

岡本の国会での質問

159-衆-国土交通委員会-22号 平成16年05月19日

○高木(陽)委員長代理 岡本充功君。

○岡本(充)委員 民主党の岡本でございます。

私は、本日は一般質問の中で、私の大変関心の高い、地元といえば地元なんですけれども、中部国際空港の問題、そしてまた、万博を控えております愛知県におきましての万博での交通アクセスの問題、こういった問題について御質問させていただきたいと思っておりますけれども、その前に一点だけ、ちょっと私のこれまでの質問への大臣からいただいた答弁で間違っていたところがあるんじゃないかと思っております。

それは、くどいようですが、四月二十一日の私のこの委員会において大臣にお伺いしました、日本歯科医師連盟からの献金もしくはパーティー券の購入等いかがですか、どういうふうな状況ですか、具体的な金額、日時を教えてくださいというお話をしましたら、既に御報告しているとおりの、そしてまた政治資金の報告書に載っておるとおりだ、こういうふうに言われましたけれども、あの時点での御報告と、実際の、その後訂正された御報告あったことは事実であると思っておりますけれども、その点について、私に対して報告書のとおりだと言われたことに修正があったことは、大臣、お認めになられますね。

○石原国務大臣 四月二十一日の質疑ということ、詳細は記憶しておりませんが、それに関連して議論をさせていただき、そのとき修正をしていなかったということは事実でございます。

○岡本(充)委員 私の質問に対して報告書のとおりだと言われた中で、平成十二年の七月三十一日の自民党本部から東京都の第八支部に対しての一千萬円の献金があるときには報告されていなかったということは私は指摘をしておきたいと思っておりますし、また、後段、永田委員がこの点について質問されるかもしれませんが、本日の理事会に出されましたこの資料を見ましても、国民政治協会から党へは、さまざまな箇所から国民政治協会へは恐らくお金が来ているんでしょうから必ずしも一致しませんけれども、日歯連からの一千萬円というお金が、そう遠くない時期に党から支部へ入っている。この事実だけは本日提出された資料からも明らかでございます。先般、我が党派ではありませんけれども、穀田委員が御指摘されたその日時のとおりであったということはこの資料のとおりであると思っております。この点はしっかり指摘をさせていただいておきたいと思っております。特に、皆様方の関心の高い、日歯連から国民政治協会への献金と、そして自民党本部から東京都第八支部への献金が、相反しない、ほとんど同じ金額が前後して入っているということについては御指摘をさせていただきたいと思っております。

それでは、本日の主題の中部国際空港についての御質問をさせていただきたいと思っております。

中部国際空港は来年の二月に開港が迫っております。今まさに、開港に向けて最後の段階に入っている中でございますけれども、中部国際空港の今後の見通しというのは、まさに中部国際空港にどれだけの航空機が来てくださるか、また、どれだけのお客さんが利用されるかということろにかかっているわけでございます。

そういった中で、この新空港の今後の利用を決めます新規の、もしくは既存のでも結構でございますが、航空会社の就航予定は今どようになっておりますでしょうか。

○石川政府参考人 中部国際空港につきましては、今お話がありましたように、来年の二月十七日の開港を目指して現在整備が順調に進んでおりまして、ことしの三月には滑走路と誘導路の整備が終わっております。今後、航空法に基づく完成検査を行うこととしております。さらには、旅客

ターミナルビルも秋には完成するというごさいます。

それで、今お尋ねの便でございます、国際線の就航見通しにつきましては、現在名古屋空港に就航している一日九十三便の国内線及び週二百四便の国際線、これは中部国際空港への就航が予定されております。

これに加えまして、国際線につきましては、現在までに本邦の航空会社が発表した事業計画によれば、日本航空が中部―パリ路線、全日空が中部―上海・仁川路線、こういうものを開設する予定でございまして、週三十五便程度の増便がなされる予定でございます。

さらに、私どもといたしましては、外国航空社による中部国際空港への新規乗り入れ、あるいは増便というものを図るべく、現在、諸外国と航空交渉を行っているところでございます。

○岡本(充)委員 今そういった現状を御報告いただいたわけですが、中部国際空港が、まさに地域の空港から、名古屋空港というレベルを脱皮して日本の中の主要空港になっていくためにはさまざまな取り組みが必要だと思っております。そういった中で、実際、先輩であります関空の例を見ますと、今関空は大変厳しい経営状況の中で苦しんでいます。この関空の現状は一体どういった要因によってもたらされたと考えてみえるか。この現状を踏まえた上で、中部にはこの轍を踏まないという何らかの方策をとってみえるのか、教えていただきたいと思っております。

○石川政府参考人 中部国際空港につきましては、平成九年十二月に、愛知県知事から、愛知県としても責任を持って定期航空路線一元化を行っていくという旨の表明がなされておまして、これを受けまして、中部国際空港の事業採択時に大蔵大臣及び運輸大臣の間において確認がされておまして、中部国際空港開港時に、同空港へ一元化するというふうになってございます。

それで、ことしの四月十五日に、愛知県から、この方針に基づきまして、県営名古屋飛行場の設置許可、これが、通勤航空やビジネス航空機などの小型航空機の拠点となる県営名古屋飛行場の設置許可申請という形で申請がなされておまして、現在、許可に向けた所要の手続をしております。

さらには、航空会社におきましても、国際、国内の乗り継ぎ旅客利便の確保あるいは機材の効率的運用、設備投資や要員の一元化等の観点から、一部の通勤航空会社を除きまして、中部国際空港への一元化を図る方針であると聞いております。

○岡本(充)委員 まさに今言われましたけれども、年金ではありませんけれども、一元化というのが大変なキーワードでありまして、国際線と国内線が別空港であるということは、実は利用者にとって不便を強いることとなります。そういった観点から、中部国際空港は必ず一元化を図っていただかなければならないと私は思っております。定期航空路線は一元化をする、その決意について大臣から一言いただきたいと思っております。

○石原国務大臣 ただいま政府参考人から、愛知県知事のお約束、また、運輸大臣、大蔵大臣との確認事項、こういうものがあるわけでございます。こういう方針をしっかりと堅持して、委員御指摘のとおり、国際線と国内線が離れておりますとアクセスの問題で大変不都合を生じますので、定期航空路線の一元化の方針を堅持してまいりたいと考えております。

○岡本(充)委員 大変に心強い一言でございまして、この一元化を進めていく中で、今後の中部国際空港の目指す路線というか目指す方向性、といいますのは、例えば成田が太平洋路線、ヨーロッパ路線に航路を持っている。そして関空はアジアを中心に飛行機を飛ばす。中部はどういうものを目指すかという、今言われたとおり、国内の各地の乗客の皆様方を中部にお呼びして、そして中部から各地に行っていただく、名古屋、中部圏の旅行客以外の方にも御利用いただける空港を目指していくというのが私は中部の大きな方向性であるというふうに考えています。

そういった中で、今後、それぞれの旅行客の方が旅行に行かれる、こういった手段として中部国

際空港を使われる予定であろうとは思いますが、直近には、愛知県では万博が予定されております。この万博に対して中部国際空港はまさにそのアクセスとして利用されることとなっておりますが、私の一つ懸念しておりますのは、今既に使われております名古屋空港、コンピューター空港として今後も使っていくという話は残っておりますけれども、名古屋空港から万博会場へのアクセスと中部国際空港から万博へのアクセスは大きな差があるわけなんです。時間的にも、乗りかえの回数を考えても、そして金銭的にも名古屋空港からの方が安いんじゃないかと思われのような状況でございますけれども、これについて、何らかの措置をとる、もしくは利便性を図るための所要の施策が用意されているかどうか、御答弁願いたいと思います。

○澤井政府参考人 現在、既に一元化という前提で、中部空港から万博会場へのアクセスということを含めて、万博会場へのさまざまなアクセスの輸送計画を詰めております。

例えば中部空港について言えば、中部国際空港から名古屋駅までの鉄道ルートあるいは道路のルート、整備は予定どおり進んでおりまして、その上で、そこにどのような実際の運行をするか、また、場合によっては中部国際空港から会場に直行する輸送が必要かどうか。これは道路で、具体的にはバスでということだと思いますが、そういった検討が万博協会を中心に、私どもの中部運輸局など関係機関も全面的に協力しながら現在進められているところでございます。

○岡本(充)委員 今ちょっと私が質問させていただいた、利便性を向上する何らかの具体的な施策というのはまだとられる予定はないのでしょうか。

それともう一点お聞かせいただきたいんですけども、愛知県を含めて要望が出ております中部国際空港の連絡鉄道の整備促進及び拠点駅の乗り継ぎ利便性の向上を図るための支援策、これについては政府として何らかの措置をとられているのか、あわせてお答え願いたいと思います。

〔高木(陽)委員長代理退席、委員長着席〕

○澤井政府参考人 万博に関連しまして、ハードと、それからその上で展開される実際の輸送、ソフト、両面の対応が必要と思いますが、既にハードについては、十分御承知だと思いますけれども、軌道系それから道路ということで、十分なものが期間までに間に合うように整備できるように今進んでおります。

例えば、中部国際空港と間接的な関連にはなるとは思いますけれども、中央線から愛知環状線に直接相互に乗り入れができる。したがって、これは空港から行きますと、名古屋駅に出て、中央線に乗って直接行けるということになるのかと思いますけれども、そういったことについて所要の施設整備をした上で、運行計画上也、相互乗り入れをする、直行できるダイヤをつくるというようなことも含めて全体の輸送計画が現在進められていると承知しております。

○岡本(充)委員 今の直行便の件でございますけれども、中央線を通って高蔵寺駅から愛知環状鉄道を通っていくルート、およそ一日何万人の方が万博開催中御利用される、そういう見込みで計算されておりますか。

○澤井政府参考人 全体一千五百万人のうち、鉄道系の輸送需要が、協会によれば八百八十万人と見込まれておりまして、今御指摘の点は八草経由ということになるのかと。

今手元に具体的な駅別、ルート別の数字が詳細にございませんので、ちょっと確認をさせていただきたいと思います。

○岡本(充)委員 かなり多くの方が利用される予定であって、今確認をさせていただいておる中でございましょうけれども、私のちょっと調べさせていただいた範囲では、かなりこれ、利用客に対して電車の本数が少なかったり、特に直行の電車の本数が少ないんじゃないかと思うんですね。恐らく今、資料は手元にあるのかもしれないけれども、そういった観点で十分円滑な輸送が行える

かどうか。では、この点に関してもあわせてお答えください。

○澤井政府参考人 先ほど御指摘のルートにつきましては、鉄道系全体八百八十万人の中で五百四十万人という需要が見込まれております。そのほか、地下鉄で藤が丘まで来て、丘陵線、リニアですね、これを使って来る方々が二百三十万人。それから、五つほどの駅からシャトルバスを出す、そこまでは鉄道で来るという方々が百十万人程度。

こういう見込みを前提といたしまして、一つには、当然、全期間を通じて基本的にこのような対応をするというような運行計画に加えまして、特に需要予測の中では、ピークはゴールデンウィークあるいは会期の終わりのころのいずれも朝の時間帯に集中するだろうということで、そうしたピーク時について、特に鉄道ダイヤの密度を上げるとか、あるいは、混雑率が一定以上になったときに鉄道を補完するシャトルバスを臨時便で出したり、あるいは増便したり、さらに、混雑時においてはできるだけ需要が平準化するように利用者に情報提供して選択していただくというあたりを、関係のバスとか鉄道とかの交通事業者と、間に運輸局も入りまして、協会を中心に今詰めておりまして、こういったことをきちんと検討、整理が済めば輸送需要に対応できるというふうに考えております。

○岡本(充)委員 今の御報告ですと五百四十万人。会期が半年ですから、百八十日として、およそ一日三万人。今おっしゃられたゴールデンウィークには平日の倍ぐらいの人が来られる可能性があるとする、一日、下手すると六万人から十万人ぐらいのお客さんを運ばなければいけない。

そういった中で、例えば愛知環状鉄道は一部複線化を今工事しております。しかし、私が伺ったところ、JRからの直接乗り入れは一時間に三本、そして愛知環状鉄道の電車が三本、合わせて一時間に六本。電車の車両が、私の調べたところ四両編成ぐらいの電車が走っておりますので、六、四、二十四両。二十四両で例えば十万人運ぼうと思ったら、一体どれだけの方がこの一車両の中に乗らなきゃいけないのか。計算していただければだれでもわかることでありまして、山手線でも定員が百五十人、こういった車両でございます。

そういった意味で、本当にお客さんが、来場者がもう一度来ようと思っただけのような万博になるかどうかの一つの肝を占めるのが、このアクセスの快適さだと私は思っております。例えば、私の地域の地元の皆さん方がもう一度行ってみようと思っただけですが、この万博の来場者数が目標を達成する大きなファクターなんですね。

そういった意味で、こんな込んでいるのならもう行くのやめようと思うことのないように、今私が指摘した点、数字的に間違っているのなら間違っていると断言していただいても構いませんけれども、それを踏まえて御答弁願えればと思います。

○澤井政府参考人 今御指摘の愛知環状鉄道ということで例にとりて、現在進めております検討の中での試算でございますが、輸送需要が最大の日のピーク時の一時間、先ほど一日三万人、ピーク時六万人と一日の量でお話がございましたけれども、一時間の最大の想定輸送量を約一万一千九百人だろうと見込んでおりまして、これだけの人が乗車すると、前提としておりますダイヤで運ぶとすれば乗車率は一九〇%程度という試算があります。

一九〇%というのは、折り畳むなど無理をすれば新聞を読める、四つ折りぐらいにしてやれば読める水準を若干上回る。先ほど申した状態が一八〇%ぐらいだということでございまして、なお、ピーク時の平均輸送量を勘案して策定された計画輸送量は一時間で八千人強ということで、乗車率が大体一三二%ぐらい。この辺は少しダイヤも密度は薄くなるということで、数字は比例はしていませんが、広げて楽に新聞を読める乗車率である一三〇%を相当下回る、このような試算が今されている。

逆にまた、そういう試算に相当するようなダイヤの計画が調整が進められているというふうに私どもでは承知をしております。

○岡本(充)委員 首都圏のラッシュよりも厳しいような環境の中で、これは時間も結構かかるんで

すね、名古屋駅から行こうと思うと、かなり時間がかかる。小さな子供の手を引いて、こういった満員電車に乗って行かなければならないという万博に、もう一度行きたい、こういうふうに思っていたのかどうかをしっかりと検討していただいて、このアクセスの方法をもう一度協議していただきたいということを要望として私は述べさせていただきたいと思っております。

この質問はここまでにしておいて、もう一つ。ちょっと時間がないものですから、私、国土交通関係で大変関心を持っておりますことは、全然話はかわるんですけども、天気予報の話。

何でこれが関係するかというと、実は、中部国際空港ができて、新しい航空需要を見越して、そして日本に幾つもの航空会社が来ていただくためには、今度は新しい衛星、天気だけじゃないんですね、MTSATと言われている衛星は航空管制をもつかさどる。

そういった中で、今、航空機の性能上、東南アジアの飛行機が太平洋路線を通してアメリカに行く場合には日本にワンストップしなければいけないという技術的な要因でおりている飛行機がありますが、将来、長期に飛ぶような飛行機が出てきたときには、実はこの部分が、日本が飛ばされて、直接アメリカに東南アジアから行けるようになってしまうと、日本の航空需要も落ちる可能性も出てくるんです。

そういった中で、太平洋路線のニーズが今非常に高くなってきています。いろいろな、日本だけじゃないです、東南アジアや中国、各地から太平洋路線を使いたいというニーズも高くなってきています中で、このMTSATという衛星を早く実用化したいというのが多分国土交通省さんの本音ではないかと私は思っております。

要因はよくわかっております。打ち上げの問題だということもよくわかっております。これを、航空行政も含めて非常に望まれているこの衛星を、例えばヨーロッパのアリアンロケットだとかアメリカにお願いするとか、こういった形で打ち上げをしていくということを予定されていないのか。

そしてさらには、今、ゴーズと言われている中古の衛星を使って予報してみえるようではございますけれども、こちらの寿命等のかんがみて、将来、天気予報が、衛星がないからできなくなったなんということが起こらないような万全の措置をとっているという旨の一言をいただきたいと思っております。

○長坂政府参考人 ただいま御質問のございました運輸多目的衛星新一号機でございますが、御案内のとおり、気象観測に加えまして航空管制にも使うということで進めているところでございます。

この打ち上げにつきましては、H2Aロケット六号機の昨年の打ち上げの失敗がございまして、現在、原因の究明等を文部科学省及び宇宙開発委員会において進めているところでございます。

運輸多目的衛星新一号の打ち上げ時期自体については、そういうこともございまして未定ではございますが、気象庁といたしましては、確実かつ早期の打ち上げを期待しているところでございます。

なお、ほかのロケットで打ち上げてはというのが御質問の一つの趣旨かと思っておりますが、本件につきましては、総合科学技術会議におきまして、平成十四年六月に、「政府の人工衛星の打上げに国産ロケットを優先的に使用することを基本とする。」といたしております。このため、H2Aの早期の打ち上げの再開ということを強く希望、期待しているところでございます。

なお、運輸多目的衛星新一号につきましては、H2Aロケットによる打ち上げに適合するように製造されておりまして、他のロケットによる打ち上げに切りかえるためには、必要な準備と経費等の問題があると承知をいたしております。

それから、現在、アメリカの衛星ゴーズ九号を使いまして西太平洋の宇宙からの気象観測をいたしているところでございますが、本件につきましては、ゴーズ九号の運用につきまして日米間で万全の運用体制をとっております、今御懸念のような、衛星の観測が欠落するということのないように目指しているところでございますし、あわせて、将来におきましては運輸多目的衛星二号というのも想定をいたしております、日本としても気象観測等々で補完的な衛星が自前で持てるんじゃないかというシナリオでもって準備を進めているところでございます。

以上でございます。

○岡本(充)委員 くだいようですけれども、ゴーズ九号が、これ自体が打ち上げられて時間がたっておりまして、寿命が来るのではないか。そういった中で、ひまわり五号に戻して気象観測をしなければならなくなったときに、今でも気象衛星のカメラがスムーズに動かない現状があるわけなんですから、そういった中で、国民の皆様方の生活に直結します、日本の周囲だけ映ればいいわけじゃなくて、海上でお仕事をされている皆様方にも情報提供をしなければならないという観点から、ぜひ万全を尽くして、いろいろな憂いがあると思いますけれども、こういった憂いに対応していただきたい。これを御要望とさせていただきます、本日の質問とさせていただきます。

ありがとうございました。