

日 時：平成 2 0 年 1 0 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 4 回航空分科会
議 事 録

国 土 交 通 省

目 次

1. 開 会	3
2. 空港の設置及び管理に関する基本方針骨子（案）について	3
3. 今後のスケジュールについて	3 9
4. 閉会	4 0

交通政策審議会 第4回航空分科会

平成20年10月2日（木）

国土交通省（中央合同庁舎3号館）

1 1 階 特 別 会 議 室

【空港政策課長】 大変お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会第4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。テーブルの上に置いてございますが、配席図、議事次第をめぐっていただきますと配付資料一覧がございます。

その後ろに、資料1、2及び参考資料1から3までがございます。

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が、基本方針骨子（案）についてでございます。

参考資料1が、資料2の関連資料でございます。

その後ろの参考資料2は、アンケートの結果でございます。

最後に参考資料3で、スケジュールという形でございます。

以上、ご案内いたしました資料で抜けているものなどございましたら、事務局のほうに随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、報道機関の方々は、頭撮りはここまでとさせていただきます。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お願ひ申し上げます。

【分科会長】 お忙しいところを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お願ひいたします。

きょうの議題といいますか内容ですけれども、これまで2回、空港関係の諸団体のヒアリングを行いまして、今日からこの分科会としてのまとめを考えていくという段階に入りました。今日は基本方針の骨子をお示しいただいて、それについて皆さんにご審議いただくこととなります。

今日は骨子ですので、具体的なところにはもちろん入っていないわけです。ですから、

趣旨としては、それを皆さんお考えいただいて、こんなことを考えたらいいのではないかとか、あるいはこういうことが抜けているとか、そんなことを後からいろいろご議論いただければよろしいかと思えます。

最初に内容について事務局からご説明いただいて、それで議論ということにさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【空港政策課長】 それでは、事務局のほうから骨子の案につきましてご説明をさせていただきます。資料2と右上に書いてある6枚ほどの紙をごらんください。

骨子（案）でございますが、まず全体といたしましてゴシック体と明朝体と使い分けてございます。大きな字でゴシック体で書いているものが、いわゆる基本方針の中で各骨子の骨組みといたしますか、目次といたしますか、それに相当するタイトルの部分でございます。明朝体で細い字で書いてございますのが、その項目の中にそれぞれどのような事項を記述することがいいかということで、とりあえずの案として記述させていただいております。ここに書いているような内容を、ここのそれぞれの箇所で記述するというイメージで考えているということのご説明でございます。それでは、順次最初からご説明させていただきます。

「はじめ」というところでございます。これは柱書き、頭書きの部分でございます。①空港法制定の趣旨・経緯や②基本方針策定の意義に触れつつ、③でこの基本方針の対象となる期間をここで触れておこうと思っております。おおむね5年程度をターゲットの期間として、この基本方針を定めるのだということを書こうかと考えております。その上で、④で中身の全体を総括するような形で、おおむねの方針をさらっと触れるということを考えています。括弧の中に書いてございますが、国として政策を確立して、利便の向上あるいは競争力強化に向けて対応する。「整備」から「運営」へのシフトの方針の中で、適切な維持更新や効果的・効率的な運営などに努め、有効活用していく。既存ストックを活用した空港の高質化、耐震化などで安全・安心の確保を図っていく。そして、環境対策・地域共生策と空港を活用した地域づくりに取り組んでいく。こういった旨を、全体のまとめとして冒頭にさらっと触れるというイメージでございます。

以下、「1. 空港の設置及び管理の意義及び目標に関する事項」でございます。それぞれアラビア数字で書いている項目は、法律で定めております基本方針に記載すべき事項となっております項目をそのまま書いているものでございます。

1番が設置・管理の意義及び目標で、その中で、意義としまして（1）安全運航の確保

を前提に利用者利便の向上を図っていく。航空輸送需要への適確な対応、あるいはサービスの改善などを通じて利用者利便の向上を図っていくということ。それから国際競争力の強化を図っていく。それから地域の活力の向上に資していく。こういったことなどに資するものであるということを記述することを考えております。

「(2) 目標」でございます。こういった意義を踏まえながら、その目標として、①既存ストックの高度化、運営の効率化、施設の着実な整備ということで、利便の増進と安全安心の確保を図る。②サービスの向上、適正水準の空港使用料の設定、ネットワークの適切な形成などで国際競争力の強化を図る。③空港の活用によって地域経済の活性化などの地域活力向上を図って、さらに環境負荷の軽減、周辺地域との共生を図るといったことを書いております。④近接する複数の空港につきまして、適切な役割分担に基づいて空港運営の最適化を図っていくということを記述する予定でございます。こういった(1)、(2)の記述を踏まえながら、空港の設置・管理におきます関係者としての国、自治体、空港会社、空港機能施設事業者、その他の関係者ごとの役割についてもここで触れるということをイメージしてございます。

「2. 空港の整備に関する基本的な事項」でございます。下の4行は、その概括でございます。まず、①空港整備については、配置的側面から見れば概成し離島を除き新設を抑制しているという状況になります。②空港機能の高質化や安全・安心の確保が求められているといった事情を踏まえまして、機能と能力のあり方について基本的な方針をさらっと書いた上で、以下の事項を中心に取り組むということを記述するのでもいかかというものでございます。

2ページでございます。その具体的な記述でございます。4本ほど括弧書きで書いてございます。

「(1) 将来需要に対応するための施設整備・機能向上等」でございます。具体的にこの中で、このようなことを書くのでもいかかかということで、例として書いてございます。①相当の航空需要の増加が見込まれる一方で、現在の処理能力で将来需要に対応できないということが予想される首都圏などの空港におきまして、そういった将来需要に適確に対応するための方策を講じていく。空港会社や空港機能施設事業者などにおけるものも含めてのことでございます。②そういった施設整備などの基礎となる需要予測の精度向上に努める。さらに施設整備等に当たっては、費用対効果分析を含む公共事業評価など政策評価を厳格に実施した上でやっていく。③都心部等とのアクセスの効果的・効率的な整備が考え

られるということでございます。その他などということにしております。

「(2) 空港の耐震化等の推進による安全・安心の確保」でございます。例えば、ここではこういうものをイメージしているということでございます。①被災時の緊急輸送拠点として機能します空港の特性を最大限活用するため、滑走路等の耐震性の向上を図っていく。括弧書きの中で、例えば地震時に、緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口割合を、平成18年度で4割でございますが、この基本方針の期間内の平成24年度で7割とするというように、私どものイメージとしては、基本方針にできるだけ数値目標などを書けるものは書くということではいかかということ、ここなどはこういう例を挙げさせていただいております。②空港への不法侵入対策の強化等セキュリティの確保といったものをこの項目で記載するというイメージでございます。

「(3) 既存ストックを活用した空港機能の高質化」という項目でございます。例えばここでは、①ILSの高カテゴリー化による就航率の改善。ここでも数値目標として、例えば国内線の欠航率を現在より1割削減していくことを掲げればどうか。それからユニバーサルデザイン化の推進ということで、例えばバリアフリーにつきましても対象の部分について、すべての航空旅客ターミナルで原則として移動円滑化を実施していくということに記載するというイメージでございます。

「(4) 空港の整備における航空管制業務等との連携の確保」というタイトルで立てております。ここでも、例えば空域の確保、適切な出発・進入経路の設定、滑走路の誤進入の防止といったことで、安全で円滑な地上交通を確保するための施設整備というものが大事だということを記載することとしております。括弧書きの中は、滑走路の誤進入防止につきまして、それに関する重大インシデントの発生件数の半減を目標とすることを記載することでどうかというイメージでございます。

「3. 空港の運営に関する基本的な事項」でございます。ここも4行ほど書いていますが、総論的に安全運航の確保を前提に、地域の実情・特色を踏まえて関係者と協力しながら、需要喚起等の利用促進に努めることを基本とし、さらに①空港運営の効率化、②利便の向上、③環境対策等の実施、④地域との連携といったものが大事で、そういったものの基本的な運営方針を示していくということでございます。

具体的には(1)以降でございます。

「(1) 効果的かつ効率的な空港の運営」ということでございます。例としまして、①コスト意識の維持、各空港別の収支の明確化、こういったことを通じて透明性の確保のため

の措置を通じた効率的な空港運営の推進を図る。3ページをお開きください。②内外の航空路線の誘致、利用推進など、関係者一体となった全体のマネジメントを推進する。③適正水準の空港使用料の設定を図る。④コンピューター航空、ビジネスジェット、LCCなどさまざまな形態の空港利用の促進を図っていくというものでございます。

「(2) 空港施設の適切な維持・機能向上」と称した題でございます。例えば①点検の強化など、予防保全の手法を用いた適切な維持管理、②施工方法の改良などによるライフサイクルコストの縮減を図っていく。③サービス水準の維持向上に資するよう需要に適切に対応して、施設の改良・更新をしていく。④一方で、その対照として緊急性の高い施設に効果的・効率的な改良・更新の投資をしていく。⑤除雪体制の強化などでございます。

「(3) 利便性の向上」ということを掲げております。旅客と貨物に分けて記載しております。旅客を中心としたものがイ。航空利用者の利便の向上で、ユニバーサルデザイン化の推進、あるいは空港へのアクセス改善。ここも例えば、深夜早朝便などを増やしていくところでは、それに対応したアクセスの確保だとか、空港からのバス等の乗降場の適正配置。そういったバス、タクシーに限らずレンタカーなど空港からの利用者への配慮といったものを書いております。③観光立国施策との整合ということで、観光振興に資する情報の提供などを考えている。④空港内滞在を快適化するという施策。⑤C I Qにつきまして、待ち時間の短縮などの向上が図られますよう関係機関等との連携・支援をしていく。⑥天候などにより遅延、欠航した場合の対応について適切にしていく。⑦空港にかかわる関係者との連携の強化に努めるといったものをイメージしております。ロ。航空物流機能の強化ということで、物流機能の強化を図るための取り組みに関しまして、貨物運送事業者、貨物取扱事業者などのニーズも適確に踏まえつつ適切に対処するというイメージしております。

「(4) 安全安心の確保」でございます。①SMSと称します安全に対する目標達成のための管理計画を立案・実施し、監視していくという管理手法の推進。②保安検査の円滑な実施、あるいは侵入防止の対策の強化といったことで、セキュリティの向上を図っていく。③空港の防災、消防能力の強化。④C I Q、警察、消防など関係機関との連携強化。⑤ランプ・インスペクションなどの安全監査の実施のための協力支援といったことを通じて、安全安心の確保という項目を記載していくというイメージでございます。

4ページ、「(5) 環境負荷の低減」ということでございます。RNAV(広域航法)を導入して航空保安システムの高度化を図って協力支援をしていく。それからエコエアポー

トということで、ヒアリングなどで関係者からも説明がありましたが、そういった施策の推進を図っていくということでございます。空港内の建物の太陽光発電の導入や屋上緑化といったことを書いてございます。

「(6) 航空管制業務等との連携」ということで、適切な出発・進入経路の設定、あるいは空きスポット、空港施設の供用状況といったものを航空機の安全、円滑な運航確保のために必要な情報として、管制業務と共有していくということを記載するイメージでございます。

(7) からが、空港の運営主体に着目しながらの記述にしております。

まず、「(7) 空港会社の運営のあり方」ということで、空港会社が経営する成田、関西、中部などを念頭にしておりますが、空港会社が経営の効率化、利便の向上を図って、適正な運営を行い、国際競争の強化を図っていくということを記述するイメージでございます。その中で、特に、①需要に適切に対応した空港機能の拡充、②適正な料金水準の確保、③利便の向上や保安防災措置の実施、④環境・共生策の実施、⑤安全保障・危機管理等に対する適切な対応の確保といったものに関する運営のあり方も記述するというイメージでございます。

「(8) 空港機能施設事業のあり方」ということで、空港機能施設事業につきましては、空港法の制定に合わせまして指定制度を導入しておりますが、この指定制度導入の考え方などに触れながら、この事業の公共的性格を踏まえて、事業のあり方についての基本的考え方や運営に当たって確保すべき事項を記述するイメージでございます。

具体的には、例えばということで、※印で書いてございます。ターミナルビルなどの施設整備あるいは機能向上に向けての計画といったものを、事業者が適正かつ確実に持っていく計画のあり方。2つ目には、安定的・継続的に事業を遂行していくといった観点から、事業者が持つべき経理的基礎や技術的能力のあり方について記載できればということでございます。ちなみ、ここに書いています適正かつ確実な計画だとか経理的基礎・技術的能力というのは、空港機能施設事業の指定に当たりましての判断基準となるというふうに法制上もなっているところでございます。そういったものを、もう少し具体的にここに書いていこうという考えでございます。

「(9) 地方自治体管理空港における適正な運営のあり方」ということで、先ほど述べましたような考え方に準じながら、収支状況などの空港運営情報の明確化とか、そういったものを通じた運営効率化、地域の事情・特色を踏まえた需要喚起に努めるということをイ

メージしております。

ここから通則的であります、「(10) 協議会の活用」ということで、この空港法制でも入れられております協議会制度を通じて、取り組みを推進していく重要性に触れることでいかがかというものでございます。

「(11) 情報開示・透明化」ということで、これも通則的な記述で、一部繰り返しになりますが、空港内サービス内容あるいは災害時における対策内容の開示、空港別収支の明確化などを含めて利用者への適確な情報の開示・提供といったことの重要性を記述するという考えであります。

5ページから4番でございます。

「4. 空港とその周辺の地域との連携の確保に関する基本的な事項」でございます。空港を活用した地域活性化、あるいは地域の活力向上に向けて地域との連携が必要であり、かつその目指すべき内容などについて記述できればということでございます。また、空港を活用した観光振興とか物流高度化による地域活力の向上のためには、先ほども触れましたが、関係者からなる協議会を通じた取り組みの推進が重要であるということを書き記述するというイメージでございます。

「5. 空港周辺における騒音その他の航空機の運航により生ずる障害の防止及び損失の補償並びに生活環境の改善に関する基本的な事項」であります。いわゆる環境対策、そして成田などで実施している地域共生策といったものの基本的な考え方、そして関係者の配慮すべき事項に触れながら具体的な実施のあり方を記述していきたいと思っております。

最後に6番目の項目であります、「6. 地理的、経済的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する空港相互間の連携の確保に関する基本的な事項」でございます。総論的に柱書きの4行でございますが、同一地域の複数空港、例えば首都圏であれば成田と羽田、あるいは中部圏であれば中部空港と県営名古屋飛行場、それから関西圏であれば関空、伊丹、神戸などをイメージしておりますが、航空需要、各空港の特色、地元における議論といったものを踏まえて、適切な役割分担に基づき、その地域全体として運営の最適化を図っていくという旨の記述、さらに経済的・社会的な観点からも、当面、首都圏の空港容量が制約されているという中で、国際・国内の航空需要に我が国として最適対応ができるよう、先ほど申した3大都市圏の成田、関空、中部といったところの空港全体として適切な運営を図っていくという旨もあわせ記述することを考えております。

その上で、それぞれの圏域ごとに補足しまして、まず「(1) 首都圏における空港相互間

の連携のあり方」ということをごさいます。ここで記載するイメージとしましては、今年の6月に閣議決定されました、いわゆる骨太方針と言われるもの、その前提としまして、この5月に国土交通大臣から発表いたしました首都圏空港における国際航空機能拡充プラン、内容は後ほどお話ししますが、これに従いまして成田、羽田の基本的な役割分担を踏まえて、両空港の一体的な活用による国際航空機能最大化という旨を記述するというイメージをごさいます。その中では両空港間、それから都心と両空港間を結ぶ鉄道アクセスの改善のための整備の調査・検討も行うことを考えておりますので、そういったことも含めて記述していきたいと思っております。

なお、先ほど申した骨太方針及びプランの内容をごさいます、概略としましては※に書いております。一部繰り返しになりますので簡単にご説明します。2010年の羽田の4本目の供用時期に羽田は昼間3万回、深夜早朝3万回の合計6万回、成田は2万回の合計8万回の国際定期便を実現していく。その以降は、羽田は国内需要に適切に対応しつつ内際双方の需要の伸びを勘案して、羽田のアクセス利便性を生かせる路線を中心に昼間の国際線の増加を推進する。首都圏全体で2010年以降、年間発着枠70万回の実現。さらに、あらゆる角度から可能な限りの空港容量拡大施策を検討するといった内容をごさいますので、それを踏まえてさらに対応していくというものでございます。

6ページをお開きください。

「(2) 近畿圏における空港相互間の連携のあり方」という項目を立ててございます。その中でまず近畿圏につきましては、平成17年11月に関西3空港懇談会の場で了承されました3空港のあり方に従いまして、関西、伊丹、神戸の役割分担を踏まえまして運営していく。そしてトータルとして3空港の最適運用を図るという旨を記述することを考えております。

なお、これまでの審議会のヒアリングなどでの議論も踏まえまして、なお、3空港の役割分担・経営のあり方、需要喚起のための利用促進のあり方、関空会社の財務構造の抜本改善などの課題について、地元における議論も踏まえながら利便の向上、あるいは関空の国際競争力強化、安定的な経営基盤の確立に向けて引き続き検討するという記述もあわせて記述するというを考えております。

「(3) 中部圏における空港相互間の連携のあり方」についても記述する予定でございます。国際拠点空港としての中部空港とコミューターあるいはビジネス機などの小型機の拠点としての県営名古屋飛行場との役割分担、連携のあり方をここで記述するというを

考えております。

「7. その他」という項目、柱がございますが、案文の基本方針をつくっていく過程におきまして、1から6に整理されないような事項が生じた場合、ここに記述するということでございます。

最後に締めくくりとしまして、「おわりに」といたしまして、国、自治体、空港会社・航空運送事業者をはじめとする関係者間の連携強化、空港運営に当たっては、利用者の意向の重視、利用者視線で行っていくということ。そして基本方針というのは、必要に応じて適時適切に見直しを行うといった旨を記述するというので、締めくくりにするということではいかがかというものでございます。

以上、若干の補足をさせていただきながら説明させていただきましたが、骨子の枠組みということで案を提示させていただきます。よろしくご審議お願いします。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

今ご説明がありましたように、資料の2、ゴシック体のところが大体項目立てということで、明朝体のところはそれぞれの内容をこんな感じで、こういう内容でいったらどうかというご提案でございます。

それでは、これについて何かご質問、あるいはご意見等あればご発言願いたいと思いません。よろしゅうございますか。

じゃあ、私のほうから確認させていただきますけれども、この基本方針の範囲と申しますか、その辺のことというのはどこまで考えたらよろしいんでしょうかね。空港そのものの本体、それから関係団体とかいろいろあると思うのですが、どの辺までを頭に置いてこの方針を出すのかということなんですけれども。

【空港政策課長】 まず、空港のご指摘の部分につきまして、手元の参考資料1という関連資料をつけてございます。これは第1回の航空分科会の際に現在の状況などを説明し、あるいは空港法の全体を説明した際に使ったものでございます。

右下にページ数ございますが、その2ページをお開きください。ここは空港法の基本方針で、どのようなことを書くかということと合わせて3項で、この基本方針の記載の基本理念を法律上、記述、規定されております。この基本方針の理念のところがございます三条3項ですが、空港の設置、管理を行う者、国、自治体、関係事業者、地域住民その他の関係者の相互密接な連携及び協力のもとに、空港の設置及び管理を効果的、効率的に行うと、ここに書いてあるようないろいろな効果が図られるということを理念として定めると、

このようになってございます。

したがって、私どもとしましては、この空港にかかわる関係者の相互の連携・協力を前提にこの基本方針を定めるということを考えております。特に方針を定めていくことに当たっては、国として空港に関する航空行政をどう展開していくかという考え方の宣言と申しますか、明確化というのが、まずこの基本方針として位置づけられることであると思います。加えまして、国につきましては基本方針の策定する主体として、この方針にのっとり国が管理する空港の整備・運営を行っていく。さらに他の空港管理者、地方自治体や空港会社、それからこの空港法で指定制度を導入しています空港機能指定事業者につきましても、基本方針に適合して役務の提供というのが求められるということを考えています。

それは、関連資料の3ページをお開きください。基本方針の効果として記載してございますが、基本方針として法律上、以下の効果があるというところで、例えば①空港供用規程の認可における審査項目、あるいは②指定空港機能施設事業者の指定における審査項目としての効果があるということでございます。こういったような認可制度、あるいは指定制度の運営に当たっても、基本方針にのっとり運営していきたいということでございます。なお、先ほど申したその他の幅広い関係者、航空企業や物流業者、旅行会社、あるいは利用者の個人、空港関係の役務を提供する幅広い関係者、もちろん周辺の自治体、それからバスやタクシーなどのアクセス事業者といった方々につきましては、一義的にはそれぞれの関係法令、航空法などの関係法令の規定に従っていただくことがベースだと考えております。空港の効果的、効率的な整備・運営のために、基本方針に準拠して、それぞれの役割を担うことを期待しながらも、そういう整理をしておるということでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

単体としての空港の主体というか、それと同時に連携ということを前提として、この方針を出すということ。周辺のところは、少しそれぞれの事業法とかあるわけだからそちらのほうでということですね。

【空港政策課長】 はい、そちらのほうで。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 ちょっと私が質問と申しますか、意見を申し上げようとしたことは、今ご説明のあった基本方針という観点からすると、ちょっと不適切かなというふうに思っていたのですが。

要するに、1に(1)意義、(2)目標というのがございますよね。ここで、国際競争力の強化のためにどうするかということで、空港サービス水準の向上とか適正な水準の空港使用料の設定とか、ネットワークの適切な形成などによって国際競争力の強化を図ろうと書かれているわけです。もちろん空港をこういうふうに整備すること、管理・運営を効率化すること、あるいは利便性を高めることによって、国際競争力の強化を図るということもあるわけですが、初めに需要ありきという感じがするんです。

つまり、日本を訪問する外国人の数といいますか、訪日者の数が2010年に1,000万人というふうに言っていますが、そういう目標が、むしろ人が増えれば当然、航空使用料が少々高くても便数は増えると思うし、逆に日本を訪問する人の数が減れば、例えば10月1日から関西空港からの直通のロンドン便が廃止されたことなんかにも象徴されるように、幾ら利便性を向上しても、あるいは空港の使用料を下げてもお客さんにとってみれば、だから日本に行こうというとか、逆に利便性が悪いから日本に行くのはやめようとかいうことではない。やはり日本に来るといふ需要の掘り起こしが重要なことであって、観光庁というのが昨日発足したわけですが、そういうところとの関連で、いかにして日本に来る外国人の数を増やすかということがあって、そのために空港が協力して、空港が率先してやり得ることは何なのかというのがこの基本方針だと。

それ以外にも、日本の国際的なビジネスをもっと活性化するとか、あるいは日本のアトラクティブな観光拠点をもっと増やすとか、そういういろいろな戦略はあるわけです。それと空港をどうするかということは関係ないわけですが、目的は訪日者を増やすとか、あるいは航空の便数を増やすとか、多数の人に往来してもらうということ、それは言いかえれば、特に韓国や香港などとハブ空港としての競争というようなことがあって、そこで国際競争力の強化を図るということは、要するにお客を増やすということなんです。そうであれば飛行機の便数を増やす。そのために空港の設置及び管理に関して何ができるのかというふうに理解すればよろしいわけでしょうか。

【航空局長】 今、〇〇委員がおっしゃったとおり、もともと空港がどうあるべきかを考えるときに、利用者をどのくらい増やすかという視点というのは当然に最も重要なものであると思います。ただ今回、この空港の設置及び管理に関する基本方針という名を打ってお諮りしているわけです。最後に〇〇委員おっしゃったとおり空港という方面から見たアプローチで、今おっしゃったことも含めていろいろな方針を決めなくてはならないということで、需要増をどうするかというような視点は、この方針そのものからは抜け落ちてい

るという形になっています。

おっしゃるとおり空港の競争力という言葉が昨今よく言われるわけですが、空港の競争力というのは、まさに使いやすい空港、便利な空港、エアラインにとってエアラインの競争力強化にも資するような空港というのは、すなわち競争力のある空港であるということがよく言われるわけですが、そういった面から利便性の向上その他も含めて、より使いやすい、よりよい空港にするためにはどうなるか、どのような整備が必要であり、どのような運営が必要であるかということはこの基本方針で示した上で、まさに実際に個々の空港が競争力を持ったものになっていってほしい。

先ほど、この基本方針が2つの側面を持っていると申し上げました。1つがそれぞれの空港がこの方針に準拠して、それぞれの整備・運営を行っているということと、同時に国土交通大臣が定めた基本方針ですので、そういう意味では今後この空港のあり方について、国土交通大臣として宣言するという側面を持っているというふうに今事務局のほうから説明させていただきましたけれども、それはまさに後者のほうは、今私が申し上げたとおりのものであって、空港という側面から見て、まさに需要も引っ張っていきけるような空港のあり方とは何かという2つを、国土交通大臣の考え方としてここに示させていただいているという趣旨で受けとめていただければと思います。

【委員】 素朴な疑問に近いのですが、空港の設置及び管理に関しては、国際競争力とか非常に大きなことが書いてあって、それから具体的にどうなるかとなると、急に2番の(1) 将来需要に対応するための施設整備・機能向上のところに、首都圏の空港についてというように出てきてしまうんです。その前に、もっとネットワークの問題だとか、全体像をどうするかという話がやっぱり要るんじゃないかと思います。

でないと、今私たちがどんどん飛行機を使いにくくなっていて、観光に関連した話で聞きましたけれども、海外からはお客さんがどんどん来ている。多分これはまだまだ増えるだろうという予測があります。一方で国内から海外に出る人は減ってきているという数字があります。それは日本の航空会社が当たり前のことではありますが経済性を重要視して飛行機を飛ばしていますから、国際線が成田に集中して、ネットワークの形成がうまくいっていないということと非常に関係していると思うんです。そこをきっちり考えて長期的にやっていかないと、国として航空需要全体を底上げすることにならないじゃないかと思うんです。そういう意味で、将来需要を伸ばすためには、国内のネットワークのところを整備するという話が必要だと思います。そのことを最初のところで言っていたほう

がわかりやすいのではないかと思います。

それと〇〇先生も、委員長もそうだと思うんですが、ハードの空港というのはあるけれども、飛んで何ぼというところがありますので、その飛行機をどう飛ばすのだという感覚、それが活用だと思うんです。できた飛行場を活用するというのは、それをバージョンアップさせるというだけではなくて、いかにネットワークを構築して、効果的に飛行機を飛ばしていくかという観点が必要だと思うので、その分をもう少しどこかで書き込んでいかないと、なかなか腑に落ちないのではないかと思います。

【空港政策課長】 今のご指摘の部分ですが、まず事務局的に申しますと、この項目というのは、基本的に法律の項目に従って書いております。したがって、設置の管理の維持及び目標というところを大きく書いた上で、それぞれの項目というのは法律の書き方として、整備に関し、運営に関し、地域との連携に関し、あるいは複数間の分担、それぞれを書いて、私どもの理解は、トータルでもって最初に書いている設置の管理・目標に到達するというイメージで、今おっしゃったように、ネットワークをどうしていくかというのは大変大事なことだと思っています。

そのために空港としてどうしていくかといいますと、例えば利便に資するように、利用者も利用しやすいように、あるいは適正な水準の空港使用料にするとか、そういった個々個々の努力、あるいは需要にちゃんと対応できるような供給力を有するといったものが相まって、最初に書いてある意義、目標が達成できるのだという考え方でございますが、今先生がおっしゃったように、そこをもう少し明確にどういう形で書いていくかというのは、また案を考えていく際に考えていきたいとは思っています。

【分科会長】 〇〇委員。

【委員】 おくれて来ながら、すぐに発言を求めまして申しわけございません。

今までの間に出てきた話と全く重なることはないと思うのですが、〇〇委員の今のご発言を聞いていまして、それに便乗して少し私が考えているところを申し上げたいと思います。

今事務局のほうからご説明がありましたけれども、どこで私が今から主張する話を書くべきかという点については、まだ私に具体的な提案があるわけではありませんが、一番最初の目標というところから全部通じる話ですので申し上げます。利用者の利便性の向上というのが、一番究極の目標としては大事だと思うんです。その観点から眺めた場合に、どうもこの目標というのが①から④と書いてあるところで、抜け落ちている視点があるので

はないかというのが2つあるんです。

1つが何かといいますと、結局のところ、各空港ないしは空港の中のいろいろなサービス事業者が競争して、いわゆるサービス競争をやるとというのがサービス向上につながる、利用者の利便性につながるのだと思うんですね。そういうことからいきますと、今、〇〇委員も指摘されましたけれども、2の(1)の施設整備の話のところなんか、効率的施設の運用という話ばかり出てきておまして、しかも需要を正確に予測してその需要に対応できるだけの施設供給量を考えるんだという発想で来ております。従来、我が国の社会資本整備というのは、需要追従でこれをやらざるを得なかったわけでありまして、しかし、今言いましたようなサービス向上という観点からいくと、競争を残すということが大事だと思うんです。そうすると競争を導入することが可能なためには、多少の余裕が要ると思うんです。ゆとりといいますか、そういうものを残しておく。需要量に応じて100%ぎりぎりサービスできるという施設量を割り振っただけではサービスがよくなるのではないかと。完全な計画主義ではだめだろうということでありまして、それは難しいのですけれども、どの程度の余裕を供給できるかということですが、余裕がないと競争が残らないということが1つ。

それからもう1つは、個々の施設の効率的運用ということを非常に重視して書いておられますけれども、個々の施設以前に我が国の経済、あるいは社会全体が一番合理的と申しますか、効率的に動くようにすることがまず大事だと思うんです。そういうことからいきますと、個々の施設の効率性の最大化を求めていることが、システム全体としての最大効率にはつながらないことがままある。例えば、この前のヒアリングでも出ておりましたけれども、やはり全国の需要を首都圏に全部集めて、大規模な空港でやればスケールメリットが出るからということで全部集めて処理するというのが合理的でない、効率的でないということはわかっているわけです。ですから、そういうことからいくと、先ほど〇〇委員がおっしゃったようなことで、全国の中の空港をどういうふうに使分けて、役割を分担させていくかということを考える必要があると思うんです。1の④のところにも近接する複数の空港について適切な役割分担と書いてありますけれども、それだけではなくて全国の空港を特に国際空港、ゲートウェイですね。我が国のゲートウェイとしては、首都圏だけではやれないわけですし、やっては効率的にならない、合理的にならないわけですから、それをどのあたりの空港で割り振っていくか、役割分担していくかというようなことをこの段階で構想を示しておかないと、全体の基本方針を示したことになるのではないかと

と思います。

以上です。

【空港政策課長】 根本的なご質問ということで、なかなか即座に答えるのは難しいのですが、まず、ここにいう空港の基本方針という枠組みと航空全体の政策とといいますか、それとの関係が1つあると思うんです。ここは空港の設置運営に関する基本方針として、先ほど〇〇座長からのご質問に対しての空港法上のターゲットとといいますか、今ご説明したような枠組みの中で考えますと、まず空港というそれぞれの土台がありますから、そこでどういう整備をし運営をしていくのか。これがここでいう2番、3番に書いてある基本的なことだと思います。その上に飛ぶ航空企業にかかわる航空企業政策とといいますか、そういうもの。これとそれを視野に入れて、それと連携しながらやっていくのは必要だと思っています。ただ、そこについてまで、どこまで踏み込んでここで書いていくのかというところは、私どもも非常に悩んでいながらこういう形になっているというのが、まず1つあります。

それから2つ目に、サービス競争、あるいは複数の関係者が競争していくという空港運営システムというのは、まさにそれが航空全体の政策として今まで進めてきているところなんです。空港という限られた地域の限られた区域を使っていかなければいけない。かつ、今の国の財政事情もそうですが、その効果的に効率的に運営していくという中で、おのずと競争をどこまで追求するかという場合に考慮すべきことがあるんじゃないかと。当然、競争指定はサンクコストも発生しますし、その間の競争の前後における、過程におけるいろいろな混乱が生じ、それが一時的にせよ、利用者にどういう影響を与えるかといったものも見なければいけないと思っています。

したがって、冒頭、根源的に難しい問題だと申しましたように、その中で、どういうところを調和的にとっていくのかということだと思っています。私どももそういう意味で、航空政策とあわせ見れば、決してサービス競争を推進するというのを捨てるわけじゃなく、まさにそれを推進しているところでもあります。空港としては、それをいかに円滑に航空政策が進められるようにしていくかという受け皿として考えないといけない。その中で、今、時代の要請であります既存の空港を、いかに有効に使っていくかということだと。その結果、ネットワークがうまく張られていけばいいと思っているということでもあります。

2点目におっしゃった効率的運用で、全国でどういう空港があつて、それを全部首都圏に集めることの無駄というか、非効率というのがありますが、一方でいわゆるハブとスポ

一クの関係のように個々の地方路線同士を結んでいることによる非効率での航空運送事業者も考えながら、今いろんなことを考えているという中での調和というか、それをどう考えていくかというのもまた難しい問題だと認識していきまして、まだ素案の段階で、そこはご指摘のとおり十分反映されていませんし、競争という文言がまだ十分出てきていないのですが、先ほど申したような一定の制度上、空港の基本方針というところから来る制約もあるということをご理解の上、私どもも今のご指摘をさらに今後考えていきたいということで取り組ませていただきたいと思います。

【分科会長】 ○○委員。

【委員】 今、ご説明ありましたことのご理解としては、基本方針の対象は5年ということですから、その5年をどう考えるかといったときに、短期的に、5年というのは非常に近いわけですがけれども、航空政策全体を20年～30年長期的ににらむ中での、この直近の5年というふうに考えていきませんか、とりあえず空港のこの先5年というふうにはなかなか切り離して考えられなくて、大きな航空政策全体の長期的な視野の中の、いわゆる5年ということだと思えます。

まず1つ目の質問ですけれども、基本方針の5年というのは、今年これが出るわけですから来年度からの5年ということで、2014年～2015年を目標とするのか。2013年～2014年くらいのところを目標とするのか。1～2年の差は別かもしれません。大体イメージとしては、そのあたりかなということが1つ目です。

それから、あと2つありまして、一番最後のページのところです。近畿圏における空港相互間の連携のあり方というところで、関西空港のことについて、前回できるだけ早く結論を出すというふうにせつかく言っていたのに、またちょっとトーンが落ちて引き続き検討するというふうになっています。これは前回も申し上げたと思うんですが、去年の委員会でも検討するというところまで行っているわけですから、今回この5年という中で、「また引き続き検討する」が入るのではなくて、やはりスピードをもって解決していかなくちゃいけない。特に関空の財務構造の抜本的な問題については、検討ばっかりしているよりも早急に必要な施策を講じていくというような、もう少し、もう一歩も、二歩も前進したことに、ぜひしていただきたいと思います。

それから、同じく近畿のことばかり申しわけないんですが、2ページの将来需要に対応するための施設整備・機能向上というのは、先ほどからのご意見、○○先生やいろいろな方のご意見もありましたように、全体の日本のネットワーク形成も含めて、もう少

し航空政策全体の中から見ただけの将来需要というふうには、ぜひここは大きく構えて考えていかなければならないと思うところなんです。例として、首都圏が需要に対応できないことが予想される、首都圏等の空港においてというふうには、首都圏に限ってあるのですけれども、そこも首都圏等というふうに限らないで、やはり中部であるとか、関西であるとかということも含めて、もう少し国際的な拠点空港においてというような、その将来需要に対しての設備機能向上というふうには考えていかなければと思います。ちょっとここで首都圏等となって、あとは皆「等」になってしまうというのは、将来を考えていく上でもちょっと限定し過ぎるのではないかなと思うのですけれども、いかかでしょうか。

【航空局長】　　ちょっと私のほうからお答えさせていただきます。最初に5年という期間の関係ですが、これは一般的にいろいろなほかの法令に基づいたいろいろな基本方針も大体5年というのが一つの目安になっているということと、5年ぐらいたつと事情もいろいろ変わってくるということもあるものですから、とりあえず5年という形で、今5年がいいかどうかについてもご意見あるかと思いますが、一応5年ということでお諮りしています。ただこれは、今おっしゃったように5年に限った計画というよりは、むしろ長期的なものにもらんだ上での基本方針であって、ただ5カ年の間にはそれなりの事情の変更もあるので5年に限って、5年後には、またもう一度見直して新たな基本方針をとすることがいいのではないかなということ、5年で切らせていただいています。タイミングは、基本方針を策定させていただいてから5年を考えております。

それから関西圏の関係でございますが、これはまた表現が後退したというご指摘については、厳粛に受けとめたいと思います。前回の分科会で私も申し上げましたが、この財務構造の抜本的な見直しについては、国土交通省だけで決められる問題でもないもので、なかなか私どもだけでいつまでにということ、何を明確に申し上げることは難しいのです。ただ、航空局としては年内、あるいは年度内を目標にということ、前回は申し上げさせていただきました。これについて、私どもで検討を進めるということについては前回申し上げたとおりで、そういう意味では、期限をどのように切るかどうかというような形は、基本方針において記述するのは難しい面もあるかと思いますが、先ほど委員がおっしゃったように早急にとかそういった形でのことについては、ご指摘を受けて検討させていただきたいと思っております。

それから将来需要に対応した日本形成ネットワーク、殊さら首都圏のことが取り上げられてというような、これは先ほど〇〇委員が空港について、空港の整備というものはどう

あるべきか、余裕がないと競争というのは残らない、そういう意味では整備というのは需要が出てきてそれに対応するためにということではなくて、もうちょっと余裕を持ってということ、これとも少し対応する問題であります。基本方針を私どものほうで案としてつくらせていただく際には、現状はどうなっているのかということはどうしても頭に入れて書くものですからこういうことになるのですが、首都圏の空港について、もう皆さんご承知のとおり極めて深刻な空港能力の制約があり、首都圏を除いては逆にある程度いろいろ受けられる空港能力を持っているものですから、それを前提に考えますと、やはり代表として「首都圏等」という形で表現せざるを得ない部分があります。

ただ、ここで書かせていただいていますのは、整備から運営へというのが基本的な原則ではありますが、今後もちろん需要などが増えてくるのに見合った施設の整備というものは、必要なものについては引き続き行っていくということでありますので、その旨をむしろ書かせていただいているという趣旨です。代表格として首都圏の空港については、どうしても対応しなくてはいけないので首都圏等と書いてありますが、別にこれは日本全体のネットワークということについて、頭の中から外してこうした形で書かせていただいているという趣旨ではないという点をご理解いただければと思います。

【分科会長】 ○○委員と○○委員からご要望がありました。じゃあ○○委員、○○委員の順でお願いいたします。

どうぞ、○○委員。

【委員】 目標と意義のところ、当然、空港の設置及び管理に関する基本方針の骨子ですので、こういう表現ではいいと思います。ただ、空港を幾ら設置、そういった意味で効率的な運営といいましても、飛んでくれる飛行機がないとなかなか利用者利便ということへはつながらないと思っております。その中で、特に今回、この法案の中にありますネットワークのそれぞれの充実といったこともあるのですけれども、特に航空行政は、なかなか規制緩和をしにくいといった面があるかと思えます。当初、交通関係の規制緩和、特にバスなんかの例を見ますとツアーバスが走って、安い料金で参入してきたということがあります。なかなか航空業界はこういったことができないといったことがあろうかと思えます。

したがって、こういうところの規制緩和の政策、これは利用者が運賃の問題、便数の問題、また利用時間の問題、そういった利便を図ると、こういうふうに理解をしているのですけれども、こういったネットワークを充実するときに、このことが逆にそういった

利用がないところについては、便を切り捨てていく、こういったことも現実的にありますけれども、こういったことについて、どういうふうの方針の中で掲げられていくのか。空港だけでなくしまして、そういった航空全般のことももう少し触れていただきたいなど、こういうふうに思っているところでもあります。

それと、空港整備の問題、特に国際競争力をつけるということで、ここで触れられておりますのは、羽田を中心とします拠点空港と、こういうことが重点的になっているのかなというふうに思っております。5年間のそういう空港整備なんですけれども、需要予測につきましても、今後、地方の空港がこういった形で需要予測があるのか。最近、アジアのほうから、かなり日本にも観光に来られるといった報道もされておりますけれども、そういった需要予測、十分きっちりとしていただきたいなど。そして、こういった空港整備につきましては慎重にやっていただきたい、そういうふうに思っているところでもありますし、また空港の収支の情報公開をするということで、それについては大変評価をしております。ただ、駐車場の問題でありますとか、ターミナルビルの問題でありますとか、その辺の収支の情報公開が、果たしてどこまで踏み込んでいただけるのか、こういったこともありますので、その辺ももう少し方針の中では触れていただきたいのかなと、こういうふうに思っております。

最後に、前々回でしたか、私のほうから地域協議会の特別会計の交付金について質問をいたしまして、この分科会と地域協議会は、そういう意味では違うという答弁があったと思うんです。しかし、この骨子の中でそういうところも触れられておりますし、特に今、地方も財政が厳しいと。そういう中で地域協議会を発足し、地域の活性化に対して十分理解もしておりますけれども、その中で、こういった交付金がこういった形で地域のほうに交付されていくのか、この辺が大変心配ですし、その辺については、前回、航空局長も答弁がありましたけれども、この辺の問題につきましては、十分慎重な対応をしていただきたいと、こういうふうに思っております。

最後になりますけれども、特に関西の3空港のあり方の問題、先ほどもありましたけれども、私も関西出身ですので、関西の3空港のこういったことについて十分理解をしております。しかし、空港そのものがばらばらで運営されておりますと、なかなかそういう航空全般の問題で、果たして利用者利便が、今現在、果たされているのかと、こういう心配をしております。特に、私、交通関係で仕事をしておりますので、前回、ヒアリングでもJRのはるかがなかなか便利が悪いと、こういったこともヒアリングの中では言われてお

りましたけれども、神戸方面から行きますと、はるかにも乗れない、こういった関西の交通事情ですので、全般的に、空港だけじゃなくしまして、交通も含めて、そして航空全般も含めて、そういう一体となった運営をいかにやっていくのか、検討されるという記載はされておりますけれども、その辺の具体策をどれだけ踏み込んでいけるのか、そういったことについても、もう少し踏み込んで記載していただきたいな、こういうふうに思っているところであります。

以上であります。

【分科会長】 何か。よろしいですか。

【空港政策課長】 1点目のネットワーク、先ほどのご質問等と同じような観点で、ネットワーク、あるいは航空会社が飛ばないと利便につながらない、あるいは便の切り捨てと、こういったご指摘に関してでございます。

私どもとしては、ここの空港の設置管理の基本方針の目標としまして、まさに利便の向上につながるように、ネットワークも適切な形成につながるように、そういうことにつながるように、空港をどう運営していくかという観点で、それぞれ記述していくことが、これからの基本方針の案を作成するに当たって大事なことだと思っています。

そういう観点から、空港の側としてどういうものがあり得るか。例えば、ここにも書いていますが、利用者利便の向上のみならず、例えば内外の航空会社へのいわゆる路線就航への要請だとか、そういったものを一生懸命やりましょうだとか、定期便に限らない航空形態も含めて追求していきましょうだとか、あるいは空港使用料の設定の水準を適正あらしめるように運営の効率化なども一生懸命しましょうとか、そういったことも合わせて、そういう目標にどう到達できるかという観点で取り組んでいき、あと今後の基本方針の案に含めていきたいと、こういうふうに思っております。

それから、首都圏を中心に念頭に置いていて、例えばアジアから地方への受け入れ、そういう意味での取り組み、あるいは取り扱いという観点でございます。私どもとしましては、そういう観点でも空港基本方針ではすべての空港を念頭に置いていますので、今ご指摘のようなものも実際の本文の中でどのように書き込んでいくのかというのは、検討をしていきたいと思えます。

それから、収支の明確化というのは、空港の運営を明らかにしていって、そのことを通じて、どのように運営が効率化されていくかという観点で大事だということでございます。具体的にどのようにしていくかというところを、どこまでこの基本方針で書けるかという

のを含め、これからちょっと検討しないといけないと思います。

それから、協議会につきましては、法律でも協議会制度を活用するというので、新しく協議会の仕組みが入っておりますので、そういったものをいかにうまく活用して地域の活力向上、こういったもの、それは単に旅客のみならず物流にも影響することであり、あるいはその地域自体のにぎわいと申しますか、そういったものにも資するものでありますから、協議会の活用というのを触れていきたいと思っています。

ただ、おっしゃいました、どういうふうに交付金などの制度ということで、これは今、予算要求などを行っているという過程でございますので、そういった進捗状況も含めながら、ちょっと考えないといけないという制約があるものでございます。

とりあえず、以上です。

【分科会長】 じゃ、〇〇委員。

【委員】 私のほうからは、国と空港との関係、それから空港の計画制度の2点に関して、4点ほど意見を述べてお伺いしたいと思います。

1点目は、今議論になっていた3ページの(3)の利便性の向上であります。先ほどのお話を聞いていると、国が基本的な、共通的な方針を示すと。それを受けて、空港側が向上していく図式と理解しました。結構でありますけれども、具体的に、空港側はどういう形、どういうふうに取り組んでいったら良いかについて、どこまでこの基本方針に書き込むかという点がポイントにあります。

空港法では、12条に基本方針に適合するというのを、特に空港供用規程に関しては定めていますけれども、供用規程というのは、現在、今の姿に対しての整合性ということで、将来、どういうふうに向かしていくかとか、改善していくかという基本方針に照らした、まさに将来のことを、どういうふうに向かしていくかという規定はないのではと思います。それを、今回の基本方針が個別空港、3大都市圏を除いてあまり明確に書かれないのであれば、果たして空港がどういうふうに取り組んだら良いかについても、何らか書き込む必要があるのではないかというのが1点目です。

それから2点目は、これも国と空港側とに関わることで、3ページの一番上に、先ほどお話になった航空路線の誘致、こういう話が出てきます。それから4ページのところには、航空管制との連携が出てきます。適切な出発、進入経路の設定等。

前者については、私も正確に理解していませんけど、地方空港がオープンになったというふうに言われます。けれども、果たしてそれが、例えばいかなるエアライン、指定航空

会社なんていうのがございますが、そういうものも地方について無くなって完全にオープンなのかすら、よくわかっていませんけども、そういうことは、空港側が個別に対処できることではありませんので、ここは空港基本方針であって航空政策全般ではないことは明らかであっても、空港ごとに対応できないことについては、それなりに区別して書く必要があると思います。ビザの発券問題とか、航援料というのが比較的小型機材に対しては割高になっているとか、さまざまな課題があるかと思います。そういう、国が対応すべきことと空港側で対応すべきことの整理が基本方針の中で必要だということです。

3点目ですけども、計画についてということで、特に4ページの(7)あたりに、空港会社の運営のあり方というのが出てきます。これは、去年の議論の継続でありますけれども、法律上、成田空港等の関係がまだ明記されていない状況でありますので、いわゆる国が基本方針を定めて空港会社が一对となるような、それに整合する計画、これもサービスの向上計画であったり空港の利活用計画であったり、あるいは投資の計画であったり、言い方はいろいろあると思いますが、そういうものを定めていく構図が今現在でき上がっていない状況にありますので、そのあたりについて基本方針として書き込む必要があるかないかというところが3点目であります。

3点目にもう1つありまして、(8)にターミナルビル等、空港機能施設事業については、ここに書いていただいているように、施設の整備、機能向上に向けた計画等、事業者が持つべき適正かつ確実な計画のあり方に関する基本事項を書くということで、大変結構だと思います。ですから、ここに空港会社のようなものが抜けてしまう心配、それから空港会社ではなくて二種空港、国が国をとということになりますけども、二種空港あたりについての将来の計画、先ほどの利便増進計画なのか利活用計画なのか、いわゆる既存のストック等も有効に使いながら、将来にわたって進めていく計画ということになりますけれども、そういったものを書き込む必要があるのではないかという、これが3点目であります。

4点目、最後ですけども、5ページで空港の周辺との関係が出てまいります。先ほどのご意見にもあったように、概算要求で特に三種空港に対しては、これこれこういう計画をつくれれば支援してあげますよという仕組みをご提案されているわけでありまして、これは大変結構だと思いますけども、そういうものは、まさに基本方針のようなところに位置づける必要があると思います。すなわち、アドホックな仕組みみたいなものが提案されてくるというのは、一方で、こういうきっちりとした基本方針を定めようとしている中では大変矛盾する可能性もありますから。

そういう意味で、この中に位置づけることは必要なんですけども、三種空港という地方空港だけにそういう計画をつくれとって、みずからの二種空港、あるいは一種空港については特にそういう規定もつくり、みずから進めないという形では、これは片手落ちではないかという気がしますので、その辺も含めた位置づけというものが必要ではないかと思えます。

協議会については大変結構なことで、法定協議会を使って、将来についても議論できるような取り組みをすることは重要だと思うんですけども、ただ、今お見受けするところ、空港長さんにしても管制官の方が非常に多いということで、空港の全体、あるいは将来を見渡してまとめていけるかという大変難しい議論もあると思うんです。ですから、ぜひ競争力のある3大都市圏以外も含め、地方空港についても競争力のある空港にしていくために、そのあたりにも踏み込んで、今後の方向性を書いていただくと良いと思います。

以上です。

【分科会長】 事務局のほうから、何か。

【空港政策課長】 順不同になるかもしれませんが、順次お答えをさせていただきます。

まず、国と空港との関係というところでございます。冒頭、この基本方針のターゲットとしてお話ししました、つい先ほど局長からも補足いただきましたが、国としてまずこの空港にかかわる政策を鮮明にするという位置づけと、それから空港の設置管理の立場としてどうあるべきかという2つを視野に入れているということでございます。

その意味で、政策として鮮明にしつつ、今、〇〇委員のおっしゃったように、いわゆる設置管理の主体としての国がどう取り組むかという、両方出てくるというのは事実であります。

その意味につきまして、個別の空港についてどう取り組むべきかというところをどこまで踏み込めるかというのは、私どもも検討はしないといけないと思います。ここで書いてるのは、基本的に大臣が定める基本方針ということからおおむねの共通事項を中心に書いております。個別個別でもし特記すべきようなものがあるという観点について、それをどこまで書くかというのは、まだ定かにしておりません。もうちょっと検討はしたいというところがございます。

それは、路線の誘致への取り組み、あるいは適切な出発経路に関しても、そういった観点をどこまで考えていくかというのを、これから考えてみたいと思います。ただ、冒頭申したような一定の基本方針のルールというか制約の中でどこまで書けるか、制約もあるの

で、私ども、今、こういう基本方針の骨子にしているというところでございます。

それから、空港会社と空港機能施設事業者の部分の4ページの(7)と(8)のところでございます。〇〇委員おっしゃいましたように、成田空港関係につきまして、いわゆる従前、前回の分科会で議論していたように、成田空港を完全民営化するという場合のスキームとして、〇〇委員などもおっしゃったように、国が基本的な方針を定めた中で、その空港会社がどう計画をつくりやっていくかというのを、整合性あるものにしていくという観点をとっていたところでございますが、その成田空港会社の仕組みにつきましては、今回、空港法の中では一たん先送りにしておりまして、その規制のあり方を含め、別途の場で、今、議論しているということでございます。

したがって、現在の空港の基本方針につきましては、現在の成田空港会社の経営形態を前提に書いているというのが、まず基本的な考え方です。ただし、空港がこういう基本方針を定めた中で、空港会社が仮にその完全民営化の道に進んでいって、事業の基本計画をどうつくっていくかという世界に今後なっていく場合にも、普通、一般的に使えるようなことを視野にいれながら、ここの記述はしていかないといけないと今思っています、そういう意味で、ここの(7)のような記述というのは、両面を見ながら今記述している。ただし、今申したように、別途規制のあり方は検討しているということでございますので、一定の制約があるという認識であります。もしその規制のあり方の検討会の結果次第でうまく整合しないという場合が出てくれば、この基本方針の骨子の最後に書いています、適宜適切に見直していくという方針でございますので、5年の期間内であっても、それを見直していくということもあり得るんだと考えております。

それから、空港ビルのほうの空港機能施設事業のあり方で書いているような、将来の施設整備、機能向上に向けた計画、こういったものをこの空港会社についても必要ではないかというご指摘でございますが、その点は、この記述の技術上ですが、(7)の空港会社のほうで考えていくというふうに考えておりまして、現在のところは(7)の3行目の①で、需要に適切に対応した空港機能の拡充、こういったものがどういうふうにすべきかということ、この本文では書いていくということで、その中できちっと反映するというか、考慮していきたいと考えております。

それから、地域の支援の仕組み、位置づけについて、協議会制度を設けてやっていく、あるいはそれを活用していくという中で、支援の仕組みというのも今考えているところでございます。そういったものも、この本文を書いていく中で、先ほど〇〇委員からも話が

あった財政当局との調整などの状況も勘案しながら、どこまで書いていけるかというのは考えていきたいと思っております。

それから、それを二種空港などの国管理空港においてどういうふうに運営していくか。今までの二種空港、国が管理する空港であっても、当然地域との協議というのは積極的に関与すべきものでありますし、関係地域との連携なども、空港の側、国管理空港の側も一生懸命やるべきだと思っておりますので、そういったものも視野に入れたような記述にしていきたいと思っております。

【航空局長】 若干の補足だけでございますが、骨子としてお示ししているものですから、どうしても箇条書き的になってわかりにくい部分がございます、〇〇委員のおっしゃった、例えば利便性向上のところでも、いろいろ項目が列挙されていて、これを具体的にどう受けとめてどうやっていくのかというのが、やや判然としない部分があるというのはご指摘のとおりでございます。今日は、骨子としてこういった形で项目的に列挙させていただいておりますけども、ご指摘いただいたとおり、これを受けてどういうふうにやっていくべきかというようなことも、こちらのほうではいろいろ書かせていただければというふうに思っております。

同様のことが、先ほど国がやることと、それからそれぞれの個別の空港がやることがある意味ごちゃまぜになっているというようなご指摘もあって、これもそのとおりでございます。例えば、関西との連携とか、こういった話も、要は、それぞれの個々の空港が、国がやる管制のいろいろな仕事と連携して適切な運営を図っていくというような趣旨で入れさせていただいているんですが、その辺も、表現上はやや不明な部分がありますので、この辺も工夫させていただければと思います。

あと、地方空港の路線の誘致の関係ですが、これは地方にもできることがある程度ありまして、もう既にアジアとの関係では全部地方空港はオープンになっていますので、いわゆるポットセールスといいますか、それぞれの地方が路線等の誘致を図れば、オーソライズするという作業はありますけれども、基本的には自由に誘致できるという仕組みになっているので、そういう面では、一部地方でも独自にできる部分というのはございます。

【委員】 すいません、1点だけ確認です。従来、2国間協定でやっていた、中国側と日本でやっている指定航空会社がありますけども、これは地方空港に関しては撤廃されたと理解してよろしいんですか。

【航空局長】 今、国によって少し扱いが違うので、アジアゲートウェイ構想以降、ア

アジアの国との間で自由化というのを合意しているんですが、自由化を合意した国に関しては、地点に関してはすべて自由なんです。指定航空企業については、指定の手続は必要ですが、基本的に安全とかに特に問題がなければ、その国が指定した企業についてはこちらは認めるということになっていますので、そういう意味では、いわばほとんど自由にいろんな企業が地方航空にも乗り入れることができるという仕組みができ上がっています。それで、まだ当局間で自由化の合意ができ上がっていない国についても、その国が例えば日本の地方空港に入りたいということであれば、暫定的にこれを認めて、後で航空協議を開いたときにその地点をオーソライズするという仕組みにしていますので、そういう意味で地方空港はもう既にオープンになっていますということを発表させていただいています。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、〇〇委員、どうぞ。

【委員】 全く文章の表現上の問題なんですけど、6ページをごらんいただきたいと思えます。この近畿圏における空港相互間の連携のあり方というところなんですけど、表現が、17年11月云々の関西3空港のあり方に従いということで、以下が、ある意味では引用文のような格好になっているのかどうかよくわかりませんが、まず、「関西国際空港は西日本を中心とする国際拠点空港」、ここは問題ないと思うんです。次に、「関西圏の国内線の基幹空港」、関西圏のというのはどういう意味なのかよくわからない。その次の「大阪国際空港は国内線の基幹空港として、神戸空港は神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する空港として運営し」ということになって、神戸に関してはこれでいいわけですけども、関連資料の18ページに関西の3空港の比較がございますよね。国際、国内両方含めれば、若干ながらも、伊丹、大阪国際空港のほうが関西国際空港を上回っているわけです。いわんや、国内に関しては関西空港の3倍であると。ということは、実際、関西という地域を考えていただければ、京都とか滋賀とか、奈良はちょっとよくわかりませんが、そういったところから空港にアクセスして国内便を使うというときには、やっぱり大阪国際空港といますか、伊丹のほうが圧倒的に便利なんです。

ですから、関西圏といった場合だと、むしろ大阪国際空港のほうが関西圏の国内線の基幹空港としてというのが当たるのであって、この辺の表現が、私のように関西に住んでいる人間から見れば、何となく違和感といたら変ですけども、どういう意味で、なぜ関西国際空港に関西圏という言葉がついているのかというふうに疑問に思いますし、大阪国際空港のほうで旅客の典型例というのが、大阪のビジネス、中之島あたりから高速道路

で20分ぐらいで大阪国際空港に行って、そして東京に行って。東京との伊丹と羽田の便数は、30分ごとに飛んでいるわけです。それがまさに新幹線と競合する格好で、ほぼ満席というようなことで、そういう意味では、ここの書きぶりというのが、何となく違和感をもよおすんですけど、その点、いかがでしょうか。

【航空局長】 この17年のときの地元の了解というのは、かなりこのときにもいろいろな議論があった結果、それぞれ共通の理解としようという、3空港の分担を書くときに、書きぶりもややあいまいになっていたというのが率直なところです。

例えば国際線について、関西圏の国際需要にこたえるためと書いてありますが、これは基本的に成田は全国の需要を本来賄っているという建前ではありますが、需要の中身を見ると、ほとんど首都圏の国際需要を賄っていると。関西空港も、もちろんロケーションは関西にあるわけですから、そういう意味では、それとの対応で関西圏のと書いてあります。ただ、関西国際空港の1つの売りは成田にはない最大のネットということですから、そういう意味では、ここの関西圏のとは書いてありますけれども、実際の重点は、国際線は関西空港に一元化するという意味で、そこにおいて関西というロケーションがありますからということで、関西圏のという言葉がついているという了解であります。

それから、伊丹との関係ですが、両方とも、これも国内線の基幹空港というようなことを書いてあるものですから、その分担が、これも極めてファジーになっています。ただ、このときは、伊丹、関西ともに国内線については両空港を活用するという前提で、実際には、ここの骨子のところでは「国内線の基幹空港として」としか書いてありませんが、これに加えて環境と調和した都市型空港と書いていたかな、という表現がありまして、役割分担としては、伊丹空港をつくった経緯が、あれだけの騒音による訴訟で夜間の飛行の差し止めとかもある空港ですから、やはり環境と調和したものでなくてはならない。そこが関西とは違うという前提で、環境と調和させるということはどういうことかといえ、もちろん夜間の話もありますが、騒音等の問題がある航空機、あるいは便については、伊丹はむしろ控えるべきであろうと。そういう意味では、長距離便、大型機については、どちらかといえば関西のほうにという考え方のもとに、そういった分担をしたというのが、このときの経緯です。

ただ、これについては地元でもいろんな議論があったものですから、確かに表現としてはさっと読んだ人にはわかりにくい表現になっているというのは事実です。

【分科会長】 よろしいですか。

〇〇委員、どうぞ。

【委員】 2ページのところですが、空港の整備については、数値目標を可能な限り入れたとさっきご説明があって、実際はかなり入っておりますが、この3の運営についての数値目標というのは3から消えてしまうわけです。

それからもう1つ、2ページの一番上、さっきもお話が出ましたけど、相当の航空需要の増加が認められる首都圏などの航空という例示はあるんだけど、相当の需要増が見込めない地方空港についてはどうするのかというところがない。基本的に、効率化とか利便性の向上とかいろいろありますけれども、これは空港の基本方針を決めるときには当たり前でして、まだ骨子ですからやむを得ないことだと思うんですが、意見を言わせていただきますと、別に赤字の空港を廃止しろとか廃港にしろなんてここに書けというつもりは毛頭ないんですけれども、地方空港については、地元の自治体や住民の合意があれば、赤字になったり効率性が悪かったりしても構わないと思うんです。例えば赤字が何年続いた場合には運営を抜本的に見直すとか、収益に限らず、客の数でも便数でも搭乗率でもいいんですけれども、そういう定量的じゃなければ定性的なものでもいいんですけれども、ここでどういう基準を入れるかを具体的に書くということではなくていいと思うんですが、この整備だけじゃなくて運用についても、何がしかの目標を定めるようなことを、各空港がそれは自分で考えればいいことなので、何を定めろというふうに整備のような具体的なことまで書き込む必要はないと思うんですが、収益向上とか利便性向上、つまりでき上がってから運営するに当たっての何がしかの数値的な目標をみんなで考えて、それを基本方針に、個々の事情に応じて構わないから書くようにみたいな努力的、目標的なことを書けというようなことはできないんでしょうか。それをここに書いておくということはあってもいいんじゃないかと思うんですが、いかがですか。

【空港政策課長】 お答えいたします。

今の特に運営の部分における数値目標的なものは何か書けないかということで、私ども、全体についても基本方針として、当然5年間を目標とする中で、明確な指針が書けるものというのは書きたいと思っています。整備のところにもまとめて書いてはおるんですけど、例えばユニバーサルデザイン化にしろ、書けるところは運営のところにもほかにもあろうかと思しますので、そういう視点でもう1度見てみたいと思います。

その中で、今、最後に補足されたように、空港の運営の状況次第で、空港ごとの赤字が何年続けばというような例示も挙げられました。そこら辺について、まずそれぞれの空港

の運営の状況をもう少し明らかにしていくということも、その前提として大事だと思っています。私どももいろいろな方面からも、それをもう少し明らかにしろというご指摘もいただいているところで、そういう意味で、空港別収支の明確化ということも含めまして、空港運営の透明化を図っていくという中で、そういう動きに資するように、そういう観点も含めて書いておりますが、ご指摘いただいたような観点でどこまで数値目標的なものを書けるかというのは、もう1度案文を書く際に考慮してみたいと思います。

それから、相当需要が見込める首都圏等の空港というところで、相当需要の見込めないところという部分のご指摘でございます。相当需要が見込めないところの空港については、そういう意味で2ページのところというのは、今後需要があるところについては対応した方策をとりましょうと。相当需要が増えていかないようなところについて、まず既存の施設をいかに有効に活用していくかという観点で取り組みましょうと。そのために、まず需要を増やすという意味で、利用促進など、どのような取り組みをしていくかという取り組み、それからコストを下げっていくという意味で効率化という意味の取り組みと、そういったものが重要です。運営面でそういうのが必要だということで強調して書いているところであります。

もちろん、そういった空港においても、当然ながら維持更新というのは必要ですし、耐震化などの安全確保のための最低限のことは必要であります。そういったところも、できるだけ効率的な施策を講じながら、必要最低限のことをきちっとやっていくという考え方で記載していこうかなということで、今日、示しているものでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。だんだん時間がなくなってきましたので、少しスピードアップでいきたいと思います。それじゃ、〇〇委員、それから〇〇委員の順でどうぞ。

【委員】 今の〇〇委員のおっしゃったことにちょっと関係するんですが、こういう運営をしっかりやっていくには経営の主体が必要ですよ。だれがやっていくんだ、責任を持ってと。みんなで行きましょうと書いてあるんですが、みんなで行きましょうとやって、なかなかうまくいかないんだよね。だれかが責任を持ってやっていくんだという観点が必要なかなという気がして、その記載が、ここの基本方針に書くのかどうなのかわかりませんが、例えば成田にしても、関空にしても、中部にしても、いろんなものが支援をするんですけれども、この空港会社が責任を持ってやってらっしゃって、会計も透明にし、関空なら関空の課題が非常にわかりやすい。じゃ、みんな考えて、そこを直しまし

ようみたいなことはできるんですが、空港別の収支の明確化をしても、それをどうやってだれが責任を持って改善していくんだというのはないんだよね。

みんなでやりましょうというような論調になってしまっているの、記載はこれでいいと思うんですけども、だれが責任を持つんだということが、つまり経営の主体ですよ。空港ごとに責任者を設けてやるのか、会社をつくってやるのか、その勘定を設けてやるのか、そんなこともどこかで触れておかなきゃいけないんじゃないかなという気がして、そういうことを申し上げました。

【分科会長】 手短に。

【空港政策課長】 すいません。基本的に、空港会社とか自治体管理空港というのは、そういう意味で主体が明確で、〇〇委員のご指摘は、特に国管理空港としての今までのいわゆる二種空港だと思います。

この基本方針自身は、先ほど申したように、全体の政策をあらわにするとともに、設置管理者たる国自身にも縛っていかうと思っておりますから、そういう意味で、国管理空港につきましては国自身がこの方針に従って明確にやっていくという考えでございます。

本文を書くに当たっては、そういう意味での明確な役割というか、そういうことをもって書いていきたいと思ひまして、現在も、骨子としては1ページ目の意義目標のところの最後でございますが、国、自治体、関係者の役割についても記述すると、こういうことを考えておひまして、本文中に、そういう責務といひますか、責任といひますか、そういうことも書ける範囲で書くことを考えたいと思ひます。

【委員】 そうなんですが、国がやるといひたって、国は運営なんかできっこないんです。それは、国が責任を持ってやらなきゃいけないというのは、それはそうです。やはり、そこは収支を明確にして、そこの部分をだれかが責任を持ってやらないと、国がやるといひたらそのとおひなんですけど、ちょっと違うんじゃないかなと。この空港については、だれがどういう組織で責任を持つかといひことを明確にしないと、国でやったらみんな一律になってしまうと。つまり、設置は確かに国が責任を持ってやらなきゃいけない。ただ、一般的に言ひて運営は国はあまりうまくないですね、空港に限らずに。むしろ、それは少し考え直したほうがいいんじゃないかなといひふうに私は思ひます。

【空港政策課長】 そういうご指摘を踏まえ、これからまた局内でも議論をしていきたいと思ひます。

【分科会長】 じゃ、〇〇委員、どうぞ。

【委員】 個々の項目は非常にいいことが書かれているんですけど、全体としてしっくりこないところがあって、何なのかなと思っていて、3つのことなのかなと思います。

1つは、先ほど〇〇委員からもご指摘ありましたが、1とそれから2と3の間が飛んで、2と3がばらばらというイメージがあるということで、基本的にネットワークとか競争とかいうキーワードが出てきましたけれども、100ぐらいある空港が、トータルでどういう役割を果たして、全体として利用者にどれだけのサービスを提供するかと、そういう視点が1と2の間であって、何か書くことがあるのかなということがあります。

もう1つは、2と3、それからそれぞれの各項目がまたばらばらであるということで、今、〇〇委員のような大胆なことが書けるといふふうには思いませんけども、基本的に空港のマネジメントはやっぱり重要で、世界的に見ても、それがいい空港と悪い空港で非常に大きな差が出るということがあって、その空港のマネジメントというのは、施設整備と運営と、一体の経営なんだということです。その各個別空港の経営がちゃんとしていく方向に向かうべきだと、こういった指摘は、こういう基本方針でもできるんだろうと。それから、2と3にいろんな項目があって、トレードオフの関係になることが多いですから、もう1回まとめるときに全体の経営として見てみる。そういった視点が必要なのかなということがあります。

もう1つ、3点目は、この基本方針が、今さっきご説明あった関連資料の参考資料1の3ページに、具体の審査項目とかいろんなことに使われると書かれていますが、そういうことを考えると、その間の関係が、まだあまり明確でない。まだ空港会社の位置づけというのはきちっと入っていないという段階でもありますが、将来、それが整理されれば空港会社が入ることですので、こういったところ、具体的に使われるところとの関係というのを早目に整理をしておいていただきたいということがあります。

もう1つは、そういったことになると、海外でやられていることとの整合性はどうかといったことが重要かなと思います。イギリス等、民営化が先行しているところがあって、それなりの仕組みができていて、そういうところと日本のやり方と、別に違っても構わないんですが、ちゃんと勉強して日本のほうがいいんだといったところがないとまずいかなと思います。そういったことについてご検討いただければと思います。

【空港政策課長】 これらの点については、今度の案文をつくっていく段で考慮していきたいというふうにいたします。

【分科会長】 〇〇委員、どうぞ。

【委員】 この骨子案を拝見すると、我が国の空港が抱える問題点とか、あるいは全体像というのが全部含まれておって、非常に網羅的ではあるんですが、インパクトと申しますか、訴えるところが少し足りないなというような印象を持つんです。それは、空港整備は配置的側面から見ると概成し、とここにも書いてありますけれども、全国配置の面では十分できているという意味なんでしょうけども、だから新設は今後抑制するんだとすれば利便性の向上と国際競争力の強化と、この2点が我が国の今後の空港のまさにキーワードと申しますか、戦略になると思うんです。そういうことをきちんとうたっていながらどうもインパクトが弱いのは、具体的なものがないからかなというような気がしております。

先ほど、国土交通省の説明で、こういう法律ができて、必要があればいつでも見直していくんだと、こういうことでありましたけれども、大体国の方針が出ると、ここには5年という1つのめどがありますけど、その方針が10年ぐらひは続いちゃうのが現実ですね。構造改革でもそうですけど、大きな方針が出てそれが定着するまでに、やっぱり10年は現実にかかってしまうものですから、そういう意味では、せつかくここで数的には十分だという1つの判断があるわけですから、戦略上のものを戦略的に、もっと国際競争力を強化するとか、あるいは利便性を向上させるとかという方針をきちんと打ち出したほうがいいんじゃないかなというふうに思います。

関西空港については、私も関西に足場を置いているものですから、どうしてもそこが気になるところです。これからなかなか調整が進まないのが難しいとは思いますが、ある程度の方向は国のほうで示さないと、なかなか地域住民の意見を聞いてもまとまらないんです。この2つのキーワードで戦略というものを打ち出すわけですから、その戦略に沿った方向性というものをもうちょっと強く打ち出してほしいなという要望をしておきたいと思います。

以上です。

【分科会長】 お聞きしていただくことでよろしいですか。何かご回答ございますか。

【航空局長】 今、インパクトにちょっと欠けるというご指摘、それから先ほど〇〇委員から、いろいろ各項目なんかについて、個々はいいいにしても何となくばらばらな感じがすると。

これ、原因は、私どもが思いますのは、航空全体の問題というもの、つまりこの会議の最初のほうでも議論になりましたけれども、要は需要なんかをどうやって増やしていくんだとか、まさに航空全体の底上げみたいなものがあって、それで空港はどうだというふう

になっていると、ばらばらな印象もなくなるし、かつ何をやりたいかというインパクトも出てくるのではないかなというふうに思うんです。ただ、ちょっと言いわけがましくなりますが、これは空港の設置及び管理に関する基本方針なので、空港のほうからスポットを当てて書いたら、どうしてもこんな形になってしまうので。ただ、各委員のご指摘、大変ありがたいご指摘だと思いますので、その辺は基本方針としてなじむような形で、ご指摘いただいたような要素を埋め込んで書いていきたいというふうに思います。

それから、先ほどいろいろ空港会社のあり方、あるいはこれが指定のときの審査項目なんかになり得るといような話があったんですが、そこに限らないんですが、去年の6月にいただいた戦略ビジョンの中で、あれは1年間かけて議論いただきましたけれども、あれでも空港の部分というのは相当時間をかけてご議論いただいて、それでまとめたいただいたものがあって、それをかなり生かさせていただいたような部分もあるものですから、その結果が、ちょっと先行して空港会社のあり方とかああいうものに入っているというふうにご理解いただければと思います。

【分科会長】 ○○委員、どうぞ。

【委員】 確かに空港の設置及び管理ということですからなかなか難しいところがありますけど、基本的にはやはり大戦略といいますか、例えばアジアゲートウェイ構想とか、観光立国基本法とか、こういうものの戦略とつながっていないといけないと思うんです。そういう議論が今までされていると思うんです。

そこで、昨日、たまたま観光庁ができて、今の観光基本立国の最終目標が2010年に置いてあるんです。これがインバウンドが1,000万人、アウトバウンドが2,000万人と。これはほんとうに簡単かどうかわかりませんが、これはゴールなんです。ところが、この計画は、言ってみればスタートですよ。羽田と成田の拡大ですから。そうすると、このスタートから始まる話と、観光立国はとりあえず10年苦労しますから、新しい観光庁ができますから、例えばインバウンドで言うと2,000万人コースを実は別のプロジェクトがやっているんです。そうすると、この話は、2,000万人の新たな次のポスト観光立国計画です。これにつながっていかないかんと思うんです。そういったことを考えますと、ざっくりですけども、世界的には移住者が大興隆の時代になると。今、8億人ですよ。2010年には10億人、2020年には16億人という、UNWTOのシミュレーションがあるわけです。

そういう潮流に日本は負けちゃいけないと。それは、韓国にしる中国にしる、どんどん

やっていますから、そういう国際競争力の観点から言うと、やはり成田と関空とセントレアをアジアのハブだという位置づけをして、それと今度ローカルをつないでいくというような大戦略が必要だと思うんです。アウトバウンドのほうも、実は非常に地方なんかは、出国率で5%ですよ。なぜできないかという、ほとんど成田に集中しているからです。

今後、そういうことでなくて、3つの空港を拠点にして、それを先ほど言っていましたようにネットワークをつないでいくというような大構想があって、それと空港の設置と管理がつながっていくというようなことができれば、非常にわかりやすいんじゃないかと、こう思いますが、〇〇さんおっしゃるように、何となくもうひとつぱっとしないかな。成田、関空、セントレアはアジアのハブだと。それを国内のネットワークでつなぐんだという感じにするとわかりやすいんじゃないかという私の思案でございます。

【分科会長】 よろしいですか、伺っておきますか。

【航空局長】 今、〇〇委員から3空港についてという話があったので、1点だけ、5ページの6.の、空港その他の連携の確保に関する基本的事項というところの柱書きのところなんですけど、ここに「当面の首都圏の空港容量の制約の中でも、国際・国内の航空需要に我が国として最適対応ができるよう、3大都市圏の空港全体として適切な運営を図る」と書いてございまして、これが意味するところは、3大都市圏が核になるというのは間違いのないところだとは思いますが、その中で首都圏の空港制約という問題、空港能力の制約という問題があるので、それを補えるものは関西、あるいは中部でも補うのがいいのではないかという趣旨で書いてあるんですけど、今、〇〇委員がおっしゃったのは、さらにそれをもっと前に進めてというご指摘ですので、この辺もこれから工夫して、いろいろ表現を考えさせていただければというふうに思います。

【分科会長】 〇〇委員、どうぞ。

【委員】 もう皆さん、ご意見が出てしまったので、簡単に。

航空分科会には6年ぐらい在籍させていただいているんですけど、航空の話がいつもあまりなくて、いつも空港の話ばかりで、名前を空港分科会に変えたほうがいいのかなと毎回思うんです。ですから、先ほど局長がおっしゃったように、航空の話から入っていないので、どうしても空港の話からスポットが当たっているので、何となく全体にばらばら感というのが出てしまって、項目項目はいいんですけど、先ほど〇〇先生がおっしゃったようにすっきりしないというのは、私も印象としては持っておりますが、こういう基本方針の話ですから仕方がないんですが。

それで、1点だけ。整備から運営へシフトする方針ということになっているんですけども、運営という言葉が何となく私はいまいち、運営というとオペレーションという感じがしまして、マネジメントじゃないかという感覚がありまして、要するに運営しておけばいいということではなくて、これからは空港をマネージしていくというふうな言葉のほうが、私としてはすっきりするんですが、これは運営を使ったということは、マネジメントではなくてオペレーションなんだというお考えなのではないでしょうか。

【航空局長】 どういう意味に使ったかについては、整備というのが一段落して、これからはそのストックの有効活用の時代だということを言うために、整備から運営へというのは、法案のときにキャッチフレーズにさせていただいたという経緯があります。

〇〇委員おっしゃるように、オペレーションというのはいかにも味気ないので、どちらかといえば、運営というものが意味するものは、まさに今でき上がった空港についてしっかりしたマネジメントをやって、空港としての有効活用を図るとというのが主眼ですので、そういう意味ではオペレーションかマネジメントかと言われれば、マネジメントだけでもないのかもしれませんが、単なるオペレーションをやるということだけではなくて、まさにマネジメント的な要素を取り入れて、しっかりとした空港というインフラを活用していかうというのが整備から運営へという言葉を使わせていただいた趣旨であります。

【分科会長】 大体時間ですから、〇〇委員、〇〇委員、何か。

【委員】 ネットワークが大事だというのは確かにわかりますけれども、日本の空港の特殊性がネットワークを非常にゆがめているという点も確かにあって、例えば747で関西と東京を結ばざるを得なかったという非常に特殊な要因は、ほとんど空港問題から来ているわけです。ですから、少し羽田が楽になって機材が多少変わるといっても、当然、またすぐいっぱいになってしまって、やはり日本のネットワークは空港問題に強く影響を受けざるを得ないと思います。

それからもう1つは、3大都市圏の空港をうまく使えばというお話ですが、私の全く私的な経験で、成田からの便がとれなくてやむを得ず中部から出なければならないことがあったんですが、重い荷物を抱えて中部まで行くのは非常に大変で、経済的な負担も相当ありました。こういうことは、やりたくないという思いが強いのです。都市圏の人がそれぞれ利用しやすいのは、やっぱり一番近くの空港だろうと、私は確信しています。

東京地区はもういっぱいなのでその人達を別の都市圏の空港へ行かせることは無理だと思います。海外からのお客さんをいかにうまく東京以外の地区へ誘導するしかないのでは

ないかと思っています。既に東京圏はいっぱいになっているので、そこへ海外のお客さんが入ってきたら、相当不便なことになるだろうと思います。

【航空局長】 先ほど3大都市圏の空港ということを申し上げましたが、それぞれの都市圏に住んでいる方が、その空港を使うべきというのは、ご指摘のとおりだと思います。

先ほど、首都圏に空港能力の制約があるので、ほかの空港も活用してということをやっと引用させていただきましたが、例えば、3大都市圏以外の地域の人たちが国際線を利用したりするときには、どうしても首都圏については新しい便を張ろうと思っても制約がありますから、関西なり中部なりを活用してというようなことなのではないかということをおっしゃいましたけれども、それぞれの圏域の方たちが、その空港、東京であれば、国際線なら成田、国内線なら羽田、中部圏であれば中部ですし、関西圏であれば関西、あるいは伊丹というのは、当然のことであろうと思います。

それから、外客なんかの誘致について勧める、私どもの観光部門のほうでも一生懸命やっておりますけれども、例えば関西空港なんかは、ビジネス需要が非常に少ないのでなかなか便が維持できなくて、運休なんかも起こってしまうというようなのが1つの問題点という中で、観光客というのはもちろん増やしようがあるわけですから、ビジネス客が少ないのであれば、観光客で、例えば関西なら関西で勝負しようというようなことは、私どもも関西の底上げということで考えております。そういう意味では、需要を増やすという観点からすれば、先ほど委員もご指摘ありましたけれども、まさに外国人なんかの誘致を通じて、利用増、さらには便数増というのを図っていくというのは、基本的に重要な方向だと思っております。

【委員】 別途メールで感想だけ申し上げたんですけど、〇〇委員と非常に近いんですけども、管理という観点からいうと、やはり空港を運用する事業者を国が監督管理するという立場の何かがあったほうがいいのかという感じがあって、原案でも読めるところはあるんですけど、明確に章立て、項立てになっていないのが気になります。事業法的なものを見ると、少なくとも管理運用、管理監督という側面が出てきますけども、やはり認可するようなことを行うわけですから、そういう意味で、国が事業者をどう管理するかという事業法的側面もやはり入ってなければおかしいのではないかと思います。

【分科会長】 これは、先ほどの〇〇委員のご指摘とあわせてご検討いただくというようなことをお願いしたいと思います。

それで、大体時間が来ましたが、このくらいで議論を終了したいと思いますけれども、

1つだけ、今日出なかった、あるいは書いてなかったことで、離島とかの空港とか、そういうものをこれからどう見ていくんだという視点が、ちょっと落ちているかなと思っていて、そういった点も事務局にちょっとご検討いただいて、内容の中に入れていただければと、これは私の指摘として申し上げたいと思います。よろしく願いいたします。

そのほか、何かご発言ございますでしょうか。

【委員】 1点だけいいですか。

【分科会長】 どうぞ。簡単に。

【委員】 はい、極めて簡単に。5年間ということが、今日、改めて明確にされたんですけども、いわゆる方針の更新をする、あるいは見直しをする期間として5年というのは適切だと思うんです。けれども、5年先までしか見ていないというのは、基本方針として短過ぎるから、当然、その先を見ますね。そこら辺を、言葉遣いというのをうまく整理して、5年間事業がコミットされるわけでは決してないかもしれないし、もちろん、その先まででもない、しかし基本方針として見ているスコープとしてはもう少し長く見ているという、そのあたりがにじみ出ることが必要ではないかと思います。

【委員】 私もお聞きしたいことがあるんですけど、協議会の話が、協議会の活用とかいろいろ出てくるんですけど、協議会の構成メンバーの中に、地元地域の都道府県が入っていませんけど、これは入らないんでしょうか。空港管理者と必ずしも、先ほどからの議論のように一致しないわけですが。

【空港政策課長】 協議会の構成員というものにつきましては、プリントをつけていないんですが、当然ながら必須で入るのは空港管理者が入りますが、その他は空港の利用の利便の向上に関する事業を実施すると見込まれるものということで、広く読めるようになっています。あと、関係行政機関ということの、その他空港の管理者が必要と認めるものもメンバーとすることができるとなっておりまして、法律上、そういった自治体は入ることが可能ですし、そもそも実態上も、空港があるには当然周辺の自治体と連携しないとうまく回りませんので、当然ながら協議会のメンバーに入るといのは一般的だというふうに思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。

そのほか、よろしいでしょうか。時間のほうがそろそろ迫っておりますので、最後に、議論のほうはこれで終了したいと思いますけれども、お手元に参考資料2でアンケートがありますので、事務局から、このアンケート結果を簡単に触れていただいて、それから次

回の予告等をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【空港政策課長】 お手元に、参考資料2という40枚ほどの分厚いものがございます。これは、第2回航空分科会におきましてアンケートの実施内容をご説明してご了承いただきまして、その実施をいたしました。予定どおりアンケートを行いましたので、その回答をおつけしているものでございます。

アンケートの概要を1ページ目につけてございますが、これは第2回でお話ししたとおりに、関係事業者約200団体ほどに関係者にご協力いただきました。ここに書いている関係者からいただいたものでございます。

質問事項は、既に第2回でお話ししたとおりに、その下に書いているとおりでございまして、次のページ、裏をめくっていただきますと、こういう形で航空運送事業者、旅行者、物流業者、荷主、消費者団体、それから空港機能施設事業者、アクセス交通事業者、自治体、こういう形でそれぞれの業界というか、関係者ごとにくくって後ろにつけてございます。質問項目別に、それぞれの答えを並べておるというものでございます。約80ページほどにわたりますので、時間もございませんで個別に取り上げてご説明はできませんが、関係者の皆様にご協力いただいて提出いただいた貴重な意見でございますので、今後、基本方針の作成、取りまとめに当たりまして、十分に熟読して参考にして取り組んでいきたいと思っております。

委員の皆様にも、お忙しいところ恐縮ですが、後日、お目を通しておいていただければ幸いです。

それから次に、次回の予定でございますが、次回は10月30日木曜日午後2時から、同じくこの会議室で開催をしたいと思います。議題につきましては、先ほどお話しありました基本方針の案につきましてご議論いただきたいというふうに考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。次回、よろしゅうございますね。ご出席方、よろしくお願いいたします。

それでは、時間となりましたので、これにて第4回の航空分科会を終了したいと思います。本日は、ご多用中のところ、ありがとうございます。これにて終了いたします。

— 了 —