

日 時：平成19年2月22日（木）  
場 所：国土交通省11階 特別会議室

交通政策審議会  
第6回航空分科会  
議事録

国土交通省

## 目 次

1. 開 会	1
2. 関西圏における空港のあり方について (関係自治体ヒアリング)	1
3. 関西国際空港のあり方について	1 4
4. 中部圏及びその他地域における空港のあり方等について	2 1
5. 閉 会	2 5

## 開 会

### ●航空企画調査室長

大変お待たせいたしました。一部遅れてる委員もおられますが、定刻になりましたので、ただいまから第6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中、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、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。テーブルの上に配席図がございます。配席図をめくっていただきますと、クリップでとじてある議事次第がございます。クリップをとっていただきますと、配付一覧というのがございます。その次に資料1といたしまして、関西圏における空港のあり方及び伊丹空港の空港整備法上の位置づけについてという資料がございます。その次に資料2といたしまして、関西国際空港のあり方についてでございます。資料3といたしまして、中部圏における空港のあり方についてでございます。資料4といたしまして、その他地域における空港のあり方について。資料5といたしまして、(参考)アジア・ゲートウェイ構想についてでございます。参考資料といたしまして、今後のスケジュールがございます。

それとはまた別途、クリップでとじてございますけれども、伊丹空港、大阪国際空港の関係自治体からのヒアリングの際の資料ということで、大阪府さんの資料が何枚かございます。めくっていただきますと、兵庫県さんの資料が1枚ございます。最後に11市協さんの資料が1枚ございます。

という形でございますが、何か抜けているものがございましたら、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、恐れ入りますが、報道関係者の方々、頭撮りはここまでとさせていただきますと存じますので、カメラ撮りはこれ以降ご遠慮願いたいと思います。

それでは、分科会長、本日の議事につきましてよろしくお願い申し上げます。

### 関西圏における空港のあり方について

(関係自治体ヒアリング)

大阪府、兵庫県、大阪国際空港周辺都市対策協議会

### ●分科会長

それでは、早速でございますが、始めさせていただきます。本日も盛りだくさんでございますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

議題といたしましては、関西圏、中部圏及びその他地域における空港のあり方ということでございます。

まず、関西圏について事務局から現状説明で15分、次に伊丹空港の空港整備法上の位置づけに絞った形で、関係自治体からのヒアリングといたしまして、大阪府、兵庫県、大阪国際空港周辺都市対策協議会からそれぞれ10分ずつで、計30分のご説明、それに関する関係自治体への質疑応答10分、その後委員の皆様の間でこれについてフリートークという形で10分間お願いをしたいと思います。その後、関西国際空港について

は別途時間をとって、説明、質疑応答を行うという手順でいかせていただきたいと思います。

まず、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

事務局より資料1「関西圏における空港のあり方及び伊丹空港の空港整備法上の位置づけについて」の説明

●分科会長

それでは、続きまして、関係自治体からのヒアリングをさせていただきます。まず、大阪府さんからお願いをいたします。

●大阪府

よろしくをお願いいたします。大阪府のにぎわい創造部空港対策室長の南でございます。座らせていただきます。

お手元の資料に基づいてと思いますが、本日は地元地方公共団体の立場から大阪国際空港の空港整備法上の位置づけにつきましてご意見を申し上げたいと存じます。また、同空港の位置づけに関連いたしましては申し添えたい点もございますので、あわせてお聞き取りくださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

今回、大阪空港が議論の俎上に上っておりますのは、同空港が関空開港後、国際線が廃止されましたため、現行の空港整備法の港種区分に照らしまして、一種空港としての位置づけが適切かという疑問があるからだと認識しています。この件は平成14年の航空分科会におきましても同様の議論がなされ、その際にも本府では大阪空港に限らず全国の他空港におきましても、港種区分と空港運用の実態が合致していないケースがあることを指摘させていただきました。

資料を少し見ていただきたいんですけども、後先になりますけれども、大阪府の配付資料の6ページをご覧くださいと思います。

港種区分によりまず一覧表でございます。二種空港にとどまらず三種空港におきましても、国際航空路線を有する空港、これは青字で表示いたしております。その空港でございますが、そうした空港が数多く存在いたします。こうしたことから、大阪空港の空港種別の議論は空港整備法の港種区分そのもののあり方から再検討すべきと主張してきたところでございます。本日はこれにつけ加える形で意見を述べたいと存じます。

それでは、資料の3ページにお戻り願います。

この点に関しまして最初に触れなくてはならないのは、平成2年に締結されました、いわゆる存続協定の存在でございます。大阪空港は空港が設置されて以来、たび重なる空港拡張や航空機のジェット化、大型化によりまして、広範囲にわたって騒音問題を抱えてきました。当時の深刻化する騒音問題をめぐりましては、昭和44年に大阪空港騒音訴訟が提訴されまして、これを機に多く訴訟や調停申請が相次ぎました。調停につきましては軒余曲折の末、空港の存廃は関空開港時まで決定をすることとなり、この調停に基づきまして平成2年に国と調停団、地元関係団体との間で存続協定が締結されました。

時として大阪空港は廃止する予定だったが、地元のわがままで存続を余儀なくされた空港と受けとめられていると聞きます。しかしながら、事実は廃止を求める地元調停団と存

続すべきとする国との対立から始まっております。その後は調停に基づきまして、空港のあり方についての国の調査結果が発表されまして、そこには廃止によりまして大きな社会的影響が生じ、その対応には相当困難な善後策が必要であるという見解が示されておりました。

この調査結果をもちまして地元意見が聴取されまして、最終的に地元への最大限の配慮を約束した上で、国の責任で存続することを内容とするとの存続協定が締結されたものでございます。国と地元の双方の一致のもとで、存続に至ったことをまずご理解いただければと存じます。

この存続協定には、大阪国際空港は国が直轄で管理・運営すると記されていますが、これは同空港を存続させる上で、空港整備法で言う第一種空港として、費用負担も含めまして国が引き続き責任を持つということを約束したものと地元では理解しています。協定締結以降16年、国際線が廃止されましてから12年もの間、一種空港として運用されてきた事実からも、国は存続協定に基づき、費用も含め運営に責任を持つと認識してきたと解するのが普通ではないでしょうか。なぜ今、港種区分だけを取り上げて議論されるのかという素朴な疑問があるのも事実でございます。

大阪空港の空港整備法上の位置づけを検討するに当たりましては、まず、この忘れてはならない歴史的な経過を踏まえていただきまして、尊重していただくことをお願い申し上げます。

次に、大阪空港の機能についての見解を申し上げたいと思います。ご承知のように、大阪湾周辺には、先ほど来の説明にもありましたが、3つの空港、関西3空港と呼ばれていますが、関西空港、大阪空港、神戸空港がございます。3つの空港のすみ分け、機能分担はしばし論議を呼んでいるところでございますが、私どもはこの3つの空港がそれぞれの担うべき役割を果たすことで、中長期的に発展していくことが可能と考えております。国際線が関西空港であることは当然でございますが、国内長距離便や関空の特徴でございます際内乗り継ぎ、国際線と国内線の乗り継ぎ機能を担う国内線は関空を中心に展開されるべきであります。また、大阪空港につきましては、環境と調和した都市型空港として旺盛な国内需要への対応を図るため、発着枠の中距離便への優先配分によって機能分担されているところです。関西空港と大阪空港が相互に連携し、国内線の需要を受けとめていくことに大きな意味があると考えます。

資料の4ページをご覧ください。国のイニシアチブによりまして、長距離便は関空へウエートを移しながら、大阪空港は全国32都市、これは1月ダイヤでございますけれども、にネットワークを有しております。32都市という数が多いか少ないかの議論はあろうかと思いますが、その役割は国内線のハブ空港的なもので、国内の空港移動には欠かすことのできない空港の1つであると考えております。

他の空港と比較いたしますと、就航都市数では新千歳空港が27、那覇空港は32です。新千歳空港の27路線のうち6路線が道内路線、那覇空港の32路線は6路線が県内の離島路線です。道内交通や離島ネットワークの重要性は、便益性と異なる視点で見なければなりませんが、二種空港は地域への便益が相対的に高いものです。国内各都市へスポーク状に路線が広がる大阪空港は便益性という点では我が国全域に受益が及んでおり、他の空港と比べ便益を受ける範囲が大きく異なっております。

また、我が国を代表する観光地である京都、奈良への訪問客の方も多数利用されているという事実もございます。すなわち大阪空港は便益が所在府県に集中するものではなく、まさに全国の需要を支える国内線の基幹空港と言えるのではないのでしょうか。

次に5ページをご覧ください。地元負担がないのは全国で伊丹空港だけ、だから、伊丹空港にも地元負担を発生させるべきとのご意見があると聞いております。しかしながら、羽田空港の地元負担は国際旅客定期便の就航など、再拡張に伴い地元の経済効果が拡大する中で、事業費の一部について無利子融資を行っているものでございます。いわば新たな受益が拡大する中での負担の発生であり、受益と負担の関係で見れば極めてわかりやすい構図であります。

一方、大阪空港の場合、関西3空港の役割分担や環境対策を目的とする就航制限のもとで、地元への経済効果が弱まっております。このような中で、新たな費用負担だけが強いられるのは地元として、また地元自治体としても耐えられるものではございません。この点は委員の先生方にもぜひともご理解いただきたいと存じます。

資料の6ページをお開き願います。港種区分と運用の実態の不整合につきましては冒頭述べさせていただきましたが、空港の収入と負担の関係につきまして少し補足させていただきたいと思っております。例えば一種空港では国が空港使用料全額を収入するかわりに、コストも全額負担することになっています。しかしながら、第二種A空港では地元自治体に費用負担が求められる一方で、着陸料をはじめとする空港収入は国が全額収入する仕組みとなっており、この点で不公平感がぬぐい切れません。

資料の7ページをお開き願います。この二種A空港所在の都道府県に求められる空港基本施設の新設改良工事費の一部費用の負担、例えば滑走路の舗装の打ちかえ費用などの負担ですが、この負担はいわゆる国直轄事業負担金と呼ばれるものです。全国知事会など地方6団体では本来、管理者である国が負担すべきものを、地方自治体に対し個別に財政負担を課せる不合理なものとして廃止を強く求めているものです。折しも地方分権改革推進法が制定されたところであり、来年度から一層の地方分権に向けた議論が深まるものと見込まれます。空港整備法におきます港種区分は国と地方の費用の負担のあり方に直結し、費用負担の議論を抜きにして語ることは難しいことだと認識しています。議論に当たっては、地方分権の方向性を踏まえ、直轄事業負担である二種A空港の地元負担を縮小・廃止するとともに、一般会計からの繰入額の拡大等を講じることにより、空港整備特別会計の充実を図る方向での検討をお願いしたいと存じます。

結びといたしまして、大阪空港はその立地ゆえに環境面でハンディを背負っておりますが、国のさまざまな環境対策の取り組み、地元の理解と協力によって随分と改善してまいりました。今後、環境に配慮した都市型空港として、国内空港における役割を果たすことは可能です。昨今、東京への一極集中により関東圏の中核機能が高まっておりますが、国家の危機管理等のリダンダンシーの観点からも、我が国の第2の都市圏に所在し、国内線の基幹空港としての地位にある大阪空港は国が直轄で管理・運営していただきたいと考えます。

以上でございます。ありがとうございました。

●分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、次に兵庫県さんのほうにお願いいたします。

●兵庫県

兵庫県の副知事の五百蔵でございます。今日は議会が本会議中でございますので、井戸知事が出席できませんので、代わってまいりました。どうぞよろしくお願い申し上げます。こういう意見を申し上げる機会を設けていただきましてありがとうございます。それでは、座って申し上げたいと思います。

大阪府さんの資料の次のページに、1枚もので骨子をつけておりますけれども、兵庫県の思いを述べさせていただきます。

まず最初に、大阪国際空港が果たしてきた役割と機能につきまして、概括的に申し上げたいと思います。

ご案内のとおり、大阪国際空港は昭和14年に大阪第2飛行場として開港し、その後、拡張されまして、昭和35年に国際線の就航が開始されました。昭和39年にはジェット機が就航、昭和45年には大阪万博に合わせ3,000メートルのB滑走路が完成し、大型ジェット機の就航が開始されました。この間、大阪国際空港は羽田空港と並んで、戦後我が国の2大国際空港として国内外の経済発展、文化交流等に大きく貢献してまいったところでございます。特に関空の整備が決まった後もその整備期間中、例えば平成2年の大阪花博でございまして、ジェット機の就航を拡大するなど、国際、国内需要の増大に応えてまいりました。利用者は昭和47年に1,000万人に達し、54年には1,700万人、昭和63年には2,000万人、平成5年には2,400万人、関空開港後の平成7年に一旦1,300万人に減少いたしました。平成16年には1,950万人に増加しました。利用抑制もあり、現在、1,700万人もの旅客を輸送しているところでございます。

一方、大阪国際空港の運用に当たりまして、環境基準を満たしていない中で多額の環境対策費が投入されてまいりました。これはその時点で大阪国際空港を運用し続けるために必要な措置、投資でございまして、これがなければこの国際空港が運用できなかつたと考えておりまして、このことを忘れてはならないと思います。

昭和55年の調停に基づきまして、国は大阪国際空港存廃にかかる調査を行い、その結果、国は大阪国際空港の有効利用を決定され、平成2年に存続協定が結ばれ、国が直轄で管理・運営する空港として明確にされたところでございます。

今や、移転跡地を利用いたしまして、空港周辺大規模緑地の整備ですとか、あるいは大型店舗などの整備も進みまして、環境対策とあわせ地域との共生が図られる拠点空港として整備されつつございます。どうもありがとうございます。内陸空港としての制約はございますが、環境対策が一定の成果を上げていることを踏まえまして、地元住民と空港とが共生できる状況になってきたと認識しているところでございます。大阪国際空港が京阪神都市圏の中心部に位置し、アクセス性にすぐれた利便性の高い空港でございますことから、地元としては空港との共生の中で空港を最大限活用し、空港としての機能を十分に発揮させるとともに、地域の活性化に大きく寄与することを期待しているところでございます。

以下、数点にわたりまして申し上げたいと思います。

1つは大阪国際空港の空港整備法上の位置づけについてでございます。まず、その1といたしまして、存続協定時の理解でございます。平成2年に締結されました存続協定では、運輸大臣が直轄で管理・運営する国内線の基幹空港とするとなっております。大阪国際

空港が羽田空港とともに果たしてきた機能や役割、存続に至った経緯からして、大阪国際空港は費用の負担等を含めて、運輸大臣が管理・運営するという趣旨と理解してまいったところでございます。このような存続協定の趣旨、これまでの経緯に照らし、空港運用をはじめ環境対策の実施、空港の改良にかかる費用負担などにつきまして、今後も国が責任を持って対応すべきであるものと考えているところでございます。

その2といたしまして、大阪国際空港の全国的な機能についてでございます。大阪国際空港は都心からのアクセス性にすぐれまして、現に年間1,700万人もの旅客が利用しております。全国32空港へ羽田空港に次いで多い国内路線を展開し、我が国の骨格となる幹線航空ネットワークを形成しております。これによりまして兵庫県、大阪府のみならず近畿一円の国内航空拠点といたしまして、全国とのネットワークにより旅客と物流に大きな役割を果たしているところで、我が国の発展に大きく寄与しております。このような現状におきましても全国的な機能を持つことから、今後も国が責任を持って対応すべきであると考えております。

その3といたしまして、大阪国際空港の利用実態についてでございます。現在、関西地区の3空港が供用されておりますけれども、関西国際空港は西日本を中心とする国際拠点空港、際内の物流を中心とする関西圏における国内線の基幹空港、大阪国際空港は国内線の基幹空港、神戸空港は神戸市及びその周辺の国内需要に対応する地方空港とされています。しかし、関空の高コスト構造や大阪国際空港の長距離国内線の減便、神戸空港の発着制限等によりまして、3空港の利便性を十分発揮できていない状況にあるのではないのでしょうか。大阪国際空港は環境対策上の要請もございまして便数に制限が加えられ、中でも長距離国内線の運用に制限がございしますが、これまで講じていただきました累次の環境対策の結果、今や環境対策上の必然性は徐々に減ってまいりました。かえって大阪国際空港への配慮よりも他の空港への配慮に重点が置かれまして、利用者利便が損なわれておりました。このような長距離国内線の制限は見直すべきではなかろうかと考えているところでございます。

大阪国際空港の将来的な利活用の方向について申し上げたいと思います。関西2,600万人の将来の航空需要を考えますと、3空港が今のままではその需要にこたえられなくなるのではないのでしょうか。関西には3,000メートル級滑走路が関空2本、大阪国際空港1本の合計3本、2,500メートル級が神戸空港1本、1,800メートル級が大阪国際空港1本、計5本ございます。将来の航空需要を見据えれば、これらの有効活用を図る必要がございます。3空港の運用に当たりまして、利便性にすぐれた大阪国際空港を十分活用し、環境制約の枠の中で長距離国際線、長距離国内線をはじめ、国内線にとらわれない活用を図ることが合理的ではないかと考えます。

将来的な見通しでございますけれども、関西とアジア近隣諸国との交流の進展に伴う航空需要の高まり、そして将来の航空需要により成田、羽田空港の混雑状況に対応するためにも、我が国第2の拠点空港である関空の活用が不可欠であること。これらの点を勘案いたしますと、将来、関空のみでは需要に対応し切れない事態も想定されるところでございます。そういう状況のもとでは、関空の代替空港の機能を有する大阪国際空港の活用が不可欠となります。3空港を一元管理・運営することなどにより、3空港の最適運用を図ることも国民経済上必要であると考えます。

以上のことから、成田空港と羽田空港とで東日本の国際、国内航空需要に対応しているのと同様に、西日本の国際、国内航空需要は関空と大阪国際空港とで賄う位置づけにすることが必要であると考えます。

次に大きな2点目でございます。直轄負担金について申し上げたいと思います。地方分権の観点からも全国知事会等地方6団体では、国家的施策として実施されながら、地方公共団体に財政負担を課する国直轄事業負担金は極めて不合理であるため、これを廃止することと提案しているところでございまして、大阪国際空港について新たに直轄負担金を求めることは地方分権の動きに逆行するものと考えております。また、大阪国際空港の着陸料収入と関連支出を比較いたしますと、これは本県の試算でございますけれども、120億円程度の黒字ではないかと試算しておりまして、大阪国際空港の経緯や利用実態から見て、あえて直轄負担金を負担させる必要はないのではないかと考えているところでございます。

最後に、大阪国際空港の環境対策と経費負担について申し上げさせていただきたいと思っております。大阪国際空港は内陸空港であるという性格上、その環境対策は今後とも必要な範囲で実施する必要がございます。これに要する経費について、ジェット利用者に特別の負担を求める現行の考え方は妥当であると考えているところでございます。さらに、環境対策上追加する必要があるれば、現行の特別着陸料300円に上乗せして、利用者負担をもとめることも検討すべきであると考えているところでございます。

以上、兵庫県の考え方を申し述べさせていただきました。どうぞよろしく願い申し上げます。

●分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、次に11市協の方々、お願いいたします。

●大阪国際空港周辺都市対策協議会

本日はこうして私どもの意見を聞いていただく場を設けていただきまして、まことにありがとうございます。私は大阪国際空港周辺の11市で構成します大阪国際空港周辺都市対策協議会、いわゆる11市協でございますけれども、これの会長を仰せつかっております兵庫県の伊丹市長の藤原と申します。本日は当協議会の役員であります大阪府豊中市の浅利市長、同じく池田市の倉田市長とともにまいっているところでございます。どうぞよろしく願いいたします。

早速でございますけれども、私ども11市協の意見といたしましては、お手元最後の1枚紙ということでお配りしているとおりでございまして、端的に結論を申し上げさせていただければ、大阪府さん、兵庫県さんと同様でございますけれども、「大阪国際空港のみを取り上げて、いわゆる格下げを行うということについては反対である」ということになるわけでございます。まず私ども周辺市としましてより地元に即した立場から、当空港の歴史的経緯を振り返らせていただきたいと思います。

まず、ご存じのとおりかと思っておりますけれども、当空港はそもそも昭和14年に大阪第2飛行場として開港したものでございます。空港ができる前、この地域には集落が立地していたわけでありまして、こうした既存の集落を解散させ、立ち退かせることによって空港が整備されたものでございます。こうした公の場で私事を申し上げて恐縮であり

ますが、実は私の母と亡くなった祖父は当地区の従前居住者であったところでございます、祖父は生前、お国のためだ、協力しろと言われて土地を取り上げられたと、交渉と言えるようなものではなかったということをごぼしていたわけでございます。

その後、昭和39年、戦後になりましてジェット機が就航し、昭和45年には3,000メートルのB滑走路が完成いたしまして、大型ジェット機の就航が本格化したということでございます。このときにおきましても国のほうから、羽田と並んで我が国の国際化、経済発展に不可欠な国際空港だからということで、地元は協力せよと求められたところでございます。

しかし、一方でこれによりまして、私ども地元住民といたしましては、当時の本当に騒音の厳しい大型ジェット機の就航に伴いまして騒音問題に苦しむこととなりました。私自身、当時小学校の生徒だったわけでありましてけれども、授業中に先生の話が全く聞こえないといったようなことを覚えているわけでございます。

その後、今日冒頭にご説明いただきましたような国はじめ関係者の皆様方、時には対峙しながらも真摯な努力を積み重ねていただきまして、環境対策が大きく進展いたしまして、私ども周辺の市民意識も変化が見られるようになってきたところでございます。

こうした中、今からしますと20年ほど前になるわけでありましてけれども、関西国際空港の開港を控えまして、さまざまな検討や議論が行われたところでございます。最終的には何度も触れられますけれども、平成2年に関西国際空港の開港後も大阪国際空港は存続させて、その管理・運営は国が全責任を負うという、これは国方針でございまして、こうした国の方針を地元が受け入れるという形で協定を取り交わし、第一種空港として位置づけられ、今日に至っているところでございます。

こうした事情から、本日の本題でありますところの大阪国際空港の空港整備法上の位置づけをどのように考えるべきかという点について意見を申し上げます、これまでのお話にありました平成14年9月に大阪国際空港のあり方に関しまして、現在の一種の位置づけを変更する時期に来ているのではないかとといったような論点が示されまして、当航空分科会答申におきまして、空港整備法上の見直しについて改めて検討を行う必要があるとされたところでございました。そして、平成16年12月の大阪国際空港の今後のあり方についての最終方針において、空港整備法上の空港種別のあり方の見直しの必要性等の論点を踏まえて検討を行うとされ、本日の議論になっているというふうに承知しているところでございます。

私どもといたしましては、市街地の中に位置する大阪国際空港は先ほども述べましたように、長年にわたります国と地元との歴史的経緯の中で、環境対策、安全対策につきましては、国をはじめ関係者の皆様方の真摯な努力と取り組みがありまして、先ほど申し上げました平成2年の11市協と当時の運輸省と結びました大阪国際空港の存続及び今後の同空港の運用等に関する協定、いわゆる存続協定を締結したところでございます。とりわけ本空港の機能にかかります事項に関しましては、空港整備法上の第一種空港としての位置づけ、あるいは空港の名称、国際便が飛ばないのに国際空港というのかといったような議論も行われたということではありますけれども、最終的には運輸大臣が直轄で管理・運営する空港であることを前提に合意し、協定締結に至ったということを改めて確認をさせていただきたいと思っております。

そして、この協定で言います直轄でという意味でございますけれども、るる申し上げましたこうした議論の経緯から設置、管理、費用の負担等を含めまして、運輸大臣、すなわち国が責任を持つという一種空港であるという趣旨でございます、第二種A空港であっても国が管理・運営するから変わらないといったような議論は当たらないと私どもは理解しているところでございます。

次に、現行空港整備法上の考え方と見直しの必要性について、私どもの考え方を申し上げます。確かに一般空港が全国的にほぼ整備概成する中で、この空港整備法は昭和31年に施行されたわけでありましてけれども、この法律で言われております種別そのものが、全国の空港の現状と乖離があるのではないかと。そして、航空ネットワークを見渡した空港整備法上の空港種別のあり方の見直しをする必要があるのではないかと。つきましては、私どもも一定理解しているところでございます。しかしながら、今回言われておりますような見直しが必要なのは大阪国際空港だけで、他の空港は種別の問題が起きていないとして、この大阪国際空港の一空港の問題に矮小化すべきではないということについては、これまでも機会をとらえて意見として申し上げてきたところでございます。

また、国際線が就航しないという現状をとらえまして、空港整備法が定める空港の種別の定義と法律上疑義があるのではないかと議論もお聞きしているわけでありましてけれども、私どもといたしましては国際航空路線に必要な空港の定義と、定期国際線が就航するのを関西国際空港に限定するという現実の政策議論とは別のことと考えております。現実私どもとしましては、一昨年大阪国際空港にアメリカ大統領の専用機、エアフォースワンが飛来されたということもございまして、こういう観点からいって、国際線としての必要性も認められたのかなというふうにも考えたところでございます。

私どもといたしましては、関西3空港それぞれが関西圏の大きな航空需要に対応するために必要なものでありまして、お互いが連携し、一体として機能の向上を図る必要があるというふうにも考えているわけでございます。したがって、大阪国際空港は引き続き将来にわたって、国が設置、管理・運営に全責任を負う空港として、その機能を果たさなければならないと考えているところでございます。例えて申し上げさせていただきますと、首都圏の成田空港に対応するのが関西国際空港であり、羽田空港に対応するのが伊丹空港ではなかろうかというふうにも考えているところでございます。

こうしたことから、空港整備法上の位置づけとは直接結びつくものではございませんけれども、近年行われました大阪国際空港の運用機能見直しに対しまして、地元では利便性の確保と空港の今後の将来に不安を抱いておりますことを申し添えさせていただきたいと思っております。関西全体の観点から国際的な玄関口として関西国際空港を十分に活用し、そのために必要な支援を行うということは、私どもとしても理解しているところでございますけれども、大阪国際空港をことさら不便にすることは関西全体、さらには我が国全体の活力の低下につながるのではないかと。いうふうにも危惧しているところでございます。

本空港は申し上げるまでもございせんが、京阪神都市圏の中心部に位置しまして、極めて高い利便性を有しております。平成17年には1,895万人という多くの方々にご利用いただいている空港でありますし、先ほど資料で説明がありましたが、羽田に次ぎまして全国32空港を結ぶネットワークを有しているわけでありまして、相手先の空港周辺地

域の活性化にもつながっているところでございます。本空港が我が国有数の基幹空港といたしまして周辺地域との調和と利用者利便の確保を図りつつ、引き続き現在の機能を維持し、その役割を果たさなければならないと考えているところでございます。

なお、伊丹市におきましては、昭和48年当時の騒音問題の中で、大阪国際空港の撤去都市を宣言した歴史もあるわけでございますけれども、近年、市民の空港に対する理解も深まってまいりまして、昨年、市民からの請願を受ける形で大阪国際空港と共生する都市宣言という新たな未来に向けての都市宣言を行うべく、現在開かれております定例伊丹市議会に議案を提案しているような状況でございます。委員各位におかれましては、長い歴史の中で築かれてまいりましたこれまでの国と地域との信頼関係を十分ご高配賜りますようお願い申し上げます。どうぞよろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。

●分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、質疑応答に移らせていただきますが、まず関係自治体の皆様へのご質問、ご意見等をお願いして、その後、関係自治体の皆様のご退席された後に別途フリートークングをお願いしたいと思います。

それでは、最初に関係自治体の皆様へのご質問、ご意見ございましたら、お願いをいたします。

お考えいただく間に私のほうから。大阪府さん、兵庫県さんは関空と神戸空港に地方負担をされているということで、もし大阪国際空港のほうに地方負担が入るとすると、同じ府民の税金から出るということですが、この辺の関係はどういうふうに整理をされておられるのでしょうか。

●大阪府

大阪府でございますけれども、今、分科会長様からのご指摘のように、私ども地元としては関空のほうに、今現時点でうちの負担といたしましては大体2,500億円ぐらいだと思います。大阪府のことを申し上げますと、大体1,300億円ぐらいの地元負担を現実にさせていただいております。しかし、これもいろいろ関空設立への紆余曲折がございますけれども、国あるいは地元、これは経済界も含めてそうですけれども、建設のスキームがありますので、いろんな議論を経ておりますけれども、私どもとして関空への負担は府の政策としてさせていただいております。こうした、相当程度の負担をしているという現状につきましては、12月でいただいた別途の機会がございましたけれども、その場でも私どもの負担の現状点については申し上げたところでございます。

今回、伊丹が仮にこういうことになれば、負担はどうかという質問でございますけれども、我々は負担をさせていただくことを前提といたしておりません。空港整備法というのは空港をつくる際にどういう空港なのかという港種区分をされて、それに従って国と地方の費用負担のあり方が出てくるものだろうと思っています。ですので、私どもは現在の伊丹空港の港種のありようについては、現状のままでいいのではないかという基本的考えを持っており、また、そういった中で基本的に空港をつくるに当たっての議論すべき空港整備法という性格から、途中の段階にこういう形で港種区分の変更、またそのことが結果的に負担に直結するというのであれば、我々としては応ずるのは非常に困難だと申し上げ

ざるを得ないというのを先ほど申し上げたつもりでございます。

●兵庫県

兵庫県でございます。簡潔に申し上げたいと思いますが、関空は関空建設のスキームの中で負担が生じたということで、これは議論の中で国、地方、そして経済界で分担しているということで、分担をしているところでございます。そして、神戸空港はご案内のとおり、神戸市が設置、管理・運営する空港でございまして、これが兵庫県の立場からいたしますと、広く県民にも利便性が生ずるということで、その一部について神戸市に対して支援しているところでございます。

大阪国際空港の件につきましては、今もお話がございましたとおり、国で直轄、管理・運営をしていただきたいと思っているところでございますので、よろしくお願いたします。

●分科会長

そのほか何かご質問、ご意見ございましたら。よろしゅうございますか。

●委員

兵庫県さんに1つ先にご質問したいんですが、ペーパーの大きな2の(3)大阪国際空港の利用実態の2番目に、「3空港一元管理・運営することにより、国民経済上も必要である」と。これは要するに3空港の一元管理・運営が必要であるというふうに書かれていますし、ご説明があったかと思っているんですが、この3空港の一元管理・運営という趣旨は経営を含めて一体的に管理・運営するというご趣旨のご説明でしょうか。その辺ちょっとお願いたします。

●兵庫県

3空港の最適利用を図ることが国民経済上も必要ではないかという観点から、経営も、そして路線の運用も、そして管制もというように考えているところでございます。

●委員

大阪府さんに伺いたいんですけども、伊丹の長距離利用を関空に意図的に移しているわけで、これについて11市協さんと兵庫県さんは反対であるというご意見だったんですが、大阪府さんのご意見はどうなんですか。

●大阪府

先ほど申し上げましたけれども、基本的に関西3空港のあり方につきましては、17年11月に3空港懇談会の中で国土交通省から案を示されて、我々関係団体が議論して、基本的にそれぞれの3空港の役割を再確認したと思っております。その中で伊丹の問題につきましては、国内線の基幹空港でありますし、環境と調和した都市型空港という観点から、現実に平成16年に運用見直しの決定が行われまして、17、18、19年といわゆる長距離便の規制がなされたということでございます。この運用見直しの方針につきましては、地元としてはいろんなご意見もございますけれども、私どもとしては基本的に尊重するという立場と考えております。

●分科会長

よろしゅうございますか。それでは、関係自治体の皆様方との質疑応答はこれまでにさせていただきます。どうも各自治体の皆様、ありがとうございました。

〔大阪府、兵庫県、大阪国際空港周辺都市対策協議会退席〕

それでは、引き続きまして、この問題についての質疑応答、フリートーキングに移らさせていただきますと思います。どなたからでも結構ですので、ご発言をお願いいたします。

●委員

まず、この大阪国際空港は国際線が就航していないので、現在の種別定義に合わないから二種にするべきという言い方については、多少無理があるんじゃないかと感じております。というのは、先ほどの関係自治体のお話にもありましたように、ほかの空港でも国際線をやっているじゃないかということで、この定義というのは実態に即した定義に改めていくべきじゃないかなという感じがいたします。ただ、関係自治体さんがおっしゃるように、だからその言い方はだめなので、一種のまま置いておくべきだということには即つながらないと思います。

したがって、新しい定義に基づいた種別に決めるべきですが、その際に今も議論がございましたように、過去のいきさつ、それから全国的なネットワークを持っている国際線を飛ばしてないにしては非常に珍しい空港の特性というものをよく考えるのと、もう1つは、これは私も地元としての関西の経済界として考えますときに、そもそも関西国際空港で過大な負担を強いられている。その上にさらにこの伊丹が二種になることによって3分の1地元負担というのは、これを合わせますと他の地域には考えられないような非常に大きな負担をトータルとして強いられるという点で、これは直ちに承服しかねるということでございます。

●委員

空港の一種、二種、三種という区分けというか、カテゴリーが時代とちょっとずれているかなという感じがいたします。しかも、その他何種類か分け方がありますよね。これを1回見直して、新たな分類の仕方をしてもいいのではないかと、単に伊丹だけを念頭に一種にするか、二種にするかということではなくて、全体を見直してもいいのかなという気がいたします。

●委員

今、〇〇委員がおっしゃった空港整備法の話ですけれども、先ほどのヒアリングの中でお話ししましたけれども、空港整備法というのは昭和30年代にできた法律で、ご承知のように昭和30年代ってほとんど飛行機が飛んでない時代の法律だったんですね。先ほどの事務局からのご説明で、一種、二種、三種のこういう区分けだという整理はなるほど理にかなっていて、国際と中核的な都市と地方的な需要ということで、それはそれなりに整合的に似たようには見えるんですけども、現在の航空輸送の実態からすると、かなり制度疲労になっているというのは全く間違いないことだと思うんです。それが証拠に、ご承知のように一種空港のうちでも国が設置、管理といいますか、全額負担しないところはたくさんあるわけです。

そういうことを考えると、今まさに〇〇委員がおっしゃったように種別を見直す。種別を見直しというよりも種別の問題というのが一番大きいのは、さっきも出ましたけれども、費用負担の問題だと思うんです。その費用負担をどうするかとか、そういうことを考えていかなければならない時期だというふうに思っています。

もともと空港整備法をつくるのは、整備法というくらいですから、空港をつくるための法律なんです。ところが、先ほどもちょっと議論に出ましたけれども、空港の整備というのはそろそろ概成したんだというのは、大体多くの認識として共有されているということであれば、そういった新しい時代に即した形での法律のあり方とか、あるいは費用負担のあり方、そういったものを模索するといえますか、検討する必要があるというふうに思っています。

●分科会長

そのほか何かございますでしょうか。費用負担のところが一番皆さんご関心かと思いますが、それを考えるともう少し原点に戻った議論が必要なのかなと思います。今、〇〇委員からもございましたように、新しくつくるところについて、特にそんなに需要がないところは、つくるときの建設コストを利用者負担で全部カバーできるかどうかというところがあって、できないものについてもつくったほうがいいというケースが時々あるというか、地方空港についてはそれがかなり多いということです。そのときにそれに応じて負担をだれに求めるかというときに、つくってほしいという地方に一部求めるというかなり合理的で、経済のロジックでもそんなに変な話ではありません。ところが、混雑空港で高い料金をとって、黒字があるところに地方にどうやって追加負担を求めるかという、経済学者としては非常に論理がつけにくいなといった感じがございますので、そういったことも含めて今後の検討課題かなという気は個人的にはいたします。

●委員

関西3空港のあり方ということで、それぞれの需要状況を全部足してみると、神戸空港ができたあとも需要は伸びている、という話ですね。航空会社のヒアリングでも、会社によっては105%位に伸びているところもあったわけで、全体としてはお互いに刺激を合って需要は伸びていく見通しです。そうした中で、伊丹空港の地元としては、空港の種類を変えられると負担が増えるので「反対」だという話ですね。それならば空港整備法を見直すという方法もあるでしょうし、あるいは整備法の見通しがなかなか簡単にできないということであれば、柔軟な対応があってもしかるべきである、と私は考えます。

この3空港のすみわけ機能の分担という時に、それぞれの地元の意見や航空会社の意見などいろいろありますが、一番大事なのは、消費者・・・というか、「乗る人たちの側」からの視点だと思います。

関西空港は国際的な空港であり、将来はそれを発展させてハブ空港にしていくべきだと思いますし、伊丹空港は大阪及び阪神間、という大きな経済圏の人たちのビジネス利用に特化していったらどうか、と思います。神戸空港は、神戸市民あるいはそれより西側に住む人たちがこれを利用する・・・など、それぞれ利用者の考え方に沿うかたちで、機能分担・役割分担がされるべきではないかと思っております。

●分科会長

いろいろ検討課題はございますが。

●委員

さらに申し上げる必要もないかもしれませんが、私も〇〇委員のご意見に大賛成でありまして、空港種別の見直しをする場合、設置管理者と費用負担の問題、そこを一律的に今まで考えてきているのを一度ばらしてみる、すなわち空港種別といっているものが何を意

味しているかについてはかなり検討する必要があるのではと思います。その際に多分、管理の時代に空港の財源を持って手当てすべき対象というのも多様に、変わってきている可能性もあります。あるいは収入と負担という関係でいうと、日本の場合はほかの国とまた違って、地方の空港のほうはなかなか自立できない構造がある中で、逆にある場面ではより多くの手当てをしてあげる必要も出てくるかもしれない。それは種別と、補助対象と、事業対象によっても随分違いがあるんじゃないかと思いますが、そういうことも検討していくことがぜひ必要だと思います。

それから、一方で今日の議論はもう1つ、関空対伊丹のような関係図式もあるので、それは極めて個別的な課題だと思うんです。その中でいろんな事情があったにせよ、一旦廃止等が議論された空港のほうが旅客数が多いという実態は、どうも国民的に私なんかが見ていてもどうも腑に落ちない部分があります。そういうこともあります。先ほどの長距離便を制約する等々やっているのをどこまで、どういうレベルまで目標に置けるのか、あるいは合意していけるのか、ここら辺のところがあるようでないわけです。でも、少なくとも今の現実のこの数年間、伊丹のほうが多いというこの実態自体は、どうも納得がいかないと思っているとつけ足して終わりたいと思います。

●委員

今日来られた方は騒音問題はクリアしたとおっしゃっていますが、伊丹を飛んでみるとあれだけ人家の上を飛んでいく空港って、福岡も若干そういうところがあるかもしれないですけども、日本ではあんまりないわけで、運用は制約的にせざるを得ないと実は思っています。でかい飛行機を飛ばすとそれだけ騒音もします。ですから、何年か前にやったすみ分け、長距離とジェットを使わせないようにしたというのは正解だと思っていて、今日は来なかった騒音被害を受けている方の気持ちもくむと、制約的な運用が伊丹については妥当なんじゃないかなというふうに思います。返す刀で種別までどうするかというのはまだちょっと結論を出すには早過ぎるので、お答えはそれについてはまだ触れないようにいたします。

●分科会長

大分時間が超過しておりますので、次は、関西国際空港の話でありますので、この辺で次のトピックに移らせていただきたいと思います。

関西国際空港のあり方について

●分科会長

では、続きまして、関西国際空港の今後のあり方について事務局よりご説明をお願いいたします。

なお、本日は関西国際空港と中部国際空港の社長さん方にもお越しいただいておりますので、ここで陪席をしていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

事務局より資料2「関西国際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、ただいまのご説明についてご質問、ご意見  
お願いをいたします。

●委員

今、ご説明の中で、収益構造が改善されますと完全に民営化されますというふうなご説明  
があったんですが、私は今もう完全に民営化されていると思っていたんですが、完全に  
とおっしゃった意味は法律上、あるいは制度上、今と何がどう違うということで完全民営  
化というふうにおっしゃったのか、ちょっとご説明をお聞きしたいと思います。

●航空局長

完全民営化というのは100%民営化ということで、国の持株を全部手放して、当然、  
上場が要るわけでありますけれども、JR3社がやったように100%民営化という意味  
でございます。それを成田についてはわりと近い将来、成田会社は完全民営化すること  
になっておりまして、それから関空も将来の完全民営化に向けて経営基盤をちゃんと強化し  
なさいという閣議決定になってございます。中部も今、一部政府の持株がありますが、こ  
れも完全民営化の方向づけがなされておりまして、この3空港とも100%民営化するこ  
とになっているんですが、そのときに何もなしで無防備に民営化してしまっていていかど  
うかというご議論を、今、別途山内委員に座長になっていただいて、国際拠点空港のあり方  
懇談会というのをやっていただいております。そちらのほうで今、鋭意ご議論いただ  
いております。それが3月末にまとまりますので、それがまとまりましたらこの分科会のほ  
うにまたご報告させていただいて、分科会のほうでもご議論いただこうと思っております  
ので、よろしくお聞きしたいと思っております。

●委員

関空については、村山社長を目の前にして言うのも何ですが、経営は本当に最近よくや  
っていて、期間の運用については、要するに単年度ベースではかなり改善されてきてい  
ると思うんですが、根本的にこの過剰債務というか、1兆2,000億円、そういう問  
題はずっとあるわけで、単年度の経営努力で何とかなるというのを越えた金額だというふ  
うに思っています。

それをどうすればいいのかというのは、これはずっとみんな考えていて、結局、なかな  
かいい解決策がないから困っているわけなんでしょうけれども、どう考えても無理なこう  
いうモデルでやっちゃっているわけで、それをどう解決していくのかと。関空さんが希  
望されるように、上下分離で借金を国に移すというのができれば、それはそれでいいん  
でしょうけれども、国も同じようにお金がないわけですから、要望はできるけれども、受け  
る可能性というのは極めて低いわけで、そうなるを受けやすくするため、あるいは現状少  
しでもよくするために、できることを少しずつやっていくしか現実の答えはないような気  
がしています。ですから、例えば連絡橋の道路会社への移管とか、そういった努力を重ね  
ていくと。

それから、国から出ている90億円の利子補給、これは今の金利のベースでいうと大体  
3,000億円分ぐらいの借金を肩がわりする効果があるわけで、空整特会というのはまと  
まった大金を出すのは苦手だけれども、これぐらいのお金を捻出するのはわりと得意な会  
計なので、金利が上がったときはこれに多少色をつけるとかして逃げていってというか、  
こなしていって、債務そのものの圧縮をできる範囲でやっていくというのが一番現実的か

など考えております。

●委員

この資料の統計を一覧して感じたところを申し上げたいんですが、まず1ページに棒グラフがございますが、これを見ると国際線の関空からの乗客数というのは大体1,100万で、たかだか1,200万、大体そんなところかなという感じがするんです。今後、この伸びというのはあまり期待できない。

ところが、国際線の貨物というのはトンで見ると、その下にご覧のとおり、別段、近年はそう増えも減りもしてないわけですが、その次のページの金額で見ますとすごく順調に伸びている。それから、その下の週当たりの便数を見ても貨物のほうの伸びが著しいということで、今後の展望としては関西国際空港の場合、特にアジアへ向けての貨物輸送というのはかなり収益の源泉になるのではないかとというふうに、私は特に間違っていないと思うんですけれども、そういうふうに感じました。

●分科会長

その点はよろしいですか。1つだけ申し上げておきますと、旅客便のベリーで積んでいる貨物というのがかなり多くて、成田はそれが非常に大きいので、結果として競争が激しくて、しばらく前にキヤノンの方が言われていましたけれども、貨物運賃はかなり低くて、トータルの輸送コストを見ると、大分の工場にとっても成田のほうが安いといったことがあるようです。貨物便だけではちょっと無理があるかなという気が私はしました。すみません、余計なことを申して。

●委員

関空にとって最大の問題というのは、やはり巨額の有利子負債ということで、関空会社が言っているように、上下分離というのがベストだと思うんですけれども、〇〇委員がおっしゃるように、それは国も貧乏だから、そう簡単には受けられないだろうということもそのとおりだと思います。現実的に言えば、〇〇委員のおっしゃったようなところも1つ落とすところかなという感じもいたしますが、いずれにいたしましても関空会社は将来的な民営化も見据えてということですので、関空会社の人たちにとってやりがいのある仕組みというところを実現することが最大だと思うんです。今、この仕組みの中ではよく頑張ってもらっているとは思いますが、やれどもやれども借金はなかなか減らないということでは、やりがいという点で非常に大きな問題がある。したがって、どういう形をとるにせよ、このやりがいがある仕組みということの基本を考えるべきじゃないかと思います。

それからもう1つ、関空は複数滑走路で24時間飛べるという非常に大きな特徴があるわけですから、この特徴を最大限に発揮できるように、今、既に1期島の貨物ヤードのところ機能が満杯になってきている。これを2期島へ新たな展開をすることによって、特徴を伸ばさせるという施策が必要じゃないかと思えます。

もう1つは、先ほどの伊丹と神戸との議論でもありましたけれども、伊丹のほう騒音問題ということもあって多少抑制をして、長距離便を関空に移して、関空を同時に助けていくという策が打たれているわけですが、一方において、地方空港としての位置づけの神戸空港が結構長距離路線をやっている。これはちょっとおかしいんじゃないかなと。結局、伊丹でやめたのが関空に行かずに神戸に行っちゃう。これはちょっとまずいんじゃないかなと。この辺は3空港役割分担論からしても、もう少し考えるべきじゃないか

なと思います。

●委員

簡単な注文といいますか、2点ぐらい指摘したいんですが、1点はちょっと厳しい話ですけれども、先ほど損益計算書の概要版がありましたけれども、それで利益が出たということではあるんですけれども、教科書的に言うと、減価償却費がかなり縮まっているので、キャッシュベースで見ると結構きついのかなというふうに思います。おそらく16年度から17年度までで、キャッシュベースで見るとあまり改善がないということも言えるのかなと思いますけれども、それは大した話じゃないと思う。

申し上げたいのは2つ目で、1つは、昔、関西国際空港をつくる時に5923というフレームワークが言われて、23年までに借金を返済するということがあったんですけれども、それを考えると、今、5923ということを使う人はいないんですけれども、そういう考え方がどうだったのかなという思いを持っています。同じようなインフラ系の利用者負担で整備するのに道路というのがあるって、有料道路というのは最初は30年で、だんだん延びて今は45年で、借金を全部返すというスキームだったんです。おそらく5923とあったときに、そういうことがどこか影響しているのかなというふうに思っています。

ただ、関空の場合は最初、株式会社になりましたし、今、平野社長の中部もそうで、株式会社でやっていくときに、1つは、株式会社として完全に借金を返すということは、実はそんなに大きな目標ではないのではないかなと思うんです。長い間、ゴーイングコンサーンでやっていくということに関して言えば、ということだと思うんです。

さらに言うと、これは私の考えですけれども、社会資本の場合にはかなり長期にわたってその施設自体を使い続けるわけですね、資産として。もしもそういうことを考えると、通常の企業の意味決定とは違うところで見なきゃいけないところがあるんだろうなというふうに思っています。

そういう意味では先ほどのバランスシートですね。10ページですけれども、これで関空は大変で、通常の企業感覚で言えばオフバランスといいますか、バランスシートをきれいにしましょうというのが当然出てくる話で、有利子負債をいかに減らすかということなんですけれども、そのときにももちろん有利子負債を減らさなきゃいけないし、そのとおりなんですけれども、社会資本の場合にはずっと長期にわたって負債として持っていて、いいものって言い切れないけれども、それに近いような考え方ってあり得ると思うんです。そういう考え方を入れて、企業会計といいますか、空港の株式会社の会計を少し考える必要があるのかなと思っています。

お聞きになってわかるように、その究極な形というのがおそらく上下分離なんだろうけれども、上下分離ができればそれはいいかもしれないけれども、その方向というのは1つあるかと思いますが、その手前でも何か別のやり方ってあるのかなということも少し考えておく必要があるというふうに思っています。

●委員

今日の関空のお話を聞いていて思ったのですが、国として航空をどうしていくかという中で、成田と関空と中部の話というのがあるんじゃないかなと思うのですが。例えば10年前にこれほど貨物が飛行機で飛ぶ、生鮮食料品まで飛行機で飛ぶようなことをあまり想定

していなかったりとか、飛行機は前はどんどん大きくするというのが主流だったのがどんどん小さくなるとか、新たな需要というのができてきているんじゃないかと思うんです。さらに24時間空港であっても、まだ造成でできた土地も、全部使っていないような状況ですから、いろいろな可能性があるところに、日本全体として世界と結ぶときにどういう絵がかけるかということが、この中にもう少し欲しいと思いました。

今、有利子債務をどうするかとか、それから現状の数を少しずつ増やしましょうというような数字は出ているわけですが、日本全体としてどういう市場を開拓していくかというようなところの非常にいい場所になるというのは実は関空なのではないかと。そういう形で少しこの絵を画くということをやっていないと、アジアの空港との競合に負けてしまったりとか、いろんな課題を日本は持っているわけですから、もう少し前向きな議論がこの中にあるといいのではないかとこのように思いました。

#### ●分科会長

それはアジア・ゲートウェイとの関係で、またいずれそういう話も出てくるかと思えます。乞うご期待で頑張ってくださいと思いますが、そのほか何かございますでしょうか。

#### ●航空局長

いろいろご議論の点、ありがとうございます。先ほど来、まずご議論になっています貨物の件は、私どももこれから非常に航空貨物が伸びるのは重要だと思っております、新年度からは航空物流室という専門の組織もつくって、担当を決めてやろうと思っておりますが、関空については貨物の分野はこれからしっかり取り組んでいかなきゃいかんと思えます。特に2本目の滑走路ができて、24時間フルオープンになるということは、今、メンテナンス工事で週3日3時間ぐらい閉まっているんですが、2本交互にメンテナンスができますので、必ず1本あけられる。そういう意味でフルオープンと言っているんですが、そうすると深夜に貨物便というのは一番入りやすくなりますので、2時から5時ぐらいまで今閉まっているところがいつでもどうぞになれる。ここがものすごく関空の武器になると思えます。

したがって、関空は貨物をしっかりやりたいんですが、先ほど分科会長のお話にありましたように、成田というのは大型機がものすごく飛んでいる、ジャンボとか、777とか飛んでいまして、この大型旅客機というのは貨物室が大きいんです。ジャンボなんかは中型の貨物機ぐらいの貨物室がありまして、旅客のついでにそういう貨物を運べますので、安く運べてしまうというのがあります。

ところが、関空は悲しいかな、そういう大型機はあんまりありませんで、そうすると貨物専用便で頑張らなきゃいかんという部分がありまして、関空に今、貨物専用便がかなり増えてきているという状況があります。ですから、この貨物専用便をものすごく大事にしてこれからやっていかなきゃいけませんし、それに対応した施設整備というのも重要だと思っております。

それは小さいほうの話ではありますが、もっと大きな関空の経営自体をどうするかというところは、この貸借対照表の比較表をご覧くださいますとわかりますように、こんな有利子債務を抱えて、しかも資本金が7,900億円もあるんです。成田は1,000億円、中部800億円なんですけど、これと比較して7,900億円の資本金がある会社がどうやって

完全民営化できるんだろうと。一方で、成田かと中部、成田はすぐできますし、中部もいずれその道に進むかと思いますが、ほかのライバルといいますか、兄弟分の拠点空港は完全民営化して、どんどん効率的にやろうぜというきに、関空だけいつまでも変な形で残っているのかと。

補給金を確かにちょっとずつ増やしてあげれば金利も解消できるかもしれませんが、関空もちゃんと戦える体といいますか、〇〇委員のおっしゃったような経営意欲といいますか、従業員の意欲のわくような会社にするためにはどうしたらいいのかというのものはものすごく我々は今悩んでおまして、多分、この分科会でその方向づけといいますか、その手段まで上下分離がいいのか、ほかの手段があるのかというところまでご議論いただくとまではいかないかもしれませんが、問題意識としてこのままでいいのかというところはぜひともよくお考えいただければと思って、その問題提起をさせていただいたということでございます。

●分科会長

ここで議論して決着がつく問題かどうかというのはありますが、〇〇委員がおっしゃられましたように、経営として儲けても儲けても借金を払うだけというんだと元気が出ないということがございまして、これについてはJRの民営化のときに非常にクリアな制度をつくられたということがその後の、多分、成功だと言っていいと思いますが、1つの原因で、過去の借金はほぼ完璧に切り離して、あと頑張った分は自分たちのものになるという仕組みができたということだと思います。そういったことを原点にお考えいただくのかなという気がいたしました。

●委員

ビジネスとして考えると、小出しにしていっても商圈をつかむのは難しいと思うんです。ですから、ある時期に一気に果敢にすることが大切です。負債の問題もそうですし、施設整備問題もそうです。それからせっかく2本目の滑走路ができたのですから2本の滑走路を最大限活用できるようにするべきです。世界中の航空会社を呼び込めるような魅力的な空港にしないと、成田の滑走路がもうすぐ整備されますとそちらに移ってしまうかもしれません。お金の負債の問題もありますけれども、2本目の滑走路を活用し、積極的に営業することが肝要です。営業が下がったときに会社ってだめになります。コストは確かに問題ですが。

ですから、二期工事終了後には暫定ではなくて、なるべく早く一気に便利にして、一気に商圈をとっていただきたいと思います。というのは、周囲は待ってくれません。発着回数13万回になってからと言いますが、そこまで待つ必要もあるのでしょうか。

●委員

私も関西の空港のいろんな経緯を見ておりましたが、この関西国際空港というのはほんとうに造成から、土地から、海に浮かぶ島ですから、その費用も全部含めてこの会社の負担になっているというのは、ちょっと大きいだろう、足かせになっていると思いますので、どこかの時点で上下分離がいいのか、あるいは債務自体をどう考えるのかというのを、いずれかの時点で思い切ってやらなければいけないのではないかと思います。

それともう1つ、さっき〇〇委員もおっしゃったんですけれども、民間の場合に必ずしもいわゆる借入金の返済というのを、ある程度負担ができるという經常益の中であれば、

別にゼロにしてしまうという発想はないわけです。負担可能なところはずっと残しながら、利息をずっと払っていくという方法もあるわけですので、そういうことも絡ませて必ず、先ほどの道路のように45年償還でゼロにして、あとは無料化するという目的があるわけではありません。民間会社というのは負担可能な利息をずっと払い続けると。しかし、今は政府補給金という形で出ておりますけれども、これはそういうのではなくて、その水準とのバランスのいいところまで一旦切り離すということが必要ではないのだろうかと思えます。

●委員

私は難しい問題というのは百も承知で言っているんですけども、利用をいかに拡大するかということに尽きると思うんです、できることは。したがって、いろんなトライをしておりますけれども、先ほどの話を聞きますと、伊丹も言外には国際線を緊急にやってほしいと言っているわけですね。もしこうなったら、また別の意味で悩みは深刻になっていく。ところが、伊丹の特色は国内におけるハブ機能、これははず抜けてすばらしい。その機能と、それから関西空港のこれからさらに発展するだろう国際路線のつなぎですね。そういった意味でいうと、伊丹と関空の間のアクセスといいますか、成田は例の京成電車が30分ぐらいでつながるといふことだったんだけれども、そういうことも少し改善してみたらどうかと思うんです。

見てみますと、欧米路線はほとんど成田と関空に集中しちゃうと思うんです。そうしますと、全国的な見地から見ると、メイン看板の両空港をいかに利用するかとなると、羽田と伊丹のハブ機能の強いということはいかにつなぐかということに尽きると思うんです。これは聞いてみますと、いろいろ何分なんて書いてありますけれども、ドラスチックな展開ができないかというのが1つです。

もう1つの利用として、航空会社もそうそう簡単に路線を張りたがらないですから、しかし一方では需要を伸ばさなきゃいけないとなると、チャーター問題が出てきます。チャーター利用というのは、これは別途いずれチャーターになるんでしょうけれども、なかなかルールが厳しいんです。もう少し利用しやすいようなルールをつくって、関西空港は十分に、しかも24時間という非常に特典があるわけですから、これをもう少し大胆に利用できないか。ヨーロッパみたいにチャーターで地中海を往復しているような、あんな時代が来ればいいと思うんですけども、そういうのも含めて、一義的には利用促進をみんな考えていくということ而努力すべきだと思いますね。

●委員

巨額の債務というのは確かに非常に大きな問題なので、今も議論がいろいろ出ていたんですけども、これはまだ有利子負債ということで利子が支払われるわけですね。ところが、航空局長さんがおっしゃったように、資本金というのは配当は全然支払われてないわけですよ。私ども関西企業は、出資をして配当金が全然入ってこない、いわゆる純民間企業が塩漬けになった費用を出している。これはぜひ皆さん方にご認識をしておいていただきたいなと思うんです。

●分科会長

どうもありがとうございました。そのほか何かございますでしょうか。

## 中部圏及びその他地域における空港のあり方等について

### ●分科会長

では、大分時間も超過をしておりますので、次のテーマに入らせていただきます。次は中部圏及びその他の地域における空港のあり方ということですが、まず事務局からご説明をお願いいたします。

事務局より資料3「中部圏における空港のあり方について」の説明

事務局より資料4「その他地域における空港のあり方について」の説明

事務局より資料5「(参考) アジア・ゲートウェイ構想について」の説明

### ●分科会長

どうもありがとうございます。それでは、ただいまのご説明についてご質問、ご意見等ございましたらお願いをいたします。大分時間が経過して私も疲れておりますが。

### ●委員

1ページのヒアリングにおける主な要望・指摘とありまして、これは別に指摘を以前しなかったんですが、今後、多分起こることで、機種や何かがどんどん変わる。ビジネスジェットになったり、あるいはコンピューターが乗り込んできたり、そういう飛行機の機種が変わって、空港自体の性質をうんと変えなければいけないというのは常にご注意いただきたいと思います。

### ●委員

中部空港の話が出ておまして、1ページ目のところで一元化の問題等があるということで、従来からご議論されているわけです。一方で、お聞きしている中部の2本目の滑走路は、できても大体现状の計算では1.3倍ぐらいと言われているようです。その程度ではないかと。要するに1.3倍の滑走路容量が必要になる可能性が高いということは、同時に1.3では足りなくなる可能性もかなり高いというふうに見れるのです。そう考えたら、その先、どうするんだということまでを同時に考える必要は十分あるだろうと。

そのときには、多分、今ある県営空港が逆に中部を救ってくれるということもあると思うので、現状ではすみ分けをきっちりしておくのだけれども、長期的には連携しながら中部圏の航空の旺盛な需要をになっていくという考え方をきっちり持つべきではないかと個人的には思うのです。そこら辺を一元化一元化ということで、短期的には多分それをきっちりやっていかないと、今、6路線でしたか、競合路線が増えていくと、中部としては非常に問題だと私は思います。そこはきっちりするとしても、長期的には多分、違う関係図式があるのではないかなと思うのが1点目です。

それから、もう1つの資料4です。2ページ目の1番の議論で、整備はもう概成しているということは間違いのないわけですが、各空港がそれなりに頑張って、創意工夫で新しいアイデア、しかもそれが効果的であればぜひ何らか支援をしてあげられるような仕組みで、しかもそういうものが国民から見てもだれがどうやって決めているか透明性があるような仕組みを、ぜひ地域や空港がつくる計画と一体性を持たせてつくるべきだなというも私は思っています。そういう意味では1番というものは引き続き検討をぜひしていただきたい

テーマだと思えます。

5番目のところで、これは総合的調査ということで、福岡、那覇が進んでいるわけです。この特色というのはまさに先ほどご説明いただいたように、この資料でいうと13ページ目のところにありますように、地域としての合意を図りつつ、あるいは合意をつくることを前提にPIを進めていくところが、従来の空港で、例えば滑走路は必要だと決めたらぼんっとつくってしまうやり方とは全然違って、計画としての進め方自体が極めて違う。そこに特色があると思えます。そういうことが無駄なものをつくると批判されたりしたことに対して、かなり進め方として違っていると思えますので、ぜひそういうことを我々としても理解しなきゃいけないし、その結果として何らかの結論が得られたら、ぜひそれに対して支援できるようなことを考えていかなきゃいけないと思えます。ですから、以前も申し上げたように、総合的調査と言いながら、それは計画づくりということで、実際に進んでいるという理解をすべきだなと思えます。

#### ●委員

その他地域における空港のあり方の1ページの今までの要望・指摘事項ですけれども、この真ん中のところで除雪体制の強化、バードストライクですとか、老朽化への対応ですとか、耐震性の向上ということで、その対応のことが述べられているんですけれども、この空港の整備という中で安全・安心というのは一番大事なところで、耐震性の向上等というふうなことではなくて、あらゆる安全性・安心というものを強固にお願いしたいです。近ごろ大雨も増えておりますし、大風もありますし、そういういろんな自然の風水害、いろんなことが考えられますので、そういったことに十分安全・安心できるような空港整備をしていただきたい。

それから、特に空港内におけるITですね。これはこの範囲の中かどうかわかりませんが、これも日進月歩ですし、またこういったものは外からハッカーとか、いろんなところで侵入されやすい、妨害されやすい要素もありますので、そういったものに対する防御もぜひ安全対策をとっていただきたいと思えます。安全・安心というのをもう少し強く押し出すべきだと思います、ありとあらゆるものを想定しながら。

それから、これは全般的に言えることなんですけれども、この航空行政を考える場合に、将来の需要予測というものの中で需要だとか、あるいは民営化の中で採算ということももちろん大事なんですけれども、もう1つ忘れてはいけない視点としましては、人間が空を飛べるようになっておそらく250年ぐらいだと思いますし、日本に空港ができてからもたかだか50年、60年の中です。それから機械というか、飛行機自体もまた日進月歩の中で、これは我が国においても、人類にとってもまだまだ歴史の新しいことだと思いますので、あんまり近視眼的に考えないで、もちろん採算も大事ですけれども、特に航空行政の場合には安心して乗れる機関であるということと、それから我々の戦後の日本の誇れる社会資本としてつくってきた財産であるという視点もぜひ大事にしていきたい。だからといって無駄なものをつくれと言っているわけじゃありませんけれども、その視点もぜひあわせて考えていくべきだということを申し上げたいと思えます。

#### ●委員

大変大きな課題がいっぱいある中で若干マイナーかもしれませんが、1つだけ申し上げたいと思えます。空港全体について、我が国も空港自体、欧米にも遜色ないくらい

発展してきていると思うんですけれども、その中で大変遅れていると思うのはいわゆるゼネラル・アビエーションですね、小型機、自家用機。これが公共性という観点からそう重要ではないんじゃないかという見方もあろうかと思えますけれども、航空の底辺を発展させるという意味でもしかるべく発展をさせる必要があるんじゃないかなと思います。

そういう中で空港の観点から申し上げますと、羽田とか、成田とか、滑走路処理能力がいっぱいのところは、もちろん非常に限定的にしか使えないというのはよくわかるんですけれども、滑走路処理能力が随分空いているにもかかわらず、実際に行こうと思うとなかなか飛べないというケースをよく聞くことがあるわけです。というのは、小型機のスポットがほとんど用意されてないということで、滑走路は空いていても小型機で行けない状況がある。そういうことは若干エプロンを拡張するとか、そういう設備投資も必要になるかどうかと思えますけれども、そういう観点からの配慮も今後は行っていく必要があるのではないかなというふうに思っておりますので、そういう点での検討もよろしくお願ひしたいと思っております。

#### ●委員

私も福岡にいたことがあるので、よくわかるんですが、こんな便利な空港はないんですね。着いてから家に着くまで30分ぐらいで着いちやう。その全体にわたる教訓は、新しい空港はできたけれども、今までの空港は絶対なくなるということだろうと思うんです。したがって、それはあらゆるところで起きているわけです。

したがって、那覇にしる、福岡にしる、もし新しい空港をつくる場合には今の空港の延長でつくるといいますか、羽田みたいに。これは間違いなく歴史的な教訓だと思うんです。全く別のをつくるのはまずあり得ない。それで、人間は1回便利を覚えたらもう放しませんから、それは紛れもない私たちの歴史的な実証であるし、教訓でありますから、その辺のことも意識しながら、あんまりきれいにすばらしい空港をどこにつくるということは、その後、苦勞するということだろうと思うんです。余計なことを言ってあれですけども、そういう感じがいたします。

#### ●航空局長

今の福岡空港につきましては、新空港という話は前からあるんですが、もう1つ滑走路増設案というのもありまして、あとは北九州とか佐賀も一緒に連携して活用しようというのもあるんですが、それをちゃんと提示をして、地元にご議論いただいて、どれがいいでしょうかねというのを丁寧にやっいていこうということで、さっき〇〇委員からお話がありましたように、まさに計画づくりの一環みたいなことで、地元と十分合意を図りながらやっていきたいなど。そうしないと、国が一方的に決めると今度は逆に騒音問題とか、いろいろマイナス面がありますので、そちらのほうがまた大騒ぎになってくるということで丁寧にやっている。那覇も同じであります。

それから、〇〇委員のほうからお話がありました安全・安心の話とか、耐震とか、老朽化の話は大変大事なテーマでありますので、次回、もう1回よくここは整理して、ご議論していただきたいと思っております。

それから、〇〇委員からありました機種がどういうふうになっているかというのは、これもかなり重要な要素でありまして、我々も今回、需要予測するときに、中型化、小型化の傾向というのはありますので、それは当然入れるわけですが、旅客数と発着回数との関

係を考えるとときに機種予測というのは大変重要であります。ですから、そこはまだなかなか将来を完全に見通せない部分がありますので、弾力的にいろいろ考えていかなきゃいかんという部分はあるかなと思っております。

そんなことで大変難しいテーマで、長時間ありがとうございます。いろいろ我々も悩みながらやっていることだけご理解いただきたいと思っております。

●委員

先ほど〇〇委員がお話ししたことと重なりますが、その他空港の福岡と那覇に関して一言。前回の航空分科会の答申に書かれていましたが、〇〇委員がおっしゃったように、これは計画の一部だということをもう1度確認したいと思っております。ただこの合意形成には時間がかかります。今はまだステップ2ですが、着々と進んでいるようですから。

●航空局長

手間を惜しまずやっていきたいと。

●委員

先ほどのアジア・ゲートウェイ構想の話は今日的緊急課題だと思います。日本の空港全体を考える上で数は十分あるわけで、このアジア・ゲートウェイ構想に述べられたような、日本が今後アジアの中、あるいは世界の中でどうやって空港というものを活用していくかという場合に、世界的に通用するハブ空港を作り上げていくかが決め手になると考えています。

日本の戦略としてハブ空港をどうやって作っていくか、国際な競争力にどうやって勝っていくか、を優先していくべきではないでしょうか。

●委員

地方の空港にとってチャーター便だとか、国際線の定期便というのはすごく元気が出るというか、やる気につながるんじゃないかと思うんですけども、これ全体としては増えていますけれども、減っているところもあって、それぞれの地方の頑張りとか、いろんな関係があると思うんですが、これをもっとどんどん増やすような戦略がきっちり組まれているのか、それとも入国とかいろんな問題があって、多分、国交省だけの問題ではなくて、いろんな絡みがあると思うんですが、その辺をもうちょっと推し進めていって、どうも国内線の飛行機というのは飛ばなくなっている傾向が地方空港であると思うので、それを補う意味でも海外のお客さんをいかにとるかというのが、大きなこれからの地方空港にとっても戦略になってくるのではないかと思いますので、その辺いろんなところと協力していただいて、もっと進めていただければいいなというふうに思います。

●航空局長

地方空港の国際化というのは大変大事なテーマで、まさに〇〇委員がおっしゃるように、今、国内線が大分、ローカルローカルの国内線なんかは特に不採算だということで、大手もなかなか支え切れなくなっているというような状況の中で、地方空港が国際線に活路を見出そうという動きがあります。それで、もともと国際化というのは地方にとって非常にイメージのいい言葉なもので、知事さんや経済界の方々が率先して、中国だ、韓国だと相手空港に向かって路線誘致に走っているという状況があります。我々もその気持ちはよくわかりますし、ハブ空港論というのは一見よさそうに見えるんですが、旅客にとっては直行で行けるんだったら直行のほうがありがたいわけでありまして、乗りかえずに行けると

いうことでどんどん開発していただこうと思っています。

そのためにC I Qというのもネックになっていますので、C I Q官庁にお願いしてどんどん増員とか、体制の強化を図っていただいております。この空港が次に定期便化されますよという情報も与えて、お願いしている状況であります。ですから、アジア・ゲートウェイの中で大都市圏拠点空港に限らず、地方空港も忘れずに我々は頑張っていきたいなど。どこでもゲートウェイでいいんじゃないかなと申し上げたいところでもあります。

●分科会長

そろそろ時間ですが、最後に一言だけ私の個人的な感想ですが、県営空港とか伊丹の話が出てきましたけれども、地元の自治体とか、空港会社の方等のお話は聞いたんですが、もう1つバランスをとるには利用者の視点というのが必要で、利用者にとってどういうふうなバランスがいいのかということも含めて、これから検討する必要があるのかなと思います。〇〇委員がおっしゃられたような話もございますし、海外ですと、そういう古い空港にディスカウントエアラインが入っているとかいうふうなこともあって、そういったことも全体の活性化につながる可能性もありますので、あまり特定の方向性で突っ走るといった方がいいのかどうかというのはあろうかと思えます。

余計なことを申しましたけれども、そのほか何かございますでしょうか。よろしゅうございますか。ちょうどぴったり時間でございますので、今日のご議論はここまでにさせていただきます。

次回の予定についてのご説明をお願いいたします。

●航空企画調査室長

最後に1枚で参考資料、今後のスケジュールというのを配らせていただいております。本日はどうもありがとうございました。次回は3月16日（金曜日）10時から12時で、前回までのご案内では9時半から12時と書いてありましたが、9時半はちょっと早うございますし、9時半から2時間半やるのもちょっと申しわけございませんので、10時からに変更させていただいておりますので、よろしくをお願いいたします。4月以降のスケジュールもあわせて書かせていただいておりますが、あわせてよろしくお願ひしたいと思えます。

●分科会長

それでは、長い間どうもありがとうございました。

閉 会