

第9回交通政策審議会航空分科会基本政策部会

平成25年9月26日（木）

国土交通省（中央合同庁舎3号館）

1 1 階 特 別 会 議 室

【航空戦略課長】 それでは、若干遅れている委員の方もいらっしゃると思いますが、定刻になりましたので、ただいまから第9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、お足元の悪い中、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きます航空戦略課の海谷でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、今日の審議でございますけれども、議事につきましては、原則として報道関係者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、内容につきまし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に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、報道関係者の方々、撮影につきましては、最初の議事に関する説明の開始までの間とさせていただきますので、それ以降はご遠慮いただきますようよろしくお願いいたします。

続きまして、お手元にお配りしております資料の確認でございます。まず、議事次第でございます。続いて、委員名簿、配席図、説明資料としまして、冊子「平成26年度 航空局関係予算 概算要求概要」、資料1としまして、「基本政策部会における今後の議論の進め方について」、資料2-1としまして、「今後の首都圏空港のあり方について」、資料2-2といたしまして、「参考資料」をお配りしております。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。大丈夫でしょうか。

なお、卓上マイクは2名様で1台となっております。ご不便ですが、ご了承ください。使用方法は、卓上にメモを配付させていただいております。

続きまして、今回の部会から新たに着任された委員につきまして、ご紹介させていただきます。政治解説者、ジャーナリストの篠原文也委員でございます。

【篠原委員】 どうも篠原でございます。よろしくお願いいたします。

【航空戦略課長】 他の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。

それでは、以後の進行は家田部会長にお願いしたいと思います。部会長、よろしくお願いいたします。

【家田部会長】 皆さん、おはようございます。今日もよろしくお願いいたします。

この基本政策部会は久々ということになりますので、最近の航空行政の状況についてのご説明から入っていただくこととなります。前回以降の大きな違いは、東京オリンピックが2020年に来ることに決まって、それで、これは航空に限った話じゃありませんけれども、国際対応も含めて、いろいろなところで頑張らなきゃいけない状況になったので、今回の基本政策部会の内容も、そんなことも頭に置きながら前に向けて進めたいと思います。どうかよろしくお願いいたします。

それじゃ、早速ですが、最近の航空行政の動きについて、事務局からご説明をお願いいたします。

【航空戦略課長】 それでは、恐れ入りますが、報道関係者の方々、これ以降の撮影はご遠慮いただきますようよろしくお願いいたします。

それでは、前回から3カ月ほど時間があきまして、その間、最近の動きとして平成26年度予算の概算要求が行われましたので、関連する事項にも若干触れながら、お手元の予算の冊子、概算要求概要という資料で簡単にご説明申し上げたいと思います。

下のほうにページがございますけれども、まず1ページと2ページ目で総括がされてございます。航空局の26年度の予算要求は、首都圏空港の機能強化、2番目といたしまして防災・減災対策の推進、3番目としまして混雑拠点空港の処理能力の向上でございますとか、地方航空ネットワークの確保、あるいは空港経営改革を通じた空港の利便性向上等による地域の活性化ということを主要課題として実施しております。

要求額が本年度予算より大幅に増加しておりますけれども、これは空港の老朽化対策等、いわゆる特別枠というものにおいて要求しているほか、内閣府におきまして要求しております那覇空港の第2滑走路増設のための予算が計上されているところが寄与してございます。まず、これらの関連事項について、時間も限られておりますので、かいつまんでご説明申し上げたいと思います。

4ページになりますけれども、国際拠点空港の機能強化ということで、まず羽田につき

ましては、来年春から国際3万回が増枠されることとなりますけれども、さらに来年末の供用に向けたC滑走路の延伸でございますとか、新たにまた国際線・国内線を結ぶトンネルの整備等を進めるとか、それから、今日の議題であります首都圏空港のさらなる機能強化ということに向けまして、具体的方策の検討のための調査を実施することとしております。

5ページになりますが、成田につきましては、この調査の実施のほか、来年度中の30万回化ということで、ここに関する事業が進みます。国の事業といたしましては、LCC専用ターミナルのCIQ部分の整備を進めるということでございます。

6ページの関空、伊丹でございますけれども、これはコンセッション実施に向けて着実に進めていくこととしております。それから、中部空港につきましては、飛行検査機の拠点が羽田から移転しますので、これに伴う工事等を実施することになります。

7ページ、8ページでございますけれども、一般空港等の事業でございますけれども、先ほど触れましたように、那覇空港の第2滑走路の増設事業でございますとか、空港の老朽化対策、耐震化、混雑対策に重点を置いているということでございます。

9ページでございますけれども、国管理空港の経営改革ということでございますが、6月に、ちょうど部会の当日だったと思っておりますが、法律が成立いたしましたので、今後速やかに基本方針を作成いたしまして、ページの下側の今後のスケジュールということになりますけれども、地元で議論が進んでおります仙台空港等につきまして、所要の手続を進めていきたいということでございます。

10ページ、11ページは省略させていただきます。12ページですが、これは中間取りまとめまでのご議論を踏まえまして、予算要求、税制改正要望等を行っております地方空港の支援方策について概要をまとめたページでございます。そのページの下の方をらんいただきたいと思っております。「地方航空支援方策パッケージ」とあるところでございますけれども、ちょうどサンドイッチ状になっておりますが、その真ん中の予算のところの右側でございますが、離島関係の補助につきましては、航空機購入補助の増額でございますとか、あるいは離島の運航費補助につきまして1島1路線の要件などの緩和を実施するということでございますとか、左側になりますが、条件不利地域に発着する路線のモデル的な取り組みの支援につきまして、地方航空路線の活性化プログラムということで5億円の予算を要求することといたしております。

上のほうの公租公課等でございますけれども、小型機対策としまして、固定資産税で

ございますとか、着陸料・航行援助施設利用料の軽減を要望してございます。さらに着陸料につきまして、地域と航空会社の共同の取り組みの提案を評価して選定した路線について割引を行う提案割引制度というものを要求してございます。

下のその他の羽田発着枠の政策コンテストでございますけれども、これは予算、税制とは直接関係ないのですが、羽田発着の国内路線につきまして、地域と航空会社のパートナーシップによる取り組みの提案を進めたものにつきまして、この部会のメンバーの中でも、加藤先生、竹内先生、花岡先生、柳川先生に参加していただいております懇談会で評価いたしまして、その結果に基づきまして、片道3便分の発着枠を配分するというものでございます。

めくっていただきまして14ページに非公共概算要求の主要事項というものがございます。上側でございますけれども、B787のトラブルにつきましては、必要な改修等を行いました上で、この6月から定期便の運航が再開されたところでございますけれども、この事案を踏まえまして、新技術等に対応しました航空機の安全対策の強化というものを実施したいということでございます。

また、下側になりますけれども、我が国初の国産ジェット旅客機となりますMRJにつきましては、先般、開発スケジュールが見直されまして、初飛行が27年度に、初号機の納入が29年度に変更されたところでございますけれども、この安全性の審査につきましては、製造国政府としての確実性が要求されるということでございますので、そのための体制整備を進めるということでございます。

15ページは飛ばさせていただきます、16ページになります。税制改正要望でございますけれども、16ページにありますように関空、伊丹のコンセッション実施の円滑化のための税制も要望しております。下になりますけれども、中間取りまとめまでのご議論を踏まえまして、航空機燃料税については、その軽減措置を3年間延長するという要望をしております。

次のページになりますと、いろいろ細々したものがございますけれども、主なものとしましては、航空機の固定資産税の軽減措置の延長に合わせまして、先ほど触れました小型機に対する軽減措置の拡充を要望するなどしているということでございます。

さらにちょっと飛びまして、23ページをごらんいただきたいと思います。「空港使用料の見直し」と書いてあるページでございますけれども、着陸料でありますとか、航行援助施設利用料の軽減措置の見直しということを、このページに少し詳しく書いてございます。

詳しくはこのページをごらんいただきたいと思いますが、先ほど地方航空支援の関連で触れました3.でございますとか、4.の1番目の提案割引制度ということが書いてございます。このほかに2.に、いろいろ議論がございました旅客数を基準といたしました着陸料体系の導入でございますとか、4.の2つ目に、先般、一部新聞でも取り上げられておりました羽田の深夜・早朝国際便の着陸料の割引について新設要求を行っているということがございます。

以上、時間の制約もございますので、この資料で簡潔にご説明申し上げましたけれども、今後の動きも含めまして、また関連の審議のところでも必要に応じましてご紹介していきたいと思っております。

最近の動き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。ご質問もあろうかと思っておりますけれども、次の「今後の議論の進め方について」とも関係がありますので、引き続き事務局からお話しただいて、そのあとで質疑にしたいと思います。お願いします。

【航空戦略課長】 資料1をごらんください。1ページをおめくりいただきまして、今後議論を進めていく主な課題ということでございますけれども、1ページの上のほうは中間取りまとめで今後議論する課題というものが整理されましたので、これをまとめてございます。灰色の文字部分が特に中間取りまとめで重点的に議論をしたというところでございますが、それ以外の黒字の部分につきまして、今後、順次検討していきたいというところでございます。

本日は、1) 国際航空需要等の今後の新たな需要への的確な対応のところ、空港の中の主要部分を占めます首都圏空港のあり方について、本日は議論させていただきたいということでございます。

また、先ほど申し上げましたように、公租公課等のあり方と地方航空ネットワークの維持方策につきましては、予算要求等を実施いたしました。これにつきましては重複しますので説明は省略いたしますが、次のページに、中間取りまとめを踏まえまして要求した内容をまとめております。

その他の課題につきましては、今年度中に議論を進め、ビジョンを取りまとめたいということで3ページになりますけれども、来月以降、月1回ぐらいのペースで開催していきたいと思っております。年末はちょっと予算等の関係がございまして、ひよっとしたらお休みするかもしれませんが、大体それぐらいのペースでやっていきたいと考えていま

す。

次回以降は、新たな需要への的確な対応ということで、ここに書いてあります質的な変化への対応、あるいは管制のあり方等々の課題について、順次議論していきたい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す。久しぶりですので、そんなことを検討したんだという懐かしい思いもする資料でございますね。

最初の最近の航空行政、特に予算関係ですけれども、それと今の資料1について、ご質問やコメントがありましたら、お願いしたいと思います。特に資料1については、今日はこの後、首都圏空港のことを議論するんですけれども、それ以外のことは、あと何が残っているのかなどがありますんで、ご意見があったら、ぜひお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

じゃ、私からですけど、これは中間取りまとめで地方航空ネットワークの維持方策ということで、いろいろな議論があって、現状認識、それからモデル、維持方策を支援するプログラムの新設とか、いろいろやっているんですけども、そのときに大いに議論が出たのが、どういう路線は地方路線として維持すべき度合いが高くて、どういう路線は、まあまああそうでもないというところについて、なるべく客観的に判断できるような参考資料や参考値みたいなものができるようになったら、それにこしたことはないという議論がありましたよね。そういったものが、例えば国内線の羽田の発着枠の配分のときにも、定性的には評価に入っているんですよ。このエアラインは地方路線をこのくらいやっているんだから大事だとか、評価項目に入ってますよね。そうすると、なおさら地方ネットワークのどういうものを維持すべきとかというのは重要になってくると思うんですけど、そこら辺はまだ引き続き勉強課題で残っていたと思うんで、そういうのは今後の課題の中ではどんなふうな位置づけになるんですかね。

【航空戦略課長】 中間取りまとめを一度整理しまして、予算要求等を行ったわけでございます。さらに今、部会長がおっしゃたような残された宿題などもございます。ただ、これをビジョンの中で取りまとめるかどうかということと、それを具体的にどう掘り下げていくかということは、またちょっと別の次元になるかもしれませんので、年度末ということではないのかもしれませんが、またいろいろ掘り下げていく中で、勉強していく課題であると思いますが、今年度の予算要求の結果を踏まえまして、また少し議論し直

さなければいけないところがあれば年度内に議論していくということになるかと思いません。

【家田部会長】 ありがとうございます。じゃ、この辺は終わったわけじゃないということで、どんな格好であれ進めるようにいたしましょう。

ほかに、今後の進め方について、ご意見とかございませんか。よろしいですか。それじゃ、先に進めさせていただきましょう。ありがとうございます。

それじゃ、今日の主要課題であります今後の首都圏空港のあり方について、和田課長からご説明をお願いいたします。

【首都圏空港課長】 首都圏空港課長の和田でございます。お手元の資料2-1に従いまして、必要に応じて資料2-2という参考資料をご参照いただきながら、ご説明をさせていただきたいと思えます。

まず3ページでございますけれども、経済活性化と首都圏空港の関係、マクロの視点でのご説明から始めさせていただきたいと思えます。まず、首都圏の1都6県の経済力というものについてでありますけれども、人口や域内総生産など主要な指標を見てみますと、全国の約3分の1、30%から40%程度が首都圏に集積してございます。域内総生産が186兆円ということございまして、インドやロシア、カナダといった1つの国に匹敵するような経済規模がございまして、それから、東京は世界で活動するグローバルな企業の立地数も多くございまして、訪日外国人も約半数の方が東京を入口、または出口にしているというような状況でございます。こういった経済活動を空の面では羽田と成田が支えているということございまして、現在、両空港の年間発着枠を併せて75万回化にするというものを最優先の課題として取り組んでいるところでございます。詳細は、また後ほどご説明いたします。

次のページでございますけれども、今年の6月14日に日本再興戦略が閣議決定されております。日本経済再生のために政府全体で優先的に取り組むべき政策が取りまとめられていますけれども、その中で首都圏空港に関連する点を3つほど挙げさせていただきたいと思えます。

まず1点目は、一番左の産業や都市の国際競争力強化という視点でございます。総合特区ですとか、国家戦略特区を活用して企業の立地を促進し、これを通じて人やモノ等の交流の活性化を図って、日本経済の再生につなげようという視点が記載されています。

それから、2点目が訪日外国人の増加という点でありますけれども、2012年の実績

では、訪日外国人が836万人、消費額が1兆円を超えています。これをさらに増やしていこうという目標を掲げて取り組んでいるところでございます。

それから、3点目が全国の地域活性化でございます。羽田、成田には日本最大の際内航空ネットワークがございます。これを際内間の人やモノの交流の活発化を通じて、諸外国の成長力を国内の各地域に波及させていくということも記載されているところでございます。このような観点から、3つの政策を実現するために、首都圏空港のさらなる機能強化というものが必要ではないかと考えているところでございます。

それから、次が首都圏空港の現状でございます。6ページをご覧くださいと思います。羽田空港は、現在、4本の滑走路で運用しております。総旅客数が6,670万人、これは24年度のデータでございますけれども、1日に直すと約20万人のお客様にご利用いただいています。それから、22年に国際定期便が運航開始いたしまして、現在795万人のご利用があります。

一方、成田空港でございますけれども、2本の滑走路で年間3,060万人、1日に直すと約8万人強のお客様にご利用いただいています。最近の特徴といたしましては、昨年からは国内のLCCが運航開始しておりまして、372万人のご利用があります。国内の総旅客数としては国内で9番目の大きさになるというところまで成長しているところでございます。

続きまして、7ページ目でございますけれども、75万回化に向けて現在取り組んでおりますというお話をいたしましたけれども、羽田空港は4本目の滑走路ができるまで30万回という能力でございました。4本目を作りまして、現在は41万回ということでございます。括弧内が国際線ですけれども、昼間3万回、深夜・早朝3万回、そして25年度末、来年の3月末には44.7万回、昼間の国際線をさらに3万回増やすという計画でございます。これによって、1時間当たり80回の離発着、45秒に1回、飛行機が離発着することになります。

一方、成田空港でございますけれども、22万回から順次、管制の工夫ですとか、それから地上側の施設の整備等を通じまして、これは羽田よりも1年遅れますけれども、26年度中に30万回化を図る予定にしております。現時点では27万回でありまして、1時間当たり最大で64回、約1分に1回の飛行機の離発着がございます。こういうことで両方合わせますと52.3万回から74.7万回ということで、約4割の能力増強を図ることとしております。

次に、8ページでございますけれども、これは諸外国の主要空港と比較している資料でございます。真ん中のところに東京とありますけれども、2つの空港で75万回化を実現すると、左側の下にありますパリにほぼ匹敵するということになります。

右側の円柱は利用者数で、国際線の利用者が赤のところですが、東京は3,300万人となっており、東京より多い都市について丸で囲っています。総合いたしますと、アジアの主要空港の中ではトップクラスになりますけれども、国際線で見ると、アジアの中でもまだ上があるし、そしてまた発着回数の方で見ても、ロンドンやニューヨークは100万回クラスということで、さらに上の空港があるという状況でございます。

9ページは、主要都市における複数空港があるところについて、空港同士の規模感と、それから際内の内訳を整理してみました。欧州のロンドン、パリは国際線が非常に多くなっていますけれども、欧州は、わりと域内に近いところに国際線を飛ばしているということになりますので、むしろ国内線的な運用なのかなと思います。それから、アメリカのニューヨークは国内線が非常に多くなっているという感じでございます。

10ページでありますけれども、近隣のアジア諸国では、空港の拡張計画等がたくさんございます。中国では、北京、上海、香港、また韓国でも仁川にターミナル、滑走路計画がございます。他の国でもたくさんございます。

続きまして、11ページ以下が首都圏空港をめぐる課題でございます。環境の変化等について、少し整理をしてみました。

まず12ページでありますけれども、今後20年間の航空輸送量の伸びの予測をご紹介します。各地域の航空需要は伸びていくという予測になっておりますけれども、特に伸びが大きいのがアジア太平洋地域、それから中東地域ということでございまして、特にアジア太平洋地域は2025年までに世界最大の航空市場に成長する見込みになっております。

13ページでございますけれども、世界各国でアライアンスというものが進展しております。大きな3つのアライアンスがございますけれども、この中では競争法の適用除外によって、コードシェアなどの提携がどんどん進んでいます。また、同一アライアンス内での航空会社間の乗り継ぎ利便性の向上などが非常に進んでおります。

参考資料の13ページをご覧いただければと思うんですが、このような動きを受けまして、成田空港には2つのターミナルがございますけれども、大きな3大アライアンスごと乗り継ぎがしやすいようなターミナルの利用形態になっております。

それから、アライアンスに加盟をしていない航空会社というのも増えてきています。1つは、エミレーツ、エティハドなどの中東の航空会社、それとIATAに加盟していないLCCなどの航空会社、これらについてご紹介したいと思います。

14ページでございますが、中東の4大航空会社であるエミレーツ、エティハド、カタール、トルコといったところの存在感が非常に増してきているということでございます。これらの航空会社は、自国の空港を拠点として路線ネットワークを拡充し、今後、エアバス380とかボーイング777といった大型機材を導入してネットワークをさらに広げていこうとしております。ドバイ空港の写真をホームページからとってきましたけれども、エミレーツの大型機材が並んでいるといった状況になっています。

それから、15ページがLCCでございます。アメリカ、ヨーロッパ市場ではかなり先行しております、こういったところが東南アジアをはじめ、各国に広がっているということでございます。世界の航空会社ランキングを見ると、国際線の1番目と3番目がLCCになっており、また国内線のトップもアメリカのLCCであるサウスウエストになっているという状況でございます。欧米は、2012年の比率で見ますと、30%から40%のシェアがLCCになっています。それから、日本を含む北東アジアは10%ぐらいで、まだまだ伸びていくだろうと言われていたところでございます。

ちなみに、日本は、2012年の国際・国内の旅客数で見ますと3%であります、昨年あたりからネットワークが随分広がっておりますので、下の※3にございますけれども、直近のデータを見ると、今年の8月時点では国内線のシェアでは7%まで成長しているという状況でございます。

16ページ以下に近隣アジア諸国とのハブ空港間競争の状況を少し整理させていただきました。アジアの国際線旅客数のトップ5の空港の推移をグラフにしてみたものでございますけれども、羽田と成田を足しても、この中で5番目になります。実は2011年の震災発災の年に仁川やバンコクに抜かれておまして、2007年から2012年の日本以外の空港の伸び率は非常に高いんですけれども、日本の場合には0.8%ということで低い伸び率になっています。

17ページが、この5つの空港の特徴をちょっと比較してみたものでございますけれども、人口は日本が一番多いんですけれども、下から2つ目のネットワークの特徴を見ただけですと若干違いがございます、香港やシンガポールはアジア域内の拠点ということで、アジア路線が80%を超えています。これは時間の関係で詳細な説明は省略します

けれども、参考資料の16ページにネットワークの状況がございます。

タイは、地理的關係からヨーロッパですとか、中東のネットワークが強い状況でございます。どこをライバルと見るかということでございますけれども、地理的に近くて、かつネットワークの特徴を見ると、日本と韓国、つまり成田と仁川を比較するのがいいかと思っております。

18ページになりますけれども、そういう点で成田と仁川を少し比較してみました。過去10年間で、仁川は総旅客数が約2倍になっています。また、仁川で乗り継ぐ旅客数も約3倍に増加をしているということでございまして、先ほどご紹介いたしましたとおり、2011年の震災発災の年に抜かれているという状況でございます。

もう少し詳細に分析をしたのが19ページでございます。いろいろなデータ分析をしてみたいですけれども、3点ご紹介させていただきたいと思っております。まず、黄色い部分の一番上の丸でございますけれども、総旅客数について仁川が多いということでございます。下の(1)国際線の就航都市数というのがあります。赤が成田のシティペア数で、青が仁川のシティペア数でございますけれども、こちらも仁川の方が多いいということでございます。

参考資料の17ページをご覧くださいいただければと思うんですけれども、こちらが2004年と2013年を比較した資料でございます。2004年のシティペア数は成田が97で仁川が120、そして2013年は102と133ということでございます。この内訳ですけれども、特に仁川はアジア路線が非常に増えているという特徴がございます。特に中国は23都市から34都市ということで10以上増えているということで、大韓航空とかアジアナ航空が中国路線を中心にネットワークを充実してきたということが関係しているかと思っております。

次の参考資料の18ページをご覧くださいいただければと思うんですが、地図に落としてある点が、成田空港からは就航していないけれども、仁川からは就航している都市になります。仁川からこれほどたくさんの都市に運航しているという状況でございます。

それで、19ページに戻っていただき、2点目でございますけれども、国際・国際の乗り継ぎの旅客数についての比較をしてみました。こちらも仁川の方が多くなっております、参考資料の21ページをご覧くださいいただきたいのですが、実際乗り継ぎの旅客は、2004年は実は成田のほうが多く、仁川の倍近くの数でありました。北米とアジアの乗り継ぎ拠点として成田が利用されたということであります。ところが、2012年になります

と、仁川の方が多くなっています。北米ーアジアの乗り継ぎ拠点としての競争力が若干落ちきており、さらに、他の地域との乗り継ぎ拠点としては全て仁川に抜かれているという状況になっています。

今の点に補足しますけれども、韓国政府は、乗り継ぎ旅客を取り込むために、今年の5月から72時間以内の乗り継ぎについてノービザ制度というものを導入しています。航空券の予約を持っている人が72時間以内に乗り継ぐ場合には、ノービザで韓国に入国することができるというものです。これによって乗り継ぎの旅客をどんどん増やしていき、それで、次回は韓国に来てくださいというような施策を行っているということでございます。

それから、3点目でございますけれども、日本発着の国際需要についての分析をしたのが、この(3)、(4)でございます。(3)をご覧いただければと思うのですが、赤が日本の国内空港発着で成田、羽田を経由して外国に行く方で398万人、それから日本の国内空港発着で仁川を経由して外国に行かれる方が206万人という数字になっています。

この206万人が多いか少ないかというのもあるんですが、ここで注目したいのは(59万人)という数字です。この数字は、そもそも出発点ないしは最終的なゴールが羽田、成田という首都圏発着で仁川を利用して外国に行っている方でございます。

どんなところに行っているのかというのを示しているのが(4)になりますけれども、多いところを10個並べてみました。ホノルル、パリ、チェジュ、青島等がございます。特にホノルルは、距離的に見ると、逆に行ってホノルルに行くという旅客が多いということでありまして、これを見て私もちょっとショックだったんですけども、おそらく運賃が安いからかと思えます。それから、チェジュとかシエムリアップみたいなのは成田からのネットワークが弱いということもあるのだらうと思いますが、このようなお客様に、ある意味ご不便をおかけして、わざわざ仁川で乗り継ぐという選択肢をとらざるを得ない状況になっているとも読み取れると思っておりますので、もう少し羽田や成田でネットワークの充実を図った方がいいのではないかと考えているところでございます。

それから、20ページ以下は航空需要予測になりますので、大都市圏空港調査室長からご説明させていただきます。

【大都市圏空港調査室長】 大都市圏空港調査室長の杉野でございます。航空需要予測について、ご説明させていただきます。

航空局におきましては、おおむね5年ごとに将来の需要予測を実施してございます。今回もその5年ごとのスパンということで、区切りは5年でございますが、32年度までを

予測してございます。過去の需要変動の実績等を踏まえまして、人口変化あるいは経済成長率などをもとに将来の需要予測を設定してございます。手法といたしましては、交通需要予測で一般的に用いられております四段階推計法を使用してございます。

今回は、GDPが予測結果に与える影響が大きいと思われまますので、どれぐらいの差が出るかということ複数のケースで予測をしてお示ししてございます。上位、中位、下位と3つ示してございますが、この中で中位ケースというのが現在の日本再興戦略で目標に掲げております経済成長率に基づきますケースでございます。下位につきましては、それ以前の将来見通しによる経済成長率をベースにしたもので、上位につきましては、中位ケースよりさらに高い経済成長を想定したケースということでございます。

1枚おめくりいただきまして、その結果でございますが、まず全国の需要予測値の旅客でございます。全国の旅客需要全体、国際線と国内線を足したものにつきましては、2022年度には1.8億人から2億人になるということでございます。国際線につきましては大幅に増加、国内線についてはGDPの設定ケースによって異なっておりまます。左下に国内線の状況がございまして、下位の場合には人口減少等の影響を受けまして横ばいから微減、上位、中位の場合は増加傾向ということでございます。国際線につきましては、海外の高い成長率を背景にいずれの場合でも増加傾向と予測してございます。

これを首都圏空港にして示したものが22ページでございます。首都圏空港の旅客需要全体としては1.1億人から1.3億人程度になると考えてございます。首都圏空港は国内・国際線ともに全国の6割程度を占めておりますので、全国とほぼ同様な傾向を示しているのがおわかりいただけるかと思ひます。

23ページでございまして。首都圏空港の場合には、この発着回数が問題になってまいりますので、これを発着回数のほうに換算してございます。上位、中位ケースでは2022年度ごろ、下位ケースでは27年度ごろ発着枠を超過するという見込みでございまして。一番上のグラフをごらんいただきたいと思ひますが、大体2020年代の初頭に現在の発着枠を超えるのかなと考えてございます。首都圏空港の需要は全体としては引き続き増加いたしまして、2030年代前半ごろには約7万から23万回ぐらいの容量不足になろうかと思ひます。発着枠の設定でございまして、全体の枠が約75万回あるわけでございますが、貨物便等の枠を差し引いたものを、ここでは枠と設定させていただいてございます。

以上のことをまとめましたものが24ページでございまして。先ほどそれぞれ説明いたしましたので、このページのご説明については、省略させていただきたいと思ひます。

以上でございます。

【首都圏空港課長】　　続きまして、25ページ以降でございますけれども、需要総量はどうなっていくかというのが今のお話ですけれども、次にピーク時間帯の需給逼迫という点に着目して、ご説明をしたいと思います。

国際線の場合、黄色い部分に書いてありますように、目的地までの所要時間や時差というものが影響してまいりますので、特定の時間帯に出発や到着が集中するという傾向がございます。

方面別に例を示していきたいと思いますが、まず25ページが欧州便の例でございますけれども、欧州便の多くが日本を午前中に出発をして、欧州に夕方、午後の時間帯に着き、そして夜の時間に欧州を出発して、日本に午後の時間に戻ってくるというダイヤが多くなっています。この理由は、日本の朝の出発というのは、国内各地からの乗り継ぎを含め、やはり朝起きて出発するというのが利便性が一番高いので好まれるということにあります。そして、欧州に着くのも午後でありますので、翌日のビジネスとか観光に備えて余裕が持てるということだと思います。そして、1日活動した人たちが日本に戻ってくるということで夜出発して、また日本に夕方帰ってくるというダイヤが好まれております。

それから、北米便が次の26ページになりますけれども、こちらは西海岸と東海岸でオペレーションが若干異なっているんですけれども、東海岸行きのものに関しては、やはり日本を朝出発して、アメリカに午前中に着き、12時から14時ぐらいのところで東海岸を出発して日本に夕方に戻ってくる。それから、西海岸は、逆に夕方に日本を出発して、アメリカには同様に午前中に着くんですが、午後折り返して、夕方に日本に戻ってくるというようなオペレーションになってます。

これを出発で見ると、朝出発と夕方出発に集中しているということになります。この夕方の出発が、欧州便と違うのは、アジアからの乗り継ぎ旅客を取り込んでアメリカに運んでいくということと、そしてまた、夕方に着くと、先ほど申し上げた翌日に備えられるというのに加えて、アメリカから来た人が今度アジアに乗り継ぎをするという視点もあって、どうしてもこういう時間帯に集中をしてしまうという特徴がございます。

次に、27ページ、アジアの例でありますけれども、これも近距離アジアと東南アジアがありますので若干複雑でありますけれども、考え方は同じであります。日本からの出発は、朝の出発と北米乗り継ぎの夕方出発、それから日本への到着は夕方を中心になっている。東南アジアの場合は朝着というのもありますけれども、このような考え方で、どうし

でも午前中の出発、それから夕方の時間の出発、また夕方の時間の到着というところにピークが立ってしまうという特徴がございます。

28ページをご覧いただきたいのですが、これをちょっとイメージ図にしたものであります。青いところが到着便数で、グレーのところが出発便数でありますけれども、今申し上げたように9時以降の出発便が非常に多くなり、そして、13時から午後、夕方にかけての青い到着便が多くなり、さらに17時以降の出発便が多くなるという状況でありますので、こういうピークが立ってしまいます。トータルとしては、この黄色い点線から黄色い実線に容量を引き上げていますけれども、一部を取り込めても、まだまだ取り込めていない部分の需要が発生をしているということでございます。

29ページであります、一番人気のある17時台に着目した分析をしています。17時台に関しては、この黄色い太字で囲ってある部分が潜在需要として乗り継ぎの要望がある部分でございます。本年3月末に25万回から27万回に引き上げていますので、時間値的には7回入れるようになりましたが、この7回分に関しては、他の時間帯からのダイヤ改善というもので全て埋まってしまいました。残念ながら30便がこの17時台には運航ができず、そのうちの半分の15回は、その隣接する16時台とか18時台や、もしくはオフピークの時間帯に移っていますが、赤い線で囲まれた15回は、結局、ダイヤが成立しないで諦めたというものであります。それで、17時台だけでも、この30回が希望時間帯に入れないということがございますので、これに365を掛けますと、年間で約1万回が希望の時間帯で就航ができなかったという計算になります。そのうち半分は、需要の取りこぼしが発生しているということでございます。

他の時間帯も、分析をしようと思ったのですが、時間の関係でできなかったのですが、多分ピーク時間帯には、このような状況がもう既に発生しているのではないかと考えています。

それから、30ページが羽田の状況でございますけれども、羽田の場合には国内線がまだまだ多くなっていますので、今申し上げたような成田のようなピーク時間が立つということは現在では発生しておりません。

次に、31ページ以降の今後の首都圏空港のあり方について、ご説明したいと思います。

まず32ページでございますが、今後の方向性について一枚紙にしてみました。冒頭申し上げましたように、日本経済活性化への寄与ということで、競争力強化、訪日外国人の増加、経済効果の全国への波及といった視点がございます。それから、右側が航空政策上

の課題への対応ということで、アジアでの需要の伸び、それからハブ空港間競争の激化、需要予測、またはピーク時間帯の需給逼迫というようなことを踏まえて、首都圏空港のさらなる機能強化や国際競争力強化が必要なのではないかと考えているところでございます。

このさらなる機能強化というのは一体何なのかというのが、この赤い点線で囲ってある部分でございますけれども、大きく分けると3点ございまして、1つ目が供給能力の拡大ということであります。75万回化以降の容量拡大策を具体化していく必要があります、そして、その際にはピーク時間帯の増便余地を高めるということに留意する必要があるのではないかと考えています。

それから、①と②はある意味、表裏一体なんですけれども、拡大した能力を活用して多様な需要を積極的に取り込んでいく必要があるのではないかと考えています。フルサービスの定期便のほかにも、成長が見込まれるLCCや経済活性化に貢献度が高いビジネスジェット、貨物便、こういったものも積極的に取り込んでいく必要があると思っています。

それから、③が容量拡大以外の利用者ニーズへの対応でございますけれども、今75万回化を計画していますけれども、オフピーク時間帯というのがございます。先ほど海谷課長の説明にもありましたけれども、羽田の深夜・早朝時間帯は、まだ活用されていない部分がありますので、それをどのように活用していくかといった視点と、それから、乗り継ぎ利便性を高めていかなければいけませんし、アクセス利便性も同様に高めていく必要があります。さらに、家田部会長がおっしゃったように2020年のオリンピックのこともありますので、訪日外国人旅行者の利便性を高めていくというような検討もしていく必要があると思っています。

33ページでございますけれども、一番のキーとなる容量面について、首都圏空港が目指すべき方向性ということを少し整理してみました。国内線、国際線の需要に的確に対応していくという考え方なのでございますけれども、真ん中あたりの楕円形の中で整理をしていますが、キーワードとして挙げるとすれば、例えば国際線であれば、成長が見込まれるので成長性、そして国内旅客輸送でいえば、着実に伸びていくということでもありますので着実性、そして貨物やビジネスジェットなどにも柔軟に対応できるという意味で柔軟性、こういったキーワードをもとに需要に的確に対応していく必要があると考えております。

それから、右側でございますけれども、航空会社間での競争を通じてさらにサービスを上げていくとか、また小型化とか多頻度化を通じて新しいサービスが生まれてくるような

基盤にしていく必要があるとか、こういった視点を加味しながら首都圏空港を世界有数のハブ空港にしていき、これを通じて利用者利便の一層の向上や日本経済の活性化を図っていくということを目指していくべきではないかと思っています。

この実現に向けて、一番下のところでございますけれども、容量拡大につながる具体的な方策を整理していくべきだと思います。この中には、短期的に実現できそうなもの、それから中長期的に時間がかかってしまうものと両方あると思いますけれども、そういうものに分類をしながら、内外の需要の動向を見ながら、需要が供給を上回らないような適切なタイミングで実現を図っていくべきだと考えているところでございます。

それから、34ページ以降ですが、この首都圏空港の中で羽田と成田をどのように役割分担していくかという点でございます。平成13年以降、羽田はチャーター便を皮切りにして国際便を入れていくという選択をとってまいりました。4本目の滑走路の供用開始に合わせまして定期便化を図り、平成22年の10月に6万回の国際定期便が実現いたしました。そして、来年3月にさらに昼間の国際線発着枠を3万回増やす予定にしているところでございます。

それから、右側の成田空港でございますけれども、こちらは国際線の基幹空港としての位置づけは変えておりません。この間、例えば鉄道の整備を図って成田アクセス鉄道ができ、アクセスが改善されたとか、21年10月のところでございますけれども、B滑走路を延長して2,500メートル化するとか、このようなことを通じて順次、容量拡大を図りながら、26年度中に年間発着枠を30万回化していく予定でございます。

35ページは、このような経緯を経て、現在の羽田空港と成田空港の役割分担を図りにしたものでございます。この丸の大きさを、旅客数に比例して作って見たんですけれども、青い部分が国内線で赤い部分が国際線でございます。羽田は国内線の基幹空港としながら国際線も運航開始をして、高需要・ビジネス路線を運航するという整理にしています。また、成田空港に関しては、内陸空港の特殊性もございますので、23時から6時までの間を飛行禁止時間帯として設定しつつ、運用時間内においては国際線のメイン空港、そしてアジア有数のハブを目指すとしながら、LCCをはじめ、国内線、ビジネスジェットなど多様なニーズに対応するという考え方で現在運用しているところでございます。

今後でございますけれども、一番下のところにありますように、首都圏航空需要は膨大でございますので、1つの空港に片寄せをして捌くということは現実的ではないと思っています。今後、容量拡大方策を検討していくこととなりますけれども、その内容に応じま

して、2つの空港を有効に使いながら、首都圏空港としての機能を最大化するような役割分担のあり方を、地元とも相談しながら考えていくべきではないかと思っているところがございます。

次の36ページで諸外国で大都市の中に複数の空港がある場合の役割分担を簡単に整理してございます。左上に、ソウル、上海、台北というアジアのパターンがありますが、こちらも参考資料を参照していただきながらご説明します。参考資料の36ページをお願いします。

ソウル、上海、台北であります。中心部に近い国内線の空港と、少し距離は離れているけれども、国際線メインの空港があります。例えば36ページの仁川と金浦に関していうと、旅客数でいうと3分の2ぐらいが仁川ですが、これはほとんどが国際であります。それから、金浦は国内がメインであるけれども、一部国際が入っています。金浦からの国際線の就航先というのは、日本であれば羽田、中部、関空、中国であれば北京、上海、台湾であれば台北、こういう3つの国の都市に限定的に国際線が運航しているという状況でございます。

資料に戻りまして、その右隣にニューヨークがありますけれども、ニューヨークはJFKとラガーディアとニューアークという大きな3つの空港がございます。参考資料の38ページをごらんいただければと思います。都心部で一番近いのがラガーディアで約13キロありますが、それから、都心部から22キロのニューアークと24キロのJFKがございます。旅客数でいうと、45%ぐらいがJFKでラガーディアが23%ぐらい、ニューアークが32%ぐらいということでございます。この3つの空港については、JFKとニューアークは無制限で就航が可能になっています。ラガーディアだけが規制がありまして、空港の管理者がペリメーター規制を導入してまして、土曜日を除いて1,500マイル以内の短距離線、それから例外としてデンバーだけが認められているという状況になっています。

それから、資料の36ページに戻りますけれども、ヨーロッパですが、パリやミラノなどの欧州の大陸パターンとしては、やはり欧州域内が中心となる空港と域外路線を含めた長距離線も就航する空港の2つに分かれています。例えばイタリアではミラノではリナーテとマルペンサという空港があります。都心部に近いリナーテに関しましては、ローマ線と高需要のEUの域内路線に限定されています。

次に、ロンドンでございますけれども、ロンドンにはヒースロー、ガトウィック、スタ

ンステッド、ルートン、シティという大きな5つの空港がございます。参考資料の39ページでございますけれども、一番近いのがシティで、次にヒースロー、スタンステッド、ルートンが50キロぐらい、ガトウィックが45キロとなっておりますけれども、基本的には旅客便に関しては機能分担ルールというものがございません。ほぼ完全自由市場となっています。その結果でありますけれども、ヒースローとガトウィックは欧州域外の国際線が多数就航し、スタンステッドとルートンは専らLCCが利用し、シティに関しては小型機が中心というような運用になっているということでございます。

役割分担の話は以上でございます、資料の37ページ以下が空港処理容量の考え方についてでございます。処理容量というものが、どのように決まっているかということでございますけれども、黄色い部分の一番上にありますけれども、滑走路、空港、空域において処理可能な航空機の最大数量を処理容量と言っていて、計算上はじき出される理論値でございます。ここから環境や条件の違いによって、少しずつ小さくなっていくというものであります。

そもそもの理論値は、滑走路の占有時間、大型機であれば当然、占有時間は長くなりますし、小型機であれば短くなります。それから、航空機同士の安全間隔、大型機であれば後方乱気流が発生いたしますので安全間隔を広くとる必要があります。そして実際の滑走路の配置ですとか、地上施設の規模ですとか、飛行ルートをはじめとした空域の構成ですとか、騒音対策といった制約要因によって実際の空港処理容量が決まってまいります。このようなものをもとに算出をすると、羽田であれば、来年の3月に1時間あたり80回になるというところが決まってまいります。

下に羽田の例を挙げてございますけれども、羽田であれば、この4本の滑走路が井桁になっていますので、滑走路を使う飛行機同士の干渉というものがどうしても生じてしまう。それから、駐機場や誘導路の配置の問題、空域の問題もございまして、なるべく音の出る影響を少なくするために東京湾内に飛行ルートを設定しています。これも1つの制約要因になります。さらに、出発・到着経路下の自治体とのお約束みたいなものもございまして、実際の処理能力が決まってくるというような整理でございます。

38ページ以降で、空域面と環境面についての状況をご説明させていただきたいと思えます。首都圏の空域でございますけれども、米軍が管理する横田空域と自衛隊が管理する百里空域に挟まれていまして、この狭いエリアを有効に活用して飛行ルートが設定されています。右側でございますけれども、横田の空域は階段状に返還してもらっているため複

数ルートが設定できるようにしています。それから、百里についても、自衛隊の空域を回り込むような形で飛行ルートが設定されているということでございます。

実際に39ページが成田の飛行経路でありますけれども、成田の場合には内陸空港でありますので、地元とのお約束で九十九里から利根川までの間は直進上昇、直進降下することになっており、出発機、到着機以外についても千葉県内を6,000フィート以上で運航するということになっていますが、2011年3月にお約束を少し見直していただきまして、成田空港出発機のうち、6,000フィート以上の高度に達したものに関しては直線上昇を免除するというので、この右側の青い点線が描いてありますけれども、このようなルートも認めていただきました。直進上昇が短くて離脱するのが早ければ、その分、容量は当然上がってくることになります。

それから、40ページが羽田空港でございますけれども、羽田の場合には、離陸機に関しては東京湾の中を最大限に活用していますので、陸域に入るところでは先ほどの6,000フィートを超える形で運航ができています。一方、着陸機に関しては、すぐ降下することができないものですから、千葉県の中を中心に低い高度で運航せざるを得ない状況になっています。

次の41ページをご覧くださいませいんですけれども、千葉県内に関しては、環境基準には抵触していないのですけれども、やはりご迷惑をおかけしないようにするという観点で、なるべく海側のルートを使うとか、飛行高度をなるべく上げて音を小さくするとか、そのような取り組みを今進めているところでございます。右側の地図だと千葉県の中にかなり入ってしまいますので、なるべく左の東京湾の上を飛行するような運用を高めていくということに今取り組んでいるところでございます。今後、羽田空港の機能強化を考えていくに当たって、この騒音負担の地域的バランスをどの程度加味するかというのも1つの大きな論点になると思っております。

それから、42ページ以下が羽田、成田以外のものでございます。横田飛行場が都心から40キロのところでございます。これは皆様ご承知かもしれませんが、米軍管理のものでありまして、共用化を働きかけていますけれども、米軍との関係でなかなか実現には至っていないというところでございます。

それから、茨城空港が都心から80キロほどのところがございますけれども、こちらは自衛隊管理のものでありますが、民航機も一部利用できるようになって、スカイマークや春秋航空が利用しています。

この資料の中にごさいませんが、静岡県は、静岡空港の下に新幹線が通っていますので、そこに駅を設置すれば、首都圏空港としての機能の一部を担えるのではないかと、そのようなこともおっしゃっております。

次に43ページですけれども、羽田の4本目を決めるときに首都圏第三空港検討会というのを開催してまして、ここの中で新空港として、8つの候補地を評価しています。このときの議論の結論は、当面の解決策としては羽田の再拡張が様々な面で最も優れているという結論になっています。

最後の45ページになりますけれども、このようなことから、首都圏空港の機能強化に向けて、具体的な方策の検討に着手したいと思っております。

今後の検討の進め方としては、3ステップで考えていくのがいいのかと思っております。青い部分の今後の進め方でごさいますが、本日、基本政策部会で政策上の課題について、ご議論いただきますけれども、それに引き続いて技術検討小委員会を新たに立ち上げまして、首都圏空港の機能強化策について、技術的にどんなオプションが考えられるのかということ今年度中を目途に整理していただきたいと思っております。

それから、2つ目のステップでありますけれども、来年度以降は地元自治体や航空会社など利害関係者にも入っていただいて、具体的な選択肢の精査や、関係者との合意形成を図って、今年度に整理するオプションの中からどれを選んでいくのかという議論をしていきたいと思っております。

それで、最後の3番目のステップでありますけれども、具体的な方策が決まれば、あとは関係自治体と実際の協議を行って、財源確保をどうするのかや、環境対策をどうするのかといった実現に向けた協議に移っていききたいと思っております。これらの3段階のステップを踏んで検討を進めていったらいかかと思っておりますのでございます。

なお、このような手順に関しましては、先日9月10日に大臣から発表させていただいております。本日、皆様方にご理解をいただければ、小委員会での検討に移っていききたいと思っております。また、小委員会での検討結果につきましては、年度末の基本政策部会にご報告するという形にさせていただければと思っております。

私からの説明は以上でございます。

【家田部会長】 ご説明ありがとうございました。

それでは、これから議論の時間をとりたいと思います。12時までですので、1時間弱あります。なるべく全員の委員の方にご発言いただきたいと思っておりますので、どうぞ活発な

ご議論をお願いしたいと思います。

この首都圏空港というものについては、いろいろな議論があつて、全体で何十万回とか、何百万人とか何千万人、こういう総量でいうときには、キャパシティーの問題というよりは、むしろ需要をどう誘導するかとか、需要発掘のようなどころがありますよね。一方で、キャパシティーが問題になって限度があるんだというときには、総量でいってもあんまり意味がない面もあつて、成田の場合にはピークがはっきりしている。羽田の場合には、そうもいってられないだろう。ピークがいっぱいになっていて最後にずれているんですけど、本当はピークを持っているはずなんですよね。運べないから横へ行っているだけの話です。だから、本来は、このキャパシティーの問題はピークの問題である。どういうふうにしてそのピークの容量を上げられるか、それから、どういうふうにしてピークに集中しがちな需要量を横に逃がして、そしてピークを助けるかというような需要マネジメントみたいな面とキャパシティーアップの問題、両方あるでしょうし、キャパシティーアップのほうの問題は、ハードの整備によって何とかしていくという面もあるし、もちろんハードも伴いますけれども、管制のようなソフト等々のところで、いろいろなことができるんじゃないかという面もあるかと思ひます。

それから、ともすると、この航空の議論というのは、エアラインの事業の話と、それから飛行場の話に終始してしまうんですが、実は首都圏のようなことで考えるときには地上のアクセス、つまり地上のネットワークとどういふような関係性を持ちながら検討すべきなのかというのは、やっぱり落としていけない問題だと思います。

それから、ご注意いただくところとして、たまたまですけれども、キャパシティーがほぼ一杯になるのがオリンピックの時期とほとんど一緒ということですので、この問題を解決することはオリンピックへの対応でもあるというような面がございます。論じていただく際に、その辺もちょっとご留意いただけたらと思ひます。

それじゃ、どういふ面からでも結構ですので、何人かの方にご発言いただいて議論をし、その後また続けてご発言いただくというふうに運用したいと思ひます。いかがでしょうか。どうぞ加藤さん、お願いします。

【加藤委員】 この話というのは結構言われていますけど、おそらくここで取り上げて繰り返す言うことが実現に近づけるということだと思います。今、家田先生がおっしゃったキャパシティーアップの問題というのは、おそらくハードよりむしろソフトをどうするかということで、タブーと今まで言われたことを検討していただくということだろうと思

うんです。それは東京上空をどうするかという問題だろうと思いますけど、ここの技術的検討をぜひお願いしたいと思っています。先ほどから言っておられますように、容量というのは環境とか条件が変われば変わりますから、それをどう変えるかということは東京上空の問題をどうするかということだと思います。

それから、もう一つ、羽田については、確かにピークはあるんです。リレー時間帯というのをつくっておられるんですが、それ以外のところでもあいているところが若干ありまして、そこをもう少し考えられないかと思っています。緩和といいますか、その部分の使用を考えたらどうかと思います。

それともう一つ。アクセスの問題もそうですけど、深夜の問題は空港の魅力アップとあわせて考えていく必要があると思います。

それから、このような羽田の問題とセットになるのが成田の問題です。たとえばデルタは、まず成田をハブにするとおきながら、また羽田も使うと言っています。つまり、今後エアラインとどう交渉するかを考えていただきたいと思っています。LCCを掘り起こし、自分の空港をハブに使ってくれているエアラインを大事にするということだと思います。成田は、二正面作戦でいっていただくということかなと思います。

最後に、これもタブーですけど、23時から6時のカーフェューの問題をどうするかということも成田の問題かなと思っています。もし今後検討されるのであれば、こうした今までタブーと言われたところも、ぜひ検討していただきたいと思っています。これはおそらく日本の空港全部にかかわることで、夜をどうするかという問題にもつながりますので、あわせてお願いしておきたいと思っています。

以上です。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。大事なところを突いていただいたと思います。篠原さん、どうぞ。

【篠原委員】 このお話について僕なりに整理しますと、中長期的な課題と、これも中期になるのかもしれませんが、2020年のオリンピックに向けて何がどうできるのかということは一応分けたほうがいいと思います。これは先ほどからお話が出ているハードやソフトの問題、それから地上のアクセスの問題、そういうものをトータルで捉えながら、やはり日本の航空政策として、こういう施策が必要なんだということと、とりあえずオリンピックに向けて何ができるのかということだと思います。オリンピックでどれぐらいの外国の方々がいらっしゃるかという需要予測も、ある程度出ていると思います。

それから、あともう一つ、僕が非常に心配するのは、財源の問題です。特にハードの部分については今の財政事情をいろいろ考えると、簡単じゃないと思うんです。だから、この財源の問題もハードを考える場合に相当詰めていかないと、単なる机上のプランに終わりがねないという危惧をちょっと持っております。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。続けてご発言いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

今、篠原さんがおっしゃった中期、短期あるいは長期という期間は、どういう分野に携わっているかで短期、中期の感覚が違いまして、コンビニを経営している人からすると、来年というのは中期とか言ったりするんですけど、僕らインフラにかかわる人間からすると、オリンピックの2020年なんていうのは7年先、すぐそこという感じで、ほとんど短期という感覚です。何かやろうとしても、いろいろな準備とか、それから環境アセスミたいなものをやったり、技術的な確認をやっていると、あっという間に7年になります。

オリンピックのあたりまでの時間距離と、そこから先のところ、少なくともその2つくらいは分けられるだろうし、もっと手前のところで何か分けられるのかどうか、私はちょっと何とも言えないんですけど、その辺、ちょっとお答えいただけたらと思います。

ほかにかがでしょうか。どうぞ皆さん、ご遠慮なくご発言ください。金谷さん、どうぞ。

【金谷委員】 金谷でございます。1点、違う視点からご質問させていただきたいと思っております。今ご説明を承っております、基本的には成田、羽田、それから最後のほうで茨城とか静岡の話も出てきましたけれども、一方で、首都圏空港の問題を考えると、中部空港、それから関西空港のことを考える必要があると思っております。現に首都圏が3,800万だとすれば、中部、関西は合わせれば1,600万ぐらいの需要があり、それなりの規模になっているわけです。これを首都圏空港から見たときに、仁川のような1つのコンペティターとして考えていくのか、あるいは差し迫ったオリンピックで大量のお客様が来られるときも含めて、首都圏空港を補完する、あるいはコラボレーションしていくものとして考えていくのか、その辺によっても、首都圏空港の今後を考えると、目指すべきところはかなり変わってくるのかなと思っております。今回は対象外ということで、中部、関西についてはあまり触れられてないんですけども、中部、関西をどういうふうに考えていくのかというあたりを、教えて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。荒木さんにご発言いただきますが、ちょっと関連して申し上げますと、中央新幹線が名古屋までの開業について目標にしているのが一応2027年なんです。今から14年くらいには、東京と名古屋がすごく近くなっているんです。それから、2045年には、それが大阪まで開業する予定です。もっと早くしたほうがいいという意見の人もいますが。そうすると、東京、名古屋、大阪はみんな60分以内につながってしまうので、そうなると、金谷さんおっしゃるように、みんな首都圏という感覚になるかもしれない。ただ、いずれにしても、時間的なスケジュールからいくと、それくらいの時期にそれくらいの距離感になるという中で連携性を考えるのかもしれないですね。その辺、関連してお答えいただきたいと思います。

じゃ、荒木さん、どうぞ。

【荒木委員】 まず、20ページに需要予測の資料がございます。いろいろな議論の非常に大きな前提条件として、需要がどのくらいになるのか、それに基づいてどういう施策を打っていくのかというところだと思います。質問も大変しにくいのですが、これまで航空予測というものが出てきて、結果論かもしれませんが、これが必ずしも当初予定していたとおりにならなかったというようなことを聞いたことがあります。そうした実績、あるいはその見方に対して、今回の予測に関してどういう考えでやっておられて、少なくとも現時点ででき得るベストな予測だということを補足説明いただければと思います。

それからもう一つは、仁川との比較は大変興味深かったのですが、その仁川との比較も含めて、今回のご説明は、印象としてはキャパシティとか、そちらのサイドに寄った議論が結構多い気がしていて、いわゆるプライスというか、お客様である航空会社にどのくらいチャージをする、それは他空港と比較してどうだという観点がないような気がしまして、そこも含めて議論に持ってくるべきでないかと思います。

今日の補足資料には入ってないですが、以前お配りいただいた資料で、他空港、特に近隣アジアとの比較において、航空会社負担と旅客負担を棒グラフであらわしていただいたものがありまして、それを見て気づいたのですが、例えば仁川にしてもアジアの特に乗り継ぎ客を取り込もうとした場合に、それだけが原因ではないのかもしれませんが、航空会社にとってはやっぱり負担が大きいから、日本の空港でなくて仁川を使おうかというような要因も多かろうと思います。その辺の分析も見ていかないといけないのではないかなと思います。

最後に、進め方について45ページにお示しいただいたのですが、今の2点目のところ

とも関係するのですが、2ステップ目で自治体や航空会社等の利害関係者も含めた検討の場ということがありますが、やはり空港の容量とか、技術面での離発着の詰めもありますが、結局、そこを解消したら飛行機は飛んでくれるのかということも非常に大事な側面なので、航空会社の方々が入るステップが最初も入らないということではないのでしょうかけれども、なぜ2番目になっているのかというところで、もう少し需要と供給、両面のことを考えながら、その進め方も考える必要があると思っておりますが、いかがでしょうか。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。じゃ、竹内さん、どうぞ。

【竹内部会長代理】 ご説明ありがとうございます。二、三お話し申し上げたいと思います。まず一つが多分典型的なのが33ページではないかという気はしているんですが、需要への対応というところで、成長性、着実性、柔軟性というのがあります。柔軟に対応、着実に対応はあるけれども、いまひとつ成長に対応するものがないので、このあたりをもう一度精査する必要があると思います。それに関連してさらに申し上げたいのは、今日のいろいろなご説明を伺って非常に役に立っておもしろかったですけれども、高度経済成長期における発想みたいなところがあり、増加する需要に何とか対応しなくてはいけないということだけなんです。顧客満足という考え方がなくて、いかにお客さんの使い心地をよくするのかということも重要だと思います。顧客満足というのは、航空会社だけではなくて、空港もそれは考えなきゃいけないことだと思うんです。需要増に対しては機械的に数量で応じていくという発想から、まだ抜け切れてないのではないかという気がします。誤解であればいいんですけども、もしもそういう点がまだあるとするならば、量だけではなくて質の話もするべきではないかということがまず1点です。

それから、2番目は、先ほどの空域の話なんかにも関連する話で、これはなかなか難しいことなんですけれども、今後、対応していくならば日本全体で、いわゆるオールジャパンという月並みな言葉になってしまいますが、やはり国土交通省だけでは対応できないものもありますので、そのような点を整理しておく必要があると思います。今たまたま話のありました空域は、おそらく対米軍とか外交、防衛省関係、それから、先ほどのノービザの話は法務省なり外務省関係ですから、そのあたりを整理して、ほんとうに容量を増やすとか、日本の空や首都圏空港を使いやすくするためには、ほかの省庁との間にどのような調整課題があるのか、そこを解決すれば、どれだけうまく空港をマネージできるのかと

いう、そのあたりをまとめて整理することがいいのではないかという気がいたしました。

それから、最後の点で、これはできればそういうことがあればいいなと思ったんですけど、作業が大変なんで別に無理強いはいたしません、「敵を知りおのれを知れば百戦危うからず」と申します。例えば韓国の行政組織でも日本のように審議会が同様にあって、そこでは我が国の空港をどうしようかという議論があって、そういうものがホームページに出ていると思うんですよね。そういうものを知りたいんですよね。韓国なら韓国、あるいは中国でもいいんですけれども、その行政が審議会などのさまざまな会議において、例えば日本をどう見ているのか、どのような対策をとろうとして、日本をどうライバル視しているのか。そのあたりの審議会の資料などがあれば、ぜひ日本語で知りたいと思います。やっぱり相手の手の内を読むことは大事ですから、そういうことも必要ではないかと考えております。

以上3点です。

【家田部会長】 ありがとうございます。じゃ、柳川さん、木場さんの順でお願いいたします。

【柳川委員】 短期、中期という話がありましたんで、比較的短く対応できることから、ちょっとコメントさせていただきたいと思うんですけれども、1つは、先ほど何人かの方から出ました騒音対策、空域の問題です。これはいろいろな調整が必要ですが、比較的対応ができるところなので、その辺のところはぜひいろいろな調整を含めて考えていただきたい。

それから、最初に深夜の話がありましたけれども、今年の夏、ドバイ空港を利用したんですけれども、深夜3時でもドバイ空港はものすごい人でにぎわってまして、お土産物店を含めて大にぎわいという感じでした。そういう状況が果たして国の発展としてどこまでいいのかというのはまた別問題でありますけれども、深夜の空港をどうやって活性化するかということについては、アイデアをいろいろ絞って見る必要があるかなと思います。これは、おそらく仁川との比較という点でも重要だろうと思います。

仁川との比較ということからすると、やっぱりクオリティとか、安さという問題が大きいと思いますので、場合によると、実は空港の容量拡大ということと話が少し矛盾する可能性があって、容量を拡大するのにかなりのお金がかかるということになると、そのお金をどこかにチャージしなきゃいけないということになって、キャパシティーは増えたんだけど、利用料が高くなって人が減るということもあるので、ここは結局どういうふうなお

金でやるかということと、かなり密接にかかわってくるんだろうと思います。もしも仁川に対抗してということ強く前面に出すのであれば、逆の発想で、むしろ仁川並みの安さと利便性を獲得できるために、何をすればいいかということに重点をおいて考えてみるというのも1つの戦略としてはあり得るかなと思います。

ただ、少し中長期的な課題として見れば、さっきの部会長の話でいくと全体の容量のうちピーク部分が多いということを見ると、どこかである程度、ハードの容量を増やすということを考えておくということは、やっぱり重要なことだろうと思います。ただ、そのときには当然、技術的な面とともに財源が問題になりますので、どのくらいの財源との見合いでやるかということ少し考えていただかないといけないのかなと思います。

財源の問題があまりなければ、あるいは技術的に簡単であれば、とにかく容量を増やしておけばいいという話になるんですけども、ある程度お金がかかって容量を増やさなきゃいけないということになれば、先ほどやっていただいたシミュレーションみたいな話を、もう少しいろいろなバリエーションを踏まえて考えていただく必要があるかなと思うんです。リニアができたときの国内線の扱いみたいなことも、かなり重要になってくると思います。

それから、もう一つ、必要なのは、将来予測じゃないんだと思います。実はどういうふうに人を動かして、どういう人数を利用させるかという意味では、ある意味での概成的な予測ではなくて戦略なんだと思うんです。もちろん、それは国が全部、人の動きを決められるというわけじゃないんですけども、ある意味での予測というよりは、戦略でこういうふうな形の規模に持っていきたいということを考えるということなんで、それは規模も含めてですよということを一度出した上で、そういうものを出すということも重要じゃないかと思います。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。この後、木場さんにご発言いただいて、それで一段落としたいと思うんですけども、今、柳川先生が言ったので僕も全く同感に思っていて、常々ずっと思っているところで、需要予測ということ自身がパッシブなんですよね。つまり、こうなるという予測なんだけれども、そんなことをやっているのは官庁だけで、大体の自治体というのは、こうするという、こうしようという検討をつけるんですよね。それに向けて戦略を打っていく。だけど、需要予測という世界は、どうもややパッシブで、やや無責任なところがあって、そこら辺が、さっき荒木さんもおっしゃっていたところに

つながってくるんじゃないかと思うんですけどね、お答えいただきましょう。

じゃ、木場さん、最後に一言。

【木場委員】 ありがとうございます。まず、オリンピックについてなんですが、決定してからの報道で、航空に関してオリンピックがあるからイコール75万回みたいな感じで、誤解を与えるような報道がなされていると感じております。今日も報道の方がすごく多く来られていましたが、そのあたりは粛々と75万回に向けてやってきているということ、この後のブリーフィング等々でお願いしたいと思います。

ちょうど2020年あたりから需要予測としまして容量不足が始まるという話をいただいたのですが、この不足分というのは、オリンピックで人がたくさんいらっしゃるということは、まだ加味してないということですね。そのあたりも含めた見通し等々を教えてくださいなればと思います。

あと、大変興味深いことが個別にあったのですが、それぞれに触れていると時間がないので二、三だけお話しさせていただきます。乗り継ぎのところで仁川に旅客をとられているという話のところですが、これについては荒木さんと同感で、その分析をもう少しお聞きしたいと思います。もちろん利便性とか価格というのものもあるでしょうけれども、加藤さんがおっしゃったように、夜の空港がつまらないというのがありました。その魅力という部分でも、もう少し工夫したほうがいいという感想を私も持ちました。

それから、オフピーク時間帯のお話ですが、あいている時間帯にもっと飛ばせばいいと、私も素人なので思います。その場合に、現在、例えばオフピークの時間帯に飛ぶ便は価格が多少安くしてあるとか、利用者にとって魅力のあるような設定というのは国際便であるのでしょうか。そこもちょっと伺いたいと思います。

それから、最後に、これはユーザーの満足度の話になるのですが、現状では、例えば羽田の国内線が45秒に1回とおっしゃっていたと思いますが、このようにたくさん便数を増やしていくと、現在でも非常に混雑していて、上空で待機というのがとても多いですね。現状、千葉県からも多分、多少苦情等々が来ていると思います。このあたり、増やすのはいいのですが、時間どおりに飛ばないとか、待つとか、あるいは、世界的にも遅延率が低いということで評価をされているのに、日本の航空の定時性みたいなところが変わってしまうということも少し危惧されます。増やすのはいいのですが、ユーザーの満足度とのバランスというのも考えないといけないと感じております。

以上です。ありがとうございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。この後、二巡目、三巡目で、またご発言いただきます。

一言だけ私からもコメントを入れると、さっき、2000年とか2001年くらいだったと思いますけど、首都圏第三空港の議論があつてという資料がありましたよね。そこから10年たって、そしてまた次のターゲットである2020年、あるいはその先となると、何が状況が違うかという、もちろん日本の経済力だとか、いろいろなところが変わってくるし、オリンピックも来るんだけど、極めて決定的に違うのが首都圏の高速道路ネットワークです。外環と圏央道が2020年前後くらいまでに大体できる。今の予定では、成田から南に行く部分の圏央道は、オリンピックの2年後くらいに予定されているんですけど、できるならそれをもうちょっと手前にして、可能ならば間に合わせたほうがいいと思いますが、そこが全然違う。

それは何が違うかという、首都圏という半径100キロぐらいのこういう円を描いたときに、特にこういう環状道路側ができてくるということは、周辺部の円周方向への距離感が縮まるんです。これが圧倒的に違う。だから、例えば、成田から羽田まで高速道路で来るとすると、今は東関東自動車道、それから湾岸を通ってくるというルートしか事実上ないんですけども、今申し上げた圏央道ができると、今度は東京湾横断道を通ってくるというルートができるので、ダブルルートをとれる。どっちかが事故か何かで詰まっても、もう一方へ行ける。そういうふう考えたときに、成田の意味合いというのは、今まで考えてきたものとは様相が相当変わってくると思います。

それから、さらに広域で見ますと、北関東自動車道、それから静岡のところの中部横断道、新東名ができ上がってくる。そうなってくると、さっき静岡という話が出ましたが、今度は静岡方面、あるいは福島や茨城方面、この辺が大首都圏という概念になりますので、もうちょっと頭に置かなきゃいけなくなってくる。それが中長期的な状況変化として、今まで議論してきた状況とは相当変わってくるので、どの空港をどういうふうに使っていくかということを考えないといけない。この辺、ちょっと念頭に置く必要があるんじゃないかと思いました。

それじゃ、ここまでのご意見、ご質問について事務局からお答えいただこうと思いますが、この後も質疑の時間をとりたいので、承っておけばいいことは特にお答えいただかなくて結構ですので、ご質問のところを中心にお答えいただけたらと思います。よろしくお願いたします。

【首都圏空港課長】 それでは、まず私からお答えしたいと思います。様々な方策を検討すべきだというご指摘を加藤先生からいただきました。技術検討小委員会では、制約なく、どんなオプションがあるかを考えていくことになると思います。そのオプションと、それをやったときの効果、それから実現するための課題みたいなものを今年度中に整理しようと思っています。

それから、オリンピックに向けて何ができるかというオリンピックとの関係についてご指摘を幾つかいただきました。これから技術検討小委員会の中で何ができるかということ議論してまいります。そして、それがオリンピックまでにできるかどうかということだと思います。またこれから検討したいと思っています。

それと、竹内先生から、容量の話ばかりでクオリティの話があまりないのではないかというご指摘をいただきました。資料の32ページをごらんください。この首都圏空港のさらなる強化という中には容量面でのお話、下のほうの①、②とともに、利用者ニーズへの対応というのも当然考えていかなければいけないと思っており、乗り継ぎ利便性とか、アクセス利便性、それから航空利用者や航空会社の視点で必要な対策というのも考えていかなければならないと思っています。

仁川との比較で、深夜の空港が面白くないというお話もいただきました。参考資料の35ページをご覧いただきたいと思うのですが、私どもも、そういう反省を込めて、そういう認識もあって、ターミナルビルの快適性向上ということで、深夜・早朝を中心に羽田、成田で、どんなファシリティやアメニティがあるのかというのを整理してみました。まだ分析は足りませんが、やはり今後、24時間利用できるようにしていき、お客様をどんどん取り込んでいくということを考えると、空港自体の魅力のアップということも考えていかなければいけないと思います。深夜の充実についても、1つの検討課題と認識をしておりますので、さらに検討を深めてまいりたいと思っております。

私からは以上です。

【大都市圏空港調査室長】 需要予測について幾つかご指摘をいただきましたので、お答えさせていただきます。需要予測につきましては、これまでもいろいろご指摘をいただきまして、そのたびごとにいろいろ取り組みをしてございます。今回も、それらの知見を踏まえまして予測をさせていただいておりますが、特にGDPが需要予測に与える影響が大きいということで、複数の経済シナリオに応じた幾つかのケースをお示しさせていただいております。

そのほか、今回の取り組みとしましては、LCCの需要予測、需要増についても、運賃の低減効果ということで考慮してございます。しかしながら、やはり予測には限界があることも十分承知してございます。特にリーマンショックに代表されますような経済イベントですとか、LCCの需要予測効果を完全に取り込むというのは、やはり難しいのかなと思っております。需要予測というのは、やはり議論のためのあくまでも1つの指標であろうと思いますので、総合的にいろいろな角度からご検討いただきたいと思っております。

それから、オリンピックの需要については、経済指標を使っている関係もございまして、今回の予測には取り込んでございません。

【家田部会長】 局長、どうぞ。

【航空局長】 1ついいですか。さっきの33ページの資料を見ていただきたいと思うんですけど、結局、さっきの仁川と成田の比較なんか、これは明らかにエアラインのサービスの差もあります。そうすると、できるだけサービスの提供者であるエアラインが多様な、あるいは質が高いもの、それから安いものとか、いろいろあると思っておりますけど、そういうものをできるだけ自分の戦略に応じて自由に設定しやすい環境をつくるということが、やっぱり最後には利用者の利便につながるんだという認識を私どもは持っています。そのためには今、そういういろいろなサービスを展開するのに十分なキャパシティというものがあまりにもないというところがすごく問題だと思っております。という意味で、この33ページの右側の競争促進を図るための基盤、それから、いろいろな新しいサービスの提供を生み出すという基盤という点からも、ハードだけの話では全くないんですけど、それにしても首都圏というのは、そこがちょっとシャビーなんじゃないかというところがベースにあります。

その解決策としては、単に滑走路をつくれればいいということではない。先程の容量は何で規定されているかというところで見ただけであればいいと思うんですけど、滑走路の数だけではなく、ルートの設定の仕方もあるし、それから、地上施設の配置の問題なんていうのも非常に大きく影響してまいります。そういう面で、まずは多様に検討すべきではないのかというのが今回ご議論をいただくという基本的な問題意識でございます。それをまずベーシックに申し上げた上で、細かいご答弁はさせていただこうと思っております。

【家田部会長】 事務局の方からは何かありますか。

【首都圏空港課長】 空港使用料が高いということも当然検討しなければいけないというご指摘もいただきました。ここでは確かに首都圏空港の容量を中心とした機能の深化を

していきたいというお話にさせていただいていますが、コストを引き下げるというお話は、夏までの議論も含めて当然取り組んでいかなければいけないことだと思っていますので、この首都圏空港の容量を中心とした議論とは別に、私たちも意識をしながら進めていきたいと思っています。

【航空戦略課長】 私のほうからちょっと補足させていただきますと、19ページの資料をごらんいただきたいんですけど、よく旅客をとられる話で着陸料の話だけが殊さら取り上げられることがあるんですが、19ページのホノルルやパリというところを見ると、空港を2つ乗り継ぎますから着陸料が余計かかってきますので、おそらくそれだけでは説明できない要素が多々あるんだと思います。

局長からもありましたけれども、今、首都圏空港はかなりいっぱい、LCCが成田から就航するようになりましてけれども、まだまだそういう多様な需要が取り込めておりません。こういうホノルルやパリに行く際に仁川をわざわざ経由して行っている旅客を一体どう取り込むのかというところが課題だろうと思います。次回、LCCの話も議論しますが、そういうのを航空会社の戦略としてどう考えていくのか、それをどうやってサポートできるかということが、考えていくべき課題なんだろうと思っています。

【家田部会長】 さっき木場さんから、オフピークに発着を誘導するような料金の設定があるのかというご質問があったと思うんですけど、その辺はまだお答えいただいておりますので、お願いします。

【首都圏空港課長】 成田で8時半より前に到着する飛行機に関しては、国内線に限り半額に割り引くという制度がございます。

【航空戦略課長】 補足しますと、羽田の深夜・早朝につきましては、今度、増便なり新規就航したときに3年間、関空会社などで増便したときに対応しているような割引に類似した割引制度を導入しようということで、今年度、概算要求しているところでございます。

【家田部会長】 電車でもオフピーク割引の回数券があったり、外国だともっと差をつけたりする。まだまだそういう余地があるだろうと思います。羽田の時間帯別の図を見ると、ショックですよ。真っ平らになっていて、もう信じられないぐらいの厳しい状況です。鉄道では、山手線がピークが一番緩いんです。つまり、昼間でも乗る需要があるからです。だけど、それでも、やっぱり朝夕はピークが立ちます。羽田は立てないんです。これはやっぱり局長さんがおっしゃるように、あまりにも貧困な状況かもしれない。これを

全部、羽田で解決すべきかどうかは議論の余地があるけれども、少なくとも羽田のこの現状は、すばらしい状況とはとても言えない。つまり、余裕がなさ過ぎて、何もできないということなんでしょう。

篠原さん、どうぞ。

【篠原委員】 さっきからずっと議論を聞いていますと、仁川との比較ばかりで、それで羽田や成田が劣っているという議論ばかりです。確かにいろいろとデータを見ると、そうなんだけど、日本の羽田や成田が現時点で仁川に比べて優位性というのはないのか、あるいは、これから日本の空港としての特殊性と優位性というのを、どうやってつくっていくのかというような、もう少しアクティブな発想を持たないと、仁川に追いつけ追い越せという発想だけでは僕はだめだと思います。

この夏、僕もヨーロッパやアジアに行きましたけれども、パリのシャルル・ド・ゴール空港にしてもロンドンのヒースローにしても、そういう意識で競争してません。だから、過大に意識し過ぎているなと思います。もう少し落ちついて、日本の優位性、特殊性はどこにあり、例えば2020年までにどういうふうにアピールして、そのためにどういうソフトやハードの整備をしていくのかというちょっと斜め志向の考え方も少ししながら議論していったほうがいいような気がいたしました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。議論が大分詳細に入りつつありますけど、ちょっとその前にさっきご発言された内容で、まだお答えいただいていないようなところはありませんか。よろしいですか。荒木さんがご質問された需要予測については、資料として、結果がこうですというだけの資料じゃなくて、以前に批判されたものは、どういう方法とどういう前提の手法であり、結果はこうで、実績はこうだったので、今回の需要予測はこういうところを変えたんです。前提もこうなんですというところもひよっとしたら参考資料に入っているのかもしれないけれども、資料として整えておいていただいたらいいんじゃないかと思います。荒木さん、そんなことでどうですか。

それじゃ、富川さん、ご発言をどうぞ。

【富川委員】 先ほど田村局長からお話があるまで私も勘違いをしていたのですが、コンセッションができ、日本の空港が海外の空港オペレーターなどから注目されるようになってから、我々も初めて航空業界のコンベンションに出席してきました。今月は9月4日と5日に韓国のソウルで業界のコンベンションが開かれましたが、そこで驚いたのは、や

はり国を挙げて、あるいは空港会社が一生懸命マーケティングをしているということです。そのマーケティングというのは国も空港も協力してやっているのですが、参考資料の18ページにある世界地図をみて、これだけ韓国の空港から就航している空港があるのだと再認識しましたが、今、日本の首都圏空港は、そのマーケティング段階で、マーケティングをしようにも、まだキャパシティーが足りないということだったと理解しました。キャパシティーが増えれば、今度は航空会社も、あるいは空港も積極的にマーケティングができて、それで需要が増えるとともに、世界中からのインバウンドのフライトも来るようになる。そういうことなのかなと理解したつもりでございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。花岡さん、どうぞ。

【花岡委員】 私のほうから3つほど申し上げます。1つ目は、先ほど局長からお答えがございまして、安心したと云ったら変なんですけれども、この基本政策部会でやるべきことで、官としてやっていくべきことと民間のほうで頑張っていくことをもう少しきちんと考えていったほうがいいかなと思っています。もちろん航空政策全体を考えるのが基本政策部会ですが、先ほど何人かの委員からサービスの話が出たんですけれども、サービスはやっぱり民間に頑張ってもらうべきところですし、それに対するバックアップ体制をつくるというのがこの部会の役割だと思いますので、何でもかんでも航空政策に関する議論をするというわけではなくて、やはり先ほど局長がおっしゃったように、首都圏で一番弱いところはキャパシティーなので、そこをきちんと議論していくということが私は大事だと思っています。ですので、サービスについては部会であまり言うべきではないのかなと私は思っています。

料金の件についても、例えば民営化されたオーストラリアの空港では、料金体制も公開していません。航空会社と空港で料金交渉しているのが、全く非公開の状況になってます。そういった時代になってきてますので、料金についても、もう日本でも空港民営化は始まっていますから、航空会社と空港会社で協力して仁川に勝てるような施策をきちんとしていくということだと思います。成田空港と本邦会社が頑張ってくれるので、それでいいと思います。キャパシティーとか空域のほうで官が頑張るべきであると思います。

2つ目については、先ほど金谷委員がおっしゃったのと似ているんですけど、首都圏だけで需要をカバーしていくのは短期的にはかなり厳しいので、やはりほかの空港との連携というのが必要であると思います。これはある種矛盾しているんですけど、首都圏の空港が頑張れば頑張るほど、航空会社は全部首都圏に行きたがります。容量があけばあくほど、

逆に中部とか関空から逃げていく可能性もあるわけです。そういう関係だけじゃなくて、やはり提携していく関係も必要ですし、今、羽田以外はオープンスカイになっていますけれども、それでもまだ増えてないのは、航空会社側にとっては、首都圏以外はまだ魅力がないと判断している可能性があります。

その辺については、観光施策であるとか、先ほど出ました補助金などの財源の話、あと、ビザの緩和もそうですけれども、そういったいろいろな関連する部署との話し合いの上で、地方空港や関空、中部との連携について、どうやって対応していくかということは、やはり官の役割だと思しますので、そういったところを短期的にはむしろ考えていかななくてはいけないのかなと思います。

最後は、需要予測の話ですが、これはただのコメントです。需要予測で四段階推定法そのものを使うことには限界があると思っています。これはフォーキャストですけど、環境の分野ではバックキャストというのがはやっています。目標を定めて、それに対して何をやっていくかと考えるのがバックキャストです。現状において、四段階推定法を使っていく限りはフォーキャストにしかならないので、その限界を踏まえた上で、この数字をどう解釈していくかを読み取る側が判断していかなければいけないということです。

もう一つ、四段階推定法の限界ですが、これは供給者側の行動が全く入ってません。航空業界は、結局、航空会社が参入するかしないかというので、ものすごく需要は変わってきてしまうので、そこが需要予測の難しいところです。実際の直近の需要は、航空会社側の動きに左右されてしまうという難しさがあるため、今の需要予測には限界があると思います。その限界を認識した上で、この数字をどう使っていくかということを長期的には考えていくべきかなと思います。

以上です。

【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。先ほどからたくさんの方々がおっしゃられているところで、ちょっとつけ加えさせていただきます。19ページの仁川との比較というところで、局長さんからお話があって、私もそのとおりだとは思いますが、もう少し分析できないかなと思いました。例えば(4)のところ、仁川乗り継ぎを行う旅客というところがあるんですけど、どういう目的の人たちなのかとか、どういう年代の人たちなのかというのがもしわかるのであれば、そういったところぐらいはお調べになってもいいのではないかなと思いました。もちろん、花岡先生がおっしゃられたように、

国がやることと航空会社がやることと分けなくてはいけないと思うんですけども、一体どういう人たちが乗り継いでいるのかとか、どういう目的なのかということぐらいは把握しないと、ただ乗り継ぎ客を増やしましょうとかといっても、それはちょっと限界があるのかなと思います。

それから、キャパシティを増やしたからといって、イコール旅客数が増えるわけではないと思いますので、航空会社が参入したからといって旅客数が増えるとは限らないのではないかなと思います。それは先ほどからおっしゃられている議論だと思います。ですので、もう少しマーケティングの部分为国がやるというのはおかしいのかもしれませんが、旅客という人たちをよく知るというところは必要なかなと思います。

そういう意味でいうと、先ほどから、例えば33ページのスライドとかでも利便性とか出てくるんですけども、一体誰にとっての利便性なのかというところが、議論するたびに、ちょっとずれている気がするんです。航空会社の話になるかと思いきや利用者話になってみたり、乗り継ぎ話になってみたり、訪日外国人話になってみたり、そういうところがあるので、ちょっと誰にとってのというところも必要かなと思います。

あともう一つ、手短かに申し上げますと、訪日外国人の需要の話が出てくるんですけども、国内の観光客の話がちょっと触れられておらず、どちらかというと、国内の人が旅行しないということが問題になっていると思います。そういったところもどうされていくのかなということと、あと、オリンピックに関して私見で申し上げますと、非常に一過性のものでありますので、それに向けて何かやっていくというのは私としてはあまりいいことだと思えないと思います。むしろ7年ありますから日本の地方空港から入って東京に来るとか、そういったところで旅行ルートとして売っていくということをしていけば、地域の活性化にもつながっていくのではないかなと思います。

長くなりまして済みません。

【家田部会長】 ありがとうございます。それじゃ、山本さん、それから坂本さん、続けてどうぞお願いします。

【山本委員】 既にもういろいろ出ますので、私から一言だけ確認なんですけれども、最後のほうの飛行ルートの問題とか、あるいは時間帯の問題というのは、これは利害関係者がかなり多くて、実際には一番大変なところだろうと思いますので、そこはぜひ、前提として、具体的にこここのところのこういう制約をとると、満足度がこれぐらい上がるんだということを示していただくということが必要ではないかと思います。そのときに前提と

して、先ほどから出ているところなんですが、首都圏でどれだけカバーするのかという視点もあると思いますので、そこのところもぜひ検討していただきたいと思います。

【家田部会長】 続けて坂本さん、どうぞ。

【坂本委員】 読売新聞の坂本です。首都圏空港の問題を航空行政の中で取り上げるとするのは極めて大事なことだと思います。地方の路線の維持とか、いろいろな切り口がありましたけれども、さまざまな問題の中で、やはり国際競争力だとか、あるいは利用者の多さだとか、ここをうまく強化、拡充できれば、政策効果としてはかなり大きいものが期待できると思います。しかも、インバウンド政策ですとか、あるいは東京オリンピックといった形で確実に内外の利用客が増えるというところでもありますから、容量をどう確保していくかというのは極めて大事だと思います。したがって、その検討チームをつくられるようですから、その議論に期待をしたいと思います。

1点だけ留意しなければならないのは、首都圏空港の容量拡大とか機能強化というのと、空港をまたつくるのかとか、羽田に5本目の滑走路をつくるのかというイメージが多くなると思うんです。先ほどから出ています財源の問題、1兆円規模の財源を使って滑走路をつくるのかということも長期的な想定には入るかもしれないけれども、今回、やはり注目すべきは空域です。千葉上空から東京上空を全く使ってない。これを加藤先生はタブーとおっしゃったけれども、極めてそこに尽きると思います。ですから、この関係者に対する同意、あるいは考え方の整理とか、そういったものを積み上げられるかどうかというのが非常に大事なことになると思っています。

【家田部会長】 ありがとうございます。田邊先生どうぞ。

【田邊委員】 今日の話はいろいろ複雑で、全体を理解するのが難しかったですけど、シンプルに考えると、何が最終的な目標なのかなといったときに、経済の専門家からすると利用者数を増やすとか、国際旅客を増やすとかいうことを最大化するということが目的だと考えると、短期的には、もし枠がいっぱいであれば、ピークロード料金のようなことをすればいいと思いますが、いつものようにそれはなかなか難しいという話になってしまう。そういう弾力的な料金運用に持っていくような仕組みというのは、コンセッションで民間に任すということしかないのかなというところは少し不満に思うところです。それでも短期的に足りない場合は、ピークで上がったお金で投資すればいいだけじゃないかとシンプルに考えてしまうんですけど、その点についてはどう思われますかということです。

もう一つは、成田と羽田の役割分担で国内線、国際線といったときに、どういうふう

役割分担していくんだらうかというところがちょっと見えてこなかったです。例えば国内線に関していうと、飛行機じゃなくても新幹線やほかの交通モードでもいいわけです。国際線に関していうと、先ほどマッチングできなかった何万回化というのがどこかに行ってしまったということですので、例えば韓国に旅行者としてとられているというのであれば、国として見たときに日本の経済成長に結びついていないのではないかという問題もあります。その辺について、ちょっと議論するべきなのかなと思いました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。まだご発言いただいてない方はいらっしゃらないですね。

それじゃ、まだ言い足りないところは多々あろうかと思うんですけども、時間が近づきつつありますので、委員からのご発言はこのくらいにさせていただいて、今、何人かご発言いただいた方のご発言について、事務局からお答えなりコメントなりありましたら、お願いしたいと思います。

【首都圏空港課長】 まず、仁川との比較ばかりで、仁川を追うようなというお話がございました。成田の強みというのは、全世界に対するネットワークがバランスよくあるというところがございます。参考資料の16ページをご覧くださいと思います。各方面の便数比ですけども、他のアジアの空港に比べてアジア路線が少ないのですけれども、その分、ヨーロッパやアメリカなど、多方面にバランスいいネットワークを持っているというところが強みであります。先ほどお話にも出てましたけれども、当然、サービスのクオリティも高いと我々は思っていますので、これをどんどん伸ばしていくという視点が大事なんだろうと思っています。

それから、資料の19ページの分析をもう少しできないのかという鎌田先生からのご指摘でございますけれども、実はS a b r e社というコンピューター予約システムの会社のデータから、ようやくここまで分析ができてはいるんですけど、残念ながら年代とか性別とか、旅行目的というのは全くわからないので、現時点ではこれ以上の分析は難しかったという事情がございます。

それと、田邊先生から発着枠がいっぱいならピークロードプライシングみたいな話が考えられないかというお話がございましたけれども、我々はオフピークの時間帯の着陸料を下げるだけでネットワークが本当に増えるのか、ピーク時間帯から移るのかというところについては、ちょっと懐疑的に思うところもあります。もう少し分析をしなければいけな

と思うんですけども、着陸料が全コストに占める割合を考えると、それだけでは足りないので、それに加えて何か必要な対策を講じるべきではないかと思っています。

【航空局長】 最後に1つだけ。先ほどの篠原先生からのご指摘のところですが、我々も仁川の後を追って何かしようと思ってご議論をいただこうと思っているわけではございません。ただ、従来、日本の強みとしては、日本そのものの経済規模が大きくて、日本を出発点あるいは終着点とする人なりモノなりの需要が大きいのので、それで我が国の空港は食っていけると考えていたわけです。しかしながら、この前、アジアナ航空がサンフランシスコの空港でちょっと事故を起こしたとき、乗っておられた乗客はほとんどが中国の方だった。あれは、要するに第三国間の輸送で、韓国の空港もエアラインもビジネスを成り立たせているということです。

そういう意味では、日本そのものの成長というのも、これから高めていかなければいけないけれども、それにある程度限界があるとすると、やはりグローバルな人やモノの動きというのを取り込んでいかなければいけないんじゃないかという認識がございます。そういう意味でも首都圏空港の強化ということは、やっぱり議論をしていかないといけないとちょっと思っております。

【家田部会長】 ありがとうございます。もっとほかにも議論したいところではございますけれども、大体こんなところで今日は終わりたいと思います。いろいろな交通分野の中で、さっきの需要予測をどう見るか次第ですが、低位の予測でもあのくらい上がっていくというのは航空しかないんです。だから、何らか手を打たなければいけないのは明らかです。それからまた、一応申し上げておくと、総量でいうと、オリンピックに来る人数なんてたかが知れてます。だから、オリンピックのためにやるのではなくて、オリンピックを契機にするだけです。

そんなような理解をしながら前に行くべきだし、さっき申し上げたように、首都圏の中でのほかの交通インフラが、前とはかなり様子の違う姿になってくる中で、幾つかある空港群をどういうふうにしていくのかということです。しかも、世界を見回すと、ヒースローとその他の近くの空港との関係性と、それからJFKとラガーディアとの関係性は随分違うと思います。つまり、それぞれポリシーがあって、手分けの仕方なり、運用の仕方もあるんです。それじゃ、日本はどうするのか。放っておけばいいというものじゃなくて、何らか誘導していかないと、いい方向には行かない。基本的には民間が、空港会社やエアラインが頑張ればいいのかというのは、それは理屈だけど、それだけでやっている国なんてど

こにもないんです。ある種の誘導施策なり何らかをしているんです。

それからもう一つ、短期の施策と長期の施策といった場合に、インフラの施策はとても短期でお金がかかって大変なので、ソフトでやればすぐできると思っている人がいるかもしれませんが、これは間違いです。実は現地の人々に納得をしていただいて騒音の条件を変えるとか、あるいは自治体との関係とか、この辺は大変な努力を要します。つまり、ソフトが簡単でハードが大変というのは幻想です。だから、そここのところはぜひご理解いただきながら、必要なものは何かということを検討する必要があります。

それからまた、検討すべきことはいっぱいあって、需要をどういうふう考えていくのか、どう戦略をとっていくのかということと、それと別に、そうはいつでも、キャパシティーが制約になってしまうなら、何があり得る施策なのかということを考える必要があります。そして、それぞれの可能な施策は、どんなコストとメリットがあるのかを比較するツールボックスみたいのをつくっておかないと、その後の戦略も立てられません。

したがって、小委員会は、首都圏の空港の戦略を立てるというよりは、その土俵となるような主としてキャパシティー問題の選択肢を検討するということではないかと存じます。もちろん質的な向上もあるでしょうけれども。この中にも、それにご関係いただいて、ご高見を直接いただく方も多々いらっしゃると思いますけど、どうかそういうことでお願いしたいと思います。また、小委員会に入っていない方もいらっしゃると思いますが、その方についても、いろいろお知恵をいただけたらありがたいと思います。私も小委員会の成果を期待したいところでございます。

それじゃ、時間を5分ほど過ぎておりますので、私の司会はこのくらいで終わらせていただきたいと思います。事務局、お願いします。

【航空戦略課長】 ありがとうございます。 次回の開催については、追ってまたご連絡申し上げます。

本日の部会は、これで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 —