

平成 14 年 8 月 16 日

於・国土交通省 7 階

C、D 会議室

交通政策審議会航空分科会

第 9 回 空港整備部会

議 事 録

国土交通省

	目	次	ページ
1 . 開	会	1
2 . 航空分科会中間とりまとめ(案)について		1
3 . 閉	会	1 8

1 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9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。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきます。クリップをお外しいたきまして、議事次第、配席図、それから資料「交通政策審議会航空分科会中間とりまとめ(案)」というものが資料の中身でございます。

以上、御案内申し上げました資料で抜けているものがありましたら、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、本日は委員総員5名中5名の御出席でございまして、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。

それでは、議事に入らせていただきますので、報道関係者の方々のカメラ撮りはこれ以降、御遠慮申し上げます。よろしく願いいたします。

それでは部会長、本日の議事につきまして、よろしく願いいたします。

部会長

それでは、議事に入らせていただきます。本日もよろしく願いを申し上げます。

2 航空分科会中間とりまとめ(案)について

部会長

まず、「中間とりまとめ(案)について」、事務局から説明をいただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

航空分科会中間とりまとめ(案)について事務局から説明

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、今御説明いただきました中間とりまとめ（案）について、御意見、御指摘等をちょうだいしたいと思いますので、よろしくお願いを申し上げます。

これからいろいろ重要な御意見が出てくるのでしょうかけれども、それに先だって1つ教えていただきたいのは、7ページの「国際拠点空港の民営化」のところの第3パラグラフで、これまでもずっと見慣れてきた文章ですが、「提案された3つの考え方」というのが出てきますね。これは今回のこの中間とりまとめ（案）に何か付属して3つの案というのがどこかで明らかになるのですか。それとも、それはもうついてこないのですか。もしそうだとしますと、提案されたというのが、だれがどこで提案したものなのかというのがここからだと直接はわからなくなってしまうので、それは構わないのかどうか。

航空企画調査室長

3つの案は国土交通省が提案しております「上下分離案」と、それから個別ごとに民営化をする「個別民営化案」と言われているものと、3つ目が、例えば成田と羽田を統合するという「地域統合案」と呼ばれている3つの案、部会でも紹介させていただいた3つの案でございますが、確かにこの報告書の中にそれは何かというのは書いてありませんので、例えば括弧で書くとかということを少し工夫させていただければと思います。

部会長

つまり、そのところではその案がどこかに、例えば簡単に括弧の中で出てくるとか、そういうことであればいいのですけれども、「上下分離方式」と言っているときに、それが一般的に考えれば、上下分離も3空港の下物法人の統合というのが多分ここで考えられていることですね。それに対して、理屈の上ではほかの案もあり得るわけですね、同じ上下分離と言っても。そういうものについて、特にここで何も規定しないまま管理運営主体の完全民営化を図る上下分離方式が現実的で適切であると言うときに、それだけだと、ここで対象になっている案そのものとほかの案の存在の可能性とのもとでは、ちょっとあやふやになるかなという気がしたものですから、そういうことを申し上げました。よろしくお願いたします。

どうでしょうか、今、私の個人的な疑問から始めましたけれども、どうぞ御自由に御発言いただきたいと思います。

もう1つついでに、もっと内容と関係のないことを申しますと、「ライフライン」という

言葉が数回出てくるのですが、あるところでは「航空がライフラインである」とこう言っていて、また別のところでは「空港がライフラインである」と表現しているのですね。これはどっちかに統一、両方余りに、航空もライフライン、空港もライフラインと、「ライフライン」という言葉を使い過ぎるとうまくないのではないかという気がするのですが、あるいは意識してそういうふうに両方使っているのだということであれば私は別に構いませんけれども、最初の出だしのところ、2ページの真ん中のところは「航空は」という主語で始まって、「社会システム、あるいはライフラインとして」役割を果たしていると、こうなっていますね。それからずっと後の方に行きまして、15ページの(1)のところでは、「空港、特に大都市拠点空港は……ライフラインとなるものであり」となっていますから、どっちもそれぞれ別々に言えば間違っていないのしょうけれども、両方合わさって1つの中に出てくると何となく気になるのですけれども、そこは適当に、御承知ください。

航空企画調査室長

わかりました。

部会長

どうぞ。

委員

7ページの国際拠点空港の民営化の(3)でございますが、ここにございますように、「管理運営主体の完全民営化を図る上下分離方式が現実的で適切であると考えられる」と書いてありまして、この(3)の最後に「最終的とりまとめに向けて検討を進める必要がある」というようなところで終わっているのですけれども、私の意見は、今、国土交通省で考えておられるこの上下分離方式ですと、基本的には3空港の中で比較的内容のいい成田と、今建設途中である中部、それから第2滑走路を建設中の関空ですね。関西空港の財務内容というか、経営内容が非常に苦しいというのは大変明らかな事実でありまして、私ども、何と申しますか、企業経営者というような立場からの常識で考えますと、この上下分離したものの3空港を一体化して国土交通省なり、特定債務等処理勘定でございますが、それで各空港に負担させるということで行くと、成田の負担が今より当然債務が非常に大きくなる。今、1,769億円の現行債務に対して、これが4,000億円以上ふえるというような案になっております。

そういたしますと、これを各上物を上下分離して上場に持っていかとか、あるいはいろいろな形で民営化して収益を上げて、その価値を最大化して、これでキャピタルゲインな

いしは売却収入を得るといった場合に、3つとも同じように債務が重くなってしまって、どれもそのような収益性が上がって上場するとか、あるいは売却して利益を得るといふことにならないのではないかと。

それであれば、今の成田は単独で民営化して、これは上下分離するかどうかはまた別途判断するにして、成田を単独で収益性の高い民営化をどんどん進めて、ここで得た売却収入を関西空港なり、あるいは羽田の拡張工事の財源として空港整備特別会計を通して使っていくというようなことの方が非常に現実的ではないかと、こういうふうに考えておるのです。もちろん、そうやるに当たってもいろいろな配慮が必要だと思いますが、一般論としてそのように考えております。

これが最終とりまとめに向けてさらにどういう形で、例えば特定債務処理勘定の負担のやり方を変えとかいろいろより現実的な案もあるのかもしませんが、この今出ております国土交通省さんの上下分離の案に関しましては、いわゆる経済的な最も価値を高めて全体をうまく運営していくということからはちょっと、まあ余りいい案ではないのではないかと、こう思うわけでございますが、どうも。

部会長

ありがとうございました。

この問題がともかく一番大きな問題としてあるわけですが、関連して何か御発言はございますでしょうか。

どうぞ。

委員

少しだけ関係しますが、ここに書いてあることには全く異論はないですし、これからいろいろ難しい問題、解を出さなければいけないのだろうと思います。最も重要なことは、ここの中にありますように、空港というのは、特に拠点空港、あるいは一部の需給逼迫している地方空港の整備がその地域にとって極めて重要で、戦略的な施設であるということ、これは大変重要なポイントであろうと思います。もう一つは、その整備はその地域にとって極めて戦略的で、その地域の将来の死命を制するとも言うべきものであるがゆえに、余り先送りをするような問題では当然ない、これも当たり前のことであります。これに書いてあるようにいろいろな方法を並べてみて、どれもが、例えば空港特会は大変苦しい、一般財源を入れられるか、これも苦しい、今、御指摘の上下分離の統合案、これまたいろいろ議論はある。しかしながら、あれも悪い、これも悪いというところでは解がないの

で、解がないからと言って先送りすることはできない、このところは大変重要なポイントかと思います。

したがって、次のステップではもうやはり時期を限って答えは出さなければいけないのです。そのときにそれぞれの関係者の方の思惑はもちろんあるのですが、それと比べて、ある地域なり日本の経済が大変な危機に瀕するそのところを一体どう考えるのかということなのだろうと思います。例えば、一般財源、これで投入すればいいではないかと、私も全くそう思うのですが、財政当局はいろいろなものと比べてこれに投入できるのかと、こういう話は当然出てきますが、みんながそれを言っていると答えはいつまでも見つからないと、こういうことになります。

1つだけ、これも書いてあることではございますが、例えば地方の負担、この間、ある県の方が私のところに見えました。お金は出したくない、なぜなら大変財政が逼迫している、これはおっしゃるとおりだろうと思います。しかしながら、使っているお金にもっと効率性を、例えば時間管理概念というような話も、一例でございますが、効率性を増す方法がないのかと言ったら、ないわけではないわけではございまして、そういうところを一体どうするのかということが大変問われている、こういうふうに思います。特に、地方の負担のところについては、もしその地域にとって空港が極めて重要だと思ったら、空港の中とか、一般的に税収がふえていませんではなくて、何かをあきらめてこれに投入してくださいと、これぐらいのことが当然明記されてもいいかなと、こんな気もいたします。

抽象的な議論でございますが。

部会長

ありがとうございます。

どうぞ。

委員

やはり財源の問題が一番大きいわけですし、お金に問題がなければ全部が解決することなのだと思うのですが。やはり話は、この3空港に行ってしまうのだと思います。この件に関してはもう少し深く掘り下げた方がいいと思います。これは中間答申ですから、今後、もう少し深く掘り下げて。委員がおっしゃったように、しかし先送りはしないということが大事ではないかと私は思います。

それで、例えばこの別添のそれぞれの意見及び各新聞その他で出ている意見に対して、クリアな御説明を国土交通省さんから、出していただいて、議論をかなり奥まで詰めてい

かないと、議論が少しずつずれている可能性もあると思うのですね。ですから、ここに載っている意見の概要についての御説明をいただくような機会がほしいと思います、それは国土交通省さんからだけではなくて、関係者の方からいただいた方がいいのかもしれませんが、先送りしないですが再度話し合うことが大事ではないかと思えます。

部会長

ありがとうございます。

今、いろいろ御意見がありましたけれども、中間とりまとめ（案）がきょうのように提案されていて、最終とりまとめに向けて検討を進める必要があるのは、もういろいろな問題がこの中に当然あるわけですが、今までの御意見は、例えば 委員、中間のとりまとめとしての、先ほどの御意見ですと、これ自体に今の段階である御意見を踏まえて何か修正をすることを必要とお考えか、それとも、これはこれで今後の検討に向けての自分の御意見ということになるのか、その辺はいかがですか。

委員

必ずしもこのあれを修正しなくても私としては結構でございますが、今後の検討事項として、今、 委員もおっしゃっていましたが、さらにもう少し突っ込んで、私のような考え方も考慮していただいて、検討していただければと思いますが。

部会長

そうしますと、今おっしゃってくださったとおりですが、それはそれとして、先ほどの御発言になった見方、考え方に関して、事務局の方では 委員、あるいは 委員、それから 委員がおっしゃったことは当然これからやっていかなければいけないことだと思いますが、 委員のおっしゃったことに関して、この段階で事務局の方では何かコメントがございますか。

監理部長

委員からは今後検討するに当たっての基本的な考え方について御意見がございましたし、 委員からもありましたけれども、さっき御紹介しましたように、関係者の意見そのものもかなり多岐にわたっております。関係者の置かれている状況、立場によってかと思いますが。今後、当然、最終とりまとめに向けてさらに掘り下げて検討していかなければいけないと思っておりますが、もともと昨年末の政府の行政改革に対する閣議決定の中でも、今年末までに結論を出すということになっておりますから、当然のことながら先送りは許されませんし、また私どもも先送りして済むような問題ではないと思っております。

ますので、秋にまた議論を本格化させ、この場でもさらに御審議を深めていただきたいと思います。

それから、その過程で必要があれば、委員からお話がありましたような、関係者から直接この場で御意見をお聞き取りいただくというようなことも、部会長と御相談いたしますけれども、必要があれば考えていかなければならないと、そのように思っております。

部会長

よろしく願いいたします。

もう一度確認ですけれども、きょうのこの案では、これまでの検討ではこの3つのうちのこういうものが現実的で適切であると考えられると、こういうふうに一応結論づけている。それに対して、委員の企業経営者としての目からごらんになったときに、そうではないように思われると、こういうことで両方側の意見が出ているわけですので、その点については私たちも何かもう少し共通するものを持っておいた方がいいのかなという気もいたしますけれども、いかがですか。

委員

私は立場としては、まだ最終答申ではないので、中間答申ですので、これが結論としては見ておりません。今の段階ではそういう答申が出たというふうに理解しております。今後部会を重ね、今までは全般的なお話を伺ったので、後半はかなり重点的なお話をうかがい、議論を重ねられるのかと理解しているのですが、いかがでございましょうか。

部会長

はい。

委員

よろしいですか。

部会長

どうぞ。

委員

委員の御発言のその論理は私も理解をします。ただ問題は、こういう見方もできるのではないかと思うのですが、違う例で言いますと、PFIの導入について、日本では例えば補助金入札制みたいなことはしないでやってまいりました。あるいは、いつか申しましたが、民間の企業になったところへ公的なお金を入れることについて、極めて慎重な態度をずっとこの国はとってきました。それはそれで論理があつてそうしたのだと思います。

ただ、本当にお金がなくなったときに、例えば成田の空港、委員がそれを意図しておられたかどうかはともかく、新聞紙上などではそれを売ってしまって、そのお金をどこかに入れればいいのではないかと、こういう議論をしておられる方もいらっしゃいます。ただ、それはそのお金を売って一時金でそのまま入れるのがいいのか、あるいはそのお金をもう少し長いこと使っていった方がいいのか、あるいはそのお金をもう少し長く使っていった方がいいのか。民間とか別の資金調達の方法と合わせたときに、プラスが出てくるかもわからないけれども、そのときにリスクも何らか出てくるであろう。そういうことの判断をギリギリ求められる、そういう時期に多分来ているのだらうと思います。

ただ、私が中部の方、県の方とか空港の会社の方と議論していると、そういうことも、ギリギリした議論以前に、今までいろいろな議論をしてきたのに、何でこの段階でとか、何かよくわからないけれども、もしかしたら損するかもしれないという、こういう議論が言葉の端々に出てきます。つまり、まだ議論が十分固まっていなかったり、あるいはリスクと持っている資源を1回で使ってしまうのか、あるいはいろいろな違う使い方をするのかという、こういうところが煮詰まっていけない気がいたします。

したがって、ここにある意見をそのまま、だから調整をとってどうこうという話ではなくて、むしろ事務局の方でその辺の議論をもっと詰めていただいて、問題をもう少しクリアにというか、私の気分から言うともうちょっと論理的にならないものかと、(笑声)こういう気が大変いたします。

一体何がリスクなので、そのリスクはどれぐらいで、別の、そのカウンターパートとしてのリスクは何があって、それと比べるとこういう判断をするべきではないかと、こういうふうに、私のような工学の出身の人間から見るとクリアにして、数式でも書いて見せたいという気分がするのですが、どうもいつも情緒とか過去の経緯とかの議論でとどまってしまう、そこから深度化しない、別に空港だけではなくて、全般についてそういうことにあるのにややいらだちを感じておりますので、これから最終報告に向かっては、できればもう少しそういう議論を詰めていただく、あるいはその議論をこの場でやる前に関係者の方とぜひそういう御議論をしていただければ、事務局の方で詰めていただけるとありがたいと、こんな気がいたします。

部会長

ありがとうございました。

どうぞ。

委員

今の件に関しては、委員がおっしゃるように、これからいろいろぜひ議論をしていただきたいというか、もう少し具体的に、この民営化ということである限りには、民営化された企業が、これは当然のことですが、企業価値を最大限にする、企業価値を少しでも大きくするということが民営化する限りにおいては一番大きなテーマと言いますか、目的になるはずなので、この3つの空港のトータルの企業価値を最大限にするということが、このそれぞれの会社にとっても、国全体の見地からも必要だと思えます。

そうすると、民営化したときに、先ほど申し上げましたように、それぞれの会社が企業価値を最大限にし、それでトータルとして企業価値が一番大きくなるような形、そしてできれば民営化して上場して、上場企業になると言いますか、そういうことを目的というふうに考えておられるわけですから、そういう見地からして、先ほど申し上げましたように、全体が同じように余り芳しくない経営状態になるよりは、1つの会社でも、あるいはできれば2つの会社でもよくなって、それが大きな価値を生んで、それをほかの方に振り向けていくという考え方、それは必ずしもこうならなければいけないという1つの道しかないとは思いませんけれども、非常にベーシックと言いますか、基本的な考えとしてそういうやり方をぜひした方がいいのではないかと考えているわけでございます。それでは、それをどういうふうにして実現するかというのは、いろいろやり方はあるのではないかと考えますけれども。

委員

ちょっといいですか。

部会長

どうぞ。

委員

私も今回は民営化をするという前提ですので、やはり民営化をするということは、その新しい企業がどういう方向にしる、投資家がそこに投資をしたくなり、企業価値が高まり、その社長になりたいと思う人が、たくさん候補者がいて、優秀な社長が来るというような企業にならないとこの先もなかなか難しいというのは委員のおっしゃるとおりだと思います。ですから、まだその方法が、国土交通省さんのお進めになっている方法がいいのか、私も財務はよくわからないのでもう少し勉強させていただかなければならないのですが、ただ現実というのも片やあるので、その辺を加味しながら、要するに選択ですから

ね、これは。 委員がおっしゃったように、すべてのことがもう少しクリアになると、もう少し選択するための材料がきちんと出てくるのではないかと思います。ただ、民営化するというのは、 委員がおっしゃったようなことだとは思いますが、私も。

部会長

ありがとうございました。

部会長

どうぞ。

航空企画調査室長

おっしゃられている論点はよく理解ができますけれども、部会でもちょっと御説明させていただきましてけれども、それぞれの主体をそれを一番高く売るということを自己目的にしているわけではなくて、その3つの国際拠点空港を今後中長期的に考えて、旅客利便も考えて、どういう形に持っていくのが一番いいだろうかという問題が基本であります。私どもに与えられている命題は、国民負担をふやさずに、成田だけではなくて、ほかの空港も含めて民営化に持っていき、旅客利便を向上しうるようにはどうすればいいのかという命題が与えられているわけであります。

したがって、ここで書いてありますように、冒頭の部会長の御説明と関連するのかもしれないけれども、整備と運営主体を分けるというやり方が今までの検討の中では一番現実的ではないか。ただ、 委員がおっしゃいますように、負担の平準化措置についてはいろいろな意見があるので、それについては秋以降も検討してまいりましょうという整理の仕方をさせていただいております。私どもといたしましては、その整理、検討の中で、成田のみならず、ほかの空港についても民営化のチャンスが考えられるように、そういう方向で検討していきたいということでございます。

委員

ちょっと外れてよろしいですか。

部会長

どうぞ。

委員

これからの検討について、これも何回目かのときに申し上げたのですが、どの方式をとってもメリットとデメリットが当然ありますが、そのデメリットを、メリットが多くてデメリットが少ない案にするのは、これは間違いないわけです。しかしながら、そのデメリ

ットをどうやってなくすか、あるいは少なくするという付加的な措置がいろいろある気がします。具体的な例を、極めて単純な例を言いますと、国鉄の民营化のときに、民营化したら通勤ですごく込んでいるところを対処し切れなくなるのではないかと、こういう議論がございました。私もそういう議論に参加をいたしました。そのときに、いや、それは一般財源でやればそれでいいのですと、こういう回答で、そういう論理で説明もされていたと思います。しかしながら、そうはなりません。それは民营化した企業に対する公的な資金の入れ方についてのより大きな今までの慣習、法律ではないですから、慣習的な方法だったかも知れません。あるいは出資だとか、補助金だとか、あるいは利子補給だとかというものについての、その選び方についての原則、そういうところの今までのルールを破るほどのことはないかと判断されたのかもわかりません。とにかくいろいろなことがございました。

もしできることなら、論理の上でこうやったらいいではなくて、デメリットをうまく、少なくできることをちゃんと制度化できる方法がないかということ強く感じます。前に申し上げたのは、例えば前監理部長に、なぜ中部会社と国は契約しなかったのかということ質問させていただいたのですが、ヨーロッパのそういう状況が、例えば鉄道の上下分離の会社ですと、国と民营化された会社が契約するのは当然のこのようにそうなりますし、あるいは会社の経営に対してマイナスになることを国に強要されて株主からしかられるのではないかと、あるいは訴訟されるのではないかと、こういうことに対する対処の仕方として、会社の定款の中に、どのレベルまでは公的な義務を負うとか、あるいは財務状況のどこまでを歯止めにするとかというようなことを書くことによってそういうことを防ぐというような方法もあるかと思えます。それだけではありませんが、いろいろなやり方がある、国内では覚え書きとかそういうものもあるかと思えますが、この情報公開の時代ですから、もう少しクリアな格好で、定款とかあるいは契約とか、そういうことも含めてうまくいけばいいかなと。議論されるときに、ぜひメリットがあるのではないかと、そういうことに対して、こういう方法ならどうかと、こんな議論を詰めていただければいいかなと、こんなことを思っておりました。

部会長

お先に、 委員。

委員

私は先ほど申し上げましたように、今の企画調査室長のお話もよく理解できますけれど

も、要は上下分離方式で3つの上物法人と言いますか、民間企業が成田、関空、中部でできるという案、この国土交通省さんの案ですけれども、その民間会社ですね。上物法人の3つの民間会社が、要は非常に経営内容が悪くてヨレヨレになって上場どころではなくて、また金をつぎ込まなければどうしようもないとか、そんなようになってしまうと、しかもそれが3つともそうになってしまうと何のための民営化かわからなくなるので、これをそうならないようにするにはどうしたらいいのかというようなことを、まあ経営と言いますか、いわゆる経営的な立場から民間企業でよくやるようなフィジビリティスタディと言いますか、どういう形になったらどの時点で単年度黒字が出て、市場からも評価されるような企業価値のある会社になるかというような視点を十分入れてこの案を具体的に考えないと、何のための民営化かわからなくなってしまうのではないかと、こういうことを言いたいということでございます。

部会長

どうぞ。

委員

さっきの補足、航空企画調査室長のお話を聞いて、私の話が、ちょっと勘違いされてしまうと困るのでひとこと。やはりはじめに空港行政の方針があって、それをどう遂行するかにおける1つの道筋の中に民営化という話があるのであって、民営化自体を目的に、あるいは民営化のために行政をするわけではありません。私はそうは思っていませんし、空港行政というのは公共の問題ですから長期的な視点で見るとも思っていますし、国が国民の空港に対しての権利を担保すべきだとは思っております。

そういうことと別に、その状況の中で民営化を語る時に、例えば上下分離案であっても、もう少し細かく詰めていくと、きっとみんな同じことを思っていないかもしれませんがね。上下分離の仕方もいろいろありますし、どれだけ上物と下物というもの、上物がある程度身軽になって、非常に魅力的な上物になる方法もあるのかもしれません。ですからその辺をもう少し具体的に後半で勉強させていただいて、考えを述べさせていただきたいと思っております。何でもかんでも民営化先にありきという風潮も今世の中にはちょっとあるのですけれども、私はそうは思っておりませんし、やはり空港の公共性が担保されるということは非常に重要なことだとは思っております。

部会長

今の一連の議論の中で出てきた点がやはり基本にあるのだと思うのですがね。要は、7

ページでも(3)の出だしの3行ですけれども、ここでの出発点は、この3行の文章を読むと、最終的には空港経営の合理化とか効率化とかということが実現するならば、本来はそれは別に民営ではなくてもよいのかもしれない。けれども、ここの考え方は、合理化、効率化を図るためには空港経営の完全民営化ということが一番それにぴったり合っている手段だという、それはもう前提になっているのですね。そのほかに、しかし政治的な環境等もあって、「特殊法人等改革を踏まえ」という、この「踏まえ」というのが大前提ということの意味するのか、それも考慮しということなのか、その辺の結局、今、民営化についてあるよい方法を考えるときの最終的な基本の目的というのが、それぞれ廻委員がおっしゃったようにいろいろの人が少しずつ違うものを頭の中に思い描きながら多分議論している面があるのではないかと思うのですね。ですから、今後の後半戦と言っていいのか、この後の議論では少しそういう点をきちんと整理をしながら、その辺について共通の何か理解を私たちが持ちながらもう一回議論をしてみるということが必要なかと思います。そういう考え方でよろしいでしょうか。

ほかにいかがでございましょうか……。

もう一つ確認のためにお伺いしたかったのは、4ページから5ページにかけての空港整備特別会計に関する記述なのですが、5ページ目の、これは第2というのでしょうか、「この整備スキームが現在でも有効かとの指摘があるが」という、「この整備スキーム」というのは何を指して「この整備スキーム」と言っているのかというのは、読み返してみますと、必ずしも明快ではないような気がするのですね。つまり、空港整備特別会計のどういう性格を今ここで念頭に置いて、この整備スキームを維持することが必要であると言っているのかということが重要だろうと思うのですが、私はこの空港整備特別会計の性格というのをちょうど第2パラグラフの「全国の空港の収入により……必要な空港整備を進める」という、要はプールして使いますという点にあるのだと思うのですね。ところが、それはこの文章ではそれを進めるため、この整備スキームを維持すると言っていると、「この整備スキーム」というのはどういう性格を持っているからこの空港整備を進めるために必要なのかというのとちょっとずれるような気が、私、ちょっと明快に申し上げられていないかもしれませんが、わかりにくいのですね。これはどうしたらいいですか。それとも私のとらえ方が少しおかしいのか、空港整備特別会計というものはどういうものであるから今後も維持することが必要であると言っているのかという点は、これは簡単に述べるとどういうことになるのですか。

航空企画調査室長

まず第1パラグラフで、空港は単体で機能しない、ネットワークで機能するものだということから、ネットワークの収入により空港整備をこれまで進めてきたわけであります。そういう意味で空整特会は全国的な航空ネットワークの形成、拡充を図るためには重要な役割を果たしているものと我々としては考えています。その中で、そういう整備スキームが今後も有効かどうかという議論があります。その国内航空ネットワークを見れば、それはもう概成してしまったものではなくて、羽田を中心に大都市圏空港を容量拡大することによってさらにネットワーク拡充をしていかなければいけない局面に今あるわけです。したがって、ネットワーク収入で空港整備を行うというスキームは、まさに今も有効に機能し得る局面にありますという、そういう趣旨で書いたつもりなのですが。

部会長

そうですね。確かにそうなのですね。そう言われてみると、読み返してみると、これでいいような気も確かにするのですね。

監理部長

第2パラグラフをもう少し書き込んだ方がいいということではないですか。

航空企画調査室長

そうですね。少し表現ぶりを工夫させていただければと思います。

部会長

今、私も御説明を伺って別に問題はないような気もするし、では、ちょっとそのところを御検討ください。

ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

委員

この15ページの「着陸料軽減措置の取扱い」というのは、これこそ喫緊の課題ということなのですが、これは適切に対応していくというところで今は話が止まっているのですが、近々答えが出ると考えてよろしいのでしょうか。間に合うのかなと思ってしまったのですが……。

航空企画調査室長

この空港整備部会は15年度予算だけを検討する場だけではなくて、むしろ今後の中長期的には施策のあり方を御議論いただければと思うのですけれども、その際に、本件の対応の

視点といたしまして、この制度自体は規制緩和後のいわゆる激変緩和措置として、地方路線を維持するための措置として設けられたものですから、それを維持する必要性がその局面、局面においてどのように判断されるべきだということと、同時に当該軽減措置は今 300 億円程度減収になっているわけですから、今後、空整特会が非常に苦しい状況の中で、これも 1 つの大きな空港整備の財源としての位置づけを占めているわけでありますので、そのバランスを、その両面をもって中期的に考えていくのが重要であるということになります。

委員

結構大きな額なので……。

航空企画調査室長

基本的な方針を御議論いただいているという、そういう位置づけでございます。

航空局次長

年末までには何らかの方向性が出せれば……。

監理部長

よろしゅうございますか、今の関連で。

部会長

どうぞ。

監理部長

今、航空企画調査室長が申しあげましたように、中期的にこの着陸料軽減措置の取り扱いを考えるとという観点からは、まさに 2 つの側面をどういうふうに評価をして扱っていくかという課題だと思います。それで、じゃあ当面どういう認識に立つのかということではありますが、これはそれぞれいろいろな御意見も立場によってあるかもしれませんが、航空当局の立場からしますと、片や大都市圏拠点空港を中心に相当の整備需要が目前に迫っておりますから、1 円でも財源が欲しいという状況にあります。一方で、地方航空ネットワークの維持を図っていくという、これまた非常に大きな国民的な要請でもありますし、昨今の航空のマーケットの状況とか、その中で事業活動をやっている航空企業の経営状況とかを考えたときに、この 300 億弱の軽減措置を直ちに廃止するということが果たして国民にとっていいのかどうかという課題もまたあるわけでありまして、やはり直ちに軽減措置をやめてしまうということはいろいろな問題を生じさせるだろうな、なかなか厳しいことだなと認識しているということは確かであります。

部会長

今の点はよろしゅうございましょうか。

委員

結構です。

部会長

ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

委員

あともう一つ、国と地方の負担の点も、ここは「地方負担を導入する方向で検討する必要がある」というところで終わっていますけれども、結構いろいろな地方自治体の方はお金がない、ないと言ってくるのですが、ここもこの先、最終答申ではもう少しクリアに議論を重ねるのでしょうか。

部会長

そうですね。ここは委員がかねがねおっしゃってくださっている戦略的な考え方とか、そういうことをもう少し結びつけて、やはりもう少し強力に述べないといけないところなのだという気がしておりますね。何か御意見があればお伺いしたいと思います。

どうぞ。

委員

もう言わずもがなかもしれませんが、先ほどの空港特会、部会長が御指摘のところは、こういうふうに私は理解をしています。もともといろいろな内部補助の仕組みがあって、昔の国鉄、新幹線の収益で地方線を維持していたという、こういうものと道路とを比べると、道路は上限をつけて、1/2ルールをつけて、それにある種の歯止めをかけていた。それはそっちの方が合理的だったのだらうと思います。しかも、新幹線と在来線を一緒にしたのではなくて、国幹道と一般道を分けた仕組みにした、これは合理的だ。それと同じ脈絡で言うと、空港は85%のトリップが東京と大阪に必ずどちらかの足を持っているという状況だから、そこの収入で地方の、もう片足を整備するのはほかの交通整備についての内部補助とは全然意味が違います、これは当然そうやってしかるべきでしょうと、こういう話だったわけです。しかしながら、そのときに、東京と大阪は、整備はもちろんするのだけれども、それでもなおかつ利益が出る、ほかを助ける余力がある。したがって、地方に負担を求めなくても、なおかつ外にその資源の利得をばらまくというか、回せる余地が

あった。

ところが、東名と第二東名とか、羽田と羽田拡張とか、自分本体の方の整備に非常にお金がかかることになったときに、それを地方に負担を求めずに借金でやる、財投でやるという、こういうやり方をやった。そのつけが今回ってきてますます苦しくなっている。そこでとまっていればそれはそれで1つの知恵だったわけですが、さらに追加して必要になったときに借金でやるのか、あるいは自治体に負担を求めるのか一体どっちがいいのでしょうとなれば、当然その自治体に負担を求めた方が合理的に私には見えます。

そういう意味で、そういうことをゴチヨゴチヨ書くのはなかなか難しいのですが、私の頭の中では空港特会の意味合いと着陸料の意味合いと地方対国の役割の話はそうやって連動していて、その連動の中で一体どういう解が一番いいかと言ったら、やはりここに書いてあるような解がいいのだろうと、私はそう理解をしています。私は別に航空局の人間ではありませんので、(笑声)弁解する気も全くないのですが、論理としてはそういうことだろう。そのことが、ここは文章にするとどうしても個別にしか書けないものですから、こういうふうに書いてある。

したがって、確かに部会長がおっしゃるように、これをもう少しクリアに書くというのに反対ではないのですが、クリアに書くとしても、しょせんは個別に書いていかなければいけないので、かえってクリアに書いたことで誤解を招くようなことだとすると、そこは気をつけて細かく書いた方がいいかなと、こんな気がします。どうしても見る人はそこだけ見て違う観点からこれについての議論が始まってしまう、そんなことを恐れます。

部会長

ありがとうございました。

そうしますと、いずれにしましても、きょうの御意見、この中間とりまとめ案そのものについてはこういうことで特にどこをどういうふうに直すということはない。しかし、皆、気がついておりますように、この後、いろいろこれをかなり厳しく議論をしていかなければならないということで、それは当然のことですが、きょう御提起いただいた幾つかの細かい点については、直せるところは直していただいて最終的な仕上げとさせていただきます。ということだろうと思います。

基本的にきょう御提示のありましたこのとりまとめ案を今回の空港整備部会の中間とりまとめということで、今の細かい部分の修正については形式上御一任いただいて、それでお認めいただくということによろしゅうございますでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

部会長

ありがとうございます。

ほかに特に追加の御意見がなければ、若干時間はありますけれども、これで議論は終了したと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

事務局の方は何かございますか。

航空企画調査室長

特にございません。

部会長

よろしいですか。

それでは、これできょうの議論を終了させていただきたいと思います。

今後の予定について、連絡事項等がございましたらお願いをいたします。

航空企画調査室長

今後の予定でございますが、来週、8月23日金曜日、13時から、本日と同じ国土交通省7階のこのC、D会議室におきまして、第2回航空分科会を開催し、航空分科会として中間とりまとめをお願いしたいと考えてございます。

以上でございます。

部会長

ありがとうございました。

予定について何か御質問等がございましたらお願いをいたします。

それでは、本日の会議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まして、大変ありがとうございました。

3 閉 会