

日 時：平成19年 2月 1日（木）
場 所：国土交通省11階 特別会議室

交通政策審議会
第5回航空分科会
議 事 録

国 土 交 通 省

目 次

1. 開 会	1
2. 航空需要予測について（試算）	1
3. 首都圏における空港のあり方について	1 3
4. 閉 会	2 1

開 会

●航空企画調査室長

大変お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまから、第5回航空分科会を開催させていただきます。委員の皆様方におかれましては、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。

まず恐縮ですが、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。テーブルの上に置いてございますが、配席図が1枚ございます。配席図を取っていただきますと、議事次第がございます。クリップを取っていただきますと、次に配付資料一覧がございます。その次に分厚い資料で、資料1といたしまして、「航空需要予測について（試算）」がございます。次に航空需要予測の参考資料といたしまして、「需要予測モデルの技術的改善報告」という少し分厚い参考資料がございます。次に資料2といたしまして、「首都圏における空港のあり方について」という資料がございます。最後に参考資料として、「今後のスケジュール」がございます。以上ご案内いたしました資料で抜けているもの等がございましたら、事務局の方に随時おっしゃっていただければと存じます。

それでは議事に入らせていただきたいと思いますので、分科会長、よろしく願いいたします。

航空需要予測について（試算）

●分科会長

それでは早速でございますが、議事に入らせていただきます。よろしく願いいたします。

今日は2つほど議題がございます。航空需要予測と首都圏における空港のあり方ということですが、それぞれ1時間ずつを予定させていただきたいと思っております。最初に30分程度、ご説明いただき、30分程度、ご議論いただきます。これを2回繰り返すということにさせていただければと思っております。

それでは早速でございますが、事務局の方から、航空需要予測についてのご説明をお願いいたします。よろしく願いいたします。

事務局より資料1「航空需要予測について（試算）」の説明

●分科会長

どうもありがとうございました。それでは、ただいまのご説明について、ご質問とか、ご意見とかございましたら、よろしく願いいたします。

●委員

この航空需要の中で一つは、最近、地方路線の廃止とか、減便とかというのはどんどん行われるという報道があるわけなのですが、そういったものは、この航空需要の中でどういう形で折り込まれているのでしょうか。折り込まれていないのでしょうか。

それからもう一つは、ビジット・ジャパン・キャンペーン、これは国交省をあげておや

りになっていますが、このことで外国からのチャーター便ですが、これは私ども石川県の能登空港でも年間50便とか、60便とか、台湾からチャーター便がどんどん飛んできています。だから、おそらく北海道とか、他の地域でも、このチャーター便の数は物すごい勢いで増えているのではないかと思うのですが、こういったものの航空需要というものはどういうふう位置づけされているのですか。

●空港計画企画官

まず第1点目の質問でございますが、現在の設定路線数については、先ほどご説明いたしましたとおり、2006年10月現在の時刻表に載っている路線で設定しておりますので、今後将来、減便されるだろうというものはまだ反映されておられません。先ほど申し上げましたように、最終的なモデルをもう少し作り直して、5月にご報告させていただくということで、それに合わせて、今の段階では2007年4月時点の、少なくともその時点での路線を反映したいなと思います。できるだけ確定したものは反映していきたいと思っておりますので、その際に確定しているものは入れていこう、あるいは廃止になるものは廃止されるということで設定していこうと考えております。

もう一つのご質問で、チャーター便でございますが、今回の調査は、国際も国内も定期便が就航している空港のみを対象としております。これはデータの制約ということもございますし、できるだけ全国の需要予測に適切なモデルを作ろうということで、モデルの信頼性を上げるために、そういう限定もしております。そのためにチャーター便しか飛んでいない空港については対象外になっております。具体的には国際ですと、28空港に定期便が飛んでおりますので、その28空港に来るチャーター便については考慮されておりますが、チャーター便しか飛んでいない空港については、残念ながら対象外ということで推計しております。

●委員

対象に入れるのか、対象外にするのかというのは考え次第だと思うのですが、一つはビジット・ジャパン・キャンペーンで、海外のお客様をどんどん日本へ呼び込もうという政府をあげての大きな方向があります。我々がただ地元で取り組んでいるというだけではなしに、これは国をあげて、そういうことをやっていこうというものです。その時に、定期便もそうですし、チャーター便もそうですし、とにかく海外からお客さんをどんどん呼び込もうという形でやっているわけですから、その手法として定期便という手法もあれば、チャーター便という手法もあるのだろうと思うのです。このチャーター便が、おそらく誤差という形で片づけられないような、私はまだ調べていませんが、相当大きなウェートを占めてきているのではないかと思いますし、そういうチャーター便をどんどん受け入れるということを、我々としても、日本としてもやっていかなければいけません。定期便だけしか受け入れないで、チャーター便はいつなくなるかわからないもので、そんな不確定なものは対象外という形で外してしまうには、このウェートが相当、今は大きくなっているのではないかと思います。むしろそんなものでも、どんどん日本へ呼び込んできて、単に路線があるとかないとかではなしに、むしろビジット・ジャパン・キャンペーンで1,000万人にするという大きな目標を掲げているわけですから、そういう中で旅客需要というものを当然、そういったものを含めてカウントしていきませんか、国全体のやろうという方向性と需要とがマッチングしなくなってくると思います。確かに定期便が飛んでい

るところは予測がしやすいということはありますが、チャーター便もどんどん、これからは受け入れていくというふうな方向性も出しながら、航空需要というものをカウントしていきませんと、政府全体がやっている方向性と私はずれてくるのではないかと思います。チャーター便はいずれ将来なくなってもいいとしても、今はたまたま向こうが飛ばしてくれているだけで、我々は別に誘致しているわけではないので、いずれこれは将来なくなってしまうので、そんなものを航空需要に入れるのはとんでもない話だという、もし考えがあるとすれば、これはまた僕はおかしいと思うのですが。

●航空局長

〇〇委員がおっしゃるように、チャーター便はビジット・ジャパンの中で大変重要な手段でありまして、特にこれから定期便をなるべく飛ばしてもらいたいというような地方空港で、まだ定期便が飛んでいないところでは、チャーター便でまず実績を作って、そこでお客さんがいると証明をして、それから週2便とか、3便とか、定期便に切りかえていくというようなことをいっぱいやられております。その重要性はよくわかっているつもりでございます。我々も、これから今、チャーター便はかなり制限的で、チャータールールが昔作ったもので、かなり厳しくなっていますので。

●委員

あれは緩和すべきですね。

●航空局長

その見直しなんかもやりまして、チャーター便を振興していこうと思っています。そのところはしっかりやろうと思っていますが、ただ、この需要予測のところは、片方で定量的に将来の推計をきちんとやっていかなければいけないということで、正確さを求められる部分があります。そのチャーター便については年々変動したり、定期便に切りかわったり、いろいろ動くもので、なかなか長期的なトレンドの推計のところでは、あまりチャーター便を入れ込んでしまいますと、なかなかうまくいかないという部分がございます。ですから、今説明がありましたように、定期便が飛んでいるところのチャーター便は定期便と合わせて勘定できますのでやりやすいのですが、定期便が飛んでいない空港の、どうなるかわからないチャーター便は、将来推計に反映させるというところではなかなか難しいなと思います。

●委員

だから、こういう中に正式にカウントしてしまうのか、別枠で出すのか、いずれにしても、そういったものもどんどん我々としてはチャーター便を呼び込んでくるとして、海外からのお客様をどんどん増やしていくのだといったものを、この中に取り込むのか、別枠で出すのか、そういったものは何か方法の整理があってもいいのではないかという感じがします。今の説明を聞いていて、そういうものはどうなっているのかと思ひまして、それは完全に外していますという話なので、あまりあっさり外し過ぎるのもまたいかがかなという感じがしたものですから、ちょっと申し上げました。

それから、あまり私も出てくる機会がないので、少し質問とか意見を含めて申し上げたいと思います。

一つは、今さっきもおっしゃいました地方路線の撤退とか、減便とかが、どうもドラスティックに行われるという報道があるのですが、いずれにしても参入・退出は届出制とい

うことになりましたので、航空会社のご判断でということで、かつてのように国が路線廃止を撤回させるとか、そんな権限がないことは我々も承知しています。そして、地元自治体も、どう需要を喚起するのかということについて一生懸命努力して頑張っていかなければいけません。路線を支える努力を地元もしていかなければいけないということは、そのとおりなのです。

ただ、我々もいろいろ航空会社とやり取りをしていますと、航空会社の経営情報ですとか、路線の採算ラインですとか、乗組員の確保ですとか、そういうところがよくわからないところがあります。今、航空会社から最後通告みたいな形で、いきなり来ます。我々はわからないから、何としても路線を維持してもらわないといけないという形で、また航空会社に要請します。何か力わざみたいな関係です。従来は国交省に認可という権限がありましたので、国交省にお願いするという話がありましたが、今はありません。なくなってしまうたら、今度は参入も撤退も自由なので、最後通告をぼんとやって撤退してしまうという形で、ことがどんどん進んでいくということになってしまいますと、これはまたネットワークの維持確保ということから言うと、少し行き過ぎではないのでしょうか。

そういう中で、我々は例えば小松－福岡便というものが1日3便飛んでいるのですが、その中で見ましたら、今、搭乗率が59.8%ぐらいあるのです。そこも1便、減便をするという話があります。我々は59.8%というのは採算ラインからすると、そんなに悪いのですかと思えます。巷間言われているのは60%だとすると、59.8%というのは、少し努力をすれば、60%が採算ラインだとすれば、乗るのではないかという話がありますが、いや、これは採算が非常に悪いので、減便をしますと。こういう最後通告的なことしかないということで、なかなか取りつく島がないというのが正直なところなんです。我々も、だから、そこはお互いに共通の土俵に乗って、需要喚起をするにはどうしたらいいとかか、そんなお話し合いをする状況をこれから作り出していくことが大事なのではないかと思えます。そのときに、今の方向を見ていると、どうも認可から届出になってしまいましたので、ここからこっちへ極端に航空会社の姿勢がシフトしているのではないのでしょうか。そういったときに、経営状況とか、採算ラインとかというのは我々はよくわかりません。だから、航空会社が横綱としますと、我々は十両か幕下みたいなもので、ただ路線を残してくださいとお願いするより仕方がないということなので、その辺は別に国交省にどうこうというわけではないのですが、かつてのようにどんどん出しゃばれとなりますと、これは大変な問題になりますが、要するに行司役みたいな形で、お互いに採算ラインを――搭乗率が20%とか、30%という路線は、これは仕方がないと思いますが、ただ、例えば搭乗率が50%とか、60%ぐらいとか、そういうところはお互いに何か努力をする知恵が出ないのでしょうか。航空会社ばかりに言うのではなくて、もちろん地域にも言うのですが。そういう行司役みたいな役割といますか、そういうシステムみたいなものがないのでしょうか。かつての国交省が認可権を持ってやるとか、そんなことではないのです、私が言っているのは。そういう土俵づくりみたいなものを少しやるということがありませんと、これはオール・オア・ナッシング的なやり取りになって、非常に後味が悪い形になりますので、そういう仕組みとか、システムみたいなものが必要なのではないでしょうか。私はいつもそんな思いをしています。

それで、小松－福岡便も、これが仮に2便になったとしますと、17年度の利用者で考

えますと、今の機材で考えますと、搭乗率が90%になってしまうのです。90%ということは、もう申し込んでも席が取れないということになります。これはまた行き過ぎではないでしょうか。機材を少し大きくしても搭乗率が70%ぐらいになるという状況なので、そういったところについては、もう少しお互いに冷静に話し合いをするような土俵みたいなものが私はあってもいいのではないかと思います。そういう行司役を国土交通省にぜひとっていただくような仕組みが僕はあってもいいのではないかと考えます。そうでないと、これは絶えずこれから起きますと、「最後通告だ」「いや、させない」という力わざみたいな話ばかりになってしまっていて、おかしな形になってしまおうと思いをいつも私はしているものですから、そういう仕組みづくりみたいなものが要るのではないかなと思います。

そういうふうにしていましたら、いつでしたか、読売新聞か何かが社説を書いておられましたが、あれは非常にいい社説でしたので、私は非常に共鳴を覚えたわけであります。搭乗率が非常に低いところは、これはもう仕方がないと思うのですが、その辺のところ、どこがラインなのかというのは我々もわからないのです。60%というのは、ただ報道で言われているだけで、ほんとうにそれが採算ラインであるのかどうかということもよくわかりません。あるところを見ると、パイロットがいないのでとかという話が出てきたりします。パイロットがほんとうにいないのであれば、パイロットの養成をどうしていくのかとか、そういうふうに向きの議論がありませんと、全体のネットワークがどんどんずたずたになっていくという危惧の念を持っていますので、これはぜひ航空分科会でも、そういうところは議論をいただいて、地方空港の既得権を守るという意味ではありませんで、全体のネットワークを維持していくためには、どの辺のところできり合いをつけていけばいいのかという仕組みづくりも航空分科会で検討していただいて、何か報告書を最後におまとめになるときは、ぜひそんなものも入れていただくと大変ありがたいなと思います。

●分科会長

検討課題ではあろうと思いますが、とりあえずきょうは需要予測でございますので、その議論をしたいと思えます。局長、何か一言ございませうか。

●航空局長

今のお話にありましたように、かつては許認可をしっかりとっていたころは、路線の休廃止とか、減便とかは私どもも一緒に巻き込まれて、大変、地元とか永田町からおしかりを受けたりなんかしながら、一緒にやっておりました。今は届出になってしまいましたもので、我々は若干外に置かれて、エアラインと地元でお話をさせていただくという仕組みになってしまっているのですが、我々も決してネットワークがどんどんなくなっていくことはいいことではないと思えていて、エアラインに対しては、まずよく検討しなさいというところから始まって、どうしても支え切れないというところは地元とご相談して、地元におしお知恵、あるいはご支援をいただいて、何か支える仕組みがないのかとか、そういうところもよく話し合った上で決めなさいということは一般的に指導をしておりますが、なかなか行司役というような権限は今なくなりましたので、そのところはご理解いただきたいと思えます。

●委員

いや、だから、国交省にすぐどうこうではなくて、航空分科会で、そういうネットワー

クをどう維持していくかということについても議論をしていただきたいと思います。せっかくこれは航空にかかわる全体の分科会ですから、そういったものをまた話題に取り上げていただいて、ご議論いただきたいと思います。

●委員

前提条件でいろいろ多岐にわたっておりますが、過去のいろいろなデータを見ましても、非常に大きい要素はGDPと並んで為替なのです。為替というのは、もちろん何人も将来はわからないわけですが、しかし、過去360円の時代からずっと、250円になったり、100円を切り、瞬間風速では85円ぐらいまで行きましたが、これはものすごく観光需要には影響してきますから、そういった意味では、過去幾つかのシミュレーションがあると思うのです。したがって、116円だけの1本ではなくて、多少、100円ケース、あるいは120円ケースとかということがあってもいいのではないかと思います。当然、円高になればアウトバンドリーに行きますし、円安になればインバンドが増えます。

インバンドでいいますと、中国の元ですが、元高になりますと、これは爆発的に、先ほどのビジット・ジャパンではありませんが、日本に来る可能性があるわけですから、元高の予測は難しいのですが、何らかの方法でもし元高で何%上がった場合はどれぐらいになるかということ、どこかで押さえておく必要があるのではないのでしょうかということ、難しいことはわかっておりますが、意見として申し上げておきます。

●分科会長

一般的に感度分析の 이슈ーだと思いますが、それをどういうふうに、どこをやるかということは、これからもご検討いただいて、できることとできないことがあると思いますが、よろしくお願いたしたいと思えます。

●委員

需要予測をする場合に、特に国際旅客、国際貨物を考える場合には、やはりこれからの国の方針ですとか、通商政策、産業構造のあり方と連動して考える必要があると思えます。今、政府のほうで、アジア・ゲートウェイの議論がございます。それからもう一つ、経済産業省さんと国土交通省さんで一緒に「国際競争力パートナーシップ会議」というものもやっていますので、そちらのほうの進展状況と伺いますか、そういうものと呼応して需要予測していかないといけないと思えます。ビジット・ジャパンの問題もおそらくその中に、先ほど大きな国としての方針がどういうふうに折り込むかというのは、そちらのほうにも入ると思うのですが、何かわかる範囲で、今、どんな議論になっているのでしょうか。特に国際貨物を考える場合には、これからのEPA、FTAの進展がかなり貨物の状況に対しては非常に大きくかかわってくると思えます。そういったものがどのような進捗状況で、今、議論されているのかわかりましたら、教えていただきたいと思うのが1点目です。また、それをどう需要予測に折り込んでいけるのかということが1点目です。

それからもう一つは、今、特に国際貨物のほうの競合としましては、港湾のほうではホットデリバリーといって、RoRo船をかなりこれから力を入れていこうというような動きが出てきていますので、これは国際貨物としては、少し競合するところが出てくると思えます。あまり日には飛行機とそんなに変わりませんが、料金はかなり安いということですから。これもやはりどういうふうにすみ分けや切り分けていくのかとか、それを上

回る量を想定するのとか、いろいろと港、空港という形で分けなくて、需要予測の中で、どう考えるかです。ホットデリバリー政策に関しては競合するところがかなり重なるのではないかと考えております。ですから、そちらも国として一元的に考えていくべき問題ではないかと思っております。以上でございます。

●計画課長

先ほどご紹介いたしました国際貨物の推計ですが、現状をご説明いたします。7ページ目でございますが、今の段階は日本から各地域へのやり取りをお金で計算し、換算し、それを物量に直すということで、配分がそこで決まって、その後さらに日本国内の空港のどこで取り扱うかという計算を行っています。要するに、いろいろな施策によって貨物が誘発されたりとか、そういう形ではなくて、取り扱う貨物はもう経済状況から外生的に計算して、その後、国内で配分しているという状況になっております。ご指摘のように、いろいろな政策的な動き、あるいは港湾、船との競合等をモデル化できればよろしいのですが、なかなか現在のところ、そういう動きはありますが、そういったデータの蓄積ですとか、モデル化等々も検討しましたが非常に難しく、今回は最初から航空貨物に絞った形で、なおかつODの関係は経済状況から説明して、それを各空港ごとに分配するというところでとどまっております。今後の研究課題といたしますか、検討課題だと認識はしております。

●分科会長

実際、こういうものがそれなりに当たるように、しかも客観的な根拠をもってというのはなかなか難しくございまして、なるべくいろいろ研究して対応していただきたいと思いますが、すぐにいろいろな政策を入れ込んでというのはなかなか難しいということもご理解いただいたほうがよろしいかと思っております。

●委員

需要予測というものは大変難しい課題だと思いますが、非常に詳細なモデルを作成されました〇〇委員をはじめ関係の皆さんに敬意を表したいと思います。

非常に複雑なモデルになっていまして、おそらく十数年ぐらい前の需要予測はもっと単純にやっていたのではないかと思います。ただ、いくら詳細なモデルになりましても、1つの変数が変わると相当予測と実績が変わってしまいます。先ほど来、為替変動とか、いろいろ話ございましたが、そういう意味で非常に難しいのではないかと思います。現実に資料の14ページとか、16ページにもありますように、5年前の需要予測とそれ以後の実績を見ると相当大きな乖離があります。これは当然、戦争とか、テロとか、SARSという突発の事件というのでしょうか、事件・災害があったからということだと思うのですが、今の世の中、何があるかわからないわけですので、これから5年、10年、全く平穩に過ごすということ自体、非常にあり得ないのではないかとと思われるぐらいな世の中です。需要予測で、そこまで加味するのは非常に難しい話だとは思いますが、そういうマイナスの変数というのでしょうか、そういうものをある程度加味することはできないものでしょうか。その辺、私も素人ですが。

といたしますのは、せっかく立派なモデルで需要予測をしましても、実績とこれだけ差が出てしまいますと、何のためにやったのかとも思われかねません。もう一つは、特に個別の空港を作るときによく言われるわけですが、需要予測があまりにも過大ではなかったかということです。これは個別の空港の需要予測をするには全体の需要予測がありまして、

それでまた落としていくのだと思いますが、そういう観点からも、ある程度、そういうマイナスの変数の検討をすることが可能なのでしょうか。

それからもう一つは、資料で過去5年間の予測と実績がありますが、おそらく検討する際には、それ以前の5カ年計画の需要予測と実績についての検証もされたのだと思いますが、その辺がどの程度、需要予測と実績が当たっていたのでしょうか。あるいは外れていたのでしょうか。上に外れたのか、下に外れたのか、その辺がわかりましたら、ご説明いただければと思います。

●空港計画企画官

ここには数字でお示ししてごさいませんが、先ほどから議論が出ていますように、GDPが予測と変われば、実績が違えば、当然、その分は差が出てきて、逆に2000年モデルで、そのGDPを入れますと、現在予測している実績との間に入ってくると思いますか、かなり予測に近いものになります。GDPだけではないですが、他の指標もそうですが。そういった意味で、ここではあらわしておりませんが、乖離するというのはモデルが悪かったとか、そういうことではありませんで、経済指標が実際の実績と予測とで少し違っていたという部分もごさいます。個々のものは、今ここですぐに申し上げられませんが、そういったことで見ていただければと存じます。

●計画課長

マイナスの要素を組み込むといいますか、保険をかけられないかというご質問だったと思います。冒頭ご説明いたしましたように、このモデルというのは、要するに今までの状況を再現できるようにモデルを作って、パラメーターを決めて、将来の交通のサービスレベルで、航空でありますとか、鉄道、道路、そういったものを適切に設定して、それによって需要も誘発されます。こういうモデルになってごさいます。したがって、従来であれば、社会経済、例えばGDPとか、人口だけで予測をしていたところに、いろいろな将来の公共サービスの水準を設定することによって、より精緻なモデル計算ができるということになってごさいまして、その将来に何を入れるかというときに、やはり今、最も確からしい数字を入れて、いろいろな検討をしていくものではないかなと思ってごさいます。

それと、いろいろな変動要素ですが、先ほど、いろいろ為替レートとか人口でありますとか、GDPは先ほど説明いたしましたが、やはり感度分析として、どのぐらいの影響があるのか、そこをいろいろ検討しまして、そういった面については、いろいろなケースバイケースで考えていくのではないかと考えております。

●委員

二つごさいまして、一つは、先ほど来のご説明のとおり、2000年の予測と2005年の予測とは乖離したわけですが、私はこれが逆ではなくてよかったと思っています。要するに予測が低くて、実際には需要が上回ったということは整備が間に合わなかったということですから。これぐらいのゆとり、リダンダンシーというのはいいのではないかと私は思うのですね。これが1点です。

2つ目は、GDPを使用していますが、これからもずっとGDPなのでしょう。よく海外での生産が非常に増えている中で、GDPではかるのはいかがかとおっしゃる方もいらっしゃるのですが。私は詳しいことはわからないのですが、現在では、トヨタ等多くの

企業で海外生産のほうが多くなっているのですが、やはりGDPベースなのでしょうか。そこは教えていただきたいと思います。

●空港計画企画官

経済指標の設定で、先ほど日本のGDPの他に、海外の旅客・貨物の予測には、相手の海外のGDPもすべて設定しております。先ほどアジアとアジア以外の平均値でお示しましたが、実際には韓国、中国、香港、台湾、そういったところを全部、違う需要予測といえますか、GDPを置いて設定しておりますので、海外との国際の旅客・貨物にしても、そちらは非常に大きく効いております。国内のGDPがあまり伸びなくても、海外が伸びれば、その分、非常に伸びるというモデルになっております。もちろん両方に関係しておりますので、そこは国内だけで決まるものではございません。

●委員

経済成長は国内と海外で補完しているということですね。

●空港計画企画官

両方とも同じような形で反映します。

●委員

それは国内旅客とか、国内貨物についても同じなのでしょうか。

●空港計画企画官

国内旅客・国内貨物につきましては、海外のGDPは考慮しておりませんので、日本の国内だけで純粹にやっておりますので、そこは海外で生産したものが国内の貨物とか旅客に若干かわりがあるかもしれませんが、それは日本のGDPの中に含まれているという考え方かと理解しております。

●分科会長

よろしゅうございますか。どうぞ。

●委員

ここは航空分科会ではありますが、交通政策審議会の中の1つですから、他の交通手段というのですか、例えば船もありますし、鉄道も、道路もありますので、その予測をしているのか、していないのかわからないのですが、多分、していると思うのですが、その伸び率なんかは、指標として比較的参考になると思うのですが、それはあまり変わらないものなのではないかというのの一つです。

それからもう一つは、予測というのは当然、違う可能性もあるわけです。当然、経済状況が違えば違うのですが、そのときに何か早めに修正ができるのでしょうか。それは予測の修正というよりも、飛行場を作る、作らないという判断ですが、その辺のタイミング、つまり予測を早めに間違っていたら修正していき、政策に生かしていかなければいけないわけです。その辺のタイミングはどういうふうに図ればいいのでしょうか。その辺はご検討されたことはあるのでしょうか。つまり、ずっとこのまま、いったん予測したものは、よほどでない限り変えませんということよりも、指標が変われば、前提条件が変われば、弾力的に見直して行って、それに対してそれぞれ手を打って行って、増やす、減らしていくということを弾力的にやっていけるものなのではないか。その辺はどのように考えたらよろしいのでしょうか。

●空港計画企画官

1点目のご質問でございますが、国内旅客につきましては、先ほどモデルのところでご説明いたしました4ページを見ていただきたいのですが、ここでたくさん紙が重なっているように右側のほうに出ておりますが、それぞれ航空、鉄道、船、全部、データを入れて、こちらのほうも適切な計算をして、そのうちの航空旅客ということで出しておりますので、こちらのほうも設定して配慮しております。

●計画課長

伸び率は？

●空港計画企画官

伸び率は、すぐにどこが伸びているかはわかりませんが、それぞれ全国の交通量が伸びていって、その中で航空も伸びていくということです。どちらの伸び率が高いかは、今、数字は持ち合わせていないのですが、いずれにしても、他の交通機関も伸びております。

●委員

両方が伸びているということですか。

●空港計画企画官

伸び率は大分違います。

●航空局長

今の2番目のご質問に関連するのですが、この需要予測は5年に一遍、この分科会で長期計画のご議論をいただく前提として、どのようなものかということをお作業でやっているわけでありまして、それとは別に当然、各プロジェクトをこれからどう進めていくかについては、それぞれの空港ごとに毎年の実績とか、実績に基づく将来予測もやりながら勘案していきますし、使い方なども工夫していくということにしております。これはあくまでも長期計画を作るための今の時点での一番あるかなという形での予測ということでご理解いただきたいと思います。

それから、例えば16ページの国際航空旅客のところを見ていただくとわかるのですが、2001年のアメリカのテロで少し落ち込んで、さらにSARS、イラク紛争で落ち込みがありました。基本的にはトレンドとしては伸びております。ですから、この前の予測と格差がついた分は、少し回り道した分のスタートラインの発射台が落ちこちてしまったということが原因であります。それからさらに先の伸び率は、最近のいろいろなトレンドを入れて、少し堅めに今回は予測してしまして、前回のようバラ色の伸びではないということで、私は需要予測の専門家ではないのですが、全体的な雰囲気として、かなりもっともらしい予測という感じで見ております。まあ、あまり私が言うてはいけないのですが。

●委員

今のお話ですが、もしその後の伸びの傾きが全く同じだったら、私は予測は正しかったと思うのですが、傾きが違ってしまっているということは、やはり2000年のときの推定が甘かったということではないかと思いますが、いかがでしょうか。

●航空局長

それは2000年のときと、また5年後の今では実績が違いますので、今の時点で予測すると、少しこのぐらいの慎重な伸びを見ざるを得ません。2000年のころは、かなり強気の予測をしていたということだろうと思います。ただ、発射台の差というものが、さっきのいろいろな要因で出てきているということなんです。

●分科会長

今の話は多分、GDPの成長率は政府レベルのものをある種、使わざるを得ないということがございまして、それが改定されますと、こちらのほうも伸び率が変わります。そういった事情かと思います。

●委員

それからもう一つ、全く個人的な興味なのですが、4ページのところで、ぐるぐるループを回しますね。それで解は一義的に決まると保証されているのですか。それとも2つも3つも、何となく出るのでしょうか。例えばどんどん減便していくと不便だから、お客はよそへ行ってしまいますと。だけれども、どこかの航空会社が頑張って、お客が減ってきても頑張って、便数をたくさん置いておきますと、そこはそれで均衡するかもしれませんと。そういうふうな解が幾つかありそうな気もするのですが、いかがですか。

●分科会長

では、〇〇委員から。

●委員

今のご指摘なのですが、非常にいいポイントでありまして、この図でぐるっと回るところは、基本的に容量制約が起きた空港でありますので、そのときにどこを減らすか、どこを増やさないようにするかという考え方に対応して、一義的に決まるのですが、まさにその考え方をどうするかというところは、一番最初に〇〇委員がおっしゃったことにかかわってくるので、そこに若干考える余地はあります。しかし、一義的に決まるかどうかについては、決まるような方式でやっています。

ついででよろしいでしょうか。大変貴重なご指摘を受けているので、私としても一言申し上げたいと思います。

過去の乖離については、特に入力データ等の予測の違いが影響する場合もありますし、あるいは構造的な変化が起こっている場合もありますので、そこについては引き続き検討をしていきたいと思っております。

それから、将来の予測については、これも議論がありますように、ある程度、入力によって変わるということで、為替の問題もそうでしたが、ある種の幅を持たせながら、将来の値を出していくことが大変重要な視点だと思いますので、それも引き続きやっていただきたいと思っております。一方、BAAの議長が書いている文章を見ていましたら、将来予測というものは、イラクの問題もそうですし、いろいろなファクターで大きく変わってしまう可能性があるわけですが、それは当然だということです。その中で、最善の方法をきっちり組み立てて数字は出していくわけですが、一方で計画については、いかに柔軟な計画を持つかというのは別の視点で、大変重要な視点ですから、BAAの場合には空港の計画であります。空港政策としても、予測は予測として、一方で将来の変化に比較的柔軟な対応ができるような形を考えておくという、別の次元のとらえ方も必要だなど考えているところであります。

●委員

ちょっとこだわるようなのですが、ビジット・ジャパンですね。1,000万人を海外から日本へお迎えするということですね。これは国の確固たる方針として打ち立てられているわけですね。だれかが個人的におっしゃられているということではないですね。そういう

ものが何年後ですか、あれは今から10年後でしたか。

●委員

2010年です。

●委員

2010年には、その1,000万人というのは、きちんと折り込んであるのですか。というのは、航空需要予測というものは何のためにやっているのかといますか、要するにビジット・ジャパンという政府として出した方向を、ここの需要に折り込んで、それが実現されるようにいろいろな努力していくという目標になるべき性格のものではないのですか。それは折り込んであるのですか。

●空港計画企画官

需要予測の領域で申し上げますと、実は先ほど申し上げましたように、これは定期的な国際航空旅客の人数で出しております。実は海外との渡航につきましては、先ほどおっしゃられましたチャーター便等もございます。それが全体の1%強、その分が上乗せになります。国際旅客便の1%強がチャーター便となります。さらに大きいのは、さらに五・何%は船で来ます。特に韓国から福岡ですとか、下関ですとか、あとは中国から大阪ですとか、そういったものがございまして、これが5%強ございますので、そういったものを加味しますと、九百数十万人ぐらいになります。それはあくまでも計算の値でございます。

●委員

だから、僕が申し上げたいのは、ビジット・ジャパン戦略の1,000万人というのは、船による需要もあるでしょうし、飛行機の需要もあるでしょう。そういうものはきちんとこの中に折り込んで航空需要予測を立てて、そして今度は具体的な方策を立てるときに、この需要予測を達成するようにみんなで頑張りましょうと。こういうものなのでしょうか。それともビジット・ジャパンはビジット・ジャパンで別にあるのですと。これは今の定期便を前提にして、ただGDPですとか、為替レートですとか、よくわかりませんが、そんなものでただ伸ばしただけなのですか。ビジット・ジャパンという戦略とは全然別個のものなのでしょうか。

●分科会長

時間もあれですので、今の話は〇〇委員あたりでお答えできると思いますので、お願いします。

●委員

基本的には、いわゆる目標そのものとか、目標に向かっての努力というものは、この予測の中に入りません。この予測では、一般の国民の方も含めて、合理的な内容をいかに示すかということで、既存のデータと実績に基づいて、その構造をモデル化して、それによって将来の値を出すという行為でやっています。それとは別に、おっしゃっているような目標・努力をどう加味していくかは、今度は計画段階で考えるべきことで、予測段階という意味では、そこは考慮の外ということになります。

しかし、チャーター便に関しては、旅客数としては考慮されていて、その実績、つまり入国者数という意味では考慮されていて、従来の入国者数のデータをもとに将来の入国者数のようなものを予測しています。ただ、それがチャーター便なのか、定期便なのかということについては峻別して予測はしていないと私は理解していますが、そこは違っていま

すかね。最後のところはマイナーなことかもしれません。

●委員

そうすると、もし1,000万人が我々としては達成しなければいけないということであるのですよね。地方も一緒になりまして。それは達成したら、需要予測より結果が上回ったという形になるということですか。

●委員

そうです。

●委員

すみません。短く済ませます。今までいろいろなお話を伺ってしまして、こういうグラフを僕が見ますと、いつもこれは平均値が出ているだけなのですね。上位と下位が国内のGDPは出ていますが、それ以外は海外のGDP、人口、為替とか、そういうものがぶれたときに、どれだけの幅があるのか、分散があるのか、そのあたりは結構興味があります。先ほど感度分析という言葉がありましたが、何かしらデータがあれば、上位と下位とどれくらいぶれるのかが何となくちょっとでもわかりますと、フレキシブルな利用の仕方ができるのかなと思いました。以上です。

●分科会長

なかなか難しいのですが、そういう方向は少し努力していただいとということだと思います。

あと、もう時間が少ないので、ちょっとだけつけ加えさせていただきますと、これは基本的には空港政策が主たるターゲットでございまして、航空旅客と空港の利用度というのは、その間にもう一つ、バッファーがあります。機材の大きさというバッファーがございまして。空港容量があって、航空旅客があまり伸びなければ、機材を小さくしてということが起きるといことがございまして。ある種、それがこの予測が外れたときに、バッファーになります。空港の利用は、これほどは変動しないということもあるということだと思います。そういったことをいろいろ加味して、今後の計画について考えていただきます。そんなことだと思いますので、とりあえずこれは過去のデータで客観的にベストの予測をしていただいたというものだとお考えいただければと思います。

これで大分時間を取ってしまったのですが、他に何か特にこれについてご意見・ご質問はございますか。

首都圏における空港のあり方について

●分科会長

それでは次のトピックも皆様方、非常にご興味があるトピックかと思えます。まず事務局のほうからご説明をお願いします。

事務局より資料2「首都圏における空港のあり方について」の説明

●分科会長

どうもありがとうございました。それでは、今のご説明についてご質問・ご意見をお願い

いたします。

●委員

国際線と国内線の発着回数3万回というのは、これは方針として決まっているという理解でいいのですか。この割り振りはもう決まっているということで、これは動かないということですか。

●航空局長

羽田の再拡張事業を始めるときに、国土交通大臣と関係8都府市の知事さん、市長さんの評議会で、こういう話をさせていただいて、地元とも、そんなところかなということで決まっています。ただ、スタートラインと申しますか、再拡張事業ができたあかつきに、初めのところで3万回という国際線枠を出して、その先はまた様子を見ながら考えようということです。ただ、この予測ですと、国内線も相当伸びて、足し合うといいところかなと思っています。

●委員

それからあと、国内線のほうも、この予測でいきますと、枠はこなすということなのですが、スロット懇でもいろいろ議論になりましたが、国内線の折に、航空会社にお任せしておくと、どうしても幹線路線にシフトしていくというきらいがあるのですね。ですから、これを配分するというと語弊がありますが、どんな手法でおやりになるのでしょうか。そこは大変、私は大きな問題になってくるのではないかと思います。まあ、そこまでこの分科会で議論するのかどうか、私はわかりませんが、その辺は十分心得て対応をしていただく必要が私はあるのではないかと思います。

●航空局長

この貴重な枠の配分については、おっしゃるようないろいろな考え方がありますので、これとは別に有識者の懇談会みたいなものを設けて、いろいろと検討していきたいと思えます。特に地方路線をどういうふうに確保していくのか、あるいは新規のエアラインにどう配分していくのかですとか、いろいろな要素があると思えます。しっかりやっていきたいと思えます。

●委員

それからもう一つ、国際線の場合に、首都圏の皆様方の需要にお応えするという一方で、成田と羽田と両方なのですが、地方の側から見ると、羽田と成田とさまざまな国際線ががちゃがちゃになってしまいますと、どちらかに行くかということで、地方から見ると不便を感じると思いますか、羽田はこういう国際線、成田はこういう国際線と、何かある程度整理をされていたほうが、地方から外国に行くときには非常にやりやすいのではないのでしょうか。私はそんな感じがしているのですが。

それからもう一つ、国内線で、この前も全日空と日本航空さんがみえたときに申し上げましたが、地方対地方の路線が減らされていくということになると、否応なしに羽田がハブの役割を担っていきます。それは東京へ向けて仕事がある人と、羽田で乗り継いで地方へ行くという乗り継ぎの需要が出てくると思うのですね。そのときに乗り継ぎの運賃はどうするかというのは、これは非常に大きな問題になってくるのではないかと私は思うのです。おそらく相当、2万円、3万円という大きな差が出てきていますので、この辺のところは単に航空会社任せということではなくて、全体のネットワークをどう維持していくか

ということを考えれば、そのところを真剣に議論していく必要があるのではないかと思います。

●航空局長

羽田、成田の役割分担について、これは11ページに書かれてありますように、まず国際的に説明できる公平なルールを作らなければいけないという問題がまずありまして、それに腐心をしております。それから、やはり羽田は近い空港なので、アメリカの例などにも見られますように、近い路線を羽田に入れないとですね。羽田に遠い路線を入れて、近くに行く人には成田から行ってくださいというのは、これはお客さんも混乱してしまいますので、そこは近いほうから羽田に入れていくという考え方をまず基本にしたいと思っています。

それから、乗り継ぎ割引につきましては、確かに今、直行便で飛んでいる線がなくなって、乗り継がなければいけないという例に見られますように、そのときに当然、乗り継ぎは運賃合算ですよというのでは、お客さんは不満に思われるでしょう。そこは個別の路線の運賃はエアラインのご判断なのですが、全体的なルールといたしますか、そういうものをいろいろ考えていきたいなと思っています。

●委員

それからもう一つ、今日の話題ではないのですが、次の回には私は出てこられませんので、次は関西の空港の問題が取り上げられるということなのですが、羽田は確かにハブ化していくのですが、我々地方から見ていると、関西のハブ化というのがどうなるのかというのが気になります。伊丹があり、神戸があり、関空があるということです。我々は特に西日本の方面では、関西で乗り継ぎをして行くということがあります。石川県から熊本に行くのに、わざわざ羽田に飛んで熊本に行くという手法をとる人はまずいないので、関西の空港に行って、そこから熊本に行くとか、そういう需要もあるのだらうと思うのですが、そのとき、僕らも素人でわからないのですが、伊丹はもう満杯で入れないという話があったり、神戸空港は1日に30便でしたか、それ以上はだめなのだということで、今はもう二十何便埋まっているから、石川県が手を挙げてもだめですよとかとなります。それで関空となりますと、正直申し上げて、石川県の皆さん方は関空まで行くのかという話があります。だから、どこがハブになっていくのでしょうか。その辺は乗り継ぎ需要みたいなものが、これから出てくるということになりますと、関西のほうのハブ化みたいなものも、どこかできちんと位置づけをしていかないと、今のままだと、ばらばらになってしまうのではないかという気がします。私はそんな危惧の念を持っていますが、ほんとうは次回の会議があったときに、これは申し上げなければいけないのですが、次回、私は出席できませんので。

●航空局長

次回の話題になりますが、関西3空港につきましては、伊丹はおっしゃるように騒音問題があって、370発着という回数に制限されています。神戸は飛行ルートの関係があって、明石海峡の方からしか入っていけない等々で、1日30便、60発着ぐらいに抑えられていて、それがほとんど満杯になっているということで、増える分は関空で対応するという形になると思います。まず乗り継ぎの話もあるのですが、その中で、その地点同士を行き来される方がどうやったら一番うまくお乗りいただけるか、あるいは路線がどうやっ

たらうまく成り立つかということかと思えます。神戸なんかは確かに地方路線もエアラインはやっておりましたが、なかなか搭乗率が低くて、どうもうまいかないのですね。やはりかなり太い幹線的なところしか残らないというところがありまして、非常に苦勞しております。

●委員

成田空港と羽田空港に関して、27ページのアクセスのところなのですが、その前にニューヨークのラガーディア空港とワシントンのダレス空港の例が出てきていますが、ダレス空港は非常によくできていますのが、アクセスの中で、ワシントンDCを出たら、中間地点から、空港に行くアクセス道路がきちんと整備されていて、両側から一切入れないようになっているのです。ですから、渋滞になっても、空港にはちゃんと着けるし、国際線には間に合うということがあります。もちろん政治家の方々がワシントンDCに多くいるわけですから、そういう点で国際線で確実に飛ばなければいけないということだと思のです。東京から成田に行くのに、ほんとうに混雑してしまいますと、なかなか行けないような状態で、混雑したときには全くバスも機能しないような状況になるわけなのです。道路アクセスというものをもうちょっと、ここの中にきちんと入れませんと、ちゃんとしたインフラ整備にならないのではないかと思います。あと、成田エクスプレスの回数があまりにも少な過ぎて、15分ごとくらいで、何とか頑張っていたきたいなと思います。30分ごとですので、結局、30分待たなければいけなくなってしまいます。そうすると、何のために成田エクスプレスという名前がついているのかしらということになるかと思えます。やはりほんとうに日本にとって国際線の代表となるならば、もっとアクセスのことをインフラ整備として考えていただきたいと思います。

あともう一つは、地方空港のことなのですが、ハブ空港というのは、こういうことを言うとき失礼かもしれないのですが、日本の成田にしても、どこの空港もハブにはなっていないです。規模からしても小さいのですね。タイの新しい空港にこの間行きまして、とにかく歩けど歩けど、終わりがいいような状況でした。それがほんとうのハブではないかなと思のです。規模からしますと、もっと大きい空港にするか、または日本の空港すべてが、ある意味では丸いハブではなくて、はしごのようなハブにするとしてはどうでしょうか。例えば北の地域から出て行く方々は北に飛んでから出て、南のほうに行くならば南に飛んで出るということによって、地方空港も、いろいろな数にはあやかれると思います。

その上に例えば私が海外に行くときに、よく行くのがタイとか、ドバイなのですが、私は東京から夜9時45分ぐらいの便で、東京羽田から関空まで行きまして、そして夜12時少し前に出発しているドバイ行きと、12時少し過ぎのタイ航空でタイに行くのですね。そうすると、夜の8時まで仕事ができるわけなのです。ですから、働いている方々にしてみれば、特に国際線を使われる方にとっては、乗り継ぎができることがすごく重要なので、地方空港からも乗り継ぎができるような形をきちんと作っていかないと、これから地方の時代とも呼ばれている中で、何か地方に全然なっていないのですね。やはり東京に来なければいけません。

それともう一つは、国内線の充実もすごく重要だと思のですが、先週、八戸に行っていたのですが、翌日、私は富山で仕事だったのです。大宮まで出て、越後湯沢経由で富山に行かなければいけませんでした。飛行機を調べたところ、全く横の線がなくてないの

すね。もちろんそれは航空会社に行ってみれば、もうからないということがあるのかもしれないのですが、私は国の政策としてパートナーがすごく大事だと思うのです。もうかる路線を例えば何本持っていれば、ボランティアで、社会貢献としてきちんと横の線もつなぐようなつもりで、国の施策で作っていかない限りは、地方都市はほんとうに活用できなくなってしまいます。ほんとうの北の部分は新幹線が横に通ってもいませんし、結局、飛行機に頼らないといけませんので、例えば青森から札幌に行って、札幌から、日本海側のところに行くようにするとか、2時間で行けるようなところでしたら、乗り継ぎを考えると、いろいろなやり方があると思うのですが、ほんとうに地方都市で大変だなと思いますのは、東京に一回来なければいけないというところを、いつどこで日本がここから脱皮していくのかなということがとても大事な要素ではないかなと思います。

●航空局長

後ろのほうからお答えしますと、まさに国際空港といってもハブ空港ではないのではないかと、情けない限りです。我々も歯がゆい思いをしております。なぜかという、やはり日本は国土が狭くて、いろいろ空港を作るスペースが限られてしまいます。海の上に作りますと、ものすごくばか高いお金がかかるということです。例えばクアラルンプールの新空港というのは、最初から1万ヘクタールを用意しています。成田とか、関空は1,000ヘクタールぐらいですから、その10倍ぐらいの土地を最初から用意しています。ただ、これはゴムの大農園を7つ買ってしまったら、それで終わってしまったという、ジャングルみたいなところにばーんと作るからです。それから、韓国でも、中国でも、比較的、そののけ、そののけで、エイヤッと作れます。これはなかなか日本ではできません。ですから、日本はとにかく今ある兵力といいますか、スペースの中でいかに工夫してやっていくかということで、それはおっしゃるように成田だけではだめなので、あるいは羽田を動員してもだめなので、関空、中部というのも総力戦でやっていけましたらいいなと思っております。アジア・ゲートウェイでも、官邸はよく首都圏の話ばかりおっしゃるのですが、我々はどこでもゲートウェイでいいのではないかと、今、いろいろ説明しているところです。ですから、羽田から関空で乗り継いで、西のほうに行くというのは、おっしゃるようにものすごく便利であります。私も3年前ぐらいにドバイにプライベートで女房と遊びに行ったことがあります。簡単に乗り継ぎます。ですから、そういういろいろな組み合わせをよく考えながら、各空港を最大限に活用して、総力戦でやっていきたいと思っております。おかげさまで人口が多いわけですし、経済力もあるわけですから、需要は日本はいっぱいあります。ですから、日本は発着の需要はちゃんと、いろいろな空港で分担してやりたいと思っております。

それから、国内線のローカルローカルのところは、我々もぜひともネットワークを残したいと思っております。やはり悲しいかな、需要が全然ないところだと定期便は成り立ちません。八戸から富山に行くお客さんは多分少ないと思っておりますので、例えば仙台あたりから乗り継げるようにするとか、そこそこ路線が成り立つところはなるべくいろいろなバックアップをしながら着陸料をまけたり、定期料をまけたりということで、いろいろやっていますが、そういう仕掛けを作っていきたいと思っております。

それから、成田のアクセスについては、確かに遠い空港でご不便をおかけしておりますし、道路も重要であります。道路局も我が国土交通省ですから、そことも連携しながらや

っていきたいと思っておりますが、ただ、今とりあえずやっているのは、京成の新しい線路で日暮里からスカイライナーで36分で行けるようにするというのが今一番、目覚ましく改善できる部分なので、ここだけをご説明していますが、その他にいろいろな方面で、バスアクセスとか、いろいろなものを含めて頑張っていきたいと思っております。ただ、JRのNEXはなかなか、運賃も高かったりして、あれはあれで本数をどう増やせるかというところは、また一つの課題だろうと思っております。

●委員

ちょっと関連して伺います。〇〇委員の意見に全く賛成です。

前回も出ましたが、地方の人が海外に行くというのは、アジアはある程度いいのですが、欧米はほとんど成田出発になっていますね。欧米路線は。したがって、羽田に来て、成田まで行って、欧米に行くとなります。あるいは新幹線で来て行くということで、まことに成田というのは機能はともいいのですが、乗り継ぎがあまりにも悪過ぎるのです。これはだから、前回の委員会でもチャーターの話が出たのはそれがあつたのですが。とはいえ、成田と羽田というのは厳然たる我々の資産です。いろいろと成果を上げています。この2つを生かして、国際競争に勝つというためには、これは少し悪のりしているようですが、成田空港と羽田空港が1つの空港だと考え、その間をリニアモーターカーか何かでつなぐとかですね。そうすると第1次ターミナル、第2次ターミナルという感じになります。リニアモーターカーですと10分ぐらいで行けるそうですから。そういう投資をやってもいいのではないかと思います。これは土地は関係がありませんから。東京湾の地下をくぐっていくとかしますから。そういう投資をしない限り、これは国際競争に負けるのではないかと思います。成田はこれ以上、空路は伸びませんし、羽田だって限界があります。羽田は現実には、今、全国とある程度つながっていますから、羽田に来て、そこからリニアモーターカーで成田に行って、つなぎます。その逆も成り立つということですから、荒唐無稽なようですが、しかし、21世紀の国際競争に勝つためには、そういう大胆な発想があつてもいいのではないのでしょうか。

実は私だけではなくて、そういう声があつちこちから出ておりますので、そういうことを紹介しておきます。

●分科会長

いろいろご検討いただきたいと思っております。

●航空局長

羽田、成田の乗り継ぎの話もよく伺いますので、このアクセスをどううまくつなげられるかというのは真剣に我々も検討したいと思っておりますが、ただ、リニアモーターカーというのは相当お金がかかりまして、多分、兆の単位のお金がかかると思いますが、そのわりに乗り継ぎ客がどこまでいるのでしょうか。東京ー大阪のリニアモーターカーでも難儀している時代でありまして、羽田と成田のアクセスというのは、もう少し簡単にできるようなやり方は何か考えなければいけないと思っております。

●分科会長

その他に何かございますか。

●委員

首都圏第三空港の整備ということで、資料の31ページにあります、32ページの需

要予測結果でも、ほぼ10年後には成田、羽田を合わせて拡張後も満杯になるというようなことです。現実問題として首都圏第三空港が必要になるのかなという感じもするのですが、31ページの検討状況のところに書かれておりますが、現在、首都圏第三空港調査検討会で絞り込まれた8つの候補地について、引き続き検討することになったということです。それから最後のところで、今後も引き続き検討を進めるとなっているのですが、現在、具体的に検討をされているのでしょうか。あるいは今後、どういう検討をされるのでしょうか。

●航空局長

ずっと勉強を続けているのですが、候補地も、こういうことで絞られているのですが、なかなか難しい問題があります。なるべく近いところがいいのですが、近いところは羽田の空域と重なるもので、飛行経路がうまくとれるかという問題があります。それから、遠くなると今度はアクセスがどうだとなります。一番遠い九十九里なんかでは、だれが乗りに行くのかというような話もありますので、相反する要素をどううまく解消できるかという問題もあって、なかなか難儀をしている状況です。

それともう一つ、羽田の再拡張事業がこれから始まって、できあがって、容量を拡大して、成田も22万回に拡大するわけですが、さらに成田、羽田をもっと増やす算段はないのかという議論を、この論点の中にも整理させていただいておりますが、まずやはり成田、羽田を目いっぱい使って、それでだめなら、この第三空港という順番だろうと思しますので、議論の順番としては、成田、羽田の活用というところをまずしっかり検討する必要があるなと思っています。

●委員

日本の中心である首都圏における成田、羽田の役割は非常に大きいと思うのですが、運営主体ということでいいますと、今、成田は株式会社になっております。そして羽田空港はあくまで国の管理ということなのですが、これからより一体運営といいますか、一緒になってお互いを補完し、そして共同的にやっていくときに、何かエアオーソリティーといいますか、一体運営みたいなことはお考えでしょうか。それは屋上屋を重ねることなのかもしれないのですが、そういったようなことや、あるいは今の羽田を株式会社にするとか、そういうことは将来、考えておられるのでしょうか。それとも、このままの管理のままで、株式会社と国の管理というままで行こうとされているのでしょうか。

●航空局長

成田をはじめ、国際拠点空港については、今、別途、私の私的懇談会を作っていただいて、そちらで完全民営化をどうしたらいいのかという議論をさせていただいておまして、それがまとまりましたら、分科会のほうにも報告させていただきたいと思っております。こちらは、それぞれ株式会社になっております。成田、関空、中部はですね。これを完全民営化するという閣議決定がなされております。ですから、特に一番早いのは成田ですが、それをそのままの形で単に100%民営化していいのかということで、例えば外資なんかを買われてしまったらどうするのかみたいな議論を今やっただいておられます。それはそれで整理して、また分科会にご報告したいと思っております。

羽田につきましては国内線の拠点空港でありまして、国際は少し成田のお手伝いはしますが、羽田の一番大事な機能は国内であります。国内線はやはりネットワークで成り立つ

ていますので、羽田だけやってもいけないので、千歳、福岡だと、地方空港があって、その間が航空路線で結ばれて、それで成り立っているわけでありますので、ここは今のところ、全体として主要空港は空整特会で国で管理させていただいて、一部、地方のほうでやっていたらいい空港が残るといような状況で行きたいと思っています。成田と羽田の関係については、国際線の一部を羽田が補完するだけでありますから、ここは航空政策の中で、成田、羽田間の役割分担を整理していけばいいのではないかなと思っています。

●金本分科会長

もう時間でございますが、何か特にございますか。

●委員

3、4ページあたりで、大変多くの論点を出していただいていますので、短時間で議論することは非常に難しいと思います。ぜひまた続けていただきたいと思います。

ちょっと申し上げたいのは、先ほど来の容量の点であります。もちろん滑走路を作ったら容量が増えるということではない、というのはよくわかっていることであります。成田、羽田の容量を最大限、どこまで使えるかをきっちり検討することは一番重要なのですが、そのときに、第三空港に関しても、いわば羽田の容量を拡大するということの1つの方法の中で、一体的に考えていただいてもいいような位置関係にもあります。そこら辺はぜひ管制という大変重要なところをどういうふうに総合的に考えていくかというポイントで、場合によっては陸地を飛ぶなんていう議論が出てくるわけですが、そうすると管制の中だけでは解決できない議論、そのままでは広い議論だと思えます。ぜひそこを集中的に議論、検討していただきたいと思います。私自身は、40.7万回で終わりではなくて、その先必ず増えるというふうに思っています。そのためには投資も要るでしょうし、いろいろな工夫もいるということ、ぜひ比較的早い時期に明確にしていいただければと思います。

それとの関係なのですが、一方で、今回は17年には一杯になるということでありますが、しかし一方で、我が国のエアラインの状況等を見ていると、必ずしもそんなにすぐに一杯になるでしょうか。そちら側の懸念もあるわけです。ですから、一方で、容量は現有施設を有効に使っていくことで上げていきますが、もし余裕があるのなら、その場合には羽田空港等については、従来入っていない小さな飛行機、具体的にはリージョナルジェットなどもあります。ああいうものを入れて、地方との間の細い需要に対して、比較的頻度の高いサービスを展開してもらいたいようなことはぜひやっていただければいいのではないかと考えるのです。先ほど出てきたワシントンのダレス空港、あれは80%、リージョナルジェットが飛んでいます。そういう極端な例もありますが、今まで羽田、首都圏があまりにも大きな機材でやっていたということで、確かに平均値としては小型化が進んでいますが、もしかすると、大きな機材と極めて小さな機材と両方がある構わなくて、そういうことによって、それぞれのサービスを適切にやっていく世界があると思うのです。

ですから、そういう意味でも、首都圏の将来の航空需要の伸びにどう対応していくかという視点も重要ではありますが、いかに頻度を増やしていくような誘導をしていくかとか、そういう意味で地方も国内線でサービスを上げていくかとか、そういうところもぜひ論点に挙げていただけるとありがたいと思います。

まだ他にも意見はあるのですが、きょうは大変時間がないということで終わらせていただきます。

●分科会長

もう時間が過ぎましたので、とりあえずこの辺にさせていただきます。私自身も申し上げたいことはたくさんございますが、まあ、追ってということをお願いをしたいと思いません。

あと、最初の予測については、今後、新しいデータを使って、もう一回、計算をしながら、あともう一度出していただくというところがございますので、またそれまでに質問を考えておいていただきたいということでもよろしくお願いいたします。

それでは、とりあえずここで締めさせていただきますので、あとは事務局のほうから、今後の予定等をお願いします。

●航空企画調査室長

最後に参考資料といたしまして1枚、「今後のスケジュール」を配らせていただいております。本日、2月1日、ありがとうございました。次回が2月22日ということで、関西圏、中部圏、その他の地域における空港のあり方についてご議論いただきたいと思っております。その次は3月16日です。4月以降につきましては、日程調整をさせていただきますので、改めてご連絡さしあげたいと思っておりますので、次回以降、また引き続きよろしくお願いいたします。以上です。

●分科会長

それでは大変ありがとうございました。

閉 会