

第10回交通政策審議会航空分科会基本政策部会

平成25年10月30日（水）

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】 それでは定刻になりましたので、ただいまから第10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。

御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。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。よろしくお願いたします。

それでは本部会の審議でございますが、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、議事録については、内容について委員の皆様にご確認をしていただいた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、あらかじめその旨、ご了承願います。

また報道関係者の方々、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、それ以降はご遠慮いただきますので、よろしくお願いたします。

続きまして、お手もとにお配りしております資料の確認でございますが、議事次第、委員名簿、配席図、資料1「我が国のLCCの現状と課題」、資料2「我が国のビジネスジェットの現状と課題」、資料3「観光立国の実現に向けた航空分野の課題と取組み」、資料4「航空交通量の増大に対応した管制空域のあり方」、資料5「今後の航行援助施設利用料のあり方」、それから参考資料「基本政策部会における議論の進め方について」をお配りしております。資料の不足等がございましたら、事務局までお申しつけください。

それから、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。出席者につきましては時間の関係上、お手もとの配席図にてかえさせていただきますと思います。

本日は一番最後の資料の2ページでございます中間取りまとめの2.1「国際航空需要等の今後の新たな需要への的確な対応に向けた課題」という事項ですが、前回は首都圏空港の議題をご議論いただきましたので、それ以外の部分について、またそれに関係する航行援助施設利用料の関係についてご議論をいただくこととしております。

それでは以降の進行は部会長にお願いしたいと思います。部会長、よろしく申し上げます。

【家田部会長】 どうも皆さん、ちょっと遅い時間からのスタートで大変恐縮でございます。早速、始めさせていただきます。

内容は今、お話があったとおりでございますので、まずはご説明をいただきたいと思っております。大部の資料なので、なるべくスピーディーにご説明をいただくようお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【航空戦略課長】 それでは恐れ入りますが、報道関係の方々、これ以降の撮影はご遠慮をいただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは前半、資料1から3について私からご説明させていただきます。

まず資料1、LCCの関係でございます。大部で恐縮でございますが、5ページまでがLCCの登場の背景でございますとか、国際的に見た地域別のシェアでございますとか、我が国におけるLCCの状況について触れた資料でございます。これまでも何度かお目にかけてのものも多いと思っておりますので詳細については省略をいたします。最近のトピックといたしましては、本邦LCCのエアアジア・ジャパンがエアアジアとの共同事業を解消しまして、バニラエアとして再出発することになったということと、あと、資料にはございませんが、中国の春秋航空の日本法人が来年から成田を拠点とした国内線の就航を目指して、許可申請を行っていることが挙げられるかと思っております。

6ページから8ページになります。これは昨年の第2回部会でお示した資料の再掲のようなものになります。我が国のGDPですとか、国民所得の伸び悩みですとか、少子高齢化の進展もありまして、こういうのが1人当たりの所得の低下につながって、観光客の航空需要の低下にもつながっているのではないかとということでございます。このような状況を放っておいては、こういった観光中心に国内航空旅客が期待できないのではないかとということを示したものでございます。

9ページでございます。そのような中で、国内線のLCCの旅客数は徐々に増加しております。8月現在では約7%になっております。夏休みが終わったこともあり、9月は若干落ち込みました。あとはエアアジア・ジャパンの共同事業の解消によりまして、当面、運休する路線が出たことの影響によるところが大きいかと思います。この傾向は当面継続することになるかと思っております。このページ以降、しばらくは現状につきまして若干の分析を試みた資料でございます。

10、11ページでございます。こちらは、国内線のLCC利用者に対して国土交通省としましてはアンケートを行っておりまして、その中間的な結果を示したものでございます。いずれ最終結果が出ましたら、また世の中にお示しすることになると思います。10ページの資料の左側を見ますと、若い世代の利用が多く、右側を見ますと、観光目的の利用が多いということがわかります。それから男性では50代までは年齢が上がるにつれてリピート率が高くなっているといった特徴が結構見られております。今後、シニア世代の取込みが課題かなということと、LCCに慣れた若い世代が段々高齢化していくと、世代のギャップも少なくなると、利用度も期待できるのかなと思っております。

それから11ページでございます。LCCがなかった場合に「ほかの航空会社を利用する」という回答がございますが、「そもそも移動していない」という回答も20%程度ございます。一方で「飛行機の利用回数が増えた」という回答も64%程度ございまして、後で見てもおわかりになるとおり、LCCの就航は一定程度、ほかの航空会社の需要を奪っている部分も見られますものの、全体としては航空需要の増加に寄与しているということかと思われまます。それからLCCの利用は、これがほかの消費活動の活発化につながっていることが、右の消費活動の変化に関する回答、「買物・食事の額を増やした」ですとか、「お土産の予算を増やした」ですとか、あるいは宿泊日数延長、宿泊先のグレードアップといったことにつながっておりまして、観光関連業界の活性化が期待できるのではないかなということもございます。

12ページでございます。国内線の旅客数の伸びにLCCも一定程度寄与していることを示した資料でございます。より詳細に分析いたしましたのが13ページから15ページでございます。13ページは供給量になりますが、LCCが飛んでいる拠点空港では国内線の座席キロの伸びが非常に大きくなっているということでございます。その結果といたしまして14ページでございますが、首都圏や関西圏とLCCの就航地との間の旅客需要の伸びが大体全国平均以上になっております。15ページにまいります。地方空港側から見ますと、例えば九州では、LCCが就航している空港の方が就航していない空港よりも旅客数が増加しているということがわかります。

1ページ戻っていただきますと14ページで、関西圏の方が既存航空会社の需要を若干食い合っている面があるのですが、その要因につきましましては、関西という地域性によるものなのか、あるいは新千歳については、既に関空からほかのエアラインも飛んでいましたので、そういうこともある程度影響しているのか等々、もう少し分析の必要はあるのかな

とっております。

16ページから18ページでございます。これはこれまでの国内LCC各社の国内線の状況について少し分析したものでございます。16ページでございますが、ピーチはほかのフルサービスキャリアの平均搭乗率が高い路線の就航が多くございます。単独路線も相当程度ございます。一方でジェットスターは、単独路線もありますが、フルサービスキャリアの平均搭乗率が必ずしも高くない路線の就航も結構多くございます。エアアジアは、ほかのLCCと競合している路線だけに就航しています。それにもかかわらず、次のページをごらんいただきますと、ほかのLCC競合会社よりも便数が少ないといった状況でございます。それから18ページでございます。定時出発率につきましては向上はしておりますが、若干ばらつきがあるところはございます。就航率につきましては徐々に改善してきました、本邦エアライン並みぐらいに上がってきました。ただ、これも会社ごとにばらつきもございます。検討中ではあるのですが、予約システムの問題ですとか、あるいは安全上の体制整備の問題で、事業展開が遅れているといった各社個別の問題等もありまして、業績の差につながっているところもあるのではないかとっております。

19ページから21ページでございます。LCCといっても、アメリカ型とヨーロッパ型があるということをお示しした資料でございます。アメリカのLCCは都心に近い拠点空港に参入したりですとか、あるいは特にフルサービスキャリアがチャプター11に則って破産いたしまして、その結果、リストラもありまして、ユニットコストが徐々に下がってきているといったこともあって、徐々にコストの差がなくなってきた、いろいろな部分で差がなくなってきました。その結果、全体の航空需要もあまり伸びていないと思われまます。その一方で、ヨーロッパでは、歴然として、ある程度、フルサービスキャリアとLCCの差がありまして、旅客数が全体として伸びています。また20ページのようにセカンドリー空港を活用するというLCCの空港利用の形態から言いましても、ある程度、両者は共存関係にあり、かつ全体の航空需要も伸びているといったヨーロッパモデルが1つの参考になるのではないかとということをお示ししています。

22ページでございます。これはLCCの特性を表した資料であります。LCCは9時間程度で往復できる片道5時間程度の就航が限界だということがよく言われます。もちろん関東圏などは需要が旺盛でございまして、そうではない路線、例えば、成田からゴールドコースト、ケアンズにジェットスター本体が、あるいは羽田からクアラルンプールにエアアジア本体が飛ばしている路線もそれなりにあります。一般的にはそのようなことが言

われておりますので、西日本の拠点空港の方がある程度、東南アジアのゲートウェイとしての役割も期待し得るのではないかと。あるいは国内の乗継拠点としての機能も有することで、総需要を確保することもできるのではないかとということをお示ししたものでございます。

23ページになります。これはLCCにもさまざまな形態がございまして、特にアジア・オセアニア地域では現地法人の設立を通じまして海外進出しているところが多くなってきております。今後、日本といたしましても、ある意味、日本型のLCCのようなノウハウを蓄積しまして、ソフトインフラの海外展開の一環といたしまして、こういう分野でも現地法人の設立を通じて海外展開をしていくことが期待されるのではないかとということでございます。

24ページでございます。昨年、部会でLCC各社にヒアリングを行いました。その内容をさらに深掘りしようということで、国内LCCが航空行政や空港に望むことは何かについて航空局としてヒアリングを行ったものでございます。今までであったようなコスト低減、アクセスや施設への取組みもさることながら、空港の混雑緩和でございますとか、就航率、あるいは機体稼働率の向上に資する施策の実施に関する要請が強いことが見てとれます。また空港における給油体制ですとか、乗員や整備士の確保が追いつかないといったような問題なども出てきているということが言われております。

25ページでございます。これが今回の資料のまとめのようなものでございますが、我が国におけるLCCの今後の方向性について考える諸点をお示しした資料でございます。このうち3つ目までは、これまでご説明いたしました現状の評価等をまとめたもので、LCCの参入が航空需要や経済の活性化を後押しするのではないかと、これからはフルサービスキャリアが担うことができない路線に就航したり、あるいは捕捉し切れない利用者層を戦略的に獲得することで需要の拡大を図っていくことが期待されるのではないかと、あるいは西日本の拠点空港については東南アジア方面へのゲートウェイの役割を果たすことが期待できるのではないかとということを示しております。その下の4つ目、5つ目が航空行政としての方向性に関連するものでございますので、次のページ以下で簡単に補足したいと思います。なお、この中で4つ目の一番下にあります乗員確保の関連につきましては、需要への対応という観点から非常に重要な課題でございますが、時間も限られておりますし、これまで部会の課題として触れてなかったもので、改めてご説明する機会を設け、次回あたりに取り上げたいと思っております。

26ページから28ページの技術規制の見直しや着陸料やLCCターミナルの話は、コスト低減に関する取組みでございますが、この部会でも何度か紹介してきましたので、詳細は省略いたしたいと思えます。

29ページから30ページでございます。LCCの機材稼働率の向上に関しましては、今後問題となり得る地方空港の運用時間の延長が結構話題になってくるのではないかとと思えます。またLCCとしても、喫緊の切実な問題にはなっていないようですが、今後、事業を拡大していく際に、こういったことが課題になり得ることをおっしゃっております。29ページでございますが、これは地方空港の運用時間をお示ししたものでございます。黄色はLCC就航空港の運用時間でございますが、羽田、中部、関空は24時間、その他新千歳、那覇、北九州も24時間であります。一方、成田空港は23時まで、そのほかの空港は大体21時台、遅くとも22時までという空港が多くございます。従来は、運用時間の延長につきましては、管制側の人員の手当てが必要でございますとか、そういったものがネックになっていた部分があるのですが、技術の進歩によりまして、30ページにございますように、交通量の少ない空港については遠隔で情報提供することで、柔軟な対応が可能になっているということがあります。これを閑散時間帯にも応用することで柔軟な対応が可能となってきましたので、こういったことの応用でうまくできるのではないかと示しております。ただ、早朝・深夜は環境問題も生じやすいということがございます。実際、31ページは成田で離着陸の制限（カーフェュー）の弾力的運用をいたしまして、23時以降でやむを得ない事態がある場合に限り延長を認めていただいたということでございますが、相当な調整が生じましたし、さまざまな条件のもとで認めていただいたこともあります。こういった点にも留意する必要があるかと思っております。

それから拠点空港の混雑緩和ですとか、就航率の向上の対策の例といたしましては、32ページから34ページにございますような、那覇空港や、福岡空港の能力の向上ですとか、ターミナル地域の再編といった事業がございます。

ここまで挙げたような方向性につきましては、LCCの動向も踏まえまして、より取組みを強化していこうという性格のものでございますが、フルサービスキャリアも含めまして航空全体として必要なものでございますので、首都圏空港以外の空港も含めて、今後の空港の機能向上の方向性といったものをお示ししていることにもなろうかと思っております。

35、36ページでございます。LCCの新規参入では、安全は大丈夫なのかというこ

とがよく言われますが、当面は監査を重点的に実施いたしまして、安全面での品質確保を十分に図っていきたいと考えております。

駆け足でございますが、資料2、ビジネスジェット関係へまいります。

1 ページでございますように、ビジネスジェットは企業・団体、あるいは個人が商用目的で利用する航空運送でございます、企業等が所有する自家用機で運航が行われる場合と航空会社の航空機を借り切るオウンユースチャーター形態で行われる場合の大きく2つの形態がございます。

2 ページでお示したような機材のうち、最初のセスナ以外の3つは太平洋横断飛行も可能でございます。

3 ページでございますように、定期便運航を前提としました場合、スケジュールですとか、行程とかが非効率になる場合に重宝されるようなビジネスツールでございます、アメリカでは大企業の役員だけではなくて、社員の利用もございまして、大企業のみならず中小企業の利用も多いようでございます。

4 ページにまいります。このようなビジネスジェットはビジネス上のメリットが大きくございまして、我が国でも経済のグローバル化に対応いたしまして必要不可欠のツールとなることが期待されるのですが、実態といたしましては、4 ページにあるように、保有機数、発着回数ともに諸外国、特に先進国と比較して少ないということでございます。

5 ページにありますように、経済規模に対して保有が少ないとも言えまして、これはベネズエラとか、コロンビアよりも日本の方がビジネスジェット機が少ないということでもあります。その結果といたしまして、ニワトリと卵の関係かもしれませんが、あまり利用環境の整備も進んでこなかったということも言えるのではないかと思います。

このページで、日本の隣に中国があつて、そんなに機数が多いのですが、6 ページにありますように増加傾向で、今後、2020年ぐらいには1,000機ぐらいになるのではないかという勢いがございます。

これにつれて、7 ページでございますように、ビジネスジェットの関連産業についても、中国への進出の動きが非常に活発になってきております。

8 ページにまいります。実際、外国からビジネスジェットでやって来られなかったことの弊害についての資料でございます。これは、何年か前にビジネスジェットの推進に関する会議が航空局でございまして、そこで議論された資料でございます。国際会議などのビジネス活用におきまして日本が回避された例でございます。

さらに9ページをごらんいただきます。ビジネスジェットの発着回数に占める首都圏空港の割合は3分の1程度であり、定期便と比較して半分程度でございます。国際でも5割台で、本来、定期便よりも多くてもいいぐらいなのですが、定期便より若干少ないという状況でございます。そういうことから、首都圏におけるビジネスジェットの潜在需要があるのですが、首都圏空港の制約、その他の利用環境の未整備によりまして、まだ顕在化に至っていないということも言えるのではないかと思います。今後、首都圏を国際的なビジネス拠点として発展させると成長戦略でも言われていますが、こういった観点から非常に重要な課題ではないかということでございます。

そういうことで10ページ以下でございます。国土交通省といたしましても、首都圏空港をはじめとする我が国の空港におけますビジネスジェットの利用環境の整備を進めていきたいと思っております。10、11ページに、その内容を示しておりますが、10ページにありますように、特に首都圏空港におきましては、駐機可能日数の延長ですとか、成田の専用ターミナルの整備ですとか、羽田の昼間時間帯における国際ビジネスジェットの発着可能化ですとか、あるいは発着制限の緩和などを実施してきたところでございます。

こういった取り組みに関する情報発信についても12ページにあるように、進めてきたところでございます。

13ページになりますが、ここに3つの取り組みがございます。1番目はチャーター形態のビジネスジェットにつきまして、一定の条件のもとで、自家用機と同様に外国から来た機材で国内各地に立ち寄れるようにするというものです。2番目はICAO非加盟国・地域、例えば台湾がそうですが、その国の自家用ビジネスジェットの乗入許可の申請期限が長かったため、短縮するというものです。3番目は日本国籍機のビジネスジェット保有の障害になっていると言われております安全規制について、アメリカとの差異をなくするというもので、このような規制手続の見直しも現在進めており、近々適用を開始しようとしているところでございます。

そういう取組みを進めてございますが、14ページにございますように、我が国におけるビジネスジェットの運航回数は、この3年間、微増でございます。右側の首都圏空港の発着回数で見ますと、成田発着から羽田発着へシフトしておりますが、なかなか全体の伸びにつながっていないということでございます。羽田の発着回数が2倍近く伸びましたが、1日当たり約5回ということで、上限の回数の約6割にとどまっているということでございます。

15ページが、その要因について検討しまして、今後の課題として整理したものでございます。まずは空港利用環境の問題があります。次の16ページでございますが、羽田空港におけるビジネスジェットの発着枠は公用機枠の1日30便のうち、上限8回ということで使っております。そういった厳しい状況にあることもございまして、17ページをごらんいただければと思いますが、必ずしもスロットの取得率は高くないということが言えます。前回ご説明しましたとおり、成田も時間帯によりますが、ピーク時間帯は時間値の制限にかかることがあるということで、スロットが取得できない場合も見られるようです。ここにはA社とB社がありますが、B社が100%とれているのは、ユーザーがすいている時間帯に申し込んでいることが多いようです。一方、混んでいる時間帯に申し込んでいるユーザーがいるA社は結構とれなかったりしているということがあるようでございます。

15ページに戻っていただきますと、その他、空港の利用環境といたしましては、海外からの利用者がよく言われているのですが、駐機場とターミナル間の移動や出国手続に時間を要するので、あまり日本の空港を利用したくないというご意見もあり、敬遠される一因になっていることがあるようでございます。それから小型機向けの安全基準につきましては、先ほどご説明しましたように改善の方向でございます。それと、我が国のいろいろな環境もございまして、まだ情報発信の取組みが弱いのではないかなとも考えております。

次がそれ以外の改善策でございます。18ページにありますように、成田における利用可能スポットの増加ですとか、動線の改善、それから羽田における専用動線の整備の検討を進めてございます。19ページをごらんいただければと思いますが、成田の方は、遠くに駐機スポットがあるのですが、もう少し近くのスポットを利用できるようにしようとか、駐機スポットから専用ターミナルへ移動するトンネルが、貨物牽引車と兼用であるため、移動に時間がかかるということで、よりスムーズに移動できるようにトンネルを掘ろうとか、あるいは羽田空港では、現在、ビジネスジェット利用者も一般旅客と同じ出入国の手続になっており、時間がかかるという話がございまして、スムーズに移動できるように専用の動線を整備しようとしております。

18ページに戻っていただきます。羽田では、先ほどの公用機枠の中で飛行検査機が使うというのがあります。これは空港の無線施設などを検査する航空局所有の飛行機で、拠点が羽田にあります。これが26年度末に中部に移転しますので、その後、この発着枠の一部を活用できるのではないかと考えております。一部というのは、引き続き羽田そのものの検査もございまして、昼間の飛行場検査の基準が強化されてきているので、それに

対応する必要もあるということではありますが、一部活用に関する検討ということを当面の課題として進めていきたいということでございます。

それからまた、前回議論されました首都圏空港のさらなる機能強化の検討が進められています。地元等の協議を踏まえまして具体的な施策が進められてまいりますと、こういったビジネスジェットの重要性を踏まえまして、さらなる枠の増加ですとか、必要な整備の可能性についても検討していくことになるかと思っております。さらに、その結論次第になろうかと思っておりますが、定期便との関係の整理といったものも必要になってくる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、上の枠の中の下に書いていますが、これらの取組みをスムーズに進めていくことと、我が国における利用促進ということの両面から、ビジネスジェットの認知度を高めることも必要で、情報発信のさらなる向上も必要ではないかと思っております。ただ、我が国の風土もございましてか、若干、経済観念にたけているところもございまして、今後、ビジネスジェットについては経済界とも連携しながら、取組みを強化していきたいと考えているところでございます。

それから、ビジネスジェットについては、ほかの空港の利用可能性がよく言われますので、ここで参考までに簡単に触れておきたいと思っております。20ページにございますが、欧米の大都市圏では、ここにありますように主として民間ベース、ニューヨークは公社でございますが、ビジネスジェットの専用空港が都心からおおむね10～20キロのところにあります。ロンドンは少し遠くて、ファーンボローが50キロ程度のところがございます。そういった立地に専用空港がございまして、結構需要を吸収しているということでございます。ただ、東京では、そういった専用空港はもちろんありませんし、なかなかそういったものを設置できるような状況ではないことはご承知のとおりでございます。

そういうことでほかの空港の利用可能性とかとよく言われるのですが、21ページをござらんいただければと思います。これは首都圏におけます米軍と自衛隊と民間の共用飛行場も含めた飛行場の分布図をお示ししたものでございます。これは単に別にビジネスジェットに限らず、全部挙げてみた図でございます。例えば調布や桶川は民間だったり、東京都が持っているわけですが、滑走路長がそもそも不足しているため、活用はなかなか困難であります。あるいはその他の飛行場も滑走路長は十分にあるのですが、管理主体であります米軍や自衛隊との関係、あるいは内陸の飛行場については地元との関係もございまして、これらについては、道路アクセスについて、成田とあまり変わらないか、それ以上に悪い

ものがほとんどでございます。鉄道ができればいいのですが、ビジネスジェットの利用者は、車で移動します。道路アクセスという面で、比較的近いのが木更津であります、これも成田の進入経路上にあるといった課題などがございます。

ビジネスジェットについては以上でございます。

続いて資料3の観光の関係でございます。1ページでございますように、入国外国人の93%は航空利用であるということで、我が国のインバウンド施策を語る上で、航空関連施策の立ち遅れがインバウンドの推進のボトルネックとならないように、航空政策としても訪日外国人が使いやすい空港サービスを提供するという点に心がけなければいけないということかと思えます。

2ページにありますように、ビザ要件の緩和の効果等により、東南アジア諸国からの旅行者が増加してございます。空港などではイスラム向けのプレイヤールームも設置されており、そんなことにも留意する必要があるかということでございます。

3ページでございます。これは観光立国の実現に向けまして、航空分野の課題と取組みの方向性を一覧表にしたものでございます。このような問題意識を掲げまして、次のページにお示しいたしましたものが、6月に政府でまとめましたアクション・プログラムでございますが、これに基づきまして関係の施策を推進していくということでございます。

戻っていただきまして、3ページの右側に挙げました項目のうち、※の付いたものは、ほかでも取扱いますので、残りにつきまして5ページ以降で簡単に触れたいと思えます。これに限らず、観光では、空港関係でほかにもこんな取組みがあるのではないかというものがございましたら、幅広くご協力をいただければと思えます。

5、6ページでございます。オープンスカイに関する今後の取組みでございます。5ページでございますように、オープンスカイ交渉につきましては、現在のところ、26カ国・地域と合意いたしまして、日本発着の総旅客数における割合が94%になっているということでございます。しかしながら、6ページでございますが、今後の国際流動の活性化を考えますと、アメリカがやっていますように、もう少し将来を見据えて航空枠組みを設定しておくことが適当ではないかということで、今、発着しているかどうかにとらわれずに、いろいろな国とオープンスカイ協定を結んでいくとか、あるいは多国間での合意とか、さまざまな経緯でオープンスカイの合意を増やしていき、それを戦略的にやっていくことが重要ではないかということでございます。

7ページから10ページは、出入国手続の迅速化・円滑化の関係でございます。これに

つきましては、現在、C I Qや関係省庁と連携しながら推進しているところでございます。7ページにございますが、諸外国の主要空港では、出入国手続に関しましてV I PやC I P（コマーシャル・インポート・パーソン）ということで、ファーストクラスの旅客を念頭に置いているわけでございますが、これを対象といたしましたファーストレーンを設置しているということでございます。しかしながら、我が国では保安検査に優先レーンを設けたりしているのですが、そういうファーストレーンがなく、C I Pでも一般客と混在してしまうということもございまして、空港におけるファーストレーン設置に向けた検討会を今月の初めに立ち上げたということでございます。8ページにございますが、出入国審査で自動化ゲートというものがございまして、簡単に手続ができますが、現時点では日本人と在留外国人の一部の方を対象にしたものでございます。今後、法務省の方で信頼できる外国人（トラステッド・トラベラー）と認められた方についても対象とすることが検討されているようでございますが、その利用推進の協力について、航空会社や空港会社でいろいろ宣伝しております。9ページにございますが、空港における最長審査の待ち時間を右側に示しているのですが、出入国手続の協力という点では、これを20分以内に抑えようと現在、取り組んでおります。関空では、空港の構造上、入管職員の相互応援が行いにくいということなどもありまして、待ち時間が長くなっていました。そういうことで、入管だけではなくて、関空会社も一定の協力を行うということでスムーズな処理を促進する取り組みを行いました。そうしたところ、24年度には北で31分、南で37分だったのですが、25年度はおおむね10分程度短縮されているということがございます。また、10ページにございますが、地方空港でも、なかなか体制が不十分な空港も多くございますので、こういった空港関係者の協力体制の検討も必要ではないかと考えております。

11ページにございます。各航空会社が導入している訪日外国人旅行者向けの運賃割引制度の例でございます。利用実績は大手でも年間数万人でございますので、まだ訪日外国人全体としてみますと1%あるかどうかというところかなと思っております。しかしながら、会社によっては今年度上期に数十%の利用の伸びがあったところもございまして、今後、どのようにして、こういうものを宣伝して利用してもらおうかということですか、あるいは改善できる余地はないのかということについて、勉強していかなければいけないかなと思っております。

12ページにございます。今後、リピーターが増えてくると訪問地も多様化してくると思います。拠点空港に関しまして、12ページの右側にございますが、ドイツの空港では、

先進的に乗継時間を短縮化するといったような取り組みを行っておりまして、日本もこういった取り組みについて見習わなければならないと思っており、今後は、いろいろな取組みも進めていくべきではないかという問題意識を示してございます。

13ページ以降でございます。日本の国際空港は海外の国際空港に比べ魅力に乏しいという声もございます。前回においても、今後は、乗継客も重視していかなければいけないということもございました。乗継客の取組みを重視している3つの空港を掲載してございますが、ここにはございますようなさまざまな取組みで空港の魅力向上に努めているということでございます。我が国でも14ページにございますように、成田や関空でのトランジットツアーの促進ですとか、空港でのいろいろなサービスの提供ですとか、そういう取組みも行われ始めております。あるいは15ページにございますが、日本のお酒ですとか、ここにはございませんが、農産物品のキャンペーンといった、日本の魅力を高める取組みも行っておりますが、さらなる取組みの強化を進めていきたいということでございます。

駆け足でございますが、資料1から3については、以上でございます。

**【家田部会長】** ご苦労さまでした。とりあえず、ここまでに、ご質問やご意見をいただいて、後半に移ることにしましょう。資料1から3につきまして議論していただきたいと思っております。今日は人数も大変多くございますので、1人頭の発言はできる限り簡潔にお願いいたします。

まず資料1のLCCについて、ご意見をいただきたいと思っております。25ページの今後の方向性についてご意見を賜るのが、今後の進め方では一番重要なポイントでございます。

どうぞ、どなたからでも結構です。いかがでしょうか。

LCCはもういいですか。なければ、次に行きましょうか。LCCは特にご意見はなしということよろしいですか。

では、僕から質問です。24ページのところで、地方空港の一部の便で給油体制の確保が難しくという記載があるのですが、何が問題なのか、わからなかったので教えてほしいと思っております。また、その次の行で、沖縄のLCCターミナルが制限エリア内にあり、アクセスが制限的になっているという記載がありますが、それについてもよくわからなかったので教えていただけたらと思っております。

それから、25ページの方向性なのですが、この国の航空事情で非常に制約的なのが首都圏空港のキャパシティですから、余裕のある時間帯と余裕のある空港を安い料金でLCCに使ってもらって、羽田のような混雑空港はほかの航空会社に使ってもらうなど、料

金のインセンティブをキャパシティーの平準化に使う余地はないのかなと思うのですが、その辺について、ちょっと教えていただけたらと思います。

ＬＣＣ関係でほかにご意見はありますか。加藤先生だけでいいですか。では、加藤先生、どうぞ。

【加藤委員】　　ＬＣＣだけではないのですが、首都圏空港の夜を使うために、地方空港の夜をうまく使うことも考えていただく必要があるということが一つと、それからＬＣＣを受け手側と考えた場合に、ＬＣＣが空港に対してどういうことを望んでいるかを考えていただきたい。すなわち、ターミナルについてもＬＣＣターミナルといいながら、やはりちょっと豪華のような気がしますので、できるだけコストを安くして、ＬＣＣがコストでほかの航空会社と勝負できるようにしてあげてほしいと思います。

【家田部会長】　　方向性の中にもう少し書き込むべきというご意見でよろしいですか。

【加藤委員】　　後ろに地方空港の運用時間帯の資料がありましたので、それをあえて文章として書いていただければいいのではないかと思います。

【家田部会長】　　ほかにも資料１の関係でご発言はございますか。よろしいですか。

では、ここまでお答えいただきましょう。

【航空戦略課長】　　前半の部会長のご質問につきまして説明を補足したいと思います。

給油につきましては、ＪＡＬが撤退した後に、地方空港で徐々に給油体制が縮小してしまっていて、元の体制に戻るのが大変だと聞いております。後ほど、ＬＣＣが就航しても、なかなかすぐに燃料を手配できないということがあって、結局、往復分の燃料を積んでいかなければいけないというお話があったところでございます。

沖縄のＬＣＣターミナルは貨物ターミナルだったところを転用しており、外側から入りにくいところにありますので、タクシーでアクセスしにくいという事情があります。今は暫定だからしょうがないのですが、もう少しアクセスを改善できればという話があります。

それと、料金のインセンティブについては、役割分担などを踏まえる必要がありますので、今後の課題だと考えております。

それから加藤先生のご意見については、とりまとめるときに、そのような方向で考えていきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

【家田部会長】　　加藤先生、今の点はよろしいですか。

【加藤委員】　　そのような方向でお願いいたします。

【家田部会長】　　ありがとうございます。

このごろ、人口が減っているのと、車の燃費がよくなっている関係で、地方のガソリンスタンドの数も減っていますよね。地方空港もそうなんです。

【航空戦略課長】 新たに就航しようとする、やはりいろいろと大変な面があったりするということです。

【家田部会長】 何とかなりそうに思うのだけれども、そういうものでもないのですかね。何か考えなければいけないですね。

【航空戦略課長】 ジェット燃料は特殊なのです。

【家田部会長】 ありがとうございます。

資料1の件で、ほかにありますか。上村さん、どうぞ。

【上村委員】 遅れてまいりましたので、お話が既に出ていたら申しわけないのですが、LCCに関しまして18ページの定時出発率を見ますと、なかなか定時に出発できていないことが、LCC利用の少し妨げになっているところだと思います。これはもちろん出発が遅れるということは当然、到着も遅れるということだろうと思うのですが、定時に出発できない理由は、各エアラインによっても違うのだと思いますが、その理由は何なのか教えてください。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかにはございますか。では、資料1はそのぐらいにしておきましょう。上村さんのご質問にお答えいただけたらと思います。

【航空戦略課長】 定時出発率ですが、LCCは到着してから短い時間で出発するというような運航をしているのですが、最初は慣れないところもあって、時間がかかったようです。ここにありますように運用もいろいろ見直したりして改善することによって、右肩上がり、大分向上してきていると思います。

【上村委員】 右の方の就航率についても、LCCが低いのは、到着空港の運用時間の関係であるとよく聞くのですが、それ以外の理由もあつたら教えてください。

【航空戦略課長】 当初は、成田などの運用時間の制限などが原因としてあるという話もありましたが、最近、先ほど申し上げましたように、運用時間の弾力化を認めていただいたこともあり、大分改善してきています。本邦社の平均並みぐらいになってきていますので、就航率についてはほとんどフルサービスキャリアと遜色ない感じになってきたということが、このグラフからもおわかりいただけるかなと思っています。

【家田部会長】 まだもう少し聞きたいでしょうが、進行の都合もありますので、資料1はこれぐらいして、今度は資料2のビジネスジェットについてご質問やご意見をいただき

たいと思います。どうぞ。竹内先生、平田先生、木場さん、柳川先生の順で行きましょう。

**【竹内部会長代理】** ご説明ありがとうございます。竹内でございます。

資料1と2の両方にかかわることになります。報告書の書きぶりまで言うのはまだ早過ぎることだと思うのですが、ちょっと気になることがあります。LCCにせよ、ビジネスジェットにせよ、単に見ていると、ともに大事ですということが記載されております。今後の日本の国際的地位向上、経済活性化のためにこれらは大事ですが、それに対して、こういうことが足りませんか、空港は容量がいっぱいで大変ですというようなことが、ひょっとしたら両方のサービスにおいて全く同じように書かれてしまうのではないかと危惧しております。それぞれビジネスジェットの戦略とLCCの戦略は違ってくるのが当たり前なので、その点を気をつけなければと思います。

例えば、これはステレオタイプなことかもしれませんが検証は必要なのですが、LCCを利用する方は支払意志がそれほど高くない方々だから、むしろ経済活性化ということならば数でこなすことが必要だと思います。そうだとすると、例えば、いかにして広く薄く利用客を收容していくかということだと思いますので、それをどうしていくのかという視点での対策が大事なのかもしれません。逆にビジネスジェットを利用する方は支払意志も高いし、おそらく支払能力も高いでしょうから、言葉は悪いですが、いかによいサービスを提供し、たくさんお金を使っていただくかということだと思います。そういう視点から何か方向性を出す必要があると思います。LCCとビジネスジェットで似たり寄つたりのことになってしまうのはまずいですから、何かその戦略の違いが明確にわかるような方向性でやっていく必要があるのではないかと思います。以上です。

**【家田部会長】** ありがとうございます。平田さん、どうぞ。

**【平田委員】** 16ページの「羽田空港におけるビジネスジェットの運航枠について」で、羽田空港ではビジネスジェットを受け入れる際に公用機枠を活用しているということですが、「公用機枠等の現状」の下に「深夜早朝時間帯を除く」と書いてあるのですが、なぜかという理由を具体的に教えていただけるとありがたいと思います。ビジネスジェットは、そもそも昼間にニーズがあり、夜はニーズがないという需要面の話なのか、キャパシティの問題なのか、環境面の問題なのか、そういったところをお教えてください。

**【家田部会長】** ありがとうございます。では、木場さん、どうぞ。

**【木場委員】** ありがとうございます。ちょっとわからないので教えていただきたいのですが、ビジネスジェットは一般の旅客機と同じ滑走路を使用するというのでよろしい

のであれば、羽田はいつも定期便で混雑していると聞いているので、本当に増やす方向で検討できるのか、疑問があります。

それから、資料の中にビジネスジェットの受け入れの環境整備が未整備であったので、国際会議を逃したというようなニュアンスのアンケート結果がありました。具体的に、羽田では1日8回の発着枠があるということですが、一般的に国際会議では1日何機ぐらいの発着枠を確保しなければならないのか、参考に教えていただきたいと思います。

また今回、ビジネスジェットについては、大体何年後ぐらいに、どのぐらいにしたいというのはこれからだと思うのですが、オリンピックが7年を切って6年少々でやってまいります。それまでに、ビジネスジェットで来られる海外からのお客様を受け入れる体制が整うのかどうかということが一つ気になります。まず、これが当面の近い目標になるのかなという気がいたしますので、ここについても今後議論できればと思います。以上です。

**【家田部会長】** ありがとうございます。続けて、柳川先生、どうぞ。

**【柳川委員】** このビジネスジェットは将来的に重要なポイントだと思うのですが、今日の資料ですと、実際、空港の着陸料や利用料がどのぐらいかかるのかがなかったようなので、もし何かおわかりの点があれば教えていただきたいと思います。また、それに関連して、先ほど竹内先生からお話があったように、LCCの戦略とビジネスジェットの戦略をどういうふうに分けていくのか、あるいは、定期便の戦略とどういうふうに分けていくのかということ考えると、やはり適切な品質の差別化と適切な価格差別をどうしていくかということが大きなポイントになるだろうと思います。そうすると、ビジネスジェットとLCCの利用料や着陸料、あるいはそのほかの公租公課もあるのかもしれませんが、それらの価格の差別化について、これは民営化されてくると空港が決める部分と政府が決める部分に分かれてくるのだと思いますが、少し考えておくべきで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。ご質問もあったかと思しますので、まとめてお答えしていただき、ご意見についてはコメントもお願いしたいと思います。

**【航空戦略課長】** 竹内先生と柳川先生からご指摘がございました。私は説明の中で、今後、いろいろ検討が進んでいくと受益と負担の関係も出てくるとさらっと言ったのですが、そこがご指摘をいただいたところに関係してくるところでございます。特に混雑空港である羽田にビジネスジェットが入ってきた際に、着陸料について小型機と同じ料金でいいのかという議論は当然あり得ることだろうと思っております。もう少しその実態を調

べて、資料としてお示ししたかったのですが、うまく調べ切れませんでした。受益と負担のことは今後の検討課題かもしれませんとさりと述べたのですが、それは非常に重要な課題だと思しますので、今後調査して、いろいろな機能強化の議論が進むのと並行して、検討を進めていかなければいけないと思っております。LCCがほかのフルサービスキャリアと差別化されるかどうかは、むしろ空港の使い方の問題なのかもしれません。

それから16ページですが、昼間の時間帯には公用機枠を設けていますが、夜間はそのような制限はございません。実際、夜間の発着もございしますが、あまり実績はないという状況です。

それから木場委員からのご質問ですが、ビジネスジェットも一般旅客機と同じ滑走路を使っております。そのため、混雑している羽田において、増やすとなると、それは公用機枠の中でということになると思っておりますが、まずは、例えば将来、容量が増えることがあるのだとするなら、ビジネスジェットも重要なパーツとしてあるということ認識した上で、いろいろ検討していくことになるのかなと思っております。

国際会議の際にどれぐらいのビジネスジェットが来るのかということは、おそらく会議の規模によっても違ってくると思っておりますが、一昨年、東京でIMF総会があったのですが、その際には、プライバシーにもかかる話なので、正確な機数はつかめていないのですが、おそらく2けたぐらいのビジネスジェット機がやって来たのではないかとわれております。

それからオリンピックの時には、ビジネスジェット機が結構来るのではないかという話があります。実際、ロンドンでは、そういう対策をいろいろとったようございします。ただ、ヨーロッパはビジネスジェット市場が成熟しているので、アジアではどうかということだと思いますが、ヨーロッパからもアメリカからも遠いので、そういうことをどう考えるかということかと思っております。北京オリンピックの例が参考になるのではないかと思いますので、その辺も参考にしながら、対策を講じていかなければいけないのかなと認識しております。

**【家田部会長】** 以前ヒアリングしたときに、LCCの話は聞いたけれども、ビジネスジェットについては、ビジネス界の人がどういうふう考えているのかについては十分議論していません。国際的な相場からすると、重要だということはよくわかるのだけれども、ビジネススタイルで見ると、香港や台湾や韓国の状況と似ていて、ヨーロッパという大ききで動いてビジネスになる世界、あるいはアメリカ大陸という大ききで動かなければ手も

足も出ないという世界と、ちょっと様子が違うのかもしれないですね。だから、外国がこうだからというよりも、どういうニーズが潜在的にあるのかということだと思います。但し、首都圏の空港容量はいっぱいだし、どこの空港ならよいか、我が国の特徴を踏まえながら、もう少し実情を理解するということが必要かもしれません。

次は資料3の観光ですね。またご質問やコメントをいただき、特にこれからの進め方のところについて、こういうところが抜けているのではないかみたいなことについて、ぜひご発言をいただきたいと思います。

では、花岡さん、お願いします。

**【花岡委員】** オープンスカイについて質問なのですが、5ページに実情があって、6ページに2国間に加え、多国間での合意等、形式が多様化しているという記載があります。日本はまだアメリカと同じように2国間をオープンスカイしていくというスタンスなのですが、今、特にアジアの国は、ヨーロッパ対1国という形で、欧州とのオープンスカイ協定を結び始めているのですが、日本としてはどういうふうに対応していくのかをお伺いしたいと思います。

ASEANも2015年にASEANシングル・アビエーション・マーケットという統一市場ができますので、中国はそれに対して既に合意済みなのですが、そういったASEAN対日本というオープンスカイ協定という多国間協定に対する取組みを考えておられるかどうか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。続けて、篠原さん、お願いします。

**【篠原委員】** こんな例が実は先般ありました。香港の富裕層が観光のため、九州のある地方空港に直接、ビジネスクラスのある飛行機で乗り入れたいという話があったのだけれども、香港からその地方空港に就航している飛行機にはいずれもビジネスクラスがないということでございまして、航空会社に掛け合ったのだけれども、やはり無理でした。その富裕層の方は、結局、福岡空港にいて、そこからJRに乗り換えて目的地に行くということになりました。こういう話もあり、航空の問題でそういう人たちの観光を取り逃がしている例もあるわけです。

1つは、航空とJRなどの鉄道の輸送手段との連携というのが一つのポイントだと思います。もう一つは、特に香港や中国の富裕層が増えてきていますから、こういう人たちに満足をいただけるような航空ネットワーク、これは企業に強制するわけにはいかないわけだけれども、何かそういうような方策も考えていかなければならないと思います。

【家田部会長】       ありがとうございます。藻谷先生、お願いします。

【藻谷委員】       ここで言わないと何も言えなくなると思いましたので、一言、申し上げます。

日本の入国審査は、世界的に見てすごく速いと思っております。日本より速いのは、多分、シンガポールのチャンギぐらいしか知りません。ただ、チャンギは非常に機動的に人を配置して、列をつくらないようにしています。あそこまで24時間、人を張りつけるのは日本では難しいと思うのですが、アメリカやヨーロッパに比べると非常にいいのではないのでしょうか。だから、改善が数字に出ています。

日本はある程度軽い警備なので非常にスムーズに流れているのですが、オリンピックのときに、アメリカ並みの重い警備をしますと、日ごろ、やっていないだけに、途端に大渋滞を起こすという危険があります。オリンピックのときの新幹線、飛行機の保安体制については、アメリカみたいに厳重にすることはしないのではないかと考えております。

もう一つだけ、これは細かいことなのですが、一つ気になることがあります。海外から成田に帰って来たときの通路が、物すごく殺風景なのが気になります。あと、増築に増築を重ねた結果、迷路構造になっており、わかりにくい空港であるということです。さらに言うと、成田は日本の普通の国内線の空港に比べても極めて殺風景であると感じます。着いて、来てよかったという思いをよくする空港は、世界の中でチャンギ以外だと那覇空港だと思います。ランが咲いていて、いつでも沖縄に来たというイメージづくりを非常にうまくやっていると私は思います。新千歳も悪くありません。国内でもできている空港があります。通路が最大のおもてなしだという観点をもう少し考えてほしいと思います。

【家田部会長】       ありがとうございました。藻谷さんについてで聞きますが、日本人が日本に帰って来るときは、速く入国審査を終えることができますが、横では外国人が並んでいる状況だと思います。

【藻谷委員】       そういうケースがあります。

アメリカやイギリスのヒースローよりはましですが、例えばシンガポールのチャンギの場合、往々にして外国人の列の方が速く進みます。それも、外国人レーンが8列ぐらいあって、国内向けレーンが1個しかないという運用をやっています。日本のコンビニのレジのように、そのときの状況に応じて、外国人レーンと国内向けレーンを、すごくフレキシブルに調整しています。そのため、マレーシアには負けないという強い意志も感じられますが、外国人レーンで待つことはほとんどありません。

これはおもてなしという観点からは大変いいことではないでしょうか。日本も結構いい線を行っているのですが、日本人の方が早く行くということが実はよくないのであって、シンガポールは、そのあたりがよくわかっているのではないのでしょうか。

**【家田部会長】** ありがとうございます。続けて上村先生、柳川先生、どうぞ。

**【上村委員】** 皆様もお感じになっていると思いますが、13ページの中にもありますドバイにしても、チャンギにしても、仁川にしても、24時間お店もあいていますし、きれいで広くて、早めに空港に行って待っている方が快適だというぐらい楽しくなっています。日本の場合も、深夜便が随分増えましたが、深夜便に乗ろうと思って午後8時ごろに空港に着いても、ほとんどの店が閉まってしまっていて、ご飯も食べられなければ、急ぎの買物もできなくて、コンビニエンス的なお店ぐらいしかあいていないというのが日本の国際空港の現状なのだろうと思います。

そこでまずお聞きしたいのは、今の状況の中ではターミナルビルはターミナルビル会社が行っているから、これについて国としてどうこう言えるものではないという整理になっているのかどうかということです。

それからもう一つ、先ほども出ましたように、ぜひ空港から市街地へのアクセスも考えていくべきではないかと思います。関空では、大体、午後9時前後になると交通手段が少なくなってしまう。例えばニューヨークでは、公共交通機関がなくなっても、定額タクシーがあったりします。

**【家田部会長】** どうもありがとうございます。時間が少なくなってきたので、短い発言でお願いいたします。では、柳川さん、鎌田さんの順でお願いします。

**【柳川委員】** 観光の問題については、これから10年ぐらいのスパンで考えると、人の動きが世界的に見てどんどん大きく変わってくところが注目点だろうと思います。その観点でいくと、この資料の7ページのファーストレーンの話と10ページの地方空港の利便性の改善というのが結構重要ななと思っています。ファーストレーンは、日本人の感覚からすると、札束で利便性を買うのはあまり感覚的に気持ちがよくないのですが、先ほどのビジネスジェットとの関係と同様に、かなりここは重要になってくるだろうと思っています。それから、地方活性化という観点からすると、海外から地方へダイレクトで来ることができるというのも非常に大きな戦略なので、C I Qなどの体制整備も大事になってくると思います。

それからもう一つ、あまり触れられてなかったのですが、オープンスカイ交渉が進んで

いることからわかるように、かなり多文化・多言語の人が日本に来ると思います。多言語の人に対してどういうふうにおもてなしを提供していくかも重要だと思います。

【家田部会長】 鎌田さん、どうぞ。

【鎌田委員】 14 ページですが、空港の魅力はそもそも何なのかを、例えばドバイ、チャンギ、仁川のように、カジノを設置することが本当にいいことなのかどうかを一度考えた方がいいのかなと思います。今、ご発言があったように、このページには地方空港の話がなく、成田と関空の話だけになってしまっています。

また、プログラム参加者にはアンケートに協力いただいており、その結果を今後の取組みに活かしていくことと書いているのですが、どういうご要望が出たのかを差し支えない範囲内で知りたいと思います。そういうことから、本来求められているものがわかってくるのかなと思います。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。ちょっと一言、二言、僕からも発言させていただきます。

1 つは、日本は台風が来たりとか、地震が起こったりとか、いろいろなことが起こりますので、そういうアクシデントのときに外国人はどんなに不便しているかという感覚を持ってほしいと思います。そのとき、エアラインや空港会社はどのぐらいサポートできているのか。それから、いざというときには電話連絡をするのですが、各エアラインはどのぐらいの時間で出るのかなどといったことは全然、サービスとしてあまり評価されていない。でも、本当にユーザーが必要なのはそういうときの対応なのです。災害の国ですから、いざというときにどれだけ助けてくれるかが、この国では重要です。そういう発想が必要です。

もう一つは、先ほど藻谷さんが言ったのはそのとおりで、空港のつくりは、ディパーチャー優先になっています。ディパーチャー側をきれいにし、アライバルした途端に、さっさと帰れという感じがします。「ようこそ」感覚がない。そこのところは、やはり設計の発想として、「来てくださいよ」型にしなければいけない。つくり変えるのは大変ですから、せめて通路はそうにしていきたいと思います。藻谷さんのご発言に僕も同感です。

それでは、お答えをお願いします。

【航空戦略課長】 たくさんございましたので、もし抜けていましたら、申し訳ございません。

花岡委員のご指摘で、多国間の協定の話がございました。今、具体的にこうだというこ

とがあるわけではありませんが、そういう取組みは必要だろうということで、今後、全体を戦略的に見ながら、やっていくということかなと思っています。その中で、先ほどおっしゃったことなども視野に入れながらやっていく必要があろうかなと思っています。あとは既に協定を結んでいる国との関係でも、協定の結び方によっては、いろいろな発展の仕方があるかと思しますので、そういうものも戦略的に考えていく必要があるのかなと思っています。

それから篠原委員の話ですが、特に地方空港だと外国のエアラインの方が多いので、航空局があれこれ言いにくいところもあるのですが、そういう話があったことはテイクノートして、いろいろなことの参考にさせていただきたいと思っています。

藻谷委員の話で、成田についても何かコメントがあれば、後で補足していただきたいと思います。

上村委員の話ですが、まさにターミナル会社と空港が別々で、やっていることがどうかという話で、それが空港経営感覚という話になってくるのですが、その辺は重要な課題かと思えます。ターミナルの営業時間の話については、もしすぐわかれば航空ネットワーク企画課の方からお願いします。わかなければ、また後でお答えいたします。それから空港からのアクセスは、また次回あたりに議論したいと思っています。

柳川委員の話として、地方空港の活性化も結構大きな話であると思っています。多言語化の話は今、観光庁で共通的なガイドラインをいろいろつくろうとしていますので、そういうものと連携しながらやっていこうと思っています。

鎌田委員からありましたアンケート結果の件ですが、また後で回答したいと思います。

それから部会長から、重要なお指摘がございました。災害が起こったときに、どう対応するのかということについては、観光庁を中心にいろいろ勉強したりしているところです。おそらく災害だけではなくて、通常のアクシデントが起こったときにどう対応するのかについても、いろいろ研究しておくべき課題かなと思っています。ターミナルの改善についても、いろいろやっていくべき課題かなと思います。

補足があればお願いします。特にありませんか。

**【家田部会長】** ちょっと時間も大変に押しているところでございますので、もし次の話題が運よく短めに終わったら、もう一回、資料1から3に戻ることも可能かもしれませんので、まずは先に行きましょう。

資料4と5のご説明をお願いいたします。

【交通管制企画課長】 それでは、資料4と5についてご説明したいと思います。

まず資料4「空域のあり方」でございます。1ページ目をお開きください。現在の空域がどういうふうになっているかという図でございます。右からご覧いただきたいのですが、羽田から飛び立って、福岡に飛行機が行くときに、まず通る空域が管制圏という黄色のところでございます。その下に飛行場管制所がありまして、管制塔から滑走路などの上面を目で見る範囲でコントロールしています。それから飛行機が飛び上がって目で見えなくなると、今度は東京進入管制区(ターミナル空域)に移り、レーダーで誘導しております。下にありますターミナル管制所は大体、空港事務所の中でございます。さらに上がって、航空路空域というところまで行きますと、全国に4つある管制部でレーダーによりコントロールしているということで、大きく空域は3つに分かれて、それぞれの部門で分担して対応しているということです。

2ページでございますが、これは我々がコントロールしております運航便数がどんどん増えてきており、2012年は130万回ということで、2000年と比べましても3割ぐらいアップしております。そういう中で、システムの高度化や業務の効率化で対応してきているというお話です。

3ページ目でございますが、これは今後の予測でございます。このように上空通過機、それから国際線が非常に伸びるという予測ございまして、2025年ぐらいには166万機ぐらいになり、現在の航空路の容量の限界に達するのではないかと見込まれています。これは下位ケースですので、もしかしたら上位、中位ケースになると、もう少し早く限界に達してしまうかもしれないと思っております。首都圏の空港の容量が問題になっていますが、航空路の容量も同様に問題であるということでございます。

では、航空路の容量が限界とはどういうことかということですが、まず、4ページの航空路の管制の仕組みをご覧いただければと思います。先ほど日本全体を4つの管制部で分担していると言いましたが、それぞれ分担した管制部がここに書いてあります。さらに各管制部空域は、各セクターに分割した単位で飛行機の管制をやっているということであり、ます。どんなことをやっているかという、5ページにありますようにレーダーを見ながら2人1組で、1人はほかの機関との調整、1人が自分の空域(セクター)に入っている航空機すべてに対して、レーダー画面を監視して、どこをどういうふうに乗っているかを頭に入れながら指示をしています。かつ、同じ周波数を使っていますので、一度に1人のパイロットとしか通信できないということでもあります。ですので、ここに今、20機ぐら

いありますが、これぐらいが限界で、これ以上になると、とてもさばき切れないことになってしまいます。それが容量の限界ということになります。

6ページでございますが、先ほど2025年ぐらいに容量が限界になると申しましたが、そうすると1日にすると4,500機ぐらいの需要となり、2行目にありますが、交通流制御の対象機数が増え、「飛ぶのを待ってください」と言わなければいけない飛行機が1日270機ぐらいになります。平均遅延時間は25分以上、繁忙期には30分以上になって、ダイヤがとても守れなくなり、欠航にもつながるということでございます。

こういったことに今まではどうやって対応してきたかといいますと、先ほどのセクターという空域を小さくし、人を増やすことによって対応してきたわけですが、これ以上、セクターを細分化すると、下に書いてございますようにセクター間で周波数を変えたりとか、「私が担当ですよ」というようなやり取りをしないといけないので、時間もかかりますし、悪天等のときの迂回等が1つのセクターの中で行えなくなって、逆に処理能力が低下してしまうということになります。

次の7ページですが、これについて今回、私どもが今、検討しておりますのが、空域の上下分離ということでございます。先ほど飛行機が空港を離陸してからの順序を申し上げましたが、空港のそばで離着陸後に、上昇・下降している場合と、巡航でただ飛んでいる場合では、管制のやり方としても性格が異なります。今はそれを1人の管制官が両方をやっているのが非常に手間がかかるし難しい。空域を上下に分けて、性格の同じようなものだけをやれば、より効率的に管制ができるのではないかとございまして。

こういったやり方は次の8ページにございまして、ヨーロッパのユーロコントロールですとか、あるいはドイツで一部実施されているということでございます。

以上が一番の目玉の空域再編ですが、これに合わせまして、もう一つ、ターミナル空域の統合もやりたいと考えております。ターミナル空域は先ほど申しましたように、空港から離陸して、目で見えなくなったところから航空路に入るまでの中間フェーズですが、これについて交通量が多い飛行場では、そういった空域を設けて、より効率的な運航をしているのですが、近くの飛行場であるにもかかわらず、ばらばらの空域にすると、そこを迂回しなくてはならないというロスが生じたり、あるいはまだターミナル空域が設定されていない場合には、1機ごとしてしか処理できないというような不効率的な運航を余儀なくされている空港もあります。そういうところをまとめて1つのターミナル空域にして、効率的な運航をしたらどうかということでもあります。

10ページ目ですが、その2つのものをまとめた形で、「地域分割型から飛行フェーズ対応型空域への再編」と言っておりますが、現在、4つに分かれている航空路の空域を高高度で1つ、低高度で2つに分ける形で、上下分離をしたらどうかと考えております。ターミナル空域もばらばらではなくて、大きくりにするというのが将来の目標ということでございます。

11ページの「危機管理能力の向上」でございますが、現在、所沢にある航空路担当の東京管制部が一番主要なところですが、仮にそこがダウンした場合、福岡管制部や札幌管制部が空域を拡大して、普段やっていない空域をバックアップすることになっています。再編後は高高度と低高度で分けますので、下がだめになったときには上が下に拡大し、上がだめになったときは下が上に拡大し、バックアップするというような形で、普段やっている航空路と同じところをやりますので、スムーズなバックアップもできます。また、現在のシステムでは、東京管制部のバックアップだけしか用意されておきませんが、将来形では、全ての管制部部分について二重化（バックアップ）できるようにしたいと考えております。

12ページは、こういった空域の切り分けを柔軟にするためのシステムについて、今まで管制部ごとにばらばらだったのですが、それを統合するようなシステムを準備しているということでございます。

以上が空域の再編ということですが、さらに将来、13ページ以降ですが、空域再編実施後も、需要はますます増加するだろうということで、さらなる容量拡大策が必要ではないかということでございます。これは世界中、同じ悩みを抱えておきまして、ICAOでは、世界航空保安業務計画、アメリカではNext Gen、ヨーロッパではSESARと呼んでいるような新しい次世代の交通管制の技術開発を進めているということで、私どもも、14ページにありますCARATSという新しいビジョンを策定して技術開発を進めているところであります。これはほかの国でも同様ですが、一番の目玉は軌道ベースの運用でございます。その下を書いてありますが、出発から到着まで、あらかじめ調整された軌道を整然と飛行することで、正確な時間管理が可能となります。Trajectory（放物線）を投げるようにスムーズに飛行場から飛行場まで飛行できることを目指すとしています。

詳しくは15ページに書いてございます。現状では、出発から到着まで、いろいろな機関を引き継いで、セクターごとに部分的な最適解を求めてやっているわけですが、それが全体最適にはまだ至っていないということで、やはりいろいろなところにロスがあるとい

うことであります。それを将来、軌道ベース運用で高精度な予測に基づく4次元の軌道を整然と飛行するということを目指して、下にあります予見能力の向上ですとか、関係者間の情報共有、機上と地上間、より大規模な情報伝達のシステム連携といったものの実現を進めているということでございます。

さらに16ページにCARATSの推進体制として、産官学でやっておりますが、私どもの独法であります電子航法研究所が中心となって、中期計画に基づいて行っているということです。その技術の一部は例えば成田空港の容量拡大にも利用されて、少しずつですが実現されているものもあるということでございます。以上が第1点目の空域再編でございます。

2点目が資料5でございます。今度は、そういったサービスを提供する対価としての航行援助施設利用料のあり方であります。

1ページをお開きいただきたいと思っております。現在の日本の利用料はどうなっているかといいますと、国内飛行は距離と重量で変動する形になっております。それから、国際線については大型機と小型機で区分は違いますが、基本的に一律という形になっております。それと、上空通過機も一律という形になっております。

今の国際、国内、上空通過とはどういう意味かということについて、2ページで示しております。オレンジ色が国内線で、着陸するときに課金されます。国際線は緑色で、例えばソウルから関空に飛行するものが対象となります。それからピンク色が上空通過で、日本の飛行場には着陸しないけれども、日本が管轄している空域を通っていくものが対象となります。例えば上海から北米に行く、あるいは東南アジアから北米に行くというようなものになります。さらに細かくなりますが、日本の周りに点線がありますが、ここがサービスレベルが高くよりきめ細かな管制をやるところで、このほかの洋上はそんなに細かなレベルのサービスはしていないので、両方で料金に差をつけております。

3ページが今までの改正経緯です。昭和46年に導入して以来、若干の値上げ等をしております。平成12年には上空通過料の徴収を開始して、国内線と国際線を若干値下げしたという経緯がございます。

4ページですが、どれぐらいの額をいただいているかということ、平成24年には1,252億円で、ここにありますように国内線が一番多くて、国際線、上空通過の順になっております。大体1,200億円ぐらいで、ずっと推移しているということでございます。

では、今なぜ検討するのかということですが、5ページ目になりますが、2月に開催し

ました本部会で、定期航空協会から資料の提示がございました。2つ目の・ですが、日本の航空管制料金は国内線が重量と距離で決まり、国際線は定額になっている。一方、海外ではICAOの推奨体系に則った距離をベースに重量が加味された料金体系が一般的であるということで、現行の料金体系では特に大型機で長距離になればなるほど国内線の負担が大きくなっており、料金体系を見直したらどうかという提起がございました。中間取りまとめでも、こういったことは課題とすることが適当であるとされております。

ICAOの体系とはどういうものか示したものが、6ページにございます。左が日本の体系で、国内、国際、上空通過に分かれております。一方、右がICAOの推奨体系で、飛行場体系と航空路体系の2つに分かれております。飛行場では離着陸ごとに重量ベースで課金されます。それから航空路では、特に国際や国内の区別なく、距離と重量に応じて課金されます。左の方にある我が国の体系では、国内飛行は距離と重量に応じていますが、国際と上空通過は基本的に定額なので、長距離になるほど安くなります。

それを具体的に示したものが7ページにございます。青い線が国際飛行の料金でございます。茶色や紫色が国内飛行で右肩上がりの線になっています。ですので、例えばB737という小さい航空機になると、青の国際飛行の方が高いのですが、B777のような大きな航空機になると、国際に比べ国内飛行が倍ぐらい高くなることとなります。

次のページでは、今の3つの区分を交通量と負担割合で比較したものでございますが、平成24年度のところをごらんいただきますと、上空通過では徴収額が6.6%に対して、交通量は14.5%となっており、上空通過は得をしていて、その分国際、国内の方が少し割を食っているということでございます。

今のは交通量ですが、基本的には単位当たりで見れば、上空通過や国際の方が国内よりも割安になるはずですが、そうしたことも考慮したコストベースで収入と費用を比べてみたものが9ページになります。平成24年度のところを見ていただきますと、上空通過の収入は6.6%なのに支出は9.6%、それに対し国内線は収入が62.7%なのに支出は61.3%ということで、ここでもやはり上空通過がやや得をしているということになります。その分、ほかのところは損しているということが言えます。

それから次の10ページが、航行援助施設利用料の国際比較のグラフになります。例えば、国内線をB737で400キロ飛行した場合、日本はほかの先進国並みの水準になります。

次の11ページが国際線について比較したものになります。日本は、ほかの先進国より

も割安であると言えます。

それから12ページが、上空通過の国際比較です。陸上空域についてですが、日本は定額ですので、距離がすごく短いところでは高くなりますが、距離が長くなればなるほど、ほかの国と比べると安くなるということでございます。

13ページは、上空通過の洋上空域についてですが、これも陸上空域と同様で、距離が長くなるほど、日本は割安ということになっております。

14ページが「洋上管制のサービス水準の向上」ということですが、国際飛行が利用する洋上管制については、いろいろな投資をして、サービスレベルを上げてきましたというお話でありまして、例えば運輸多目的衛星を導入して、洋上の管制間隔を短くして、効率的にいっぱい飛べるようにしたでありますとか、あるいは最適な運航経路をつくってあげるとか、そういったサービス水準の向上に努めておりますということでございます。

最後はまとめでございます。現状のところは繰り返しになりますが、日本の体系はICAOと違う体系でありますので、大型機の長距離路線において、国内と比べ、国際と上空通過の相対的負担が軽いということと、それから、交通量で見ても、国内、国際の方が負担が多くて、上空通過の負担が小さいということと、さらに、コストで見ても同様ではないかということを書いております。また料金水準で比べると、国内、国際はほかの国並みであるが、上空通過は、長距離になるほど割安になっているのではないかということを書いております。次に見通しでございますが、さらに今後、上空通過と国際の需要が大きく伸びることが予想されますので、このまま放置していくとアンバランスがさらに大きくなってしまわないかと思っております。方向性としましては、この3つの負担のアンバランスを小さくする方向で、ICAOの推奨体系やほかの国の料金水準にも留意しつつ、見直しをすべきではないかと書かせていただきました。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、残りの時間で質疑、それからご意見をいただくことにしたいと思います。

資料4は、わりとテクニカルなところで、こういう実情があり、こんな方向に変えていくという話でした。それを踏まえたときに、特に方向性ということで、資料5の最後のページに、案が書いてあるのですが、その辺についてもご意見を賜りたいということでございます。

最初に加藤先生、それから田邊さん、柳川さん、上村さん、竹内さん、平田さんの順で行きましょう。

【加藤委員】 質問ですが、資料4で、例えば7ページのような改善をした場合に、3ページの容量がどのくらい上がるのかをまず教えていただきたいと思います。それで、改善すると高高度は処理機数が大幅に上がると書いてあるのに、資料5では、上空通過の料金を上げるということになるのですが、その考え方、ロジックを教えていただきたいというのが1つです。

資料5の9ページです。この図を初めて見たのですが、今まで全くわからなかったものを推計していただいて、これは驚くとともに、努力には大変な時間がかかったと思っています。非常にいい資料だと思っています。

もう一点は単純な質問です。よく飛行機内で、空港が混雑しているから遅れていますというアナウンスを聞くのですが、あれは航空路が混雑しているのもあるのですかね。その辺のことを言うと皆さんの認知も高まるので、正確に言った方がいいのではないかと思います。これはちょっと趣味の話です。以上です。

【家田部会長】 では、田邊さん、柳川さん、上村さんの順でお願いします。

【田邊委員】 ご説明、どうもありがとうございました。2点あります。

1点目は、資料4の技術的なことなのですが、この管制のアウトプットはどういうものなのか。ほかの国と比べることができるのかというのを教えていただきたいと思います。例えば、管制官1人当たりの取扱い機数みたいなものがあるのか。比較できる場合に、ほかの国と比べて日本はどの辺の位置にあるのか。あと、管制のアウトプットが、例えば人数が少なければいいというものではなくて、安全性とか、遅延とか、そういったアウトカム的な指標があるのであれば、ほかの国と比べることができるのかという点について教えてください。

2点目は、資料5と関連するのですが、国内線、国際線のコストの配分について、例えば旅客数や距離の按分ではなくて、単純に重い飛行機はそうではない飛行機に比べて管制でコストがどのくらいかかっているのかよくわからないので、これが妥当なのかどうかわからないということです。また、混雑している羽田空港とそうではない地方空港とでは同じ程度コストがかかっているのか。その辺を教えていただければと思います。以上です。

【家田部会長】 続けて柳川さん、どうぞ。

【柳川委員】 資料4、資料5とも非常に勉強になりました。特に資料5は、先ほども話があったように非常にいろいろなことがよくわかって、有益な情報があったと思います。

資料5の最後の15ページに方向性が書いてあるのですが、そのICAOの推奨体系に

合わせていくという方向性は多分、それでいいのだろうと思うのですが、航行援助施設利用料をどういう形で設計していくのかというフィロソフィーは詰めて置いた方がいいのかなと思います。これは税の話と一緒に、受益と負担があまりアンバランスになるとまずいというのはそのとおりなのですが、受益と負担を本当に合わせた方がいいのかどうかは、これも実は議論のある話で、もう少し戦略的に使って、どこかを伸ばすのであれば、あえてアンバランスにすることもあり得るわけです。あえて外国と違くすることもあり得るので、そのあたり、何のために、これをどういうふうに設計するのかという議論がもう少しあった方がいいのかなと思いました。

**【家田部会長】** 上村さん、どうぞ。

**【上村委員】** 2つ質問があります。2つとも本当に素人の質問で申しわけないのですが、まず、管制の再編に関してです。管制の再編は、紙上で見ていると確かに上下分離で再編していくことは効率的であるとは思いますが、以前に見学もさせていただきましたが、管制官は非常に神経を使う仕事です。今まで区域で管制の訓練を受けてやってきた方々が、すぐにこの上下別のやり方で慣れたりできるのか。そして、システムの入れ換えも含めて、今の区域のやり方を上下のやり方に変えて行くにあたって難易度がどれくらいあるのか。本当にスムーズに行くのか。一つ間違えて事故を起こさないか少し危惧しました。

もう一つは、上空通過の料金収集についてですが、どういうカウント方法で、どこからどこへお金が渡ることになっているのか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。とりあえず、ここまでについてお答えいただいた上で、さらにご発言いただきたいと思います。

**【交通管制企画課長】** ありがとうございます。まず順番にお答えします。

この上下分離でどれくらいまで容量が上がるのかということですが、これはモデル的に試算することしかできないので、正確なところは難しいのですが、今は160万機ぐらいが限界ですが、それが180万機ぐらいまで上がるという想定をしております。

それから、この上下分離と上空通過料金との関係ですが、上下分離で言う上部の高度域は別に上空通過だけではなくて、当然、国内線も巡航に入ったら、そこを使います。そういう意味で言うと、上下分離は国内線、国際線、上空通過をたくさんさばくために行うものとお考えいただいたらいいかと思います。そのため、必ずしもバランスが悪いという料金の見直しの話とは直接はリンクしないと考えております。全体としてサービスを向上さ

せるための取組みとご理解いただきたいと思います。

それから、航空路の混雑ということも機内アナウンスしたらどうかというコメントがございました。航空路が混雑する要因には、当然、空港の混雑もあります。空港で何かアクシデントがあると航空路も混雑してしまうというのでつながっているケースも結構あります。確かに、途中の天候が悪いことで航空路が混雑するということもあります。どのような情報提供のあり方がいいかは検討させていただきたいと存じます。

それから、ほかの国と比べ日本の管制官がどの位置にあるのかということですが、実はCANSOという国際的な管制組織の集まりとして、民間航空管制業務実施機関協会がございまして、そこでいろいろな比較をしています。日本はまだ入ったばかりで、CANSOの統計データにはまだ入っておりませんが、CANSOのデータを見ますと、アメリカは特に小型機がたくさん飛んでいるものですから、1人当たりの処理でいうと、国際的にも一番高いです。アメリカを除くと、日本は非常に優秀で、上位にいるのかなと思っております。またCANSOのデータもご提供したいと存じます。

それから、コストの話として、重い重量の航空機から高くとるのは妥当かという話がありました。確かに小型機であれ、大きな機体であれ、管制サービスでいえば手間も同じようにかかりますから、そういう意味ではコスト的には同じだと思います。ただ、ICAOの基準でも、重いものは高くとると言っておりますのは、おそらく負担力といいますか、重い機材は人でも物でもたくさん積めるので、負担力が高いのではないかなというようなことも考慮して、国際的にそういう仕組みをつくっているのかなと思います。

それから、料金体系についてどうしていくのかということですが、ICAOの推奨体系に併せて全面的に見直す場合、得する人と損する人といろいろ出てまいりますし、航空会社等々との調整も必要で、そう簡単ではないと思っております。少しずつ、このアンバランスを解消する中でICAOの体系に近づけるように検討していきたいと思っております。おっしゃるように受益と負担のアンバランスだけではない考慮も確かにあり得るのかなと思います。例えば上空通過については今、コスト見合いの負担をあまりしていないというお話をしましたが、国内経済的に見ても、上空通過はただ通っているだけですので、日本に何らメリットはなくて、仕事ばかり引き受けることになっているわけです。それに対して国際線や国内線は、当然、空港に着陸して経済効果も上げていますから、そういう意味でも上空通過が割安になっているのはなかなかあまりいいことではないのかなと思っております。

それから、上下に分離することで危険はないのかとご質問がありました。基本的に今、管制官は上の方の巡航で飛んでいる飛行機と下の方で上がり下がりしている航空機を一遍にさばいております。それを分離することで、今やっていることを分業することになります。基本的に全く新しいやり方をするわけではなくて、扱う対象として性格が同じものがまとまるということですので、そういう意味では、管制官にとっては、そんなに抵抗はないのかなと思っております。いずれにせよ、このような大きな変更をする際にはきちんと対応してもらうことが大事ですので、訓練等も含め、できるだけことはしていきたいと思っております。以上です。

【家田部会長】 ほかにあると思いますが、とりあえず先に行きましょう。では、今度は平田さん、木場さん、大橋さん、竹内さんの順でお願いします。

【平田委員】 先に資料4について意見をさせていただきたいと思えます。私はどちらかという管制技術に詳しい方ではあるのですが、今日ご提案をいただいた空域の上下分離が本当に効果的なのかは、今日初めて、こういうことを聞いたので、わかっていないというのが正直なところではあります。

一方で、首都圏の容量はやはり注目されがちなのですが、地上にエプロンや滑走路を増やせば地面の容量を増やすことはできますが、空は一定です。地面の容量を増やしていけば空は足りなくなってくるし、現状、それが顕在化しているのだと理解します。そういう意味では、航空路区域を含めた再編は長期的に非常に重要な話なので、この方向性でいいのかわかりませんが、検討を進めていただきたいと思います。

今日は航空路管制空域の分離の話が中心だったのですが、特に混雑区域の首都圏のことを考えれば、これよりも、ターミナル空域と航空路空域の役割分担の方が重要だと思うので、その点はぜひ考慮していただきたいと思います。

資料5の8ページに収入と交通量の関係があったのですが、交通量というところが単なる機数で比較されており、何キロ、日本の空域を通過したかという概念が入っていないと思えます。それを入れていくと、この図ががらっと変わる可能性もあるので、ぜひ検討していただきたいと思います。特に上空通過についても、ほとんど6割以上が韓国からアジアに行く交通量が日本の空域をかすめていくような非常に短距離のサービスだと理解しているのですが、そうすると、仮に対距離制でやると、本当に国際、国内とのアンバランスがなくなるのかということも若干疑問があります。そこは正確に管制サービスの提供量とコストに対応した交通量の指標を用意しないと、非常に誤ったことになるのではない

かなと思います。

【家田部会長】 では、木場さん、どうぞ。

【木場委員】 それでは確認だけですが、3つお願いします。

資料4の6ページですが、需要予測の下位ケースの場合についてだけ書いていただいています。下位ケースだけでも1日平均25%増ということですが、上位ケースの場合ほどのぐらいなのか教えていただけたらと思います。それによって、またスピード感も変わってくると思います。

2つ目は、どのぐらいで、こういった体制に移行していこうと考えているのかということです。

最後が、資料5の方向性のところですが、このような見直しは初めての提案なのでしょうか。つまり、飛行機が飛んで何十年もたっていると思うのですが、どのぐらいで、このようなことに至ったのかを教えていただけたらと思います。

【家田部会長】 大橋先生、どうぞ。

【大橋委員】 どうもありがとうございます。先ほど加藤先生も資料5の9ページの図は結構いい資料だとおっしゃっており、私もそうだと思うのですが、1点、ここにはない情報として、収入とコストのレベルで見たらどうなのかというのがあると思うのです。つまり、収入でコストを賄っているのかどうかということです。仮に賄っていない場合に、今回、こうした見直しは管制サービスの向上と一体となって行われると私は理解しているのですが、この管制サービスの向上は一義的には航空会社にメリットがある話であって、その運航の効率化であるとか、あるいは容量が拡大して、遅延なり欠航が減るといのは、明らかに彼らにメリットがある話です。それも、かなり定量的にできるのであれば、実は全体的な値上げを考えられてもいいのではないかと思います。つまり、収入全体を変えないで、中の仕組みを変えるという形ではなくて、収入全体を伸ばしていくような考え方も当然とり得るのではないかと思います。

それで、ICAOの考え方は1つの標準的な考え方として有効だとは思いますが、我が国の地理的な特徴を考えてみた場合に、先ほど平田委員がおっしゃったように、若干、上空通過が、カナダ、韓国と比べれば、かなり偏った状況にあるのではないかなと思います。そうしたことは当然、頭に置きながら、適宜、ICAOのものを参照していくという考え方の方が、先ほど柳川先生からは戦略的というお話がありましたが、そうした我が国が置かれている地理的な状況は当然、頭に置いた上での見直しをされるべきではないかと思

ます。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。竹内さん、どうぞ。

【竹内部会長代理】 1点のみ、一般的なことですが、管制のコスト、あるいは管制の負荷に及ぼす変数は何なのかということを考えることは、おそらく料金設定の算定基準として大事だと思うので、そこをお尋ねしたいと思います。例えば、管制の空域を横切る利用の距離や高度、あるいは混雑や密度、さらには大きさ、容積、それと速度、ほかにも国内・国際の違いとか、いろいろあると思うのですが、どれが効いて、どれが効かないのかということがわかれば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。あと5分の予定なのですが、5分ではなく、さらに5分延長したいと思います。

僕からも1つだけ。先ほども観光のところで災害、あるいはディスタージャンプが起こったときのサービスということを申し上げただけけれども、管制も同じく平常時に何機がさばれるかというだけの話ではなくて、ディスタージャンプが起こったときに、どのぐらいリスクを最小にできるかという面もあるのではないかと思います。だから、単にこれをやるとどれだけ増えるという話だけではないと思います。何回か見学させていただいたのですが、管制官の人は大量に飛行機をさばっています。管制官のプレッシャーをもう少し軽減にすることが、日本の空の安全をより高めることになると思いますので、そういう要素ももう少し強調された方がよいのではないかと思います。決して今が危ないという意味ではないのけれども、より安全にするという要素がここにもう少しあってもいいという感想を持ちました。

では、全体的にお答えください。

【交通管制企画課長】 先ほど1つ、お答えしませんでしたお金の流れの件でございますが、上空通過も含めて航空会社から国の方にお支払いいただいております。

それから、上下分離の話に関連して、エンルートとターミナルの役割分担ですが、これにつきましても今回、ターミナル空域の統合ということもお示ししておりますが、そうした中で検討してまいりたいと思っております。

それから、資料5の8ページのところで、キロ数が加味されていないというご指摘がございました。これにつきましては、また勉強させていただきたいと存じます。ただ、3分野のバランスということと言いますと、いずれにせよ、交通量だけではなくコストで比較したときのアンバランスがありますので、いずれにせよアンバランスを解消していくことは

しないとイケないのかなと思っております。

それから、どれぐらいの期間で移行するかということですが、これはやはり大再編になりまし、それからシステムも順次、更新時期に合わせて導入していく必要がありますので、最終の完成形に行くまでは10年ぐらいかかるのかなと思っております。

それから今回、利用料の見直しは初めての提案かというご質問がありました。資料5の3ページをご覧くださいと思いますが、直近では平成12年に、上空通過料を新たにとるようにしたという見直しがございます。

それから、収入とコストのレベルで見たらどうかというお話がございました。収入の方は4ページにございますが、1,200億円程度ということですが、支出の方は、これも予算ベースですので、年によって大分違うのですが、例えば平成24年ですと、1,290億円ぐらいになります。今年度予算ですと1,400億円ぐらいになりますので、収入でコストはカバーできておりません。その差については、税金から出しているということになるかと思っております。

それから、全体的なサービスレベルの向上を踏まえて再編なども行いますので、値上げを考えてもいいのではないかとのお話はごもっともでございます。他方、ICAOのルールで言いますと、これまでにかかったコストで請求しなさいというようなことも書いてありますので、基本は過去にこれだけかかったので値上げさせてくださいという交渉になるのかなと思っております。資料の14ページで触れましたが、上空通過のサービス改善についても、今まで非常に多額の投資をしておりますので、そういったことも踏まえて、今回の見直しを理解していただきたいと思っております。いずれにせよ、将来のことも検討はしてまいりたいと思っております。

それから、ICAOのガイドラインに沿うというのではなく、戦略的に考えてというのはまことにごもっともで、そのように考えてまいりたいと思っております。

それから、管制サービスを提供するにあたって、そのコストに飛行機のこういったものが影響するのかなということですが、おそらく大きさはあまり関係がなくて、むしろICAOの基準にもあらわれているのですが、空港に着陸・離陸するときには物すごく手間がかかるわけです。それに対して洋上はすいているので、そんなに手間がかかりません。ただ、上空通過でも、先ほど点線で示しましたような日本のそばを通る場合は、そこはかなり輻輳した空域になりますので、いろいろなレーダーだとか、通信網を整備して、よりきめ細かな管制をせざるを得ません。そういう部分では日本の近くの洋上、あるいは日本の陸域

の上空を飛ぶ方がコストとしては大きくなると思います。速さとか、大きさはそんなに関係はないのかなと思います。

すみません。答えていないものがございましたら、申しわけございません。

【家田部会長】 ありがとうございます。今日は大変に盛りだくさんだったので、議論が足りない面が多々あろうかと思いますが、別途、事務局にお問い合わせいただければ、さらにお答えいただくこともできますので、全体での議論はこのぐらいにさせていただこうと思います。

今の資料4、5について言うと、特に総括するつもりもありませんが、細部のこんなことが課題だということはもちろん大事なだけけれども、やはり骨の太いところで、管制の世界で日本は何を目指すのかということをかかげて、それをベーシックに満たすと同時に戦略的に誘導していくようなところが大事だというご発言を複数の方からいただいたと思いますので、今日出た話を少し整理してまとめたらいいのではないかという感じを持った次第でございます。

それでは、先に進めたいと思います。今日予定した議題は以上でございますが、委員の皆さんから何かございますか。よろしいですか。

参考資料「基本政策部会における議論の進め方について」のページをめくりますと、今後議論を進めていく主な課題が書いてあります。その中のご記憶のとおり、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、第1ステップとして議論して、それなりにまとめました。現在はその上に書いてある第9回から11回にかけて議論というところをやっているわけでございます。

ちょっと振り返ってみますと、地方航空ネットワークの維持のところでは、どういう地方路線が本当に必要で、その優先順位の付け方や評価方法に基づいて、もう少し説得力のあるような政策に誘導していくべきであるという議論があったかと思います。その辺は残っている課題で、加藤先生や鎌田先生が勉強してくださっていると聞いておりますので、いずれかの時点でじっくりと議論ができるのではないかと期待しております。

それからまた、羽田、成田といった首都圏の空港のキャパシティがボトルネックであることはもう歴然としているわけです。そのため、小委員会をつくって、それを丁寧に議論しようとしているわけなのですが、同時に、スロットを分けるという作業をしなければいけないわけです。その考え方については、竹内先生が委員長をしている小委員会の方で、プリンシプルを出して、航空局で作業するということになっています。これは国内線につ

いてです。国際線は、必ずしもそうっていないのですが、どちらにしても、このスロットの配分は非常にキャパシティーの問題と背中合わせみたいな問題で、ここはぜひ、あり方や透明性・客観性の確保などについて、もう少し議論を詰めるニーズがあるのではないかなと感じている次第でございます。しかしながら、いろいろな配慮が必要ですから、客観性だけで決まるわけではないのだけれども、そういうことの進め方についても残っている課題と理解してもいいのではないかと考えているところでございます。

その他で、課題と書いてある幾つかある中で、この辺は少し早めに議論をしたいということがあれば、ご発言いただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。よろしいですか。では、このようなことを意識しながら今後も勉強を進めていきたいと思っておりますので、どうかよろしくお願いいたします。

それでは私の司会はそのぐらいにさせていただいて、事務局に司会をお返しいたします。

**【航空戦略課長】** 非常に時間がタイトの中、ありがとうございました。

特にご意見等で言い漏れがございましたら、お寄せいただければと思います。またご意見をレビューしてまとめをすることがございますので、そこで反映させてい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。

本日の議事概要でございますが、委員の皆様のご了解を得ました後、後日、ホームページに掲載いたします。

今回は11月18日の夕方を予定しております。先ほども触れましたが、今後、需要に対応していく中で乗員不足も結構話題になってきていますので、中間のまとめではありませんでしたが、そういった話でありますとか、あるいは安全安心の話や事業者間や他モードとの連携といったことをやりたいと思っております。いろいろ準備の都合で議題が若干変更になるかもしれませんが、そのように考えてございます。詳細については追ってご連絡いたします。

本日は、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 —