

国土交通省政策会議分科会（第10回）議事要旨

1. 日時：平成22年4月15日（木）8時00分～9時00分
2. 場所：衆議院第一議員会館 第1会議室
3. 国土交通省出席者：林田港湾局長、前田航空局長、渡邊空港部長ほか
4. 議題：平成22年度予算執行における所管事項と主な政策課題等について
（港湾局、航空局）
5. 議事要旨
 - (1) 配付資料に沿って説明
 - (2) 出席議員からの主な意見
 - ・ 国際コンテナ戦略港湾と国際バルク戦略港湾の絞り込みに際して、我が国の港湾戦略を抜本的に見直す必要がある。スーパー中枢港湾以上に思い切った施策を講じていく必要がある。
 - ・ 鳩山内閣は「命を守る政治」を標榜しており、国民の安心・安全を確保するために必要な予算はしっかりと確保する必要がある、重点港湾の選定からもれた港湾についても必要な整備はしていく必要がある。
 - ・ 重点港湾の重点化のスケジュールや選定基準はどうなっているのか。また、日本海側拠点港については重点港湾の40港と重複するのか。
 - ・ 港湾の国際競争力を高めていく上で弊害となる、船舶を新造する際の権利金の制度や荷役業界の慣行などの解消を国が先導すべきではないか。
 - ・ 縦割りを超えて、道路と一体となった港湾整備を行う必要がある。
 - ・ 着陸料を下げるという話があったが、航空機燃料税は日本くらいしかなく、これを下げるという話は検討していないのか？
 - ・ 日本航空が安売りキャンペーンをやっている。確かに公的資金を投入する以上、不当な競争になってはいけないというのは理解できる。それに対して、全日空の社長が航空局に働きかけをし、その後前原大臣にも会ったが、国会では「何も変わっていない」との印象を受けるような答弁だった。この件については今後どのような指導をしていくつもりか。
 - ・ 着陸料は空港ごとに値段が異なるようだが、国際的な水準と比較して日本は着陸料が高いと言われており、具体的に空港毎に1回あたりの金額が分かる資料を後日提出いただきたい。
 - ・ 日本航空に対して公的資金を投入している以上、再生のためには国際線の赤字路線をバツサリ切ってしまうべき。全日空も国際線は赤字のはず。黒

字路線といえば中国線かハワイの一部くらいではないか。一方でJASと経営統合していることから国内線は路線数も多く、きちんと守るべき。個人的には分かりやすい行政指導をすべきと考えるが航空局の見解はどうか。

- ・ 平成22年度予算を例にとると、4千6百億円のうち約半分が羽田関係の歳出になっているが、羽田もいずれ事業が終了するし、航空会社にも応分の負担を強いてきているのが空港使用料だと理解している。羽田の事業が終了すれば歳出が半分になると思うが、航空局は今後どのように考えているのか。
- ・ 空整特会の規模は当座維持していきたいということか。

(3) 出席議員からの発言を受けての国土交通省の回答

- ・ 国際コンテナ戦略港湾に関する施策の柱の一つとして内航フィーダーの機能強化のための手立てをしっかりとやっていく。その他これまで議論だけで実際には実現されていなかった施策を今回やっていく。また、これまでバースごとに縦割りになっていたターミナルの運営を大規模化することによって効率化、低コスト化を図り、国際競争力を高めていく。
- ・ 国民の安心・安全の確保の観点から、また、保安対策の観点からも、必要な予算の確保に努めて参る所存。重点港湾からはずれた港湾についても、継続事業は継続するとともに、補助事業や今般創設された交付金事業について今後とも行われていくものと考えている。
- ・ 重点港湾の選定については、夏頃となる見込み。内部的な作業を行っているが、港湾管理者のご意見をお伺いしながら最終的に決めていくというような段取りで考えている。また、日本海側拠点港は重点港湾の選定とは全く別のものとして考えており、どういう切り口でどういう観点から絞り込みを行っていくのか今後検討して参りたい。
- ・ 国交省の成長戦略会議の結論として、内航フィーダーの充実に向けた内航海運暫定措置事業の改善等に取り組む所存。また、バースの縦割り運用についても今後改善して参る所存。
- ・ 道路アクセスが整わないと港湾の機能は発揮できないと考えており、国交省としてしっかりとやって参りたい。
- ・ 着陸料と並んで航空機燃料税についても下げることができるか検討していきたい。
- ・ 日本航空の割引は需要喚起の一環として実施しているという面もあるた

め、一概に駄目だということにはならないと思うが、公的資金を投入している以上、公的資金によって割引を実施しているという事は好ましくないため、営業関係で割引等を行う場合には公的資金が投入されていることを踏まえた上で、節度ある経営戦略をとるよう指導する文書を航空局長名で出している。

引き続き、公正な競争環境が確保されるよう見守りたい。また、日本航空の国際線、国内線についてどういった路線・便数にするかは今後の更正計画を策定していく上で非常に重要なポイント。現在、企業再生支援機構で日本航空とも相談しながら、その路線・便数について議論されていると認識している。国際線の方が景気等に左右されて打撃を受けるといったリスクが大きいというのも事実である。国際線を全部廃止するとはならないと思うが、相当な路線・便数の切り込みを日本航空としても検討していると考えており、航空局も相談を受けているので必要な意見を申し上げたい。

- ・平成22年度予算のうち、羽田の再拡張関連はD滑走路を建設するための費用であり、完成によりその予算は削減することとなるが、機能向上については1242億円のうち、借入金償還と利払いで約1千億であり、財投の償還は今後も続いていく。また、滑走路の建設は終了するが、更なる容量等拡大のための機能向上のための予算は確保していく必要がある。このような状況も踏まえて、着陸料等の公租公課のあり方については十分検討していきたい。また、規模ありきではなく、必要な経費を今後も手当する考えでいる。

～以上～