

◇この議事速報は、正規の会議録が発行されるまでの間、審議の参考に供するための未定稿版で、一般への公開用ではありません。

◇後刻速記録を調査して処置することとされた発言、理事会で協議することとされた発言等は、原発言のまま掲載しています。

◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますので、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と受け取られることのないようお願いいたします。

午後一時開議

○金子委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。質疑を続行いたします。西岡新君。

○西岡委員 日本維新の会の西岡新でございます。本日は、民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案の質疑で質問させていただきます。

午前中から質問内容が私の懸念する事項と重複するところもございましたので、一部お許しいただいての質問とさせていただきます。

まず、空港は、航空ネットワークを構成する重要な公共インフラでありまして、この法律案が提出されるに至った経緯、理由、そして趣旨についてお尋ねしたいと思います。

○田村政府参考人 お答え申し上げます。

我が国の各地域で人口減少が進む中で、内外の交流人口の拡大による地域活性化が求められるよ

うになっております。そのための核として、空港の利便性を向上させ、航空会社がサービスを展開しやすい環境整備が求められているということでもあります。

そのため、航空機あるいは旅客の動線でございますとか、空港ビル内のチケットカウンターの使い勝手だとか、そういう施設面での利便性向上策というもののほか、やはり着陸料だとかオフィス賃料だとか、空港使用にかかわるもろもろの料金コストの低減というような改善策も必要になってきているということでございます。

こうした取り組みは、各空港、今の状態においてもできる限り進めていくべきものではございませんけれども、今の国管理空港というのは、滑走路と空港ビル等の運営主体が分離しているということがございます。それから、特別会計のプール管理のもとで全国一律の着陸料等になっているというようなこともありまして、取り組みの効果に一定の限界があるということでございます。

したがって、本法案では、地域の実情に応じた民間による空港運営の一体化というものを可能とすることによりまして、空港全体の収益構造における着陸料偏重を是正し、航空会社との調整窓口を一本化することで、航空会社にとってより就航しやすい環境整備を行い、空港を核とした地域活性化に資するということを目的として提出させていただきます。

○西岡委員 ありがとうございます。

整備から維持へというような流れの中で、利便性向上だとかコストの削減だとか、そういったも

のが考えられるわけでありまして。

この法案は、昨年の国会において、民主党政権時にも提出されておりました。選挙で廃案になった経緯があります。そして、今回新たに提出された法律案の中で、どの部分が民主党政権が提出した法案と違っているのか、その点をお尋ねしたいと思っております。

○田村政府参考人 本法案におきましては、再提出に当たりまして、運営委託というのは地域の意向を踏まえて進めていくべきであるということを確認するための規定を追加しております。

具体的には、まず、基本方針の理念といたしまして、地域の実情を踏まえて運営委託を実施すること、それから、空港関係者の密接な連携、協力のもとに運営委託が行われるべきこと、さらには、運営委託の目的が地域の活力の向上であることを明確化しております。これは三条の三項にございます。

それから、基本方針策定時には、関係自治体が必要具申できるという規定も設けております。

それから、運営委託の対象空港あるいは事業者の選定の際には、空港ごとに自治体を含む関係者で構成されます地域協議会の意見を聴取した上で進めることという規定も追加しております。

この辺が相違点ということになります。

○西岡委員 地域の意向を踏まえてということですが、確かに、第三条においては、国土交通大臣が基本方針を定めるというふうにございます。その策定スケジュールや内容、そして、先ほど、地域の意向を踏まえてということでありま

が、地方の意見はどのような形でこの基本方針に入ってくるのか、詳しくお聞かせいただければと思います。

○田村政府参考人 もしこの法律案を成立させていただけました場合には、その成立後速やかに空港運営委託の基本方針を策定する予定にしております。

その基本方針の中には、先ほども申し上げましたけれども、地域の実情を踏まえた上で、関係者の連携及び協力のもとに、民間の能力を最大限活用し、空港運営の効率化と着陸料等の低廉化を通じて航空会社の負担軽減、利用者利便の向上を図ること、こういうことを定めてまいりたいというふうに考えております。

また、運営委託に際しまして、先ほど申し上げましたように、地方の意見を反映させるようにいたしますけれども、まずは、基本方針の策定時に関係自治体が意見具申ができます。それから、運営委託の対象空港、事業者の選定の際にも、空港ごとに自治体を含む関係者で構成されます地域協議会の意見を聴取していくということでございます。そして、その中で、地域としてそれぞれに、こういう空港にしたいというふうないろいろな御要望があるわけでございますので、そういうものを反映した個別の空港の実施方針ができるようにつくってまいりたいということでございます。

○西岡委員 民間委託した場合の、例えば国交省が考えるメリットというのをもう少し詳しく教えてください。デメリットについてもどのようなものがある

り得るのかというのをお教えいただけますでしょうか。

○田村政府参考人 本法案に基づきまして、例えば空港ビルそして滑走路、こういうものの経営一体化が実施されますと、単一の空港運営主体が、航空会社を誘致しようというふうな際の交渉を一手に、一元化して、柔軟にいろいろな施策というものをパッケージにして交渉することができるようになるということでありませう。

そういう意味で、調整機能が一元的に運営主体に与えられるということで、路線あるいは便数の拡大につなげやすくなるというメリットがあるというふうに考えております。

それから、新たな空港運営主体が地域と連携をいたしましたして、観光振興とかあるいは空港の周辺開発とかそういうものに取り組むということを通じまして、雇用の創出を初めとする地域経済へのメリットというものが期待できるというふうに考えております。

地域にとつてどういうデメリットが生じるのかということでございますけれども、これは当然、地域が期待する活性化の方向性と違った空港運営になってしまつてはいけないわけでございますので、そういうふうにならないように、空港運営主体が地域の实情に即した空港運営を実現できるようにしていく、それで航空会社や地域の関係者みんながウイン・ウインの関係になるような、そういう環境整備をしてまいりたいというふうに考えております。

○西岡委員 わかりました。

私が国土交通省の資料の説明で若干気になったことは、この資料の中に、「国が運営することによる地元感覚、経営感覚の不足」というふうなことが書かれておりまして、国ではだめなんだからでは地方に任せるといふような、国がだめだといふことを高らかに宣言してしまつてよいのかといふこともございますし、これまで国がどういった努力をしてきたのかということも逆に知りたいと思っております。

民営化というと、何かもう時代の流れで非常にいいものだということでもあり、例えば民間の資金やノウハウを取り入れて空港の活性化、ひいては地方の活性化につながるということでは聞こえがいいんですけども、本来、空港は国の運営の根幹にかかわる大事な施設でもあつて、そういったものに対しては国がしっかりと責任を負うべきだと思っております。

それらの問題を払拭せずに、いきなり運営権を民間に任せてしまうというのはどうかというふうな思いがあります。

また、この法律で、先ほどの午前中のお話であれば、宮城県、仙台空港は希望しているというふうな聞いておりますし、きのうも、高松空港を抱える香川県の方から、法案の早期成立を求める要望書をいただきました。

このように、民営化に前向きな自治体、空港はありますけれども、他にどのような空港が希望しているのか、また、国交省はどの空港を想定しているのか、お聞かせいただければと思います。

○田村政府参考人 最初に御指摘いただきました

資料につきましては、私どもも、じくじたるものがございませう。

国としても、これまでもいろいろと地域と連携して努力をしまいたつつもりでございますし、これからも、今ある体制の中でも努力をしなければいけないというふうに考えておりますけれども、現行の制度のもとで、そういうものの効果に一定の限界があるということが今回の法案の提出の背景にあるということは御理解を賜りたいと思っております。

その上で、今、後段で御質問いただきました仙台空港を初めとする空港、ほかにどういう空港が検討しているんだということでございますけれども、今お話にありました高松空港あるいは広島空港、こういうところにつきましては、県などの主な関係者の皆さんが早くから空港のあり方について御議論をいただいているというふうに向っておりますし、両県の知事さんからは、私どもに対しまして、法案の早期成立について御要望をいただいているところでございます。

そのほか、ここで一々個別の名前は挙げませんが、けれども、地方管理空港も含めまして、幾つかの空港の地方自治体が経営改革ということにつきまして、真剣に御議論をいただいでいて、そのときに一つの選択肢として、今回出させていただいでいる法案の制度の利用ということも御検討の中に入れているというところでございます。

ということ、今後、そういう意欲のある地域が出てまいりましたら、そういう検討段階から私どもも御協力をしながら、御地元の計画づくり

みたいなものを支援してまいりたいというふうに考えております。

○西岡委員 私の前記の松山空港も、報道ベースでは名前が挙がっておる空港の一つでございますので、検討しているというような話もお聞きしております。

今回の仕組みにおいて、例えば羽田空港の取り扱いというのはどのようなものになっていきますか、お教えください。

○田村政府参考人 当然、我が国最大の空港でございますが羽田空港につきましても、空港経営改革といいますが、運営の効率化、さらなる活性化ということを考えていかなきゃいけないわけでございますけれども、羽田空港につきまして、幾つか考慮しなければならぬ事情というのもございます。

一つは、一兆円近く残りました財政投融资等からの借入金、これを確実に償還できるスキームというものをつくっていく必要があるということ。それから、ターミナル会社が今、上場企業でございます。したがって、株主それから債権者等、多くのステークホルダーがいらつしやるということでございます。それから、国際線地区につきましては、ターミナルにつきまして PFI 事業を実施しているということがございます。

こういったこと、こういう事情を十分に留意しながら、今後の経営改革、運営の効率化ということを考えていかなければいけないというふうに思っております。

○西岡委員 確かに、羽田空港は、借金の問題が

あったり、償還期間も長いと難しいというような話もわかりますが、オープンスカイや羽田の国際線などで発着枠も増加してきたわけでございませうし、成長分野として国際競争力の強化も図ってきたわけでございますから、私は、羽田空港についても、これは一番重要だと思っておりますし、その点、やはり、国の首都圏空港の戦略といえますか、そういったものを考えるべき時期に来ておるんだらうと思っております。

そういった首都圏の空港戦略について国交省がどのような取り組みをしているのか、お教えいただけますでしょうか。

○田村政府参考人 全ての航空政策、空港政策というものを考えます場合に、首都圏空港のまずは発着枠の拡大ということが重要である、それがなると新しいサービスというものが受け入れられないということでございますので、そういう意味で、ここ数年ずっと国交省として取り組んでまいりましたのが首都圏空港の容量の拡大ということでございます。

その結果といたしまして、来年度には、羽田と成田と合わせまして約七十五万回まで発着枠が拡大をする、こういうことでございます。

今御質問のありました羽田につきましても、来年の三月には、さらに昼間の三万回というものが増加をいたしましたので、これを国際線に充てる、こういう予定になってございますので、まずは、これを着実に実現していくということが重要であるというふうに考えております。

そこから先につきましては、やはり、当然、方

向性としては、羽田も成田も、国際ネットワークも国内ネットワークも拡充をしていって、それぞれの空港が際内の乗り継ぎ機能がよくなっているということが重要でございますけれども、そのためには幾つか課題もあるということでございます。しかも、さらなる発着拡大ということになりますと、環境面それから施設面、そして管制的な面でもいろいろ課題がございます。そういう意味で、私どもも、そういうことがどういふふうにするかというまく解決するかということは今も一生懸命検討しておりますし、今後も検討してまいりたいというふうに考えております。

○太田国務大臣 一つは、今回の法案というのは、まちづくりということをあわせて考えて活性化をするということがあるんですが、羽田の場合は、空港の周りという以上に、首都圏全体ということの新しい都市再生へということを含めて考えるという特別なものだろうと思えます。

圏央道が、この間、東金から木更津東まで通じまして、成田とアクアライン、そして羽田が結ばれていくというような状況にもあります。それから、成田と地下鉄を通じて一直線に抜けていくというのが、かなり検討が具体化しつつあるというようなこともあります。

首都圏全体の交通網と羽田、成田というものを一体化させながらどういふふうに展開していくかという、ここは、より大きな規模での都市再生へということに向けて今動いているところでありますし、多くの方がインバウンドということに来ていただくということからありますと、近くという

ことでいうならば、この空港の近くだけではなくて、お台場やそういうところも含めて新しい開発をしていくというようなことも含めて、東京再生へということに向けて、これは、一つの物の考え方としては、そうした東京全体の底上げということにつなげていくというのが今の私たちの構想でございます。

○西岡委員 ありがとうございます。

都市再生、東京再生に向けて、首都圏空港の戦略にしっかりと取り組んでいただきたいと思えますし、また、民営化については、例えば、成田国際空港や中部国際空港が既に民営化空港としてやっております。建設費用もそうでしょうし、運営等における効率化については、この両空港においてどのような効果が上がっているのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○田村政府参考人 中部国際空港につきましては、昨年度の旅客数というのは九百二十一万人ということ、開港時と比較しますと減少をしているところでございますけれども、国際線旅客数については四百四十九万人ということで、これは、開港前の名古屋空港の状況と比較いたしますと、一・五倍に増加しているということでございます。それから、国際線の発着回数というのも三・一万回ということでございますから、開港前に比べて約一・四倍に増加しているということでございます。本年三月には、本邦LCCが新規就航したところでございまして、今後の需要回復が期待されるということでございます。また、中部空港会社の昨年度の当期純利益、これは十四億円ということ

で、開港後二番目の高水準になっております。

そういうことで、ここはターミナルビルと滑走路が一体で経営をしておりますから、着陸料についてもできる限り柔軟にということで、平成二十三年度から国内線の小型ジェット機に対する割引制度、あるいは、本年度からは国内貨物専用便の拠点化に対する割引制度を新たに設けるなど、航空ネットワークの維持拡充に向けた取り組みを進めているところでございます。

それから、関空会社でございますけれども、昨年、新関空会社のもとで、伊丹空港と経営統合いたしましたして、事業価値の向上に積極的に取り組んでいるところでございます。

昨年度の旅客数は、過去十年間で最高となります千六百八十万人になっております。発着回数は、開港以来最高水準の十二・九万回ということでございまして、経常利益の方も、連結ベースで過去最高の百二十八億円となっております。

それから、これも、着陸料というのは最近かなり柔軟に対応するようになってきておりまして、昨年の冬ダイヤから国際線着陸料を5%引き下げ、本年の夏ダイヤより新たにふやした分についての割引とか深夜早朝割引の拡充なんかをやつて、LCCの拠点化等を進めているということ、それぞれ努力をしておられるということでありまして。

○西岡委員 ありがとうございます。

懸念材料として、先ほど着陸料は下がっているというふうな話もございましたが、例えば中部国際空港では、そうではないというふうなこともお聞きをしております。むしろ、民間委託をするこ

とよつて今回着陸料が上がることもあり得るのではないかというようなことを私も考えておりましたが、午前中の答弁で、着陸料については国への届け出をするということもありましたので、そこらは大丈夫なのかなというふうに思っております。

国交省として、着陸料などを初めとして、空港間での競争というのどのような形に働くというふうに考えておられるか、お聞きしたいと思います。

○田村政府参考人 この法律案によりまして、各地の空港運営にさまざまな事業者が参画をしていくということと、経営改善の取り組みが進むということになりますと、空港間においても一定程度の競争というものが働いていくというふうに考えております。

ですから、国内間の競争というのも当然ありますし、それから、さつき御質問にありましたような大きな空港については、運営委託云々の話は別として、国際間で競争しているというところがございます。

そういう意味では、いずれにしましても、国内においても国際においても、それぞれが空港活性化、そして経営効率化の取り組みをやっていくかなければいけない環境にありますし、それを進める一つの手段として今回の法律案があるということでございます。

○西岡委員 それと、先ほどの話で、LCCなど新規誘致がかえってしやすくなるというような話でありましたが、路線の決定は航空会社がやること

しても、最終的な認可というのは国交省がするのであれば、逆に、国が規制をするような形になって、自由度が薄まって、空港間の競争の妨げになるというおそれもあると思いますけれども、その点に関してはいかがでございますでしょうか。

○田村政府参考人 現在のところ、例えば、羽田のように本当に混雑をしている飛行場は、これは、要するに、発着枠に限りがございますので、新たな路線の開設ということについては多少いろいろな調整が必要ということになりますけれども、そういう状況にない空港については、基本的に、航空会社が自由に路線を開設することができまして、増便をすることができるといえる状況に今なっているということでありまして。

そういう意味で、私どもとして、何か、空港の努力の手足を縛るというようなことはできるだけしないようにしていくということが方針でございます。

○西岡委員 ぜひ、そのようによろしく願います。

それと、今回候補に挙がっている空港、例えば、松山空港の例を挙げれば、新幹線とも競合しない、そして六年ぶりに旅客数は増加をした、約二百三十万人が利用しているということでありまして、経営状態としては比較的良好なところがほとんどだと思えます。

また、今回のPFIを使えない取り残された地方空港や、その多くは赤字空港だと思いますけれども、そういったところはどうか取り扱われるのかということも懸念材料としてあります。

また、経営状態がよい空港ばかりが選定されると、これまで空港整備勘定で全国からの着陸料をプールして維持管理を行ってきたわけでありまして、財源については、財源不足にならないかというような心配もありましたが、これも午前中の質疑で、運営委託する際に、運営権の黒字相当額を対価として設定して財源確保をするので問題ないというような話がありました。

しかしながら、そういった懸念に対する担保というのか、こういったものに対して、基本方針に書き込むのか、どの部分に明確に書き込むのかという心配材料、懸念材料がございますが、その点に関してはいかがでございますでしょうか。

○田村政府参考人 当然それは基本方針の中に書き込んでいくということになると思えます。

○西岡委員 ありがとうございます。

平成二十年十二月の規制改革会議の第三次答申の中でも、空港の民営化と空港整備勘定の見直しを進めるとあります。羽田空港の問題もあるんでしようけれども、今回の民営化とともに、空港整備勘定の見直しも同時に進めていくべきだということに思っておりますけれども、この点に関しての国交省の御見解はいかがでございますでしょうか。

○田村政府参考人 空港整備勘定の今後のあり方というのは、政府全体の特別会計制度の改革に関するしましてどういふ方針をつくっていくか、それを踏まえた上で取り扱いを検討していくということになりますけれども、もちろん、今ある制度の中でそれぞれの空港が努力をして経営効率化を図り、そして収支の改善を図っていくことが重要

だと思いませんし、それは引き続きやっていかなければいけないというふうに考えております。

その上で、もちろん、空港整備勘定については、先ほど申し上げましたように、羽田空港の借入金の問題というのがございますので、これを受益者負担でちゃんと償還していく、そういう制度設計が必要であるということ踏まえて考えていく必要があると思えます。

○西岡委員 次に、民間委託の際に、ばらばらである運営主体を一体化することによってということでありませけれども、どの部分が一体化されるのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○田村政府参考人 法案の中には、滑走路等の基本施設、あるいは航空灯火等の空港航空保安施設、こういうものが明記されておりますけれども、そのほかに、通常、民間事業者が運営しています空港ビルあるいは駐車場、こういう空港を構成する施設を幅広く運営することが可能となります。

具体的に、では、どれを運営権者が運営していくのかという事業範囲、これは、詳細なところは国と結びます事業契約の中で明確化をしていくということでございます。

○西岡委員 先ほどの話に、駐車場の管理をしているところもそうだといいことですが、この駐車場管理をしている一般財団法人の空港環境整備協会、これは、空港周辺環境整備や空港環境調査研究などの事業も行っており、例えば、空港周辺の生活環境の改善のための緑地、公園、広場等のさまざまな事業を展開しております。

これは、民主党政権時でも、行政刷新会議や事業仕分けの中でも、この空港環境整備協会は天下り先だと批判があつて、廃止という方向性を打ち出されたと思えます。こういうところの事業も含めて運営委託の対象になってくるのか、また、空港環境整備協会の整理は進んでいくのか、その点についてお伺いしたいと思います。

○田村政府参考人 御質問のありました空港環境整備協会は、環境対策事業、それからその原資としての駐車場事業というものを実施しているわけでございますけれども、基本的には、新たな空港運営主体に移管されていくこととなります。したがって、運営委託が進めば、これらの事業というのが縮小あるいは廃止されていくということになります。

その結果として、将来的には、この協会は、駐車場事業というものをやっていくのではなくて、空港の環境にかかわる調査研究を専門的にやるような機関に縮小するということになるかと思えます。

○西岡委員 ありがとうございます。空港の民営化について、愛媛県事が四月二十五日の定例記者会見でこう発言しております。内容は、今、特に民営化に向けて動くという状況ではございません、松山空港にはまだ耐震や護岸工事の問題とか大きなテーマがありますので、こうした整備というのはやはり国がしっかりと行っていくのが、空港、重要港湾等は国の責務だと思っておりますから、その道筋が見えない段階で云々という議論には入ってはいけないと思っております。

すというふうに述べておりました、それらがクリアした場合には当然検討に入るといふような話が継続しております。

今年度そして来年度の愛媛県の国への要望の中には、松山空港の耐震化が最重要項目となっております。これは、国交省の四国地方整備局が実施した耐震性能評価結果により、例えば、南海地震などが発生した場合には、松山空港は、地盤の液状化により沈下したり、埋め立てで造成した滑走路等の敷地外護岸においても護岸の変形により沈下が発生して、滑走路の使用が困難になると想定されているというように話に基づいております。

こういった施設の整備の費用負担については、確かに、国交省の話を聞くと、国が設置管理者だからしっかりとやりますよというふうな話でありますが、午前中から多くの議員からも質問があつたとおり、本当に、何らかの担保をいただきたいというか、明確に国がやりますというふうなことはつきり打ち出していたかと思えますが、この点につきましてはいかがでございますか。

○田村政府参考人 今御質問があつた松山空港、二十四年度の補正予算をつけて滑走路の耐震工事というのはやっているわけでございますけれども、さらに護岸の部分の耐震化というのをどの程度進めていくかというのは、いざというときにどの程度必要最小限の機能が確保できるかということを検討した上で、その費用対効果ということも見ながら実施をしていくということではございます。それは個別の話でございますけれども、一般論

として申し上げれば、先ほどから申し上げておりますように、大規模災害の復旧工事とか、あるいは災害対策のために大規模な整備が必要である、こういうことにつきましては国が設置管理者として責任を持って実施をしていくことでございまして、これは結局のところ、具体的に、運営を民間委託する際に結びます事業契約の中で業務分担というものをしっかりと明確化するということになっております。

○西岡委員 確かに、補正では一億四千万というような予算をつけていただきましたし、耐震や護岸工事については、当然、松山空港は大規模なというふうなものになるうと思えますので、その点はしっかりと取り組んでいただきたいと思っております。

次に、入札における選定条件の話であって、民間事業者を決める際に、入札に関しては、価格や維持管理体制など、こういった要素が選定基準として最重要視されるのか、また、空港経営のノウハウや、興味を持っているような会社というのはどのようなところが考えられるか、お教えいただけますでしょうか。

○田村政府参考人 国は、公募するときに、事業者の提示する運営権の対価、それから事業に対してまず定性的な評価、そして事業者が提示する事業計画、こういったものを総合的に評価して運営委託先を決定するというところでございます。

そのうち、事業者の事業計画を審査するに当たりますのは、例えば国内外での空港等の公共インフラ運営の経験、実績が豊富であるかどうかとか、

地域や航空会社が求める空港経営方針に合致した事業計画を有しているかどうか、あるいは空港の安全性や利用者利便などについて、航空法あるいは空港法等で要求されている事項に確実に対応できる能力を有しているかどうか、さらには有事や災害対策等の場面で国の施策に協力できる体制となっているかどうか、こういったことを我々は重視してまいりたいというふうに考えております。

○西岡委員 以前の空港管理会社の外資規制についても、自民党政権時代にもかなり激しい議論があったと思いますけれども、この仕組みでは、一〇〇%外資というところでも運営が可能であるのでしょうか。

○田村政府参考人 今回の法案に基づく制度では、特定の外資規制というのは設けておりません。しかしながら、いわゆる運営委託先を選定するに際し、国土交通大臣がしっかりと審査をするということに加えて、関係の大臣と協議をしていくということでありまして、その過程で、政府全体のインテリジェンスを使って、好ましくない先に委託することがないように担保をしていくということでございます。

○西岡委員 ちよつと時間もありませんので、最後の質問とさせていただきますけれども、確かに国の必要な関与というのが少し曖昧じゃないかなというふうな感じも受けておりますけれども、基本方針、実施方針、そして事業契約の部分でしっかり書き込んでもらいたいと思っておりますし、先ほどのお話にもありましたが、首都圏空港戦略、そして、関西や中部などもそうですありますけれど

も、空港運営全体の戦略が必要であると思えます。しかも、昨年七月の日経ビジネスの航空業界に関する記事でありますが……

○金子委員長 西岡君、既に時間が超過しておりますので、手短に。

○西岡委員 もう終わりますので。国・地域別の航空会社の国際線旅客輸送実績を見ると、二〇〇〇年から二〇一〇年までの十一年間で、世界の輸送実績が五九%ふえているにもかかわらず、日本だけは輸送実績が三割も落ちているんです。

国益という観点からは、本邦航空会社の国際競争力の向上もあわせてやるべきだと思いますが、大きな航空政策についての大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

○太田国務大臣 発着枠の増大、オープンスカイの推進、LCCの参入、そして燃料税の軽減、空港経営の改善、これらについて大きく進めていきたいというふうに思っておりますし、安全ということも当然担保したいというふうに思っております。

○西岡委員 ありがとうございます。ぜひ、よろしく願います。