

日 時：平成 2 0 年 1 2 月 2 日（火）  
場 所：国土交通省（中央合同庁舎 3 号館）  
1 1 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	3
2. 空港の設置及び管理に関する基本方針（案）について	3
3. 航空局長挨拶	2 3
4. 閉会	2 4

交通政策審議会 第6回航空分科会

平成20年12月2日（火）

国土交通省（中央合同庁舎3号館）

1 1 階 特 別 会 議 室

【空港政策課長】 大変お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから交通政策審議会第6回航空分科会を開催させていただきます。委員の皆様方には、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、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。テーブルの上に置いてございますが、配席図、議事次第の次に配付資料一覧がございます。その後ろに資料番号をそれぞれの資料の右上につけてございます。資料の1、2及び参考資料の1、2という構成になっております。

資料1は、空港の設置及び管理に関する基本方針（案）でございます。

資料2は、第5回航空分科会において提示した空港の設置及び管理に関する基本方針（案）からの修整点という資料でございます。

参考資料1は、空港の設置及び管理に関する基本方針（案）、きょうご審議いただきますが、その概要を3枚ほどにまとめております。

そして、最後に参考資料2は、空港の設置及び管理に関する基本方針（案）に対する意見募集の結果（概要）というものでございます。これはパブリックコメントを実施した、その結果でございます。

以上、ご案内いたしました資料で抜けているものなどございましたら、事務局に随時お申し出いただきたいと存じます。

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。

恐れ入りますが、報道関係の方々、頭撮りはここまでとさせていただきたいと存じますので、これ以降、カメラ撮りはご遠慮いただきたいと存じます。

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。

【分科会長】 承知いたしました。お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。

早速でございますけれども、基本方針（案）というのがきょうのメインテーマですね、

これについてご議論いただきますが、前回、10月30日の航空分科会におきまして、事務局より基本方針（案）ということで提示をいただきまして、これに対して委員の皆様からさまざまなご意見をいただきました。それらの意見を踏まえまして修正を行いまして、その修正については私にご一任いただきましたので、事務局において修正されました案について、私のほうで、了承の上で11月にパブリックコメント手続に付したということでございます。

パブリックコメント手続において、一般の方々を対象とする意見募集を行った結果、数多くのご意見が寄せられました。本日はこれらのご意見等を踏まえて、事務局より最終的な基本方針（案）、これが示されております。まずは、事務局からこの案についてご説明をいただきまして、その後に質疑応答ということにさせていただこうと思います。

それでは、事務局からご説明のほう、よろしく願いいたします。

**【空港政策課長】** それではご説明させていただきます。資料1、基本方針（案）に沿いましてご説明いたしますが、基本方針の案の構成でございますが、本文として資料1がございます。その後ろに、参考までに委員の皆様方の名簿、参考1、参考2が航空分科会のこれまでの審議経過を簡単に1枚にまとめたもの、参考3は本文と関係いたします基本方針に出てまいります記載内容に関連します数値的な目標などを参考につけております。それから参考4は、これまで審議会にもお出しし、ご説明してまいりました本文と関係いたします関連の情報、データ、法律文などを掲げたものでございます。

本日は資料1を中心にご説明しますが、あわせて資料2を横に置いていただきたいと存じます。これは、前回第5回の分科会で私どもから事務局案として提示しました基本方針（案）につきまして、各委員から意見をいただきました。それから、先ほど〇〇座長からお話がありましたように、パブリックコメントでも各種の意見をいただいております。そういったものを踏まえまして基本方針（案）を修正いたしました。どこを変えたのかということピックアップして掲示したものが資料2でございます。資料1に沿いますが、横に資料2を置きながら見ていただきたいと存じます。

それでは、資料1の基本方針（案）でございます。めくっていただきまして、目次をつけてございます。これは各項目の見出しとなる項目を並べたものでございます。本文に沿ってご説明しますので、目次の説明は省略させていただきます。

まず、1ページをお開きください。本文の説明は前回ご説明した部分と重複しますので、一部割愛してご説明いたします。

まず1ページ目からが、本文の冒頭の「はじめに」というところでございます。1ページの「はじめに」のところは、「我が国の空港政策の課題と空港法」ということで、現在の空港政策を取り巻く課題と、それから空港法を制定し、この基本方針の審議に至る、こういった経緯をまとめたものでございます。この内容につきましては、前回の第5回に提示したものと変更はございません。

2ページ目のところでございます。2ページのところ、まず、2ページの上で基本方針の理念を書いてございます。ここも前回と基本的に変わっておりません。文言をきちっと法律、空港法に書いている基本理念をきちっと引用するという形で修正しておりますが、変わりはございません。

2ページの10行目ほどから、「基本方針策定に当たっての留意事項」という部分が始まります。

その中の左下、「航空の安全の確保」というところでございます。ここにおきまして、一番下から2行目ですが、「航空においては、ひとたび事故が生じれば多くの人命が奪われる可能性が高く、その安全の確保はすべての活動に対して優先されるべき大前提である」と、こういう表現にしております。これはちょっと横に置いております資料2の「はじめに」関係のところ、上から六、七行のところをごらんください。前は「空港の整備及び運営に当たり、航空の安全の確保は、決して揺るがせにできない大前提である」と書いてございましたが、もう少し安全が大事だということをきちっと記述したほうがいいだろうというご意見も賜りまして、こういう今回の表現のように「安全の確保はすべての活動に対して優先されるべき大前提である」という表現に改めております。

3ページ、「航空政策との整合・協調的取組」という部分でございます。この部分につきましては、航空政策と、それから空港の設置管理に関する政策と、これを整合していくという関係で、協調的な取り組みが必要だということを書いてございますが、3ページの2つ目の黒ボツのところでございます。2つ目の黒ボツの上から4行目に、「アジアの玄関口として世界との間の交流に対する貢献にもなる」という表現を入れております。これは航空の役割として、いわゆる国民生活向上や地域経済の活性化、あるいはその機能が発揮されることが競争力や地域活力の源泉となると、で、アジアの玄関口として世界との間の交流に対する貢献にもなるという表現、それから「すなわち」、その次の行でございますが、「航空ネットワークの強化、利用しやすい航空輸送の確保等は、生活・産業レベルの向上や我が国の競争優位をもたらす、国際的責務を果たすことにもなるものであり」云々と、

そういう形の記述でございます。これも資料2の横に置いておるところで若干書いてございますが、前回は今申した「アジアの玄関口」云々という記述、あるいは「国際的責務」という記述はございませんでしたが、これもきちっとそういう役割も考慮して記述したほうがいいのではないかというご意見を賜りましたので、そういう修正をしたものでございます。

それから、この黒ポツの後半に、前回はビジネス航空についての記述がございましたが、航空政策の記述としてあまりに具体的過ぎるので、むしろ後ろに出てくる具体的記述のところを書いたほうがいいのではないかという意見をいただきましたので、これは後ろに回しております。後ほどその部分をご説明いたします。

4ページをお開きください。そこの上の「他の関連政策との整合・協調的取組」というところで、上から1行目、「空港政策と観光立国推進施策やアジア・ゲートウェイ構想推進施策との連携による総合効果を発揮させること、空港と鉄道・道路等との連携による空港アクセスの整備やその利便性向上を図ること等、空港政策と関連政策の連携については、総合的な見地からの検討を行う」という趣旨で、前回若干文言がわかりにくい表現になっていたということで、少しさらっとしたわかりやすい表現に改めております。

その次の「基本方針の更新時期と基本方針が見据えるべき期間」につきましては、前回と同じ表現で、見直し・改定をおおむね5年ごとに行うということにしております。

そこから、1番でございますが、「空港の設置及び管理の意義及び目標に関する事項」でございます。まず、(1)の「意義」でございますが、5ページの第3段落目、「また、急速な少子高齢化の進展」という項目でございますが、その4行目、「需要の創出につなげていくことを目指し、積極的な取組を行うことが求められている」という表現で、需要の創出につなげていくことを目指すんだということを表現として加えております。これは前回のこの分科会においても、全体の記述が「需要の増加を受けて」という待ちのお話ばかりであって、もう少し空港政策としてきちっと需要の創出ということにつなげていくような取り組みが大事だということを記述すべきであるというご意見を賜りましたので、ここの意義のところにもそのような表現を入れたものでございます。

その次の(2)の「目標」でございます。その中の②でございます。「空港のサービス水準の向上等を通じた内外の航空路線の維持強化を図るとともに、適正な水準の空港使用料の設定を行い、もって海外の空港と密接に結ぶとともに国内の空港間でも充実した航空ネットワークの適切な形成等により、我が国の国際競争力強化を図る」と、こういう表現に

いたしております。これは横に置いております資料2で、前回の表現は、空港のサービス水準向上、適正な水準の空港使用料の設定及びネットワークの適切な形成等により、我が国の競争力強化を図ると、こう淡々と書いてございましたが、これも前回、この分科会におきまして、もう少しネットワークの内容の明確化ができないのかと、どういうネットワークをどういうふうに構成していくのかと、そういうプロセスも明らかになるようにすべきだというご意見も賜りまして、ここの部分でそういう趣旨を少し書いてみたというところでございます。

その次に、6ページの④をごらんください。④で、「国際拠点空港が相まって我が国全体の航空需要に最大限対応するほか、近接する複数の空港について、適切な役割分担に基づきその機能を最大限活用していくなど、空港運営の最適化を図る」と、こう書いてございまして、これも別添の資料2の2ページをごらんいただければと思いますが、前回はこの「国際拠点空港が相まって我が国全体の航空需要に最大限対応するほか」という文を入れてございませんでした。前回、この分科会でも、近接の空港の役割分担も大事だけれども、3つの国際拠点空港がどのように我が国の航空需要に対応していくかと、これが非常に大事な話で強調すべきだと、こういうご意見を賜りましたので、この目標のところにもきちっとその文章を入れたというものでございます。

それから、その次の役割のところでございます。上から6行目に「空港関係者の役割」ということで小見出しを入れてございますが、その中の①、②、③でそれぞれ、①であれば3行目に、将来の空港のあり方を視野に入れつつ、空港の整備及び運営を適切に行うと、空港会社につきましても、2行目に、関係者と連携し、将来の空港のあり方を視野に入れつつ、効率的で自立した経営や創意工夫を生かした整備・運営を行う、あるいは③の地方公共団体も、その2行目に、国等の関係者と連携し、将来の空港のあり方を視野に入れつつ、創意工夫を生かして整備・運営を行うと、こういう形でそれぞれ「将来の空港のあり方を視野に入れつつ」という表現を挿入しております。これも前回の分科会におきまして、それぞれの空港の管理者がきちっと将来ビジョンを見据えた整備・運営を行うことが重要だというご指摘を賜りました。現在、前回もご説明したように制度としてそういう計画を義務づけるような制度には今、なっておりませんが、できる限りそれぞれの空港管理者において、将来のビジョンを明確にしながら、あるいは視野に入れながら整備・運営を行うことが大事だということで、こういう表現を入れたものでございます。

そのほかの役割については変更ございません。

7ページの右下をごらんください。見出しとして、「航空政策全体としての取組」という小見出しを加えております。これは、「はじめに」のところで航空政策と関連政策の記述があるけれども、本文にもきちっとした記述を入れるべきじゃないかと、こういうご意見もありましたので、ここの7ページの右下の部分からが、そういう意味での他の政策、航空政策全体としての取組み、あるいは他の政策との協調というものを記述してございますので、小見出しを入れて、その旨を明確にしたものでございます。

その次に、8ページをごらんください。2番の「空港の整備に関する基本的な事項」の部分でございます。(1)の「将来需要に対応するための施設整備・機能向上等」、(2)の「空港の耐震化等による安全・安心の確保」、(3)、9ページの右下、「既存ストックを活用した空港機能の高質化」、ここについては前回と同じでございまして、それぞれの政策についての必要な記述をいたしております。

10ページの(4)をごらんください。「空港の整備における航空管制業務等との連携の確保」というところでございます。これは空港の整備に関しましても、空港側と航空管制側との連携の確保が重要だという記述をいたしておりましたが、前回、この分科会におきまして、そのいわゆる空港側と管制との連携というのは、いわゆる航空当局側の内部の連絡、あるいは航空会社と管制という、いわゆる空港内の連絡であって、当然のことではないかと、それも大事なんだけど、一番下の「したがって」のところに書いてございしますが、むしろ、外部との連絡、連携というのも大事だと、その記述をすべきだというご意見を受けて入れたものでございます。10ページの一番下、3行目のところでございます。「したがって、空港の整備に当たっては、空港の機能を十分に発揮できるよう、航空管制業務等をはじめ、航空運送事業者、周辺地域等の関係者と引き続き十分に連携を確保することとする」ということで、前回の表現を改めまして、外部との、いわゆる航空会社や周辺地域との十分な連携も大事だと、こういう記述を加えたところでございます。

11ページからが「空港の運営に関する基本的な事項」でございます。ここににつきましては多数のご意見を賜りましたが、まず、(1)の「効果的かつ効率的な空港の運営」のところでございます。以下、効率的、効果的な運営、あるいは空港別の収支の明確化に努めることなどを書いてございましたが、その場合も、きちっと空港管理者がどのように責任を持って運営の責任主体として行動するかと、こういう点をきちっと考慮すべきだと、今、その体制ができていないとしたら、きちっと検討すべきだと、その旨を記述すべきだと、こういうご意見を賜りました。

それらを踏まえまして、(1)の上から3行目でございますが、なお書きを加えております。「なお、以下に掲げる取組を更に効果的に責任を持って遂行するための体制のあり方に関しては、「社会資本整備事業特別会計空港整備勘定において経理されている事務及び事業については、将来において、独立行政法人その他の国以外の者に行わせることについて検討するものとする。」とされていることから、その趣旨を踏まえ、今後適切に検討することとする」という表現を入れて、先ほどご説明しました前回のご指摘、運営の責任主体を明らかにしていくに向けた取り組みが重要だということを反映した記述としております。なお、このかぎで囲んだ部分につきましては、既に施行されています行革推進法に記述されている文章を引用しているところでございます。そこがまず1点目でございます。

それで、以下、コスト意識の維持向上を図って、空港別の収支の明確化など、透明性の努力をするというのが①でございます、②で航空路線の誘致等、マネジメントの推進に努めると、こうございまして、③で離島についての記述がございます。前回と少し変えたのは、この離島についての3行目、「これまでの離島航空路線維持のための方策と併せて努める」と、こういうことで、「これまでの維持のための方策と併せて努める」という表現を入れてあります。これは前回、そもそも離島の路線維持というのは、効果的、効率的な運営だけで読めない、そもそもナショナルミニマム的な要素があるんじゃないか、あるいは公共交通の位置づけに近い位置づけがあるんじゃないかというご指摘も賜りました。また、補助として、そういう補助をやっているのではないかというご質問もいただきました。現に運航費補助や機材の購入補助を行っております。したがって、場所としての問題は残りますが、これまでの路線維持のためのそういった補助、あるいは公共交通の位置づけとしての補助ということは引き続き続けるべく努力するということとあわせて、ここに書いてございますような島民の足の確保や観光客誘致による需要拡大に向けた努力も講じていくということを記述する形に改めております。

その次に⑥でございますが、先に読ませていただきますと、「機材の小型化により航空便の多頻度化を図ろうとする世界的な動きやリージョナルジェットの就航にも資する小型機材の技術開発・商品化の動きにも留意し、適切に対応する」と、これは資料2のところにも書いてございますように、資料2で言うと3ページになりますが、機材の小型化あるいはリージョナルジェット、こういった世界的な動きを反映させるべきであり、その記述を入れるべきだという前回の意見を踏まえたものでございます。

⑦は、先ほど申しました3ページのところに航空政策として書いていましたが、ここに

場所を移しまして、具体的な記述として⑦に書いてございます。「世界経済のグローバル化に伴い、近年諸外国で利用が増加しているビジネス航空等新しい航空ビジネスへの適切な対応も視野に入れて取り組む」ということとございます。このビジネス航空については、別添でございますパブリックコメントの意見におきましても、回転翼航空機を含めて、ビジネス航空への取り組みということ、これから航空の容量が拡大する、そういった機会をとらえながら対応して欲しいという意見も多数いただいているところでございます。

以下、12ページ、(2)は「空港施設の適切な維持・機能向上」、ここは変更ございません。

13ページの(3)で、「利用者の便益の増進」というところでございます。まず、その下の一番下から2行目でございますが、「利用者の便益の増進に向け、以下に掲げる措置を推進するとともに、その継続的な取組を効果的かつ効率的に進めるために必要となる数値・指標的な目標設定とその評価等の手法の導入等の具体的方策の検討にも努めることとする」という記述を新たに入れております。これも前回のご意見を賜りまして、便益の増進に向けて継続的な取り組みということが大事だと、それを強調すべきだという点と、それから数値目標、指標、評価という、指標目標を設定、それはいいことなんですけれども、効率的な観点ということも忘れてはいけないという視点を入れております。そういった点を入れて、かつ、PDCAサイクルといいますか、プラン、ドゥー、チェック、アクトの、そういうサイクルで評価をきちっとして、改めていくという手法もきちっと反映させるべきだと、こういう記述がございましたので、今申した記述を入れたところでございます。

15ページのハで、同じ趣旨で、このハのところ、「空港運営に対しての利用者等の移行を反映させる仕組み」を記述してございますが、そこにおきましても、上から3行目、「適切な目標を設定し、その実施状況を評価し、改善していくといった必要な取組を推進する」という記述、及び最終行、「効率化の視点に留意しながら」という記述を加えております。これも先ほど申した評価の観点が大事だという点、それから効率化を十分重視して進めるべきであって、指標計測をして、快適性が落ちるからといって、やみくもにやるものではないというご指摘を踏まえた記述を入れております。

16ページ以下でございますが、(4)「安全・安心の確保」、(5)「環境負荷の低減」につきましては前回と同じでございます。

(6)「航空管制業務等との連携」でございます。まず、①のところでございますが、3

行目でございますが、「このため、将来の空港の能力や運営効率の向上に向けて、航空交通の指示等を行う航空管制業務等をはじめ、航空運送事業者、周辺地域等と十分な協力・連携を確保することとする」と、これも先ほど整備の部分で申しました管制との連携につきまして、特に将来の空港能力の増強あるいは運営効率の向上の際に、いわゆる空港側と管制との連携とともに、航空会社や周辺地域の理解・協力を得ていくということが重要だというご指摘を受けて、こういう表現に改めたものでございます。

(7)「空港会社の運営のあり方」の部分でございます。ここの記述の19ページでございますが、上から2行目でございます。貢献に当たってのどういう運営が大事かという記述でございますが、「利用促進策の実施等を図って、継続的かつ安定的で適正な空港運営を行い」ということで、ここも先ほどの委員の指摘を受けて、継続的な空港運営、安定的な空港運営の重要性ということを記述しております。

それから、その次の「特に」の段落でございますが、この中でその空港運営の重要項目をずっと記述しております。前回と記述は基本は同じでございますが、その「特に」の段落の3行目、「公正かつ平等な運営の確保」ということも、空港運営の公益性、公共性にかんがみ、大事な視点だということで加えたものでございます。

(8)の「空港機能施設事業の運営のあり方」でございます。ここにつきましては、まず一番最後の行、前回、文章が長くて読みづらいというご指摘をいただきましたので、一番下にローマ数字の小文字のi、それから20ページでローマ数字の小文字のiiというふうに大きな項目2つに分けて記述してございます。

まず、小文字のiのところの記述で、「適正かつ確実な計画」として、どのようなものを確認することが必要かということ記述してございますが、20ページの3行目で、ここも先ほどの空港会社と同様、公正かつ平等な運営の確保も十分確認するよにということ記述してございます。

それから小文字のiiで、この空港ビル会社についても空港会社と同様に、安全保障、危機管理に対する適切な対応の確保が重要だということで、上から3行目にその記述を加えております。

それから(9)は、「地方公共団体の管理する空港における運営のあり方」というタイトルでございます。前回、ここは「地方管理空港における運営のあり方」という記述にいたしておりましたが、その記述であると、いわゆるその他空港と称される部類の空港が読めないのではないかというご指摘をいただきましたので、ここの記述はその他空港を排除す

るものではなく、地方公共団体の管理する空港を対象としておりますので、「地方公共団体の管理する空港」という形で見出しを変えております。

20ページからの「協議会の活用」につきましてでございますが、前回、21ページが一番最後のどういった構成員でもってその協議会を通じた取り組みを推進するかという部分の記述につきまして、前回と違うのは、「このため」の段落の2行目、「周辺地方公共団体」という記述を加えております。これは自治体が管理者である場合は空港管理者で読めるんですが、空港会社あるいは国管理空港などが管理者の場合にも、周辺の自治体というのは構成員として非常に大事ではないかと、明示しておくべきだというご指摘を受けて、このように追加したものでございます。

それから、「各々の空港の置かれた状況も反映した様々な関係者」という表現にしております。前は「多様な関係者」ということで、よく意味がわかりにくいという指摘とともに、空港の事情によりまして、場合によって、例えば周辺の住民が入るような、例えば成田などを想定すれば、そういう状況もあるのではないかと、こういうご指摘もいただきましたので、そういうことを反映した表現の修正にいたしております。

以下、4番がその周辺の地域との連携の確保に関する基本的な事項、22ページ、5番が騒音の障害の防止等に関する基本的な事項、ここについては、文言の修正などをしておりますが、大きな変更はございません。

23ページの6番でございますが、密接な関係を有する空港相互間の連携の確保というところでございます。前は23ページの下にございます(1)「首都圏における空港相互間の連携のあり方」、この部分から始まっておりましたが、今回の23ページの冒頭柱書きの十数行にわたる部分、これは前回、(4)として、いわゆる首都圏、関西圏、中部圏に触れた後、成田、関空、中部の3空港の連携の確保について書いてございましたが、これは国際拠点空港のあり方って非常に重要な話で、むしろもっと前に強調して書くべきではないかと、こういうご指摘を多数いただきました。そういうことを踏まえまして、むしろこの密接な関係を有する空港の中でも、冒頭に柱書きとしてきちっと書こうということで前に持ってきたものでございます。加えまして、冒頭の最初の7行ほどは、新しく記述をきちっと書き直しております。

簡単に読みますと、「成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港の我が国の国際拠点空港は、我が国の国際航空需要に応えるとともに、欧米等の長距離国際路線について東アジア地域における主要な窓口としての役割を担ってきているが、東アジアの近隣諸国にお

ける国際ハブ空港の戦略的な整備進展に伴い、これらの空港との競争の必要性も認識されてきている。

このため、我が国の旺盛な国際航空需要に今後とも適切に応えるとともに、東アジアと世界を結ぶアジア・ゲートウェイとしての我が国の地位を維持増強していくため、全国的な視野に立ってアジアとのオープンかつ戦略的なネットワークを構築する。

この場合において、これら3空港については、各空港がそれぞれの背後圏の空港需要に応えることはもとより、我が国の国際拠点空港として3空港相まって我が国全体の航空需要に最大限対応することが適切である。首都圏空港の空港容量が当面逼迫している状況においては、空港容量に余裕のある関西国際空港及び中部国際空港と合わせて、これらの航空需要にトータルとして最大限対応することとする。さらに、平成22年の首都圏空港の容量拡大によっても概ね10年後には空港容量が逼迫することが予想されており、更なる容量拡大に向けての検討が課題となっているが、これらの容量拡大のあり方及びそれに伴う国際拠点空港全体としてのあり方についても、検討することとする」というものを冒頭に持ってきた次第でございます。

以下、(1) 首都圏、(2) 近畿圏における空港相互間の連携のあり方については、前回お示ししたものと変更ございません。

(3) で「中部圏における空港相互間の連携のあり方」でございます。ここにつきましては、前回の分科会におきまして、2次の表現を踏まえまして、25ページの上から2行目でございますが、「24時間運用をいかした活用を促進する」ということで、もとの前回の案では将来に向けた可能性が読み取れないと、こういうご意見を踏まえまして、そういったことを踏まえた記述としております。

7番が「その他」でございます。

(1) 「共用空港における整備及び運営等」、(2) 「基本方針に則った空港法・航空法の運用のあり方」、ここについては変更ございませんが、(3) 「その他」のところ、25ページ一番下から2行目ですが、まず、空港の設置及び管理に際しては、「環境負荷の軽減」に掲げるような、いわゆる騒音問題の取り組みのほか、環境関係法令に従い、空港周辺における自然環境等の保全に配慮するということが、動物や、湿地や、野生植物や、そういったものの自然環境の保全に留意するということが記述してございます。

それから26ページは、上から2行でございますが、「空港は、我が国の安全保障を確保する上で重要な役割を担うので、空港管理者は、関係法令に基づく責務等を適切に履行し、

平素から国等との連携を密接に図る」、こういう記述も加えております。

最後に、「おわりに」のところも基本的には変更ございませんが、上から4行目、前は羽田の国際化という表現で書いていたところについて、もう少し記述を正確に書くべきだというご意見を賜りましたので、「首都圏空港(成田・羽田)における国際空港機能の拡充」という表現に改めております。

以上が前回との変更を中心に、全体の構成をご説明したものでございます。

なお、時間の都合でご説明は省略いたしますが、参考資料の2では、いわゆるパブリックコメントにつきまして、ご意見をいただいたものを全部掲げてございます。ご意見と、それからそれについての対応の考え方でございます。基本的にご意見を賜りまして、本文に記載しているもの、あるいは記載するのが適当なもの、そういったものについては右の対応の考え方でそういう記述をしておりますと、こういうことを書いてございますし、それぞれ今後の行政の参考にさせていただくもの、こういったものもございます。そういったことを右で書いてございますが、今後、きょうの審議も踏まえながら、今後パブリックコメントへの回答としてホームページに掲載をしていきたいと、そういう予定をしております。

以上、基本方針の案及び前回との変更点、パブリックコメントの概要のご説明をさせていただきました。

**【分科会長】** どうもありがとうございました。ただいま事務局からご説明をいただきましたとおり、委員の皆様から前回いただきましたご意見、あるいはパブリックコメントで寄せられましたご意見、これについては今回の基本方針(案)に反映させていただいているというつもりでございます。

それでは、この基本方針(案)につきまして、ご質問あるいはご意見がございましたらご発言願いたいと思いますけれども、一応、きょう、航空分科会はこれに関する最終回ということでございますので、ご感想、あるいは今後どういうふうに進めていったらよいか、そういったことに対するご提案とかご助言等、こういったことも含めてご発言をいただければと思います。いかがでございましょう。どなたか。ご発言がありますでしょうか。

このパブリックコメントはどのくらいの分量が、先ほどの参考資料2がありますけれども、件数で言うと何件ぐらい来たんですか。

**【空港政策課長】** 出してきた法人なり、あるいは個人という単位で見ますと、16か7でございました。ただ、多岐にわたる項目を指摘いただいている方もございますので、

項目別に今回は掲示させていただきますと、相当数の指摘数にはなっておるということでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。いかがでございましょう。

【委員】 多くのパブリックコメントもいただいたということでもありますけれども、その内容等も踏まえつつ、前回、多くの委員の方々の意見も踏まえていただいて、大変結構な内容にでき上がったなと思います。この中で仕組み等を今後検討すると書かれていますので、その点については、ぜひ早い時期から検討をスタートしていただきたいというお願いを申し上げたいと思います。基本方針自体は今回、法定になった第1号でございますので、今後も5年ごとに見直しがされていくという道筋もできましたし、その第1号の内容としては大変すぐれた内容になったのではないかなと個人的には思います。しかしながら、基本方針として書かれるべき内容は、個々の空港という観点から見ると、まだまだ具体的に書くべき、将来に向けての運営なり、整備なりとして書くべき内容が当然ながらあるわけございまして、それをできるだけこの方針に呼応する形で進められるような、これはもう制度というのか、取り組みの形というのか、こういうものについて、ぜひ検討をスタートしていただけると大変ありがたいなと思います。その点だけはお願いとして申し上げたいと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。今後の検討ということでお願いしたいと思えます。

そのほかにいかがでしょう。どうぞ、〇〇委員。

【委員】 ちょっと確認というか、ご質問という感じですが、24ページにある「近畿圏における空港相互間の連携のあり方」のところですが、前提として平成17年、「以下の役割分担の下で」と書かれておりまして、そういう話になっておりますが、現状としては、平成17年の後、必ずしもいい方向に向かっているという実感、印象が関西にいてないのですが、それを前提として、次の段落で、「なお、関西3空港の最適運用・経営のあり方」とまた書いていただいているので、これから見直しがあるんだろうなと読んでいいのか、それともやっぱりこの「役割分担の下で」というところが残ると認識したほうがいいのか、そのあたりを、この文章上の読み取り方というんでしょうか、教えていただければありがたいなと思ったのでありますが。

【航空局長】 近畿圏の3空港の役割分担は、委員がおっしゃるように、これは非常に

いろいろ議論がありまして、ここでは平成17年11月に3空港の役割分担、いろいろ議論を経て、こういった役割分担ということが一応の正答がなされましたので、当面はこれを尊重しながらやっていくというのが航空局の立場であります。

ただ、最近も非常にこの役割分担、今の役割分担がいいのかということは相当議論になっておりまして、地元を中心にいろいろなご意見が出ていますので、必要に応じて、これはやはり地元の意向を十分に勘案しながら、所要の見直しをやらなくてはならないという認識でおります。

この分科会でも申し上げましたが、役割分担、特に関西空港の利用の促進がいま一つということが役割分担をどうするんだという議論の根底にあるということからするならば、ここでもちょっと触れておりますけれども、財務構造の改善等によってそういった問題の解決を図ることが、また新たな将来の役割分担、どうあるべきかということにも大きな影響を及ぼしてくると思いますので、そういう意味では多面的に今後もずっと検討を続けていきたいと考えております。

【委員】 ありがとうございます。よくわかりました。

ただ、どうしても航空政策のほうから見ておりますと、市民のニーズとか、それから社会全体の経済というよりは、どうしても3空港の経済的なバランスの問題になりがちだと思うんです。あまりそこにシフトしてしまうと、本来大事にすべき関西全体のポテンシャルの問題が忘れられがちになってしまうので、その辺はよく留意していただきたいと思います。よろしく願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。ご意見ということでよろしいですか。

【委員】 はい。

【分科会長】 そのほかにいかがでしょうか。〇〇委員。

【委員】 ちょっと不勉強で申しわけないんですけども、質問させてください。11ページ、「効果的かつ効率的な空港の運営」のところで、さっき修文が入ったところの「社会資本整備事業特別会計空港整備勘定において経理されている事務及び事業」というのは、この下の①から⑧までは、全部経理されている事務及び事業なんですか。そこが、この「以下に掲げる取組」というのは①から⑧だと思うんですけども、を責任を持ってやるについては、この「勘定において経理されている事務及び事業については」とありますけれども、要するに①から⑧まで全部かかるかどうかという確認をしたいんです。

【空港政策課長】 ここは柱書きとして書いてございまして、前回の分科会でも、特に

①でコスト意識の向上の観点で、空港別収支を明確にしていくという過程で、今の、特に国の管理空港などでどういう管理責任主体になっているんだと、そういう観点からすると、若干限界があるのではないかというご指摘を賜りました。そういう点もきちっと考えていかないと、収支を明らかにする、あるいは明らかにする過程においても課題があると、そういうことをまず指摘されたものですから、いわゆる空港の運営全体に係るような形で、今までは空整特会ですね、今、空整勘定とっていますが、そのあり方についても行革推進法で指摘されているので、そういった記述を引用しながら、そういった観点で、その趣旨を踏まえて検討しようということを記述しています。

委員のご指摘の部分でいえば、例えば①の空港の運営という意味では、これはまさにいわゆる国、空整勘定でもって運営しているものでございますが、該当いたしますし、②につきましては、いわゆる空港のマネジメントの一部でありまして、すべてではありません。当然ながら、関係者との連携とかは外に出るものがございます。

以下、離島につきましては空整勘定で行っているものが、いわゆる支援の措置とか、そういうものはございますし、④の空港使用料などはまさに空港運営の財源として空整勘定そのものに該当します。あとの⑤から⑧については、むしろ空港の利用促進といいますか、空港を有効活用する一貫で取り組んでいこうという内容でございますので、そういう意味では、利用を促進して収入が上がるという意味では空整勘定にプラスになるものでございますが、直接的にこの事務、事業かというところ、少し外れるものもございます。

【委員】 要するに、趣旨を踏まえたところで、全部、効率化の観点を強調するために入ったという理解でよろしいんですね。

【空港政策課長】 はい。そういう意味で、前回、特に①の2行目にあります空港別収支の明確化等透明性の確保のための措置を講じて支出抑制、あるいは需要拡大に向けた取り組み、こういったことで効率的な運営を推進すると、この関係でご意見を賜りましたので、現にそれで行革推進法で課題になっておりますので、そういったこととあわせて、趣旨を踏まえて対応しようということでございます。

【委員】 効率化については前から私もここでご発言させていただいていて、修文もかなりそれを生かしていただいているので、今後はやはりつくった、ほぼ概成している空港の効率化というか、赤字とか、いろいろ財政的な問題も出てくると思いますので、その辺について目配りをしていくのは大事なことだと思いますので、今後はそこをよろしく願いたいと思います。

それから、これは蛇足で、どっちでもいいんですけども、今、さっきから名前が出て  
いる行革推進法においてというのはなくてもいいんですか。そこがちょっと、このかぎ括  
弧はどこから引っ張ってきたかわかりますかという、それに関して。

【空港政策課長】 そういう意味で、行革推進法から引いておりますので、そこを明確  
にしたほうがよいということであれば、その部分を注記を入れることは可能でございます。

【分科会長】 可能であれば、これは入れたほうがいいのかもわかりませんね。

【空港政策課長】 わかりました。

【分科会長】 そのほかにいかがでしょうか。どうぞ、〇〇委員。

【委員】 今回の基本方針（案）は、空港を開かれた日本の玄関窓口として位置づけて、  
かつ、これからいろいろ急速に変化する国際情勢にもまた臨機応変に対応ができるという  
余裕を持たせながら、現時点において非常に最適な答申になったと思います。

これとは直接には関係ないんですが、しかし関連するんですが、お聞きしたいんですけ  
れども、今、別の研究会でこの12月に何か答申を発表されます。例の空港インフラ規制  
の研究会の議論というのもほぼ収束に向かっていると思うんですけども、それは大体ど  
んなふうな答申になろうとしておるのかをお聞かせいただきたいと思います。

【航空局長】 空港インフラへの規制のあり方に関する研究会という、これは内閣官房  
長官と、それから国土交通大臣のもとに置かれた研究会でございまして、これまで6回開  
かれて、最終回が12月11日の予定になっています。

それで、これは当初2月にこの基本方針を定めなくてはいけないというようなことも規  
定した空港法の中で、成田空港会社の民営化の部分が、民営化についても当初の法案には  
盛り込まれてはいたんですが、外資規制の導入をめぐる議論が紛糾しまして、もう少し検討し  
たほうがいいたろうということで、その完全民営化の部分は切り離して、要はキャリーオー  
バーになって、それで成田空港、それから羽田の空港ビル両者について資本規制、行為  
規制のあり方、両者どうあるべきかということをもむためにこの研究会というものがつく  
られました。

それで、そこで今、議論されていますのは、行為規制については、今回、空港法などで、  
例えば空港ターミナルビルなんかについてはある程度十分になされているので、現行法制  
でおおむね対応できるだろうと、それから成田についても、一応、有事法制、それから災  
対法上の手当などもなされていますので、それら関係法令を含めれば、かなり行為規制は  
カバーされているし、成田空港特有の環境に対する配慮義務というようなもの、今、成田

空港会社にありますが、こういったものについては成田空港にとっては非常に大事な業務でもありますので、行為規制の一貫としてこういった義務というのは残すのかなど、こんな議論になっています。

それから資本規制に関しては、当初、2月に議論した法案においては外資規制3分の1ということでお諮りしたんですが、この研究会の議論では、外資だけを取り立てて規制するというのに合理性がないのではないかという観点で、いわゆる内外無差別、国内資本も外国資本もひとしく規制する大口規制、具体的には、1人の株主が20%以上保有してはいけないというような形での大口規制を導入するのがいいのではないかというのが多数意見になっています。

それからあわせて、完全民営化というのは株を全部放出して、ほんとうに民間資本だけになることを完全民営化というんですが、当初、2月のときには当初の段階で100%株を民間に売却して完全民営化をやるという案だったんですが、委員の方々の共通した意見として、いろいろな資本で、よからぬ資本というかにコントロールされて空港の運営がうまくいかないということが心配ならば、しばらくの間は政府が一部保有してはどうかと、これも具体的には3分の1を当初、国が保有して、3分の2売却して、いつの段階でというのは、これは今、いろいろ議論がありますけれども、一定の時期が経過したところで残りの株も売却して完全民営化を達成するということがよいのではないかという意見が大体共通意見になっています。

行為規制、資本規制、最終報告書はまだまとまっていませんけれども、議論の方向は大体そんな形になっています。

**【分科会長】** そのほかはいかがでしょうか。

**【委員】** すいません、1点だけ。参考資料の1という本文ではなくて、今後、概要ということで公表されていくと思いますので、そこで可能であればというか、お願いということであります。1つは先ほどご説明があったように、各主体が責任を持ってというか、将来の空港のあり方を念頭にという、そんなことが言葉としても入ったわけですが、そのあたりがこの1ページ目の右の上ですね、多分、参考資料1の1ページ目の右上のあたりにはそのあたりがあるんですけども、その文言が入ると、さらにクリアなメッセージになるかなと思います。「空港会社、地方公共団体等関係者がそれぞれの役割を適切に果たすことが望まれる」という、このあたりに、もしかしたらその間に、「将来の空港のあり方を念頭に、それぞれの役割を適切に果たす」というようなことに入るのかなというよう

なことを思いました。1点です。

それからもう1つは、運営に関する基本的な事項のところで、「空港利用者等の多様な意向を反映させる仕組みの導入に向けた必要な取組」云々というのがあるわけですが、ここも、本文中はどちらかという目標設定をして、きっちりと評価するんだとか、あるいは利用者利便の、どっちかという継続的に取り組んでいくんだとか、そういう言葉が入っているんです。けれども、この3の2番目の丸は、どちらかという、そのあたりがはっきりしていない感じもあります。参考情報として活用するというのは大変重要なことでもありますけれども、どちらかという、今申し上げたようなあたりが書かれると、これもメッセージ性としてはもう少しはっきりしてくるかなと思います。これはお願いであります。この概要をつくるときにどのあたりを抽出するかについては、ぜひ議論のポイントを踏まえて、より一層内容について精査していただけると大変ありがたいと思います。

以上です。

【分科会長】       ありがとうございました。

【空港政策課長】   わかりました。その点はそのようにいたします。

【分科会長】       そのほかに。どうぞ、〇〇委員。

【委員】       私はこの案を基本的にというか、総体的に了承していいのではないかと思います。先ほどのご説明を伺っておりますと、前の案について、それからパブリックコメントを踏まえて大変きめ細かに修正をされました。非常に問題が整理されてクリアになってきたと思います。大変な作業だったろうと思いますので、労をねぎらいたいと思うんですが、私はこれによってかなりよくなってきたように思います。一例を挙げますと、「はじめに」のところで、何か妙にビジネス航空が突出していた印象がありましたけれども、きょうの案で拝見すると、たしか12ページにそれを移して、かえってすっきりしたと思います。これは一例です。そういうふうに問題が整理されてきておりますので、この案でよろしいと思います。

もう少しその理由をつけ加えますと、以前の空港整備法時代には、よく私は繰り返し言うことですが、基本施設を中心に、空港の中のことを中心に法律ができておりました。今度はこの基本方針によって空港法にちゃんとした骨組みができる、それも、例えば国際的な航空ネットワークの結節点としての空港、ゲートウェイという書き方になっています。あるいは空港の周辺の地域、自治体との関連、そういうところまで言及していった、輪を広げていった、これは私は非常に意味が大きいと思います。スローガン風に言えば、

空港問題が「点から面に」なると、これが私の印象です。そういう意味で、繰り返しますけれども、私は総体的にこの内容でいいと思います。

最後に一言、蛇足的に余計なことを言いますが、文章表現とかいうことになる、ちょっと気になるところがないこともありません。先ほど、ご説明にありましたが、たしか6ページだったでしょうか、「将来の空港のあり方を視野に入れつつ」と、全く同じことが①、②、③、しかも「つつ」という表現が重なってくると、私のような職人はすごく気になります。それは内容とは関係ありませんし、別に命にかかわる問題じゃありませんけれども、できればちょっと塗り薬か何かを塗ったほうがいいかなと思います、これは蛇足です。

以上です。

**【分科会長】** ありがとうございます。その辺のことについては、後で少しご相談させていただきますが、事務局と相談の上で対応させていただきたいと思います。

どうぞ。

**【委員】** 5ページにあります目標のところ、それぞれネットワーク、適切な形成と、文章を修正されているわけなんですけれども、たしか前回のときの、こういったネットワークは国内の空港間でも充実したと、こういう文章表現はなかったと思うんですけれども、今、特に地方空港と地方空港の間は減便という、そういった中で、この文章だけを見ますと、そういったところも航空ネットワークを充実させていくのかと、こういうふうにもとられかねないのかなと思いますし、ここで言っているのは、多分、国際空港間ということだと思ってしまうんですけれども、そういったことではなくて、いや、これは日本全体の地方空港間も充実させていくと、こういうふうにとってもいいのかどうか、ちょっとお尋ねさせていただきたいと思います。

**【空港政策課長】** 前回と、おっしゃるとおり、もって海外の空港と密接に結ぶとともにということにあわせて、国内の空港間でもネットワークを結ぶというふうに書いて、これは国際競争力の強化という目的、目標の中で、いわゆるネットワーク内容を明確化するようというご指摘も受けて書いたものでございまして、そういう意味で、単に我が国の空港と国際を直接に結ぶだけではなくて、当然そこから国内で例えば乗り継いでいくとか、そういうものもありますし、そういった観点、あるいは国内のネットワーク自身も我が国の国際競争力というものにも大事だということで、ここに新しく加えたものでございます。

**【分科会長】** そのほかはいかがでしょうか。どうぞ。

**【委員】** 中身についてはこれで結構だと思いますが、若干の感想だけです。基本的に、

最初の基本方針ということですが、流れを見ておきますと、トランジションの中の1ステップという感じがいたしまして、直轄でやっていた部分が大きいものからアームズレングスの関係に移っていくプロセスでこういうものができているというところで、基本方針を読んだり、特に概要を読んでおきますと、かなり直轄的目配りで、いろいろな議論を全部書いてあるといったことで、今後の方向としては、多分、理念のようなものはもっとシンプルに、それでアームズレングスで公益に沿わないような行動についてはきちっと書く、もう1つは、各運営主体が適切なインセンティブを持つような仕組み、制度を整備する、こんな方向になるのかなと思っております。

これは、あとしばらくして実際にどう適用するのかなと思ったときに、この文言でこの空港はこういうことをしちやいかんとかと言えるのかということ、そういうふうには書かれていないような感じがあるなといったところで、今後、これでやりながら、いろいろお考えいただきたいなと思います。

1つ細かい点ですが、最近、もう年をとってきて頭が悪くなって、この概要というこれになかなか頭の中に入らないと。概要とある限り、もう少しちゃんと見出しをつけるなりして頂きたい。中の文がそれぞれ長くて、非常に頭に入りにくいといった感じがあります。こういう概要はこれでいいかもしれませんが、もう少し私の頭にも入るようなものを別途つくっていただければなと思います。余計なことを申しました。

**【分科会長】**      ありがとうございます。どうぞ。

**【委員】**      若干、今の〇〇先生とも近いことなんですけれども、全体的には、今回の基本方針というのは利用者の視点とか、あるいは国家戦略、観光立国推進基本法とか、あるいはアジア・ゲートウェイとか、そういう国家戦略に沿ったものであるとか、あるいはグローバル戦略とか、あるいは地域の視点とか、いろいろな視点が非常にはっきりしてしまっていて、とても全体的にまとまっていると、こういう印象があります。

私の関心は、23ページの6のところの前文をつけ加えましたね。これは、ひょっとしたら今度の改正案の最大の目玉になるんじゃないかと思うんです。つまり、成田、関空、それから中部が我が国の国際拠点空港であると、それで今後、アジアとのオープンかつ戦略的ネットワークを構築していくと、ここが私はやっぱり今回の1つの目玉だと思います。今後、実は成田と羽田の問題とか、あるいは関西地域の問題とか、これは相当議論するんだけど、そのときにこの前文が実は非常に効いてくるんじゃないかと。そういう目で見ると、前文は相当苦労されて書いていますけれども、しかしいろいろな抜け道を少しず

つつくりながら書いているなど。もう少し断定してもいいんじゃないか、しかし断定できないと、こういうことはよくわかるんですけども、このことが実は、先ほど〇〇さんがおっしゃった概要の中に全然載っていないのがちょっと寂しいなど、むしろ一般の人はここに関心があるわけですから、概要の中にきちっともう少しアクセントをつけて入れていただいてもいいんじゃないかなど。何が変わったのかということですから、まさに整備から運営法に変わったんだということを含めまして、やっぱり先ほど言った視点について、こういうことで変わったんだというようなことを概要でもう少しさらっとまとめていただいたほうがいいんじゃないかという私の感想です。

以上です。

**【分科会長】** そのほかにいかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、今ご指摘いただきました点が、本文について大きくは2つありまして、1つは先ほどの出典の明示ということで、それから文章ということでしたので、その辺は、大変恐縮でございますが、私と事務局に一任していただいた上で、本文について、この内容でご了承いただけるかどうかをお諮りしたいと思いますけれども、こういう形でよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** ありがとうございます。それでは、この方針案がご了承されたということにさせていただこうと思います。

一応、これをもちまして、「空港の設置及び管理に関する基本方針」の策定に当たっての航空分科会としての最終的な意見とさせていただこうと思います。

それから、概要については若干意見が出ましたので、これはあくまでも概要ですので、また少し修正をお願いしたいと思います。

それでは今後、私のほうで本日取りまとめられました意見を審議会の会長へ報告いたしまして、その上で大臣に答申するということとなります。答申の手續につきましては、事務局と相談して決めることとさせていただきます。

以上をもちまして本日の予定の議事は終了ということになりますが、最後に航空局長からごあいさつをいただけるということなので、よろしくお願ひいたします。

**【航空局長】** それでは、一言、お礼のごあいさつを申し上げたいと思います。ただいま空港の設置及び管理に関する基本方針についての航空分科会意見、これをおまとめいただきまして、まことにありがとうございます。

ことしの7月に航空分科会に諮問させていただきましたが、それ以来、おおむね月1回のペースで計6回、審議時間を合計しますと、延べ12時間半にわたる精力的なご審議をいただきました。その間、分科会長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、貴重なお時間を割いて分科会の審議にご参画いただきまして、また、関西、あるいは名古屋、こういった遠方にご在住の委員の皆様方も足を運んでいただいて、大変に活発なご審議を賜りました。まことにありがとうございました。

この分科会にいろいろな問題をお諮りする際、当然のことながら、事前に私ども航空局の中でもいろいろな議論を行うわけでありますが、役人だけで役所の中でいろいろ議論をしていると、どうしても視野が狭くなりがちでございまして、そういう意味では、ほんとうにより広い視野からいろいろご意見をいただけるこの分科会の場というのは、私どもにとってもほんとうに貴重な場でございます。

今回も、空港の基本方針に関していろいろなご意見をいただきました。空港に関する問題はまだ山積でありますけれども、いただいた貴重なご意見を踏まえながら、1つ1つの問題に全力で取り組んでいきたいと思っております。委員の皆様方には、今後もいろいろな場で空港の問題、さらには広く航空の問題について、いろいろご相談させていただく場があると思いますが、ぜひ今後とも、ご指導、ご鞭撻、よろしくお願ひできればと思う次第でございます。

以上、簡単でございますが、お礼のごあいさつにさせていただきます。ほんとうに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。

最後に、事務局からご連絡等があればお願いいたします。

**【空港政策課長】** どうもありがとうございました。今後の予定でございますが、本日取りまとめでいただきましたご意見をベースに、空港法第3条第1項に基づく空港の設置及び管理に関する基本方針、国土交通大臣の制定というものを年内に告示することといたしたいと存じます。

**【分科会長】** ありがとうございました。

それでは、本分科会はこれもちまして終了とさせていただきます。皆様にご協力いただきまして、感謝申し上げます。どうもありがとうございました。

— 了 —