

第11回空港整備部会  
平成14年10月11日  
国土交通省

交通政策審議会航空分科会  
第11回空港整備部会  
議 事 録

国土交通省

## 目 次

1、開 会 .....	1
2、国際拠点空港の民営化に係る関係者ヒアリング .....	4
3、閉 会 .....	24

## 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11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たいと存じます。クリップをはずしていただきますと、議事次第、配席図がございまして、参考と右肩上に書いてある資料がございまして。それから、「国際拠点空港民営化に係る関係者ヒアリング提出意見」の資料でございます。

以上ご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、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願います。よろしくお願いたします。

それでは、部会長、本日の議事につきまして、よろしくお願申し上げます。

部会長

本日もよろしくお願を申し上げます。

早速、議事に入らせていただきます。本日は、国際拠点空港の民営化に係る関係者ヒアリングということで、成田、関空、中部の関係者の方々にお集まりいただいているわけですが、ヒアリングに入ります前に、事務局から2点ほど説明を受けたいと思っております。2点とも新聞報道等で話題になっている事柄ですが、第1点としては、国土交通省が上下分離案を撤回した、そういう報道について、もう一点は大阪国際空港（伊丹空港）をはじめとする関西3空港の機能分担に関する報道について、この2点について議論に入ります前に事務局から説明を受けたいと思います。

それでは、よろしくお願いたします。

### 新聞報道等について事務局から説明

部会長

ありがとうございました。

そういたしますと今の2つ伺った説明の第2点については、25日の次回の部会で議論する。第1点については、この後皆様方に御検討いただく事柄ということになります。

## 国際拠点空港の民営化に係る関係者ヒアリング

部会長

それでは、ヒアリングに入らせていただきます。本日は、成田、関空、中部の関係者、計8団体の皆様方にお集まりいただいております。

ヒアリングの事項としては、関係者全員に対する共通の問いとして「中間とりまとめを踏まえた各空港の民営化方策のあり方について」、これをお伺いしたい。それに加えて、各空港を設置管理する法人に対しては、「今後、完全民営化に向けて、コスト削減を含む事業の合理化・効率化、利用者サービスの向上、着陸料をはじめとする利用者負担の低減等について、どのような考え、どのようにビジョンを持っているか」という問いにも御意見をちょうだいしたいと考えております。

各団体から5分程度になってしまいますが、民営化に対するそれぞれのお考えを述べていただいて、8団体すべての御説明をちょうだいした後で、質疑応答、自由討議に移らせていただきたいと思いますと考えております。

それでは、早速、新東京国際空港公団からよろしくお願い申し上げます。

### 新東京国際空港公団から説明

部会長

大変ありがとうございました。

続きまして、千葉県からよろしくお願い申し上げます。

### 千葉県から説明

部会長

大変ありがとうございました。

続きまして、関西国際空港株式会社からよろしくお願い申し上げます。

### 関西国際空港株式会社から説明

部会長

大変ありがとうございました。

続きまして、大阪府からよろしくお願い申し上げます。

### 大阪府から説明

部会長

大変ありがとうございました。

次に、関西経済連合会からよろしく願い申し上げます。

#### 関西経済連合会から説明

部会長

大変ありがとうございました。

次に、中部国際空港株式会社からよろしく願い申し上げます。

#### 中部国際空港株式会社から説明

部会長

大変ありがとうございました。

続きまして、愛知県からお願い申し上げます。

#### 愛知県から説明

部会長

大変ありがとうございました。

それでは、最後になりますが、名古屋商工会議所からよろしく願い申し上げます。

#### 名古屋商工会議所から説明

部会長

大変ありがとうございました。

以上で、本日御出席いただいた各団体からの御説明はすべて伺わせていただきました。

それでは、ここから先は、ただいまいただいた各団体からの御説明についての質疑応答、そして自由討議ということで進めさせていただきたいと思います。御質問、御意見等ございましたら御発言をお願いいたします。また、事務局の方々も、御質問、御意見があればどうぞ御自由に御発言いただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

どうぞ。

委員

3空港それぞれについてももう少し教えていただきたいことがございます。先に中部空港に関する事で、お話を伺っておりますと、理由は2つあって、1つは今原案にあるシミュレーション、制度設計の詳細について、まだ不確定要素が随分あってその見きわめが

つかない、こういう理由があります。もう一つは、空港整備の緊急性、出資者の御意向、開港後のことが株式会社としてなかなか想定しにくい、こういう状況下であるからなかなか意思決定が難しい、こういう2つの理由をお話しておられると理解いたしました。

前提として前のヒアリングのときにも申しましたけれども、私自身は、国の出資の比率にかかわらず、民間会社である株式会社のありようについて国が強制的に何かするという状況はあり得ないと、こういうふうに理解しております。そういう前提下で、先ほどの2つの理由のうち前者は、検討したり設計を変えればいろいろまだ議論の余地があることでございますが、後者の方は、国のいろんな検討にもかかわらず、もうどうしようもないという状況でございます。

そこで、最終確認というか私自身確認しておきたいのは、この3空港一体の上下分離案には、中部国際空港株式会社あるいは関係の団体としては、もう乗ることはないというふうな御意見だと受け取ってよろしいかという確認でございます。つまり今後の検討は、幾らやっても最終的にもう乗ることはありませんと、こういうふうに理解してよろしいでしょうか。

中部国際空港（株）

今2つおっしゃったわけですが、実はその前に非常に大きな項目が抜けていると思っております。それは、もともと指定法人である純粋民間会社であるということと、民間会社としてそこそこうまくやっているということがあります。さらにということで、今の2項目がありました。そういう中でお話をさせていただきますと、要するに、現在乗るとか乗らないとかという議論をすること自体が、地元非常に大きな混乱が起こるということを申し上げております。開港後のことはまたその時点で考えるということでもあります。

愛知県

今の社長と若干ニュアンスが違ふようにとられるかもしれませんが、一番ずるい答え方かもしれませんが、私どもとしては、今どうですかと求められると、今はちょっと待ってくださいといいますが、今はもうちょっとということで、金輪際このシステムに乗りませんとか、乗りますとか、今はちょっとその判断もできません、そういうふうな状況だということなんです。

名古屋商工会議所

同じようなことでございます。

委員

あと、成田と関空について、御事情はよく私も理解したつもりでございますが、仮に3空港一体の上下分離がいろんな問題があつてうまくいかないといったときに、もう一つのオルターナティブとして、各空港ごとに民営化するというやり方とか、あるいは完全に民営化と言った方がいいかもしれませんが、そういう選択肢もあろうかと思えます。そのときにどんな課題があるかについて、先ほどいろいろ御説明を伺いました。新東京国際空港公団からは、具体的な検討をしていくと、まだこれからいろんな課題が出てくる可能性があ

る、非常に大きな超えるべき制約条件があるというお話で、検討中かと思いますが、今挙げられた以外に項目として、完全民営化に際してどんな課題がまだほかにあるのか。同じことは理解したつもりでございますが、ほかにありましたら、項目だけでも挙げていただければと思います。

#### 新東京国際空港公団

ダブるかもしれませんが、3つにまとめられると思います。1つは地域との関係です。これは千葉県の方からもお話がございましたとおり、地域の方々の信頼を得るような将来の共生策、騒音対策が担保されるかどうかであります。2番目は投資家です。投資家にとって魅力的な存在であり得るかどうか。将来の採算性と今の共生策というのはある意味においては負担が大きいわけでございますから、このシステムが投資家にも納得されるようなシステムができるかどうかということであります。

この2については、実は成田は非常に深刻な問題が2つあります。1つは、成田自身は拡大ができないということです。平行滑走路はつくらなければいけません、あの内陸空港でこれ以上大幅な例えば新しい滑走路をつくることはできませんから、その範囲において投資家にとって魅力的な存在たり得るかどうかということ。それから、一番主要な商品である空港使用料の値上げが、ほとんど不可能だと見た方がいいと思います。この制約の中で投資家に魅力を感じていただくことができるかどうか、これが2点目の問題です。

3番目は資金調達の問題でございます。当然のことながら自己調達になりますから、格付という問題が出ます。そうすると新会社の資産構成等から見て、自分で資金が調達できるだけの格付を将来ともいただけるかどうか。この3つが今の段階で大きな問題点ということでございます。

#### 委員

ありがとうございました。

関空だけで仮に完全民営化するとしたら、先ほどのお話以外に、まだほかに課題というのが項目としてあり得るのかという質問でございます。

#### 関西国際空港（株）

関空は、今までは上下分離案、3空港一体となつての分離案が望ましいというのは、その3つの案の中で思ってきましたけれども、ここまで議論が出てくれば、そのほかのことも当然考えられる。考えるときに何が一番大切かという、先ほど申しましたように設立の経緯のときからの立地コストのアンバランスがある。これを何とか埋めていただくスキームが要る。これが最も重要なことではないかと思っております。

そのほか、そのスキーム自体がちゃんと市場から評価されるようなものでなければならぬということもあります。そのとき、既に御出資いただいている出資者の皆さんの利益が損われるようなことがあってはならないとか、いろいろなことがあるんです。あるんですけれども、やはり基本は立地コストのアンバランスを是正することによって、我が国の国際拠点空港の一角を占める関空が世界の中でちゃんと機能していける、競争していける、

こういう状態に持って行くことが国としてぜひとも必要なことではないかと思っております。

部会長

ほかにいかがでしょうか。

委員

新東京国際空港公団にお伺いしたいんですが、先ほどの単独民営化をもしなさるとして、滑走路を 2,500m にしてから、あるいはそのことは全然関係なく、先ほどの条件が整ったらなさるのか、その点はどうなんでしょうか。

新東京国際空港公団

理想としては 2,500m を完成して、今ほぼ空港の中心部にかなりの未買収地があるという非常に体裁の悪い形を改善してからというのが理想ではありますが、それにこだわっていると、正直言っていつになるかわからないという点もあるものですから、私はこのままの段階でも民営化できると思いますし、そういう方向で我々は検討しております。

部会長

委員、どうぞ。

委員

先ほど成田の新東京国際空港公団の方からお話ございましたけれども、単独民営化ということになると、投資家の視点からのネガティブな多少問題、課題があるという中で、共生費、騒音防止、その他に環境関係の費用ですか、今具体的にどのくらい支出されているんでしょうか。

新東京国際空港公団

今成田空港全体の収入が 1,500 億前後であるということを御理解賜りたいと思います。それに対して環境対策費が 100 億弱、80 から 90 という数字がございます。それから、もう一つ成田空港の特殊性から要する費用として警備費がございます、これが非常に大きな額ですが、110 から 120 という数字でございます。

委員

それ以外の具体的なお金にあらわせないような単独民営化の場合の問題点というのは何かございますか。住民との共生というか。

新東京国際空港公団

一部繰り返しになるかもしれませんが、地域の方々に将来とも、きちんとした約束どおりの騒音対策、共生策をやってくれるんだなという信用を得るわけです。これにつきましては、完全民営化した場合に、その中でどういうシステムを導入してそれを担保するかという問題がありまして、先ほど県からもお話ございましたように、その一つの選択肢として、成田空港単独で上下分離という選択もあり得るわけです。あるいは、それにかわる別の方法もあるかもしれません。これは成田固有の問題として解決しなければいけない問題だと思っております。

それから、2番目として、ちょっと御質問に違えるかもしれませんが、これは3空港とも共通かもしれませんが、空港産業は極めて特殊な産業でございます、成田の場合、人件費が約6%です。1人当たり売上額が1億5,000万という非常に特異な数字が出てまいるわけです。したがって、その他の一般産業のいろいろな経営数値と比較がうまくできない。その点を投資家なりアナリストなりにどう理解していただくかという問題がございます。もちろん我々の努力でそれは解決しなければいけないと思っております。

ということで、御質問にお答えしたことになるかどうかですが。

委員

もう一点お聞きしたいんですけれども、4月に暫定第2滑走路の運用を開始されているようですが、それが今の成田空港に経営的に売上げがどのくらい上がっているとか、発着機数が増えたとか、そういう点はどんな状況でしょうか。

新東京国際空港公団

発着数で約3割から3割5分ぐらい増えています。収入は、実は今の暫定滑走路が短いものですから、機体が小さくなるために着陸料の方は10%弱ぐらいの収入増でございます。

委員

もう一つは関西空港の方にお聞きしたいんですが、成田の第2滑走路の運用開始で4月以降、関西空港に対して何らかの影響はございますでしょうか。

関西国際空港(株)

国際線の便数で言いますと、昨年の夏は週700便ぐらいで、今年の夏はそれが600便ぐらいで、大体100便ぐらい差がありますけれども、その影響は、テロの影響、経済全体の低迷の影響、成田の2期供用開始の影響だろうと。それははっきりと分析しにくいんですけれども、成田の2期が開港したために、これは多分というかそれは純粹にその影響だと思われるのは、そのうち20便ぐらいと思っております。その両方の影響がある部分があるので、はっきり分けられないという状況にあります。

部会長

よろしゅうございますか。

恐らく否定的な回答が多いということをご予想した上で、あえて確認のためにお伺いしたいと思いますが、一方で先ほど中部のサイドからは、現状の考え方の御説明があって、参加するという決定は今のところできない。一方、関空の方からの御主張としては、過大な立地コストのバランスについてはきちんと考えてもらわないと困る。仮にその前提に立ったときに、単独と3つの一体という中間に成田と関空でのペアで一体というのは、今まで言われてきたことがあるわけですがけれども、今の時点でそのことについて、つまり関空に対して何らかの一般財源とか、内部補助的な考え方とか、何らかの配慮がなされなければならないとしたときに、今の成田と関空のペアということについてはどんなお考えをお持ちになるかお伺いしたいと思います。

新東京国際空港公団

私から先に。私どもは民営化するということは、国がキャピタルゲインを得て、それによって結果として関空を支援なさるなり中部を支援なさるなり、それは自由な話でございます。民営化というのは、そもそも国がキャピタルゲインを得るとというのが一つの大きな目的だと思いますから、その王道で行っていただくことが筋ではなかろうかということが1点です。

それから、3空港で少なくとも下物について収益調整をするという考え方そのものは私にはわかりますが、実は空港間の競争は背後地の競争でございまして、中部なり関空の立場からすれば、下物を平等化したから、あとはおまえさん方自分でやりなさいよと言われたら、かえってお困りになるんじゃないか。要するに下物のコストの平準化よりも、その立地条件で非常に大きく左右される。成田は幸いにして恵まれている。それは我々は謙虚でなければいけないと思っています。こういう立地のよしあしによって我々はアドバンテージなポジションにあるわけでございます。

いずれにしても、裏を返せば、中部なり関西が下物について平準化を図ったから、それで競争条件が整いましたね、皆さんあとは自分の力で完全民営化しなさいよと言われて、はいわかりましたと多分おっしゃることができないのではないかと私は思います。繰り返しますが、あくまでもキャピタルゲインという王道で資金を回すべきだというのが我々の考えであります。

部会長

ということは成田の立場からすれば、先ほどお話があったように、今のような議論、進んできたこの段階で言えば、できることならば単独でまずそれを実現し、その目的のために貢献できるということですね。

新東京国際空港公団

そういうことです。

部会長

ありがとうございました。

関空はいかがでしょうか。関空、中部それぞれ伺わせていただければと思います。

大阪府

先ほど来お話申し上げておりますように、関空の場合は非常に特殊な要因がございます。海上空港という立地条件的には非常に高コストなところに立地しております。その結果として環境対策費ゼロ、警備費はほとんど要らない。特殊法人でありますけど、民営化の第1号でありましたから、さまざまな負債が関空会社そのものに内部化されている状況下でございます。その違いを明確に御理解いただきたいと思います。その部分を何らかの形で外部化するなり支援措置を講じないと、これだけの膨大な債務を抱えて民営化しろと言われても、ほとんど不可能でございます。仮に成田と一緒にしたとしても、非常に難しかりょうと思っております。

内部補助が関空救済みたいな形でいろいろ言われたわけですがけれども、いずれにしても、

成田さんにしても今抱えておられる環境対策費、地元共生費、その他諸コストを、本当に完全民営化してやっていけるのかという議論もあるだろうし、お互いに難しいところがあると思います。したがって、第1種空港、国際拠点空港でございますから、当然、国が設置、運営されるという前提がございますので、国が何らかの形で支援する構図がないと到底民営化はおぼつかないと考えております。

部会長

ありがとうございました。

中部国際空港（株）

先ほど新東京国際空港公団がおっしゃいました、立地条件の差の方がはるかに大きいだろうというのは全く同感であります。それから、現在セールス活動をしておりますが、痛感しているところであります。もしコストで業績が簡単に変わるんだったら、例えば現在の名古屋空港にたくさん飛んでこなければいけないんですが、私たちは、まず名古屋空港に飛んできてください。それが中部国際空港に移ってくださいという言い方をしておりますが、やはり増えない。その一点から見ても立地条件の方がはるかに大きいと思っております。

それから、成田、関空のペアの話については発言すべきではないように思うんですが、一般論として申し上げたいと思います。民営化というのは、効率的な経営をして、国際的な競争力をつける一つ的手段であると思っております。そういう認識の中で私たちは、指定法人という形で指定されておりますので、当初の目的を実現しようという努力をしているわけですが、先ほど名商の方からもありましたように、やはり上下に分ける、あるいは共通の下物法人を持つということは民営化の一番大きな、自由に経営させてその結果について責任をとらせるということがどのように明確になるかという点で、懸念せざるを得ないということだと思っております。

部会長

ありがとうございました。

委員、どうぞ。

委員

関西空港の場合は改めて言うまでもないんですけども、歴史的背景、いきさつその他があっっているんな意味で非常にハンディキャップを負っている。この民営化というテーマが出てくると、3空港の中で一番ハンディキャップがあるというのは改めて言うまでもないと思うんです。さわさりながら、関西地区の一つの大きな空港が重要であることは、関西圏の経済の活性化のためにも大変重要なことは間違いないわけです。

一方、空港が国家的、公的なインフラであるという位置づけが、どういうふうにしたらいいかという問題があるわけですけども、いずれにしても、そういう観点からすると立地コストのアンバランスの問題はおっしゃるとおりだと思うんです。これをどういうふうにするのか、基本的に政府が何らかの形でお金をこの中に入れれば解決するということは

あるかもしれませんが、現下の国の財政状態その他からすれば、そういうことも簡単にはできないであろうということで、結果的には、基本的には関西空港公団さんの自助努力と何らかの形による空整特会、成田が仮に将来うまくキャピタルゲインの方向に向かった場合、キャピタルゲインを空整特会として入れるとか、そのほかいろんな方法、あるいは今地方自治体に税金も払っておられるようですけれども、そういうものを特別措置ができるのかどうか分かりませんが、いろんな自助努力プラスそれ以外の国、地方自治体の関与による経営効率化があると思うんですが、具体的には既にそういう観点から検討されているんでしょうか。

#### 関西国際空港（株）

おっしゃるとおり関空の場合一番重要なことは、やはり立地コストのアンバランスを是正していただかないと、そのことによって我が国の国際拠点空港としての力が落ちる、そういう思いが非常に強いわけです。そこにいろんなやり方があるわけで、具体的に自分たちが自助努力しなければいけないというのは当然ずっとやっております。経費の削減、収入の増大に向かったの活動は、できる限り最善の努力を払っているつもりです。

一方では、それだけではとても、民営化していくときに完全に自分で立って行くわけにはいかない。今のままでも中長期的に経営が成り立たないと言っているわけではないんです。時間はかかりますが、単黒にもなるし、累損も解消できる、そういう見通しは持っています。しかしそれは今の程度の国際競争力、あるいは使用料という状況であります。そういう状況の中で成り立っているわけで、直ちにそれが民営化できるという姿ではなくて。民営化するときは、どうしても何らかの形での立地コストのアンバランスの是正、今おっしゃったようなことをイメージしておりますけれども、具体的にどういう方策でそれが行われるかということは、会社自身が今持っているわけではありません。

#### 関西経済連合会

ちょっと補足させていただきたいと思います。関西国際空港について、ほかのところも一緒だと思いますが、国の役割、地元の役割、それぞれ非常に大きな役割があると思うんです。それで、立地コストをどうするか。平準化するかという点については国の役割が非常に大きいと思います。しかし、地域としての非常に大きな役割は、一言で言えば関西経済界をもっと元気よくしていくということを含めて、直接的には関空の利用をさらにプロモートしていくことは、ぜひ我々の力としてやっていかなければいけないことだという認識は持っております。そういう認識のもとに、今年は8つのプロモーションチームをつくって、短期集中的にアジアを中心にやっていくというようなプロモーション活動を活発にやっているというのが現状でございます。

#### 委員

若干のこういう見方を申し上げて、新東京国際空港公団にぜひ教えていただきたいと思います。私自身は空港の民営化について一番難しい状況というのは、キャパシティを増やすときに連続的には増やせなくて非常に大きな点、つまり滑走路単位でしか

増やせない、こういうところに非常に大きな苦しさがあるんだろうと思います。逆に言いますと、1本の滑走路を少しオーバーしたときに、その地域に与える影響は非常に大きいですから、もう一本つくらなければいけない。しかしながら、それは財務的に民間会社ではなかなか困難である。こういう状況が常につきまっています。

中部空港に関して言うと、今の空港についていろいろな御苦労があるのはそういうことですし、関空についても伊丹との関係の問題もあります。それから、仮に将来のことを考えると当然のことながら、2本滑走路が必要なときに、1本の滑走路だけ持っていて民営化しろと言ったら、次の滑走路はほとんど不可能になる状況があるのではないかと思います。

特に、現存する空港より条件不利なところに次の滑走路がつくられたり、次の空港がつくられたりする場合には、まだ解はありそうでございますけれども、成田の場合に、確かに競争力は大変だと言いますが、キャパシティーの不足はあからさまにあるわけで、そこでエアラインの方々がおっしゃるように、着陸料、使用料を下げたことによってその結果何が起こるかということ、確かに中部とか関空に影響を与えるという国内の問題があります。しかしながら国際的な競争だとすると、今の成田の需要が落ちてくることに関する恐れとしての競争はあったとしても、大きなトレンドとしては、もっとキャパシティーが不足になる、そっちに行くんだろうと思います。

確かに今のままの状態ですら2本の滑走路で、2,500mまで拡張するにしてもその先のことを考えると、当然のことながら羽田はキャパシティーの制約がある。しかしながら、第3空港も視野に入れないと東京のエリアは持たないということがあります。そのときに新たな空港をつくったことの影響がもろに現成田の民営化された会社にくることは当然あり得ますから、それに対して補償しろと言えるかということ、洗濯機が発明されたときに、洗濯板の会社に補償したかというたぐいの話で、なかなか難しい状況があります。ましてこの国では、一たん民営化された会社に公的な資金を入れることについて非常に大きなバリアをセットしてまいりました。政治的、慣習上のルールがあったんだろうと思います。

政府が株を持っている特殊な会社ならまだしも、完全に民営化された会社に何らか救済するということは、普通の国民感情から言うとなし、というふうに今までのあれから言うと考えざるを得ない。ここが外国のPFIの民間会社と官民のパートナーシップのやり方と非常に大きな違う環境なんだろうと思います。

ちょっと長くなって恐常ですが、今のままの完全民営化は、さっきおっしゃったようにキャピタルゲインを得てそれでという話はわかるんですが、将来のことを、しかもそう遠くない将来にキャパシティーが不足して、何かしなければいけないということをにらんだときの完全民営化は、本当に絵としてあるのかというのが私の率直な気持ちでございます。

新東京国際空港公団

今の先生の御質問は、成田の中でまた新しい滑走路をつくるということではなくて、全然別のところに首都圏第3なり第4の空港ができるということですね。

まず成田独自の立場から申し上げますと、2,500mが完成しそれと空域の改善を実現していただければ、これは国の力が要りますけれども、まだまだ相当のキャパシティーが増やせます。もちろん地域住民の方の御了解も得てという前提です。それが、ざっと言えば10年とか20年はそういう状態でいけると思います。その後どうするんだというときに、例えば羽田でもう一本つくるとか、どこかでつくるということがあり得るでしょうが、それについて私どもが、補償しろとかそういうことは言うべきではないと思います。そういう長期の視野を考えると、これは航空外の収入、要するに成田ブランドを使って強い体力をつくる。そういうことがあったとしても影響は避けられないでしょうが、それによって会社の屋台骨がかしくことのないような布石を打つのが我々の義務かなと思っております。余りお答えにならないかもしれませんが。

委員

空港をつくるときの単位が、リスク率が非常に大きな単位であるということと同時に、新たな建設に非常に時間がかかってしまう。確かに10年とか持つかもわかりませんが、新たな空港をつくるのにすぐ20年ぐらいかかるわけですね。成田が今まで何年かかったかということを見ると。そうすると民営化したと同時に、そういうことを検討しないと国としては困るという状況にありますから、そういう状況下で、完全民営化されたキャピタルゲインとおっしゃるそれに対する出資者とか、株を保有する人の市場価格がどうなるかという、非常に難しい気も私自身はしております。

新東京国際空港公団

逆にキャピタルゲインを国が得て、それを財源にして新しい空港をつくることになると、何となく自分の首を締めるような形になるわけですね。ただ、成田、羽田、特に羽田、これ以上立地条件のいいところで首都圏で空港をつくれるだろうかということをお考えますと、東京港をつぶして埋め立てるとか非常にダイナミックなアイデアがない限りは、それほど立地条件のいいところはないと思います。ですから、仮につくるにしても、今の成田が遠いけれども、もっと遠いところになる可能性もある。そうすれば、少なくとも今成田に来ている企業、フライトは確保できると思っております。

部会長

ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。事務局の方々も、もしありましたらよろしく願いたいします。委員。

委員

先ほど中部空港の方からお話がありましたけれども、今建設コスト、当初の計画より削減して削減努力をされておることなんです、その辺はどんな状況でしょうか。削減の方向に向かっているわけですか。

中部国際空港（株）

当初よりも削減しているとは申し上げておりませんが、現状を申し上げますと、当初は7,680億を超えそうな雰囲気もあったわけですが、削減の努力を重ねた結果、超えない見通しがついてきたというところまでは申し上げております。ただ、そこで超えないという見通しがついたので努力をやめるということではなくて、これは最後までやるということで、ずっと今続けているのが現状でございます。

委員

もう一つ、中部が歴史的な背景もあるし、過去の空港建設、空港行政のいい点、悪い点も含めて今建設されているということで、過去の経験をいろいろ参考にして、より建設的な方向に向かっておられるんじゃないかと思いますが、そういう意味で指定法人という形で、いわゆる企業といいますか、民間企業的な経営マインドをどんどんお入れになって、一つのモデルケースをつくれれば大変、空港行政というか、空港全体に対しても一つのサクセスストーリーになるんじゃないかと思うんです。

ここに資料でもお書きになっていますが、お客様第一を徹底して魅力あるサービスを提供とか、開港後の効率的な運営を徹底することにより、ということで何か具体的な策はお考えなんでしょうか。

中部国際空港（株）

現在進めている事例を一つ二つ申し上げたいと思いますが、例えば貨物施設について、ユーザーである航空会社、フォワーダー等の御意見を徹底的に伺っております。そうすると立派な建物が欲しいというところは皆無でありまして、どんなバラックでもいいから安い方がいいと、こういう強い御希望がありましたので、その趣旨に沿うような建物をつくる。あるいは輸出上屋、輸入上屋とか、エアラインごとの上屋になると、それぞれ人も置かなければいけないとか、仕事量の変動したときにフレキシブルに対応できないということがありますので、すべてを一つの上屋にして、仕切りを調整するだけで非常に効率的に運営できる。そういうふうなアイデアが今出てきておりまして、それを実現しようとしております。

それから、お客様第一主義のもう一つの事例はバリアフリーでありますけれども、ユニバーサルデザイン研究会を最初からつくりまして、これは実際にハンディキャップを背負った人、大学の先生方にも入っていただいてつくって、いろんな御提案をいただいて、それをベースにしてターミナルビルのデザインに反映しているとか、物の調達の方法も、できるだけ市場価格で買おうという努力を進めているとか、幾つか事例があります。本当は結果が出てからごらんいただいた方がいいんですが、今までのところうまくいっていると考えております。

部会長

よろしゅうございますか。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

## 委員

現在考えている上下分離案、上物3つ、下物1つ、この方法は数値的な面から見れば非常にいい方法じゃないかと私個人的には考えております。というのは、国が今の借り入れをしている借入金を、30年間で完全に完済できますというのが一つ。それからもう一つは、資産をそれぞれ3空港別に上物の収支を試算してみました。これは、この試算が正しいかどうかというのはあるんですが、それなりに3空港ともいい数値が出てきている結果になっております。そうすると関空の負担を減らしながらも、3空港がそれぞれ将来的には公開できるぐらいの体力を持つ法人になっていくということでは、数値的な面から見ればですが、非常にいい方法なのかなと考えています。

そこでちょっとお尋ねしたいんですが、成田の考え方によると、当然3つ問題点があるという話をされて、その地域との関係は、後で国その他を含めて制度設計上考えていくべき問題で、重要な問題であるけれども、とりあえず除きまして、例えば投資家という面から見れば、今の試算の数値であれば、それなりに魅力のある数値であるでしょうし、当然滑走路は拡大できないという話がありますけれども、航空関係以外の収入、その他も増やしていけば、投資家にとっては非常に魅力のある法人になっていくのではないかと。

加えて、一方で中部の関係なんですけれども、中部の関係は、今の数字はよくわからない、今の状況はよくわからないので、とりあえず回答は出せないというお話をされておりますが、年間で28億でしたか、その返済が免除される。免除されるという言い方はおかしいですね。減る。ということは30年間で約800億とか900億の数値の負担が減るという事実は明らかで、加えて株主構成その他諸々に対しては、大きな変更を今の法体制でできるわけないということを前提として考えれば、単純に負担が28億ですか、30億ですか、年間減るだけというふうに考えれば、これも決して受け入れられないあれじゃないのかなと私は考えていますけれども、この辺両法人の方どうお考えか、教えていただければと思います。

部会長

お願いします。

新東京国際空港公団

大変心強いお話をいただき、ありがとうございました。ただ、私ども日本国内で横並びで仲よくやりましょうということも大事でしょうが、海外に目を転じた場合に、日本の国際空港の使用料の高さは常に批判を浴びているわけです。たまたま今週前半、日本で空港管理者の国際会議がありました。ACIと言いますが、その場でIATAという航空事業者の方の団体の事務総長が極めてラジカルな発言をしまして、今若干トラブルになっているんですが、ちょっと読みますと、私はというのは、その事務総長ですね。基本的に独占的営業している供給会社の課金体系を受け付けない。航空会社とユーザーは空港の非効率に料金を支払うことはできないと、非常に失礼なというか激しいことが書いてあるんです。やはり日本の国の、私どもは一応リーディングエアポートだと思っておりますから、ここ

が少なくとも世界の常識に一步でも二歩でも近づく努力をするんだと、できるんだということがぜひ必要だと思っております。それは関空さんなり中部さんなりには申しわけありませんけれども、そうしておかないと、果たして30年後、50年後に日本がどうなっているかという問題もあるわけであります。

あえて言えば、欧米人から見れば東アジアへ旅行するときに、日本であろうと関空であろうと中国であろうと、彼らは一緒なんです。特にエアラインが成田、あるいは日本の空港使用料の高さに着目して、もう日本にはなるべく行かないようにしようと、チャーター便は出さないようにしようということが、この勢いからすると起こることがあり得る。そのためには、私どもは決して唯我独尊でいくつもりはありませんけれども、少しでも世界の常識に近づけるような努力させていただきたいし、そのための力を我々にちょうだいしたいというのが基本的で、もともとの国交省さんの案について私ども頭から否定しておりません。そういう考え方があることはわかります。それに決まればそれに従わざるを得ないと思っておりますが、私どもの希望は、成田は成田で俗に言えば勝負させてもらいたい、というのが今の立場でございます。

名古屋商工会議所

若干個人的な意見も入るかと思いますが、私ども中部地域の関係者が一致しているところは、開港までの期間とにかく今の形態で、もうわき見をする暇がないということでやりたいということは一致しておりますけれども、その後開港後にある程度見通しがついて、その段階でも上下分離に絶対乗れないということまでは、だれも自信を持って言えるわけではないと思います。そういうことで私どもは現在、少なくとも開港までの間はそのまま行きたいということを申し上げているんです。

その上で若干私の個人的な感じを申し上げますと、民営化の力、影響は、これは私の個人の経験ですが、私実は元役人でございますが、今は民間団体にいるわけですが、中部国際空港のこれまでの下物の建設、今は上物になってきているわけですが、その建設の状態を見ても、本当に民営化による力を目の当たりにしたような感じがいたしました。28億円の効果は確かに大きいと思います。そういった計算上の利益も大事かと思いますが、それ以上の大きなものがあるんじゃないか。上物法人と下物法人と分けたことによって、上物法人が、先ほどちょっと申し上げましたけれども、民営化のメリットの非常に大事なものに影響が出てきてしまうのではないかと。これは私の個人的な感じでございますけれども、そういう感じを持っております。

部会長

ありがとうございました。

愛知県

自治体が上げるようなことではないのかもしれませんが、今の御質問で、28億円というのは非常に大きい。28億円もうけるとなったら大変だと思っております。今我々の進め方について絶対の自信があるかということ、繰り返しになりますが、これが一番いいとは思

っておりませんで、7,680 億円という事業費で、それを少しでも安くしようとしている。最大限頑張っていたいただいております。ただ、私らは関空さんの半分かくらいの事業費であると同時に、関空さんの半分かくらいの需要しかないんです。そういう意味では極めて厳しい。

私らは決して安閑としているわけではなくて、そういう意味で中部空港というのは相当しんどいということ、認識しているつもりです。そういう中で28億円というのは相当魅力であることは事実です。でも、その28億円は何でもらわないのという話になると、そういう安心感よりは、民営化していることの自由な経営の裁量でやってみたい。今までやってきているし、これからもやっていけるんじゃないか、そういう思いの方が強いという状況なんです。でも、これからいいものがあれば検討していきたいと思いますが、今のところはそういうことで考えておるということでございます。

#### 委員

関空の件でございますが、要するに単黒も出ているし、すぐには民営化は難しいけれども、将来的には今のままだでも民営化できるというお話だったんですが、先ほどのヒアリングを受けた感じですと、年間400億の利息を払う財務構造で、固定資産も100億以上負担しているという、要するに全経費が固定資産も含めると3分の2を占める収支構造となっているということで、この状況で果たしてこのままずっと進めていって、関空は民営化できる様な状況にあるのか。危機と言ったら言いすぎでしょうが、もう少し根本的に見直さなければならないような状況にあるように私には見えるんです。

なぜかという、一つは企業は収入を多くすることと支出を減らすことの2本で利益を稼ぐわけですが、片や収入を多くする面も余り楽観的に見えないような状況にあると思います。テロの影響だとみんな言うんですけども、テロの後も余りV字回復はしておりませんし、全体的には観光の業界、旅行の業界なども低迷しております。あと、関西の需要にはビジネストリップがあまりないので、価格競争がどの空港よりも激しくなっています。それだけイールドの問題があって、着陸料のことも非常に大きな負担になっています。

ということで、先行きが徐々に回復して、今後経済の回復とともに関空の需要も伸びていくように明るくは見えない気がするんです。片や支出の方も、これだけの負債が大きくなるということと、同時に、最初に上下分離案が出たときより経済の事情が非常に悪くなっていますから、投資状況、金融面の状況も日に日に厳しい状況になっていく中において、これだけの借金というか負債の重さは、もっともっと重くなってきているような気がするんです。ですから、もっと抜本的というか、再建と言ったら変ですけども、抜本的な制度設計をしないと難しいのかなという感覚はするんですが、いかがでしょうか。

#### 関西国際空港（株）

中長期的には経営が成り立っていると申し上げたのは、現在の料金水準を上げない、現在の料金水準の程度、そして需要が見通されている、需要に沿って伸びるという状況での試算でいけば、これは国土交通省でおやりいただいたわけですけども、開港後3年ぐらいで黒字化でき、17年で累損が解消できる、こういう見通し、大体前からそういう感じは

つかんで、我々もそう思っております。17年たって累損解消ということですから、早期に完全民営化はとてできないというのはわかっています。ですから、今のままで経営がとって破綻しているような状態にはないということを強く、我々は世間に申し上げている。

しかし、それでは国際的な競争、この日本の中で国際拠点空港がどういうふうに諸外国と競争して伸びていくか。こういう状況で言うときに、成田と関西と、そして中部がこれからできようとしていますが、その3つ合わせても諸外国の1空港にしか及ばないようなキャパシティーであり機能であると思っています。そういう状態であれば、立地コストのアンバランスを是正してでも、成田だけでなく関空もちゃんと拠点空港として機能するような方策をしていただく必要があると私は思っております。

確かにおっしゃるとおり、テロ以降パーッと前年同期比で旅客数は60%まで落ちました。それからV字回復するなと思って、3月まではV字回復だったような気がしますが、それから以降はそう早急に伸びていなくて、現在で言えば前年同期比で80から90%ぐらいの間にいるということもあって、これは何もV字型回復だけではなくて、先ほど申しましたように成田の影響もあるしいろんな影響があるわけです。

しかし、需要は長い目で見れば非常に伸びると私は思っています。国土交通省で需要の伸びを出しておられますけれども、あれの中に入っていない項目もかなりあって、その辺は我々プロモーションにかなり力を入れることによって伸びる余地はあると思います。それから、おっしゃるとおり資金の手当という面では、金融の信用が得られる姿でなければならぬと思っていますが、いずれにしても、今のままで直ちに早期に完全民営化ができると思っているわけではありません。ただ、今経営が破綻している状態にはないということを強く申し上げたいと思っているわけです。

部会長

よろしゅうございますか。

どうぞ。

中部国際空港（株）

今のことに関連してですが、今直ちにということではございませんけれども、今先生の方から、例えば関西のビジネスが弱いから需要が少ないんじゃないかというお話がございましたが、これはさっき愛知県から申し上げましたように、私どもはさらにその半分でございますが、私どもは経済界等の協力を得ている調査しますと、実はビジネス需要は相当あるし、貨物の需要も相当ございます。これは当社の出資者でございますから、そういった方々を調査すると、かなりの部分が例えば成田から出張されているとかそういうことがあって、今は完全に成田にシフトするような便の体制になっている。これを何とか取り戻したい。そのベースがないと幾ら我々が民営化と言ってもできないわけでございます。これは我々が努力すれば何とかなるんじゃないかという曙光が見えておるということで、社内一丸となって努力しておりますので、そこら辺は我々だけではなくて、航空会社のいろんな施策にもかかわることでございますけれども、その努力は精いっぱいやっていきたく

い。これは恐らく関西さんも一緒だろうと思いますが、そういうつもりであります。

航空企画調査室長

1点だけ発言をお願いいたします。先ほど愛知県の御主張の中に、若干ずりいかもしれないけれども今は判断ができないのでもう少し待ってほしいというのがありました。また名古屋商工会議所の方から、将来、上下分離に乗る可能性も否定できないという御発言がありました。しかしながら、特殊法人整理合理化計画では平成14年中に結論を得ることになっておりますので、いずれにしても本年末には一つのバスが出ます。結論の出方いかんによっては不可逆の状態も想定されますので、将来それをもとに戻してと言われても、そうはできないような事態も想定し得る。だから、おっしゃられている御主張の裏側には、そういうリスクを自らとらざるを得ないということがついているということは、ここで申し上げさせていただきたいと思います。

航空局長

1点だけ確認したいんですけれども、2,500mの完全空港化を推進する上で、この民営化論議、民営化された後、あるいはその前でも、どうなるかわからないというお話ですけれども、影響を与えることはないんだということによろしゅうございますか。また、民営化された、どんな形で民営化されても、2,500mは絶対自身を持ってできる、覚悟を持ってやると。それからもう一点は、先ほどもおっしゃいましたけれども、世界が注目している、日本が注目している着陸料の引き下げについては、今後成田ブランドを生かして非航空経営の収入を増やす等々あらゆる努力をやって、その辺を今どの程度下がるということはいえないと思いますけれども、断固努力するんだということの確認をさせていただきたいと思います。

部会長

よろしく申し上げます。

新東京国際空港公団

私がここで2,500mの自信があるんだということをお見えを切りますと、帰ってからまた大変なことになります。ただ、それは必ずやらなければいけないと思っています。よくいろいろな民営化で、大きくプロジェクトが途中の段階には、これが終わったら民営化しますよという、これは別に逃げ口上じゃないと思いますが、私どもとしてはその2,500mができるまでは待ってくれというつもりはありません。2,500mは2,500mとして最大限急ぐし、民営化も民営化で淡々と進めるということでもあります。不幸にして2,500mがその段階ではまだ見通しがグレーであるということがあるかもしれませんが、それでもやらなければいけないというふうに思っております。

それから、着陸料に代表される空港使用料でございますが、これはやはり我々の民営化の一つの目的として、着陸料をできるなら下げたいとは思っております。ただし、何年で何%下げるとかそういうことまで言及することはちょっと難しい。これまたいろんな関係がありますから。ただ、少なくとも航空外収入を伸ばし、我々の経営の効率化を図る努力

の延長線上で着陸料が下げられることになるのが今の我々の大きな旗印ということでありますし、その旗をおろすつもりはありません。

部会長

よろしゅうございましょうか。

時間がきておりますが、もう少しだけ時間をとらせていただければと思いますが、いかがでしょうか。

私もう一つ確認の簡単な質問で、大阪府、大阪市、それから関経連にちょっとお伺いしたいんですが、それぞれの御主張の中で、3空港について同時に具体的シナリオを提示する。その同時ということの意味なんですが、何が満たされていると同時なのか、個別にそれぞれこの空港はこういうふうに民営化を考える、民営化はこういう筋道で考える。それぞれに言ったことで同時になるのか、あるいは何か有機的な関連があるのか。例えば成田の側で、まずは成田が民営化を遂げて、その果実を還元させて次にというような考え方は、同時なのかそれとも別々なのか、そういうことについて御説明いただければと思います。

大阪府

資料にも書いてございますように、国際拠点空港それぞれについて、中部はこういう御意見なんであれですけれども、具体的シナリオを示してほしいと言っています。具体的シナリオをお示しいただきたいということでございまして、民営化に向けてのシナリオを責任を持って御提示いただきたいということを言っているわけでございます。

部会長

ということは、別に同時ということに何か分析的な細かい意味があるということではないんですね。

大阪府

シナリオを同時に出示していただきたい。

部会長

どの空港についてもという意味ですね。

大阪府

そうです。今は国自身が求められているのは、今年じゅうに民営化の方策について明らかにするという事になっているわけですから、これは国自身も同じ御認識だと思っております。

関西経済連合会

ちょっと補足させていただきます。同時にというのは幾つかの意味があると思いますが、その中で3つの空港の有機的な関連を特に強調して言っているよりは、むしろ今回の上下分離案の提示によって、関西国際空港という一つの事業主体に対する信用度が非常に傷つけられたという面があるわけです。これは正しいか正しくないかは別として、パーセプションとして、関空というのは支援がなければ自分の足で立てない空港であるというような一種の思い込みといいますか、そういうことがあるものですから一生懸命、いやいやそん

なことないというふうに、先ほどから関空会社の方からおっしゃられているわけでございます。しかし、そういうことは事実でございます。

したがって、この問題を何らかの決着をつけるときに、仮に上下分離案はとらないということになったときに、それでは関空の事業主体のあり方をどうするのかということについて、それは先々で成田のキャピタルゲインが得られたら、それを何とかうまく使ってやっていきましょうという程度では、恐らく傷ついたエンティティーに対する信用回復は難しいのではないかと。そういう意味で同時ということ、民営化を同時に実施するというのではなくて、民営化の筋道をとるということでございます。

委員

前の部会で申し上げたんですけれども、上下分離案もいろいろあるから、それなりにいろいろな上下分離案を検討したらどうかというふうに申し上げたことがあるんですが、大阪府のおっしゃっている、上下分離案についても、下物法人の債務償還スキームを固定したシミュレーションだけではなく、国際競争力のある上物会社のサービス水準を設定し、そこから逆算した場合の債務償還シミュレーションとそれを実現するための手だての検討など、議論を深める必要ということが書いてありますけれども、航空局の方としてはこれも視野に入る考えなんでしょうか。

部会長

お願いします。

監理部長

私どもはいろいろな可能性、いろいろな選択肢について検討して、最善の答えを見つけ出さなければいけないという使命を負っております。そういう意味ではいろいろなことを検討しなければならないと思っております。

部会長

よろしゅうございますか。

ほかによろしゅうございましょうか。そうしますと、もう時間がきておりますので、そろそろ終了しないといけないと思いますが、きょうはいつもの議論と違いまして、非常にたくさんの関係者の方がお集まりいただいて、それぞれに違う立場から御意見等いただきましたので、最後に、それぞれどんなことが出てきたか、それで我々次回の委員会以降どういうふうに進めていくべきかということ念頭に置いて、ちょっとまとめにはなりませんけれども、振り返らせていただきたいと思います。

きょうの話の中で言いますと、各空港それぞれにおける民営化に向けた大きな課題、それぞれ違ったものがあって、新東京国際空港公団がおっしゃったことは、3空港一体での民営化というのは、これまで一つの考え方として評価してきたけれども、今のような段階になって、もし再検討ということであれば、単独での早期完全民営化を希望していらっしゃるということだったと思います。その場合一般論として、現在行っている事業を上下に分けるのはできれば避けたいという御意向だったように思います。

また、関係する県等も含めて、組織のあり方を考えていくに当たっては、何よりも地域との共生が一つの大きな課題だから、地元の理解が非常に重要なことだと。もう一つ、投資家の評価も当然重要なことだと。したがって、特に環境対策、あるいは共生策について確実な実施に関して周辺の住民、あるいは人々に信頼が得られるような仕組みづくりが大事だと、このような御主張を展開されたと理解いたします。

一方、関空の場合には、3空港一体での上下分離案に基本的には賛成という立場を示していただいた。ただ、今の議論に至りますと、少し別の考え方で進められる状況にもあるようなので、その場合でも各空港の利用者負担の公正化、先ほどの言葉で言えば過大な土地コストの平準化、そして、それをひっくるめて言えば完全民営化に向けた経営環境の整備、そういう観点からの仕組みをきちんと考えていく必要があるというふうにおっしゃってくださったと思います。

それから、中部空港の場合には、指定法人の民間会社として十分に今まで進めてきたつもりであるということ、3空港一体での上下分離案になると、まだ現在建設中である立場から言って、その判断、評価がそれに対して十分にできる状況ではないというか、ほかの空港とは事情が違うということで、早期に決定を行うことには非常に困難があるということ。そして、何よりも開港直前の今になって経営形態を変更するのは、プロジェクト関係者間にも非常に不安もあるし、そこで共通の合意を形成することは非常に難しい。したがって、現形態のまま事業を進めることが望ましい、こういうことであったと思います。

今のような受けとめ方で正しいといたしますと、関係者の意見を全部踏まえた場合に、3空港一体で上下を分離する案という今まで中心に考えてきたものは、一方での制約の、年内にすべての関係者が合意することは、非常に難しいと一応認識せざるを得ないのではないかと思います。

一方で、委員が先ほどおっしゃられたように、当初その案が一番現実的であり適切であるというふうを考えてきた理由は、もともとのシミュレーションがあって、それは国全体として見ても意味あるものであったし、あるいは委員が御指摘のように、個々の立場から見てもメリットがあるのではないかとということもあって、この案について評価すべき点があるという御意見もありますけれども、いずれにしても、直接の当事者の方々のきょう伺った御意見ですと、それに関して一体としての上下分離で合意するということは、非常に困難な印象を私は持ちました。

したがって、そこからどういうことが出てくるかというと、各空港それぞれの民営化に向けた課題、事情はみんな異なりますので、したがって、本日の議論を踏まえて、改めて各空港が抱えているそれぞれの課題を克服、改善していくような民営化の筋道をもう一度きちんと考える必要があるだろう。平たく言えば、今までは3空港一体の上下分離と言ってきましたけれども、それは冒頭には、まさにこの場で決めて議論していくことだというふうに事務局から御説明がありましたけれども、その考え方にのっとって言えば、きょうの議論を踏まえると、それを一つの中心の案として置くことははずした上で、もう一度き

よの御議論を踏まえて、少しまた新たに筋道を考えるということであろうかと思ひます。そこで、あとは次回以降の委員会に向けまして、国際拠点空港の民営化というのは、閣議決定でそもそも年末までに結論を得るといふふうになされているところでありまして、したがって、今まで続けてきた検討をベースに置いた上で、一方、我が国のゲートウエーとしての国際拠点空港の整備と、それからきょうの話題の中にも出てきましたが、災害復旧への対応については、国が基本的に責任を持って対応するとかねがね議論されてきましたし、この部会でもそういうふうを確認してきたところですが、そういうことも念頭に置いて、そこで関係者の理解が得られていくような案を事務局の方に早急にとりまとめていただくことをお願いしなければいけないと思ひます。これは先ほど監理部長がおっしゃってくださったことですが、それを急いでいただいて、次回以降の議論に続けていくことになるのかなというのが私のきょうの議論を踏まえた印象ですが、もし何か間違いなり付加すべきことがあれば御指摘いただいて、私としては事務局にそのようにお願いしておきたいと思ひます。いかがでしょうか。

そういうことでよろしゅうござひますか。

それでは、時間が大分過ぎておりますので、特段の御発言がないようでしたら、このあたりで本日の議事は終了させていただきたいと存じます。各団体の皆様方におかれましては、お忙しいところお話をいただきまして、大変ありがとうございました。

それでは、事務局から、次回の部会について連絡事項等いただきたいと思ひます。

航空企画調査室長

今回の空港整備部会は、10月25日金曜日14時から、国土交通省7階のC、D会議室で開催させていただきたいと考えております。議題といたしましては、「大阪国際空港(伊丹空港)のあり方の見直しについて」、及び「今後の機材動向及び乗員の確保について」を予定しております。よろしくお願ひいたします。

部会長

ありがとうございました。

今回の議事内容について何か御質問等ござひますでしょうか。よろしゅうござひますか。それでは、本日の会議はこれで終了させていただきます。大変お忙しい中、ありがとうございました。

閉 会