

## 需給調整規制について

一一八〇〇字

地元で非常に厳しい意見が出されている。なかなか地域において、例えば、県の知事がぜひやってほしいと言っても、その関係する市町村において、環境問題、騒音問題等の問題が解決されていない部分もございますから、そういったことも踏まえて次官は発言された、こういうふうには理解しているところでございます。

細川委員 大変難しい問題でありますけれども、私は、この空港使用料は、国際的な競争にも勝つという意味では当然下げていかなければいけないことだというふうに考えておりますので、ひとつ積極的に進めていただきたいというふうに思います。

次に、規制緩和の問題についてお伺いをしておきます。

四月九日に、運輸政策審議会の航空部会から答申が出されました。そこでは、国内航空分野におきます需給調整規制の廃止に伴う環境整備方策についての考え方が提示をされております。

運輸部門の規制緩和につきましては、運輸省では、既に既定の方針として、推進の立場をとっておられるというふうに私も理解をしております。しかし、昨年もこの委員会で、タクシーの問題で規制緩和問題を取り上げましたように、公共交通にとつて、競争原理だけを強調することはまた危険性を感じているということも、タクシーの問題でも申し上げましたし、この航空の分野でも私はそのように考えております。

アメリカでは、一九七八年にカーター大統領が航空自由法というものにサインをいたしました。規制緩和の一番最初の始まりが航空であったわけでございます。確かに、最初は、新しい航空会社が次々と参入をいたしました。運賃は下がりましたし、消費者は恩恵を受けたわけでございます。しかし、現在におきましては、その新規参入をいたしました会社のほとんど、百社以上が破産をいたしました。上位十社で九九%を超える寡占体制ができ上がりました。逆に運賃は上昇に転じております。その一方で、最初の一年で七十の小都市が運航が打ち切られるということがありまして、約十年で百五十の小都市の路線が失われております。

そして、航空自由法、この法律をつくりました一人でありますデューンバー大学のポール・デンプシー教授は、この規制緩和について、後日、こういうふうには語っております。規制緩和とは、ほんの一握りの、非情でしかもどん欲な人間に、とてつもなく金持ちになるすばらしい機会を与え、一般の労働者にとつては、生活の安定、仕事の安定、こういったものすべてを窓の外に投げ捨ててしまつものだ、このように述べておられます。

私は、日本の規制緩和がアメリカのコピーというふうになつてはまずい、少なくともアメリカの悪い面についてはきちんと認識をいたしまして、そうならないような施策を講ずべきだというふうに思っております。

そこで、運輸省は、アメリカの航空分野の規制緩和について、どんなプラス、マイナスの評価をしているのか、お伺いをいたしたい

と思います。

楠木政府参考人 先生から御指摘がございましたように、カーター政権におきまして、一九七八年に航空規制緩和法が施行されまして、路線の参入規制あるいは運賃規制、こういったものの廃止が実施されたわけでございます。

それで、規制緩和の評価につきましては、おっしゃるとおり、非常にプラス面、マイナス面があるわけでございます。一般論で申し上げますと、参入機会の増大とか競争の促進による運賃水準の低下、合理化、効率化による競争力の向上といったプラス面がまず挙げられておるわけでございますが、他方では、路線によっては、寡占化による普通運賃の上昇といったマイナス面もそれぞれ指摘されておる。見方によってさまざまな評価があるというふうに認識をしております。

簡単に数字を申し上げますと、マイナス面で行きますと、寡占化が進んだという点につきましては、ユナイテッド、デルタ、アメリカン、こういった大手三社の有償旅客マイルの占有率の合計値が、一九七八年で四〇・四％でございましたが、一九九六年には五〇・二％になっておりまして、寡占化は進んでおる。それから、当日売りの普通運賃につきましては、一九八七年以降十年で五五％程度上昇しているというのがございます。

それから、今申し上げたのはマイナス面でございますが、プラス面でございますと、運賃の全体でございますね、つまり一人一マイル当たりの実質収入、これは航空企業から見ますと収入という形にな

りますが、これが一九七八年に十二・二七セントであったものが、九五年には八・〇八セントというふうにかなり減少しております。

それから、提供座席の伸び率でございますが、これも一九七四年から七八年までの五年間の座席マイルの年平均伸び率が六・三八％でございます。これは規制以前でございます。それに対して、規制緩和後の一九八二年から八六年までの年平均伸び率が八・四九％、これはかなり座席提供が伸びておる。それから利用者数も、こういうことに比例をいたしまして、緩和撤廃前が七・五六％でありましたものが、同じ期間の規制緩和後が九・四六％というふう増加をしている。

それから、航空会社の経常損益でございますが、これは景気の影響もございますけれども、一九九〇年から九四年までは赤字ではございましたが、九五、九六年はかなりの黒字を計上しておる、こういったことで、さまざまな評価があるわけでございます。ただし、その激化した競争の中でリストラを実施して競争を勝ち抜いた会社が、そういう国内で勝ち抜いて国際の航空市場の中で優位を占めているということは事実でございます。

私も、やはり今回の運政審の答申を受けまして、これからいろいろ検討に入るわけでございますが、もちろん規制緩和には痛みを伴うことは避けられないわけでございますけれども、先生おっしゃるように、できるだけプラス面は取り入れ、マイナス面を工夫をして減らしていく努力が必要というふうに考えております。

細川委員 プラス面は評価をし、マイナス面についてはこれを避

けるという形の施策が必要であろうかと思えます。

そこで、この運政審の航空部会の答申を見ても、離島など政策的に維持すべき路線について運航費補助を行うことが適当であるというような記述がございます。需給調整規制が廃止をされまして内部補助が困難というようなことになりまして、運航費補助は当然の結論になるうかというふうに思えます。

そこで、運航費補助の財源でありますけれども、私は、一般会計からの補助と地方財政面の措置が必要だというふうに考えております。現在大変厳しい財源の中、これがきちんと確保されるのかどうか、そういう点について財政当局と運輸省の方では議論をしているのかどうか。これは航空分野だけではなくて、今後乗り合いバスなどの生活維持路線の補助の問題等も当然出てくるわけでございます。

環境の整備が整わないままに需給調整規制撤廃というようなことになりましたと、私が先ほど申し上げましたように、アメリカ並みの混乱が起こることは間違いない。先ほど申し上げました、運輸省のほうも認識をされておりますマイナス面が大変多く起こってくることは間違いないというように思います。もし、財政やその他の面で環境整備が不十分というようなことになった場合には、期限を定めております平成十一年度まで