

平成14年5月10日
国土交通省7階C，D会議室

交通政策審議会航空分科会
第3回空港整備部会議事録

国土交通省

目 次

1 . 開会	1
2 . 空港整備についてのヒアリング	
(1) 定期航空協会	2
(2) 全日本航空事業連合会	5
(3) 全日本交通運輸産業労働組合協議会	7
3 . 次回の部会内容について	12
4 . 閉会	13

開 会

航空企画調査室長

定刻でございますので、ただいまから第3回交通政策審議会航空分科会空港整備会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

まず、最初にお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。

クリップをはずしていただきますと、1枚目が議事次第でございます。2枚目が配席表で、続いて資料になっておりますが、資料1-1、1-2が定期航空協会の方からのヒアリング資料でございます。

それから、資料2をごらんいただきますと、全日本航空事業連合会中小企業コンピューター会社の代表ということで、オリエンタルエアブリッジ株式会社からのヒアリング資料でございます。

それから、おめくりいただきますと、資料3が、全日本交通運輸産業労働組合協議会（交運労協）からのヒアリング資料でございます。

以上でございますけれども、何か抜けている資料がございましたら、事務局までお申し出いただきたいと存じます。

よろしゅうございますでしょうか。

なお、本日は、総員5名中5名の御出席でございまして、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

それでは、議事に入らせていただきますので、報道関係者の方々のカメラ撮りは、これ以降、御遠慮願います。よろしくお願い申し上げます。

〔カメラ退席〕

航空企画調査室長

それでは、部会長、本日の議事につきまして、よろしくお願い申し上げます。

部会長

本日も、よろしくお願い申し上げます。

空港整備についてのヒアリング

(1) 定期航空協会

部会長

それでは、議事に入らせていただきます。

本日は、「空港整備についてのヒアリング」ということで、定期航空協会、全日本航空事業連合会、全日本交通運輸産業労働組合協議会の方々から、今後の空港整備の基本的な考え方、国際拠点空港の整備、羽田の再拡張を含む国内空港の整備等につきましてお話を伺い、各御説明ごとに質疑応答をさせていただきたいと考えております。

時間の目安といたしましては、1者について20分ほど御説明をいただいて、その後で10分ほど質疑応答という形で進めさせていただければというふうに考えておりますので、よろしく御協力のほどをお願い申し上げます。

それでは、早速ですが、定期航空協会から御説明をちょうだいいたしたいと思います。どうぞ、よろしくお願い申し上げます。

資料1-1、1-2「今後の空港政策の課題について」定期航空協会より説明。

部会長

どうも、大変ありがとうございました。

それでは、質疑に移らせていただきます。ただいまの御説明について、御質問、御意見等、お願いを申し上げます。

いかがでございましょうか。

どうぞ。

委員

滑走路容量が決まっているというのは、そのとおりだと思うんですが、今の方式に加えて、現実にはダイヤが乱れて、ある時間におさまらない。それが、だんだん積み残しという、ちょうど鉄道のプラットフォームみたいな現象が起こるのではないかと思うのですが、そういうことも踏まえて、滑走路容量というのは、どれぐらいまで行けるとエアラインの方はお考えなのかというのが1点でございます。

それから、もう一つは簡単な話で、よく言われるダウンサイジングの問題をどういうふうに考えておけばいいのか、機材ですね。

この2つを教えていただきたいと思います。

部会長

よろしくお願いいたします。

定期航空協会

最初の問題は、さんが、つい最近まで空港におられましたので、できればお答えいただきたいと思うのですが、サイズの問題は、御案内のとおり、今の羽田は1便あたり300席以上の平均値になっているし、一方、欧米の先進空港におきましては、利用者利便の観点から多頻度運航を行っていて100席から150席規模ということでございますので、我々としましては、再拡張実現後は両方を望んでいくといえますか、小型機により極力多頻度運航を行う部分と、それから、現状のように300席以上のサイズで効果的に運航をするところと両方、それもメリハリをつけた運用が必要なんだろうというふうに考えております。

委員

平均、どれぐらいになりますか。

定期航空協会

平均ですか。それは、ちょっとまだ試算をしたことがありませんので……。

今は300席を超えていますので、まずは、平均として200席台ぐらいに持っていくのが当面の目標だろうと思いますし、肝心なのは、数字を下げること自体が目標じゃなくて、

利便性と公共性のキャパシティがうまく融和したポイントをどう探すかということだろうと思っております。

委員

ありがとうございます。

定期航空協会

あと空港容量の関係ですけれども、御質問にうまくお答えできるかわかりませんが、今の制約といいますか、1時間、3時間、あるいは1日等々があって、現実の問題としては、おっしゃられるように押せ押せみたいなどころがあるんですけれども、いわゆる1時間値等々の縛りがなくなれば、やはり、そういった問題も随分解消できるのかなと思いますし、実際の路線を組む我が方から見れば自由に組みやすくなるということでも、そういった状況が忌避できるのかなというふうに思っております。

それは、具体的にどのぐらいの容量までかというのは、なかなか難しいんですけれども、少なくとも、1時間等々の規制を若干なりとも緩和ができるということになれば、相当、容量が上がると思いますし、それによって、現状の不具合というのは解消できるのかなというふうに思っております。

部会長

よろしゅうございますか。

どうぞ、ほかの御質問をお願いいたします。

委員

3番目の空港整備重点化と財源の見直しについてですが、一般財源を投入するためには、事業別・省庁別予算配分を見直してはという意見は私もそのとおりだと思うのですが、この件は、国土交通省だけの範囲ではないと思うのです。一般財源投入をある程度実現化するために、定期航空協会さんだけでなく、経済団体等がこういう声を上げて、3番目の空港整備の重点化と財源の見直しをというような活動をしていらっしゃるのですか。

定期航空協会

恐らく、我々定航協としてもそうでありまして、航空3社個別にも、経済4団体 来月からは3団体なるのかもかもしれませんが 及び関係の地元の経済界、地方自治体と間断なくやっておりますが、さらにそれも強化してまいる予定であります。

部会長

よろしゅうございますか。

ほかに、いかがでございますでしょうか。

お願いします。

委員

2番目の個別の課題について、首都圏における空港容量の早期拡大ということですが、首都圏空港容量の拡大が、非常に喫緊の問題だということ御指摘になっているんですけれども、羽田空港の再拡張の早期実施、もう一つは成田空港の容量の一層の拡大と完全空港化ということ もちろん、どちらも重要だと思っておられるのでしょうかけれども、プライオリティというか、より早急に実現すべきはどちらが重要だと考えておられますでしょうか。

定期航空協会

実は、御案内のとおり、羽田は国内拠点空港としての位置づけでございますし、成田は国際ということでございますので、これはどちらということではなくて、両方、不可分かつトッププライオリティというふうに考えております。

両方とも、国によって決定はしていただいているわけですね。それで羽田の場合は、そういうわけで、いかに早く、安くつくっていただくかという点に尽きるわけでありまして、成田の場合には、ここでうたっておりますように、今の2,180メートルですと、機材の制約、乗り入れ先の制約が非常に大きくなるわけでありまして、もし長い方の、従来のA滑走路で、飛行機がそこに居座るような事態が起こりますと、あっという間に空港閉鎖になるわけですね。2,180メートルだけですと、ジャンボがおりられないとかいろいろな問題があるわけでございますから、まず、完全空港化だけでも喫緊の問題というふうに考えております。

委員

わかりやすい情報公開の推進という意味で、ここに個別空港ごとの企業会計方式に準じた財務諸表の作成・公表が必要ではないかということが5ページに記載されておるのですが、企業会計という意味では、当然、企業が利益を生んでいる。それで、利益を生むための資産、負債等として貸借対照表、損益計算書を作成される、こういうのは当然なんでしょうけれども、公共事業等々である空港の貸借対照表、例えば、これは利益を生まないかもしれない資産等々が載っている、こういうものを公開していった透明性を高めていく、この辺は、実際にどういう形でお考えなのか、ちょっとお聞かせいただければと思います。

定期航空協会

少なくとも、そういう公共性からいって、必ずしも、事業性をどう評価するかというのが主眼ではないのだろうと思うんですね。

むしろ、今の空港整備特別会計の仕組みからいきますと、例えば100億円の支出があったとしても、単年度会計のみでありますから、それが施設の設置管理に使われた100億円か、単年度の人件費で消えた100億円か、全くごちゃ混ぜになっているわけです。ですから、資産計上と費用計上が全然分かれていないということだろうと思うんです。

したがって、我々が数字だけを拝見しても、全くどうなっているのかわからないということでありまして、これを分解することに問題があるとは我々は考えておりませんものから、むしろ公開することによって、いろいろな知恵を出し合った上でベターな案をつくれば良いという意味で、これを、我々としてはお願いをしたいというふうに考えるわけでありまして。

部会長

企業会計方式という面と、それからもう一つ、個別という面がありますが、これは今、情報公開その他でブレイクダウンしていくというのは一般的な世の中の流れですから、そういうものに沿った御要請だと思います。

ここから先は先のことですが、仮に、そういう個別空港の、かつ企業会計方式だとして、そういうものを、その後、どういう視点から現在の空港整備運営の効率化改善というところに、どんな視点から結びつけようとなさっているのか、何か、お考えがあればお聞かせいただければと思います。

定期航空協会

これは、定航協の中で深く議論はしておりませんが、私見として申し上げますと、一つには、やはりこれは全部公表して、確かに、これ以上、冗費もないなということになれば、説明の最後でもお願い致しましたように、一般財源拡大への世間的な理解もより深まることにもなるでしょうし、あと、そういう部分を空港ごとに見直した結果、精査した結果、よりメリハリがつく部分があればつくと、当然、効果も出てくるだろう。

現に、関空等におきましても、今、2期工事に入っているわけでありましてけれども、さらなる建設コストの減の方向に向かっているとも伺っておりますし、やはり個別に見える形の方が緊張感も出るでしょうし、いろいろな意味で、先ほど申し上げた外部からの知恵なりコンサルも機能しやすいということで、害はなくて利があるのではないかというふうに考える次第でございます。

部会長

ありがとうございました。

時間が少し過ぎてしまいましたので、もし特段の御質問、追加の御質問がなければ、これまででさせていただきたいと思えます。

本日は、定期航空協会の皆様方、御多用中のところを本当にありがとうございました。今後に役立たせていただきたいと思います。

〔定期航空協会退室〕

(2) 全日本航空事業連合会

部会長

それでは、続きまして、次に全日本航空事業連合会を代表しまして、オリエンタルエアブリッジ株式会社から御説明をちょうだいすることにしたいと存じます。

どうも、お忙しいところをありがとうございます。それでは、よろしくお願いを申し上げます。

資料2「空港整備部会におけるヒアリング資料」について説明。

部会長

どうも、大変ありがとうございました。

それでは、今の御説明に対しまして、また御質問、御意見等を受けさせていただきたいと思えます。よろしくお願いを申し上げます。

委員

一番最初のテーマの乱気流のことですが、今ある空港を拡張するか何かで地形を変えたときの問題を言っておられるのか、新たにつくったときに現地形と違うということと言っておられるのか、どちらのことなのかということと、具体的には、どこでどういうことが起こったのかということ、ちょっと教えていただけませんか。

全日本航空事業連合会

現実的な問題もちょっとあるんですが、離島空港の場合には平地に限られたところがございますので、長崎の近くにも、ちょっとした山といいますが、突出したところ等々がご

ざいます。現実には、それを整地してもらったものもございしますが、まだ若干残っているようなところもございしますので、そういうものを整地していただければ、さらに就航率が上がる場所もございします。

委員

例えば場所を、差し支えなければ教えていただけますか。

全日本航空事業連合会

長崎の上五島空港というのが 800 メートルございしますが、そこを 1 カ所ほど整地してもらいましたら就航率が上がったという事例がございします。まだ、少し残っているところはあるようございしますが。

委員

どうもありがとうございました。

委員

私、コムーターのことは詳しくないんですが、10 年ほど前に、非常にコムーターが語られた時期がございしたね。ちょうどリゾートがはやっていたころですが、当時はかなりいろいろマスコミにコムーターの話が出ていたのですが、これがだんだん聞こえなくなってしまったのは、どういう事情によるんでしょうか。

要するに、今、お挙げになったような事情が解決されなかったから伸びなかったのか、あるいはディスティネーション需要がなかったのかということですけども。

全日本航空事業連合会

これは個人的な意見になってしまうのかもわかりませんが、800 メートル以下の滑走路を使うところで、機材も小型化せざるを得ないという状況もございしますので、やはり一番は需要の問題だろうと見ております。

実は私ども、今申し上げました上五島空港と、すぐ近くに小値賀空港、五島列島の上の方になりますが、この 2 空港で、長崎と福岡から 8 人乗りの機材で運航しておりますけれども、問題は 2 点ございします。

1 点は需要といいますが、やはり利用客が少ないということと、機材もそうだし、地上設備もあるんでしょうけれども、就航率が非常に悪い。この 2 空港の就航率が 80% 台の就航率でしかないということがございしますので、なかなか定期便としてお客様に提供するのが難しい状態がございします。

そのほかにもあるかもわかりませんが。

部会長

ほかに、いかがでございましょうか。

今、いろいろお挙げくださった問題点、一つ一つ、なるほどそのとおりだなというふうに思うんですけども、なかなか、一つ一つ、空港整備ということとの関連で、単純そう難しいですね。

ほかに、よろしゅうございしますか。

特にございませぬようですので、それでは、今日いただきました御説明、また私どもでいろいろ考えさせていただきたいと思ひます。

大変、お忙しいところをありがとうございました。御礼を申し上げます。

〔全日本航空事業連合会退室〕

(3) 全日本交通運輸産業労働組合協議会

部会長

それでは、最後になりますが、全日本交通運輸産業労働組合協議会から御説明をちょうだいしたいと存じます。

きょうは、お忙しいところを大変ありがとうございます。よろしく願いを申し上げます。

資料3「交運労協の空港整備に対する考え方について」について 全日本交通運輸産業労働組合協議会より説明。

部会長

どうも、大変ありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明に対しての質疑に移らせていただきます。

また、どうぞ御自由に、どこからでも提供していただければと思いますので、よろしく願いいたします。

委員

1ページ目の2の(3)のところで、透明性と効率性を高めるべきだと。それで民営化をすべきだという話。

それで、その次に上下分離方式。これについては、3つの点から反対であると述べられております。それは、空港整備財源の問題解決とならないという点、それから、空港ごとの採算性、責任所在があいまいである、あるいは内部補助の仕組みを残す、この辺を具体的に御説明していただけるとありがたいのですが。

それから、もし上下分離方式に反対ということであれば、具体的にはどういう方式が一番よろしいとお考えになっておられるのか、ちょっと教えていただけますでしょうか。

全日本交通運輸産業労働組合協議会

部会長、きょうは2人連れてきているのですが、そちらの方からお答えするというのもよろしいですか。

部会長

どうぞ、結構です。

全日本交通運輸産業労働組合協議会

今の先生の御質問ですけれども、まず最初の点で、我々として上下分離方式に反対している理由ということで御質問がございましたが、一つは、前段に書いてございますように、空港は、やはり経営するという視点がどうしても必要なんじゃないかと考えております。したがって、空港経営ということになりますと、それぞれの空港でどういう収入を上げて、どういう費用がかかってということになってきますけれども、それに対して、これまで空港というのは、個別の採算というのは全然開示されたことはございませんし、関空と成田の場合は、それぞれ独立していますから、ある程度出てきておりますが、ほかのところは、特に個別に出てきておりません。

要は、それぞれの空港の必要性、あるいは仮に赤字が出た場合には、結局、地方の空港であれば、その住民が税金という形で赤字を負担するわけですから、その住民に対する説明責任というものを含めまして、やはり開示していく必要があるという考えに立っております。

そういうふうになってきますと、今回、3つの空港の地面の部分ですね。下の部分をまとめてしまうということになりますと、成田、関空、中部、それぞれの空港がどれだけの採算性なのかということが埋没してしまうということで、非常に採算性という意味では、今よりもさらに不明確になってしまいますという問題を指摘させていただいております。

それから、責任所在というのは、当然、採算ということになりますと、そこで、そのプロジェクトを進めてきた責任というのが問われるわけですが、これも、やはり採算性がベースになっていないと、その結果責任をどう評価するかというときに、これも難しくなってくるということでございます。

それから、内部補助と申しておりますのは、その3つの空港 独立勘定という形で、今、提示がされていますが、ただ、その3つの空港を調整する部分というものも残されているというスキームだと聞いております。したがって、端的に言ってしまうと、成田で上がった着陸料の収入が関空の土地代になっていくというような可能性もあるわけですから、これもあいまいにする一つの理由である。要は、やはり空港経営というものは透明にして、利用者にも、国民にもわかりやすくするという意味からいうと、今、国土交通省のおっしゃっている方式ではだめなんじゃないかと考えております。

2点目の御質問の私どもの考え方というのは、私どもも、基本的には上下分離はすべきだと、むしろ思っているんですが、ただ、それは国土交通省のおっしゃっているものとは違うと思います。

一つは、下については、先ほど の方から御説明したように、空港の用地に関しては国有化すべきである、国有地にすべきである。それは、繰り返しになりますが、特に海上埋め立ては莫大な費用がかかります。関空の場合ですと、1兆5,000億のうち1兆1,000億円は土地代ですから、そういう部分については、国土の拡張ということで、国で国有地としてつくっていただく。そこから、各空港の運営会社が適切な賃料を払って、それで運営していく。土地は一回つくれば、恐らく、未来永劫とは言いませんが、相当長い期間、数十年ないし百年以上は使えるものですから、ちゃんと規定の基準でもって賃料を出していただいて、それを適切に利用した事業者が負担していくという仕組みが必要であるということで、土地の部分については国有化をお願いしたい。

あと、上物につきましては、それぞれ民営化すべきだということについては国土交通省の考え方と一緒になんですが、ただ、その範囲を空港だけに限定するのではなくて、ビル、駐車場、あるいはその他の附帯施設といった、より広い範囲での民営化をすることによって、例えば、空港の本体は赤字でもビルがもうかっている、駐車場がもうかっているというところはあるやに聞いていますから、トータルで見て、民間が、よりそこにお金を投じやすいような形のスキームを上物をつくっていく必要があると考えております。

部会長

よろしゅうございますか。

いかがでしょうか。

どうぞ。

委員

2番目の国際拠点空港の整備についての(2)ですけれども、「また関空の需要動向を踏まえ、埋め立て以外の工事の一時中断や供用開始時期の延期も検討すべきである」というように御意見を述べられておりました、需要動向が、関空に対しては空港の運用といたしますか、オペレーションを開始するほど需要がないのではないかというふうにお考えのようですけれども、もうちょっと具体的に、その辺のところをお話いただけますでしょうか。

全日本交通運輸産業労働組合協議会

先生の御質問でございますけれども、私どもとしましては、需要の話ですが、今現在、成田は暫定滑走路がオープンして、一部、関空か成田へという便の国際線についてはシフトが発生しているという状況でもありますし、国内線を含めて考えたときにも、例えば、今ある施設をどれだけ有効に使うかという視点が、まだ十分に議論されていないのではないかなというふうに感じております。

例えば、関空だけ見ても、今の発着回数で本当に使えないのかどうか。羽田でも、管制方式を見直していただいて発着枠が大分ふえましたが、そういうことが関空でできるのかどうかということ、あるいは伊丹空港についても、もっと有効に使えないかといった視点ですね。

神戸も、私どもとしては中断すべきと思っておりますが、もし仮にできてしまえば、それをどう使うかということも含めて、要は、あるものをいかに有効に使うかという視点が、まず大事じゃないかと思っております。

そういう意味では、さらに検証すべき点が多くあるかと思えますから、それもさらに踏まえた上で、プラスそのときの需要の動きを見て、それで判断しても遅くはないんじゃないかと考えております。

部会長

一般財源の投入という議論は常にある、本来、そういうことができれば、もちろん、それは正攻法ですから非常によろしい。

しかし、その一般財源がなかなか現実的に考えて簡単ではないという事実と、それから一方で、関空・成田・中部それぞれにその存在は必要であるという、仮にその大前提があるとすれば、その2つが結び合わさると、一つは内部補助という手法が、前向きな手法として多分考えられてくるわけですね。

それで、今まで内部補助というのが非常に悪いものだと言われてきたのは、本当に必要なものというところに限定されないものまでが含まれてきて、一緒の勘定になるからぐあいが悪いという指摘が中心だったと思います。

ですから、そういうことをいろいろ考えますと、今回、国土交通省から提唱されている「上下分離方式」というのは、必要だと国民が考えるものについて、一方では、情報の開示等は可能な限りきちんと行って、しかし、そこで国民が共通にエンジョイすべきある基本的な施設について、実質的な利用可能性が、料金の違いという形で大きな差がつくのではぐあいが悪いのではないか。そのこの部分の根っこの調整のために行う措置だという説明を私たちは第1回目のときに受けたわけです。ですから、そういうことからいいますと、そこは見方が分かれておるわけですけれども。

そこで、もとへ戻りまして、1の方で一般財源の大幅かつ柔軟な投入を主張なさって、これは今日、定期航空協会の方からもそういう御指摘があって、それを追求するということは大事なことだと思うんですが、一般財源を大幅かつ柔軟に投入する、特に大幅にというところは、今まで、なかなか難しい話ですから、ここで御提言あるいは要望なさに際して、例えば、こういうことを考えることによってそこを突破するとか、何か、そういうものはおありですか、アイデアのようなものは。

全日本交通運輸産業労働組合協議会

今の先生の御質問ですが、私どもは、やはりどうしても正攻法で問題を考えるわけですから、そこは、確かに現実的にできていないと難しいということは十分承知した上で、これだけ重要な社会資本であるという国民的な合意をとるように、ぜひ、先生方に努力いただきたいと思っておりますし、要は納税者が負担するということですから、それは単に航空利用者だけではなくて、日本の国の経済あるいは国際競争力に、いかに空港というものはインフラが必要かと。

その意味で、ほかの社会資本と比べて、いかに日本の拠点空港が立ちおけているかということ、やはり国民の皆さんに御理解、御納得をしていただくことだと思っておりますが、具体的な考え方としては、やはりどうしても、今の公共事業の中で、空港に投じられている一般財源というのは、ほんのコンマ何パーセントというレベルですから、そのところの枠組みを根本的に見直していただきたい。

やはり、今まで公職的に、ずっと同じシェアでやってきたという公共事業のシェアを打ち砕いて、必要なときに必要なものを入れる。今は、空港は遅れていますから、空港にがんと投入する。ただ、これは10年後、20年後、本当に空港は同じ額を入れるかといったら、それは違うと思いますから、それは柔軟に、プロジェクトを国の方でそのところの配分をきっちりしていただきたいと思います。

部会長

よくわかりました。ありがとうございました。

いかがでしょうか。

どうぞ。

全日本交通運輸産業労働組合協議会

今、先生のお話の中で、やはり国際拠点空港というのが、今になって3つ、ほぼ同じ形で考えているんですけども、もともとの発想でいけば、個別に国際空港というのはつくってきて、過去ずっとそういう形で言えば、成田1本だったときに比べて、関空もできてという形で、料金の違いというのがもともとあった話なんですね。そこに今回、中部というのが加わってきて、その中で、やはり過去にさかのぼって、そこについてはおかしいので、みんな共有にしようといったときには、やはり関空の2本目を含めて、本当にそういうサービスをきちんと提供することが必要だと。そもそも、そのところがまずネックになっていると思いますし、過去の空港政策自体について、総括というんですか、そこをやはり踏まえないと、今になって料金だけ横に合わせましょうという話は、ちょっと厳しいんじゃないかと思っております。

部会長

わかりました。

それでは、いかがでしょうか。

委員

一般財源を入れるというのは、先ほどの定期航空協会のプレゼンテーションにもありまして、多分、国土交通省の方でも、一般財源をどんと入れていただくことに反対する人はいないと思うのです。多分、この上下分離方式というのは、さっき先生がおっしゃったように、そういう理想型は掲げつつも、現実的な判断ということで出てきたのではないかと私は理解したんですけれども。

これはベストというわけではなくて、現実的に、例えば 20 年後に実現する案ではなく何年か後に実現可能としたら、これは足して 2 で割ってみたような案でもあるんですけれども、一番、現実的な案ではないかなと思うんですね。やはり、この上下分離方式が不透明にではなくとも、すべて たしか、私は、空港ごとの採算性は開示するというふうに伺っていたような気がするんですけれども、それだとしても、やはり、これはよくない方式だとお考えなんですか。

全日本交通運輸産業労働組合協議会

そこは、どれだけ透明性がはっきりするかという問題だと思います。

それで、先ほど先生から説明いただいたように、必要な施設を、儲かるところから少しそこに入れてやるということについては、私どもは、大きくは反対しません。

でも、今出された案というのは、そういうことをしつつも、関空の 2 期工事を進めるための一つの方策じゃないのかというのが一般的によく出てくるものですから、それはそうじゃないということも、もう少し私どもにわかるように説明するし、そのスキームを示していただくと納得できるんですが、今の時点では、まだそこまで、私どもが納得できるような材料を聞いていないし、もう少し研究をしてみたいと思います。

おっしゃるとおり、必要なものを財源のない中でつくっていく一つの方策だということは理解できます。

委員

ちょっと誤解がないようお願いしたいんですけれども、素朴な気持ちとして質問させていただきたいと思います。

ここで書いておられる御意見、私自身、賛成なことも反対なこともあります、当然、あるスタンディングポイントに立てば、こういう主張もあるだろうと。これは、先生と私が論争したとしても何ら変わらない、そういう御意見で、極めて公平な御意見だろうと思います。

それで私の質問は、労働組合というスタンディングポイントと、経営者という枠組みで、どうしても頭を回しちゃったものですから、経営者の方のお考えは、航空会社としての利潤最大化、あるいはマーケット拡大というのがベースに透けて見える。しかしながら、今日の御意見の中には、ほとんど私には、そういう組合としてのということは感じられなかったんですね。ですから、質問は、そもそも空港整備に関しては、もう労働組合としてのというのは余り考えておかなくてもいいというふうに私たちが理解していいのかどうかというのが一つです。

それから、そのことと全く無関係なんです、東京都の上空通過の実現、これは世界的にも、日本の国内でもみんな上空を飛んでいて、東京だけどうしてだめだということがあ

る反面、時々成田で部品が落ちてみたり、氷が落ちてみたりというのが六本木で落ちたら、これは大変だなと、一旦、止めたものを、そういう思いがどうしても交錯して、論理的よりも感情的に交錯してしまうのですが、この辺についてはどういうことでクリアに行こうというふうに決心されたのか。

全日本交通運輸産業労働組合協議会

まず空港整備の問題なんですが、私ども労働組合は、空港整備はこれで終わったといい、論議しなくてもいいという立場ではありません。やはり、これから日本の国が国際競争力をどうつけていくかということについては、国際空港、今のままでは、どの国に行っても少し貧弱過ぎるし、遠過ぎるしということで大変問題があると思いますので、これは労働組合としても、日本の国をどうしていくかという観点から、これからも大いに議論をさせていただき、また、先生方にもいいアイデアを出していただきたいと思っております。

それから、東京都の上空通過についてですが、先生おっしゃるように、今、幾ら東京上空通過ということでも、アプローチで六本木の上を通るようなことはないのではないかなという気がしますので、そういうことはないというふうに私どもは信じておりますし、また航空局から事業者団体に対して、そういうことがないように強く指示をしていただくと、そういう問題というのは解決されるのではないかと思います。

ロンドンだって、パリだって、かなり市街地の上を飛んでいて、そういうふうな事故があったということは余り聞きませんので、そういうことはクリアできる問題ではないかなと思っております。

委員

ありがとうございました。

部会長

ほかに、いかがでございましょうか。

よろしゅうございますか。

ちょうど予定していた時間が参りましたので、それでは、これをもちまして、御説明をいただいた後の質疑も終了させていただきたいと思っております。

皆様、きょうは、お忙しいところを本当にありがとうございました。また、今後に役立たせていただきます。

〔全日本交通運輸産業労働組合協議会退席〕

部会長

それでは、予定をさせていただきました3件のヒアリングについて終了いたしました。何か、特段の御発言がございますでしょうか。

次回の部会内容について

部会長

特になければ、きょうは、以上で予定の議事が終了ですが、事務局から次回の空港整備部会についての連絡事項等をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

航空企画調査室長

次回でございますが、5月17日金曜日、15時半から、本日と同じ、この会議室でございます。7階のC、D会議室で開催させていただきたいと考えております。

議題といたしましては、地方公共団体からの空港整備についてのヒアリングということで、全国空港建設促進協議会会長県の石川県からお話を伺うことを予定しております。

また、「需要予測試算結果について」と「国際拠点空港の整備及び管理運営に関する経営体制の民営化について」の御議論をお願いしたいと考えております。

以上でございます。

部会長

ありがとうございました。

今回の議事内容、今、御説明がございましたけれども、何か、御質問等ございますでしょうか。

特になければ、本日はこれで終了にさせていただきます。

大変、お忙しい中、御出席いただきましてありがとうございました。

閉 会