

日 時：平成19年5月31日（木）
場 所：国土交通省11階特別会議室

交通政策審議会
第9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	1
3. アジア・ゲートウェイ構想について	6
4. 今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について(答申素案) …	9
5. アウトカム指標について	2 3
6. 閉 会	2 4

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。テーブルの上に置いてございますが、一番上に配席図、議事次第、配付資料の一覧、資料1「航空需要予測について」、次が参考資料「需要予測モデルの技術的改善報告」、次が資料2で、「アジア・ゲートウェイ構想（航空関係部分抜粋）」、資料3は答申案の素案です。その次がちょっと分厚いですが、その答申の素案に関する参考資料として置かせていただいております。その分厚いのをめぐっていただくと、資料4で「アウトカム指標について」、最後に1枚物の参考で、スケジュールでございます。

以上、ご案内しました資料で抜けているもの等ございましたら、随時事務局のほうに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ので、カメラ撮りはこれ以降、ご遠慮をお願いします。

それでは分科会長、本日の議事につきまして、よろしく願い申し上げます。

航空需要予測について

●分科会長

本日、長丁場でございますが、よろしく願いいたします。早速でございますが、議事に入らせていただきます。

本日の議題は議事次第にございますが、航空需要予測、アジア・ゲートウェイ構想、答申素案、アウトカム指標の4つになっております。まず需要予測ですけれども、先般2月1日に需要予測について、需要予測モデルと暫定的な需要予測結果について、事務局から時間をとってご説明していただきまして、1時間以上にわたって意見交換をさせていただいておりますので、今回は簡潔に事務局からの説明を15分、その後の質疑応答を20分程度でお願いしたいと思います。それでは、事務局からご説明お願いいたします。

事務局より「航空需要予測について」の説明

●分科会長

どうもありがとうございました。

ただいまのご説明につきまして、何かございますでしょうか。

●航空局長

1点だけ補足をさせていただきます。15ページの需要予測値のところの注の上から2番目のところを見ていただきますと、旅客については空港利用者数、貨物については空

港取扱貨物量を示しておるので、国内は旅客、貨物とも輸送量の2倍の数値、ダブルカウントになっていますと書いてます。実際、国内の航空旅客の2005年度の値を見ていきますと、これは実績で1億8,900万となっております、その次の16ページの、実際の航空旅客数は9,450万でありまして、ちょうど倍違うわけでありまして。

どうしてこういうことになるかという、その次の17ページを見ていただきますと、ブロック別の空港利用者数とか、空港ごとの需要のお話をするとき、それぞれの空港のお客さんで発着回数を予測したり計算したりしますもので、ダブルカウントになってしまうのです。倍の大きさのほうで考えておかないと、うまくいかないということでありまして、これは答申案にも出てくるのですけれども、国内についてはそういう空港利用者数ということをやるとダブルになってしまうというところだけ、ご注意いただきたいと思えます。国際は相手のほうは勘定しませんので、日本側の空港だけですから、同じカウントでございまして。

●分科会長

ということでございます。

それでは質疑応答をお願いしたいのですが、今日も議題がたくさんございますので、簡潔にお願いいたします。どなたからでもよろしゅうございますが、何かございましてでしょうか。

●委員

為替のことはそう簡単ではないのはわかっておりますが、13ページの前提として、1ドル115円、ユーロが147円と。実質的には今もう1ドル120円で、ユーロが160円となっているんだけれども、これは一時的だという見方しかないんでしょうね。難しいことを言うつもりはありませんけれども。

●空港計画企画官

今回は、昨年の秋時点の見通しでいってという設定にさせていただきました。そういう意味では、感度分析のほうでその辺は見ていただいて、もしずっとこの状態が続くのであればということで、例えば2017年時点でこの値だったらというのが、感度分析の結果になるかと思えます。ですから2017年時点で147円が、ここで言う、円高、円安でやっていますから15円安、15円高ということは130円、または100円ということになります。常に連動しておりますので、片方だけではやっていないんです。そうしますと、国際旅客でいいますと79ページの表の中に105.7と書いてあります。これは為替、円高が人口とかGDPは全然変えておりませんで、円高にした場合こうなるということで、我々としてはここまでが精一杯かなと。どういう様態にしても値は出ますが、我々は、なかなかどれが正しいということを判断する立場にございませんで、一応こういう形で示させていただいている状況でございます。

●委員

細かい話で、さっきこれからの機材の予測のモデルを作られたと、非常に意欲的なことをやられて、素晴らしいことだと思っているんですけども、12ページで、現状の成田、関空、短距離・中距離で、右側のこれ。さっきもご説明いただいたんですけども、トレンドとして小さくなっているところがあるにも関わらず、予測値では比較的フラットに出ていると。容量制約をかけるところでぐっと上がるようになっていまして。そういったところ

をもう少し詳しくご説明いただけますか。

●空港計画企画官

中国は、例えば方面別の13方面に分かれております。13方面が参考資料の13ページ、海外方面別に分けておりまして、もちろんこの中には経済成長が非常に高くて需要が高い部分と、そうでない土地が混在しておりますので、それぞれを加重平均するということがございます。

最近の傾向は、61ページ、62ページを見ていただくと、カラフルな図が出てまいります。例えば、東京―上海ですと、2002年から非常に便数が増える。図の見方ですが、平均座席数というのが折れ線グラフです。棒グラフは左側のほうの指標を見てみると、便数です。4便、5便ぐらいから9便に増えていると。便数が増えた内訳で、上から順番に大型から、下はだんだん小型になっていくわけですが、これらを平均すると上の平均座席数になると。ですからこれは便数がどっと増えても座席数があまり変わっていないということで、上海便については比較的同じような分布になっているということです。

それに対して、例えば北京なんかですと、同じ2002年で便数が増えていますが、平均座席数も小さくなっているということで、グラフでもグリーンが多くなっていますが、これは小型便が入っております。

こういったことで、動向を示しているんですが、2004年から2005年にかけて、若干上がっております。多分、この傾向はまだ続いていると思っております、その上のソウル便なんかも上がっていると。あるいは、その下の広州なんかも若干上がっているということで、当然、需要が増えてくると、こういった路線があると。中国で、まだ便数が少ないようなところは、多分、小さいのから入っていくんだろうと。大きいところは、今後、もうこれ以上枠があまり広がらなくなれば、大型化されていくということで、相殺されて、12ページにありますように、トータルで見ると、若干大きくなっていくのではないかというモデルになっております。

専門的になりますけれども、再現性のところも、60ページの図5-5で書いてございますので、こういう形で再現性が確認されているということをご覧いただけるかと思えます。

●委員

おそらく本論と関係ないのですが、次のアジア・ゲートウェイの話に近いのかもしれないんですが、少し思うところがありまして。

今、フィンランドのヘルシンキのことを発着便枠のことで少し調べているんですが、時差の関係で、ヘルシンキというのは欧州よりも時間が進んでいまして、その結果、中継、発着のウインドウが広がっているわけです。早く着いて、次の乗り継ぎ便が適当な時間帯に設定できるということでありまして、日本におきまして、夏時間というのがこういうことにどういう影響を与えるのかということです。日本を中継して次の場所に移動するときに、夏時間がありますと、結果的に早い時間帯に飛ばすことができるわけで、次の目的地に着く余裕が増えてくるということで、旅客にとっては結構広便なフライトの設定ができるのかもしれない。

国内におきまして、結果的に日中の移動時間帯が1時間ぐらい増えるわけで、今以上に地方の日帰り需要というのがきつと増えてくるだろうということで、夏時間と航空需要

というのは、結構絡んでいるのではないか、という気がするわけです。

今後の検討でよろしいんですけども、時間の枠を1時間ほど増やすことによって、どういう効果があるのかということも、今後の検討課題にさせていただければと思います。

●航空局長

今おっしゃった、ヘルシンキというのは、時差のこともさることながら、大気圏コースで北から行きますと一番入口なもので、フライトタイムが3時間ぐらい短いんです。したがって、北欧とかロシアの近所のあたりとかはもちろんです、日本からオフラインになっている、定期便が飛んでいないスペイン、アイルランド、中東とか、いろいろなところに行くのにもすごく便利な空港で、今、どんどんフィンエアーが便を増やしている状況でございます。

今の時差の、サマータイムの関係は、これは確かに航空に与える影響はいろいろおもしろいということがあると思いますが、基本的にはその枠に、全体として、省エネとか余暇の拡大とかいう観点と、一方で、時間が動くことについて国民がどう合意するかという問題で決まっていく話だと思いますので、勉強したいと思いますけれども、我々としても、そういう全体の動きを待ちたいと思っております。

●委員

国際空港貨物量のところで、22ページ、23ページのところと、参考資料の64ページ、65ページのところとの関連性をお聞きしたいのです。64ページのところでは、国際航空貨物需要予測として、基本のパターンと、モデルA、モデルB、モデルC、モデルDと、いろいろな構造変化を想定して、いろいろ変数を変えておられるわけなんです、このパターンのどれを、いわゆる基本形としてとられているのでしょうか。その関連性を教えていただけたらと思います。

●空港計画企画官

64ページから65ページにかけまして、それぞれ1から4という、大きく4つのモデルが作られていて、一言で申し上げますと、一番合うようなモデルを選んでいる、方面別によって、それぞれ輸出入の貨物とかいったものが、日本と役割分担みたいなものが違いますので、貨物全体で見ると、1つの地域とか、そういうところだけでモデルを作ると、どうもなかなかモデルがうまく合わないということで、66ページに表が載っていると思いますが、ここで、それぞれ中国、香港、台湾、韓国とか、それぞれやっております。

これも先ほど申し上げましたけれども、金額もそれぞれ通貨を変えておまして、ASEANですとタイバツで作っております。ここの係数がプラスになったりマイナスになっているんですけども、それぞれこういう形にすると、この重相関係数というところのこれが高くなるような式が求められるということで、これはいろいろなトライ・アンド・エラーをしながら一番いいものを見つけていく。膨大な作業、計算をして、いいものを選んでいくというふうに見ていただけたらと思います。基本と言っていますけれども、これで説明しにくいものは、それを少しマイナーチェンジしながら、こういった一番合う、説明がしやすいモデルを作っているとお考えいただければと存じます。

●委員

いろいろなモデルの中に、小型旅客機とか、またはプライベートジェットとかが日本に入ってきたときのための空港整備とか、または、そういうスケジューリングとかタイムテ

ーブルというものも含めて考えていただけるといいなと思いました。

それは、たまたまこの間、日本に来られているプライベートな会社のオーナーの方が、ちょうど15年ぐらい前に日本に来たときに、自家用機で日本に来たいと言われて、そのとき、来られなかったわけです。それで今、アジアは特に、先ほどの話にもありました、このアジア・ゲートウェイの中で考えなきゃいけないものかもしれないんですけども、中国やシンガポール、特にASEAN諸国の中で、企業が非常に大きく伸びている方がいて、みんな自家用機のプライベートジェットを持っている方のほうが多いわけなんです。

特に、距離からすると、プライベートジェットでアジアを飛び歩いているほうが、大きな飛行機に乗って、ファーストクラスに乗って来るよりは、もう自家用機で行きましょうという方が増えている中で、日本はそういう枠が全くなく、彼らはなぜ日本に来たがらないかということ、日本に来たときに、飛行機がおりたところから、今度は小さな車に乗って、それで、自分たちがこういうバースにつけられないときには、その車に乗って、税関を通りながら入国管理を通らなきゃいけない。ヨーロッパとかアジアの国は、そういう自家用機で来られる方のところに、そういう入国管理の方からパスポートの方まで、皆さんが飛行機に乗り込んできて、飛行機の中で入国してくれたり、カスタムチェックをしてくれて、その飛行機から車に乗って町に入れるという、非常に便利に、中国にしても、ほかのアジアの諸国がしてくれるもので、日本だけはあまりにも厳しくてやってくれない。だから、日本に行くために、ワールドワイドではない、行く価値がないと。なぜかということ、そういう面倒くさいことをしなければいけないんだったら、別に日本に行かなくてもいいよという話になっているらしいんです。

いろいろ話を聞いていると、ああそうかと。じゃあ、私たちがふだん生活している庶民の感覚とは全然違うけれども、日本にそういう方々が来てくれたり、産業の中でも非常に重要な人物でさえも、そういう考え方を持っているならば、日本もあまりにも仲間外れにされるような状況があってはいけないと思うんです。ですので、こういうものの中に、例えばプライベートジェットで来られた方々のために、例えば地方空港に張りついて、要するに、地方空港にはちゃんと入国の方々もいらっしゃったり、税関を通れる方もいるし、そしてなおかつ、夜中も飛ばうと思えば飛べるようなタイムスケジュールを作ることだってできると思うので、そういうものも、こういうものの中にも検討するような余地を持ってないのかしらというふうに思いますので、よろしくをお願いします。

●航空局長

需要予測の問題というよりは、むしろ我が国の受け入れ体制の問題でありまして、確かにプライベートジェットで今、世界中を飛び回られている方はどんどん増えていますし、そういう方だったら、非常に時間価値の高い方で、時間に束縛されたくないという方があります。それに対して、我が国の空港は、特に首都圏の玄関口の成田は、一応受け入れる枠はあるんですが、時間が決まっていまして、何時と何時としかありませんという話になると、それに合わせては来てくれないというのが1つあります。

それから、今おっしゃった受け入れ体制の、着いた後の問題ですが、普通の一般の方々と同じように、CIQの手続をして、列に並んで通らないといけないということになると、絶対そんなことをしてくれないということです。ほんとうは規則、あるいは飛行機の中で、プライベートジェットの中で手続が済んで、もうただちにリムジンに乗って都心に向かう

と。あるいは、もっと急ぐ人はヘリコプターで移動するとか、そういうことが望ましいわけですが、そういう仕組みになっておりません。

ですから、これはこれからいろいろな関係省庁ともよく検討すべき課題だろうと思っております。

アジア・ゲートウェイ構想について

●分科会長

時間も少し超過しているんですが、特にということがなければ、次の議題に入らせていただきたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

では、次に、アジア・ゲートウェイ構想についてのご議論をお願いしたいと思います。これまで分科会でも逐次、状況の報告をいただいて、意見交換をさせていただきましたけれども、先般、戦略会議で最終的な取りまとめが出されましたので、その報告を航空局長からご説明をいただけるそうです。よろしくお願ひします。

航空局長より「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。

ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見ございましたらお願いします。

●委員

実は、素案のところちょっとお聞きしたり、意見を言おうかと思ったのですが、今局長のほうからお話がありましたアジア・ゲートウェイ構想の中で、我々の地方空港、2つを持ち合わせておるわけでありますので、羽田空港の4本目の路滑走路の位置づけは、これは今局長がおっしゃいましたので我々は十分理解できたわけなんですけれども、やっぱり国際と国内という役割分担という議論の積み重ねをしてやってきたという。我々、地方空港側から見ますと、やはり何といたっても羽田と結ぶのが一番航空需要があるわけです。そういう要望は絶えず、利用者のほうから出てくるわけです。我々は航空会社にそういう働きかけをするんですけれども、返ってくる返事は航空需要があるかどうかという判断をする以前の段階。要するに発着枠がいっぱいだからだめという形でいわば門前払いをいつも食らわされていると。たしかに羽田空港は満杯だから何をお願いしてもしょうがないわねと。やっぱり4本目の滑走路で要するに国内線の便数が増える。では、そのときにもう一遍、航空需要をきちっと想定した上でまたお願いしようということをやっていますので、地方と羽田を結ぶ需要はやっぱりものすごくあるんです。それが要するに門前払いという形でみんな抑えられてしまっているという、その状況をきちっとお互い認識しておく必要があるのではないかと思います。もちろん私も羽田空港の国際化に真っ向から反対なんて言うつもりはありませんけれども、基本的に国内の路線をお客様のニーズに答えてやるために4本目の滑走路を作っているんだという、その理解、前提がたがたになってしまうと、これはもうめちゃくちゃな議論になってしまうのではないかと思いますので、そのところは局長がそのお考えをきちっと踏まえてぜひ対応をしていただきたいと思いますというふう

に思います。

それから、僕、何回か前の分科会で航空会社がおられるときに申し上げたんですけども、今、地方対地方の路線がどんどん整理されています。そうすると我々はいずれにしても、羽田空港は地方から地方へ移動するときのいわば結節点、中継点としての役割を果たしてくるんです。私はそんなウエートが大きくなっているのではないかと思います。そのときに直接地方から地方へ行くときと、羽田を経由していくときでは運賃に相当な開きが——石川県の場合でも千歳へ行くのに羽田経由で行く場合と、直接千歳に行く場合ではやっぱり2万円ぐらいの運賃に差があるということです。これはやっぱりローカルツーローカルを整理するということになれば、羽田を経由していく場合の運賃も少し考えていただかないと、今は路線ごとに運賃が決められてしまっています。だから必然的に羽田空港経由で千歳へ行こうとすると2万円も割高な運賃を負担しなければいけないということです。そのことを航空会社に申し上げたら、それは非常に我々もよくわかっているもので、そこは弾力的といいますか、十分検討したいというお話がありましたので、ぜひその辺は国土交通省のほうからも何といいますか、指導という用語がありますが、運賃は何か届出制になっているという話も聞いていますので、そういったニーズに対してどうやって対応していくのか、お客様の利便性ということも含めて、ぜひこれは検討をお願いしたいと思います。やっぱり羽田を経由していくという需要は、これから出てくると思います。

それから地方空港の国際化というのは今、ちょっと情けない話だとおっしゃいましたが、私もほんとうに情けない話だと思います。去年の3月に小松—ソウル便というのがあったんですけども、これは日本航空は20何年ずっと継続してやっておられたのですが、去年の3月に突然これをやめたいというふうにおっしゃるのです。ほんとうにお客様が減っているのかと思ったら、要するに160人ぐらいの機材に置きかえると、搭乗率が70%ぐらいあるんです。これは十分に採算とれるのではないかと申し上げたのですが、たまたま日本航空が飛ばしている飛行機が270人乗りでそれで手換算すると搭乗率が50%ぐらい下がってしまう。だから不採算だと言われるんですけども、160人乗りぐらいの機材を調達しておやりになれば採算はとれるのではないかと、何回も我々は申し上げたんですけども、いやもうここは撤退しますというお話だったので、我々は仕方ないから大韓航空にお願いして、入ってもらいました。要するにそれだけの旅客需要がありますので、日本航空が撤退しっぱなしだと地域のお客様に大変不便をかけることになるのです。だから我々としてもほんとうはJALに飛んで欲しいわけですけども、JALは一方的に撤退すると言われるものですから、大韓航空にお願いして入ってもらったんです。

大韓航空もこんな優良な路線を何でJALさん手放されるんですかというお話も水面下では聞いたことがありますけれども、我々としてはどの航空会社にしろ、お客様のニーズを満たしてくれる航空会社に飛んでもらいたいという思いがやっぱりありましたので、我々も内心少し情けない思いをしましたがけれども、大韓航空は今は肩がわりをさせていただいているところですが、我々としてはそういった上で地方空港の国際化をこれから進めていきたいという思いがありますので、いろいろな議論の中で、地方空港の国際化を進めるという表現をしていただいているということは我々にとっては大変ありがたいことだというふうに思います。

以前に、小松—上海便を定期的に飛ばそうということでチャーター便を飛ばしたことが

あるんです。そのときは限りなく定期便に近い形というのをお示ししないと東方航空に理解していただけないだろうということで水曜、土曜と曜日も決めて、飛ぶ時間も決めて、50便飛ばしたんです。そのときに国交省のほうから最後は多めにしてもらったのですが、そういうやり方は定期便と同じだから、チャーター便は認められないというお話があったんですけども、そういうことはもうなくなるということでいいのでしょうか。

それと、地方空港で一番の問題はC I Qです。特に今、〇〇委員のほうからお話がありました、要するに外国の航空会社はもっと飛ばしたいというのだけれども、今年、能登空港でも70便、台湾から入るのです。本当はもっと飛ばしたいんだけど、入国審査をする要員が配置できないのでだめだという、何か本末転倒みたいな話がどんどん出てくるんです。だからそういうところは、国交省に申し上げてあれなのかもしれないけれども、ここは航空分科会ですからいろいろな問題を全部指摘して、言うことは政府の中できちっとその辺の対応もしてほしいという、思いも込めて、C I Qの、特に入国審査です。これを何か柔軟に対応できるような仕組みを考えないと、地方空港の国際化が絵にかいたもちになりかねないということを我々は大変危惧していますので、関係省庁と協議をされるのでしょけれども、そういうところもぜひ一つ、何か具体的に知恵を出して進めていただけるとありがたいです。

●航空局長

〇〇委員がおっしゃったように、まず羽田は国内基幹空港として私どもは位置づけたいと思っております、その余力があった分を成田のお手伝いをするという考え方でありませぬ。

今は枠が満杯なもので、大変大型機の比率が多うございます。小松便もかなり、777とか、737とか747とか飛んでいると思いますけれども、これが4本目の滑走路ができて枠に余裕ができれば、中型機とか小型機を増やせると思っています。需要予測でも1機当たりの席数を少しダウンサイジングして予測しておりますが、これはそのためでありまして、お客さんにとって見れば、大型機で2時間に1本ずつ飛ばすよりは、中型機、小型機で1時間置きに飛んでもらったほうが便利がいいわけでありまして、そういうのも含めて羽田の活用をしっかりと考えていきたいと思っております。そのときに、今、乗り継ぎの話なんです、我々としてはできれば地方空港同士を結ぶ路線をどんどん増やしたり、維持したりしていきたいのでありますけれども、採算がどうしても合わないという場合にどうしても経由便になってしまうという場合には、割引運賃の設定は今も規制緩和でエアラインの自由でありますけれども、やっぱりその乗り継ぎの工夫というのはどんどんしてもらいたいというのが実感でございます。それから地方空港の国際化については、やはり我々もこれからどんどん積極的に進めようと思っております、今度のアジア・ゲートウェイでもそういうことで書かせていただきましたけれども、どうしてもやっぱり本邦企業はコストが高くてなかなか路線展開できないということになりますと、やっぱり外国企業でもしよがないなと思っております、できれば本邦企業でもう少しローコストキャリアと言いますか、コストの安いのが出てきてやっもらうのが一番いいなと思っております、そういうのも含めて考えたいと思っております。

それからチャーターを今度ルールを変えまして、その定期的なやつをどんどんやる。このアジア・ゲートウェイでも定期便の前段階である国際チャーター便を積極的に促進とい

う趣旨でありまして、定期的なチャーター便でまずやっていただいて定期便に切りかえていただくというのがやりやすいようにしたいと思います。昨日ちょっと、昔作った古い通達で変なことしましたので、昨日僕がサインしましたので、変わるようになっております。

今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について（答申素案）

●分科会長

もう時間でございまして、次の答申の素案にアジア・ゲートウェイ関係のことはたくさんありますので、ご質問、ご議論はその際にまとめてということをお願いできればと思います。次の答申の素案につきまして、事務局からご説明をお願いしたいと思います。

事務局より「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について（答申素案）」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、質疑応答に移らせていただきますが、予定の時間には少し遅れぎみですが、あと45分か50分ぐらい議論をしていただければということでございます。

次回で最終的な取りまとめを行い、答申案を作るということでございます。なるべく時間をとりしたいと思いますので、今日は十分にご審議をお願いしたいと思います。

●委員

今回で、実質的な意見を申し上げる機会は最後と伺っておりますので、これまで私が申し上げたことを、もう一度おさらい的に申し上げさせていただきたいと思います。

関空は本年8月に2本目の滑走路が供用開始されると、我が国の空港では初めての本格的な完全24時間空港ということになるわけですが、これは必ずしも関西だけではなくて、日本中が待ち望んでいたものではないかと思えます。成長を続けるアジアの航空需要を獲得するために我が国の貴重な財産である、この完全24時間空港をフルに活用することは我が国の国益にかなうこと、また国家戦略としても非常に重要なことだと考えております。しかしながら、現状のままでは2本目の滑走路が完成しても十分な活用がなされず宝の持ちぐされになりかねない状況でございます。その課題は3つあります。

第1に、24時間空港の強みが最も発揮できるのは深夜、早朝に飛ぶことができる国際貨物便ですが、その貨物施設の展開がおくれております。この会議で何度も申し上げましたように関空の一期島の貨物施設は既に満杯の状況で、早急に二期島への展開を図らねばなりません。二期島における駐機場整備等の予算措置が本年度は見送りになっております。来年度、また見送られるということにでもなれば、大変ちぐはぐな動きになってしまい、4,000メートル級の滑走路を2本備えた完全24時間空港としての強みが十分に発揮できません。来年度予算では、そういった事態は絶対に避けねばならないということを強く申し上げておきたいと思えます。

第2に、首都圏の旺盛な国際航空需要にこたえるために、羽田、関空、海外の路線拡充を急ぐべきという点でございます。キャパシティがいっぱいで対応できないならば、成田

や羽田の拡充までじっと待つのではなく、2本目の滑走路が完成して、キャパシティに余裕がある関空をフルに活用することが、我が国の国益という点からもプラスだと思います。そのためにも、首都圏の空港と関空のパイプをもっと太いものにして、関空のハブ機能をもっと高めるべきだと思います。

3つ目は、関空の国際線で日本の航空会社の運行便数が減っている問題です。ビジネスクラスの利用が多い成田便のほうが採算がよいものだから、経営の苦しい国内航空会社が成田にシフトしております。この点については、先ほど述べたように、首都圏空港と関空のパイプを太くすれば、いくらかはビジネス利用も増えるでしょうが、基本的には意欲のある外国の航空会社が運行を拡大できるように、オープンスカイ等の外国エアラインの運航について弾力的に認めていくべきだと思います。

また、海外の航空会社にできることが、どうして日本の航空会社にできないのか、この辺の日本の航空会社のコスト構造ももっともって考えていくべきじゃないかと思っています。

以上、申し上げました3つの点、すなわち二期島への貨物施設の展開、羽田、あるいは成田、関空、海外の路線の拡充、オープンスカイの導入が、4,000メートル級の滑走路2本を備えた我が国初の完全24時間空港である関空をフル活用するために必要なことだと思います。

これらのことは、おおむねアジア・ゲートウェイ構想にも、また、本日の航空分科会のとりまとめ案にも盛り込まれております。その点は感謝をいたしますし、評価をしたいと思います。ただ、問題は、報告書にまとめたらそれでおしまいということではなくて、これでやっとスタートラインに立ったということだと思います。一刻も早く、その実現に向けてスピード感を持って取り組むことが大変重要であるということをおし上げておきたいと思っています。

最後にもう1つ、どうしても触れないわけにはいかない大きな中長期的な課題がございます。それは、これまでも何度も議論されてきた関空会社の高コスト構造という問題です。海上空港としての土地造成など、本来、国が行うべき国土の創成を民間会社に担わせているために、BSが大きく膨らみ、1,000億円の売上げの会社が1兆2,000億円もの有利子負債を抱えております。関空会社自身は、必死の経営努力をしているものの、先日発表された決算でも、200億円負債を減らすのが精いっぱいあります。これでは、とても将来の完全民営化、さらには株式上場といった絵を描こうにも描けません。将来の完全民営化をにらみ、市場から評価される会社にするには、早急に関空会社の有利子負債の大幅な削減など、財務構造の抜本的な改善に取り組むべきだと思います。そうすることで着陸料や連絡橋の料金の引き下げができれば、関空のフル活用をさらに促すとともに、企業の国際競争力強化にもつながります。これは関西だけではなくて、日本の企業の国際競争力強化の観点からも、関空の高コスト構造の早期是正が求められていることを申し上げまして、私のコメントを終わらせていただきます。

●航空局長

今、〇〇委員がおっしゃった点、大変大事な点でございまして、先ほどご紹介したように、アジア・ゲートウェイ構想の中でも関空の物流機能の強化でありますとか、羽田、関空、海外への乗り継ぎの改善だとか、そういった面、今の高コスト構造の問題を含めて位置づけをしていただいておりますので、この分科会の答申の中でも、羽田のところ、羽田、

関空、海外への乗り継ぎのお話を書かせていただきますし、関空の中で物流機能とか、今の高コスト構造のお話を書かせていただいております。

特に、今の高コスト構造のところは、答申案の10ページの下から2行目ですが、関空は、その整備に際し多くの有利子資金が充てられたため、毎年多額の利払いが発生していますが、関空の国際競争力を強化し、それだけではなくて、金利動向に左右されない安定的な経営基盤の確立に向けて、財務構造の抜本的改善を検討すべきだと。この意味は、1兆2,000億円も有利子負債がありますので、今、低金利だから助かっているんですが、1%動いたら120億円違うわけです。関空のもうけはすぐに吹っ飛んじゃうという危うい構造にありますので、その面も含めてよく考えていこうと思っています。

ただ、これをどう解決するかというのはなかなか、これからの骨の折れる仕事でありまして、私どもだけではなく、政府全体としてよく検討してやっていきたいと思っております。株式売却収入みたいなものも出てまいります、そういった面にもらみながら、しっかりと検討してまいりたいと思っております。

それから、路線の件であります、参考資料の38ページに、関空のネットワークの現況というのがありまして、これは今年の冬ダイヤの状況で、今年の夏ダイヤはもう少しアジア便が増えて、776便にまで増えて、アジア便をものすごく拡大しております。ただ、いかんせん、ヨーロッパとか北米は四十数便というていたらくでありまして、特に北米は括弧が貨物です、貨物をのけると二十何便しかないんです。これは本邦社も情けないんですが、アメリカの会社もやめちゃっている情けない状況でありまして、実はこのところは、多分、機材が大きいというのが少しありまして、747とか、777しか距離が届かないんですね。ですから、これが787という中型機で足の長いのが入ってまいりまして、これがETOPSといいまして、双発機で洋上を飛んで片肺がとまっても大丈夫だというチェックがあるので、すぐには洋上に投入できないですが、そのチェックが終わりますと飛べるようになります。そうしますと、もう少し可能性が出てくるのかなと思っております。本邦社が情けないということもあるんですが、地元の方々の利用促進といいますが、そちらもですね、アメリカに行くときに成田から行っちゃう人が結構いまして、それが問題のところなんです。ですから、そこをよろしくお願ひしたいと思っております。

●委員

今、お話を聞いていて、何で外国の航空会社が関空に入らないのかよくわからないんですが、小松空港からも成田便が飛んでいるんです。成田に行く外国へ行くのに非常に便利なんですよ。だから、やっぱり関空へは飛ばないですよ。関空はそれだけ全世界のネットワークが構築されていないということがあるでしょうから、どうやればいいのかというのはいろいろなことがあるんでしょうけれども、とにかくアメリカ、ヨーロッパ便がないことには、地方からは行きませんわね。成田のほうが便利がいいですよ。

それで私は、素案の中で、航空保安システムのくだりがありましたけれども、RNAVだとか、横田空域の削減とか、関東空域の再編、要するに、時間距離の短縮を図ろうという考え方なんです、私はこれはぜひ進めていただきたいと思うんです。やっぱり時間距離の短縮効果が出る最高の乗り物は飛行機を飛ばすわけですから、これをどんどん短縮していくことが、お客様の利便性を向上させることにつながると思うんです。我々も、これまではどちらかというと地上の施設を整備することがお客様の利便性の向上

につながるということで、どちらかというと空の上というんですか、雲の上の話というのは我々自治体もほとんど関心がなかったというか、理解するための情報提供が何もなかったということなんです。地上の施設がほとんど終わりましたので、これからはやっぱり空の上のことについても我々に関心を持って、その時間距離の短縮を図ることが、地方空港の利便性の向上にもつながっていくということなので、こういうのは地味な分野かもしれませんが、私はぜひ推進していただきたいと思います。

それから、もう1点、空港の耐震化の話が出ておりましたけれども、今度、能登半島地震がありまして、能登空港も滑走路のひび割れが大分生じて、運航できなくなるんじゃないかと大変心配していたんですが、幸いにして、地震があつて3日目、すぐに全面運航再開しまして、滑走路の補修もしました。そのときに感じたのは、我々は空港の管理をしますけれども、そういう技術的な面になると、どの辺まで補修すれば飛行機が飛べるようになるのか、着陸できるようになるのか、よくわからないところがあるんです。幸い、今回の場合は国土交通省の国土技術政策総合研究所から技術者を派遣していただいて、その方に全部チェックしてもらって、この補修で大丈夫だということで、明るく日頃から飛行機が入ってくるようになりましたので、ハード面の耐震化も非常に大事なことなんです。そういう補修工事をどのレベルまでやれば飛行機が飛べるようになるか、そういう技術的なアドバイスができるような仕組み、システムを作っておいていただいたほうが、実際に地震が発生した後、必ず滑走路のひび割れや何かがかかりますので、そういうのをシステム化しておくとは非常にいいのではないかと。今回、たまたまその方に来ていただいて早目に対応していただいたんですが、そういうソフト面のシステムも大事だと思います。

●航空局長

今のお話も大変重要なところでありまして、まず、時間距離の短縮、これは横田の空域の削減なんかでも、1回頭だと数分短縮みたいな話なんです。ただ、何十万人のお客様が毎日飛んでいるのを積み上げると、短縮効果というのはすごい大きなものがあると思っています。ですから、1分でも、2分でも、短縮できるようなやり方をいろいろ検討してまいりたいと思っています。

それから耐震化のところは、まさに能登半島地震のときに、あれは休みの日だったんですが、我々もすぐ緊急招集でした。テレビを見ていたらすぐ呼び出されて飛んできたんですが、そのときに専門家を送るべきだという話があつて、たまたま国総研の室長が一番のプロで、彼が行ってくれるというので、その日のうちに向かってもらいました。夜っぴて補修作業をやつて、能登空港は翌日から飛ばしました。それで緊急輸送だとか、いろいろ要員の輸送に大変役立ったということで、空港は災害のときにその点だけうまく生きれば活用できますので、大変有効だと思っています。そういう災害が起きたときの早期復旧の体制、ソフト面も含めて、我々もしっかり考えていきたいなと思っています。

●委員

我々、9回にわたって、グローバルな将来の空港を取り巻く大きな問題から、具体的なところも話し合ってきたわけなんですけれども、私はタイトルについて少し意見を申し上げたいと思います。この「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について」というタイトルは、私は何となく小さいというのか、もう少し大きく構えたタイトルのほうがいいのではないかと思います。例えば、「国家戦略としての空港行政のあり方」

であるとか、「今後の世界に向けての航空行政のあり方」とか。

といいますのは、先ほどから出ていますアジア・ゲートウェイやオープンスカイの問題にしても、これはやはり、我が国がこれから外交政策をどういうふうと考えていくかということですし、空港を取り巻く問題の中には、外交政策、産業政策、それから観光政策、文化政策、国民生活、いろいろ取り巻く状況があって、その中で空港行政はこれからどうあるべきかということですずっと話し合いもしてきたと思うんですけども、最後の答申のまとめの段階になって何かちょっとタイトルとしてスケールが小さい印象があります。もちろん、中ではそういったことも全部織りまぜて具体的に入っているんですが、どちらかというところ、航空需要の増大に何とか早く整備が追いつかなきゃという感じが、何となく全体のムードの中にもありまして、もちろん、現実としては需要に対してどう追いつくかというところが緊急な課題だとは思いますが、やはり先ほどから出ています関空の財務構造や高コストの問題も、もっと大きな、日本の国家戦略として空港行政がどうあるべきかという観点から考えて、国際競争力を持つためにも是正すべきだというストーリーに落とし込んでいくべきことでもありますので、ぜひ、このタイトルについては、一考しても良いのではないのでしょうか。私は具体的過ぎると思うのですが、いかがでしょうか。

●航空局長

お役所仕事のことでまことに申しわけないのですが、この審議会のご議論は5年おきに昔からやってきていただいております、昔は空港整備5カ年計画を作る前段階としてご議論いただいて、今は社会資本整備重点計画の中の航空分野のご議論をしていただくということでやっておりまして、実は、前回までは「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策」という「整備」だけだったんです。今回は「運営」というのが加わりまして、少し整備だけじゃなくて、これをどう活用していくかというほうもご議論いただいて、幅広く考えて取りまとめたことということでやっておりまして、そういう意味でちょっと広がっているというのが1点。

それから、残念ながら、諮問、答申というやり方でお役所的にやっておりまして、もともともこういうタイトルでこの分科会にご議論をお願いしております、それに対する答申ということで、とりあえず今回はお願いしたいということです。中身はどんどんご議論いただいて、〇〇委員おっしゃるような元気のいい中身にしていきたいと思っております。

●委員

タイトルはこれぐらいにするとしまして、それでは1ページの「はじめに」というところに、もう少しそういったことも膨らませて書いてはいかかなとご提案したいと思っております。

また、あわせて、先ほど〇〇委員もおっしゃいましたように、こういった施策や関空の諸問題も含めてどういうふうに着実に、それこそスピード感を持って実行していけるのかという道筋についても、もう少し何か具体化していくといいなと思っております。

●分科会長

少しご検討いただいているということですが、この答申の名前も、略称をつけるとか、副題をつけるとか、細工の仕方は少しあるかもしれませんが、ちょっとご検討いただければと思っております。

●委員

株式売却についてなんですけれども、前回もお話しましたけれども、例えば、外国の企業が株式を買われることになって、筆頭株主になった場合、空港というのは国にとってどういう位置づけになるのかも重要だと思うんです。それはなぜかといいますと、アメリカ国民の考え方というのは、有事のときに空港は軍隊が使うものだという認識は、もう歴史の中でみんな思っているわけですから、何の異存もなく、異存のある人もいますが、一つの国家戦略として、とにかく有事の場合は空港は軍が占領するという形になっているわけです。株式になって外資系の企業が買った場合、日本の国の空港に対しての権限がどういふところにあるのかもはっきりさせなければいけないのではないかと思いますので、そういうところの検討もこれから、今、ちょうど防衛省も、これからの日本の防衛問題とか、テロ対策とか、エトセトラを考えているところでの柱もバランスがとれていなければいけないのではないかと思います。

もう1つは、今、空港利用額が非常に高いから、離着陸の料金が非常に高いから、なかなか日本は使われないということで、成田も関空も問題になっていると思うんですが、航空の中には、ある意味ではフリートレードエリアでもあるわけで、税関を通過しない限りは無税ですよ。ですから、今これだけ石油代が高い中で、私も昨日、モンゴルから帰ってきたんですが、今回の旅券の請求書が送られてきたときに、ちゃんとガソリン代幾ら、空港利用代幾らと書いてあるんです。そうしますと、ガソリン代、空港利用税まで書いてあるならば、以前、空港利用税は入り口のところで私たちが買って、私たちが見えるところで払って出ていたところが面倒だから、チケットの中を含めましょうということになって楽になったんですが、それと同じように、また逆戻りしているならば、日本に到着した飛行機が買われたガソリン代は無税にしましょう、そこはフリートレードエリアなわけですから、そこにはまだ日本に入る関税は通っていないはずなんです。何かそういう形で、もうちょっと国際競争力という言葉がこのレポートの中にたくさん出てきているんですけども、国際競争力を得るためのイメージネーションがもうちょっとここに入っていたほうが、国際競争になるのではないかと思います。

あと、2008年の北京オリンピックと国際博覧会がありますよね。日本経由でそういうところへ行かれる方々をねらっているならば、イベントがとても重要なので、それからF1レースも富士スピードウェイで行われるようになるときに、そういう大きなイベントがあったときには地方空港に特別に入れるようにしますとかいうことを、もうちょっと日本政府がうたってくれたほうが、外にある旅行代理店とかそういうところが、こういう大きな世界的イベントで、ワールドカップサッカーとかそういうものを見たいと思う人たちのグループを集めることができれば、成田に着かないにしても、地方空港に乗り入れることができるから、私たちもいろいろとツアーを組んでみましょうという、そういうイメージネーションがわくような戦略をもう少し組み込んでくれれば、この5年の間も、北京オリンピック、または上海の博覧会に対してのプランニングができるような、ちょうどいい時期ですので、そういうことも少し盛り込むことができるなら、それが一つの前例になって、次にどうしていくかという一つのステップになって、それをこうしますとしてしまうと取り返すことはできませんけれども、ちょっと大きなイベントでこういうことも試してみましょう、周辺地域でやるイベントに関連してこういうことでチャーター便も入れられます

よということをお願いいただけると、もう少しみんなが元気になるのではないかなと思います。

●航空局長

まず、株式の件ですが、21ページの国際拠点空港の適正な資本構成の確保に向けてというところでも、外資規制というのが出ておりますが、私どもも成田や関空、中部、かけがえのない拠点空港、我が国の玄関口でありまして、しかも、多分、もうほかにできないんですね。ほかのところに作ろうと思っても、なかなか簡単にできないものでありますので、これを簡単に外資の手にゆだねるわけにはいかないのではないかと。有事の問題もありますけれども、我が国の大事な玄関口としても、それなりの資本構成を考えるべきではないかと思っております。行為規制で十分ではないかというご議論もありますけれども、とても行為規制だけで済むものではないと思っております。

それから、空港施設利用料は、確かに昔、成田だと2,040円、ガッチャンと券売機で買って払っていましたが、今は全部オンチケットで航空券に入っております。ですから、お客様の抵抗感はないんですが、ただ、これもお客さんからいただく大事な収入でありますので、適正なレベルのあり方はよく見ていかなければいけないと思っております。

それから、税金については、航空機燃料税というのがありまして、これは国内線だけで国際線にはかけておりませんので、国際線にはあまり税金はかけないのが通例でございます。

それから、イベントの際の対応であります。これはチャーター便でどんどん入っていただければいいので、F1のときなんか、最寄りの空港にチャーター便でどんどん来ていただくというのが我々の考えで、人間だけではなく、F1の車もチャーター便で来ているんじゃないかと思えます。

●委員

先ほどの国家戦略と関係あるんですが、アジア・ゲートウェイ構想というのが出てきて、ある意味ではこれと平仄が合っているわけですね。そこでちょっと私が寂しいと思うのは、せっかく今やっているビジット・ジャパン・キャンペーン、これは2010年に完結するんですが、完結するはずがないので、ますますこれが増えてきますね。現実、今、いろいろなことをビジット・ジャパンでやっていると、この空港問題、飛行機の問題は大きいんです。したがって、その戦略が突然、消したわけじゃないでしょうけれども、僕はアジア・ゲートウェイ戦略と似ていると、裏表の関係だと思っただけけれども、それが全然入っていないのはちょっと寂しい感じがするんです。その辺は、どこか文章の中に入れていただいて、2010年以降もこれはどんどん増えていく。しかも、この前、国交大臣が観光大臣会議で、日中韓で今の400万人を1,700万人にしようという構想もありまして、具体的にこうしようとしているわけですから、その戦略が全くない。

もう1つ、再三、谷本知事もおっしゃっていますけれども、このビジット・ジャパン・キャンペーンというのは、やはり地域活性化に非常につながってくるわけです。それは深刻なんです、やっぱり人に来てほしいと。チャーター問題とか、CI機問題とか、あちこちから悲鳴が上がっているわけです。そういうものもきちっとこの中で、ある程度、わかった上で書いていただくほうがいいのではないかということをお願いいたします。

●航空局長

アジア・ゲートウェイ全体を我々は担当していませんので、観光のところがどうして取り上げられないのかというのは、お答えする立場にないんです。多分、ビジット・ジャパンについては、政府全体としてどんどん進めている取り組みなもので、アジア・ゲートウェイは全く新しいことを取り上げようという意味でおまとめになったので、その中には入らなかったのかなと思っておりまして、ビジット・ジャパンも大事な取り組みなので、どんどん我々も支援して進めていきたい。

●委員

この計画に入れていただきたいということです。この答申の中に。

●航空局長

答申にビジット・ジャパンの意味合いをですか。わかりました、それはちょっと検討させていただきます。

●委員

先ほど、〇〇委員が言われました航空管制につきまして、一言、賛同の意見を述べたいと思います。

日本の空域を考えてみますと、東は洋上なんです、アンカレッジとか、オークランドとか、そういう空域があって、西のほうはアジアの空域があって、まさしく太平洋とアジアを結ぶハブのところにあるわけです。そこが今回のアジア・ゲートウェイの本当の管制上の意味ではないかと思っています。アジアでも、アメリカでも、あるいは欧州であっても、航空管制というのは新しい世代を迎えようとしています。これは、空港整備というハード的な整備も一つの大事なインフラであることは確かですけれども、もう一つのインフラとしてソフトインフラ、管制システム的なインフラが重視されてきて、新しい世代に向かおうとしている。これは管制官という人の育成も含めて、管制システムの経験を十分に踏まえて、新しい世代に乗り込んでいかなければならないということからすると、一朝一夕ではできない。ですから、5年の計画でもおさまってこないし、おそらく、10年、15年とかかる問題だろうと思われま。ただ、これをやらなければ、世界に遅れてしまうということがありますので、大変重要な将来的なインフラでございますので、ぜひとも今回の答申の中に、もう少し強調を入れていただきたいと思っています。

これは、おそらく24時間化であるとか、関西3空港の広域的な一体管制であるとかいう解決策になってくるはずであって、そのためにも、システム的な整備というのは、将来に向けて大変重要な時期を迎えていると考えています。前々回ですか、管制保安部長からお話ございましたけれども、そういうような意味合いを含めて、増強を図っていただければと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

●航空局長

ありがとうございます。どうしても、空港のほうが目立って派手なもので、そちらのほうに視点が行きがちですが、航空保安施設、管制の問題も、〇〇委員おっしゃるよう到大変重要な問題で、特にアジアとアメリカ、ヨーロッパを結ぶ、ちょうど日本はそのつなぎ目の位置にありますので、国際的な連携も含めて、しっかり進めていかなければいけないと思ひておひます。アジアについては、やはり日本が先進的な立場でありますので、そのリード役も含めて、これからしっかりした役割を果たしていかなければいけないと思ひて

おりまして、この中にもそういう記述を頑張ってかなり入れておるつもりではありますが、不十分な点がありましたらご指摘いただきたいと思います。

●委員

関空の話なんです、10ページが一番下に、局長からご説明いただいて、利払いの件が書いてあって、そのコスト構造に問題があると、まさにそのとおりなんです、実はこれコスト構造だけの話じゃなくて、いわゆるキャッシュフローの話なんです。これ金利がゼロであれば解決するかというと、確かに、損益面では解決するんですが、キャッシュフローの問題、これは無利子のものが2,400億円ありますけれども、これだって返さなきゃいけないわけです。キャッシュフローとして出ていくわけです。このままだと、それこそ60年、70年かけて返さないといけないということで、民間会社としてはあり得ない話なんです。なら、むしろ株式会社をやめて、もう一遍、公団に戻せばいいわけです。そのほうが非常に合理的なわけです。民間会社という以上は、やはりキャッシュフローに注目して経営されないといけない。

そういう意味では、有利子負債だけではなくて、借り入れ全体をどうするかを考えないといけないし、民間会社としての適正な借り入れは幾らなのかという、もちろん、収益を一生懸命頑張っていた上で話なんです、そういうふうに着目しないと、利払いだけに着目すると間違いを起こすのではないかなと私は思います。

これは検討する必要があると書いてあるので、そのとおりだと思うんですが、時期の問題は書かなくていいんですか。これは、そのうち検討するという整理の仕方なのか。なかなか書きづらいというのはあるんでしょうけれども、やはり時期が大事だと思うんです。何事も目標を持ってやらないと、ずるずる先送りして、そのうちに局長もかわってしまうとかもあるので、できれば、今の局長のときにぼんと決めていただければ非常にいいのかなと思っております。

●航空局長

おっしゃることはよくわかります。とにかく、キャッシュフローも含めて、これは抜本的に関空会社の荷を軽くしないと、完全民営化なんかは絶対できない話で、我々も深刻に受けとめているんですが、いかんせん、直ちに我々の自力で右から左に、はい、できますと解決できる問題ではありませんで、これから政府全体で考えていかなければいけない問題であります。

それから、まず、成田、長男坊が、一等先に完全民営化されます。その次が関空という順番になると思うので、そのときに、ちょっと後ろに出ていますが、成田の売却収入みたいなものも出てまいりますので、そういうものにもらみながら、これから考えていかなければいけないということで、あまり時期を明示すると、その辺の話が生々しくなってくるということがありまして、今のところふわっとさせていただいております。

●委員

確かに、お金がなければ解決できない話だというのはよくわかるんですが、当然、成田も5年先、10年先の話じゃなくて、ある程度、ターゲットも決まっているわけですね。そうすると、今のうちに検討しておかないと、秘密でやるのか、表でやるのか、よくわかりませんが、今のうちにかなり詰めておかないといけない部分があるのではないかと。それでないと、売却収入があってから検討していたのでは、そのうちに売却収入なんかはど

こかに召し上げられてしまいますので、その辺はぜひ、できるだけ早目に事前に検討する必要があるのではないかと考えています。

●委員

今の〇〇委員のご意見ともちょっと関係するんですが、さっき局長がおっしゃったように、今回の答申の題に「運営」という言葉が入ったということで、ある意味では画期的なんです。なぜかと言うと、空港政策を支える法律は、空港整備法と、空港整備特別会計法、両方とも整備の話で基本がそこにある。それが、今回、運営ということで、おそらく空港の政策自体が少し次の段階に入るという認識なんだろうと思います。

今まで5カ年計画とか、いろいろ空港のことをやってきて、例えば地方空港の整備が進んだとか、環境問題があったりとか、三大プロジェクトと言われるものを進めてきたし、それから、首都圏の容量拡張というのがあって、推移してくると整備は大体それで進んできて、ほとんど次の大きな目標は達成してきたと思うんです。そうすると、今回の答申というか計画は、おっしゃったように、まさに運営というものを含んだ次のステップに入る大きなエポックになるという感じを持っています。

その面では、随所にこれからのあり方とか、今の関空の話とかが出ているんですが、これから実際に空港の整備、運営をどうするんだというところについては、まだ十分に尽くされていないということだと思います。答申の一番最後の24ページの下ぐらいに書いてあるんですが、さっきの関空、それから伊丹の問題も含めて、これからどうしていくのかは早急に議論する場を持って、まさに、鈴木局長のうちかどうかわかりませんが、ご責任で、やはり方向を示す必要があるのかなと思います。その面では、この辺のところを少し強調していただくとよろしいのかなと考えております。

●航空局長

ありがとうございます。今回はいろいろな角度から議論していただいて、こういう形で、かなり方向づけを鮮明にして取りまとめをいただくということで私も考えておるんですが、〇〇委員おっしゃるように、その先の制度設計というのがまた大事なものだと思っております。空港整備特別会計法につきましては、今度、ほかの道路とか、河川とか、公共事業の特別会計と一緒にあって、特会は統合されることになりました。なくなってしまうわけでありまして。残る空港整備法が、整備のままでもいいのか。これから整備から活用の時代に入っていく中で、そのままの形でいいのかということも含めて、これから十分検討して、具体的な方策を取りまとめていきたいと思っております。今回は、時間の関係で、この方向づけということでご答申いただくことになると思いますが、当然、その先も直ちに次の具体的な検討に入ってまいりたいと思っております。

●委員

よくここまでおまとめいただき、ありがたいと思っております。

2つありますが、1点は、答申ですから、諮問されたことに答えるのですけれども、整備及び運営という表現ですが、この書いてある内容からすると、整備・管理という感じがいたします。例えば、地震対策は管理ではないかと思いますが。しかしここでは、工事が必要な管理は、整備とみなすとする考えですね。私の感じですと、整備して、管理して、運営するというイメージですが。

2つ目は、一章、二章、三章とありますが、ちょっとバランスが悪い気がします。三章

ばかり長く、どこかで切ったほうがいいのではという気もします。なぜこうになってしまうかといいますと、必ず整備・運営、整備・運営と並べているのでこうになってしまうのですが、答申のほとんどが三章という感じなので気になります。その2点です。

●航空局長

この三章が、むしろ本体部分ということで、一章、二章はその背景とか、基本的考え方の整理したので、こんなふうになったんですが、確かに、この節がいっぱいあるのは私どもも気になっていまして、最初10個あったんですが、1個減らして1けたにとどめたんですが、そんな状況でございます。

それから、管理というのは、先ほどから議論が出ていましたが、公物管理みたいなかたい表現なので、運営のほうに広い意味で入るのかなと。確かに整備の延長線でもあるんですが、整備・運営で管理の部分を含めていいかと思っております、先ほど言われましたように、諮問文がこうなっちゃったもので、すみません、答申はこれでとりあえずお願いしたいと思います。

●委員

この分科会の議論をきっちりとおまとめいただきまして、どうもありがとうございました。内容について、私も基本的には大変よくまとめていただいたと思います。その上で、3点だけ細かなことを意見申し上げたいと思います。

1点は、9ページあたりに出てくる、羽田と首都圏が対象になるとありますが、今後の両空港のさらなる容量拡大に向けて、管制面、環境面、施設面等あらゆる角度からという、このあらゆる角度にはすべてが入るわけです。けれども、できたら、機材運用面、エアラインの立場でもあらゆる角度の中で協力していただいて、環境面でもすぐれた機材を運用してもらうこともあるでしょう。さまざまな観点の中には、ぜひ機材運用というものをに入れていただく。多分、将来の機材構成、平均座席数は下がらないとか、あるいは場合によっては若干上がることはあるかもしれませんが、運用の実態は、多分、大型機と小型機が両方運用されるのだと思います。容量拡大に伴って、適材適所、ふさわしい機材が運用されていく姿が望まれますので、そういう点も含めて、エアライン側の協力、努力についても読み取れるような言葉を入れていただけるとありがたいと思います。

それから、もう1点は、13ページですが、ここにはパブリックインボルブメントということで、福岡、那覇で現在行われている取り組みが、上から7行目ぐらいから書かれています。今後、このような取り組みをほかの空港で行う場合、計画を立てるとか、あるいは総合調査を行う場合、ここで行われたようなパブリックインボルブメントを活用することが必要だと思います。そこが書かれることが望ましいと思います。そういう意味で、多分、「この調査は、パブリックインボルブメントの手法を取り入れることにより」と書かれているのを、もう少し下に持って行って、「両空港については、これらの調査結果を踏まえ」というまとめがありますけれども、その下あたりで、なお、両空港については、パブリックインボルブメントを取り入れて積極的に実施されてきたということで、それを今度はほかの空港にも活用できるように仕組みを作っていくことが望ましいとか、必要であるということとまとめていただくと、今後の展開につながっていくと思います。ちょっと細かいですが、ぜひ、この2空港だけで終わることではないというのをはっきりと出していただきたいと思います。

最後に3点目、これも細かいんですが、24ページ、先ほど〇〇委員からお話がありました、極めて重要事項で大変大きなテーマだと思います。これを行っていく一つのねらいは、地域が一体となって競争の時代に創意工夫を發揮できる仕組みを持つという視点だと思います。そこら辺はおおむね書かれているとは思いますが、多少ここに加えてもいいかと思えます。最後の文章は、「空港の適正な運営を確保するための仕組みを検討していく必要がある」だとちょっと弱い感じがしまして、「早急に」とか、「すぐに」とか、あるいは、「その具体的内容を早急に検討する」とか、加えていただくと、もっと迫力が出ると思いますので、その点はぜひご検討いただきたいと思えます。

●航空局長

容量拡大で、当然、機材運用も大事な要素でありまして、特に容量を拡大すると、環境面、騒音が増えるという要素もありますので、そのところを我々も工夫していきたいと思っております。

それから、PIにつきましては、ほんとうに大事な手法だと思っております、福岡も那覇も、やはり時間はかかっているんですけども、こういう形で地元と一緒にプランを作っていくというのが、いろいろな負の側面に対する逆のリアクションを防いでいくための大事な要素だと思っております、そこは福岡、那覇に限らず、ほかの空港でもこの手法はしっかり活用していきたいと思っております。

それから、24ページのところは、これから直ちに取り組もうとは思っているんですけども、多分、法律も含めて非常に難しい制度設計をしていくことになると思っております、そのところ、どのぐらい先生のおっしゃるような要素を出せるかにつきましては、また検討してまいりたいと思っております。

●委員

全体的に、今までの議論を集約していただきまして、基本的には大変よくまとめたいただいていると思えますが、次回が最後であるということですので、若干細かい表現も含めて、3点ほどお話ししたいと思えます。1つは首都圏第3空港の問題、9ページのところで、おおむね10年後には、再度、首都圏の空港容量が限界に達すると。そういう中で、首都圏第3空港について、10ページに書いてありますように、いろいろな課題があつて、現実的には非常に難しい状況なのかもしれませんが、この表現では、10ページの上の方に書いてございますように、「長期的な視野に立って引き続き検討を行うことが望ましい」と、望ましいという表現は、ほかに中部空港でもあつたように思いますが、非常に弱い表現で、あまりやらなくてもいいよというニュアンスがあるような感じがしないでもない。これは前回の答申で同じ表現だったのかどうか、ちょっと私、記憶しておりませんが、少なくとも10年で空港容量がいっぱいになるという状況の中では、もう少し積極的な表現を書くことが、それこそ望ましいと思えます。「引き続き検討を行う必要がある」とか、もうちょっと積極的なトーンで書く必要があるのではないかと思います。

第2点ですが、これは非常に細かい表現の話ですが、全体的にカタカナが非常に多い。これは航空の特殊性でやむを得ないと思うんですが、特に16ページの上から2行目で、「マルチラテレーション技術による地上走行航空機の監視能力の向上」、これはおそらく今までのご説明にあつたのだと思えますけれども、これをそのまま答申に書いても理解できる人もいないかと思えますので、極力、説明を入れるとか、そういう工夫があつたほうが

いいのではないかと思います。

第3点ですが、これは〇〇委員から最初のころにご指摘があった、小型機、あるいは自家用機の利用対策についても、どこか答申の中で、例えば17ページの第六節既存空港の機能向上等のあり方、既存ストックを活用した航空サービスの高度化、ここへ入るのが適当かどうか必ずしも自信はありませんけれども、何らかの形で小型機、あるいは自家用機の利用促進対策というようなものを入れていただいたらよろしいのではないかと思います。

●航空局長

首都圏第3空港につきましては、参考資料の37ページに候補地が出ていまして、その候補地の絞り込みみたいなことは今までの調整でなされております。ご覧いただきますとわかりますように、東京湾に7カ所、九十九里沖に1カ所というような、いずれも海上しかないという結論になっておりますが、この中で、東京湾の手前のほう、湾奥とか、川崎沖とか、木更津沖とか、中ノ瀬とか、こういう手前のほうになりますと、羽田に離着陸する航空機と空域がバッティングしてしまうわけです。多分、相当なお金がかかると思うんですが、巨額の投資をしてそれが生きないのでは意味がないので、それとの関係をどうするか。それから、遠いほうになりますと、九十九里なんかは最たるものですが、今度はアクセスがどうだと、成田より遠いんじゃないかという話がありますので、東京湾の入り口のほうとかになると、アクセスにも相当なお金がかかるというのを考えると、なかなか簡単にはいかない問題でありますので、抑えたトーンになっておりますけれども、望ましいというのが大分弱まり過ぎるということであれば、もう少し。前は「必要がある」と書いておりますので、あまり前回より後退するとまずいかも知れません。そこら辺はちょっと検討させていただきたいと思っております。

それから、マルチラテレーションというのはなかなか難しい言葉で、よくご理解いただけないと思いますが、空港の地上を走行している航空機の、これはどの会社の何便だとか、こういう機材だとかいうのが、ぱっとタワーの画面に表示されるという新技術でありまして、これは大変いいやつなんです、確かに専門用語でおわかりいただけないと思いますので、注記をつけるなり、何か少し考えたいと思っております。

あと、小型機とか自家用機の問題は、これは成田とか羽田の容量が少し増えた段階で、どの程度受け入れられるかというのはなかなか難しい問題でありまして、我々としては、やっぱり大きな定期便をまず優先すべき問題だと思っておりますので、そこはもう少し時間をかけて、この答申で記入するということではなく、そういう容量拡大の時期をにらみながら検討すべき問題かなと思っております。

●分科会長

ちょっと時間が超過しているんですが、こちらのほうを少し優先いたしまして、もう少しご議論いただけますか。

●委員

わりと慎重深いというか、遠慮がちな表現の多い答申になっているように思うんですが、その中で妙に生々しくて具体的なのが8ページの下から7、8行目、「川崎方面等からのアクセスの多様化」という、ここに「川崎」が入っているのが妙に生々しくて、それとバランスをとる意味で、9ページの下の方にある②の「羽田空港については」云々のところですね、「関係自治体や周辺住民の理解を求めつつ」、ここに「川崎市など」とか、あるい

は、「田園調布」とまで書く必要はないですけれども、「東京都大田区」ぐらい入れてもいいのかもしれませんが、具体的に入れたらいかがかなと思います。

●航空局長

8ページの「川崎方面」というのは、例の神奈川口構想というやつがあって、これをどう扱うか、今、いろいろ具体的な検討に入っているんですが、特に多摩川の対岸へ橋かトンネルか知りませんが、道路アクセスをつけて羽田との一体化を図るというやつについて、今、検討しているんですが、それを露骨に書くよりは、アクセスの多様化ということで、道路に限らず、いろいろな鉄道系やバスなどを含めたふわっとした表現で一応書いたということでございます。

逆に、9ページの②のところは、東京、神奈川だけではなくて、今、千葉県が最大の騒音の被害者といえますか、受忍していただいているところでありますので、そちらとの関係も含めまして、社会的なコスト負担のあり方も、千葉県ばかりに押しつけていいのかというのも含めて少しにじませているつもりでありますけれども、ただ、ここはものすごくデリケートな問題なので、むしろ、これから具体的に新しい飛び方とか何かを相当勉強して、それから地元にご相談する話なので、今からあまり宣戦布告してしまうとまずいかなということで、こういう書き方になっております。よろしくご理解のほどお願いします。

●委員

今の書き方の点は、一つ気になるのは、需要があるからどんどん容量を増やしていくという方向なんですけど、やはり安全面から受け入れる容量というのは必ず制約があると思います。今、容量に十分余裕があるから、入りたいというとどんどん受け入れるのかもしれないけれども、すべてが安全面に対して脅威になっています。これだけの狭い空域にこれだけの航空機が殺到してくる。ニューヨークなんかでは、現実には衝突事故も起こっていませんし、管制だけでこれを切り抜けられるようには思えません。だから、やはり安全面から少しちゃんと書いておいてもらわないと、今は需要予測があるから入れるんだ、飛行場は大きくするんだ、そういう話は少し気になります。

●航空局長

おっしゃるように、先ほど申し上げましたように、どうしても空港のほうに目が行きがちで、わかりやすいもので、この空港はまだ余裕があるとか、この空港はいっぱいだとか、そういう話になっちゃうんですが、〇〇委員おっしゃるように、実は空域というもっと大事な問題がありまして、その容量が満杯になっちゃうと危なくて飛ばせない、さばけないことになりますので、例の横田の空域みたいにうまく削減されて、より安全な形になるということに象徴されるように、空域なり飛び方の問題も大変重要な話なので、そのところとのリンクがもう少しわかるような工夫をしてみたいと思います。

●委員

空港整備特別会計のあり方につきましては、まさしくそのとおりなんですけれども、収入と支出を見ますと、どうしても支出が上回っている。利用者の立場でいきますと、先ほどから出ております地方の運賃の問題とといったことを見ても、利用者が払う使用料の問題、また、航空会社が払います着陸料の問題、この辺は運賃に転嫁してくる。そういったことからいきますと、この支出の問題で年間大体5,000億円ぐらいでずっと会計が推移しておりまして、今後、公共工事と一緒に統合されるということなんですけれども、

一方で、こういった9,000億円、また、羽田沖の借入金、これを将来的に返済していく。減らす一方で、地震も含めていろいろな安全投資を行っていく。そういったことで、当初から5,000億円という会計が減らない、逆に利用者の立場から言いますと、そういった支出を減らして、何とか利用者の運賃も減らしていく、こういったことを望むということになりますと、もう少し支出関係で、当然、安全投資は必要なんです、その精査をする必要があるのではないかと考えております。

特に、耐震工事で2,000億円ほどいるということですが、素人から見ますと、マンションの耐震工事ですとか、鉄道の橋げたですとか、どれぐらい費用がいるのかなと何となくわかりますけれども、例えば、滑走路の耐震工事をどういった形ですのか、ちょっとわかりにくいですし、どういった2,000億円の内訳になるのか、その辺はもう少し精査をしていただいて、何とか利用者が利用しやすくなる運賃にするように、支出のほうの精査をもっとやっていただきたいなと思っております。

●航空局長

おっしゃるとおり、利用者負担で空港整備特別会計はでき上がっておりまして、最終的には着陸料なり、航行援助施設利用料が運賃にはね返って利用者にご負担いただいている状況であります。したがって、私どもも投資の重点化は常に考えてきて、今までのところは第一として首都圏拠点空港に重点化を図ってきておりました。ただ、だんだん空港整備が進んできた後、今、課題は何かという、今お話があった耐震の問題とか、セキュリティの問題とか、あるいはサービスの向上の問題が今後も重要だと思っておりますので、当然、コスト削減の努力は十分しながら、必要な分野にはそれなりのお金を振り向けていく形が必要なのだらうと思っております。

●委員

何回も目次のことを言って申しわけないのですが、第三章のタイトルが「運営の具体的方策」と書いてあります。その下の一節、二節は、ずっと「あり方」となっていて、内容的に見ると、具体的というより、検討すべきであるとか、今の段階でははっきりと具体的には言えない表現が多い。ですから「具体的方策」と書いてありながら、その下の記載がずっと「あり方」と書いてあるので、マッチングが悪いような気がします。「具体的」を取って「方策」だけにしたらいかがですか。

●航空企画調査室長

すみません、勉強させていただきます。

アウトカム指標について

●分科会長

そのほかございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、ただいまいただきましたご議論を踏まえて、素案を修正していただいて、次の分科会で修正案をご提示いただくことをお願いしたいと思います。

もう時間もほとんどありませんが、「アウトカム指標について」を簡単に説明いただいて、委員の方々からアイデアとか、コメントを後ほどいただくことにさせていただきますが、お願いします。

事務局より「アウトカム指標について」の説明

●分科会長

もう時間が過ぎましたので、これについてはコメント、アイデア等は事務局のほうにお願いするというので処理させていただきたいと思います。社会資本整備重点計画においては重要な役割を果たすものですので、粗末にするわけではございませんが、時間の関係で、そういう形でよろしく願いいたします。

ということで、今日はこれまでにさせていただきたいと思いますが、事務局から次回の予定についてお願いいたします。

●航空企画調査室長

一番後ろに「参考」という1枚紙がございまして、次回、6月21日木曜日、第10回航空分科会、16時半から17時45分ということで、答申案についてお諮りできればと思っております。場所はここと同じ11階の会議室でございまして、本日いただきましたご意見等を踏まえまして、事務局のほうで個別に調整させていただきまして、次回は答申案という形でご説明させていただき、ご議論いただければと思います。

●金本分科会長

それでは、長時間にわたり大変ありがとうございました。これで閉会させていただきます。

閉 会