

航空証明について

一一八〇〇字

私は、本日議題になっております航空法の一部を改正する法律案について質問をしてみたいと思います。

今回の航空法の改正の目的は、既に発効いたしておりますシカゴ条約の改正追加議定書の趣旨を踏まえまして、この議定書を批准することにありとうふう理解をいたしておるところでございます。航空の分野におきましては、安全運航が最も重要であるということ、は言つまでもないわけでありますが、今回のこの改正が安全性の切り下げをもたらすというようなことがあつてはならない、まず最初に、そういうことがないようお願いをしたいとうふう思つております。

まず、お聞きをいたしたいと思つたのは、今度の改正が我が国の航空企業へどういふ影響を与えるかということでございます。今後我が国でも、この改正議定書に基づきまして他国と二国間協定を締結する可能性の道を開くことになるわけでございます。そういう点を含めまして、我が国の航空企業へどういふ影響があるか、この点についてまずお尋ねをいたします。

楠木政府参考人 お答えいたします。

先生今御指摘がございましたように、今回の航空法の一部改正につきましても、国際民間航空条約に基づきます航空安全に関する国際的な枠組みが、現在航空機が登録国を中心に運航されていたとい

うことから少し変えまして、航空機の耐空証明を行うこと等の航空機の運航の安全確保に関する責務は、最近リースが非常に行われるようになりまして、そういうことに対して、登録国以外の国で運航されるケースが出てきた、そういうことを踏まえて、運航国でもそういうことができるようにしようということになってきたわけでございます。

そして、民間航空条約の八十三条の二の二国間協定に基づきまして、航空機の運航国たる外国が行う耐空証明等を受けた航空機について我が国の空港への乗り入れを受け入れる、そういうことを認めるのでございます。そうなりますと、では日本の航空企業にどのような影響があるかということになりますと、直接、直ちに影響といふのはないわけでございます。

それで、今後、我が国の航空会社が今度は外国籍の航空機をリースをいたしまして国際運航を行う場合がありますと、航空機の登録国との間で日本が二国間協定の締結を行ひまして、それに伴ひます所要の法的措置を講ずることになるわけでございますが、今回の航空法の改正及び改正議定書の批准というものは、そういったことができ得るグループの中に入れていく、そして、それらの措置を円滑、容易にするということになるわけでございます。

細川委員 次に、この法案の内容で質問をいたしたいと思います。

この航空法の一部を改正する条文というのは百三十一条でございますが、その百三十一条に規定をしております「証明書等の承認」といふところには、いろいろこれまで御説明を聞いておりましたら、

航空機の耐空性の証明ということがよく説明で出てきたわけなんでありますけれども、しかし、この百三十一条は、単に耐空性の証明だけではなくて、航空機の騒音及び発動機の排出物並びに航空機乗務員の資格についての改正、こういうことでございます。

そうしますと、騒音や発動機の排出物についても運輸国の証明をもって乗り入れを認めるということになりますと、環境に対する規制というものが現在より低下をするのではないかと、おそれがあろうかと思えます。日本は国土が大変狭い、そして、空港が都市の周辺にあるというようなところでありますから、この騒音や排出物による大気汚染の防止というものは大変重要な問題でございます。

したがって、これらの点、懸念される点についてはどういふふうにお考えなのか、お聞かせをいただきたいと思えます。

楠木政府参考人 現在、私どもの国際民間航空条約の締約国におきましては、騒音規制とか発動機の排出物規制にしましては、この条約の附属書の第十六というのがございまして、そこに定められる規定に従うことが求められているわけでございます。したがって、私どもの空港に国際線として入ってくるものにつきましては、こういったものが国際標準として守られているという前提がございます。確かに、先生おっしゃいますように、騒音とか発動機の排出物規制につきまして国ごとに若干細かい差があることは事実でございますけれども、こういった国際標準がきちつと守られているということにつきましては、運輸国または登録国を問わず、そういった点の証明が条約の附属書に従いまして実施されるということでございます。

すので、そういうふうには実施される場合には、我が国としてもその証明を受け入れることに支障はないというふうに考えております。

細川委員 今まで私は、この法案、二点御質問をさせていただきました。一つは、この改正そのものが日本の航空企業に対してどういう影響を与えるのか。そして二番目には、環境に対して悪い影響などが出るのではないかと、お尋ねをいたした。しかし、運輸省の答弁をお聞きをいたしますと、この航空法の改正及び議定書の批准に関しては、現在の航空行政あるいは将来、そんなに特段問題は無いというような認識であるようにございます。

それならば、私は次のようにお聞きをしたいと思います。では、なぜ日本はこの条約について批准が主要先進国に比べて大変遅いのかということについて尋ねたいと思えます。

この改正議定書は、九十八カ国の批准によって発効することになっているわけでございます。昨年の六月二十日にモルドバ共和国が九十八番目に批准をいたしまして、この条約が発効いたしました。日本はまだ批准をいたしておりません。今国会で批准になるといふうに聞いております。日本がこの改正に賛成ならば、なぜもっと早く批准をしないのか。九十八カ国が批准をしてこの条約が発効して、その後日本が条約について批准をするのではなくて、その前にむしる批准をしてその発効を早くするようにするのが日本の立場ではないかというふうには私思いません。

ちなみに、サミット構成国の、日本のほかの六カ国についてどう

いうときに批准をしているかと申し上げますと、イギリスはこの議定書の採択の翌年の一九八一年、米国とフランスは一九八二年、ドイツは八三年、カナダとイタリヤは八五年に既に批准をいたしております。この一番最後のイタリヤの批准から数えましても、既に十二年半経過をいたしております。これで日本は航空先進国と言えるのか、甚だ疑問であります。

それで、私がお聞きをしたいのは、なぜこのように日本の批准がおくれたのか、こういうことで国際的な責務を日本が果たし得ると考えているのか、この点について伺いをいたします。

篠塚政府参考人 お答え申し上げます。

我が国は、この議定書につき、その採択を支持する等積極的な態度をとりましたが、我が国において航空機の国際的リースの実例が少なかったこともあり、批准状況の推移を見きわめていたところでございます。

先生御指摘のとおり、昨年の六月に発効要件である九十八の締約国の批准によって