

公租公課、時のアクセスについて 一一八〇〇字

次に、空港の使用料についてお伺いをいたします。

ことし、この四月から、空港の使用料につきましては、その引き下げが新聞等で何度も問題になっております。確かに、国際線の着陸料は平均七十五万円ということでありまして、海外の平均から比べますと約三倍、特に成田は一回九十五万円、関西空港は九十一万円でありまして、それに加えて、航空機燃料税も課していることでありまして、国際的にも大変評判がよくないこの空港使用料でございます。この四月十五日にも、我が国の航空会社の業界団体であります定期航空協会が、運輸大臣に対して要請書を提出したところでございます。

今後、航空業界では大変な競争激化になるだろうと予想されます。競争力を強化いたしましたし、路線網の充実を図る、そして運賃を下げて、国民にも航空を利用してもらう、そういう便宜のためにも、ぜひとも空港使用料というものは引き下げをしなければならぬ、その必要があるというふうに私は認識をいたしております。

ただし、一方では、現在の空港整備特別会計を見ますと、十年度の歳入総額は四千七百二十八億円、このうち、二千三百七億円、約半分が空港使用料に頼っているという現実でもございます。したがって、空港使用料を引き下げるとは、一般会計からの繰り入れをふやすか、あるいは空整特会の歳出を減らす、つまり、空港整備予

算を削るのか、どちらかにしなければいけない、そういう大変難しい問題がございます。

そこでお伺いをしたいのは、この空港使用料の引き下げにつきまして、運輸大臣はどのようにお考えであるのか、もし引き下げの方向であるならば、財源はどのようにお考えなのか、お聞かせをいただきたいと思っております。

藤井国務大臣 お答えをいたします。

今委員御指摘のとおり、これからの航空業界は大競争時代になる。そしてまた、運輸省といたしましても、需給調整への規制を廃止するという規制緩和の方向、他の運輸行政と同様にこの航空業界においても同じでございます。

そういう中で、我が国の空港建設コストというのは大変、他の国の空港建設コストに比べますと、どうしてもコスト高になる。これは委員も御理解いただいているところであります。

しかし一方では、この競争時代に勝ち抜くためには、もちろん航空企業御自身の経営努力、合理化等々、体力をつけていただくための御努力もお願ひしなければいけない。同時に、やはり空港使用料あるいは航空機燃料税、この公租公課と申しましょか、そういったことについて、私も、これを今までの観点と同じくして、今後ともこれについての政策を継続していくという考え方は、なかなか厳しいものがあるかと思っております。

したがって、慎重にはありませんけれども、何とかこの使用料を引き下げることができないだろうか。あるいは、空整特会の財源と

いうものを、財政当局との折衝にもなりますし、今の財政状況が非常に厳しいという問題がある、そういった財源をどう確保するかにかかってくるのだらうと思います。

したがいまして、これは十一年度に向けて、私は、実は記者会見のときにも同趣旨の、記者さんの皆さん方から質問がありましたから、積極的な姿勢で臨みます、しかし慎重に検討させていただく、こういうわかったようにならないような答弁をしたわけですけれども、要するに、今委員御指摘のように、これはそれだけ難しい問題なんです。

使用料を下げるということになれば、では、空港整備はもういいのかという問題にぶつかる。それを我慢していただくならば、当然それは引き下げというものにつながるかもしれませんが、しかし一方では、それぞれの地域、自治体によっては、ぜひとももっともつと空港を整備してほしいという要望も強いわけですから、そのころのバランスというものをどうとらえていくか。

しかし、今までのような形で、この空港使用料あるいは特別会計のあり方については、これから、来年度税制に間に合うのかどうかは別といたしましても、今すぐに結論は出せるかどうかは、なかなかそう簡単にはいきませんけれども、真剣に検討をしていかなければならない、こういうふうにいるところでございます。

細川委員 大臣が言われるように、大変難しい問題であるうかと思えます。

そこで、空港整備との関係でお伺いをいたします。

第七次空港整備計画に盛り込まれておりました地方空港建設を凍結するというような事務次官の発言があったということも聞いております。これは当然、今大臣の言われました空港使用料の財源確保の問題と大変関係があるわけでありまして、この事務次官の発言は本当であるのか、その真意のところをお聞かせいただきたいと思えます。

楠木政府参考人 先生今御指摘ございました第七次空港整備七カ年計画でございますが、そこにおきましては、もともと私もは、大都市圏の拠点空港の整備を最優先課題にいたします、そこに重点化いたしますということを申し上げておりました。そして、その他の空港、例えば地域の拠点空港あるいは地方空港、離島空港といったものでございますが、こういったものにつきましては、継続事業を中心に事業を進めるといことがまず第一でございます、需要への対応を基本としつつ、既存空港の高質化を図るための、滑走路延長等所要の整備を進めることといたしております。

それで、今回あのような形で報道されましたのは、今般、空港整備事業を含む運輸関係公共事業に対しまして導入いたしました再評価システムというものがございまして、そういうものを、事業あるいは計画、こういうものに関連して活用する、あるいは費用対効果分析を行うことによりまして事業効果の明確化を図るといようなことで、真に必要性、緊急性の高いプロジェクトを重点的に整備する方針であるということを改めて申し上げたということで、その関連でございます。

細川委員　そうしますと、これは空港使用料の引き下げとは直接関係がないのですか、むしろあるのではないかと思うのですけれども。

藤井国務大臣　運輸事務次官の発言の要旨は、今航空局長が申し上げたとおりであります。国会の論議の中でも、あるいは世論と申しましうか、国民の御意見の中にも、要するに、公共事業を含むむだ遣い、むだな投資、むだな事業があるのではないかという厳しい指摘が、運輸事業に限らず、他の省庁でも言われておるわけです。

そうした中で、今後、空港整備をしていく中で、今航空局長が御答弁申し上げたように、時の再評価、この事業を行うに当たって、実際にこれは需要があるのかどうか、また、事業を進めるに当たって、実際にこれが有効に活用されるのかどうか、そういった問題を十分見きわめていかなければ、せっかくなつくた空港が、まさに需要が非常に満たない空港であったり、それが結果においてはむだな投資であるということがないようにするための、そういった観点からの運輸次官の話であったと思います。

ですから、直接このことが、空港使用料を念頭に置いて、運輸次官がそれに関連して話をされたとは私は理解をいたしておりませんし、まさに、今後の公共事業、その中の空港の整備を進める場合において、やはり我々は、費用対効果あるいは時のアセスメント、そして実際に需要があるのかどうか。