

第12回交通政策審議会航空分科会基本政策部会

平成26年2月3日（月）

国土交通省（中央合同庁舎2号館）

16階国際会議室

【航空戦略課長】 それでは、ご都合でちょっと遅れる委員の方もいらっしゃると思いますが、定足数に達しておりますので、定刻になりましたので、ただいまから第12回交通政策審議会航空分科会基本政策部会を開催させていただきます。ご出席の皆様方には大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。私、事務局を務めさせていただきます航空局航空戦略課の海谷でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それから、本部会の審議でございますが、本部会の議事につきましては、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、内容について委員の皆様にご確認をいただいた後に、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、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ので、よろしくお願いいたします。

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すが、議事次第、委員名簿、配席図、冊子としまして「平成26年度航空局関係予算概要」、それから説明資料1としまして「整備」から「運営」へのシフトに対応した今後の経営について」。説明資料2としまして、「航空機騒音対策について」。資料3としまして、「航空分野の低炭素化（CO₂排出削減）について」。説明資料4としまして、「航空分野におけるインフラ海外展開について」。それから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、卓上のマイクは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。

細かい使用法は卓上にメモがございますので、そちらのほうをご参照ください。

それから、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と思います。

それでは、以下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】 それでは早速中身に入らせていただきます、今日、お手元のような議事がそろってございますけれども、相互に関連もしています関係がありまして、一通りご説明いただいて、それから質疑応答というふうにしたいと思います。 それでは、まず最初に報告事項になるのですが、海谷さんからお願いしたいと思います。

【航空戦略課長】 私のほうから簡潔でございますが、「航空局関係予算概要」の冊子におきまして、この平成26年の航空局予算の概要をご説明したいと思います。

まず、2ページ、3ページをごらんいただきたいと思いますが、平成26年度の航空局関係の予算の総括表でございます。

2ページの右側の表をごらんいただきたいのですが、歳出としまして国際拠点空港、特に羽田空港、それから一般空港等の老朽化対策、耐震化対策、この辺が非常に増加した形になっております。このほかに、那覇空港の滑走路増設事業実施のために、この2ページの注の3のところに書いてありますが、115億円が増額算定されておりまして、それらの結果、歳出は前年度予算の3,277億円を大きく上回る3,656億円の歳出ということになってございます。細かい事業の内訳につきましては、冊子の方をご参照いただきたいと思いますが、羽田空港の機能強化といたしましては、C滑走路延伸事業を平成26年度中に完成させる、それから際内トンネルの整備に着手する、それから耐震対策を本格化する、以上のようなことを主眼としてございます。

それから7ページ、8ページあたりで那覇空港の滑走路増設事業が本格化するということで、平成31年末の工事の完了を目指すということでございます。これについては沖縄振興関係ということで、先ほど申しましたような特別の増額算定がなされているということでございます。

それから空港施設の老朽化対策、耐震化等につきましても、ここ数年先送りされていたものを含めて十分に実施できるよう、必要な予算を確保したということでございます。

そのほか、いろいろご議論いただきました税制の関係や、地方航空ネットワークの関係についてもございます。

地方航空ネットワークの関係につきましては、12ページをごらんいただきたいのですが、平成26年度予算における地方航空支援方策についてということで、離島路線以外の路線に関する支援としまして、地域による主体的な路線維持の取り組みについて、国として評価したモデル的な取り組みについて支援するというので、地方航空路線活性化プログラム3億円が予算としてつきました。

そのほかいろいろご議論いただいた方向によりまして、固定資産税、着陸料、航援料について、小型機材についてのさらなる軽減、あるいは着陸料の提案割引制度、それから離島の運航費補助について、島民割引運賃の補助に係る1島1路線の縛りを外すといった制度改正がなされたということがございます。

また、16ページにございますけれども、航空機燃料税につきましては、その従来の軽減措置を3年間さらに延長するということになりました。その3年間延長ということでありますが、その中できちんと予算も精査することで、羽田空港の機能強化、あるいは一般空港の老朽化、耐震等の整備に重点化しているということでございます。さらにこの航燃税につきましては、沖縄県内の路線につきましてもより深掘りの軽減対象として追加されたということがございます。

それから24ページごらんいただきますと、空港使用料の見直しというものがございすけれども、先ほどいろいろ申し上げましたもののほかに、いろいろご議論いただきました旅客数を基準とする着陸料体系の導入ということで、着陸料の約1割につきまして、旅客数に比例して課す体系を導入することができました。中間取りまとめの公租公課のあり方についてご議論いただいた点につきましては、短期的に実施するというふうにされたものについては、おおむねその方向で実施できたのではないかなと思っております。

【家田部会長】 ありがとうございます。 それでは審議事項の、3項目ありますけれども、まとめてご説明をお願いします。

【航空ネットワーク企画課長】 ネットワーク企画課長の久保田と申します。私のほうから、説明資料の1「整備」から「運営」へのシフトに対応した今後の空港経営」につきましてご説明をしたいと思います。

平成20年に空港整備法を廃止して、空港法が成立しました。そこから「整備」から「運営」へとシフトしたわけでございます。この資料をめくっていただいて、2ページ目でございますが、その経営形態の1つとしまして、民活空港運営法というものが成立をしております。この2ページの左の中ほどでございます。仕組みを改めてご説明させていただきますと、資料右側の上のところをご覧くださいますと、民間委託の手法とございます。国が土地や滑走路の所有権を留保したまま民間に運営権を設定して、民間がやっている空ビル会社等は譲渡することによって、航空系事業と非航空系事業を一体経営しようという内容になっております。

スケジュールとしましては、この資料の右の下、日本再興戦略にございます。これは昨年の6月に閣議決定されたものでございますが、これにおいて、今年度中は具体的な委託手法の検討をし、来年度に入って仙台などにおいて公募選定手続、選定をし、2015年度以降、実際に運営委託を開始しようというふうになっておるわけでございます。

現在どういう段階かという、次のページを見ていただきたいと思います。3ページ目でございます。

先ほど申しましたとおり、民活空港運営法が昨年の7月に施行されておまして、この法律に基づいて基本方針、昨年11月に公表しておるものでございます。今後、個別の空港ごとに実施方針の策定、実施方針に基づく運営権者の選定プロセス、運営開始という流れになるわけでございます。

基本方針につきましてはその下、4ページのところにございます。4ページ目のところに基本的な考え方ということで、幾つか書いてございます。例えば、真ん中左の上のところを見ていただくと、運営権の存続期間、30年から50年程度を目安とするであるとか、その下をずっと見ていただくと、大規模災害等の発生への対応ということで、国は、要するに通常想定される損害の範囲を超える部分については負担しましょうといったこと、右に行ってください、サービス水準などで見ると、例えば着陸料等は運営権者が自由に設定はするのだけれども、利用者や航空会社の負担が大幅に増大しないように留意しましょう、その下、選定については地域活性化に資する方を選定しましょう、着陸料等の提案を評価しましょうといったことを書いてございます。いずれにしても実施方針を個々の空港ごとにつくる中でもっと詳細に決めていくという話であります。

今どんな動きがあるかを5ページのところ、日本地図に落としておりますが、北は北海道から南は熊本まで、幾つかの自治体において検討の着手や検討が進められているものがあります。進んでいる3つについては個別の資料ごとにご説明しますが、この中でちょっと触れさせていただくと、例えば真ん中の下のところに兵庫県がございます。但馬空港は県の管理する空港でありますけれども、兵庫県は非常に前向きにこの制度を活用して、今検討を進めていますし、福岡については、福岡県、市が協議会を設けて、空港への民間委託についての検討を開始しておるといふところであります。

進んでいる3件についてご説明しますと、次のページ、仙台であります。仙台空港は、70万から250万人ぐらいが利用している空港で、去年はピーチの就航などもあって300万人を突破している空港であります。ここにつきましては、この右側、最近の取り組

みとございますが、一昨年10月から県が基本的な方針をつくったり、それからサポーター会議という盛り上げるような仕組みを講じたりして、空港の運営委託について突き進んでいるところであります。今の状況として、後ほどご説明しますが、航空局のほうで昨年11月から12月に仙台空港の運営委託についてマーケットサウンディングというのを実施しておるということで、その意見なども踏まえながら検討、具体的な実施方針の策定作業に今入っているというところでございます。

続きまして、その次の高松空港でございます。高松空港の利用客は、150万人ぐらいの空港であります。これも県が、今比較的前向きに進めておりまして、例えば今年度は総合政策局の予算を使って、先導的官民連携支援事業の補助を受けて、導入、検討、調査などをやっております。高松空港は昨年末にジェットスターが就航し、今年の5月には春秋ジャパンが就航する予定等、さらに今年の夏ダイヤからは運用時間が1時間延長になるということもあって、今後の利用が見込まれることなので、検討の加速化を期待するところでございます。

それから3つ目、静岡空港でございます。静岡空港については県の管理空港であります。ここは利用客数が、50万人前後ぐらいの空港でありますけれど、最近の取り組みで、もともと指定管理者制度を使っています。それを一歩進めて、県が空ビル会社に出資するような予算について、昨年12月の県議会で議論する等々によって、運営の一体化、民間委託ということを今検討しているという状態でございます。

仙台空港について、先ほどマーケットサウンディングと申しました。その件について触れたいと思います。次、9ページをごらんいただきたいと思います。

詳細についてはこの資料の後ろの参考資料の31から33にございますので、後ほどごらんいただければと思います。マーケットサウンディングについては、昨年11月から12月に航空局で実施をいたしまして、傘下企業総数は71社ございました。まず、これらの企業に、どのスタンスで仙台空港の運営委託に関与したいですかと聞いたところ、一番強いのが応募企業、そして代表企業、コンソーシアムの一員、アドバイザー、あと金融機関等とありました。応募企業、代表企業としては計10社から表明されているということで、非常に民間からの関心が高いというところでございます。

主な意見について、例えば運営権対価については、不可抗力等によって、途中で契約解除になった場合、残期間相当の運営権の対価は返還して欲しいであるとか、空ビルの一体化については、まずは国が一旦空ビルを買い取って運営権を設定すべきであるとか、リス

ク分担については国やビル会社は瑕疵担保責任を負うべきじゃないかという意見がございました。このような意見を踏まえて、県などと実施方針の制度の確度を上げるという作業に取り組んでいるところでございます。

以上が民活空港運営法の流れでございます。

それ以外で10ページのところでございますが、国はどの運営形態であろうが、空港の経営改革に取り組むということは、今までスタンスを明確にしておるところであります。政策目標ごとに、今までやったことも書いてございますが、紹介したいものが幾つかございます。左の真ん中あたり、空港利用者に満足度の高い空港の実現ということで、赤枠で囲っておりますが、空港の満足度調査の実施、そしてこれを踏まえた改革の取り組み促進をやっていききたいということでもあります。

これについてはその次、11ページをごらんいただきたいと思います。

平成20年に空港法が成立をしておりますが、同年12月に空港に基づく基本方針が出てございます。この中で、今までやったCS調査なども参考にしながら、利用者の意向を反映させる仕組みと、その実施内容の検討に着手するとございます。なかなか着手できていないので、ぜひやっていく必要があると思っているところであります。例えばこの資料の下ですが、羽田のビル会社においては、2012年度に7度目の満足度調査をやっています。

また、その次のページをごらんいただきますと、これは訪日外国人の利便性向上のためですが、平成17年から19年に、鉄道駅もありますけれども、主として空港で外国人がひとり歩きできるような環境にあるのかどうかということをやっておるわけでございます。こういったことの事例も踏まえながら、この調査の制度設計等々をやっていききたいと思っています。

それからもう1度10ページに戻っていただきまして、右側の下のところ、空港運営の効率化等の促進ということで、我々空港事務所の取り組みを強化したいと思っておるわけがあります。特に職員の意識改革、協議会の活性化等ありますが、職員の意識改革をやっていききたいというものであります。これにつきましては、資料の13とか14をごらんいただきたいと思います。

13、14は空港別収支ということで、国管理空港を一定の基準で航空系の収支を出しました。13ページがいわゆる着陸、滑走路系の収支、14ページがターミナルビルも合算したような形のものでございます。これも1つの目安でございますが、実はその次の1

5 ページをごらんいただきますと、例えば22年度の空港別収支は、1年半以上かかった24年の11月に公表している。徐々に早くはなって23年度分は去年の9月公表ですけど、24年度以降はさらに早期に公表をし、空港事務所で活用できるような形で加工して、事務所の能力というものの向上に資するような形、検証を踏まえてやりたいと考えています。

加えてその次、16ページでございます。

空ビルの中期計画でございます。ここに掲げてありますのは広島空港ビルディングの中期計画の概要であります。国管理空港の中でも、こういった民間の空ビル会社が中期計画をつくっているものはそんなにありません。企業である以上目標を設定し、そのために何をなすべきかを考え、そのためにどうしようかというのを考えるのが普通だと思うので、このような計画をつくる取り組みをしてもらおうようにしていこうと考えておるところであります。

引き続き関空関係でございます。

【官房参事官（近畿圏・中部圏）】 それでは、私のほうからは関空・中部空港における取り組みについてご説明いたします。近畿圏・中部圏を担当しております城福でございます。よろしくお願いいたします。

まず、18ページの関空・伊丹の空港経営の直近の取り組みでございます。関空・伊丹の運営に関しましては、早ければ次年度にも新たなステージとしてのコンセッションの実現というものを目指しております。現在事業価値の向上のためのさまざまな取り組みを進めているところでございます。

概略につきましては、18ページ下の段の左にございますとおり、1点目はLCCの拠点化、さらにそのネットワークの充実の取り組みというものでございます。2点目は貨物のハブ空港化、3点目は商業系収入の拡大ということを目指しまして、関空の第1ターミナルの免税販売店の増床であるとか、伊丹のターミナル会社の完全子会社化、これで関空子会社が一体的に運用できるようになるといったものの取り組みでございます。これらの空港経営の取り組みで、新関空会社といたしましては、来年度には右の中ほどにございますような経営目標の達成を目指しておるところでございます。

これらの取り組みのうち、特にLCCに関しましては、19ページにございますとおり、関空のアジアとの距離における地理的優位性を生かした結果、国際線の19.6%が現在LCCのネットワークとなっております。これは日本の最多の数でございます。さらにこ

れを25%まで高めることを目指して取り組んでいるところでございます。

そのための対応といたしまして、一番下の段の左にございますとおり、以前委員の皆様にもご視察いただきました現在のピーチ・アビエーションのターミナル2、T2というターミナルに加えまして、同社のネットワークの拡充に適切に対応するように、T2、ターミナル2の向かい側に、T3、ターミナル3の整備に着手しております。完成した後はT2は国内線、T3は国際線専用ターミナルとして運用する予定となっております。

このような取り組みのほか、20ページからでございますが、関空、さらに中部空港におきましては、特徴的な取り組みがございます。それは特区制度なども活用しました地域経済、あるいは産業と密接に連携しまして、地域独自の貨物輸送需要の創出というものに戦略的に取り組んでおります。

まず、関西空港につきましては、20ページの右にございますとおり、大阪は医薬品メーカーの集積地でございます。こういった関西圏の医療産業というものに着目いたしまして、医薬品の輸送拠点化を図っているところでございます。具体的には関空に定温の倉庫というものを整備し、国際戦略総合特区も活用した手続の短縮などとあわせまして、医薬品の輸入の拡充等に取り組んでおりますとともに、現在新たな国家戦略特区というものにおきまして、医療機器のリペアセンターを関空に設置いたしまして、新たな国際サプライチェーン、医療機器のリペアのサプライチェーンの創出を目指した提案を現在行っているところでございます。

中部空港につきましては、21ページにございますとおり、中部圏の航空宇宙産業の集積に着目いたしまして、特にボーイング787の部品輸送につきまして、各メーカーと連携いたしまして、本格的なシー&エアーというものの輸送によりまして、中部空港の輸送拠点化に取り組んでいるところでございます。

具体的には、名古屋港に位置します三菱重工、富士重工、川崎重工の工場からB787の大型部品などをRORO船で持ちまして、中部空港まで輸送します。倉庫や、オペレーションセンターの機能を持っておるドリームリフター・オペレーションズ・センターは、これらの大型部品輸送のために整備しました。これで保管から積み込みへのスムーズな流れを構築しまして、中部圏の航空機産業と連携した中部空港の輸送拠点化を図っているところでございます。

以上が関空・伊丹・中部における空港経営の取り組みでございます。

【航空戦略課長】 引き続きまして、空港利用促進と航空ネットワークの充実というこ

とで、私のほうからご説明させていただきたいと思います。

23ページでございますが、航空ネットワークの充実と地域振興における取り組みで、空港の利用促進関係の取り組みは、現在かなりの部分が地方自治体が主体となって、関係者と連携して実施されているところがございます。その実施主体としては、地域の関係者が空港ごとに協議会を組織してやっているということが多く、そういう取り組みの例としましては、その23ページの左下にあるような航空便の利用者の支援やPR活動、それから旅行会社への支援といったようなことがなされてございます。ただ、ともすると空港ごとにこういった取り組みは完結している傾向にあります。今後の2,000万人時代をにらんでいきますと、資料の右下にありますような、以前セントレアからご紹介がありましたように中部地方の広域観光ルートの設定ということで昇龍道といった取り組みがなされていきますが、このように、単なる観光ルートの設定というだけではなく、その空港間をいかに結びつけていくかや、複数空港間の戦略的な連携といったこともいろいろ視野に入れていく必要があるのではないかと問題意識を述べております。

24ページですが、こちらは別の視点からの広域的な連携でございますけれども地方ネット、航空ネットワークの確保ということにも関係し、地方空港間のポイント to ポイントの路線の創設というのはいろいろ難しい状況もございます。そういった状況の中で、乗り継ぎ利用を促進して地方間の航空需要を喚起しようということで、一昨年、地方自治体、航空会社が連携して乗継利用促進協議会を設置されております。こういった活動を促進してきた結果、事例として昔直行便があったが廃止された小松、鹿児島のようなところで、通常運賃だと羽田で乗り継ぐと6万800円かかるところ、乗り継ぎ割引運賃として2万円弱で提供されているような実態がございます。こういったことで、いろいろと地域間連携して頑張っているとの事例もあり、こうした動きも広域的な空港間の連携に関する取り組みの一例として評価できると思います。

25ページでございますが、いろいろ航空ネットワークを活用した地域振興に関する地域の創意工夫を反映するということで、いろいろな支援措置を現在導入しております。羽田の発着枠の政策コンテストということで、今年の夏ダイヤから、計3便の枠を提案制度で評価して、4つの空港から応募があり、石見・鳥取・山形の3空港について、枠を配分したということがございます。

さらに、地方航空路線の活性化プログラム、あるいは着陸料の提案割引制度といったようなものも、よりそういった取り組みを評価したところに重点的に支援していくというふ

うな取り組みを進めようとしているところでございます。そういった取り組みを進める中で、広域的な取り組みも評価する方向で、今後国の支援制度も発展させるべきだという問題意識を述べておりますので、いろいろご議論いただければと思います。あとは参考資料です、続いて資料2のご説明に移りたいと思います。

【環境・地域振興課長】 それでは次に、航空分野における今後の環境対策についてでございます。環境・地域振興課長、滝川でございます。まずは航空機騒音対策について、説明資料の2、説明資料の2で航空機騒音対策についてご説明をいたします。

1 ページをごらんいただきますと、大きな問題意識が書いてございまして、技術の進歩により、過去数十年間、航空機の低騒音化は着実に進行してまいりました。また、これとあわせて各種の騒音対策事業も行っておりまして、一方で航空需要予測では、今後とも国際線を中心に航空旅客需要は増加する見込みがございまして、航空機の離着陸回数の増加も見込まれております。また、昨年からは首都圏空港機能のさらなる機能強化についての議論も始めたところでございます。このように航空を取り巻く環境が大きく変化し、さらに離着陸回数の増加も見込まれる中で、航空機騒音対策という視点からの検討も非常に重要でございます。

そこで、前半まずこれまでの来し方と現状をご説明した上で、最近の動向と課題について後半でご説明をいたします。

2 ページをお願いいたします。

まず環境対策、特に騒音対策についての現在の国際的な大きな枠組みとして、ICAOのほうでは21世紀に入りまして、Balanced Approachというものを採用するように推奨しているところでございます。これは大きく4つの要素から成っておりまして、航空機自体の騒音軽減、それから空港周辺の土地利用計画及び管理、騒音軽減運航方式、そして4つ目の運航規制というものを空港ごとにバランスよく組み合わせること、総費用対効果の高い対策、あるいは経済発展と環境負荷の軽減といったもののバランスをとって進めていこうということでございます。

後で具体的にご説明いたします我が国の航空機騒音対策につきましても、参考でこのBalanced Approachとの対応関係として、発生源対策、空港構造の改良、空港周辺対策という3本柱ということで申し上げてきておりますけれども、発生源対策の中身として、機材そのものの低騒音化、あるいは運航方式や運航規制による飛行機から出る音を地域に振りまくものを小さくしていくという考え方が1つございます。また、空港

構造の改良による低騒音の運航でありますとか、それでも起きてしまう騒音について周辺対策を行う、こういう体系になっております。

3 ページごらんいただきますと、これまでの航空機騒音対策の日本での歴史で、昭和30年代末、昭和40年代からのジェット化の進展によりまして、特に大阪と福岡周辺は既成の市街地がございましたので、空港訴訟や調停等がございました。その中で右の段を見ていただきますと、片や航空機騒音障害防止法の枠組みによる対策の進展、大阪においては伊丹の抜本的な解決のための関空の建設、一方で騒音対策を進めたことで伊丹も存続をさせてきました。羽田につきましては沖合展開を進める中で、陸域での騒音の軽減といったことを進めてまいったわけでございます。

次ページをごらんいただきますと、成田における歴史が書いてございます。成田についてはまた非常に深い歴史がございますけれども、昭和の時代、開港に向けてまでの激しい反対闘争への対応がございまして、また平成に入ってからには2本目の滑走路整備に向けて、騒音対策の中身もそうでございますが、地域との共生という観点でのコミュニケーションの進化等も図ってまいりました。

5 ページには現在の騒防法に基づく環境対策の基本的な枠組みが書いてございます。空港に最も近い騒音の激しいエリアでは緩衝緑地帯の整備、次に少し軽いけれども、やはり騒音の激しいところについては土地の買い入れや建物の移転補償等を行いまして、希望される方については区域外への移転、さらに移転補償跡地では公園、公共施設等の整備を行い、さらに外側の、第1種区域と言われているところでは、主に民家住宅に対する防音工事、防音に伴う空調機器の設置・更新等を行っております。もう少し外側に行きますと、学校、病院、あるいは集会施設等に対する防音工事や整備助成を行っているわけでございます。次のページでもご説明しますが、現在ではL d e nと言われる、1日あたりの騒音レベルを評価する尺度、この数値基準に基づいて対策を行う区域が決まっております。

また、現在この騒防法に基づいて、こうした事業を行う対象空港が、ございますが、特定飛行場として、成田、伊丹等も含めて14空港が指定をされているわけでございます。

6 ページ、ここはもうご参考でございますが、従来W値という、若干簡易な形で1日、あるいは1年を通じた騒音のレベルを評価してまいりましたが、25年の4月からは国際標準や技術進歩を踏まえて、L d e nと言われるものになってございます。デジタル計測に基づきまして、騒音のエネルギー量を朝、昼、夜の、日本では7時から10時、それから深夜の10時から翌朝7時までを特に重く見た上で、数値指標を出しているところでご

ざいます。

7 ページは成田における対策の取り組みでございます。 8 ページからが最近の動向等と、それに基づく課題等をご説明させていただきます。

まず、最近の動きといたしまして、昨年2月のICAOの専門的な委員会におきまして、新しい騒音基準を採択しようということで合意いたしましたところでございます。これが秋のICAOの総会において採択されまして、先に資料右下のグラフを見ていただきますと、最大離陸重量に応じ、着陸時、離陸時、それから滑走路側方における一定の基準ではなかった騒音の合計値を一定のラインにおさめるというものでございます。これまでの基準になっていたのが一番上のChapter 3という数値基準でございまして、これが2006年からはChapter 4という新しい基準になってきてございます。さらにこれを深掘りをした新しい基準、Chapter 14の適用が2017年末からということになりますので、ここに向けて新しい機材の開発や改良が期待をされているところでございます。

飛行機に関しては、9ページをごらんいただきますと、左側には第1世代と言われる、ボーイングであれば707、さらに第2世代で727、第3世代でジャンボ、第4世代で新しい型のジャンボ、あるいは777といったもの、これが縦軸が騒音レベルをとってございますけれど、ジェット化の進む中で、技術開発とともに騒音自体は小さくなってきている、あるいは右側に、通称フットプリントと呼ばれる中型機が離着陸の際に前後どのぐらいの距離で一定の騒音を出しているかというものをあらわすものをご覧いただくと、新しい機材になって、どんどん一定の騒音を与えるエリアが狭くなっているのをごらんいただけたと思います。

こうした技術進歩を踏まえてICAOの規制基準も強化されているわけでございますが、我が国ですと、今後国際線が増えていく中で、外航社の中にはどちらかというと古いタイプの機材をまだ使っているところも多くございます。あるいは、新型機材が入るといっても、さらにそれを加速するような形での、例えば経済的な手法の導入等についても、今後かなり精力的に検討していく必要があるのではないかという問題意識を持ってございます。

10ページでございますが、騒音値に応じた着陸料体系ということでございまして、現在通常の国管理空港ですと、いわば重量割の部分と騒音割の部分の組み合わせになってございます。最近の導入例ですと、例えば成田空港ですと、国際的な騒音インデックスという、機材の性能に応じて軽いものについてはトン当たりの料金を下げるといったやり方がありますとか、伊丹空港の場合、飛行機の騒音量の絶対値に応じて加重、あるいは軽減を

するといった体系を導入しております。あるいは外国の例で、珍しい例としてヒースローですと、旧型機材については300%と、かなり禁止的な重いウェートをかけ、他方、最新型機については非常に軽くするといった体系もございます。こうしたものを参考にしながら、今後議論を深めていきたいと考えております。

それから11ページでございますが、真ん中の地図は大阪の事例でございまして、かつて、第一種区域、民家防音をやるようなところが非常に広がっていたのが、今ではかなり狭くなってきておりますが、ここ数年間でこうした低騒音機化等も踏まえた騒音対策区域の見直しを行ってまいりました。結果として、騒音対策区域外に移転のために買い入れた土地等が国有地でかなりございます。今後こうしたものの処分や利活用について、自治体とも話をしながら環境面に配慮した土地利用となるよう配慮しつつ、やっていく必要があると考えております。

次、12ページでございますが、航空機の低騒音化に対応しまして、また別途伊丹での1つの取り組み例でございます。かつて騒音水準等も勘案して、地元との協定の中で1日の総発着回数、あるいはジェット機の離発着できる回数というものの制限がございました。しかし、プロペラに匹敵する、あるいはプロペラより静かなジェット機というのも出てきておりますので、そうしたものへの転換のために協定の見直しをして、こうした発着回数の枠を現在段階的に変更しているところでございます。その効果として、実は使い切れなかったプロペラ機枠、プロペラ機でもこんなに飛ばせないというところに低騒音機ジェットが入ることで、1日の制約の中でも、フルに現在空港の許されている容量が使えるようになってきている事例もございます。

13ページは、ご参考までに羽田、伊丹、福岡、特に騒音問題の大きな空港で、ピンクの棒は発着回数の増えていくさまを示しています。伊丹の場合は関空との関係等もあって、必ずしも減少傾向もございますけれど、一方で折れ線グラフが騒音レベルでございます。羽田、福岡等では機材の低騒音化が発着回数の増を、騒音総量でオフセットしているような形になってございますが、今後回数が増えていく中でどう対応していくかという課題がございまして。

14ページは、例えば羽田ですと、現在の着陸経路が千葉県側に非常に偏っているわけでございますが、今後機能強化の議論をする中でも、騒音対策の区域の外であるけれど、こうして集中的な騒音負担があるようなところでどのように考えていったらいいかといった問題もあろうかと思っております。

15ページは、伊丹・福岡の図でございまして、既成市街地の上を飛んでおりますので、いかに低騒音機化したといっても、それなりに地元にご負担あるわけございまして、そうした状況を今後ともどう対応していくかといったことが継続的な課題とっております。

最後に冒頭でもご説明ございました、民活空港運営法に基づくコンセッションでございます。伊丹でも、新会社のコンセッションが現在、先ほどご説明したように動いております。

16ページ下のほうに、基本的には周辺環境対策についても空港運営と一体的にコンセッション事業をしてから行うべきであるといったことが国の基本方針で示されております。他方、最後17ページでございますが、仙台には仙台の、また福岡には福岡の事情がございまして、こうした基本方針を踏まえながらも、それぞれの空港、あるいは周辺地域特有の事情を踏まえた丁寧な対応対策が必要になっていくと考えております。今後またコンセッションの進展に伴って、具体的な対策のあり方もにらみながら、コンセッション後の環境対策について検討し、またご議論をお願いしていきたいと考えております。

【国際企画室長】 航空戦略課国際企画室長、田島と申します。それでは、続きまして環境対策のもう一つの要素でございますけれども、航空分野の低炭素化（CO₂排出削減）につきまして、簡単にご説明をさせていただきたいと思っております。

説明資料の3をごらんいただければと思いますが、1ページ目は問題意識ということで、今後航空需要、特に国際で伸びていく中で、CO₂の排出削減をいかに図るかということになるかと思っております。続きまして2ページを見ていただきますと、航空分野のCO₂排出削減といったときに、大きな枠組みがこういうものであるというものでございまして、まず気候変動対策の全般ということにつきましては、国連の気候変動枠組条約（UNFCCC）というのが大きな枠組みとしてございます。これによりまして、国内航空につきましては各国からの排出の一環ということで、各国の責任において削減を図ることになってございます。一方で国際航空につきましては、国別の割り当てにはなじまない特殊性があるということでございまして、航空の専門機関でありますICAOで検討することになってございます。ちなみに国際航空からのCO₂排出というのは、グラフで見て分かりますように、世界の排出全体の約1.5%という状況でございます。

それから航空分野での具体的なCO₂削減対策につきましては、国際についても国内についても、大きく4つあると言われてございます。1つ目は新技術の導入、すなわち、燃

費のよい新機材への切りかえ、2つ目は飛び方をできる限り効率的にしていく運航方式の改善、3つ目が代替燃料、そして最後に経済的手法、経済的手法というのは排出権取り決めなどでございますけれども、これらを組み合わせて行うということで、ICAOでもこの4つを施策の柱というふうに定義をされているところでございます。

次のページからは国内、国際の順に現状についてご説明させていただきたいと思っております。まず国内のほうは3ページでございます。先ほど国際航空からは世界全体の1.5%と申し上げましたけれども、国内航空については日本全体の0.7%という数字になってございます。

4ページはその排出の推移でございますけれども、4ページ左側のグラフを見ていただきますとおり、全体に減少傾向ということは言えると思っております。排出の原単位、すなわち単位当たりの排出というのも下がってきておまして、燃費効率が改善してきているということが見てとれます。これにつきましては燃費効率のいい機材の導入が進んでいるということが寄与していると考えてございます。

続きまして5ページをごらんいただきますと、こちらは航空局として排出削減に向けた具体的な取り組みというのを整理させていただいたものでございまして、基本的な考え方は先ほど申し上げた4つの施策を具体化しているということでございます。特に今後力を入れていきたいと考えておりますのは、代替航空燃料の普及促進ということでございまして、これにつきましては燃料の技術的な検証というのは一応できておりますけれども、実用化に向けて課題をクリアしていく必要があるというふうに考えてございます。

6ページです。その代替燃料普及促進に向けた課題ということでございますけれども、我が国でも既にテストフライトのようなものは実施をしているわけですが、海外ではさらにそれを定期便で使用したというような事例もございますので、こうした例を参考にしながら、関係者間で課題解決に向けて取り組んでいるということでございます。その課題の内容といたしましては大きく価格面、それから輸送手段、あるいは給油施設の確保といったところも含めて、施設・運用面の課題というのが挙げられておるところでございます。

以上、国内でございまして、7ページからは国際についてでございますけれども、国際航空分野のCO₂排出推移をごらんいただきますと、原単位のほうは下がってきておりますけれども、総量としては増加を続けております。今後とも航空需要の大きな伸びに伴って、排出量は増加が見込まれるところでございます。

そこで8ページは、ICAOでの取り組み状況について述べています。大づかみで申し

上げますと、2010年に世界的な目標というのが立てられまして、昨年の総会で経済的手法を含めて、あらゆる施策に包括的に取り組んでいこうということで合意されております。今後は経済的手法の中身につきまして具体的なあり方を考えていくということになってございます。

その上で最後に9ページは、冒頭申し上げたような国際航空の特殊性ということにも立ち戻る点でございますが、ICAOの場で経済的手法を議論していく上での課題留意点についてご紹介したいと思います。まず、そもそも国際航空の分野では、締約国間については平等に扱うという、無差別・非差別の原則というのが条約上ははっきりうたわれておりますけれども、一般に気候変動交渉の世界ではそうではなく、どうしても途上国には気候変動の責任は先進国が負うべきだという強い声がございます。しかしながら、航空企業の現実というのを見てみますと、途上国でも、例えばシンガポール、あるいは中東の産油国には、立派な航空会社はたくさんございますし、歴史的な累積の輸送量、機材の燃費効率等々、データどれをとってみましても、先進国と途上国で有為な差があるということにはなってございません。気候変動の世界の議論ということになりますと、その歴史的な累積CO2排出量の差というのが、これに着目をして先進国の責任が強調されてきたという面がございますけれども、国際航空にその議論は必ずしも当てはまらないと考えておりますので、ICAOの場で、特に途上国との間で厳しい交渉ということは今後予想されるわけでございますが、制度をつくっていく上で公平で合理的なものになっていくように、我が国としても努力をしていきたいと考えているところでございます。

環境の関係は以上でございまして、航空分野におけるインフラ海外展開の推進について引き続き私のほうからご説明を差し上げたいと思いますが、資料は説明資料4をごらんいただければと思います。

問題意識として、1ページには、世界的な航空需要増を我が国の経済発展につなげるプラス日本再興戦略の目標にもございますので、これに航空分野としても貢献をするということをお述べてございます。その次の2ページの資料は航空インフラ展開の多面的意義と題させていただきましたが、そもそもインフラ展開を何のためにやるのか、航空行政とどのような関係にあるのかと考えてみますと、今簡単に申し上げた以上の意義があるのではないかと考えてございます。国土交通省のインフラ展開の施策のあり方、これにつきましては昨年2月に家田先生も出席していただきました有識者の懇談会で、これからのインフラシステム輸出戦略という形で取りまとめいただいているところでございますけれども、

この中でインフラ展開の意義ということで大きく3つ挙げていただいております。

1点目につき、まずこのページにあるように、それぞれの意義について航空行政の裨益という視点で言いかえてみるとどういうことが言えるかというのを、並べさせていただいております。新興国の成長の取り込みについては、もちろん我が国企業にとっての経済的メリットというのがありますが、その右側のフィリピンの航空管制能力向上といった事例にもありますとおり、相手国のインフラのレベルアップを通じて我が国を含む航空ネットワークの強化、あるいは安全性の向上をもたらすという点が非常に大きいと考えております。

また意義の2点目に、我が国の活力という点で、例えば我が国の企業が海外で空港運営の経験を積むということは、我が国の空港運営にもフィードバックがあるのではないかと考えます。また3点目、我が国が尊敬される国になるということは、言いかえれば航空分野で我が国の発言力も強化されるということにつながるのではないかと考えております。したがって、単に企業のご商売のお手伝いということではなくて、インフラ展開という施策の多面的な意義、こういうものがあるんだということを意識しながら航空行政の一環ということで取り組んでいくというところがございます。

以上申し上げた上で、3ページでは海外展開という点から見た航空の特徴ということについて簡単にご紹介いたしております。1つはアジアを中心に航空需要が伸びている、従ってアジアでプロジェクトは多数出てきているというのが1つございます。それから航空インフラの海外展開といったときに、空港の整備と運営、それから航空管制という、この3つの分野を中心に行っておりますけれども、そういったコアの分野以外にも、関連分野の裾野が広いということは申し上げますし、また、航空の世界、世界共通の枠組み、あるいはその基準というのは比較的発達しておりますので、他の分野と比べるとグローバルな側面が強いといったことも申し上げます。

その上で4ページでございますけれども、世界的な動向に関して2点ほどご紹介をさせていただきたいと思っております。まず管制分野について、先ほどのグローバルな側面ということにも関連をいたしますが、昨年のICAOの総会で世界航空交通計画が合意をされまして、今ちょうど世界規模でそのシステム全体の変革期に入ったというところがございますので、シームレスな航空交通のために、先進国と途上国とが連携してレベルアップをしていくということになってございます。我が国として、管制については従来アメリカと緊密に連携をしてきておりますけれども、昨年は航空管制機関の国際組織であるCANSOに

も、東アジアの主要国として、我が国がいち早く加入をしております、こうした国際連携をバックボーンとして、アジア太平洋地域に貢献していくという方針で臨んでいるというところでございます。

航空分野につきましては、単に空港の建設プロジェクトという形ではなくて、運営も含めた発注をかけているという傾向にございますので、それに応じて資金の提供も含めて対応していく必要があるということでございますが、海外で空港運営の実績を重ねる企業は、諸外国には出てきておりますが、残念ながら我が国ではまだそういう一手に引き受けられる企業は出てきていないというところでございます。

以上、外部関係を中心にした点でございますが、5ページに我が国の強み、弱みでございます。これはもう一言で申し上げれば強みについては高度な技術やノウハウがあるということ、弱みについては先ほど申し上げましたとおり総合的に受けることがなかなか難しいような受注体制、あるいは価格面、それから資金面での対応といったことになろうかと思えます。

最後、6ページでございますけれども、今申し上げたようなことを踏まえて、現在の取り組みの状況でございます。左側に昨年の2月の有識者懇談会の報告書でお示しいただいた6つの具体的な取り組みの方向性、中ほどはそれに対応した形で航空分野での現在の取り組み状況というのを整理させていただいております。全体を通じて重要な点は、官民の連携を図るということであると考えておまして、昨年の4月に官民協議会というのを立ち上げ、それ以降精力的に活動してきておりますけれども、冒頭申し上げましたようなインフラ展開の多面的な意義というのを十分に踏まえながら官民連携で今後とも取り組みを進めてまいりたいと考えている次第でございます。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。これから意見交換、議論ということにしたいと思えます。今日の議論の趣旨は、参考資料としてつけている中間取りまとめで挙げられた課題を踏まえて、今回事務局でつくっていただいた資料を見ていただいて、特にもう少し強化する必要があるところはどこかとか、それからこういうところは落ちているとか、そういうようなところは大きい言っていただきたいと思えます。

やっぱり、これは航空に限ったことじゃないんですが、いろいろやっていますということで答申に書いてみてもしようがないので、次はどうするんだということを考えると、さらに強化すべきことあたりをいろいろとご指摘いただくのが一番事務局としてはありがた

いのではないかと思います。それはそれとして、ご質問も込みにして議論いただきたいと思ひます。大体3つのテーマがありますが、資料の厚さからすると最初の「整備」から「運営」へというところが大変に大きくなっていますので、全部3つに均等の時間を充てるといふのではなくて、多分空港運営関係のところでご意見が多いんじゃないかと思ひます。逆に国際展開、それから環境、ここのところは相対的に資料が少ないので、先にそちらを議論してから、残りの時間を全部「整備」から「運営」へのシフトというところに充てたいと思ひますが、よろしいですか。

まず、インフラ海外展開について、資料4に相当しますが、これについてご質問やご意見、ご提言、その点ありましたらお願いしたいと思ひます。

【篠原委員】 インフラ海外展開については、昨年の日本再興戦略に既に盛り込まれているわけですよね。そこで、具体的に航空インフラの部分というのはどう盛り込まれているのか、また、今具体的にどこまでこの海外展開が進んでいるのかお聞きしたい。列記してあるラオス、ミャンマー、フィリピン、インドネシアあたりがメインなのか。

【国際企画室長】 閣議決定の関係では、昨年の6月日本再興戦略というので目標が制定されております。これは1ページに抜粋を書かせていただいております。目標が書いてございまして、現状の3倍にするということでございまして、そのためにトップセールスを初め、さまざまな施策に取り組むということでございます。これは前の成長戦略等を基本的に踏まえたラインで、この辺のことは決められているということでございます。

それから具体的な取り組みの成果のところでございますが、やはりすぐ効果が出るものばかりでございませぬので、今明確に、例えば海外の運営に入れている事例でいいますと、この4ページに書かせていただいたようなラオスの事例が1つ、それから6ページも触れさせていただいておりますが、ミャンマーの空港について今交渉中であるということでございますけれども、それ以外にもさまざまな、水面下の動きというのは進めておりますし、それ以外の国についてもさまざま取り組んでまいりたいと思っております。

【航空戦略課長】 前半の質問を若干補足させていただきますと、再興戦略は政府全体の横串的な目標という形で本件位置づけられておりますので、分野別に細かくは。

【篠原委員】 航空インフラがどういう目標だということは、既に入っていないわけでしょう。今年6月にもう一遍、バージョンアップして改訂版を出しますよね。そのときには分野別の目標を入れるんですか。

【航空戦略課長】 そこは政府全体の方向性ということになると思ひますけれども、恐

らく各分野別の細かい取り組みまでそこに網羅されるかということ、必ずしもそうではないと思っております。

【篠原委員】 インフラ輸出としきりに言うんだけど、この航空インフラの話というのは具体的な話として余り浮かんで来ていないように思う。だから現在で10兆円、2020年で30兆円という中で、航空インフラというのはこれからどれくらいのウエートを占めていくのかというのがよくわからないと思ったんですが。

【国際企画室長】 その目標の数字だけ取り出しますと、例えば空港案件と考えましたときに、新しい空港を作って、例えば数千億円とか、空港の改修とかという場合にそれより1桁下がって、あるいは運営だったらもう1桁下がるぐらいの感じだと思います。案件としてはそれなりにあるとは思いますが、この10兆とか30兆という規模でいうと、数字として貢献するのは、必ずしも大きくはないと思いますが、この政府全体で3倍に伸ばしたいという気持ちは、我々としても共有してどんどんやっていきたいと思っています。

【家田部会長】 ほかにこのインフラ海外展開について質問等はございませんか。では私から一言。空港とか、その管制施設とか、要するに地べたのインフラについて、どこかで売り込めるということは、世界に誇れるものでなければ、これは売りようがない。そうでなければ、あとは安くするしかない。でも給料の高い日本で、安いわけないですね。だから安さで売るんじゃなくてクオリティーで日本の空港や管制が世界の中でいいよねと言ってもらえるのかどうか、少なくともトップ水準を目指していくんだよというのがなきゃ売れない。新幹線が何かと売り込みの対象になるのは、それは今のところトップの一員であるから。航空についても、黙っていれば何割かは売れるはずだなんて、そんな甘いものじゃないと思うので、ぜひトップランナーを目指すべきだと私は思うんですね。空港のデザインについても同じ。やっぱりいいものをつくる能力というのを最終答申でやっぱり入れてほしいななんていうのは、私自身は思います。ほかにインフラ、海外展開はありますか。はい、どうぞ。お願いします。

【柳川委員】 今の部会長の話を踏まえて、追加の意見ですけれども、インフラ展開は、政府の成長戦略にも掲げられているように非常に重要なものだと思います。特に航空インフラは、発展の可能性は十分あると思いますので、ぜひ頑張ってくださいというところなんですけれども、1つは、航空インフラに限らず、インフラ管理全般の傾向としては、ハードのインフラの部分だけではなくて、システム全体としてソフトの部分も含めたイン

フラというのが強くウエートを占めてきています。かつその部分というのは、今部会長おっしゃったように、うまくやれば日本が誇れる部分だし、かつその国との長期的な関係も深められるという部分があるので、その強みを生かすような戦略というのが重要とは思いますが。

それからもう一つは、今のところ海外の話と国内の話と、全く切り離されて議論がされているような印象がある。当然海外で売り込んでこようと思うと、自国でうまくやれていて、先進的な取り組みをしているというのを見せていかないと、やはり海外では当然売れないわけなので、やっぱりこういう海外戦略を生かすための国内空港の戦略というものもぜひ関連付けながら練っ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。今のご意見、賜っておけばいいですね。ほかにはありませんか。

では、インフラ展開は一旦ここまでにして、資料2の騒音、それから資料3のCO₂、これについてご質問、あるいはご意見を賜りたいと思います。よろしくお願いします。

【家田部会長】 では、皆さんから意見の出るまでの間、私から。例えばこの騒音についてみても、緻密なことを実際航空行政の一環としておやりになってきたし、今までだってBalanced Approachやっている感覚じゃないかと思うんですが、もしICAOが推奨するBalanced Approachでもっとやっていくとすると、どういった切り口なり、展開になるのか若干解説いただけたらありがたいです。

【環境・地域振興課長】 まさに我々、バランスをとってやってきたつもりではおりますけれども、1つには、例えば米国ですと、安易に規制に頼るというのがFAAの考え方にもございますし、ICAOでも、経済的手法が使えるのであれば経済的手法、その中で全体として、例えば機材がよくなっていくベネフィットをエアライン、あるいはその利用者にも還元するし、地域の静かさにも還元するということだと思えます。

そして、1つにはこの資料の中でも書きましたけれども、せっかく機材がいいのが出てくる中で、繰り返しになりますが、例えば経済的手法を使って少しでも促進をしていく。これは総合性能がいいものというのは、当然燃費も少ないですし、CO₂の排出も少ない、おおむねそういう相関関係がございますから、そういうものをどうしていくかということが1つあると思います。

それからこれまでは近傍の土地を買って、うるさいから遠方に移転したいという方々に補償する等してきたわけですが、静かになったら、これまで規制区域だったのが、

もう区域から外れていきますという土地が、現実に幾つかの空港でも出て来ております。そうした中で、I C A Oで明確に言っているわけではないですけども、その周辺地域の発展という観点と、環境面に配慮した土地利用への留意とのバランスをどうとるかということがあろうかと思えます。

それから資料化が難しいのではっきり書いていないんですが、この4つのバランスとはまた別途、こういう事項そのものの対策もそうですが、地元、あるいは空港周辺とのコミュニケーションということについて意を用いるということも、新しいI C A Oのガイドラインの中では言われておまして、これはもう伊丹空港関係の長い歴史、あるいは成田の歴史の中で、非常にこれも航空行政の中で意識をして地元の自治体なり、地域の住民の皆さんとの対話をどうするのかということをお我々がやってきたわけですけども、さらにそれを何か進化させるような道はないのかといったようなことが、まずは重要な課題として思っているところでございます。

【家田部会長】　　そうすると大局的に言えば、ここにあるような総合的な手法をとってきたけれども、まだもう少しフレキシブルにやっていく余地がありそうだというような感覚で受け取っておけばいいですか。

【環境・地域振興課長】　　まさにそれを空港経営、それからエアライン及び利用者、そして周辺地域、皆さんにとってなるべくW i n－W i nになる形で深掘りがしていけるかどうかというのが課題になろうかと思っております。

【家田部会長】　　なるほど。W i n－W i nの深掘りということですね。

【環境・地域振興課長】　　目指すところは。

【家田部会長】　　ありがとうございます。もう1点だけ聞いていいですか。この辺の施策というのは苦労しながらおやりになってきたと思うんですけども、それは世界のトップランナーと聞いていいですか。

【環境・地域振興課長】　　その評価は非常に難しいですが、羽田は海を非常に騒音対策に使っておりますけれども半分内陸であり、あるいは伊丹、福岡、こういう町の中にあるところで、今でもたくさん苦情をいただいておりますが、そのためにあれだけビジーで、なおかつ非常に利用者の方に使っていただいているという形で運営ができていているという点では、地理的な条件に恵まれた他の空港に比べて、いい面もあると思えます。一方で世界の主要空港の中には、さらに苦しい思いをしていろいろな手法をとっているところもございます。

【家田部会長】 さっきのインフラの海外展開じゃないけれども、途上国では地元の苦情はないにしても、これから環境条件や何かよくしていくという中では、日本の経験や何かが大いに役立つ余地があるように、今伺いましたけれども。

【環境・地域振興課長】 社会、あるいは経済全体の発展状況ですとか、地理的状况にも依存しますので、初めからあまり人のいないところに大きい空港をつくってしまえば、総体的に問題はないでしょうし、市街地に近接している途上国であればあるかとは思いますが、まだ、どちらかという先進国同士で学び合っという面が大きいのではないかと考えております。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかの委員の方、ご発言ありましたらお願いいたします。では花岡さんと加藤さん、順にお願いします。

【花岡委員】 経済手法のMBMについて伺います。ヨーロッパがE T Sを適用して、結局いろいろな国から反対があつて、実際的に運用できなかったという実情があつて、それを踏まえて、MBMが出てきたかと思うのですが、具体的に日本として、そのMBMのスキームを、例えば環境省がやろうとしているクレジットのシステムを使ってやろうとしているのか、どういう形でこのMBMに取り組んでいくのかという点について、検討課題があればと思っています。実は経済的手法ってすごく外交的な要素が強くて、E T Sがなぜ失敗したかというのも、有名な話ですけども、中国がエアバス買わないぞと脅しをかけてヨーロッパはあきらめたという、そういうフレームワークもありますので、外交的問題として政府として取り組んでいくことは非常に重要だと思うのですが、このMBMに対して日本はどう考えるか。海運のほうは日本がリードして経済的手法をつくり上げていますので、そういう経験も踏まえて、うまく頑張ってもらいたいというのがありますが、今の資料での記述は、すごく曖昧というか、あり方ぐらいしか書いていないので、もし何か具体的なスキームを考えておられれば教えていただきたいということです。

【家田部会長】 加藤さん、続けてどうぞ。

【加藤委員】 14ページについて。この騒音の問題というのは一方であるのですが、東京の空をタブーなく議論していただきたいということでございます。今は小委員会の中で議論がされて、いろいろな選択肢が出ると聞いておりますけれども、一番の受益者はやっぱり東京都ですので、タブーなくご議論いただきたいなということを繰り返しお願いしておきたいと思っております。以上です。

【家田部会長】 はい、いかがでしょうか。

【国際企画室長】 CO₂の関係でございますけれども、花岡先生からEU-ETSにかけたお話がございました。これは私のほうでご説明をいたしませんでしたが、EUの地域内での排出削減のための経済的手法ということでございます。これは航空以外の分野で、もう既に動いているわけですが、国際航空についてこれをかけようという動きがありました。それに対して各国が、ICAOでもちゃんと枠組みをつくるんだからといって、それを止めに入ったというような経緯がございました。今もまだ議論が続いているところではございますが、制度としては一応、今ペンディングになっているというものでございますけれども、先生がおっしゃったとおりでございます。経緯としてはやはりそういうとき外交的な力というのが大きく影響するということだろうと思います。

私どもとして今考えていますのは、世界的な制度をつくるというときに特に航空ということでは、航空の分野としてほかの分野に富が流出するというようなことはないように、それから我が国が不利益をこうむることのないようにというのがポイントだと思っております。一方、制度の詳細については、今まさにあるほかの制度などの勉強をしているところでございまして、これからICAOでも議論が始まるころだと思っておりますので、それ以上の詳細というのは、今ここで申し上げられるものはないですが、勉強を進めておるところでございます。

【航空局長】 前提となる最後のページですね。途上国と先進国は差をつけるべきじゃないと。この議論は、実は日本が主導してこういう話になってきている。この調査結果というのも日本が提出をして、ICAOの場でこういう流れになっているというのはあります。これからどういうMBMというのをつくるのかというのは、いろいろな選択肢を我々も考えているところですが、議論は主導していきたいということです。

【花岡委員】 ありがとうございます。

【家田部会長】 加藤さんのお話はいいですか。

【加藤委員】 強い希望です。よろしくお願いします。

【家田部会長】 今局長からお話があったのでなるほどと思ったんだけど、要は国際的な標準にあわせるというような受け身の話じゃなくて、これは、国際的にリーダーシップをとっていくという意味なんだね。それはおもしろいですね。それを強調するように書いたほうがいいかもしれませんね。どうもありがとうございます。

ほかにはいかがですか。

田邊さん。

【田邊委員】 単純な質問なのですが、6ページの騒音のところの時間帯に応じた重みづけというのがどういうふうに行われているのかということをお伺いしたいなと思いました。というのは、成田の問題等もありますけれども、例えば深夜の騒音というのが、経済的に考えてどのくらい心理的に負担が与えられているから重みづけされているというようなところまで踏み込んだ重みづけなのかどうなのかということをお伺いしたいと思いました。

以上です。

【環境・地域振興課長】 根拠はともかくとして、時間帯でいうと夕方7時から10時、それから夜は10時から7時までということです。これは、一般的に私どもご説明しておりますのは、夕方についてはだんだん周りが静かになっていく中で、あるいは仕事が終わって家庭におられるような時間帯では、同じ音量でも日中よりもアノイアンスが大きいだろうと。それから夜間10時から7時というのは、これは睡眠に対する影響ということもあり得るので、重みづけをしているというのが基本的な考え方です。

【田邊委員】 その数字の根拠は。

【環境・地域振興課長】 現在のやり方ですと、これはもともとログ、対数の世界ですので、5デシベルとか、10デシベル載せるというやり方で、その3倍の加重、それから10倍の加重というものを載せておりますけれども、そこは何か数字を直ちに合理化するものというよりは、今申し上げたようなことで、ペナルティー的に重みづけをしてやるということです。

【家田部会長】 その重みはWECPNLのときと同じ値でしょう。

【環境・地域振興課長】 同じ倍率を基本的には遵守しています。

【家田部会長】 伝統の中で使われてきた国際的な重みですよ。先生がおっしゃっているような意味での、評価をやって決めるというよりは、いろいろな議論の末、そうなっているという類のものではないですか。私が学生のころに勉強したときから、同じ重みですから。

【田邊委員】 変わっていないですか。地域とか時代によっても大分違うのかなというふうに単純に思ったので。

【家田部会長】 では、大橋先生でこの件は終わりにしましょう。

【大橋委員】 2点、簡単な質問なんですけれども、まず、資料2の10ページに着陸料の体系は、騒音値に応じて比較的フレキシブルにつけているような空港が、海外も含め

であるというお話なんですけれども、これは今後、資料2でもこれから説明されるのだらうと思いますが、こうした動きというのはICAOの中でかなり自由に、各空港で傾斜をつけてもいいということでしょうか。今後の方向性として、そのような形で考えていいのかということを確認させてください。

あと、資料3ですが、結局現状、今低炭素化って多分日本では議論がとまっていると思うんですけれども、ただ今後、こうした議論はまた出てくることを見据えてみると、現状できそうなことというのは、結局代替燃料ぐらいなのかというふうに拝見したんですが、ただそれでも我が国だとバイオ燃料の大量生産はどういうふうなことから始めたらいんだらう、ということさえも若干難しいような印象を持っています。こうした取り組みについて、まずどこから手をつけられていくのかというのを、2点教えていただけたらと思います。

【家田部会長】 お願いします。

【環境・地域振興課長】 1点目でございますが、ICAOでは基本原則は出しているんですけれども、そこでは、騒音賦課がきちんと認められていて、なおかつ収入と騒音対策が全く無関係ではいけないとされています。それから、着陸料の中でどういうふうに見ていくかということについては、若干細かくなりますが、技術的なガイダンス的なものはございます。

それから、説明していて補足すべき点に気づきましたが、着陸料での騒音負担について、禁止的な体系にはいけないと言いながら、ヒースローでは非常に重くなっておりますけれども、これは飽くまで経済的な理由です。ただ、これも各国でいろいろな取り組みをやっているところですので、ものすごい制約ということではなくて、基本原則を踏まえて、そこから大きく逸脱をしないかということがございますし、ただ現実には、例えば国際線であればIATAの考えというものもありますし、もう一つは経営主体が今後コンセッションで変わっていったようなときに、これまで空港整備の会計管理を空港全体の中で見ていたものを、例えば個別の空港ごとでどう考えるのかといった、各国ともに民営化等が進む中では論点もございまして、そこはまだ議論として成長し得る部分だと思っております。

【国際企画室長】 2点目、バイオ燃料の関係でございましてけれども、資料3、6ページに書かせていただいているところかと思えます。ご指摘のとおり大変難しい問題でございまして、一言で言えば、供給だけではなくて需要も増やしていくということで、両輪で

少しずつ進めていくのだろうということでございます。経産省のほうで今出しているものによれば、現在のペースでかなり時間がかかるということでございますので、これをいかにスピードアップさせられるかというのは、需要側でもちゃんと需要を成り立たせるということが、私どもとしてできるアプローチかというふうに思っております。

【家田部会長】 今のところだけ、個人的に言うと、例えば物流でいうと騒音は大きいトラックと小さいトラックでは、小さいトラックのほうが具合がいい。ところが、CO₂だったら、大きいトラックでまとめて運んでもらったほうがいい。渋滞上もそっちのほうが有利なんです。ここも同じこと起こってないかなと思います。騒音について言えば着陸料負担についても、騒音の少ない小さなもので運んだほうが多分有利ということになるし、有利にしたほうがいいし、逆にCO₂のほうでいうと、できることならまとめて運んでもらって、CO₂削減するには1人頭でいえば大型機のほうがいいと思います。騒音のほうだけが着陸料があって、CO₂のほうはそんなこと無関係だといっているのは、エンジニアリングシステムとしていえば一方の欠けたやり方だという感じはします。

余り深追いしないで先行きましょう。それでは、資料1「整備」から「運営」へのシフトに対応した今後の空港経営」、中身はいろいろなことがありますので、どこからでも結構なので議論していただこうと思います。何人が発言していただいて、まとめてお答えいただいて、またさらに次のバッチというふうにやりたいと思います。

じゃあ坂本さんから。それから上村さん、荒木さん。3人まとめてお願いします。

【坂本委員】 読売新聞の坂本です。今日のテーマ、非常におもしろいと思っているのは、空港経営改革というのは国交省が今一番力を入れているところだと思います。前向きな話で、第1号ということでネットワーク企画課長も連日仙台に行っておられるようで、これは喜ばしい限りです。ただ、コンセッションというのは大事なことだけれども、すぐにはできませんよね。ですから、コンセッションの手前でやるべきことがあるというふうに思います。資料で例示された満足度調査、これは通り一遍のアンケート調査にならないように一工夫やるべきだと思いますし、そのコンセッションの前提となる空港の収支はどうなんだと。これも出されてはいるけれども、まだまだ遅いと。できるだけ早期にということではなくて、具体の方策を考えるべきだと思います。

それから、地方ネットワークについてはコンテストが検討されていますが、これも決めた後、どう検証していくかということは、空港を考える上で極めて大事なことです。そこで、空ビル改革について指摘しておきたい。この空ビルというのは、考えてみれば、民営

化の一步なわけですね。第3セクターがあり、いろいろな出資者がいる。ところがここは独占的であり、非常に硬直的であり、なかなか経営改革は進んでいない。したがって、この経営改革をやろうというのは、大賛成です。

そして、今なぜ冒頭で大事かと申し上げたかということ、こういった一連の改革というのは利用者にとっては非常に利用性も高いので前向きなのです。ところが一方で、国民各層に空港といったときに、まず思い浮かべるのは騒音なんです。ですから、あえて先ほど発言しなかったんだけど、例えば各空港の周辺対策は誰がやっているか。もちろん国もやっているけれども、空港環境整備協会というのがあります。そして、これは駐車場を経営しているわけです。

この駐車場の上がりというのは、コンセッションで極めて大事なファクターになってくるわけです。ですから、この駐車場問題をどういうふうにするかということ。この駐車場というのは、周辺環境対策の財源になっているわけです。つまり駐車場を一体改革すると、その環境対策はどうするんだと。

今、この環境対策は何がやられているんだということ、はっきりしたことはよくわからないんです。共生対策とかいろいろ言っているけれども、さまざまな都市公園を作ったり、かなり既得権化しているものがある。つまりこういった周辺対策が、本当に必要な騒音対策、周辺対策なのかというのは考えなければいけないと思うのです。

今日用意していただいた資料にはちゃんと書いてある。これは、周辺対策についてはコンセッション事業者に移管することを基本として書いてある。したがって、今申し上げた空港環境整備協会をどうしていくのか。ここがやっている事業をどういうふうに必要な性を精査してやっていくか。もちろんコンセッションをやっても、今17空港あるわけだから、すぐにはなくなる。けれども今回のコンセッションの中には、空港の騒音というか、周辺対策も含めて考える要素というのがあまり入っていないと思うんですね。要するに騒音とコンセッションで分けてあるわけです。ですからそこも極めて一体化しなければならないと思うし、なぜそれを申し上げるかということ、さっき加藤先生がおっしゃったけれども、要は首都圏空港の容量拡大というのは、東京上空というのをどうするかという極めて大きな話。ここは騒音がどうなるかというのは大きなファクターなわけですよ。ですからそこも踏まえて、大きな問題だと思うので、ここには千葉の上空を飛んでいるところが騒音負担のあり方をどう検討するかということになっていて、これは本腰を入れてやらないといけない。航空官僚というのはこれまで成田の教訓というか、歴史があるもの

だから、そこには非常に神経質になりますよね。それは当然神経質になってもらいたいけれども、そこをどう展開するかというのは本当に地道で、腰を入れた検討が要ると思いますので、そこをあえて指摘をしたいと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。上村さん、どうぞ。

【上村委員】 まず、中間取りまとめにおける「整備」から「運営」へのシフトに対応した空港経営に対する課題を、実現というところと絡めてお話をしたと思います。この空港経営改革は、この参考資料の2ページ目で「空港運営の民間委託に対する制度を整備したところであり」というふうに線を引かれています。実際に今までそれに向けていろいろな制度を整備してこられたと思います。しかし、最後のところで、「地域活性化を実現するための方策を追求していくべきである」というふうになっています。この点について、私はこの空港経営の実現の中に地域活性が内需を活性化させることを通じ地域戦略、そして日本再興戦略につなげるということは確かにあるとは思いますが、やはり経営改革というときに非常に大きいのは、財務、財政の健全化というところが根底でございます。

ですから、赤字の空港が表で挙がっているという現状にもかかわらず、実現のためには制度は整ったと、だから積極的なところからモデルとしてやっていくんだというので良いのか。それは現実的な手法ではあると思いますが、積極的でないところはやってもいいし、やらなくてもいいしというようなことではなくて、赤字をどう考えるのかということがやはり重要です。経営改革ですから、もっと真剣に考えないといけないと思いますので、資料の文言の中に地域活性化の実現だけではなくて、やはり経営財政改革の視点から、もう少し切迫感が必要だと思います。特に今、空ビルと一体経営をすれば随分のところが赤字から黒字に転換するわけですから、このことをもう少し強く打ち出すべきではないだろうかと思います。

それから質問になりますが、仙台空港のマーケットサウンディングについて、意見を述べた方に聞かないとわからないのかもしれませんが、リスク分担のところ「国、空港機能施設事業者は、運営権設定対象資産等に存する瑕疵について担保責任を負うべき」だとあります。ここで、瑕疵担保責任というのはどの範囲のことを、どういうことをイメージして言っているのかということが知りたい。それから9ページの「運営権者が所有する不動産に関し、国による買い取りを最後返すときに義務化する」という点。これは、例えばどういう施設のことが国が最後買い取らなければならない施設なのか、ちょっとイメージできません。それから31ページの駐車場に関して言いますと、意見、要望の中で、「物品、

駐車場は運営権対価に含め提案、又は無償での譲渡」ということがあります。先ほどの話と絡めて言いますと、駐車場の経営収入というのは無料にしているところもありますが、先ほどの騒音対策にもなっているぐらいなので、も無償で譲渡というのは奇異な要望のように思えます。これもどんな趣旨で言っているのか分かる範囲で教えていただきたいと思えます。

【家田部会長】 荒木さん、どうぞ。

【荒木委員】 3つ質問させてください。1つ目は空港経営改革の1つの指標であるコンセッションの実施について、資料の4ページでは基本方針を示していただいて、それに対するコメントをその後で紹介いただいています。中には比較的国寄りに、資産の保有者側に有利な条件を提示されているものがあるように見受けられました。これに対して、マーケットサウンディングの結果も踏まえてどれだけ譲歩されるような考え方があるのか、あるいは国として絶対に譲れない条件というのは何なのか、おっしゃれる範囲で教えていただきたいと思えます。

例えば、大規模災害発生時の国と運営権者の役割分担というところで、運営権者は通常想定される範囲の損害を負担、国はそれを超える損害を負担ということでありまして、最終的にはいろいろな解釈ができる、あるいは判断ができるようなたてつけになっているようにも見えます。しかし、所有権を留保しているのであれば、アセットを保有しているリスク自体は所有者がとっていただいて、実際その運営をするリスク、例えば収入とか費用のリスクは運営権者が負担するという考え方もあるわけです。あるいは資産を保有しているリスクを取れるがゆえにその所有権を留保しているという考え方もあるわけで、投資家から見ると、ややリスクを押しつけられているようにも見えるとも思えます。そのあたり、譲れないものと何が譲れるものかというのを、この場で共有していただけるものがあればお願いしたいと思います。これが1つ目です。

2つ目は、今後いろいろな空港で改革の動きが出てきて、コンセッションの案件も仙台のみならず福岡等々で発生するような場合に、複数の空港を1つの方が所有するような事態が起こっても、これは構わないかどうかということをお伺いしたいと思います。この辺の議論というのはあまり私が見たことがないのですけれど、例えば想像上の話ですが、本当は欲しいのは福岡だけれども、仙台を買ってしまうと2つも買ってはだめと後から言われると嫌なので、仙台をパスするとか、その辺のガイドラインというか考え方、地域が離れているので別に独占にもならないし、関係ないということであればそれで結構ですし、

そのあたりもしお考えがあればお聞かせください。

それから3点目は、法律が違うのでたてつけも別ですというお答えかもしれませんが、いわゆる国管理空港のコンセッションのやり方と、それから新関空のやり方で、新関空はこれからもう少しわかってくる部分があるのかもしれませんが、この辺どう整合性をとられるのか、とられないのか、やはり先行している国管理空港のこの辺の考え方が1つの基準になるのかどうか、そのあたりも教えていただけますと幸いです。よろしく願います。

【家田部会長】 ありがとうございます。まだご発言の方いますけれども、とりあえずこの3人についてお答えいただきたいと思います。

【航空ネットワーク企画課長】 まず坂本委員のお話でございます。空港環境整備協会は、たしかに駐車場を運営しております、その収入で空港周辺の環境対策をやっています。例えば仙台でいうと、騒音測定器の整備助成をやったり、移転跡地公園の整備助成をしたり、なかなか公的な主体では出せないようなところをやっているという事実がございます。そして、空港の運営委託を民間にやっていただくときには駐車場も一緒にやらせようと思っております。ですので、空港環境整備協会やっている事業をそのまま引き継ぐということではないと思っておりますけれども、そういうきめ細かい地域対策、環境対策をやってほしいと思っております。

ちなみに仙台の場合でいうと、そういったものを提案していただくようにしようと考えています。我々が決めつけるのではなくて、応募者のほうにどのような対策をやろうと思えますかということをご提案していただいて、それを選定の評価の中に入れていこうというふうな考えでございます。

それから上村委員の切迫感を持ってやってほしいというご意見は、私もそのとおりでございます。先ほど全国の空港の中で動きがあると申しました中で、例えば兵庫県の但馬空港なんてまさしく赤字なので、そういった自治体の危機意識が出てきて、要するに手をつけなければいけないと思っている部分があります。ですので、この民活空港運営法が去年の7月に施行されて、11月に基本方針ができてきて、そういった機運が私としては徐々にですが、出てきているというのも事実であります。先ほど委員のおっしゃったように、まず先行事例をつくるというところから、ほかの自治体、動きを見ている部分があるので、着実に仙台をこの手続にのっとってやっていきたいというふうに思っておるところでございます。

それからマーケットサウンディングの関係で幾つかご質問をいただきました件につきましては、資料の31から33をごらんいただければと思います。ま順不同になりますが、31ページのところでございます。駐車場等の無償譲渡という話ですけれども、要するに必要となる物品等については譲渡を受けたことによって取得、所有し、運営するとなっていることに対して、無償にしてくださいという希望があるということでもあります。駐車場等は空港環境整備協会のほうから譲渡を受ける形になります。それをどう判断するかということについては、基本的には有償をベースに考えていく。紹介した趣旨としてはあくまでそういうご意見があるということを紹介したということでございます。

【家田部会長】 すべきという意見ということですね。

【航空ネットワーク企画課長】 そういう意見があるということで、それをそのまま受け入れてやるというわけではないということでもあります。

それから瑕疵担保責任のところでもありますけれども、その次、32ページのところをごらんいただきたいと思います。下のところ、リスク分担とございます。その一番上のところ、これが今現在、仙台で考えております基本スキームですけれども、いわゆる瑕疵担保責任について、国とビル事業者は一切責任を負わないと書いております。ということに対して、負うべきであるというご意見をいただいているということでもあります。この点については、国の他のPFI事業などでどのようにやっているかということも、調査を我々やっておりますので、それも踏まえて、こういった民間からの意見に対して、県と相談しながら実施方針に反映していくという形になろうと思っております。

【上村委員】 どのようなリスクを想定して瑕疵担保責任をとれと言っているのかというのは分かりませんか。

【航空ネットワーク企画課長】 そこまで具体的に主張されているわけではなく、一切責任を負わないと提示したことに対して、負うべきであるということが出ているというところでもあります。もう少々範囲を明確にしてほしいという議論もありますので、どこまで明確化できるかという問題が我々に対して与えられた課題だと思っております。

それから、所有する不動産、運営権終了時につきましては33ページのところをごらんいただきたいと思います。33ページの下から2つ目、事業期間終了時の取扱いとございます。そこで仙台のスキームにつきましては、「国又は国の指定する第三者は、運営権者の所有する不動産について「時価」で買い取ることができる」と書いておりますので、これは確実に買い取ってほしいという要望が出ているということでございます。

【上村委員】 どういうものが想定されるんですか。

【航空ネットワーク企画課長】 例えば、ビルの増築等々が考えられると思います。そうなっていくと、この運営権者が所有する財産という形になりますので、そこについては時価で買い取ってもらえないとどうするのかというリスクがあるという趣旨だと思っております。ただその一方で、我々がどんなものでも確実に買い取るかということについても、一律に言えるわけでもありませんので、そこは線の引き方があり得ると思っております。

それから荒木委員の、このマーケットサウンディングによっていろいろとご意見いただいたものをどこまで修正するのかという話については、実はいろいろと、対価がどうかとの関係とか出てくるので、そこは今内部で議論をしているところでございます。ただ、民間の意見をそのまま入れるということにはならないと思っておりますので、今の上村委員のご質問とも関連しますけれども、どこまで曖昧なところを具体化できるのかという作業になってくると思います。

そして、複数の空港を1つの方が所有するような事態の話について荒木委員からご質問がございました。そういった状況は多分2種類あり、特定の地域に幾つか空港があるものを一緒にやるというバンドリングという発想と、それから全然違うところを次々という、2つがあると思います。バンドリングにつきましては、ちょっと資料の都合上、基本方針の概要のところには書きませんでしたけれども、要するに複数の空港について一括して民間に付与する手法についてもあり得ると書いておりますので、それはあり得るわけでありまして。それで、全く違うところについても、制度的に応募できませんというつもりは、現在のところはありません。我々としては、その空港をよりよく運用していただいて、その地に今まで以上に人と貨物が来ていただいて、その地域が発展していくということはこの空港経営改革の主眼に置いておりますので、そういった事業者を選定していくということを慎重にやっていきたいと思っております。

【官房参事官（近畿圏・中部圏）】 関空とのコンセッションの相違点ということのご質問でございますけれども、基本的に同じ公的施設である空港のコンセッションでございますので、その公的主体である国、それから民間の関空会社のような国管理空港の運営事業者との役割分担の中、そういった基本の部分の考え方というのは、それは我々も共有しておりますし、もちろん国が選考する場合にはそれも参考にしていることになろうかと思っております。ただ荒木委員おっしゃったように、関空の場合は一番の目的として、非常に大き

なものとしては関空の長期債務の早期確実の償還ということを目的としたコンセッションであるということ、あるいは既に関空の場合は滑走路とターミナルビル等が全て一体となって空港を運用しておるといったような違いが、大きな違いで現実面の違いがございますので、全てにおいて整合性を図るといようなものではないかと思っています。

【家田部会長】 続いて金谷さんと、それから篠原さん、それから加藤さん、そこまで連続で行きましょう。では金谷さんからどうぞ。

【金谷委員】 空港経営改革については、今もいろいろお話ございましたように、地域の活性化の核として空港を活用していく、そういう空港をつくっていくんだという方向が明確になり、その意味では趣旨的には私を含めて反対する人はいないと思いますし、地域でもそういう理解は少しずつ進んでいるのかなと思います。ところが地域の方々と、この空港経営改革についてお話をする機会がございますと、いろいろな問題というか、課題が浮かび上がってくる。その課題を3つ申し上げておきます。

まず第1は、空港経営が地域にもたらす効果についてです。今地域では、国管理空港の場合には基本施設は国のほうでおやりになって、ターミナルビルであるとか、あるいは駐車場であるとか、そういった周辺の部分を地方公共団体や地元財界による企業等が事業を行っているという中で、地域としては経営という意味では満足しているため、何で空港経営改革をあえてやる必要があるのかとなってしまうがちです。だから、「これを超えていくために空港経営改革を行う。と、地域がこれだけ発展するんです、地域社会にこれだけメリットがあるんです」という、これは個々の空港によってももちろん違うと思いますけれども、そういったデザインをきちんと出していく必要があるのではないかなというのが第1でございます。

それから2つ目は空港経営のプレーヤー像についてです。空港経営は上下一体化した上で経営のプロが行うことによりよくなるというくだりがあるのですが、経営のプロとは一体誰なのか。そういうプロが日本にいるのか、もしかしたら外資が空港経営に入ってくるのではないかとか、プレーヤー像がなかなかその地域では見えないという、疑問や不安、拒否感があるということが第2の点です。

それから3つ目は経営情報についてでございます。これはその空港にどれだけ今後投資が必要だとか、あるいは事業的にどういうリスクが潜んでいるのかとか、色々な空港経営に関する情報を収集した上で地域の人たちも自分たちで判断できないと、空港経営改革に取り組めないということがあります。この辺は国でもデューデリジェンスを含めていろい

ろおやりになっていると思います。以上、大きな課題が3つぐらいあって、これらにどのように対応していくのか。これらの課題に関し、どのような情報を出していくのかといった点が、空港改革を進めるうえでポイントかと思います。実際の案件への取組みの中で示していくというのも有効かとは思いますが。

その上で最後に1点だけ切迫感についての質問です。法律上も空港経営改革は地域と連携し、地域と協議して行うことになっているので、このまま地域が改革に取組まなければ、国管理空港であり続けられるのではないかというような考え方も結構あるのではないのでしょうか。この辺は本当にそうなのかどうか伺えればと思います。

以上です。

【家田部会長】 続けて篠原さん、お願いします。

【篠原委員】 この23ページ目の航空ネットワークの充実と地域振興にかかわる取組みに関して、これ全部航空ネットワークでつなぐという主要ルートなのか、ほかの交通手段も入れたものなのか、よくわからない。これからは私の意見ですけれども、やっぱり航空ネットワークと新幹線や、あるいは鉄道、陸上輸送、そういうものをもう少し組み合わせたネットワークというふうに捉えて、現実的なネットワークをここで描かないとしようがないのかなど。こんな感じがいたします。

以上です。

【家田部会長】 セントレアの話は陸上交通との結節と聞いていますけれども。では加藤さん、どうぞ。

【加藤委員】 24ページです。ネットワークの中で乗り継ぎ利用ですけれども、地方でご存じない方や自治体が多い。これは教えてあげるべきです。地元の方が、遠いところでも鉄道で行っている。将来の観光需要をつくるためにも積極的に応援してもいいと思う。例えば時刻表に入れていくとかですね。もちろん理想はローカル to ローカルですけれども、できない場合にはこれを活用していくしかない。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。便乗して加藤先生が言った小松、羽田、福岡とか、どこが頑張っているのかもついでに教えてください。エアラインが頑張っているのか、地元なのか。

【航空ネットワーク企画課長】 1点目、金谷委員のお話であります。地域が寝ればそのままかと言われれば、これはそのままという法律の仕組み上なっております。ですので、

これは我々としましては事例を増やしていくという努力をすることによって、共通意識を高めていくということに尽きると思っております。

【航空戦略課長】 私のほうから篠原委員のご質疑ございました、この昇龍道の取り組みですけれども、当然陸上で移動するのが多いわけでございます、ここで申し上げたかったのは、航空だけの話でいうとセントレアから入ってセントレアに出るというだけの、例えば北陸に行ってまた戻ってくるのかという話にもなります。そこはむしろ北陸の空港ときちんと連携しながら、間はきちんと陸上ネットワークでつないでいくということも含めて有機的な取り組みが必要じゃないかということで、陸上のネットワークとの連携につきましては前回は触れましたので、あえて触れてなかったところがございます。いずれにしてもそういったものも踏まえて多角的に取り組んでいくことが必要だということで、もう少しその辺は、最後までとめていくときにはきちんと整理したいと思います。

【篠原委員】 ここに陸上の話が一言も入っていないから入れたほうがいいのか。

【航空戦略課長】 それから加藤委員のご指摘ございました、部会長のご指摘ですね。エアラインと地元でどっちがということでございますが、いずれもいろいろやってございます。ただ、今のところ自治体の極めて強い希望というものもありますし、これにエアラインとしても地方航空ネットワークをいかに確保していくかという観点から、両方それぞれのメリットをWin-Winで生かしてくれる形で、加藤先生がおっしゃったように、こういう取り組みを促進していくということを我々としてもいろいろな角度から検討していく必要があるというふうに思っております。

【家田部会長】 まだ若干の時間があるので、残りの方もご発言いただきたいと思えます。局長、どうぞ。

【航空局長】 金谷先生が提起された地域のそういう感じというのは非常に重要な点で、我々も十分認識しています。結局先ほど上村先生が何で財務の話をどんどん書かないんだとおっしゃいましたけれども、地域にとってみれば、国の赤字を地域に押しつけるのか、という話になりかねないというところが、この問題の扱いの難しいところですね。ですから地域活性化にちゃんと結びつけるというところが見えないと、のってこないということでもありますし、それからプレーヤーについても、結構多様なプレーヤーが出てき得る。仙台なんかは別としても、地域によってはやっぱり地場の有力企業が関与する余地を残してほしいと、こういう希望を持っておられる。多様なことを考えていかなければいけないこ

とだと思います。というようなことで、なかなかこれはさじかげんが難しいので、成功事例を増やしていくしかないということだと思います。

【上村委員】 法律に強制力がないということですか。つまり今のたてつけでは強制力はないけれども、それは法律上の別の話であって、これを経営改革として進めていくと、政策の方向としては示せるというわけではないのでしょうか。

【航空局長】 上村先生のおっしゃるとおりですし、ただ1つのツールとして用意していますから、空港経営改革というのはどういう経営主体であっても、どういう経営方式であっても進めていかなければいけないというのが、10ページあたりの資料なわけでございます。そういう意味でコンセッションというのは1つのやり方としてどんどん進めていくべきだというのは、我々政策として持っておりますけれども、法律のたてつけとしては強制という形にしたら絶対国会は通らなかったと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

【鎌田委員】 空港満足度調査について伺いたいのですが、空港利用者といったときには本当に利用客の方だけでしょうか。空港を利用しているというのは航空会社も利用していると思いますし、さまざまな方が利用していると思うんですが、なぜか満足度調査の話になるとそういった方々が消えているというのが不思議に思ったところです。

11ページ目のところなんですけれども、上の枠の下から4行目なんです、「効率化の視点に留意しながら」というふうに書いてあるんですけども、具体的にどういうことでしょうか。例えばまずいという評判のところはもう入らないでもらうとか、そういうところまで考えているものなのか。全体的に空港満足度調査というと、何かすごくわかったような感じがするのですが、何を目標にされているのかというのがいま一つよくわからない。例えば羽田空港ですけれども、出発ロビーの清潔さが84%から100%になったら、どういう空港になるのか、そこを何を目指してやるのかというところがリンクしないと、調査をやりましたというだけで終わってしまって、何かもったいないかなと思います。例えば空港ビル全体の収入を上げていくためにその満足度調査を使うというのであれば、満足度と収入というのがどれぐらいリンクしているのかという相関をとっていかなければいけないと思います。

【航空ネットワーク企画課長】 ご指摘ありがとうございます。羽田のビルでいうと、これは商業施設としてどうかという視点であります。それも含めて、例えばアクセスについてどうであるとかいうことも、やっぱりとってみたいと思っています。それによって少

しでも気づきになってみんながうまくしていくように、そんな形のものの制度設計をやりたいたっておりますので、またぜひお知恵をいただきたいと思います。

【家田部会長】 満足度調査でいうと、ターミナル内のレストランでのどこがうまいか、などのようなことは民間に任せればよく、むしろ、公的なニーズである乗継利便など、各会社に任せておいたらなかなか乗り越えられないようなところとか、そういう公益の視点に立ったようなことだったら、国が率先して調査したりすることはあると思います。どうぞご発言を。山本さん、花岡さん。

【山本委員】 資料の1の、先ほどの24ページの乗り継ぎ利用の点については積極的にその情報提供を、どういう実績があり、どういう成果が上がったかというのを積極的にアピールしていくとよろしいのではないかということです。

それから資料の2の騒音対策の14ページのところは、これなかなか羽田の飛行経路の問題は難しいと思いますけれども、結局数字でこう切れるような話ではありませんで、先ほどちょっと話が出ましたが、結局コミュニケーションをどういうふうにとっていくかというのは極めて重要なところだと思いますので、ぜひ早期にうまくコミュニケーションをとって行っていただきたいと思います。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。花岡さん、どうぞ。

【花岡委員】 簡単な質問です。19ページの関空のところですけども、先ほどT3をつくったらT2は国内線用でT3は国際線用にするとおっしゃっていたんですが、それは決定なんでしょうか。T2にイミグレがもうできているのに、またT3にイミグレ施設をつくって、同じようなものを2つ作るのは無駄なような気がするので、くっつけてもいいと思うのですけれども。

【官房参事官（近畿圏・中部圏）】 基本的にT3は国際線専用とすることに決定してございます。イミグレにつきましては国の予算でT3は整備して、T2は国内線専用にしてしまう。要するに国際線のほうが場所をたくさんとりますので、今のままのスペースですと、さばけないという状況になっておりますので、大きなところに全部国際線に移すと。

【花岡委員】 T2のイミグレはつぶしてしまうんですか。

【官房参事官（近畿圏・中部圏）】 そうということです。全部国内線専用にします。

【家田部会長】 この「整備」から「運営」へのシフト、要するに経営改革ですね。それから地域との関係性でいうと、坂本さん、上村さん、金谷さんがおっしゃったあたりのところが肝で、局長もお答えになりましたけれども、そこをいかに、本質を失

わないで貫きつつ、しかもWin-Winになるように、何かうまく仕組まないといけない。そこが本質だなと思いましたがね。ぜひ知恵を出すように頑張りましょう。

私の司会はこのくらいにさせていただきます。どうもありがとうございました。

【航空戦略課長】　ありがとうございました。それでは事務局から連絡事項をお伝えいたします。本日の議事会運営につきましては委員の皆様のご了解を得ました後に、後日ホームページに掲載することとしております。次回の日程につきましては追ってご連絡いたしますが、最終的な取りまとめに向けまして、委員の皆様方にもこれまで議論した内容についての追加的なコメントなどをいただく時間も用意することを考えておりますので、詳細についてはまたご連絡いたしますが、よろしく願いいたします。

本日の部会はこれにて終了させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —