

日 時：平成 2 0 年 9 月 2 日（木）

場 所：国土交通省（中央合同庁舎 3 号館）

1 1 階特別会議室

交通政策審議会
第 2 回航空分科会
議 事 録

国 土 交 通 省

目 次

1. 開 会	3
2. 空港関係者ヒアリング	
(1) 定期航空協会	4
(2) 成田国際空港株式会社	12
(3) 東京都、千葉県、神奈川県	20
(4) 社団法人日本旅行業協会	41
(5) 社団法人日本物流団体連合会	46
3. 今後のスケジュールについて	53
4. 閉会	55

交通政策審議会 第2回航空分科会

平成20年9月4日(木)

【空港政策課長】 おはようございます。大変お待たせいたしました。若干おくれておられる先生もいらっしゃいますが、定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会の第2回航空分科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。テーブルの上に置いてございますが、配席図、議事次第の次に、配付資料一覧がございます。その後ろに資料番号1から10まで、そして参考資料としてスケジュールがございます。

資料1は、航空分科会の委員と臨時委員の名簿でございます。資料2は、本日及び次回の2度にわたって行いますヒアリングの進行要領でございます。資料3から9までは、本日まで出席の空港関係者の方々からご提出いただいたヒアリング資料でございます。資料3から順に、定期航空協会、成田国際空港株式会社、東京都、千葉県、神奈川県、日本旅行業協会、最後に資料9が社団法人日本物流団体連合会の資料となっております。資料10は現在実施しておりますアンケート(関係者に対する文書による照会)に関する資料でございます。

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、事務局に隨時お申し出いただきたいと存じます。

それでは議事に入らせていただきます。恐れ入りますが、報道関係の方の頭撮りはここまでとしていただきたいと存じます。カメラ撮りはこれ以降ご遠慮願います。

それでは分科会長、本日の議事につきましてよろしく願いいたします。

【分科会長】 早朝から皆さんお集まりいただきましてありがとうございます。本日もどうぞよろしく願いいたします。

時間もございませんので早速議事に入らせていただきますけれども、今ご説明がありましたように、きょうは空港関係者の方からヒアリングをするということでございます。前回皆さんにお伝えしましたが、ヒアリングの具体的な対象者とか項目につきまして私と事務局でご相談させていただいて、事務局から各関係者の方々にご協力をお願いいたしました。その結果、今回と次回の2回にわたりまして計16の関係者からヒアリング

を行うというアレンジになっておりますので、よろしくお願いいたします。

詳細につきましては資料2のヒアリング進行要領というのがございますので、これをまず事務局からご説明をお願いいたします。

【空港政策課長】 資料2をお開きください。「ヒアリング進行要領」と題するペーパーがございます。

第2回航空分科会、本日はまず定期航空協会さんから10分ほどご説明をいただき、その後15分ほどの質疑応答の時間をとってございます。説明者に入れかわっていただきまして、成田国際空港株式会社さんから10分ほどご説明いただき、10分ほど質疑応答。その後東京都、千葉県、神奈川県、の3自治体からそれぞれ10分ずつご説明いただき、まとめまして30分ほどの質疑応答の時間をとってございます。再度、説明者に入れかわっていただきまして、日本旅行業協会さんから10分ほどのご説明と10分ほどの質疑応答、最後に日本物流団体連合会さんから10分のご説明と10分の質疑応答という形で時間をとらせていただいております。なお参考までに、今回は第3回としまして関西圏から関西国際空港株式会社、大阪府、兵庫県、和歌山県、関西経済連合会、中部圏から中部国際空港株式会社、愛知県、その他といたしまして石川県と鹿児島県から、本日と同程度の時間配分でトータル3時間でございますが、ヒアリングを行わせていただきたく、今関係者をお願いしている状況でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいまのご説明について何かご質問、ご意見ございますでしょうか。よろしいですか。

それではこの進行要領に沿ってヒアリングを進めてまいりたいと思います。

先ほども申しましたが、限られた時間で多くの関係者にヒアリングを行わなくてはならないという事態でございます。事務局におかれましては関係者に対してプレゼンテーションの時間厳守に努めていただくよう徹底するとともに、恐縮でございますが、委員の皆様におかれましても質問はなるべく手短かに、要領よく行っていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

早速でございますけれども、まず定期航空協会からご説明をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【定期航空協会】 おはようございます。定期航空協会の企画委員長をしております、日本航空の縄野でございます。定期航空協会を代表しましてご説明させていただきたいと思っております。

お手元に「空港の設置及び管理に関する基本方針」の策定にあたって、定期航空協会という資料を配付してございますので、それに沿ってご報告したいと思います。

1 ページ、最初に今後の空港整備のあり方についてでございますけれども、先に取りまとめられました航空分科会答申でも述べられておりますとおり、2010年、2年後に首都圏空港の処理容量が拡大されたとしても、おおむね10年後には再び容量が限界に達すると想定されております。そのためにも首都圏空港につきましては、空港の諸機能全体を勘案した発着量の増加方策につきまして、遅滞なく着手していただきたいというのが私どもの考え方でございます。

次に、首都圏以外の空港整備でございますけれども、需要を十分に精査していただいた上で既存インフラの活用を第一に考えつつ、慎重に検討すべきものと考えております。

以上が1 ページ目でございます。

次に2 枚目でございますが、空港機能の高質化と利便性の向上等についてでございます。

空港整備はおおむね概成したものと考えておりますけれども、今後はその質を高めることを重視すべきではないかと考えております。ILSの整備による就航率の向上、滑走路への誤進入防止策など安全向上策、そういうものが欠かせないものと考えておりますので、空港毎のニーズを勘案した上でその整備を推進すべきものと考えております。

2 番目でございますけれども、都市と空港間のアクセス強化も非常に大切なものと考えておまして、ぜひ積極的に取り組んでいただきたいと考えております。

3 番目、空港を活用した地域振興の取り組みについてでございますけれども、航空会社として協力を惜しむものではございません。しかしながら、基本的には町おこしの一環として、地元によるより一層の創意工夫が重要であると思っておりますし、その負担は航空利用者にも求められることのないようにしていただきたいと考えております。

3 ページ目でございます。空港の安全対策、セキュリティーでございますが、昨今の情勢を見ますと、国家そのものに対するテロ防止が主要な目的であるということで、私どもの立場からは国の純粋一般財源によってご負担をいただけないだろうかと考えておりますし、従来からお願いをしているところでございます。

それから耐震対策でございますが、必要性を精査されて明確にした上で、その要否を判断することが必要だと考えております。これを実施される場合、国として必要な緊急時のインフラ確保、危機管理という目的にかんがみまして、国が純粋一般財源によりまして費用を負担していただきたいと考えております。

4 ページ目でございます。空港の財務についての問題でございます。

1 番目は空港整備の特別勘定の透明性の向上等についてでございます。空港整備特別勘定の透明性の向上は必要であると考えております。空港の整備につきましては、明確な基準に基づく透明性の高い予算の配分ルールの設定が必要ではないかと考えております。

2 番目に、特定の空港で恐縮でございますけれども関西空港につきましては、関西空港会社みずからの営業努力の範囲を超えているのではないかという考えを私どもはしております。経営の再建、利用者負担の軽減のために、財務体質を抜本的に見直すスキームの検討が必要なのではないかと考えております。

最後、首都圏空港の役割分担、連携の確保についてでございます。ここは恐縮でございますが、航空会社ごとに意見をご紹介してございます。会社ごとに考え方が異なる部分もありまして、ご参考まででございますが、定航協の全部ではございませんが主な会員、日本航空、全日空、日本貨物航空の考え方をそこに記載してございます。ご参照いただければと思います。

非常に短時間でございますが、説明は以上とさせていただきます。よろしく願いいたします。

【分科会長】 どうもありがとうございました。時間短縮にご協力いただきましてありがとうございます。

それでは今のご説明に対して、ご質問、ご意見がありましたら発言を願いたいと思います。繰り返しになりますけれども、要点を絞ってご発言願いたいと思います。よろしく願いいたします。

【委員】 関西空港の財務体質の抜本的な改善について見直すスキームの検討が必要であるというお話がありましたけれども、大変いいことだと私も考えてございます。ぜひ、お願いしたいところなんです、何かもう 1 歩具体的に進んでお考えがございませうか。例えば上下分離であるとか証券化とか、その他何かスキームの検討というのをもう少し、なされているのであれば教えてください。

【定期航空協会】 ご当局を前にしてなかなか言いづらいんですが、私ども利用者としてのエアラインから見たところでは今おっしゃられたようなことございまして、簡単にいいますと有利子負債、空港を整備する、上下すべてについて整備した結果、残っております負債の額が非常に大きいのではないかと考えています。ご承知のように関西空港会社は営業利益は出ておりますが、その負債の負担というものがなかなか大変なのではないか

と私どもも見ております。そういう意味で関西空港会社の立場からも、あるいは利用させていただく立場からも、その負担の軽減、特に空港整備をしたときの負債、負担の軽減ができればと。もちろん国の財政状況、空港整備特別勘定の全体の状況の中でどういうふうにしていくかという問題は承知しておりますけれども、そういうことが必要ではないかということでございます。

【分科会長】 そのほかいかがですか。

【委員】 冒頭の、今後の空港整備のあり方についてのご説明をちょっと確認させていただきたいんですが。首都圏空港とそれ以外の空港というふうに分けてお話をされましたけれども、国際線のいわゆるゲートウェイ機能に関して、首都圏空港だけでゲートウェイは完成すべきものと考えておられるのか、その他の空港と合わせてゲートウェイ機能はどういうふうに持っていきたいと定期航空協会では考えておられるのか。そのあたりをちょっとお聞きしたいと思います。

【定期航空協会】 私ども、もちろん首都圏以外の空港につきまして、役割というものは評価しております。ただ、今明らかに2年後に容量の増加が完成しても、さらに首都圏の需要は増え続けていくだろうと考えますと、その容量の拡大を着実にやっていくことが一番優先順位の高い課題ではないかと考えております。

関西空港はご承知のように2本の滑走路ができております。中部空港も現時点で十分機能を果たす状況になっておりまして、もちろん今後の整備を一切やらないと申し上げるつもりはありませんけれども、首都圏空港の容量の拡大は最も優先される課題ではないかということでございます。

【委員】 関西空港について、最近関空発着便の減便という問題が結構話題になって、あちこちで話に出ております。航空会社としては、経営状況を見無視してなかなか地元の要望に応じ切れないということはよくわかるわけですね。1つには、やはり空港が多過ぎて、各空港の役割分担がはっきりしていないということがあるのではないかと思います。その辺のところはどういうふうにお考えになっておられますか。

【定期航空協会】 空港建設についてはいろいろな経緯、歴史もございますので、関西に空港が3つあることについて、どうこうを申し上げるつもりはありません。インフラというのはそれぞれ整備されていることがより望ましいわけですがけれども、今の状況からするとやはりその3つの空港がある中で利用者がどういう選択をしていくかということで、私どもの立場から見ますと利用状況が決まっていくわけでございます。そうしますと、も

もちろんそれぞれ空港からの路線設定、あるいは料金、アクセス、サービス、そういうものを利用者の方が評価をして選んでいただくということだと思いますので、それに従って私どもが判断をしていく必要があるのではないかと考えています。

非常に冷たい言い方になりますけれども、私どももちろん、先ほど冒頭に言いましたように空港の建設の経緯を鑑み、関西空港に対して路線を設定してまいりました。ただ、3つの空港の中でアクセス等々を考えますと、やはり一定のお客さんは乗ってくれますけれども、かなりサービス、まあ、運賃面ですがサービスをしないと乗っていただけないと。これはほかの商売と同じでございますが。そういう中で精いっぱい頑張っただけでございますけれども、その限界を、ごらんのことでも超えているということで、大変申しわけありませんけれども一部の路線を整理させていただいているということでございます。私どもから見ますと、そういう意味では関西空港にもう少し利用していただけるようなアクセス、サービスというものについて、私どもだけではなくて空港会社さん、地域でいろいろなことをやっていく必要はあるのかなと思います。

こういうことを申し上げますと、エアラインが路線を撤退するから余計評価が低くなるんだと言われますけれども、私どももそこはそういう意味での責任と、企業全体としての存立といたしますか、そういうものとの比較、考慮の上で苦しい決断をしておりますので、よろしくご理解いただきたいと思っております。

【委員】 今の話と似たような話ですけど、2年後に少し余裕ができますが、10年後にはまた限界に達するということがわかっているわけですね、首都圏の空港としては。それでもやはり首都圏という単位で考えるのか、もっとオールジャパンという感覚で空港の問題を考えるということは、できないのでしょうか。

【定期航空協会】 釈迦に説法になりますけれども、航空だけではなくて交通インフラ、社会的なインフラというのは、それによって例えばいろいろな機能、そこから出る交通に対する需要のバランスを変えていくということはできると思います。ただ空港の整備、あるいは路線の設定ということだけで、例えば関西の機能と首都圏の機能を変えていくということは、私は簡単でないと思います。逃げるわけではありませんけれども、やはり首都圏に需要が集中してきているこの傾向に、私どもとしてもあるいは空港整備としてもフォローしていかなければならないのではないかと考えております。もちろん空港の整備あるいは路線の設定をもう少し関西に戻すように、活性化するように考えていくべきではないかというご指摘はいただきます。ただそれだけで戻るのかと

ということについては、私どもとしてはやはり、明らかに増えるであろうという需要にこたえていくことが先決、私どもとしてやるべきことではないかと考えております。

【委員】 定期航空協会さんにお話しする話じゃないのかもわかりませんが、今のあり方の拡大について、首都圏とその他の空港整備について、今、〇〇委員もおっしゃったように、これで行くとますます一極集中というんですか、都市に集中をしてしまうことにますますなるのではないのかなと思いますので、航空会社としては当然、経済の論理の中でそうおっしゃるのはごくまともだと思いますけれども、国策として考えたとき、あまりにも一極集中するというのは、ほんとうに経済の論理としても、あるいは国策としてもほんとうにいいのかどうかというのは、個人的でございますけれども考えます。

【定期航空協会】 私どもは、例えば関西空港の国際線としての機能が失せているなんてことを申し上げているつもりはなくて、私どもの会社から見ましても今回増便を発表しています。例えば韓国や中国、アジアの国際線などは非常に好調でございます、関西にいろいろな機能がもともとありますし、それがさらに活性化してきていることを踏まえて出ているものだと思いますから、私は関西が決して地盤沈下する一方であるとか、そういうことを申し上げているつもりはありません。それぞれの役割は果たしているのですが、その中で、くどいですがやはり首都圏の需要の伸びというのが一番の課題ではないかと見ているということでございます。

【委員】 1 ページ目の今の関係ですけれども、さらなる容量拡大に向けた措置ということで具体的に示されています。これについての質問です。

この中で特に空域・航空路の見直しということが書かれていて、これは一般的に非常に重要だということは従来からも言われているわけです。けれども、その実現においてはなかなかいろいろな課題、困難なところもあるわけです。これはどういうふうに進めて実現していったらよいとお考えでしょうか。これが1点です。

それからもう1点ついでに、3 ページのところ、耐震対策については国が純粋一般財源によって負担すべきであるとお書きになっているわけですが、発災後に速やかに民航が再開できるということはかなり利用者の利便に資するところだと思うんです。けれども、そういう視点をもってしても、やはり純粋一般財源という観点なのかということについてお伺いしたいと思います。

以上、2点です。

【定期航空協会】 第1点目でございますけれども、これは航空局のご努力によりまし

でご承知のように横田の空域はかなり削っていただきました。それから空域を削らなくても、民航としてその空域の中を飛ぶことについて非常にスムーズになってきております。これはもう本当に、私どもとしては感謝申し上げますし、ご利用になっていただくとわかりますけれど、羽田も成田も横田の空域のほうからの発着が増えてまいりました。そういう意味で私どもとしてはさらに、会社としても定期航空協会としても、燃費の節約等ということもありまして、こういうルートをとるともっと効率的ではないか、燃費あるいは時間という観点からさらに検討させていただきまして、当局に要望し、必要なら米軍あるいは自衛隊との折衝といたしますか交渉をしていただいて、実現できればと考えております。私ども社内の中でも具体的な路線、ルートを設定して、お願いをさらにするべきではないかと考えております。

それから耐震対策でございますけれども、ご承知のように航空会社の立場から見ますと、昔は航空利用者というのは金持ちなので利用者負担だけでいいんだということがありましたが、今は少なくとも航空というのは、必要な国としての社会的なインフラでございますので、そういうものは基本的には一般財源でやっていただけないだろうかというのが私どもの主張でございます。もちろん一般財源は入っているわけでございますし、民航あるいは航空利用者にとって耐震対策というのはメリットはあるわけですが、その中でも今ある空港の維持と、さらに地震が来たときの対策を比べた場合、より地震に対応できるようにするという耐震向上の対策は、相対的な意味で純粋一般財源ではないだろうかという意味でございます。

【委員】 4ページなんですけれども、関空の財務体質の抜本的な改善についてというご意見をいただいているわけですが、これは私もそういうふうに思うんですけれども。これは、抜本的に改善すると例えばコスト構造が変わって、着陸料等の見直しができるのではないかと。そうすると航空会社としても関空回帰を少し考えてもいいというようなご趣旨なんですか。これはどういう意味を持っているんでしょう。一般的な話と考えてよろしいんですか。

【定期航空協会】 私どもはもちろん、関空会社は今の状況でも着陸料等についてはご配慮いただいていることは十分承知をしております。たださらに言えば、これは国交省の前ではなかなか言いづらいんですけれども、ああいう経緯、手法で非常に早急に関西空港をつくらなければならなかったということについては、やむをえなかったんだと思いますけれども、現下の国の財政状況の中で簡単ではないと思いますが、普通の空港と同じよう

なスキームに何らかの形で近づけていただければ、空港の経営も改善されますし、結果的に私どもあるいは利用者の負担も軽減されるということでございます。

そのときに私どもの負担がどのぐらいになって、どういうお客さんがどのぐらい集まるかということでございますから、ご質問は今度撤退した路線を全部戻すのかというご質問かもしれませんが、そこはそういう状況になって、先ほど言いましたように利用者がどれだけ空港サービス、路線というものを評価してくれて乗っていただけるかということで、最終的には私どもが決めざるを得ないのかなと思います。

【委員】 首都圏空港の容量拡大ということで、10年後には容量拡大に向けた措置が必要だということで、航空会社さんとして10年後には、今あります成田・羽田の滑走路をまたつくらないとだめなのかということと、あわせて、つくらなくても今それぞれ首都圏にあります空域、「具体的には空域・航空路の見直し」とありますけれども、この辺は現在民間航空が使用していない空域、航空路の見直しだけでも行けるのかどうか、この辺をお聞かせ願いたいのと。

もう1点は、せっかくきょうは定期航空協会さんのヒアリングなわけですがけれども、特にその中で今後の地域振興の取り組み、いわゆる負担を航空利用者に求めることのないように留意すべきであるということも記載されているんですけども、これは当局の方にお聞きしたいんですけども、8月17日ですか、朝日新聞に出ました国交省が地域空港活性化をねらった交付金といった制度を創設したいという記事があったわけですがけれども、せっかくこうしたヒアリング、またこういった航空分科会の審議会という前にそういったことがマスコミに発表されたということになりますと、その制度ありきをこういった審議会でも追従する、形骸化することになるのではないかと思いますし、また逆にマスコミ報道も、そういったことになってきますとばらまき予算になるのではないかという心配もあるんですけど、この点について当局側の考え方をお聞かせ願いたいと思います。

以上であります。

【定期航空協会】 1点目は、私どももちろん首都圏空港の容量について、さらに新しい空港なり滑走路をつくることについて、そう簡単ではないと思いますが全く不可能だと言っているわけではありません。私どもが申し上げたいのは、先ほど申し上げましたように空域の問題、横田や百里の空域を、全部返せということではなくてそういうところももう少し活用できればということでございますし、さらに管制のシステムについて、当局もご検討いただいていると思いますし、そういうものについてのレベルの向上が容量の拡大

につながると思います。それから、空域以外の誘導路とか駐機場の使い方あるいは整備によりまして、滑走路や空港をつくらなくても容量が拡大するところがあるのではないかという意味でございます。

先ほどは、建前を申し上げましたけれども、空港周辺の地域振興について、もちろん私ももととしてやれることはこれまでも、特に騒音、地元の方といろいろな問題があった空港についてはそういう対応をしてみいました。空港側から見ますと、地域が振興して需要が増えるということは、航空会社、あるいは利便もよくなりますから利用者にとってもよくなるので、利用者が負担してもいいのではないかという理屈もでございます。しかし、どこまでで線を引くかということがなかなか難しくなっていくので、建前を申し上げて恐縮ですが、それは利用者負担ではない形をお願いできないかというお願いでございます。

【分科会長】 2点目については時間の関係もありますので、簡単にご説明いただいて。

【航空局長】 わかりました。

地方空港の振興のための交付金の関係、発表のタイミングは概算要求全体について発表させていただいたときに、今回新規の要求の1つの玉だったものですからあのタイミングで発表させていただいたという経緯でございます。

それから内容については、先般6月に可決成立させていただきました空港法の中で、それぞれの空港には任意の組織であります協議会制度というのがありまして、それぞれの空港そのものあるいはその空港周辺についての活性化を関係者でもんでいくための協議会制度を設け、その協議会制度を活用して実際の活動を行うとき、国として支援ができないかという経緯で用意させていただいた交付金でございます。したがって、空港のあり方をここでご議論いただくのとは若干角度を変えて、それぞれの地域が周辺でその空港を活性化するために活動を行うための支援のお金という位置づけでございます。

【分科会長】 時間の関係もでございますので、最初のヒアリングはこの辺で打ち切りにさせていただきます。と思います。

定期航空協会の縄野委員長はじめ、皆様には大変お世話になりました。ありがとうございました。感謝申し上げます。

それでは一たん席の入れかえを行いますので、少々お待ちください。

(関係者の入れかえ中)

【分科会長】 それではよろしゅうございますか。お待たせいたしました。

続きまして、成田国際空港株式会社よりご説明をお願いしたいと思います。よろしくお

願いたします。

【成田国際空港】 皆様おはようございます。成田国際空港の森中でございます。

委員の皆様そして国土交通省の皆様には、日ごろ大変成田空港にご理解とご支援を賜っておりましてありがとうございます。この場をお借りまして御礼申し上げます。また、本日はこういう発言の機会をいただいたことも大変光栄に存じております。

それでは成田国際空港の現状と今後の取り組みについて、お手元の資料に従いまして簡単にご説明させていただきたいと思っております。

まず1ページ目をごらんくださいませ。これは大事なんでございますけれども、今後の整備・運営見通しについてのご説明でございます。2ページ目からスタートさせていただきます。

成田国際空港は本年度の5月に、皆様ご存じのとおり開港から30周年を迎えることができました。この間大変激しい反対闘争の歴史がございまして、シンポジウム、円卓会議を経まして、地域と共生をする空港づくりに舵を切りかえて、そして地域との共存・共栄をベースとした空港づくりということで取り組んできております。また経営形態につきましては、当初は空港公団でございましたが、2004年4月に民営化ということで特殊会社化しまして、現在はご存じのとおり、今後の完全民営化に向けて努力をしている最中でございます。

3ページ目をごらんくださいませ。成田国際空港は現在4,000メートルのA滑走路と、2,180メートルの暫定B滑走路の2本の滑走路で運用しております。現在このB滑走路の2,500メートル化に向けたいわゆる北伸事業を行っており、2010年3月の供用開始を予定しております。この工事が完成いたしますと、現在年間20万回が上限の発着回数でございますが、これを22万回まで拡大することが可能となります。

4ページ目をごらんくださいませ。開港以来、成田国際空港は発着回数、旅客数、貨物量ともに大変順調に伸びてきております。現在、成田国際空港の処理能力はだんだん限界になりつつございます。首都圏国際空港、基幹空港としてその拡大が当面の課題であると私どもは考えております。

5ページ目をごらんくださいませ。首都圏におけます国際航空需要は大変旺盛でございます。今度とも着実な伸びが予想されるわけでございます。成田国際空港のポテンシャルとしましては、もし環境の面、施設の面、運用の面の問題がクリアできますと、現在の発着回数20万または22万回から、30万回にまで拡大することが可能であると考えてお

り、地元の皆様と真剣に検討に入らせていただいている現状でございます。

6 ページ目をごらんくださいませ。次に弊社の現状と今後の経営方針についてご説明いたします。

続きまして7 ページをごらんくださいませ。弊社は政府が全株式を保有いたします特殊会社でございます。事業の内容としましては、滑走路などの整備、運営を行う空港運営事業、商業施設などの整備、運営を行うリテール事業のほか、施設貸付事業並びに鉄道事業の4 部門からなっており、これらを弊社が中心となりまして、弊社グループでありますNAAグループ2 2社で行っております。なお連結ベースでの営業収益は約2,000 億円となっております。

8 ページ目をごらんくださいませ。弊社は2006 年3月に、2006 年度を初年度といたしますNAAグループの中期経営計画「Newステージ2010」を策定いたしました。「Newステージ2010」では、2010 年度までの5 年間で新たな飛躍に向けた基盤強化の期間と位置づけまして、B滑走路の2,500メートル化、高速アクセス鉄道の建設等々進めております。

9 ページ目をごらんくださいませ。ここからは基本方針の記載事項にかかわる取り組みについて述べさせていただきます。

10 ページをごらんください。成田国際空港の発展は、周辺地域の経済活性化に大きく寄与していると存じております。具体的には、雇用の創出ですとか税収の増加などの効果を生み出していると思います。ここにごございます資料は、また後ほど見ていただければと思います。

11 ページ目をごらんくださいませ。お客様へのサービス向上ということで、気持ちよく空港をご利用いただけるように2001 年からCS活動を活発化させております。

12 ページ目をごらんくださいませ。お客様が快適に空港をご利用いただけるように、2006 年6月から本年7月にかけて、出発ロビーの改修並びに内際乗り継ぎ施設の整備を行いました。特に、安心して使っていただけるということでセキュリティーを重視しましたインラインクリーニングシステム等を全ブースに導入いたしました。

13 ページ目をごらんくださいませ。お子様から高齢者までさまざまなお客様がご利用しやすい空港づくりを進めるため、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れて施設整備などに取り組んでおります。

14 ページ目をごらんください。都心と成田国際空港の間の鉄道アクセスを大幅に改善

するため、現在、成田新高速鉄道の整備を進めております。2010年の平行滑走路の供用とほぼ時を同じくして開業の予定でございます。この路線を運行する新型スカイライナーは、最高時速160キロでの走行を予定しております。日暮里、空港間が最短36分で結ばれます。また京成電鉄とも打ち合わせをして、今まで以上に各時間ごとのダイヤ、時間帯によっては現状1本、2本を3本まで入れて、お客様の距離感を縮めるべく頑張っております。

15ページ目をごらんくださいませ。弊社としましては、空港の安全確保を経営の最優先課題の1つとして位置づけております。関係企業、関係機関と協力しながら取り組んでおります。先ほど縄野さんのところでも出ましたこういった問題について、いち早く取り組んでいるということをお伝えいたします。

16ページ目をごらんくださいませ。成田国際空港をめぐるは大変激しい反対闘争の歴史もあることから、テロ、ハイジャック対策をはじめセキュリティ対策に万全を期しております。先ほどちょっとご紹介しましたインラインスクリーニングをはじめ、私どもは皆様の安全のために、影にひなたにしっかりとセキュリティを築き上げているわけでございます。

17ページ目をごらんくださいませ。環境保全の取り組みといたしましては、「エコ・エアポート基本計画」に基づきまして、環境に優しいエコ・エアポートを目指した活動を行うとともに、地域振興、教育文化活動への支援等を進めております。

18ページ目をごらんくださいませ。空港が地域にもたらす最も大きなデメリットの1つが航空機騒音でございます。その対策として、航空機の機材改良等いわゆる発生源対策、そして防音林整備等のいわゆる空港施設の改良、そして土地の利用、補償等空港周辺対策に力を入れて実施しているところでございます。

19ページ目をごらんくださいませ。弊社では、空港建設の歴史を踏まえまして地域の皆様との共生に力を入れており、その一環としましてソフト、ハードにわたる地域振興策や地域との交流に取り組んでいる姿でございます。

20ページ目をごらんください。最後になりますが、航空分科会の審議に対する委員の皆様への要望事項についてご説明申し上げたいと思います。

21ページ目をごらんくださいませ。4つの課題を掲げておりますが、まず第1に、今後とも成田国際空港の適切な整備、運営を図るためには、成田国際空港を首都圏における国際拠点空港として位置づけて、これを羽田空港が補完するという機能分担を明確にして

いただきたいと考えております。特に現在の短中距離路線に加えまして、本年5月の冬柴プランでも示されておられますように、長距離路線の充実ですとか高需要路線のデイリー化などを通じまして、豊富な国際航空ネットワークのさらなる強化を図っていくことが重要であると考えておりますので、どうぞよろしくご指導いただければと思います。

第2点目でございます。成田国際空港では、2010年3月の北伸事業の完成によって、発着回数を22万回まで拡大することが可能となります。旺盛な首都圏の国際航空需要に対応しまして今後とも計画的に空港容量を拡大していくことが必要でございますので、これをぜひ明確にさせていただきたいと考えております。

第3点目です。成田国際空港の歴史を踏まえますと、今後とも地域との共生に向けた取り組みが大変重要であることは変わりなく、完全民営化後も弊社の責務として確実に実施していくこととしております。これを明確にさせていただきたいと思っております。

第4点は、弊社では完全民営化によってより迅速かつ機動的な経営を可能にして、国際拠点空港にふさわしいすぐれたサービスの提供に取り組んでいくことを考えております。このようなメリットが十分発揮できますような経営環境の整備について、明確にさせていただければと考えております。

弊社からのご説明は以上でございます。長くなりましたが、どうぞよろしくお願いいたします。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは質疑に移りたいと思います。何かご質問あるいはご意見等ございますでしょうか。

【委員】 空港の役割として、旅客と物流という大きな2本の柱があると思います。物流施設に対する今後の取り組みですとか抱負ですとか、民営化後どういう形で投資配分していられるかとか、少し物流に対しての考え方をお聞かせいただきたいと思います。

【成田国際空港】 ご案内のとおり、首都圏の国際空港としての成田に加え、現在一部は羽田が国際空港機能を持ち、さらに2010年10月以降、第4滑走路ができますとさらに国際化するわけでございますけれども、単に旅客のみならず物流について、スムーズな通関ですとか仮保管等々の手続を国側でとっていただいている。そういったことを前提に、成田そのものは大変限られた地域の中で、やや狭い空港だと言われつつも物流につきましても、今まで配置されていた、点々とした各社の物流上屋を総合的にまとめて、JALさん、全日空さん、NCAさん、さらには外国の貨物会社さんの円滑な効率的な対応が

できるような配置転換を行い、また新しい上屋の建設等々も進めて、旅客のみならず物流でも、世界で3番目に位置する取扱量を持っている成田空港として、大きなポイントと考えて現在も対応を進めているところでございます。

【委員】 成田から海外に飛ぶとき、やはり関西でしたら羽田に一度飛んで、そこから成田に移動しなければいけないということがあるんですね。今日のお話の中ではあまり国内線のことには触れられなかったと思うのですが、国内線についてはどういうふうにお考えなんでしょうか。

【成田国際空港】 基本的には成田にも、例えば20万回の中に2万回を限度とする国内線の枠を持っておりまして、北海道、福岡、もちろん関西空港、伊丹空港、中部空港等々から国内線で乗り込んできていただいて、成田でトランジットいただくという制度を設けております。大阪は伊丹空港から入っておりますし、なるべくお客様の利便性を高めてまいります。鉄道も利便性は大変高くはなってきましたんですが、皆さん飛行機に乗られると、早くしかも安全に飛ぶということでお考えいただいて、例えば九州から、関西から、東北、北海道から成田に来られる方もおられるし、羽田を経由して来ていただく方もございます。

現在、羽田と成田の間の利便性が悪いということで、路線バスですとか鉄道等を使いますと1時間以上かかるわけですが、今、国土交通省を中心として羽田・成田の交通のより迅速化、そして私ども成田国際空港も先ほどご案内申しましたように、首都圏のど真ん中とはまだ言いがたいんですが日暮里まで36分で乗ってきて、そこから都心の中でいいコネクションを見つけていくというような対応、それ以外に道路につきましても東関道をはじめとして京葉道路、北千葉道路、もちろん羽田からずっと回ってまいりますアクアライン、そして圏央道、いろいろな対応を国と県、皆さんにお願いして、ネットワークの充実には力を入れようということで現在やっている最中でございます。ただ利便性ということでは、まだまだそれでも不便だぞと言われ続けておりますので、私どもも頭を抱えながらも、例え1分でも早く目的地に着くことができ皆さんに喜んでいただけるように、また途中大変お疲れの方には、成田に来られてその雰囲気の中でお疲れをいやしていただけるような環境づくりといったことに全力を挙げているところでございます。

ちょっと正確な回答になっていないかもしれませんが、なかなか難しい現状もございいますので今のような回答とさせていただきたいと思っております。

【委員】 最後の要望事項のところちょっとお聞きしたいんですけど、この2項と3項ですね、空港容量の拡大という問題と地域との共生の兼ね合いについて、これはもち

ろん会社だけでおやりになれることではないのでありますけれども、会社としてはどのような展望を持っておられるのか、それをお聞きしたいと。

【成田国際空港】 先ほどから、前の方からも出ておりましたけれども、首都圏、首都圏という言い方がほんとうにいいかどうかという議論は私の職分ではないのですが、現に首都圏約4,000万人弱の皆さんのGDPというのはスペインとイタリアの間ぐらいのところ、そこに今、成田と羽田しか空港がない。これから百里ですとか静岡、静岡は首都圏に入るかどうかという点はちょっとあれでございますが、いろいろな意味においてまだまだ首都圏の旺盛な需要を満足させるほどの対応にはなっていないということです。

そんな中で、もちろん羽田の国際化というのも先般大変うたわれているわけですが、成田自身も狭い、狭いと言われている中で、今度B滑走路が2,500メートル化するわけですが、これが完成した場合、先ほどちょっと触れさせていただいたんですが、環境の問題、運用の問題、施設の問題を解決すれば容量拡大ができるだろうと。それで我々は地元の皆様をご意見を聞いたところ、容量が増やせるならどれぐらい増やせるんだというお話を地元の皆様からいただいて、それではどれぐらいできるのかなということで関係機関の皆様のお知恵も借りていろいろ検討した結果、とりあえず今の体制で30万回までは容量アップができると。しかし容量アップをするためには、また地域に対する騒音の問題ですとかいろいろあるわけです。前向きな地域振興問題と、後ろ向きではございますが、地域の皆様に30年間かけ続けてきた騒音を、さらに発着回数が増えれば幾ら低騒音化が進んだとはいえ多少増えてくると。またその場所も多少増えてくる。この2つのポイントについて、1つは地域で9つの首長様からなります成田国際空港都市づくり推進会議で前向きなほうを、そして四者協議会と言ってここではいわゆる環境の対策をとということで、皆様方と会議を持たせていただいて、その中で我々としては1日も早く、国のそして首都圏の需要にこたえられる体制づくりをしなきゃいけないと。

羽田の拡張、拡張といってもそう簡単なものではないと我々も考えているわけです。したがってやはり成田がそれなりに、あまりそういうことに関係なく成田自身が幹を太くしていく必要があるんだということで、国土交通省のご指導を仰ぎながら我々もそういった面で努力していると。こういうふうにご理解いただければと思います。

【委員】 ペンディングになっています空港の外資規制の関係なんですけれど、これに対するお考え方をちょっと確認したいのが1点。その外資規制について何がしかの制度がなければ、上場や完全民営化といった話に影響が出るのかどうか、今どうお考えになって

いるのが2点目で。3点目は要するに上場とかが遅れますと8ページにありますような設備投資計画に影響が出るのかどうか。この3点です。

【成田国際空港】 外資規制というお話が出たんですが、これはまたもう1つの研究会でも、先月でございますか8月からスタートをしていろいろ規制のあり方も含めたご検討をいただいていると聞いております。私は、本年1月ごろでございますか、昨年来、一定の規制の中で一部外資規制をするという案が出てまいったとき、一部の行為規制プラス外資規制というのはよろしいんじゃないかと申し上げたわけですけれども、さらに全体的にこれを見直して新しい規制のあり方についてご検討いただくと聞いておりますので、この問題については私どもは当事者でございますから、私どもが何がいい、何をやっていただきたいと言うのはやや時期が早いのかなと。逆にこの分科会や研究会のほうで少し絞っていただいて、その中で首都圏国際空港である成田、またはそれと一緒に我々とともに働いていく羽田空港で、どういう規制があったら、またはどういう形で制度をつくっていったらいいのかということをご検討いただくのが筋になんだろうなということで、いつでもまたお話をいただければ、話がまとまってきた中で、私もまた会社の考え方を述べさせていただきますと思います。

ただ、いわゆる公益性が高い社会インフラでございますから、全く規制がないという中で急に外資であろうが内資であろうが、100%表に出るといのはなかなか政府としても、または普通に考えても難しい。一般会社とは違いますから、非常時、有事時のいわゆる国の安全保障にもかかわってくる企業体または空港でございますので、そういった面を配慮いただき、かつ逆に内閣で一度ご決定いただいているように、100%の完全民営化をするんだという民営化に対する我々NAA社員の期待度、そして我々の熱い気持ちといったところも勘案していただいた、バランスのいい制度をつくっていただければ大変ありがたいと私は考えております。これ以上のコメントは控えさせていただきます。

それから、上場が遅れたら設備投資等に問題があるんじゃないかというご指摘でございますが、先ほど申しました2010年の平行滑走路の2,500メートル化、そして成田新高速鉄道は既に予算を計上し、粛々とやっておりますし、それから先々地域の皆様のご理解を得た上で検討していくであろう22万回以上30万回に至る、また30万回を超えることも可能であればまたそういうご検討をいただきたいと思うわけですが、私どもは今、22万回以上のところでどういうことをすればそれが可能かというのは、申しましたように空域の問題、これは運用ですね、それから設備の問題、環境の問題、こういったところ

をクリアしながらやっていくということで、これは着実に、上場してもしなくてもきちつと進めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

私からは以上でございます。

【委員】 今の話に関係しますけれど、外資規制というのはもちろん安全保障の問題もありますけれども、最近僕がちょっと気になっているのは、ロンドンのヒースロー空港をスペインの会社に売って、それはそれで1つの考えですけれど、非常にサービスが落ちてロストバゲッジが常態化していますよね。ですからそういうことも一応お調べいただきたい。

【成田国際空港】 はい、その辺も頭に入れております。いわゆる規制がある、それは資本規制なのか、行為規制なのかいろいろな形があると思うんですが、そういったことを私どもはそれなりに勉強しております。もちろんロンドンで何が起きていてどういうことになっているか、またほかで、例えば完全自由化しているところはどうか、そうじゃないところでどうだということは勉強しておりますけれども、ただ私どもがここでだだをこねてこういうふうにしてくれと申し上げても、なかなか問題だと思います。やはり先ほど申しましたように高度な社会インフラだということを念頭に置きますと、1つは行為規制、1つは資本規制のあり方について、どう完全民営化とバランスさせて考えていただくかということがポイントになるのではないかと思っております。

すみません、これ以上のコメントは控えますが、どうぞよろしくご審議をお願ひしたいと思ひます。

【分科会長】 ありがとうございます。

よろしゅうございますか。それでは森中社長、どうもありがとうございました。

【成田国際空港】 とんでもございません。どうぞ今後ともよろしくお願ひいたします。

【分科会長】 では続きまして、1都2県ですね、東京都、千葉県、神奈川県からのヒアリングに移りたいと思ひますが、順番としましてはまず東京都さんと千葉県さん、神奈川県さんに10分ずつご説明いただいた後に、まとめて質疑をしたいと思ひます。

まず東京都からのご説明をお願ひします。よろしくお願ひいたします。

【東京都】 東京都で都市整備局の航空政策担当理事をしております河島でございます。本日、このヒアリングの席にお招きいただきまして発言の機会をちょうだいしましたことを御礼申し上げます。

東京都は我が国の首都を預かる自治体でございます。そういう自治体の立場から、東京

都としての意見を述べさせていただきたいと思います。資料に基づき、順次説明をさせていただきます。

まず1ページをごらんいただきたいと思います。東京都の石原知事は、国政に携わっていた時代に運輸大臣を務めていたことがございまして、運輸は文明のアクセスという言い方で空港、港湾、道路、鉄道などの基幹的なインフラの重要性を常に指摘しております。特に空港につきましては、圏央道など3環状道路とともにその整備のおくれが、首都圏はもとより我が国全体の活力を低下させる喫緊の課題であるという認識を持っておられまして、平成11年に都知事に就任した当時から、迅速な整備の必要性を強く指摘しておりました。

このような問題意識から就任早々、従来の自治体の枠から見ればややみ出ている部分もあるようにも見えます、東京都航空政策基本方針というものを作成するように指示を出しました。その基本方針の中に出ている特に大きな柱となるものを、1ページに記載させていただいているわけでございます。こういったことを特に強く実現していかなければならないと、広く国民の皆様へあるいは国に対して訴えたというわけでございます。

1点目の羽田空港の再拡張・国際化につきましては、2010年10月の供用開始を目指して工事が進められており、その実現が間近となっている状態であります。

2点目の横田空域の返還につきましては、在日米軍再編の中で一定の前進が図られ、2ページをお開きいただいたところに削減後の空域の状態が出ておりますけれど、こうした形で今月の25日に、国のご努力もございまして部分返還が実現される段取りになっております。飛行ルートが大幅に改善されまして、再拡張前の状態での効果を見込みますと、約100億円近くの経済効果が見込まれると国からお聞きしているところでございます。

3点目の軍民共用化につきましては、横田基地の3,350メートルの滑走路が、3ページをお開きいただきますと、都心から西方約38キロメートルの比較的近い位置に、現に存在しています。これからつくるものではございません。これが実際に共用化で使えるようになれば、首都圏の航空利便性の改善効果は極めて大きいものが見込まれます。日本政府から米政府に共用化の実現を申し入れ、日米協議を開始するところまでこぎつけたわけでございますが、米側の壁はなかなか厚く、まだそれを完全に突破するには至っておりません。しかしながら協議は継続されているという状態でございます。

以上3点が、東京都の航空政策の重点的なターゲットであるということを初めにまず申し上げまして、以下の本日のテーマであります空港法の基本方針にかかわる事項について、

順次東京都の考え方をご説明したいと思います。

4 ページをごらんいただきたいと思います。まず首都圏の空港の役割ということでございますが、首都圏の空港は我が国の玄関としてヒト、モノ、情報の国際的なネットワークにおける最も重要な拠点ということが言えまして、我が国の経済を活性化するために不可欠な基幹的なインフラでございます。すなわち言いかえれば、首都としての役割を果たせる空港でなければならないと考えているところでございます。それゆえ世界各地と緊密なネットワークで結ばれると同時に、我が国の首都としての機能を十分に果たすために、国内における遠距離高速移動を担保するネットワークを保つことが必要だろうと。こうしたニーズに十分対応できる空港容量を、首都圏の空港は備えていく必要があると考えております。現在の羽田の再拡張、成田の平行滑走路の延伸はこうした観点から行われているものと理解しているところでございますが、横田の軍民共用化もこの文脈に位置づけられるべきものでございまして、横田も含めた首都圏の空港がそれぞれの特長を生かしながら連携して、利用者のニーズに十分にこたえられるようにすることが必要だと考えております。

例えば、先般国交省が出された国際航空機能拡充プランにも示されておりますような、成田と羽田を合わせた首都圏全体としての空港の24時間化、リレー時間帯の活用、成田新高速鉄道によるアクセス改善などを生かした成田における国内線の充実などが挙げられますが、さらに横田基地の軍民共用化による首都圏西部地域の航空需要への対応、現在利用者ニーズに十分こたえられていない首都圏へのビジネスジェットの乗り入れ促進なども視野に入れるべきであろうと考えております。

こうした質と量の両面で首都圏の空港機能を一層強化することにより、首都圏の発展を支えることはもとより、我が国全体の国際競争力の回復につなげていくことが必要だと考えております。私どもの猪瀬副知事がよく使う例えでございまして、首都圏の空港は連携してその機能向上を図りまして、新幹線で言うところの、「のぞみ」はとまらないで「こだま」しかとまらない駅になってはならないのだと。そういうことだろうと思っております。

5 ページをごらんいただきたいと思います。今述べました首都圏の空港の役割を果たすために、都として空港機能の強化に向けて具体的にどのような取り組みをしているのかということでございます。

まず羽田空港の再拡張・国際化の推進。これは冒頭述べましたように2010年の供用開始を目指し、鋭意工事が進められておりますが、今日の状況をつくる上で、石原知事の

果たした役割は極めて大きなものがあったと考えております。都は迅速な再拡張事業の推進をサポートするために、神奈川3団体とともに合計1,300億円、東京都分1,000億円の無利子貸付の協力を行っているところでございます。また再拡張後の羽田空港の運用について、国と都・関係県実務者分科会などを通じて、国際線発着枠の拡大やペリメーター規制の撤廃を求めてきたところでございますが、先般昼夜合わせて6万回の国際線発着枠の確保と、北京、台北、香港までの就航が認められることとなりました。都としては引き続き昼間の3万回の国際線発着枠をさらに拡大することと、それに伴うシンガポールやバンコクなど、アジアの主要都市へのさらなる就航拡大を求めていきたいと考えております。

次に、空港利用の利便性を高める空港アクセスの向上に取り組むことが重要でございます。7ページでは、鉄道による空港アクセスの改善のため現在工事が進められております、日暮里駅と蒲田駅の総合改善事業について表示をしております。8ページでは、道路による空港アクセスで特に重要と考えられます国道357号を示しております。湾岸高速はつながっているわけですが、側道部分の一般道の国道357号は、この赤で表示しました東京港トンネルと多摩川トンネルが現在のところまだ未整備でございまして、羽田の道路アクセスを著しく阻害している状況でございます。

9ページをごらんいただきたいと思っております。ここでは横田基地の軍民共用化の必要性を述べております。3,350メートルの滑走路で、現在ヘリも含めて年間3万回程度しか使われていない横田基地におきまして、青森県の三沢、また小松でできている軍民共用化ができないわけがないと考えております。日米両政府による協議は継続されておりますので、粘り強い交渉により国と連携して軍民共用化の実現を目指してまいりたいと思っております。

10ページをごらんいただきたいと思っております。空港と連携した地域の発展に向けた取り組みでございますが、東京都は2016年のオリンピック開催を目指しております。東京がそれにふさわしい21世紀の成熟都市のモデルとなるべく「十年後の東京」という長期ビジョンを描きまして、その実現に現在取り組んでおります。首都圏空港の強化はそのための最も基本的な条件と考えております。1都3県で3,500万人の人口を抱える首都圏におきまして、効率的なヒトやモノの流れを実現することは、都市活力の源泉でございます。そのためにも首都圏空港と3環状道路などの道路ネットワーク、世界的に見ても稠密な鉄道ネットワーク、さらには港湾を結びつけて、世界有数の大都市圏を支える交通物流

ネットワークの構築を目指していくことが必要だと考えております。

羽田の国際化は、都市機能の強化に大きな効果があると考えられます。例えば国を挙げて進めようとしております国際金融拠点の強化や、著しい伸びを示しております外国人旅行者などのための観光機能の強化などを図ることが可能だと思っております。

12ページには、空港と3環状道路などにより地域間交流が活性化され、広域多摩エリアが、多摩シリコンバレーとも呼ぶべき中核的な開発・事業化拠点として発展する将来イメージを描いております。

13ページには、羽田空港の沖合展開事業により生まれた53ヘクタールの空港跡地利用基本計画を掲げてございます。空港を生かす、空港と連携する、周辺と調和するの3点を基本的視点として整備を図っていくこととしておりまして、国と地元、区との三者で実現に向けて連携して取り組んでまいりたいと考えております。

14ページに航空分科会に対する要望を掲げてございます。読み上げさせていただきます。「首都圏空港の機能を強化するため、以下を基本方針に明確に位置づけていただきたい。羽田空港の再拡張・国際化の早期実現。利用者の立場に立った使いやすい空港とするため、羽田空港におけるさらなる昼間の国際線の増加や、アジアの主要都市への就航拡大、空港アクセス整備の推進。羽田空港における空港容量の拡大に向けて、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度から可能な限りの検討。首都圏の空域を一体的に管制できるようにするため、横田空域の全面返還を実現。首都圏の空港機能を補完し、首都圏西部地域の航空需要に対応するため、横田基地の軍民共用化を早期に実現」。

記載しているのは以上でございますが、これ以外に、空港の整備運営上の配慮事項を3点補足させていただきます。1つは、都は伊豆諸島など離島路線を抱えております。その維持、存続のための国の支援をぜひ引き続き求めたいと思います。2点目として、航空事故は重大な結果を招きます。あらゆる手段を通じて安全確保を図っていただきたいと思っております。あわせて先ほども議論にございましたが、震災時の羽田空港の液状化対策は発災後の機能回復という面で不可欠でございます。これについてもよろしくお願ひしたいと思っております。羽田沖合展開事業により、航空機騒音の環境基準を現在完全にクリアしております。今後も環境等の調和が保てる空港運営に十分留意していただきたいと思っております。

以上で東京都からの説明を終わります。ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございました。

それでは次は千葉県からご説明をお願いします。

【千葉県】 千葉県副知事の植田でございます。本日は発言の機会をいただきましてありがとうございます。

それではお手元の資料に基づきまして、空港法基本方針に関する事項についてご説明させていただきます。

まず資料の3枚目、1ページとなっておりますページをお開きください。最初に成田空港の地域における役割についてのご説明でございます。

成田空港は、現在年間3,500万人の旅客が利用し、220万トンを超える貨物を取り扱う世界有数の国際拠点空港でございます。我が国はもとより空港周辺地域の経済を支える重要な役割を果たしております。そして本年5月には開港から30周年を迎えて、今や地域に密着した存在となっているところでございます。

資料の右側中段あたりに空港内従業員総数というのがございますけれども、地域から空港内の関連事業所に勤務している従業者数は、平成17年11月現在で全体4万7,000人ございます。そのうち千葉県内から約85%、4万人の方が、またその59%に当たります2万3,000人の方が地元9市町から勤務しているという状況になってございます。このことから、空港と地域はまさに不可分な関係にあることがご理解いただけるのではないかと考えております。

また成田空港は世界有数の国際空港としての機能を有していることに加えまして、内陸空港として海上空港にはない多くの可能性を有しておりまして、この可能性を生かした都市づくりを現在進めているところでございます。具体的には、現在空港周辺に41社、45箇所の物流施設が整備されておりまして、国際拠点空港としての優位性を生かした国際ビジネスが展開されているところでございます。今後も成田からアジア各国、あるいは日本国内に商品を発送する国際物流拠点として、またこれを足がかりとして新しい産業集積地域としての発展を期待しているところでございます。

また国際空港が近くにあるということで、柏市でございますけれども国際学術研究都市、あるいは木更津市のかずさアカデミアパークというのがございますが、このような国際学術拠点あるいは幕張メッセなどコンベンション施設などがございますけれども、多くの国際会議やイベントがここで開催されておりまして、その波及効果は全県に広がっているところでございます。

加えて成田空港周辺には観光資源が豊富にございます。里山、里海、個性あふれる海岸線など豊かな自然が残っておりまして、また近くに成田山新勝寺ですとか江戸情緒のあふ

れる佐原など、古き日本の町並みや文化財に触れる場所も多うございますし、野菜、魚、肉など新鮮食材を生かした料理を堪能することもできるということで、空港周辺に宿泊する年間約145万人の外国人や、年間約600万人のトランジット客をターゲットとした観光振興も近年大きく発展してきているところでございます。

このように成田空港は、空港周辺地域の、また千葉県全体の振興に大変大きな役割を果たしておりまして、今後も県として国際的なビジネスと、心からくつろぎ楽しんでいただける環境が両立する、ナリタならではの魅力ある国際空港都市づくりを推進していきたいと考えているところでございます。

続きまして、近接空港間、成田と羽田の役割分担その他連携の確保についてということで、2ページをお開きいただきたいと思います。まず成田と羽田の役割分担についてでございますが、グローバル化が進展する中でより増大し続ける首都圏の国際航空需要への対応などを考慮した場合、国際線の基幹空港である成田空港とそれを補完する羽田空港を有機的に連携させることが重要であると考えてございます。その意味で、本年6月のいわゆる骨太の方針に盛り込まれました、2010年における首都圏空港の国際航空機能の拡充について、成田の2万回と羽田の昼夜6万回を一体的に活用し、24時間化を実現することで最大化を図るという考え方につきまして、本県として、もちろん騒音影響への懸念から今後飛行ルートなど確認すべき課題は多々抱えてはございますけれども、その方向性については理解できると考えているところでございます。

そして、首都圏空港の機能の一体化を図る上で急ぐべき課題として、成田と羽田あるいは都心との交通アクセスの改善がございまして、このことによって、両空港の機能の有機的連携を強化していくことが、大変重要であると考えているところでございます。この2ページのところにございますように、県内では現在、成田新高速鉄道、この赤いラインで書いてあるものですが、それから北千葉道路、緑ですね、圏央道、これは青ですが、などの交通アクセスの整備が進められております。ただ成田・羽田間の時間短縮にはさらなる改善策が必要でございまして、成田新高速鉄道の活用を前提とした短絡線の整備ですとか、東京駅との乗りかえ機能の強化、アクアラインの値下げなどの施策について、今後、国、関係自治体と実現に向けて協議していきたいと考えているところでございます。

続きまして3ページにまいりまして、空港と連携した地域振興に向けた取り組みについてでございます。本年1月、成田空港の周辺4市5町は、今後の成田空港と地域づくりのあり方について検討するために、「成田国際空港都市づくり推進会議」というものを設け

たしました。首都圏空港の処理能力の限界が言われている中で、成田空港のポテンシャルを積極的に受けとめまして、空港とともに発展を目指そうというものでございまして、成田空港のこれまでの歴史的経緯を踏まえれば、まさに画期的な出来事であると考えております。この推進会議は、成田空港を共通の財産として活用し、地域と空港が共生・共栄する魅力ある国際空港都市を目指すことを基本理念にいたしまして、成田国際空港都市づくり9市町プランの策定に着手いたしまして、具体的な検討を進めております。また県でも市内に「国際空港都市づくり市内連絡会議」というものを設置して、この推進会議に支援協力を行っているところでございます。

またこれと平行しまして推進会議では、成田国際空港株式会社から示されました発着回数30万回の可能性について、経済波及効果などプラス面と、騒音等マイナス面の双方から、調査の実施ですとか検討の方向について協議するなど、具体的に動き始めているところでございます。国、空港会社におかれましても、推進会議の目指す国際空港都市づくりについて積極的な支援をお願いしたいと考えているところでございます。

続きまして4ページにまいりまして、空港の整備、安全対策等に対する要望ということで5点掲げさせていただいております。最初に空港の整備等でございますが、これも改めて申し上げることでもないですが、現在成田空港では、空港会社によって2010年3月の供用開始に向けて平行滑走路2,500メートル化の工事が順調に進められております。これによって、年間発着回数も20万回から22万回に増えるということでございます。まずはこの確実な完成に向けて、引き続き努力をお願いしたいということでございます。また先ほど申しました成田国際空港都市づくり推進会議において、発着回数30万回の可能性の検討が進められておりますけれども、検討にあたっては、例えば管制運用上の問題など国のほうでの専管事項も含まれておりますので、この点でも国の一層のご協力をお願いしたいと思っているところでございます。

2点目が環境対策、共生策の確実な実施ということでございます。成田空港は内陸空港であるがゆえに、騒音下の住民は将来にわたって航空機騒音の影響を受けながら生活し続けることを余儀なくされるわけですけれども、今後も国際拠点空港としての機能を十分に発揮していくためには、地域の理解と協力は不可欠でございます。そこで、これまで長年にわたり地域と空港の間で積み重ねてきた約束事が遵守され、また将来の増便の可能性を踏まえた環境対策や地域共生策が確実に実施される旨を、ぜひ今回作成されます空港設置に関する基本方針に定めていただきたいと思いますと考えております。またこのことは、近く予定さ

れております空港会社の完全民営化にあたって地域の最大の懸案、不安でもございますので、近く予定されております空港法の改正規定の中でも明記していただきたいと考えているところでございます。

3点目は、成田・羽田間のアクセス整備でございます。先ほど申し上げましたとおり両空港の有機的な連携を図る上で、アクセスの一層の改善が喫緊の課題と考えてございます。現在進められております成田新高速鉄道や北千葉道路、圏央道などの一層の整備推進や、アクアラインの料金値下げ、さらには成田新高速鉄道と接続する鉄道を活用した、羽田空港とのアクセス時間のさらなる時間短縮に向けた対策などについて、積極かつ速やかな対応をお願いしたいと思っております。

4点目は航空機事故、事件への対応でございます。近年、世界各地でテロが発生し、また国内でも航空機事故が発生している状況がございます。幸いにも成田空港では開港以来大きな航空機事故が起きておりませんが、周辺住民は常に事故への不安と向かい合って生活しているところでございます。引き続き関係者に対する徹底したご指導をお願いしたいと考えているところでございます。

5点目は、成田国際空港株式会社への外資を含んだ資本規制についてでございます。成田空港は、今日まで地権者をはじめ多くの地元関係者の方々の努力とご協力によって支えられ、発展してきたところでございます。成田空港の完全民営化に向けた規制のあり方について、現在国の研究会で議論されているということでございますけれども、県といたしましては安全保障ですとか災害対策、危機管理などの視点から、また長年にわたり培ってきた地域と空港との共生関係を維持していくためにも、外資を含んだ資本規制は必要であると考えているところでございます。

最後に5ページ、航空分科会審議に対する要望でございます。この図は、現在の羽田空港に着陸している飛行機のルートについて、風向き別に航跡図をつけさせていただいたものでございます。ほとんどのルートが千葉県の上空を飛行していることがご理解いただけると思います。このような現状を踏まえまして、先ほどから申し上げておりますが騒音の軽減等、羽田の飛行ルート下における環境影響について十分配慮していただきたいということでございます。ここでは羽田の飛行ルートの図だけを示しておりますけれども、これに限らず空港問題につきましては、各地域、各空港ごとに意外と知られていないことも含めましてそれぞれさまざまな特殊事情がございます。千葉県においては、改めて申し上げるまでもないですけれども大きな歴史的な経緯というものがございまして、また成田空港

については今申し上げた歴史的経緯がございますし、羽田空港についてはこの航空路もそうですし、あるいは東京湾の漁業への影響ですとか、あるいは空港拡張に伴う山砂の問題等々、羽田空港を原因とするいわゆる負の要素の多くの部分を、千葉県の住民がこうむっているという特殊事情もございます。いずれにいたしましてもそれぞれの空港圏、地域ごとに特殊事情がございますので、航空分科会の皆様におかれましては今後ともこれらの特殊事情を十分ご理解、ご認識いただいた上で、我が国の航空政策に係るご審議を行っていただきたいということでございます。

長くなりましたけれども、以上で千葉県としての意見、要望についてのご説明をさせていただきます。どうもありがとうございました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは神奈川県からご説明をお願いいたします。

【神奈川県】 神奈川県副知事の羽田でございます。今日は貴重な時間をいただきましてありがとうございます。

それでは、「首都圏空港のあり方について」という資料を用意いたしましたので、その1ページをお開きいただきたいと思います。

まず、「はじめに」であります。成田と羽田の首都圏空港の機能の強化は、我が国の国際競争力の強化に欠かせないものと考えております。特にその下にありますように、羽田の再拡張・国際化は、利用者の利便性の向上や地域経済の活性化に大きく寄与すると期待しております。その早期実現を図るため、先ほども東京都さんからお話ございましたが、東京都、神奈川、横浜市、川崎市では、新設滑走路など整備事業費に対して、総額1,300億円の無利子貸付による資金協力を実施しております。また神奈川県では「インベスト神奈川」という産業集積促進方策を実施しており、これを活用した研究開発型企業と海外企業とのビジネス展開により県内経済が活性化されることが期待されています。さらに羽田の再拡張・国際化を見据え、観光振興では、本日〇〇委員がいらっしゃいますが、静岡県、山梨県と連携しまして、「富士箱根伊豆国際観光テーマ地区」の取り組みなどを進めているところでございます。

下段をごらんください。「神奈川県が考える首都圏空港の課題」でございます。本日はこれに沿って、首都圏空港の国際航空機能のさらなる強化として、「成田・羽田の一体性を高めるアクセス改善」、そして「羽田空港の国際化の一層の推進」、さらに「国際航空機能の強化により増加するヒト、モノ、情報の流れの対応」として、「空港機能を補完する新たな

交流拠点の形成」について意見を述べたいと考えております。

続きまして2ページをお開き願いたいと思います。まず、「成田・羽田の一体性を高めるアクセス改善」でございます。言うまでもなく、首都圏における空港機能の強化・充実は、最優先で取り組むべき国政上の重要課題でございます。現状では、特にその下の二重囲みにありますように、成田・羽田を一体的・有機的に運用することが極めて重要であり、下の矢印で示しましたように時間面と運用面の両方から、一体性を検討していく必要があると考えております。

このうち、ここでは時間面での一体性について述べたいと思います。右上の図をごらんください。都心と両空港とのアクセス改善に向けて、現在幾つかのプロジェクトが進められております。特に、成田新高速鉄道が整備された場合、日暮里と成田間の所要時間は大幅に改善されることとなります。しかしながら右下のグラフに示しておりますが、成田新高速鉄道が整備されたとしても、そのままでは現況を示す青いグラフと整備後の赤いグラフが同じ高さになっており、羽田や横浜方面からの所要時間はそれほど改善しないと考えております。左下の二重囲みにありますように、成田新高速鉄道と都営浅草線、京急両線をつなぎ、将来的には両空港の所要時間を50分台とするため、国土交通省でも来年度から本格的な検討に着手すると伺っておりますが、ぜひとも、実現に向けて基本方針に盛り込み、強力で推進していただきたいと考えております。また将来的にはさらなる時間短縮が不可欠ですので、成田と羽田を結ぶ超高速鉄道、リニアあるいは新幹線などの整備を首都圏の国際競争力を維持・強化するための有効な手段として検討を始める時期に来ているのではないかと考えております。

続きまして3ページをお開き願います。「羽田空港の国際化の一層の推進」でございます。先般発表された「拡充プラン」は、羽田の国際化について、はこれまでの考えを変えて大きく前進した内容となっており、神奈川県としてはこのプランについて評価をしているところでございます。しかしながら、矢印で示しました四角囲みのように、利用者のさらなる利便性の向上や成田における国際線枠の不足をカバーするためには、その下の二重囲みに記載してある点を今後検討していく必要があると考えております。1つは時間価値の高いビジネス客などの利便性の向上のためにも、国際線のネットワークについて、整備新幹線の状況も踏まえた見直しを行い、羽田の昼間の国際線についてなお一層の充実をさせていく必要があると考えております。また就航先としては、特にビジネス需要の高い、ASEAN諸国を含むアジア太平洋地域の主要都市をカバーしていただきたいと考えておりま

す。さらに深夜早朝時間帯の活用にあたりましては、移動手段確保のため、空港と各都市を結ぶ公共交通機関の導入や、空港近接地域に宿泊施設を含めた交流拠点を形成することが必要であり、ぜひとも国の主体的な取り組みをお願いしたいと考えております。

次に図の下の囲みをごらんください。10年後の課題として、首都圏の空港容量は再び満杯になると予想されております。さらなる空港容量の拡大策の検討にあたりましては、国の責任で騒音問題などに十分配慮していただくとともに、その下の囲いにありますように、関係自治体との十分な調整をお願いしたいと考えております。また今後策定される基本方針では、成田・羽田を中心に今後開港予定の富士山静岡空港や茨城空港、軍民共用化の検討が進められております横田など、首都圏空港全体の状況を踏まえて10年後の青写真を描いていただきたいと考えております。

続きまして4ページをお開き願います。「空港機能を補完する新たな交流拠点の形成」でございます。「拡充プラン」の実現によりまして、国が当初示しておりました年間旅客数約700万人、年間貨物量約50万トンという想定から大きく増加すると予想されております。こうした国際航空機能の強化により、増加するヒト、モノ、情報の流れを受けとめるためには、空港周辺の交通基盤を整備するとともに、新たな交流拠点の形成が必要となります。こうしたことから神奈川県、横浜市、川崎市では、地図にありますように、空港対岸を対象エリアとして「神奈川口構想」を推進しております。これは資料左の中ほどに記載してありますとおり、羽田の再拡張・国際化に伴う効果を県経済の活性化につなげることを目的としたものでありますが、同時に空港機能を補完するものと考えております。空港側の大田区においては空港の跡地利用を検討されている状況ですので、今後、神奈川口構想との連携が図られるよう調整してまいりたいと考えております。

次に5ページをお開き願います。ただいま申し上げました神奈川口の内容についてですが、大きく「多摩川を渡る連絡道路の整備」と「神奈川口の交流拠点の形成」の2つの取り組みを進めております。連絡道路の整備に向けた取り組みとしては、表題の下にありますように、現在、羽田空港側の空港跡地の土地利用との整合を図りつつ、国交省関東地方整備局が事務局を務める「京浜臨海部基盤施設検討会」において、概略ルート・構造案の早期の合意に向けて、引き続き検討を進めております。この連絡道路の整備による効果といたしましては、資料左側の吹き出しにありますように、「東京湾岸地域の連携強化」、「羽田空港周辺の一般道路交通の整序化」、「羽田空港へのアクセス改善」が期待されており、神奈川側だけでなく、首都圏全体の交通の改善にも大きく効果があるものと考えております。

す。

次に、交流拠点の形成に向けた取り組みといたしましては、神奈川口構想の中核的地区である「殿町3丁目地区」における適切な土地利用、都市基盤整備等の誘導を図るため、川崎市が「殿町3丁目地区整備方針案」を公表しております。この整備方針案では、今後連絡道路計画に配慮しつつ羽田空港への近接を生かし、資料下に2つの楕円がございますが、左側の研究開発・業務・商業・レクリエーション、交流機能を主体としたゾーンと、右側の臨空関係産業や物流機能等を主体としたゾーンによる拠点の形成を目指しております。資料に記載はございませんが、臨空関係ゾーンの右側の白いところに、もう既に全日空が機内食等の工場の建設を進めるべく環境アセスに入っているところがございます。

最後に6ページをお開き願います。このページではこれまで述べてまいりました神奈川県主張をまとめさせていただいております。

1点目の「成田空港と羽田空港の一体的運用」については特に時間面での一体性が求められることから、将来的には超高速鉄道による高速アクセスの整備が必要になってくるということがございます。

2点目目の「羽田空港の国際化の一層の推進」については、昼間の国際線の一層の充実が必要であり、特に就航先としてASEAN諸国を含むアジア・太平洋地域の主要都市をカバーする必要があると考えております。また国の主体的な取り組みにより、深夜早朝時間帯における公共交通機関の導入や、交流拠点の形成が必要であると考えております。さらに、空港容量の拡大策の検討にあたっては、国が責任を持って騒音問題等に十分留意していただくとともに、関係自治体との十分な調整をお願いしたいと存じます。あわせて首都圏航空全体を踏まえて、10年後の青写真を示していただきたいと存じます。

そして3点目でございます。特に神奈川県がお願いしたい項目でございますが、「空港機能を補完する新たな交流拠点の形成」として、神奈川口構想を推進しております。先ほど申し上げましたように、「拡充プラン」を実現すれば、国の試算より、旅客数、貨物量が大幅に上回ることが予想されます。そこで、増加するヒトやモノなどを円滑に受けとめるために、神奈川口構想の実現に向けて、多摩川を渡る連絡道路を整備するなど、空港アクセスの改善が不可欠であります。

資料の一番下をごらんいただきたいと思います。これまで国の政策では、空港そのものの整備に重点的に取り組んでこられましたけれども、空港の整備に伴い、増加するヒト、モノ、情報の流れを受けとめるための周辺整備にこそ、国の主体的な取り組みをぜひとも

お願いしたいと考えております。今後策定される基本方針では、神奈川口構想のような空港に必要な交流拠点やアクセスの整備は、国が主体となって取り組むことを位置づけるよう、ぜひお願いしたいと存じます。

以上で神奈川県としての説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

3自治体からのご説明が終わりましたので質疑に移りますけれども、時間の配分がございまして、今38分ぐらいなんですけれども、大体12時を目途にこのヒアリングの質疑を行いたいと思います。よろしくお願いいいたします。

どなたかご質問、あるいはご意見等ございましたら、いかがでございましょうか。

【委員】 東京都さん、千葉県さん、神奈川県さんとそれぞれご説明いただきましたけれども、共通しているのはやはり成田・羽田をいかにアクセスでうまくつなぐかということに尽きると思うんですね。それでいろいろ新高速鉄道ができたり、あるいは地下鉄につなぐといろいろありますけれど。これだけ切望している課題はもう少しドラスチックに、例えばリニアモーターで羽田と成田をつなげないかという構想がむしろ出てこないのが、僕は不思議なんですね。既にJR東海さんが東京・大阪をリニアでつなごうという構想、そういう時代ですよ。そうしますと多分リニアですと、成田・羽田は10分か15分ぐらいでつながると思うんですね。そうすれば完璧に成田・羽田なんていうレベルじゃなくて、新しいメトロポリタンエアポートとなると思うんですね。そういうことが、すぐとは申しませんが、やはり構想としてあってもいいのではないかということでありまして。これは別に質問じゃなくて、それぐらいドラスチックなことを私は一委員として申し上げておきたいと思います。

なぜそういうことを言うかというのと、今、海外旅行に行く人は出国率が14%ぐらいですけれど、首都圏とかあるいは東名なりでもっているのであって、地方は5%ぐらいなんですね。これはどういうことかというのと、やはり乗り継ぎが非常に不便なんですね。成田乗り継ぎで海外に行く、その逆、これは非常に不便なんです。これはますます人口が都市に集中化していきますから、だんだん格差が出てくると。それに比べて例えば韓国なんかはハブ機能を持っていますし、あるいはシンガポールもバンコクもそうですから、そういうグローバルな人の流れで考えますと、やはり成田・羽田というのはきちっと一体運営ですね、文字どおり一体運営をするためにはここを強くつなぐと。そういう意味ではもちろん今考えられるベストを尽くすのは結構でございましてけれども、将来的にはやはり直接リ

ニアをつなぐというような構想があってもいいのではないか。ということを申し上げておきたいと思います。

【委員】 東京都さんと神奈川県さんにお伺いしたいということに、結局なるんですけど。東京都さんの資料で3ページにニューヨークとの比較がありまして、これはもう1つティダボロ空港ってあるんです。ニューヨークは4空港で150万回ぐらい年間処理している。しかし遅れがひどいものだから、その遅れをどう減らすかということを一生涯懸命この10年ぐらいかけて検討していて、これはもう地域としての取り組みですね。向こうにはNEPAという制度がありますから、住民の説明会を百何十回もやってみたり、いろいろなことを長い時間をかけて地域がやる。しかし遅れ問題は国としてもゆゆしき問題ですから、国が責任を持ってもちろん対処していくということでやっているわけです。

きょうのお話で、羽田がまた足りなくなる、首都圏の容量がさらに必要だというのは私も同感であります。やはりこの先進めていくと、ニューヨークは何故できているかといったら、ほとんど陸上を飛んでいるから、内陸ルートを飛んでいるからでありまして、羽田が先ほどもありましたように、今後容量を増やすためには、やはり内陸ルートをどう活用するかという議論に踏み込まざるを得ない。これは世界的に見ても当然だと思うんです。けれども、一方で騒音は国が責任を持つ問題だというふうに神奈川県さんが何度か言われていたので逆に気になるんですが、自治体としてもまさに国際化をどんどん進めるべしとか、もっと容量を増やすべしとかいうお考えがあって、一方でその地域でいかに騒音問題等についても対処していくかという両方が示されていると、私なんか納得できるんです。なるほど。確かに言うておられること、要求と、自分たちがやろうとしていることが合致しているねということなんです。けれど、一方は国だけで何とか解決しろ、だけども我々としては国際化をどんどん進めてほしいんだと、進めるべきだと。進めるべきについては確かに私も同感ではありますけれど、その容量を増やすことにおいてはどうしても、その地域の騒音問題についてもっと積極的に加担して、あるいは日本にはそういう制度がないと申しましたが、ほかの国ではそういう制度をつくりながらやっているところもありますので、そこはやはり国の立場でやるところはあるわけですけど。ただ、騒音問題は我々は知らないというふうにも聞こえるものですから。特に羽田は千葉の上を通るというお話もありましたが、一定高度を確保する中で、東京都の上も当然飛ぶだろうし、あるいは過去に議論があったような都心の北側から入ってくるようなルートについて、低騒音機材、あるいは小型の機材であれば今の時代可能なのではないかという議論もあり得ると思うん

ですね。そういうことに対して自治体さんとして、どういう立場、あるいはどういうお考えで今後進めていくべきだと。これを全部国がやればそれでいいんだということなのか。そのあたりについてご返答いただけると大変、今後の議論にとっても参考になると思いますのでよろしくをお願いします。

【東京都】 空港容量の拡大を目指すということと、飛行ルートについて現状のままというのは矛盾するんじゃないかと。やはりそこではもっと柔軟に物を考えて、ほんとうに空港容量の拡大を自治体側としても目指すべきじゃないかと。こういった議論で都心上空ルートをもう少し飛べるようにできないかという話があるということは、当然私どもも認識しています。ただ1つだけ、やはりこれはご理解いただきたいと思うんですが、羽田はかつて環境基準を満たせなかった、住居地域ではW値で70というものを満たしていかなきゃいけないわけですが、非常に市街地が近接しているためにそのすぐそばを離陸直後あるいは着陸直前の飛行機が飛ぶと、非常に大きな騒音が生じてしまうと。そういう問題に着目して沖合展開事業を、最初の拡張事業が行われたと。今はそれが全部クリアできるような状態になっていると。我々も環境と調和した形で空港容量をいかに拡大するかという議論を決して否定するつもりはございません。ただその場合に、やはり定性的にちょっとならでるんじゃないとか、何かその辺は別に対処するとして、もっと飛ばせるようにすればいいんじゃないかという議論になると、これはちょっと十分条件が提示された議論にならないんじゃないかと。我々としてはやはり定性的な議論じゃなくて定量的に、こういう形でやればこういうふう環境基準も守られ、近接した市街地においても十分環境との調和が図れるんじゃないかというあたりを提示しながら議論を進めていかないと、これは社会的にも納得できる議論ができないんじゃないかと。そういう方向でこれからは検討していくということについて、決して我々としてはやぶさかではないと、そういう立場があります。

【神奈川県】 一方で国際化あるいは容量の拡大という話の中で、騒音問題は矛盾するわけですが、今東京都さんからも話がございましたが、私どもとしても、やはり状況によっては、県としても関係自治体あるいは県民の皆様の理解をいただきながら、いろいろな飛び方はあるわけですが、そういった時点に来たら改めて対応を検討していかなければならないと考えております。以上でございます。

【委員】 神奈川県さんにちょっと伺いたいんですけど、羽田空港が国際化すると、当然国際貨物が入ってくるということがあり得ると思いますけれど、その場合の貨物の関

連施設の整備が、神奈川口構想の中に入っているかということをお伺いしたいと思います。

【神奈川県】 先ほどご説明しました資料の5ページで、臨空関連・産業支援ゾーンということで、今、川崎市が殿町3丁目地区の整備方針というのを公表してございますが、この臨空関連あるいは産業支援ゾーンといったところに、今お話のものを誘導していきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

【委員】 すみません、どこのことですか。赤い印のこの辺でしょうか。

【神奈川県】 そうです、楢円のところでですね。

【委員】 このアクセスは将来どういうふうになると考えていますか。この川を渡るような道路を整備して、ここに直接行けるということと、国際貨物地区がPFI事業で空港のほうにできますので、そことも直結するような構想になっていると考えてよろしいですか。

【神奈川県】 先にご説明しました関東地方整備局に事務局を務めていただいている「京浜臨海部基盤施設検討会」の中で「上流側」「中央」「下流側」と3つの矢印が示してございますが、このいずれかに連絡道路を整備していきたいという構想を持っておりまして、今後関係する国あるいは東京都さん、大田区さんとも連携をとりながら調整を図っていきたいと考えております。

【委員】 首都圏空港のほんとうにとてつもない大きな構想で、国際的になかなか夢のある構想だと思います。お聞きしたいのは、羽田・成田の有機的連携という言葉があったり、あるいは一体的運用、一体的運営と、少しずつ東京都、千葉県、神奈川と少しずつニュアンスが違うのかなと思うところがあるんですけども。一体的運営なのか、それとも有機的連携なのか、その辺少しずつの温度差のところを最初どういうふうに持っていきたいと思っていられるのでしょうか。それぞれ経営主体とか運営主体が現在は違うわけですけども、将来はもっと大きな一体的な運営、ポートオーソリティみたいなものをつくろうとか、そういうところまで持っておられるのかという点もお聞きしたいと思います。

【分科会長】 各自治体に。

【委員】 そうですね、状況的には。

【東京都】 私ども自治体の立場から、経営のあり方として完全に今は国が経営をされている羽田と、成田の会社で経営されている状態をどう統合すればいいかどうかというあ

たりについては、私どもとしてはなかなか今の段階でご意見を申し上げる立場にはないのかなと。むしろ我々が有機的連携で首都圏の航空サービスをもっとレベルアップすべきじゃないかというのは、どちらかという今までの使い方が、例えば成田は国際線の基幹空港であるということで国内線はほんとうに限られたトランジットを飛ばし、基本的に国際線はすべて成田であると。で、国内線は羽田に、基本的にはチャーターなどを除いては入れない、そういう形で羽田はもう国内線だけだと。そんな形で非常に明確な、ある点で役割分担であるんだけど、逆にそのことが、空港の使い勝手だとか有効利用という観点からは非常に大きなデメリットだったのではないかと。そういうものを改善していかなければいけない。そういう今までのようなやり方をとっていると、夜間は国際線が首都圏には一切入れないような状態があったわけですね。そういったものを羽田の再拡張・国際化に合わせて、夜間の首都圏への国際線の就航ということが可能になった。そうなれば我々としては、羽田と成田は位置的には離れているけれど、首都圏の空港としてはその両者が、2つが一緒に相まってお客さんに対する航空サービスを提供できる状態をつくると。まず我々としては、そういう状態を今つくっていく段階だろうと考えております。

【千葉県】 千葉県でございます。今、東京都さんがおっしゃったことに尽きるのではないかと思います。表現について有機的連携、あるいは一体的運用ですか、それぞれ違うということも私は今初めて気がついたようなことでもございまして、3都県で基本的な部分で考え方が違うということはないと思っております。

それから経営主体につきましても、基本的には私どものほうでどうこうということは一義的でないのではないかと思いますし、先ほど申し上げたようにアクセスの改善等含めて、どういうふうに関空港あるいは首都圏全体の空港が、両者の方にとって利便性の高い空港として活用されていくかということが焦点だと思っております。

以上でございます。

【神奈川県】 言葉の使い方はいろいろあるわけでもございますが、やはり24時間フル活用するということが両空港が一体的に運用していくことがポイントになってくるのかなと考えてございます。言葉の違いだけで、もう考え方は一緒でございますので、ぜひご理解いただきたいと思っております。

【委員】 きょうお話を伺っております、首都圏空港とか非常に皆さん広域的に問題をとらえておられるということはおわかりました。その中の現に存在する羽田と成田、一体的か有機的かは別にして、そういう方向に進んでいるということもよくわかりました。

先ほど東京都の方が言っていたように、例えば騒音の問題で言えば、定性的な議論だけじゃしょうがないので、定量的な議論も要するという、これも私もそのとおりだと思います。で、今もお話があったように合わせて24時間運用もいいと思うんです。

問題は、住民の立場からいうと非常に素朴な疑問で、航空機は一々、行政区画を意識して飛ばないと思うんですけれど、何で自分たちの県あるいは都の上は飛ぶけれど、あつちは飛ばないんだというあれが当然でてくると思うんですね。それで、それぞれの自治体として有機的、一体的どちらでもいいんですが、そういう定量的な騒音問題に限りませんけれど、騒音問題の例で言えば、定量的な問題を議論する、調整する場が現にあるのか、あるいはこれからつくるのか、その辺はどんな感じでしょうか。もう十分やっているのか、さっきも〇〇委員がおっしゃったようにそれは国が考えることだというわけにもいかないような気がするんですけれど。どなたでも結構ですけれど、自治体側としてそういう調整、議論する場についてどうお考えですかというのが質問です。

【東京都】 今、先生がおっしゃったような住民意識で、先ほど植田副知事からもお話がございましたけれども、千葉県さんには大変そういう面ではご負担をおかけしている部分があって、羽田の再拡張・国際化をいかにして実際に進めていくかという議論をやるために、国と関係自治体とで羽田の協議会というのを平成15年、16年ぐらいでしたか、つくって議論をしております。そのときにやはり千葉県さんからは、特に堂本知事が騒音も分担ということを強く訴えられていて、そういったところで国交省さんから具体的データを出していただきながら議論をしてきた経緯がございます。

いろいろなシミュレーションをやった結果、羽田がなぜこれほど都心に近いところで非常に回数の多い飛行、発着をうまく受けとめられているかということ、やはりそれは非常に市街地に近接した位置にあるんだけれど、東京湾があるからなればこそでありまして、通常東京湾みたいな空閑地がなければ、市街地との間にはもっと緩衝地帯をもうけなければ絶対運営はできないはずだと。ただ、羽田は片側とはいえ東京湾があるから、それが何とかギリギリできる。騒音をすなわち東京湾に落とすことによって生活環境のギリギリの水準を保つことができるという、そのような議論があったわけです。さりながらやはり千葉県さんのほうにどうしても、東京都側のほうは市街地がくっついているがゆえに、そっちに飛んでいこうとすると、それはもう許容できない騒音が落ちてしまう。じゃあ、東京湾をうまく使って高度を稼いで、千葉県さんの上空を飛ばせていただく。といってもそうすると千葉県さんは非常に、さっきの絵ではございませんが集中する。それに対して千葉県

さんのご負担を少しでも軽減するためということで、国のほうから提案をいただいたのが、飛行の仕方についてできるだけ高度を稼ぐ飛行を工夫しようじゃないか、できるだけ1箇所集中しないように少し滑走路自体も振ろうじゃないかとか、そういう工夫を経て今のスキームができ上がっているというふうに理解しています。

ですから、少なくとも羽田の再拡張・国際化、2010年10月を目指す議論においては、そういうかなり厳しい議論は経て行われてきたと。じゃあ、その先のステップについてどうするかといったとき、同じような協議会の場を、あの協議会はまだ死んでいるわけではないと認識していますから、そういう場を使うことも可能ですし、また新たな場をつくることもあり得るかもしれませんが、当然のことながら首都圏全体としてそれをいかにうまく受けとめていくかという議論を経て、初めて住民の皆さんにも納得できるような形が描けるのではないかと思います。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 はい。

【委員】 ちょっと余計な心配をしているのかもわかりませんが、いろいろお話を聞いていますと、成田と羽田を一元的に、あるいは一体的に運用しようとか、あるいは広域的に考えようというお考えは大賛成なんですけれども、それぞれ各都県さんのお話を聞いていますと、それぞれ研究開発だとか事業化拠点だとか、あるいは神奈川口の整備だとか、東京都も千葉も神奈川県もそうなんです。これは余計な心配かも知れませんが、それぞれが競争して整備をするというのはいいと思うんですけれども、過大になったりということはないのかどうかとか、それぞれ3都県さんで協議をして、役割分担とかそんなものを協議されているのかどうか。いずれにしてもあちこちに競争して同じようなものをつくっても意味があるのかなのか、ちょっと私はそれもわかりませんが、そういうことが起きないのかどうか、協議されているのかどうかということについてお聞きしたいと思います。

【分科会長】 どなたかご回答があればお願いします。

【東京都】 例えば神奈川口構想については、例の橋の問題も道路の問題も含めて、関東地方整備局さんにいろいろご検討していただきながら一緒に検討するようなスキームになっています。当然近接した位置におけるインフラのつなぎ方であるとか、そういうことについては十分調整していかないとうまくいかない。ただ都市開発の部分については、初めから役割分担して計画を立てて、果たしてうまくいくのかどうか、神奈川ではたしかサ

イエンスパークのいろいろなプロジェクトを推進されたり、つくばはつくばでやっておられたりとか当然あるわけで、いろいろなビジネスにつながるような、あるいは先端的な研究開発や何かをやろうとするときには周りで何をやっているか、その中でいかに自分たちの独自性を打ち出せるかということをも十分考えながらやって、競争関係の中でやっていく。それがほんとうにバッティングするような状態になれば、これはまた協議とかそういうことがあるかもしれませんが、あまり初めの段階からそういう協議をして、私はこっちの赤い実をとるからあなたは青い実を食べてくださいというような話で、果たしてほんとうに活力ある圏域の都市活動が育てられるかということ、それもちょっとどうかなと。もう少し自由に闊達にやって、それで問題が生じたときに調整するというのがいいんじゃないかなと、勝手ながら考えております。

【委員】 競争しながらやらなきゃいけないというのはよくわかるんですが、広域的に考えるということは各都県の中だけで考えるということとはちょっと違うと思うので、もちろんおっしゃっている意味はよくわかりました。活力を出すためにはそれぞれ競争しなきゃいけないという部分と、今まで競争し過ぎたあまりに残骸が残ってしまったという部分もありますので、やはりその辺はよく、協調すべきところと競争すべきところをうまくバランスをとっていただかなきゃいけないと思っておりますので、よろしくお願いします。

【委員】 神奈川県さんにお聞きしたいんですけど、この神奈川口構想の件で、最後のまとめのところの最下段に「国の主体的な取り組みが必要」という言葉が出てくるんですけど、これは一体どういうことをイメージして、国の主体的取り組みというのはどういうことを期待しておられるのか。ここで言う国というのは、この会議の空港法絡みの国の役割を期待しておられるのか、そこら辺ちょっとご説明いただきたいんですが。

【神奈川県】 この中で記載をさせていただきましたけれども、空港の周辺整備につきましても、国が主体的に整備を進めてほしい。例えば先ほどありました連絡道路の問題についても国が積極的に進めてほしいということをお話しさせていただいたものです。先ほどゾーンのお話がありましたけれども、このゾーンについては、各自治体で誘致を進めていく、基盤整備については国がきちっとやってほしい、という意味でこういう説明をさせていただきました。

【分科会長】 まだご質問はあろうかと思っておりますけれども、時間が既に過ぎておりました、ほかに2つの関係団体からのヒアリングがございますので、この辺で質疑を打ち切りたいと思います。

各自治体の皆様にはほんとうにご協力いただきまして、ありがとうございました。感謝申し上げます。どうもありがとうございました。

それでは席の入れかえがあるので、若干お待ちいただければと思います。

(説明者の入れかえ中)

【分科会長】 それでは時間もございませんので、早速次のヒアリングに移りたいと思います。

続きまして、日本旅行業協会からご説明いただき、それで質疑ということになります。どうぞよろしく願いいたします。

【日本旅行業協会】 日本旅行業協会の理事長の柴田でございます。よろしく願いいたします。

お手元に配らせていただきましたが、9月1日から14日までトレインジャックということで「もっと！海外へ」ということで、日本旅行業協会として海外旅行の促進、空港利用の促進ということで、国がこれまで指導しておられましたビジット・ジャパン・キャンペーンに加えまして、今度はアウトへもさらに促進したいということで、そういうのをやっているというご紹介でございます。バッチもお配りしていますので、何かの機会にご活用いただければと思います。今後とも引き続きましてインバーン、アウトバーンといったものの促進、国内旅行の促進につきましても、皆様方のご支援、ご協力をよろしく願いしたいと思います。

それでは座ってご説明させていただきます。

ちょっと事務局とのすり合わせがずれてまして、カラー版で資料を用意させていただいたんですが白黒になっていて、まことに申しわけございません。

まず冒頭でございますが、日本旅行業協会といたしましては、旅客の視点、お客様の視点ということに基づきましてお話しさせていただきたいと思っております。

こういう場では珍しいんですが、国際標準で見まして、日本の空港は基本的にすべて合格点ではないかと思っております。ただ、羽田の国際線の待合室、免税売店は別にいたしまして待合室、そして地方空港のC I Qの関係、そしてビジネスジェットの受け入れの関係、この辺につきましましてはちょっとまだ欠けているところがあるのではないかと思っております。日本人消費者は大変ディマンディングでございまして、そういった意味からも私どものお話しする内容はかなりディマンディングな内容になっているかと思っております。翻訳する際には「うるさい」というふうに翻訳しないで、「要求水準が高い」と翻訳してい

ただきたいと思います。

それから紙の中には書いてございませんが、個人そして団体旅行、ビジネスジェットで利用されるお客様、こういった3種類のお客様に大別しておられるという前提で物事を考えていただきたいということを、3点目に申し上げます。

それから4点目としては、私どもは空港のどちらかという整備よりは運用面というふうに物事を考えておりました、そういう意味ではターミナル会社、航空会社、航空局、空港事務所、物販店、アクセス交通、セキュリティー会社、C I Q、こういったものがトータルとしてお客様の視点に立ってどういうふうに対応していただくのか、こういうことが基本的に重要ではないかと思っております。

資料に入ります。

まず旅行者にとっては空港は旅への玄関口であるとともに、その地域、国からの旅立ちの一步として大切な役割を担う。このため空港へ行くことに「夢」があって欲しい。また海外出張者には「やさしさとホスピタリティー」、観光旅行者には「夢」の実現へのワクワク感を演出していただくことも特に重要ではないか。このことはハードのみならずセキュリティー要員を含むすべての関係従事者の対応などのソフト面についても言えることではないか。またターミナル等施設のオリジナリティー、地域性というものも今後考えていただきたいというふうに思っております。航空局の対応も大変迅速でございまして、いろいろな意味で日々刻々改良されているところもございまして、そういう意味では若干リダダントに過ぎる、もう既に改良されている部分もあろうかと思っておりますけれども、事務局からいただいておりますヒアリング項目に沿いましてご説明をさせていただきます。

まず空港を利用するに際し重視するポイントについてでございますが、航空便の利便性、当然のことながら就航する定期航空路線と発着便数の多さ、国際ハブ空港との発着便数の多さというのが、航空便の利便性ということでは一番大きいのではないかと思っております。また空港アクセスの利便性という観点は、都心、市の中心からのアクセスと所要時間、運賃。この際、特に早朝深夜という便がある場合については、従業員の方も含めましてどういうふうにアクセスするかということを考えると。それから公共交通機関の乗り継ぎの利便性ということで、バスよりは鉄道と書いてございますが、これは定時制という観点からそちらという意味合いでございます。それから空港内施設の利便性、次のページにまいりまして、チェックインから搭乗ゲートまで、到着ゲートから出口までの動線のあり方、距離ということで、最近特にこの動線が非常に伸びておりまして、保安検査を受けてから

10分以上も歩いていかななくてはいけないようなところもございますので、その辺をぜひ考えていただきたい。また国内線・国際線の乗り継ぎのスムーズな動線、空港内施設の案内表示のわかりやすさ、出入国管理の時間、フレキシブルな対応。こちらのゲートが開いているにもかかわらず人がいないとかということがございますので、そういうこと。それから各種施設の充実度ということで待合施設、レストラン、売店、トイレ、駐車場のほか空間的なゆとりというものも欲しいと思っております。

それからユニバーサルデザイン等利用者の利便性確保のあり方についてということで、少し個別的、具体的な要望に入らせていただきます。

首都圏空港の24時間化の実現に合わせて、先ほど申し上げましたが深夜早朝時間帯における空港へのアクセスの構築、改善、東京モノレール羽田線の車両の長編成化、成田から各エリアへのアクセスの選択肢を増やす、羽田・成田一体的活用のためのアクセス改善、京成、都営地下鉄、京急の快特増発ということで、今運行はしておられると理解しております。大阪の場合、関空・難波のアクセス改善のほか、大阪梅田を基点としたアクセス改善も必要ではないか。

空港内施設の改善でございます。ターミナルビル外の施設、「駐車場・駅なども含む」と書いてございまして、空港はつつい中だけで考えられがちなんです、成田エクスプレスとか特別の空港用の関連のものにつきましては、ターミナル外のものにつきましてもぜひ目をかけていただきたいと思っております。バリアフリー化、空港内案内表示の多言語化、ピクトグラムの活用、動く歩道とかカート移動、各種施設の充実ということでいろいろ書いてございますが、コインロッカーなどもかなり活用される方が、地方空港などでは多いようでございます。

システムへの改善ということでは、ここに書いてあるようなことでございます。

それからセキュリティーの関係でございますが、物理的手法などによりまして所要時間を短縮していただければ大変ありがたいということがございます。また国際線と国内線の乗り継ぎ客で、一度セキュリティーチェックを受けた人たちが2度どうしても受けなくちゃいけないということがあろうと思うんですが、そういうことについても何か簡素化できるようなことがあればありがたいと。それから混雑時のセキュリティー要員・ブースの増加ということでございます。それから4番目に書いてございますのは、テロ保険の関係で航空保険特別料金制度が一部路線に導入されておりますが、こういうものを見直ししていただければありがたい。

それからセーフティー面につきましては、非常時への対応ということと、我々の認識では青森、花巻、大館、秋田につきましては、特に雪が降った場合の除雪対策をぜひ強化していただきたいということでございます。

4番目、地域と連携した空港の利用及び活用の促進に向けた取り組みにつきましては、ここに書いてございますような自治体等と連携いたしましてプログラムを策定するとか、そういうものの実践、さらに空港施設の活用促進ということでは、地元ブランド品とかその展示会、周辺の方々に遊びに来ていただけるような施設、そういう形での空港施設の利用というものもあるのではないかと考えております。

近接空港間の役割分担、その他連携の確保についてということにつきましては、次のページにかけて書いてあるとおりでございます。

関空と伊丹と神戸間の役割分担と連携のあり方につきましてもここに書いてあるとおりでございますが、特に関空が減便を最近されておまして、その場合には国際線で行く方につきまして、やはり関空の国際便減便への対応ということで何らかの措置が欲しいというのが、旅行者の立場からはあるわけでございます。

それからその他の地域の空港の役割分担のあり方につきましては、東北圏内にハブ空港があるといいなという意見、東北地方の各空港への羽田・成田からのネットワーク、これも中部圏における空港の役割分担のわかりやすさということでございます。

さらにより緊密な連携と役割の明確化のために、自治体、空港会社、政府などの連絡会、検討会をさらに活性化させていただきたいと考えております。

空港と連携した観光振興に向けた取り組みにつきましては、ここに書いてございますような自治体及び関係団体との連携による展開ということ、さらに観光振興に向けた企画につきましては、⑥でV J C、ビジット・ジャパン・キャンペーン、私どもがやっているのはビジット・ワールド・キャンペーン、こういったものを空港周辺地域でもやれたらどうか。⑤のところは、特に外国の方々が来られたときに簡単な歓迎イベントみたいなことをしていただくと随分外国の方が受ける印象が違うということで、書かせていただいております。次のページにまいりまして⑦、⑧、⑨というのは観光の視点からのことを書かせていただいております。

空港の整備、高質化、安全対策等に関する要望につきましては、特に申し上げる点はありません。

それから航空分科会審議に関する要望についてということでございますが、これは先ほ

どから何度も出ているようでございますが、2010年以降の増枠、さらにはその後の対応ということで、どうするんだということについて、ぜひすばらしい戦略を立てていただきたいと思っております。

それから地方空港の問題に関連しましては、先ほど東京都さんからもお話がございましたが、ぜひ離島振興というような観点も含めましてコミューター空港の活用とか支援、そういうものが必要になってくるのではないかと思っております。

それから6ページでございますが、これは千歳空港の関係でございます、自衛隊との調整の問題で具体的にここに書いてあるような運用実態になっておりまして、この件につきましては私自身も関与したことがございまして、なかなか難しい問題ではございますが、できればこういう問題についても解決していただければ、さらに利用促進、活用促進が図れるのではないかと思っている次第でございます。

以上でございます。ありがとうございます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは質疑に移ります。質問あるいはご意見があればご発言願います。

【委員】 今、東北の問題についてちょっと触れられたようですけれども、要するにツーリストというかお客さんは全国に散らばっているわけですね。そういう人たちにサービスするという観点から、首都圏の空港だけではなくて、地方の拠点空港を活用したゲートウェイの多様化といいますか、ということのメリットについて、こういう旅行業界の観点からどう考えておられるのでしょうか。

【日本旅行業協会】 基本的に旅行者の立場は勝手でございますので、多々ますます弁ずというのが本来的なニーズではないかと思っております。ただ、多々ますます弁ずといいますと無数にあっているのかという話になりますので、ある程度集約した形で、できるだけ近い範囲に海外の拠点に行けるような路線が結ばれていると。そういうものがどういったブロックの規模かもわかりませんが、そういう形であるのが大変利用者にとっては望ましい形ではないかと思っております。

【委員】 国際のゲートウェイ空港の要件というか、どういうものが要件とされるのかという議論なんですけれど、例えば関空に帰ってきて、羽田が台風で行けなかったと。で、関空で1泊するためには周りに宿泊施設が少ないんですね。で、大変苦労しちゃうと。それで空港は夜間になるとすぐ閉まっちゃいますし、何も設備がない。ああいうところがゲートウェイだと言われると心もとないなという気分になったことがあるんですけれどね。

つまり、正常の状態ではなくて異常なときであるとか、あるいは健康を害したときの対応だとか、そういうようなこともやはりゲートウェイとしては必要なことではないかと思うんですけど、旅行業界さんから考えてその点はどうか考えられますか。

【日本旅行業協会】 まさしく先生がおっしゃるとおりでございます、特別なケースとございますか、緊急時に対応できるような機能がある程度持っておいていただくというのはぜひ必要なことだろうと思っています。そうなりますと余計に、やはりあまり数があり過ぎてはいけないということが出てくるんだらうと思います。例えば必ずしも便数が多くないところにも周辺にホテルがあつて欲しいとか、そういうニーズがどうしても出てまいりますので、その場合にどれぐらいの絞り方をするかというのが大変微妙かつ難しい問題であらうと思っております。

【分科会長】 そのほかにいかがでしょうか。

よろしゅうございますか。時間の関係もございますので、質疑はこの辺にさせていただきますと思います。どうもありがとうございました。

それでは続きまして日本物流団体連合会からご説明いただきまして、質疑ということでよろしくお願ひいたします。

【日本物流団体連合会】 日本物流団体連合会理事長の平山でございます。

本日は空港に関して物流業界の話をお聞ひいただけるという非常にいいチャンスをおいただきまして、まず御礼申し上げたいと思います。

それでは座つてご説明させていただきます。

航空局からこういう問題について基本的な考えをとる項目をおいただきましたので、それぞれ資料の形でお手元にお配りしてございますので、それに基づきまして時間の関係もありますので簡単にご説明してまいりたいと思います。

最初は、空港を利用するに際し重視するポイント、物流サイドからはどんなものなのかというご質問という観点につきまして、私たちの関係の物流事業者あるいは団体からの意見を聞きました。そこにいろいろ書いてございますが一言で申し上げますと、物流事業者の立場から言うと、やはりコストパフォーマンスのよい空港を使うということに尽きると思います。ただコストと言ひましても、日本の空港の場合、空港使用料が高いとか、いろいろお金の面のコストがよく言われるんですが、ここで言うコストというのは必ずしもお金の面だけではない、最終的にはコストですからお金ではありますが、いわゆる時間コストとか、ハンドリングのための利用コストとか、そういうものも含めたトータルなコス

トだにご理解いただきたいと思います。そういう意味から、アクセスのよい空港だとか、あるいは生産地と消費地へのアクセスがよくできているところですね、あるいはいわゆるフリークエンシーの関係で国際線の本数が、特に国際空港であればたくさんあるとか、貨物取り扱い地区でのハンドリングがスムーズだとか、さらに言えば、できれば24時間対応で、空港における滞留コストをできるだけ少なくしていただける、そういう空港というのがコストパフォーマンスのいい空港だということでございます。物流におきましては、途中段階におけるコストというのが非常に大きいわけで、こういうのをできるだけ少なくしていただけるような空港が使い勝手のいい空港だということでもあります。

2番目のセキュリティーの関係でございます。特にセキュリティーは9・11のテロ以降、国際物流については非常に大きなポイントとなっております。今、AEO制度が世界で普及していく中で、いわゆる国際航空貨物についてもこのセキュリティーなしでは海外へ貨物を出すのは不可能だという状況にあると認識しております。そういう意味でセキュリティーというのは非常に重要であります。ただそれを理由に過度な負担になるようなものは困りますねというのが、物流業界の素直な声でございます。例えばセキュリティー基準について申し上げますと、諸外国と日本の空港の基準を共通化していただきたい。違う基準があればそれだけ別のコストが業者にとってはかかるわけでございますので、できるだけ共通化を図っていただきたい。同じように、国内の空港でも共通化をしていただきたい。国内の空港ごとに手続が違ったりいろいろなことがあれば、それだけ空港ごとにコストがかかるわけございまして、日本の空港を使いたい国内事業者としては、同じ仕組みであり、同じことをすればどこでも通るということが非常に重要だと思います。そういう意味で申し上げますと、地方空港の貨物ターミナルにおけるセキュリティーレベルについては基準が国のほうから示されており、そのところでは地方自治体でやるべきこと、空港会社でやるべきことは何、事業者がやるべきことは何と決まっておりますが、必ずしもその理解が適正ではない空港もあるのではないかとという声が、一部の事業者から挙がっております。いわゆる民間事業者にかなりしわ寄せが行っているのではないかとという声もありますので、その辺はぜひ国の主導のもとで、国の保安基準が達成できるように、自治体への指導あるいは支援をお願いしたいと考えております。

3番目の地域と連携した空港の利用及び活用の促進に向けた取り組みについてでございますが、どちらかというと地方の場合、つくったときから基本的に空港は旅客のためという意識が非常に強うございまして、それを貨物のために活用しようという意識がほとんど

ないのではないかとされます。空港施設をつくり始めたときからあまり貨物のことは考えていないのではないかとされる空港が多々ございます。そういう意味では、特にこれだけ日本に空港が増えてきて、新しい空港はなかなかできないのではないかとこの時代において地方空港が生き残る道というのは、地域の物をいかに活用して空港を使っていくか、運んでいくか、そういう観点にあるということをお自治体の方にも十分ご理解いただけるような、指導あるいはその仕組みというものを、航空行政の中で取り入れていただきたいということでございます。

それから近接空港、例えば成田と羽田、関空と伊丹、神戸が代表例として出ていますが、役割分担その他連携についてでございます。

まず原則を申し上げますと、物流業者にとっては一定地域に複数の空港があつて、分散しているということは非常に困ることでありまして、できれば1つのほうがいいというのが正直なところなんです。しかしながら現在の空港はもう施設としてあり、そこに活用できるだけの十分な施設がある以上、それを前提にその有効活用を図るということは非常に大事なわけございまして、ここに書いてございますように2010年以降羽田・成田両方の展開が行われるわけですが、そのオペレーションのあり方はどうなるのかとか、あるいは相互間の運行はどうなるのかとか、そういうことについては物流事業者として非常に関心を持っております。特に成田・羽田については、物流施設がもう空港内でほとんど満杯で整備できないわけございまして、周辺にいわゆる物流の集積施設が、成田の場合もできているわけでございます。それと、今度羽田に国際線が入り、いわゆる貨物便が深夜に入るということになると、そこにおける物流施設をどう整備するのか、これは死活問題にもなりかねないんですが、羽田の今の敷地の中にはほとんどその余地がない。今つくっている施設、それだけでは足りないであろうことが予測されます。そうするとその周辺にどう展開するのか、そういう意味でいきますと、空港施設だけではなくその周辺施設も合わせた、いわゆる物流関係の長期的な観点からの施設整備計画といいますか、こういうものをぜひ考えていただきたいということでございます。

また関西については3空港あるわけございまして、そこに同じような機能がそれぞれに分散していくというのは、物流事業者にとってみるとやはりコストの関係でどうすればいいか非常に判断に迷うところでございます。そうならば、最終的にはコストとか利便性から考えて事業者が選択をしていくことになると思いますので、どこかの空港に集中していくことになるのではないかと思います。そうすると航空施設の有効利用という観点から

はかなり難しい問題が出てまいりますので、やはり役割分担についてはある程度明確化を
していただいて、特に貨物についてどういうものほどこで扱うんだということがわかるよ
うな方針を決めていただけることがありがたいと思っております。

また空港と連携した物流強化についてということでございますが、物流事業者としては
空港というのはどうも旅客のためにつくられているんじゃないかというひがみがありまし
て、そういう意味では今回こういうチャンスをいただいたこともあり、貨物が空港の経営
にとっても非常に利益の高いものであるということを、できるだけ理解していただけるよ
うな機会を持ちたいと思えますし、自治体の方々にも理解を賜りたいと思えます。特に自
治体の場合には、空港だけでなく物流全体に対して、それは国がやるものという意識があ
りまして、地域としての行政の中にあまり取り入れられていないのが現状でございますの
で、この辺を何か少しずつでも変えていきたいと考えておりまして、その中で空港と連携
した物流ということも取り組んでまいりたいと思えます。

それとともに、連携をするためには、5番の一番最後の丸に書いてございますが空港整
備とか就航便とか、いわゆる情報でございますが、できるだけ早くいただきたい。そうす
ればそれに合わせて物流事業者も、展開するいろいろな施設計画とか整備計画を行えます
ので、確定してからというのは大事ではありますが、少なくとも情報としてこういうこと
がある、ありそうだというようなことはできるだけ早く開示をお願いしたいというのが、
この項目でございます。

またグローバル化する中で日本の空港競争力をどうするのかということでございますが、
当然ながら現在の空港内の貨物地区の整備とか高機能化が必要という当たり前のことがご
ざいですが、それ以外にもやはり空港間あるいは日本の物流の現状から、どの空港でど
ういうものを扱うのがいいのかとか、いわゆる空港間の役割分担、あるいはそれに合わせた
長期的な整備計画、こういうものを考えていただきたいと思えます。日本にはかなり空港
ができてきました、これからはその空港をどう活用していくかというので、改良とか付属
の施設整備に重点が移ると思うのですが、それに合わせてやはり長期的な視点で計画を立
てて順次整備をしていく、そういうことが非常に重要かと思っております。そういう中で、
日本のこれからの経済の構造変化も起こるわけでございますから、それに合わせて空港で
扱う貨物のあり方あるいはその役割分担について、ご指導を賜ればと考えております。

7番は安全対策等、これはごく当たり前のことを書いてあります。

その他といたしまして、Sea & Airあるいは国内深夜貨物便ということで具体例が

挙がっておりますが、Sea & Air に関して言えば、日本発というのはあまりない状況です。中国でエアがまだ十分でないという関係から、中国から船で運んできて、日本からエアラインで運ぶという需要はかなりあると言えます。そういう意味で日本は、中継基地としてはSea & Air とか、Air & Air の乗り継ぎという可能性についてはまだあると思っておりますが、それに際しては実は乗り継ぎの際の施設整備といえますか、途中の取り扱いの簡素化ということについて環境整備が必要ではないかと考えております。

それから国内の深夜貨物便でございますが、貨物の需要は当然でございますが、キャリアとしてそれだけを運んでいくだけで採算がとれるのかという問題がございます。そういう意味では路線をかなりうまく絞り込むとか、貨物を航空にいかにつなぐとか、総合的な組み合わせがないとなかなか国内深夜貨物便が爆発的に増えるという状況にはないという気がいたします。

それから、今回こういうチャンスをいただいたということもございますが、いわゆる空港について、今までは国がかなり基本の方針を決めて、全部国で決めるという感じで動いていると思っておりますが、これだけ地方管理の空港が出てきたわけでございますので、地方にある程度連携を求めたい。私たち物流事業者、地方の事業者が地方の自治体、空港管理者とお話をしたいという場合に、どういう場があるのかというのがなかなか実はよくわからない。空港の話でいくとやはり政府の東京に来て話をしたほうがいいのか、地方の空港管理者の方々にいろいろなお話をしたとき、なかなか反応がうまく返ってこないということもあるので、この辺の仕組みというのをぜひ特に物流についてご検討いただきたい。人の流れについては地方の首長さんは非常に興味を持っておられますし、便も張りたいと言われますが、地元の産品をどこか外国に輸出したいというとき、どこの空港を使って運べばよいのかというようなことになったとき、あまりそういう意識がございません。そういうことも含めて、地方の管理をしている空港について、物流事業者が何か要望を持っていくとき、どういう仕組みをとればいいのかということもぜひご指導賜ればと思います。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ちょっと時間が過ぎておりますけれども、もう少し続けさせていただきたいと思っております。何かご用事がある方は途中退席でも結構です。

今のご説明につきまして、ご質問あるいはご意見等ございましたら。

【委員】 簡単な質問なんですが。

2のところでは諸外国のセキュリティ基準と違うとか、空港ごとにセキュリティの仕組みが異なることが問題だと言われておりましたが、具体的にどういうことか教えていただきたいと思うんですが。面倒なことなら後でも結構ですが。

【日本物流団体連合会】 先ほど申し上げましたけれども、国の定める保安基準、飛行場保安管理規程というのがございますが、ガイドラインですね。これでは貨物ターミナル設置者、民間事業者の役割が決まっておりますが、例えば一部空港では、貨物ターミナルビルの設置者が行うという貨物地区を分離するフェンスが設置されていないというケースがあり、理由としてお金がないから設置しないとか、地元としてはそんなにこれが重要だという意識がされていないとか、あるいは保安確保のための責務を民間のほうが負っているというような管理者もあるんですね。この辺はやはり、空港保安管理ということがどういうことか地域まで完全に浸透しているかということですよ、9・11以降空港保安管理ということがどういうことか地方まで完全に浸透しているかということになります。それともう1つは、入居企業が空港へ入っていくための優先進入がある空港とない空港があったりとか、その辺については、手続をそろえていただければ、企業としては、社内でこういう手続をとればいいと言言え、日本全国どこの空港でも通れるというのが望ましいわけで。細かく全部の空港がどうなっているかという意見が挙がってきたわけではございませんが、一部そういう空港があるという意見が出ていますので、一度精査をしていただいて、そろえていただければありがたいと思います。そういう趣旨でございます。

【委員】 今ご説明いただきましたコストパフォーマンスがいい空港にしてくれとか、そういうところを使うべきだとか、あるいは地元の産物は地元から出せるような空港整備が望ましいというお話は、私もほんとうに同感するところなんです。現実の問題として、航空貨物需要がずっと伸びているときはともかく、少し需要が冷えてきたりしますと、エアラインの都合なんかもありまして非常にスケールメリットを求める動きが強くなりまして、航空貨物が1つの空港に集中してしまう、全部集められてしまうというような状況があるわけですね。それによって、今、貨物施設がほとんど整備されていないような、旅客本位だというお話がありましたけれど、そうでない空港であっても、そういう現象が起こってくると貨物設備に対する関心が薄れてくるとか、整備が落ちてくるといったようなことがあるわけですよ。それから、1つの空港に集中しているというのは、いわゆるリダンダンシーの面からも非常に危ないことであると。これは何とかしなきゃいけないと思うんですけれども、こういう問題について、物流団体連合会あるいは物流業界の方は、今のと

ころもうエアラインの要求に従って、コストを無視してあっちへ集めろ、こっちへ集めろということをやっているように見えているんですけども、これは国がどういうことをやればいいのか、監督行政のほうでこういうことをやればいいんだというようなことでも結構なんです、あるいは物流業界のほうでこういうことがやれそうだというような、何か今ご主張の点を担保するような方策というのは何かございませんでしょうか。

【日本物流団体連合会】 方策ということではございませんが、〇〇先生がおっしゃったように地方空港が独立して、それぞれ貨物を扱って採算がとれる施設を整備するということは、私は不可能だと思っております。そういう意味では貨物がどうしても1箇所に集中する。特に国際便みたいな話になると、何か所かの優良空港に集中するのはやむを得ないわけでありまして、逆に地域の貨物をそこに運ぶのに、今はトラックで運んでいるとかいろいろな手段があるわけですが、せっきある空港なら国内線のベリーを使って国際便へつなぐような貨物の仕組みというんでしょうか、そういうものをつくっていくべきではないかと思えます。別の勉強会で例えば貨物のハブ空港の勉強をしているところがあるんですが、そこではどんな荷物が日本で、貨物のハブ空港で集められるかということをいろいろ議論したことがあります。

例えば農産物についていうと、各自治体は今、日本の農産物をブランド化して輸出をしたいと考えておりますが、1つ1つのロットとしては成り立ちません。こういうものを例えばどこかの空港に集めて国際線につなぐために、自分の空港から国内線のベリーを使って送ることが考えられます。こういう有力農産物が地元にあるので輸出したいといったような場合、何かどこかうまく集められるような仕組みが必要なのだと思えます。人流のハブ・アンド・スポークというのはもう日本ではあまり成り立たないと私は従来より思っておりますが、物流の世界について言えば、国際貨物であれば逆にハブ・アンド・スポークがあり得ると考えます。このように地元の貨物を例えばどこかに出せる仕組みは、人と違って時間に制限がないので、まだあり得ると思えます。そういう意味で、地元で扱いたい荷物は何なのか、それはやはり地元で考えていただくしかないと思えます。地元で空港から運びたい貨物を何かすくい上げるような仕組みがあれば、まだ新たな地方空港における貨物需要というのは存在するのではないかと感じておりまして、何かそういう仕組みができればと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。ちょっと時間のほうが既にかなり超過しておりますが、何か委員の中でご発言は。

【委員】 深夜便についてなんですけれども、貨物の需要はあるけれどもまだ今は採算が難しいというお話でございました。私も貨物需要はあると思うんです。ですから定期便の就航を先行して、むしろそうすれば需要喚起につながるとお考えかどうかということが1点目でございます。

それから2点目は空港の貨物料金が引き下げになると、トータルとしてもっと、需要は絶対的に多いとは思いますが、トータルコストの中でこことここが一番安くなればいいなというのがあったら教えてください。

【日本物流団体連合会】 当然おっしゃるとおり、空港使用料とか飛行機の運賃が下がれば、物流事業者にはこんなにうれしいことはないわけですが、どうも空港の使用料とかを考えたとき、貨物の収益性についてはあまり考えていないと感じられます。人中心で空港使用料とか考えておられるので、貨物のためにこれだけ下げてもいいというふうなことがあまり出てこないのでしょうか。そうあればうれしいんですが、ほんとうにそうなるのかなというのが多分物流事業者の声だと思います。

ここでの採算性というのは、物流事業者としては深夜便があれば使いたいという需要はあるんですが、ただ飛行機のキャリアが、深夜便だと乗客もおらず、物流だけで飛行機を飛ばすだけの採算性に見合う貨物を集められるかと聞かれると、どこかある程度の路線だったらあり得るのかもしれませんが、少し実験みたいなことをする必要があるかと思われます。特にキャリアの採算、今はキャリアも経営が良くないようですので、そういう中で新たにそのような負担をしていただけるかどうかという、何となく不安があるというのが実感です。

【分科会長】 ありがとうございます。これでヒアリングを終了したいと思います、平山理事長、どうもありがとうございました。

議事はこれだけなんですけれども、もう少しお時間をいただいて、アンケートについて少しご説明させていただきたいと思います。

きょうヒアリングをさせていただいて、また次回もヒアリングをやりませんが、全部で16関係団体でございますが、今回の方針を決めるにあたってそれだけでは十分ではないと考えておまして、それ以外の関係団体に文書をもって同じ趣旨でアンケートをとって、いろいろなご意見を伺ったらどうかと考えております。そういった意味でアンケートを採用したいと思うんですが、これについて事務局から簡単にご説明いただけますか。

【空港政策課長】 1枚紙の資料10というペーパーで簡単に説明させていただきます。

アンケートつまり文書によります関係者に意見の照会ということで、山内先生ともご相談の上、質問事項は8月下旬に各関係者約200団体・者に送付いたしております。9月中旬までに回答をお願いしております、回答いただきましたものを私どもで取りまとめまして、分科会のこの場で報告をしていきたいと考えております。

アンケートの対象につきましては、今、山内先生がおっしゃいましたようにヒアリングの対象者以外の方も含めまして、ここにございますような航空運送事業者、旅行者、物流業者、ここら辺は個々の優良企業など、あるいは外国航空企業などにも出してあります。それから荷主も有力な大手の荷主、消費者団体、各空港のターミナルビルの事業者、そして鉄道、バス事業者などのアクセスをやっている事業者、空港の設置管理をしていただいています地方空港なども含めましての設置管理者などにも配布しているところです。

質問事項につきましてはこの下には書いているとおりでございますが、基本的には今回議論の対象となります基本方針の記載事項に沿いまして、ご意見ご要望などあればお聞かせくださいという感じで自由記載方式の様式でお送りしていると。このような状況でございます。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。この点についていかがでしょうか。ご質問等ございますか。

【委員】 C I Qはどうなんですか。

【空港政策課長】 C I Q官庁についても考えはいたしました、こういう場でも送付したことがあったんですけど、なかなか十分にお答えいただけなかったということも勘案しまして、今回は省略させていただいています。

【分科会長】 ということでよろしゅうございますか。

そのほかに。よろしゅうございますか。ありがとうございます。

時間を大変超過しまして恐縮でございますが、これにて議事を終了といたしますが、次回の予定について事務局からご案内をお願いします。

【空港政策課長】 次回の航空分科会は、先ほどの進行要領にございましたように9月12日金曜日の午後1時から、場所は同じくこの場所にて開催の予定でございます。議題はヒアリングで、関西圏、中部圏、そしてその他石川県、鹿児島県からのヒアリングをお願いしたいと思っております。よろしくお願いたします。

【分科会長】 それではこれにてきょうの航空分科会を終了したいと思います。どうも、

きょうはありがとうございました。

— 閉会 —