

第1回交通政策審議会 航空分科会 基本政策部会

平成24年10月26日（金）

国土交通省（中央合同庁舎3号館）

1 1 階 特 別 会 議 室

【事務局】 それでは定刻になりましたので、ただいまから第1回交通政策審議会航空分科会基本政策部会を開催させていただきます。

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。

それでは開会に先立ちまして、長安副大臣よりご挨拶申し上げます。

長安副大臣、どうぞよろしく申し上げます。

【長安副大臣】 国土交通副大臣の長安豊でございます。部会に先立ちまして、一言、ご挨拶を申し上げます。

本日は、委員の皆様におかれましては、ご多忙の中、交通政策審議会航空分科会の基本政策部会の第1回の会合にご出席を賜りまして、ありがとうございます。また、日ごろから、航空行政に対しましてご理解、ご協力を賜りまして、重ねて御礼申し上げる次第でございます。

さて、オープンスカイの進展、首都圏空港の容量拡大、本邦LCCの本格参入、空港の経営改革など、近年の航空政策の成果も一定の進展や具体化を見せているところであります。このような状況を見据えた今後の航空行政のあり方について、経済のグローバル化の進展や、アジア諸国の急成長に直面し、国内的には少子高齢化や人口減少が一層加速している状況にある我が国において、航空がどういった役割を果たすべきかといった視点を踏まえながら検討していく必要があると考えております。今日お集まりの専門家の皆様のお知恵を拝借し、航空政策の基本的な方向性について忌憚のないご意見を賜りながら、充実した基本政策部会にさせていただければと存じます。

本日、公務がございますので、私、退席させていただきますことをご容赦賜りたいと思っておりますけれども、活発なご議論をご祈念申し上げまして、私の冒頭のご挨拶とさせていただきます。

できます。

本日はまことにありがとうございます。

【事務局】 それではここで、公務により長安副大臣は退出されます。

(長安副大臣 退室)

【事務局】 それでは本部会の審議でございますが、本部会の議事につきましては、報道関係者様に限り公開とさせていただきます上で、議事録につきましては、内容について委員の皆様方にご確認をさせていただいた後、会議資料とともに国土交通省のホームページにおいて公開することとなっておりますので、あらかじめその旨ご了承願います。

それから恐れ入りますが、報道関係者の方々、これ以降の写真撮影はご遠慮いただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

続きまして、お手元にお配りしてございます資料の確認でございます。議事次第、委員名簿、配席図、説明資料、参考資料をお配りしてございます。説明資料は、資料1「基本政策部会の設置について」、資料2「航空を取り巻く社会情勢等について」、資料3「これまでの航空政策について（前半）」となっております。また、参考資料は、資料4-1「参考資料①（日本航空の再建について）」、資料4-2「参考資料②（補足データ等）」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付けください。

なお、卓上のマイクの使用方法でございますが、ボタンを押していただくとマイクに赤いランプがつかますので、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電源を切っていただきますようお願いいたします。また、マイクは2名様で1台となっております。ご不便ですがご了承下さい。

それでは、ご出席の委員の皆様のご紹介を、お手元の委員名簿の名前順に紹介させていただきますので、よろしくお願い致します。

三菱UFJモルガン・スタンレー証券エグゼクティブディレクター、荒木委員でございます。

【荒木委員】 荒木でございます。よろしくお願い致します。

【事務局】 東京大学大学院工学系研究科教授、家田委員でございます。

【家田委員】 家田です。よろしくお願い致します。

【事務局】 経済同友会幹事、京都経済同友会常任理事、上村委員でございます。

【上村委員】 上村でございます。よろしくお願い致します。

- 【事務局】 東京大学大学院経済学研究科教授、大橋委員でございます。
- 【大橋委員】 大橋でございます。よろしくお願いいたします。
- 【事務局】 日本大学経済学部教授、加藤委員でございますが、所用により少しおくれ
てございます。
- 淑徳大学経営学部観光経営学科専任講師、鎌田委員でございます。
- 【鎌田委員】 鎌田です。よろしくお願いいたします。
- 【事務局】 キャスター、千葉大学教育学部特命教授、木場委員でございます。
- 【木場委員】 木場でございます。よろしくお願いいたします。
- 【事務局】 読売新聞東京本社論説委員、坂本委員でございます。
- 【坂本委員】 坂本です、よろしくお願いいたします。
- 【事務局】 サントリー文化財団上席研究フェロー、佐藤委員でございます。
- 【佐藤委員】 佐藤でございます。よろしくお願いいたします。
- 【事務局】 東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授、竹内委員でございます。
- 【竹内委員】 竹内でございます。
- 【事務局】 三井不動産ソリューションサービス本部長、富川委員でございます。
- 【富川委員】 富川でございます。よろしくお願いいたします。
- 【事務局】 テレビ大阪特別顧問、富澤委員でございます。
- 【富澤委員】 富澤です。よろしくお願いいたします。
- 【事務局】 運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員、平田委員でございます。
- 【平田委員】 平田です。どうぞよろしくお願いいたします。
- 【事務局】 日本総合研究所調査部主席研究員、藻谷委員でございます。
- 【藻谷委員】 おはようございます。よろしくお願いいたします。
- 【事務局】 東京大学大学院経済学研究科教授、柳川委員でございます。
- 【柳川委員】 柳川でございます。
- 【事務局】 東京大学大学院法学政治学研究科教授、山本委員でございます。
- 【山本委員】 山本です。どうぞよろしくお願いいたします。
- 【事務局】 長安国土交通副大臣は、先ほど公務により退出されてございます。
若井国土交通大臣政務官でございます。
- 【若井政務官】 よろしくお願いたします。
- 【事務局】 そのほかの行政側出席者につきましては、時間の関係上、お手元の配席図

にてかえさせていただきます。

本部会の部会長につきましては、委員の皆様方に事前に相談をさせていただいてございまして、家田委員を部会長とすることで特段異議がございませんでしたので、家田委員に部会長をお願いしてございます。また、部会長代理につきましては、家田部会長より、竹内委員のご指名がございましたので、ご報告させていただきます。

それでは続きまして、家田部会長からご挨拶をいただきたいと思っております。

家田部会長、どうぞよろしく申し上げます。

【家田部会長】 皆さん、おはようございます。家田でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

初めてお目にかかる方も何人かいらっしゃいますけれど、これからしばらくの間、よろしくご鞭撻いただきたいと思っております。

先ほど、副大臣からもお話がありましたけれども、この航空の世界というものはほんとうにおもしろい、おもしろいというか、不思議なもので、どう言いましょうか、需要は経済状況によって結構上がったり下がったりもするし、それからまた国際情勢によって、尖閣などもあって、需要が全くこれ、上がったり下がったりというのがあるのですが、けれども、ほかの交通モードと比べると着実に増えているという分野ですよね。したがって、日本はこれから人口が減っていく中だけれども、日本の競争力を海外との関係において上げていくためには、どうしてもこの航空ということに、うんと着目してやっていかなければいけない、そういう分野だと思っています。そしてまた、ローコストキャリアの動きもそうだし、ついこの間も、JALである地方に行ったら、エンブラエルというブラジルの会社でつくっている小さな飛行機を使っているわけでありまして、日本でも中型機の開発を一生懸命やっているところですがけれども、航空産業という面でもいろいろなものすごい動きが激しくある。だから、何というのでしょうか、そういう状況をつぶさに、常によく理解して動きをとらなければいけないと同時に、あんまり右往左往していると何が何だかわからなくなってくるので、着実に腰を据えて行く末をはっきりさせておかなければいけない。

この審議会のようなところの意味合いというのは、着実に腰を落ち着けつつも情勢をよく見ながら、かじを取り誤らないように外部的な目を行政に向けるというところだと思います。そういう面で、ぜひ皆さん方の多方面からのご支援とご協力をいただいて、この基本政策部会がいい結果を出せたらと思うところでございます。

どうかよろしく願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

ここで加藤委員、ご到着でございます。日本大学経済学部教授、加藤委員でございます。

【加藤委員】 公務で大変遅くなりまして、申しわけございません。

【事務局】 ありがとうございます。

それでは、これからの進行は家田部会長にお願いしたいと思います。家田部会長どうぞよろしく願いします。

【家田部会長】 それでは、早速議事に入りたいと思います。

まず、(1)の、基本政策部会の設置について、航空戦略課長さんよりご説明をお願いします。

【航空戦略課長】 航空戦略課長の海谷でございます。

それでは、資料1「基本政策部会の設置について」という資料がございます。1ページおめくりいただきますと、去る7月19日、第8回航空分科会で配付された資料でございますが、航空分科会の運営方針ということでございまして、その中で、中期的な航空政策のあり方について議論していく場として、常設の部会として基本政策部会を設置させていただくこととしたものでございます。

1枚おめくりいただきます。今後の進め方のイメージでございますけれども、まず議論の方向性でございますが、ここに図示しておりますように、左にございますような航空を取り巻くさまざまな社会情勢の変化といったものがございます。それがここ数年で一層加速しているということが言えるかと思えます。一方で、具体的には、後ほどまた次回に分けて、いろいろな具体的なお説明をさせていただくということになりますけれども、先ほど、長安副大臣からのご挨拶にもありましたように、オープンスカイの進展でございますとか、あるいは首都圏空港の容量拡大でございますとか、本邦LCCの本格参入、あるいは空港の経営改革等々、さまざまな施策が進展、具体化しつつあるということでございます。

それを見据えまして、下にありますように、それを見据えた今後の航空政策はどうあるべきかといったことにつきまして、社会情勢の大きな変化の中には、我が国において航空が、2つ目、3つ目にありますような中でどのような役割を果たすべきか、あるいは一番下にありますような、利用者が航空サービスを多様な選択肢の中から利用できるような環境をどうすべきかといった、さまざまな視点を踏まえていただきながら議論していただく

というのが一つの方向性かと考えております。

1枚おめくりいただきますと、具体的な今後のスケジュールでございます。これは3ページでございますけれども、今回も含めまして、年内に2回程度開催いたしまして、下にございますが、第1回目はそこにあるような3つの点、第2回目は、主に、ここに書いてある2つの点について、フォローアップということにさせていただきまして、年明けから具体的な課題につきまして、関係者のヒアリング等も実施しながら、必要に応じまして小委員会を設置するなどいたしながら、議論を進めていただければということでございます。

現時点では、その中で、例えば平成26年度予算要求に反映させるということが必要な事項などが出てきましたら、それを来年夏ごろに中間取りまとめのような形で、議論の成果をまとめるということも一つのイメージとして考えてございます。今後の議論の動向も踏まえながら、またご相談させていただきたいと考えてございます。

それから関連でございますが、後ろから2つ目の資料、4-1ということで、参考資料①の日本航空の再建という資料がございます。これについての詳細な説明は省略させていただくのでございますが、その中の6ページをお開きいただきたいと思います。ここで「日本航空の企業再生への対応について」という資料でございますけれども、これは、日本航空の再上場に至る経緯につきましてさまざまなご議論があったことを踏まえまして、航空局としての今後の対応につきまして、去る8月10日に公表した資料でございます。その中で、航空分科会との関係について、左側の総論の2ポツ、それから、右側の各論の①、⑤といった3カ所で触れられてございます。このうち、右側の各論の①にあります、今回の日本航空の再生過程において講じた支援措置の内容と必要性について報告を行うこととし、審議の一環として、今後の航空分野における企業再生と公的支援に関するガイドライン作成について検討を行うということが書いてございますけれども、こちらのほうは、競争政策のかなり専門的、技術的な内容等にかかわるものでございますので、航空分科会に近日中に別途小委員会を設置し、議論する方向で調整させていただいております。

残る2点、航空産業ビジョンというものでございますとか、航空ネットワークの維持方策というものについては、先ほど申し上げましたような、航空行政の中長期的な議論をしていく中で、このような点についても対応していくことになるものと考えているところでございます。

基本部会の設置ということに関しては以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

この設置につきまして、何かご質問などございますか。よろしいでしょうか。

では、お認めいただいている、ご了解いただいているということで、先に進めさせていただきます。よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、今日は資料も多いので、先に行きます。

続きまして、(2)のこれまでの航空政策のフォローアップ。これは、今回と次回やりまですので、その前半分、今日の分ということになりますけれども、その説明を一括してやっていただいて、後でまとめて意見交換としたいと思います。

それでは、逐次ご説明をお願いいたします。

【航空戦略課長】 それでは、まず、資料2「航空を取り巻く社会情勢等について」という資料が配付されておりますけれども、こちらについて私からご説明させていただきたいと思っております。非常に、釈迦に説法の部分も委員の方にはあると思われまして、事前に資料をお送りさせていただいておりますので、要点についてご紹介させていただきたいと思っております。

おめくりいただきまして、2ページ、3ページ目でございます。

こちらでは、今後の我が国の人口減少、あるいは少子高齢化の予測・推移といった資料がございます。ここにありますように、2005年を境に、我が国の総人口は減少局面に立っているわけございまして、2045年には、ピーク時の約8割の1億人程度にまで減少する見通しでございます。また、これにあわせて少子高齢化も進展いたしまして、高齢者の総人口に占める割合も急速に伸びていくということが考えられます。さまざまな見方があると思われまして、ご議論いただきたいと思いますけれども、何もしないで手をこまねいているという状況がございますと、国内で発生するような航空需要はこれに歩調を合わせて減少していくといったようなことも考えられるといった見方もあるかと思われまして。

4ページから6ページでございますけれども、ここで現在の我が国の経済状況といったものを俯瞰した資料がございます。ここ20年近く、GDPや国民所得の動きに見られるように、若干我が国の経済は伸び悩みが見られるという状況でございますが、5ページに行きまして、一方で他のアジア諸国の経済成長には著しいものがございます。中国の名目GDPといったものについては我が国を上回るに至ったというところでございます。

6ページに参りますと、これらの結果といたしまして、世界のGDPランキングやシェア、あるいは国際競争力のランキングに見る日本の相対的な経済的地位というものが低下傾向にあるということは否めない事実ではあるかと思っております。

一方で、7ページ、8ページの資料でございますけれども、7ページは欧米、アジアの外国企業を対象とした調査の資料でございます。これによりますと、日本のアジアの拠点としての魅力につきましては、2009年度の実施調査とは、かなり、一番ボトムの時期にあったのですが、実はこの2011年度の調査によりますと若干相対的に盛り返しつつある面もありまして、日本自体はいまだアジアにおける国際競争力において一定のポテンシャルを有しているということがうかがえるのではないかと考えられます。

また、1枚おめくりいただきますと、都市の国際競争力というものに関する各種の調査がございますけれども、東京につきましては、安全・安心ですとか、あるいは交通インフラをはじめといたしました効率性・正確性ですとか、文化的な活力、こういった点でまだ評価が高い面がございます、首都圏の国際競争力も一定のポテンシャルというものは有しているのではないかと考えられるところでございます。

9ページに参りますと、我が国の国内の設備投資額、それから対外直接投資額の推移の資料でございます。国内の投資額の推移が停滞気味である中で、対外の直接投資額の推移は増加傾向でございます。我が国の製造業等の企業が海外にも拠点を移しつつあるなど、経済のグローバル化が進んでいるということの一つの証左の資料かとも思われますけれども、こういった経済面から見た我が国と海外との往来の活発化の素地というのは、こういった資料を見ましても非常に大きなものがあるのではないかと考えられるわけでございます。このように、日本、ひいては首都圏の国際競争力のポテンシャルを生かしまして、いかにアジア全体の活力を日本に引き寄せていくかという場面において、国際的な人的交流の不可欠なツールとなっております航空というものの果たす役割というものは非常に大きいのではないかとと思われるわけでございます。

10ページ以下、観光関係の資料がついてございます。国際的な人的交流という点では、観光分野の果たす役割が大きいものでございますけれども、我が国は、観光面における外国人旅行者の受け入れにつきまして、欧米、アジアの主要国と比べた場合、後塵を拝している状況でございます。逆に申し上げますと、我が国においては観光、特に、国際観光についての伸び代というものが大きいということにほかならないのではないかと考えられるところでございます。

11ページ、12ページでございますけれども、このような我が国の状況を踏まえまして、我が国としても観光立国の実現に向けまして、基本計画を閣議決定し、観光庁を設置いたしますなど、さまざまな取り組みを進めているところでございます。これらによりま

して、訪日外国人旅行者数の大幅な増加を狙っているということでございますけれども、これらの需要の取り込みを図る上での、航空分野の果たす役割というものはやはり大きいものがあると考えられるところでございます。

続きまして、13ページから16ページでございますが、これは、他方、国内の地域経済に目を向けるとどうなっているかという資料でございます。13ページでございますけれども、地方圏から三大都市圏への人口流出が断続的に進んでいるという中で、さらに地方圏においては人口減少の進展、あるいは次ページになりますと、高齢化の進展が著しいという状況がございます。16ページに参りますと、経済面におきましても、三大都市圏以外の地方圏におきまして、特に地域別のGDPの減少というものが見られるというところでございます。このような状況を見ますと、国内発生航空需要というものについても、主として地方圏発生の需要につきましても、これも放っておくようなことがありますとより減少傾向が高まる可能性があるということも、一つの見方としてあるのではないかと考えます。これもいろいろなご議論があるということはあると思います。

17ページに参りますと、これは地域別GDPのシェアを示す別のデータでございます。これはかなり長期的な傾向でございますけれども、東京圏へのなだらかな集中がある中で、ほかの都市圏でありますとか地方圏のシェアが低下、あるいは横ばいとなっているところでございます。したがって、東京圏以外の大都市圏と地方圏、あるいは地方圏同士を結ぶ路線の需要につきましても、放っておきますとより厳しさを増しかねないということが言えるかと思えます。

我が国をめぐる経済全体の状況につきましても、簡単でございますが以上でございますが、次いで19ページ以下で、我が国の社会情勢の変化から航空分野における状況に目を移してまいりたいと思えます。

19ページですが、まず国内航空旅客輸送の動向に関する資料でございます。90年代までは堅調な増加傾向にあったわけでございますけれども、2000年代に入りましてから伸びが鈍化いたしまして横ばいないし減少傾向が見られているところでございます。ここ数年の減少は、燃料価格の高騰の影響ですとか、リーマンショックの影響ですとか、震災の影響ですとかという分析をしておりますけれども、ただ、それ以前から横ばい傾向にあるということは事実でありまして、このような状況を見据えながら今後どう考えていくかというのは一つの大きな課題であろうかと思っております。

また、この資料をごらんいただきますと、一番左端の昭和50年ごろには、羽田利用者

の国内旅客に占める割合といったものは約5割でございました。これが現在約7割になってございます。国内航空需要の羽田への一極集中というものがかなりこの40年間で進んできていると、長期的にはそういうことも言えるかと思われるわけでございます。

続きまして20ページに参りますと、国内の航空貨物輸送に関する動向の資料でございます。2000年代の初頭の落ち込みがございます。これはより景気の影響などがあるということでございますけれども、そういった貨物輸送についてはより景気の影響を受けやすいような構造にございますけれども、やはりここについては、先ほど申し上げましたようなこともございまして、減少傾向にあるところでございます。

21ページ、22ページに参りますと、国際航空輸送に関する資料でございます。こちらのほうは必ずしも横ばい、減少傾向とまでは言い切れないところもございます。むしろ、短期的にテロでございませうとか、紛争ですとか、例えばSARSのような旅客ですと感染症が蔓延したりでございませうとか、リーマンショックに見られるような世界規模の景気変動があつたりでございませうとか、そういうものでありますと、国内航空輸送と比較いたしまして、非常に振れ幅が激しいというのが特徴でございます。これはいわゆるイベントリスクなどと言っておりますけれども、このようなイベントリスクにさらされやすい構造にあるという中で、国際線を運航するような我が国の航空企業の国際競争力の強化というものをどう図っていくかというのも、航空政策の一つの大きな課題であるかと思ひます。また、こちらの輸送動向につきましては、国内とは逆に、首都圏空路制約問題などもあつたものですから、長期的に見ますと、首都圏以外に関する需要の割合が高まってきたというのが一つの特徴でございます。

23ページから25ページでございませうけれども、このような構造的な問題などもございませう国際航空輸送でございませうけれども、この3枚ぐらいの資料にございませうように、アジア太平洋地域を中心といたしました伸びにつきましては、これまでの実績、あるいは今後の予測とも著しいものがございまして、このような需要を取り逃がすことなく、我が国の活力として取り入れていくことが、やはり重要な課題ではないかと考えられるところでございませう。

引き続きまして、議題の(2)のほうになります、これまでの航空政策のフォローアップに関する説明の資料に移らせていただきます。

本日は、第1回目といたしまして、まずは全体の状況を俯瞰しました後に、オープンスカイの進展、首都圏空港の強化、新規参入の促進による利用メリットの拡大といった諸点

につきまして、各担当課からご説明することにしたと思います。

2ページをごらんいただきまして、まず、近年の航空政策の変遷の全体像についてご説明申し上げたいと思います。航空政策の一つの大きな転換点というのが、2000年に行われました国内航空に関する参入規制の緩和、あるいは運賃制度の緩和でございます。それ以降の大きな航空政策の流れというのをこの資料ではお示ししておりますけれども、この流れを見ましても、大きな流れといたしましては、この10年間、参入等については自由化の進展というのとは一つの大きな流れであろうかと思えます。2つ目、3つ目は空港関連でございますけれども、首都圏空港のボトルネックをどう解消していくかということ、あるいは3つ目としましては、国内空港の整備が概成してきたという状況を踏まえまして、空港政策の重点を整備から運営にシフトしてきているということが、3つの大きな流れであろうかと考えておるところでございます。

3ページに参りますと、アジアゲートウェイ構想という資料がございます。これは首都圏空港を除きますオープンスカイ化の方針を定めた、あるいは羽田の国際線の乗り入れ基準を緩和したという点などが非常に意義を有するものであったと言えようかと思えます。

4ページにつきましては、平成20年に、従来、空港の整備の費用負担等を定めていた空港整備法という法律があったわけでございますけれども、こちらを改正いたしまして、空港の設置・管理の基本方針の策定、あるいは空港の区分の見直し、空港ターミナル運営に関する法制度の導入でございますとか、空港の管理の視点を取り入れた空港法として衣がえしたことについて触れたものでございます。

5ページに参りますと、これらの動きをさらに深化させまして、具体化させたのがこの国土交通省の成長戦略ということでございます。この中で、I、II、VIといたしまして、航空の量的な需要の増加ですとか、質的な需要の変化に対応した施策といたしまして、首都圏空港を含めたオープンスカイ化の推進、あるいは首都圏空港の発着枠の拡大、LCCの参入促進に資する施策の推進などについて触れているところでございます。本日、各論として施策の現状をご紹介しますのは、この分野に対応したものでございます。このほか、III、IVといたしまして、民間の知恵と資金を活用した空港経営の効率化と、その先駆けとしての関空、伊丹の統合等、それから、Vといたしまして、必要な航空ネットワークの維持に関する施策の推進を図るということになっております。これらに関する施策の状況については次回ご紹介するという事になるかと思えます。

6ページから8ページでございますが、特に6ページをごらんいただきたいと思えます

が、このような成長戦略によりまして、平成23年度から平成25年度までを航空行政の集中改革期間といたしまして、いろいろな施策を進めているところでございます。その中で、我が国航空企業の国際競争力の強化を実現するための緊急的な支援方策ということで、その緑の3つの箱の真ん中でございますけれども、空港の整備に充当される財源の一つでございまして航空機燃料税につきまして、約3分の1の軽減措置を図っているところでございます。その期間は平成25年度までとなっておりますので、平成26年度以降その扱いをどうしていくかということについても、今後検討されていくべき課題の一つではないかということでございます。

引き続きまして、2ポツの資料につきましては、航空交渉室から説明させていただきます。

【航空交渉室長】 航空交渉室の小林でございます。

それでは、オープンスカイ政策につきましてご説明をさせていただきたいと思っております。

10ページですが、こちらは国際航空の一般的なルールを定めたものでございます。民間航空につきましては、基本的な条約としてシカゴ条約というものがございまして、この中で領空主権の原則のもと、外国への就航につきましては相手国の許可を要するということが規定されております。このため、国際航空路線の就航に当たりましては、2国間の協定によって相互に就航を認めることとなっております。私どものオープンスカイ政策の推進ということにつきましても、2国間の協議を前提として進めてまいりました。

1ページおめくりいただきますと、オープンスカイの推進ということでございます。私どもが申し上げているオープンスカイということは、これまで2国間の中で企業数でありますとか、路線、便数につきましては、さまざまな形で、その各国間の中で制限がございましたけれども、これを基本的に撤廃していきましようということを指してございます。

真ん中の赤い四角でございましてけれども、具体的な中身としましては、この後またご説明あると思っておりますけれども、今後の成田や羽田の容量の拡大ということを踏まえまして、首都圏空港を含めたオープンスカイというのを推進してまいりました。具体的な柱としましては2点ございまして、一つは、成田空港についての2国間輸送の自由化、また、首都圏空港以外の空港につきましては、2国間輸送の自由化に加えまして、相手国での旅客でありますとか貨物の積み込み、第三国への輸送という、いわゆる以遠輸送についても自由化をしていこうということで交渉を進めてまいりました。

下の四角でございましてけれども、これまでのオープンスカイの進捗ということで、既に

22カ国との間でオープンスカイに合意をしております、1枚おめくりいただきますと、合意した国・地域を地図に落としてございます。右のほうでございますけれども、アメリカとの間で2010年にまず第1番目としてオープンスカイに合意をいたしまして、その後、着実に交渉を進めてまいりました結果、今月、地域の左の方のヨーロッパのスウェーデン、ノルウェー、デンマークの3国とも合意に至りまして、合わせまして22カ国との関係でオープンスカイに合意したということになっております。右下の四角をごらんいただきますと、22カ国というのがどういうことかといいますと、日本発着の旅客数につきましては、現在4,524万人ほどをカバーしております、これは全体のほぼ87%ということで、9割近い旅客流動数をカバーしているということでございます。今後につきましては、今のところ、タイでありますとかヨーロッパ主要国との交渉をさらに進めていきたいと考えております、この結果、最終的に100%にできるだけ近づけていきたいと考えてございます。

次のページでございますが、こちらは2国間協定が存在する国を示したリストでありまして、現在58カ国との関係で航空協定が締結されております、この中で、協定未締結の台湾を含めると、現在22カ国とオープンスカイを合意しているということで、全体の3分の1以上を既に進めてきたということでございます。今後も、さらに赤い文字を増やしていきたいと考えております。

私のほうからは以上でございます。

【首都圏空港課長】 首都圏空港課長の和田と申します。

私のほうからは、「3. 首都圏空港の強化について」というところをご説明したいと思っております。

16ページをおあげいただきたいと思っております。首都圏空港の整備の歴史でございますけれども、まず、羽田につきましては、昭和6年に初の民間航空用の飛行場が開場をいたしました。その後、滑走路の数を3本にし、そして騒音問題があったことから沖合に飛行場の位置を移し、そして現在4本の滑走路で供用をしているという状況に至っております。成田につきましては、昭和53年に滑走路1本で開港いたしましたけれども、その後、平成14年に2本目の滑走路ができて、その滑走路が延伸して現在に至っております。

17ページをお開きください。首都圏空港それぞれの年間発着枠の増加についてご説明をさせていただきます。まず、羽田空港でございますが、縦のラインで説明をしてまいりますけれども、滑走路3本の時代は、30.3万回の容量がございました。そして、4本に

なった今でございますけれども、39万回ということで、そのうち括弧の中の6万回が国際線でございます。昼間3万回、深夜早朝3万回という内訳です。そして、来年の夏ダイヤから41万回。2万回増加いたしますけれども、こちらは国内線のほうに配分をするということになっております。最終形、26年の夏ダイヤでございますけれども、国際線の昼間時間帯の3万回を加えまして44.7万回、国際線9万回という形にする予定でございます。それから、隣の成田空港でございますが、現在25万回という容量でございますが、誘導路ですとか駐機場の整備を今進めているところでございまして、来年夏ダイヤには27万回、そしてこの時点でオープンスカイを実施いたしまして、最終形には30万回という形に持っていく予定でございます。これによりまして、平成22年10月までという一番上の52.3万回、これは羽田と成田を足した数でございますけれども、こちらから首都圏合計で74.7万回という形になりますと、4割以上の増加ということで、飛躍的な増加を図ってまいりたいと考えております。

次のページ、羽田空港でございますけれども、滑走路4本、そしてターミナルが国内線用2つ、国際線用1つということで、3つのターミナル。旅客数が6,367万人ということでございまして、際・内の合計では世界第5位という忙しい空港になっています。貨物量は82万トンであります。

次のページをお願いします。羽田空港の再拡張事業の整備効果でございますけれども、再拡張前に比べまして就航都市数、就航便数が大幅に増加をしております。以前は3カ国4都市、1日最大18便というものでございましたけれども、再拡張後は12カ国17都市、1日最大55便ということで、アジアのほかヨーロッパや北米まで飛行機が飛んでおります。そして、国際線の旅客数も2.6倍に増え、また国内・国際の乗り継ぎのお客も約4倍に増えているところでございます。それから、羽田空港の中に国際線の貨物ターミナルというものも整備をされております。

次のページに参ります。この国際線機能の拡充のために、現在さまざまな整備が行われているところでございまして、まず右側の図面の赤の点線で囲ってある部分ですけれども、現在ある国際線の旅客ターミナルをさらに拡張したり、エプロン等の整備をしているところでございます。また、C滑走路につきましても、現在運用制限がかかっておりますけれども、それをなくすために360メートルの延伸工事を実施しております。これによりまして、最終形と先ほど申し上げましたけれども、昼間時間帯に3万回の増枠を図ることによって、欧米や長距離アジア路線を含む高需要ビジネス路線を展開していきたいと考えてお

ります。

次ページは、重複ですので飛ばさせていただきます。

22ページ、成田空港でございます。こちらのほうは滑走路2本、2つのターミナルビルで運用しております、旅客数が2,613万人、貨物量が193万トンという形になっております。

23ページになりますが、成田空港の最終形30万回に向けて、こちらのほうもさまざまな取り組みをしております。図面の「今後の施設整備概要」というところをごらんいただきたいと思いますが、誘導路の新設、また駐機場の増設といったものに加えまして、LCC対応ですとかビジネスジェット対応といった施設を、今、整備をしております。一部開業しておりますけれども、こういうことを通じまして、さらなる国際航空ネットワークの強化、また国内線の充実、LCCやビジネスジェット機等、多様な航空サービスの拡大を実現して、アジアのハブ空港としての地位を確立する予定でございます。

次のページでございますけれども、多様なサービスの中の一つとして、LCC用の施設でございますが、第2ターミナルビルの中にLCC用の暫定の施設を増築いたしました。LCCの2社が入ったことによりまして、さきの9月、10月に2つの施設が供用を開始いたしました。今後、その左側に、LCC専用ターミナル候補地とありますけれども、26年度の完成を目途に専用ターミナルを建設するということとしております。

次のページになりますが、ビジネスジェット機でございますけれども、こちらのほうも昔からビジネスジェット機能の充実というのが言われておりましたけれども、駐機用のスポットを増設したり、また、専用ターミナルというのを作りまして、右下にございますけれども、一つのフロアで入国手続、出国手続、また保安検査なども一体的にできるような施設を作りまして、この機能を充実していくところでございます。

もう1ページめくっていただいて26ページでございますけれども、成田の国内線ネットワークでございます。昨年以降スカイマーク、ジェットスター・ジャパン、そしてエアアジア・ジャパンというような飛行機が入ってまいりまして、かつて成田は札幌、名古屋、大阪、福岡といった中心的な都市とのネットワークに限られていたわけでございますけれども、現在では13空港とのネットワークが構築をされているところでございます。

最後27ページですが、都心とのアクセスでございます。平成22年に成田新高速鉄道というものが開業いたしました。スカイアクセス線というものでございますけれども、これによりまして、日暮里と成田空港間が51分から36分に短縮をして30分台というも

のが実現をいたしました。ちなみに、羽田空港でございますけれども、こちらのほうも京急とモノレールと両社の競争がございまして、時間短縮化が図られているところでございます。また、今後に向けまして、さらなるアクセスの改善を目指して、ちょうど押上と泉岳寺の間、都営浅草線がなかなか時間がかかるということもございまして、東京駅との短絡線の整備を検討するというので、今、調査をしているところでございます。

私からは以上でございます。

【航空戦略課長】　引き続きまして、「4. 新規航空会社参入促進による利用者メリット拡大について」ということで、私のほうからご説明させていただきます。

1 ページおめくりいただきまして29ページでございます。2000年以前にも参入規制の段階的な緩和というのを行われてきまして、JALの完全民営化というものと軌を一にいたしまして、昭和61年、競争促進施策というものが始まったわけでございますけれども、2000年に需給調整規制といたしまして、需要と供給をにらみながら参入を免許していくといった規制を廃止いたしましたので、その後新規航空会社が相次いで参入しているということが、30ページの資料でございます。

一部、これは地域航空専門の小規模な事業者でございますとか、貨物専門の事業者が撤退いたしましたりですとか、あるいはこれは大手のグループの子会社のような会社も1社としてカウントしているものですから、そこが統合したりということがございまして、会社数が減ってくるということもございまして、数自体はピークよりそのために減少しているということがございまして、緩和以前よりは一定の増加を見ているということでございます。

31ページをごらんいただきますと、新規参入路線におきましては、旅客の伸びが一般の傾向としては高いということで、全体の減少傾向がある中においても比較的高い水準にあるということでございます。

32ページにつきましては、運賃、サービスの多様化が進んできているということございまして、さまざまな利用者の選択の幅が増えてきているということが言えようかと思えます。

33ページは、ある路線について定点観測してみました運賃の推移の事例ということでございまして、既存事業者の繁忙期の運賃などを中心に若干高くなっている面もありますけれども、一方で、新規事業者の運賃の水準というものは、その参入前の既存事業者の運賃の水準よりは低位でございますし、また、既存事業者の最低運賃も新規事業者の

参入前よりは低位にあるということもございますので、やはり全体的に見ますと、選択の幅が増えたということが言えるかと思っております。

34ページに参りますと、そのような中であらわれたのがLCC、ローコストキャリアという新たなビジネスモデルの事業者ということでございます。LCCの特徴といたしましては、まず短距離の高需要直行路線を主体とするということがございます。これは、例えば長距離路線ということもございますが、後で申し上げますが、機材の回転率を高めるということがなかなか難しい、要は往復数を上げて何ぼというのがLCCのビジネスモデルでございますので、比較的短い路線ということが一つのモデルであると。あるいは低需要路線ということであると、また後で申し上げますような、周辺空港を利用してといったようなモデルが成り立ちにくいといったようなものもありまして、こういった短距離ですとか高需要の路線が主体となるということでございます。2番目に、空港滞在の時間を短縮しまして、機材回転率を向上させるということで、1フライト当たりの固定費用を低減させるということがございます。3番目には、主要空港の周辺空港ですね、そういうものを利用することによりまして、ターミナルコストを低減させているということがございます。4番目には、インターネット販売に特化しますとか、1クラス制で座席間隔を短くしたりすることですとか、あるいは小型の単一の機材を単機使用するという事などで、販売コストや旅客1人当たりのコスト、整備のコストの低減を図っているということが言えようかと思えます。

35ページから37ページでございますけれども、世界的にはLCCのシェアは全体の二、三割を占めておりまして、世界の航空会社の旅客数のランキングにおいて上位にあるような会社も出てきているようなところでございます。アジア太平洋地区から我が国への乗り入れもここ数年で非常に増加しているところでございまして、本年から我が国でもピーチアビエーション、エアアジア・ジャパン、ジェットスター・ジャパンの3事業者が新規参入を果たしたところでございます。

38ページに参りまして、上のグラフを見ていただきたいと思えます。我が国のLCCの状況というものとはヨーロッパの10年前の状況に類似しているところでございます。ヨーロッパではこの10年間でLCCのシェアが急増して3分の1にまでなったところでございますけれども、ただ、これは同じパイの中でLCCがフルサービスキャリア、FSC、既存の航空会社を侵食しているということではありまして、パイの増加分を主にLCCが担っているということが言えるのではないかというような資料もございます。今日はつ

けてございませんが。さらに現時点で見ますと、我が国においても、下にありますように今までの輸送にオンされるような需要をLCCが担っているというような部分もございます。いずれにしましても、まだLCCの国内での運航は緒についたばかりですので、今後こういうものが定着していく中で、さまざまな影響については分析していく必要があるのではないかと考えておるところでございます。

39ページでございますけれども、このようなLCCの参入を促進するための取り組みとしまして大きく2点、技術規制の見直しということと、専用ターミナルの整備という、この2点が行われてきたところでございます。

40ページから43ページについては、このうち技術規制の見直しについての資料でございます。これは必ずしもLCCのみに裨益するという話でもないのですが、このLCCのビジネスモデルというものをどう実現するかということをいろいろな事業者が検討されている中で、安全規制につきまして、安全規制というのは、基本的にはICAO、国際民間航空機関の国際基準にのっとっているということでございますけれども、その基準が定性的であったり漠然としていたりする中で、運用が国によって幅があるものがあったり、我が国における運用、あるいはその現場の解釈が、諸外国の実態と比較して厳しくなっているということがあることで、そのビジネスモデル実現に支障を来しているものがあるようだということが、そういった検討の中でいろいろ明らかになってきました。もちろん安全の確保はないがしろにしてはならないものでございますので、慎重にやっていくわけでございますけれども、ただ、このような運用面で国際的にいろいろ水準があって、支障がないと思われるものについては、やはり国際市場におけるイコールフィッティングという観点からも重要でございますので、そのような観点から精査いたしまして、100項目程度の見直し項目を洗い出したところでございます。これはこの夏にまとめたものが41ページで、具体的には42ページ、43ページといった事例がございます。詳細はちょっと時間もございますので省略させていただきますけれども、こういったものを順次実現に移しているということでございます。

44ページ、45ページでございますけれども、低コストでLCCが利用できる専用ターミナルにつきまして、先ほど首都圏空港のところで触れられました成田のターミナルのほか、関空においてもこの28日に供用を開始される、まさに予定でございます。1ページおめぐりいただきました中につきましても、先日18日のピーチの就航にあわせまして、暫定的なターミナルが供用されたという状況がございます。

資料の説明につきましては以上でございます。少々長くなりましたが恐縮でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

それでは、これから12時まで1時間強になりますが、議論の時間にしたいと思います。

冒頭、ご説明もありましたとおり、この基本政策部会のミッションが、ここまでやってきた航空政策のフォローアップということでございます。どんなところに着目して何をフォローアップするのかという議論ももちろんしていただきたいし、それから、具体的な内容につきまして、論点としてどこら辺が着目点なのかというところもご発言いただきたいし、さらに、それを踏まえると今後どういう方向なのかというみたいなことも、ご意見あればもちろん言っていただきたいと思っております。

そして、今日の議論を踏まえまして、皆さんの共通的に重要だなお考えになるようなところにつきましては、いずれヒアリング、キャリアを呼んだりとかいろいろあり得ると思っておりますので、ヒアリングもやることも考えておるところでございます。

今日は第1回ですので、できるだけたくさんというか、全員の方に少なくとも1回はご発言いただきたいと思っておりますので、そうしますと1人5分くらいしゃべってしまうと全然話になりませんので、なるべく短時間のご発言で、チャンスがあれば繰り返しご発言いただくというような運用をさせていただきたいと思っております。逐一、事務局からご返事いただくと時間が足りなくなるので、五、六人ご発言いただいて、それからちょっと答えがあって、それからまた、というふうにしたいと思います。ご発言の方は、大変恐縮ですが、目の前にある板を立てていただきますと、立てていただいた順で私が指名させていただくというふうにしたいと思いますので、どうぞご協力のほどをお願いいたします。

では、順は定めませんので、どうぞご発言いただきたいと思っております。それからまた、今日は総合ディスカッションですので、どの話題、どの話題と切らないで、どこからでも入ってきて結構というふうにしたいと思います。

いかがでしょうか。

では、藻谷さんからどうぞ。

【藻谷委員】 どうも今回ご任命いただきましてありがとうございます。藻谷でございます。

私は航空ユーザーです。年間150便くらいは使っております。電車も非常によく使っております。まさに日本の良好な、私のユーザーの立場から言うと、年々使い勝手がよくなる交通を大変エンjoyしています。また、当事者は大変だったと思うのですが、羽

田国際化も大変エンジョイしておりまして、国際化される直前にシンガポールに1年いて、非常に不便を、日本に十何回、シンガポールから日本の地方に行くという用事がありまして、非常に不自由しておったのですが、その3カ月後くらいからたしか国際化されたと思います。劇的にシンガポールから地方に行く足回りがよくなりまして、あるいはヨーロッパに行く用事がたまにあったときも、成田でもいいのですが、羽田便がたまたま非常に便利な時間にあることがあったりして、非常に受益をしているものです。

それはおいておきまして、ユーザーとして、したがってこの間の日本の交通、飛行機に関する政策を私は基本的に非常にポジティブに評価している。要するに便利になったということと、85年以降、大事故が起きていないと。実際は、内幕はわからないのでこれはラッキーなのか、それともやはりちゃんと防ぐべくして防いでいるのかよくわからないのですが。非常に安心をもって利用しているわけです。

最初の資料2の「航空を取り巻く社会情勢等について」の19ページを拝見して、実は不勉強で、近年こんなに航空旅客数が減っているということを実は私は知りませんでした。大変不勉強でございます。実は2006年ぐらいまでの数字はよくわかっていたので。一言コメントしますと、私は『デフレの正体』という本を書きまして、いろいろなものの需要が生産年齢人口に応じて減るということを書いて、あちこちで物議を醸したのですが、基本的には事実だと思っています。ただ、あくまでもそれは思い切り普及し切ったもの、例えば車や住宅でありまして、航空の場合は普及し切っておりませんので、私の言っている生産年齢人口セオリーの例外であると長らく思っておりました。すなわち、『デフレの正体』を書いたころの2006年ぐらいまでの数字しかなかったものですから。航空は皆さんの長年の自由化政策、料金のフレキシブル化、そして利用勝手のよさによって、人口が減っているにもかかわらず需要が増えている典型的な業界であると実は思っていて、ほんとうに不勉強なことに、今日この数字を久々に見て、2006年からえらいお客さんが減ったのかということで、大変がっかりしております。

ちなみに、これは何のせいなんだと皆さんおっしゃって、景気のせいだとおっしゃるんですが、一つぜひ指摘しておきたいのが、この総量国内旅客輸送ですね、2002年から急激な伸びが止まりまして一旦減って、ちょっと盛り返して2006年は2002年と同じくらいまで来ているのですが、実はこの2002年から2006年というのは、戦後最長の景気拡大と言われた時期でございまして、ちょうど小泉改革のころでございまして、あまり小泉さんとは関係はほんとうはないのですが、とりあえず当時は景気が大変よくて、

一応プラス成長だったとずっと言われている時期なのですが、この時期から突然航空旅客が伸び止まっております。ちなみに、その前の不景気というのは、例えばバブル崩壊が一瞬だけ影響があります。この下、平成で言うと4、5年のあたりですが、ほとんど旅客減りませんでした。それから同じく平成9年のころですね、いわゆる金融危機でありまして、山一さん、拓銀さんあたりが潰れ、潰れなかった銀行も実質名前がほとんど変わるという、今のヨーロッパの金融危機と全く同じ大ピンチだったのですが、当時はごらんのとおり、全然航空旅客数は減っておりません。

それで長々と喋って申しわけなかったのですが、これは景気のせいではないですよということはぜひ指摘しておきたい。すなわち、残念ながら、人口の影響にしてはちょっと減り過ぎなんですね。世界景気とかいろいろな問題があるのですが、やはり総人口が増えていない中で、使い勝手がよくない、料金が安くなることで、これまで飛行機を使っていなかった人がかなり移転してきたと思うのですが、残念ながらその効果が一巡してしまうと、やはり人口減少に加えて、もちろんリーマンショック以降のちょうど世界景気の停滞期に重なっているの、長距離輸送はどうしても影響を受けるんです。ただ、国内輸送までこれだけ減るということは、やはりこれだけGDPが落ちたとかは全くございませんので、景気のせいではないだろう。つまり、景気がよくなるとまた増えるということではないなということをご指摘したいと。

構造変革があつて、LCCによつてもう一段料金が安くなると、今まで乗ったことない人がたくさん乗り始める。事実ピーチとかに乗っている人は、ほとんど乗ったことがない人ではないかといううわさがあるわけですが、そういうことでもう一段伸びるということをご説明になっているのだと思います。私もそれは全然そうではないかと期待しているのですが、ただ、いずれにしろ、言っている本人以上に人口減少の効果は恐ろしいなということを感じたということ、感想で申しわけありません。今後の航空行政ですね、LCCも一段終わった後、次どうするんですか、量的拡大なのか何なのかというのは、ちょっと考えどころだなという感じがいたしました。ただ、これまでの航空行政は非常に利用者として喜んでおります。

ありがとうございました。

【家田部会長】 ありがとうございました。

富澤さん、どうぞ。

【富澤委員】 藻谷さんから、羽田空港が非常に便利になったというお話がありました

けれども、羽田に国際線が就航してからちょうど丸2年ですよね。確かにアクセスが格段によくなって利用者が大変多くなったというのはそのとおりだと思うのですが、私は受益者としては、成田のほうの受益者でありまして、やはり羽田と競うように成田も非常に便利になって、特に、私の住まいは東京で言えば北部というか文京区なのですが、日暮里から成田は非常に便利になりました。この資料の中にもありましたけれども、30分台で行ってしまうのですね。私は日暮里まで行って、日暮里からむしろ羽田に行く時間がかかってしまって、成田を大いに活用している一人であります。そういう人は結構多くて、成田空港は大変広々しておりますし、ここにはハブ空港としてもっと拡大を目指すということが書いてありますけれども、首都圏に2つや3つの空港があってもおかしくはないし、それによって首都圏の需要というものを満たしていくという意味では、住み分けがよくできているのではないかということなので、今後も成田空港のアクセス充実をさらに図っていただきたいと思っております。

もう一つ、これは当面の議論にはならないかもしれませんが、需要がどんどん増えてきたときに、一つ考えておかなければならないのは、横田基地の活用ですよね。これは石原さんが言い出しっぺで、お騒がせ男の石原さんですから、問題をかき回してそれで終わっているわけですがけれども、彼がまた国会議員になってくるとこういう問題が出てくるのではないかと思うのですけれども。一挙にはこれは問題が解決するわけではない、対外交渉があるわけですから、そう簡単なことではないと思いますけれども。首都圏に3つ空港があって、東京でも西のほうの人はそういう要望がかなり強いのではないかと思うので、仮に横田基地が返還されるというようなことになった場合には、どういう青写真が描けるのかというようなことも、将来的な話として検討しておくということも一つ意味があるのではないかと思いますので、その辺のところをまた今後の議論の中でいろいろ話し合いができれば、あるいはいろいろな青写真が示されたら大変おもしろいのではないかと思っております。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

続けて、佐藤さん、それから荒木さんと行きますけれども、先ほど藻谷さんから国内航空旅客輸送の低迷状況というのがありましたけれども、それについてもいろいろ分析関係得意な方もいらっしゃるでしょうから、もしコメントがありましたらご発言の中でしていただいてもいいし、あるいは後ほど事務局からもお答えなどいただけたらありがたいと思

います。

それではどうぞ、佐藤さん。

【佐藤委員】 ありがとうございます。

国内旅客の7割が羽田空港を利用しているということですが、逆にすごく一極集中がやはり進んで不便になっている部分もあるのではないかと思うのですね。この会の多分後段のほうでそういう話になると思いますけれども、地方空港に行くと、結構アクセス便も交通もあまりないとか、便数も減っているとか、いろいろな問題があると。特に、私は大阪、関西からですが、直接飛べないところもたくさんあって、東京を経由して飛ぶというような、必ずしも時間的によくないような状況というのも起きておりますし、朝の便で大阪から東京に来ますと、大体かなりの時間待たされることが多いです。なので、これからまた羽田の増便をするというようなことですが、実際問題、ちゃんと定時で着くようになっているのだろうか。時間帯の問題もあるかもしれませんが、朝の混雑の時間は15分、20分、空で回っているというようなことが往々にしてありまして、余裕を持ってきたつもりがぎりぎりになるというようなことが、ここ何回もございます。そういう意味では、やはりこの一極集中をどんどん進めていっていいのかということ議論していくことは必要だと思いますし、地方空港がますます便数が減るような、多分、成り立つのもこれから大変になっていくような状況もあるので、それをどうやって、日本全体のネットワークとして維持していくのかということも考えていかなければいけないのではないかと考えております。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

荒木さん、どうぞ。

【荒木委員】 荒木でございます。グローバルな金融機関に勤めて、運輸あるいは交通インフラを担当させていただいている立場からお役に立てればと思っております。よろしく申し上げます。

私が申し上げたいのは、簡単に申しますと、いろいろな施策があると思うのですが、それらがお互いにコーディネートされて、しかも外から見てわかりやすい政策の必要性ということをお願いしたいと思います。例えば今、空港の改革をやられていると思いますが、そのためには需要が伸びなければいけない中、先ほどご紹介いただいた外国人の旅行者の数が世界で39位ということで、ものすごく少ないのだなと思いましたが、こうした

ものをそもそもどうしていくかという施策との連携、それから、国管理の地方の空港と新関空会社さんの改革の方向との連携といったところも整合性がとれる必要があるでしょうし、または、首都圏空港の発着枠の配分ルール、これもどうするふうにするのか。その結果、航空会社に対してもいろいろな影響が出てきますが、これをどういうふうにするのか。オープンスカイが進展すると、今後の世界の潮流では航空会社もマイノリティー出資も含めたM&Aなども起こっており、そうしたところにも影響を及ぼしますが、これをどうするのか。言うのは簡単でやるのは難しいのかもしれませんが、一つ一つ潰すというよりは、いろいろな観点から有機的に結びつく施策というのをきちんと議論をする必要があると思っております。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

上村さん、どうぞ。

【上村委員】 本日、改めましてフォローアップのお話を聞きまして、ほんとうに大きな航空行政において舵を切ったなと思いました。大きな改革がこの3年間、4年間で行われたなということを改めて痛感いたしました。その上に立って、資料3の6ページですけれども、集中改革というところでまとめられているわけですが、私は、これは特に下の成長戦略に基づく航空行政の改革というのは、この集中改革の3年間で終わるものではなく、むしろこれを起点にこれからほんとうに実現していかなければならないことばかりで、逆にどうしてこの表の中で、いわゆる首都圏空港の発着枠の増加の集中期間とこれが同じ表にあるのかなというのが不思議な感じがしました。むしろ、この下の成長戦略に基づく航空行政の改革は緒についたばかりで、オープンスカイもLCCも、それからこの民間の知恵と資金を活用した空港経営の抜本的効率化でありますとか、バランスシート改善による関空の積極的な強化は、少なくとも3年間以降、むしろ、この表の一番右に、何かこう、ここで突然航空ビッグバンというのが来るのも、もう一つどういう意味かなと思いついておりました。もちろん、この改革自体もちろんビッグバンであるとは思いますが、むしろこの26年以降、いよいよ実施に結びつけていくことで促進していくべきことではないかと思っておりますので、ちょっとこの集中改革と成長戦略とが同じ表の中に入っているのが不思議な感じがしました。もちろん、少なくとも成長戦略を促進していくことに対して賛成派なんですけど、この期間、集中だけではなくて、これ以降、むしろどういうふうに進めていくのかというのをこの基本政策部会の柱に据えていただきたいと思います。ここで着

目して議論するのは、この成長戦略の推進ではないかと思います。その一方、この中にも真に必要な航空ネットワークというのがありますけれども、やはり民間の論理では合わない離島の空港の問題ですとか、そういう効率化からこぼれていくものをどういうふうに公的に考えていくのかということも、この基本政策の部会でしっかり議論するべきだと思います。

もう一つの視点としましては、ぜひ航空行政だけではなくて、人の移動というのをマルチモーダルな、新幹線とか道路とか、そういうものと、マルチモーダルな人の移動として考えていくべきで、この表の中だけで航空人口が減っている、増えている、もちろん人口構成とかいろいろなことはあるにしても、人の移動というのは必ずしも飛行機だけではなくて、やっとなら青森にも昨年、おとしですか、新幹線が通りました。九州にも新幹線は熊本まで行っております。ですから、随分人の移動の手段が変わるわけですね。で、空港のほうが、おそらくつくっていくのに結構早く工事出来ました。新幹線はやはり工事に30年かかりますよね、青森まで行くのに。最初の着工からしても時間がかかっています。道路だってやはり10年、20年かかるわけですね。そういうものが完成した今、では人の移動がどういうふうに動くのかというふうに考えまないと、九十幾つの空港が多いの少ないのという議論ではなくて、その時代にやはり必要であった、ほかに手段がなかったときにはやはり必要であった空港、しかし、今はどうなんだといった視点が必要なんだろうと思います。空港、道路、鉄道、で考えてゆく視点が重要です。

それから3つ目、最後なんですけれども、この基本政策部会の下に、小委員会というのがあって、都度開催ということになっているのですけれども、どういう基準で小委員会を開催し、どういうメンバーでやるのかというのはこれからなのだと思いますけれども、そういうものがどういうふうの実施されていくのかというのもぜひ知りたいし、一つだけ言うとするならば、先ほどの日本航空の再生も8月10日はもう済んでおりますが、航空分科会においていろいろな報告と、公的支援のこれからの説明を報告となっております、これも何かちょっと私が聞き漏らしたかもしれませんが、小委員会というお話もありましたけれども、こういった成長戦略に基づく非常に大切な事象に呼応してやっていく緊急性を要するような小委員会のあり方というの、もう少し知りたいなと思いました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

では、平田さんまでご発言いただいて、ここで事務局からご返事いただくようにしたい

と思います。

お願いします。

【平田委員】 平田でございます。

1つだけ簡単に質問と、それから3つコメントで話させていただきます。

1つ目は、資料3の4ページ目に、古い話で2008年の空港法の改正の中で、この空港基本方針の策定という話がありますけれども、先ほど家田先生からも、この分科会は着実に腰を据えて中長期の方針を示すという視点が提案されていましたが、そういう観点からも、これは日本で初めて法定手続を踏んで、日本の将来の航空長期ビジョンを示したという意味では結構重たいのだと私は理解しています。先ほどのご説明だと、これを踏まえて、その後の成長戦略なり、集中改革、三位一体施策について整合的にやっていますというような発言があったのですが、それがほんとうにそうなっているのかということと、この空港基本方針というのは、当然5年、10年なりで見直していくということを前提につくられていると思うので、そういう必要性が、この5年間で相当状況変わっておりますので、そういう必要性がないのかということの確認だけ、これは一つ質問です。

ここから、私は空港の運用とかの技術面を専門としているので、若干毛色が違うというか、この場になじまない発言が多いかもしれないですけれども、ちょっとご了承ください。

1つ目が、首都圏空港の容量問題ということで、これはもうこの10年、20年、日本の首都圏の空港容量が絶対的に不足してきて、これが日本の航空サービスが世界標準レベルになっていかなかった一つの大きなボトルネックだと理解されているはずですが、これについてはいまだ、当然この羽田の再拡張と成田の30万回化で短期的には解決されたのかと思いますけれども、先ほど、国内線の需要が減っていく中でその必要性があるのかというような問題提起があったのかと思いますが、国内旅客数は減っていくにしても、当然小型化はまだ進んでいるわけですし、海外の主要な空港と比べると、羽田で言えば、正確な数字は分かりませんが、約300席あった平均の機体サイズが、ようやく250席ぐらいに減ってきたと。しかし、依然、海外の空港は100席とか150席ぐらいが標準になっているわけで、そういう意味では同じ旅客数を運ぶにしても、小型化が進めば当然発着回数が必要になりますので、そういう意味では国内線ももう少々需要があるということでありまして、国際線需要はいまだ長期的には伸びていくという前提だと、やはりこの首都圏空港の容量拡大が必要になってくると思います。オープンスカイ政策を進めていく中で、結局首都圏の発着枠がとれなければその効果は最大限発現しないわけですので、や

はりここが重要ななと思っています。

今までの方針の中でも、引き続きこの容量拡大方策は可能な限り検討するという文言はいつも拝見しているのですが、長期的に見て、本当に羽田・成田がどこまで技術的に可能なのかという技術的な見きわめと、ほんとうにできなければ次にどういう対策をするべきなのかという、まさに中長期的な方針をここで示していくべきではないかと思います。その中で、容量拡大といっても、また新たに滑走路をつくるというのは非常にコストがかかりますので、短期的には、やはり管制運用の高度化ですとか、もう一つは、この場で議論があったかはわかりませんが、今の空域の制約、特に騒音面から見ても、羽田の騒音が千葉に偏っているという問題がありますので、今は基本的に使われていない東京の都心上空の利用可能性についても、これはタブー視せずに今後の検討課題に挙げていくべきだと思います。

2点目が、今の管制運用に関してですけれども、これも今日、話がなかったので、ぜひここで一応単語として挙げておきたいということで。この航空管制の高度化によって容量拡大ができるかすると、これはやはり滑走路をつくるよりも、おそらく基本的には費用対効果が非常に高い分野だと思うので、ここはぜひ積極的に取り組んでいただきたいというのが私の個人的な感想で、2010年にもこの航空局から航空交通システムの長期ビジョンということで、CARATSと呼ばれる計画が策定されて公開されておりますけれども、その中でこの管制を近代化計画ですね。航空分野のITSみたいなものですが、これについてはロードマップも策定されています。これを積極的にサポートしていくということがやはり非常に重要なのではないかと思います。

最後に3点目で、今日もそんなに話がなかったのですが、地球環境問題といいますか、航空分野のCO₂問題、これも総量でいえば航空というのは、交通がトータルで20%でそのうち航空が10%なので、トータルでいえば2%のCO₂を航空分野で排出されているということだと思いますけれども、これは長期的に見ると、代替燃料が航空分野は少ないので、これは相対的に増えていく。そこの環境問題をどう日本として対策を考えていくかというのも、この分科会ではひとつ議論にはのせておくべき課題かもしれないと思っています。

以上です。

【家田分科会長】 どうもありがとうございます。

ひとまずここで、事務局から反応していただきたいと思います。幾つかご質問も出まし

たよね。藻谷さんから出た国内旅客輸送の状況の話もあったし、上村さんからでしたか、小委員会の運用のやり方についてもありましたし、幾つかございましたが、まとめてお答えいただくようにしたいと思います。

【航空戦略課長】 それでは、私のほうから若干コメントさせていただきます。

今後の議論の方向ということでございますけれども、集中期間後の今後の施策の推進についてどう検討していくかということは、まさにこの部会で議論していただくということですので、そのとおりに進めさせていただきたいと思います。

具体的に、小委員会を設ける、設けないといったようなお話につきましては、もう少し課題を整理させていただきまして、その上でどのような体制を組むのかどうなのかといったことをもう少し整理しまして、その上でまたご相談させていただくのかなというふうにも思っておるところでございます。

それから、国内旅客数の推移につきましては、先ほど申し上げたような以上の分析は今のところないのですが、もう少し詳細を見ましてまたコメントできることがあれば、次回以降ご説明させていただきたいと思います。

空港の話が何点かございましたけれども、次回につきましては空港の整備、運営関係のフォローアップをさせていただきますので、その中でまた触れられるものがあれば触れさせていただきたいと、かように考えておるところでございます。

【家田分科会長】 ほかにお答えいただくところはありますか。管制の話も出ましたけれども。

【交通管制部長】 交通管制部長ですが、平田先生からいろいろ貴重なご指摘をいただきました。基本的な滑走路インフラに比べて、空域を含めた管制の運用、あつらえを改善することで、まだまだ伸びる余地はあるだろうというのはそのとおりだと思います。ただ、現実問題としては、騒音の問題や、ご提案のあったような都心上空というのは、やはり地元対策等々いろいろなしがらみがございます。そういったようなものを現在の航空機の低騒音化とか、あるいは管制技術の改善ということで、どこまでミニマイズできるかという可能性も技術的にはあるのだと思います。そういう意味で、将来、2025年を目標とした、新航空交通システムのビジョンというものは関係者の皆さんと一応シェアさせていただいていますが、またこういう航空分科会基本政策部会、あるいは小委員会等々の場で、改めてまたご要望があればご説明させていただきたいと思っております。

【家田部会長】 国内旅客の輸送動向については、事務局から追加のご説明はございま

すか。

【航空ネットワーク部長】 航空ネットワーク部長でございます。

国内旅客の輸送の減少につきまして、私どもで今考えておりますのは、1つは、やはり藻谷先生おっしゃった人口減少というもの、少子高齢化というものがある程度の影響を及ぼしているのだろうということ。3つくらいあると思っておりますが、それが1つ目。2つ目は、新幹線の整備の進捗などの他の交通モードとの競争関係の変化というのがあるのかなと思っております。もう一つは、航空会社の経営状況がかなり厳しい、端的に申し上げますと日本航空の破綻などによりまして、かなり路線が縮小いたしました。このあたりも多少影響しているのではないかと考えています。そういう、3点目が特に影響する、逆に申し上げますと、LCCが路線を拡大していく中で、再度また路線の拡大、あるいは航空会社の経営の回復による路線の拡大といったことで、また上に向かっていく方向もあり得るかもしれないとも思っております。いずれにしても、もう少し詳細を分析して、またご相談あるいはご意見を承りたいと思っております。

【家田部会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【官房審議官（航空・国際）】 平田委員から、環境の話が出ましたので、現在の取り組み状況をちょっとご説明したいと思います。

環境問題全体は、UNFCCCで、国連の場で議論がされているわけですが、国際航空の分野についてはICAO、海運の分野についてはIMOで議論をするという形になっておりまして、およそ2年前のICAOの総会におきまして、この国際航空分野についてCO₂の排出をどうするかということについて、総会決議という形で決まっております。年率2%ずつ削減をしていく、それから2020年になった段階では、頭打ちとか、それから以降は増やさないというのが総会決議で設けられている目標であります。海運のIMOのほうは、年率2%で削減していく。海運はある意味では成熟しているといえますか、航空に比べますと今後大きな伸びは必ずしも予定されておりませんので、それだけの目標でありますけれども、航空はこれから大きな拡大が予想される中、総量として2020年以降CO₂を増やさないという目標が決まっているわけであります。ただ、具体的にそれをどうやって実現していくのかということについて、非常に議論が錯綜しておりまして、ヨーロッパのほうでは、ICAOでの議論がなかなか進まないということで、先行して経済的手法に基づいて削減を実現するのだということで、EU-ETS制度という

ものを既に今年の1月から適用しております。来年の3月が支払い期限でありますけれども、我が国をはじめとして、地域的にやるということは市場を歪めるということで反対をしているということでありまして、ICAOの場でもっとグローバルな形で決めるべきだということで、今、議論が進められておりまして、およそ4本柱で対策が講じられようとしています。航空機の機材の787をはじめとした革新、それから運航上、直行ルート化ということについての工夫、バイオ燃料をはじめとした燃料の改革、4つ目の柱として経済的手法を通じた手法をどうするかということで、まさにICAOの場で議論が大詰めを迎えてきている。ただ、UNFCCCの場で、自分たちが排出削減の義務を負っていない人たちが、附属書Iによっていない人たちがいますので、このICAOの議論が国連の場に波及していくことで、非常に議論が難しい。来年の秋のICAOの総会に向けて議論が収れんしていくという段階にあります。

【家田部会長】 ありがとうございます。

一応お答えいただいたようですが、ご発言いただいた方、重ねてご質問、ご意見ありましたらどうぞ。つけ加えてご発言いただきたいと思いますが。

【藻谷委員】 順番じゃなくて、一言。

【家田部会長】 どうぞ。では、藻谷さんから。

【藻谷委員】 小型化について。私、昔からほんとうに小型化が日本は進んでいないのはおかしいと思っております、実際JALさんがやると、お客さんが小型機は、日本の感覚がおかしくなっているんで737を見て小さい小さいと皆言うものですから、この感覚が直るのに大分時間がかかると思うのですが、小型化の結果として発着回数が増えるということは、全く平田委員のおっしゃるとおりだと思っておりますし、個人的には強く期待しております。

瑣末なことで恐縮でした。

【家田部会長】 ほかにはいかがですか。よろしいですか。

それでは、次の方々の固まりでご発言いただきたいと思えます。

加藤さんからどうぞ。ほかの方も、ご発言のご希望の方はこれを上げておいてください。

【加藤委員】 重なることもあるのですが、申し上げます。さきほど、家田先生からお話があったのですが、この期間に改革を進められたので、次の期間に新しいことをやるのだとしても、フォローアップをお願いしたい。そして、まずデータを見たい。例えば、LCCでどのような人が利用しているのかを知りたいわけです。それから、海外の場合、L

CCの運賃は長期的に上がるのですが、日本ではどうなったのかなど、そのような視点です。やはりデータを見ながら議論したいというのが方向としてあります。

それから、このような部会の場合、「アンド」で考えてはいかがでしょうか。例えばエアラインと空港です。空港のことは多分次回に出るのですが、エアラインの競争形態が空港にどのような影響を与えるか、空港の行動に応じて航空会社がどのようなリアクションをとるか、ということを考えるべきかと思います。それから、エアラインと地域の関係、これもアンドです。エアラインだけ、地域だけでなくやはり双方向で考えていくことが重要です。それから、先ほど上村さんがおっしゃった、他のモードとの関係も非常に大事で、ぜひ追っていただきたいのは新幹線です。九州は新幹線ができましたので流動はどうか、という視点です。これもやはり「アンド」です。大体そんなところでございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

続けて柳川さん、それから竹内さんという順でいきましょう。

【柳川委員】 ありがとうございます。

改めて拝見すると、成長戦略で出された方針がかなり着実に実行されてはいるんだろうという気はするんですね。この間、ほかのいろいろな政策が、ほかのことを言ってもあれですけども、なかなか動かない中では、相当着実に実行されているほうだとは思いますが。ただ、現実の世の中の動きはかなり早くて、いろいろなものが起きていますので、先ほどフォローアップという話がありましたけれども、やはり現状に合わせてスピードアップさせていくことが重要ではないかというのが一般的な感想です。

そのほか、何点かコメントをさせていただきたいのですが、1つはやはり先ほど藻谷委員から話がありましたけれども、羽田がかなり使い勝手がよくなって、皆需要が高まっているということですけども、この一つの理由は、羽田が都心から近いということもあるのですが、もう一つは、先ほどお話があったように、国際線と国内線がつながるので、海外から来たときに地方に行きやすいという部分があるのだと思うのですね。この点は、やはり今後考えていくべき大きな課題で、成田も先ほどちょっと増えているという話がありましたけれども、いかに国内線とつなげていくかということが地方、都心のネットワークということから考えても重要なことだと思います。現状としてはLCCに期待をすることが大というところですが、ここはこういう席なので、もう少し幅広く一般的な課題に落とし込むとすると、そもそもこれだけグローバル化が進んでいる中で、国際線と国内線というのが区別することにどれだけ意味があるのかという問題があって、もっとそういう意味では

その区別なく幅広くネットワークが結べるようにするべき、そういうことを考えていくべきなのだろうと思います。ただこれは、ここで考えるといっても、残念ながらそういうわけにはいかなくて、国際的なルールが国際線と国内線で大分違いますので、その大きな問題点はあるのですけれども、少なくとも何かのプランニングをするときには、そこをできるだけあまり区別しないような形で考えていくというのが、将来的なことを考えると重要なことかなと思います。

2点目は、やはりこうやって見ていると、もはや供給が需要をつくり出すという時代ではないのだと思うのですね。何か供給サイドをつくっていくと、そこから需要が伸びていくというのはなかなか難しくなっている。先ほどの人口減少のようなことを考えるとですね。そうすると、やはりこれからどんどんこういう航空産業、あるいはネットワークを広げていって、上りあげていきたいわけですが、そのときにはやはり需要サイドをどうやって高めていくかということもあわせて考えないと、なかなか全体としての盛り上がりは難しいと。そうすると、やはり考えなければいけないことは、どうやって需要をつくり出すかということも一緒に考える必要があって、一つはLCCに代表されるような競争促進であったり、低価格戦略であったりというものだと思いますが、もう一つは、やはり観光であるとか、そういうもの等のセットで、やはりこういうような航空ネットワークのあり方を考えていくという姿勢が大事なのではないかと思います。

その観点からすると、もう一点関連する話としては、先ほどもちょっとお話がありましたけれども、やはり少なくとも国交省の中では、他の局との連携、やはり航空ネットワークというのは鉄道とか道路とか、そういうものとのセットで需要が決まってくるので、なかなか、むしろ航空局さんのほうは航空局の中でしかなか、外に口を出すというのは難しいのだと思いますけれども、だからこそ逆に多分こういう外部の、我々のような立場の者が少し他局との連携や、向こうがどうなっているのかという話をしておくというのも重要なことではないかと思います。

最後に、これはもう少し抽象的な話ですが、やはり先ほどの小型化の話もそうなのですが、この分野はかなり技術革新がいろいろ進んできて、技術革新にあわせてビジネスモデルがかなり変わっていく産業、これからますますそういうことが、今予想していないようなことがいろいろ起こる産業だと思いますので、そういう変化にわりと柔軟に合わせて、いろいろな政策だとかルールだとか、そういうものは変えていけるような仕組みを最初からどこかにビルトインしていくということが大事だと思うので、何かそうい

う変化に合わせてうまく対応できるような仕掛けをビルトインするというのも、中長期的には考えていく必要があるかなと思います。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

続きまして、竹内さん、大橋さん、坂本さんの順でお願いしたいと思います。

どうぞ。

【竹内部会長代理】 ありがとうございます。最後のほうで、少し発言しようかと思っ
ていましたが、家田先生からお勧めいただきましたので。

今後、ここの部会で議論すべき論点が幾つかあるのかなと思ひまして、それを中心にお話を幾つか申し上げたいと思います。1つは、これまで非常に多額の資金をつくって形成されてきた地方の空港をどうやって生かすのか。1日1便しか飛ばないような状況だと余り活用されておらず困るわけですので、そこをもう少しこれから考えていく必要があるのだらうと思います。どうしても、地元の方々は羽田などへの直行便を求められるところがあります。ほんとうはハブ・アンド・スポークをどうするかは航空会社が考えるべきことではあるのですが、地方のハブに地方の空港から飛ぶということも考えるネットワーク編成も考えるべきではないでしょうか。これについては地元の方々の意識改革が必要で、それは航空局がやることではないのかもしれませんが、直行便が1便羽田に飛ぶよりは、例えば千歳とか福岡に3便飛ぶほうがまだいいのではないかと地域の方々に理解してもらおうとか、そういう工夫をするということを考えるなど、そういう地方空港の活用についての論点が必要ではないかということです。

2番目は、航空法が改正されて、規制緩和が進んでおよそ10年たったのですが、私の主観から言うと、一旦立ちどまってそれをフォローアップというか、冷静に全体を見て規制緩和がどうだったかということを見直すという、見直すというのはちょっと言葉が悪いですね、どうであったかということを見直し、おさらいをするといいますか……。

【家田部会長】 レビュー。

【竹内部会長代理】 レビュー、その言葉いいですね。そういうようなことをじっくりと考える機会がこれまであまりなかったのではないかと思います。もっと規制緩和ができるところがあるのではないか、あるいは逆にちょっとやり過ぎなところがあったのではないか。どちらもあると思うのです。そういうレビューをする時期に来ているのではないかという気がしております。

3番目は、特にLCC関係がそうですけれども、今はほんとうにどんどん新しい航空会社が入って、いけいけどんどの形になっていますけれども、今後はいずれ統合、撤退ということもありえるわけで、転ばぬ先の杖というか、そのときになって慌てないように、今からそういうことが起きたらどうなるだろうか、ということをやちゃんとシミュレーションしておいて、その場になって慌てないような、そういう体制づくりを既にしておく必要があるのではないかと思います。それが3番目です。

最後になります。今、柳川先生がおっしゃったことに関係あるのですが、やはり航空局だけでは大変ですが、ほかのモードとの連携ということですね。それから、国際競争力をつける以上は、やはり外国のお客さんが日本に来たくなるための、ほかのモードと協同して便利になっていなくてはならないということ、あるいは観光事業とのタイアップ。そういうところで何か航空局としてできることがあるのではないかと。ですから、そういう観光業界あるいはほかのモードとの協調、協力関係をどうするかということも考えていく価値があるのではないかと考えております。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

では、大橋さん、どうぞ。

【大橋委員】 どうもありがとうございます。

もう既に多くの委員がご指摘されたことを敷衍することになりますが、まずなかなか難しいなと思うのは、利便性の最大化ということが必ずしも効率的なネットワークの効率とはつながらないところだと思います。地方空港を生かすためには航空会社と空港との間で、ジョイントベンチャー的な、レベニュー・シェアリングみたいなことも試みとしてなされているかに伺いますけれど、そうした取り組みのうち成功事例をベスト・プラクティスとして広げていくような形で、どうやって効率的なネットワークと利便性をバランスよく追求していくのかというのは一つの大きな課題なのかなと思います。そうした中で、日本の国土の形というのがなかなかLCCにとっての最適な商圈と言えるのかどうかなかなか難しい問題かなと思っていて、ヨーロッパとか北アメリカにマッピングしてみると、おそらく日中韓ぐらいの航空の広がりでちょうど良いくらいなのかなと。そういうことを考えると、先ほどの、国内と国際を分ける意味とありましたけれど、LCCも積極的に外へ出ることができるような形でないと、国内だけでLCCが食べていくというのはなかなか厳しいかもしれないと思いました。

また、事後評価をするということは私も賛成で、当初始めた思惑どおりに政策がうまくいかなかったこともあるかもしれませんが、レビューをしてさらにいいものを将来に向けてつくり上げていくという意味では政策評価を行うことは重要なのかなど。それでいろんな観点からの政策に対する事後評価のあり方があると思うのですが、私個人が関心あるのは公租公課のあり方でありまして、例えば資料3の6ページに、航空機燃料税が平成25年まで3分の1になったとありますけれども、この3分の1になったというのが消費者の利便性に影響を与えたのかどうかという観点からもやっていけばいいのではないかと思います。

以上です。

【家田部会長】 坂本さん、どうぞ。その後、鎌田さん、どうぞ。

【坂本委員】 読売新聞の坂本です。

取材などを通して感じるのは、航空政策、航空行政について、多くの読者、視聴者、国民は、空港が多い、無駄な空港をたくさんつくったという印象を持っているということです。さまざまな検討問題があると思いますが、まず地方空港の活性化を観光面、地域振興などの観点から考えることが大切なのではないかと思います。

航空政策は、これまで業者行政、事業者優先で考えられてきた側面があるのは否めないと思います。航空問題の検討に当たっては、利用者の利便性向上という視点が重要です。羽田の国際化、LCC参入などを通じて、利用者もそうしたことを実感できるようになってきている。目に見えて料金が下がる、サービスが拡大するということです。航空需要が増える、航空を取り巻く環境が変わっているという意識が以前に比べて強まっているのではないかと思います。利用者の利便性向上という課題を具体的にどうとらえていくか。そこをもう一度考えなければならないと思います。

今回、新たに基本政策部会という形で衣がえしたわけです。国交省や航空局の各部署で個別の検討委員会を設置して、特定のテーマについて検討、結論を出すという作業が行われていますが、基本政策部会は、それとは別に中長期的なテーマを取り上げ、議論を積み上げていくことが大切ではないかと思います。

例えば、LCCについては、まだ始まったばかりですから評価を下すのは難しいかもしれませんが、資料では、新規の航空需要が上がっている現状が説明されています。ところがこの1カ月でも、問題も出てきている。そういうものをきちんと把握する必要があると思います。具体的に言うと、多頻度で機材を回すわけですから、予定時間に成田に戻ってこ

られない、欠航しているケースが指摘されています。この背景には、成田空港の使用時間制限がある。時間制限については、過去の経緯があり、航空政策ではタブーになっている。ここは手をつけられないと考えがちです。しかし、成田空港、地元もかつてに比べて大分意識も変わっている面があります。成田の発着枠が増えたこともしかりだと思います。つまり、従来ならタブー視されたり、あまり触れなかつたりした問題についても、もう一度検討の余地はないのか、可能性はないのかを探る姿勢が非常に大事だと思います。

羽田空港の拡張に関しても同様です。首都圏の空港容量を拡大することは重要な問題だと思います。ではどうやって実現するか。滑走路を新たに作るのは事実上かなり難しい。東京の都心上空を飛ぶことで容量を拡大する手もあると思いますが、それは飛べないと言う。管制部長から答弁がありました。極めて難しいということです。現状では、その通りだと思いますが、これについても検討する余地はないのか。海外の事例なども参考にし、何か調整する余地はないのかどうか。そうした可能性を探ることもこれから大事になってくるのではないかと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

鎌田さん、どうぞ。

【鎌田委員】 淑徳大学の鎌田です。

私のほうから2点ほどございまして、ちょっと外れた議論になるかもしれないのですが、空港のところでお話を伺っていると、数の議論はよく出てくるのですが、数の議論をしていくのか質の議論をしていくのかというところは、結構問題になるのかなと思います。例えば、空港自体は派生需要、つまりついでに需要されているところですので、やはり本源的な需要の部分とのつながりというのは大事だと思います。その点で言えば、加藤先生のご意見に私は賛成でして、やはり観光イコール活性化とすぐ出てくるんですけども、私も観光を研究している端くれとして申し上げますと、観光でほんとうに活性化されるんですかというところは実はよくわかっていないということと、ほんとうに地域に人を呼んで来てそれでいいのかというところですね。行きたくもないところに人を呼んでもしょうがないわけで。そういうことを言ったら失礼ですけども。

そのときに、やはり本源的な需要の部分はどうあるのかというところで、やはり空港、航空というところがつながってくると思います。そのときに、ただ人を呼べばいいということではなくて、どういう人を呼べればいいのかということは非常に重要で、言ってしまえば支払い意思額が高くてたくさんお金を落としてくれる人を呼んだほうが、たくさん財布

のひもがかたい人を呼ぶよりはずっと効率的ですし、ということを考えていくときに、やはりどういう人が利用しているのかということを見つめていくということが大事なのかなと思います。例えば、先ほどから議論になっている資料2の19ページの国内航空旅客輸送の動向のところですが、こちらは数はわかるのですけれども、利用目的ですね、仕事なのか観光なのかというところがちょっと不明であるというところで、やはりそれは、もちろんごらんになっているとは思いますが、見たほうがいいのかと思います。

これは私の勝手な考えというか、思いついたことですので、ほんとうにそれがそうなのかというのはわからないのですが、景気がいいのにもかかわらず旅客需要が減っているということで、いろいろなご意見があったのですが、例えば、情報通信の普及によって会議をわざわざどこか1カ所に集まってやらなくてもいいとか、メールで済むとかですね、そういう時代になってきているという影響も少なからずあるのではないかと思います、やはり利用者の実態ですね、単なる仕事需要の人というの、どういう予定で行っているのかとかそこまでフォローしないと、単に仕事だから、観光だから、帰省だからというふうに見ていると、つかみ切れないところが出てくるのかと思います。その意味で言うと、LCCもどういう人が利用しているのかという意味で言うと、ほんとうに新規需要創出につながっているのかどうかとか、そういったところをきちんとまず見ていく必要があるのかと思いました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

続けて、山本さん、木場さんというふうにしましょう。

【山本委員】 私、以前、混雑飛行場のスロット配分の制度化をしたときに、若干相談を受けたということがございますが、それ以来あまりこの分野の勉強をしておりませんので、今日はほんとうに基本的なことを教えていただいて、大変感謝しております。

スロット配分のあたりの問題は多分次回出てくることだと思いますので、その点はおきまして、漠然とした感想と、極めて細かい質問になってしまうのですが、一つ漠然とした感想といたしましては、先ほどから利用者利便の向上が一つ出てきているのですが、今、伺ってみましても、利用者といってもいろいろなタイプの利用者がいますので、どのようなタイプの利用者の利便が向上し、あるいはもちろんそれを全部満たすことができれば、そんな検討をする必要はないわけですが、逆にどのようなタイプの利用者の利便はなお向上されていないのか。あるいは、今後どのようなタイプの利用者を想定してその利便を向

上していく、あるいは潜在的な利用者を想定してその利便を向上していくのが必要なのかといったあたりを考えていかなければいけないのかなと思いました。

それから非常に細かい質問ですが、先ほど、一番最後のところで、技術基準について、若干国際的なルールから比べても厳し過ぎるルールあるいは運用があったということをお伺いしたのですが、これはどういったところに原因があったのかということをお伺いしたい。ただ、全然見直しが何となく行われなかった結果そうなったということなのか、どのあたりに原因があったのかということをお伺いしたいと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

木場さん、どうぞ。

【木場委員】 木場でございます。ありがとうございます。

私のほうからは、やはり専門家ではございませんので、ユーザーの目線で今回も会議に出させていただこうと思うのですが、会を進めるに当たってお願いしたいことを前半、後半は感想を軽く申し上げたいと思います。

まず、いろいろと資料を拝見していて、かなり数字が出て来ました。例えば発着回数何十万回などは、正直素人にはその回数が意味するものというのがあまりよくわかりません。計画どおり、二、三年前から比べて1.5倍を目標にして、そこに届きそうなことは素晴らしいことだとは思いますが、では、発着回数が増えたことによって、デメリットとか課題というのはないのかなということも感じたりします。また、先ほど加藤先生がおっしゃったように、今後の会議では私ども素人でも判断できるような材料として、データですとか諸外国ではこうだけれども日本ではこうとか、もう少し見る視点をいただけるような資料をいただくとありがたいと感じております。

先ほど出てきたのですが、集中改革のところで航空燃料課税という言葉が出てきたのですが、正直、あまり私たちユーザーはこの言葉に触れることがなくて、ちょっと伺ったところ知らない間に乗客は航空券の中から数%が徴収されているというようなことでございます。なじみのないことがぼんと出てきて、それがこの3年間の間は緊急的に軽減されているという説明なのですが、では、この3年間が終わったらもう軽減する必要がないのかとか、どのくらいいったら、航空会社も、体力を回復して、必要なくなるのか。どのくらいというレベルも、ここまで達したらこれはもう軽減する必要がないんですよとか、私たちはいつまで払い続けるのかとか、この数字は適正かとか、ちょっとそのあたりが、わからなくないところがございますので、より丁寧に今後のご説明をお願いしたいと思います。

感想めいたこととなりますが、私も非常に羽田には恩恵を受けておりまして、自宅からリムジンバスで20分くらいで空港についてしまうというすごく便利のいいところに住んでいるものですから、韓国あたりは福岡や沖縄に行くより時間的には近いなという感覚で仕事や旅行をさせていただいております。観光、観光という話も幾つか出てきたのですが、私も観光庁の審議会にもおりますけれども、旅をするよう国に言われますけれども、実際問題、私たちが旅に出るためには、まず時間的なゆとりと経済的なゆとり、両者ないと行けませんよね。特に時間的な部分では、ここ何十年も有給休暇の消化率というのは非常に低くて、半分ぐらいしかとっていないのではないかと思います。あと、経済的ゆとりという部分では、先ほど藻谷先生もLCCはもしかしたらこれまで飛行機に乗ってない人が乗り出したのではないかというような、潜在的な需要を掘り起こしたのではないかというお話がありましたが、航空会社は、料金の部分では十数個もの様々な割引を出していて、努力はされているなというところは非常に評価したいと申し上げたいと思います。例えば海外から外国人の方を呼んだときに、たとえ航空の部分だけ頑張っている、その後さて新幹線乗りましょう、高速鉄道を使いましょうというときに、周遊券的なものを調べましたら、のぞみには乗ってはいけないとかそういうのもあるのですよね。ひかりとかこだまとかには乗ってもいいけど、目の前で1時間に1本か2本しかないこだまに乗れというのも……。

【家田部会長】 時間が、時間がきつくなって。

【木場委員】 長かったですか。

【家田部会長】 鉄道政策はまた別のときに。

【木場委員】 わかりました。

そういう意味では、大変、運賃割引的には評価していますというところで、今日は終わらせていただきます。

失礼しました。

【家田部会長】 ありがとうございます。

では、富川さん、どうぞ。

【富川委員】 今日は普段触れない分野の勉強をさせていただきありがとうございました。LCCに関しては、ヨーロッパでその割合が35%まで増える一方、レガシーキャリアの需要を食っていないというエビデンスを教えていただければ思っております。LCCによる新規需要が日本で起これば非常に望ましいことだと思います。

我々、ショッピングセンターやオフィスビル等施設運営を行っている不動産ディベロッパーですが、今日のご説明の中にありました、空港の的確な管理を通じた空港利用者の利便性・満足度の向上という観点で、数年来の空港改革の中で、果たしてどれぐらい空港の施設が改善されてきたのかをぜひ着目したい。あるいは、今後どれぐらい拡張のポテンシャルがあるのか見ていくべきです。JRの駅が、駅ナカ開発によりすばらしい施設に変わったということを考えますと、まだまだ空港施設というのは、特に首都圏や関西圏の場合は相当なポテンシャルがあると考えられます。

一方、地方空港に関しましては、よく藻谷先生が指摘される場所ですが、空港だけの問題ではなくて、地方の都市経済や住民の生活と一体になった地域全体を考慮したまちづくりの問題として考えるべきです。一生懸命、空港単体を改革しても、街全体が衰退しているということではどうしようもないので、その都市のまちづくりと一体となった空港施設や公共交通のあり方を検証していかなければならないと思います。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

一通りご発言いただいたかと思います。よろしいですね。

逐一、全部答えていただくのとちょっときついと思うのですが、まとめてお答えいただくと思うのですが、その前に、ちょっと私からも幾つか感想を申し上げたいと思います。

まず第一は、フォローアップということなので、ここまでやってきた大局的な政策の動向、あるいは施策の具体化の効果をはっきりさせよう。それは極力サイエンティフィックな分析に基づいて、データに基づいてやっていくのは当たり前ですね。だけど同時に、日本人というのはどうもそういう傾向があるのだけれど、何かこれがトレンドだというのをぶわーっとやって、その副作用のことはそのときには何も議論しないで、副作用がどーんと起きたときに初めておっとっととかいって、こういうことばかりなんですよね。これは別に航空のことを言っているわけではなくて、いろいろな分野がそうなのです。だから、このフォローアップのときにも、いろいろなご注意を今日いただきましたけれども、副作用的なことはないのかなという視点でのチェックをしていくというのが、なかなか非常に重要だと思っております。そういう意味でのレビューをしていくというのが、今日、大局的に言うと、皆さんのほぼ共通しておっしゃったことではないか。これが1点目でございます。

2点目ですが、これは木場さんがおっしゃったようなところに共感してしまっていて、年間に40万回とか言われても、計算してみると、24時間で毎日365日で平たく計算すると、1時間当たり46回なんですよ、離発着が。ということは、離と着を半分にすると20回とか30回でしょう、ということは、2分に1回とか、そんなオーダーなんですよ、3分に1回とか。ということは、地下鉄の頻度と同じくらいです。そうなった途端に木場さん、よくわかるでしょう。

【木場委員】 はい、そうですね。そこまでかみ砕いて言ってくれないと。

【家田部会長】 という感覚は重要ですよ。つまり何を言いたいかということ、途中でなたかもおっしゃったかと思うのだけど、どうも航空の政策というのが、何と、戦後日本が飛行機をつくるのをやめろと言われてしまったせいもあって、フォローアップとか、要するについていくというので目いっぱい。それからニーズに合わせるというのに目いっぱいというところがあって、どうも世界の動向に敏感ではあるのだけれど、それからまた空港整備と業界のテークケアという面はあるのだけれども、ユーザーというものに対してもうちょっと目を向けて、ユーザーの視点に立って行政をやっていくという、少なくとも航空行政についてはそういう切り口というのはもっと強化してもいいのではないかという感じはしました。それが木場さんにご発言されたことに端的にあらわれている感じがいたしました。

そんなふうにと考えると、ついこの間もある空港から、台風が近づいている中を東京に帰ってきたのですけれども、これは青い色をしたほうの飛行機会社ですけれども、ことごとく欠航の中で、ある1便だけ動いたんですよ。それはエア・ドゥと共同運航のフライトで、エアクラフトはエア・ドゥ側のものなのですが。それだけ、いやいやいやいや、と着陸してしまって、事なきを得て、ラッキーだったのですが、逆にまた、その出発のほうの空港はキャンセルに次ぐキャンセルで、自分が乗ったものの前も後ろも全部羽田行きなのだけれどキャンセルで、大混乱です。僕がラッキーだったからよかったと思うのではなくて、一体どうなっているのかなと。それでいろいろ教えていただいたら、航空局でもエアラインごとの欠航率やそういうものを統計をとって表現されていらっしゃるのですが、そこにいみじくも、これは路線によって特性が違いますから単純な比較はできませんとか書いてあって、比較できるようにしろよと。つまり、ユーザーの目に立ったときに、サービス水準はいかなものなのかとか、それが利便性みたいなサービス水準もあるし、今申し上げたようなアベイラビリティみたいな面でのサービス水準もあるし、そういう面からのフ

レーバーをつけていくというのは、まだあまり弱かったのではないかという感想を持った次第です。それが2点目。

最後、もう1点だけ申し上げると、何人かの方が、やはり飛行機のことだけ考えるのではなくて、他の交通モードとの連絡性とか統合性を考えるべきであると。あるいは空間的な意味で、羽田と成田というのがどういうふうにあるべきかを考えるべきだと。横田というご発言もございましたけれども。そういう連携性、統合性のことをおっしゃったわけなんですけれども。実を言うと、世界の空港の中で、空港へのアクセスを軌道系で初めてつくったのは、ほぼ羽田空港の東京モノレールと言っていいですね。それは、日本は世界に先駆けてそういうことができたんです。今は日本の空港は、大きいところについてはそういうものでアクセスするのが標準形になっているし、外国もそうなりつつありますけれども。あれは日本のオリジナルのわざだったですよ。では今、日本の航空行政が何かオリジナルのわざを、どんな工夫を世界に打ち出すことができるかという視点も考えなければいけないし、そう考えると、この世界最大級の首都圏で幾つかの空港と幾つかの交通モードをどういうふうが一番具合よく使っていくのかというあたりは、やはり重要課題ではないかななんて思いますね。首都圏に限定する必要はないのですが、大都市圏での多数の交通モードと航空がどのような連絡関係を政策として持つべきかなどというのも議論すべき課題ではないかと思った次第でございます。

皆さんの発言に便乗して、私も1つ2つ申し上げさせていただきます。

それでは、では局長からまとめてご返事いただくということにしましょうか。

【航空局長】 今日はいろいろと幅広くご意見をいただきまして、今後の私どもの検討に移らせていただきたいと思います。とっております。

最後、かなり部会長がまとめていただきましたけれども、私どもも非常に同じような問題意識というものを持って、この基本政策部会に臨んでいるということでございます。そういう意味では、本日は、最初のイントロダクションみたいなものなので、あまり中身の深い分析を加えた資料というものがお出しできておりませんが、今後はやはり、少しまさに政策の効果、あるいは単純にその数字が実際にはどういうことを意味しているのかということについて、もう少し分析を加えたデータなども出ささせていただきながら、ご議論をしていただければと思っております。そういう意味では、今回の基本政策部会がスタートしたというのは、これまでの政策というものをレビューするということが一つ大きな目的でありますし、それから今後、私どもの政策というのを利用者目線でどういうふう

に考えていけばいいのかというのが、もう一つの大きな目的でございますので、まさに今ご指摘いただいたようなことに沿って、ご議論をいただければと思っている次第です。

その中でも特に、他のモードとの関係、あるいは都市政策だとか、地方の地域政策といえますか、そういう他の政策との連関といえますか、そういうものは非常に重要な点だと思いますし、我々、意を用いてまいりたいと思っております。

どうもありがとうございました。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

局長からご発言いただいたので、ほかの課長さんたちはよろしいですか。

委員の側から重ねてご発言はございますか。よろしいですか。

それでは、大体こんなところにしましょうか。1回目ですので、ぼわんとした議論が多かったと思うのですが、2回目以降の議論の論点が少し見えてきたような気もいたします。今後ともどうぞご協力のほどをお願いしたいと思います。

それでは、私の司会は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。

それでは、事務局から連絡事項をお伝えいたします。

本日の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。

また、次回開催日時につきましては、改めて事務局からご連絡させていただきます。

なお、今後の議題につきましてご意見がございましたら、随時、事務局までご連絡いただければと存じます。

それでは、最後に若井国土交通大臣政務官から閉会の挨拶を申し上げます。

若井政務官、よろしく申し上げます。

【若井政務官】 国土交通大臣政務官の若井康彦でございます。

本日は、ほんとうに長い時間にわたりまして活発なご議論を賜りましたことを心から感謝を申し上げます。第1回目の本日は、これまでの航空政策のフォローアップの第1回ということで、オープンスカイの問題、首都圏空港の問題、あるいはLCC等新規航空会社参入等、これらによりまして、ユーザーへのどんなインパクトがあったかというようなことについて、大変に多岐にわたりましてご議論をいただきました。

次回以降も、委員の皆様方の活発なご議論をいただきたいとお願いを申し上げる次第です。引き続き、今後のご協力をお願い申し上げまして、私の閉会の挨拶とさせていただきます。

ます。

本日はありがとうございました。

【事務局】 ありがとうございます。

それでは、本日の部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した。

— 了 —