

平成14年5月17日

交通政策審議会航空分科会
第4回空港整備部会議事録

国土交通省

目 次

1 . 開 会	1
2 . 空港整備についてのヒアリング	1
3 . 需要予測試算結果について	6
4 . 国際拠点空港の整備及び管理運営に関する経営体制の民営化について	14
5 . 閉 会	21

開 会

航空企画調査室長

大変お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまから第4回交通政策審議会航空分科会空港整備部会を開催させていただきます。

委員の皆様方には大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

最初に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。お手元の資料、クリップをお外しいたきますと、最初に議事次第、配席表、それから配付資料の一覧がございます。資料1が「今後の空港整備の考え方について」、ヒアリングの資料でございます。資料2が「需要予測試算結果について」。次のクリップの塊が「国際拠点空港の整備及び管理運営に関する経営体制の民営化について」でございます。

以上、御案内いたしました資料で抜けているものがございましたら、事務局までお申し出いただきたいと存じます。よろしゅうございますでしょうか。

なお、本日は、現時点では総員5名中4名の御出席です。5分ほどで委員がいらっしゃると聞いております。ということでございまして、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

議事に入らせていただきますので、報道関係の方々のカメラ撮りは、これ以降、御遠慮願います。よろしく願い申し上げます。

〔報道関係者退出〕

航空企画調査室長

部会長、本日の議事につきまして、よろしく願い申し上げます。

部会長

本日もよろしく願いを申し上げます。

空港整備についてのヒアリング

部会長

議事に入らせていただきます。きょうは議題が3件ほど用意されております。

第1番目に、全国空港建設整備促進協議会の会長県であります石川県から知事がお見えくださっております。まず知事から20分程度の御説明をいただいて、その後、10分ほど質疑応答をさせていただきたいと考えております。

早速ですけれども、よろしく願いを申し上げます。

資料1「今後の空港整備の考え方について」、全国空港建設整備促進協議会（石川県）より

説明。

部会長

大変ありがとうございました。

それでは、質疑に移らせていただきたいと思います。知事の今の御説明に関連して、よろしくお願いを申し上げます。

重層的なネットワークの構築ということがあって、確かにそういうことがこれから目指すべき重要なことだと思いますが、既存の施設の有効活用ということと、また新規の整備ということと、重点的な投資をしながら、それを合わせていかなければいけないと思いますけれども、そういう費用負担といいますが、あるいは財源とかそういうことについて何がしか議論がございましたら、お聞かせいただければと思います。

全国空港建設整備促進協議会

我々、空港整備をしております側としては、それによってそれぞれの地域の活性化も図っていかなければいけないという思いもありますので、我々ももちろん応分の負担はしていかなければいけないわけでありますけれども、とにかく、航空会社に就航していただかないと事が実現がしないということでもあります。

航空会社のいろんな事情等をお聞きしておりますと、機材費もなかなか高額の負担になるという話が現実の問題としてあるものですから、地方空港の有効活用ということをいった場合に、その辺のところについては国も何らかの財政支援、我々、別におねだりをしたり、おすがりをしたりということはありませんけれども、その辺のところを、全体を視野に入れながら、ひとつお考えをいただいて、必要な対応をぜひお願いしたいなど、そのことが地方空港の活性化にもつながっていくのではないかと。現実には、そういう問題があるということもぜひ御理解をいただきたいと、このように思います。

部会長

いかがでございましょうか。

委員

C I Qのお話ですが、Qだけがボトルネックになっているようなケースというのは、そんなにあるんですか。

全国空港建設整備促進協議会

我々も、国際化ということになりますと、税関だとか、出入国管理だとか、そういうこともあるんですけど、これは、ある意味では国が直接おやりになるということなので、我々も大変苦労したのは、小松空港で国際貨物便が入ってきているんですね。これで我々は、航空交渉で国際貨物便の就航を認めていただいたので、これが地域の活性化につながるということで、今おかげさまで貨物量も2万トンを超えるということで、全国で6番目の貨物量になっているんですね。

これを最初やるときに、C I Qの体制をお願いに上がったときに、国も行革をやってい

るんで、そういう人員の配置はなかなかできないと。もちろん出入国管理とか税関の場合は旧大蔵省なり法務省でおやりをいただくということで、これはお願いをしてやっていただくことになったんですが、特に検疫の問題で、行革で人減らしをやっているんで、そんなところへなかなか人は配置できないと。

だけど、検疫の要員を配置してもらえないと、航空交渉で乗り入れを認めていただいても、貨物便が入ってこれない。それでは地域の活性化につながらないということを申し上げたんですけども、航空交渉は別の省庁でやっている話で、我々はそこへ要員を配置できるかどうかだけを考えているんだというお話がありました。

我々はトータルとして、貨物便の就航によって地域が活性化すると、どうしても国の方でその要員を配置できないのであれば、我々、県の方には病害虫防除所ということで、そういうことに長けた職員もおりますし、伝染病予防のためには保健所という機能がありますから、そういうことに長けた職員もおりますから、そういう職員を我々がそこへ配置をしますと、県の方で人員のやり繰りをして、ということをお願いすると、「これは国の仕事だから、県の方に配置させるわけにはいかない」と、「そしたら、国の方で配置をしてもらえませんか」、「いや、行革をやっているから難しい」というんですね。そういうやり取りを何度か我々は繰り返した経験があるんですね。

そういつたときに、税関だとか出入国管理というのは我々、今までやったことありませんし、そういうのはありませんけれども、特に検疫とか伝染病の予防とか、植物防疫、動物防疫ということについては、我々は農林水産部なり、厚生部かな、保健所というところで職員を我々は持っておりますので、少し訓練をしていただければ十分に対応できるのではないかと申し上げたんですが、なかなかそのやり取りが……。最終的には配置していただいたんですけども、そういうやり取りをしていかなければいけない。

ですから、航空交渉で就航が認められれば、あとのC I Q体制はそれに附随した措置なんだから、我々は自動的にそれは配置されるものと思っていたんですが、実際は、これがなかなか難しいんですね。各省庁、いずれもお願いを上げらなきゃいけない。各省庁は各省庁の論理がそれぞれあるということを初めて我々もわかりまして、最後は三拜九拝しまして、植物防疫、動物防疫の要員配置も最終的にはしていただいたんです。

こういうものも本当に国が行革でやれないということは、我々ももちろん行革をやっていますけれども、貨物便の就航が我が地域にとって非常に大事なことだということになれば、必要な人員は優先的に割いて配置をするという覚悟はあるんです。そのことは申し上げたんですが、これは国の仕事だから、地方に移譲するわけにはいかないというお話もありました。

それで、いろいろやり取りをしたという、大変苦い経験があります。恐らく、ほかの県も地方空港の国際化を進める中で、C I Qという問題については同じような課題を抱えておられるんじゃないかと思います。

おかげさまで、出入国管理の方はことし、法務省の方で相当の増員を図っていただきま

して、それぞれの地方空港にも必要な要員の配置をしていただいた。そういうことでないと、外国の航空会社が就航するということを航空交渉で認めていただいても、逆に実現できなくなってしまう。本末転倒みたいな話になりかねない。そういうことで、特に……。これは恐らく私どもだけじゃなしに、ほかの地方空港を持っておられる県も同じような思いをお持ちなんじゃないかと思います。

部会長

ありがとうございました。

ほかにいかがでございましょうか。

全国空港建設整備促進協議会

羽田空港の発着枠がふえますように、いろいろ工夫を……。

私どもは今、能登空港で非常に苦労いたしておるわけでありまして。特定路線枠で1便ということは手を挙げていただいたんですけれども、空港が空港として機能するためには、少なくとも朝出て夕方帰ってこれるというのがないと、潜在需要の掘り起こしということもなかなか難しい。5便も6便もということは申し上げませんが、朝行けば夕方には帰ってこれるというぐらいの便数は最低ないと、空港の潜在需要がなかなか顕在化してこない。東京へ出てきたら、必ず1泊しないと帰れないということでは、皆さんなかなかお使いをいただけない。このところはぜひ……。

いつも我々も航空会社へ行くんですけども、羽田空港の発着枠の制約があるという。これは我々もいかんともしがたいというか、何か工夫して発着枠をふやすような、そして、最低、朝行って夕方帰ってこれるような、そういう便数は確保していただきたいなと、これはお願いでございます。

部会長

ほかによろしゅうございますか。

委員

先ほどお話になってましたC I Qの件なんですけれども、私、花巻空港で地方空港国際化というシンポジウムに出たことがあるんです。そのときに、台湾から花巻に観光客のチャーターを何本か入れたときの話が出たんです。チャーターの問題はC I Qに始まり、C I Qに終わるという話をされていたんです。地方空港においてチャーターあるいは貨物の場合もそうでしょうけど、C I Qが非常に大きいネックになっているとは私も思っていました。青森など、いろいろなところからスタッフを派遣してもらわなければならないわけですね。すると、調整もなかなか大変らしいんです。

こういうものは、パーマネットにスタッフを用意するほどには人数は要らないところが難しいところなんですけれども、各空港にC I Q派遣をするC I Qセットというようながあればいいなと私は思っていたんですけれどもね。

もちろん国のスタッフなんですけれども、渡り歩けるようなことがあればいいのかななぞとっていました。C I Qの問題はどう解決したらいいのかというのは私も頭が……。

シンポジウムでも解決は見出せなかったんですけれども、確かに大きい問題だと私も思います。

それから、航空というのは時間ビジネスですので、ほかのものと違って、需要あるところに供給をふやすわけにはいきません。需要があるからといって、そのときだけ滑走路が5本になったり、飛行機がたくさんになることができないというところが非常に難しい点なんですよ。

私も何回か聞きましたけど、すべての空港や県にはそれぞれ言い分があるようでして、どこの空港も、どこの県も、羽田に2便ずつ朝と夜にほしいんです。そうすると、その時間だけが込んでしまいますから、どういうふうに需給のバランスを、各地方自治体のバランスをどう取るかというのがまた難しい点なんだとは思うんですね。

航空の仕事というのは、時間とかかわる一種のサービス業みたいな。ですから、非常に難しいという実態はよくわかるんですけれども、なかなかすぐにはお答えが出ないのかもしれないという、雑駁な感想です。

全国空港建設整備促進協議会

C I Qというのは大変ですね。だから、空港を活用して、その地域の活性化にどうつないでいくかということをつータルで考えるセクションがなかなかないという。結局、それは地方が考えていくということになるんでしょうけど、そのときに何を最優先でやるか。これは我々に権限ありませんから、国で航空交渉をしていただいて、チャーター便は別ですけど、定期便が就航したということになれば、C I Qは自動的にそれに附随してくるという形でなきゃ、本当はいけないんですけれども、現実はそのようになっていないというところに……。

ですから、本当はこういうのはトータルとして考えていく必要があるのではないかと思うんです。我々は、今申し上げたように、検疫業務などは、それをやれる能力を持った職員がいますから、我々に任せていただければ、我々が行革の中で人員をひねり出して、そこへ配置をしますということも申し上げたんですけれども、「それは国の仕事だから、そういうことは認められない」というお話になった。そのところももう少し……。

その地域の活性化をだれがトータルとして考えるのかという、その辺の問題にもかかわってくるんじゃないかと思います。

部会長

今、議論になっているような点は、行政サイドとしては、それに関してコメントなさるような事柄はおありになるんでしょうか。

審議官（国際航空担当）

2点申し上げたいと思います。一つは、地方空港の国際化の問題については地元の強い御要望がございます、知事のお話のように逆にC I Qとすべてを調整してから外国と話をつけるとなりますと、初めの段階でブレーキがかかってしまうということがございますので、今までのやり方としては、外国との間で話をして、その後、C I Qと調整するとい

う段取りをしてまいりました。

2つ目は、近年、地方から大変いろんな問題があったということでご指摘を受けまして、昨年、C I Q官庁と私ども航空局と港湾局も含めまして連絡調整会議をつくりまして、今年度の予算では画期的な増員がC I Qそれぞれにできたというふうになっておりますので、かなり改善されてきているのではないかと思います。

部会長

ありがとうございました。

ほかにいかがでございましょうか。もしよろしければ、ちょうど時間が経過をいたしましたので、これで終了にさせていただきたいと思います。

全国空港建設整備促進協議会

また、声をかけていただければ、まいりますので、よろしく願いいたします。ありがとうございました。

部会長

大変お忙しいところをありがとうございました。よろしくお願い申し上げます。

〔全国空港建設整備促進協議会退席〕

需要予測試算結果について

部会長

引き続きまして、2番目の議題に移らせていただきます。需要予測試算結果について、事務局から御説明をいただきたいと思います。よろしくお願いを申し上げます。

資料2「需要予測試算結果について」事務局より説明

部会長

どうもありがとうございました。

ただいまの御説明について、御質問、御意見等をちょうだいしたいと思います。よろしく願いをいたします。

委員

参考値に関することですので、それほど神経質になる必要はないかと思うんですが、6ページのブロック別の国内線空港利用者数、それから、同じように国際の方にも似たようなことが当然あるはずで、どういう前提でこういう数字が出ているのかという話を聞かせていただければということが1点でございます。

もう一点は、8ページに海外の方面別があるんですが、アメリカ、ヨーロッパ、アジアとかオセアニアとか、こからいろんなことを議論したり、あるいは……。こういう場の需

要予測の結果というのは、従前ですと、いろんなところで引用されて使われますので、ゾーニングがどうなっているのかという話はクリアになっていた方がいいかなという気がします。まだ試算ですから、最終のところ結構でございます。

後半はコメントでございますが、前半の方はどういう前提になっているのか教えていただければと思います。

部会長

よろしくお願いいたします。

計画課長

ブロック別の空港利用者数の算出の方法でございますが、先般の手法の御説明の際に、図があって、順番に進んでいきますというのがあったと思うんです。

最初は全国の生成交通量というのが予測されまして、それを地域別に発生集中量という形にいたしまして、それから、ODという形で分布交通量という形に出てまいります。それを今度、機関分担ということで、航空とか鉄道とか割り振るわけでございます。地域間の航空という形で出てきたものをブロックごとに集計するという形で出てくるということでございます。

委員

国際も同じことですか、今は出ていませんが。

関西国際空港・中部国際空港監理官

そのとおりです。それから、今のゾーニングの話でございますけども、本来は、ここに全部国を書き込むべきところだったんですが、場所がないということもありまして全部書き切らなかったんです。

基本的に申し上げますと、旅客と貨物は若干違う部分はあるんですけども、アジアと書いておりますのは、いわゆる韓国、中国、台湾、香港等の東アジア、東南アジアの国々という理解をしていただければと思います。アメリカにつきましては、南北アメリカ、ハワイという御理解で結構だと思います。ヨーロッパにつきましては、ヨーロッパとアフリカという理解をしていただければ、大体間違いないと思っております。

最終的な細かい資料をつける際に、それをつけさせていただきたいと、こんなふう思っております。

部会長

ホームページ等に示すときも、今のようなことは注を付けて頂けますか。

関西国際空港・中部国際空港監理官

そのようにします。

委員

海外の方なんです、海外方面別国際旅客数の数字の内訳とについてですが、ゾーンで分けてありますが日本から行って帰るといものと、外国から来て、向こうに戻るといものは大分質が違うような気がするんです。この内訳はどういうふうになっているんでしょう

かという質問です。要するに、アウトバウンドかインバウンドかという内訳のことです。

私の印象としては、これは印象なんですけれども、私はプロじゃないから何とも言えないんですけど、貨物は、確かにいろいろな経済指標に影響されるんでしょうけれども、国際旅客に関しては、インバウンドとアウトバウンドでは影響される要素の比重がちょっとずつ違うような気がするんですが、これは同じように数式になるんでしょうか。

関西国際空港・中部国際空港監理官

後の方からお答えになろうかと思えますけれども、基本的に、国際旅客は六つの局面に分けて考えております。その六つといいますのは、日本人の目的として観光、方面としてアジア、これが一つ。もう一つは日本人の観光の非アジア、いわゆる欧米ですね。それから、日本人その他の、日本人ビジネスアジア、日本人ビジネス欧米。それから、今度はインバウンドですけども、外国人のアジアから来る、外国人の欧米人がインバウンドで入ってくる。この六つに分けて計算をしております。

六つの項目ごとに、過去のGDPでありますとか、為替レートでありますとか、海外のGDPでありますとか、そういうものとの関係を、6項目ごとに過去のそういう動きがございまして、GDPとの関連で、どういうふうに説明できるかというモデル式を考えまして、それに先ほど来出ておりますような今後のGDPなり、今後の為替レートの予測なりを入れたものを足し上げますと、今回の数字になった。ちょっとわかりにくい説明なんですけれども、そういったこととさせていただきます。

したがって、御質問ありましたとおり、インバウンドとアウトバウンド、それから、アジアから来る、アジアに行く、あるいは欧米に行く、目的は観光目的かビジネス目的かで、それぞれのモデルは全部違います。それは当然のこととさせていただきます、それは御指摘のとおりだと思います。旅行のようにGDPが効く場合もあれば、海外観光なんかの場合には為替が大きく効いてくるとか、いろんな要素がそれぞれ違ってまいりますので、それぞれの分けた世界におきまして、どういう要素で、どういうモデルが一番いいかという結果、最終的なモデルが出て、それによりまして、こういう計算が出たと、こんなふうにお考えいただければと思います。

監理部長

一つだけあれなんですけど、モデル計算上の地域別の予測結果でありまして、モデルの構築自体は過去のいろいろな実績を踏まえてモデルができ上がっているものですから、それぞれの経済活動に応じた動向はある程度反映していると思うんですけども、一つ大きな問題は、制度的な変化までモデルで追いかけることができないという部分があります。

特に一番大きな要因は、中国の海外渡航の解禁という部分が、過去のトレンドの中でモデルの中にうまく組み込むことは難しいという部分がありまして、そのところは、この分担の中には十分織り込んでないというふうに、そういう制約がございます。

委員

先程質問したのは、湾岸戦争の後に海外旅行だけすごく伸びたんですね。ほかのビジ

ネスが下降ぎみだったときに、海外旅行だけがバーンと伸びたんです。要因といたしましては、湾岸戦争の影響で飛行機が空になったので、飛行機会社がどんどん安く売り、安売りチケットが出てきて、その後ある程度大手の旅行会社も売り出したということで、旅行会社の商品構造が変わったわけです。そこで数字がウンと伸びてしまったんですよ。

戦争があるなんていうことはもちろん予測できないと思うんです。ただ、アウトバウンドに関しては、経済指標以外の要素が非常に大きく効いてしまう例がある。逆に、インバウンドは、さっきおっしゃったような制度上の問題は関係してきますけれど、そのことを除けば、まだアジア経済は初期のころですから、経済の上昇と海外旅行者の数がリンクしてくると思うんですけど、アウトバウンドの場合は、割合リンクしない点が多いので、ちょっと聞いてみたんです。

委員

二つの点について御質問させていただきます。

一つは5ページでございますが、国際航空貨物輸送量予測。これは第7次の空整予測に比べて実績値、予測値ともかなり上の方に乖離しているというか、上の方になって予測の方が大きくなっている。ほかの国内貨物あるいは旅客その他は、線が第7次空整予測とほとんど一致しているのに、国際航空貨物の部分がかかなり上方に実績予測がなっているのは何か理由があるのかというのが第1点。

もう一つ、12ページの最後に出ておりますが、国際貨物について、為替レートの関連で、円高の場合は1.5%増で、円安の場合は1.2%減というふうになっているんですが、これは輸出貨物と輸入貨物の関連なのか、この辺の理由を御説明いただきたいということでございます。

部会長

よろしく願いいたします。

関西国際空港・中部国際空港監理官

5ページの7空整との、過去の1995年あたりから上、さらに予測が上にいっているというのは、前回もお話しいたしましたけども、7空整の予測と申しますのは、日本のGDPを基本的に考えておって、それとの連関をもっぱら考えておったと。

なぜ海外のGDPを考えていないかといいますと、それまでは、ある意味じゃ、素朴ないい時代でありまして、海外のGDPと日本のGDPの間にかかなりの面で、ほとんど同じような動きで動いておったという、そういう前提で海外のGDPは考えておらなかったわけでございます。そういった前提で、この7空整は描いた。

ところが、7空整を描いた1995年以降は、日本のGDPと海外のGDPは全然違った動きをしておりまして、結論から言いますと、海外のGDPの方が日本のGDPより、もちろん国によって違いますけれども、かなり大きな動きを、高い動きを示しておりましたものですから、それが原因となって、過去におきまして7空整より高い伸びを示しておったということでございます。

委員

アジアあたりでしょうね、多分。

関西国際空港・中部国際空港監理官

そうでございます。

逆に、1998年なんかガクッと落ちておりますのは、まさにアジアの経済危機がこの数字になって出てきておるといことがおわかりになっていただけようかと思ひます。

今後の需要予測でございますが、これにつきましても前提となるGDPの予測は、日本のGDPより海外のGDPの方が相当高いものを入れておりますので、結果的には7空整の伸びよりかなり高い結論になっておるといことかと考えております。

為替レートの方は、正直申しまして、余り大きな差じゃございませんものですから、まだ精査が進んでおりません。輸出が多いか、輸入が多いかという問題と、為替レートに対して輸出の方がより敏感に動くのか、輸入の方がより敏感に動くのかという、その二つが絡まってこういう結果になっておろうかと思ひますけれども、もうちょっと精査してお答えさせていただきたいと思ひております。

部会長

感度分析ですけれども、今使っているモデルで前提を変えるとい数字になるといのは非常にわかりやすいんですけれども、質問する前に自分で考えればいいんですが、ここで出ているような1%増減とか2%増とかって、そういうのが空港との関連で考えたときに、どの程度のものなのかといこと。

例えば貨物や何かでいったときに、いこういふうに経済成長率が各年度0.1%伸び率が上昇すると1.6%伸びますと、いこういふうが現状の貨物の態様体制から考えて、かなりの整備の必要性につながるいような状況を想定するの、それとも、これは大したことはないのだといふうに読むの、その辺の感覚といのがいこうい数字だけ見ると、ああいこうかといだけで、パブリックコメントといわれても、いこう見て、いこうすりゃいいんだといこう話、私なんか、今の段階ではいそんなことをチラッと思っいんですけれども、ここで出た結果の解釈、これはいこういふうに読むのといことは全く示さないのいしょうか。

監理部長

今の部会長の御指摘が一つの大きなポイントでございます、実は需要予測の取り扱いはいなんですけれども、私どもは需要予測をするためにこの部会をやっていわけではなくて、最終的に空港整備をいこう進めていこうかの一つの大きな判断材料として需要予測といのが必要だといことだと思っいわけなんです。そのために、できるだけ正確な将来の予測を、私どもがモデルをつくった上で作業してみた結果、いこうなりましたと、いこういことなんです。

ただ、モデル自体の頑健性といこうか、再現性といこうものと、設定した経済社会フレーム自体の頑健性といこうか、安定性といこうものと、それぞれ100%ではないとい部分がありまして、いこうい意味で、例えば私どもの感度分析の議論といこういのは、いこうい外部条件

を変えてみたときに、一体どの程度予測値にぶれが出てくるのかというものの一つの目安として、よく問題になりそうな人口フレームであるとか、そういうものを取りあえずやってみたと。

要は、これをどう評価するか。これをどう評価した上で、今回の予測値について、どの程度の意味づけをした上で空港整備計画を考えていくかというのが一つ悩ましいところなんですけれども、そこも逆に言うと、私どもとしては、この部会の中でいろいろな御示唆をいただければありがたいなと思っております。

それから、感度分析の結果についてであります。どう評価するかというのはいろいろな考え方あると思うんですけれども、私どもがやった作業結果での率直な感想で申し上げますと、人口フレームの感度というのは、そう大きな影響はないのかなという感覚を持っています。少子・高齢化と言われる中で、将来にわたって航空需要が本当にどんどん伸びていくのかどうかということがよく話題になります。逆に、将来の人口推計について仮に低位推計をしたとしても、せいぜい数パーセントの変動にしかならないということで、トレンドとしては、これからも需要が伸びていくということは、人口のフレームの部分については、この需要予測はかなり頑健性を持っているのかなという感じを持っています。

思ったより感度がセンシティブだなと思ったのが、相対価格とG N P。G D Pの方は多分そうだろうと思ったんですけれども、相対価格も相当大きく効いてまして、モデル構造上の話もあるんですが、発生集中量を各交通機関に振り分けるときに、この相対価格がモード選択の中で相当効いてくるという部分がありまして、実態よりもかなり効きすぎるぐらい、このモデルは相対価格が効いているのかなという感じも若干しております。

そういう意味で、モデル自体の限界と相対価格そのものが、我々としてはそういう前提条件で考えていますけれども、それについての前提条件の頑健性というのをどう評価して、この数字についてどの程度の指標性を認めるかというのは、むしろいろいろ御示唆をいただければという感じであります。

それと同じような意味で、為替レートも結構効きまして、10円でこれだけ動くということになりますと、7次空整のときから、今回は130円でセットして、30円ぐらい想定値がずれております。それくらい動くものだとすることを前提に考えると、為替レートの弾性値もモデル上は結構高く出てきているなという感覚も持っております。

飛行場部長

監理部長が申し上げたとおり、数字の見方というのは、評価の仕方であると思っておりますけれども、予測の前提条件で、前回の改善点がありましたことを踏まえて、ベストのモデルを組んでいると私どもは思っています。

そうした中で出てきたアウトプットの数字ですね、この試算値が、それぞれG D Pとか、為替レートとか、あるいは運賃とかいったものの変動に対して、どう動いていくものなのかということについて、まず御認識をいただきたいなということでございます。要は、そういう数字の性格なものであるということで評価をいただいて、そうした上で、これはあ

くまでも予測でございますので、こうしたラインで、この予測結果をもとに、さらにブレークダウンして、主要空港等いろいろ考えるときに、個別具体的にこの数字の持つ意味というものがつまびらかなってくるだろうと思っております。

あくまでも、ここの意味は、GDP等々いろいろ変化したときに、数字というものはこういうものですよということを御理解いただければと思っております。

部会長

ありがとうございます。

委員

勘で申し上げて申しわけないんですけども、国際観光についてだけは、需要予測の数式によって出る数と、結果的に7空整のときの需要予測と今が合ったということはあるかもしれないけれども、為替レートの問題とかGDPの問題とかいろいろな状況が与える影響と、さっき星野さんがおっしゃったような政策転換とかマーケットの大きな転換とか、そういったことが与える影響と、どっちが大きいんだろうと思うと、後者の方が大きいような印象があるんですね。もちろん両方絡まってくるけれども、今後のことですけれども、かなり……。例えば、これは絶対に予測に入らないですけども、去年は9・11のことが大きかったわけで、為替レートのことではないわけですよ。

ですから、需要予測をやってもしょうがないじゃないかという意味ではなくて、特に国際観光において需要予測というものをどの程度参考にするかという問題だと思えます。なぜかという、航空というのは、ほかのものの需要予測と違って、供給との関係も非常に強いわけですよ。要するに、供給ができて需要ができるということは非常にあるわけですよ。

需要だけが一人であるわけではなくて、例えばある路線が開設されて、ある値段が出てくれば、そこに突然ボンと需要ができてきちゃうことはよくあることです。うまく言えないですけど、要するに、需要予測の中に非常にあいまいな要素が随分入ってきてしまうと思えますね。

それを言っていったら需要予測なんかできなくなってしまうわけで、そのことが無駄だとか意味がないという意味ではなくて、国際観光においては、国際旅客においては需要予測というのを、今後の空港整備を考えるときに、今までどおりの参考になるのか、参考の中で比重というのを下げてもいいんじゃないかと私は思えます。

何を基本に政策をつくるかといったら、どうしたいか、ではないかと思えます。どういうふうに日本の航空政策を持っていきたいかという方にもうちょっと比重を置いて、どういう需要になるかというよりは、今後どうしていきたいかという方に軸足を少し置いてもいいのではないかと。多分、すごく非難される意見だと思います。

飛行場部長

先生がおっしゃるような気持ちももちろんわかるわけでございますけれども、需要予測が極めてクールにせざるを得ないというものがあましてですね。

それで、政策的な変数をどう見るかとか、こういう先生の考え方だろうと思いますけれども、政策論としての議論については、また別途そういう形でやらせていただければと思っております。政府として観光関係の新ウェルカムプランとかインバウンド促進とか、こういう政策ももちろんあるわけでございますし、そういった政策的なそごがないようにというふうに思っておりますので、そういう意味で、数字はクールにということで御理解をいただきたいなと思っております。

委員

そういう意味ではないんですけれども、申し上げたのは、今後は従来よりは不確定な要素が多いと。ですから、需要予測が大きく外れるとしても、決して需要予測の式が間違っていたわけではなくて、予期できなかった9・11がもう一回あったとか、日本の銀行が全部つぶれちゃったとか わからないですけどね、そういう何かがあった場合は大きく変わるわけですよ。大きく変わる可能性が今までより今後の方があるんじゃないですか。

ですから、需要予測はもちろんしなければならぬ、クールにやらなければならぬですけど、需要予測に頼れる部分は、20世紀までよりは減っているんじゃないかなという感じなんです。実際に、例えば八千何百万といいましても、あつと言う間に2割ぐらい減っちゃう可能性だってあるわけですから、何かがあれば。

部会長

ということは、需要予測は.....

委員

やる。

部会長

まずやって、それはクールにやって.....

委員

クールにやる。

部会長

それも踏まえて、ただし、いろんなことをこれから議論していくときに.....

委員

それだけではなかなか.....

部会長

その他の要素のことも、さらに上乘せして考えていかなきゃいけないということですね。

委員

その他の要素の中で大きいのはどうしたいかと。

部会長

マーケティング的なこともあるだろうし、戦略的なことですね。

委員

そうですね。国として戦略的にどうしたいかというのは確かなことなわけですね。

飛行場部長

わかりました。

部会長

ずうっと時期が長くなると、予測というのは、ある意味じゃ、計画というのと同じ意味合いも帯びてくることもありますよね。わかりました。そういうのも、ひとつよろしくお含みおきください。

それから、さっきの感度分析というのは、いわば偏微分みたいなものであって、当該要素以外は変わらず、この要素だけがこれだけ変化したときと、そういう形ですよ。だから、逆に言えば……

監理部長

複合的。

部会長

複合的に、相互に消し合っちゃったり、あるいは相乗的になって増幅されたりと、それは大いにあり得るわけですね。

ほかにいかがでございますでしょうか、需要予測に関しては。よろしければ、この需要予測に関して、試算結果については、この程度にさせていただきます、次へ移らせていただきます。

国際拠点空港の整備及び管理運営に関する経営体制の民営化について

部会長

3番目ですけれども、これはきょうのメインの議論になるかとも思いますが、国際拠点空港の整備及び管理運営に関する経営体制の民営化について、資料3について事務局から御説明をちょうだいしたいと思います。

資料3「国際拠点空港の整備及び管理運営に関する経営体制の民営化について」事務局より説明。

部会長

御説明、大変ありがとうございました。

今、ちょうだいした説明に関連して、これから少し御質問、御意見等、意見交換をしたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。お気づきの点、どこでも結構ですので、よろしく願いをいたします。

ちょっと質問させていただきます。資料3 - 1の4ページですけれども、特定債務等処理勘定で、30年で償還が終わったときはどうなるんですか。下物法人について、その機

能というのは、その後どういうふうになるわけですか。

航空企画調査室長

30年で償還した後は、貸付料といたしますか、施設使用料といたしますか、そういうものは大幅に減少することになると思っております。資産の帰属がどうなるかにつきましては、上物法人が譲渡を希望するかどうかということもありますし、この資産形成につきましては国ないし地方公共団体が出資を行ってつくってきたということもありますので、譲渡を可能とするか、あるいは譲渡は可能としてどのような形で行うこととするのかということにつきまして、今後、検討する必要があるかと考えているところであります。

部会長

そうすると、共生とか環境とかそういうものは依然として引き続き必要であることは必要であるから、そういう意味で、上下分離が続くということも考えられるし、あるいは、議論の仕方としては、その段階では上下一体になって民営化ということもあり得るといことなんでしょうかね。わかりました。

委員

ヨーロッパだけではなくて、アメリカだとかカナダだとか、いろんなところがいろんなことをやっている御紹介があったんですが、そのことをもう少し掘り下げて、なぜそういうふうになっているのかという話を一度整理しておいてはいかがでしょうか。これは提案です。

理由は、マスコミ等に出ているいろんな議論は、10数年前の国鉄民営化のときの議論がベースにあって、その後、いろんな議論が世界中でされているのにもかかわらず、10数年前の考え方で思考停止をしているように見受けられることがままあります。しかも、民営化の方針が決まっているわけですが、決まっているからといって、民営化に伴う諸課題を十分議論しないと、いつまでたっても情緒的な議論が世の中へ流れていって、これから議論をするときにも、そこに戻ってしまうので、それぞれの国が何をねらって違う方式を取り、そこでねらったことに対して結果がどうだったかというレビューをきちっとやっておいた方がいいのではないかと思います。これが第1点です。

それと関連するんですが、民営化をするというねらいは、いろんな意味合いがあるんですが、そのねらいに対して、どの程度の効果があり、今回我々がやろうとするときに、どの部分はどのような効果をねらっているのかという話も、もし可能なら、もう少し表示してはどうかと思います。

そのことが多分、ア priori に民営化はいいことで、それは効率性がどうのこうのということではなくて、それから、一体にして民営化した方がいいという話に対して、そうすると、どの程度の方が期待できるけども、それに対して、今縷々御説明があったようなデメリットがどういうウェイトを持つのかという話をバランスを取りながらいろんな方に議論していただく、そのきっかけになりはしないかと期待します。パブリックコメントしたときに、そのところが煮詰まった議論にならないで、主義主張の差みたいになるのは

やや不幸なことではないかなと思います。

3番目は少し違うことなんです、今の先生の御指摘のところも気になることなんです、その先々に一体どういうことが、状況の変化でどういうことが起こるかということをもう少し出せないかなと思います。例えば羽田とか首都圏第3空港の整備をするなんていうときに、成田に影響を与える、そういう問題は一体どう考えておくのかとか、あるいは、少し状況が不適切かもわかりませんが、需要が落ち込んできて赤字が非常にたまってきたときに、それは一体どういうふうに処理をするというようなことを考えるのかとか、言ってみれば、リスク管理かもわかりませんが、そういうところの想定をしておいた方がいいかなという気がします。それは多分、同じ目的なんです、そういうことも含めて、やっぱりこれがいいねということにつながる、そんな気がいたします。

最後、外国と日本の根本的な差異があります。空港の場合はちょっと違うんですが、基本的な原則論としては、日本では民営化した会社に対して、民営化はどっちかという、公的資金を入れるのをやめてという方が効率性よりも強く意識されているように私には見受けられるんですが、そんなこともあって、民営化した会社に補助金は入れない、こういう原則がかなり強くある、一般的にですね。鉄道にしる、ほかの分野にしる。無利子貸付がぎりぎりの支援策であるとか、いろんな議論があるんですが、だからこそ補助金入札制で、民間会社にも補助金が行くというようなたぐいのことが非常にやりにくい、そんなことになっています。

プロジェクト・ファイナンスでやるときには、公的金融機関がコミットした方が流動性があるのではないかと、いろんなことが考えられるんですが、そこについてもまた同じような議論がある。

民営化するときに、アプリアリに制約を与えて、そのもとでの民営化ということで議論せざるを得ないようなところに入っているような、私はそういう印象を受けています。本当に民営化のねらいが種々とあるならば、その前提の条件、場合によっては、補助金出してもいいし、競争してもらって、その補助金が少なくなれば、それでメリットじゃないかと、こういうこともあろうかと思えます。

あるいは、道路公団とかいろんな特殊法人の議論なんかを聞いてまして海外との差を感じます。例えばニュージーランドで民営化するときに、明らかに国家財政にそれを売り払うことによる収入が民営化のメリットのかなり大きなウェイトを占めていたために、高く売れるようにだんだん経営をよくして、よくなったところで高く売って、その一時金といいますが、そのお金を財政赤字の補充にあてたと、こんなこともございました。

ところが、日本でこのところずっと動いているのは、わざわざ価格が下がるような議論をしているようにも、一時的かもわかりませんが、見られることもあります。

そういうふうに、この国だけが特殊な行動をしているようなところがもしあるとすれば、そのこともお役所としてはやりにくいのかもわかりませんが、さっきの一連の外国との違いとして、ここはちょっと違う前提でやっているということを明記することによって、も

もう少し論理をクリアにしていきたいし、そういう制約がないところで最適解を求めれば、制約付きの最適解よりいい解に行くのは間違いないわけですから、そういうチャンスがあるなら、それは大変いいことだと、こんなことです。

ちょっと長くなりました。

部会長

ありがとうございました。4点ぐらい、御指摘があったかと思うんですが、どうぞ。

航空企画調査室長

先生がレビューをした方がいいとおっしゃいましたのは、資料編の4ページ、国際拠点空港の各国での民営化の状況というものが、どんな形がどういう目的で取られて、どういう効果があるのかという点でしょうか。検討してみたいと思います。

それから、民営化した場合の効果ですね。きょうは数字をお示しできておりませんが、この次、この課題をこの部会で御議論いただく際には、数字も含めまして御提示させていただければと考えております。

3番目は、ちょっと難しい御質問でございますけれども、どういう状況の変化ということで、ここはどういうお答えができるどうか、現時点よくわかりませんが、検討してみたいと思います。

4点目は、まさにおっしゃるとおりのところがございまして、民営化すると補助金が入りにくくなるというのは厳然たる事実でありますし、私どもがこの問題を考えますときに一番心配しておりますのは、大規模災害等が起こって、それをどう修復するのかと。完全に民営化した場合、機動的な対応を取りにくいんじゃないかというところがありますものですから、そういう観点を含めまして、もう少し検討させていただければと思います。

部会長

今の民営化の効果の中の一つの項目ですけど、資料3のシリーズはなかなか周到に準備されてよくできていると思いますが、この3ページ目の一番下のところですが、国土交通省案で、着陸料が安くなる可能性があるよというところが、マスコミ的には、今、着陸料を下げろという議論が非常に強いんですから、そうすると、ここの記述は一体どういうマジックなのか、そして、実際こういう方式を取ったときに、それは一体どんなオーダーで実現するのかということについての考え方というのか、見通しというのか、そういうものが非常に関心を呼ぶだろうと思うんですね、結局。

その点については、今の段階ではこれから用意されることだろうと思いますけれども、民営化すると、みずからの経営戦略に基づいて企業努力を行えば引き下げることが可能になるという一般論と、そうは言っても、全体としての特定債務の分は取られるわけですから、その上で、本当に直営事業等の収入を合わせてうまく着陸料が目に見えて下がるようなことが本当に出てくるのかという点は、何か示していただければ、非常に魅力的なことになるんだろうと思うんです。

航空企画調査室長

その点につきましては、ここに抽象的に書いてありますけれども、諸外国の空港の完全民営化の効果といたしまして、いわゆる非航空系収入が増加すると、これは企業努力の成果であり、それを原資として、経営判断として着陸料が下げられていくというプロセスがあるわけでございます。

だから、この問題は、どの程度上物法人が企業努力によって持っている施設を最大限有効活用して増収することが可能であるのか。あるいは、空港におきましては発着回数が制限されているところがあると、そういうところにも大きな要因があるところがありますので、数字として何時何パーセント引き下げられることが期待されるとお示しするのは難しいと思います。私どもといたしましては、上物法人を完全民営化し、ぎりぎりの努力をして増収努力をするということによって下げていくということは可能になるんじゃないかと考えております。

そういう関係で、いつどの程度に何パーセントというのは、そういう関係でなかなかお答えするのが難しいのではないかと思います。

部会長

難しいんだらうと思いますね。ただ、項目としては、それが目玉になるわけですね。ですから、その辺について、より一層、説得的になるようなことを考えていただければと思います。

委員

資料3 - 1の4ページですが、真ん中に当該案のメリット、エ)というのがございます。ここに「上物法人の株式売却による将来利益の早期回収」というのがあります。これは、私ども民間のいろんな経験から言っても、一つのメリットというふうに理解できるんですけども、この上物法人というのが普通の企業とはちょっと違う、民間法人にしる、特殊な部分があるんじゃないかと思えます。

そうしますと、普通、民間でこういう計画を立てるときには、この法人を、当然、株式売却を想定するということが市場に上場するというを考えておられるんだと思いますが、そういう計画がある場合、普通は市場関係者といいますか、コンサルタントとか、インベストメントバンクというか、投資銀行その他に、これが上場したときには市場でどのような評価を受けられるか、あるいはどの程度のバリュエーションといいますか、価値をつけられるのかというようなことを事前に、エバリュエーションといいますか、評価していくのが普通なんですけれども、そんなような御予定、御計画はおありなんでしょうか。

航空企画調査室長

私どもが直面しております状況は、国際拠点空港の民営化をどのような形で進めていくのが適切か、どの案を取っていくのが適切かということを検討している段階でありますので、現時点で、そういうことをまだやっておりません。成案が得られました折には、そういうことについての検討を深めていきたいと考えております。

部会長

ほかにいかがでしょうか。

委員

民営化の問題は何となくイデオロギー論争的な雰囲気マスコミ論調にもあるので、それを避けて、どの方策が一番国民にとって得かということを考えるべきです。何となく日本人のくせなんですけど、ちょっとイデオロギーっぽくなっているのは避けたいなと思うんです。

先ほど 先生がおっしゃったように、本も出ていますけれども、諸外国の例とか、あるいは今の3案の中のオポチュニティとリスクといいますか、アドバンテージとリスクといいますか、推し進めている上下分離案に関してリスクの部分はクリアに述べて、でも、その場合はこういう手当があるということ、プレゼンする方法なんですけれども、クリアに出してしまった方がいいのではないかと。

今のこの案ですと、何となく営業の人がこの案がいいですよと言っているように見えるので、それこそ肅々と、3案あって、ここはアドバンテージで、ここがリスクであるというのはクリアに出した方が説得性は逆にあるのではないかと。

部会長

ありがとうございました。

これの中身をパブリックコメントにかけるというのは、いつの段階でおやりになるんですか。

航空企画調査室長

もしこのままかけてよろしいということでありますと、どういう項目について、どういう聞き方をするのかということの後日、御相談させていただきまして、来週早々にはパブリックコメントにかけさせていただければと思います。

部会長

そういう前提で気になる部分があれば、今のうちに御指摘をいただければと思います。

8ページの真ん中、指摘4の二つ目のポツですが、下物法人が空港整備にかかる投資を行う際に、営利性を重視する上物法人との間で調整機能が働くような仕組みというのは、何かアイデアがあたりませんか。

航空企画調査室長

この点、実は非常に難しい論点でございまして、公共的な役割の部分と、そうじゃない営利的な部分をどうバランスさせるのかという極めて難しい論点なわけですが、これについては今、こういうふうにしたいという確たるものがあるわけではございません。今後、勉強していきたいと思っております。

部会長

私、ついでで勉強させていただきたいんですが、2ページ目の下の方ですが、(2) 民営化の可能性のところ、本筋と全然関係ないんですが、「国際拠点空港は拠点性が高いため」という表現があるんです。拠点性が高いというのはどういうことを表現するんですか。

航空企画調査室長

拠点性が高いと、ここで言いたかったことは、これは国内空港との対比で書いてあるわけですが、国際拠点空港は海外の路線と結ばれるものだから、スタンドアローンといいですか、その空港だけで収支が完結するというか、採算性を見やすいという点があると思います。これに対し、例えば国内空港ですと、羽田を再拡張する場合にも、その効果は地方の空港にも当然あるわけですから、全体のネットワークで見ないといけないという側面があります。そういうニュアンスで使ってございます。

部会長

このコンテキストでは多分、そういう意味に使うためにおっしゃった。そうすると、そういう意味で、拠点性って、そういう言葉なのかということなんですよ、要するに。スタンドアローンという意味が拠点性という意味というのは普通は違いますよね。拠点性が高いという表現はいいのかなという気がちょっとしたものですからね。

つまんないことを申し上げて恐縮ですが、パブリックコメントや何かにかけるときに、従来使っていた文章で、もし見直していただければというだけのことです。

航空企画調査室長

工夫させていただきます。

部会長

いかがでしょうか。きょう御説明がありましたように、これは大変重要な問題ですから、今後、議論を続けていって仕上げていくということです。ヒアリング等も含めてということでしたので、今の段階で特段なければ、これでこの議論はおしまいにしたいと思っております。

先ほど事務局から御説明のありました関係者のヒアリングにつきまして、私自身は出席ができないものですから、恐縮ですが、先生、この場で総括をお願い申し上げます。よろしくお願いを申し上げます。

委員

こういう心配をしておかなくていいのかなと思うんですが、もともとオープンで議論するのは当然のことですが、中部と関西については既に動いていて、資金調達はどういう格好で、どういうタイミングなのか私はわかりませんが、そのたびに資金調達しているとすると、こういう議論をし出した途端に、金利が上昇してみたり、資金調達が難しくなったりというのは、そんなことが起こる可能性はもちろんある。

ただし、さっきターミナル会社のときに言われたように、完全に民営化した会社をまた買い戻すなんていうことはなかなか難しいでしょう。全くそのとおりだと思うんです。同じように、こういうところで議論していて、あたかも物すごく出資したり、融資したりする人にリスクを伴うような誤解を与えるとすると、それは余り得策じゃなくて、情報公開するときに、そういうことはないという情報を付加的につけておくことが、何ほどの意味があるかどうかとも知らないで言っているんですが、そういうことももし必要なんだったら、

オープンにするときに御検討いただければと思います。

部会長

ありがとうございました。

この国際拠点空港の民営化という問題については、この後、中間取りまとめ、答申に向けて、また引き続き取り上げていただきたいと思います。

以上で予定の議事はすべて終了いたしました。事務局の方で、次回の部会等について何か御説明があればお願いいたします。

航空企画調査室長

次回の空港整備部会は5月31日金曜日、午前10時から、本日と同じこの会議室、7階のC・D会議室で開催させていただきたいと思います。

議題といたしましては、羽田空港の再拡張について、国内空港整備について、及び環境対策についての御議論をお願いしたいと考えております。

以上でございます。

部会長

ありがとうございました。そういうことでひとつよろしくお願いを申し上げます。

本日はこれで終了させていただきたいと思います。御多用中のところを御出席いただき、大変ありがとうございました。

閉 会