

## 第7回交通政策審議会航空分科会基本政策部会

平成25年5月31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】 それでは定刻を若干過ぎておりますけれども、ただいまから第7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。

私は事務局を務めさせていただいております航空局航空戦略課の指田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本部会の議事につきましてご案内いたします。議事につきましては、原則として報道関係者の皆様方に限り、公開とさせていただいております。その上で、議事録につきましては、内容について委員の皆様にご確認をいただいて、その後に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、ご了承願います。

それから、恐れ入りますが、報道関係者の方々におかれましては、これ以降の写真撮影はご遠慮いただきますようお願いいたします。

続きまして、お手元にお配りしております資料の確認をお願いしたく存じます。まず、一番最初に議事次第がありまして、その次に委員名簿、配席図、そしてその次に説明資料として「中間とりまとめに向けた論点整理について」と題した資料、そして最後に参考資料として前回、第6回基本政策部会でお配りした資料「公租公課のあり方及び地方航空ネットワークの維持方策について」をお配りしております。ご確認をいただきまして、資料の不足などございましたら、事務局にお申しつけをいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

なお、卓上のマイク的使用方法についてご案内いたします。申しわけございませんが、お二人様で1台のご使用となっております。ご不便でございますが、ご了承いただきたいと思います。使用方法でございますけれども、ボタンを押していただきますと、マイクに赤いランプがつかますので、お話をいただければと思います。終わりましたら、もう一度

ボタンを押していただきますと、電源が切れますので、そのようにお願いをいたしたく存じます。

また、本日のご出席の皆様におかれましては、時間の関係上、お手元の配席図にてご紹介にかえさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以後の進行は家田部会長にお願いしたいと思っております。家田部会長、どうぞよろしくお願いいたします。

**【家田部会長】** はい。皆さん、大変暑くなってきましたけれども、お集まりいただきましてありがとうございます。第7回の基本政策部会を開催させていただきます。

皆さんの議論へのご貢献のおかげでだんだん論点の柱立てができてきたわけですが、今日は公租公課のあり方、それから地方航空ネットワークの維持方策、それからその他の課題といったような3つの大分けで議論していただこうと思っております。

結構どれも重要な課題ですので、じっくりとやりたいところなのですが、18時には終わろうということになっておりますので、大変恐縮ですが、私の手元にいただいておりますタイムスケジュールを進めて、その時間の範囲でいろいろなご意見をなるべく言うていただくというふうに運用させていただきます。よろしくご協力のほどをお願いいたします。

それでは、早速ですが、まず、公租公課のあり方について海谷航空戦略課長さんに説明をいただきます。お願いいたします。

**【航空戦略課長】** それでは、説明資料のまず2ページをごらんいただきたいと思っております。公租公課の部分からご説明したいと思っております。

2ページ目の論点整理①でございます。これまでの委員からの主なご指摘ということで、一番最初の文に、公租公課の全体水準について、特に欧米と比べると、必ずしも高いということはないのだけれども、これまで空港が上下分離で経営されていたことなどと相まって、航空会社の負担部分が多いところが競争力の阻害等につながっているのではないかというご議論がございました。そこが一つ、この議論をする上での根本的な部分かと思っております。この部分を中心に、水準の議論、それから誰がどう負担するのかという議論、それぞれに分けて、①、②、③ということでお示ししているところでございます。

まず1点目としまして、この水準論でございますけれども、ここのご指摘の1つ目で、国際競争力が発揮できないということが言われていることについて、結論を出すことが必要だということがございます。これにつきましては検討の方向性の1番目でございますけれども、集中改革期間における緊急的支援、これは航空機燃料税の軽減措置のことでござ

いますけれども、これが一定程度貢献しているという状況の中で強化されつつある競争力を確固としたものとする環境整備が必要なのではないかということをお示ししているところでございます。

また上に戻りまして、主なご指摘の一番下の文でございますけれども、事業者の国際競争力の強化に限らず、その他の目的の観点も含めて議論すべきではないかというご指摘がございました。これにつきましては、下の検討の方向性の2つ目でございますけれども、競争力の議論のほかに、この緊急的支援が始まった後の国内航空ネットワークの状況からしますと、路線の削減にはある程度歯止めがかかってきているのではないかということで、この緊急的支援措置が他の支援措置と相まって国内航空ネットワークの維持の観点からも機能してきたと言えるのではないか。また、今後、ネットワークの回復の観点からの機能も期待されるのではないかということをお示ししているところでございます。また、そういうことを通じて空港経営の安定化等にも資するのではないかということを書かせていただいているところでございます。

また、上に戻りまして委員からの主なご指摘の真ん中の文でございますけれども、空港が概成した中、投資需要の低減に応じた引き下げが妥当というようなご意見がございました。これについては、検討の方向性の3番目以降でございますけれども、概成した中においても、空港施設の更新等に必要な歳入は確保する必要があるということと言えるだろうということでございます。ただ、その歳入と上のほうの国際競争力を確固としたものにする。それから地方ネットワークのことをどれだけ考えていくかという、これとのバランスを考えながら、今後の歳入の水準は検討していくべきではないかということを書かせていただいているところでございます。

この場合、そういうことを勘案して、何らかの追加的な負担軽減を講じる場合には、歳入の水準に大きく影響しない仕組みにすべきではないかということを書かせていただいているところでございます。

次のページをおめくりいただきまして、論点整理の②公租公課体系のあり方というところでございます。これは誰が負担するかという議論に近いところかと思えます。委員からの主なご指摘といたしまして、一番上の文でございますけれども、航空会社が公租公課を負担している部分大きい点について、税金に関しては欧米では航空旅客税の形で徴収しているけれども、なかなか現実には難しいのではないかということ等々のご指摘がございました。

これにつきましては、検討の方向性の1番目でお示ししておりますけれども、これに関しては諸課題の検討がまだいろいろ必要であろうかと思えます。消費税との関係から二重課税になるのではないかと、そもそも税率をどう設定すべきなのかとか、その他譲与税の関係でございますとか、いろいろ議論をして細かく整理する必要があるだろうということで、これについては将来的な検討項目かということを書かせていただいております。

ご指摘の2番目の文でございますけれども、額の定め方について、特に航行援助施設利用料の点で議論になったところでございますが、国際、国内の差異を是正していくことについても時間をかけて検討する必要があるのではないかとご指摘がございました。

これにつきましては、下から2つ目でありますが、航行援助施設利用料については、国際、国内のバランスも含め、受益と負担のあり方について中期的に検討すべきではないかということを書かせていただいております。

先ほど説明を飛ばしてしまいましたけれども、航空会社が負担している部分が大きいという点に関しまして、税金については将来的な検討項目ではないかということをお示ししているところでございますけれども、着陸料につきましては空港経営改革によりまして、空港経営が上下一体ということになりますと、空港の経営効率化、あるいは旅客施設利用料と着陸料を徴収する主体が一体化することにより、バランスの適正化を図れるということで、こういった着陸料の偏重が是正されるのではないかとご示しているところでございます。

それから、いろいろ海外との比較等に関しまして、公租公課の水準の体系や水準の見える化を図る必要があるのではないかとご指摘がございました。

これについては、下のところで随時情報提供を推進していくべきではないかということをお示ししております。先般お示したような、空港1回当たりの利用料金の比較というようなアプローチもございます。いろいろな料金をいろいろなところで加えていますので、さまざまな面からのアプローチが必要かと思えます。この点についても、今後いろいろと検討したいと思えますし、また、いろいろ恒久的な措置、暫定的な措置が複雑になると、なかなかわかりにくい措置になってくるのではないかとご指摘も前回ございましたので、そういうものをむしろ整理してお示することになろうかと思っております。

次に4ページでございますが、これはどうやって負担するかというところに着目した議論でございます。前回、空港経営改革にまだ至らない空港に関しても、例えば、需要変動

のリスクを軽減するという観点から、機体の需要に応じた現在の着陸料の体系につきまして、一部、旅客の数に応じたような体系を導入することもあり得るのではないかとというような問題提起をさせていただきました。これについては、そういう考え方はよいのではないかとというようなご指摘、あるいは既存の体系も摩耗する滑走路の維持のためであれば違和感がないというようなご指摘、それから、旅客変動に応じた着陸料でもいいのだけれども、一方で旅客を増加させようというインセンティブにもなるものである点をどこまで重視するか考えることも必要ではないかというご指摘もいただいたところでございます。

これらについて、下で検討の方向性でまとめているところでございますけれども、現在の枠組みの中でも国内線の着陸料について一定の割合を旅客数に比例して徴収する体系とすることを検討することはどうかということで、前回の問題提起をお示ししておりますが、その中で旅客の増加へのインセンティブにも配慮した仕組みの検討が必要ではないかということもあわせて触れさせていただいております。これについては、いろいろな割合をどうするかという仕組みでありますとか、増加、減少の度合いに応じまして、キャップをかけるですとか、いろいろな議論があるかと思っておりますけれども、そういった検討が必要ではないかというようなことも書かせていただいております。

なお、これに関連いたしまして、現在の着陸料の考え方がどうなっているのかというご質問がございました。それについて5ページに参考資料としてつけさせていただいております。現在の着陸料の考え方は原則的には負担力主義で考えられているということでございます。これは重量が大きい航空機ほど、提供座席数が大きく、収益力が大きいので、応分の負担をしてもらうというもので、これを基本として着陸料の考え方がセットされたようでございます。これに合わせて、最大離陸重量が大きいほど、より長い滑走路延長が必要になったり、施設舗装の摩耗も大きくなることから、コスト回収主義との整合にも配慮しながら、現在の体系を設けてきたということでございます。いずれにしろ、基本的なところは負担力主義であったというところでございます。

そういたしますと、旅客数に応じた課金の考え方でございますけれども、負担力主義という観点からすれば、このような考え方もある程度整合性がとれているのではないかとということと、また、さらには上下一体型の空港運営における着陸料と旅客施設使用料の一体的な主体での徴収の実現に向けた経過的な措置としても適当ではないかということをお示ししているところでございます。

最後、もう1ページおめくりいただきますと、今申し上げました3つの軸とはまた別の

政策的な側面でございますけれども、これは繰り返しになりますが、国際競争力の強化だけではないその他のいろいろな目的もあるだろうというようなご指摘をいただきました。

これにつきましてはヒアリングなどで、国際旅客の誘致等に資する事業者へのインセンティブの付与が必要ではないか、あるいは地方がかかわる仕組みが必要ではないか、地方航空ネットワークの維持方策という観点からどう考えるべきか等々のご意見がございました。

これにつきましては、地方航空ネットワークの維持振興、あるいは観光立国推進のために、地方レベルでいろいろ創意工夫がなされている。国内で言いますと、以前ご紹介したような能登空港の関係ですとか、いろいろな取り組みがございます。例えば、地元で航空旅客の増加等に向けたいろいろな取り組みがある場合に、それをインセンティブとして何らかの措置を設けることができないかと、それを検討してはどうかということを書かせていただいているということでございます。公租公課のあり方につい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。それでは、この公租公課のあり方について大体30分くらいを目途としてご意見を賜りたいと思います。今日、最終的な結論というよりは、引き続き作業をしてもらう都合上、こういうところを調べてくださいとか、ここに書いてある方向性はちょっと違うのではないかとか、こうしたほうがよいとか、あるいはこういうところが抜けているとか、そういうどんな方向からでも結構ですので、ぜひ賜りたいと存じます。一問一答でやると時間が大変かかりますので、少し発言をためてから答えていただくことにしたいと思います。

どうぞ、どなたからでも結構です。では、加藤先生から行きましょうか。どうぞ、お願いいたします。

**【加藤委員】** 質問と意見なのですが、まず、最初の2ページの下から6行目で、よく言われている空港の配置的整備が終わったということが書かれています。例えば、空港別収支を試算したとき、メンバーの間で何をもって維持管理というのか、更新というのかという概念に対する認識が違ったのです。議論するときに話がすれ違ってきますので、具体的に更新はこのようなもので、維持はこのようなものと整理していただければ、皆さんにとって共通の土台ができると思います。

それから、次の3ページです。旅客負担の問題を将来的な検討項目と書いていただいています。私は実施されるかどうかは別として、検討することは非常に重要だと思っています。なぜなら、この制度は運賃の透明性につながってくるからです。日本の航空会社とし

ては運賃水準やその中身は秘密でしょうから、出てくることはないでしょう。けれども、アメリカの場合は少なくとも路線別に各社の総収入の10%がサンプルとして出ているわけです。だから、議論がやりやすい。日本はそれが無いものですから、結局、路線の収入もわからない。コストは別に要らないのですけれども、収入だけでも公表されると分析なども容易になります。

私が前回申し上げた透明性ですが、すぐにデータを開示するのは難しいかもしれませんが、将来少しずつでも開示していただければと希望しております。

【家田部会長】 ありがとうございます。続けて、いかがでしょうか。どうぞ。お願いします。

【金谷委員】 金谷でございます。3ページのところで、検討の方向性の2つ目の文で、空港経営改革との関連の記述がございますが、着陸料を考えると、空港経営改革等によって例えば、コンセッションに出されたような空港というのは運営権者によって着陸料というのをどこまでコントロールできるのか、その点と今回のこの着陸料の検討との関係をお尋ねしたいと思います。コントロール可能という前提で考えていくのか、あるいはそれが一定の何かしらの「たが」をはめるといような状況の中で着陸料を今回も検討していくのか、そのあたりの関係をご教授いただければと思います。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。加えていかがでしょうか。

【竹内部会長代理】 ご説明ありがとうございました。竹内です。

いろいろアイデアが出てきて、今後考えていく材料がそろってきたという気がします。その中で、さまざまな公租公課のあり方、例えば、着陸料などですけれども、やっぱり払う側はできれば払いたくないというような気持ちが当然あるわけで、だから、むしろ払いがあるような制度にするべきではないかと思えます。つまり、空港の利用に関して、たくさん払ってくれた航空会社はそれなりの何らかの便宜を図ってあげることができないかということです。払った方も相応の便益はやっぱり享受したいという気持ちがあるでしょうから。これは全く空想の話の領域ではありますけれども、たくさん払ってくれた航空会社には、非常に使いやすい空港の施設の場所を優先的に割り当てるとか、あるいは極端なことを言うと、スロット配分するときに、少しその点を加味してあげるとか、何でもいいのですけれども、何かそういう、払うインセンティブを持たせるような、そういう制度、仕組みを考えていくということも今後議論していきたいと考えているところでございます。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。上村委員。

【上村委員】 上村でございます。私は前回、欠席しましたので、話の流れが全部わかっていないところがあったら申しわけないのですが、公租公課に関して、いきなり負担軽減という題目になっていますが、今、加藤先生がおっしゃいましたようにまずはこれからどういう一定水準で環境整備をしていくのかということにかかる問題だと思います。この2ページでも、今までとは違って空港の配置的な整備が概成したというような書き方がしてあるわけですが、これからの整備水準はどのようなふうに必要なから、公租公課がどれくらい必要なのかということがなくて、まずどう軽減するかというところから始まるというのが私にはちょっとわかりません。いきなり軽減の話から入るのか。何のために公租公課をどの程度これからの整備水準に合わせて徴収しなくてはいけないかという議論がすでにされているならばもう一度教えていただきたいと思います。もう一つは、さはさりながら、やはりある程度低減していかなくてはならないという中で、3ページの検討の方向性として、これから空港経営改革で上下一体型の空港運営を図っていったら、その中で一体的徴収による旅客負担への移行を図ることにより、空港全体として考えていくということに対しては、方向性としてはそちらに行くのだろうとっております。以上です。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

では、私からも。公租公課というと難しいのだけれども、結局、料金みたいなものだから、いろいろな議論があり得るのです。今回のこの公租公課に関する検討はどこまでの枠組みの範囲で検討するかということをはっきりしておいたほうがいいですよ。やっぱり、いろいろな料金体系、あるいはこの公租公課と称するものも各分野ごとに歴史的な流れがあるから、今は現時点では変えられないけれども、今は変え得るとか、そのところを少し明確にしておいた上で、その範囲で今回、結構急ぎますから、答えを出すということかと思っております。

それから、参考のところに負担力主義とかコスト回収主義と書いてあるけれども、結局、簡単に言えば受益者、つまりこれを使って具合いいなと思っている人が当然払う。それから仮にメンテナンスみたいなものであれば、原因者が払う。受益者と原因者が払うのは当たり前だろうというのが原則だということと、そうは言ったって払い切れないものもあるし、そこが政策とすると、当たり前だということと政策というところをどういうふうにするかという、簡単に言えば、それだけの話ですね。私らエンジニアリングサイドからす

ると単純な話だということはあるのだけれども、なるべくすっきりと整理しましょうという感じは持ちますね。だから、上村先生がおっしゃったように、原理原則というか、根本の考え方ということは整理した上で、さあ、今回は何を着手するのかという、その前座のところは、前座とはいいいながらも極めて重要な前座になるので、認識論を少し盛り上げたほうがいいのかもしいかなと思います。

最後は、ちょっとこれは、私はむしろ質問に近くなるのですがけれども、どなたか経済系の方にお答えいただいてもいいし、あるいは事務局からのお答えでも結構なのですが、このエアラインが直接払うというスタイルのチャージと、それから旅客で言えば末端の利用者ですよね。貨物で言えば、荷主が払うのだろうけれども、要するに末端ユーザーが直接払うというものとあるわけですよね。それで、そのエアラインが払うものだって、結局末端ユーザーに振りかえられてしまうのだから、素直に考えると同じじゃないかなとも思うし、とはいうものの、はっきりこの額が末端に行きますというふうに言うことと、そのうち幾ら行っているかほんとうにはわからないという世界では、ちょっと様子が違いますよね。そこら辺、この理論というか、こういう公租公課、あるいは料金論のオーソドックスな考え方ではどういうふうに頭の整理をしたらいいのかお教えいただけたらありがたいです。私からは以上、2点ほどお話をさせていただきました。

加えてご発言の方はいらっしゃいませんか。よろしいですか。どうぞ、大橋先生。

**【大橋委員】** ありがとうございます。

まず、3ページ目の一番最後に公租公課の見える化というお話があって、極めて重要だと思います。それで、今回、資料でも配られていますけれども、前回議論した内容を踏まえると、この公租公課というのはどういう状況に我が国があるかということ、水準で言うと、外国と比べて突出して高いわけではない。まず、そういう話がデータから明らかになったのではないかと思います。逆に割合で言うと少ないぐらいなのですからけれども、それはユニットコストが高過ぎるから問題なのだというのが多分内容だったのではないかと思います。そういう意味で、そういうことがちょっとまだ一般によく知られていなくて、我が国は公租公課が高いというふうなことが結構イメージとして植えつけられてしまっているところがあるので、そういうところというのは、やっぱりしっかり事実に基づく情報提供というのを積極的に発信すべきだと思うし、認識の違いをはきちっと正していくのは事実関係として重要だなと思います。

先ほど部会長がおっしゃられたように、そもそも受益者負担なのだという考え方という

のはそうだと思っていて、受益者負担でありながら、なかなか負担し切れない場合には、負担力みたいな、要するに先ほどあった、どれほど負担できるかというところも加味しながら、二軸で考えていくということだと思います。それで、コストを料金に転嫁できれば、どちらに課したっていいではないかというか、そもそも今の状態でもいいのではないかということ、部会長がおっしゃられましたけれども、確かにその可能性はあります。基本的にこの問題は経済学でいうと、需要の価格弾力性というのですけれども、どれだけパスオンできるかというのは極めて需要家の弾力性に依存していて、航空産業が非常に競争が激しい状況であると、なかなかパスオンすることができないのではないかということだと理解しています。

需要全体が伸びていく局面だと、現状のままでいいのだと思うのですけれども、需要がだんだん沈みかけているような状況だと、リスク負担をどういうふうに持ち合うのかという話が極めて重要になってくると思っていまして、現在、航空会社がある意味全部のリスクを負担するような形で着陸料を支払っているものを多少消費者のほうにリスクをパスオンしていくのだというのが今回おっしゃられている点なのかなというふうに理解しています。

一点、ご質問なのですけれども、前回、ご説明いただいて私のほうがちょっと失念してしまっていて申しわけなのですけれども、4ページ目の検討の方向性の2点目に、今回、徴収する体系の方向性を検討するに当たって、国内の着陸料のみに限定して見るという記述だと思うのですけれども、ここはどうしてなのか、要するに国際も含めた形で見るのは時期尚早なのかどうかということもちょっとあわせて教えていただければと思います。以上です。

【家田部会長】       ありがとうございます。荒木委員、どうぞ。

【荒木委員】       ページで言うと3ページの下から2つ目の文のところ、航行援助施設利用料は中期的に検討すべきではないかというところがありますが、これは何で中期的なのでしょうかとというのが質問です。

そもそも今、ここまでのペーパーですと、着陸料にフォーカスが当たっているようなお話なのですけれども、航行援助施設利用料は1,200億円ぐらいで、全体としてのプールとしては大きいので、そもそもそれを中期的と整理された理由というのは、もしかしたら私が聞き逃していたのかもしれませんが、ご説明いただければと思います。よろしく願います。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかにはよろしいですか。どうぞ、柳川委員。

【柳川委員】 どうもありがとうございます。

1点目はこの全体の大きな方向性で、先ほど大橋委員から見える化という話があって、私もこの点、非常に重要だと思うのです。それで、見える化のところは先ほど大橋委員が海外との比較のところを実態ということをかなり強調されましたけれども、それももちろん非常に重要なところで、それに加えてこういう公租公課の話は、結局将来の方向性みたいなこともある程度きちっと見える化していただいたほうがいいのではないかと思います。もちろん、いろいろな不確実性もありますし、細かいことが全部決められるわけではないのですけれども、ここで書かれているような大きな方向性に関してはきちっとメッセージとして伝えていくということが重要だと思います。

そのときの大きなポイントはやっぱり受益と負担の関係ですね。その部分の話と、それから先ほど出てきた国際競争力の話と、もう一つは将来のこの日本のいろいろな長期的な整備の話も含めた少し長期的な視点の3つぐらいがあるのだと思うのですけれども、それぞれ、今の段階で全部決められない部分も随分あるのですが、そのあたりも踏まえて、今の公租公課の状況はどういう状況なのか、どういう方向性で持っていこうと思っているのかというあたりは、今のこのペーパーに十分書かれていると思うのですけれども、そのあたりをメッセージとして出していただくというのが非常に重要なことかなと思います。

その具体的な内容として、やっぱり先ほどのご発言もありましたけれども、3ページのところの上下一体型の空港運営の実現というところが今動いている将来的な方向性であり、これに合わせて、受益と負担の関係をどういうふうにしていくのかというところがやはり重要だと思いますので、できるだけこのいわゆるコンセッションも含めた空港運営の方向性にうまく乗っていくような仕組みをこれから考えていき、その一環として今の公租公課の低減があるのだということできず整理をしていただくのが一番すっきりした話かなと思います。

それで、先ほど家田先生からご質問があった点は非常に重要なポイントで、大橋先生がおっしゃったとおりなのですけれども、やはり結局のところはどちらにかけても、需要側と供給側の状況次第で、後でほかの価格の部分で調整されるわけなのです。だから、顧客に直接負担をさせれば、その部分で高くなり過ぎると思えば、航空会社側は料金を引き下げる形でそれを結果的に自分が引き受けるという形になるので、ほんとうに理論的に言えば、どちらにかけても実質的な負担は変わらないということになるというのが経済理論の

話なのですけれども、実態としてはやはり、そんなにスムーズに転嫁ができるのかという点があるので、そこの辺を少し考慮しないといけないと思いますが、理論的にはどちらにかけてもほんとうは一緒というのが一番、教科書的なお答えかなと思います。以上でございます。

**【家田部会長】** ありがとうございます。ほかにはよろしいですか。

ほんとうに、大橋先生がおっしゃったとおりだと思います。航空ではなくて、道路のほうでヒアリングをやっても、みんな自分が払っているのは高いとしか言わない。だけど、まともにいろいろなものを比較してみると、別に日本がトータルで見て高いわけではないのです。だから、よほど気をつけないといけなくて、国家たるものが何か意思決定してこれをどうしよう、こうしようというときには、国民にほんとうに国際的な水準から見てトータルでどうなのかということを知るようにして、その上の話をする必要がある。全く同感でございます。

それではここまでのご意見やご質問について、ご意見については逐一お答えいただく必要はないので、ご質問についてお答えください。それから、ご意見について事務局として違和感のあるものについてはぜひ反論していただいて、いい意見だなというのは特にコメントなしで結構ですので、お答えいただけたらと思います。

**【航空戦略課長】** まず、加藤先生のご質問にございました更新と維持管理の仕分けということでございます。参考資料29ページをごらんいただくとよろしいかと思います。こちらで空港施設の維持管理と既存空港の機能保持というようなものがございます。点検をして、何か壊れていればパッチ当てをすとか、若干細かい修繕をすとか、こういったものは維持管理の範疇で行っているということでございます。

これについては、例えば、国管理空港であれば、基本的には管理する国の負担で行っていますので、基本的には着陸料を原資としております。

一方で、右側の空港の機能保持では誘導路の改良というものがあります。滑走路でも同じことです。例えば、舗装を全く一から剥がしてしまったり、もう一回やり直すとか、誘導路ですと少し方向を変えてつけかえるとか、そういったものが更新改良に当たるということで、こちらのほうは主として航空機燃料税や一般財源を原資としている空港整備事業のほうに入っているということでございます。空港整備事業というと、空港をつくるとか、滑走路を1本増設するとか、延長するとか、それだけかというふうに捉えられがちですけれども、こういったものも空港整備事業に入っているということで、こちらに関しては、

国管理空港であれば、地方公共団体に一部負担もいただきながら行っていますし、地方管理空港であれば国が一部補助を出しながら行っているということでございます。あとは、管制機器の更新も、整備という範疇に入っているというところでございます。

それから、例の運賃の議論でございますけれども、アメリカがどういう実態になっているのか、また教えていただければと思いますけれども、おそらく競合路線であると、競合他社の戦略がある程度読めてくるというようなことなどもあって、なかなかエアライン的に厳しいところがあるのではないかという感じもします。そういうところについて、アメリカなどがどういう工夫をしているのかというような話もしわかりましたら、また教えていただければと思います。

それから、金谷委員のご質問で着陸料を運営権者がどの程度コントロールできるかということがございますが、これについては基本的にはコンセッションをやれば、今回審議中の法律によって、運営権者が着陸料をみずから設定するということになります。したがって、基本的には運営権者がみずからのコントロールでやっていくということになります。ただ、これについては今の空港法でも国以外が管理する空港については、着陸料について何か問題がある場合の変更命令の仕組みですとか、そういったものがございまして、コンセッションについても、基本方針、実施方針をもとにさまざまな契約をしていくということがございますので、そういうところで国として政策的にコントロールしていく、あるいは法令上コントロールしなければいけない部分があればやっていくということになるかと思っております。

それから、竹内先生のご指摘につきまして、おそらく会社管理空港のコンセッションであると、いろいろなバリエーションというものが出てくるのかもしれませんが、国管理空港では、なかなか難しいところもあるのかもしれませんが、その辺、どう柔軟化していくかというのは今後民間委託していく中でいろいろ議論されていく話かと思っております。

また、上村委員からご指摘がありました、いきなり負担軽減から始まっていて違和感があるということでございますが、さらなる負担軽減が必要なのかどうかというような議論がありましたので、まずその点から入らせていただいているということでございます。一方で、当然のことながら、必要な事業を根本的には受益者負担を基本としつつ行ってきたという状況の中でこれをどうしていくかという観点から、必要な歳入は確保する必要があるのではないかという議論もさせていただいています。要は、必要な事業は必要なものとして行っていくという中で、それと特にエアラインの負担に偏重しているというよ

うな観点から、むしろそれをどうしていくのかということで、負担軽減を議論していますので、その辺は水準の話と負担軽減の話が1対1でリンクしていないところがございます。ちょっとそこが混線しているのかもしれませんが、話の問題の整理としてはそういうことかと思えます。

部会長からご指摘があった点については、もう大橋先生と柳川先生からお話しいただいたとおりかと思えます。要は海外などとバランスその他を踏まえてどうしていくかということを経営的に考えていくということなのかと思えます。それから見える化の推進等については、きちんとしたものをやっていきたいと思っています。

大橋委員の国内に限るのはなぜかというようなご質問がございましたけれども、これは5ページの②のところにICAOポリシーというのがあります。基本的には着陸料はコスト回収主義が望ましいのではないかというようなことが書かれてあります。国際的な料金をとる場合にはこういう基本的な考え方がございますので、あまり各国ともそんなに変わっていないだろうと思えます。国内線についてはいろいろなとり方をしている国もありますので、そういう意味で、もしこういう措置を行う場合、まず国内線をどうやっていくかということが重要かということでございます。

それから、荒木委員から航行援助施設利用料がなぜ中期的かというご質問がございましたが、これも国内、国際のバランスをどう精査していくかということで、海外との交渉などのプロセスを経て考える必要がありますので、もう少し中期的に結論を出すような話かと思えます。

以上でございます。

**【家田部会長】** ありがとうございます。重ねてご発言がございましたでしょうか。

よろしいですか。それでは、恐縮ですけれども、一つ目の話題はひとまずここで終わりにしまして、次の話題に入って、また、後ろで余裕ができましたら全体でというふうにしたいと思えます。

2つ目の話題である地方航空ネットワークの維持方策について、また、ご説明をお願いいたします。

**【航空戦略課長】** それでは、説明資料の8ページをごらんいただきたいと思えます。論点整理の①-1でございますが、総論的にはさまざまなここにあるようなご指摘をいただきました。また、ヒアリングで屋井先生から日本の地方航空は需要が多くても廃止される路線が多いという意味で、若干特殊性があるのではないかというようなご指摘などもい

いただきました。

検討の方向性ということですが、ここは総論ということで、一般論的なことを書いてございますけれども、需給調整規制の撤廃後、地方航空ネットワークの維持は航空会社の企業努力に負うところが大きかった。しかしながら、本邦航空会社を取り巻く環境が非常に劇的に変化しているという中で、そこに限界が来つつあるのではないかということ、そういう問題意識のもとで収益性が低いものの地域にとって必要な路線を支える仕組みというものについて改めて検討することが必要ではないかということを書いてございます。

さらに、9ページに行きますと、先ほどのヒアリングでのご意見等にございましたけれども、過去に撤退があった路線でも例えば、コストを縮減するとか、機材を小型化するとか、そういったことによって収益ベースに乗る可能性がある路線も少なからず存在するものと考えられるということから、むしろそういったものを再開するような動きがあれば、後押しするような仕組みも必要ではないかということと、離島については、人の往来や物資の流通に要する費用が他の地域に比してどうしても多額になってしまうということがあるので、その低廉化という観点からいろいろな施策の一層の充実、活用を図っていくべきではないかという、総論的なことを述べさせていただきます。

各論については10ページ以下、論点整理②、③、④、⑤でお示ししているところでございます。10ページでございますけれども、離島運航費の補助のあり方についてということでお示ししております。これについては参考資料の48ページを再度ご参照いただければと思います。主なご指摘としましては、同一離島からの路線でも行政ニーズに資する路線ですとか、生活ニーズに資する路線ですとか、性格が異なる路線があるのではないかというご指摘もありました。それから、アメリカのEASの制度については地理的状況の違いですとか、代替交通機関の有無ですとか、航空サービスを取り巻く環境が我が国と大きく違うのではないかというご指摘などもございました。

そういったご指摘なども踏まえて、下の検討の方向性ということでまとめさせていただいているところでございますけれども、一番目のご指摘に沿った部分は1つ目から3つ目になります。離島航空路線の補助については、現在、最も日常拠点性がある路線についてのみ、その損失額を補てんするというようになっておりますけれども、それが地域実態に対応していなかったりですとか、必ずしも損失額を十分補てんできる仕組みとなっていないのではないかという問題意識を述べさせていただいた上で、仮に現在、対象とならない路線であっても、離島並みに生活ニーズその他、地域の活動にとって必要不可欠と言える

ような路線があるということなのであれば、支援の必要性を考えていくべきではないかということを書かせていただいております。これは離島内の話もそうなのですが、ここに例えばと明示してありますとおり、同一の離島からの路線でも必ずしも一島一路線に限定せず、場合により複数の路線を認めることも必要ではないかというようなことも記述させていただいております。

それから、海外の制度との関係でいいますと、アメリカのEASですとか、あるいは欧州のPSOの補助制度につきましては、かなり需要の低い路線について運航費補助が行われているということ、また、アメリカのEASについては近接ハブへの路線を確保するものであるということなどを考えると、広く地方路線を支援するという制度よりも、極めて離島路線的な生活必需的であり、かつ、需要の低い路線を補助するようなものに準じたものとして捉えるべきではないかというようなことを触れさせていただいております。

さらに、1ページめくっていただきますと、そのEASですとか、一部のPSOで、一定の利益を許容して公開入札を行うという方式がありますけれども、裾野の広いアメリカでも一社応札が多くて、実際に機能していないのではないか等々の懸念があるということ、効率の運航のインセンティブを補助金に付与するという方式が適当ではないかということを書かせていただいているところでございます。

1ページおめくりいただきまして、12ページになります。ただいま、離島の運航費補助制度のあり方についてということで書かせていただきましたが、若干、それにプラスアルファする部分を除いた地方路線に対する支援のあり方について、委員からの主なご指摘としましては、地域的な課題であるので地元の創意工夫により地方が主体的に考えるべきで、それを国が促すという仕組みがよいのではないかというご意見をいただきました。また、国が一方的に路線を選別するというアメリカ型のようなEASやPSOのような仕組みではなくて、むしろアメリカのSCASDPのような地域が何かを始める際に後押しする仕組みが好ましいのではないかというようなご意見などもございました。

検討の方向性としては、基本的にそのような観点を踏まえながら、SCASDP的な制度も参考になるのではないかというようなことを書かせていただいているところでございます。

それから1枚おめくりいただきまして、13ページになります。その他の維持方策というところでございますけれども、これにつきましては公租公課のさまざまな観点の中で、地方航空ネットワークの維持方策としての観点から中小型機に対応した体系を一部導入す

るようなことをいろいろ考えるべきではないかというようなことを書かせていただいております。

1枚おめくりいただきますと、最後ですが、地域航空会社の機材の老朽化への対応についてということですが、先般参考資料の52ページに機材の代替についてさまざまな問題があるということを示し上げてさせていただきました。これにつきましては参考資料の54ページに、追加補足資料として、機材更新について若干の論点をお示ししているところがございます。機材を更新いたしますと、燃費効率がよくなったりですとか、あるいは運航の効率化が図られるというメリットがあります。あるいは更新すれば整備費が一定程度抑制されるというようなメリットも当然ありますけれども、一方で、例えば、飛行機の型式に応じてある程度乗員の免許ですとか、整備の資格がいろいろ決まっていますので、その機体に応じて新たな内部規定が必要となるか、いろいろなことがございます。そういうことについても会社としてはそれなりの負担が発生するということがございます。あるいは、先般申し上げましたように、現在、特に39席程度、40席弱の機材が就航している路線については、適当な規模の後継機が存在しないといった問題もあるということでございます。

そういったことなども考えまして、説明資料の14ページにお戻りいただきますと、いろいろな規模の小さな地域航空会社がありますけれども、これらの会社が円滑に代替機材に移行できるような方策ということで、会社間の連携ですとか、協業協同、例えば、飛行機を共同で購入してみるとか、乗員や整備士の養成を協同でやってみるとか、そういったことでできるだけコスト負担を抑制していく。中小企業の協同組合の仕組みに近いような話かもしれませんが、そういったものをうまく後押しできるようなことが何か考えられないかということを示ささせていただきます。それから機材の更新に当たって、特に先ほど40席弱の機材で適当なものがなくて、もう少し規模の大きな機材に代替しなければいけないという話もございましたけれども、そういうときに若干公租公課的に負担増となってしまうところなども出てくるかと思っておりますので、そういったところの負担を軽減するための手当てをどうしていくかというようなこともあろうかと思っております。

それから、論点整理とはまた別でございますけれども、参考資料の53ページでございますが、離島航路と離島航空路の比較をしてほしいというご指摘が先般ございましたので、資料として若干つけさせていただきます。実は意外と離島航路と離島航空路の両方で補助が出ていて、港と空港の位置が合うところというのがそんなにないので、極めて少

数の事例ということで取り上げさせていただいておりますけれども、まず、路線距離100キロ未満というところに離島Aと離島Bというのがございます。これにつきましては、離島航路のほうは大体1日1往復、時間は2時間かかるということで、こちらは極めて貨物の取扱量が多いということでございます。一方で離島航空路のほうは1日2往復あり、時間も30分で済むということで、輸送人員のほうはむしろ船よりも多いということでございます。しかしながら、小型航空機の特性上、なかなか貨物は積めないで、貨物の取扱量は離島航路と比べると2桁小さい数字になっているということでございます。下の路線距離100キロ以上ですが、これも離島航路のほうは大体1日1往復で、それなりに時間がかかり、貨物を多く運んでいるということでございますけれども、一方で離島航空路のほうはむしろ人のほうに重点が置かれているというようなことをお示ししているということでございます。以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいまの2つ目の論点につきまして、先ほどと同じような進め方でご意見を賜りたいと思います。どうぞご発言ください。いかがでしょうか。加藤委員、どうぞ。

【加藤委員】 キーワードは地域だと私は受け取っています。空港の港格によって地域の貢献というのは今までかなり違いました。また、地元の政策能力もかなり違って、地方管理空港の自治体のほうが空港をよく知っておられるというような現象が出てきたりしています。空港経営改革の話がありますが、それとあわせて地元に対する政策能力をといわないまでも、その雰囲気醸成とか、それから政策能力を少しでも持っていただくような努力とか、そういうものもセットで考えていくのが重要です。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。じゃ、続けてお願いいたします。

【佐藤委員】 地方に行ったときなどには、やはり飛行機が減っているという話をよく聞きます。資料の12ページに、地方自治体の取り組みを支援するということが記載されており、もちろんそれはすごく大事なことだと思うのですが、一般市民感覚からすると、地方ですごく頑張っている、やはり航空会社は逃げていくというニュアンスで受け取ることが多いと思うのです。なので、地方に頑張れというだけではなくて、やはりどういうふうに航空会社とうまくやるかというような、そういう施策の打ち方をしないと、その部分を払拭することはできないのではないかと思います。施策として、そういう両者の協力をうまく引き出すような、そういうスキームがあるかどうかわかりませんが、

そういうことにもチャレンジしてみたらいい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。ほかにいかがでしょうか。

じゃあ、私からも一点なのですが、離島も含めて地方の路線に着目したときに、それがあって、どのくらいのメリットがあるのか。逆に言えば、それがもしなくなってしまう場合には、どのくらいひどいことになるのかということ表現するような、何らかノウハウが航空の分野ではおありになるのかどうか。あるいはアメリカでの方式、あるいはフランスでの方式みたいなものにはそういうある種の評価・表現みたいなものは何か含まれているのかどうか。その辺をちょっと教えていただけたらと思うし、それが非常に高い数値になるようなものであれば、要るか要らないかという問題ではなくて、大体グラデーションになっているのだけれども、その程度がうまく表現できるようであれば、それにかかわる費用を国民的に負担することの納得度みたいなもの、それをどこまでやるということになるのだけれども、そういうことについてどんな状況になっているか教えていただけたらありがたく存じます。

ほかにいかがでしょうか。では、ひとまずここまででご発言はよろしいですか。では、お願いいたします。

【航空戦略課長】 加藤委員のご指摘につきましては、そういう方向でいろいろ考えていきたいと思っております。

それから、佐藤委員からのご指摘がございました。地方の取り組みとばかり書いてあって、自治体だけかということかと思えますけれども、むしろこういったものを考えるときにいかにエアラインと協同していくかということが重要な話かと思えますので、そういった点をいろいろ考えていくときに制度設計の上で考慮していきたいと思っております。

それから、部会長からそれがあってどのくらいメリットがあり、なければどのくらいひどいことになるのかというような評価があるかというご指摘がございました。それについて、おそらく今、そこを補助要件的にいうと、日常拠点性ということですか、あるいは代替の航路がおおむね2時間以上かかってしまうとか、そういったことである程度表現しているということが現状なのかと思えます。アメリカの制度にしましても、欧州の制度にいたしましても、いずれにしてもあまりそこを突き詰めて表現しているといったものは実はありませんで、そこはある程度割り切って補助要件そのものを整理しているのではないかとご存じます。大体そんな感じかと思えます。もし補足があれば、お願いいたします。

【環境・地域振興課長】 おおむね航空戦略課長が申し上げたとおりなのですが、アメリカについていうと、EASはもともと既存路線を維持するという考え方ですので、そういった指標というのはあまりないと思います。一方で、ヨーロッパのPSOの場合には、これも定量化は実はされていないのですけれども、EU指令の中でもそもそもPSOをやる上で例えば、地域の経済発展との関係だとか、他の交通モードとの兼ね合いだとか、それから制度のあるなしによって想定される航空運賃その他のサービス条件であるとか、他の路線への影響であるとかということを考えて、PSOを適用するかしないかという定性的な決めがしてあります。もしかすると、国によって、そうしたものを細かく評価しようとしているところがあるのかもしれませんが、英仏の事例を見ている限りでは、数値化されたものはちょっとないようですが、引き続き勉強は続けていきたいと思っています。

【加藤委員】 私も全貌をわかっているわけではないのですが、空港の効果を語るとそれが永遠の課題みたいになっています。アメリカの交通学会では小部会をつくられて、そこで空港の効果にどのようなものがあるかということを考え、それを定量化していくという努力をされていると聞きます。もっとも、この手の計測はなかなかうまく行きません。結局、概念的なものとしてやっている。そのうえで、皆さんがご承知の通り、産業連関表を回しているというのが現状なのではないかと理解しております。

【家田部会長】 申し上げようと思ったのは、もちろん経済への最終的な帰着というのは、それはそれで関心があるけれども、直接的に言えばこれは人の足です。物のほうは何か運べるという前提に立てば、人の足の確保ということです。この路線があると、この路線の飛行機を使うシェアが何%とかあるはずで、なくなったらゼロになります。それから、その路線があると、例えば、高速バスで行くときと比べて、何分ぐらい短くなるようになる。その何分ぐらい短いということと、乗っているはずのシェアというものが掛け算で高いところはそれを維持する意味が高いわけだし、それが低ければ、別にやめたっていいということです。差が少ない、あるいはあっても乗る人がいないのであればやる必要はない。簡単に言えば、それが高いところほど維持ニーズが高いと思うのだけれども、その程度のことなら、簡単に計算できると思う。例えば、今、こういう路線としてやっているものについては海外ではどうなのかみたいなことを、また、相場としてはこのくらいまでは何か手を打たないといけないけど、ここから下ぐらいのものは、あまりそんなことをやっているところはないみたいなことがわからないかと思って聞いたのですが、継続してまた勉強していただけたらありがたいと思います。

ほかにはいかがでしょうか。柳川委員、どうぞ。それから、その後、金谷委員、お願いします。

【柳川委員】 今、家田部会長がおっしゃった点はできるだけそういうものを、どこまで簡単に公表できるかどうかはわかりませんが、やっぱり指向する方向性は大事かなと思います。そのときのポイントは今ご指摘あったように、結局、代替性がどの程度あるかということなのだろうと思います。だから、それがかなりドラスチックにあらわれているのが結局離島路線ということになるのだと思います。ですから、地方路線に関しても、どの程度代替性があるのか、それを将来像と含めてどこまで考えるかという方向性はやはり私も重要かなと思います。これが1点目です。

それから2点目は最初に佐藤委員のほうからお話があったことと関係するのですが、やっぱり12ページの地元の創意工夫により地方が主体的に考えるという、これは非常に重要なことだと私は思っています。ただ、創意工夫は当然当事者がやるべきことですが、地元からなかなか新しい知恵が出てこないという悩みがこの種の問題にはあるのだろうと思います。

ですから、実際には地方自治体そのものだけではなくて、もう少し地域の観光業であるとか、いろいろな産業であるとか、そういうものと連携していかないと、なかなか創意工夫の広がりが出てこないのだと思いますので、何か具体例とか、それが結局アメリカの事例とかになるのでしょうかけれども、モデルケースとか、あまり出し過ぎると、また国がいろいろガイドし過ぎることになるので、難しいのですけれども、何かそういうものを少し出していかないと、なかなか地元は簡単には動きにくいのかなと思います。これはここに何か書き込むというよりは、この先の課題なのかもしれませんが、もう少し創意工夫の例みたいなことが出てくると、イメージしやすくなるのかと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。金谷委員、どうぞ。

【金谷委員】 2点ほど申し上げます。1つは参考資料の38ページでございますけれども、こちらに国内航空ネットワークの推移ということで、どの年度にどこに新規路線ができて、どこが廃止になったという一覧表がありますが、先ほど嵐のような廃止ブームというのがちょっと落ちついてきたというようなお話がございました。ちょっとこれは奇策なのかもしれませんが、特に地方—地方路線ですが、廃止された路線を復活していくために、どういうサポートが必要なのかということを考えていただけないかと思います。惜しい路線も随分あるかと思いますが、1回廃止になると、永遠になくなるというような

考え方も非常につらいので、復活というものについて、政策的なテーマとして考えていただけないかなというのが一つでございます。

それから、2つ目はこれは資料を見ていただくほどのことではないのかもしれませんが、参考資料の52ページに、いろいろ離島便を中心とした機材が掲載されています。やっぱりかなり小さい機材が飛んでいて、滑走路もそんなに長くないような空港が多く、しかも気象条件も本土の空港に比べると、かなり厳しいような状況のところもあるという中で、運航の補助とかは、あるのでしょうけれども、何か特別にこうした離島便であったり、小さな機材を飛ばしているような航空会社に対して、安全対策の支援というようなものがあるのでしょうか。この点、ご教授いただければと思います。

【家田部会長】 なるほどね。ありがとうございます。加藤さん、どうぞ。

【加藤委員】 質問ですけれども、乗継割引も一つの方策になると思います。その現状について、今すぐは無理だと思うのですが、可能であればご紹介いただければと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

私からももう一つだけ質問ですが、島民だと安いというケースの場合と、この路線は補助を受けているという場合があり得ると思うのですが、そういうこのユーザーに対して安くするという補助と、この路線をやっているオペレーターに対して補助をするというのはどういうルールと体系になっているのか教えていただけたらと思います。

加えて、ご発言の方はいらっしゃいませんか。どうぞ、竹内先生。

【竹内部会長代理】 加えて、お尋ねばかりで恐縮なのですが、ずっと以前から能登空港に搭乗率保証という制度があり、なかなかいいアイデアのように言われるわりにはそれほど人気がないように見えるのですが、なぜこれが広がっていないのかということをご存じであれば、ご紹介いただければありがたいと思います。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。ここまでのご発言でよろしいですか。では、お答えいただきたいと思います。

【航空戦略課長】 柳川委員からご指摘いただいたものでございます。こういう後押し的な支援というものをやっていくときには例えばベストプラクティス集を出して、それを参考としながら制度をより広めていくというようなものもございます。おそらくそのような工夫なども、制度を創設するようなことになりましたら、必要になってくるのかなと思っております。

金谷委員のご指摘は2点ございました。1点目については復活も含めて、SCASDP的なもの話は視野に入れているということかと思っております。

2点目の安全対策については、安全部のほうから、後で述べさせていただきたいと思えます。

加藤委員の乗継割引の現状については、これは何らかの形でまたご紹介したいと思えます。

それから、部会長のほうからご指摘があった運賃割引との関係というのがありますけれども、今の離島航空路補助の島民補助は、ある程度周辺のレベルに合わせるという運賃補助でやっております。それ以外は運航費補助でやっているということでもあります。あとは、独自にそれぞれの島でやっているというものもあると思えます。また細かい点で補足があればお願いします。

あと、搭乗率保証が広がっていかないのはなぜかということですが、おそらく地元でそれだけのリスクをとってやっていく覚悟とそれに見合うだけの効果など、いろいろ考えられた結果かと思えますけれども、その辺はもう少し、分析もしていかないといけないかと思えます。今のところはそこまでやるという判断に至っていない地元が多いということが非常に大きいのではないかと思えます。

**【環境・地域振興課長】** 少し補足をさせていただきますと、まず補助金についての部会長のお尋ねでございますが、今の私どもの体系では、まず離島の赤字路線については、一定の要件がありますが、運航費補助の制度があります。一定の赤字部分の半分をエアラインに補助をするという仕組みです。その対象になっている路線で、さらに島民向けの割引運賃を導入した場合には、これも一定以上の深掘りをしたものに限っているのですけれども、その部分についても国費の補助を入れています。

**【家田部会長】** その安くした分を。

**【環境・地域振興課長】** 2階建てにしているということです。

**【家田部会長】** なるほど。

**【環境・地域振興課長】** これは制度をつくったときの経緯がありまして、分離したもたはできないので、1階に赤字路線補助があり、その対象路線の中で一定の要件を満たす深い割引をやった場合に補助するという体系にしております。

それから、金谷委員のご指摘の中で、やっぱり路線を復活するとなると廃止の経緯もいろいろありますので、例えば、便数の工夫、あるいは機材の小型化とか、あるいはより利

便性のいいようなダイヤにして搭乗率を上げるとか、いろいろなことをやってきたけれど、もたなくなつて廃止をしている路線もありますし、一定の経営判断で全部やる前に何らかの形で廃止した路線なんかもあるようですので、そうしたさまざまな組み合わせができるかどうかということになってくると思います。

それで、柳川先生、加藤先生、竹内先生のお尋ねにも関連するのですけれども、例えば、能登の搭乗率保証は、単純にエアラインと地域の自治体の約束というよりは、それを一つの目標にして、エアラインももちろんお客さんを乗せる工夫をするし、地域の中でも県、市町村、それから民間のいろいろな産業主体が努力をするという一つのよすがになっているわけです。逆に言うと、こういうのをやろうと思うと、単なる自治体の財政面を含めた判断というよりは、地域の中で搭乗率を上げていくための努力をやる協定というか、地域の中の連携のコンセンサスがつくれるかどうかということだと思いますので、何らかそういうものを後押しできるような仕組みが金銭面以外でもできれば、広がるのではないかとこの仮説のもとに今いろいろ検討させていただいています。

**【安全部長】** 引き続きまして、金谷先生からご質問のありました安全対策の支援について、若干お話させていただきます。

航空機の場合には自動車の場合とちょっと違ひまして、機種が違つくと、それに用いられている技術が相当違つたという実情がございます。したがひまして、例えば、ジェット機を飛ばしているパイロットがプロペラ機を飛ばせるかということ、そんなことは決してない。その逆もそうですけれども、そういう状況でございます。さらに、地上の技術者、整備士のような技術者についても、持つべき知識が全く違つたというのが実情でございます。加えて、予備部品のようなものも全然違つたということになりますので、よほど資本関係がしっかりしたものがない限りは、安全対策で支援をする、支援をされるという関係ができることは極めてまれであると考えべきだろうと思います。

一方、例えば、この表の中にもございますけれども、日本エアコミューターという会社と日本航空の間のように、資本関係がある場合に、最近は若干自主的に行うようになってくる面はあるかとは思いますが、これまで日本航空は相当程度技術的にも支援をしてきたという背景がございます。この辺が一つの突破口になっていくのかなと思います。その場合、支援をする側は相当なコストをみずから負担するというのを覚悟しなければいけないということになるかと思ひます。

**【家田部会長】** ご質問いただいた方々、よろしかったでしょうか。

まだご発言をいただけていない方、あるいは2度、3度の方ももちろん歓迎ですので、どうぞお願いしたいと思います、いかがでしょうか。

では、もう1点だけ私から。さっき廃止されていたところでいうと、もちろん僻地もあるのだけれども、神戸、仙台という地方の大都市路線ではあるけれどもやっぱり需要が細くて廃止されているような路線があるわけです。これは生活の維持のために必要かといわれると、ちょっと違和感を感じます。だから、さっき申し上げたような代替効果と、時間短縮効果をかけたときには大して大きくないと思うのです。

だけれども、国土政策として考えたときに、国土の軸とか、地方—地方を注視していこうではないかということが仮にこの国家の中でオーソライズできるようであれば、例えば、この地方—地方の路線のうち、こういう基準に合うものは、また別途の維持路線として考えるということもあり得ない論理ではないです。でも、離島の話とは随分違う話なので、そういう視点から、何かやる余地がこの国にはあるのかどうか、また、外国ではそういう考え方があるのかどうか、まだご検討されているかどうかわかりませんが、もしわかったら教えていただきたいし、まだ検討していないのなら、検討の余地もあると思いますが、いかがでしょうか。

**【環境・地域振興課長】** 先にちょっと外国のことを申し上げますと、まさにヨーロッパのP S Oの場合は、地域の経済発展に資するものかどうかということが路線選定上の重要な基準になっています。国によってそれを適用しているところ、適用していないところはそれぞれあるのですけれども、それはもうはっきりとそうになっていて、単に離島とか、不便な地域というよりも、例えば、フランスだとパリとカリヨンとつないで、さらにそこをハブとして国内の移動、あるいは海外への移動をすることによって、地域経済の発展に資するという観点は明瞭に入っています。

我が国について今勉強しているところではありますが、地方路線の中には非常に日常生活性のあるものもありますし、それ以外のものについても、東京圏や大阪圏、あるいは中部空港など、大都市圏へのアクセスというのは毎日使わないにしても、日々の生活を支える地域の経済にとって必須だというようなことはあり得るのかなと思います。

それから、地方と地方を結ぶ路線の必要性という問題はあると思うのですが、そこに公的支援として特に国がどこまでできるかということは、そのグラデーションの中で関与の強い弱いがあるだろうと思いますので、その点についてはまたお知恵をいただきながら、我々としてもその議論は深めていきたいと思っております。

【家田部会長】 今、申し上げた趣旨は、例えば、ここを維持しようという意味で言っているわけではなく、むしろ地域としては、そんなところまではちょっと手が出ないぐらい長距離の話なのであって、例えば、国土のグランドデザインとか、国土形成計画の中でいわれてきたようなことを実現するために、むしろ国だからこそ、こことここだけは維持しようみたいなことがあれば、これは国の仕事で、地域の仕事ではない。そういうものがあるのかどうかという、問題提起に過ぎないですけれども、そういう趣旨です。

どうぞ、上村委員。その後、大橋委員。

【上村委員】 今、家田部会長が言われたことに関連しますが、この部会が始まる一番最初のときに、マルチモーダルな形でこの空港を考えなければならないという意見を申し上げたと思います。新幹線ができ、そして道路も整備されてきて、空港もあるという中で、だんだん実需的に少なくなってきた、この38ページの表を見ると、改めていろいろ感じる人が多いのですけれども、こういった廃止路線についてどういう基準で、廃止するのか、あるいはして良いのかという議論があったのか。代替の手段も整ってきて、ほかにもいっぱい交通移動の手段があるということを前提に、路線の廃止が検討されているのか。廃止に至るまでの何か手順みたいなものがあれば教えていただきたいと思います。

【家田部会長】 大橋委員、どうぞ。

【大橋委員】 あらゆる地方の都市にネットワークがつながって、それでいろいろな代替手段があって、非常に少数しか住民がいなくても、そういう人たちが複数の代替手段を選んで、どこか行きたいところへ行けるということは当然望ましいわけであります。ただ、他方、そういうネットワークを維持するとなると、それはまず自主的に民間の主体がそういうものを提供してくれるのかということが一点ありますし、もし提供しない部分に関しては誰がそのコストを負担するのかということについて、やっぱり議論していかなければいけないと思います。

そもそも採算が合わない路線も、つまり固定費が十分賄えなくても、変動費さえ賄えれば、機材等のやりくりで飛んでいるところもあると思います。そういう意味で言うと、そんなにフルにカバーしなくても、事実上営業ベースには乗って、長期的にはわからないですけれども、少なくとも中短期的にはそのサービスというのは提供されている部分があるのだらうと思います。それで、柳川先生もおっしゃられましたけれども、この代替性って極めて重要で、この議論というのはやっぱり横串を刺した議論をしないと、航空だけでは決して議論がし尽くせない部分だと思います。

これについては先ほど課長がおっしゃられましたけれども、グレーな部分がやっぱり残ってしまう。家田部会長がおっしゃったように、ある種の考え方というか、基準をきちっとつくっておかないと、何かそのときの政治状況なり、誰が何を言ったということにずるなってしまうのかなと思います。一回そういうところではめてしまうと、なかなかその後変えることが難しい問題でもあるので、慎重は期しつつも何らかの目安というものをつくっておかないといけないのではないかなという気がいたします。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかにはご発言ございませんか。では、大橋先生にちょっと便乗して1個だけ、単純な質問をします。

そういう意味では、ランニングコストのところとキャピタルコストのところまでのカバレッジは何かわかるような感じになって路線ごとに何か表現できているのですかというようにところを質問しておきます。

では、よろしければここまでのご発言、ご質問にお答えいただきましょう。

【航空戦略課長】 上村委員のご指摘にございました路線の廃止前にいろいろな手段があるのではないかとということですが、路線を廃止するときは国土交通大臣に届け出る必要があります。一定期間前までに届け出て、そこから地元の協議ですとか、そういったものも含めながら、やられていると思います。これについて明確なルールが必ずしも決まっているというわけではないですが、エアラインが、地元といろいろ話をしながらやっているのが実態かと思えます。

それから、部会長からご指摘がございました変動費と固定費の問題ですが、これもあえて申しますと、廃止されたときにはいろいろな議論があるのかもしれませんが、実際運航しているときに、コストをどういうふうの開示するのかという点については、またいろいろな問題があって、難しいのが実情です。

【家田部会長】 わからないのですね。

【航空戦略課長】 なかなか難しいところがございます。

【家田部会長】 よろしいでしょうか。ほかにご発言ございませんか。

さっきの公租公課もそうですけれども、現状認識としてデータに基づいて客観的に理解できるようにしておくことが根本中の根本で、その上で、今我々の国のここはどのようなステージにあり、それが海外との相対的な相場観で見たときにどんな状況にあるのか。また、どんな政策手法的な、なるべくそれが客観的なものに越したことはないのですが、可能性はあるのか。それを踏まえながら、どこまでやるのか。こんなホップ・ステップ・

ジャンプみたいな感じでまとめていくということになるのでしょうか。

【上村委員】 すいません。

【家田部会長】 はい。どうぞ。

【上村委員】 今、届出制とおっしゃったと思うのですが、許可制ではなくて、届出制であるということでしょうか。ということは、エアライン側の届出で廃止も決まるということでしょうか。

【航空戦略課長】 そうです。規制緩和のときにルールを明確化したということがございます。

【家田部会長】 上村先生、よろしいですか。

【航空事業課長】 ちょっと補足させていただくと、航空法上、一定期間前に事前に届出をするということになってございます。平成12年の規制緩和でこのようになったということがございます。

【家田部会長】 よろしいですか。

【上村委員】 はい。

【家田部会長】 ありがとうございます。よろしければ、次の話題に行きますが、いいですか。

それでは、3つ目の話題。航空分野におけるその他の主要な課題と議論の方向性について、継続してご説明をお願いいたします。

【航空戦略課長】 それでは、16ページをごらんいただければと思います。

前回の部会でご確認いただいたとおり、公租公課の話と地方航空ネットワークのあり方の点につきましては、短期的に26年度予算要求等に反映するということがございまして、ここで集中的に2回ほどご議論いただいたわけがございますけれども、それ以外の主要課題につきましては、先般の部会でも例示等をさせていただいたところではありますが、来月あたりに予定されております中間取りまとめ以降に、課題への具体的な対応方針も含めまして、この16ページから18ページにありますような点について議論を深めることでどうかということでお示ししているところでございます。

まず、16ページは今後の新たな需要への的確な対応という点から、あえて言えば利用者の選択の幅をどう広げていくかというような側面になるかと思っておりますけれども、何点かお示ししてございます。

1点目は今後増加する国際需要でございますとか、質的に新しい航空需要に的確に対応

した空港のあり方ということをお示ししてございます。前回、量の部分と質の部分に分けてございましたけれども、ここは少し再編させていただいております。ここで申し上げておりますとおり、世界規模で激化する国際競争に打ち勝ちまして、伸びゆくアジア諸国をはじめとする世界の国際航空需要を確実に取り込むため、首都圏空港のさらなる機能強化をはじめとして、我が国の空港機能を量・質両面で最大限発揮させる方策の検討が必要であり、その際、LCCやビジネスジェットなど、航空サービスの需要が従来に比べて飛躍的に多様化する時代の潮流に的確に対応して、さまざまなニーズにきめ細かく応えられる環境を整えることが必要であるということを述べていますが、このいろいろな具体策について、また夏以降にご議論いただければというところでございます。

2点目は管制のあり方でございます。管制につきましても、これは航空交通量の増大への対応という部分もでございますけれども、根本的には安全性の向上という点からの施策の両面がございますので、これにつきまして、ここにごございますような空域再編、あるいはシステムの高度化、危機管理能力の強化、新たな技術の導入等々につきまして、この大きな方向性についてまたご議論いただければというところでございます。

それから、3点目でございますけれども、国際航空市場の環境の変化に伴う競争状況の変化を踏まえた多様な枠組みの構築等ということでございますが、これはヒアリングで中条先生からのご指摘もございましたところでありまして、今まで二国間のオープンスカイを戦略的に推進したということがございますが、国際航空市場の環境変化により、企業間の連携の多様化ですとか、地域統合、ASEANですとか、そういったところの進展など、従来の二国間の枠組みを超える実需が生じているということがございます。そういうものの実需を取り込むべく、いろいろな複数国家における多様な国際的枠組みの構築など、柔軟な枠組みを構築することが必要ということでございます。

それから、増加する国際航空需要の取り込みに向けた観光施策との連携ということでございます。これは2020年代はじめまでに訪日外国人旅客数を2,500万人とするという目標を掲げているところでございますけれども、この訪日客の大半は航空を利用して来られるわけでございます。そういう意味では航空分野が誘客の最前線に立っているということでございますので、この訪日外国人旅行者が航空サービスを利用して我が国へ訪れやすくする環境整備につきまして、例えば、ネットワークについてどう考えていくか、あるいは手続・運賃等をどう考えていくかなど、さまざまな観点から考えていくということについて、またご議論いただければということかと思っております。

それから、1ページおめくりいただきまして、事業者の国際競争力の強化その他の観点を通じました円滑なサービスの提供を確保するということにつきまして、国として果たすべき役割ということで、公租公課のあり方につきましては、今回、前回は踏まえまして、中間取りまとめに向けて議論するというところでございますけれども、その他、航空利用者の安全・安心そのものをどうやっていくかということで、大きな方向性、例えば、災害対策、維持管理・更新対策、保安対策などについて、それを迅速かつ着実に進めるためにどのような方策があり得るかというようなことについて、またご議論いただければというところでございます。

2点目でございますけれども、非常時への対応や利用者の利便性向上の観点からの事業者間の連携や他モードの連携の促進ということがございます。この部会でも部会長をはじめ、いろいろご議論がありましたけれども、利用者本位のサービスの臨機応変な提供のために、航空会社あるいは空港同士ですとか、他の交通モード、あるいは観光事業者、行政まで含めたいろいろな連携のあり方について、どう考えていくかということについて、また踏み込んだ議論をいただければというところでございます。

下のほうでございますけれども、今後の整備から運営のシフトに対応した今後の空港経営について、どのように進めるべきかということでございます。これは前回の例示ですと、まちづくり、観光と一体となった空港のあり方というものもありましたけれども、これと一体的にお示ししてございます。

空港経営改革法案は、先般、衆議院を通過いたしまして、今後参議院でご審議されるということになりますけれども、今後、具体的に空港経営改革・コンセッションが実現するに当たりまして、その実情に応じた制度的・実務的な対応を機動的にとっていくということが必要かということでございます。また、短期的にはコンセッションが実現できない空港についても、どう効率的な経営を追求しながら改革を進めていくかということについてもさまざまなご議論があらうかと思っておりますので、こういうことについてもご議論いただければということでございます。

また、さらには地域活性化実現のために空港を戦略的に活用する方策について、また何かご視点等あれば、ご議論いただければということでございます。

最後、18ページですけれども、国内ネットワークの話については現在議論しているところでございますけれども、その他として、上のほうは空港会社のヒアリングでございました航空分野におけるインフラの海外展開ということでございます。今まで空港整備、運

営について、これまで我が国としてやってきたいろいろな強みを海外に今後さまざまな形で輸出していくということも必要で、これが我が国の経済発展に貢献する新たなツールではないかということで、今、政府の成長戦略でも国際展開戦略というものを非常に大きな柱として位置づけようとしているところでございます。こういったものについてもさまざまなご議論があろうかと思えます。

それから、環境対策につきまして、前回の例示では周辺環境対策と省エネ対策などについて、別々に書いてありましたけれども、環境対策ということでまとめて書いてございます。これまで航空機ですとか空港等につきまして、環境対策の改善が進みましたけれども、現在、低騒音機の普及ですとか航空機・空港の省エネ化が進んでいる中で、これらを促進する方策をどう考えるか、あるいは今後時代に即した環境対策をどう考えていくかということについても、また資料をお示ししながら、ご議論いただければというところでございます。

以上の課題につきましては、いろいろとご意見がございましたけれども、利用者の選択の幅を広げるですとか、基本的にはどういうために航空行政をやっているかということでございますので、利用者に安全・安心かついろいろな選択肢を持ちながら利用していただくということがまず一つの大きな柱で、それが国力の増大につながる、あるいは経済発展や地域の活性化につながる、そういったことを目指してやっているということかと思えます。ですので、そういった点を踏まえながら、またグローバル化の進展や少子高齢化といった視点も踏まえながら、夏以降、ご議論いただければということで、今回はそうした視点の延長線上として、さまざまなご議論をいただければという視点をご提供させていただいております。また他にさまざまなご意見がございましたら、いただきたいということでございます。

私からは以上でございます。

**【家田部会長】** よろしいですか。ありがとうございました。

先ほどのと、今のお話にありましたように、公租公課と地方ネットワークについては中間とりまとめに入れようということで検討するわけですが、それ以外にもいろいろ重要なことがあるので、どんなことを検討のテーマにするのかということでございます。

たった今ここで決めてしまうということでもないもので、幅広に言っていただいて、議論を積み重ねながら、皆さんが共通して重要と思うようなところを最終的なテーマにすればいいのではないかと思うので、ご遠慮なく、今出ているものに関してのご発言でもよろし

いし、出ていないものについて、こういうことも入れるべきというのをお願いできればと思います。それでは、富川委員。

**【富川委員】** この16ページにございます海外からの航空需要を日本に取り込むというところで、現在、国管理空港が、空港同士でどういう協力をして海外へのマーケティングをしたり、あるいは海外から人を呼び込むために海外の旅行代理店や海外の航空会社に対してどういう協力をして営業したりされているのかというあたりをご紹介いただけたらと思います。

それはなぜかといいますと、私はアメリカに長く住んでいたのですが、アメリカと違って、日本の場合には代替交通手段もありますし、それから町と町がそう遠くないので、ある空港に入国し、同じ空港から出国するという計画で来るアジアの方々は少ないのではないかと思います。言い換えますと、ある空港で入って、日本中をレールパスで旅行して、違う空港から出て行くということを考えられる旅人は多いと思います。そういう方々を取り込むために、空港と空港が協力しなくてはいけないですし、あるいは地方自治体と地方自治体が協力しなくてはいけないなど、もう既に実践されていらっしゃるのかもしれませんが、事例を紹介して頂きたい。また、今回の空港経営改革によって、こういうふうによくなるとか、民間に任せればこのように空港と空港が協力してマーケティングをやっとうまくいくのではないかと示せると、非常に効果的ではないかと思っておりますので、具体的にご紹介していただく機会があったら、ぜひよろしくお願いいたします。

**【家田部会長】** ありがとうございます。加藤先生、どうぞ。

**【加藤委員】** 今日はずっと地域の話をしていますが、首都圏も一つの地域でございます。いわゆる首都圏空港の機能強化というのは非常に重要で、これがその他の航空政策や観光政策にも絡んでくる。これをハード面で考えるのはいいかもしれませんが、やはり管制の問題を取り上げていかなければならないと考えます。この前、羽田の発着枠の関係で、千葉の騒音の問題が出てきました。非常にセンシティブな問題で、過去の歴史もありますが、それを乗り越えて首都圏の容量をどうやって増やすかを、考えていただきたい問題です。

それから、もう一つ。空港経営改革ですが、これはおそらく首都圏以外という区分になるのですが、この法案については、以前は民間による運営ということを重視されてきましたが、むしろその真髄は効率化にあるわけです。したがって、空港の効率化をするためにどうするかということが一番に考える必要があると思います。ぜひこの2点を考えて

いただきたいと思っています。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。どうぞ、加えてご発言ください。竹内先生。

【竹内部会長代理】 竹内です。

今ご説明くださいましたとおりで、国際航空需要が長期的なトレンドとしてずっと上がっていくということは、おそらく間違いないだろうと思います。ただ実際には、その途中でさまざまな事件や事故が起こるたびに、需要は大きく変動します。9.11のテロもそうですし、SARSもそうですし、今はコロナウイルスが危ないという話にもなっています。そういう劇的に変化する需要に対して航空会社がなかなか対応できずに、極めて経営が不安定になるということに対して何らかの手当てをするべきか、するべきでないかという点の議論は大事ではないかと思います。

多分、費用構造が違うので一概に今は言えませんが、一つの例として、例えば、外航海運は非常に変動が激しくて困るという理由で、税制がトン数による標準税制になっています。航空会社もその方がいいかどうかは全く別の話なのですけれども、たとえばそういうような形で国が何か関与する必要があるのか、あるいは必要がないのか。必要がないというのも一つの見方ではあるのですけれども、もしも必要であるならば、そういう激しい需要変動に伴う市場の失敗にどうやって国が介入するかという点の議論はやはり今後やっていく必要があるのではないかと今考えています。

【家田部会長】 今のは最近よく言われている強靱性とか、レジリエンスに関連していますね。ほかにいかがですか。

じゃ、私からも。

ここに書いてあるのは大いに検討課題でいいのだけれども、つけ加えてという意味なのですが、ここまでのいろいろお話を伺ってみると、空港の経営というのが、そのスピードはどうかわからないけれども、新しいステージに入っていますよね。皆さんに教えていただいたのでいうと、海外で民営的にやっているところは、駐車場のところで随分収入を得ているという話でしたよね。だけど、日本はよほど小さいところ以外は、周辺の農家が駐車場を提供したりして、駐車場収入なんて空港側はたかがしれているという状況だったのではないですか。

駐車場のことだけを言いたいわけではないのだけれども、空港の経営というのは、空港周辺の地域経営と話が合っていなければだめですよ。ということは、地域経営の側も押さえるべきところは押さえるし、促進すべきところは促進するという、メリハリのきいた

地域経営と、そこに適切な空港の民営的経営というのが相まって、どちらもよくなるということがよいのだと思います。答えがすぐ出る話ではないかもしれませんが、そのところは検討課題であるという印象を私は受けました。それが一つ。

それから、細かい話ですけれども、航空の領域の中でのインフラであるところの空港というのがあるのだけれども、その空港が十全に機能するためにはソフトも含めて、高速道路とうまくつながっているであるとか、大都市の場合には鉄道とうまく結節しているであるとかということも重要なのですが、空港の世界のちょっと外側のインフラに関する航空側からの言い分というのはやっぱりまとめておくべきだし、それは航空側の戦略がこうだから、周辺インフラはこうなっていたきたいということについて、この政策からリクエストがあっても不思議はない。一つ、検討課題かなと思います。

それから3つ目は、中条先生がおっしゃっていたのが、大都市圏に複数空港がある場合は、これは一体化とか協調ではなくて、それぞれが別々に競争したほうがいいのだというお考えでありまして、多分一理あるところもあるのですが、一方で、関空会社は伊丹と関空を一緒にして、大変好調な経営状況にあると伺っておりますし、ああいうやり方だって成果をおさめつつありますよね。首都圏には成田と羽田がありますが、いろいろなきさつがあるから、直ちにどうこうすべきだとか、そういう話をする必要はないのだけれども、やっぱり長い目で見たときには、大都市圏の複数空港というのはどういう戦略であるべきかというのは我が国の国際競争力にとってすごく重要な話であるし、直ちに結論が出ない話であっても、少なくとも勉強しておいて、方向性ぐらいは何か言うべきではないかと思います。そのときには世界のトレンドも結構だけれども、我が国の独自の路線としてこういう方向ではないかということも言ってもいいと思います。大都市圏戦略としての空港経営、あるいは空港戦略のあり方みたいなものもあっていいなと思います。

私は以上3点ほど重要ではないかと思いました。

上村先生、どうぞ。

【上村委員】 今後の空港経営について、どのように進めていくのか。この法案も近々国会を通り、その前にPPP、PFI法案も国会を通して、この空港のコンセッションというのは非常に現実味を帯びた課題になってきていると思います。その中で、やはり国の関与をどこまでし、そして、民間委託でどの範囲のところまでをどうやるのかという仕切りをしっかりと決めておき、どのような枠組みの中で進めていくのかということとどこがどう決めるのかということが大切だと思います。最近の新聞報道ですと、もう関空、伊丹に

ついで、金額も出てきていまして、あくまで新聞の記事ですが、例えば、ああいった金額だったら、当然まだまだ残債が残っているわけで、その残債をどういうふうにするのかというようなことも決まっているのか、決まっていないのかわからないのですけれども、むしろその数字が新聞報道などでひとり歩きしていきますと、これからのコンセッションのあり方というようなのが変わってきます。まだこれから決めていくのだということです、ここはやはりかなりスピードを持ってそういったことを議論していく必要があると思います。

それと教えていただきたいのですが、航空分科会でそういった議論もするのか、あるいは前のように検討委員会みたいなところで議論することになるのか、それともこの部会で議論するのか、その辺も教えていただきたいと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。個別の話と一般論としての方針の話について、お答えいただきましょう。柳川委員、どうぞ。

【柳川委員】 書いていただいていることはいずれもとても重要なことだと思うのですが、この16ページのところにある、これからの今後の新たな需要に的確に対応していくということで、これができるといいのですが、なかなか今から起きそうなことというのはかなり将来不確実性が大きくて、それからかなり変化が早そうな状況だと思うのです。

それに対して、この空港のインフラ整備というのはかなり時間がかかる話でありまして、国際的な大きな激動の時期に比べて、インフラのほうはなかなかクイックに対応できないという、構造的な問題があるのだと思うのです。

そのときに何をやればいかなか難しいのですけれども、やっぱり一つは、今日冒頭から家田部会長がずっとお話になっているように、難しくてもある程度データ・エビデンスに基づいた話をしていかないと、なかなか将来こういうふうになるのかなという話は、予測が難しいので、おそらく幾つか、複数のシナリオはあり得るのだと思うのですが、今あるデータに基づいてできるだけ将来像をきっちり描いていくということが不可欠なのだろうと思います。もう一つはこれもできるだけそういうフレキシブルなインフラの整備の仕方というようなことも、なかなか難しい課題ですが、少し考えていかないと、予想していることと全然違う方向に行ってしまったときにどうするという判断ができないのではないかと気がいたします。それが1点目ですね。

あと2つ、ちょっとだけお話しさせていただきますけれども、2番目として、最後の1

8 ページのインフラ海外展開の話は、やっぱり日本はこれだけいろいろなことをやってきているので、将来像として非常に重要なポイントなのではないかと思います。そのときに、結局そこにあるような培ってきた運営のノウハウや技術という話をどれだけうまく一つのパッケージとして外に出していけるかということが重要だと思います。これは、今まで行政でやってきたことと少し違うような話になるかもしれないのですけれども、やっぱりこの手のことをどれだけやって、外にそういうものを売り込んでいけるかというのは成長戦略としても非常に重要ではないかと思います。

そこからすると、3 番目はもっと行動的な話なのですけれども、じゃあ、航空産業って何か、あるいは航空局のやることは何かという話が、このインフラを外へ出すという話もそうなのですけれども、やっぱり一つは基本的にここで主に書かれていることはインフラをどうやって中でうまく人が踊れるように土台を整えるかという話だと思います。航空産業という話で行くと、そういうインフラとそれから中で動いている航空会社がどれだけ活性化して、うまく収益を上げていくかということも重要だと思います。したがって、航空局がやられているところの重要なポイントというのはその両方を見られていて、両方もうまく行くようにするという話だと思いますので、この16、17、18ぐらいに書かれている中で、日本の航空産業がどういう形で今後発展していけるかということが日本全体の活性化にどうつながっていくかという視点も検討すべき重要な課題かと思っています。

**【家田部会長】** ありがとうございます。よろしいですか。それでは、手短にお願いします。

**【大橋委員】** 全て重要な論点だと思うのですけれども、こうしたことを考える上で、ますます行政の側がきちっとデータなり、数字を捕捉していくということも極めて重要だと思いました。加藤先生がおっしゃられているのは、例えば、アメリカだとDOTが実はチケットのプライスをアイテナリーベースで持っているというお話なのだと思うのです。これは行政がかなり深く入っていく話ですし、他国と競争していくという中で、もう少しその行政ツールとして、幾つかあるものを科学的に分析するような志向を持てるとういなと思いました。何より自由化の過程の中でデータも放してしまったという部分があるのかもしれませんけれども、そこをもう一回グリップできるように戻せることができないのだろうかと思います。そうすることによって、官民が同じ土俵の上で議論できるようになるし、言われたときにデータがないと、何を信じて判断していいのかというのもわかりづら

くなるのだと思うのです。そういう意味で言うと、こういうふうな論点を考えていく上で、やはり基盤となる数字なりデータなりというものを押さえていくような努力も片方で必要かなと思います。

**【家田部会長】** ほんとうですね。よろしいですか。今の点なんかはほんとうに痛感するところですね。完全に直轄でやっている道路事業は、ちょっと様子が違うけれども、運輸系の仕事は民間事業でやっているところを仲介して、国政が手を出していくということなので、やっぱりいろいろな民営化を続けてきた中で、データの捕捉率というのは非常に落ちているという感覚がありますよね。だから、航空だけじゃなくて、鉄道であるとか、いろいろなところも共通しておっしゃるとおりの事態だと思いますし、何か少し新しいトレンドをつくりたい感じがします。いろいろな民営化の動きの中で、次のよりよい国をつくっていく、経営をしていくというための非常に重要なところをご指摘いただいたのではないかと私も思います。

それでは、ちょっと手短にお願いしたいのですけれども、お答えをいただきたいと思います。

**【航空戦略課長】** 今いただいたご指摘は、重要な点が多かったと思います。今後の検討に際してご参考にさせていただくとともに、若干抜けている視点がありましたら、またこの取りまとめをする中で、こういう方向を今後議論するというようなことが出てくると思いますので、そこで触れさせていただきたいと思います。

あと、上村委員からのご質問で、空港経営の民間と国との仕切りという話がございました。今後空港の運営委託やコンセッションなどの基本方針をいろいろ決めていくような話があるかと思います。そういう点はおそらくこの基本政策部会で今後のビジョンを描いていくという点とはまた別の観点かなという感じもいたしますので、その点はまたいろいろとご報告、ご相談等させていただきたいと思います。

**【家田部会長】** よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、今日のところはこのぐらいにさせていただいて、今日出たお話を踏まえながら、中間とりまとめのたたき台というのをまたおつくりいただいて、議論していただくというふうにしましょう。全般的にはどうでしょうか。つくりとしてちょっと字ばかりという感じもしますよね。もうちょっとなるべくすっきりした感じで骨子を固めて、その骨子の後で文章にしたほうがいいのかもしいかなという感じはちょっと受けました。よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、私の司会をお返すようにしましょう。

**【事務局】** どうもありがとうございました。本日の議事概要につきましては、委員の皆様のご了解をいただきまして、後日、国土交通省のホームページに掲載することとしております。

また、次回、第8回の開催日時につきましては、また追って事務局からご案内させていただきます。

これで、第7回基本政策部会を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 —