

第2回交通政策審議会 航空分科会 基本政策部会

平成24年12月10日（月）

国土交通省（中央合同庁舎3号館）

1 1 階 特 別 会 議 室

【事務局】 それでは定刻となりましたので、ただいまから第2回交通政策審議会航空分科会基本政策部会を開催させていただきます。

ご出席の皆様方には、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。私、事務局を務めさせていただきます航空局航空戦略課の野口でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは開会に先立ちまして、航空局長の田村よりご挨拶申し上げます。

【航空局長】 どうも本日はお忙しい中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。

今日は、基本政策部会の第2回目ということでございますけれども、前回もいろいろとご意見を賜りました。まず政策の評価ということについては、しっかりとデータに基づき、かつ単なる数ではなく、質で評価をすべきであるというご意見もちょうだいいたしましたし、それからこれまでなかなか触れにくかった課題についても、しっかりと議論をすべきであるというご意見もちょうだいいたしました。

特に航空ネットワークということから申しますと、効率的なネットワークの確保ということと、利用者利便の確保ということの両方のバランスということは非常に重要であると、こういうご意見もちょうだいいたしました。また、航空と他のモード、他の交通機関との連関性、あるいは関係性というようなことにも配慮すべきであると、こういう、まあいろいろなご意見を賜ったわけでございます。

今日、お出ししております資料につきましては、完全にそこが反映できているかどうかは別といたしまして、少し工夫をさせていただいている部分もございます。今日、航空政策のフォローアップということで、後半の空港の整備運営に関する施策でございますとか、ネットワークの維持に関する施策につきましてご議論をいただきます。いろいろとご議論をいただいた上で、今後の進め方についてまたご意見をちょうだいしたいと思います。引き続きよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

【事務局】 それでは、本部会の審議でございますが、本部会の議事につきましては、報道関係者に限り公開とすることを原則とさせていただきました上で、議事録については、内容について委員の皆様方にご確認をいただいた後、会議資料とともに国土交通省のホームページにおいて公開することとなっておりますので、あらかじめその旨、ご了承願います。

それから、恐れ入りますが報道関係者の方々、これ以降の写真撮影はご遠慮いただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

続きまして、お手元にお配りしてございます資料の確認です。議事次第、委員名簿、配席図、説明資料1から3、参考資料4-1、4-2をお配りしてございます。説明資料は資料1「航空を取り巻く社会情勢等について（補足資料）」、資料2「これまでの航空政策について（後半）」、資料3「基本政策部会の進め方について」となっております。

また参考資料は、資料4-1としまして参考資料①（前回資料の総論部分）、資料4-2としまして参考資料②（空港別収支について）となっております。ご確認いただきまして、資料の不足等ございましたら事務局までお申しつけください。

なお、卓上のマイクの使用方法ですが、ボタンを押していただくと、マイクに赤いランプがつかますのでお話しください。終わりましたら、もう一度ボタンを押して電源を切っていただきますようお願いいたします。また、マイクは2名様で1台となっております。ご不便ですが、ご了承いただきたいと思います。

それでは、前回ご欠席され、今回ご出席の委員につきましてご紹介させていただきます。

日本経済研究所代表取締役専務総括本部長兼総括首席研究主幹、金谷委員でございます。

【金谷委員】 金谷でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 慶應義塾大学商学部商学科准教授、田邊委員でございます。

【田邊委員】 田邊でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 そのほかの出席者につきましては、時間の関係上、お手元の配席図にてかえさせていただきたいと思っておりますので、ご了承願います。

それでは、続きまして家田部会長からご挨拶をいただきたいと存じます。家田部会長、どうぞよろしくお願いいたします。

【家田部会長】 皆さん、どうもご苦労さまでございます、家田でございます。初めてお目にかかる方もいらっしゃるね、よろしくお願いいたします。座らせていただきます。

2回目ですので、まあ挨拶といっても、また同じこと言っているという話でもいけない

んで、このくらいにさせていただいて、先に進みたいと思います。今日、議題はお手元にありますように、これまでの政策のフォローアップということで、分厚い資料がございますのでね、一刻も早く説明に入っていただいて、なるべくたくさん議論の時間があつたほうが良いと思うので、早速スタートしたいと思います。

運営の仕方としましては、まずはざっと説明してもらって、詳しいところを質問してもらったり、まあなるべく委員の皆さんには前に向けて、空港かくあるべし、航空かくあるべしみたいな、ぜひ価値論に係るようなところまでご発言いただく、そんな方法でぜひ前向きのご発言を期待しているところでございます。よろしくお願いいたします。

それじゃあ、早速ご説明をお願いいたします。

【航空戦略課長】 それでは、私のほうから資料のほうをご説明させていただきたいと思います。

まず資料の1をごらんください。「航空を取り巻く社会情勢等について（補足資料）」という資料がございます。こちらでございませけれども、前回の部会で、例えば航空企業の経営状況にかかるような資料が若干不足気味でございましたのと、また国内航空旅客数の減少の要因に関する若干のご指摘がございましたので、まずこれらに関する資料を補足資料としてご説明させていただきたいと思っております。

ページをおめくりいただきまして、1ページ目でございます。まず、我が国航空会社の経営状況についてお示ししたのが1ページ目のグラフでございます。国際線を運航する大手2社につきましては、リーマンショックの影響などもございまして、20年度、21年度の経営状況の悪化というものが大変著しいものがございまして、JALについては経営破綻ということに至ったということをご承知のとおりでございます。

右側、その他の新規航空会社については不安定な経営状況が続いてきましたけれども、ここ数年ようやく安定軌道に乗ってきたというような感じでございます。このグラフは、いわゆるJ J統合以後のここ10年程度のものでございませけれども、これ以前もオイルショックでございませとか湾岸戦争、9・11テロなどの要因で、業績が大きく下がったような年もございました。航空会社の業績は、決して安定的なものではないということがございます。これについては、また後で触れます。

2ページ目でございますけれども、続きまして我が国の航空会社のイールド、イールドというのは、1人のお客さんを1キロ運ぶのにどれだけの収入があるかということでございませけれども、これを示した資料でございます。

1980年代と比較いたしますと、競争の促進等もございまして、1990年代以降は低めに推移してございます。近年は燃油高騰に対応したサーチャージの導入でございまして、あるいは各エアラインのほうでマーケットの管理技術が進んできているというようなこともございまして、若干国際線を中心に上昇傾向にございましたけれども、特に国際線につきましてはリーマンショックでまた冷え込んで、そこから若干復調の兆しがあるというような状況でございます。

かつては、国際線を中心に機体の大型化でございまして、そういったいわばテクニカルなイノベーションによりまして、スケールメリットを生かしまして、イールドの低下と業績の向上を両立させるといったようなことでやってきたところでございますけれども、近年はなかなかそうもいかないような状況になっているということが、いわば低位安定で来たような理由かというふうにも思われます。そのような中で、いわばLCCの登場というソフトな、新たなビジネスモデルのイノベーションで、今後この傾向がどのように変化していくかということについては、注視していく必要があるのではないかと考えられます。

3ページから4ページでございまして、我が国の国際航空旅客数というものを前回資料でお示しいたしましたけれども、世界全体で見ますと、3ページにございまして、世界経済の規模の拡大もございまして、基本的には右肩上がりの状況はこちらのほうは続いております。ただ、その右のほうの折れ線グラフを見ますと、その増減率といったものは世界の経済状況に比例して、乱高下しているということから見ますと、本質的には安定的な状況とはなかなか言いがたいところがあるのではないかと考えられます。

4ページ、これは前回にもお付けした資料でございまして、アジアにおける航空市場の伸びは著しいということではございまして、逆にいうと、国際市場というのはそういった状況でございまして、国際市場の伸び、そういう中で事業を進めていくということは、より厳しい競争にさらされるということも言えようかと考えられます。

続いて5ページでございまして、こちらのほうは世界の航空会社の営業収入と営業利益率との関係をグラフにしたものでございます。これはIATAのデータでございまして、世界平均の航空会社の営業利益率の平均は4.8%と、我が国の鉄道業でございまして海運業、特に海運業は競争の激しい業界でございまして、これらの平均と比較しても大変低い状況でございまして。

この数値には、JALの数値は経営破綻の影響もありまして入っていません。全日空はどこの点になるかといいますと、この赤い航空会社の営業利益率の全体平均4.8%と、四

角で囲んだ部分の上にほうに2つほど点がありますけれども、この左側が全日空の点です。その右側の点はちなみにエールフランスでありまして、その他、海外の大手エアラインは大体、この100億米ドルとこの赤いラインが交差する近辺にそれなりに位置していると……。

【家田部会長】 すいません、そのJALとANAがどの点ですか。

【航空戦略課長】 すいません。JALは、これは経営破綻の影響がありまして、このレポートでは入れてもらっていません。

【家田部会長】 うん。ANAが？

【航空戦略課長】 全日空がですね、この赤い箱がございましてけれども、この上に2つほど離れた点がございまして。

【家田部会長】 何かパワポか何か出してもらったほうがいいよね。見せないとわからない。

【航空戦略課長】 失礼しました。こちらの赤い箱がございましてけれども、この赤い箱がですね、この5ページの資料のですね。この上に2つほど点がございましてけれども、この左側が全日空。

【家田部会長】 ここに書き込めばいい。

【航空戦略課長】 すいません、失礼いたしました。

その他、大手エアラインはこの周辺の赤い線と、この100億米ドルの線、まあこの交差する近辺に位置しているということでございます。

それから、営業収入の大きさが影響、利益率と相関関係にあるというわけでもございませぬし、総じて航空業界は利益率が必ずしも高くないということで、景気、次のページ、6ページにございましてけれども、さらには景気変動の影響を大きく受けやすいということが言えようかと思えます。

このような状況を背景に、JALだけでなく、海外の規模の大きい航空会社におきましても、7ページにございましてけれども、経営破綻でございましてとか、事業再生の事例はたびたび生じているということでございます。

次いで8ページから9ページ、10ページ、アライアンスの関係の資料でございます。航空会社の連携ということで、アライアンスということがございまして。これはもともとは、国際的に航空会社については外資規制が行われているというのが一般的という中で、外国の国内の路線とコードシェアということで連携しまして、できるだけ外国の国内の需要と

あわせて国際線の需要として取り組んでいこうと、そういった動きからスタートしてきたということでございますけれども、近年国際的な競争が激化する中で、他社の事業資源を活用することによりまして、自社が単独で参入するよりも効果的にネットワークの拡大を図ることができるということで、こういったアライアンスの加入の流れが強まっているということでございます。

8 ページが、これは2004年時点の資料でございます。この時点と比べますと、次のページ、9 ページでございますけれども、これが現時点の今年の11月現在の資料でございますけれども、このアライアンスに加盟する会社が、8年前と比較すると倍増傾向にございます。世界的なアライアンスは、ここにありますように大きく3つございまして、我が国の航空企業はこのうち、全日空がスターアライアンスに、日本航空がワンワールドにそれぞれ加盟しているわけでございます。アメリカですとか中国、韓国、ドイツ、フィンランドでございますとか、複数の会社が別々のアライアンスに加盟している事例もございまして、このような体制がとりたてて特異だというようなわけでもございません。

10 ページに参りますと、このアライアンスというものは、他社の便に、例えばルフトハンザの便ですね、全日空のコードシェアということで、コードシェアするとか、そういった緩やかな連携というものが多いのですけれども、またさらに、この提携というものをより深度化いたしまして、例えば共同運賃を設定するですとか、そういった運賃の内容にかかわる協定などを締結する場合には、独禁法との関係の議論が出てまいります。このような場合には、その提携深化協定、ATIと申しますけれども、こういうものについては利用者利便の向上にも資するという理解のもと、欧米においても独禁法の適用を除外する制度の対象となっているところでございます。10 ページにおきましては、我が国のエアラインが認可を得た事例というものを掲げているということでございます。

以上、我が国航空企業の経営動向等でございます。

11 ページでございますけれども、以下、前回のご議論のございました国内航空旅客数の動向につきまして、11 ページは前回お示しした資料をベースにいたしまして、2006年以前の主な増減の箇所にその要因を入れてみたものでございます。その上で、ご指摘のありました2006年以降の近年の動向について分析を加えるべく、若干の資料をご用意させていただきました。

12 ページでございますけれども、ここにごございますように、流れの増加傾向から減少に転じたという点では、航空はほかのモードと比べますと非常に特殊な動きを示している

ところでございます。

ただ13ページに参りますと、こちら新幹線、鉄道について、特に鉄道は通勤、通学輸送といったところが一緒になっていますので、わりと航空と特性に近い新幹線の輸送状況というのを見てみますと、わりと近年増加して減少に入っているというような、ある程度近い動きを示しているところがございます。ただ、これも減少傾向に入った年が航空より遅いですが、昨年度には震災もありながら東北を含めて回復傾向が見られるですが、航空とはまた違った動きを示しているところがございます。それから、東海道はそれ以外の新幹線も早く回復傾向が見られるといったような特異な状況もございます。

14ページに参りますと、航空旅客数についてのここ30年間の目的別のデータというのが、経年でとれるデータとしてございますのでこれをもとに見てみました。14ページが全体の資料でございますけれども、15ページ目をごらんいただきまして、さらにそれを分析的に示した資料が15ページでございますけれども、これを見ますと、この青いグラフ、左と右両方ですけれども、青い棒グラフと折れ線であらわしているのがビジネス需要、赤であらわされているのが観光需要ということでございます。

これを見ますと、ビジネス需要というものはなだらかに増加しておりまして、2009年、すなわちリーマンショックの翌年に急落いたしました。そういう傾向がございます。観光は、80年代の後半以降、航空が身近なものになってきたということもございまして、急速に増加した後、2000年代に入り減少傾向にあるということでございます。なお、このデータですけれども、最近では休日のデータもとれているんですけれども、昔のデータが平日のデータしかないものですから、平日のデータだけでお示ししておりますけれども、最近のデータでも休日のデータについては観光需要が若干多めではございますけれども、まあある程度似たような傾向は示されているということでございますので、このデータで連続的な指標としてお示ししているということでございます。

1ページおめくりいただきますと、16ページでございます。このビジネス需要と観光需要の動きというものを他の指標と関連させて見てみますと、ビジネス需要などはGDPの動きとある程度連動するような動きにございます。これは青い線と、GDPがオレンジの線ということで、これらがある程度似たような動きを示しているということでございます。

一方で、観光需要は赤い実線がその動きでございますけれども、赤い点線、これは所得の動きとある程度時間差を持って連動する傾向にあります。よく観光は後行指標というこ

とが言われたりしますけれども、ある程度そういうことからこういうことになっているのではないかと言えようかと思えます。

特に観光需要の動きは、17ページをおめぐりいただきたいんですが、最近の国内観光需要というのは、極めて安近短と言われるような傾向にございまして、できるだけ近場で安くて短期間で移動されるというような方が多くなっているといったデータがございまして、そういうことから見ても、ある程度そのような説明は可能ではないかとは考えられるところでございまして。

先ほど新幹線で東海道のほうが早く回復したというようなものがございましたけれども、これもやっぱりビジネス需要の多さとか、そういうものとある程度関係しているのではないかということも考えられるのではないかと思えます。

18ページでございましてけれども、ただ航空需要全体の中ではビジネス需要の占める割合というものが、先ほどのデータで見ますと観光需要よりも高いということもございまして、2006年から全体として急落傾向になっているということについては、必ずしもそれだけでは説明できないということもございまして。あるいは、リーマンショックまでの減少ですとか、2010年以降の落ち込みについては必ずしも説明できない部分もあるということもございまして。

19ページ以下でございましてけれども、19ページでございまして、ここにありますように2009年から2010年にかけては、日本航空の供給の縮小というものがございました。この特殊要因というのも、かなり大きな要因であろうかと思えます。

さらに20ページをごらんいただきますと、この2006年から2008年にかけては、燃料費が、原油価格が非常に上昇いたしました。これとの関係で、燃料消費量を抑えるために、運航回数が若干減っているところがございまして、こういった影響もあると。

21ページに参りますと、こちらはある事象が生じた前後の旅客数の動向を比較した資料でございましてけれども、震災の影響というものが非常に大きかったと。さらにはリーマンショックの影響はなだらかに、緩やかにその後長期的に影響を及ぼしているというようなこともございまして、そのようないろんな複合的な要因が重なって、2006年以降国内旅客数が減少したということになるかというのがございまして。今申し上げた複合的な要因については、前回、航空ネットワーク部長のほうからも申し上げたこととございましてけれども、これはある程度分析的に示しますと、以上のようなことが言えるのではないかなということもございまして。

そこで、2006年以降の傾向が、人口減少の関連づけられるのかどうなのかというようなご議論がございましたけれども、なかなか複合的な要因がございますので、それだ、これだというふうに決めつけることはなかなか難しいといった状況でございますけれども、そういった観光需要の最近の減少というものと、そういった考え方というのをどう考えるかということでございますとか、いずれにしても、今後人口減少というのは急速に進んでいくということではございますので、そういうこととまた国内需要の関係をどう考えていくべきかというのは、一つ今後の動向を考える上でのポイントとなってくるものと思われま

す。22ページ以下でございますけれども、これは今の国内の航空旅客数にも関連いたしますけれども、新幹線の整備というものが航空に与える影響というものについてもお尋ねがございました。そこで若干の分析を加えてみましたけれども、22ページをごらんいただきますと、一般的に航空が鉄道に対して優位に立つ距離帯は、大体750キロ以上ということでございます。その右側の、そのグラフの6つございますけれども、右から2つ目、750キロ1,000キロ未満というところで、一番上の航空の白い部分のグラフ、分担率が急速に伸びるということでございます。それ以下の場合は、空港のアクセスでございますとか、並行する鉄道があるかないとか、あるいは新幹線か在来線か等々で個別に異なってくる点もございますけれども、中距離帯では基本的には鉄道が優位になってござい

ます。23ページ、これは整備新幹線の近年の整備状況ですけれども、24ページに参りまして、最近東北新幹線の青森開業ですとか、九州新幹線鹿児島ルートの中線開業というトピックがございました。このうち、東北新幹線は震災の影響がありますので、九州新幹線について、まあ最新の鉄道のODデータが出てございませんので、分担率の比較ができる状況にはないですけれども、開業前後の並行する航空路線の利用者数ということで比較いたしますと、その左側の緑色の棒グラフがございまして、伊丹-熊本、あるいは伊丹-鹿児島各路線で約20%の減少が見られます。この時期の全国の旅客数の減少率は大体4%ということでございますので、あるいは周辺の空港の減少率と路線の減少率と比較すると大きいものがございまして、ある程度新幹線の開業の影響というものは大きいのではないかとこのことが言えるのではないかと思います。

また、この旅客数の減少というのは、大体全国の約1割弱程度寄与しているということではございますので、これも1つの2006年以降の減少の要因の一つにはなっていると

は思います。

実は、この熊本－伊丹ですとか鹿児島－伊丹とか、鉄道の営業キロで見ますと740キロとか910キロですとか、比較的航空が優位に立てるような距離なんですけれども、わりとどちらもアクセスに時間がかかるような空港でございますので、それもかなり影響しているところがあるのではないかと考えられるところでございます。

25ページ以下でございますけれども、これは過去の新幹線の開業と航空路線の関係でございますけれども、特に25ページをごらんいただきたいと思いますが、新幹線等の開業の影響で全廃ですとか、あるいは廃止にはなってはいませんが、羽田－山形のように大幅な減便となったような路線もございます。こういった路線は、大体おおむね500キロ台までの距離帯の路線でございます。今後の、例えば仙台ですとか花巻ですとか、あるいは新潟ですとか、この辺は大体500キロに満たない距離帯、あるいは500キロちょっと上回ったぐらいの距離帯の路線ということでございます。今後も、整備新幹線の開業ですとか、リニアの開業ですとか、一定の影響があらわれる可能性がございます。あらわれる可能性がございますけれども、いろいろな空港の容量の限界とか、そういう状況も勘案しながら評価するものではないかなとも考えてございます。

28ページでございますけれども、こちらは総論の資料とはまた別でございますけれども、前回首都圏空港の発着回数についてわかりやすい数値化ができないかというふうなお尋ねがございました。実は、これらの空港につきましては1時間当たりの発着回数、いわゆる時間値というものがございますけれども、これが決まっているんですが、実は時間帯によって値が異なるといったようなことがございます。そういうふうなので、そういう形でお示しするのではなくて、年間の発着回数という形で、この数字は従来より資料としてはお示ししてきているものでございます。このような事情でございますので、実は単純にこの数字を365掛ける24で割ると、実際の1つの発着の間隔が出るという性格のものではないということは、まずご説明させていただきたいと思います。

その上で、比較的ちょっとわかりやすいという点で、羽田のこれまでの昼間の時間帯の時間値というものをこの資料に記載させていただきました。これによりますと、左の一番上、年間21万回の下のところ、出発・到着あわせて毎時40回とございますけれども、これはすなわち1分30秒に1回の割合で飛行機が離着陸しているということでございます。離陸と着陸が同じ回数と見ますと、3分に1回の割合で空港が飛び立ち、3分に1回の割合で着陸するというところでございましたが、現時点のこの平成24年度現在の数字で

ございますと、これは出発と到着がそれぞれ1時間当たり35回ということでございますので、約1分40秒にそれぞれ1回、あわせれば約50秒に1回離陸か着陸の一方が行われているということになるということでございまして、若干2分というよりもかなりもうちょっと詰まったスケジュールで離着陸しているということでございます。

ほかにも、まあ前回さまざまご指摘をいただいたものがございますけれども、資料の2という今回の航空政策のフォローアップの議題にかかわる部分が多くございましたので、できる限りご指摘を踏まえた資料説明を心がけておりますけれども、またお気づきの点などがございましたらご指摘いただければと思います。

それでは、本題の資料2のほうの資料の説明に移らせていただきます。「これまでの航空政策について（後半）」ということでございます。

大きく2つございまして、前半が空港の整備、運営等に関する施策の状況ということでございます。後半が、航空ネットワークの維持等に関する施策の状況という2点でございます。関係課も多岐にわたるということもございまして、一括して私のほうからご説明させていただきたいと思っております。

最初にページを2枚ほどおめくりいただきまして、2ページ目でございます。これは全国の飛行場のうち、空港法という法律がございましてけれども、ここで空港と定義されている公共用飛行場、ヘリポートを除くとこれが98ございましてけれども、その部分、分布を地図に落としたものでございます。

1枚おめくりいただきまして、3ページでございますけれども、これはこれを管理者別、あるいは空港の性格別に分類したものでございます。

次いで4ページは、これは設置の年度を空港の性格別に分類したものでございます。よく国が47都道府県に98も空港を整備したというようなことを言われることがあるんですけども、実際には地方公共団体が管理する空港が66と、全体の3分の2を占めておりまして、このうち離島の空港が34と、その半分を占めているということでございます。あとは47都道府県のうち、北海道は広くございましてここに14、うち離島は3つでございましてけれども、空港がございまして。

4ページにございましてけれども、さらに言いますと、沖縄も含めまして58空港につきましては、その第1次の空港整備5カ年計画が策定されました昭和42年よりも前に設置されたということでございます。その他の41空港のうち、国または空港会社が管理する空港は拠点空港が4つ、それから共用空港が1つのあわせて5つということでございます。

その他は、地方公共団体が管理する空港ということで、36空港ございます。

この36空港のうち、離島空港が20、その他の空港、国の財政負担が義務づけられていないコンピューター空港等ということでございますけれども、これが7つ。これは、この4ページの表の右側、一番右側の欄の茶色で示してある空港でございますけれども、このうち共用空港の百里を除いたものが7つございます。それから、それ以外の新設の地方管理空港というのは、この真ん中の欄の緑色で示されているものでございますけれども、この9空港、このうち平成に入ってから整備されたものは、南紀白浜を除く残り8つの空港ということが実態でございます。

1ページおめくりいただきますと、これは空港のジェット化と大型の推移を示したグラフでございます。現在、ジェット化されていない空港のうち、ほとんどは離島空港ですとかコンピューター空港ということでございます。まあ、この40年間、空港整備5カ年計画の策定、あるいは空整特会の創設後の一般空港の整備というものでございますけれども、これは需要の増加そのものに対応いたしますとか、あるいは高速化のニーズへの対応、あるいは羽田空港が容量がどうしても不足してございますので、大型化せざるを得ないといったようなそういう制約、あるいは成田空港になかなか制約で国際便が入りにくかったということで、そういう中で自治体の志向に対応した地方航空の国際化というものに対する大型化といったものでございますとか、いろんなそういった要因にございます空港のジェット化と大型化といったものに重点が置かれていたということが言えようかと思います。

なお、その右下にございますけれども、平成14年になりまして、一般空港の配置的整備が概成したということで、地方空港の新設については、離島を除いて抑制し、質的充実重点の移行ということがうたわれているということでございます。

1ページおめくりいただきまして、6ページでございますけれども、これは国内の空港数に関する国際的な比較でございます。欧米主要国の空港数につきまして、これは空港の定義が日本ほど明確でない国もございますので、ここ数年、定期便が就航した実績である外国の空港というのを拾ってカウントした上で比較したものでございますけれども、人口当たり、あるいは国土面積当たりの空港数、これは上から3番目の段の数値、あるいは5段目の数値といったものがございますけれども、こういったものを見ますと、離島空港の多さも考えると、日本がとりたてて多いということでもございません。

また、7ページ、8ページにございますが、震災時に仙台空港が津波でああいう状況になったわけでございますけれども、その代替機能を周辺の山形ですとか花巻ですとか、福

島の空港が発揮したということがございました。実はこの際には、仙台空港は実は先ほど申し上げたような分類の中で、国の管理する空港でありましたが、この花巻ですとか山形ですとか福島空港は地方管理の空港でございました。国の管理空港でそういう事態が生じたということでもございましたけれども、そのバックアップということで、この地方管理空港、管理者は地方、それぞれの県の管理するところでもございますけれども、その関係者の方々に非常によくやっていただきまして、この代替機能を果たすといったことができたということでもございます。

こういったことなども考えますと、現在の空港の配置が必ずしもtoo muchということではなくて、むしろこういうものをどう利活用、維持していくかということに施策の力点を置いていくことが重要ではないかとも考えられるということかと思えます。

引き続きまして、空港の整備や運営を支える仕組みとして設けられてきました空港整備勘定、かつての空港整備特別会計でございますけれども、この状況についてご説明申し上げたいと思います。

9ページはこの勘定の沿革について示した資料でございますけれども、まず昭和42年度に空港整備5カ年計画の策定といったものが開始されまして、その後受益と負担との関係を明確にするという観点から、昭和45年に自主財源を隔離した上で、空港整備特別会計というものが創設されました。

当初、自主財源には着陸料等や航行援助施設利用料、それから若干の雑収入と、それだけでございましたけれども、その後航空機燃料税のうち、揮発油に該当するものと燃料に該当するものといういろいろあるんですが、揮発油に該当するものについては道路特定財源でございました揮発油の免税措置というものがございました。こういったものが講じられていたということなどにも着目いたしまして、昭和47年に新たに航空機燃料税が導入されまして、昭和54年に税率が2倍に引き上げられたということでもございます。その後、平成20年度に道路整備特別会計ですとか港湾整備特別会計ですとか、他の国交省関係の社会資本整備関係の特別会計と統合されまして、その社会資本整備事業特別会計の空港整備勘定となったということで、現在に至っております。

10ページでございますけれども、これは現在の空港整備勘定の規模というものを示した資料でございます。このうち、純粹の一般財源、それから航空機燃料税というものが、一般会計からの公共事業関係費として充当されてございますけれども、これはその資料にもございますとおり、全体の約1.5%ということで、空港整備勘定の歳入、全体を占

める割合で見ますと、約2割程度でございます。ただ、これは当初予算ベースでございますので、補正予算を含めますと、割合は基本的には高くなるということがございます。

近年は、これらの青い財源ですね、この部分はおおむね資料の一番右、棒グラフの青の部分、空港整備事業に充当されてございます。また着陸料等ですとか、航行援助施設利用料等、この赤い空港使用料と書いてある部分でございますけれども、これについては羽田の沖合転換事業ですとか再拡張事業のための借入金の償還・利払いですとか、空港等の維持運営というものにおおむね充当されているということでございます。これは、必ずしも過去からの確立した原則というものではないんですけれども、今後空港計画が進んでいく中で、その役割分担についてもいろいろ議論があるところかと思えます。

この空港整備勘定ですけれども、純粹の一般財源というのは、その青い中でも一般財源と書いています288億円でございます。これは全体の歳入の約9%ということでございます。空港整備勘定というものは、その財源の多くを、すなわち受益者負担に依存しているということは否めないということでございますけれども、これは詳細な調査を今しておりますので、またいずれお示しすることになるかと思えますけれども、海外の例を見ても、受益者負担のレベルとして見るならば、必ずしも高い水準ではないということであろうかと思えます。

また、そこにも下でございますけれども、航空機燃料税の繰り入れの水準は、最大時で比較しますと約45%、着陸料等の歳入数字は最大時の約3分の2となっております、かなりの軽減も図ってきているということでございます。

若干駆け足になって恐縮でございますが、11ページ以降でございますけれども、まず空港整備特会、空港整備勘定の歳出の推移、こちらのほうを示した資料でございます。

まず11ページのグラフをごらんいただきたいと思いますが、昭和の時代は3年ごとの数字をお示しているの若干わかりにくい点もございますが、その左側4番目から6番目ぐらい、昭和50年代中盤から後半にかけての歳出がございまして、こちらのほうは空港そのものの整備ですとか、あるいは航空路整備に充てる歳出よりも、環境対策に充てられる歳出のほうが多いという時代でございました。その真ん中の緑色の部分が環境対策に充てられた経費の数字でございます。当時のDC8ですとか、あるいはB727ですとか、現在と比べれば非常に騒音の大きい機材が就航していたということでございまして、伊丹空港ですとか福岡空港をはじめとしました市街地空港の周辺環境対策が喫緊の課題であったということをご背景としたものでございます。

その後、昭和の末期から平成に入りまして、今度は羽田の沖合展開ですとか、再拡張といった羽田の能力増強というものに大きな力点が置かれてきたというものでございます。これは、下のほうの青色で、このグラフの下の青い部分、平成15年から20年、さらにその下にもっと濃い青の部分がございますけれども、こちらの部分が羽田の関係の歳出ということで、かなり大きな比重を占めているということがおわかりいただけるかと思いません。

12ページでございますけれども、一般空港の新設ですとか移設の整備にございましては、今年度末に新石垣空港の移設が完了いたしますので、それをもって当面予定はないということでございますので、我が国の国際競争力の強化ですとか、活力ある地域づくり、真に資する事業、あるいは航空機の安全の運航の確保に不可欠な老朽した施設、これを的確に更新していくと、こういった事業等に限って実施していくということでございます。

1ページおめくりいただきますと、13ページでございますけれども、その具体例でございますけれども、現在実施しているものといたしましては、その左上の羽田空港の機能の維持・向上ということで、前回説明もありましたけれども、国際線の発着容量の拡大ですとか、あるいはエプロンの拡充ですとか、そういった能力拡充に資するような整備を行う。あるいは、右上と左下でございますけれども、空港施設あるいは管制施設につきまして、健全に維持・管理していくために必要不可欠な更新作業といったものを行ってございます。

さらに、処理能力が限界に近づきつつあります那覇空港ですとか、福岡空港の処理能力の向上が課題となっているということでございまして、那覇空港につきましては、平成22年度から環境影響評価を進めているところでございますけれども、事業全体の財源が確保されることを前提に、平成25年度の予算要求におきまして、滑走路増設事業の新設要求を行っているところでございます。

なお、これによりまして滑走路増設事業、空港の利便性向上に資するような事業につきましては、安全運航に直接関係のないものにつきましては、一部の例外を除いて原則ストップしているということでございます。また、更新事業につきましても、施設の重要性ですとか、あるいは老朽度合い等から見まして、優先順位を考慮いたしまして、安全運航に支障のない範囲内で先送り等も行っているというところでございます。

この施設の重要性ですとか、あるいは老朽度といった点につきましては、先般の笹子トンネルの事故でも話題になったように、今後のインフラの維持、更新に関する需要という

ものをどう見ていくかということは重要な点でございます。国土交通省内においても、これは家田部会長もご参画されていますけれども、横断的な検討の場が設けられているということでございます。

続きまして14ページ、15ページでございます。14ページ、15ページは空港整備勘定の歳入面に関する資料でございます。14ページや10ページにお示した歳入と歳出の関係をフロー図にしたものでございますけれども、その航空機燃料税の一部に、この右上でございますけれども、このフロー図の空港の環境対策ですとか、周辺施設の整備、それから地方管理空港の維持・整備等に充てられるために、実はこの現在ですと9分の2程度、関係自治体に航空機燃料譲与税として配分されているというようなこともございます。実は、国そのものの整備財源だけではなくて、この航空機燃料税は地方の財源にも一部充てられているということでございます。

15ページ以下は歳入の推移でございますけれども、15ページをごらんいただきますと、輸送量の増加に伴いまして、自己財源につきましては平成10年代の初期から増加傾向にございましたけれども、その後は輸送量が伸び悩みでございますとか、あるいは後で触れますが、航空ネットワークの維持のための着陸料の割引制度の導入でございますとか、あるいは平成23年度からの航空機燃料税の軽減措置によって大きく減少しているところでございます。なお、平成23年度に航空機燃料税の軽減措置が講じられた際には、純粋一般財源、いわゆる真水といわれるものの額も大幅に削減されているということもございます。なかなか厳しい財政状況の中で、受益者負担のみを削減するという事は難しいということでもございます。

16ページから17ページにつきましては、航空機燃料税の軽減措置、先ほどから何度か言及しておりますけれども、その資料でございます。平成21年度のときは、我が国航空企業の業績悪化という背景もございますけれども、むしろオープンスカイの進展ですとか、LCC等の台頭ですとか、国際的な競争の激化につながる潮流を踏まえまして、平成23年度から25年度までの3年間、これまで述べてまいりました、あるいはこれから述べるような航空行政の改革を進めるとともに、航空企業におきましても高コスト体質を改善するために集中改革期間と位置づけまして、この間の支援措置といたしまして、航空機燃料税を約3分の1軽減したものでございます。

その結果といたしまして、17ページにありますように、その分空港整備事業費の圧縮を図ったということでございます。

さらに1ページおめくりいただきますと、実は特別会計法の改正案が先の国会に提出されまして、国会の解散により廃案となったんですけれども、実はここに18ページにその内容がございますが、その改正案では、社会資本整備特別会計は一般会計へ統合するということとされておりました。ただ、その空港整備勘定は、先ほど申し上げましたが羽田の拡張のために借金をした、借入金を行ったというような事情がございますので、それを返すまでの間は、やはり受益と負担の関係は明確にしておく必要があるだろうということで、全く性格の異なる会計であるんですけれども、自動車安全特別会計の一勘定として経過的に残されることになったということでございます。

それまでもいろいろな議論がございまして、19ページにございますけれども、これは後で触れます空港経営改革にも関連することでございますけれども、平成17年度の閣議決定におきまして、空整特会、事業は国以外の主体に行わせることを検討するとされておりました、平成22年の事業仕分けでも民営化等を進めること、暫定的区分を受け入れることとされたということございまして、そういうことなどを踏まえまして、先ほどのページにもございましたような方向で、24年度の閣議決定に至ったということでございます。

以下、若干駆け足になりますけれども、20ページから22ページになりますけれども、まず20ページは、これは前回もお示しした資料でございますけれども、空港の整備から運営ということで、空港法が新たに空港整備法の衣がえとして制定されたということでございます。

21ページ、22ページはそのときの背景資料ということでございますので、詳細な説明は省略させていただきます。

23ページ、24ページでございますけれども、これは空港法になって新たにできた制度といたしまして、空港管理者を中心といたしました関係者の協議会の制度ができました。この仕組みと取り組みについてお示したものでございます。前回お尋ねがございましたので、資料として添付しておりますけれども、24ページにその協議会を活用した取り組み事例というものがございます。さまざまな取り組みがされているんですけれども、なかなかどうしても空港管理者が国であるといったようなことから、なかなか自治体を中心となってやっているような利用促進協議会といったようなものと、なかなか差別化もちょっと難しかったりするような、いろんな限界等もあるところでございます。

25ページに参りますと、これも前回お尋ねがあったものでございますけれども、空港

法上の基本方針のポイントについてお示したものでございます。詳細は省略いたしますけれども、この基本方針はおおむね5年ごとに見直すことになっております。これ、できたのが平成20年ということでございますので、来年あたりには航空分科会においてご審議いただくことになるのではないかと思います。

26ページ以下、空港経営改革というものについてでございます。26ページは空港経営改革の背景について述べたものでございます。ここにありますように、特に国管理空港につきましても、収入が特別会計で一括管理されているということもでございます。そういうことございまして、空港ごとの運営の効率化には必ずしも適さないといった状況であったりですか、あるいは国が運営しているので、着陸料等の設定の自由度が小さかったり。あるいは機動性のある取組は難しかったり。あるいは滑走路と空港ビルの上が分離しているために、一体的、機動的な運営が困難であるといったような課題がございまして、これを克服するために、民間能力を活用した空港経営の改革が求められているということでございます。

27ページから32ページになりますけれども、27ページ、これは空港管理のさまざまな形態の選択肢を示したところでございます。我が国では、成田、関空、伊丹、中部の各港が民営化されまして、地方管理空港のうち、一部では真ん中にあります指定管理者制度の活用がなされているほかは、全て公の管理となっているということでございます。

28ページから32ページには、諸外国の空港民営化等の状況をお示ししているということでございます。イギリスのように徹底した民営化を推進している国から、フランスでありますとかオーストラリアのようにさまざまな選択肢を活用している国、あるいは31ページのアメリカのように、空港そのものの民営化が必ずしもあまり進んでいない国と、さまざまでございます。

最後の32ページに、我が国で実施しようとしています公共施設等運営権制度、いわゆるコンセッションと言われているものでございますけれども、これはこれに類似するリースの事例をお示しているところでございます。

こういった中で、33ページから35ページになりますけれども、我が国におきましては国土交通省の成長戦略で、民間への経営委託でございますとか、民営化により空港経営を抜本的に効率化するべきという提言がなされました。その翌年には、PFI法という法律が改正されまして、公共施設等の運営権の制度、いわゆるコンセッション制度が創設されたことを受けまして、同じく国会に提出されました関空・伊丹の経営統合法の中に、そ

の実施に関する制度を盛り込んだところでございます。

また、昨年の通常国会には、国や地方公共団体が管理する空港にこの制度が活用できるような法案を提出したというところでございまして、いずれも現在の空港法ですとか、航空法の規制の中では、PFI法の規定だけではこの実施に制約があるといった状況を踏まえまして、最低限必要な法整備を行ったというものでございます。

残念ながら国会の解散によりまして、後者は国管理空港の経営改革に関する法案は廃案となったものでございますけれども、その概要は34ページにあるようなものでございすけれども、35ページにございますように、各地ではさまざまな取り組みが開始されているということでございます。

それから36ページから38ページは、これは関西空港と伊丹空港について、1.3兆円の債務を抱える関空というものを、機能を再生する、強化するといった観点から経営統合を行ったものでございますけれども、これについては詳細な説明は省略させていただきます。

それから、空港整備勘定は空港だけでなく、航空管制の施設の整備ですとか、維持運営費の歳出も大きな柱でございす。簡潔でございすが、触れさせていただきますと、39ページの図では典型的な例といたしまして、羽田空港から福岡空港へのフライトを例として挙げてございす。離陸から着陸するまでに航空機が安全にできますように、その上の図ですと、黄色の管制圏というところすとか、紫色の進入管制区というところでは空港の管制官が、あるいはその水色の管制部の管轄区域と管制区と言っている部分につきましては、東京や福岡の航空交通管制部に配置された管制官が管制の指示を行っているということでございす。

それから、日本上空の空域を有効に活用して、航空機が円滑に効率的に運航できるように、その表の真ん中の下ぐらいにございすけれども、福岡に航空交通管理センターというところがございすが、後で触れますが、交通流の管理すとか、各管制所の管制承認のタイミングの指示などを行っているということでございす。

このような管制業務でございすけれども、40ページにございすように、非常に取り扱う機数が増えている中で、技術の進展等もございすが、管制官その他、管制に関する職員の定員が減少傾向にございす。非常に取り扱い機数が多くなっている中で、効率的な業務の実施に意を払っているというものでございす。

41ページでございすけれども、その左側、左上の写真がございすけれども、日本

上空には多数の航空機がこんな感じで、これ1つ1つの白い点が飛行機でございますけれども、飛行しているんですが、これらを限られた人数で交通整理を行っているというところでございます。関東上空についても、その資料にございますけれども、引き続き混雑しているというのが現状でございます。

また42ページでございますけれども、これも羽田の再拡張前後の滑走路運用の比較ですけれども、4本の滑走路になりまして、独特な井桁と呼ばれるような滑走路形式となっております。その赤丸の部分で到着する飛行機と離陸する航空機が交錯し合うような、そういった運用になっております。こういった中で管制官が活躍しているということでございます。

43ページにつきましては、空港で管制をするだけではなくて、例えば悪天候で交通量の混雑が予測される前に、先ほど申しました福岡のセンターが、出発予定の航空機に少し出発時刻を調整してくださいと指定することなどで、全体の交通の流れを制御しているといったようなことがございます。

少々長くなってしまいましたが、空港の整備・維持等に関する関係は以上でございます。

次いで、航空ネットワークの関係でございます。45ページ、46ページでございますけれども、こちらは近年の国内航空路線の路線数、旅客数の推移でございます。これは定期全路線における推移を示した資料でございますけれども、ローカル路線におきまして、その減少が著しいということでお示ししているということでございます。

また47ページにつきましては、前回に触れましたように、羽田空港への一極集中が顕著であるということ、それ以外は幹線空港ですとか、中部空港と地方空港を結ぶ路線、離島関係の路線でほとんど示しているということでございます。

48ページは、一方で新規航空会社へのネットワークは着実に増加しているということでございます。

49ページ、50ページになりますけれども、これは航空会社と路線の分類ごとに、ここ5年の路線数と便数の推移を示したものでございます。49ページをごらんいただくと、このJALグループとANAグループの地方路線というのが、この左の真ん中の下ぐらいにございますけれども、この部分が非常に減少が集中しているということが、この表から伺えるということでございます。

また、51ページに参りますと、具体的な新設・廃止路線についてお示した表でございます。非常にこの5年間、廃止路線も多くございましたけれども、その多くは平成に入

ってから開設されたようなローカル路線でございますとか、あるいは大阪ですとか名古屋ですとか、空港が2つ分かれておりまして、その両方に同一空港から運航されていた路線の一方が廃止されたといったのも多くございます。

また23年、24年度は、これは開設されて翌年でしたが、極端な場合はその年に廃止したというような路線も結構多くございます。それから、離島路線の廃止も一部あるんですけども、これは船との関係で競争力を持てずに廃止というものがございます。

52ページに参りますと、羽田関係路線でございますけれども、少ない便数の路線の乗客は厳しくなっているということでございます。ここでは1日1便が就航している紋別路線ですとか、1日2便が就航していましたが、14年の末から1便運航となっている石見路線の資料をお示ししているところでございます。

53ページに参りますと、このような状況の中で、航空ネットワークの維持・確保等に資するために行っている取り組みをお示ししているというものでございます。

この53ページの資料の左側の1ポツというものでございますけれども、これは平成15年度から国管理空港を発着する路線の国管理空港における着陸料を軽減するという措置を講じております。さらに、これを21年の7月から今年度末までの措置として継続しているということで、来年度以降も継続を要求しているということでございます。

この表をどう見るかということでございますと、その真ん中の表がございましてけれども、例えば羽田、伊丹、新千歳、福岡を出発して羽田に到着するといったような飛行機は、本来の着陸料をいただきます。その他の空港を出発して羽田に到着する場合は、その下により細かい分類をしておりますけれども、出発した空港において本来の着陸料からこれだけの着陸料率に割り引いておりますということでございます。その他の国管理空港に到着する航空機は10分の6に割り引かれるということでございまして、実は昨年の財務省の予算執行調査におきまして、これでやると羽田から新千歳ですとか羽田から福岡に行くような路線、非常に高需要路線でありますけれども、10分の6の割り引きが適用されるのはおかしいのではないかとというようなことが指摘されまして、これについて見直しの検討を指摘されているということがございます。

それから右上でございましてけれども、那覇路線ですとか離島路線ですとか、そういう路線につきましても、着陸料その他について一定の軽減措置を講じておりますし、3ポツについては、先ほども申し上げましたが、3年間の航空機燃料税の引き下げの措置ということでございます。4ポツは地方の航空ネットワークとは直接関係ありませんけれども、こ

ういった措置も講じているという参考でございます。

54ページでございますけれども、離島航空路線につきましては、左上でございますような機体購入費について補助をしております。さらに右下でございますけれども、生活路線性の高い17路線、これはこの地図で言いますと赤い線で示された路線でございますけれども、例えば日常拠点性がある、ほかの船等の交通機関よりも2時間以上時間がかかってしまう、あるいは1社しか運航していないと、そういった路線については一定の要件のもとに運航費補助を講じているということでございまして、この運航費補助につきましては、今年度より制度を拡充いたしまして、島民割引運賃の取り組みを支援するなどいたしているというところでございます。

55ページから57ページでございますけれども、これは国としての取り組みとは別でございますけれども、地元サイドにおける路線の維持のための新たな取り組みといたしまして、搭乗率保証というユニークな制度を導入いたしまして、これとあわせていろんな地域外からの観光客の呼び込みのための取り組みを、エアラインとそれから地域が連携として行っているという能登空港の事例が55ページでございます。

それから56ページ、57ページに茨城空港、佐賀空港の事例を紹介してございますが、詳細は省略させていただきます。

それから、最後に58ページから60ページでございますけれども、これは羽田の発着枠の配分に当たっての少需要路線の維持の配慮についての資料でございます。58ページは、先日まとめられました羽田空港の来年度からの新規発着枠の配分に当たっての考え方でございますけれども、ここで1日3便以下の少需要路線の維持の貢献ですとか、あるいは地方航空ネットワークの規模自体といったものを、その真ん中にありますけれども、評価の対象とするということをしていることでございます。

また、その右下にコンテストを導入というのがありますけれども、詳細は59ページにお示ししておりますが、地域による路線維持への取り組みへのインセンティブとして、地域がエアラインと連携して行うような路線維持の取り組みを評価いたしまして、その結果に基づく発着枠を配分するような制度もあわせて導入するというようにしております。

また、それから過去の配分に当たっても、60ページにありますような少需要路線への政策的な配分を行っているというのがございます。

なお、この地方ネットワークの維持ということに関しては、海外事例等に興味を持たれる委員もあるかと思っておりますけれども、現在最新の状況の調査に着手したところでござい

して、まとまった段階で何らかの形でお示しすることになるのではないかと考えております。

大部になりましたので予定よりも長くなってしまって恐縮ですが、以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。資料3以下は、この後でいいんですか。

【航空戦略課長】 はい。資料3は最後で。

【家田部会長】 資料3以下は、あんまり時間がかからないと思っていいですか。

【航空戦略課長】 資料4は参考資料でございます、資料3は今後の進め方ですから短時間です。

【家田部会長】 じゃあ、かなり議論に時間使って大丈夫ですね。

それでは、今ご説明いただいたところにつきまして、特に前半は周辺環境の状況認識。そして、資料2のほうは、ここまでやってきた航空政策をどう見るかということに関する参考資料ということでございますので、まず資料1に関して、ご質問みたいな話が多いと思うんですけども、もしあれば皆さんで言っていただい。その後、特に資料2について、航空政策まとめて議論していただこうと思います。

いかがでしょうか、資料1についてご意見ある方、ご質問ある方、どうぞ。よろしくお願ひします。どうぞ、いかがでしょうか。

前回、特に交通需要が落ちてきたのが何でかなということなんで、ちょっと追加的に調べていただいた資料がございますが、まあ決定的に説明し切れるような状況にはないけれど、状況証拠みたいなものはこんな感じだね、みたいなことございましたね。その点に関してのお話でもいいし、ほかにもどうぞお願ひしたいと思います。

では平田さん、どうぞ。

【平田委員】 大変詳細なデータをお示しいただきまして、ありがとうございました。幾つか確認なんですけれども、前回2000年ぐらいの需給調整規制の撤廃、自由化の政策レビューということで、この国内需要に焦点を当ててどういう効果があったか、きちんとレビューしなきゃいけないということで今回こういうお話になったと思いますが、その点で、今回の資料で少し見えづらかったのが幾つかあったんですけども、1つは例えば資料1の11ページで、ここで2000年の需給調整規制撤廃以降、旅客数も伸びず、その後減少、ほかのページでもこの自由化後に、お客さんも減り、路線数も減り、そしてイールドも上がるという、この自由化の効果は一体何だったんだというような印象を持たれ

かねません。要は、この自由化が失敗だったのかというふうに思われ、このマクロのデータだけだとそういうふうに見えてしまうんですけども、これをちゃんとレビューするために、もう少し細かく見る必要があると思います。

というのも、2ページ目にそのイールドのデータがありましたけれども、これも全体で見ると、イールドが需給調整規制撤廃、新規参入を開放した後からイールドが上がり続けているので、通常逆の効果を期待しているんだと思いますけれども、これもおそらく羽田空港に代表される発着スロットを新規参入にどれだけ配分できるかというところに大きくかかっていると思うんですが、要はもう少し路線別に新規参入があった路線とか、競争が促進されている路線、これは対航空ですけれども、対鉄道に関してもそこは競争が起きるわけで、そういう競争が起きている路線ではイールドがきっと下がっているところもあるんだと思います。全体として上がっていても競争が促進されたところは下がっていると、こういうところはきちんと見なきゃいけないかなと思います。

もう一つ、需要面では22ページですかね、モード間の分担率があったと思うんですけども、これは平成19年度までのデータなので、ほんとうはこれ以降が重要だと思うんですが、最新の純流動調査のデータを待ってからでないといけないかもしれませんが、おそらく近年でいうと航空が随分鉄道にとられている区間が多いですし、その鉄道自体も今度道路にとられているという関係にあるんだと思います。航空から鉄道については環境上いいんでしょうけれども、鉄道が道路にとられているという面、これはまた別の議論だと思いますけれども、これも路線別に鉄道にどうとられたかというところは、ぜひ細かく見ていく必要があるんだということです。

もう一つは、すいません、前後しちゃってごめんなさい。要は、2000年以降ぐらいから需要が停滞して、そこから下がっていくというところは、おそらく今回エアラインの経営のデータもちょっと紹介があったんですけども、2000年前後でしたかね、先ほどJ J統合という話がありましたけれども、要はJALをはじめとしたエアライン側の経営の問題というところが、結局それが路線展開、路線をどう計画するか、その結果地方路線が切られていくというところだと思うんですけども、その規制緩和以降、そのエアライン、大手をはじめとした経営状態がどう変化して、内部補助が崩れてどう経営体質が変化して、それが結果的に地方路線の削除につながったかというところもあわせて見ていくと、2005年ぐらいまでの停滞とか、その後の減少というのが分かると思います。要はエアラインが路線をどう張るか、何便張るか、どのぐらいの大きさで張るかというのが非

常に重要なので、その前提となる供給側の行動をきちんと示さないと、最終的にこの政策レビューというのほうまくだきないんじゃないかなと思っています。

【家田部会長】 ほかにいかがですか。

はい、どうぞ。ほかにも手を挙げておいてくださいね。まとめていっちゃいますからね。

はい、ではお願いします。

【田邊委員】 ちょっと前回の議論を聞いていないので、もしかしたら議論があったのかもしれないんですが、今平田先生の言われたイーロードのところ、まず単純にほかの国と比べて、例えばこの2000年代に入ったときに、燃料費が上がったというのはわかるんですけども、イーロードがどのくらい変化しているのかというのを航空局ではどういうふうに把握されているのかというのを伺いたいということと、航空会社の経営に関連するんですが、J J合併があったということもあると思うんですけども、ユニットコストがどういうふうな変化を示したのかというのを少し気になりました。

それも、ほかの国と比べてどのような位置づけになっているのかということと、空港のほうにもかかわってくるとは思うんですが、よく言われているように、公租公課の比率が高いと言われているんですけども、最近大分着陸料とかの減免があって、大分減っているんじゃないかという話があって、その辺の減免の効果というものがコスト減、料金減にどのくらい反映されているんだろうかということが少し気になりました。まあ、ほんとうを言えば、以前たしか規制緩和の効果の測定のところ、TFPか何かをはかったときに、競争の程度がかなり優位に効いているという話があったので、まあ大手が2社になってしまったといった効果みたいなもので、あまり企業の生産性が上がっていないんじゃないかというような可能性もあるかと思うんですけども、その点についてもご意見いただければと思います。

【家田部会長】 ほかにいかがですか。よろしいですか。じゃあ、以上の2件ということでもよろしいですか、ご質問。

はい、じゃあどうぞ、荒木さん。

【荒木委員】 すみません。過去のデータは結構あるのですが、今後の見通し、これ非常に難しいのだと思いますが、これをどうご覧になっていらっしゃるのかをもう少し知りたいと思っています。

加えて、今年は特にLCCが3社就航開始されまして、聞くところによると、旅客の既存エアラインからのシフトよりも新規旅客が増えているというような、ある程度転換期を

迎えている訳でして、そういった影響も含めて今後どうご覧になっているのか知りたいです。これは、航空及び空港両方の観点から必要なデータ、見方ではないかと思っております。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。以上、3人の方のご発言ということでよろしいですか。

どうぞ、どうぞ。失礼しました。

【柳川委員】 ちょっとここで申し上げたほうがいいのかどうか、ちょっと迷ったので。資料の追加の質問とか要求という話ではないんですけども、やはり全体で見ていると、航空会社とかの経営の視点でのデータが多いような気がしていて、やっぱりこれから次の資料の2のところに書いてあるんですけども、これから利便性の向上ということが目的なんだとすると、利用者の目線で見るときに、一体この惨状がどれだけ利用者の利便だとか、消費者の満足度を高めてきたのかという、何かそういうことをもう少しこれから示して行って、それがどのくらい達成できたのかということが見られるといいかなと思うので。何か今それを、あるいは次回出してくれということではないんですけども、もう少しそういうことの視点を、データを集めていくときにはこれからやっていく必要があるかなという感想です、思いました。

【家田部会長】 そうですね。その辺については、次の政策のところでも論議していただくようにしましょうかね。

【柳川委員】 すいません、はい。

【家田部会長】 ほかに、資料1に関していかがでしょうか。

じゃあ私からちょっと足すと、今荒木さんからもあったし、それから平田さんからも需要をどう見るか、これまでとこれからということなんだけれども、よく世間で、さあ需要予測だ、モデルをビリビリやるときっちり予測できるよみたいなことを言う人がいるんだけれども、今までの需要の動向が説明もできないのに、将来の予測なんかできるわけないですよ。だから今持っているモデルで、ここまでのこの何か落ち込んできたなというのがうまく説明するかどうかとチェックしておくことがね、モデルというのはどの程度のことと言えるけれども、どの程度のことしか言えっこないんだということの検証に非常にいい題材ですよ。多分、そんなこともお考えになっているんじゃないかと思うんだけど。まあそんなことを、ちょっともしお答えいただけたらと思います。

はい、じゃあここまででお答えありましたら、お願いしたいと思います。

【航空戦略課長】 航空事業課の検証というのは、前回でもちょっと出た話でございますが、実は今政策レビューということで、これが題材となったことを今政策評価のほうでやっております、そういった結果などもちょっとまとめましたら、その段階でお示しできるようなことになるのではないかなと思っております。

それから、イールドの資料ですとかユニットコストの外国の資料は、若干データもございますので、また次回以降お示しすることもできるかと思いますが、例えばイールドでございますと、最近アメリカのイールドなんかは非常に上昇しているといったようなデータなんかも別途ございます。

それから、今後の見通しといったものにつきましては、これ今また需要予測につきましていろいろ検討しておりますので、これについても、どこまで今したような議論が反映されるかどうかというものはあるんですけども、それに関する今のところの考え方というものを、またどこかの時点でお示しできるような状況になるのではないかと現在のところ思っております。

【家田部会長】 必ずしも細部についてはちょっとお答えいただいているようではないようですが、次回以降、ご説明いただいたりするというところでよろしいでしょうか。

それじゃあ、状況に関する話はそのぐらいにさせてもらって、今日のメインであるところの資料2のこれまでの航空政策をどう見るかと。どう見るかは、見ただけじゃしょうがないですから、評論家ですからね。だから、これからどうするんだという、そこら辺も込みにしてぜひ、なるべくたくさんの方にご発言いただきたいと存じます。全員が発言してからとなると、今度はちょっと大変だと思うので、四、五人発言したらちょっと反応していただくというふうにしたいと思います。特に場所は関係なしで、どこからでもどうぞ、思いついた順にご発言いただきたいと思います。いかがでしょうか。

じゃあ、まだ手が挙がらないので私から、ここに出てない航空政策についてというようなどころについて、ちょっとこう考えというか、こういうところはどうかみたいなこと言おうと思うんですけども。まあやっぱりね、いつだったかな、ちょっと前の答申で、分科会で、まあ大体できていたかなと、空港がね、こんなもんかな、数としてはこんなもんかな、ここからは質だよなというようなことでね、書いてある、まあその通りだと思いますね。ただ、これは何も航空だけの話じゃなくて、みんな一時そういう経験するんですよ。

鉄道ですと、戦前にそれが大体できたんですよ、2万キロの延長が大体できた。だけ

ど、できた鉄道は大体単線で急カーブばかりでスピードが出ないと。だから、それを複線にしたり電化したりなんかするという、要するに改良をその後ずっとやっていくんですね。つまり、そろったらとなったら今度はグレードアップと、これは当たり前です。

それから道路については、つくり始めたのが高速道路、戦後ですから、大体今1万キロぐらいまで行っているんですけども、まあ延長としてはこんなもんで、あとは改良とかね、たまたまこ切れているところをつなごうかなという、そういうことになっている。ようやく道路が鉄道の数十年前の段階に達したなど。

飛行機が、まあそういう意味じゃあね、数がそろったんで、今度はクオリティーというところだと思うんですね。それで、まあちょっと質問してみるんですけども、このクオリティーという面でいうと、飛行機はやっぱり天候に対して非常に敏感なものがありますし、一体どのぐらい運航できているのかな、欠航しちゃうのかな、折り返しちゃうのかなとかあるんですね。で、それが私のつたない知識でいうと、管制の道具立てやなんかで随分様子が違ってくるんだとも聞きますし、あるいはまた、これからの目標としてそれを上げていくというようなのが、何かチャンスがあるのかどうかによって、その政策上の大きな柱にもなり得ると思うんですね、アベイラビリティを上げていくという意味ですね。そのところをちょっと何かお聞かせいただけたらいいなど。その裏返しでは、大体どのぐらい今、運休が生じているのかなという現状認識がはっきりしないといけませんけれどもね。

それに関連していうと、今度は第2のポイントになるんですけども、例えば折り返すかもしれないよ、覚悟の上で乗ってよねというアナウンスがよくあるじゃないですか。それで、折り返しちゃうかもしれないけれども、全然違うところに行っちゃうこともあるんだよね。違うところへ行っちゃうと、あとは知らないよという状態になるんですね。あれ、レンタカーなんかやっていると大変なことになるんですね。でね、思うのは、知らないよでいいのかと、地上の交通ともうちょっとリンケージとりながら近所のところにおろしてくれるんだったら、折り返しよりはましですよ。何かそういうところの工夫というのが、政策の余地がないのかなみたいな考えを持つのと。

それから、それに関連してなんだけれどもね、連携性という意味で関連するんですけども、ついこの間ある、どっちかな、赤いほうの会社の往復チケットを買って、往復割引でね、これだけど、青いほうに変えても使えるというものなので、ちょっと帰りは都合が変わって青いほうにしたんですよ。そうしたら、青いほうにチェックインしようとしたら、

だめだっていうんだね。まず赤いほうへ行ってくれと。で、その券を持ってこいと、持ってきたらここで変えてやるというの。国内線ですよ、これ。でね、頭きたね、これはね。うんとちっちゃい空港だったら、すぐ横で5メートルぐらいのところだったらいいけれど、比較的大きいところだったものですからね、延々とあっちまで行って、また延々と帰ってくる。ふざけるなど。JR東海で買った切符は、JR東日本で乗ろうとすると、違うところへ行けと言うのかと。こういうところがね、オペレーター間の連携性って、何なんだこれはっていう。

何かね、海外だとそういうのが当たり前になっているから、日本も航空業界って、何か海外でやっているとそのままいいと思ってる節があるんだけど、日本はもっと日本の独自のこんなもんじゃ許さんというね、サービス向上の精神がなきゃ、オリジナリティーもへったくれもないからね。こういう連携性の高い航空サービスの実現というのが、次の時代は要るんじゃないかな、なんて思うんですがね。ちょっとそういうところを、これまでの航空政策ってどんなになっているのか、ちょっと教えていただけたらと思います。大分時間稼ぎましたので、どうぞ皆さん。

じゃあ加藤先生、どうぞ。

【加藤委員】 現在、空港のほうでは経営改革ということで、経営上の効率性を追ってきました。私、ちょっと特会を見ていまして、今回資料の例えば7ページには震災のことが書かれています。国交省さんは、既に震災に強い空港という政策をやっておられるんですが、このような政策に対する何らかの基準、あるいは空港の使い方が入ってくるのではないのでしょうか。22ページにありますように、「1時間以内」というのは、全国にどう空港を配置するかということですから、同種の基準で公平性にかかわる基準です。安全性の問題も同じです。これらは、空港経営改革と違う基準で考えないといけません。

現在、B/Cの議論で防災対策として重要だからB/Cに組み込みなさいとかいう話がありますが、これは混同です。今回の資料がこの種の話になっているような気がします。

すなわち効率性で見る空港というのと、公平性の評価は分けて評価をしていくことが重要です。世間では混同しているような気がしますので、見方を整理すべきです。

それから、さきほど特会の受益と負担とおっしゃいましたが、利用と負担ということですね。航空ネットワークも利用者と負担の対象をどう考えるべきかを整理する必要があるかと思います。ちょっと今、まとまっていませんけれども、頭出しということでお話をいたしました。

【家田部会長】 ありがとうございます。

どうぞ、ほかの方もご意見もいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

はい、金谷委員お願いします。マイクよろしいですか。

【金谷委員】 先ほどの柳川先生のご意見や、今の加藤先生のご意見とも関連するのですが、最近空港経営改革の関係で、空港が立地している地域の方々とお話をさせていただく機会がよくあります。その際「空港経営改革の趣旨というのはわかるんだけど、一体それが地域にとってどういうメリットがあるのかというところがなかなか見えないよね」という、ご意見をよく聞くわけでございます。

私もつらつら考えてはみるのですが、今日の最初の資料1のほうのお話にあるように、旅客需要というのが色々な事象により、半永久的にというところとちょっと言い過ぎかもしれませんが、一つのトレンドとして頭打ちになっていく、あるいは下がっていくという中で、エアラインの経営的な視点もあって、地方の路線が、ある意味縮小せざるを得ないような状況も浮かび上がってきています。

こうした中で、幹線空港は別として、それ以外の地方の空港、すなわち地方の人々にとって利用しやすい、あるいは一つの活力として期待し得るような空港はもとより、航空ネットワーク自体の維持をどこに見出していけばいいのかが重要な問題となっています。この問題の対応策として前回ご議論があったかもしれませんが、LCCの導入もあり得るかもしれないし、新規路線の開設というのもひょっとしたらあり得るのかもしれませんが、そういったようなものも含めて、地域の視点で空港なり航空ネットワークの将来というものをごどのように見ていったらいいのかが気になるところです。これは、個別の質問ということではなくて、課題提起ということでご理解下さい。

【家田部会長】 いや、どうぞ遠慮なくね、先生、こういうところをこういうふうにしたほうがいいんだぞというあたりのご提言をいただけるのが一番ありがたいんですが。どんなふうにしたらいいんですか、地域とのいい関係というのは。

【金谷委員】 これはあまりにも重要な問題なので、今答えを用意して質問しているわけではないんですけれども。やはり、地域にはそれぞれの特性というのがございますから、そこにアジャストするような空港の改革をまめに考えていくというのが、一番重要なんじゃないかなと思っております。

【家田部会長】 ありがとうございます。

富澤委員、どうぞ。

【富澤委員】 これまでの航空政策というものを考えて、その上で今後の航空政策をどうするかということになるわけですが、その際、さっき部会長が言われたように、やはり数はもう十分だと、これから質だという点では皆さん認識は一緒だと思うんです。

今日いただいた資料、大変詳細なんですけど、資料2の初めのほうは、空港の数についていろいろ触れておられるわけですね。で、6ページには空港数の国際比較もあって、これ、まあ主にアメリカとかイギリス、フランス、G7の国々との比較だけなんですけど、これから見ると、確かに日本はそんなに多くはない。決してとりたてて多いわけではないということなんですけど、ほんとうに果たしてそうなのかなと。世の中の見方は、もう少しシビアに見ているんじゃないかなと思うんですね。特に地方の空港、人口減少を考えた場合に、地方の人口減少というのは都会に比べてものすごい勢いで進んでいくわけで、そういうことを考えたときに、この質の問題というのはかなり深刻ではないかと私は思うんです。

要らない空港というのはないでしょうけれども、航空会社も行きたくないような空港は、整理縮小というようなこともやっぱり考慮する。その一方で、国際競争力というものも強化していかなくちゃいかんわけですから、まあ結局はどうメリハリをつけていくかと、重要なものと、比較的重要でないもののメリハリをつけていくということが、今後の航空政策で一番大事なのではないかと私は思うので。まあ、そのときはそのときだと言えばそれまでですけども、そういう考え方をもって、今後対応していくのが一番の問題じゃないかと思えますね。

【家田部会長】 ありがとうございます。

富澤さん、あれですかね、メリハリとなれば、やっぱり現状というのがサービスというのか、ニーズというのかね、その辺の評価というのがあって、それでここはこうだから少しメリのほうのメリだねとかね、これはどうもちょっとハリのほうかねとか、メリとハリって同じかもしれませんが、そういうようなアクションとセットになっているというようなご提案という感じですかね。

【富澤委員】 そうですね。特にやっぱり財源は限られているわけですから、その財源の中でやっぱり、日本が今後成長していくために必要なそのお金は十分使っていかなきゃいかんわけで。そうすると、当然お金が行かないところも出てくるわけですから、そういうところはもうある程度縮小、廃止などを考えるということが、思い切ってますね、そういうことが必要じゃないかと私は思いますが。

【家田部会長】 なるほどね。ありがとうございます。

大橋委員、どうぞ。

【大橋委員】 ありがとうございます。1つ質問と、1つコメントです。

まず、ネットワーク維持振興のための支援措置ということで、税の軽減負担について幾つか触れられていますけれども、そもそも航空機燃料税というものは、リッター当たりでかかっていると思うのですが、多分これは国内の事業者だけにかけているものなのかなと聞いて思いましたが、これがもし空港に一般に使われているとすると、受益と負担ってさっきから出ていますけれども、海外の事業者はこれに類するものというのではないのか。実はこれの目的というのは機体の更新、つまりより燃費のいいものに置きかえることも念頭に置いた税なのか、あるいはこれとあわせて着陸料の軽減があるんですけども、この軽減の率も空港によって違っている理由というのは一体何なのかなとかですね。

いろいろ実はおもしろい論点、あるいは航空機燃料税と着陸料、両方とも下げているんですけども、この下げ幅が一体どういうふうな理由から来ているのかなとかですね、幾つか実は非常に興味深い資料を見せていただいたなと思っているんですけども。そもそも、振興のためにこの、これだけ下げることがどういうふうなインパクトがあるという、事前の意味での評価だと思いますけれども、そういうところというのが実は何かこの根拠ですね、根拠がわかると非常に私のほうは勉強になるかなと思いました。

2点目の地方空港のあり方という、私も勉強しているさなかでよくわからないところもあります。基本的に空港に人が集まらなきゃはじまらないと思います。人を集めるやり方というのは、空港というのは基本的に場所ですから、飛行機に乗る場所ですけども、まず人に集まってもらうという意味では、必ずしも航空から入って人を集める必要はないのかなという意味で、要するに例えば海外の空港へ行くと、必ずしも飛行機に乗るために空港に集まっている人というのがないこともあって、映画を見に行っている人も、結構、金浦空港とかそうなのかなと思うこともあるんですけども。そうやっていうと、地域と一緒に振興するという視点というのは、結構実は重要じゃないかなと思ってお話を伺っていました。

【家田部会長】 なるほどね。富士山空港なんて、何か随分景色がいいですよ、あそこね。デッキがあって、ほんとうに富士山がベストポイントみたいになっていてね。

続けて、鎌田先生、どうぞ。

【鎌田委員】 鎌田です。2点、質問というか、伺いたいところがあるんですけども。

まず1点目が33ページですね。PFIについてなんですけれども、これは個人的な興

味で伺いたいだけなんです、その直前だったと思うんですが、26あたりに、公務員が運営すると経営感覚が不足とか、結構思い切ったことが書いていらっしやるんですけども、ちょっとロジック的に、滑走路と空港ビルの運営主体が違うから地域への来訪者数が増えないというところに、私は何か議論の飛躍があるような気がいたしまして、決して否定するわけではないんですが、PFIで民間の視点を入れてやっていくことによって、具体的にどういうふうに地域が目線で、利用者の目線で利便性が上がって、PFIというのがこんなにいいものだというところでいくのかなと。

34ページに書いてあるんですけども、一体的な運営をすると何かいいことがありそうというのはわかるんですけども、そのいいことありそうというのは具体的にどういうことなのか。釈迦に説法だと思うんですけども、民営化すれば何でもよくなるわけではないですし、民間に任せれば何でもよくなるものではないというところで、もう少しお話を伺えたらいいかなと思います。

もう一つが、必ず出てくるのが観光との絡みで出てきて、例えば24ページとかに取り組み事例とかがありまして、仕方がないとは思いますが、各空港さんの取り組みなんかを見ましても、これでほんとうに来るんですかと言いたくなっちゃうようなですね、申しわけないんですけども、やっていらっしやる方々を否定しているのではなくて、多分これあるのは、前回も申し上げたかもしれないんですけども、観光の振興とか観光の促進とか、その政策の評価というのは多分進んでいないんだと思います。

だから、これだけお金をかけたことによってリターンがどれくらいあったのかという説明をするときに、単年度で見るとというのは結構つらいものが多分あってですね、例えば大河ドラマが来なかったからとか、何か何十年前の議論と同じようなことを繰り返してしまうというか、繰り返さざるを得ないというところが多分あって。ほんとうに地域振興を空港と一緒にやりたいのであれば、もっと莫大な投資というか、そういう観点がないと、例えば地域振興で、航空需要を開拓するために海外旅行の促進のPRを空港でしましたという、ほんとうにそれで増えるんですかというところですね。空港に来る人というのは、そもそも航空を利用しようと思って来ている人たちにPRしてみたところで、ああそうですかというところで終わってしまうような、むしろ意思決定をするところでやらないといけないと思いますので。そんなようなところ。すいません、以上です。ありがとうございました。

【家田部会長】 それじゃあ木場さん、それから坂本さんの順でお願いします。

【木場委員】 ありがとうございます。私は質問が1つとあとはちょっと感想めいたことになります。

40ページと41ページに、管制取り扱い件数とか管制官の数についてご説明があるのですが、単純に素人目で見ても、取り扱い機数が、この表のスタートから終了までで1.5倍に増えているのに対して、携わる方々が四、五%減っていると。次のページを見ますと、上の囲みのところの解説で、羽田空港周辺の空域利用状況は改善されつつあるが、それでもまだ東京管制部の空域は依然として混雑している状況であると。この2枚を見ますと、今依然として混雑している状況であるにもかかわらず、国としては発着回数等々、もっともっと何十万回に増やしたいという目標がある中で、果たして今の状況は管制官にとってどういう状況を意味するのか何を示したい資料2枚なのかということをお知らせいただきたいというのが一つ質問でございます。

それからもう一つは、これはここで言うかどうか迷ったのですが、家田先生がユーザー目線で多少愚痴的なことをおっしゃったので、ほんの短く言います。ホットな金曜日の出来事なので、これはユーザーとして具体例を申し上げます。全日空のホームページで北九州に飛ぶ便に初めて乗ったわけですよ。そうすると、全日空の何便って出ますよね。私は第二ターミナルに行きました。行ってみたらそこではチェックインができませんということになり、驚きました。チェックイン締め切り15分前に気づいたんですね。

そこから巡回バスでJALのほうに行ってくれと言われて、第1ターミナルに行って、カウンターにたどり着いたのがチェックイン締め切り5分前。これに乗れなかったら、仕事に穴があいて大変なことになったとお話しました。スカイマークさんだったかな、カウンターの女性に、「こんなお客さんはいないんですか?」と尋ねると、「たくさんいます」って言うのです。それから、北九州に着いて、事務所にタクシーからこんなことがあったと報告していたら、それを聞いたタクシー運転手さんが割って入ってきて、皆さんそうおっしゃっていますと言うわけです。

そしたらですね、もうこれ今すぐ改善できることなので提案しているんですが、サービスとかいう以前に、チケットを払って乗り遅れるということがある可能性というのは、とてもまずいことなので、お知らせメールとか確認メールに、赤字でも太字でも蛍光色でもいいので、全日空で予約しているけれども、これは第1ターミナルですというようなわかりやすい広報とか通知をぜひお願いしたいと思います。以上です。

【家田部会長】 うん、うん、ごもっともね。

はい、坂本さん、お待たせしました。

【金谷委員】 スタッフライヤー。

【木場委員】 スタッフライヤーでした、すみません。興奮していて見ていなかったもので。

【坂本委員】 読売新聞の坂本です。今回のご説明の柱の一つは空港改革だと思います。先ほどの資料説明で海外比較があって、必ずしもtoo muchではないという認識だと感じましたが、空港は整備が終わり、箱はつくったからこれからは中身の勝負だとなっているわけです。まずその辺の考え方をきちんと確認すべきだと思います。

方向性としては、国交省が力を入れている民活空港法案が重要だと思います。今回は廃案になりましたが、空港がたくさんできて使いにくい、新たに空港経営を展開したいのいろいろな足かせがある、そうした問題を解決するために、空港経営を一部民営化するという内容の法案です。これは羽田や新千歳などの一部の国管理空港に適用されることになるのでしょう。収益が上がりそうな空港でなければ民間企業が運営権を買ってまで空港ビジネスに参入しようとは思わないと思うんですね。方向性はいいのですが、それまでの手続きは、法律が通らなかった、廃案になったからといって、中断してはいけないと思います。空港改革が目指す姿を実現するには、法案が成立するしないにかかわらず、できることはたくさんあると思います。

特に、国管理空港内の空港ビルですよね、空港本体と空港ビルの関係がうまくいっていない、一体的に運営されていないという話をよく聞きます。民活空港法案の説明でも、公務員が経営にあたってうまくいかないと言っていました、資料にはっきり書いてあります。こういう認識は、これまでの航空行政であまりなかったような気がします。国として、自分たちでは空港ビジネスはできないと明確に意識している。そこまで降りてきている。ですから空港改革をきちんとやってもらえると期待しているわけです。

各地域の取り組みが紹介されています。各空港ごとに空港ビルや自治体などとの協議を始めたり、調査を行ったりしているみたいですね。ただ、ちょっと気になるのは、調査を始めるとか検討を開始すると列記されている事案が、各地の取り組みに値するのかどうかということです。疑問だと思うんですね。それをどうモニターし、きちんとしたものにしていくかということが問われると思います。民活空港法案が成立し、施行されるまで、かなりの時間がかかるわけです。半年以上でしょう。だからといって、空港改革のスケジュールを遅らせるべきではない。できることから、空港単位で、取り組みを急ぐ必要があ

と思います。公務員経営ではうまくいかないなどと悠長なことを言っている場合ではないでしょう。国管理空港は現在も公務員が経営しているわけですから。できることからまず手を付ける形で、スピード感を持って空港改革を進めていただきたいなと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにもあるかもしれませんが、とりあえずここまでのご発言につきまして、事務局から、一部質問もあったからお答えもいただきたいし、ご意見としていただくものは、もし反応があればお願いしたいと思います。

【航空戦略課長】 では、ちょっと私のほうから、大橋先生の航空機燃料税と着陸料の件についてお答えします。あと、空港経営改革とサービス、管制の件については、それぞれの担当のほうからご説明させていただきたいと思いますけれども。

航空機燃料税につきましては、これは国内路線にだけかかっているものでございます。これは I C A O のポリシーのほうで、どうも国際線の燃料課税というものはあまりやれないというような感じになっているようでございまして、そういった経緯を踏まえて、国内線にのみ課税というようなことになったのが経緯のようでございます。

これにつきましては、国際線なんかの財源につきましては、着陸料等ですとか、その辺も含めながらやっていこうということで、むしろ航空機燃料税は、当時やっぱり国内線の関係での大型化ですとかジェット化ですとか、そういうのがかなり重要な課題になっていましたが、そういう点からも国内線のみ課税ということを制度化していったということではないかなというのが、過去の経緯からいうとそういうことが言えるかと思います。

それから着陸料でございますけれども、空港によって違うのは何かということでございますけれども、ご質問がございましたのが、53ページの左下の部分でございますけれども、実は上のほうから順番に、羽田着の便数が多い順番になっております。見ていただきますと、非常に上のほうは需要の多い路線で、真ん中ぐらいが中ぐらいで、国の管理か地方管理空港かで分かれていますので、下のほうが非常に稚内ですとか紋別だとか、1日数便の路線が入っているということで。そういった需要の状況に応じて、ネットワークの維持に関する必要性といいますか、切迫性といいますか、そういったものも違うだろうということで、そういうものに着目した割引率の差を設けているということでございます。

管制の質問について。

【交通管制企画課長】 管制企画課長の西村でございます。木場先生のご質問でござい

ますが、資料の40ページでございます。これ、我々としては、管制官の業務が過去から一人一人の業務の量がどういふふうになったかというのを、経緯をご説明した資料でございます。

当然ながら先生のご指摘のとおり、業務量としては1.5倍になり、人が減っているということがございますけれども、これは前提としては当然、安全性を前提にしてこういう形で進めてきております。具体的には、業務の効率化といいますか、技術的な業務を外注化したりとか、あるいは管制官の配置を見直したりとか、一方では技術革新もございますので、これ何十年にわたるものでございますので、その間の技術革新等で新しい技術を導入したりということもございます。そういうことで進めておりますので、安全上全く問題ないと、管制官の負荷についても現状では全く問題ないということでございます。

【航空戦略課長】 空港経営改革について。

【航空ネットワーク企画課長】 航空ネットワーク企画課長の堀家でございます。空港経営改革の関係で、鎌田先生からご質問をいただきました。滑走路と空港ビルが一体でないということはどういふ問題点があり、これを逆に一体化するとどういふメリットがあるかというようなことかと思っておりますけれども、実は空港の関係の収入といいますか、滑走路を使用していることによる航空系の収入、それからあと空港ビルの商業関係の収入などの非航空系の収入というふうに分かれます。

ここにご参加の委員の皆様の何人かもご参画いただいて、昨年空港運営のあり方に関する検討会でご提言をいただいておりますけれども、その中でもご指摘いただいておりますが、航空系と非航空系を一体にすることで、例えば航空系事業の効率的経営を通じて利用料金、着陸料等を低廉化、適正化できると。そうすると、エアラインの側で就航便数を増加させる。そうすると空港のお客さんが増えますので、それによって非航空系、空港ビルで買い物をしていただくとか、そういった事業の非航空系の収入の増加が図れると。こういう形で、航空系と非航空系を大きくくりにして経営資源を統合することによって、こういった空港全体としての展開ができるというのがメリットかと思われま。

先ほどお示した資料の中に、諸外国の事例が幾つかございました。諸外国それぞれの国ごと、空港ごとに、これ一応の処方箋というのがあるわけではなくて、民営化ですとか民間委託ですとか、いろんなメニューが同時並行的に、段階的になされていますが、一つ共通してありますのは、そういう滑走路と空港ビル、そういったものを一体的に経営しているというのは、これは比較的各国とも共通して見られるところでございます。

そういったことによって、大きくくりな経営をしていくことによってメリットを出していくということかと思えますし、それからあと幾つかご質問いただきましたけれども、今いろいろ地域で検討がなされていて、法案で提案しておりますこのPFI法を使った仕組みというのは、これはあくまで道具でありますから、それぞれの地域ごとにその道具を使って、空港を使ってどういう地域の活性化、地域の成長のシナリオを書いていくかということが非常に大事でありますけれども、その過程ではいわゆる民間の空港経営にご関心のある方々とも今、実は対話のプロセスを始めているところでございまして、いわゆるマーケットサウンディングと呼んでおりますけれども、そういったプロセスを経て、それぞれの空港ごとのいろんな知恵をいただきながら、それぞれの空港や地域に一番合った形で改革を進めていければということでございます。

【環境・地域振興課長】 地方空港での取り組みについて、まず鎌田先生からなかなか厳しいご指摘をちょうだいしまして、これ資料の23ページ、24ページと続きなんですけれども、先の法改正の中で23ページの資料なんですけど、空港法協議会というものがつくられるようになりまして、次の事例は国管理空港でずっと書いているわけですが、取り組みの個々のものについては、もうご批判はご批判として私ども受けてさらにいいものにしようと思えますけれども、一つポイントは、やはりこれもつくったばかりなものですから、どうしても空港管理者、国のほうが何かやりましょうという状態も今、率直に言うてあるかと思えます。

見ていただきますと、地域のいろんな関係者、それから空港ビルを含めた空港関係者が一堂に会する場がつかれてきて、例えば地方公共団体のほうで、これまで例えばいろいろ要望活動をするとか調整する上で、いろんなご困難があったと思うんですけども、何とかこういう場を使って、私どもが水を向けるというよりも、地域のほうからもっとこういうことをやりたいと、実態としての例えば観光振興の動きと空港の場を使った何か振興策のようなものをマッチさせる場としてご活用いただけるようになると、もっといいものが出るのではないかなと思えます。

あわせて、大橋先生からは、まずは乗らなくても人が来るだけでもそれなりの意味はまずあるよねというご指摘もいただきましたが、資料でいうと55ページ以下でそうしたものが幾つかございます。まず55ページ、能登空港は、これは地域とエアラインのご努力なんですけれども、搭乗率保証というコミットメントを通じて、もともと一定のきちんとした観光資源があったからだと思えますけれども、やっぱり地元が非常に必死になってエ

アラインと組むことで、実際に搭乗率にいい効果が出ているという事例もございますし、大橋先生のご指摘を受けると、56ページで、これ茨城空港の事例を書いております。

こちら、実際の乗降客についても頑張っているんですが、実は乗らない来場者、空港来場者というのはものすごく多くございまして、これを端的に言うと、資料で言うと左側の③の上に空港見学ツアーとあるのですが、もちろん一般の方もツアーに来られますけれども、おそらく昨年度ぐらいまで、茨城県内の小中学校も相当来ています。現在、実は近隣の県までそういう形で呼んで、どちらかという首都圏にありながら、近くに空港がなくて、成田や羽田に出るのはちょっと特別な感じがもしかしたらあったかもしれませんけれども、空港にまず子供のときからなじんで、飛行機に乗って旅行するというのをイメージしてもらいなどという取り組みをしておりますので、それも一例として、ご説明をさせていただきます。

【航空事業課長】 航空事業課の久保田と申します。木場先生からのご意見、第1、第2出発ターミナル、違うじゃないかと。これ、背景はコードシェアを振ることによって、実は出発する空港会社、それぞれ決まっていますのでそういう事態になっていると思いますが、おっしゃるとおりユーザー目線の観点から改善が必要だと考えますので、関係する会社と早急に相談、調整をしたいと考えます。以上でございます。

【家田部会長】 一通りお答えいただいたんですね。私が聞いたのは全然答えてくれなかったんだけど。まあいいや、前座だと思っていたんですね。

【航空局次長】 すみません、いいですか……。

【家田部会長】 いや、いいですよ。

【航空局次長】 いや、ぜひ。何名かの委員の先生から数の話、それから数から質に変えていくべきじゃないかというご指摘をいただいております。

それで5ページ、資料の2の5ページをもう一回ごらんいただきたいんですけども、先ほど家田部会長のたとえで、鉄道に例えて、とりあえずまずネットワークができて、その後例えば単線だったのが複線化したり、あるいは電化したりしてきましたという、改良のお話がありましたけれども、それとの対比でいうと、おそらく空港の数というものが概成した時期というのは、我々がそれに気がつくよりもずっと前だったんじゃないかという認識をしております。この資料をごらんいただいても、一番上のところのラインというのは、そんなに大きくは変わっていないだろうと思います。かつ、変わっている中身は、先ほどご説明いたしましたけれども、それは地方管理の空港であったり、あるいは離島の

空港が増えているということだろうと思います。

じゃあ何が変わったのかといいますと、大型化空港数だとか、ジェット化空港数だとか、全体の空港の中に占めるそういった、これは滑走路の長い空港ですね、ですから最初1,500メートルで空港をつくって、それを2,000メートルとか2,500メートルといったように、滑走路の長さを伸ばしてきたんでありますとか、あるいは伊丹空港が手狭、あるいは環境問題がありましたので関西国際空港をつくったとか、あるいは名古屋空港が手狭になったので中部国際空港をつくったとか、そういったある種改良といいますか、ハード面での質の向上というものに重点が移ってきたんだろうと思います。

最近、数から、量から質へと言っているのは、さらに、そこからさらにもう一步進んで、空港つくったんだけど、どう使うんですかというところに議論の焦点が移っているのではないかと。その一つのあらわれが、何名かの方からご指摘をいただきました空港経営改革ということなんだろうと思います。

これは、目的としているところは、何も運営権を高くだれかに買ってもらうということではなくて、あくまでも空港を活性化する、あるいは空港を地域の活性化に生かしていただく。そのためにやるべきことというのは、個別の空港ごとに多分いろんな事情があって異なってくると思いますので、そういう個別の空港ごとの事情を踏まえた空港の活性化策を考えていきたいと。

その一つの手法として、例えば運営を外部に委託すると、ちょっと公務員がやっているとなかなか個別空港ごとの事情に即したような、そういった活性化策まで頭が回っていないというのが実情でございますので、そのあたりその運営を外部に委託することによって、より空港が当該空港の利用者にとって使い勝手のいいものになるようにしていきたいと考えております。

それで、坂本委員ご指摘のように、法案が成立しなくてもできることはたくさんあると私どもも認識をしております。先ほど、航空ネットワーク企画課長はあえて言いませんでしたけれども、例えばそういった各地でいろんな調査、検討が行われているわけでありまして、あるいはそれ以外の民間の事業者の方からも、いろんな関心の表明というものをいただいているわけございまして、そういった関係者の方々と対話する中で、今一番言われておりますのは、国側が持っている情報をもっと開示してくださいということを言われているわけございまして、そういった関係者からの要望にきちんと答えていきたいと考えております。

【家田部会長】 ほかにもあろうかと思うんですけども、すいません、このくらいにとりあえずちょっとさせてもらって、時間が迫りましたんでね。それで、次の今後の進め方をまず説明してもらって、その上で追加のご発言を、今の資料2も込みにして発言いただこうと思います。

じゃあ、ご説明をお願いします。

【航空戦略課長】 資料3のほうをごらんいただければと、この基本政策部会の進め方という資料がございますが、この1ページ、2ページ目は、前回の第1回の部会でお示した資料でございます。

それで、その2ページ目にありますように、3回目以降については関係者のヒアリング等も実施しながら、今後の航空行政に関する諸課題についての基本的議論を進めるということでお示ししてございますけれども、さらに3ページに参りまして、その1ページ目でお示しておりますような、その資料で言いますと上の3つの青い箱で書いてある、利用者が航空サービスを多様な選択肢の中から云々と、グローバル化云々、少子高齢化云々とございますけれども、この3つの視点、それからさらに、これまでの状況のフォローアップというものを2回にわたってさせていただいたわけでございますけれども、そこからある程度言えるような課題といたしまして、その下の紫にありますような5つ程度の課題がございますでしょうけれども、こういった視点なども踏まえながら関係者のヒアリング、それからこれは部会長から事前にご提案があったものですが、有志、委員によるプレゼンなどもいただきながら、数回ほど進める形にさせていただきたいと考えております。

具体的な時期ですとか、対象者、回数、その他の進め方は今後の諸般の事情を踏まえまして、部会長とご相談させていただきまして、委員の皆様方にご報告させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【家田部会長】 ありがとうございます。今、札が上がっていたんですけども、発言の時間をちょっととめちゃった富川さん、それから、だけでいいのかな、皆さん一応発言されましたかね。富川さんに、まずさっきの資料に戻ってもいいんでちょっとご発言いただいて、それからこの資料をまとめたいと。

【富川委員】 それでは二点、申し上げます。前回のこの会議でも、航空局長から最後にコメントいただきましたが、我々が、各地域の都市が空港とは関係なく、都市としてどう活性化するかということを考える際、都市がどんどんコンパクト化しようとしている現

実を見落としてはなりません。コンパクト化という都市計画や都市政策上の流れや、財政を切り詰め活性化しようとしている都市があります。そして、その頑張っている都市にある空港という位置づけで空港のことを考えると、コンパクト化する都市と空港を、どう両立させて地域を活性化していくかという、空港や航空分野に限定せず、まちづくり全体の観点で考えなくては、地域の活性化と空港の発展を両立させることはなかなか難しいのではないかと思います。

もう一点は、私ども、もう不動産業界といいますか、不動産市場では、過去12年間にわたって不動産の証券化というのを実践してきましたが、証券化手法の活用メリットは、数多くの投資家の方々、個人投資家の方々に不動産という器を支えていただく中で、我々の不動産市場、資本市場が非常に大きくなったことにありました。空港というのは一つの意味では不動産ですが、航空と非航空という2つの収入があるので、必ずしも不動産と同じではないものの、中長期の投資家の方々に空港ビルという器を支えていただくという意味で、不動産の証券化によく似た要素があるのではないかと考えております。今後のコンセッションなる物権を、中長期の投資家の資金で支えてもらう形で、空港の発展に向けられるように、期間の設定を長いものにしていただければ、不動産がそうであったように、非常に魅力のある投資対象になり、資金が集まるポテンシャルが随分あるのではないかと考えております。以上です。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

今の資料3につきまして、ご意見、ご質問はございますか。

先ほどのヒアリング、有志、プレゼンというところについてちょっと申し上げると、要はフォローアップがとりあえずの目標ですので、比較的最近行ってきたところの政策がどのように実施されておるのか、そしてそれが成果を上げているのか、どういう課題が出つつあるのか、それにはどうしたらいいのか、もっと推進するにはどうしたらいいのか、あるいは軌道修正が必要ならどうしたらいいのか。そういう具体のところまでたどり着かないと、単なる評論家のレポートみたいになっちゃうので、ぜひそういうところを目標にしようかなということですね。

それから、また最近行われてきた政策の柱みたいのがあるんだけど、その中でまだ目をつけていなかった、次の時代に検討すべきようなものについて、今のうちから少しサウンディングというか、検討したほうがいいようなものは何か。こんなところを考えるのがこの基本政策部会の当面の課題だと思いますので、そういうところにつきまして、より

びたっとくるような方にヒアリングをしたり、あるいは皆さん自身にご提言をいただくというような場をつくりたいと思います。

今日いろいろご発言をいただいて、大変提案力があるなという方は、きっと局長からお願いが行くと思いますのでよろしくお願ひしますね。それからまた、私しゃべらせてという人はぜひご遠慮なく申し出ていただければと思います。

特にじゃあご質問がなければ、資料3、こんなことで進めさせていただいてよろしいでしょうか。ありがとうございます。

それじゃあ、一応議事が以上のおりでございますので、私の司会をお返しいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

それでは、事務局から連絡事項をお伝えします。本日の議事概要につきましては、委員の皆様のご了解を得ました後に、国土交通省ホームページに掲載することとしてございます。

また、次回第3回の開催日時につきましては、改めて事務局からご連絡させていただきます。

それでは、本日の部会はこれにて終了させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —