

第4回交通政策審議会 航空分科会 基本政策部会

平成25年3月4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】 それでは定刻になりましたので、ただいまから第4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。

本部会の議事につきましては、原則として、報道関係者に限り公開とさせていただきます。議事録については、内容について委員の皆様及びヒアリングにご出席の皆様にご確認をいただきまして、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ください。

それから、恐れ入りますが、報道関係者の皆様、これ以降の写真撮影はご遠慮いただきますので、よろしくお願いいたします。

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 中条教授提供資料、資料2 山内教授提供資料、資料3 屋井教授提供資料及び参考資料としまして、基本政策部会ヒアリングの進め方についてをお配りしております。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いただいて、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、ご了承ください。

本日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ます。

本日は、第2回の部会において委員の皆様にご了承いただきました、お手元の参考資料、基本政策部会ヒアリングの進め方に挙げた論点に従って、関係者へのヒアリングを行いた

いと思います。

それでは、以後の進行は家田部会長にお願いしたいと思います。家田部会長、どうぞよろしくをお願いします。

【家田部会長】 家田でございます。

今日、3月の忙しい時期に、三先生においでいただきまして、どうもありがとうございます。これからご意見を賜りながら、みんなでディスカッションする。ディスカッションにももちろん参加していただくということでございます。

ここまで、この基本政策部会では、近年日本が行ってきた航空に関する政策を、内容と、それから、その成果をレビューして、よく見て、そして、これからどういうふうな方向に行くべきかというようなあたりを議論するというのが、現在の基本政策部会の当面のミッションということでございます。

その中では、今日お話しいただくような事柄ももちろん入っていますけれども、従来、ともすると技術的な事柄と政策的な事柄が別になりがちであるというようなところに関する問題意識であるとか、あるいは、航空事業をどういうふうにするかというところ、あるいは、空港整備には大変な関心を寄せているけれども、ユーザーのサービスというようなところについてはどんなものかなという議論とか、さまざまところにこれから新しい視点を当てようという糸口を検討しているところでございます。どうかよろしく願いいたします。

それでは、早速これからご意見を賜って、それから議論ということになりますけれども、全体で3時までということになっていますので、なるべく質疑応答、意見交換の時間をたくさんとる都合上、大変申しわけないんですけども、三先生には15分くらいを目途に、それぞれお話しいただくというふうに思っております。よろしく願いいたします。

順番は、まず中条先生から、それから、山内先生、屋井先生と、こういう順でお願いしたいと思います。

それでは、中条先生、恐縮でございますけど、よろしく願いいたします。

【慶應義塾大学（中条様）】 信頼できる筋によりますと、私が昨年書きました『航空幻想』という本について、1ページでその内容をまとめたものが局の中で出回っているようですが、お急ぎの方はそれを読んでいただいたほうが早いかと。大変よくまとまっている。私の試験を受ける学生にもぜひ見せてやりたいなと思うんですけど。

さて、今日お話しすることは、もうほとんど30年ぐらい私がずっと言い続けていたこ

とのコピペそのままでありまして、ただ、幸いにして、最近、政策のほうがちらに近づいてきましたので、だんだん私のラジカルさが薄くなってきて、差別化に大変困っているところでもあります。

今日は空港政策を中心に。最初の2ページは、現状の認識。やらなきゃいけないことは、その2ページの状況を受ければ、3ページに書いてありますように、先取りした世界の政策はこうなっているから、それに合わせていこうよでは、もう追いつかないわけですから、追いつくためには、さらに先取りした政策をやる必要がありますよね、ということです。先ほど挙げました『航空幻想』という本の中で、私は国民の声に耳を傾けるべきではないということを書きました。言いたいことは、一々国が口を出す時代ではないですよ、全て市場に任せましょうということでもあります。

ということで、具体的には、4ページに挙げてありますような幾つかの項目、需給調整規制、若干まだ残っておりますし、運賃規制も運賃介入条項が残っていたりするわけです。そういったものの徹底的な廃止と、それから外資規制の撤廃、国内運航権、カボタージュの外国航空会社への開放、労働法制上の規制の撤廃等々ですね。そして、5ページに移っていただきまして、オープンスカイ政策について、これを概念的な自由化から実質的な自由化に進めていくということは、今進めておられるところであると思います。その方向で、さらに進めていく。それから、国から自治体への補助制度の一括化、これも大分進んではまいりましたけれども、空港整備等々については、まだまだそういう状態にはなっていない。そして、最後に、空港整備運営制度の市場化ということで、今日はこの(7)のところについて、もう少し詳しくお話をします。

6枚目を見ていただきまして、空港整備運営制度の市場化というのが今日言いたいところでもあります。これも方向性としては、この2~3年の間に進んできているところです。大きく、ここに書いてあります4つの項目についてお話をしたいわけではありますが、まず一番最初は、空港整備運営に関する誤解ということで、この点は、このところ局のほうでも、いろいろ誤解を解くために努力をしておられるところです。しばしばマスコミでは、日本に空港が多すぎるという議論があります。私は多すぎないと考えます。それから、日本の空港使用料は高いという議論がありますけれども、決して高くない。それから、日本の空港は赤字だらけだと。赤字だらけなんで、民営化しても売れないじゃないか、赤字の空港がどうやって売れるんだという議論がありますけど、それも間違っている。

これを一つ一つお話をしていると、明日の朝まで時間がかかってしまいますので、省略

はいたしますけれども、おそらく基本政策部会に参加していらっしゃる皆さんですから、ここはもうご理解になっているところだと思いますので、省略いたします。こういう誤解がある、これは誤解であるということを入れた上で、何が本質的な問題かということ、8ページに示されていますように、空港整備運営の本質的な問題点というのは、とりもなおさず、空港整備の特別会計制度、これが1つ。それぞれの空港が、それぞれの収入で、自分の足で立ってその費用を賄うという形になっていないという点が一番の問題点である。それと、もう一つ、あわせて、地方空港に関して、交付税から空港整備の費用が賄われている。結局、これは一般納税者の負担という話になるわけであります。要するに、ほかの空港の利用者の負担で空港整備がなされている、自分の空港の収支という形で、それぞれの空港が独立した形になっていないという点と、一般納税者の負担で空港整備が行われている。この点が大きな問題点である。

市場に任せるといふことから言えば、そういった空港を独立採算で民営化をするということが大事ですよというのが、9ページに書いてあるとおりであります。全国プール制の空港整備の特別会計制度を撤廃する、やめる、解体するということ。それから、地方債の元利が地方交付税の対象になっているのは、これをやめるということ。これをやめることによって、地元の努力なしで空港が整備可能なシステムになっている今の制度をやめて、それぞれ地元が努力しないと、あるいは、それぞれの空港が努力しないと空港整備ができない。それで、不要な投資や工夫のない使用料というものをなくすためには、こういう形を変えていかないと、工夫のない使用料のままで横並びになってしまうということが続いてしまうということになりますよということです。コストを自分で負担し、リターンは自分のものにするという当たり前の形に戻しましょうというのが提案であります。

その点で、その次に、10ページ、日本の空港は赤字だらけじゃないかという、そんなものを民営化できないではないかという議論がありますけれども、これも最近はいろいろと資料を航空局のほうでも整備されておられるとおりであります。端的に言えば、要するに、EBITDAがプラスだったら、その空港は売れるわけです。そういう形で計算をすれば、大部分の空港が売れる。日本には35ほど離島の空港があるということは、ご承知のとおりでありますけれども、したがって、100ある空港のうちの約3分の1が離島の空港なわけです。この離島の空港に関しては、ライフラインだから維持しなければいけないという議論が別途ありますけれども、その離島の空港の中でも、例えば沖永良部ぐらいの空港であるならば、これはイギリスで民営化された空港の中で一番お客さんの利用の少

ない空港、それと同じぐらいのお客さんがいるわけでありまして。したがって、離島の空港であっても、十分に民営化をするということが可能であるということを入念に入れていただければと思います。

11ページのところは、これはもう今さら私が申し上げるほどのことではないかと思えます。10ページの状況を実現するためには、やはり民営化・独立採算ということが大事ですよということでもあります。

さて、12ページですけれども、とはいえ、民営化に関しては幾つか課題もあります。その課題をざっと提示したのが、この12ページであります。

まずは、再三申し上げているとおり、空港整備の特別会計制度を解体するということ。

それから、運営と整備を一体化するということでもあります。現在、コンセッション、運営の民営化ということが議論されておりますけれども、私はコンセッションの民営化だけでは不十分であると考えています。本体のほうと一体化して整備できるというやり方を基本にすべきである。その選択の中で、どうしてもコンセッションというようなケースというのは、非常にお客さんが少ない、どうしようもない離島の空港なんかの場合にはあり得るかと思えますけれども、その選択肢として残しておくことはいいとしても、基本は空港本体との一体化という形で民営化をしていくべきだと。

それから、商業施設との一体的な民営化。これは一般的に多くの方が賛同されているところでもありますので、ここは簡単に済ませます。

それから、その次ですが、現在行われている政策と逆行する私の反対意見でありますけれども、同一都市圏内の複数空港、これは競争をさせるべきだ。現在のところ、例えば関空と伊丹のケースでわかりますように、政策の方向は、同一都市圏内の複数空港は協調させる、あるいは一体化させる、統合して民営化するという方向が一般的でありますけれども、世界の複数の空港が一つの都市圏にあるところでは、長い間、やはりそういった形での統一的な経営のやり方というものが行われてきましたけれども、近年では、空港間の競争、同一都市圏内の空港間の競争が十分できるようになってきたことから、これを改めようという動きも出ているところです。関空と伊丹は十分に競争ができますし、成田と羽田は十分に競争ができると私は考えています。もう済んでしまった話ではありますが、広島西飛行場というのをつぶしてしまったのは、大変な間違いであったと私は考えております。

その次の2つは、経済的な規制をなるべく最小限にしましょうということと、それから、

セーフティやセキュリティの規制というものは、資本規制ではなくて行為規制で対応しましょうよね、ということ。したがって、例えば、外資規制のようなものは、空港に関して入れるべきではないということを含めて、規制のなるべく最小化ということを考える必要がある。

さて、13ページですけれども、民営化に関しては、幾つか誤解の議論もありまして、まず赤字でも民営化は可能です。赤字の空港ばかりで民営化できないという議論がありますけれども、それは、そんなことはないですよということを先ほど申し上げたわけですが、さらに、赤字でも民営化は可能であるという点ですね。これはもう言うまでもなく、田舎のバス、みんな赤字ですけれども、民間バス会社がやっているわけです。補助金、あるいは、補助金という言い方でなくてもいいわけですが、補助金の出し方を工夫することによって、民間の会社に基本的には採算が不可能な空港等々、施設を運営させるということは十分にできますよということ。

それから、民営化に関しては、民営化するとこんな問題がある、あんな問題があるという議論がいろいろありますけれども、全く規制しない民営化というのはあり得ないんで、言うまでもなく、独禁法や、それから、民法とか、刑法とか、商法とか、そういったものは当然課されるわけで、その中で十分に規制というのは機能する部分があるわけです。それに加えて、事前に価格規制をすとか、資本規制をすという必要があるかどうかという視点で考えていくべきです。そういった視点から考えると、ほとんど私は追加的な規制は必要ではないと考えています。

それから、もう一つ、「公営であれば規制が不要である」という考えがありますが、これは間違っている、ということ。現在、例えば、国が資本を全部持っている、あるいは、その前は国の公社であった成田であるとか、特殊会社である関空であるとか、あるいは、地方公共団体が経営している空港がありますが、これらは公営だから規制が必要ないということでは決してない。国が必ず間違ったことをしないという証拠は全くないわけでありませう。どういった料金が妥当であるか、それに対しては規制が必要かどうかというのは、国営であろうが、民営であろうが、それが必要な場合はやらなければいけないし、必要でない場合は、やらなくていい。民営化すると規制が必要だという議論は、おかしいですよということを念頭に置いていただければと思います。

さて、もう私の持ち時間がほぼあと2分ぐらいになります。3つ目、ハブ競争の課題ということで、ここで申し上げている話は、ハブの競争力というのは、空港の大きさではな

く、地元需要の大きさですよということです。したがって、地元需要がたくさんあるところには、それに対応した十分な供給量を用意してやらなければいけません。そういうことからいくと、首都圏に対する空港の容量の確保ということが必要になります。

もう少しこれを具体的に言えば、16ページに書きましたように、これは後で屋井先生等々、お話があるかと思いますが、離着陸飛行ルートの見直し。内陸部の空港の内陸部のルートに飛行機が昼間は飛べるような形にすることによって、首都圏の、特に羽田の容量を拡大するという。それから、国際線への配分を多くするというを考えていくべきである。

そして、もう一つは、これは先ほどの繰り返しであります。17ページですけれども、一つの都市圏の中で複数の空港を競争させる。そのためには、首都圏で言えば、成田と羽田が十分に競争できるように、それぞれ別々に民営化をするということが大事です。さらには、関西に関しても、関空は十分に売れる空港でありますから、この関空を売り、そして、伊丹を別途売って、相互に競争させるということが、関西の空港利用者のためにとっても、それから、航空産業のためにとってもいいですよというのが、18ページの話です。

最後に、19ページでありますけれども、発着枠配分のあり方という点に関してですけれども、端的に言えば、競争入札をやしましょう。競争入札をすぐやれないんだったら、発着枠の二次取引、これは認めましょうよ。それもできないとしても、少なくとも時間帯別のプライシングですね。これはもう既に、数年前にこれを検討するというお約束になっているかと思いますが。少なくともそこは実施することができる環境にあるかと思っております。

以上で私のプレゼンテーションを終わりにいたします。ありがとうございました。

**【家田部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして、今度は山内先生のお話を承るようにならせます。

**【一橋大学大学院（山内様）】** ありがとうございます。

このような発言の機会を与えていただきまして、ありがとうございます。私の資料は、資料2でございます。

私がお話するポイントは3つございまして、最初が、航空需要の動向と政策課題ということで、これは概括的なお話です。それから、2つ目が、エアラインの話で、国際競争力ということに関連します。3つ目が、空港改革の方向性という話題であります。

それで、まず航空需要の話なんですけれども、日本の航空需要、国内線も国際線もそうですけど、特に国内線については、リーマン以降、かなり低迷していて、おそらく日本の航空需要の歴史的なトレンドを見ると、80年代の前半ぐらいは少し伸び悩んだんですけども、それ以前も以降もずっと伸びてきていて、かなり久しぶりといいますか、2000年台後半ぐらいから伸びが全然なくなってきた、こういうことだと思います。

これからこの先どうなるかということなんですけれども、1つはどこかでサチュレートするかがポイントです。航空需要がずっと伸びていくというわけではないと思いますけれども、現状がサチュレート・ポイントだとも思いません。基本的に今回のリーマン以降に、国内のマクロ経済政策はほとんど実効を持たなかったというふうに認識すると、今回、金融政策をかなり転換をして、リフレないしはデフレからの脱却ということになったわけで、私自身は、そこに書いてありますように、これは航空需要についても、特に国内については一定程度の回復のポイントになるのではないかと考えています。ただ、これも巷間よく言われておりましたように、経済成長がどこまで持続するのかということと、今回の措置がどれだけ有効なのか、こういうポイントがございまして、もちろん注視をしなければならぬんですけれども、私は、今までのここ数年の国内航空需要の低迷状態から少し新型トレンドが出てくると考えています。

その中で、例えば、ネットワークをどういうふうに維持するかという議論があります。もちろん、経済採算がとれる路線は、そのまま維持されるわけなんですけれども、そうじゃないところでもっと必要などころもあるんじゃないかと、こういう議論がございまして。それもこれから考えていく必要があるのかなと思います。ある意味では格差是正であり、所得再分配ということになるわけなんですけれども、その必要性はあると思います。ただ、これにはいろいろな意味での制約があります。1つは、なぜそれが必要なのか、あるいは、どういう基準でそれが必要なのかというような議論が、価値観の共有と書きましたけれども、そういったことが必要なのと同時に、やはり全体的なパイが拡大していく中で、これを処理するというのが基本だと思います。これは日本の経済、歴史的に経済全体のパイが拡大する中で、平等性とか格差是正ということも行われてきた。それと同じ理屈になるのではないかと考えています。そして、もう一つは、費用負担の明確化、これが必要であると思っています。

国内線は以上ですけれども、国際線につきましては、かなり構造的な変化があるということです。ご承知のように、国際線の需要の中心というのは、アジアの伸びということに



なるわけですが、5年ぐらい前までは中国に頼っていて、中国の経済成長と需要の伸びが波及してくる、こういう議論であったかと思いますが、だんだんと中国経済が高度化してきて、賃金も上がってきて、あるいは、内陸部の開発なんかも進んできて、そうすると、航空需要の展開も変わってくるわけです。それだけではなくて、やはりこれから注目すべきなのは、インドシナ半島ですね。おそらく世界の生産の拠点というのは、かなり重心がインドシナ半島に移るということになります。そうなってくると、航空需要の流れも大きく変わってくるし、今、中条先生もちょっと言及されていましたが、世界的なハブ競争、国際的なハブ競争、グローバルなハブ競争というのも変わってくるのかなと思っています。

さらに、言うまでもないことですが、インド経済の伸長次第によって、要するに、インドシナからもうちょっと西側、こういったところの航空需要がどんどん大きくなってくる。そういう中で、極東の日本の位置とか、極東の日本のハブの問題、これを考える必要があるのではないかと考えています。

数年前まで、よく「東アジア経済圏」ということが言われていまして、日中韓を中心にブロック経済、これを目指すということがあったわけだけでも、尖閣とかああいふ問題も抜きにして、やはり世界のパワーバランスが変わってきているのではないかと考えています。1つはASEANです。ASEANの台頭で、ASEANの中で航空政策という、概念自体が出てきたということもすごいと思います。それから、TPPというのは、やはり今回、今の政権も前向きに捉えられているようですけれども、基本的にやはり対中政策であるということがあるわけですね。一方で、アメリカはシェール・ガスが出て、今朝の新聞なんかで報道されていましたが、資源外交とか、そういった面でのパワーバランスも変わってくるということがあるわけだから、そういう中で、アジア圏のブロックとか共同経済圏の問題というのを考える必要があると思っています。

もちろん、日中韓の重要性がなくなるわけではなくて、日本が極東にあって、韓国とか中国を相手にしながらやっていく必要はあるわけだけでも、もう少し広い意味での経済ブロック、あるいは共同経済圏が出てくる。それを見据える必要があるのではないかと考えています。

そのためには、本邦航空会社として、そういった経済の大きな流れ、これを見据えた上で、需要を取り込んでいく。そのインフラとしての国際空港の対応、これが必要だということでもあります。

2枚目なんですけれども、今、世界の航空産業というのは、ある意味ではいろんなところの変化があるんですけれども、航空会社自体が大きく変わっていくと思っています。その点については次の項目でお話しします。ただ、世界的なトレンドとして、LCCの問題というのは、これは極めて重要だということだと思います。LCCをどう分析するかということなんですけれども、経営的に言うと、属人型というか、一橋大学の先輩の野中先生の言葉で言うと、暗黙知モデルみたいな、そういったモデルから、それから、形式知みたいなもの、要するに、テキストブックというか、そういったものによって変わってきているんだろうなと思います。これは後で申し上げます。

それと、現象的に言うと、LCCが欧米のマーケットで圧倒的に市場のシェアを持ってきている。人だけで見ると、国内線も国際線も、最大の航空会社は今LCCになっているわけで、そういった大きな変化をどう捉えるかということだと思います。

ただ、書きましたけれども、これは日本でも言えることだと思いますが、LCCの意義というのは、やっぱり航空市場の成熟化、これをブレイク・スルーしたところにあると思うんですね。さっき言いましたけれども、全体的なトレンド、日本はかなり停滞してしまっていて、これから伸びるかもしれませんが、さらにそれを加速する、そういった意味でのLCCの力が大きいということでもあります。

LCCとFSC (Full Service Carrier)、この議論があるわけなんですけれども、少なくともアメリカではほとんど差がなくなってしまったというのが実態だと思います。これはちょっと下に書いてありますけれども、国際問題研究所で、定点観測と言っていますけれども、アメリカのエアライン産業を毎年分析しています。そのテーマが、まさにフル・サービスとLCCの対決、競争ということなんですけれども、それを見る限りでは、ほとんど差がなくなってきて、コスト的にも差がなくなってきている。ただ、ビジネスモデルはかなり違うんで、そこのところは注目すべきであると思っています。

具体的に言うと、やっぱりLCCというのは、既存の航空会社が持っていた組織とか、あるいは仕組み、カルチャー、全て違う形でやっているわけです。フル・サービスのほうも、それに合わせて変わっていくという過程であると思います。例えば、コストだとか、サービスの与え方なんていうのはだんだん変わらなくなってきているんですけども、資料に書きましたように、例えば、航空サービスをアウトソーシング的にするとか、あるいは、フランチャイジングして、そういった形での航空の全体的な持株会社的な経営をするとか、そういうことをやっているのがフル・サービスです。LCCのほうは全く違ったカルチャ

一を持っていますが、出てきた結果は同じようなんですけれども、道筋が違っている。その経営の中身が違っている。この辺はすごく注目すべきだと思っています。

これはどういうところに効いてくるかという、例えば、日本の航空会社、これから、次のページで話しますけれども、国際的な競争をしていくというときに、航空会社自体が変わっていかなくちゃいけないんだけど、そのときに、これは安全規制も含めてですけれども、レギュレーションがどう対応しているか。これが非常に重要なポイントになってくると思います。

一時言われたのは、ハブ・アンド・スポークのネットワークは非常にリジッドであって、それがポイント・トゥ・ポイントに負けているということがあったわけですね。実際そういうところはあって、例えば、何かイベントが起こって、需要がフラクチュエートするときに、ハブ・アンド・スポークって、ものすごくリジッドなので、それに対応できなかったのではないかと、こういう議論がありました。今から5～6年、もうちょっと前かな、アメリカン航空がローリング・ハブという名前で、柔軟な運営方法を導入したのだけれども、それもなかなかうまくいかなかった。

一方で、例えば、サービス自体をアウトソーシングしていて、リージョナルなキャリアにスポークを持たせるというような形をやると、かなりこれは対応が可能になると思います。そういった工夫をされているというふうに思っています。そういった点で、エアラインの生産モデルとでもいうんでしょうか、それが変わってきているということだと思います。

そこに書いてありますように、あと固定費の削減だとか、部門間収支だとか、そういった面での経営の高度化というか、科学化というか、それも進んでいるということだと思います。

それで、アジアなんですけれども、アジアのLCCについては、まだビジネスモデルがフィクスしていない状態なのかなと思っています。アジア市場はかなり成長が大きいので、その中でのLCCというの、ある意味では、市場環境としてはやりやすいという、そういう中でLCCが出てきている。ただ、圧倒的に人件費だとか、あるいはインフラコストが安いという、ある意味で、国際的比較優位と書きましたけど、そういう面を持っているので、成長してきた。ただ、これがどこまでその効果を持ち続けるかというところに問題があるのかなと思っています。

それで、あるいは国家の介入とか支援問題というのが、いずれまた問題になるのではな

いかなと思っています。

それから、先ほど申し上げたように、地域経済の統合というものがどういうふうに進むのかによっても、国際のLCCのあり方というのは変わってくるかなと思っています。

3枚目ですけれども、今度は事業者の話です。それで、先ほどちょっと言いましたけれども、エアライン自体がかなり変わったということは事実だと思います。1978年にアメリカに航空規制緩和が始まって、それ以来、いろんな構造変化が起こってきて、LCCが台頭したり、いろんなことがあったわけですが、またここに来て、2000年台の10年過ぎてから、2000年台に入ってからと言ったほうがいいかもしれませんが、エアラインの構造変化が起こっているというふうに思っています。

1つは、グローバルなエアラインでいくと、バリューチェーンみたいな意識というのはかなり強くなってきたのかなと思っています。これは御立さんから聞いたお話と記憶していますが、ボストンコンサルティングがジェットスターさんのコンサルティングをやった。そういった点で、いわゆる経営のモデルみたいなものが、さっきの言葉で言うと、形式知化というんですか、普遍的モデルともいうんでしょうか、そういうようになってきているのかなと思います。

そういう意味では、昔、ハーブ・ケレハーとか、そういう伝説的な経営者がLCCをつくった時代とだんだん変わってきて、LCC自体が1つのモデルになってきているというふうに考えるわけです。ただ、先ほど言いましたが、アジアについては、それが完全にそうやってきたかという、まだちょっと過渡期ではあると思いますけれども、全体としてそういう流れになってきていると思います。

航空会社自体が、科学的な管理方法みたいなものを取り入れてきたというのも事実で、それが大きな航空会社の競争力になっていると思います。

その中で、先ほどのちょっと繰り返しになりますけれども、航空会社の生産モデル、あるいはビジネスモデル自体が改革になりましたということですね。アウトソーシングをするとか、フランチャイズをするとかということがありますし、それから、これは国際航空ですと、やっぱり規制上の問題になるわけだけれども、国際的な子会社の展開なんていうのもどんどん進んできているわけですね。

現地調達、現地生産と書きましたが、要するに、今から10年か15年前ぐらいに、よくカナダの研究者で私の知り合いのテイ・オームが、航空会社もこれからは現地生産する時代になるんだから、日本の航空会社も中国へ出て行って、航空会社をつくったらいじ

ゃないかと、こんなような議論をしていたことが、だんだん現実になってきたというところだと思います。

繰り返しになりますが、そういったところで、いろいろな政府の政策や規制が問題になってくるとすると、その辺をちゃんとすり合わせておかないといけないと、そんなような感じを持っています。

日本航空の再建についてと、余計なことを書きましたが、いろいろ議論がありますけれども、問題は、要するに、経営改革をできるような体制とか、あるいは、それに対する支援をするような雰囲気、こういったものが必要だということを考えています。

それから、国際競争力について言うと、インフラコストの問題って必ず出るわけで、これはもちろんそうです。空港改革をして効率化しなければいけないというのと同時に、公租公課を縮減していくというのは、これは命題であると思いますが。ここに料金水準の問題と体系の問題と書きましたけれども、大体公租公課とか、あるいは公共料金でもそうですけれども、絶対的な水準の問題と、どういうふうに料金を課すか、これは体系の問題と言えますね。その問題があるわけですね。これのベストバランスをとっていかなければいけないということです。

経済学者は比較的単純なので、逃げない客に高く、逃げる客に安くって、こういう議論を言う。それだけではないんでしょうけれども、例えば、そういった意味での価格体系論みたいなもの、これが重要かと思っています。

特に最近、ビジネスで戦略的プライシングというのが話題になっております。例えば、ビジネスにおいてもそうで、どんな企業だって、マーケットに出すときに、自分で勝手にそのプライシングをするだけではなくて、やはり市場を見る。市場を見るのは当然ですけど、それだけではなくて、例えば、市場の需用者間の公平性とか、そういったものを見ざるを得ないわけですね。その中でプライシングをする。例えば、マクドナルドが地域別の価格提供をしましたというときは、かなりの調査をしているはずですよ。そういったことを考えると、ストラテジックという概念を、こういった公的な負担にも取り組む必要があるのかなと思っています。

それから、あと、外部経済効果の取り込み。これはもう言うまでもないので、後でちょっと空港のところでも触れたいと思います。だんだん時間がなくなってきました。

それから、国際の問題で言うと、国際的な航空市場が構造変化しているということは重要だと思います。

1つは、アライアンスの問題で、アライアンス、大体3つに絞られました。今、AAとUSエアのディールがありますけれども、おそらくあれはワンワールドに残るんだと思いますけれども、これによっても大きく変化するのかなと思っています。

ただ、もともとアライアンスは、国籍の問題と、その他国際航空上の縛りの中で、世界的なネットワークを形成するということから出てきているわけですが、中期的な未来で言うと、やはりエアラインの国籍自体がだんだんと低下するのかな、その壁が低下するのかなと思っています。

これだけ経済がグローバル化して、人と物の流れが昔と違ってくると、二国間体制というバイラテラルな体制自体がもう耐えられなくなってきて、これは事実だと思いますし、実際、そういう動きになってきているわけですね。それが1つ。

それから、中期的に言うと、国際的な企業結合とか再編というのは促される可能性がある。さっき言いましたけど、国際的な航空会社の子会社化なんていうのは当然起こってくるわけですね。そうすると、国籍の壁、あるいは外資規制の壁というのも、これも矛盾として出てこざるを得ないですね。そういう中で、要するに、輸送権の概念とか、あるいは、今、第8の自由ぐらまであるんですかね、そういう国際航空の権利・自由の概念、こういうのもだんだん変わってくるんだろうなと思っています。

ただ、政策的な面で言うと、やはり競争をいかに有効にするかということはいつも重要であって、ATIというのは、1つの競争を担保するためのシステムであり、そのために必要だとは思いますが、具体的にどういうふうになっているのかとか、あるいは、ATIによってどういう効果が出ているのか、そういったことを分析して、これは政策に生かしていかなければいけないかというふうに思っています。昔から、国際航空について、独禁法の域外適用問題が議論になり、幾つかの事件がありましたけれども、いろんな法的な要素も絡んでくるわけですね。だから、その辺もきちっと整理をしなければいけないと思います。

それから、下のアライアンスとその下での戦略論というところは、実は一体なんですけれども、私、一応商学部にいるので、経営学の連中とつき合いがあって、一橋大学の経営学でよく使うポジショニング・アプローチとリソース・アプローチというのがあります。ポジショニング・アプローチというのは、マーケットの中でどういうポジションにいるかということはいかに把握して、それによって競争力とか戦略にということですね。リソース・アプローチというのは、自分の中で闘えるリソースがどれだけあるか。うちの伊丹先

生なんかには言わせると、見えざる資産ということになります。そういうものがどこまであるかということによって戦略が考え出されるということだと思わなければならない。今、やっぱり国際的に見ると、ポジショニングってものすごく重要だと思っています。地政学と書きましたけれども、例えば、東京ハブとソウル・ハブの関係ですけれども、アライアンスが2つずつしか基本的にはないですね、国内航空会社からみると。日本だと、スターとワンワールドしかないし、それから、ソウルだとスターとスカイチームがある。外国会社は入っていますけれども。そういう中で、どういうふうにそれぞれのハブの競争力を出すかとか、あるいは、それぞれのそこに属している航空会社の競争力を出すか、こういうアプローチが必要ではないかと思っています。

本邦航空会社としては、もちろん、その高コスト構造というのは、航空会社自体だけではなくて、インフラ自体がそうですし、人件費もそうだし、いろんな意味で高コストなんだけれども、そういった中で、例えば、今申し上げたような地政学的な意味での競争力をいかに持つかということが1点。それから、やっぱりリソースとして、日本のクオリティの高さとか、サービスのホスピタリティの信頼性だとか、こういったものをいかに生かしていくか、これはある意味ではリソース・アプローチと言えるものですが、こういうことも重要ではないかと考えています。以上が航空会社の話です。

それから、5ページ目ですけれども、空港改革です。空港改革は、今、具体的に進められていて、方向的には、もちろん、その方向でよいのだと思っています。先ほど中条先生がおっしゃっていたように、民営化する、あるいは、民営化の手前にあるのかわかりませんが、コンセッションというようなやり方自体はいいことだと思っています。

最初の2つの指摘点は基本的な方針で、効率性を上げて、地域経済の負担軽減とか活性化を図る、これは当然です。それから、基本的にウィン・ウィン関係でなければいけない、これもポイントだと思うんですね。ウィン・ウィンって、どことどのウィン・ウィンだということになるんですけれども、それは、例えば航空会社と空港の間でもそうですし、空港と地域の間でもそうですし、いろんなところでウィン・ウィン関係にならなければいけないということでもあります。

そういった点を目指して、何が必要かということなんですけれども、まず1つ目に、これは私の考えですけれども、これから空港改革をするということで、何がポイントかというところ、やっぱりソリューションだと思います。問題があるけれども、こういうことをすると、その解決策が出てくるというような、そういったソリューションを導き出すというか、

それが一番大事だと思っています。

書いてありますけれども、どこでコストを削れるかということとか、どういう手法を使うと効率化できるかということ、具体的に提案していく。その提案のもとに空港改革をつくっていく、これが重要ではないかと思っています。

経済学の言葉で言うと、規模の経済を出すとか、範囲の経済を出す。これとこれを一緒にすると安くなるとか、一緒にすると、数量が増えてコストが下がる、こんなようなことを具体的に出していくということだと思います。

私自身は、静岡の空港の改革というのを担当させていただいて、割合このソリューションが出てきたのかなと思っています。あの場合ですと、指定管理者としての株式会社があるわけですが、今、ターミナルと一部基本施設の指定管理になっている株式会社が、これを拡大して、さらに株式会社といいますか、民間の力を入れていくというときに、時間がないので簡単に言いますが、あの場合、基本施設に対する管理の仕方を、株式会社と県との間でうまく調整する、あるいは、株式会社の業務範囲を拡大するなら、県が引いていく、そういうところでコスト節約をして、それを株式会社に還元してやると、ちゃんとした民間会社として動いていくという、今、こういうモデルをつくらうとしています。ある意味で、あれは1つのソリューションだと思うんです。それは空港それぞれによって違うので、ソリューションを出していくというのが1つだと思います。

それから、次に書いてある、ネットワークの最適化と空港経営と書いたのは、例えば北海道で、これはいろいろ案が出て、そうなるかどうかわからないけれど、北海道の空港の管理を全体的に一元化しようという考え方がある。こういったときに、じゃ、北海道に必要な航空サービスってどうなっているのかということで、例えば、今直行便で飛んでいるところも、ハブ・アンド・スポークでいいんじゃないかということになるかもしれない。その場合、それぞれの空港の規模とか運営の仕方が今と変わってくるということになりますね。それで、中条さん、この間新聞にコメントされていましたが、要らない空港を廃止してもいいというんだったら、もしもそういう最適化の中で要らないということになれば、それは廃止してもいいと思うし、簡単な、もっと格下の空港にしてもいいと思う。そんなことが全体最適の中で出てくると、これもソリューションだと思うんです。そういった形でのソリューションの発見というのが、1つの改革のポイントだと思います。

それから、もう一つは、「出口」の話をどこまでやるか。これは民間の方なんかと空港の経営のことを話していると、要するに、インフラとしてずっと何十年も民間として経営し



ていくのも、それは重要なんだけど、そうじゃなくて、もうちょっとバリューアップして出口という、そういう発想だっただけではないですね。これをどこまで認めるかというか、許容するかというか、こういったことが空港の改革の1つのポイント。出口というのも1つのソリューションになる可能性だっただけであると思うんですね。だから、その辺をどう考えるかというふうに思っています。

それから、今、具体的に制度設計されようとしていますけれども、私自身はずっとPFIとかに関係してきたので、その点から言うと、リアルな制度設計と契約というのはすごく重要だと思っています。

まず1つは、インフラについてデザイン・ビルド・オペレート、これはDBOだけじゃなくて、いろんなやり方はありますけど、とにかくデザインして、ビルドして、オペレートするという長期間の契約をするって、ものすごく契約は複雑だということを認識してもらいたいと思います。たとえサービス購入型のPFIであっても、結構これは複雑ですね。ですから、デザイン・ビルド・オペレート型の、つくるところから始まって、具体的に技術的なことまでくると、かなり長期的な契約となり、複雑になるということは言えます。今までの経験から得られた学習の1つは、これは資料には書いていないですけども、逆に、契約自体を緩くしておくというようなやり方なんです。緩くしておけば、いろんな事態が発生したときも、それで対応できる。そのときにいろいろ話し合っただけ、こういうことがあるんだけど、それはどこまでできるかという問題だと思います。

それから、その下にインセンティブ・コンパティブルと書きましたけど、これは、要するに、民間が入ってこられるような制度をつくらなければいけない、こういう話です。それで言うと、基本的に、2011年のPFI法の改正で、コンセッションを入れたわけだけども、例えば、その中にコンセッション契約の解除条項というのがあります。神経質な金融機関に言わせると、この解除条項があるだけで、プロファイを本当に組めるのかと、こういう話になってしまうんです。それをどういうふうに対策を練るかというのが重要でございます。

だんだん時間がなくなって、最後のページですけども、あと、リスク分担の話があって、これはこれから実際の協定とか契約をするときに具体的問題になると思うんですけども、今ここに挙げただけでも、少しいろんな問題があると思っています。

例えば、フォース・マジュールの話なんかもそうです。これは今の話だと、民間によるコントロールが不可能であるにもかかわらず、一定程度民間がとるような仕組みになりそ

うな感じもちょっと受けています。それをどうするかということです。通常のPFI契約の場合には、フォース・マジュールの場合、1%が民間の負担ということになるといったことです。あと、物価変動リスクとか、既存施設のコンセッションだと、施設に瑕疵があったらどうするかとか、あるいは、経済変動でもものすごく収支が悪化したときに本当に大丈夫かとか、そんなようなことがリスク分担では重要になってくると思います。こちら辺は細かい話ですので、また機会があれば議論したいと思います。

それから、3番目が、空港を本当に民間にやらせるというときに、何がポイントかというところ、どこまで民間にやらせる、自由にやらせられるかというところ。例えば、今の航空局ご提案ですけれども、空港法で法定協議会というのがありますけれども、法定協議会というのが空港の運営者をどこまで縛るかという、こういう問題が必ず出るだろうと思っています。

それから、もっと重要なのは、例えばプライシングだとか、そのほかの運営の自由度だと思います。今、航空局の資料を見ると、ずっと書いてあって、国の変更命令の対象とする等、国の監督措置を規定すると書いてあるんですけど、これが明確にならないと、多分、民間側でどこまで入っていいのかなというふうな感じが持たれるのかなと思います。PFI法との整合性というのは先ほど言いましたけれども、PFI法でコンセッションを入れたときに、料金等の設定については届出制になっているんですね。こういうのとどういうふうに整合するかという、そういう問題です。

それで、最後、「なんちゃってPFI」「なんちゃってコンセッション」と書きましたけど、実は「なんちゃってPFI」というのは、私の知り合いの女性が、日本のPFIは、PFIであってPFIでないで、こういうのはなんちゃってPFIだと呼んだんで。ただ、ここではそういう負の価値を持って言っているんじゃなくて、プラスの価値を持って言っています。去年の暮れにイギリスはPFIの制度を変えました。要するに、民間側にリスクをなるべく持ってもらおうという、こういうやり方だったんだけど、それを少し転換して、公共でリスクをとりながら回すという形になりました。日本の場合は、どちらかというと、民間にリスクをとらせないで、国がリスクをとってとか、発注者がリスクをとるといって、こういう形をしていた。それを「なんちゃってPFI」と呼んだんだけど、コンセッションについても、おそらく日本型のそういったリスク分担をうまくやりながら、適切な妥協点を探っていくようなのは必要で、そういうのをあえて言えば「なんちゃってコンセッション」なんで、日本側でコンセッションの確立みたいなものを期待し

ますというところで、私の話を終わります。

どうもありがとうございます。

【家田部会長】 山内先生、どうもありがとうございました。

それでは、最後になりますけれども、屋井先生からお願いいたします。

【東京工業大学大学院（屋井様）】 先ほど中条先生が30年間変わらぬというお話しがあったんで、私もあんまり変わらない内容を持ってきてはいるんですけども、中条先生の場合30年ですから、もうこれは信念、揺るぎない信念で、私の場合は、たかだか5年、10年ですから、成長がないなというふうに言われそうな気もするので、今日はせめてもということで、このパワーポイントスライドのデザインは一新してまいりました。内容はあまり変わらないかもしれませんが。

それでは、時間も限られていますので、早速進めたいと思います。

最近の航空政策の動向。これはもう私も変わらず、同じように評価をしております、国際競争力の維持・向上の観点から、多いに評価できますということですが、今後さらにいろいろなことが課題ですね、という中で、特に右側の、国際競争力の維持・向上の点から、タブーへの更なる挑戦、それから、規制緩和と両輪をなす地域の空港や航空路線の制度化、この2点は、従来も重要でありましたし、今後も重要だと思っているところであります。そういうこともあって、今回はあまり総花的にならないように、このあたりに対応させた、以下の3つのうちの2つを論点としてお持ちしました。

1番目の、首都圏の空域・航空路の拡大、横田空域の返還、横田基地の軍民共用の話もありますけれども、あるいは、東京上空の飛行、先ほど中条先生からもちらっと話が出ました。こういった首都圏の空域・航空路等を活用していく上でのタブー、これに挑戦していくというのは、大変重要な今の問題であると思っています。ここは説明したいんですけど、これをやり始めると一日がかりになるので、これは改めて議論を中条先生がやるときに、私も一緒に参加させていただくということに今日はさせていただきたいと思います。

それで、2番目、3番目ということで、1つは、空港の運営、空港別計画の制度化及び地域計画との関係強化というものと、それから、地域路線の公共サービス認定の制度創設ということで、できるだけ具体的なイメージがあったほうが、今後の議論にも何かと役に立つのではないかとあって、そういう資料にしました。

2ページ目、めくっていただきますと、左側のほうに、まさに今回また法律として提案されていくもの、これには大いに期待していますよということが書かれています。青森空

港等、これは県の管理する空港でありますけれども、事業者を公募する方法を選択肢として設定して、そして、将来一体的な管理運営に取り組めるように頑張っていこうという、こういうことが従前から検討されてきました。

青森空港の場合、赤字空港だというふうに言われますけれども、実際、ビル会社というのは黒字なんです。空港側、エアサイドは大赤字と言われたりしますけれども、この下のグラフにありますように、年間4億円ぐらいの膨大な除雪費用、今年はまた非常に大変だと思いますけれども、こういうものが必要となっています。道路と違って、空港の除雪には国の補助等が出ませんから、自前でやらなければいけないという。こういう4億円を含めて、黒字にするという発想自体はあり得ない。一方で、防災の観点等々、さまざまな点から空港は必要とされていますから、運営の効率化を当然として、まずは一体化することによって、これは民間でもいいんですよね。一体化することによって、将来に向けて、一丸となって取り組む、こういう前提条件、必要条件を整えるというのは、大変重要だろうと思います。しかしながら、赤字、黒字の議論は、先ほどの中条先生のおっしゃったのと、まさに私も同感でありまして、こういう空港であっても、空港ビジネスモデルというのは成り立つんだというふうに思っています。

一方で、今回の法案で、おそらく「事業実施について適正かつ確実な計画」を有するという、事業者を選定する上での基準、これは書かれているわけですね。

それから、基本方針に対して、実施方針、これもPFI法ですから、こういう関係図式の中で、民間事業者が参入してくるということが想定されているわけですがけれども、空港ですから、従来からさまざまな主体がかかわって運営していった、しかも、将来、長きにわたって社会資本としても持続可能でなければいけないとすれば、それだけで十分ですかということ。責任ある持続可能な将来像に向かえますかという、こういう課題があります。

3番目のところにありますように、一対の計画制度の必要性。これは国の政策が短期で変わってしまう、今回のようなことも従前からもあるわけですがけれども。これはカントリーリスクに相当しますね。こういう場合、基本方針、これは国とか県が作成するという、こういうものに照らして一対となる空港側の将来計画。これは維持管理を含むわけですがけれども、これを空港側が持つことで、責任を示せる。これは国民に対しても、投資家に対しても、民間の企業に対しても、こういうことで一定のリスクも下げられる。こういう議論は空港法改正時にもあったんですけれども、そこら辺がそのままなくなってしまうのか、進んでいないということだと思っています。

外国の例を1つ挙げますけれども、外国の例を挙げるまでもないんですが、空港が将来計画を持つというのは、当然としている国が大変多いですね。しかも、空港は地域計画という、地域に位置づけられた重要な施設ということで、上位計画の支えの下、計画を持つからこそ支援も受けられる、約束もしているから、安心して支援も受けられるということもあるし、機能も発揮できる。そして、それは何より、空港がみずからの責任を明確化する仕組みであるということで、騒音問題が厳しそうなカリフォルニアでも、住宅地の上を飛行機が2分ごとに降りてくるんです。そういう空港でも将来の構想がきちりとあって、それが地域の計画の中にも位置づけられて、もちろん、住民との対話も必要ですけども、地域の発展に貢献していく。こういう姿が通常の姿というか、あるべき姿だと思います。

空港が将来計画を有する意義というのは、空港の計画というと、古い方はロシアを思い出して、それから、新しい方でもおそらく新しい滑走路をつくるのかというようなことを、計画経済の世界か、滑走路増設かと思うわけですけども。そういう投資が前提でなくても、既存施設・空間を長く効率的に利活用する、こういうことのためには、将来にわたる運営計画（利活用計画）が必要で、これは当たり前のことなんです。

これによって、各主体の責任分担が明確化される。限られた施設・空間を適切に維持・管理して、長期にわたって利活用するさまざまな相違工夫、こういうものもそういう枠組みの中で、それぞれの空港が一所懸命頑張って発揮していくんだと。そのときに、経営が一体化されていればなおさらいいわけで、一体化されていないから、これを全くできませんというのも、大きな問題だと思いますね。

そして、空港計画があれば、地域の計画、こういうものと空港計画との整合性を、空港側と地域側との両方で十分に配慮して事業展開ができます。アクセスの問題、土地利用の問題、環境の問題、さまざまな問題があります。

そこら辺を申し上げたいんですけども、もう一つ、日本の中にも、例として、そういうことを議論してきた、先ほどちらっと申し上げましたけれども、空港法改正のときに、左側のような、こういう図面イメージで、こういう議論を当時していて、やはり、拠点空港対象でありましたけれども、国が基本的な方針・指針を示しましょう、作成しましょうと。それに対して、空港会社、これは基本的な将来の計画をちゃんと持ちましょうという、こういう一対の関係を持ちましょうということだったんですけども。それは右側に書いてあるように、同じことを申し上げる必要はないので、提案されたわけですけども、いろんな課題、問題があった中で、成田部分と一緒に削除されたという、こういう経緯もあ

りますね。

これを今回、今後、空港法の中でやるのかというと、それはそっち側になると思いますけれども、改めて空港計画制度を地方空港に広げて、責任分担を明確にし、将来にわたる適切な利活用、これは維持管理や防災力の強化、こういうものに対応しますけれども、これを可能にできないかということでもあります。

蛇足ながら、本省に計画課がなくなった。これも大変な問題だなと私は認識していましたね。新しいものをつくるから計画があるのではないし、造るものがなくなったからいらぬじゃない、というのを何度も何度も言っているんですけど、どうもそういう理解はしていただけないようですが。震災前に、もう既にまちづくりが要らないということで、都市計画課をなくしちゃった、沿岸の小さな都市もあるんですね。これは今回の地震を踏まえて、大変だということで、新たにもう一度、課をつくって、頑張っていますけれども。持続可能であるということ、イコール計画というふうにお考えいただけたほうがいいかと思えます。

それで、5枚目のほうに、そういうことを申し上げてきて、空港計画の全体イメージ、すなわち、空港レベルのものから、地域レベル、そして全国の政策レベルみたいなものの関連性というものを考えましょう、ということ今まで申し上げたわけです。改めてこれを言葉をかえて申し上げますと、1番目、これは空港を「空港問題」だけで議論しないことということでありまして、地域の将来像の中に空港を位置づけましょう。防災、環境・エネルギー、社会、経済というさまざまな観点からも考えましょうと。

2番目は、空港の存在（存続）を採算性で判断しないことでありまして、経済的合理性、これは必要ではありますけれども、それが全てではないということで、その限界を踏まえて、国や地域における必要性（社会の価値）を公論に付しましょう。各主体の責任を明確にする空港の将来計画。これを制度化して、その将来像を地域社会で共有しましょう。

それから、3番目は、空港の運営はビジネス（採算性）で考えましょう。コンセッションの採算確保というのは、これは運営の範囲とか条件で当然可能なわけですから、それでどんどん進めて、効率化を図っていきましょうということでもあります。

次の6ページは、ところが、実際、そうは言っても、空港側だけでできないのではないかということになりますので。実際そうなんです。これは、将来にわたる課題でありますし、一方で、地域の計画の制度というものも日本では手薄だということもあるので、そちらも今後の地球温暖化という非常に長い時間かけて取り組んでいく問題、防災の問題

もそうですけれども、そういうことに取り組むためにも、地域計画そのものについても一定程度の制度的な枠組みが要るということで、中環審の部会や、あるいは都市計画学会、そういうところからも提言がされています。ご参考までにおつけしました。これは空港には直接的に関係するものではありませんけれども、6ページの図面の中には、後から滑走路と飛行機の絵を入れて、合成をしてみました。以上であります。

次の7ページに参りまして、今までのところが空港の問題であります。もう一つ、地方の路線をどうするんだという大変重要な議題もありますので、これについても簡単に述べさせていただいて終わりたいと思います。

これも言うまでもないんですけども、特にこの4～5年間というか、JAL問題に始まるような中で、さまざまな路線が休廃止されていますから、多少特殊な状況でもあります。左の図面は、そういう中で、7年から10年までに休廃止された路線、これは○で書かれているんですけども、それと、△は日本の国内路線、少ない路線だけ書いているんです。月当たり1万6,000人だったかな。ちょっと数字が書いていないんですけど。少なくともこっこのグラフに入ってくる程度の需要の路線だけをここに記載しております、×が離島を除いている、△は離島の路線ということです。

ここで申し上げたいのは、これに同時に、フランス国内線で今飛んでいる路線をプロットしていくと。このオレンジ色の×が、フランスの国内線の路線のはずですね。日本は1便で大体休廃止しているわけで、1便で続くほうが不思議だと私なんかは思うんですけど。とにかくそれで休廃止されているわけですけども、同じような需要の路線は、フランスでは大体2便以上あるということですね。これだけ機材の大きさが違っているということで、それで、日本はしかも1回100人以上運んでいるような路線でも、この線が、青い線もそうなんですけど、これの下側というのがそれに相当しますけれども、休廃止が見られるということで。供給サイドに問題が多いマーケット、完全市場というか、十分なそういう条件にない市場であるということが言えるのかもしれない。

これからの我が国の地方路線のあり方、存続の方策というものを考える上で、規制緩和の進展で、取り残される地域間、あるいは地域に配慮する政策。これは米国のEAS、あるいは欧州のPSO。こういうものでも当初から構想されて継続されてきて、いわば航空政策の両輪であります。自由化はどんどん進めていまいしょうということと同時に、こういうことも行ってきたということでもあります。

そういうこともあって、地方航空路線の維持方策にはさまざまな考え方がありますけれ

ども、例えば、下にあるような3つの方向性が、従来からの議論の一部であったと思います。

1つは、これは私も随分こう言っていた時期もあるんですけども、外国企業にも期待しようじゃないかと。カボタージュの問題はあるけど、そういうのはもう法律でも変えて、緊急避難だと。フィリピン航空がつぶれたときは、これをキャセイがやったんですよね。日本だってそういう状態だということで。それから、これはLCCが、先ほど山内先生の話にちょうど出ましたけれども、Flybeというイギリスで最大の国内のLCC会社。もともとは地域航空会社だったですけども、この会社は、それがまさにビジネスモデル、パッケージであると。そのパッケージのまま外国に持って行って成立させられるんだというふうに、もう何年前、話をしたときにも言っておりまして、当時はフランスあたりに持っていきたいんだと言っていましたけれども、結果的には、フィンランドの国内線を中心としたところにパッケージを持って行って、この右側の図面はフィンランドですよ。フィンランド。ご存知のように、500万人しかいませんから、北海道の中にLCCが入ってきて、ネットワークを張っているような、こういう姿を考えていただければいいわけです。日本の航空会社でこういうことができないのなら、もう外国の航空会社にやってもらおうというのが、1つの考え。

いや、そこまでは急に言ったって現実は無理だよなといたら、今後の小型機材等にも期待はしながら、近隣国から来た小型の飛行機で地方空港等に来たら、その後、もうワンレグぐらい国内線をやってもらう程度の、そういうことはできないだろうか。こんな議論がありました。私はそういうことはやるべきだというふうに思っていました。

それから、運航サービスへの支援。これはさまざまな、運航費を補助したり、搭乗率を保証したり、これについて、私は1点だけ今日はお話をしたいと思います。

3番目、航空事業自体への支援として、航空会社をつくろうとか、航空機を保有している団体をつくっていかうとか、こういう議論も従来からあったわけでありまして。

今日は、この2番目のところについて、これも何か具体的なイメージがあったほうがいいなと思ひまして、試案ということで持ってきたわけです。要は、航空の公共サービスの認定、PSO (Public Service Obligation) ということでヨーロッパはやっているわけですけども、日本も公共サービスという観点をどう認定するかという考えがあつていいのではないかなとずっと思っているものですから、ここでは制度の概要として、国と地方が選定した路線を、公共サービス認定路線と定めて、当該路線に対する搭乗率保証の制度的



運用によって利用者利便を確保し、地方自治体の行う利用促進に財政的支援を行う制度である。これはP S OとS C A S D Pというのと能登空港。こういうのを組み合わせると、たたき台ですがこんな感じになるんです。

地方の公共サービス認定の考え方というのは、地方が、社会的に公共性が高く存続させるべきと議会承認等を含む一定の手続で認定した路線であること、すなわち、地元合意形成を前提としますよということ。

就航都市選定については、地方が首都以外——東京というのは非常にわかりやすいんですけども、それ以外の都市への路線を認定する際、大阪に行きたいとか、福岡はこれからアジアに近いから、そこの交流を盛んにしたいとか。こういうのは地方の判断とするわけですけども、地域計画、先ほど申し上げましたが、そういう中で、他地域へのアクセシビリティとかコネクティビリティ、こういうものはこの地域としては将来的に重要なんだという、いわば戦略的に位置づける。その重要性が地域で共有されている。こういうことは根拠になるでしょうということでもあります。

それに対して、国はどういう役割とか支援ができるかということで、何でそんなことにかかわるのかということ、利用者の長期的利便の保護ということで、当該路線が短期間で運休するとか、あるいは、他社が季節運行するとか、こういう場合にP S O路線の認定をするというのは、フランスとかヨーロッパはそういうことで認定をしたりするわけです。それから、運賃が極めて割高になっているということで、利用者は相手側都市もいるわけですから、当該地方都市だけではないわけで、その利便を著しく損なわないように、搭乗率保証みたいなものをやるんだったら、その運用の安定化・制度化を図る一定の役割が国にあるのではないかということですね。

それから、国としても、そうすると、何が公共サービスだというようなことを認定する基準が要りそうなので、当該都市間の陸上交通サービス（時間距離とか運賃）の水準、運航、現行の航空サービス（乗り継ぎ経路があればその運賃総額等）、あるいは、小需要路線であること。適正な小型航空機材が現在日本だけない。例えば、A T Rのようなものが世界中でいろんなところで飛んで、低コストで飛んでいますけど。日本は1機だけ持ってきたって、整備もできないわけですから、そんなもの成り立たないわけで、そういう特殊な機材の市場にあるとすれば、小型小需要路線というのは成り立ちにくいということもありますので、そういうことを考慮して認定すればいいのではないか。これはP S Oの考え方。

国としての支援内容ですけれども、ここは地方が利用促進のために行う事業、地方政府、地方自治体が行う事業に対して、当該路線の地域計画（あるいは空港計画）の位置づけ等が明確になっている。この空港は大変重要であるということが示されている。それから、過去の利用促進の実績等に照らして、一定の財政支援を行う。これはSCSDAP。これはアメリカでやっているような補助制度です。こういうのが比較的近い考え方になりますけれども。

これをやったからといって、すぐに何か変わるかということ、わかりませんが、そういうことを、こういう具体的なレベルでまさに制度設計をしていくということが、可及的速やかに行われなければいけない時期にあるんだということで、詳細な分析等は必要ではないかということになります。

ちょっと長くなりましたけど、以上で終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

**【家田部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、これから3時まで50分間ありますけれども、皆さんと意見交換をするというふうにしたいと思います。いろんな話題はあろうかと思うんですけれども、3人の話題提供の方々、おおむね力の置き方が、1つは航空事業、輸送事業の話、2つ目が空港の運営なり事業の話、3つ目が、特に屋井先生がお話しされましたように、地方路線の話、この辺が1つ塊になっていたと思うんで、あと4つ目がその他というふうに、そんなふうにして議論していこうかなと思います。それで、どなたに聞くというふうに指定していただいてもいいし、どなたでもいいから答えてほしいという、そういうのも結構ですので、これからご発言いただきたいと思います。

順番としまして、まず航空事業に関する事、2つ目のところで空港のほうの話、3つ目で地方路線、この順で一通りご意見を幾つかいただいて、それについて議論し、ひと当たりしたところで、次の話題に行くというふうにしたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、順不同で席札を上げていただくようにしたいと思いますけれども、まず航空事業についてご質問されたい方、どうぞお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

竹内先生、いきますか。どうぞ。じゃ、まず竹内先生。ほかにご質問したい方は、これを上げておいてください。お願いします。

**【竹内部会長代理】** いろいろと貴重な情報、ありがとうございました。

私のご質問は山内先生になると思うんですけれども、山内先生のご指摘の中で、例えば、

資料の3ページになりますけど、LCCが今後暗黙知から形式知になっていくというお話がありました。これまでは、個人のキャラクター、あるいは独創的なアイデアがLCCで必要だったものが、テキストブック的に、だんだんある一定の形にまとまってくるというお話だったと思います。

今の状況だと、特に日本なんかそうですけど、非常に目新しいということもあって、FSCではないサービスを提供することによって、新しい需要を掘り起こすことができ、それでどんどん伸びていっている状況だと思います。しかし、だんだんLCC同士の中で差別化が図られなくなってくると、将来的に見ると、先が暗いかなという気もしてくるんですけども、そういうような危険性とかおそれというのはないんでしょうかという点をお尋ねしたいです。

【家田部会長】      ありがとうございます。

一通りいただいておりますね。今、竹内先生からのお話でした。ほかに、ご質問ございませんか。1つ目の話題は、もういいですか。わりあい航空ビジネスはあんまり人気ないんだな。本当にいいんですね。じゃ、1個目の話題は、今、竹内先生からのということで行きましょう。

山内先生、お願いします。

【一橋大学大学院（山内様）】      昔、LCCが出てきたときに、要するに、メジャーな航空会社が担っている世界の航空の輸送システムというのをLCCがどこまで代替していくんだろうと、こんなようなことをしきりに考えていたんです。というのは、例えば、ネットワークの張り方も、かなり営業的と言ったらなんだけど、旨みのあるところだけを行うという印象が会ったからです。最初にフル・サービス・キャリア間の競争が始まったとき、ネットワーク競争になりました。やり方は、ハブ・アンド・スポークで、ちょっと不便さはあるものの、ネットワークの普遍性というかな、その広がりではかなり有効だったと思うんです。ところが、LCCが出てきたときに、やっぱりポイント・トゥ・ポイントでもうかる路線を行う。サウスウエストに、昔、インタビューをしたときも、要するに、自分たちはものすごく固く需要を見積もって、それで、もうかる路線だけやっていると、こういうことを言っていました。派手そうに見えても、かなりその辺の経済計算がしっかりしている。だから、LCCが出てきたときに、世界のネットワークの中で、どこまでLCCが担えるようになるんだろうと、こういうふうに思っていたんです。でも、さっき申し上げたとおり、アメリカやヨーロッパでもLCCがメジャーになってきてしまっていて、

ですから、航空会社の生産のシステム自体、もうそれに合わせて変わってきたというのが、先進国という言い方がいいかどうかわからないけれども、欧米の経験だと思うんですね。ある意味では、アジア全体で見るとそういうことになっていくし、日本の航空会社もそういうところを持つのかなと思っています。

ただ、今、差別化とおっしゃったけど、LCCの間での差別化もそうだし、それから、LCC対フル・サービスというか、伝統的なキャリアの間でも差別化はそうなんだけれども、要するに、サービス産業なので、そういったところのサービスの差異化・差別化によって、ある程度自分のところのマーケット自体をつくっていくという、こういうことになるのかなと思っています。

竹内さんのご質問だと、LCCの間の差別化という問題もあるんだけど、ただ、LCCのマーケットって、ある意味では、その誘発需要みたいなことを考えると、例えば地方部とか、そういったところでまだまだ潜在需要があると思うんです。あれだけの運賃を下げたところだと、国内線でローカル・トゥ・ローカルをどこまでできるかわからないけど、国際も含めて言うと。だから、その意味では、LCCのマーケット自体は、まだまだ少しは広がっていくのかなというのは私の考え方です。

【家田部会長】      ありがとうございます。

中条先生には、私から1つ伺ってみたいんですけど、いいですかね。

僕もそんなに我が目でいろいろ調べてみたら、いろんな世界中のエアラインで、日本のエアラインは大した位置づけにないというのが、残念ながら実情のようでございますよね。そんなに何もトップのほうにいるわけじゃないと。それで、この間、航空会社がここに来て、いろいろお話ししていただいたら、「いや、それは、日本の国内の輸送で高い着陸料とか、いろいろ国内輸送のほうで払わせられるからね。これが重しになって、海外で商売できないんですよ」と、こういうふうなお話があって、「ぜひ安くしてもらいたい」みたいな話があったんですよ。この辺に関する中条先生のアセスメントを伺いたいというのが1つと、それから、ピーチなんかも含めて、LCCと称するビジネスモデルの人たちも来て、「いや、日本もこれからやるんですよ」みたいな話になっているんだけど、日本から何か発信するような航空ビジネスの、空港のほうじゃなくて、航空のほうで、日本から発信するというか、日本モデルというのはないのかななんて思うんだけど。何も僕は国粹主義者ではないんだけど、他所様のまねしているだけじゃしょうがないななんて感じるんだけど、その辺、ざっくばらんにぜひ中条先生のお話をいただきたいと思います。

【慶應義塾大学（中条様）】 まず着陸料等々、空港の使用料ですよね。これが日本の航空会社の競争力にマイナスになっているかということなんですけれども、国際空港は、外国の航空会社だって、日本の航空会社だって使うわけですよ。そういう点でいくと、例えば、成田を使う会社は、外国の航空会社と日本の航空会社で基本的には同じだけ払うわけであって、ですから、そういう点では競争力に影響を与えるはずがない。

ただ、日本の国内でたくさん稼いで、その余力で外国の航空会社と競争しようとする、日本にベースがたくさんあって、日本の空港をたくさん使っている航空会社は、たとえばかの外国の航空会社と労働生産性が同じであっても、空港の使用料の分だけ稼げないという話になります。そういう点でいくと、確かに競争力としてはマイナスになる可能性はある。

だけど、それに対する対応策というのは、日本の航空会社を補助することではないと私は考えています。外国の航空会社が日本の国内を飛べるようにして空港を自由に使えるようにすれば、入りたいところは高い使用料でも入ってくるわけですから、そういう形で対応すべきである。それが1つですね。

ただし、もちろん、航空会社の経営の問題ではなくて、空港の使用料が非合理的、あるいは不合理な状態になっているのであるならば、これは誰が使うにしても改革はしなきゃいけないよねという、そういう視点で考えるべきだと思っているんです。

それから、2つ目なんですけれども、LCCについての分析というのは、私も興味があるものですから、『航空幻想』の中でもかなりのページ数を割いて書いたんですけども、皆さん、今、LCCに目を向けておられるけれども、我々、航空の研究者からすると、昔から格安航空会社ってたくさんあったわけなんですよね。昔の格安航空会社、例えば、レイカーだとか、ああいった航空会社は第一世代の格安定期航空会社と呼んでいるわけです。

それから、そのほかにも、ヨーロッパですと、昔は国際航空の半分はチャーター輸送が担っていて、それがものすごく安い航空運賃を提供していたわけですよ。さらにもっと年配の方だと、アメリカのサプリメントキャリアというのがあったりした。これはかなりニッチというかオタクな議論になっちゃうので、そこまで話をしませんけれども、そういうのって必ず繰り返しあらわれてきて、マーケットへの刺激を与え、そして、それによって既存の定期航空会社がさらに改善をし、そして、また少し安心したところで、新しいモデルのものが入ってくるという、そういう繰り返しであると私は分析しています。

そういう点で、今のLCCがいわゆるFSA、あるいはLCと呼ばれる既存の大手の航

空会社の経営改善をするための大きな原動力になっていることはおそらく確かであるし、そして、同時に、格安の航空会社自身もそのまま生き残っていくだろうと。これまでは、どちらかと言えば、格安航空会社はほとんど全部マーケットから消えちゃったわけですね。だけど、おそらくLCCは生き残っていくであろうという可能性も十分にあるだろうと、そう思っています。

ご質問は、それじゃ、日本から何か発信できるものはないのかと。残念ながら、今のところないです。日本的なやり方で言うと、一番わかりやすいのは、いわゆる新規航空会社と呼ばれているLCCでも既存航空会社でもない形態の航空会社が、スカイマークだとか、あのたぐいのあるわけですが、ここがもう少し効率よく、より安い運賃を提供するようになってくると、日本型のLCCというのが出てくるというか、そういうふうで定義してもいいかと思うんです。ここがなかなか私は難しいところだと思っています。

日本からやはり発信するものとしては、既存大手の航空会社、日本航空、全日空が提供する高い運賃、質の高いサービス、これがどこまで世界に通用するか。私は、基本的には、今はこれは日本人の年寄りにしか通用しないと思っています。でも、全然それは悪いことじゃないですよ。すごくきめ細かい、すごく行き届いたサービスで、でも、それが世界の人たちが、特に中国の富裕層の人たちも含めて、そういった人たちが増えていくと、あるいは、外国の人たちの中にも、日本の航空会社の高度なサービスをすごく好む人たちがいます。そういったマーケットへの新しいサービス、持続的なサービス、これを考えていく必要があるかなと思っています。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。

それでは……。先に立てておいてください。航空ビジネスね。じゃ、航空ビジネスは彼で終わりにします。どうぞ。

【平田委員】 失礼しました。

今のポイント、2点目で質問することが出たので、すいません。

【家田部会長】 どうぞ。

【平田委員】 私も、前回のエアラインのヒアリングで、まさに公租公課の低減を強烈にリクエストされているという状況で、今、中条先生おっしゃられたとおり、外国のエアラインと日本の航空会社のイコールフットィングという視点で話されているので、そこが国内市場に大きな重しがあるから、これは日本のエアラインにとっては、競争環境上不利であると。その答えが、まさに国内市場で稼いだお金で対外的に闘えないからだというよ

うなニュアンスでお答えだったので、それで、わかったような、わからなかったようなことで終わってしまったんですけども。

今の中条先生のお話ですと、ベースが日本と海外で違って、そのベースで払う料金の部分が若干不利だねというお話だったんですけども。この公租公課の話だと、やっぱり着陸料とか航燃税、航援料、その部分の縮減で負担を減らしてくださいということだったんですけども、その部分に関しては、やはり空港のベースの部分、具体的に何なのかよくわからないんですけども、それが空港の事務所の経費なのか、そういう意味では、確かに差はあるかもしれないんですけども、着陸料とか航燃税と航援料に関しては、そういう意味では語れない。

国内で公租公課を下げると競争力がつくというのは、国内の市場があんまり競争的じゃないから、コストが下がれば、その分、追加利潤が稼げて、それで、その利潤で対外的に闘いやすくなるというふうにも聞こえるんですけども、もう少し、なぜこの公租公課を国内で下げると対外的に競争力がつくか、そこをもう少し補足していただけると助かるんですが。

【慶應義塾大学(中条様)】 国内の公租公課を無理に補助金を出して下げるべきだと私は言っているわけではないんです。日本の航空会社は、日本の空港を使う比率が、外国の航空会社より高いわけですから、そこでの使用料が安くなれば、その分だけ経営は楽になりますよと言っているだけです。それはそうだけど、無理に補助金で安くすべきではないです。航空会社が主張するところの意味を、日本の空港の使用料が高いから、自分たちの経営にとってマイナスになっているという理由を説明しただけです。

マイナスになっているからといって、補助金を出すことにはならない。だったらやめればいい話なんですよ。何も日本で経営しなくていいですよ。ユニクロは、日本で工場をつくったら高いから、中国へ行って工場をつくるわけじゃないですか。何も日本の国内で一所懸命高いものを使ってやる必要はないし、あるいは、それでは経営がやっていけないというんだったら、外国の航空会社に任せちゃえばいいわけでしょう。ということは、要するに、外国の航空会社が日本の国内を運航できるようにしてやればいいわけじゃないですか。そうしたら、そんな高い使用料でも構わないと、うちはもっと別のところでコストを安くできるから、日本航空、全日空よりも安くできますよという航空会社が入ってくるんだったら、それをやればいいじゃないですかということです。

それとは別に、だからといって、空港の使用料が不合理に高いという状態になっている

んだったら、それは空港制度を改革して安くなるよう改めるべきですよ、ということですね。それは補助金を出すのとは別の議論です。ご理解いただけましたでしょうか。

【家田部会長】      ありがとうございます。

後半の話が空港に入ってきたんで、2つ目の空港の経営やそのビジネスについて行こうと思います。どうぞ、皆さん、上げておいてくださいね。

じゃ、まず金谷さんから上がりましたので、お願いしたいと思います。

【金谷委員】      大先生方を前に質問というのはおこがましいので、ご教示いただきたい点ということで中条先生と山内先生に1点ずつございます。

中条先生のお話の中で、空港改革、経営改革の手段として、コンセッションだけでは不十分であるというお話があつて、そのときに、整備と運営の一体化というのが大事なんだよというお話がございましたけれども、先生が1つ基本として考えておられるのは、民間への完全売却というか、民営化ということなのかどうかということを確認させていただきたいのが1点でございます。

それから、山内先生については、山内先生の資料の5ページで、経営改革を進めていく上で、ソリューションを見出すということが非常に大事だということは、もうおっしゃるとおりでございます。この中で非常に貴重なご示唆だと思ったのは、出口の利用ということで、この出口の利用について、バリューアップしたような分を、例えば、国管理空港であれば、運営権者による運営期間が終わったときに、精算にあたり、国が何がしかを乗せるとか、あるいは、運営権者がまた別の運営権者に売却するようなことができるとか、もう少し具体的なイメージをご教示いただければと思います。

以上でございます。

【家田部会長】      ちょっと待ってくださいね。

じゃ、富川さん、どうぞ。

【富川委員】      三井不動産の富川でございます。

空港の運営について、コンセッションが成立し、売却された場合に切り出されるコンセッションによっては、かなり大きな資金が必要だと思いますので、機関投資家の資金を誘導しないことには、コンセッションという資産は買えないものも出てくるのではないかと考えております。その際は、機関投資家に説明しうるキャッシュフローを開示しなくてはいけない。そうすると、我々、不動産業界の立場でみると、オフィスビルあるいは商業施設というのはアンダーライタブルであるが、それ以外のアセットについて、様々なレギュ



レーションが変更され、本日山内先生から教えて頂きましたが、空港運営が暗黙知から、もう一段上の知識に発展したということです。航空収入、非航空収入の個別、もしくは合計について、どれぐらいはっきりしたプロジェクションが描けるかによって、コンセッションのバリューは随分変わってきてしまうのではないかということについて、1つ山内先生にお聞きしたい。次に、屋井先生が先ほどご指摘になられた、空港というものが空港だけで考えるのではなくて、都市政策や都市計画あるいは防災計画など「街」全体の中で、空港が将来どうあるべきかということを考えていくべきという見解は、まことにそのとおりだと私も考えております。どんどん街はコンパクト化していく中で、果たして空港は、街との関係でどういう関係になっていくのかという命題に関し、自治体に考えていただくのか、あるいは国交省に考えていただくのか、屋井先生が仰った内容を考えるためには、どうしたらいいのかご提言をいただければと思います。

【家田部会長】      ありがとうございます。

じゃ、竹内さん、どうぞ。

【竹内部会長代理】    ありがとうございます。

これは中条先生へのお尋ねになると思います。空港の民営化についてはいつもどこでも言われることなんですけれども、ただ、ご指摘がなかったのは管制との問題ですよね。どこまで管制部門を民間がやっていけるのか。例えば、現実には、管制官の養成は国がやっているし、もちろん管制官は公務員ということになっています。それを全て民間がやって、お給料も民間が決めて、管制官の養成も自腹でやるとかというようなことになるのか。最低限の安全基準はもちろん国が決めるんでしょうけれどもそのあたりの切り分けをどうすればいいのか。そこで何かアイデアがあれば、お願いしたいと思います。

【家田部会長】      木場さん、どうぞ。

【木場委員】          ありがとうございます。

中条先生にお伺いしたいのですが、ユーザーの立場から申しますと、今回のパワーポイントで、誤解の部分の1、2、3というのは非常にインパクトがありました。1については、空港が多すぎる・多すぎないというのは、この委員会に出ている、3分の1が離島ですから、必要なものも非常に多いというのは納得しております。2つ目は、さっき質問されたのでわかりました。

3つ目についてお伺いしたいと思います。空港整備運営制度の改革で、独立採算・民営化などとあって、地方の空港が、こういうことを言われてしまうと、一番怖いことは独立

採算、自分でコストを払って、リターンは自分のもの、という点。やりがいのあるように聞こえますけど、非常に大変だなという印象があって。中条先生は、ほとんどの空港の事情、個別の事情というのをご存知だと思うんですが、こういうところはこんなふうにしたらいいいというような具体的な例、あるいは、海外の事例とか、何か一度見せていただけると、すごく私のような者でもイメージがわくので、1つ例を見たいというのが、感想としてあります。

もう1点は、17ページだったでしょうか。成田のところで、既に成田に投資した分を捨ててまで羽田に移る外国航空会社は多くないという標記なのですが、これ、多くないというのは、少なくともないのか、この辺の割合とか、傾向についてお聞きしたい。この「多くない」という意味を具体的に教えていただけるとありがたいです。

以上です。

**【家田部会長】** ありがとうございます。

佐藤さん、どうぞ。

**【佐藤委員】** 中条先生にお聞きしたいんですけど、関空が一体でということになって進み出していると思うんですけど、今日のお話では、それぞれ売却してもうまくいくんじゃないかと。多分、企業としての採算性みたいなもの、国としての制度というのと、乗る人とかの利便性と多分ちょっと違うところできっと判断をいろいろしていらっしゃると思うので、もう少しそれを詳しくお聞きできたらと思いました。

もう一つは、屋井先生がおっしゃった、空港を整備するときに、地域の問題としてもうちょっと捉えるべきだという。地方空港に行くと、意外に近くに空港があるのに、その県のものではないから全然話題に出ないとか、観光の案内に出ないとか、結構そういうこともあるので、範囲を結構広くとっていかなければいけないんじゃないかなと思うんですけど、そのあたりの地域をどういうふう考えていらっしゃるか。

その2つをお聞きしたいと思います。

**【家田部会長】** なるほど、なるほど。ありがとうございます。

どうぞ、続けてお願いします。

**【山本委員】** せっかくの機会ですので、非常に基本的なことなのですが、1つずつお伺いしたいと思います。

まず、中条先生の一番最後の発着枠配分の問題で、一番の極限形態としてはオークションということなんだろうと思うんですが、現実に日本の状況を考えたときに、中条先生は

大体どのあたりの、どこまでの措置がとれる、あるいは、とるべきだというふうにお考えなのかということ、少しお伺いしたいと思います。

それから、山内先生のところで、先ほどもちょっとソリューションの話が出ましたが、その中で、ネットワークの最適化と空港経営における全体最適の追求（空港の整備統合を含む）というお話があったのですが、このソリューションを具体的にどのような手続というか、あるいは、どのような場で発見をしていくということをお考えなのかということをお伺いしたいと思います。

それから、屋井先生の話で、先ほど飛行機と滑走路を書き込んだというお話があったんですが、なぜ日本でこういう空港の問題が都市計画とかの中に入っていくのかという、その原因をどのようにお考えになっているかと。

おそらく、難しいのは、結局、地域といっても、その当該市町村だけでなく、あるいは、ほかの隣の市町村、あるいは都道府県であるとか、かなり広域的な問題にかかわることと、それから、おそらく空港をつくただけでは何も効果がないので、地域の産業であるとか、全体の中でやはり考えなくてはいけないというので、非常に波及効果が大きいということのために、いろんな部署やら、いろんな機関にかかわるので、なかなかこの空港の問題はインプットされないということなのかなというふうにも理解したんですが、どうして空港が通常書き込まれていないのかということをお伺いしたいと思います。

**【家田部会長】**      ありがとうございます。

それじゃ、私も1つだけ。中条先生、売れっ子だから、中条先生について聞いちゃうんだけど、ご関係の方は、ご発言いただけたらと思うんですけども。

港湾のほうも、港のオペレーションを民営化したりやってきましたよね。よそなんか、特にね。そういう中で、例えば、ドバイポートなんかは、自分のところもちろん民営化しているんだけど、そのドバイポート自身が、よその国の港を同じように経営して。つまり、港の経営ビジネスというのがネットワークになっていて、それから、船会社はもちろん国際的に動いているんだけど、地面のほうのやつもネットワークになって、戦略的にやったりする面がありますよね。

一つ一つの空港を民営化して活力をとというのは、もちろんベーシックにそうなんだけど、さらに、私としては、日本の空港が、日本の会社が民営化して何となくやっていますというだけじゃ、あんまり将来性は大了話じゃなくて、やっぱり海外展開、国際展開というところにいったほうが良いと思うし、その場合は、途上国へのODAに絡んで、日本の会

社でやってみるかな程度の話じゃなくて、やっぱり国際戦略的に展開していくようなものを民間ベースでやっていくというのが望ましいのかななんて気もするんですけども、その辺のあたり、ご意見賜れたらなと思います。

それじゃ、ここまで順にお答えいただく。また中条先生、山内先生、屋井先生の順でお答えいただくことでよろしいでしょうかね。

【慶應義塾大学(中条様)】 おそらく家田先生が一番気にしておられるのは時間の関係だと思います。効率よく、簡単に答えさせていただきます。

コンセッションだけでは不十分だという話なんですけど、コンセッションでやっても構わないけれど、基本は全部売りに出すべきでしょう。コンセッションだけで、額はすごいじゃないかというお話はあるんですけども、世界の空港、基本的に先進国はどこも本体まで全部入れて民営化するというのが、これが普通です。コンセッションだけやるというのは、どっちかと言えば、発展途上国の形態ですね。途上国のように、政治的な状況で全部変わってしまうと困る場合は別ですけども、基本、ビジネスをやるのに、その運営権だけでやるというのはない。普通は、基本は全部、建物から、工場からつくるわけです。そうでなければ、経営のインセンティブは阻害されてしまうでしょう。別にコンセッションでも構わないけれども、それに限定しないで、いずれも選択できるような形にしておくべきだという、そういうお話です。

それから、管制の話は言い忘れましたが、当然、民営化すべきだというのが私の考えで、これをやることによって、非常にビジーな空港は、管制官に高い給料を払って、優秀な管制官を集める。わりとビジーでないところは、比較的のんびりと管制をやってもいいわけでありますから、少し給料も安くても、あるいは、そういったところでは、あんまり稼がなくてもいい管制官を雇うというやり方もある。エンルートの管制と、空港の管制とを一応分けて、空港の管制のほうは、空港自身がどういう形で運営するか、管制官をどういう形で集めてくるかを自身で考えるべきである。現実的には、最初は航空保安大学校の卒業生ということが基本になると思いますけれども、なかなかあれに対抗するような学校をつくるというのは、すぐには難しいと思いますけれども、別に航空保安大学校を出でなくても構わない。一定の国のコントロールの下で資格を得たものが管制官をやるという形でいいと思いますし、もちろん、管制官の要らない空港もあるわけですから、地方空港なんかは、そういう形で対応が十分にできると思います。

それから、木場さんからの質問ですが、残念ながら、日本の空港の中で、民営化されて

うまくいったというところは、今のところまだあまりないので、世界にいろいろ目を向けて見るしかない。私がよく引き合いに出すのは、イギリスの地方空港です。イギリスの地方空港、かなりの数が民営化されていて、規模の小さいところから、500万人ぐらいを扱うところまで、かなりのラインがあって、それぞれが、ほぼ大部分の空港が黒字化しているという、そういう状況があります。ちょっとここをあまり詳しいお話をする時間がないので、また機会があったらと思います。

それから、成田から羽田に移るといのは、もちろん移る会社はあるわけで、日本の航空会社なんかは典型的ですけれども、両方にステーションを持つという会社も当然あるわけです。しかし、日本に少ししか数路線を持っていないような会社は、成田と羽田と両方にステーションを持つというのは、これは非常にコストがかかるわけで、既にもうそこに長い間投資をしてきているわけですから、そういう点で、先に投資がなされている成田のほうが有利だという部分もある。したがって、成田は競争力という点で、プラスという点もありますよと、そういう意味です。

それから、佐藤さんからのご質問ですね。関空と伊丹。私の考えは、関空は十分に単独で売れる会社である。これはどうしてかということ、営業利益を出していて、EBITDAがプラスでありますから、これは買いたいというところは、当然買おうと言いますし、既にそういった議論が大分前から検討されていたところもあります。ですから、十分に売れる空港です。それぐらいの資金は、世界を見れば、幾らでもお金はありますよということです。

関空と伊丹は、一緒にしてしまうと、その途端に関空は働かなくなる、伊丹のほうの内部補助で関空を維持するという形になってしまう。別々の空港として、お互いに競争することによって、関空が改善され、伊丹が改善され、という可能性が十分に出てくるであろう。特に関空は、あんな遠いところにあってだめじゃないかという議論をよく言われるんですけども、滑走路の長さであるとか、貨物施設の余裕であるとか、そういった点を考えると、十分に伊丹に対して競争力はありますし、伊丹のほうは、さすがにあれ以上拡張するということは難しい状況にありますから、そういう点で、競争力はお互いいい勝負であると考えています。ですので、別々に民営化して、かつ、関空については、その後きちんと損切りをするという形での処分をするという、そういうやり方をやれば、十分に対応が可能だと考えます。

それから、発着枠配分ですね。基本的に、私は競争入札で最終的にはいいと思っています、

さっき若干引いた答えを申し上げたのは、現実的に競争入札というと、エアラインが反対をしたりとかということがあるので、それがなかなかできないんだっただけということをお願いだけであって、基本、競争入札でいいと思います。

ただし、この競争入札のやり方がいろいろあるのと、それから、全部投げ出しちゃって、一から競争入札になっても、かなりの部分は入札の結果、今と同じ状況になるわけです。であるならば、その作業はものすごく無駄ということになるので、ある一定のところまでは既得権を認めてやるというやり方をやったほうが効率がいいですね。そういうやり方についての議論というのはたくさんあります。今日はその話をお話ししている時間がありませんけれども、基本は私は競争入札だと考えています。

それから、最後、家田先生からのご質問ですけれども、まさにおっしゃるとおりで、実は空港の場合、民営化と同時にグローバリゼーションが進展しているという状況で、これは、例えば典型的なケースは、オーストラリアのマッコリーのように、世界戦略でもって空港の幾つかに投資をしているというようなところもありますし、一方で、イギリスの空港は、外資規制を全くなしにして、外国からどんどん資本が、例えば、ヒースロー空港のようにスペインが買収したり、あるいは、さっきちょっとお話ししたブリストル空港は、これはオーストラリアのマッコリーですけれども、そういう形で、どんどん外国の資本が入ってきている一方で、彼らはどんどん外へ出ていって、オーストラリアの空港を経営したりとか、アメリカの空港を経営したりとかということをやったりしています。イギリスにとっては、空港経営というのが1つのいわゆる輸出ビジネスになっています。

そういう点で、国際的な戦略ということを見ると、日本からもそういった企業がどんどん出てきてほしいなと思います。ただ、今すぐに日本の、例えば成田空港とか関空が世界で通用するかと言うと、残念ながら、そういう状況ではないんですね。ですので、まずは外国のノウハウを取り入れて、外国の資本も取り入れて、人も取り入れて、そして、強くなったら外国へ出ていってほしいなと思っています。

以上です。

**【家田部会長】**      じゃ、続けて、山内先生、お願いします。

**【一橋大学大学院（山内様）】**      基本的に3つのご質問をいただいたとっております。

最初は、金谷委員からの、出口の具体的なあり方なんですけれども、これは、基本的に、2番目の富川委員のご質問とも絡むんですけれども、要するに、事業をどこまでその自由度を与えるかという中で、出口みたいなものをちゃんと取り込めるかというところです。

日本のPFIを始めたときも、要するに、出資に対しては、エクイティは全てホールドでという形で始めたわけで、でも、一方で、さっき「なんちゃってPFI」と言ったけれども、そのかわり、リスクはかなり発注者が持つみたいなの、そういう仕組みをつくったんですよ。だから、最後に「なんちゃってコンセッション」がどういう形になるかにもよると思うんですよ。ただ、理屈としては、ここにちょっと書きましたけれども、一番簡単なのは、一番民間でやりやすいのは、ターミナルだけバリューアップして、それで売っちゃいましょうというやり方だって出口はあり得るわけですよ。だけど、そうすると、多分、空港改革という意義があんまり透徹できない形になるので、そこまでのおそらく自由度というのにはあり得ないんだろうなと。

そうすると、事業の途中で事業権の売買とか、そういうのなのか、あるいは、さっきもずっと控え目におっしゃったのは、事業の終了時点でというお話だけど、終了時点まで行っちゃうと、ほとんどバリューアップの意味はないと思うんで、やっぱり途中で事業権売買とか何とかというものが頭に入るのかどうかというところがポイントだと思いますよね。それが民間側のインセンティブにもなるしね。そこがどこまでお考えになるのかなというのは、これは行政のお立場であり、また、民間のいろんな総意の中で出てくるものだと思いますけど。出口の議論は簡単ではないと私は思っています。ただ、そういうこともあり得べしで、出口の議論がなければ、民間としてのインセンティブも十分でないということもあり得るのかなというふうに。特にコンセッションみたいな形で、運営権ということになると、可能性がないわけでもないなというふうには思っています。

2番目の資金調達のお話で、これはキャッシュフローを予測する。大体、案件があって、それがどれだけキャッシュフローが出るかという予測をするのは、これは民間の立場からの見方だし、それは民間の責任ですよ。民がリスクをとって、どれだけリターンをとめているかということだから。それはそうなんだけれども、幾つか要因があって、例えば、具体的に言えば、5ページの一番下に書いた運営権の取消し条項みたいなものがPFI法であるんですけども、センシティブな弁護士さんに言わせると、これだけでもうほとんどプロファイを組めないよねと、こういうことになっちゃいます。

同じような例では、私は今、再生可能エネルギーの全量買取制度の料金を決めているんですけど、あの特別措置法の3条に、今42円の太陽光を買っていますけれども、あの42円というその契約自体も見直してもいいんじゃないかと読めるような条項があって、要するに、20年間42円で買うんだけど、途中で事情の変化によって42円を変えて

もいいんじゃないかと読めるような条文があるんですけども、それだけでもってキャッシュフローが変わってきちゃうので、プロファイできないですよという言い方もあります。

同じようなことがあって、もともと運営権だけあっても全然担保価値がないので、運営権が行使されて、運営されて、それで、その価値を見出すわけ、担保価値になるわけで、そうすると、こういう取消し条項が入っているとなかなか難しいということもありますよね。ただ、行政関係の法律で事業法的なものは、必ずこういう変更条項は入っているというのが、多分、行政側の感覚なんですよ。だから入るんだと思うんだけど。金融、民間サイドからすると、かなり難しいということだと思うんですよ。要するに、例えば、こういう条項があったときに、どれだけ確実にというか、この蓋然性が少なくなるかということですね。逆にとると。そういうようなことがどういう形で何か社会的に認められるかということによって、キャッシュフローの捉え方は変わってくるし、そこが1つあるんだなと思います。

もっと具体的に言うと、次に書きましたけれども、例えば、プライシングだとか、経営の自由度みたいなことによっても、予測されるキャッシュフローは変わってくるわけですよ。それから、またリスクの分担でも変わってくるんだし、そういったことを少し具体的に議論した上で、どこまで出せるのか。あるいは、ここに私は民間のほうの参加制約と書いたけれども、ここまでやってくれないと民間としては出られませんというのがあるかもしれないので、そういったことをちゃんと具体的に提示するのかなというふうに思っています。そういう場とか、あるいは、そういう議論が本当は必要で、それがあって初めてウィン・ウィンになるのかなと思っています。それで、その意味では、これから具体的にやられるのかなということで、ご下問の件は、そういったことを言えるとすると、具体的に話せるような場をきちっと設けなければいけない、そういうことだと思います。

その場の話は、最後の山本委員のご質問に関係していて、さっきソリューションで取り上げた北海道の空港の例は、かなり難しいですよ。国管理空港も地方管理空港もあるし。ただ、北海道って、道州制の道があるので、そういう場というのは1つあり得るかなと思っていますけどね。

ただ、個別に言うと、個別空港のソリューションの問題というのは、個別空港の、要するに、事業のたてつけをどういうふうにするかということになるので、その中で議論はできると思います。PFIの事業なんかでも、どれとどれをくっつけて、どういうふうにそれ



を民間に出すかというのは、最初のたてつけの話というのは延々とやるわけですね。フ  
ィージビリティスタディみたいに。そういうことがやっぱり必要で、その中でうまく出て  
くれば、それは中条先生おっしゃるように、民営化してすぐ黒字になればいいんだけど、  
そうじゃないとき、足らず前を出さなきゃいけない。足らず前を出すのに、足らず前をな  
るべく減らすような、そういうたてつけをつくっていくというのはあり得る話なので、そ  
ういう場なのかなと思っています。

以上です。

【家田部会長】      ありがとうございます。

屋井先生、どうぞ。

【東京工業大学大学院（屋井様）】      どうもありがとうございました。

私のほうは、3人の委員の方々からご質問をいただきました。皆様に共通しているのは、  
空港という1つの施設でありますけれども、これとまちや地域との関係についてどう考え  
るか。富川委員のほうからは、国や地域、地方政府、いろいろありますけど、誰が責任  
を持って対応するののかという観点。佐藤委員からは、空港というけれども、それに対応す  
る地域ってさまざまな広がりもあるし、対応していく中で、齟齬もあったり、うまく伝わ  
っていなかったりするところもあるし、そういう空港と地域の極めて実態的・有機的な関  
係でしょうか、そういうところについてのご発言もありました。それから、山本委員から  
も、絵に描いていないじゃないかというお話もありまして、やっぱり空港というのは都市  
の中でどう位置づけられているかという観点のご質問ということでありました。共通する  
点があるものですから、個々に一つ一つということになりきれないかもしれませんが、  
も、お答えしていきたいと思います。

私が今日、特に地域という観点、空港を空港だけで考えるなという話を持ってきた狙い  
というか、大きなポイントは、空港の採算性や空港の存続問題、特に旅客の利用する空港  
という観点から、その是非を結論づけるという点で言うと、ちょっと議論が足りない、早  
すぎるのではないかなという気がいつもしているからでありまして、そのためには、地域  
という中の位置づけというものが必要になってきますよというところなんです。それを考  
えて今すぐ結論づけられるほど、日本の制度設計がその部分においても進んでいるかとい  
うと、そうではなくて、要は、最初のご質問に関して、あるいは2番目にもかかわります  
けれども、何が問題かという、3点でありまして、1つは、空港のまさに運営一体化が  
されてきていないという、ばらばらな主体がばらばらに運営して、誰が責任を持っている

んだというときに、それぞれの責任はあるんだけど、空港の将来をどこへ向かわせるんだということに対しての責任をとる体制がない。国は法定協議会をつくってやっていますが、迫力がないし、将来を本当に見据えているかということ、デイリーなワークとしてのオペレーションはいろいろと一緒に協議するでしょうけれども、将来像までやるかということ、なかなかそれはない。そういうものを進めていく上では、やっぱり一体化のようなものが、責任を明確化する上でも重要でしょうということが1点で、それができていないのが問題ですね。

それから、地域の方については、そもそもこちらも日本の制度的に弱いところで、市町村というのを超えたところに、今度は都市圏という構想・発想が、ほかの国は大概持っていて、そこは市町村を超える調整機能を持っていますし、それをうまく調整していくための計画等を決める組織を、法定手続でもって持っているわけですね。アメリカもあれば、ヨーロッパもあります。だから日本になければいけないかというわけではありませんけれども、少なくとも広域政府というものを持っています。あるいは、州のようなものを構想して、そういう取り組みを一所懸命やっていますね。もちろん、アメリカには、州というのが中心になっているところもあるわけで。そういう広い範囲で責任を持つ組織がない。あるいは、それもあって、当然ながら、そのレベルの地域の計画がないばかりか、市町村という単位、あるいは、県の中の計画という制度についても、非常に弱いものしかない。都市計画という制度はありますけれども、それだけでカバーできないということは、さまざまに今問題として出てきているわけでありですね。

地方自治法も数年前に変わって、自治体等が持っていた基本構想、これも非法定化されて、作りたければ勝手につくればいいでしょうということ、こういう分権化の中で、そういう流れになっていますので、まさに、さらに一層、この問題、将来に対してどういう姿を——これは勝手に描いてもしょうがないので、そこに住んでおられる方々と一緒になってつくっていくという、当然やるべき取り組みが弱くなっている。これが2点目であり、そのこともあって、空港が計画を持っていないという今日の議論でありましたけれども、空港が一体化もされていないという中で、地域の計画もない中で、じゃ、少なくとも今の状況でも空港の将来計画はありませんけれども、これを持つべきだということでもあります。

その空港の計画もないということが3点目になるわけですが。こういう状況ですから、今、地域と空港との課題、さまざまにありますというご指摘は、まさにそのとおりで、私も同感でありますし、その問題の理由としては、少なくとも申し上げたような3点

はあると思います。

例えば、空港を活性化したいとかと言って、県の方なんか来られるときに、何で来ましたかという、大抵は新幹線ですね。「私のところの空港、何とかしたいんです」と言いますが、「どうやって来たんですか」と言ったら、「いや、県の規定で、飛行機は乗れないんです」と言われる。例えば、JRを何とかしたいと言っているところだって、じゃ、鉄道を使っているかという、使いませんね。ですから、そこら辺は、先ほどの山本先生のお話にかかわるかもしれませんが、組織がばらばらで、いろんなところがいろんな面から分担してやっていますので、やっている範囲の中だけは、県の組織の中だろうと、もちろん空港の中もそうですけれども、やるわけですが、全体を見ている場所、全体をマネージするという点が極めて弱いままで今の状態にあるんだと思います。

ですから、本気で空港のことを、社会資本として大変重要で、維持管理も重要だし、防災面での強化も必要だという中でやろうとすると、一体化というのは、避けて通るべきではないと思いますし、その上で、どっちが早いかわかりませんが、空港が一体となって将来の絵を、姿を描くんだと。アメリカでもイギリスでもどこでもやっている、当然持っている、どんな小さな空港だって持っているような、そういう計画を持つんだということをやらなければ、さっきの地域と空港の連携強化にはなっていないのではないかと思います。

どうもありがとうございました。

**【家田部会長】** ありがとうございます。

質問するほうも答えるほうも大学の人間が多いんで、ついつい時間がたってしまう、もうすぐ終わりの時間なんです、あと5分ほどちょっとおつき合いいただくということで、ご了解いただけたらと思います。お時間の都合のある方は、どうぞ自主的に解散していただいて構いません。

それで、3つ目の話題で、地方路線という話がさっき屋井先生から非常に強く問題提起なされましたし、また、その他の問題もあるでしょうから、若干の時間しかないんですが、ごく少人数に限らせていただいて、ご質問をしていただいて、お答えいただくというふうにしたいと思います。いかがでしょうか。

じゃ、荒木委員、どうぞ。ほかに、いかがですか。よろしいですか。じゃ、荒木さん、どうぞ。

**【荒木委員】** 荒木でございます。

屋井先生に質問したいのですが、7ページの左側に、地方ネットワークのフランスと日本の廃止の基準、これはデータとしては非常に興味深いのですが、これは出てきている事象としてはこうなのですが、この理由というのは何か背景としてあるのか。フランスの政策の違いなのか、あるいは、そもそも航空会社が運航するコストベースが違えば、こういうthreshold（基準）も変わってくると思うのですが、その辺の背景、理由について、ご教示いただけたらと思います。

あと、もう一つ、中条先生の先ほどのご回答のところ、1つだけ伺いたいことがあります。その他という分類で質問させていただくのをお許しいただければと思いますが、今後の課題ということで、同一都市圏内、複数空港の競争ということで、これは航空会社、または旅客の立場からすると、競争があったほうがよろしいのかなということがありますが、空港の立場からするとどうなのか。これは、いやいや、空港の立場からしても、競争したほうが、結果的にはその価値が上がるということでお考えなのかどうか、お聞かせいただければと思います。よろしくお願いします。

【家田部会長】      ありがとうございます。

私から1点だけ。その他か地方路線の件なんですけれども、この前、羽田発着枠の配分というのをやりましたよね。中条先生の意見はもうはっきりわかっているから、もう聞かないでいいとして、山内先生と屋井先生に伺いたいんですけど、あの発着枠の配分の仕方というのは、ある種の評価みたいなことをやっているわけだけど、その中に地方路線をどれだけ面倒見ているかねというようなことがあって、それに応じて点数がついて、じゃ、ちょっと上げてやろうかな、下げてやろうかなみたいになっていますよね。あんなふうにして、自由化といっていながら、だけど、地方路線も維持してもらわなきゃ困るよと。それを発着枠というところでいじろうかなという、ありていに言えば、そういうルールになっていますよね。その辺について、ご両人はどういうふうにお考えか、教えていただけたらと思います。

それじゃ、まず中条先生にもご質問ありましたので、まずどうぞ。

【慶應義塾大学（中条様）】      空港からすればというか、基本的に人々は競争はしたくないんで、私だって、山内さんと競争をあまりしたくない。でも、しかし、結果的に、やっぱり企業というのは競争することによって改善されるわけですから、そういった一般論から言うと、空港にとってもやはりプラスになる可能性は十分にあるだろう。ただし、競争に負けたらリタイアしなきゃいけないということがあるわけですから、もちろん、そうい

うリスクは当然あるんで、それは普通のマーケットで普通のことかなという、そういうふうに考えております。

【家田部会長】      どうぞ、山内先生。

【一橋大学大学院（山内様）】      経済学の基本的な定理みたいなので、間接補助と直接補助とあって、要するに、助けなければいけない人を助けるときに、例えば、図書券をあげるのと、現金をあげるのと、どっちが社会的・効率的かという、現金をあげるほうが絶対効率的で、それはその人の選択の範囲も広がるし、なんだけど、例えば、今の路線の維持の話なんかは、ある意味では所得の再分配ですよ。もしも所得の再分配という目的がまず正当化されて、基準が正当化されてということであれば、次、手段の問題ですよ。手段をどうするかというときに、今の航空行政とか今の航空のレギュレーションのやり方だと、ほとんど手段がないですよ。直接お金を渡すというのは、要するに、補助金を出すということで、そこはやり方としては1つあって、離島みたいに非常に明確に生活のためだということだと、みんなの合意が得られて、離島補助金というのが出るわけですよ。

だけど、そうじゃないところの合間のところで、どういうふうに手段を講じるかというのが難しいというのは、まず1つ、さっき屋井さんが言っていたように、ここまで必要ですとか、あるいは、こういう理由でこれが必要ですという、そういう価値の共有というのは、私のレジュメの1ページ目に書きましたけど、そういうところがもしあったとして、あるんだったらば、それをどうするかという、その手段の問題ですね。手段の問題はなかなか難しいとさっき言ったとおりで、発着枠を使うというのは、私の冒頭に言った例で言うと、効率的ではないんだけど、ほかに手段がなければ、それしかないと思うんで。ほかに手段があるかもわからないですよ。これから考える必要があるかもわからないし。ただ、そういう意味では、最善ではない、次善でもない、3つ目の解ぐらいかもわからないけど、選択肢としてはあるんだと思います。

【家田部会長】      しょうがないということで。ありがとうございます。

【東京工業大学大学院（屋井様）】      どうもありがとうございました。

荒木さんのほうからご質問をいただきました。その点からですけれども、この7ページの図面、この見方なんですけれども、やはり、特にこの時期に関して言うと、日本のほうが特殊というか、フランスのこの例というのは、そんなに特殊でないというふうに考えていただくのがよくて。これもだんだん変わってくると思いますけれども、ちょっと前まで、やっぱり50人乗りぐらいのジェット機も、今も多いんですけれども、あるいは50人、

70人ぐらいのプロペラ機のようなもので、コストのかなり安いもので比較的少ない需要のところをきっちりと運んでいるという実態があるんですね。最低2便、3便は往復しますから、行って仕事して帰ってこれるというのが利点ですね。そういった短い旅行ができますので。ところが、1日1便でやるというと、観光客等、暇な人じゃない限り、なかなか使わないということで、結局やめてしまうという、こういう事情もあるわけです。ヨーロッパ等々では、アメリカもそうですけど、大体このぐらいの需要規模であれば、このぐらいのところで成り立っているというふうにお考えいただいて、日本がちょっとおかしいんじゃないかということをお願いしたいと思います。

それにかかわる家田先生のお話があったように、確かに今回の発着枠配分、私も詳細は知りませんが、ただ、地方路線をちゃんとやっているかどうかを指標に入れざるを得なかったような状況、すなわち、JALがつぶれるとか、リーマン・ショックという中で、必要以上に地方路線を、まだいけるのに切っちゃうという心配もあったし、実態的にそうなっているんじゃないかと思わせるような路線もあるわけですよね。本当だったら、これだけ需要があるんだったら頑張ったらやれるはずだけでも、やっぱりマーケットもあるけど、一方で、経営のほうの規模も縮小したいということがあれば、切ってしまうかもしれない。そういうような状況だったので、トランジェントな意味というか、暫定的な意味では、そういうものを入れざるを得なかったところもあるかもしれない。

ただ、一方で、結果的に似たようなことになるのは、例えば、羽田は混んでいますし、国際線もどんどん入ってきましたから、じゃ、羽田を救済してやろうという意味で、地方路線を運航していますと、地方から地方に移動する人が羽田を経由しなくても行けますなんていうことがあれば、逆にそういうことを評価の対象にしてやろうとか。いろんな考え方がおそらくあるのでね。だから、社会背景から言うと、そういうことを1つの社会的なメッセージとして投げかけたんじゃないかなという感じもしますけどね。

以上です。

**【家田部会長】** どうもありがとうございます。

ほかにもたくさん聞きたいところはあるんでしょうけれども、5分ぐらい超過しましたので、このくらいで終わりたいと思います。

3人の先生、どうも本当にありがとうございました。率直なご意見と大変に前向きのご発言もいただきまして、勉強になりました。改めてお礼申し上げたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、今日はこれ以外の話題はないそうですので、私の司会を事務局にお返ししたいと思います。

**【事務局】** ありがとうございます。

それでは、事務局から2点ほど連絡事項をお伝えします。

1点目ですが、本日の議事概要につきまして、委員の皆様及びヒアリングにご出席の皆様のご了解を得ました後に、後日、国土交通省ホームページに掲載することとしております。

また、2点目、次回、第5回の開催日時については、来週、3月12日火曜日、場所は本日と同じく、こちらの11階特別会議室を予定しておりますので、よろしく願いいたします。

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 —