力を持っている、独占的に営業を行っているということではないかと思っております。当然近くにほかの空港があったり鉄道との競合というのはいくらあると思うんですか、ある程度の独占力があるということではないかと思っております。

そういう中で、当該企業が利益を増大をさせるという観点から、過剰に着陸料を上げるということがないかどうかということを懸念をされているんですけれども、国として着陸料が適正な水準となるように監督をできるような仕組みが必要なのではないか、その上で、利用者に過剰な負担が掛からない、また空港自体が国際的に競争力も維持をしていく、そういう観点が必要なのではないかと思うんですけれども、御見解をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(大島章宏君) 着陸料に関して御質問をいただきました。国際競争がかなり激しい中で、この着陸料というのでも大変重要なポイントだと思っております。いろいろと私も調べさせていただきまして、このコンセッション、いわゆる空港運営権者が受領する着陸料については、空港法において定められている規定が適用されることとなります。

すなわち、着陸料については国土交通大臣が届出を受け、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は変更命令を出すということになっております。このことについてもいろいろと新会社の経営方針等々を私どももよく注視しながら、適切な形になるように努めてまいりたいと思えます。

○上野ひろし君 ありがとうございます。

私も空港法を見させていただいて、第十三条の中で変更命令ができるという規定がありまして、例えば、不当な差別的取扱いをするとき、それから社会的経済的事情に照らして著しく不適切であって、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ということで、こ

れを読むと非常に限定的なんだと思うんですね。そういう意味で、着陸料が適正に定められるように、もちろんこの空港法の規定というのはあると思うんですけれども、コンセッション契約の事前の承認の段階も含めて国土交通省として適切に対応いただきたいというふうに思います。

次に、伊丹空港について一点お伺いをしたいと思いますけれども、伊丹空港については、存続をするのか、それとも廃港にするのかといった議論がかつて行われてきたことがあるというふうに承知をしております。国土交通省の成長戦略会議の報告も、これは抜粋ですけれども、伊丹については廃港、関空への一元化を検討する等、民間の経営判断により活用方策を決定するという報告がされているのではないかと思います。

今回、コンセッション契約を行った企業が、その企業の独自の判断で伊丹空港の廃港を決定をすることができるといふのかどうか。例えば、コンセッション契約を結んだ後、廃港にするという決定をして、伊丹空港の資産を即時売却をするといったこともあり得るのかどうか。仮にもしそういうことがあるとすれば、これは伊丹空港のみならず航空行政全般の問題だと思えますので、きちんと監督できるような方策が必要なのではないかと思うんですけれども、御見解をお伺いをしたいと思います。

○政府参考人(本田勝君) 伊丹空港の今後の取扱いにつきましては先生が引用されました国土交通成長戦略は、そのとおりでございます。

そして、今般の経営統合の目的に戻りますと、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目的とすると、この位置付けをさせていただいております。したがって、コンセッションが成立した場合に、コンセッション契約を行った企業がこの伊丹空港を具体的にどうするかについては、まずコンセッション事業者の経営判断を尊重することになるうかと考えております。

一方で、両空港の在り方につきましては、この法律に基づく国土交通大臣が定めさせていただきまします基本方針、こういったものの中で地元のお考えを聞きながら考え方を明確にしていきたいというふうに考えております。

○上野ひろし君　ありがとうございます。是非、国土交通省を含めての適切な対応をいただけるようをお願いしたいと思います。

では、最後に航空法について一問お伺いをしたいと思ひます。

今回、何点が改正内容がありまして、例えば定期運送用操縦士の資格の創設、これは従来に比べると訓練期間が短くても取得をすることができ資格ということであります。また、航空身体検査証明の有効期間の延長ということも盛り込まれているというふうに承知をしております。

様々な改正内容はあると思うんですが、一番肝心なのは安全の確保ということであるかと思ひます。今回の改正で安全性がきちんと担保されるのかどうかといった点について確認をさせていただきたいと思ひます。

○政府参考人(本田勝君)　航空輸送の安全の確保維持は、航空法自体が一番重要に位置付けておる目的であると我々は考えております。

今回の改正に照らしてまいりますと、まず、定期運送用操縦士の資格創設でございますが、これはエアライン機の二人での操縦、そのうちの副操縦士に特化した操縦士資格ということで、その養成に当たりましては、初期段階からエアライン機の運航環境を想定した訓練が長期かつ重点的に実施されますので、エアライン機の操縦技能について効果的にその技能を付与することが可能であると考えております。このため、安全上の問題はないと考えております。

次いで、航空身体検査証明の有効期間の問題でございます。

今回の改正によりエアライン機の機長など一部の資格者について延長することとなりますが、これは医療技術の進歩あるいは検査の実績を踏まえ

て国際民間航空条約の附属書の国際標準として定められたものであること、また、もう既にこれを実施しております諸外国において安全上の問題が特段発生していないこと等々から考えまして、安全上の問題がないと我々は考えております。

○上野ひろし君　ありがとうございます。

以上で質問を終わります。

○藤井孝男君　今日は、関空と大阪国際航空、伊丹との経営統合、そして航空法の一部を改正する法律案の審議ですが、私は、一昨日の委員会でも仙台空港、あるいは気象庁の地震計とか潮位計が被災を受けて機能不全に一時陥ったということで、いかにバックアップシステムが大変大事であるかということ、今日も引き続きその点を中心に質問させていただきたいと思ひます。

そこで、大臣にまずお伺いしたいんですが、お伺いしたいというよりは、一昨日、大臣も現場の被災地を視察することも非常にこれは大事なことでありますけれども、百聞は一見にしかずということで本場に御苦労があらうかと思ひますが、一方でそういった被災地の、余震が続いている、まだそういう状況の中で、やっぱり気象庁の役割が非常に重要であるということ、是非近いうちに気象庁へ視察に行つてほしいとお願ひしましたところ、昨日、早速視察に行つてこられたそうで、ありがとうございます。

そこで、大臣御自身が気象庁を視察されて、そのときの御感想をどう持たれたか、まずそのことについてお聞きたいと思ひます。

○国務大臣(大畠章宏君)　藤井先生から一度は気象庁もきちつと視察したらどうかという御提言をいただきましたまして、昨日、御指摘のように行つてまいりました。

私が想像をしていた気象庁とは全く違つておりまして、私は学校のころ、百葉箱とか、あるいはラジオで天気予報を聞いて、風速三とか北北東の風とかそういうのを白地図に書くのを宿題としてやつたことはありますが、私、参りましたら、もう非常に何と云いますか、想像をはるかに超える

ような近代的な気象庁でございました。地震あるいは火山の噴火等々、大変な装備も最新鋭のもので、世界でも有数の気象庁として活躍している姿を拝見させていただきました。

職員の方にもお話を申し上げましたが、皆さんの活動がいわゆる国民の命を守る一つの大変な大事なデータを提供していただいていると、そういうことで今後とも頑張つていただきたいと、こんなお話も申し上げましたが、加えて申し上げるのであれば、地震の予測については大変近代的なシステムになったけれども、津波の予測についても努力していただけないかと。例えば今回の津波についても、どのくらいの大きさの津波が来るのかということ、それを正確に期してデータを提供していただけたら、行方不明で亡くなった方が二万七千人という状況でございますが、この方々の命を救えたかもしれないと。そういう意味では、いろいろ難しいところはあるかもしれませんが、けれども、更に努力をしてそのような予測というものを出せるようにしていただきたいと、こういうお話をさせていただきました。

いずれにしても、気象庁の職員が五千五百人、本庁の方に今千四百人ほどおられますが、二十四時間三百六十五日監視をし、情報を把握しては国民に的確に出していただいておりますので、感謝をしたいと思います。

以上です。

○藤井孝男君　ありがとうございます。

視察をされたそれだけのいろいろ実感を含め、また当初の想像したことをはるかに超えた、この気象庁の職員が本場に丸となつて、また限られた予算の中で、あるいは今五千五百人、また千数百名の本庁というふうにおつしやられましたけど、それでもまだ足りないという状況なので、今後とも、要するに政府・与党は何か事業仕分等々で無駄を省くとかいろいろやられておりますけれども、無駄を省くということ、ただ予算削減たり人数を減らしたりすることじゃなくて、今回の震災だからというわけじゃないけれども、

やっぱり本場にこういう非常時、生命と財産をどうして守るかということに関しての、一つのまた実際に見られてそういう思いを新しくしたということは大変結構なことだと思ひます。

そこで、一つ先日申し上げたんですが、例えば余震が今続いているんですが、地震計と潮位計等については、これはN T Tの回線を使つていてということなんですか、そしてまた地震計とは、また潮位計とは別に、震度計、いわゆる震度幾つというやつは「ひまわり」の気象衛星の回線を使つていてということなんですが、あれはやっぱり気象衛星「ひまわり」をもつと多角的に多様的に利用するためには、地震計も潮位計も、そういったN T Tの回線が、もしそこが被災を受けた場合にまた通信手段がなくなる、あるいは情報を提供する手段がなくなるということになりますので、そういった面から幅広く、まあこれは予算の面のことがあるかと思ひますけれども、気象衛星「ひまわり」をもつと幅広く活用することについて何か大臣の所見がありますか。

○国務大臣(大畠章宏君)　今御指摘をいただきました件につきましても調べていただきたいと思います。

現在、御指摘のように地震計、潮位計もN T Tの回線だけに依存している、こういうことでありますけれども、これらが万一、回線が不通になつた場合には情報を取れないと、こういうことにもなるわけでありまして、御指摘の気象衛星「ひまわり」によるバックアップの回路ということを整備することが必要だろうと、こういうお話でございますが、私もそう感じております。

ただし、今、気象衛星「ひまわり」はそれだけの余力といひますか、を有していないということでございます。私も先生からの御指摘を受けて、「ひまわり」を介しての情報伝達というものが必要なのだらうと、こういうお話を申し上げまして、なぜ使われないんだと、こういうことを言つたわけですが、この「ひまわり」も寿命が五年間ということでありまして、次の「ひまわり」

のときにはこれらの機能を加味した形の「ひまわり」を打ち上げてはどうかと、こういうお話もしてまいりました。費用はおおよそ五十億掛かるそうでありまうけれども、いずれにしても、その費用があるいは国民の命を救うと、こういうことにもなりますので、そういう意味ではきちつと予算化したところかどうかと、こういうお話もしてまいりましたところでありまう。いろいろ御指摘も踏まえて努力をしてまいりたいと思います。

○藤井孝男君 やはり日に日に新しい情報とか技術といいますが、情報技術、伝達技術といふのを、先日もし上げましたけれども、気象庁のそういった技術能力というのは世界に冠たる技術を持つておられるということを、実際見られてその確信されたということは大変心強い。

ですから、気象衛星「ひまわり」も、次期衛星、寿命はありますけれども、そういったことを踏まえて、確かに五十億円で大変に多くの日本の国民の生命、財産が守れるといったら、五十億円なんというのは非常にもう本当に安いものだということをしつかりとまた踏まえて、頑張つて予算確保に努めて頑張つていただきたいと思ひます。

そこで、同じく予算関係になりますけれども、実は私、一月二十八日の本会議の代表質問で建設国債のことに、実は質問を大臣にいたしました。

要するに、今高度成長期に造つた長大橋だけでも、それをいよいよ修理、修繕していかなくやいけない。維持管理というのは、これは非常に大変な事なことなんだと。単に公共事業がどうのこうのというんじゃないで、そういうた安心、安全、防災の面からも必要だという質問をしました。だから、建設国債は財政法でも認められているものでありますし、また赤字国債とは、特例債とはまた違うということで、私はむしろ思い切つて建設国債を発行したらどうかと、こういう質問をしましたときは、そのときは震災前の話でしたけれども、大臣からは、そういう気持ちで今厳しい財政状況の中でできるだけ期待にこたえていきたいというような答弁があったことを覚えており

ますけれども。

そこで、やっぱり今度の予算、昨日のたしか佐藤委員からの質問のときも、前年度比五割削減の上に更に今度五割凍結してその分を被災地の方に向けるということになりますと、私は岐阜県、中部圏、いわゆる被災を受けていない県の地元防災あるいは公共事業、社会資本の整備というものがますます遅れてしまふということは、そういう我々の地域の、もう業界の皆さんもとよりですけれども、少しでも被災地の皆さん方に、今でもいろいろな意味で手伝いあるいは援助、救助のためにいろいろな資材なり人材なりを派遣してありますけれども、そういった地域がどんどん予算削られて、更に元気がなくなり、また倒産を招くようになりまうと、これはまさに日本全体が沈んでしまふような話になるんですよ、観光の話もありましたけれども。

そういった意味では、やっぱりそういう意味での緊急時ですから、政府の方針がなるべく建設国債を抑えていくんだという気持ちは分かりますけれども、こういったときにこそ思い切つて、担当大臣、最高責任者ですから、思い切つて建設国債をこれは発行すべきだということを閣内でも積極的に私は発言すべきだと思いますが、いかがですか。

○国務大臣(大島章宏君) ただいまの御質問でございしますが、五割というのは、私もいろいろ調べましたが、削るというよりも留保すると、執行を留保するというところで、決して削ることではないんだということが一つと、もう一つは、安全にかかわることについてはこれは執行していくと、こういうポイントがございまして、私は今回の三・一一の大震災を受けて、まさに防災というものがいかに国民の命と暮らしを守るために大事かということ、そしてまた何よりも安全というものを重視して政治は動かさなきゃならないと、こういうことを痛感いたしました。

したがいまして、この第一次補正ではこういう状況になっておりますが、第二次補正の段階で、

先生の提言なんかを受けてやはり新たな視点で物事を考え行動すべきだろうと、私もそういう思いはありますので、そういう立場に立つて努力をしてまいりたいと思うところであります。

○藤井孝男君 第一次補正ということは我が党としては、歳出面においては四兆円規模というのは私どもはそれは十分理解できます。ただ、財源のところでも手当てとかそういう問題についてと政府・与党としてはそういったことの思い切つた方針転換して、第一次補正が一日も早く成立するようにまず努力すべきだとは思ひます。だから第二次補正以降の、建設国債については今大臣の意向分かりましたので、是非その点についてはそういう方向で強く進めていただきたいと思つております。

それから、答弁にもありましたように、五割カットということもありますが、そういうことじゃなくて、凍結する形の中で結局はそれを被災地に向けるという形になりますから、元氣を出そうと言っている地域が更にまた元氣がなくなるといふのは結果的に被災地に対しても元氣を与えないことになりまうので、その辺を十分配慮していただきたいと思つております。

それから、最後にちよつと質問といひますが、私の指摘をしたのは、関空といひゆる大阪伊丹空港の経営統合ですね。これ統合することは結構なんですけれども、神戸空港を含めるといひゆる国際拠点空港、あるいは国内の基幹空港、そして国内の地方空港の三すくみ、トライアングルみたいなになっているんですけれども、これはどつちかというところ、結局三すくみになって全部中途半端に機能するから、結果的に生かせるものも生かせないような状況なんです。

そこで、今度関空と伊丹空港を経営統合するといふこと、このこと自体は私は結構だと思ひますけれども、しかし、役割分担ということになりますと、私の認識では、関空は二十四時間空港体制になっていますけれども、伊丹は朝七時から夜九時までの間しか発着ができない。神戸空港も同

じような制限がある。そのところのアンバランスというのがあると思つてゐるんですね。

上野委員からも質問がありましたように、地元の意向という質問がありましたけれども、地元の意向が、やっぱり九時以降発着ができないという枠が、そこで地元的那种いう大前提がありますと、やっぱり新幹線との競合とか、もつと、せつかく統合したときの役割分担といつても、なかなかそこは、その辺は逆にもうちよつと発着時間を夜九時以降、まあ十一時とか、どこまで許容範囲が分かりますが、ある程度、特に伊丹空港は国内便の基幹空港としての役割が非常に期待されていますから、そういう意味での地元との折衝で地元の皆さん方も理解をしていただくような形の中で柔軟に対応する方向でリーダーシップを発揮していただきたいと思ひますが、いかがですか。

○国務大臣(大島章宏君) 私も、この地域に三つの拠点空港が存在しますので、その位置付けというものはどうあるべきなのかと、こういうことについては御指摘を踏まえて検討させていただきますが、御指摘のように、それぞれの空港にそれぞれの歴史がありまして、様々な形での運営の形態が決まっているということで、このところを地元の皆さんの御理解をいただきたいながらどのような形で、三つの空港といひますが、今度統合されますから形態としては二つになりますけれども、その間で十分に連携を取つて、お互いにお互いの基盤というものを最大限発揮してこれからの国際社会の中で、競争の中でより魅力を出せるように、そして活力を出せるように私自身も研究をして、また努力をしていきたいと思ひます。

○藤井孝男君 最後に一言申し上げておきたいと思ひますが、バックアップシステムについて、今日、短い時間ではありましたが質問しましたが、要するに伊丹と関空も海上空港と内陸空港といふ、そういう重要な観点があると思ひます。先ほど午前中に安井委員も指摘されたように、名古屋空港とセントレア、中部空港も、これも内陸と海上空港。それから成田といひゆる羽田も、羽田

はもう海上空港に、もうほぼそういう空港ですね。そういった意味では、バックアップシステムとしてはそういう観点からも双方のいわゆる活用の方というのがあると思いますので、そういったことも含めて今後とも推進していただきたいと思います。

以上で終わります。

○吉田忠智君 社会民主党・護憲連合の吉田忠智であります。

議題に入る前に、大震災を受けての今後の航空産業、航空行政について質問をします。

東日本大震災は航空産業にも大きなダメージを与えています。震災を機に国内、国際とも旅客数が減少していると聞いておりますが、どのようになっているでしょうか。震災を受けて今後の航空産業、航空行政についてどのように展望しておられるか、大臣にお伺いします。

○国務大臣(大畠章宏君) 吉田議員の御質問にお答えを申し上げます。

確かに東日本大震災を受けて日本を取り巻く旅客数が減少していることは事実でございます。いろいろと統計といいますが数字でも見させていだきましたが、全日空にしろそれからJALにしろ、いろいろと昨年に比べても減少しているというのは事実であります。

そこで、この状況に対してどうするかであります。一つは、午前中、観光庁長官からも報告がされましたが、外国からのお客さんにとつては日本における原子力発電所の事故というのが大変大きく心理的に影響をしております。それで旅客数が減っているという事実がございますが、これについては事実関係をベースに正しい、正確な情報をいかに海外に発信するか、そして同時に、海外の皆さんにも日本の現状について知っていただくために私たちも積極的に行動しなければならな

いと考えているところであります。それから、国内におきましても、観光というものがどうやら控えた方がいいのではないかと、こういうムードが出ておりますが、逆に観光で東北

地方に行くことが東北地方の方々を応援することになるんだと、こういうことでいろいろと努力をして、航空需要についても復活を図るように努力をしているところでございます。

今後ともいろいろと御指導をお願いしたいと思っております。

○吉田忠智君 いずれにしても、風評被害を克服をして旅客数が戻るように、国交省としても英知を結集してやっていただきたいと思いますし、また、震災後の復興のブランドデザインの下でも今後の航空産業をどのようにしていくのか、そんなようなことも将来展望をしっかりと示していただきたいと、そのように思います。

次に、本題の関空・伊丹統合法案についてでございます。

それぞれの空港の特性を生かして、是非、統合が効果が上がるように取り組んでいただきたいと思います。意見が若干異なるんですが、騒音の問題に絡んで

大阪伊丹空港の周辺住民は現在も騒音による深刻な健康被害に悩まされております。これまで周辺住民との協調を図る中で、国による空港周辺環境対策制度により、法律あるいは予算措置によって様々な補助制度が整備をされてまいりました。今回の法案では、関空・伊丹の設置、管理を行う新関西国際空港株式会社設立されるわけでありますが、これらの空港周辺環境対策制度の中身はこの運営会社によって維持、継続されるということになるんでしょうか、まずこれをお尋ねします。

それからまた、二月十八日に締結された大阪国際空港周辺都市対策協議会と国土交通省航空局長の確認書には、「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」とありますが、どのように担保していかれるのか、伺います。

○政府参考人(本田勝君) お答えを申し上げます。まず、伊丹空港の周辺の環境対策でございます

が、これは大きく分けて二通りございます。一つは、航空機騒音防止法に規定された事業そのものの、それから予算措置により生活保護世帯の方々の空調機器に対する稼働費補助等の対策を講じております。

これらの対策は、空港の設置者が今回の法案によりまずと経営統合後の新会社ということになりますので、現在の伊丹空港の設置者であります国から、今後、新しい新会社の実施主体が移ります。したがって、環境対策の具体的な中身は、今後、社会情勢に応じて見直しがあるとは考えておりますが、基本的には新しい会社において適切に実施することといたしておりますし、国としても新会社に対する監督を適切に行ってまいりたいとまず考えております。

次に、今御指摘の大阪国際空港周辺都市対策協議会等の方々と航空局長の間で取り結びました確認書につきまして御説明申し上げます。

伊丹空港は、過去、航空機騒音による訴訟、調停が相次いだという歴史の下、平成二年に伊丹空港存続を決定するに当たり、地元の方公共団体と調停団に対しまして、国として環境対策に不断の努力をするといったことの協定を結んだ経緯がございます。この経緯を踏まえ、今般の伊丹空港の会社化後にあつても、国土交通省は責任を持つて、同空港の運営会社が協定の趣旨にのっとり同空港の安全・環境対策を適正に実施するための方策を講ずること、こういったことを内容とする確認書を取り交わした次第でございます。

その実効性の担保ということですが、二点申し上げたいと思います。

まず第一、経営統合後は、伊丹空港の安全・環境対策に関して、国土交通省、新会社、そして伊丹空港の地元市による協議の場を設け、地方自治体の意見を十分に聞いた上で対応してまいりたいと思っております。

また、新会社に対しましては、先ほど申し上げましたとおり、国土交通省として従前の予算措置のものも含めて社会情勢にに応じた見直しはあると

考えますけれども、適正な環境対策が実施されることを確認してまいりますし、万が一適正に行われていないような事態の場合には、最終的には新会社に対する監督命令といった規定により担保させていただきます。かように考えております。

○吉田忠智君 地域の自治体、住民の理解を大切にして、しっかりと対応していただきたいと思います。

次に、航空法の一部改正案についてでございます。

先ほども質疑がありましたが、具体的に、従来の事業用操縦士よりも訓練期間が短縮された准定期運用操縦士の資格が創設されるわけでありますが、空の安全の基本であるパイロットの技術水準の確保には問題がないのでしょうか、安全性が保証されるのでしょうか、伺います。

○政府参考人(本田勝君) 今回の法案で創設させていただきますとしましては、エアライン機、通常二人、機長と副操縦士で運航がされているという実態に鑑みまして、その副操縦士に特化した操縦士資格として、養成に当たりましては初期段階からこうしたエアライン機の運航環境を想定した訓練、これを長期かつ重点的に実施してまいりたいと考えております。

したがって、エアライン機の操縦技能について効果的に付与することを趣旨、目的とするものでありまして、安全上の問題はないと考えておりますし、これは国際条約に基づきまして、既に欧州の主要国、あるいは中国、あるいはシンガポールといった国でも既に導入されておるところでございます。そういった見地からも安全上の問題はないと考えております。

○吉田忠智君 今後とも安全性を、もう言うまでもありませんが、最優先にしっかりと国交省としても対応していただきたいと思います。

次に、関連をしてJALの問題についてであります。JALは、救援の人員、物資やボランティアの

無償輸送を行うとともに、山形空港や仙台空港等、東北の空港向けの臨時便を増発するなど、震災復興における旅客、貨物輸送で大きな役割を果たしています。昨年末には、パイロット八十一名、旅客乗務員八十四名の合わせて百六十五名が整理解雇をされまして、現在被解雇者は解雇撤回を求めて訴訟を提起しているわけですが、訴訟の原告団も被災者支援を最優先にするという声明を上げて復興支援に取り組んでおります。

二月八日の稲盛会長の会見では、整理解雇した百六十名を残すことが経営上不可能かといえば、そうではないとおっしゃっています。経営トップが整理解雇の四要件の一つを否定された発言は大変重たいと思います。解雇撤回の裁判は非常に長期にわたりますし、労使の対立が安全運航にマイナスなのは明らかであります。また、JALの現場からは、臨時便への対応や電力不足による交通インフラへの影響から人員配置に困難を生じ、長時間労働による疲労の蓄積を訴える声が報告されています。被解雇者や一部の希望退職者は乗員として培ってきた技術を復興に生かして社会貢献したいとの声を上げております。

雇用重視の菅内閣として、是非、震災復興を機に整理解雇した職員を戻すようJALに要請できないでしょうか。大臣の所見を伺います。

○国務大臣(大畠章宏君) 吉田議員からの御質問にお答えを申し上げます。

今回の大震災を受けてJALの皆さんにも全日空の皆さんにも大変な御努力をいただいております。これは事実であります。今御指摘のように、減便といいますが、飛行場が使えなくなったために飛行機を飛ばせない、こういう状況、あるいは使えるようになった飛行場に対してはできるだけ、今まで余りなかったところも含めて是非飛行機を飛ばしてもらいたい、こういう要請がありまして、増便をしていただきました。ただ、その運航に当たっては御指摘のように安全第一でなければならないと考えておりまして、そういう意味では、今御指摘のありましたことも含めて、全日空

もこれは日本航空も同じでありますけれども、安全第一でしっかりと対応していただくことが大事だと思います。

それで、今、最後に御質問をいただきました人員の関係でございますが……

○吉田忠智君 整理解雇です。

○国務大臣(大畠章宏君) そうですね。それに付いては、もしも不足するのであればそういうこともやはり考えていただかなければならないと思いますが、いずれにしても、そういう御指摘も踏まえながら適切に判断していただけるものと期待しております。

○吉田忠智君 やっぱりこういう震災を受けて、このような時期にこういう裁判が続く、これも長引きますから、余りいいことではないと思うんですね、JALにとつても、ですから稲盛会長もそのようなことも言われているわけですから、大臣、ひとつ稲盛会長に会われて何らかの解決する道はないのかどうか、話していただけませんか。

○国務大臣(大畠章宏君) 折を見てまた稲盛会長ともお話を申し上げたいと思いますが、いずれにしても、経営再建に全力で当たっておられます、そういうものをベースとしながらも、御指摘いただいた案件についてもやっぱり配慮すべきなのではないかと私も思いますので、折を見てそういう話もさせていただきたいと思えます。

○吉田忠智君 できるだけ早くということをお願いしまして、質問を終わります。

ありがとうございます。

○委員長(小泉昭男君) 他に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。

本日はこれにて散会いたします。

午後一時四十五分散会