

平成 14 年 7 月 12 日

於・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 8 回 空港整備部会

議 事 録

国 土 交 通 省

	目	次	ページ
1 . 開	会	.....	1
2 . 財源案について	.....		1
3 . パブリックコメントの結果公表について	.....		1 4
4 . アウトカム指標（素案）について	.....		1 5
5 . 閉	会	.....	2 1

1 開 会

航空企画調査室長

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8回交通政策審議会航空分科会空港整備部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。

いつものようにクリップをお外し願いますと、まず議事次第、次のページが配席図、それから配付資料の一覧がございまして、資料1が「財源問題について」、資料1(参考資料)ということで、財源問題についての参考資料がございまして、資料2が「パブリックコメント結果の公表について」、資料3が「アウトカム指標について」、資料4が「国際拠点空港の民営化に係る関係者ヒアリングの結果について」でございます。

以上、御案内いたしました資料で抜けているものがございましたら、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、本日は委員総員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。よろしく願いいたします。

それでは、部会長、本日の議事につきまして、よろしく願い申し上げます。

部会長

それでは、議事に入らせていただきます。本日もよろしく願いを申し上げます。

2 財源案について

部会長

まず、「財源案について」の説明を事務局からお願いを申し上げます。

資料1「財源案について」事務局から説明

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、今、御説明いただきました財源案について、何か御質問、御意見等がございましたらよろしくお願いを申し上げます。

先ほど御説明のあった言葉で、私が少し勘違いをしていたのかもしれませんが、「真水」と言うときには、両方合わせた一般財源のことを言っていたのか、純粹一般財源としての544億、そちらの方だけを「真水」と表現していたのか、その確認を、やはり合わせて言っているわけですか。

航空企画調査室長

一般財源と合わせてということでございます。

部会長

はい。

いかがでしょうか。

どうぞ。

委員

極めて素人っぽい印象を述べさせていただきますと、空港の一般財源がこれほど低いということに対して非常に驚きを持って聞かせていただきました。公共事業関係費の分野別シェアを見まして、空港が1.75、片や、農業・農村整備11.07という数字は21世紀の数字とは私には見えないという、皆さんもそうお思いになっているかもしれませんが、非常に21世紀的ではないのだなということ、まあこれは印象でございます。

もう一つ、羽田に関しまして都知事が、うちは支払わないよという声明をお出しになっていますけれども、それに関してのお返事といたしますか、お聞かせいただければと思います。

部会長

ありがとうございました。

どちらからお話をいただきましょうか。

審議官

都知事と直接お会いしてお考えを聞いているわけではありませんから、あくまで新聞報道など、あるいは議会での御発言などを私ども間接的に聞いているわけではありますが、それで私どもが承知している限りでは、国がこれから羽田空港の整備について、地方負担、

東京都への一部負担という話が出ているけれども、どういうふうな提案をしてくるのかというのを待った上で考えていきたいというような御発言をしておられると思っております、委員がおっしゃったような、都として金を出さず気がないというような宣言をされたというふうには認識しておりません。

いずれにしても、ここで今御審議いただいておりますけれども、その審議結果を踏まえまして、概算要求のプロセスの中できちっと関係自治体と相談をしていく必要があるのではないかと、このように思っております。

部会長

よろしゅうございますか。

委員

はい。

部会長

どうぞ引き続きお願いをいたします。

特にございませんでしょうか……。

委員

よろしいですか。

部会長

はい、委員。

委員

当たり前のことなのですが、書いてあることは当然こういうことを考えなければいけないというのは、もうだれが考えてもそうだと思うのですが、羽田の地方負担のときに、いわば羽田は東京都の空港ではなくて、関東圏の空港であるので、「地方」と言ったときの主体がやややこしくなります。そこの議論をどうやって整理をしておけばいいのかという話は、実は多分ほかの交通機関それぞれにいろいろな特殊事情があるわけですが、空港の場合にはそういうところはどうかという話を少し詰めておく必要があるのかなと、こんな気がしました。

もう言わずもがなですが、例えば長野新幹線のときのあの負担の割合、駅部と駅部でないところの開発利益から地元負担額を決め、東京都も応分の負担というような格好で東京駅の改良のところにお金を出したと記憶しております。しょせんは理屈と行政上の判断というのはずれるのはやむを得ないことだと思うのですが、あのときの話から言うと、

これだけ必要なお金が、無償資金が必要になって、それをどうやって分担すればいいかというところで皆さんが納得する、そういうお金の負担割合を決めていったのだろうと思っています。

ただ、こういう視点が抜けていました。即ちだれがそれを使っているのか、つまり長野新幹線だと半数は東京の人が使っている。神奈川の人でも当然使っているわけですが、どこに住んでいるのかという話との絡みで言うと負担の分配は少し違った話になって、新幹線の地域に及ぼす影響から見ると駅部、駅部外、こういうのは意味がありますし、それからその通る場所の負担をするというのは意味があります。しかしながら、お金が足りないという議論からすると、料金収入で足りない分を補填するという、最終的にはその分の補填をしていることになるので、だとするとその補填を受けているのはだれかと言われると、住んでいる人はどこの人だろうという話になり、そうすると神奈川はどうして出さなくていいのか、千葉の人はどうして出さなくていいのか、こういう議論も説の立て方としては可能だったわけです。しかしながら、そんなややこしいことを言ってどんどん広げていってどうするのだという行政上の当然の判断があるはずだと思います。

もう一つの例で、首都高の例で言うと、各自治体がそれぞれ出資金を払って、それも最近、この数年間はその出資分をふやして何とか料金を抑制するような、なおかつ整備をするような、そういうやり方です。じゃあ空港の場合はどうするのかというと、羽田は広域の利用者がいるのだけれども、地方に行くとそれぞれの、ほとんど圏域が固定している、だとすると、制度設計上は羽田特有のやり方をした方がいいのか、ここで言うておられるような空港の一般論でやった方がいいのか、こういうところは判断の分かれ目としては非常に重要な気がします。

しかも、空港は、羽田空港の便益はほとんど日本中に及んでいるので、だからこそ国だったわけですが、先ほどの羽田の拡張のお金をだれが負担するかというときに、羽田の利用者が負担すると、こう割り切ってしまうと、そこの着陸料の補填は当然まける必要はないので、そこを上げていけばいいのではないかと。もちろん、全部そこに負担させるのではなくて、応分の負担を国と地方がした上で利用者負担増をやる。

そうすると、おのずから先ほどの割り引いている羽田の、資料2-11でしたか、どこが割り引かれているかという絵がたしかどこかにあったと思いますが、2-9ですか、こうすることで、伊丹・関空・成田と羽田という、この表の羽田の部分の下の方の割引き分をどうするかとか、あるいは羽田の分を上げていくのはこの御時世にだめなのかどうかとか、

いろいろな議論を一たんはちゃんとしておい方がいいかなという、そんな気がしています。

特に、経済状況がこうだから利用者の利便性向上費用を全部別の人が負担するという、これは理屈上はやはり変なので、その人の、利用者のために使う以上は当然のことながら便益を受けている人がそれなりに負担をする、そちらが合理的で、そこから行政上の判断で少し下げるかどうかというこういう話ですから、最初から利用料を上げないという説の立て方はちょっと変かなと。

いろいろ申し上げましたが、1 つは羽田の利用料はやはり議論の対象としては挙げておいた方がいい、もう一つは、空港特有の負担の制度設計というのは何かということを整理した上で訴えた方がいいなかと、そんな印象を持ちました。

部会長

ありがとうございました。

重要な御指摘がありました。これは何かコメントをいただければ。

審議官

まず、地方負担を導入するとした場合に、どの範囲を関係地方公共団体と考えるとの点でございますが、前回だったかと思いますが、羽田空港の利用状況というのを資料でお示しいたしました。当然のことながら、約半分は関東の方が使っておられて、約半分は、住居地別で見ますと関東以外の全国の方が使っている、これはそういう行き来でありますから。ただ、その半分の関東の利用者のうち、東京都に住所を置かれる方が20%なのです。それで神奈川県が14%です。千葉県が8%、埼玉県が7%、これで実は大半のところになりまして、後の関東のパーセンテージというのは数%あるかないかということで、圧倒的に東京都を中心とする1都3県の方がいわゆる地元としては御利用されているということですから、私ども、地方負担の議論を考える際には、東京都の行政区画内に空港が位置しているからということもさることながら、どの範囲の方がこれを多く利用しているかということも視野に入れる必要があると思いますし、やはり今度の再拡張、それから、それに伴って国際定期便の就航ということも視野に入れて進めるわけですから、先ほども説明がありましたけれども、それに伴う非常に大きな経済的な効果であるとか、あるいは雇用の創出効果であるとか、そういうことを考えますと、所在地方公共団体だけでそれを負担するというような考え方はむしろふさわしくないのではないか、このように思っております。

ちなみに、同じ1種空港であります関西空港とか中部国際空港につきましては、もちろ

ん株式会社に対する出資なり、無利子貸付ということではありますけれども、関係の地方公共団体がそういう空港整備による裨益ということに着目をして事実上の負担、協力をしているわけですが、これが関西国際空港であれば大阪府、その他関係の府、県、市がかなりの数で対応しておりますし、中部国際空港であれば3県1市が対応しているわけでありますから、これらの物の考え方というものもやはり重要な参考になるのではないかと、このように思っております。いずれ確定をした上で、関係の地方公共団体と相談をしなければいけないと思っております。

それから、着陸料の関係でありますけれども、羽田空港の整備との関係で、現在着陸料の軽減措置を講じておるものをどうするかというのは、先ほども説明にありましたけれども、やはり空港整備に必要な財源の1つの項目であるということによく検討していかなければいけないと思っております。そのためには、着陸料軽減措置の目的であります地方路線の維持、その他の政策効果がどのように実現しているのかということを見極めながら、しかし、軽減していることによって財源としては穴があいているわけでありますから、それをどう回復するのかということバランスを保ちつつ判断をしなければいけないと、このように思っております。

委員

ちょっとよろしいですか。

部会長

どうぞ、委員。

委員

着陸料の軽減なのですけれども、これはきちんと検証しなければいけないというふうにもここにも書かれているのですけれども、このコンテキストで見ますと着陸料の軽減措置を続けられない限りは路線維持ができないようなふうに取り出されるのですけれども、そのようなことはないのでしょうか。要するに、どちらかというに対症療法でやっているとならば着陸料の軽減というのはなかなかやめることができないような、要するにマクドナルドの値下げ販売と似ているようなのですけれども、マクドナルドは値下げを一たんやめて揺り戻しが来たのでまた値下げを始めていますけれども、ちょっとそういうような政策のようにも見えるのですけれども。

監理部長

これは導入のときの1つの考え方の整理として、規制緩和というのが一方で進みまして、

いわゆる完全に路線採算だけを前提に物事を判断するということになる、地方路線の維持というのはなかなか難しくなるのではないか。それに対してどう対応するかということなのですが、結局やはりそういった規制緩和の中で航空会社がそれなりに経営努力をしてコスト削減に努める等、経営の改善を進める。それによってやはり地方路線も維持していくということについて、エアラインとして対応できる体制をやっていく必要がある。

ただ、それが規制緩和と一緒に、トータルにそういう体制が実現できるかということ、そこはすぐには経営改善というのはなかなかできないということで、言ってみれば規制緩和に伴う競争条件が、あるいは経営効率の改善という効果が出てくるまで、その間、地方路線の維持というのが直ちに困難にならないように、着陸料というか、コスト面での手当てをする、こういう整理を私ども、導入の段階ではしております。

したがって、今回の我々の検証の中身として、要するにこの着陸料の軽減措置によって地方路線が維持できたということとあわせて、航空会社がそういう競争環境の変化の中でどれだけコスト削減というか、そういう路線に対応した適切なコストの削減努力をしたのかということもあわせて検証していく必要があると認識しておりまして、言ってみれば航空会社側のそういった路線、地方路線というか、需要の少ない路線に対応した効率的なオペレーションの体制ができ上がる、そういう競争環境ができ上がるまでの措置ということで期限を切って、14年度についてとりあえずの期限を切っている、我々としてはそう認識しておりまして、未来永劫これが続く制度だというふうには、私どもとしては一応考えてはいないのであります。

部会長

委員、委員、よろしゅうございますか、今の。

委員

いいです。

委員

結構です。

部会長

ありがとうございました。

ほかにいかがでございますでしょうか。

どうぞ。

委員

委員も言っておられましたけれども、「公共事業関係費の分野別シェア」という参考資料の2 - 5ですけれども、これを拝見して、空港関係のシェアが14年度で1.75%というのはほかのいろいろあるアイテムの中で、今、経済のグローバル化と言いますか、あるいは日本人のいろいろな空港や飛行機を使う需要が非常にふえている中で、余りにもシェアが少ないのではないかと改めて感じた次第ですけれども、これは私の感想なのですが、いずれにしましても、もっとこれがふえるべきではないかと思えます。

それからもう一つ、今のものと全く同じような質問になるかもしれませんが、着陸料の軽減措置なのですけれども、航空会社の経営状況がよくなったらこの軽減措置を撤廃する、そういうように考えておられると解釈してよろしいのでしょうか。

部会長

ありがとうございました。

監理部長

航空会社の経営状況というものと直接私どもはリンクさせるべきかどうかというのは、そういうふうには実は思っておりませんで、先ほど申し上げましたように、やはり航空というネットワーク、航空路線の高速交通のネットワークというものをきちっと維持していく上で、マーケットに応じた航空輸送サービスの提供体制というものをこれから規制の自由化の中でさまざまな工夫をしながらそれを実現していくというのが航空の規制の自由化から将来あるべき姿に移る1つのプロセスだと思っているのですけれども、私どもはそのプロセスが完結すればある意味で、要するにそれ相応のコストワイズの着陸料を前提にしてサービスが提供続けられるだろうと判断できるようになれば、私どもは移行措置としての着陸料の軽減というものはやめると判断ができるようになるのではないかなと、こういうふうに思っています。

それは今の航空会社が維持するということだけが選択肢ではありませんで、例えば極めてローコストオペレーションを前提とした新規航空会社が、はっきり言えば、そういう路線で対応できるということであるとすると、私どもとしてはその会社は黒字になる、今の会社はひょっとして経営がそのまま、苦しいまま続くかもしれませんが、そういう場面でも私どもは移行措置としての着陸料の軽減措置という役割は一応終えることができるのかなと、そういう判断であります。

ただ、現状では恐らく路線採算の中での一番の大きな問題は羽田の着陸料というか、空

港容量というのは極めて制約を受けている。そういう中でローコストオペレーション、それはスモールサイズのトランスポートということに対応したサービスということになるでしょうから、そういうものが路線を維持する主役として入ってくるには、やはり今1つ羽田の発着を容量の制約というのはかなりまだ大きなネックになっているという部分があって、むしろ今の航空会社の経営問題云々かんぬんと言うよりも、そういうローコストサービスというか、そういうものが実現できるような環境というものをまず整えることが路線維持のためには必要なのかなということ、これは個人的な考えなのですが、ちょっと考えているところであります。

部会長

ありがとうございました。

よろしゅうございますか。

委員

結構です。

部会長

ほかにいかかでございますでしょうか……。

先ほどの 先生からの御指摘にあったことですがけれども、国と地方負担の比率の見直しというのは、私も当然そうあるべきだとは思いますが、ここで言われているそのための根拠、論拠というのは の方が地方においても受益がある、これが基本的な考え方ですね。それから の方の論拠というのはどこに力点があるのか、私、それもあわせて伺えればと思うのですが、 もやはり結局はその当該地域に受益があるからだということになると思うのですが、そうすると、受益があるということは当初からわかっていた形ですから、ここに来てさらにこういうことを進めるときに、何かもう一つ追加になるような考え方というのが含まれている必要があるように感じるのですね。

の方では、例えば羽田の場合には国際定期便の就航というようなことが挙げられ、の方では空港の高質化、活性化に資するという形で、施設をやや範囲を限定することによってそういう補強がそれぞれ配置されているわけですがけれども、それがここでそういう形で地方に納得をしてもらう十分に強い論拠になるかなというのはちょっと不安があるのですけれども、その辺は何かお考えがあればお聞かせをいただきたいのですが。

飛行場部長

2点、地元への波及効果というのと、それからもう一つ、サービスレベルですね。言っ

てみれば従来のキャパを確保してきた、そのサービスレベルとしてはある程度整ってきている。それにプラスアルファとして質の向上というのが出てくる。そのプラスアルファの部分につきましては、例えば就航率の改善とか、こういったものについては例えばI L Sのカテゴリーをアップしていくとか、こういったものにつきまして、通常のレベルより上げていくサービス、こういったものについて付加的な負担を求めていくという考え方もあるのではなかろうかと思っております。

地域波及効果の点につきましては、これは全般的に共通な部分があると思っておりますけれども、さらにそういった付加的な部分、質をさらに向上させていくという意味での付加的な部分、ここについてはさらに地元の負担が必要となってくるところが多いのではなかろうか。逆に、地元の方から、そういう負担をしてでも付加的なものをやっていただきたいというような機運もあるやに承知しておりますので、そこはそういった方向をこれからさらに詰めて検討していく必要があるだろうと思っております。

部会長

ありがとうございました。

どうぞ。

審議官

今、部会長から御指摘がありました話の最初の方でありますけれども、羽田空港との関係で、経済波及効果であるとか雇用創出効果、それ以外の状況の変化についてどう考えているかということですが、1種空港というのが現在の空港整備法の体系では全額国の負担で、国土交通大臣の設置管理する直轄事業で行う空港という位置づけになっているわけですが、これはもともと羽田空港が最初なのですね。それに伊丹空港が追加されて、その後、成田、関空、中部と追加されてきたわけです。かつ、その位置づけは、国際航空路線に必要な空港という、国際の、日本のまさにゲートウェイとしての国際空港ということに着目して制度が発足しているわけでありましてけれども、その航空の発展の歴史を考えると、最初は非常に限定的な航空利用というところからスタートして、かつ国際の利用というのがさらに非常に限定的な利用であった。そういう中で国が前面に出て空港整備をやっていくという、そういう図式というのは決しておかしくはなかったし、適切だったと思うのですが、その後、1種空港として関西空港を整備することになり、中部空港を整備することになったときに、これは国際に着目をした空港ではありますけれども、やはり地元と国が、空港の整備がどういう効果をいろいろもたらすかということに着目し

て、事実上、その仕組みを弾力的に改善していきつつあるわけであって、その延長線上で、今度は新たに大々的に羽田空港に着手するという時点で改めて考えてみたということになります。

航空が非常に大衆化したと言いますか、利用が一般化して、これなくして日本の経済とか社会活動とか人々の交流が成り立たなくなっているときに、果たしてそれを国が100%負担して整備をしなければならないようなものなのかという目で見てみると、羽田空港であっても、効果はもちろん全国的に及ぶわけではありますが、他方で非常に大きな効果を地元の地方公共団体は受けるわけがありますから、それに応じた適切な役割分担というものをよく検討してみようという、そこから来ているものでございます。

部会長

わかりました。

どうぞ。

委員

質問なのですが、参考資料1 - 2で借入金をこの特会に入れたのは羽田の沖展目的ではないかと思うのですが、そのときの論拠とか、いろいろな調整の過程でそうなったのだと思うのですが、論拠というのは割合クリアに、どういうふうに説明しておられたのか、あったのか、ないのか、その辺のことが1つ。

それからもう一つは、これは私の知識不足なのですが、昔あった環境対策費の特別着陸料と言いましたっけ、ジェット料と言っていた、あれはどういう格好で廃止をして、どこにおさまっているのかということがもしわかれば教えていただきたいと思います。

理由は、やはりさっきのことと関係するのですが、羽田の拡張をする以上は、それを受益者が負担をする、受益者はやはり直には利用者だと思うのですね、自治体の以前に。そのところを全くいじらないでスタートするのは何かすっきりしないなというのがありまして、そういう意味で過去の経緯を知りたいということです。

飛行場部長

羽田の沖合展開の資金運用部の借入金の導入のときのお話といたしましては、当時の環境といたしまして、沖合展開自体は騒音対策という側面もかなりございまして、これは逆に地元からは沖合の方に移ってもらって環境負荷を軽減してほしいと。私どもとしては単に移るだけではなくて、当然キャパをふやしていく、滑走路を現実にふやしたわけでございますので、そういうことで当時の環境としては、そういうある意味で騒音負荷の問題を

抱えていたという状況があったということを御理解いただきたいと思っております。

それで、そのときの借入金導入の論拠というのは、やはりそのキャパをふやしていく、これが基本的な整備の中身だろうということで、当然、沖合展開によってキャパが上がる、それによって全国ネットワークが大幅に拡充される、そのネットワーク効果によって着陸料収入として借入金というものの償還が十分なし得るであろうというような考え方のもとに借入金導入されたということで、この借入金の棒グラフにもありますように、ピークがかなり高くなっているような構造でございますので、それはこの5年据え置きで15年償還でございますね。そういったことでならして償還をしていく、そういうような考え方をとっていたということでございます。

それから、特別着陸料につきましては、これは騒音対策というものが環境対策、これは相当前の資料で、特別会計で歳出が極めて大きなウェイトを占めていた時代があったわけですけれども、民防工事の概成等々、そういうピークを越してきて、今、200億レベルまで下がっているわけでございますけれども、そうした中で、当時、特別着陸料を設けたのは、そういう環境対策費が相当増嵩したということで、それを全体として賄っていかうということで特別着陸料を設けたわけですけれども、そういった騒音対策費のレベルが極めて落ち着いてきたということで、これを廃止しまして、着陸料の中に一本化したということでございます。そのときに、着陸料の算定の基礎の中にいわゆる重量と同時に騒音のレベル、これを加味した形に今なっております。ジェット料金というのが特別着陸料のときに、これは利用者に転嫁されるということで、航空会社さんの方でジェット料金というものを設定されて、その負担を転嫁されていったというふうに承知しておりますけれども、そんなことでございました。

委員

言わずもがなだと思いますが、例えば首都高に自治体が何でお金を出すのかという、あるいは特に出資をどれだけ上げるのかというのがそんなクリアに論拠が示されているわけではないのだろうと、私はよく知らないのですが、けれども、明らかに例えば中央環状線をつくったら環七とか環八の環境がすごくよくなって、それは外部利益として明らかにあるのだから、そういうことは負担をしてもいいではないかというような、我々研究者から見ると言いたくなるせりふなのです。

それと同じ脈絡で言うと、東京だけが上空を飛ばせないという特異な運用をしていて、なぜ福岡の上空は飛んでいいのに東京の上空は飛んではいけないのかという、外国人から

見ると大変不思議なやり方、ロンドンだってパリだって、どこの国だって都市の上は当然飛んでいるわけです。しかしながら、それを環境上、飛ばないという理由でこういう措置をしてきたし、キャパシティが足りないのもそこに1つの理由があるとすると、そんな話も大学人から見ると1つの論拠になるかなと、そんな気もします。余りにおたく的な議論かも知れませんが、固執はしません。

部会長

ありがとうございました。

ほかによろしゅうございますか……。

それでは、ちょうど半分以上の時間が過ぎましたので、先へ進ませていただければと思いますが、よろしゅうございましょうか。

3 パブリックコメントの結果公表について

部会長

次の議事に移りまして、資料2ですが、「パブリックコメントの結果公表について」、この説明を事務局をお願い申し上げます。

資料2「パブリックコメントの結果公表について」事務局から説明

部会長

ありがとうございました。

航空企画調査室長

済みません。この機会に、順番が逆になりますが、資料4についても、パブリックコメントではないですが、あわせて少し御説明させていただきたいと思います。

資料4「国際拠点空港の民営化に係る関係者ヒアリングの結果について」

事務局から説明

部会長

ありがとうございました。

それでは、ただいま御説明いただきましたパブリックコメント結果の公表について、また資料4の方も適宜含めていただいて結構かと思いますが、御質問、御意見等をちょうだいしたいと思いますので、よろしくお願いたします。

この資料にはもうすべて全部が集められているということですね。

航空企画調査室長

はい、重複がありますので、それを整理して。

部会長

そうですか。

何かございましょうか……。

航空企画調査室長

部会長、もしよろしければ、冒頭御説明申し上げましたように、かなり大部の資料でもございますし、貴重な御意見をいただいているわけでもございますので……。

部会長

この後、改めてあれですね。わかりました。

航空企画調査室長

はい、お目通しいただきまして、御指摘等はまた後刻いただければと思います。恐縮でございます。

部会長

ありがとうございます。

今、そういうふうにご提案がありまして、先ほどもそういうふうにおっしゃってくださったように、この後、ぜひごらんいただいて、また何かございましたら事務局の方に御連絡、あるいはお問い合わせをいただく、こういうことで、今、特段の御質問がなければ先へ進ませていただくということにしたいと思います。

ありがとうございます。

4 アウトカム指標（素案）について

部会長

それでは、次の議事に移らせていただきます。

資料3の「アウトカム指標について」、この説明をちょうだいしたいと思います。

よろしくお願いいたします。

資料3「アウトカム指標について」事務局から説明

部会長

ありがとうございました。

それでは、ただいま御説明のありましたアウトカム指標について、御質問、御意見等を
ちょうだいいたします。

よろしくお願いをいたします。

委員

よろしいですか。

部会長

どうぞ。

委員

大変よくできているのだらうと思いますが、これからの話で、3 - 1のところ、施策効果の提示という観点、このときに言わずもがなですが、例えばきのうみたいな台風があって、洪水がどうなったかというときは、堤防がどうだとか、それから避難に対してどうだとか、こういうところは割合直裁的に施策が効くところだと思います。しかし、空港や航空政策はマーケットを通じての話が大変多くて、今度、空港整備についての施策と、それからマーケットがうまく動くための施策、例えばこの間、公表されたようなエアラインごとのサービス水準の公表だとか、その辺の施策の組み合わせを明確にし、どの施策に対応するアウトカムかというところをうまく説明する必要があると考えます。そこに航空の施策の特色があってというようなところが気になるところというか、重要なことのように思います。

あと一つ、今度は細かい話で、5ページで「遅延航空便の割合」、ここだけ引っかかるのですが、例えばインターナショナルの航空で最もおくれるのは機材が着くのがおくれてというようなことですね。これは多分航空の施策とは関係ない話かも知れませんが、あるいはダイヤが全部9時なら9時に各社セットしてあって、もともとおくれることを覚悟しながらやっている、それよりも9時というその時間をセットすることが重要だと、鉄道と全く違うダイヤについてのエアラインの思考があってというようなことがあります。その

ことによるおくれは施策とは余り関係ないように思いますし、ましてお客さんが買い物を
して着なかったものでどうのこうのというのは関係ないですね。

そうだとすると、むしろ例えば管制に体制が整ったと言って、それから実際に飛び立つ
までにどれくらい時間がかかったかとか、着いたときに滑走路が詰まっていた、旋回して
いるのがどうだったか、そういう話はより直裁的なアウトカム指標。それから、エアライ
ンのダイヤ設定が悪いとか、しょっちゅう機材がおくれるというのは、むしろエアライン
の評価として出しておけば、その結果としてそれぞれのところが努力をされる、こういう
話かと思います。

そんなことで、ちょっとここだけ1点、気になりました。

部会長

今御指摘のあった点はいかがでございましょうか。

委員

済みません、今のお話に加えて1つ聞いていいですか。

部会長

それでは、先にどうぞ。

委員

委員の質問と同じ「遅延航空便の割合」ですけれども、たしか飛行機の出発という
のは飛行機が動き出したときを言うのですね、飛び立ったときではない。

監理部長

ないですね。

委員

ですから、ただアウトカムの資料を見るときには、多分人はそうは思わないでしょう
から、大体はフライトはいつもおくられているのに遅延が5%で少ないなと思えるのですけ
れども、実は機体が動き出したら出発のなのですから、一般の人々の考える基準とちょっと
違うので、誤解を生むかもしれませんね。

部会長

含めて、ひとつお願いいたします。

監理部長

今、委員のお話がございましたけれども、結局アウトカムというものをどういう体
系の中で整理していくか。我々、利用者の立場から言えば、いろいろな政策手段があるの

だけれども、結局どの政策手段かは関係なくて、こういう成果を出してほしいと、こういうことなのだろうと。その場合、国の政策としてやってもらう話なのか、それともエアラインのサービスとしてやってもらう話なのかという部分で、実は余り認識で違わない。現在、要するに冒頭1ページで書いてありますように、利用者の立場から見て航空はどういう姿であってほしいのかという観点から整理していく。その結果、指標化できるもの、指標化できないもの、ある程度例えば路線展開はできているのだから、ネットワークの話については指標化しても余り意味がないのではないかとか、そういう整理を今回はやらせていただいたということで、あと具体的に、例えば定時に到着、今もお話がございますが、空港整備とか施設整備という面で対応できる分というのはかなり限られていて、もっぱらエアラインサイドの、言ってみればいろいろな機材繰りの問題だとか乗員繰りの問題だとか、一例を申し上げますと、最近ちょっと問題になりました富山のディレイとか何とかというのがあるのですけれども、あれはエックスレイの数が少ないので、あれをふやせばかなり大丈夫だという部分のハードの部分もありますが、いろいろな要素があるのだろう。それをただお客さんにしてみれば、ディレイはない方がいいわけですから、それをなくすためにどういう政策があり得るのか。今の先生のお話のように、要するにディレイのある会社については対外的に公表して、お客さんの選択の中でこいつはけしからぬと、こういう評価が得られるような仕組みにする。これも実は1つの政策なのです。

したがって、我々の立場から言えば、今回、アウトカムとして利用者のニーズに沿ったいろいろな政策目標ということを議論し、あわせてそれを実現するための政策のツリーのツリーをこれから考えていくというプロセスを私どもとしてはやらなければいけないと思うのですが、今回、私どもこの空港整備部会で御審議いただいている趣旨は、逆に言えば、長期空港整備計画の目標としてどのようなアウトカム指標が正しいのか、適切かという部分が言ってみれば最終的なアウトプットなので、そういう観点からこういう評価の視点を踏まえて、今後の空港整備の重点をどこへ置くかを議論し、それがこういう形で政策として目指すものだという議論の整理を、再構成をもう一度させていただきたい。

その話とは別に、今回整理したニーズに対応した政策のツリーというか、いろいろなツールというものを我々の中の1つの政策評価のシステムの中できちっとこなした上で、我々がやっている航空行政そのものの体系化ということに、我々としてはこれからトライしていきたいと思っております。

部会長

いかがでしょう、よろしゅうございますか。

委員

はい。

委員

はい。

部会長

これ、私はちょっと前のものを忘れてしまったのですけれども、パブリックコメントに付されたときのアウトカム指標の一覧の表は、きょう3 - 3にあるものと並べ方は同じになっているのですか。

航空企画調査室長

済みません、説明をちょっと省略しておりますが、利用者の基本的ニーズ、利用者の具体的ニーズというところの並べ方は全く同じでありまして、幾つか説明のところでも御説明した部分がありますけれども、前回お出しし、今回お出ししていないものが幾つかあります。網羅的にその部分を御説明いたしますと……。

部会長

項目はもう結構なのですけれども、縦の欄として、これと同じですか。

航空企画調査室長

はい。

部会長

同じですか。それを伺ったのは、もともと、つまりアウトカム指標というのは、ある施策とか政策を実行したときのその効果を見る、そのために指標を用意して、それを「アウトプット」と今まで言われてきたものよりは、「アウトカム」という観点でその指標を用意しておいてということになりますね。そうすると、この示されたものの中に、これはまさにここで言っている利用者のニーズの方から出発した表になっている。ところが、本来、最初に出てきた発想は、施策というのがあって、その施策の効果はどういうふうに見るかということで施策から出発をする、だからそれはどこかでもって一緒にしなければいけないので、まさにさっき監理部長がおっしゃっていたのもその点だと思うのですが、今回こういうふうに今後は施策効果の提示という観点からのアプローチに進むということは、この表が最終的に完成したときには、各、そこの提示の仕方が難しいと思うのですが、では

どこかにその具体的な施策として、例えばどういうものが考えられているのかというのは最終的な表の中に見てわかるようになるのですか。それとも、これはいつも施策、具体的なものについては出てこない形になりましょうか。

質問の意味がわかりにくいかもしれませんが、恐縮です。

監理部長

具体的な施策をこの表の中に、今回御提案というか、重点化してこういうことをやるべきだといういろいろな御指摘をいただいたことを含めて、この施策の中にはめ込むというか、この表の中に埋め込むことは多分可能だと思うのですが、ただそれでこの表が完成したということには多分ならない。つまり、空港整備というか、ハード面でのいろいろな整備、今回の五箇年の中で考えるいろいろな施策だけで、実は消費者のニーズを完全に満足するような政策がそれだけで展開できるわけではなくて、あわせて航空会社に対するソフト面でのいろいろな指導であるとか規制であるとか、全体のルールづくりだとか、そういった政策はほかにもあって、そういうものと相まってこの利用者ニーズが満足されると、こういう仕組みになるだろうと思うのです。

したがって、私どもこれの完成に努力することは、努めることは当然これからやらなければいけないと思うのですが、今回の整備部会というか、長計の策定の最終局面で、これが今申しあげましたようなほかの政策体系まで全部含めた格好できちんと体系化されるかどうかについては、ちょっと自信がありません。

部会長

いや、そこはなかなか難しいことだと思いますけれども、わかりました。

監理部長

したがって、逆に言えば、今回の長期計画の方からむしろアプローチしていった、それがこの全体の価値基準というか、いろいろな評価基準のツリーの中でどういう位置づけになるのかということをはっきりとすることをやっていくのかなと、そう思っております。

部会長

実は、まさにそのことを私も念頭に置いて質問申し上げた。つまり、具体的な施策の方から出発した流れがあって、それとこれとのつき合わせというのがどこかであるということですね。わかりました。ありがとうございました。

委員

今の件、よろしいですか。

部会長

どうぞ。

委員

部長のお話、よく理解をしました。後半に言われた、この部会として空港整備を考える上でこの指標が十分かと、こう言われると、そこに関してはもうちょっといろいろなことがありそうかなという気がします。さっきの遅延の話も、滑走路の問題だったり、あるいは管制の問題だったりというところも絡めて出てまいります。

それからもう一つ気になりますのは、容量制約の話が羽田だけに限っておいていいのかどうか。この前、前々回でしたか、福岡と沖縄と、ここに容量制約が来そうだと、こういう話があったので、もし必要だったらそういうところを入れるのか入れないのか。ただ、航空の利用者ニーズを全部入れるときにそんなことまで入れるのかというのは若干迷うところではありますが、この部会でというそういう前提ならそういう話をどこかに入れるか、あるいはそのほかの混雑が来ている空港があと何港あるとか、そんな入れ方もあるかもわかりませんが。

部会長

ありがとうございます。

何かほかによろしゅうございますか、ほかにかがでございましょうか。よろしいでしょうか……。

それでは、御指摘のあった点については引き続き御検討をいただきたいと思います。

ほかに特段の御発言、ございませんでしょうか……。

そうしますと、予定していた議事、多少まだ4～5分残っておりますけれども、大体終了いたしました。

それでは、これできょうの予定していた議論は終了させていただきまして、事務局から今後の予定等について御連絡があれば承りたいと思います。

航空企画調査室長

空港整備部会の委員の先生方におかれましては、今日まで8回にわたる部会におきましてさまざまな検討課題について精力的に御審議をいただき、まことにありがとうございました。限られた時間で数多くの御審議をお願いいたしましたことを御容赦いただきたいと

思います。

今後の進め方でございますが、空港整備部会での御審議を踏まえまして、8月ごろに空港整備部会及び航空分科会で中間取りまとめをお願いしたいと考えております。日程等につきましては後日御相談させていただきたいと存じますので、よろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

部会長

ありがとうございます。

今、今後の進め方についてお話がございましたけれども、何か御質問等は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、本日の会議はこれで終了させていただきたいと思います。

皆様、お忙しいところをお集まりいただきまして、大変ありがとうございました。

5 閉 会