

日 時：平成20年10月30日（木）

場 所：国土交通省（中央合同庁舎3号館）

11階特別会議室

交通政策審議会
第5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（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.....	3 9

交通政策審議会 第5回航空分科会

平成20年10月30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、少しおくれておられる委員の先生いらっしゃいますが、ただいまから交通政策審議会の第5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、その後ろに配付資料一覧がございます。資料番号1、2と参考資料1、2でございます。

資料1は、委員の名簿でございます。

資料2が、きょうの議題になります「空港の設置及び管理に関する基本方針（案）」についてでございます。

参考資料1というのは、資料2の関連資料でございます。

最後に参考資料2が、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、報道関係の方々は、頭撮りはここまでとさせていただきますので、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】 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願いいたします。

今日ですけれども、先ほど議事次第をごらんいただいたかと思っておりますけれども、「空港の設置及び管理に関する基本方針（案）について」ということで、これについてのご議論を願いたいということでもあります。

内容に早速入りますけれども、まずは事務局からこの基本方針（案）についてご説明をいただきまして、各委員のご意見を伺ってまいりたいと思っております。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、資料2と右に番号を振っておりますが、これに沿いましてご説明をさせていただきます。大体三、四十分ほどいただくことになるかと思うので、ご容赦ください。

この基本方針（案）は、先回のこの分科会で骨子をお出しさせていただきました、ご議論賜りました。その中の議論を踏まえまして、一部骨組みを変えつつ、骨子のペーパーの肉づけをしたというものでございます。順次、前から説明をさせていただきます。

まず1ページ目の「はじめに」というところでございます。

最初のページは、我が国の空港政策の課題と空港法ということで、この基本方針策定に至る最近の現状あるいは空港法整備の背景などに簡単に触れております。要約すれば、現在、全国で97の空港がございますが、空港整備は、配置的側面からほぼ概成し、今後は、需要の質が多様化・高度化している、あるいは観光の交流が見込まれる、そしてアジアとの関係での航空需要が見込まれると。こういう状況の中で我が国として空港政策をどう確立して、そして航空ネットワークの維持強化あるいは利用者便益の増進、国際競争の強化、こういったものへの対応というのが求められていると。空港政策の重点は「整備」から「運営」にシフトしているという中で、それぞれ既存ストックを最大限有効活用することを基本に、「整備」については需要を厳格に見きわめつつ、施設整備・機能向上などを図ると。「運営」については既存の有効活用でニーズに的確に対応すると。こういう状況に対応するために、中長期的な整備・運営のあり方を明示する基本方針を定めるということ盛り込んだ空港法の改正というものが行われたということに触れております。

1ページの下から2ページは、この基本方針の理念でございます。これは第1回の分科会でもご説明しましたが、空港法第3条の規定で理念が定められておりますので、2ページの1行目から6行目まで、この法律の条文を引いてきまして、そういったものを理念として定めるということを記述しております。

2ページの基本方針策定に当たっての留意事項というところでございます。これは前回の議論を踏まえまして、空港の話のみならず、もう少し広い航空政策全般も視野に入れて基本方針を定めていこうということで、それをこの部分で記述しております。中長期的な整備・運営のあり方を定めるに当たって考慮する事項は、密接に関係する事項として冒頭1行目から書いていますような、現時点での社会経済情勢だとか国民ニーズ、空港整備や容量、それから航空会社の事業の戦略、他の新幹線など交通機関の整備の状況、そして各

国の取り組み、そういったものの現状あるいは今後の動向を含め、さまざまな事情と関係すると。したがって、こういったものを念頭に置き、総合的に利用者の視点だとか国家戦略の視点、グローバルの視点、地域の視点、先読み・先取りの視点、効率化の視点、こういったものを総合的な観点も加えて複眼的にとらえて、中長期的なあり方を定めるといことが期待されていると。

そういったことを踏まえつつ、以下に述べますような事項にも留意して策定することとしたということに触れております。まず、「今後は」という段落のところでございますが、これも前回の審議の場で、この基本方針の名あて人というものを整理しておこうという話でございましたので、ここに簡単に書いてございます。「国にあっては」というところで、この基本方針にのっとりた政策遂行あるいは国が管理する空港の的確な整備・運営、国以外の空港管理者（空港会社や地方公共団体など）につきましては、この基本方針に沿って空港整備・運営を行うと。それから、空港機能施設事業者（ビル会社等）についても、この基本方針に沿って適切に事業を行うと。その他関係者（観光関係団体や航空会社等、交通アクセス業者）の方々には、この基本方針に沿った整備・運営について最大限の理解と協力を求めたいと、こういう整理をしております。

その上で、先ほど申した留意事項として、まず第1に、2ページが一番下でございますが、「航空の安全の確保」、これは不可欠で、決してゆるがせにできない大前提だと。このことを念頭に置くというのを最初に触れております。

それから3ページで、2つ目の留意事項として「航空政策との整合・協調的取組み」ということでございます。空港というのは離着陸する航空機あってこそ機能するもので、航空ネットワークを構成する重要な要素だと。したがって、その役割を的確に果たすことが求められるので、現在取り組んでいる航空政策全般との整合・協調的取組みが必要だと。その航空政策として概略しますと、2つの黒ポチの段落でございますが、1つ目が、要は利用者便益の増進との関係でございます。現在、航空事業につきまして複数の企業間競争を通じて、効率経営、あるいはそれを通じた選択肢の提示といったことでサービスの水準の向上を図っていると。これが1つの政策の柱。それからもう1つは、航空というのが、国民生活の向上あるいは地域経済の活性化にも大きな役割を果たすという意味で、その産業レベルの向上、生活レベルの向上や我が国の競争優位をもたらすということで、航空ネットワークの強化、利用しやすい航空輸送の確保というものを重視していると。したがって、現在、国も、空港の適切な整備・運営のみならず、航空運送事業者の路線の参入ある

いは航空輸送サービス提供の維持なども含め航空政策を遂行するというをしておりますので、そういった政策全般との整合・協調的取り組みが必要だということをこの2番目に書いてございます。

それから、3ページの下が「他の関連政策との整合・協調的取り組み」でございます。空港政策と、例えば観光立国の推進施策あるいはアジア・ゲートウェイ構想の推進施策、こういったものとの連携による総合効果の発揮、あるいは空港アクセスの整備に見られますような鉄道・道路などとの連携、こういったものについて総合的な見地から検討し、あるいは整合・協調的な取り組みを図るということに触れております。こういった事項について留意しながら、先ほど申した視点を踏まえて空港基本方針を定めたということをやまず述べております。

最後、この4ページの上から5行目からですが、基本方針の更新時期あるいは基本方針が見据えるべき期間につきまして、できる限り長期の将来的な像も視野に入れてつくっていかう。ただし、状況の変化は早いものですから、そういう意味で5年ごとの見直し・改定ということを念頭に置いて定めるということを前提に基本方針を定めることとしたというふうによまず触れております。

以上を導入といたしまして、以下は、空港法の規定にのっとり各事項ごとに定めるようにしております。

まず1番で、設置・管理の意義と目標に関する事項でございます。前回、骨子におきましては、意義についてさらっと、「利用者便益の増進、競争力の強化、地域活力の向上」とだけ書いてございました。それを、空港がそもそもどういう機能を果たすのかというところから踏まえてきちっと整理をしたものでございます。

4ページで、空港の特性としまして、まず、(1)の2行目にあります「ネットワークの基盤」、そういう特性があると。それから、地域における拠点としての機能を果たし、「サービス拠点」でもあり、「安全・安心の拠点」でもあると。こういった機能を総じて加えて、社会基盤としての「公共インフラ」としての役割も果たしていると。こういった空港につきまして、世界に向けた玄関・窓口としても人流・物流面で不可欠な役割を果たしております。我が国の地域の交流拠点でもあると。

この空港につきまして、次のページの「昨今では、」というところでございますが、経済社会のグローバル化の中で、世界の活力を、我が国取り組んでいくという意味で、国際競争力の強化が課題であります。その意味で、内外の航空ネットワークの強化や航空運送の

活性化を図ると。そのために空港の能力を質的にも量的にも最大限に発揮させる施策が求められていると。さらに、急速な少子高齢化あるいは産業の空洞化などの結果、地域の活力の減退も危惧されております。地域の広域的な交流の拠点として、あるいは地域活性化の核として、観光振興、物流高度化などとあわせて、内外の人や物の流れを活発化させるような取り組みというのも求められております。こういった需要、ニーズに対応して、この設置及び管理の意義としまして、輸送需要への的確な対応やサービスの改善を通じての利用者の便益の増進と、我が国産業・観光などの国際競争力の強化、そして地域活力の向上などというのを掲げて、空港の設置・管理を行っていかうというふうにまず触れております。

(2)の「目標」でございますが、(1)の「意義」を踏まえまして、以下に目標を掲げております。①が、便益の増進などにつきまして、既存ストックの有効活用を基本として、施設の更新や高質化あるいは運営の充実・効率化、施設の着実な整備などに取り組んでいくというのを目標の1つとしております。2つ目が、国際競争力の強化ということを目標に、サービス水準の向上、空港使用料の適正な設定、ネットワークの適切な形成ということに向かっていくと。③が、地域の活力の向上あるいは環境負荷の軽減、そして地域との共生ということを掲げておりまして、④が、近接する複数空港につきまして、適切な役割分担に基づいて機能を最大限活用し、空港運営の最適化を図ると。こういったことを目標として掲げております。

6ページでございますが、こういった目標あるいは意義を果たしていくということに向けてまして、関係者それぞれの役割があつて、それを適切に果たすことが求められますので、それぞれの役割を整理してございます。まず①は、「国は、」というところで、基本方針の実現をして空港政策の展開をすることとともに、国管理空港の設置・管理に関する責任者として適切に運営を行い、ネットワークの拡充のための基盤整備あるいは安全・安心の確保ということに努めると。国以外の空港管理者に対して、利用者便益の増進などに向けて所与の措置を講ずるということを①で書いております。

②が空港会社、③が地方自治体の空港管理者で、それぞれ設置管理者として責任を果たしていくということを書いてございます。

④が空港ビル等の空港機能施設事業者あるいは空港に役務を提供する事業者につきましての期待というのを書いてございます。

そのような中心的なものと少し区別して、⑤以下では、その他の関係者という中でそれ

ぞれの期待を含めて役割を書いております。周辺の自治体あるいは観光・商工団体につきましては、地域の活性化に向けて、空港等と連携するとともに、協議会の積極的活用を通じて利用者便益の増進に努めると。

航空会社あるいは貨物業者等につきましても、同様に、人流・物流の担い手としまして、関係者と連携のもと、空港におけるサービス向上等に努めると。

⑦がビジネス航空関係者や航空機使用事業者等につきまして、⑧が交通アクセス事業者につきまして、関係者との連携のもとに、それぞれの取り組みに努めるということに触れております。

以上のような意義・目標・役割を踏まえまして今後の展開をするんですが、その次の段落でございますが、空港はネットワークの基盤であるというという特性から見ても、空港に関する整備・運営の施策とあわせまして、航空路線の展開、サービス内容を含めた航空政策全体としての取り組みが必要でございます。空港の基本方針につきまして目標を掲げておりますが、こういった目標達成のために以下の取り組みを行うこととし、それに全力を挙げますが、空港を活用した政策全般の中でどのようにネットワークを維持し、あるいは利用促進や需要喚起・サービス向上につなげていくかということについても、私どもとしても正面から取り組んでいくこととして、そのための政策の磨き上げやその円滑な実施に向けて全力を挙げますということに触れてございます。

以上、意義・目標等につきまして記述した上で、2番以下が基本的な事項でございます。以下は、基本的に前回の骨子でお示ししたものに文章を付加したものでございますので、時間の都合もあって、基本的に項目を中心に述べることで進めさせていただきます。

まず、2番の「整備に関する基本的な事項」でございます。冒頭に書いているのは、以下(1)から(4)に書いているものを総括したものですので、ここでは触れませんが、8ページのなお書きのところをごらんください。上から7行目ほどです。「具体的な整備のあり方については、今後閣議決定される社会資本整備重点計画に従って対応する」ということで、これも、この分科会でも議論ありましたが、個々の個別の空港の今後の整備のあり方などにつきましては社会資本整備重点計画で定めるというふうになっておりまして、今、閣議決定に向けて作業が行われておりますので、基本的にはその内容に従って対応するというのをまず触れてございます。

(1)は「将来需要に対応するための施設整備・機能向上等」と書いてございます。

①が、需要の増加が見込まれる首都圏等の空港において、それに的確に対応するための

方策を講じると。

②は、前回まで入っておりませんでして、これもご指摘いただきまして、離島空港につきましての記述でございます。島民生活の安定や離島振興などの観点から、ネットワーク維持、活性化等を図るために必要な施設整備などは着実に推進するという事に触れております。

③は、需要をきちっと見ながら的確に整備を行っていくというものでございます。

(2)が「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。

①が、耐震化のための事業を進めると。

②が、不法侵入の防止等のためのセキュリティ対策を講じるということでございます。

(3)が「既存ストックを活用した空港機能の高質化」ということで、空港の活用という意味で、就航率を上げていくために、ILSの高カテゴリー化などを積極的に進めるといのが①でございます。

②は、ユニバーサルデザイン化を進めるということで、引き続きバリアフリー化や、あるいはサイン・案内表示板の整備などを行っていくと。

③が、物流あるいはターミナルの整備ということで、狭隘化したターミナルの整備や、あるいはC I Q施設の整備などを念頭に置いて記述してございます。

(4)が「航空管制業務等との連携の確保」でございます。ここはちょっと文章が長くなってございます。基本的に、航空管制につきまして、次のページの10ページの5行目でございますが、例えば直線的な進入経路の設定あるいは十分なレーダー誘導空域の確保などをしながら、管制との連携をしていくと。特に空港内につきまして、「また、」のところではありますが、地上交通を円滑にするということも大事でございまして、ターミナル地区の位置あるいは誘導路の位置・形状、そして航空灯火の地上施設が適切に整備されるという意味で、空港側と管制側との連携のもと対処していくということの重要性を記述させていただいております。

運営面につきまして3番、「空港の運営に関する基本的な事項」でございます。

ここも冒頭の文は(1)以下を総括したものですので、ここでは省略いたしまして、各項目に参ります。

11ページ、「(1)効果的かつ効率的な空港の運営」というところでございます。

この中で①でございますが、コスト意識の維持向上を図り、空港の運営に要する諸費用の削減など運営の効率化を進めると。あわせて、各空港別の収支の明確化等透明性の

確保のための措置を行いまして、支出抑制への努力あるいは需要拡大に向けた地域の取り組みの活性化ということを進めて、効率的な空港運営の推進を図っていこうというのをまず①に書いております。

そのうちの一部の②が、内外の航空路線の誘致など、関係者と一体となったマネジメントを書いてございます。

③は、離島につきましては、先ほど申した施策にあわせまして、いわゆるソフト面として需要拡大に向けた努力など、利用の促進や、あるいはそれに対しては地域の受け入れ体制の強化に努めていくということに触れております。

④は、空港使用料につきまして、財源としての重要な地位を占める一方で、空港の利便性に大きな影響を与えるということがございますので、空港使用料の国際的な体系・水準を見、あるいは航空ネットワークの維持強化の観点なども踏まえて、適正な体系・水準の空港使用料を設定するということを記述しております。

⑤は、定期便の誘致のほかにも、チャーター便だとか、あるいはコミューターや外国LCCなどの誘致による利用の促進を図りましょうということを書いてございます。

⑥が、ビジネス航空についても受け入れ可能な空港については、専用スポットの確保など取り組みを行っていくということを書いてございます。

12ページ、(2)が「空港施設の適切な維持・機能向上」でございます。ここにつきましては、基本的に前回の骨子とほぼ同じ構成にしてございます。転換の強化や、あるいはライフサイクルコストの縮減などで的確に対応していくということを書いてございます。

「(3) 利用者の便益の増進」でございます。

まず、13ページのイの旅客の面からでございます。

①が、バリアフリー化を含めたユニバーサルデザイン化を、ソフト面での対応としてきちっとしていくということを書いてございます。

②は、今後、主要空港で深夜・早朝便の増加が見込まれますので、そういったものに対応した交通アクセス、そのための交通事業者との連携ということでございます。その他、空港からのバス、タクシーなどの乗りおりの場所の容量拡大や適正配置といったものにも触れております。

③は、アクセス関係の情報のきちっとした提供なども大事だと。

④は、レンタカー利用者につきまして、空港からレンタカーの営業拠点などに迅速に行けるような配慮などを求めています。

⑤が、観光立国施策との連携という意味で、観光情報の的確な、あるいは情報の充実した提供ということを求めているものでございます。

⑥は、24時間化あるいは国際・国内の乗り継ぎの増加などを踏まえまして、そういった場合の待ち時間における空港内での快適な滞在を図るための諸施設の充実というものについて触れてございます。

⑦は、C I Qについて、待ち時間の短縮などに向けた努力を行うことといった記述を行っております。

物流面の機能の強化ということでございます。第1段落目は、物流面の重要性に触れた上で、第2段落の「このため、」の3行目でございますが、具体策として、貨物取扱地区の確保、高機能化をはじめとする空港貨物地区内の物流機能向上のための措置あるいは国際トランジット貨物便の誘致や深夜貨物便による空港利活用の推進などに向けての対処というものを書いてございます。

ハにつきましては、空港運営に対しての利用者等の意向を反映させる仕組みということで、前回骨子にはなかったものでございますが、今回、議論をして入れております。便益増進のための取り組みを継続的に行わせるため、幅広い関係者からの具体的な意見だとか提案を反映させる仕組みを入れられないかということでございます。例えば、空港会社が国際拠点空港において、現在、CS（顧客満足度）調査を行ったり、あるいは公共交通機関について快適性・安心性を評価する際の指標計測などを行っております。そういったものについても参考にしながら、空港についてどのように取り入れていくかというのを検討していきたいということでございます。15ページの上でございますが、それらを空港利用の際の参考情報として使えるか、あるいは海外の空港の利用者便益との比較にも使えるかということも、あわせ検討したいということでございます。これは、今回こういうものをつくって、利便の増進という抽象的な話だけではないかというご指摘もいただきましたので、それを明確な形で具体化するためにも、今申したような施策の仕組みの導入というのが好ましいのではないかとということで記述したものでございます。

(4)が「安全・安心の確保」でございます。

①のところでは、ICAOの標準化に応じてのSMS（安全管理システム）の導入など、空港保安管理規程を通じて的確に対応していくこと。

②で、テロ・ハイジャックや空港への不法侵入の防止の観点から、制限区域への出入り管理の徹底だとか保安検査の実施に関する努力に触れております。

③は、消防体制の充実、消防能力の強化についての記述でございます。

16ページの④は、新型インフルエンザの水際対策など、いわゆる前線拠点としての空港の的確な機能の維持のための関係者との連携強化について触れてございます。

⑤、⑥は、前回の骨子と基本的に一緒、ランプ・インスペクションの協力支援、そして緊急物資等の輸送受け入れを地震災害時など円滑に行うことを記述しております。

(5)の「環境負荷の低減」につきましてでございます。

①で、RNAVという広域航法の導入などで、燃料消費や二酸化炭素排出量の削減につなげていくと。

②で、環境にやさしい空港（エコエアポート）施策として、屋上緑化だとか空港内車両のエコカー化などに取り組むということでございます。

なお、その上に戻ったなお書きで、環境負荷という意味では騒音問題というのも大事な課題でございます。そういった問題についても、後ほど騒音問題について触れるところにありますとおりでございますが、この空港運営の基本的な事項としても位置づけて取り組んでいくというふうにしております。

(6)が、管制業務との連携を行うという、ソフト面での対応ということを中心に書いております。

17ページ、①で、適切な出発・進入経路の整備とともに、航空管制の指示との連携を円滑にすると。

②が、例えば滑走路・誘導路の閉鎖などの情報を的確に管制と情報提供・共有をする。あるいは、悪天候の場合の着陸困難の情報についても同様だと。そして、ダイバートなどの受け入れへの空港側と管制側との円滑な連携というものを記述しております。

「(7) 空港会社の運営のあり方」でございます。空港会社につきまして、これまでも自立した効率的な経営の確保のための措置を行ってきておりますが、引き続きそういう自主性を発揮した経営環境・経営体制の整備を講じると。特に空港会社はその公共的な役割を認識して、法令の遵守とともに、ネットワークの整備だとか、あるいは利用者便益の増進だとか、こういったものに取り組んでいくべきだと。その中でも、17ページから18ページでございますが、特に重視すべき事項として、基本施設の適切な管理とともに、将来需要に的確に対応した機能の拡充だとか、あるいは料金の適切な設定、環境・共生策、あるいは安全保障・危機管理の対応、こういったものが重要だということに触れております。

(8)は「空港機能施設事業のあり方」でございます。

これも骨子の段階で、この指定制度を入れた背景に触れつつということでございますので、第1段落は、空港機能施設事業の導入の背景に触れております。公共性と重要性を有してはございましたが、これまでの確な制度的措置がなかったので、指定制度を導入して事業遂行を的確に行っていくということ、運営の中でそれをきちっと位置づけていくというもので制度が導入されたものでございます。

こういった中で、最後の段落、18ページの「以上を踏まえ、」の段落でございますが、空港法に基づきます指定に当たりまして、その事業の的確な遂行を確保するため、まず、事業計画を的確に持っているかというのを指定の基準といたしております。その具体的な内容として括弧書きの中でございますが、空港機能施設事業実施のための全体方針だとか、あるいはユニバーサルデザイン化の推進、適切な保安対策の実施、需要に応じた施設の整備、こういったものがきちっと計画を持って対応されているかというのを見ていくと。2つ目が、施設の安定的・適正な提供を可能とする経理的基礎・技術的能力を有するかということでございます。資金調達の方策や区分経理の実施、こういったものがきちっと行われているかというのを基準として見ていくというものでございます。これらにつきまして、さらに基準をどうするかというのは後で触れさせていただきます。

「(9) 地方管理空港における適正な運営のあり方」ということでございます。これまでも地方の管理空港も、それぞれの経済状況やそれぞれの路線展開の状況あるいは他の交通網の状況など環境が違う中で、それぞれのニーズにこたえながら適切な運営を行ってまいりましたが、さらに引き続きそれを行うべきだと。特に第3段落目でございますが、需要喚起のための利用促進、こういった面で他の自治体における取り組み内容も参考にして、先進事例は積極的に活用していくのが大事だと。加えて、先ほど国管理空港などを中心に空港別収支の明確化など触れましたが、そういった空港運営情報の明確化・透明化の措置を地方管理空港においても取り入れて、運営効率化を図ることを書いてございます。

(10)が「協議会の活用」ということで、地域の拠点でもあります空港につきまして、利便の増進あるいは地域活力の向上の観点で、次の20ページでございますが、協議会制度を十分に活用し、関係者の自発的な協力と連携により円滑な協議を進めると、そういった形で取り組むべきだということを書いてございます。

(11)が「情報開示・透明化」ということで、これまで触れた内容と重複しますが、空港運営情報の明確化というのを求めております。特にサービス内容につきましては、「特に、」という段落でございますが、空港供用規程というのを各空港定めることになっており

ますので、定めるに当たりましては、利用者の視点に立って的確な定めをするようにということを書き記述いたしております。

以上が運営に関する事項でございますが、4番が空港とその周辺地域との連携の確保に関する事項でございます。ここにつきましては、地域の拠点として関係者との連携が大事だと。協議会なども活用していくということに触れております。

5番が騒音対策あるいは生活環境改善に関する基本事項でございます。これにつきましては、騒音の防止法令などに従いまして、移転補償・防音工事の実施などの的確な対策を行っていくということ。そして、「また、」の段落は、周辺自治体と適正な情報交換・情報提示を行って取り組むことが大事だと。それから、成田につきましては、特に今までの建設経緯などを見まして、合意などに従って的確に施策を講じることというふうにしております。

6番、地理的、経済的あるいは社会的な観点から見て密接関係を有する空港相互間の連携確保に関する事項でございます。

22ページの(1)でございますが、「首都圏における空港相互間の連携のあり方」と。これは、今年の「骨太方針2008」など、あるいは国土交通省の発表した「国際航空機能拡充プラン」に基づきまして、成田と羽田とを一体的活用を行って、国際航空機能の最大化を図ろうということでございます。あわせて、成田と羽田、成田と都心を結ぶ鉄道のアクセスの調査なども行っていくと。①から③は、その骨太方針などに書いている国際航空機能拡充のプランの概要でございます。

(2)は「近畿圏における空港相互間の連携のあり方」でございます。17年11月の3空港懇談会での3空港のあり方に従って、3空港の最適運用を図るということを書き記述しております。その上で、23ページのなお書きでございますが、これまでの分科会の議論でもありましたことを踏まえまして、3空港の最適運用・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につきましては、地元における議論も踏まえ、利便の向上や競争力強化、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形で、この基本方針策定もまたいで引き続き検討をしていきたいということでございます。

「(3) 中部圏における空港相互間の連携のあり方」、これは、中部空港の事業化に先立って役割分担を定めた指定に従いまして、長期的視野に立って中部圏の需要に適切に対応していくということを書き記述しております。

それから、(4)は、三大都市圏の成田・関空・中部の全体としての適切な運営ということでございます。それぞれの背後圏の需要にこたえることはもとより、3空港相まって全体の需要にこたえるということが適切でございます。ただ、現在、首都圏の空港容量は当面逼迫しておりますので、容量の余裕のある関西空港・中部空港とあわせて、トータルとしての最大限対応を図ろうと。さらに、この基本方針ができる限り長期の視野でということでございますので、22年の首都圏空港容量拡大以後もおおむね10年後には容量が逼迫してまいります。さらなる容量拡大に向けての検討も課題となっております、それはほかの事項でも書いてございますが、こういった容量拡大のあり方、これに伴う拠点空港全体としてのあり方についても検討するというところで、これも引き続き検討ということに位置づけさせていただいております。

「その他」のところは、以上において触れなかった部分について補足しております。

(1)が共用空港における対応でございます。小松空港など共用空港につきましても関係の機関と連携を密にして対応していくと。また、首都圏の航空需要の一翼を担う役割を果たすための共用空港などについても検討を進めるというふうにいたしております。

それから、(2)は、先ほど空港法で定める空港供用規程の話と空港機能施設事業者の指定の話をしていただきましたが、基本方針に基づいて指定をしていくというふうにしても、この記述だけでは不十分でございますので、今後、認可基準や指定基準などを定めて、適正な手続のもと定めていきたいということで、基本方針全体の趣旨及びそれぞれの項目に従った運用を適正にならしめてまいりたいということを記述いたしております。

最後、「おわりに」は、これまでのすべての記述を総括したものでございます。

第2段落でございますように、今後、さらに空港をめぐる状況は進展してまいります、将来需要に対応するための方策とあわせて、空港の的確な機能向上、効率的な運営を行うと。全国の空港をトータルとして有効活用して、適正な航空ネットワークの形成、利用者ニーズにこたえていくと。そういうことで航空機能の強化をして、「開かれた日本」の玄関・窓口としての競争力向上に貢献すると。

このようなために、「したがって、」の段落は、関係者との連携が極めて重要だということに触れております。

なお書きは、以上の中で今後の検討にゆだねたものもあつたということで、例えば関西空港のあり方のところだとか、そういったものは今後の検討にゆだねておりますが、そういったものについても関係者の理解と協力を得つつ、できる限り早急に結論を得ることとし

て、必要に応じ本基本方針を改定するということを明記しております。

最後、現時点でいろんな経済情勢の動きもございます。それは引き続き聴取しますが、制定時点で予想できない事態については当然ながら見直しを行っていくということで、5年の改定時期を待つことなく、臨機応変に対応したいということで締めてございます。

以上、ちょっと長くなりましたが、概要でございまして、あと、ちょっと参考資料をご説明させていただきたいと存じます。

今おつけしたものの次に1枚紙で「基本方針（案）における記載内容に関連する数値的な目標」ということでございます。

これは、耐震化だとか欠航率の削減だとかバリアフリー化だとか、前回の骨子におきましても、私ども、こういう一定の数値目標を持って取り組んでいきたいというふうに述べましたものですから、きょう、参考として提示しております。

また、運営面につきましては、現時点で数値目標的なものはございませんが、まず、CS調査などの検討にあわせて、それらをどう活用していくかということの中で取り組んでいきたいということでございます。これも前回の審議会でこういうご指摘をいただきましたものですから、つけさせていただきます。

なお、関連資料の3ページ目、その次の参考資料1の3ページ目に、きょう初めてお示ししました顧客満足度調査と指標計測型というものにつきまして、制度の概要、及びそれについてどういう利点があり、今後、どういう課題があるかというのをつけさせていただきます。ごらんいただくとともに、また必要に応じてご説明をさせていただきたいと思っております。

以上、駆け足ですが、全部の説明でございます。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。

それでは、ただいまご説明をいただきました基本方針（案）について、ご質問、ご意見、ご議論いただきますけれども、進め方なんですけれども、きょう、たくさんの委員の方がいらっしゃいますので、時間の節約等も考えて、大体3人から4人ぐらいの委員のご発言を目安にして一度切って、それで事務局とのやりとりをして、また別のご発言を願うと、こういうスタイルで行きたいと思っております。内容によってはすぐにお答えいただくというようなこともあるかもわかりませんが、大体の目安はそんな感じで行きたいと思っております。

それでは、どなたからでも結構ですので、何かこの基本方針（案）についてご意見、ご質問があればご発言願います。いかがでしょうか。それじゃ、〇〇委員、どうぞ。

【委員】　　じゃあ、最初に。ちょっと大きな問題が2点ぐらいと、あと小さいのが3つほど、指摘したいことがあるんですけど、1つは、この基本方針を決めるということの目的の大きなものの1つに、いわゆる民営の空港というようなのができてくる事態になったわけでありまして、そういう空港に対して公共的な役割を果たすための枠組みをつくっておかないと、そしてあとは要するに規制緩和の世界の中で自由に空港経営をやっていただきたい、そういうことだろうと思うんですね。そういうことからいきますと、基本方針のところで、空港体系全体を整備していくときの基本方針というようなことはこの中に随分盛り込まれているわけでありましてけれども、個々の空港の整備がまだ残っているところは整備、それから、その後、運用の基本方針、そういうような基本的なビジョンといいますか、基本構想というようなことを空港管理者がつくって、それを公共でというか、国が承認するとか認めていくというような枠組みが必要なのではないかと思うんですね。そういうことがちょっとうたわれていないのではないかと。具体的に申しますと、6ページのところに①から順番にそれぞれの空港関係者のやるべき役割がずっと整理してございますけれども、このうちの②の空港会社、それから同じような立場で③の空港管理者である地方公共団体、この2つのところの最後のほうに「効率的で自立した」云々とずっと列挙してありますけれども、こういうところで、当該空港の空港整備と経営に関する基本的なビジョンの策定あるいはビジョンを確立するというようなことを書き込んだらいかかというふうに思います。それが1つです。

それからもう1つは、全体に言えることでありますけれども、特に5ページのところに、今回、利用者の便益の増進というのをに入れていただいたのは大変結構だったと思うんですけども、この後の7ページから始まる「基本的な事項」の中で、一番初めに「将来需要に対応するための施設整備・機能向上等」というのから話が始まるわけですね。確かに需要に対応することが大事であります。大変重要な課題であります、それと並んで、やはり空港というのを、利用者が利用しやすい、利用者にとって便利な空港体系というのをつくっていくという姿勢が必要なのではないかと思うんです。じゃあ、利用者にとって最大の便利さというのは何かというと、利用者の需要発生地にできるだけ近い空港が、そしてサービスのよい空港が使えるということでありまして。それがやはり首都東京にある空港にどんどん利用者が集まってくることを想定しているのではまずいのではないかと。特に国際航空ということをお考えますと、首都圏だけではなくて、ここで三大拠点空港ということをおっしゃっているわけでありまして、拠点空港が各地域の需要を分担して機能していくというような

発想が必要なのではないかということでもあります。

それで、具体的に言いますと、5ページの④のところに近接する複数の空港についての役割分担の話が出ておりますけれども、その前に、国際線については国際拠点空港を連携して、国際拠点空港の体系でもってゲートウェイを形成していくという、そういう構想というか、認識を示すべきではないかというふうに思います。

それに関連して、具体的に書かれているところで、21ページのところに6で「空港相互間の連携の確保に関する基本的な事項」というのがあります。これがすぐに首都圏と近畿圏と中部圏というふう書き出しちゃっているんですけど、4番目にあります「三大都市圏の国際拠点空港全体として適切な運営」、これがやっぱりこの場合のトップに来るべきではないのかと。そして、そこを強調すべきではないのかというふうに思います。この23ページの(4)の記述の3行目のところに「したがって、首都圏空港の空港容量が当面逼迫している状況においては」とありますけれども、これは「したがって、」ではまずい。つまり、これは首都圏の需要が逼迫しているときだからやるのではなくて、基本的に国際拠点空港が連携・分担して役割を果たしていくという体系をつくるべきだ、それを目指すべきだと思うんですね。だから、「したがって、」というところは、これは「特に」ぐらいに書き改めるべきだと。そうしておいて、3地域の話よりも冒頭に持ってきて、全国のゲートウェイ整備はこういう方向で行くんだということを基本方針として示すべきではないかということでもあります。

2つ、大きな話だけで時間かかっちゃいましたから、あとは……。

【分科会長】 簡単に。

【委員】 じゃあ、簡単に言わせていただきます。

あとの点は、1つは、今、開いていただいているところにちょうどあれですけど、「中部圏における空港相互間の連携のあり方」のところで、この記述でいきますと、中部国際空港が十全な機能を発揮している完成した空港であるように読めてしまうと。この空港がまだ十分な完成した姿になっていないんだという認識を何らかの形で入れていただきたい。首都圏における空港なんかのところでは、拡充プランでこうやる、ああやるという話もあるわけですから、具体的にどうやるというのがまだ決まっておきませんので書けませんけれども、例えば「十全な機能の発揮を目指しつつ」というような言葉を入れるとか、そういうようなことを考えていただけないかというのが1つであります。

それからもう1つは、19ページでありますけど、(9)に「地方管理空港」という言葉

が使ってございますが、これは今度の空港分類の1つの名前であります。このほかに、その他空港というので地方が管理する空港がたくさんございます。それはこの中に入るのか、入らないのか。ちょっと用語が適切ではないのではないかと思います。「地方管理に係る空港」とでもしていただければカバーできるんじゃないかと。これは用語の問題であります。

それからもう1つは、やはり19ページでありますけど、「協議会の活用」のところ、前回の委員会でも主張いたしましたけれども、この協議会を形成する構成員が20ページの4行目のところに列挙してございますが、例えば民営空港なんかの場合には空港管理者でない地方公共団体がございますので、地方公共団体も入れるべきではないか。協議会で地方公共団体の果たす役割は非常に大きくなってくるんだろうと思います。

以上です。

【分科会長】 それで、先ほど言いましたように少しまとめて回答ということにしたいので、ほかに。どうぞ、〇〇委員。

【委員】 ちょっと早目に失礼しなきゃいけないもので、先に申し上げさせて……。

質問は1つなんですけど、原案というか、前の骨子の中を見たときに、(参考)のところにある数値的な目標というのは本文の中にあっただと思うんですが、これを切り出して(参考)という形に変えられた理由が何かあれば教えてください。

それと、運営関係についての数値目標については、これは意見を申し上げますと、「CS調査、指標計測等の検討に併せ、」云々、「数値的な目標の設定のあり方も検討する」というのは、かなり弱い表現ですので、これをそのままにするのでしたら、前から私、申し上げておりますけれども、「効率化の観点を含めた」というような表現をやはり入れていただきたいという気はいたします。この基本方針における数値的な目標というのは、これを基本方針の実施者が数値的な目標として設定するのか、さもなきゃ基本方針が目指す数値目標なのか、ちょっとその辺もこれであいまいになっちゃったような気がしないでもないので、少なくとも(参考)にした理由はちょっと聞きたいなと思います。

【分科会長】 そのほかにいかがでしょうか。どうぞ、〇〇委員。

【委員】 今回おまとめいただいた基本方針を見ると、総合的網羅的で、バランスも非常にいいと思います。1つは、3ページの下の方に「他の関連政策との整合・協調的取り組み」というのがあって、今、国が進めている観光立国の政策であるとかアジア・ゲートウェイ構想であるとか、全体の大きな流れとの連携ということをうたっているのは非常にいいことであり、よかったなという印象を持ちます。ひとり航空政策が独立してあるわけ

じゃなくて、やはり国の社会経済政策であるとか交通政策であるとか、あるいは国家目標の中にこういう航空政策の基本方針があるわけですから、こういう連携をしていくことはまさに非常に重要だし、大事なことだと思うので、他の関連政策との協調的取り組みというか、ある意味では基本的な方針の中に入れてもいいぐらいではないかというような感じを1つ持ちました。

それからもう1つは、今回の基本政策の位置づけが、全国に97ですか、これに静岡、百里あるいはまたさらに横田なんかを考えれば、100近い空港が整備されて、これからその運営に重点が置かれるんだという新しい段階に入ったわけで、その新段階を踏まえて、我が国の航空政策を国家戦略として、あるいはバランスよくとらえていくという意味では、利用者の利便のことも大事でしょうし、国家戦略も大事だろうし、ここに書いてあるようにグローバルな視点あるいは地域の視点、いろいろな視点が特に重要になってくるわけです。具体的に言えば、首都圏における空港である羽田と成田、それから関西圏の関西空港、それから中部におけるセントレア中部国際空港の4つの国際拠点空港のあり方というのは、この基本方針の中でもっと強く位置づけていいのではないかなという感じを持ちます。もちろん、ここに書かれているような利用者の利便、あるいは関係者、地元の議論あるいは意見というものに理解を示し、その議論をまっすぐ進めていくという立場も大事でしょうけど、これは国の基本方針でありますから、国の航空対策をもっと強く打ち出してもいいのではないか。その点を強く指摘しておきたいと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございました。

とりあえずここで一度議論を切って、事務局あるいは局のほうからご回答というか、お考えを伺いたいと思いますが、いかがでございましょう。

【委員】 ちょっとよろしいですか。関連があるので。

【分科会長】 ああ、そうですか。じゃあ、〇〇委員、どうぞ。

【委員】 すいません、割り込みまして。簡単に言います。大きく分けて2つあるんですけども、まず第一に全体の印象。今、お話が出たように、私も、基本方針によって空港政策というものの姿がよりはっきり見えかかってきたと思います。したがって、この案をベースにして精査して詰めていけば、この分科会としての報告に十分足りるものになると思っております。特に注目しておりますのは留意事項のところでありまして、こういう書き方、場所でいいかどうかという問題が若干あるんですが、それは後にして、内容的に

は、これがかかれていることによって非常に厚みが出てきたような感じがいたします。空港整備法の時代は、基本施設、附帯施設を中心に、いわばハードの問題を中心にやっておりましたけれども、今度の留意事項、特に運営の点を見ますと、広い意味で航空政策、空港の整備・運営はその一環だと思うんですが、広い意味の航空政策に触れ、あるいは踏まえて、ソフトの問題を含めて記述されているのが私の言う厚みでありまして、口幅ったい言い方をすれば、空港整備法から空港法へ進化（エボリューション）したんじゃないか、そんな感じを持っております。特に地域の問題に触れたのは、前にも申し上げたことがあるかもしれませんが、空港という1つの小さい「点」を考えるだけじゃなくて、より広がりを持った「面」、それを踏まえた記述になっているところが、私のように地域をはいずり回っている人間から見ると極めて意義が大きいと思います。だから、「点から面」へというのがここで具現化したのかなと思っておりますので、この案を精査し、さらに詰めていただければと思います。

第二に、関連があると申しましたのは先ほど〇〇委員がおっしゃっていた協議会の事です。私も全く同じようなことを感じておりまして、ここで例示的にはいろいろ空港管理者とか出てきますけど、〇〇委員が言われたように、「点から面へ」式の言い方をすると、地方公共団体が大きな役割を果たす可能性はあると思うんですね。ただ、空港によって状況が異なりますので、私が関連してお伺いしたいのは、こういう規定になっておりますけれども、協議会のメンバーは、ここに例示的にある人以外にも地方公共団体があったり、場合によっては地域の住民があったり、空港ごとに特色というか、独自の対応があつていいんじゃないかなと思うんですが、如何ですか。「多様な者」という、この日本語がちょっと気になるんですけど、これはどういう意味で言っておられるのか。〇〇委員の質問に関連して私もお伺いしたいと思ひ割り込みました。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございました。

それでは、事務局のほうから何か。

【航空局長】 ご質問に対する回答は逐一、空港政策課長のほうからお答えするようになりますが、1点、主要空港について各委員からコメントをいただきましたので、ちょっと私のほうから、今回どうしてこういう形になっているかということをご説明させていただきたいと思ひます。

前回の分科会で骨子をお示しした際にも、基本的には航空政策というようなものがやは

り触れられていないと。空港の基本方針ということで、まさに空港で完結するようなものだけではなくて、やはり航空政策との絡みというようなものを言及しないと薄っぺらいものになってしまうのではないかと。非常に貴重なご意見をいただきましたので、私どもなりに航空政策というもの、私どもが考えている航空政策を述べ、今回、空港の基本方針を定めるに当たって、その連関がどうなっているかということを加えさせていただいたつもりです。ただ、やはり空港の基本方針なものですから、航空政策に触れるについてもある程度かいつまんで埋め込んだということがございまして、先ほど、成田・羽田・関西・中部等の主要空港についてはもっと政策というものをきちんと書いたほうがよいのではないかというようなご指摘をいただきましたが、基本方針にどこまで書くかということとの絡みもありますが、貴重なご意見ですので、その辺、それら主要空港についての——空港政策そのものが航空政策でもありますので、どこまで書き込むかについてはもう少し検討させていただきたいと思います。

それから、先ほど、この関連で23ページの「三大都市圏の国際拠点空港全体として適切な運営」という部分で、むしろ首都圏あるいは関西圏、中部圏、これよりも前に、もっと大きな話なので最初に掲げるべきではないかとご指摘をいただきました。この点は、実はこの(4)も入れるかどうかをちょっと迷った部分がございました。というのは、近接した空港、いろんな面で密接な関係を持った空港同士ということだったものですから、全国的に見て三大都市圏についての連関というのを書くのがなじむのかどうかということがあったものですから、この一番おしりのほうに入れて、しかも、当面、三大都市圏の空港相互の関係で一番政策という観点から喫緊なのは、首都圏の需給がどうしても逼迫しているものですから、その分を何とか全国で面倒見るという観点から、関西・中部なんかをより活用していくということをやすべきではないかと。これ、まさに航空政策なんですけど、3空港の相互の連関という観点から、こういう航空政策的なものをやはり入れておくのもいいだろうということで、それでとりたてて、「したがって、」というような形に結びついているというのが経緯でございます。ただ、ご指摘のとおり、それぞれの空港の連関というのは地理的に近接したものだけということでも必ずしもないかもしれませんので、そういう意味では、もう少しトーンを変えた上で一番最初に持ってきてというような形に修正したいというふうに思います。

先ほどいろいろご指摘、その他の点についても、政策というものを少し入れさせていただいた結果、ちょっと説明が不十分なところとかわかりにくいところが出てきているとい

う嫌いはあると思います。その点はまた再度工夫させていただきたいと思います。

【空港政策課長】 その他につきましてご説明させていただきます。

まず、基本方針のもとに各空港ごとのビジョンなり構想なりを定めるようなスキームを入れられないか、あるいは役割のところを書けないかということでございます。私どもも、例えば、先ほど〇〇先生がおっしゃったように、空港会社の将来の民営化のプロセスの中で、大きな基本方針というマスタープランのもとで、公共的な役割を見て、どういうふうな空港がパフォーマンスしていくかというのを一定の長期間で定めることができないかというの、今まだ視野に入れて検討しているところでございますので、現在、そういう進行形であるということも横で見ながら、かつ、その他の国管理空港あるいは地方管理空港も含めてどういうあり方にすべきかというのは、私ども、問題意識は持っております。ただ、まず、それぞれの空港ごとにとっても、現在まだ、空港別のどういう運営状況にしているかという収支状況も、これから私ども明らかにしていきますと言っているように、まずそういう基礎的な部分をこの基本方針を契機にどんどん明確化していきたいと思っております。加えまして、それぞれの空港が行っているサービス状況なりそういったものも、まだ一定の把握が不十分だというのが今回の勉強でわかりまして、そういった意味で先ほど申したCSなり指標測定なりもできないかというのを考えております。そういう意味で、こういった点をまず重点的にやって、その上で先ほどの問題意識については取り組んでいくのかなと、こういう観点から、今、整理をしているところでございます。

それから、中部圏のさらなる十分な機能発揮を目指しての記述になれないかというところにつきましてでございますが、基本的にこの空港の基本方針につきまして、現在、既に定まっているもの、あるいは特定のもの以外の個別空港の今後の整備のあり方につきましては、今後定める社会資本整備重点計画によるというふうにしております。現在、中部空港のあり方につきましても、まさに去年の分科会答申でも「24時間化に向けてフル活用する」という記述はございまして、今、重点計画に向けて検討しているところでございますので、今はそういう記述をちょっと控えておるとというのが現状でございます。

それから、地方管理空港の中にその他空港が入るのかどうかでございますが、私どもはまさに、このページで申しますと19ページの(9)で、そういった意味での国管理空港以外の、あるいは空港会社以外の管理主体による空港の適正な運営をここに記述しているつもりでございます。その意味で、先生おっしゃるとおり、地方管理空港というふうを書いてしまいますと、いわゆる旧三種空港を念頭に置くことになってしまいますので、そこ

はその他空港など、あるいは民間のやっている小さな空港も仮に公共用のものとして入ってくればあり得ますので、そういったものも視野に入れて、どういうふうに記述するかは考え直したいと思います。

それから、〇〇先生と〇〇先生からご指摘ありました協議会の構成員につきましてでございますが、20ページのところでございます。これはまさに空港ごとに状況が違いますし、求めていく内容も違ってくると思います。その意味で、法律上も関係者という意味で抽象的な記述をしております、それをちょっと表現が足りなくて「多様な者」というふうに書いていますが、まさに空港別の事情も反映し、関係者の合意と理解のもとにメンバーも定めていって進めていけばいいという認識でございます。その意味で、〇〇先生がおっしゃった民営空港の場合に周辺の自治体というのも入っているのかというのは、当然、私どもは入り得るといふふうに思っております。その他、〇〇先生のおっしゃった方々についても、それはどういうふうに協議会を設けるか次第でありまして、可能であるといふふうに思っております。

それから、〇〇委員のほうから、数値目標につきまして、今回、基本方針の中から外している趣旨ということでございますが、数値目標につきましても整備のあり方に関連するということで、現在、重点計画でどのように取り扱うかということに関係省庁とも調整しているところでございます。したがって、もう少し確定的な形にするには時間がかかるという要素もありますので、現在、この記載事項に係る数値的な目標ということで、しかし、この審議会にははっきり示した上で、私どもとしてはこういうのを念頭に置いていますというのを明らかにしようということで、こういう扱いにさせていただいたものでございます。

それから、CS評価のところ、効率化の観点もきちっと含めておかないといけないのではないかとございまして、この参考資料では、その部分、不十分ではございましたが、本文の14ページでございますが、私どもも、こういうCS評価や指標計測など、具体的な制度設計はこれから研究しますが、導入するにしましても、単に満足度が低いからやみくもにそれに対応した整備なりをするというものではなくて、14ページの上から2行目にございまして、空港別収支等空港運営の状況も勘案して、どういうふうに空港管理者などが取り組んでいくかということは大事だと思っております。そういう意味で、効率化の観点というのはこういう研究に当たっても大事なことだと思っております。

それから、そのCSを一体だれがやるかという実施者という観点でも、基本的にはここ

にありますように、空港管理者がきちっと自分の空港の顧客の満足というのを把握していくというのがベースになってくるということでございますが、そのあたりもこれから研究を続けたいと思っております。

とりあえず以上だと思えます。

【分科会長】 これに関連して何か。よろしいですか。どうぞ、〇〇委員。

【委員】 局長が言われたので、かなりちゃんと見えてくるんじゃないかなと思うんですけど、今回のこの案は非常にすばらしく目配りができていて、点が面になっているんですけど、線が見えない感じなんですね。何かそういう感じがすごくして、私たちが国内を移動したり、海外に行くとき、どういうふう便利になるのだろうかというところがなかなか見えてこない感じがするんです。それは〇〇さんもおっしゃったし、〇〇さんもおっしゃったことだと思うんですけど、現実には首都圏周辺ではない地方の人はどうやって海外に飛んでいけるか、それをどういうふうに進めようとしているかというのがイメージできないんですよ、なかなか。それをきちっと見えるようにする、というように考えたときに、さっきの3空港の問題なんかも、あの部分に1つの部分として出てくるのでほんとうにいいのか、もうちょっと大きな位置づけで前段に必要なのではないのでしょうか。ネットワーク——ネットワーク構築とかいっぱい出てきているんですけど、どういうネットワークなんだろうということが見えない。社会資本整備重点計画というのがあるので、その前になかなか出しにくいところだなという感じはするんですけど、もし可能であれば、もう一步それを進められないかなというのは、ここの場にいる委員になってちょっとじくじたるものがあるということだけ、ちょっとお話しさせていただきたいと思いました。

【委員】 それに関連して。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 今、〇〇委員がおっしゃったこと、私も同じようなことを感じました。また、その前に〇〇委員が国家戦略としての力強さの印象に欠けるのではないかと言うのも、おそらく同じようなことも含まれていると思います。全体的には非常に体系的に、また、「はじめに」という航空政策から始まった空港の位置づけを含めて、非常に体系・複眼的に厚みを持って仕上がりつつあると思うんですけども、要は、この中にも「需要にこたえる」という言葉が多いですが、つまり需要創造じゃないんですね、「需要にこたえていく」という言葉が何度も何度も出てくるんですけども、そういうふうに、航空政策や空港のあり方、特に国際拠点空港のあり方から、むしろ物流あるいは人流を含めて需要を創造してい

くんだという、そういう主体的な意味が必要です。需要に対する後追いというような姿勢ではなくて、やはり需要創造していくというところをもう少し出していくと、力強いものになっていくのではないかというふうに思います。そういう意味でも、先ほど〇〇委員もおっしゃいましたように、三大拠点の国際拠点空港の全体としての運営という23ページの(4)のところは、やはり冒頭で国際拠点の連携・分担・役割というようなものをどう果たすべきなのかというのは前段で大きくうたって、それは積極的に首都圏の逼迫した需要、今、中部や関西で、また、それこそいろんなネットワークで国内線を飛ばすことによって十分それはまた吸収できたりするわけですから、ぜひこれは冒頭に持って行って、ぜひ需要創造型のような文章で書いていただきたいと思います。

それから、近畿における空港の相互連携のあり方のところなんですけれども、関西3空港のことなんですけど、もちろん、平成17年に3空港の最適運用というのが決められたのがあるわけなんですけど、これが要は徹底されていないというか、中途半端というか、やはりこの機能の再確認と、この徹底というものがされないから今まだ問題になっているわけです。ただ、この3空港のあり方と関西空港の財務構造というのを何かセットで考えるんじゃないで、もちろん相互に関連することですし、これからの需要や役目を無視には考えられないわけなんですけれども、私は、先に各3空港がきちっと財務構造を強くして経営が安定した上で、もう一度、3空港のあり方というのを改めて話をしなせんと、今のままで3空港の問題を片づけようとしても無理だと思います。結局、平成17年に一たんこういう形で決めたって問題解決していないということだと思うんです。ですから、もちろん同時に、あるいは一緒にやっていくべきことかもしれないんですけど、私は先に特に関西の財務構造を変えて、そして国際競争力を持って世界に伍していける一つの財務体制をつくった上で3空港をどうするというを考えなせんと、今の段階で話をしても同じところを堂々めぐりするような気がしてなりません。「引き続き検討する」という言葉でやむを得ないとは思いますが、ぜひ現実的にはスピード感を持って解決というような方向に進んでいっていただきたいということをお願いしたいと思います。

以上です。

【分科会長】 〇〇委員、どうぞ。

【委員】 私も大変よくできていると思うんですね、この基本方針(案)は。ただ、〇〇委員がおっしゃったのと私も同じような印象を持ったのは、目標が普遍的に書かれていて、個別空港に置いたところでこれを押しなべて全部適用できるかということ、やっぱりそ

こはいろいろ個性もあるし、違うだろうなというあたりが、特に二種に対して書き込めていないというところなんです。そこは〇〇先生がおっしゃったみたいに、やっぱり空港別計画・ビジョンみたいなものが一方で位置づけられていないので、国の基本方針は定めるけれども、そこでどこまで具体的にというところで寸止めになっている。その先どう受けるかというところが制度としてまだ至っていないかなと。ただ、そこはそういう意識があって、ご検討いただいているんだということだし、成田に関してはそういう議論がもともと去年来もあったわけですから、ぜひ引き続き検討していただきたいと思います。

それに関して、特に方針と仕組みに関して、二、三点ずつ申し上げたいんです。今、仕組みに関して話しましたので、整備に関しては具体的には社会資本整備重点計画が受けるということで、これも一応一対になっていると思うんですね。ですから、一方で運営に関して、計画の部分が十分に受け切れていないんじゃないかなという印象を持っています。例えば2ページのところで、「国自らが」云々という中で、的確な運営を適切に行うということがきっちり書かれているわけですね。それから、例えば同じように6ページでも、やはり国はきっちりと自分の運営する空港についても適切に運営を行っていくということが書かれていくわけで、それはじゃあどのようにというところが明確でないわけで、そこを、CSの話が出てきましたから、あのあたりをちょっと変えようまく受けた形ができるのではないかなというふうに思っています。これが1点目の質問というか、意見でありまして、やはりそういうように書き込み方をちょっと変えて完結性を高めていくことによって、運営に関してもだれが責任持ってきっちりと将来考えるかということをもう少し今回の基本方針の中でも示せるんじゃないかと思います。整備に関しては社会資本整備重点計画があるけれども、運営に関してははないというふうに読めちゃうところが、将来は空港別計画が作られるとしても、現状としては問題だというのが1点目です。

それから、CSのほうに関しては14ページに書いていただいて、これも大変結構だと思うんですけども、できれば利用者等の意向を反映した目標設定と評価の仕組みぐらい書いていただけると、その趣旨がより伝わるわけだし、それから、この文章、細かいことですが、ここのポイントはやはり「継続的な取組みを担保するため」という1行目、これがポイントなんです。ね。「継続的な取組み」。ところが、最後のほうを読んでいくと、CSか、評価計測型か、どっちがいいか検討しますよというふうに見えちゃうので、細かいことで恐縮ですけど、このページの一番最後、「その実施内容の検討に着手する」を「継続的な取組みとその実施内容の検討に着手する」にして、「継続的な取組み」というのを消

さないでいただくと、趣旨ももう少し伝わると思います。ちょっと細かいことでした。

それから、17ページにも同じようなことで、ここは、成田において基本方針と整合する一対の空港計画という仕組みが十分に見えていないこともあるわけですが、その趣旨はここでかなり酌み取っていただいているので、「適切な方策を講じる」あるいは「適切な対応の確保等」って何か所か出てくるんですが、こういうところに「継続的な対応」とか「継続的な確保」とか、そういうニュアンスを入れていただくと、趣旨がもう少し伝わるのではないかと考えています。これが仕組みについての意見であります。

それから、ちょっと長くなって恐縮ですが、方針そのものについて何点かあるんです。1点目は、ページで言うと3ページですね、ビジネス航空の話が出てきますが、やはり世界云々というふうに日本の外に目を向けた途端に、今も将来もそうですが、いわゆるリージョナルジェットと小型ジェット機を使った高頻度のきめ細かいサービス展開。これがヨーロッパもアメリカもかなり進んできて、中国でも今そういうことで機材の開発をしているわけだし、日本だってそういう機材をつくっているわけで、小型機を使って、従来、羽田がいっぱい地方路線が世界の3分の1の頻度で甘んじていたという、こういう状況が何とか解消できる余地が多少出てきた。こういう中で、そういう機材の運用あるいはそういうものを使うエアラインの活用。この部分についてどう考えているかということぜひ書き込んでいただきたいと思います。その部分がどこにも出てきていないというふうに思います。それが方針にかかわる1点目。

同じようなことは、実はコンピューター航空という言葉が11ページに出てくるんですが、このコンピューター航空という言葉は日本の全総以来の言葉で、今も生きている言葉なのかもわかりませんが、世界的にというか、一般的には、リージョナルエアラインとか地域航空とか言って、昔のプロペラ機を使って十数人乗りぐらいのイメージとは全く違うビジネスモデルが展開されているわけです。そのあたりを考えると、ここはもう少しコメントをして、LCCとリージョナルエアライン、こういうものが世界の中では非常に発展してきたということをどう受けとめるかという形にさせていただくほうが良いのではないかと思います。

最後の最後で恐縮ですが、方針として管制が出てくるんですね。管制の話が16ページに、もう1カ所出てきたと思いますけれども、16ページに「管制業務等との連携」というものが基本方針として示されているんです。ただし、私が見るところ、これは空港管理者なり空港当局が所掌している範囲の中のことであって、17ページを見ると、「航空

管制業務等との連携が不可欠」だというんだけど、それは当たり前じゃないかと。もっと将来を見て、空港、既存ストックの最大限有効活用という中で管制の能力を上げていくというのがほんとうに喫緊の課題であるし、世界各国、ロンドンもニューヨークもフランクフルトもみんなそういうことを苦勞して達成しようとしているので、そのときのステークホルダーとか関係者は地域というか、周辺とかで、管制と空港管理者という関係じゃないと思うんですね。だから、そこまでできれば書き込んで、基本方針としてさらに効率を上げていくという方向が示されれば、これは大したものだと思うんですけども、「管制業務等との連携」というのは、これはすごく内的な身内の話が書かれているような、そういう感じがしてしまうので、もう少し前向きな、外に向けた話にさせていただけると良いのではないかと。

ちょっと長くなりましたけど、以上です。

【分科会長】 それじゃ、ここでいったん切って、事務局にお答えをお願いいたします。

【航空局長】 まず、〇〇委員がおっしゃった、点が見え、線が見えないと。なかなか厳しい指摘なんですけど、例えば空港を使って国内を移動する際あるいは海外に行くときなんか、一体何が起こるのか、どういうネットワークがどうでき上がっていくのかと。これも言ってみれば空港政策であり、さらに航空政策そのものでもあるというようなことだろうと思います。例えば、大空港ばかり出てきますけど、羽田なんか4本目の滑走路ができて大幅に発着量が増えた場合に、羽田を中心としたネットワークがどのようになっていくのかとか、あるいは、関西とか中部とかが、これはもう非常に長年の課題でありますけれども、成田にアジア内のネットというものをどうやっていくのか、そういった形での国際ネット、国内ネットというものをどのようにして既存ストックを活用してやっていくのかというのは、ほんとうにまさに航空政策の最重要課題そのものだと思います。毎回、同じような言いわけになって恐縮なんですけど、空港の基本方針ということだったので、当初、空港について一般的な基本方針をやって、個々の空港についてどうするかについてはそれぞれの空港の工夫というような、体裁はそんなふうになっているものですから、そこにある程度航空政策も散りばめたつもりではありますが、そこはちょっと限界があって、何となくきちっとした線が輪郭として見えてこないというような印象をお受けになっているんだと思います。もう少し工夫させていただきます。あまり詳しく書き込むことはできないかもしれませんが、工夫はさせていただきたいと思います。

それから、〇〇委員の需要をまさに創造していく、これも言ってみれば、空港ができて

いても、そこにほんとうに需要が創造されてしっかり空港が使えないと、まさに絵にかいたもちになってしまうわけで、大変重要な視点であると思います。これもまさに航空政策でありまして、航空会社をはじめとする事業者なんかも協力し合ってやっていく話なのではないかなと。特に首都圏の逼迫した状況ばかりが強調されているけれども、むしろやっぱり全国的に需要なんかを創造するというようなことが必要ではないかというご指摘、そのとおりだと思います。この点も、空港のまさに需要を創造しての有効活用という視点で、航空政策の一端というやつを多少言及できると思いますので、ちょっとそこも工夫をさせていただければというふうに思います。

それから、3空港の役割分担の関係でございますが、これは私どもが思っているのは、3空港の役割分担が徹底していない。これを現在の時点で3空港がどういうふうに使われているかということを見て、平成17年に決められた役割分担なんかに基づいて、どううまく3空港を活用していくかというのは、言ってみれば1つ短期的な課題ではないかというふうに思っております。財務構造とあまりセットで考えるのではなくというお話ではありましたが、まさに財務構造なんかとセットとして考えるというのが3空港の役割分担の長期的な課題ではないかというふうに私は思っております。それも、これ、以前ちょっと申し上げたかと思いますが、3空港が有効活用されていない、特に関西空港が有効活用されていないというのが役割分担の発端でありまして、この役割分担も、例えば伊丹から便をひっぺがして関空に持ってくると。そのための役割分担ということであれば、役割分担そのものがあまり高い意味を持ったものにならないというふうに思っておりますので、そういう意味では、ある程度抜本的な3空港のフル活用という意味で、それを実現するためには、やはり財務構造問題もセットで考えて解決を図っていかなくてはいけないのかなというふうに思っております。この書きぶりが「検討」というところでとどまってしまったのは、これはひとえに国土交通省だけで推進できるような話でもないものですから、こういうふうになりましたが、一番後ろのほうで、検討にゆだねたことについても「早急に」というふうに書かせていただいておりますので、この問題についても取り組んでいきたいと思っております。

それから、〇〇委員のご指摘、いろいろありましたが、ビジネス航空あるいはコンピューター航空のことだけ一言申し上げたいと思います。これだけ空港ができて、首都圏の空港を除けば容量というのは非常に十分過ぎるほどあるわけですから、そういう意味ではいわゆるリージョナルジェット、小型を使った地域間輸送というのは、まさに需要があればと

いう話ですが、あるいは需要を喚起させればということでもありますけれども、でき上がる土壌ができてきたのではないかというふうに思っています。加えて、先ほど羽田の話を申し上げましたが、40.7万回になった際には、ほんとうに地方空港を小型ジェットで結んで初めて羽田を中心とする全国規模のネットワークが完成するということになりますので、まさに4本目の滑走路によって大幅な発着回数の増が出てくれば、そういった悲願を達成する道が開けてくるのではないかというふうに思っています。そういう意味では、空港を活用してこういったビジネス航空、あるいは通勤航空という言葉はちょっと古いという話がありましたけれども、これについての活用をというあたりを少し表現として加えさせていただこうかというふうに思っております。

以上でございます。

【空港政策課長】 ちょっと細かいところで補足させていただきます。お客さんの立場に立ってサービスを空港で受けるという点も大事だと思っております、実際に空港に行つてどういうふうに行くんだという視点で便益の増進というのにも考えないといけない。それがまさに利用者の視点だというふうに思っています。ちょっと説明を省略してはおりますが、12ページでございますが、「利用者の便益の増進」というところでそれぞれの施策を書きましたが、12ページの下から3行目にも、私どもの認識として、実際に航空旅客が空港を利用する際に、空港にアクセスを使って到着して、ターミナルビルを経て航空機に搭乗する、その間の一連の中でサービスを受けると。したがって、空港の基本方針の中でまさに運営がどうあるべきかというのは、そこにどうやってサービスを提供するんだというのに着目しないといけないと思っております。現在、13ページの上でございますように、空港には飲食や買い物店もございますし、それから、案内が果たして十分なのかとか、あるいは欠航・遅延した場合の運航情報の提供が十分なのか、あるいはアクセス交通の運行情報がきめ細かく出されているか、観光情報がどうだ、こういう点は視野には入れているんですが、ご指摘のように、まだそういう立場で見た場合に個別、個別になっている部分がありますので、もう少し書きぶりなりも工夫してみたいという点が1つでございます。

それから、そういう面で〇〇委員のほうからございましたが、運営をどのようにきちっとしていくのかという点につきまして、CSを書いている14ページのところ、そういう観点でこれからちょっともう一回見てみたいと思います。これも言いわけになりますが、CSみたいなもの、あるいは指標みたいなものを入れられないかという観点で、まずそっちから入ってきているものですから、もう少しその位置づけをきちっと考えて書いていき

たいと思います。

同じように、「継続的な取組み」というのは、私ども、それが大事でありますし、特に空港の場合に、ある一定時点で一定の調査をした、あるいは評価をしたものを、他の空港・他の機関と比べるというのも大事ではありますが、努力を促すという意味では、去年と比べてどうだったんだ、おととしと比べてどうだったんだというのが最もわかりやすい指標にはなると思います。そういう意味でも継続的な取組みを促すことになりますので、そういう観点でご指摘のような表現も含めちょっと考えてみたいと思います。

成田につきましても、空港会社の運用のところでございますが、当然、公共的な役割として、今、提供している国際航空輸送サービスというのは的確に継続して安定的に続けていくというのは、私ども当然の前提でございます。そういった意味で、その点につきましても継続的な対応を確保していくというニュアンスをもう少し工夫してみたいと思います。

とりあえず以上ですかね。

【分科会長】 よろしいでしょうかね。

【航空局長】 あともう1つ、管制の件。

【分科会長】 あ、管制。

【管制保安部長】 それでは、〇〇先生からご指摘いただきました管制に関する記述でありますけれども、確かに、空港を整備するに当たって、管制当局、管制業務との連携が必要だということについては当然だというふうに思っております。私どもも10ページのところには「引き続き」ということで書いております。ただし、中身について10ページを見ていただきますと、既存のストックを活用して空域の容量拡大をしていくというふうなことに当たって、新たな出発・進入経路の設定であるとか、そういうことを行っていきたいと思っておりますが、そのときには経路周辺地域の理解を得ることが必要となるということで、先ほど委員からご指摘いただいた周辺とか地域とかというのは当然視野に入れて我々も考えているということでありまして、それを受けて17ページにも「十分な協力・連携を確保することとする」ということで、単に身内だけの問題ではなくて、周辺あるいは地域との関係をどうするかということも含めて問題意識は持っているということでもあります。

【〇〇委員】 この2ページ目の留意事項の中に書かれているところで、「国にあっては」とか「国自らが設置」とするか、あるいは「国以外の」云々とか書いてあるんですが、国営だとか県営だとか、あるいは株式会社であるとかということだと思っんですね。基本方

針全体の中で書いてないのは組織論の話ですね。どういう組織でやっていくんだということが書かれていない。例えば11ページに、コスト意識だとか収支だとか、あるいはマネジメントだとかいうようなことが書いてあるんですが、国がやる、県がやるといっても、実は会計制度一つとってみても、コストなんか測定できないような仕組みに実はなっているわけですね。おそらく県も同じだと思うんですね。そうすると、果たしてそういう組織でコスト意識の向上を図れるのかと。ほんとうに責任を持ったマネジメントができるのかということになりますと、難しいんじゃないかなと思うんですね。いきなり組織論でここに書けるかどうかはわかりませんが、これは株式会社がいいのか、独立行政法人、地方もありますし、あるいはその他の組織形態だっていると思うんですが、そういうような——これからどんどん設置しなきゃいけないというのであれば、なかなかそういう組織では難しいと思いますけれども、もう設置がかなり終わって、運営だというふうになってくれば、むしろそういうところに責任を持って、コストも明確にし、収支も明確にするという組織にしないと、こういうふうな基本方針がちゃんと進んでいるかどうかも含めて、「コスト意識の維持向上を図り」と書いてあるけど、ほんとうにそうなっているのかどうなのかもチェックのしようがないと思うんですね。組織論も少し頭の中にどこか入れておかないと、今後、検討でもいいと思いますけれども、やっぱりそういうことを少し入れておかないといけないんじゃないかなと、こういうふうに思いましたのがまず1つ。

それから、例の関空の話なんですけど、今おっしゃったように、国交省だけで決められる話じゃないんですが、だれが見ても関空は過剰だということがわかりますよね。そうすると、23ページの上のほうの4行目に書いてあります「利便性の向上」だとか、あるいは「国際競争力の強化」とか「安定的な経営基盤の確立」に向けては、この程度でないと困るよねというのは、やっぱりどこかで勉強しておかないと——これ、今後検討するとなっているのかもわかりませんが、しておかないと、財政事情で策略をするのはしようがないという部分もあるのかもわかりませんが、やっぱりこのぐらいのものでないと国際競争力にも勝てないし、経営基盤も安定でないので、利用者の利便だって向上できないよねというのが多分あると思うので、その辺はやはり先行して検討する必要があると思うし、そのほかに対しての説得力を持つためにも、そういうようなものをしっかり事前に勉強しておく必要があるんじゃないかなと思いました。

以上2点です。

【分科会長】 ありがとうございます。

そのほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【〇〇委員】 何回か航空分科会に出ておりますが、今回が一番地味な案件だったと思います、いろいろな争点があって、大きな課題の方針がぼーんと華やかに出てくるようなケースではなかったものですから。テーマは「空港の設置及び管理に関する基本方針」ですし、具体が書き込まれないので、何となくぼやとした印象になるのは仕方がないと私は思っております。前回の分科会で、これは航空分科会であり、空港整備部会ではないので、航空分科会らしい報告書にしたいと申し上げましたが、その意を汲んで頂き、前半のところに随分とそれらしき表現を入れ込んでいただいたので、航空分科会の報告書らしい形になったと思っています。各先生方がいろいろと指摘なさったように改善すべき点はあるのでしょけれど、私は実際的なことが気になります。例えば、CS調査のやりかたです、CS調査というのは結構難しくて、CS調査をするために調査会社にきちんとブリーフィングすることができる人が、全国の100の空港にちゃんといるのかどうか、「トイレが使いづらいですか」とか「標識はよくできていました」みたいなアンケート調査をやって終わってしまうのではないか、そういう不安もあります、実際この報告書を実現に向けたときに国がどのように指導なさるのか、そんなところに私の興味は移っております。全体としては、今、各先生方がおっしゃったことを勘案して最終まとめをしていただければ、私は全体に目配りがきいていてよくできていると思います。

【分科会長】 そのほかご発言いかがでしょうか。

それじゃ、今のご指摘について事務局のほうからお願いいたします。

【空港政策課長】 空港別の収支の明確化などを行い、あるいは、国管理空港あるいは地方管理空港それぞれできるだけ経営としてきちっとやっていこうということで、その組織論でございます。まず、私どもとしましては、それをやるこれまでの前提としても、大きく全体として整備をするということで一生懸命やってきたものですから、個々の空港ごとに運営が果たして適正かというところに目が至っていなかったのは事実でございます。そのために、今回、空港法を変えて、空港基本方針を定めるようにしました。その中でこの運営の基本などをわりとこの中では重点を置いて書いておりますのも、名あて人として、国空港あるいは地方管理空港それぞれにこういう観点で運営をしていきたいと思います。そのときに、当然、先生がおっしゃるように、今の空港管理者だけでできない体制になっています。当然、空港のビルディングがございます。それから、その他のそれを利用している役務の提供者がございます。航空会社がございます。したがって、まずはそういったもの

と連携をしながらどう取り組んでいくかというのがまだできていないというのが1つ、それから、組織論に行く前提としても、収支につきましても、当然、今の空整特会をどうやって出していくかということ、それ自体も、先生おっしゃるように、会計上、空港別の会計にしています。企業会計をしていませんので、それも企業会計類似にしてどう出していくかというのが、まず課題としてあると思います。加えて、顧客の満足度自体も、そういう意味での利用者の満足度自体もわかっていないと。そういう意味で、今後、この5年間の基本方針の中でまずそういう基盤を整備しながら、先生のおっしゃるようなそれに対応した組織であるかどうかということも、あわせてこれからちょっと勉強していかないといけないと思っています。そんな意味で、前回もこのご指摘をいただいたんですが、まだちょっと不十分ですが、そういう利用者の意向を反映した仕組みを考えてみようとかいうのも、前回の指摘など踏まえて、実際に組織論まで踏み込むためには、その前提条件がまだ整備されていないので、一生懸命この基本方針をつくって、まず5年の視野の中でどう取り組んでいくかというのに向けてやっていきたいと、こういうことでございます。

関空の部分につきましては、まさに委員ご指摘のように、それぞれの利便の向上や競争力というのはどの程度求めるべきかということも含め、これも、どういうレベルを求めるからこういう方策をとっていくんだというのがまさにセットで、私どもはこれも検討の中で当然それらも考えていかないといけないというふうに思っているところでございます。

【分科会長】 そのほかよろしいですかね。どうぞ、〇〇委員、〇〇委員の順でお願いします。

【委員】 どちらかということ、意見というよりも感想に近いんですが、いろいろなものを変えると、あちらを立てればこちらが立たずということになって、例えば羽田の離発着回数が増えれば、リージョナルジェットで多頻度でお客さんは便利になるということはあるんですが、当然、現在の騒音基準を使う限りノイズは圧倒的に増えてきてしまう。あるいはCO₂の問題を考えた場合、大きなジェット機で大量のお客を運んだほうが1人当たりのCO₂は少なく済むというぐあいに、かなり相矛盾するところで答えを出さなければいけないというので、やはり大変だろうなと思います。

それからもう1つ、成田と羽田をうまく使いたいということで、うまく30分ぐらいで結んでくれて、しかももう1つ、荷物を預けたままで動ければ、成田と羽田を第1ターミナル・第2ターミナルみたいに使えることができるようになって非常に便利ではないかと個人的には思っていますが、そういうことはやっぱり難しいのでしょうか。

【委員】 先回から今回にかけて十分ご説明いただきまして、全体が理解できましたので、基本方針としてはでき上がっているのかなと個人的には思っているわけです。パブリックコメントにこれから進むわけですけど、その観点で少しご質問があるんですけども、空港法の3条の2項の基本方針の1から7号に準じて書いているんですけども、7号というのは3条の中では「前各号に掲げるもののほか……基本的な事項」を定めるとなっていますけれども、この中では「その他」となっておりまして、きっと「その他」が7号目に相当すると思うんですけど、明記する意味では、「その他」というのは3条の7号の意味だということを明記できるようにするほうがいいのかということと、もし7項に書くことがあるとすると、読む方にとっては、検討を進める、あるいは成案を求めるための検討を継続するという事項が結構残っておりますので、その反映の仕方も明記した方がよろしいのではないのでしょうか。

【分科会長】 どうぞ、〇〇委員。

【委員】 離島の関係についても、それぞれ今回触れていただいております。特に何点か離島の関係で文章がありますけれども、11ページにあります「効果的かつ効率的な空港の運営」ということで、これはそれぞれ羽田も成田も離島も地方空港もと、そういったことでここに離島の問題があると思うんですけども、離島の空港は幾ら効率化をしても、航空政策で飛行機が飛んでくれないとなかなかそういったこともできない、こういうことでしょうし。ただ、特に③にあります「島民の足の確保」と、文章がこういう表現となっております。特に交通関係、公共交通は国民の足と、こういった形でそういう表現を使うんですけども、そういうことからいきますと、島民の足ということは公共交通の位置づけとしてなくてはならない、そういう位置づけでこういう文章をここに記載されたのか、ちょっとお聞かせ願いたいと思います。

以上であります。

【分科会長】 それでは、お答えのほうをお願い……。

【委員】 それに関連してよろしいですか。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 島民の足の確保の中では、船もあるし、いろいろあるわけですね。島民に対するエアラインという形での、飛行機という形での足の確保というのは、一般的にいうとぜいたくとみなされているんですかね。それとも必要であるとみなされているんですかね。それは今、どのように扱われて——つまり、ぜいたくだから、プラス早く行けるというの

はぜひと。行けないというのは困るけれども、ぜひとみなされているのかですね。今、どういうふうを考えられているんでしょうかね。

【分科会長】 どうぞ。

【空港政策課長】 じゃあ、まとめてお答えいたします。

【分科会長】 はい、お願いいたします。

【空港政策課長】 まず、〇〇先生のほうから、成田と羽田の一体的な運用の関係で両空港を結ぶようなアクセスのあり方ということで、この分科会でも第2回のときかに、リニアで数分で結ぶような大胆なことを考えるようにというようなご指摘もいただいております。科学技術が進んでいき、コストが下がってくれば、そういうのも可能でございますが、まずは私ども、現在の技術の中で、あるいは現在進めているアクセスの整備の中で、いかにストックを有効活用しながら、成田・羽田の一体活用に向けて近づけていけるかという観点が大事だと思っております。その意味で、成田空港のアクセスにつきましても2010年の春には日暮里まで30分台で来るような形になります。それをさらに有効活用できないかと。今、成田と都心、都心と羽田を結ぶ鉄道をできるだけ短絡線の整備などそういうものをして、1時間を切る形で整備できないかということ視野に入れて検討を始めております。そんな中で、今おっしゃったような荷物につきましても、荷物を持って動くというのは負担ですから、そういったあり方もどうあるべきか、というのも今後の課題としてのってくると思います。おっしゃった理想のように、第1ターミナルが成田で、第2ターミナルが羽田というような自由な移動になればいいですが、時間の問題、コストの問題、そういったものも視野に入れたいと思っております。

それから、〇〇委員のご指摘のところの法律の3条7号、別添資料の関連資料1でございますように、空港の設置・管理に関する基本的な事項とございまして、基本的に「その他」がそれにも該当いたしますが、「はじめに」というところも「おわりに」というところも、個々の1号から7号と直接的に当てはまらないにしても、全体的に基本方針を構成しているという位置づけだったものですから、とりあえず現在の案では「その他」という位置づけをしています。ただ、実質上、委員のご指摘のように7号に相当するものが「その他」というのは、実質的にはそういう機能を果たしているということです。

それから、今後の検討の事項につきましての反映をどうしていくんだということでございますが、これは「おわりに」というところに書いていますように、まず検討して、早期に結論を出して、その上で、その内容次第で基本方針自身を変える必要があれば、法律の

規定も基本方針の変更を当然ながら認めておりますので、その規定にのっとりながら基本方針自身も変えるということも含めて考えていきたいと思っております。項目としては、そういう意味で一番最後にそういうことを念頭に置いているんだというのを触れたほうがいいかなという整理をいたしております。

それから、〇〇先生のおっしゃった離島航空の位置づけでございますが、かつては航空については基本的に航空自体がぜいたくだということで通行税が課されたりしておりましたが、現在、そういう状況になく、一般的な足となっております。かてて加えまして、離島につきまして当然船があるとはいえ、船というのは例えば高齢の方とか大変揺れたりします。そういう問題があったり、病気の方の緊急輸送という問題もあります。そういう意味ではぜいたくという問題で片づけしないで、そういったものも一定の足の確保として見ているということでございます。当然ながら、今も航空政策は、離島航空の維持というのも大事でございます、着陸料の減免だとかそういったものを行っているのも、ぜいたくだからどうこうではなくて、まさに足の確保として必要だということでやっております、今後もそういう施策は必要だという観点でここに記述しているという感じでございます。

【委員】 それと、例えば船なんかでは、乗る人がだんだんいなくなってきて赤字路線になってくると、補助金とかあるわけですよ。飛行機も、離島ですから、よっぽど振興しているところは別として、採算なんかはおそらく多少着陸料を低くしても合わないと思うんですね。おそらく合わない場合が多いと思うんですね。そうすると、それはどうなんですかね。お金の入れ方というんですかね、例えば補助金だとか、そういうようなことは空港の関係ではまだ考えられないというようなことなんでしょうか。そうしないと、「ニワトリが先か、卵が先か」という問題があって振興しないわけですよ。高いコストになっていますから。それはどういうふうに考えたらよろしいんですか。

【航空事業課長】 すいません、航空事業課のほうでお答えいたしますと、離島の航空路につきましても、今、課長からご説明したように、まさにナショナルミニマムの確保という観点がございますので、赤字分の補てんのための運航費補助あるいは機体を購入するための補助ということを国費でやっております。そういう形で、船とのすみ分けは、例えば船で2時間以上かかるところは航空機に補助を出しましょうとかすみ分けを考えていますが、空についてもきちんと国で面倒見するという体制になっております。

【分科会長】 よろしゅうございますでしょうか。大体時間も参りましたので、この辺で議論を終了させていただこうと思っております。

本日、多様なご意見をいただきまして、スケジュール的に言いますと、きょう皆さんにいただいた議論を反映させて方針（案）をリバイズして、それをパブリックコメントにかけるということになるわけですが、ここで皆さんにちょっとお話ししたいのは、大変恐縮ですけど、その修正内容について私のほうに一任をいただければと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、そのように取り計らいたいというふうに思います。

今後、事務局におきましては、11月に修正した基本方針（案）をもとにパブリックコメントを実施して、その結果を踏まえて、次回議論する基本方針（案）、これを作成願いたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは、本日の予定の議事は終了いたしましたので、引き続き事務局から次回の予定等について説明をお願いいたします。よろしく願いいたします。

【空港政策課長】 次回の予定ですが、次回航空分科会、12月2日（火曜日）の午前10時から、場所は同じくこの会議室で開催いたします。議題としましては、今、山内分科会長のお話にありました、パブリックコメントを経た後、修正した基本方針（案）をお示ししまして基本方針を取りまとめていただくと、そのための議論をしていただきたいというふうに思っております。

【分科会長】 よろしゅうございますでしょうか。何かご質問、よろしいですか。

それでは、これにて終了ということになりますが、今後とも何とぞよろしく願いいたします。本日は、ご多用中のところ、どうもありがとうございました。

— 了 —