

航空路線の規制緩和について

一一八〇〇字

少なくとも、需給調整規制の廃止と同時に、環境整備方策というものをきちんと並行的に進めていかなければいけないというふうに考えますけれども、その点どのようにお考えでしょうか。

藤井国務大臣 細川委員の御指摘の点は大変重要なところだと思います。まさに規制緩和、私どもは二年前に、需給調整の規制を廃止すると年次を掲げまして、まあこれは一大政策転換をしたと言っても過言ではありません。

しかし、これを進めるに当たっては、前の委員会でも御答弁を申し上げましたように、やはり光と影の部分というのがあつた。これは航空分野に限らず、他の運輸分野につきましても、今御質問にありましたように、地方の生活路線バス等々も含めてそうであります。鉄道も同じことが言えると思います。ですから、そういった生活路線としてどうしても必要不可欠なものについては、我々はこれから、この規制緩和によってその地域の方々の生活を含めて不自由な影響を受けないためにどうあるべきかということは、これこそ本当に大事な点だと思つてます。その辺を十分踏まえながら規制緩和を進めていかなければならない。これは四月九日の航空部会においてもその点を指摘されておりますから、その航空部会の御指摘を十分踏まえて今後検討を進め、また規制緩和に向けて政策を進めていきたい、このように考えております。

細川委員 大臣の言われるように、需給調整規制の廃止と同時に、環境整備方策もぜひ強力に進めていただきたいというふうに思つてます。

最後の質問になりますけれども、日米航空協定について御質問をいたしたいと思つてます。

ことしの一月三十日、一年余に及びます日米航空交渉が終結をいたしまして、暫定協定が結ばれたところでございます。特に、長年の不平等な状態が解消したということにつきましては、率直に、関係各位の皆さんの御努力を評価させていただきたいというふうに思つてます。

しかし、他方で、この協定がアメリカのほうで望むオープンスカイに道を開くものであることは確かでありまして、これから国際線でもさらに競争が激化することが予想をされます。現在の日本とアメリカの航空企業の競争力には格段の差があるというふうに言われておりまして、このまま進んでまいりますと、国際線での日本の航空企業は存亡の危機に瀕する可能性も十分考えられるわけでございます。

私自身は、従来の護送船団方式による業界保護規制は緩和すべきでありまして、航空業界もグローバルスタンダードに近づけるべきだという認識は持っているものでありますけれども、それはあくまでも我が国の利用者の立場からのものでありまして、日本国籍機が国際路線から追放をされるというような事態は、むしろ我が国の利

用者の利益に反して、到底認めることはできないものがございます。日本の航空当局は、本邦の航空企業に競争力の強化を期待している、そういうところでありますけれども、いわゆるリストラが人減らしあるいは賃下げだけを意味するならば、安全性の確保や利用者に対するサービスの向上に逆行して、アメリカ並みのマイナスを負うということになりかねないとも思います。

先ほど質問で、空港使用料など公租公課を引き下げるべきだというふうに言いましたのも、それが航空企業の競争力の強化に欠かせないというふうに思いましたから、私の方でそのように述べたわけでございます。

護送船団方式でもなく、さりとて勝者の企業のみが利益を独占するという結果を招くものでもない、安い運賃と高いサービスで利用者がより多く利益を受けられ、空の安全をしつかり確保できるように航空行政を今後望みたいというふうに思うわけでありますけれども、このような点を踏まえまして、今後の航空行政の基本的な方向について所見をお伺いをして、私の質問を終わりたいと思います。

藤井国務大臣 去る三月十四日に、私は、ワシントンのほうに赴きまして、日米航空協定の覚書に署名をいたしました。これはまさに、戦後、一九五二年だったですか、昭和二十七年に結ばれた協定、あの当時はまだ日本が国際定期便を持っていない時代の協定でしたから、そのこと自体でもう不平等であった。それが四十六年ぶりに機会均等の、お互いに二国間でのそういった立場を維持することになった。しかし、オープンスカイという今お言葉があったと

思いますが、これはもう私も今回の協定とは全く切り離しております。これはまさにアメリカの航空企業が米国内の権利はそのまま留保して、そして我が国にオープンスカイ、自由化を認めるということですから、これは全く不平等ですから、これには私もはくみしていませんし、今回の協定においては、私も完全にこれは否定をいたしましたところであります。

しかし、一方では市場原理の競争というものが激しくなりますから、そういう中で我が国の航空企業が、先ほど申し上げましたように、企業努力として頑張つてほしい。そしてこの協定が、結果的には利用される方々、消費者の方々に非常に喜ばれる、今お話がありましたように、サービスが向上する、また、安い運賃ということになれば大変結構なことだと思いますから、そういう中で私も我が国の航空業界、企業に対して、やはり徹底的な体力をつけるための努力はお願いをしていきたい。

一方で、公租公課を含めた空港使用料の問題あるいは空港特会のこういった財源について、やはり積極的な姿勢でなるべく早く結論を得るべく、これは税制の問題、財源の問題、大変難しい問題ですが、けれども、その点もこれから真剣に検討し、そしてこの協定が結ばれた以上、結果において利用者の皆さん方、消費者の皆さん方に喜ばれるように、また日本の航空企業も世界に大きく羽ばたいていくように、これは行政側におきまして、また企業側におきましても、お互いにこの努力をして、また皆さん方の御指導、委員各位の御理解もいただきながら進めていかなければならない、そのように

考えているところでございます。

細川委員 これで質問を終わりにしますけれども、ぜひ、国民の皆さんが安心して便利に利用できるように、そして、日本の企業が世界に羽ばたいて競争に勝てるようなそういう行政を、きちんと積極的にぜひ進めていただきますことをお願いいたしまして、私の質問を終わります。

久野委員長代理 次に、長内順一君。

長内委員 長内順一でございます。

ただいま、日本の航空行政につきましてる質問のあったところでございます。本日の、航空法の一部改正案、この案件につきまして率直に質問をさせていただきたいと思えます。ただ、今、かなり突っ込んだ質疑が大臣との間でなされたところでございますので、重複を避けながら、感じたところを質問させていただきたい、こんなふうに考えておるところでございます。

初めに、今も御指摘がありましたように、今、日本の航空行政、やはりかつてなかった大きな時代の変化を迎えているのではないかと、私はそういうふうな受けとめさせていただいております。特に、藤井大臣御就任後、日米の航空協定に調印をなされたというお話が今ございましたが、私は、知識としてはなくて実感として、この日米の航空協定締結後から何か大きく日本の航空界が動き出している、そんな気がしてなりません。

「空港使用料」を「航空使用料」と誤読箇所あり