

第8回交通政策審議会航空分科会

平成24年7月19日（木）

国土交通省（中央合同庁舎2号館）

16階国際会議室

【事務局】 それでは、ただいまから第8回交通政策審議会航空分科会を開催いたします。

ご出席の皆様方には、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。私、事務局を務めさせていただきます航空局航空戦略課の野口でございます。どうぞよろしく申し上げます。

まず初めに、お手元にお配りしてございます資料の確認ですが、議事次第、委員名簿、配席図、資料1「今後の航空分科会の運営方針」、資料2「社会資本整備重点計画について」、資料3-1「関西国際空港・伊丹空港の経営統合」、資料3-2「航空産業の動向」、資料4「航空安全行政に関わる今後の課題」、資料5「首都圏空港における航空保安業務の取り組み」、参考資料「社会資本整備重点計画（素案）」となっております。ご確認いただきまして、資料の不足等ございましたら、事務局までお申しつけください。

ご出席の委員の皆様及び国土交通省側出席者のご紹介につきましては、時間の関係上、お手元の委員名簿と配席図にてかえさせていただきますのでご了承をお願いします。なお、坂本委員、廻委員は所用によりおくれてご到着の予定でございます。

卓上のマイクの使用方法ですが、左側のボタンを押していただくとマイクに赤いランプがつきますので、お話しください。終わりましたらもう一度ボタンを押していただいて、電源を切っていただくようお願いいたします。またマイクは原則2名様で1台となっております。ご不便をおかけしますが、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは開会に当たりまして、航空局長よりごあいさつ申し上げます。

【航空局長】 おはようございます。航空局長の長田でございます。

本日は委員の皆様方におかれましてはご多忙の中、第8回の航空分科会にご出席を賜わりまして大変ありがとうございます。また、本日は場所がいつもと変わりました大変ご不便をおかけいたしました。

最近の航空をめぐる情勢につきましては、皆様、ご案内のとおりでございますが、7月1日より関空と伊丹空港の経営統合がいよいよスタートしております。また、LCCにつきましても、3月のピーチアビエーションに続きまして、今月初めにはジェットスター・ジャパンが、また来月にはエアアジア・ジャパンが新たに就航開始をするというふうになっております。我々としても、さらなる航空需要の拡大とか、より一層質の高い航空輸送サービスの実現に向けまして、従来の首都圏空港の容量拡大に加えまして、LCCの対応でありますとか、空港計画の推進など、ハード、ソフト両面で施策を推進してまいりたいというふうに考えている次第でございます。

この分科会の委員の皆様方でございますが、前は4月にお集まりを賜わりまして、社会資本整備重点計画の素案を中心にご議論いただいたわけでございますが、本日は、この分科会の運営方針、さらには社会資本整備重点計画の見直し、それから最近の航空運営におきます航空行政の取り組み等につきましてご説明させていただきまして、委員の皆様から貴重なご意見を賜われればと考えております。

以上、簡単ではございますが、最初のごあいさつにさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

【事務局】 続きまして、家田分科会長からごあいさつをいただければと存じます。

家田分科会長、どうぞよろしく申し上げます。

【家田分科会長】 家田でございます。よろしくお願ひいたします。

のっけから遅刻しまして申しわけございませんでした。5分ほど遅れまして。遅れたから、さらに遅らす必要もないので、あいさつはこのぐらいにさせていただいて、早速議事に入りたいと思います。

お願ひいたします。

【事務局】 それでは、以後の進行は家田分科会長にお願いしたいと存じます。

家田分科会長、どうぞよろしくお願ひいたします。

【家田分科会長】 それでは、早速始めましょう。今から5時までということで進めたいと思います。

テーマはお手元の次第のとおり、3つございまして、3つ目のところはいろいろな話題が入っていますけれども、大分けして3つというふうになります。順次ご審議いただきたいと思います。

まず1つ目の今後の航空分科会の運営方針について議論したいと思います。ご説明はお

願いでよろしいですか。

【航空戦略課長】 では、資料1をご覧くださいませでしょうか。前回、航空分科会、4月21日にございましたけれども、分科会、あまり開催されていなかったということで、今後、ちょっと実質的にワークする会議にしましょうという問題提起を家田分科会長からいただきまして、数人の先生方でイメージを話し合っていたのを紙にしたのが資料1でございます。

まず、航空分科会、今は分科会の本会議だけしかないのですけれども、この下に3つの部会を置いてはどうかと。一つは基本政策部会、事業評価部会、技術・安全部会ということで、技術とか安全の関係をやるのが技術・安全部会、それ以外の政策的なものを議論していただくのが基本政策部会、あと、事業評価部会は、もうこれはあまりケースがないかもしれませんが、新しく滑走路を整備するというようなことがありましたときに、その事前に事業評価の検討をいただくという部会を設けたらどうかということで、主にはこの3つ、三部構成で行ったらどうかと。

分科会のほうは年に1回、これは役所が予算要求するのが夏でございますので、その前の4月とか5月のタイミングで航空行政の方向性についてチェックしたり議論していただくという親分科会的な位置づけ。基本政策部会のほうは、一、二カ月に1回程度と書いてありますけれども、政策的な問題について、ここで議論していただいたらどうなのかと。右に書いてありますが、LCC参入とか、旅客動向と今後の見通しとか、首都圏空港の現状、今後の見通し。また、これから議論になってくると思いますけれども、公租公課のあり方などがご議論いただく対象として想定されます。

それから、緑の技術・安全部会ですけれども、これも年に二、三回程度開催するイメージということで、航空機の機材とか空港に関する安全、技術面での審議をいただいたらいいのではないかとということでございます。

それから、下にオレンジのところでは小委員会①②とございますが、これは部会はある程度常設して定期的に議論いただく場というイメージなんですけれども、個別専門的な課題が生じた場合には、その課題に応じて小委員会を設けてはどうかということでございます。①②とありますのは、その議題の性質上、航空分野全体に関係するようなものは航空分科会、親分科会の下に置けばいいし、例えばある特定の技術に対する議論をしようという場合には、この緑の技術・安全部会の下に小委員会を置くという形もあるのではないかとということで、二様あるねということで①②になっております。

あと、効率的に議事を進めていくということで、上の2つ目の丸なんですけれども、各部会とか小委員会っていうのは、その上位の分科会とか部会に適宜状況報告を行いながら進めるということなんですけれども、お忙しい先生方、一々集まるということも難しい部分があると思いますので、メールなんかも使って効率的にやっていったらどうかということでございます。

概要は以上でございます。

【家田分科会長】 どうもありがとうございます。

ちょっと補足すると、前回、この航空分科会を行った際に、ちょうどこの後に出てくる議題ですが、社会資本整備重点計画の議論をしたわけなんですけれども、航空分科会として十分にこの社整審の議論をつくり上げる貢献まで行ったような議論になったかどうかというところ、どうもちょっと足りないねっていうようなご感想もあったし、いろいろなほかの国交省の中の分科会や審議会での運営に比べると、航空分科会は、まあ、年齢が若いせいもあって、あんまりシステムチックに仕事をするように、少なくとも審議会はできていないねと。一方で航空の分野は、先ほど局長のお話がありましたように、新しいスタイルの空港経営が登場したり、あるいはLCCみたいなものが出てきたり、いろいろ変化の激しい状況にある。したがって、議論すべきことは実はいっぱいある。それを、どうせ分科会を設けなければいけないんだったら、実質的に効果を上げるような方法はないかねってなことで検討させていただいたところでございます。

検討していただきましたのは、廻先生と鈴木先生と、それから竹内先生と、そこに私が入って、事務局と何回か議論を繰り返して、今、ご説明いただいたようなものがとりあえず考えられるのかねということをつくってもらった次第でございます。

廻先生、鈴木先生、竹内先生、つけ加えることやお考えがもしありましたら先にご発言いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【竹内分科会長代理】 何か言えというご指名なので、何を申し上げようかと困っているんですけども、各交通モードの変化が激しい中で、とりわけ航空というのは耳目を集めるところもあります。この分野は国際競争などが一番表立って見えてくるところですから、それに比べて割と皆さんで集まって議論するところが少なかったというのは私も個人的には思っておりました。

今後いろいろなトピックがあって、いろいろな状況が変わってくると思います。それを一々フォローしていかなければいけませんから、そういう場所としていろいろ議論を闊

わせて、よりよい航空行政のために尽くしていけるような形になればいいかと、それを期待しているところでございます。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

廻先生。

【廻委員】 いえ、特に。

【家田分科会長】 いいんですか。

鈴木先生、技術や安全の面でコメントいただけましたら。

【鈴木委員】 特に何もなかったんですけど、技術や安全に関しましては、先ほどの資料にありましたように、国家安全プログラムというのを策定して、国家として航空安全をどのように目標を設定してやっていくかという新しい方向性がICAOのほうからも出ておまして、さらなる安全の拡大というところにつながっていく重要な課題かと思っておりますので、この技術・安全部会ですね、ここがうまく機能すればいいというふうに思っております。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

特に安全については、別に航空だけが大事なわけじゃなくて、国交省のあらゆる分野について共通して重要な課題でありますし、航空についても何か起こってからばたばたするというより、常に安全、それを支える技術について常設して目を見張っておくと、常に一步前進するというスタンスをきっちりやるためには、やっぱりこういう特別の部会を設けておくことが重要なんじゃないかなという議論があつて提案させていただいている次第でございます。

廻先生、よろしいですか。

【廻委員】 はい。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。

てなことで、私ども4人と事務局でつくった案なのですが、ほかの委員の方々、いかがでございましょうか。どうぞご自由にご発言いただけたらと思います。

【浅野委員】 前回申し上げたかもしれないんですけども、航空行政の政策評価というのに1回関係したことがあつて、そのときに感じたんですけども、過去の政策評価なものですから、航空行政の政策評価の当事者っていうか、利害関係者っていうか、JALのようなエアラインにとってどういう政策の効果があつたかというのが主な視点だったんです。こういうふうにして考えてみると、LCCというような、また別の経営判断がある

者も利害当事者になる。LCCが入ってくると空港の使い方がかなり違うんですね。LCCは荷物に対してチャージをかけますので、なるべく荷物を預けたくない。そうすると、一方では搭乗の大きさがオーバーしないようになっていって、搭乗ゲートのところで並ばせて荷物の大きさの検査をすとかいうことで、ふだんのエアラインの客対応と随分違った対応が始まってくると。そういうふうな意味で、人の流れであるとか空港の使い方というのは基本的に変わってくると。

という意味で、違う性格のものが入ってくることによって違った意見が出やすくなっている。それをどうやって吸収して、政策の実効性を高めてくる方向に向かわせるのかということを考えてみると、やはり違った視点を少し取り入れなければならなくなっているのかなというのが1点です。

それから、最近の飛行機っていうのは、いわばコンピューターであるFMSで飛んでいますので、僕らにとって航空管制っていうのは専門的に検討できる部分と全くできない部分っていうのがあって、できない部分の代表っていうのは、FMSという名前と呼んでいる、フライトする航空機が持っているコンピューターなんですね。日本は航空機つくっていませんから、それは常にブラックボックスとして扱わなければならないんですけども、ボーイングであるとかエアバスであるとか、そういう会社はそれを製造しているものだから中身をよく知っているし、米国の管制は政府がブラックボックスとの関係を念頭に入れながら航空管制を行っている。特に最近のGPSによる精密進入でのランディングでは、地上の装置との間でFMSが補正をやっていますので、それを知らないと、職務の精度を達成することも実は難しくなっているんじゃないかと想像しています。

という意味から言って、機材メーカーとの関係もやはり密接にとっておかなければならないし、国際的な関係から言うと、ボーイング、エアバスなんかには匹敵するようなFMSをつくるような能力を持っている国産のメーカーを育て上げて、MRJは無理かもしれませんが、その先に話題になっている150座席の中型航空機のFMSを日本で開発するということができる、新しい管制技術というものの経験を積むことができる。そういうふうな技術的な欠けている面をいかにふやしていって、それで将来の航空の制御に対して用意だてをするか。こういうふうな国としての政策的なものが実はあるんだと思いませんか。

そういうふうなキャリア、管制、それから機体の調整をとっていったって、基本的な施策として組み上げていけるのかということがこれから重要になってくるんだと思うんですね。

だからぜひそういう点も検討願えればと思います。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

今、いろいろな面でご示唆いただいたのは、多分、基本政策部会の中でどういうことを議論するかというアイテムの幾つかとしてご提案いただいているんじゃないかと思えます。

おそらくは技術に特化したようなものは、この技術のほうでやってもらうのが適切だろうけれども、技術のうちのかなりは、それを使うユーザーであるとか、それを使うエアラインであるとか、マーケットであるとか、そういった、技術とそれ以外のところがインタラクションがかかる部分なので、そういうものはきっとやっぱり基本政策みたいなところで検討するという、そういうご示唆じゃないかと思えます。

ほかにいかがでしょうか。

【佐和委員】 単純な質問なんですけれども、基本政策部会の丸ポツの左側の2つ目のところに、国土交通省成長政策のフォローアップというふうに書かれていますけれども、この国土交通省の成長戦略というのは、既にどういう形で存在しているのでしょうか。

【家田分科会長】 ご質問でございました。お願いいたします。

【航空戦略課長】 これ、民主党政権に変わった後に、最初、前原大臣でしたけれども、そのときに航空も含めて5つの分野で重点的に進めていこうということで書いたプランが成長戦略なんですね。航空の分野ですと、関空の経営を見直すとか、空港経営改革をするとか、オープンスカイを進めていくとか、いろいろな課題があったんですけれども、そういうものが今、いろいろな形で進捗しているというのが現状なんです。

ですから、最近数年間は成長戦略の航空分野の提言に基づいてやってきているんですけれども、とりあえず今回の新しい体制で検討を始めるに当たっては、現時点どういう方向でどっちに向いて立っているのかということを確認してから議論がスタートすべきじゃないかというご議論がありまして、そこでこういうふうに書かせていただいているということでございます。

【佐和委員】 この具体的な内容というのは、ちょうど民主党政権が発足した当時ということ、とりまなおさず、いわゆる政治主導というような形で決まったことなんじゃないか。

【航空戦略課長】 はい。当然、我々事務方も一緒になって議論した話ではあるんですけど、2009年に政権交代があって、2010年の5月に国交省の成長戦略というのが

取りまとめられまして、その内容がそのまま内閣全体の成長戦略のほうにも溶け込んでい
る形になっております。

【佐和委員】 後に新成長戦略と言われる中に溶け込んでいるということですね。

【航空戦略課長】 そうですね、はい。

【家田分科会長】 ほかにいかがでしょうか。

【渡辺委員】 トータルの運営方針のこの案に賛成したいというふうに思っております
ので、そのことを申し上げたいと思います。

以上です。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

萩川さん、一番後ろに上村委員からのご質問というのが、今、佐和先生がおっしゃられ
たのと似ていますね。

【航空戦略課長】 きょうご連絡をいただいて、この紙のとおりなんですけれども、き
ょうご欠席ということで、事前にちょっとこのイメージを見ていただいたことに対してご
意見とご質問をいただいております。

で、基本的に賛成ですということで、あと、空港経営改革、コンセッション、JALの
再上場など、成長戦略に関することも取り上げて議論すべきであるということですので、
当然これは先ほどの、まず今の立ち位置の確認というところで、これは議論の対象になる
と思っております。

それから、ご質問ということで、フォローアップを取り上げることになっているが範囲
が広過ぎるんじゃないかと。成長戦略自体は、その全部をなめるようにということよりは、
現在どういう方向で何が進んでいるのかということをご確認いただくというイメージでお
りますので、あまりこれにものすごくエネルギーと時間を割いてというよりは、最初の議
論のスタートでそういうご紹介と皆様で確認というか、これからこっちの方向に行こうと
いうところのスタートになると思います。

それから、空港別収支、空港運営に関することは、この部会の中では基本政策部会でご
議論いただくのだろうと思っております。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

ほかに資料1のご提案についてご質問やご意見はございませんか。

【航空局長】 まずこういう方向を進めていただいたことに事務局としても感謝をして
おります。

今の話の関連で、基本政策部会でいろいろな課題に取り組むわけですが、例えば公租公課の問題とあわせて、やっぱり航空産業がどうあるべきかみたいなこととか、それから、特に地方路線をどういうふうに今後やっていくのかという議論も、我々いろいろなところから言われておりますので、そういった点についても幅広くこの部会でご議論を賜われればなというふうに思っています。それは委員の皆様方のご意見も踏まえての運営だと思いますが、そういうこともあるのかなというふうに考えておりますので、ちょっとつけ加えさせていただきます。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

ほかにはよろしいでしょうか。

まあ、私なんかが思いますのは、こういうのも基本政策なんじゃないかと思うんだけど、安全にもかかわりますよね。高速道路の貸し切りバスが事故を起こして、いろいろな意味で波紋を呼んでおりますよね。で、調べてみたら、ああいう種類のバスのかなりのパーセントがけしからん運営をしておるようであると。まあ、はっきりしたことはわかりませんが、もちろん、航空業界がそうなっていると言うつもりは毛頭ないんですけども、ああいうものを他山の石として、やっぱり違う分野であっても、少なくとも今までは種のディレギュレーションを進めながら効率化を進める中で、何かどこかにひずみがないかなというのが、ああいうふうなことをしたとき、ディレギュレーションしたときにもやっぱり懸念の声はあったわけですから、それがバスの業界では出ちゃったわけでね、航空は決してそんなことはないと思うんだけど、常にそういうことを、よそで起こったことも気にしながら、自分の所管の範囲をチェックしていくということもやっぱりこういう、どの部会かわからないけれども、重要な話題だななんて思っている次第でございます。

今回こういうような部会をつくったり、小委員会をつくったりするというのは、さっき申し上げたような何人かで相談して提案させていただいているわけですが、もちろん仕組みをつくれれば内容も充実するっていうもんじゃないんですけどね、内容は内容で仕組みは仕組みですが、だけれども、おそらく航空分科会っていうのは割合オフィシャルな、そう年に何回もやりかねるようなものの中でいろいろなことを議論するよりも、少し身が軽く、そしてまた、ここにいるメンバーに加えて、特にその分野のナローであるけれども深いエキスパートにも入っていただいて、それでかなり突っ込んだ議論を集中してやるなんという、そういうフレキシブルな運用のためには、やっぱりこういう仕組みをつくることもいいんじゃないかなんか思っているところでございます。

もしご異論がないようでしたら、これを原案どおり認めるということにしたいと思うんですが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、これに魂入るかどうかは委員の皆さん次第でございますので、どうかよろしく願いいたします。

それでは、続きまして次の議題で、社会資本整備重点計画につきましてご説明をお願いいたします。

【航空戦略課長】 では、資料2をごらんください。資料としては、スケジュールのよなものと、航空分野の目標と指標という2枚になっております。

まず、スケジュール的なものをご説明させていただきますと、前回、4月27日に航空分科会を開かせていただきまして、重点計画の素案というものについてご議論いただきました。その後、会議の場に出たいろいろなご意見とか、あと、ほかのいろいろなモードの同じような修正等を経まして、5月28日に素案の取りまとめということがございました。その後、パブリックコメント、あと、都道府県の意見聴取というものを1カ月弱やらせていただきまして、それできょうを迎えているということでございます。

きょう、木曜日なんですけれども、あした、第15回計画部会というのを開かせていただく予定でありまして、ここで重点計画を一応、省としては正式に決定をします。で、夏ごろ、日時は未定なんですけれども、どこかのタイミングで閣議決定をしたいなというふうに思っております。

パブリックコメントとか都道府県の意見聴取の過程では、航空の関係についてはあまりご意見はなかったというのが総論なんですけれども、例えば、都道府県以外の一般の方からのパブリックコメントの中では、社会整備みたいな記述が多いんですけども、例えばC I Qみたいな社会資本整備以外のことも記述したらどうですかというようなご提案というか、そういうご意見もあつたりしたんですけれども、そういうものについてはこの計画の性質というか、社会資本に重点を置いた計画なので、そういう中での位置づけになりますというご説明をして対応したりということをしております。

あと、都道府県からの意見ということで、これはありがちなんですけれども、自分の地元の空港を個別名で位置づけてほしいというようなご意見が結構あつたんですけれども、昔は社会資本計画って、そういう性質の時代もあつたんですけれども、今、お手元に置いております計画というのは、そういう個別の箇所づきの計画ではないので、ちょっとそういう対応というのはできませんというような返答をしたりというようなやり取りがござ

いました。

じゃあ、2枚目のほうの中身なんですけれども、これ、前回4月にご説明したものと骨格的にはほとんど変わっておりませんので、確認的なご説明になります。今回の計画は、一応、期間としては平成24年、今年度の中ぐらいから平成28年度までの計画ということになっております。今日の参考資料で非常に厚い資料がついていますので、それがまさにその計画本体なんですけれども、この中にはその5カ年間というだけじゃなくて、ある程度、中長期的な視点で大事な政策課題というのが、まずかなり記述されていまして、その中で当面、重点的に取り組むものというのを絞り込むという形の構成になっております。

その絞り込むときに、4つの基準というのを定めていただいています、こういう視点で絞り込むべきじゃないかというところが、例えばこの資料の青い、重点目標1と書いてあります、その上のところですね。今、整備をしないと、大規模または広域的な災害リスクを低減できないんじゃないかというような視点。それから、右に行って、今、整備をしないと、我が国産業経済の基盤や国際競争力強化が困難になってしまうんじゃないかと。あと、左に行きまして、今、整備しないと、持続可能で活力ある国土地域づくりができなくなっちゃうんじゃないかと。下のほうへ行きまして、今、適切な維持管理、更新を行わないと将来大変なことになるんじゃないかと、一応、この4つの視点で、今、たちまち取り組むべきものというのに絞り込むということで、絞り込みを行っているということで、今、航空分野について書いてあるのは、そういう絞り込みがされたものの項目を書いているということでございます。

重点目標の1に関しては、空港の耐震化の推進ということですが。前回、4月に見ていただいた資料では、この指標という部分が空欄になっていたんですけれども、今の時点でその数字が、空欄が埋まっております、例えばここの耐震化の関係ですと、重要な空港のうち、地震時に重要な拠点になる部分を充実させていくということで、今、対象が5空港なんですけれども、例えばこれを8空港に広げて対象の人を増やしていきましょうというようなことが記述してございます。

それから、右側にまいりまして、ここが一番メインのところなんですけれども、大都市圏拠点空港の機能を強化していくと。首都圏空港、関空ですね。それから、下のほうに行きまして、基幹となる交通物流ネットワークの整備ということで、地域の拠点空港もきちんと強化していくと。あと、今、法律を国会に出していますけれども、空港経営改革をきちんと進めていくということも位置づけております。

それから、もう一度、左に行きまして、この緑のところですが、重点目標3、持続可能で活力あるという部分なんですけれども、ここは公共施設のバリアフリー化ということで、航空の分野でもバリアフリー化をしっかり進めましょうということで、ターミナルみたいな建物のバリアフリー化と、あと、航空機、飛行機そのもののバリアフリー化というのが指標でも位置づけられております。特に、航空機のほうは、今、81%が平成32年で90%となっていますけれども、これは移動円滑化法という法律がございまして、その中で特に航空機については、トイレだとか機内の通路をバリアフリー対応すべきだということも位置づけられておりますので、それを、今、80%ということで、ほかのモードに比べると結構パーセントはいいのですけれども、それを90%まで持っていこうという目標を記入しております。

最後、適切な維持管理の部分も、空港施設の機能の保持、施設の維持管理をきちんとやっっていこうということで位置づけをしております。

概要は以上でございます。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

菟川さん、前回のこの航空分科会での素案の素案の段階でやって、そこでのいろいろなご意見、まあ、時間が限られているからほんとうに限定的なご意見しか賜われなかったんですけども、それは何かどんなふうになっているかっていうのはわかりますか。

【航空戦略課長】 この素案の中で、大都市圏拠点空港の部分の記述について表現を工夫したほうが良いというご意見を出していただきましたので、それを反映した形になっております。

【家田分科会長】 何ページ見ればいいですか。

【航空戦略課長】 ページで言うと、71ページですね。71ページの上のほう、黄色で塗ってありますけれども、ここ、航空の関係なんですけれども、この成田空港の関係とかの記述を直ささせていただいております。

【家田分科会長】 修正を行ったのはそんなところですか。

【航空戦略課長】 そのぐらいです、はい。

【家田分科会長】 わかりました。

いかがでございましょうか。ご意見賜われればと思います。

【渡辺委員】 いろいろご議論されてつくられたというふうに思いますけれども、渡辺のほうから幾つかご質問、ご意見を述べさせていただきたいと思います。

一つは、この重点計画の中で言いますと、ページ数で言いますと24ページの下のほうなんですけれども、航空保安対策の向上ということで記載がされているのですけれども、やはり昨今の国際情勢を見ますと、非常に国の保安対策というのは極めて重要だと思いますので、空港保安対策の向上で、2行目で「航空会社が行う保安検査等の確実な実施により」というふうに記載されているのですが、これはもちろん当然なのですが、ただ、国家的な視点で安全というのは極めて大切だと思いますし、これから多くの外国人のお客様を日本にお呼びする時代を成長戦略でも打ち出しておりますので、やはり国の責任のもとでしっかりとこのことを行う、そういう点は極めて重要ではないかと思っておりますので、むしろ航空保安法的なものを策定するとか、やはり国の責任においてしっかりと保安対策をする、またはそのための必要な予算措置をしていくということが、やっぱりこれからは、特にシリアなどでいろいろな状況なども見ていると、非常に心配されるので、この辺についてのお考えをお聞かせいただければというふうに思います。

2つ目が、ページ数で言いますと、ちょうど30ページから31ページに相当するのですが、いわゆる低炭素循環型社会を構築するというので、極めて大切だろうというふうに思うのですが、やはり温室効果ガスの排出などについては、今後のCO₂削減なんかで言いますと、バイオジェット燃料などの実用化ということが、すぐにはいかないんでしょうけれども、そのようなご研究なども非常にこれから必要ではないかなというふうにも思いますので、その辺の環境に優しいジェット燃料のご研究などというような、そういうベクトルをお考えになっているのか、なっていないのかということも含めてお聞きしたいと思っております。

3つ目は、先ほど家田先生がお話しされておりましたように、安全のことについて、トータル的に言いますと、今後、オープンスカイとかいろいろな形、LCCとかっていう時代が来ると思うんですが、空港アクセスの部分で、さまざまな交通モードで空港と都心部とか、都市部とアクセスがあると思うのですが、やはり4月29日のような事故が起きてはせつかくのものがすべてだめになりますので、ですから、安全をやっぱりユニバーサルサービスとした空港と空港都市部、町とのアクセスなどについても安全を最重点にぜひよろしくお願ひしたいなと思っております。

3点目はちょっと要望なのですが、以上です。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

一通り承って、それから質問にお答えいただくようにしましょう。ほかにいかがでしょ

うか。

ほかにはございませんか。それでは、お答えいただくようにしましょうか。

【安全企画課長】 それでは、1点目のセキュリティーの関係でございますけれども、先生がおっしゃられるような視点で私ども、取り組みをさせていただいておりまして、国として航空保安の分野で果たすべき責務、具体的には保安料という制度を用意してございまして、利用者の方にご負担をいただいているという形になるわけですが、そういった財源的な手当もとりながら所要の、国際的に順次、この分野は強化をされてきてございますが、そういった国際的な強化に対応して、しっかりと国としても対応してまいりたいというふうに考えてございます。

【家田分科会長】 2点目の環境の関係のことは。

【航空戦略課長】 現時点ではちょっとバイオジェット燃料というところまでは検討が行っていないというのが実情でありますので、ちょっと……。

【官房審議官】 ちょっと私、お答えしたいと思いますけれども、バイオジェット燃料はCO₂の削減対策の四本柱の一つにするというふうにICAOで議論がされておりまして、一つは管制のようなシステムでモデレーションで対応するという。それから、機体そのもののCO₂対策を行うということ。それから3つ目はこういうおっしゃるようなバイオ燃料で対応すると。しかし、そういうやり方でも、なおかつCO₂対策というのは十分でないだろうから、市場メカニズムを導入したようなやり方でやると。四本柱でやるということでICAOで今、決まっているわけです。

だから、四本柱の一つでありますし、各国とも南米だとかアメリカも含めてバイオ燃料について非常に熱心な取り組みをしておりますし、我々も経産省と連携しながらやっておりますので、CO₂削減の対策の大きな柱の一つという形で真剣に取り組んでいるところであります。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

【鈴木委員】 私が答えてもしようがないんですけど、バイオフィューエルに関しましては、エアラインが全日空、それからJALともに非常に熱心に検討を進めておりまして、これをバックアップするという意味でも国交省さん、それから経産省さんの国家的な支援ということもこれから強化していただくといいのではないかと。民間のほうで先に走っているというような状況だと思いますけれども。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。

渡辺さん、よろしいですか。

【渡辺委員】 はい。ありがとうございます。

【家田分科会長】 率直に言いますと、この社会資本整備重点計画は、明日の計画部会でオーソライズされるという運びですので、文言を今いじるのは実質上無理なので、文言はいじらないということでご勘弁いただきたいのですが、ただ大事なものは、大いにいろいろ意見を言っていただいて、この後での航空分科会、おそらくこういうものは基本政策部会でやるんでしょうけれども、フォローアップをして、次の、この社重点で決めたものがどういうふうに推移していくのか、着実に実現されているのかどうなのか、あるいは途中で状況が変わったのかどうなのかとか、そういうことをどうせやらなければいけないので、きょういろいろいただいているご意見を記録にとどめて、それが次の我々の仕事に反映し、ひいてはそれが次の社重点に反映するというようなスタンスで、ぜひご遠慮なくご意見賜りたいと思いますが、ほかの委員の方々、いかがでしょうか。

【鈴木委員】 そういう意味では、今回の重点は首都圏空港の機能強化というところ、それから関西空港の再生・強化というところがメインにうたわれていますけれども、先ほどこちよと話にもありましたけれども、やはり地方路線をどうやって維持していくかというところが、国として全体として考えた場合に非常に重要な課題になっておりますので、今後の課題ということかもしれませんけれども、ぜひ議論を深めていければというふうに思っております。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。

よろしいですか。ありがとうございました。そうしたら、2つ目の議題であるところの社会資本整備重点計画の素案は、航空分科会としてはこの素案で行くということでご了解いただいたことにさせていただいて、それから、それでもやっぱり今後とも検討しなければいけないことは幾らでもありますので、それは今後の航空分科会の中で勉強を続けるというふうにさせていただこうと思います。どうもありがとうございました。

それでは、3つ目の議題であります。最近の航空行政の動向。これは幾つかのテーマがありますので、まとめてまずご説明いただいた上で、時間の範囲で議論をするというふうにしたいと思います。お願いします。

【航空ネットワーク部長】 まず、航空ネットワーク部長の篠原でございますが、資料の3-1と資料3-2でご説明をしたいと思います。トータルで10分弱お時間をいただ

きたいと思います。

まず、資料3-1、関空と伊丹の経営統合についてという資料をお開きいただきたいと思いますが、2ページ目ですけれども、関空、伊丹、それぞれ2本ずつの滑走路を持って、関西は国際・国内線、それから伊丹は国内線の空港として機能しておりますけれども、左下のポンチ絵にございますように、現状、伊丹空港は国が滑走路の土地を保有して、民間が旅客ターミナルビルを持っているという、こういうたてつけと、関西空港は関西空港株式会社がビル、滑走路、土地を一体として持っている。これを本年の7月1日から経営統合いたしまして、伊丹と関空の土地、滑走路、ビル部分を一体化しております。伊丹のビル部分は、今のところは連携をとりながら運営するという形で、少し離れた形になっております。また、関空の土地の部分は子会社として新関空に貸し付けるという形をとっておりますが、この伊丹と関空の上物の部分、ここを今後30年ぐらいの期間を設定した運営権という形でコンセッションを出しまして、投資家等に売却をして、運営を民間にやっていただくということを目指しているということでございます。

スケジュール感といたしましては、右下の箱ですが、昨年5月に法律でこの統合をお認めいただいて、ことしの4月に新関空会社が設立をいたしました。その具体的な活用方策を決めた基本方針が6月に出ておりまして、7月に経営統合後、現在、具体的な経営戦略の策定に入っているというステージでございます。

特に基本方針のところが重要ですので、3ページ目以下でご報告したいのですが、3ページ目をお開きいただきますと、この経営統合の目的は、1の(1)の①②にございますように、一つは関空を国際拠点空港として機能を再生・強化するということ。もう一つは、関空と伊丹の両空港を適切かつ有効に使うことで関西の航空需要を拡大していくということでございます。もう一つの目標は、1の(2)にありますように、コンセッションを実現をする。早ければ2年後の平成26年度を目途に実現を目指していくべく頑張っていきたい。特にそのときに基本になりますのが、2番にありますように、民間の経営判断によりまして、より事業価値を増大させるという形での取り組みをしていきたいということでございます。

4ページをお開きいただきますと、具体的な基本方針の骨子を書いてございますが、ポイントのみご紹介していきますと、第二の1にありますように、国際線の就航は関空に限定をするということ。それから、2の(2)で関空にLCC拠点という機能と、国際貨物ハブ空港としての機能、これはフェデックスが基地を置くことを決めましたが、このLCC

C、国際貨物ハブという機能を強化していくということでございます。

それから3番目の伊丹空港につきましては、後ほど別紙でご紹介をいたします。

5ページ目をお開きいただきますと、(2)、一番上の部分ですけれども、伊丹空港の空港機能施設事業者、いわゆる旅客ターミナルビルの運営事業者、今はこの会社とは別の主体がやってございますけれども、2番目のポツでありますように、早期にこれを一体化、株式を取得するということで進めていこうということで方向は定まっております、急ぎ今、調整を進めているところでございます。

また、(3)で新関空会社が伊丹空港を運営するようになりましても、環境対策は従来どおりしっかりやっていくということでございます。

それから、5ページの一番下の3の1つ目のポツですが、この基本方針はおおむね3年後を目途に見直しをしていくということで、時代の変化に応じた運営方針を柔軟に定めていくことにしたいと思っております。

次の6ページ目には、伊丹空港の具体的な運用の改善、緩和の方向が書いてございまして、上の箱は現状でございますが、②のプロペラ枠170回という部分、それから③の長距離制限ということで、現在、千歳、それから那覇の方面には1日4便しか飛べないことになっているのですけれども、ここを、下の箱ですけれども、まず②でプロペラ枠170回を低騒音ジェット機枠に変えるということで、※のところに書いてありますが、B737、A320でも飛べるようにする。それから、長距離制限についても、これは撤廃をして、空港運営事業者の経営判断に委ねるということにしてございます。

それから、状況変化の対応ということで、中央リニア新幹線が開通するなどのようなことを受けましたときには、伊丹空港のあり方をちゃんと検討できるということにもしているというところでございます。

それから、7ページ目には、新関空会社が7月13日に発表いたしました新たな経営目標が書いてございまして、一番上の箱ですけれども、発着回数、現在が参考にありますけれども、23.1万回を30万回へ持っていくですとか、旅客数、貨物量、売上の目標をそれぞれ定めてございます。

また、3つの戦略というところのアクションの①でありますような、着陸料の5%引き下げといったことを初めとした料金施策などもしっかりと打っていくことを決めているところでございます。

それから、もう一つ、資料3-2でございましてけれども、昨今の航空産業の動向につい

てでございます。まずお開きいただいて2ページ目ですけれども、全日空と日本航空の業績でございます。全日空の真ん中辺り、平成23年度決算という数字の営業収入をごらんいただきますと、昨年度、1兆4,000億の売上で、下から3番目の営業損益で970億の営業利益、それから当期純利益が281億ということで、970億というのは史上最高益でございます。

一方、日本航空のほうは営業収入、1兆2,000億、営業利益は2,049億、当期純利益が1,866億ということでございまして、これは昨今、報道でもよく出ておりますが、※2のところにありますように、日本航空につきましては、財産評定効果と申しますが、簿価を時価に評価がえした際に減価償却費が縮小されまして、営業費用が減ったために利益が押し上げられるような効果が460億あたり、それから純利益の部分では欠損金が繰り越せますので、今年度については350億、税金の支払いが軽減されたりといったようなことが起きて、この差が出ております。こういった差をどう考えるかというところが、今、議論になっているところでございます。

3ページ目は、日本航空の更生計画の概要として、日本航空自身の取り組みが書いてございますが、左側の事業のところにありますように、一番上、ジャンボなどの機材を大幅に削減したり、不採算路線から撤退したり、それから人員を大幅に減らしたりというふうなことをJALとしてはいたしました。一方、右側のスキームのほうにありますように、企業再生支援機構が3,500億円の出資をしたり、2番目にありますように債権放棄5,215億円、それから上から4番目、株主が全株をただの紙切れにしてしまったといったようなことがございました。こういった支援の中で日本航空の今の業績があるということでございまして、次の3ページ目ですけれども、平成22年の1月19日に裁判所の会社更生手続ということで、裁判所が指名する管財人の指揮のもと、更生計画をつくって取り組んできたわけですけれども、昨年3月28日に更生手続が終結して、現在は日本航空の経営陣が経営する、しかしながら公的資金が入った状態ということでありますので、これは法律で定められた仕組みといたしまして、支援期間3年、平成25年の1月18日までにこの出資金を回収しなければいけないということで、方法としては、この秋に再上場を目指して、今、準備が進んでいるというところでございます。

このような動きに対しまして、本日は論点のご紹介にとどめますけれども、今後、分科会でもご議論いただく必要があると考えておりますが、JALとANAの間の競争環境がゆがめられているのではないかとか、いろいろな方の犠牲のものと利益なので、それを社

会に還元すべきではないか、さらには企業再生スキームというものはそもそもこのような形でよいのだろうかというふうないろいろな議論が出てございます。そのあたりの議論をこれからしっかりと検討していかなければいけないという状況でございます。

5 ページ目からはちょっと話題が変わりまして、LCCの関係でございまして、LCCについては欧米では3割を超えるシェアを占めておりますが、日本を含む北東アジアはまだ7%弱でございます。6 ページにございますように、現在、日本にも海外からの国際線のLCCが徐々に入ってきている状況でございますが、7 ページにございますように、日本の本邦系キャリアが運営するLCCが徐々に運行を開始しておりまして、ピーチアビエーションはANA 3分の1出資で、関空拠点で本年3月から国内線、5月から国際線、エアアジアはANA 3分の2出資で、成田を拠点にことしの8月から、それから国際線は10月からを予定しています。ジェットスター・ジャパンはJALが3分の1で、成田を拠点に、国内線は7月から運航を開始しており、国際線は2013年からの予定でございます。

8 ページ目には運賃の概略を載せてございますけれども、パーセントが書いてございますように、大手の普通運賃と比較して10分の1から3分の1といったような水準の運賃も提示されており、8 ページの右下にありますように、今のところ、既存の需要を食うというよりは、追加の需要を創出しているという傾向が見られているところでございます。

9 ページ目は、成田、関空にそれぞれLCC専用ターミナルをつくっていることのご報告、それから10 ページ目は、安全についてはないがしろにすることなく、大手と同じような審査をした上で許可を出し、安全監査も運航会社がやっているということのご紹介でございます。

以上でございます。

【安全企画課長】 続きまして、安全行政にかかわる今後の課題につきましてご説明申し上げます。お手元の資料でございますが、資料4でございます。

何枚かめくっていただきまして、まず、国家安全プログラムに対応した体制の確立でございますが、3 ページをごらんいただきますと、ICAOの安全に関する従来からの枠組みにつきましてご紹介を申し上げます。左上のほうですが、これまでの取り組みのところでございますけれども、1999年にUSOAPと呼んでございますけれども、ICAOのほうで定期的に加盟各国に対して、その加盟各国が安全上の取り組みについて国際標準にきちんと準拠した形でやっているのかどうかといった事柄について定期的に監

査に入ってチェックをするといったような枠組みがスタートしてございます。

その後、2001年でございますが、SMSということで、航空機運航あるいは空港の管理、航空管制等の、プロバイダと私どもは呼んでございますけれども、業務提供者につきまして、それぞれ自主的に、あるいは組織的、継続的にPDCAサイクルを回していただくといったような取り組みの義務化といったことを国際標準として義務づけをしたということでございます。

その後でございますが、2010年に、先ほど鈴木先生のほうからもご紹介がございましたが、国家安全プログラム、SSPの義務化ということで、各加盟国に対しまして国家安全プログラムの策定を国際標準として義務づけるといったような措置がとられたところでございます。

それから、これは今後ということですが、来年度以降ですけれども、ICAOによる継続的監視ということで、CMAとして紹介させていただいてございますが、先ほど、冒頭でご紹介しましたUSOAPということで定期的に監査に入るという措置にかえまして、今度は一定の水準をきちんと担保されているという国につきましては、各国のほうでそれぞれデータを打ち込んできちんと遵守されている状況が継続しているということを自主的に管理しているといったような枠組みに変わっていく。こういったことがございます。

これを受けまして、右のほうでございますが、私ども、我が国におきましても、2014年以降、このSSPの制度を立ち上げ、導入をしていくということを今、検討してございまして、準備をしてございまして、その枠組みが右のほうでございますけれども、導入後のイメージでございますが、国（航空当局）のほうでレギュレータとして機能をさせていくということございまして、先ほどご紹介いたしましたプロバイダ、運航者としての航空会社でありますとか空港運営、あるいは航空管制といった、実際のサービス提供者との関係におきまして、例えば安全目標値を合意をして設定をしていく、あるいは何か不具合の事象等が発生した場合に義務報告、あるいは自発的な報告を求める。そしてまた、継続的にそれぞれのプロバイダの方々が、SMSと先ほど申し上げましたが、そういった措置などを通じまして、きちんとした取り組みがなされているのかといったようなことを監視していく。こういった枠組みを措置していくということでございます。

4ページでございますが、今、ご紹介いたしましたことを段階的に整理をさせていただいてございますが、ICAOが一番上にあつて、こちらのほうで基準をつくって、各国に示していて、それを受けて国のほうで今回、国家安全プログラムを策定し、一番下のとこ

ろですが、プロバイダとしてのそれぞれのサービス提供者の方々との間で、先ほど申し上げましたような取り組みをしていくと、こういったことでございます。

続いて安全規制の見直しでございますけれども、6ページをごらんいただきますと、こちらのほう、鈴木委員に座長を務めていただきまして、有識者の方々のご意見を聞きながら進めてきている措置でございますが、ご紹介を申し上げますと、上のところの箱に書いてございますように、その後の航空技術の進歩でありますとか、あるいは、先ほどLCCも話題になりましたけれども、そういった新たな事業形態への対応ということで、航空安全に関する技術規制のあり方を見直してきたところでございます。

その際でございますけれども、当然の前提といたしまして、安全の確保を大前提ということで、国際標準等の範囲内において安全性の検証も行いながら実施をすると、こういったことでございます。昨年の9月から10月におきまして、各事業者の方々からヒアリングを行いまして、251の項目の要望がございました。重複を除きますと129項目に整理をされまして、それぞれにつきまして要望A、B、Cでございますが、早急に対応可能なもの、それから、23年度内対応ということで、実証実験等の必要はなく対応されるものとして23年度内に措置をするといったもの。それから、要望Cといたしまして、実証実験等の必要があり、検討に若干の時間を要するものということで、24年度以降に対応するといったような、いわゆる仕分けをしたところでございます。

7ページは、議論にご参加いただいた先生方のご紹介でございます。

8ページですけれども、こちらのほうで仕分け結果がどうなったのかということをご紹介申し上げますけれども、全体で129項目でございましたが、このうち航空局関係というか、国土交通省関係が120項目でございました。このうち100項目、左のところをごらんいただきますと総括とございますが、対応ができたものが100項目ということでございまして、23年度中に改正を実施いたしましたものが50項目、それから24年度以降に実証実験等、検証した上でしかるべく見直しをしていくものが50項目と、こういったことでございます。ちなみに、対応できないとしたものが20項目と、こういったことでございます。

それから、129項目のうち、9項目につきましては、他省庁所管に関する要望等もございまして、右の下のところにご紹介してございますが、3項目につきましては、これは内閣府のほうに置かれている規制制度改革に関する分科会のほうでご議論をいただき、結論を得ているところでございます。その他6項目については要望の取り下げといったこと

になってございます。

9 ページでございますけれども、具体例を幾つかご紹介してございます。新聞紙上等でよく取り上げられているのは左上のやつですが、LCCの関係などがございまして、旅客在機中の給油の実施といったことがございます。これも従前から制度的には認めていたところでございますが、原則はだめよみたいな書き方をしていたものですから、なかなか実際に対応されていた事業者の方は限定的だったものですから、そこをやってもいいんですよという趣旨をより明確にさせていただいたといったようなことでありますとか、左下のところですが、機長審査につきまして、社内での審査で対応できる範囲についての見直しをしてくださというお申し出、ご要望がございまして、これにつきましても今年度、今まさに外国の事例等を調査して検討を進めているところでございます。

その他、右にシミュレーターの認定検査が即日から使用できるようにしてくださいということに対応したりとか、あるいは右下のところは、ちょっとこれは対応できませんでしたということですが、業務委託先の事業者への立入検査については、これは国際的に見ても、航空運送事業者の委託先に対する立入検査というのは各国政府において責任を持って対応しているということでございますので、これについてはちょっとご要望には対応できないと、こういったようなことでございました。

安全に関する説明は以上でございます。

【交通管制部長】 交通管制部長の重田でございます。

資料5に従いまして「首都圏空港におけます航空保安業務の取り組み」と題した紙をお配りさせていただいておりますが、首都圏空港とはご案内のように、羽田、成田のことでありまして、羽田については平成25年中に現在の39万から44.7万回、成田については現在の25万回から平成26年度中には30万回に向けて発着能力を高めるという方向で管制運用に努めておりますが、本日、事例として2つご紹介申し上げたいのは、滑走路、誘導路、あるいはエプロン等のハード的な整備っていうのは当然、そういう発着能力の拡大に有効であることは当たり前なんですけど、加えて管制運用あるいは空域設定上の工夫というものをやっているという事例として成田、これを1つご紹介したいと思います。

それともう1点、非常にある意味では、いわゆるこの首都圏空港の発着能力拡大方針は成長戦略で2年前に打ち出していましたが、その以前と、ビフォーアフターで非常に交通量が増えています。現実が増えてきたときに生じている若干の副作用というものがあらわれております。その副作用に素早く、かつ柔軟に対応していくという意味において、管制

運用上どういう工夫をしているのかということで羽田の事例をちょっとご紹介させていただいてございます。

まず成田のケースですけれども、3ページに成田空港において23年、つまり昨年10月から同時離着陸方式というのを導入いたしました。これは国際的なルールでは、離陸については同時に飛行機を出した場合、ちょうど15度近く、やっぱり左右に振るとというのが原則であります。ところが、成田の場合は、北風運用、あるいは南風運用、風向きによって滑走路の出す方向を変えていきますが、いずれにしても利根川まで、あるいは九十九里浜までまっすぐに飛ばすと。その関係は地元との約束でございますが、というのがあるので、いわゆる国際ルールに従いますと、なかなか同時離陸が難しい。つまり、リスクがあるということになります。

そこを回避するために成田の空港の管制塔のタワーに、経路を逸脱していないかどうかという監視をするためにマンパワー、つまり人を配置して常時監視させるということ。あと、ターミナルレーダーという、レーダーで業務を、つまり管制間隔をとるという仕事のところについても、同時に出た飛行機の間隔が縮まることがないように常時監視するというマンパワーをつけることで、このリスクを減少させることができるという前提で同時離陸を開始いたしました。

当然、こういうことになると、理論値としてはそれぞれA滑走路、B滑走路、独立運用できますから相当の発着能力が増えます。簡単に言うと倍になります。それで実際にどういうふうに運用しているかというのが4ページ目に書いてあります。タワーとターミナルの管制所にそれぞれ人をつけてチェックしているということでもあります。これによってかなり増やして、22万回から25万回までは順調に増やしてこれました。実は30万回に向けては、この運用方式にも実はかなり問題があります。というのは、これは天気のいい日しかできません。つまり、タワーから見える範囲でちゃんとお互いの管制間隔がとれているということが目視できるということが基本なんです、したがって、天気が悪いとき、これをどうするかという課題が残ります。

そこで、5ページ目に書いてありますような、ワイドエアリアルセラレーションという新しい技術を活用して、レーダーほどお金がかかりませんが、レーダーとほぼ同様の監視能力があるというタイプのシステム整備を行うことで、天気が悪くてもタワーのほうで一応確認できるという信頼性はあるというようなことで、23年度から整備に着手しております。25年度中には完成し、26年度の30万回に間に合うような運用を考え

ております。

6 ページ以降は、今度は副作用の話でございますが、羽田空港のほうで、南風の運用の場合と北風の場合の運用で共通して生じておりますのは、千葉県側にかなり騒音がきつくなってきております。7 ページは南風の天気のいいときにおける運用における到着経路を示したものでありますが、これ、左側、空港書いてませんけれども、南風のときにはB滑走路と、新しくできましたD滑走路という、斜めにこう行っている、ここにおろします。そのために、北側からおりてくる飛行機と西側から来る飛行機と、千葉県の上空で一応交差させて、それぞれBとDにおろすという運用をさせていただいているのですが、そのちょうど交差しているところ、ここで言いますと、もともとは赤い点線で示したところだったんですけれども、非常に住宅、団地等々がありまして、今までD滑走路がオープンする前まではそんな騒音はなかったじゃないかと、非常に厳しいご指摘がございまして、そこを多少ずらすという運用をことしの2月からスタートしたというのが、この7ページの工夫の話であります。基本的には高速道路の上をできるだけ飛ばして、民家、住宅には影響が少ないような形にしましょうというのがことしの2月からの措置であります。

めくっていただきまして8 ページに、さらにそれでもやっぱりかなり騒音がきついという話もございますので、現在、交差させるときに5,000フィートと4,000フィートで交差させているのですが、5,000フィートのほうがトラフィックが圧倒的に多いわけなので、ここをさらに2,000フィート引き上げて、7,000フィートで通そうということを、来月、8月から試行運用をやっていきたいと思っております。そういう形で、できるだけ騒音増加という副作用を緩和していきたいと思っております。

9 ページは、最後、これは北風のときも同じような問題がございまして、北風は今のCラン、Aランの2本を今度は使っておろしていくという管制運用になります。ただ、これも、もともとはできるだけ天気のいい日は、特に九州、四国から来る、西側から来る飛行機については千葉県上空を通らずに、東京湾をほうのように上げて、そしてAにおろすということを考えていたのですが、なかなかそういう運用ができなかったということも、あるいはパイロットがそれを希望しなかったということも、これあり、多くはやっぱり千葉県上空を通過して、結局、Aランにおりるといものが運用比率というものを想定したときよりも、実績としてはかなり違ってきていたということがありまして、これを改善しようという意味で、海ほたるのところに地上灯台というか、あかりが見えるようにつけて、そこでできるだけビジュアルアプローチを促していくということで、千葉県の上空を北風

運用時でもできるだけ避けるという管制運用を現在、検討しております。

できるだけ22年と23年を比べると、いわゆる運用比率、35と25という違いがありますが、かなり改善はされてきておりますが、それに加えて海ほたるのビジュアルアプローチをできるように、今、灯火を整備しているところであります。今後そういう意味で、常に関係の皆さんからの騒音も含めた副作用というものをできるだけ早期に、かつ柔軟に改善することで、首都圏空港の発着能力の着実な拡大というものに交通管制として協力、運営していきたいと思っております。

以上です。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

資料は以上でよろしいですね。

それでは、ここまでの資料3-1から5までについて、質疑や、あるいは意見交換という格好で進めさせていただきたいと思っております。事柄からすると、どうも資料3-1、3-2のところと、それから4、5と、ちょっと種類が違うので、まずは3-1と3-2につきまして議論していただいて、その後で4、5についてというふうにしたいと思っております。

どなたからでも結構です。ご質問、どうぞ。坂本さん。

【坂本委員】 日本航空の経営問題についてお伺いしたいんですけども、先ほどのご説明で、これからの航空分科会でもご検討というようなお話がありました。まさにご指摘があった3点について、検討していくのはもちろんのことなんですが、国土交通省として現状をどういうふうにごらんになっているのかということをお聞きしたいんですね。3つあります。

一つは、競争条件、競争環境がゆがめているというお話がありましたけれども、JALの営業利益でいくと、全日空の2倍。法人税免除ですから、当期純利益だと6倍超、有利子負債は5分の1、免除はまだこれから続くというこの現状は、競争条件を今、ゆがめているのか、あるいはゆがめる可能性があるのかというところをどういうふうにごらんになっているかということ。

それから、もう一つは、自民党の部会などでも話題になっていますけれども、利益を社会還元しろと。還元しろというような話が出ています。自民党などでは、地域路線の維持ですとか、あるいは新しい路線の開設を制限するですとか、それを条件に再上場を認めないと。まあ、野党が認めないと言ってもそれは関係ないんだろうけれども、そういうふうにごらんになっているという点ですね。そこの利益還元をどう考えるかという点。

もう1点は、これは中長期の話になるかもしれませんが、先ほどご説明がありました破綻スキームのあり方。今、EUのガイドラインみたいなものが出ていますけれども、国会答弁などでは公取の委員長などがEU型という、その方向性は望ましいというようなお答えもされているようです。その点について、これはやや中長期的な視点になるのかもしれませんが、現状でどういうふうにお考えになっているのか。再上場というのは9月ですか、近づいておりますので、それは中長期的に判断するものではなくて、現在どのように考えていらっしゃるのか、どういうふうにしようとしていらっしゃるのかをお聞かせください。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

一とおりのご意見を賜わってからお答えいただこうと思います。資料3-1、3-2の関係、いかがでしょうか。

【佐和委員】 私は関西のほうに住んでおりますので、この資料3-1に関して簡単な質問をしたいのですが、確かに関空と伊丹を経営統合することによって、経営の効率化というのが図られることは、これは間違いないというふうに思うんですが、ところが、問題は、関西空港が開港した当時に比べると、旅客便が、特にヨーロッパやアメリカへの旅客便が激減しているわけですね。ですから、結果的に、関西にいながらヨーロッパのどこかへ行く、あるいはアメリカの、特に東海岸のほうへ行くという場合に、成田経由というような経路をとらざるを得ないというのが実情なんですが、この統合ということは、むしろ伊丹というのは、これは国内線に関しての専用空港というふうに見ていたと思うんですが、これを関西空港、いわゆる我々の言葉で言えば関空ですけれども、関空と経営統合することによって、国際便の旅客便が、貨物じゃなくて、貨物は結構増えているようですが、旅客便が増える可能性っていうのはあり得るのかどうかと。私自身は個人的には非常に、まあ、素人目ですけれども、ペシミスティックにならざるを得ないのですが、何か手がかりがあるのかどうかと、そういうことを教えていただきたいと思います。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

【坂本委員】 関空について1つだけお聞きしたいんですが、伊丹の廃港という言葉が入っているんですが、もちろん条件つきのような感じです。これは、当然、コンセッションした後の話になると思うんですが、中央リニア新幹線の話をあえてお書きになっていると。大阪ですと2045年だと思いましたが、そうすると30年とかそうい

う先の話になりますけれども、まあ、これは一例として挙げておられるんだけど、大体それぐらいのスケジュール感というか、かなり先の話になるなという、そういうイメージなんでしょうか。それをちょっとお聞かせください。

【家田分科会長】 ほかにはいかがですか。

よろしいですか。それじゃあ、今、坂本さんと佐和さんから出たご質問について、まずJALのことと、それから関空をまとめてまたご説明いただきたいと思います。

【航空ネットワーク部長】 それでは、私のほうからお答えをさせていただきたいと思っています。

まず、JALの件でございます。大前提として申し上げますと、私ども航空行政の目的は利用者利便の確保、それから航空の安全の確保というところが基本にあると思っています。そこに反するような事態が生じている場合には必要な措置をとらなければならない。こういうふうにはまず基本軸を持っております。

その上で、今のJALとANAの業績差をどう見るかというところですけども、確かにこれがただちに競争環境をゆがめているかどうかというところはいろいろご議論があるかと思いますが、競争環境をゆがめるおそれがあるという主張には、十分な理由なり、考え方としてうなずけるものがあるというふうには考えております。

そういうことですので、どのような対応が必要かということ、健全な競争を確保する上でどういうことが必要かということは真剣に検討する必要があると先ほど申し上げたところでございます。

それから2番目に利益の社会還元というところなんですけれども、これは具体的にはご指摘ございましたような、地方の路線を随分切ることによって現在の再生がなっているということありますから、今、大いにコスト構造がよくなった中で、事業として成立する路線というのが見直してみればあるかもしれない。そういったものを再度、真剣に考えてみるということはあってよいのではないかと思います。

そういう意味で、日本航空においても路線ネットワークを維持するためにJALが再生に取り組むよう政府もやってきたということもございまして、日本航空としてもどういうことができるかというのを真剣に検討しておられる状況でございます。

また、利益の還元という意味では、別途、社会への貢献という意味で、企業の社会的責任という観点にも絡んでくるかと思いますが、社会への利益還元というふうな切り口での還元の仕方というの、日本航空において検討しておられると聞いております。

それから、中長期的な課題かもしれないとおっしゃった破綻スキーム、企業再生、企業に再チャレンジを与えるような仕組みそのものがどうなのかとか、繰越欠損金制度のような税制をどう考えるのかとか、さらには産業についての再生のガイドラインをどうすべきかというふうな議論がございます。これらについては、なかなか航空という分野だけでは議論しにくい、幅広い論点でございますので、あるいは立法府の立法政策にもかかわると思っておりますので、より幅広い議論が必要かなというふうに思っております。

ただ、航空行政として健全な競争が確保されなければならないような事態が犯されそうな危険があるときには、何か必要な行動があるのだらうというふうには思っております。ただ、そこをガイドラインのような形で定めるかどうかというところについては、もう少し幅広く議論が必要かなというふうに思っております。

一たん、JALのところはここまでにして、関空の点でございますけれども、まず、佐和先生からご指摘のありました国際線旅客便が増える余地があるかどうかという点ですが、実は今期、国際線は関空史上最高の便数になってございます。それは着陸料の割引、あるいは熱心なプロモーション活動が功を奏してきた、あるいは近隣のアジア諸国が大幅に成長してきたと、いろいろな条件が重なっているかと思っておりますけれども、現在、非常に国際線も活況を呈しつつございます。私ども、今回の経営統合によりまして、伊丹の利益、あるいはさらには今後、コンセッションが実現しますと、その利益なども加えながら、着陸料をさらに引き下げたり、あるいはアクセスのコストも下げたりしていきますと、さらに関空の競争条件が高まって、国際線の旅客便というものが欧米便を含めて誘致、増やしていける余地があるのではないかと考えてございます。

また、坂本先生からございました、廃港の検討の時間軸ですけれども、実際、私どもも例に挙げましたような、中央リニア2045年というふうなタイムスパンの中では、伊丹の存在というものについてのいろいろな議論もあってしかるべきだろう。さらに、30年間ぐらいの運営権の議論をするということであれば、それぐらいのスパンも見通した考え方というものを盛り込んでおくべきであろうということ、廃港の検討というものが入っております。そのような時間軸でございます。

【家田分科会長】 佐和先生、坂本さん、いかがでしょうか。重ねてご質問ご遠慮なく。

【佐和委員】 国際線の便数が増えていることは事実でしょうけれども、あまりにもアジアに偏りが出ているのではないかと思うんですけれども。

【航空ネットワーク部長】 確かに、ご指摘のように便数は史上最高ですが、路線面は

まだ必ずしも多様にはなっていないと私どもも思っております。例えば、フィンエアですとか、ヨーロッパ系のもも関空からヨーロッパの中継地まで飛んでいって、さらにその先へ行くというふうなこともどんどん出てきておりますので、関空の利用勝手が上がる中で欧米便というものも大いに関空を使っただけの余地があると思っておりますし、これを増やさないと関空の市場価値も上がってこないと、こう思っておりますので、これは官民挙げて努力をしていく、そういうものだと思っております。

【家田分科会長】 坂本さん、いかがですか。よろしいですか。

【坂本委員】 はい。

【家田分科会長】 資料、この2つについて加えてご質問、ご意見ございませんか。

【富澤委員】 いつも私、ハブ空港という概念について意見を言わせていただいて恐縮なんですけれども、航空行政という分野が一番やっぱり国際競争が激しい波に洗われる分野であって、したがって、だからこそ変化の中でどういう方向へ進むのかということに関して、世間の注目も非常に高いと思うんですね。成長戦略もまさにそこにあるわけでありまして、そういう意味から言えば、今の航空局になってからだと思いますが、成田及び羽田も一緒に含んで、この2つが現在、アジアにおけるハブ空港なんだと断定的におっしゃるようになったのは、私は大変な進歩だと思うんですね。ここの点は大変評価しているんですが、ただ、やっぱり競争が激しいだけに、各国も虎視眈々とその地位をねらっていることは間違いないので、追撃といいますか、激しく追い上げてくるだろうという予想もされるわけでありまして、その地位を確保するためには、先ほど説明がございましたように、LCCを積極的に導入するとかいうようなことも大事なんですけど、やはり基本的には、対欧路線がいかにも多くても、対米路線、アメリカのほうから帰ってくる、あるいは行く場合の日本全国からそこへ集まってこないとだめだと思うので、地方空港との連携というんですかね、つなぎをどういうふうにこれからしていくかというようなところが、やはり、これは今後というか、従来からもそうなんだろうけれども、大きなポイントになってくると思うんですね。その点をどう考えておられるのかということが第1点。

それから、先ほど来、出ている、関空と伊丹空港との経営統合というのは、これも一つの大きな進展だと思いますけれども、経営効率という意味では進展だと思いますが、いまだに伊丹は大阪国際空港と言っているんですね。これに書いてあるように、伊丹は地方空港としてやっていくんだということならば、何も国際なんていう名前は要らないんですね。名前はやっぱり実態をあらわしていけばいいんじゃないかと思います。前もこういう議論

があつて、1回、国際っていうのはやめようという話があつたと思うんですが、何かまたいろいろなあれがあつて復活しちゃったりしているんでね、やはりこの際、先ほど来、30年のスパンで考えるのなら、もう早く実態をあらわすような名前に変えて、世の中の人にもそういう理解をしてもらおうということも大事なのではなかろうかというふうに思いますので、その点をどう考えたらいいかお伺いしたいと思います。

【家田分科会長】 いかがでしょうか。

【航空ネットワーク部長】 まず、ハブ空港の観点の中での地方空港との連携、国内空港との連携の部分ですけれども、これは私どもも大変大事だと思っております。例えばですけれども、今、成田空港では、これまでは国際線がございまして、その1割程度が国内線というふうな、何となくの仕分けをして、国際、国内、主には国際線として機能するようになってきたわけですが、現在、国内線も大いに入れていこうということで、成田で開始を増やしております。現在の25万回のうちの5万回ぐらいは、今、国内線になっておりまして、LCCのみならずスカイマークなどもどんどん入ってもらって、国内の空港から成田に飛んできて、成田からさらに国際線に乗り継いでいただく。あるいは、純粋に成田の国内線機能というものも強化していくというようなこともやっております。

そういう形で、羽田はそもそも内際が十分とれるところですが、成田でも内際乗り継ぎということができるよう機能を充実していきたいと思っております。そういう意味で、真の意味のハブ空港という地位がちゃんと確立されるように努力していきたいと思っております。

それから、伊丹空港の名称につきましては、ご指摘のように、平成20年のタイミングで空港法というものの改正案を国会に提出いたしました際に、国際という名前を取る、取らないで、相当なご議論がありました。ここのご議論については、結局、決着がある意味ついたようなついていないような形で、現在の名前がそのまま残っているというふうに考えております。

ここは一たんこの名前が法律上置かれているわけなんですけれども、今後この名前をどうするかということなんですが、実は新関空会社の経営はまさに民間の経営判断に基づいて、最大限に価値を上げていこうと、こういうたてつけになっておりまして、今ただちに伊丹をどうするということではないんですけれども、ここの制約をあえて今、限定するような名前に変えていくということでもないのだろうということで、現在、名前が存置されているんだと私は認識しておりまして、ここも今後のいろいろな議論の中で、いろいろな

扱い方の議論があってもよいのかなというふうに思っております。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

富澤さん、よろしいですか。

【富澤委員】 はい。

【家田分科会長】 それでは、よろしければ次の資料4、資料5の関係に移りたいと思います。いかがでしょうか。

素朴な質問だけ1個先に聞いておこうと思うんだけど、資料5の7ページで、南風好天時における千葉市上空でのクロスですよね、これがそうなんだろうけれども、これはクロスしないで通れないのかなっていう素朴な疑問だけ最初に聞いておきます。まとめてお答えいただければ結構です。

ほかにいかがでしょうか。

【佐和委員】 多少大げさな話になるんですけども、原子力行政と航空行政っていうものを比較しての幾つかの質問をしたいんですけども、原子力はああいう状況に陥っているわけですけども、もとをただせば、電力自由化というのは1995年から始まったと。それと、実は同じ資源エネルギー庁が、電力自由化ということと原子力推進という、二律背反の2つの目標を掲げて十数年やってきたところに1つの問題があると思うんですね。つまり、電力自由化をするということはどういうことかということ、要するに、沖縄は別にして9つの電力会社に対して普通の企業になりなさいということですね。ということは何を意味するかということ、効率をひたすら追求する企業になりなさいと。極論すればの話ですけども。そういうふうに私自身には見えていたわけですね。当初から。

それで、実際にじゃあ何が行われたかということ、まず、寿命延長ですね。本来40年というところを、やはり40年を60年に延ばせば、圧倒的に電力会社としては効率的といえますか、つまり利益優先という観点からすれば望ましいわけですね。それを関西で言えば、美浜の1号機、敦賀の1号機というのが、今か2年前に、2010年に40歳を迎えたわけですけども、それを10年延長したいという。それから、福島第一原発の1号機というのは、2011年2月27日に、事故のわずか2週間足らず前にやっぱり40歳に達して、それを10年延長したということで、ゆくゆくは60年まで延長するというような暗黙の了解があったということ。つまり、寿命を延長すると、これはやっぱり原子力発電所にとって非常に有利だと。

それから、もう1点は、定期検査っていうのが、前回の検査終了後13カ月以内に必ず

検査をすると、次の定期検査をするという法律が2008年まであったわけですね。それを法律を改正して、13カ月または18カ月または24カ月の中から自由に選べるというふうになったわけですね。つまり、連続運転期間を長くするということは、当然、稼働率が上がることになって、これまた利益につながるということで、官民挙げて効率化優先ということで行政を押し進めてきたというところにやっぱり最大の問題があると思うんですね。

同じようなことを航空行政についてお尋ねしたいんですけども、やはり冒頭に家田先生が若干お触れになって、規制を強化するということは、それは航空会社にとってはコストが当然上がることになるわけですね。ですから、その辺に対してコスト負担というものを、これは国際競争力等々も含めて、やはり不要な規制は緩和すべきである、あるいは必要最低限に抑えるべきであるという考え方が行政サイドにおありかどうかということですね。

それから、例えば機械が老朽化したときに、こういったときに、つまり寿命がこれだけ以上、あるいは飛行距離がこれだけ以上になった場合は、非常に大きな検査を義務づけるとか、あるいはもしくはそれで、原子炉の場合は廃炉と言うんですけど、飛行機の場合は何という言葉を使っていいのかよくわからないんですが、要するに、そこで運転をやめてしまうという、そういうような規制があるのかどうか。

それともう1点、最後に一言触れたいんですけども、やっぱり原子力に関しては、完全に民間企業にマネジメントを委ねているというのは、日本とアメリカだけなんです。それ以外はフランスを初めすべて公社といいますか、例えばフランスの場合は80%国が株式を持っている公社のようなものがマネジメントしていると。日本とアメリカのみが民間に委ねている。ところが、アメリカの場合は、NRCというのがあって、そこは7,000人の職員を擁して徹底的に監視していると。日本はそういう意味で非常に特殊な国であったということなので、これは原子力をいわば一つの反面教師にして、航空行政というもののあり方ということについて、全体的に私は教えていただきたいというふうに思っています。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。廻先生。

【廻委員】 航空保安業務の取り組みと航空安全行政について一言。安全を担保するための保安業務については、今後ますますお金がかかると思います。そのための資金担保は

どういうふうになっているのか。

最近着陸料をどんどん下げているんですが、どうやって安全に対する資金が確保されていくのか。航空会社が運賃を安くしすぎると安全面は大丈夫なのか、という心配が出てきますが、同様なことがやっぱり空港にも言えると思うんですけど、いかがでしょうか。

【家田分科会長】 なるほど。空港サイドの安全の確保とその財務状況。

ほかにいかがでしょうか。浅野先生。

【浅野委員】 資料5の海ほたるであるとか、その前のルートの交差の件ですけれども、技術的に言うとRNAVルートだと思えるんですけども、RNAV対応の機材がほとんど100%に現在なっていると思っていいんですか。あるいは、特定の機材だけこういう運用をして、まさかVFRで海ほたるを見ながら飛ぶっていうことはやらないと思うので、どういう条件のもとに7倍に改善されるのか教えていただければと思います。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

【坂本委員】 安全規制についてお伺いしたいんです。昨年末から今年にかけて100項目の対応をするということで、一つは、航空会社から要望を受けて、使い勝手が悪い、あるいは厳しすぎる規制を見直してくれということだと思います。重複部を除くと129と。100に対応するという事は、これはいわゆる航空会社サイドから要望といいますか、そういったところで言うと、もうほぼ見直すと。緩和するといいますか、規制を改革するというふうを考えていいのかどうかということなんです。

つまり、安全というのは聖域なので、要するに安全確保と言われると手も足も出なくなってしまうわけですね。その中でどういうふうに競争力を高めていくかというのが今回の見直しのポイントだとは思いますが、さっき家田先生もおっしゃったけど、高速のバスとかがあれば、とにかく安全で突っ走れということになってしまうと思うんですね。ですから、日本の航空行政の安全確保というのはどのレベルにあるのかというのを教えていただきたいんですよね。

今度の新しいICAOの次世代型の安全という仕組みなんですけれども、これになると今よりどれぐらい安全になるのかといいますか、どう変わるのか。これを拝見する限り、国がレギュレータで航空会社といろいろやり取りする、あるいは空港ですか、管制。あまり変わらないような気はするんですよね。名前は何となく横文字であれなんだけれども、横文字ばかり並んでいるんだけど、どういうイメージになるのか、それもちょっと

わかれば教えてください。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。鈴木先生。

【鈴木委員】 安全規制のことで、マスコミ等の報道はかなり偏っているところがございます。130項目でしたっけ、かなりありましたけれども、一番大きな改善がなされたのは、どちらかという行政サービスを速やかに徹底して迅速に行うというようなところが、私から見ているとメインでありまして、規制の緩和で緩めたっけというようなところは、60歳以上のパイロットが2名乗るとか、先ほどの燃料をお客さんがいる間に給油できるとか、それは限られた項目だけがありまして、それも諸外国ではやっているようなことであるということで、十分安全上も問題がないということを確認した上でやっているということでありまして、ちょっとマスコミで規制緩和が非常に過度に進んでいるというようならえ方をされているのは、少し誤解があるのではないかなというふうに思います。

それから、LCCが安全かどうかという議論もよく出るのですけれども、これはデータを見ればよくわかるのですが、LCCが普及して事故が増えたかということ、そういうことは絶対ないわけでございます。航空業界は非常に大きな資本というか、資金を投入して事業を行いますので、少しでも安全上の課題というものが市場に出た瞬間に、その会社がつぶれてしまうような状況になります。かつてアメリカでも事故を起こしたLCCの会社が、社名を変えるようなことをしないと、もう存続できないような状況になっております。そういうことは各事業者の方はよく御存じですので、安全を犠牲にしてまで安くするというようなことは考えられないような状況になっているということですので、そのあたり、マスコミの方ももう少し理解をしていただければというふうに思います。

LCCに関しましては、日本でこれから伸びていくかどうかというのは、一つは、首都圏空港の枠が安価に提供できるかということに実はかかっておりまして、これがどうしても日本は東京とか大阪に移動が集中しておりますので、そのあたりできちんとLCCのキャリアが入ってこれるような仕組みをつくらないと、これはなかなか伸びないのではないかとということで、そういう意味で、今、羽田と、それから成田が一体化して運営するとか、運営絡みですけれども、一体化してうまくやっけいこうとか、関西のほうも3つの飛行場がうまくやっけいこうというところは、非常にいい流れだというふうに思うんですけども、利用者からしてみますと、飛行機のほうはそれで大分便利になってきているんですけども、飛行場をつなぐルートが旧態依然としていて、私も関空に行ったのですけれ

ども、帰りは伊丹から帰ろうとしましたら、直通で行ける電車がないんですよね。で、成田・羽田もないわけですよね。これは局が違うからだということで済ませていいものかどうか。ほんとうの利用者の視点ということに立てば、同じ国土交通省の中ですので、他のモードも競争するだけではなくて、うまく連携してお互いメリットが出せるような、そういった仕組みをぜひつくっていただきたいなというふうに思います。

以上です。

【家田分科会長】 何か、両空港をつなぐただのバスをやったんですっけ。やるんですっけ。

【航空ネットワーク部長】 開始をしました。

【家田分科会長】 もうやっているんですか。

【航空ネットワーク部長】 はい。

【家田分科会長】 伊丹と関空で。

【鈴木委員】 あ、そうですか。

【家田分科会長】 ただなんだそうですね。

【航空ネットワーク部長】 無料バスを開始すること。

【鈴木委員】 これから開始するんですか。

【航空ネットワーク部長】 するのかな。これからか。開始することになっています。

【鈴木委員】 それは非常にいいです。夜遅くまでぜひ運行していただいて。何か、電車も、ちょっと遅くなるととまっちゃったりとか、あれなんで、ぜひそこは改善していただければと思います。

【家田分科会長】 ほかにいかがでしょうか。

じゃあ、私からもコメントっていうわけじゃないんだけど、こういうことも大事なみたいなことで申し上げようと思うんだけど、資料の4のあたりのところに割と出てくる考え方で、ISO的な発想というか、いろいろルールをきちんとつくっておいて、みんなそれを遵守するということになっていて、それをチェックするというルールになっていて、それでうまくいっているうちはよくて、サボるやつがいるとそれがトラブルを起こして、起こしたら事後的にそれをけしからんとやって、責任をとってもらおうと。こういう事後責任型のタイプですよね。

いろいろな分野によってちょっとずつニュアンスが違うんだけど、特にこの飛行機の世界は、割と主としてアメリカ型の発想を追っていくという分野でもあるので、それに近い

かと思うんですが、だけど日本も、何も起こっていないときは、そのとおりだ、どんどんそういうふうにして、事後的にやるのが当たり前、それが世界のトレンドだといって評論家たちは言うんだけど、何か起こった途端に全然世論が変わって、それを言っていた人自身が変わって、「何やってんだ、国はさ、こういうときにどうなっているんだ。前からちゃんとやらなきゃだめだろう」って、全然180度言うことが変わっちゃうんですね。つまり、日本は、トラブルや、特に安全に対して、事後的には非常に厳しい世論が変わって、しかもそれに対して事前にちゃんとやってたということを、でかい主体ほど厳しい要求をするという体質がある。エアラインでいえば、でかい会社ほどそこのところはとっちめられるし、それから、一番でかい主体は国土交通省ですから、そこがとっちめられるわけですね。

だから、3.11は事故ではありませんけれども、それから、佐和先生がおっしゃったような原発というような非常に悲惨なことが起こった後であるからこそ、ほんとうに日本の国民の体質に合った安全行政っていうものを定着させないと、ちょっと事故が減るとまたみんなすぐ忘れちゃいますからね。僕も心配しているのは、この3.11の地震が、津波がなんて言っているのも、数年たったら「そんなものにかかわるのばかじゃないの」とか言う連中が出てくるに決まっているんですね。阪神でもそうでしたし。

ぜひそういうスタンスで、安全というのはISO的な発想だけではこの国は済まないんだと。日本の独自の安全観というものと安全政策というのをプラスアルファでやっていかないといけないんだっていう感覚を持ったほうがいいんじゃないかなと。これが1個目です。

もう一つは、特に今、航空が安全じゃないとか安全だということでもとりわけ意見はないのですが、ただ、安全だけが問題でもなくて、安定輸送。つまり何かあったときにすぐ飛ばなくなっちゃう、おくれちゃう、運休。何か、聞くところによると、LCCも別に安全上問題があるとは言わないんだけど、エアクラフトが限られているから運用が非常に難しくなって、どこかでちょっと何かがあると、一気にほかのフライトがキャンセルされるというような、そういう意味での安定性に欠けるようなところがあるというふうに伺うんですけども、言いたいのは何かというと、国土交通省の仕事の一つは、国民に対して提供されているサービスを適切に評価して、そしてそれをみんなに見えるようにするっていうことが大きいと思うんです。もちろん、各事業者がそれぞれ自由にやってくれればそれでいいんだけど、そんな都合の悪いこと、出すわけがないですからね。

一例で言うと、自動車の性能の良し悪しというのもきっちり評価して見えるようにして並べて出すというのは国土交通省はかなり早いほうで始めたものですよ。安全や環境の性能、その他もろもろ。この航空のサービスについても、別に安全だけじゃなくて安定、それからプライス。これも、ここでも一番高いのと一番安いぐらいしか書いてないんだけど、LCCが出たので、僕も安いやつに乗ってみようと思ってトライするんですけど、すぐなくなっちゃって乗れないし、そうすると実質、そんなに安いわけでもないという。その実質料金というものがちっとも国民にはわからないと。いろいろなホテルや何かの料金も一番安いところだけは出ているんだけど、取ろうとするとそんなものは全然なくてね。こんなものはね、やっぱり国民が見えるようになっているとは到底言えないという感じがするんですよ。

その辺も、何か今後の安全にも引っ掛けながらの議論じゃないかなと思って、コメントしました。これは特に質問じゃないんでいいんですが。

じゃあ、今あったので、質問なんかもいろいろあったかと思うので、まとめてお答えいただければと思います。

【交通管制部長】 まず、交通管制部のほうから順次お答えしていきたいと思います。

家田先生から、冒頭、資料5の7ページの資料で、なぜ到着機をクロスさせる必要があるのかという事実関係についてのご質問がございました。もちろんこれは空港は到着機だけを扱うわけではありません。出発機がございます。もしこれを交差させずにそのまま西側から来る飛行機をD滑走路に、そして上から来る飛行機をB滑走路におろしてしまうと、AとCから実は出発機を出します。そのとき、沖側に新しくつくったD滑走路を完全に封鎖する形になりますので、交通量がどちらが多いかと。つまり、これは下から上がってくる交通量が圧倒的に多いものですから、これをできるだけB滑走路におろして、A、Cの出発機に影響が少ないと。その組み合わせをシミュレーションした結果、これが一番発着容量が高いと、こういう結論に達したものですから、こういうクロスさせるという運用をしております。それが基本的に空港全体の発着能力を高める方策であるというふうに、それは今も変わっておりません。

【家田分科会長】 なるほど。わかりました。

【交通管制部長】 それと、廻先生から、大変、応援をご意見というふうにいただいておりますが、ご案内のように財政事情は大変厳しゅうございます。いわゆる一般会計から来る真水の部分というものについては、かなり抑えられておりますし、独自収入という意

味では、管制保安のサービスの対価としては航行援助施設利用料というのをいただいております。そういうものをあいまって投資と運営を賄っているわけでありませけれども、結論から申し上げますと、今の財政レベルを維持しながら、どうやって効率化をしていくかという観点から言いますと、浅野先生が一番お詳しい部分はあるのですが、技術革新というものをどういうふうに取り込んでいって、1人頭の管制運用職員に対してどの程度の取扱い機数ができるか。あるいはエンジニアの数についても、あるいは対象となる施設の種類についても、どんどん革新が進んでおります。とりわけ、先ほど浅野先生からお話が合ったように、アビオニクスの革命的進化というのはすごく発達して、地上からある程度リーダーだとか、あるいは航行援助施設をいろいろな辺地なところにつくって支えていく時代から、アビオニクスの信頼性を前提とした地上側のシステムにやっぱり変えていく、そういう時代になってきておりますので、はっきり言えば、これも社会資本の一種ではございますけれども、維持、更新していく際にどう重点化して、もうはっきりと要らないものはやめていく。そういったようなもので重点的に新しい技術を取り入れていく中で、財政的な運営、やり繰りについては向こう10年やっていけるかなという見通しを内々は持っております。

ただ、それをスピードアップさせようとか、羽田、成田とか、もう少しどうにかならんかという話ということがもし強い要請があるならば、そういったところは毎年毎年の財政、あるいは予算編成において多少かさ上げすることを考えていかなければいけないかなというふうに思っております。

それと、海ほたるの件でございますが、これ、もともと、9ページなんですけれども、Dランの運用を地元にご説明するときに、北風の天気がいいとき、悪いときっていうのは、大体、北風運用の際に天気がいいときっていうのは、西側から来る飛行機は海を通してAランにおろしましょうと。北側のほうからはILSを使ってそのままおりてくださいという運用を考えておりましたが、実際、Dラン供用開始をして、パイロットからのリクエストはやっぱり両方がILSでおりたいと。特にこっち側から上がったら。そうすると、運用比率が25対35で考えていたのですが、実際は、平成22年の実績でいきますと、沖側を通過しておりていくというのは、わずか2%、3%で、話が違うじゃないかということが問題になりました。

そこで、できるだけ、浅野先生がおっしゃったように、RNAVとはちょっと違うんですけども、運用様式として国際的に認められるぎりぎりのIFRSのビジュアルアプロ

一チというのが許されるぎりぎりがこのやり方なんですけれども、これでできるだけ使ってほしいということを、昼間はできるだけエアラインの皆さんのご協力を得て、23年は沖側を通してAランに入ってもらおうということが増えました。これが14%ぐらいになりました。それが7倍と言っている根拠であります。

さらに、国交省は25%ぐらいまでやると言ったじゃないかという話もありますので、これをさらに増やすためには、日が暮れてもやっぱり左にある運用ができるためには、地上灯火が要るだろうというので、海ほたるの上に国交省が設置する地上灯台をつくって、そこを目がけて運用させていただくということを今後考えておきまして、さらに14%、この運用比率を高めていきたいということを考えているところであります。

以上です。

【安全企画課長】 安全の関係につきまして幾つかご質問をいただきまして、私のほうからお答えさせていただきます。

まず、安全に対する基本的な考え方と規制との関係でございますけれども、必要最小限みたいな考えがあるのかというようなご質問もあったかと思いますが、私どもは必要な範囲でしっかり対応させていただくというのが基本的な考え方だろうと思っております。

今回のこの規制の検証というか見直しに当たっての考え方でもございますが、先ほど鈴木先生のほうからもご発言いただきましたけれども、実は年内に対応とおっしゃられたような50ぐらいの項目につきまして、実は手続的な部分の緩和であるとか、そういったことで、実質的な緩和措置というか、見直しが図られたというのは、実はそんなに多いというわけじゃないということをご紹介申し上げたいと思います。

その上で、実質的に見直しを行っていくこととしています項目につきまして、実は国際標準というのがICAOのほうでございます。国際標準はありますが、実は、標準といっても一義的に決まっているわけではなくて、ある程度幅があります。その幅の中で、欧米の事例でありますとか、そういったものに比べて、その幅の中での対応としてこれぐらいまでできるかできないかという判断をしています。したがって、国際標準にはきちんと準拠しているし、その中で実際に世の中で欧米であるとか、そういったところで取り組まれている事例をもとにここまでは大丈夫かどうかという判断をさせていただいているということでございます。

加えまして、追加的にデータであるとかそういったものを検証した上で判断をさらに慎重にしたほうが良いような事柄につきましては、さらに今年度、データなども集めて実証

的に、先ほどご紹介申し上げましたような委員の先生方、それぞれパイロットのご出身の方であるとか、あるいは技術の専門の方であるとか、そういった専門家の方々にもきちんとご検証というかご確認をいただいた上で対応をすると、こういったようなことで取り組んでいるところでございます。

それから、あと、機体が、先ほど原子力施設との関係で40年、60年みたいなお話がございましたが、基本的に航空機の機体につきましてはきちんと耐空証明というのを得ることになってございまして、原則は1年1年っていうことでございしますが、一定のきちんとした整備手法なり管理なり技術が持たれているという事業者につきましては、連続式ということで、その枠組みの中で耐空検査がされて、そして延長されていくという、こういう取り組みというかメカニズムになってございしますが、その企業に関しましては、毎年毎年、監査に入って、きちんとしたそういう整備管理手法が継続してとられているかどうかということをごきちんと確認をし、国がきちんと関与した上で判断をさせていただいていると、こういったことでございます。

それから、あと、空港のセキュリティーの関係で、これからいろいろ財源が増えていくんじゃないかというようなお話もございまして、これにつきましては先ほど管制のお立場からのご紹介もございましたが、私どもも効率化できる部分については、できる限り効率化する。他方、いろいろ、テロ事案であるとか、引き続き世界的に言いますと、発生をしておりますので、この分野も非常に強化をされてきているところがあつて、そこはきちんと対応していかなければいけない。そのためにどういう取り組みができるのかということで、先ほどお話しした、技術的に取り入れられるような機械であるとか装置であるとか、そういうのは積極的に取り入れていくということも考えてございまして、あとはちょっと、現場っていうか、保安検査の、皆さんゲートくぐるところでご経験されていると思いますが、あそこの部分につきましては、今度は新たにさらなる効率化ということができないかということで、IE手法ってございしますが、インダストリアルエンジニアリングの手法、専門の先生なんかにも入っていただいて、いわゆるトヨタのカイゼンみたいなことですが、そういった人的な配置であるとか、あるいはその作業手順の見直しであるとか、そういった面でのさらなる効率化ということもできないかということで、さらに検討を進めてまいりたいと考えてございます。

それから、安全の我が国の今のレベルと、SSPを導入した後どういうふうになっているのか、何かもう少しイメージできることをご説明できないかということでございました

が、現状で申し上げますと、定量的な、例えば事故率でありますとか、あるいは重大インシデントでありますとか、そういった率で見ますと、非常に日本は低くなってございます。欧米諸国と比べても低いような状態になってございまして、死亡事故なんかで申し上げますと、昭和61年以来ないということでございますが、非常に高い水準に我が国の安全レベルはあるんだろうというふうに認識をしております。

このSSPを導入した後、どういうふうになっていくのかということなんですが、そこは制度的な対応なので、定量的にこういうふうになるんじゃないかとかはなかなか申し上げにくいのですが、今回のこの枠組みの中では、個別のプロバイダと申し上げていますが、サービス提供者の方々と定量的ないろいろな目標を設定して、その上でPDCAを回して、どういった要因によって、ここの部分の数値が悪くなったのかとか、こういう事象が起きたのかというのをきちんと検証をして、それに基づいて改善をしていくみたいな、こういう取り組みをやっていくということでございますので、先ほどちょっと事後チェック型というようなお話もございましたが、そういった意味で言うと、ある程度、事前にあった短所みたいなものが見られるようなものを、より広く取り上げて要因分析をして改善措置を講じていくといったような取り組みをしていくということでございまして、結果としておそらく安全度というのは私どもも高めていくことができるのだろうというふうに認識しているところでございます。

以上です。

【家田分科会長】 ひとつお聞きご質問にはお答えいただいたということでよろしいでしょうか。

時間がちょっと過ぎちゃったので、もう少し質疑したいところですが、きょうはこのぐらいにさせていただいて、今後の議論の糧にさせていただこうと思います。

委員の皆さんから加えてご発言いただくようなことはございますか。

よろしいですか。それでは、司会を事務局にお返しいたします。

【事務局】 ありがとうございました。

今後の航空分科会につきまして、本日、委員の皆様にはいただきましたご意見を踏まえまして、家田分科会長と相談をしながら準備を進めていきたいと考えてございます。

なお、本日の議事録及び議事概要につきましては、委員の皆様のご了解を得ました後に、後日、国土交通省ホームページに掲載することとしてございます。

それでは、本日の航空分科会はこれにて終了させていただきます。どうもありがとうございます。

ございました。

【家田分科会長】 どうもご苦労さまでした。

— 了 —