

第8回交通政策審議会航空分科会基本政策部会

平成25年6月28日（金）

国土交通省（中央合同庁舎3号館）

1 1 階 特 別 会 議 室

【航空戦略課長】 ただいまから第8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。今回の審議でございますが、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上で、議事録については、内容について委員の皆様にご確認していただいた後に、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になっております。あらかじめ、その旨、ご了承願います。

資料でございますけれども、議事次第、委員名簿、配席図、中間とりまとめ（案）、中間とりまとめ・参考資料（案）をお配りしております。ご確認いただきまして、資料の不足等がございましたら、事務局までお申しつけください。

卓上のマイクの使用方法ですが、ボタンを押していただきますと、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まして、電源を切っていただくようお願いいたします。マイクは2名で1台となっております。ご不便ですが、ご了承ください。

出席の委員の方々については、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。

なお、本日、緊急地震速報の全国的な訓練がありまして、警報音ですとか、訓練の報知ですとか、いろいろ放送が流れるかもしれませんが、あらかじめお含みおきいただけたらと思います。

本日、中間とりまとめ（案）を提示させていただきますけれども、特にご意見がなければ、それで決定になります。修正のご意見等があった場合の扱いについては、また最後の段階で、ご報告させていただきたいと思っております。

報道関係者の方々、写真撮影は私の説明が始まるぐらいのところまでとさせていただきます。それ以降はご遠慮いただきますようお願いいたします。

以後の進行は、家田部会長をお願いしたいと思います。

家田部会長、よろしくをお願いいたします。

【家田部会長】 それでは、第8回の基本政策部会を開催させていただきます。

今日の議事はお手元の次第にありますように、中間とりまとめ（案）をまとめるというところでございます。ここまでも何回か議論をしてきているところでもあるし、できれば今日、とりまとめの「(案)」を取るところまで行きたいというところでございます。

これからご説明いただきますけれども、あらかじめ申し上げてみると、このタイトルが仮のタイトルで、「今後のあるべき航空行政の方向性に関する中間とりまとめ」となっていますが、基本政策部会は常にこれを目指しているわけなので、このタイトルだと言っても言わなくても同じになってしまう。もう少し、今回、公租公課と地方航空ネットワークを中心とするレポートになるので、そこについてのキーワードが入っているようなものになったらいいと思うので、海谷航空戦略課長さんの説明が終わるころまでに、各委員から、こういうサブタイトルがいいというご提言をいただければと思います。そして、皆さんの議論を経て、そのご提言が採用されることもあると思いますので、ぜひ知恵を絞っていただきたいと存じます。

また本文は20ページ弱くらいのもものなのですが、その後ろに参考資料がついてございます。本文の中で、参考資料のどこを参照するか書いてございますけれども、ご説明の都合上、参考資料の中身までの説明は結構ですので、参考資料を横に置いていただいて、この何ページがここですということも含めて、ご説明いただけたらと思います。

それでは、ご説明をよろしく申し上げます。

【航空戦略課長】 それでは報道関係者の方々、以後の写真撮影はご遠慮願います。

私から、中間とりまとめ（案）について、事前に資料もお送りしておりますので、簡潔にポイントのみ、ご説明申し上げたいと思います。いろいろ論点整理の際に、全体的に文章が長いというご指摘もいただいておりますので、できるだけ文章を短くする工夫をしておりますとか、先ほど申し上げましたように、参考資料についても適宜ご参照いただくような構成にしております。

1ページでございますけれども、第1節の「はじめに」でございますが、(1)航空を取り巻く社会情勢という部分につきましては、第1回の部会の前半の議論を敷衍したものでございます。航空を取り巻く社会情勢が変わりゆく中におきまして、航空政策のあり方と航空が果たすべき役割も時代にふさわしいものとしていかなければならないということでございます。参考資料の3ページから10ページにかけて、グローバル化の進展でございますとか、アジアの急成長、国内における人口減少・少子高齢化の進展といったも

のを、第1回の部会でご紹介させていただきました。こういった社会情勢の変化を踏まえまして、今後の航空政策について、まず、どういう認識で議論していくかということについて第1回部会で共有されましたので、1ページの31行目から2ページの2行目までに4つの基本的論点を記載してございます。

2ページにまいりまして、(2)でございますけれども、これまでの航空政策のフォローアップということでございます。第1回の部会の後半と、第2回の部会の議論を踏まえた記述にしてございます。先ほどの論点をもとに、航空政策のフォローアップをいたしまして、その結果、2ページから4ページにあります、4つの視点から航空政策についての議論を進めていくべきということになったわけでございます。

4つの視点ということで、視点の①といたしましては、国際航空需要等の今後の新たな需要への的確な対応ということでございます。これにつきましては、グローバル化が進展する中で、量的に今後、非常に国際航空需要が伸びていくであろうということと、LCC等の質的に新たな航空需要が出てくるという中で、今後どういう対応をしていくかという観点から、航空政策についての議論を進めていこうということでございます。これについては、参考資料の15ページあたりから23ページについて、第1回の部会で議論いたしました資料を添付させていただいております。

視点の②でございます。若干、表現を変えました。安全についての議論が後半で出てまいりましたので、競争力の強化だけでなく、もう少し幅広い観点が読めるように修正いたしましたけれども、競争の激化に対応した事業者による円滑かつ信頼のおけるサービス提供の確保ということで、記載させていただいております。航空業界がイベントリスクにさらされやすい産業構造になっているという中で、いかに円滑かつ信頼のおけるサービスの提供を確保していくかということでございます。これについては、平成23年度から3年間における航空会社への緊急的な支援措置、それから技術規制の見直し、第2回でいろいろ議論がありましたけれども、大規模な災害から一時的な運航の乱れまでのいろいろな非常時への対応力を高めていく等々、さまざまな観点から利用者の安全、安心を確保していくことが必要であるということを記載させていただいております。

3ページにまいりまして、視点③の「整備」から「運営」へのシフトに対応した今後の空港経営でございます。配置的な側面からは、空港の整備が概成しまして、今後、運営へシフトしていくということでございます。これにつきましては、社会資本整備事業特別会計の空港整備勘定、旧空港整備特別会計でございますけれども、こちらの歳出も非常に減

少している状況にあるということ、さらに集中期間におきまして、航空機燃料税の軽減によりまして歳入も減ったということでもあります。こちらについては、27ページから31ページに参考資料をおつけしておりますけれども、一方で機能向上や老朽化対策のあり方が検討されなければならないということを書いております。

平成20年に空港法が制定され、さらに、この6月19日に空港運営の民間委託に関する法律が成立いたしました。一昨日、26日に公布されました。来月中には施行されることになっております。参考資料の32ページ、33ページにその概要をお示ししているところでございますけれども、これらを踏まえて、今後、空港経営改革の実現に向けた動きが加速しようという中で、これについてどう考えていくかということが視点の1つだろうというご議論がございました。

4ページでございますけれども、視点④として、今後の地方航空ネットワークのあり方ということでございます。国内航空ネットワークを中心に、旅客数、路線数が非常に縮小を続けているという中で、今後、国内航空ネットワークの確保をどう図るかということが求められるということでございます。こちらにつきましては、参考資料の34ページから39ページにかけて、国内線、特に地方路線を中心といたしました旅客数、路線数についての資料、40ページにつきましては、地方路線の支援のための措置についての資料をつけさせていただいております。41ページから42ページにつきましては、近年の国内航空旅客の減少をどう見るかということで、航空会社の供給の縮小ですとか、少子高齢化・人口減少の進行、所得動向の影響によりまして、「安・近・短」の観光旅行へシフトしているということ、新幹線などの代替交通機関の影響など、さまざまな要因があるのではないかということについて、2回目の部会でご議論させていただいたところでございますけれども、そのとき議論いたしました資料を添付させていただいております。

5ページから7ページでございます。第2節の航空分野における主な課題と議論の方向性ということでございます。前回の部会では、公租公課のあり方、地方航空ネットワークの維持のあり方について先にご議論いただいた上で、その他の今後検討していく議題についての簡単なご説明の資料を用意させていただいたところでございます。基本的には、この第2節はそれを踏まえて記載させていただいておりますけれども、今回の中間とりまとめのレポートといたしましては、今後、議論していくということをまず俯瞰いたしました上で、その上で公租公課と、地方航空ネットワークの話についてはより詳しく書いたという構成にしてあるということでございます。

基本的には、7回目の資料に基づいておりますけれども、5ページの16行目から18行目でございますが、全体について政策の検討や実施段階での透明性の向上といったものへの配慮が必要ではないかということについて、事前に今日ご欠席の山本委員からご意見などをいただいておりますので、こういった記述なども加えさせていただいております。5ページから7ページにかけての4つの論点については、基本的には第7回の資料の記述を踏まえ記載させていただいております。

6ページにまいりまして、(2)でございますけれども、先ほど申し上げましたように、事業者の競争力の強化だけではなくて、その後ろの航空利用者の安全・安心の確保、事業者間の連携や他モードとの連携の促進といったものについても、ここの部分で触れるということでございますので、題名を少し変更させていただいております。18行目以下の事業者の競争力の強化というところでございますけれども、これについて、競争力の強化について、もう少しいろいろ幅広い視点から議論すべきではないかという意見が、第7回の議論でございました。それから、今日ご欠席の佐藤委員から、事前に利用者の立場から、事業者の競争力の強化をどう捉えるべきかという問題提起がございました。それらをもとに、若干、記述を加えさせていただいております。

6ページの航空利用者の安全・安心の確保につきましては、第7回の資料を慎重に踏まえさせていただいております。事業者間の連携や他モードとの連携の促進につきましても、第7回の資料を踏まえさせていただいているところでございます。

7ページの「整備」から「運営」へのシフトに対応した今後の空港経営に関する課題ということでございますけれども、こちらは第7回の資料の構成ですと、若干、あちらへ行ったりこちらへ行ったりしているところがございます。なので、まず空港経営改革については、運営形態の如何を問わず、空港と空港ターミナル関係の効率的な運営による果実をその空港の利用者及び地域に還元していく観点が重要な課題だということを述べた上で、その選択肢の一つとして、今回、法案が成立し空港運営の民間委託に関する制度が整備されたところでございますので、その実現に向けて、各空港の事情に応じて、制度的、実務的な措置が求められる場合においては、機動的な対応をとっていこうという順序に、少し変えさせていただきました。

第7回において、この空港経営改革をまちづくりや地域経営に生かすべきではないか、あるいは同一都市圏内の複数空港の関係等にも留意すべきではないかといった意見がございましたので、後半についても、若干、それを加えさせていただいているところで

ございます。

(4)、(5)については、第7回の資料の記述をベースにさせていただいております。

今回の主たる議題でございます、8ページ以降の公租公課のあり方、地方航空ネットワークのあり方というところでございます。公租公課のあり方というのは少し単調かと思われましたので、第3節の題名にございますように、柔軟でバランスがとれた公租公課等を目指してという題名を記載させていただいております。柔軟なというところにつきましては、特に国管理空港等の着陸料等については、現在若干、画一的だというデメリットがあるということですが、その中でも、できる範囲内で柔軟化していこうということですか、あるいはバランスの点につきましては、今までの公租公課等の徴収のあり方について、特に航空会社負担が重いですか、そういう点について偏りがあるのではないかという議論がございましたので、そういう点も踏まえまして、バランスがとれたという記載にしております。

第7回の資料にはあまり第3節の総論的なものがございませんでした。また前提となるデータについての記載もありませんでしたので、参考資料にあるようなデータを本文にも記載してございます。

8ページの真ん中に※印がございますけれども、公租公課等について、いろいろ会社空港の利用料のようなものがあったりしてわかりにくいという意見がございましたので、少し定義のようなものを設けさせていただきました。公租公課を厳密に定義すると、国または地方公共団体が徴収する税金ですか、その他料金ということございまして、会社空港の利用料のようなものは、若干はみ出るところがあるかと思しますので、等をつけさせていただいているということでございます。

8ページの更なるユニットコスト削減による航空会社の競争力の強化というところでございます。これにつきましては、前々回の第6回の部会で、航空会社のコストの関係について、いろいろデータをお示しさせていただきました。これについて、その時解説いたしましたことについて、文章としてお示ししているということでございます。参考資料の44ページから47ページになります。

9ページに参りまして、1行目から12行目までですけれども、ユニットコストの中に占める公租公課等の割合についての記述も、ここで加えさせていただいております。

12行目から30行目についてでございますが、短期的には、このようなコスト構造であっても営業利益を生み出している現状にあり、航空業界の国際競争がこれまでの概念を

超えた地域的規模に拡大して展開しているということを少し記載させていただいております。あまり十分な議論はできていないところはあるかもしれませんが、ここ2、3年で特に中東の航空会社が急速にウエートを高めているといった、今までのアジア域内での空港間競争という概念を超えたものが出てきております。そういったものも踏まえると、今後の価格競争の激化等々をどう考えるかということが重要だということと、航空業界がイベントリスクに左右される産業構造にあるということ等々につきまして、48ページから51ページに参考資料をつけさせていただいております。

9ページにつきましては、ユニットコストの低減と航空ネットワークの削減との関係につきまして、若干の記載をさせていただいております。12行目から17行目に、これらの状況を踏まえまして、航空ネットワークの確保と運賃の低廉化という利用者メリットを確保しながら、同時に、我が国の航空会社の競争力強化を図っていくというためには、ユニットコストを全体として低減する取り組みを強力に進めるのが喫緊の課題であり、航空会社の企業努力が大前提となるけれども、公租公課のあり方も課題となってくるということでございます。第7回の資料にも類似の記載がございましたけれども、国際競争力だけの議論ではないのではないかと議論も踏まえて、このような記述をさせていただいております。

10ページ以下につきましては、現状の我が国の公租公課等の体系の特徴と課題ということでございます。参考資料でいきますと、53ページから56ページになります。我が国の空港関係の公租公課等につきましては、旅客負担分も含めた場合、先進国の水準として欧米諸国と比べると、必ずしも高い水準にあるとは言えないが、アジア諸国の水準と比べれば若干高い水準にあるといった特徴があることと、航空会社が直接的に負担する着陸料等に偏った構造にあることといった点をご説明させていただきました。こちらについてのデータを文章中に記載させていただいているということでございます。これが11ページの20行目まででございます。

11ページの23行目以下、国内航空ネットワークの確保ということでございますけれども、先ほどの参考資料の35ページから39ページにありましたような路線数や旅客数の推移といったものを記載させていただいております。これについては削減された路線数等についてなかなか回復していないということであり、今後、航空会社の内部補助等の企業努力に頼った路線創設には限界があるということで、航空ネットワークの安定性等の観点から課題であるといったようなことを述べさせていただいております。

12ページに行きますと、(2)公租公課等の水準と負担の適正化の考え方ということでございます。負担の軽減といったような記述をさせていただきましたけれども、バランスをとるといふことは、全体的に軽減しているというよりも徴収の仕方といいますか、そういうものを適正化するといったことではないかというご指摘がございました。これを踏まえまして、文言を変えさせていただきます。

3行目から20行目でございます記述は、基本的には第7回の資料をベースにしております。集中改革期間においてとられてきた措置につきましては、競争力の強化や国内航空ネットワークの維持の点で機能してきた。これからネットワークの回復の観点からの機能も期待されるのではないかということについて、記載させていただきます。

ネットワークの点につきまして、12行目から16行目にかけて、国際競争力が関係する大手航空会社以外の企業は航空機燃料税の軽減規模が非常に大きな割合を占めるといったような事実関係をあわせて記載させていただきます。

24行目以下につきましては、更新・機能向上に係る歳出とのバランスも考慮した歳出水準の検討の必要性ということでございます。こちらは24行目から26行目につきまして、第7回の資料に空港の更新等の必要性が高まっているという記述がありましたので、防災対策、老朽化対策の点につきまして、特に記述を追加して記載させていただきます。

6行目から11行目でございますけれども、第7回の資料にありましたが、老朽化対策あるいは機能向上に関する歳出とのバランスも考慮して、歳入水準を検討することが求められるということについて記述させていただきます。

13行目から25行目まででございます。公租公課等の負担の適正化が議論になっておりましたが、これが利用者にもたらすメリットはどういうものかということにつきまして、今回ご欠席の佐藤委員からご指摘がございました。それを踏まえまして、若干の記述を追加させていただきます。

これにつきましては、最終的には航空会社が負担する公租公課等も航空利用者の負担に転嫁されるということになりますけれども、その意味ではいずれが負担しても差異がないように見えますが、ただ実際には航空会社が運賃にどの程度転嫁しているかということが、航空利用者にわからないということがございます。そういう意味では、直接的に航空利用者から徴収する体系にするほうが、航空利用者にとっての透明性が高まるのではないかと、いうことを記載しております。

あるいは航空会社が固定的な費用として公租公課等を負担すると、イベントリスクに巻き込まれた場合でも、費用の低減ができないということで、結果として安定的な航空ネットワークの確保を脅かすということになり、利用者の利便の低下を招きかねないということから航空利用者にとってもメリットがあるということではないかということを書いておりました。

13ページの28行目以降につきましては、航空会社による公租公課等の負担の適正化についての記述がございます。これにつきましては、第7回の資料にございましたように、適正化の手段としては空港経営の民間委託という手法がまず1つあるだろうということがございます。そういうことも一つの目的として、この民間委託の法律もつくったということがございますけれども、ただ、民間委託されない空港も含めまして、適正化ということを考えますと、着陸料等以外の空港関係の公租公課全体につきまして、その相当部分を欧米のように航空利用者から直接徴収する体系に移行することも考えられます。ただ、これについてはさまざまな課題がありますので、総合的に検討していくということについて、第7回の資料にもありましたが、若干、その留意点について詳しい記述を加えさせていただいているということがございます。

14ページの10行目から35行目につきましては、着陸料の変動費化等の検討ということで、抜本的な改善にはいろいろ課題が多いけれども、今ある仕組みの中で一案として、国内線の着陸料については、第7回の資料にもありましたが、その一定割合を旅客数に比例して徴収する体系とする案が考えられるのではないかという記述を加えさせていただいたところでございます。

14ページの38行目以下でございます。こちらは地方の創意工夫を反映した仕組みの検討ということございまして、これは第7回の資料にございましたとおりです。

15ページの8行目につきましては、航行援助施設利用料における受益と負担のバランスの見直しの検討ということでございます。これも第7回の資料にありました記述を基本としておりますけれども、10行目から12行目につきまして、参考資料の64ページから65ページにあるような実態を踏まえまして、少し記述を加えさせていただいているところでございます。

17行目から22行目につきましては、公租公課等の「見える化」についての記述でございます。第7回の資料では、さらっと書いてあったため、少しわかりにくいというご指摘がございましたので、もう少し詳しく書いてみました。

16 ページですが、地方航空ネットワークの安定的な確保を目指してということで、地方航空ネットワークのあり方について記述してございます。(1)につきましては、第7回の資料の総論的なところで書かせていただいていた記述を基本として記載させていただいておりますが、3行目から11行目につきましては、現在の地方航空ネットワークの維持に関係する支援の中で、特に離島路線についての支援の現状を加えさせていただいております。

24行目から28行目でございますけれども、今回ご欠席の佐藤委員から、今までいろいろ地方でやっておられる取り組みについても、一定の評価をすべきだというご意見がありましたので、それに関することを記述してございます。ただ、この取り組みだけでも、いろいろ限界があるといった状況から、今回のような検討に至っているということもあわせて記載させていただいております。

30行目から32行目につきましては、6月14日、前回の部会以降に決定されました骨太の方針におきまして条件不利地域の交通基盤の維持等々についての記載がされておきまして、その点についての記載を増やしているところでございます。残りの(1)につきましては、第7回の資料にありましたようなものを記載させていただいております。

(2)につきましては、海外における地方航空路線に対する支援の仕組みということで、第7回の資料にも記述がありましたけれども、海外における支援の仕組みのどういうところを参考にできるのかということですか、例えばEASという制度につきましては、アメリカと日本ではどこが違うのかということにつきまして、前回の論点整理では少し端折ったところがありましたので、24行目以下のSCASDPの評価も含めまして、若干詳しく記述させていただいているところでございます。

17ページの33行目以降でございますけれども、地方航空路線に対する支援のあり方ということで、第7回の資料にありましたように離島航空路線の運航費補助制度につきましての充実・活用について記述させていただいているところでございます。

18ページの4行目以降に、離島路線以外の地方航空路線につきましてどう考えていくかということについて、第7回の資料を基本として書かせていただいております。なお、第7回の部会が終わった後に、離島の話と代替交通機関が著しく不便と認められる地域等の話につきまして、一緒に書くとわかりにくいのではないかというご意見がございましたので、代替交通機関が著しく不便と認められる、離島に似たような地域に関する記述につきましては、24行目から27行目に記載させていただいているところでございます。

18ページの29行目から37行目は、支援の必要性を評価する仕組みに関する記述をここにあるような形で加えさせていただいているということでございます。

19ページにつきましては、小型機材の活用に対応した公租公課等の体系の見直し、地域航空会社の機材の老朽化への対応につきまして、第7回の論点整理の際にお示ししたことを基本的に記述させていただいております。

ご議論の時間をいただかないといけませんので、私からの説明は以上といたします。

【家田部会長】 よろしいですか。どうもありがとうございました。

それでは、これから議論を進めたいと思います。何分、何回か議論してきたところですので、大局的なところは、大体皆さんのご意見が全部入っているものになっていると思いますが、それでも表現ぶりとか、ここはこうしたほうがいいのか、ぜひご意見をいただいきたいと思います。ここで皆さんの合意がとれるような部分については、それで決めてしまうし、それがもう少し細かいところの文言みたいな話だと、最終的には私と事務局にお任せいただくところも出るかと思いますが、できる限りこの場で皆さんのご同意をいただけるようにしたいと思います。

それでは、どなたからでも結構ですので、なるべく具体的な修正のご提議をいただきたいと思います。よろしくをお願いします。

【竹内部会長代理】 ほんとうによくまとめてくださいます、ありがとうございました。最初のうちはいろいろ大変な作業だったと思うのですが、うまく集約できて、ここに関しては、私も大局的には異存は全くございません。

そうすると、もうほんとうに残りの細かなところだけになるのですが、まず1つ、これは別に今回に限らず、いつも困っていることなのですが、報告書等の番号の振り方です。今回、第1節という形になっています。ただ、章が来て、節が来るというのが通常の形です。ただ、章ということにすると、章というにはあまりにも分量が少な過ぎて、我々のような分野の人間から言うと、これは章にはならず節のような気がします。むしろ章や節という言葉がどちらもうまくはまらないのであれば、例えば、イギリスの報告書などでよく見かけるパターンですけれども、1、その下は1の1、その下は1の1の1とするのがよいと思います。そういうふうにすると、極めて見やすいし、上下関係もはっきりわかります。そういう工夫をしていただければどうかというのが、まず1点目でございます。

2番目は、細かな文言で1カ所気になったところがあるのですが、4ページの視点④です。今後の地方航空ネットワークのあり方。ここが一番下の下から2行目の文章に、真に

必要な国内航空ネットワークのあり方と書いてあります。本来なら上の文章にこういうところのネットワークには無駄があるとか、こういうところが大事なネットワークなのにないか、そういう話があって、その結果として、このような要因を踏まえながら、真に必要なとなればよいのですが、ここはどうも、前の文章がそういう話ではないです。そういう話とは全く関係なく、突然、真に必要なと出てきてしまうと、前の話はどうだったのかという気がします。前を見ると、非常に需要が大きく変動したりとか、あるいは交通機関の変化によって非常に脅かされているとか、そんな話が出てきていますので、例えば真に必要なというところは、サステナブルなとか、そういう言葉で少し前の文章とうまく整合性をとれるような表現にしないとまずいかという気がしております。

最後に、先ほど家田部会長からサブタイトルという話があったので、申し上げます。1つ目は、「力のある公租公課と幅のあるネットワークに向けて」ということにしました。力のあるというのは、要するに国際競争力もそうだし、空港整備に対しても、きちんと力を持てるようなとか、そんな意味もあって、少し象徴的な言い方なのですけれども、そういう表現が1つ目です。

もう1つは、この言葉もよく出てきたので、「透明性と安全性：公租公課とネットワークのあり方」。一応、ご参考までに2つ、ご提示いたしました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

幾つかご指摘いただいているところがありますが、後ろのほうは皆さんが議論するとして、まず体系についてはいかがでしょうか。竹内先生からのご提案は、第1節とあるのは、単に1. はじめに。同じように、一番後ろは、今度は第5節、おわりにではなくて、5. おわりにとする。その下のヒエラルキーは（1）ではなくて、1. 1にする。そのまた下の括弧、グローバル化とか、今後の航空政策とあるのは、1. 1. 1、1. 1. 2にする。ただし、おそらく視点①とか視点②は列記なので、これはそのまま維持する。そんなようなご提案です。これだけ先に議論しておきたいと思いますが、委員の皆さん、あるいは事務局から、竹内先生のご提案に対して異論はございませんか。

事務局としてはどうですか。

【航空戦略課長】 その点についてはむしろ、この部会でどうまとめいただくかということかと思えます。おそらく節がどうこうというのは、第4節参照とか、第3節参照とか、5ページか6ページの極めて限られたところが出てくるということが問題だったと思い

ますので、場合によっては、例えば7ページの第4節参照を、4. 参照ということにすれば、それで済んでしまうことかもしれません。

【家田部会長】 では、航空局としてはよくないとか、そういうことはないのですね。

【航空戦略課長】 そういうことはありません。

【家田部会長】 体系が見えないとレポートとして非常に見にくいので、体系を見るためには、やはりヒエラルキーがはっきりわかるほうがいいと思います。なので、竹内先生の案がいいのではないかと思うのですが、皆さん、いかがでしょうか。

よろしいですか。

それでは、1個目のご提案は竹内先生のご提案の様式で整えとしましょう。

ありがとうございます。

次に、2つ目のご提案とサブタイトルについては、これから皆さんの意見も入れながらやっていくとして、あとで、まとめて答えていただくようにしますので、ほかにもご意見を賜りたいと思います。いかがでしょうか。

細かいところで気がついたところだけ、私も列記的に言ってしまう。ほんとうに細かい話ばかりです。8ページの脚注といいですか、※印で注が書いてあるところですけど、注で「なお」というのは要らないです。注を途中に入れるのも1つのやり方なのだけれども、本文とまじりやすく、見にくいから、一番下に脚注で、ラインを入れて、整理するほうが見やすいのではないかと思います。もう1カ所、14ページにもあります。これは意見です。

ほんとうに細かいところばかりですが、15ページで、公租公課等の見える化のためとあるのだけれども、誰に見えるようにするかということが書かれていないので、アンダーラインのところを、公租公課等を広く国民に見える化するためにと、「広く国民に」を入れたほうがいいのではないかと思います。

次に17ページですが、(2)で海外における地方航空路線に対する支援の仕組みというのがあるのですが、19行目から22行目にこういう表現があります。日本と米国ではいろいろな条件が違うから、そういう違いも配慮しないと仕方ないと書いてあるのだけれども、その後でまた、24行目以降に米国の例が出てくる。だから、19行目から22行目のところの日本と米国での違いがというのは、24行目から29行目の記述の後に、移したほうがいいのではないかと思います。これは意見です。ひょっとしたら、意図があつてこうしているのかもしれないので、お答えいただければと思います。

最後、18ページで、支援の必要性を評価する仕組みということでタイトルが終わっているのだけれども、仕組みの構築なり確立なり、アクションとして、動詞の体言化で終わったほうがよいと思います。これも意見です。

細かいところばかりで恐縮です。私からは以上です。ほかの委員の皆様、どうぞ。

加藤さん。

【加藤委員】 まず質問させていただきます。前の資料を持ってきていないのですが、すべてに公租公課等と「等」を入れられたということで、よろしいでしょうか。

それを踏まえて、サブタイトルを言えということでしたので、「バランスのとれた負担と安定的な航空ネットワークの確立に向けて」はどうでしょうか。負担としたのは、利用者への直接的な負担を論じているという意味で、公租公課だけに限らずに、負担としたほうがよいと思いました。

先ほど部会長もおっしゃったとおり、アクションを書いたほうがよいと思うので、確立を入れました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

どうぞ、ほかの方も。

1個だけ、今、ご質問があったので、それだけ先に答えてもらいましょうか。

【航空戦略課長】 若干、説明がわかりにくいところがあったのかもしれませんが、公租公課を厳密に言うと、国、地方公共団体だけのものになってしまいますので、今後、そうでないものがいろいろ出てくることを考えると、「等」を入れたほうがよいだろうということでございます。

【家田部会長】 今のご質問はよろしいですか。

【加藤委員】 不自然な気もします。

【家田部会長】 どうしたらいいですか。

【加藤委員】 公租公課の定義が8ページに書いてあるので、公租公課でよいような気がします。

【家田部会長】 この辺は、ロジックの問題というよりはフレーバーの問題ですね。

だから行政上の正確性のほうで決めていただければと思います。航空局としては、公租公課等と言ったほうが正確だというご判断ですか。

加藤さんは、いいですか。

【加藤委員】 私は法律の専門家でもないから、公租公課でよいと思ったのですが、そこは法律の先生に聞いたほうがよいような気がします。

【家田部会長】 この辺、ご意見がある委員の方はいらっしゃいますか。

事務局は、「等」を入れたほうがよいという見解とあっていいですか。

【航空戦略課長】 いろいろ議論した結果を踏まえると入れたほうがよろしいかと思えます。

【家田部会長】 入っていないことによって、何か妙な誤解を与えては困るというご心配なのでしょうか。

【航空戦略課長】 むしろ、そういうご指摘をいただきましたので、誤解を生じないようにしております。

【家田部会長】 では、ここはそういうことにしましょうか。

ありがとうございます。

加えて皆さん、どうぞ。

藻谷先生。

【藻谷委員】 ご無沙汰しております。最初と最後しか出てこられていないような状況で申し訳ございません。途中、いろいろと個別に状況を伺って、意見を言ったこともありまして、ご反映いただきましてありがとうございます。マスコミも取材にきていただいております。途中の部会で言う機会がなかったのも、この内容に沿って強調しておきたいことを1点だけ申し上げさせていただきます。

私はすごくたくさん飛行機に乗っております。国内航空だけで年間150回ぐらい乗っております。皆さんとは違い東京発ではない便にすごくよく乗ります。仕事上、どうしてもそうなるのです。地方—地方の移動が極めて多く、拠点空港まで陸上で移動して飛んだほうが早いこともあれば、途中で乗り換えたほうが早いということもあって、そのときに一番最適な交通モードを使います。つまり、そういう人間からすると、基本的に東京と大阪しか移動しない、あるいはたまに札幌や福岡にしか行かない方々が言っている日本の地方航空は無駄だという議論は、全然リアリティーから離れているわけです。だから、この報告書は全体としてのリアリティーを踏まえて書かれているので、全国の利用者から見ると、非常に平均的に違和感のない内容だと思います。東京と大阪しか移動しない人から見ると、地方重視のばらまき路線を追認したように見えるかもしれないのですが、全然そういうことではないということを利用者の側から強く言っておきます。だから非常にいいト

ーンで書いてありますが、逆に言うと、少し遠慮気味で、もう少しはっきり言ってもいいのではないかと思います。

つまり、日本の地方にも国際展開している企業はたくさんあるわけです。富山県の製菓会社とか、浜松の自動車会社とか、福岡の明太子会社とか、北海道の酒会社とか、ものすごくたくさん国際展開をしていて、彼らは日常的に国内を移動して海外にも行くし、国内ネットワークも使っています。そういうものをますます増やすことは、日本の航空の使命でもあるし、産業構造上も極めて重要であります。そういう観点から見て、利用しやすい航空ネットワークというのは、東京の人にとってだけ便利な航空ネットワークでは、日本のためにならない。それは、もう当たり前だから、書いていないのですけれども、背景にある思想として、そういうことがあるのだということを、議事録に残しておきたいので、ここで言うておきます。

もしかすると東京の人は、離島路線の補助という話と、札幌—四国みたいな地方路線の維持に係る支援を同じものだと思っているかもしれませんが、それは違います。離島の生活路線を維持するための話と、札幌の企業が全国展開、世界展開するために四国に行きやすくする話は、全然、次元の違う話です。それが一緒に書かれているのは仕方ないのだけれども、この2つは違うのだということをぜひ、今ここに取材している記者の方には理解していただきたいと思います。

だから、これはそういう意味で大変よいことで、書いていないのですけれども、飛行場の滑走路の延長などハードをつくるのはもう終わったので、ソフトとして、ネットワークを充実することによって、地方対地方、地方対世界という動きのしやすい日本を目指しているということです。これはすごく重要なことです。

最後に一言。8ページから9ページあたりにユニットコストの話が書いてあって、はっきりとは書いていないけれども、航空会社側にもまだまだ努力の余地はありますということが示してあると思います。要するに、単に税金が高いとか、利用料が高いとか、それだけの話ではないということが具体的に客観的に理解できます。

合わせて18ページを見ていただきたいのですが、ここはもう我が意を得たりのところで、上から3段落目ですが、よく書いてくれたと思います。我が国の地方航空路線は、海外における同程度の需要の路線と比べて、運航回数が少なく、また運航1回ごとの旅客数が大きな路線、すなわちもっとポテンシャルがある路線でも平気で休廃止しているという特徴が、これまで見られてきた。そのとおりであります。ほんとうは、この18ページに

書いてあることを、8、9ページあたりにも重ねて書いてくれるとありがたいです。要するに、11ページの航空ネットワークの確保と運賃の低廉化という利用者メリットを同時に行うことは、まだ十分可能である。なぜかという、日本以外の国だったら、本来絶対飛んでいるような路線ですら、飛ばす工夫が正直されていないです。

私はいろいろな地方ごとに地方路線に乗ってきました。乗った路線でその後に廃止されたものも多いのですが、それらにお客がそんなに乗っていなかったわけではありません。地元の人に聞いても、あれはよく乗っているという路線が次々廃止になっていました。それは結局、搭乗率の問題ではなくて、機材繰りの工夫ができていないために、ユニットコストが高いから廃止になってしまうのです。そういうところをもっときちんとやっていくべきなので、18ページに書いてあることを踏まえると、結局、ばらまき行政ではなくて、事業者側の努力次第で、地方ネットワークをもっと採算ベースで維持できるということになるのです。そのような記述がばらばらに分かれて書いてあるので、少し18ページのような要素をもう少し前にも書かれたらどうかと思います。

私は役所としてのロジックではなく、実際の利用者から見た実感として、ここに書かれているのはまさにそのとおりで申し上げているのです。普通の国だったら、こんなに客数のある路線が廃止になるわけがないだろうという路線もあります。大阪路線が典型なのですけれども、1,200万人もいる都市圏からの路線がどんどん廃止になるというのはおかしい状況でして、そういうことのまかり通る日本市場は特殊過ぎるのです。要するに航空会社が甘えていると言うべきです。ヨーロッパだと、最大の都市であるロンドンに該当するような人口規模の京阪神から飛んでいる路線が、次々廃止になるというのはおかしいです。ついでに言うと、ヨーロッパでいうパリに該当する大きさであって、産業都市である名古屋からの路線が次々に廃止になるのもおかしいです。これはぜひマスコミの方も気づいていただきたいです。民間企業の努力も足りないのです。この機会に委員としてぜひそういうことを申し上げたかったということです。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した。

多分、11ページの下の方に、国内航空ネットワークの確保というところがあるのだけれども、そこで随分減ってきてしまって、回復していないし、問題だということが少し書いてあります。

【藻谷委員】 ただ、企業努力に頼った路線創設には限界があるとも書いてあります。

【家田部会長】 例えば18ページあたりに、地域の産業戦略とか、国際展開戦略の動

向も踏まえてというようなことを入れると、藻谷委員がおっしゃっているような趣旨が、後半のネットワーク維持のほうで、もう少し鮮明に出るのではないかと思います。その辺はどうですか。

【藻谷委員】 11ページのところに企業努力に頼った路線創設には限界があると書いてあり、そちらの話をしています。確かに創設には限界があるのだけれども、今まで廃止された路線には、現実には企業努力次第で対応できたはずの路線が結構あると、私は非常に実感としてそう思います。今までの航空会社ができなくても、ほかの航空会社にやらせることもほんとうはできるはずで、もう少し滑走路の延長ではない支援もできるはずなので、18ページのここに書いてあるような要素を、11ページのところにも書いたほうが誤解がないのではないかと思います。

【家田部会長】 私が思ったのは、11ページのところで、いろいろ追記するよりも、むしろ地方路線のことが率直に出てくるのは18ページです。そして、そこに例えば、評価の仕組みも書いてあって、別にほかの交通手段で行けばよいのではないかということも書いてあるので、そこに地域の戦略とか、動向とか、そういう要素が要るのではないかというのが藻谷さんのご趣旨と思ったのですけれども、そういうことですか。

【藻谷委員】 いや、私が一番言いたいのは、そもそも地域の姿勢にかかわらず、純粹ビジネスの観点から言っても、飛べるはずの路線を何故やめるのかと思わざるを得ないことが多い、ということです。それが18ページには既に書いてあります。

【家田部会長】 では支援以前の問題だと。

【藻谷委員】 地域の話を書いてほしいということではありません。

要するに私が言っているのは、日本の特殊な事情として、航空会社がアメリカやシンガポールなら絶対飛ばしているような高集客路線を平気で廃止するということなのです。そのことが18ページに書いてあって、それは我が意を得たり。それが11ページにはないので。

【家田部会長】 大体わかりました。

ほかにご意見を一通りいただいております。いかがでしょうか。

【平田委員】 公租公課でも地方ネットワークでもないもので、本筋ではないかもしれませんが、6ページの航空利用者の安全・安心の確保で、先週、別の第1回技術・安全部会が開催されて、そちらも参加させていただいたのですけれども、その中で議論された内容がここに正確に反映されていないような気がするもので、できればパラレルでやっ

ているので、そちらはそちらというわけではなくて、正確に反映したほうがいいかと思えます。最後のほうに、安全上のリスクを低減するため、災害対策や維持管理、保安対策などのあらゆる方策が書いてありますけれども、先週、技術・安全部会で議論したメインの内容は、航空安全行政の今後のあり方ということで、サービスプロバイダーとレギュレーターの組織分離とか役割分担、あと事故の再発防止のための、データ収集とか、モニタリングとか、監査とか、特にインシデント情報に関する自発的報告制度の設計など、そういったことをいろいろ議論したのですけれども、そういった内容が、ここにあまり出てきていない気がするので、災害対策・維持管理・更新対策の前に、それを一言でもいいので、例えば安全性にかかわる規制、監査、モニタリング分析にかかわる組織体制と制度に関する再検討とか、そんな文言をここに入れておき、それについては別途、技術・安全部会でも検討していますとか、そんな文言があったらいいかと思ったのが1つ目です。

もう一点、これも本筋ではなくて、以前、言っておけばよかったのですけれども、7ページの環境対策で、私も1回目か2回目に申し上げた点でもありますし、有識者からの意見の中でも出てきましたが、一番最後の「時代に即した環境対策のあり方についての検討」というのはあまりに抽象的過ぎて、何も言っていないに等しいという気もするので、その1個前あたりに、例えば成田に代表される最近の航空機騒音負担を地域でどう分担していくかという話がありましたし、カーフェューの柔軟な運用もありましたので、それにかかわるような文言として、空港周辺地域における騒音負担のあり方に関する検討などという文言も、ここに1つ、時代に即した環境対策のあり方の例として追加していただけるとありがたいと思いました。

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。

大体、ご意見はいただいたということでよろしいですか。

それでは、以上、幾つかご指摘、あるいはリクエストがありましたので、まとめてお答えいただきたいと思います。

【航空戦略課長】 まず竹内委員から、4ページの真に必要なというところでご指摘がございました。その要因も踏まえながら、国内航空ネットワークの確保を図ることが求められるということだけだと、その必要性にも何段階かあるだろうというようなご議論がございましたので、その視点が抜けてしまうのではないかという危惧を持ちまして、逆にそ

ういう文言を挿入させていただいたという意図がございます。逆にサステナブルと言ってしまうと、後ろで言っている国内ネットワークの安定的な確保と少し重なってしまうのではないかという感じがいたしまして、事務局の意図といたしましては、むしろ、そういう視点を、単にこういうことだから確保を図るというだけではなくて、こういう視点も必要だということを挿入してみたということでございます。

部会長から17ページの19行目から22行目の話がありましたけれども、おそらくSCASDPの制度は、もう少し緩やかな支援をしていこうというものなので、こういう地理的条件とか人口密度とかいうことを、あまり条件にしていないということです。

【家田部会長】 でも、外国はこうやっているが、外国と日本は違うと言って、それからまた、外国はこうだというのは、ロジックが変ですよ。

【航空戦略課長】 むしろ、このEASについての話だということを、もう少し詳しく記述するのがよいかと思います。

【家田部会長】 EASだけは外国と日本は違うけれども、ほかのものは外国と日本は一緒だということを言いたいわけですか。

【航空戦略課長】 制度的な違いから言うと、そういうところがあるのではないかと思います。わかりにくければ、もう少し記述を工夫します。

【家田部会長】 いや、意図しているのなら、別にいいです。

ぜひ下のSCASDPをやりたいというわけですね。だけれども、上のEASはやりたいくないということを言いたいのですか。

【航空戦略課長】 いや、上のEASほうがいろいろな支援の要件の中で、そういう違いがより際立つのではないかと思います。それを勘案すると、何か工夫の必要があるのではないかと思います。それだけだと、確かに部会長のおっしゃるようなことが出てきます。ロジカルにどうなのかという議論はあるのかもしれないと思います。

【家田部会長】 聞いておけばいいことは、もう答えないでいいですので、反論するものだけ言ってください。

【航空戦略課長】 平田委員からご指摘のありました、7ページの環境対策のところなのですけれども、あまり明示的に、その辺を議論していませんので、むしろ今後、議題にするときに、ご提示する課題かと思えます。安全のほうは、部会が開かれていますから、その点は若干、書き加えるにいたしまして、7ページの環境対策のところにつきましては、またご議論させていただけるときに、当然、そういうことがテーマになると認識し、その

ような記述にしております。

【家田部会長】 基本的には、これは中間とりまとめだから、議論が十分していないものを突っ込んでという方向よりは、継続審議をして充実するというのが、誠実なやり方ではないかと思えます。

【航空戦略課長】 藻谷委員のご指摘でございますが、10ページの8行目から10行目に、若干、裏からものを書いているような感じになっているのですが、減少に歯どめがかかってきて、そうしたことが可能となる水準まで、全体としてのユニットコストが下がってきていることを記述させていただいております。

【藻谷委員】 なるほど。

【航空戦略課長】 18ページの支援の必要性を評価する仕組みのところでございます。おっしゃるとおりで、仕組みだけですと動きがないので、確立になるのか、仕組みの設定ということなのか、適切な言葉で、動名詞というか、それで受ける形で直させていただきます。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

はい、どうぞ。

【鎌田委員】 3点あるのですが、まず6ページ目の(2)の、22行目です。その前から読みますと、我が国の航空利用者の利便性を格段に高めるのみならず、外国諸国の航空利用者を呼び込み、その成長を取り込むための礎にもなると書いてあるのですが、その成長というのは、何の成長なのかというのは、私には理解できなかったところなので、教えていただければと思います。

それから、非常に細かいことで恐縮なのですが、言葉遣いというか、特に8ページ、12ページに出てくるのですが、航空会社といいながら、8ページ、12ページあたりは航空企業になっています。ここはこの言葉遣いでよいということであれば、それでいいと思うのですが、この2つを使い分けている理由を教えてください。

3点目なのですが、すみません、これは私も今、思ったことなので、今さらという話かもしれないのですが、14ページの37行目に、地方の創意工夫を反映した仕組みの検討というのがあるのですが、その1ページ前には出てくるのですが、民間の能力を活用した、国管理空港等の運営等に関する法案というところで、参考資料の33ページを見ると、地域活力の向上が図られるべきだとか、地域の実情と踏まえという言葉がたくさん出てくるにもかかわらず、なぜかこちらの14ページになった途端に、その文言が

1個も出てこない。創意工夫の反映というところに、本来は活かされるべき制度なのではないかと思います。直接的に関係しているとは思えないのですけれども、ただ、空港が一体管理、1つの主体によって、着陸料等を徴収されることによって、効率化されるのですということが1ページ前に書いてあって、それが結果として地域の活性化とかにつながるということであれば、ここにこそ書かれておくべきかと思います。今ごろ申し上げることではないかもしれませんが、そのように思いました。

以上です。

【家田部会長】 ご質問もありましたので、お答えいただきます。

【航空戦略課長】 6ページの、その成長は、海外諸国の成長ということでございます。少しわかりにくいかもしれませんが、そこは修正を考えます。

航空会社と航空企業が混在しているのは、単に統一されていないだけだと思いますので、そこは精査して修正します。

14ページの37行目以下のところですが、ここも若干、言葉足らずなのかもしれません。むしろ、こういった創意工夫を生かす手法として、空港の民間委託というものも1つの選択として用意しているわけですが、そこに至る前段階、国が管理しているままの空港の時点におきましても、いろいろ地域と連携して、やれるものはやっという趣旨で書いてございますので、もう少しその趣旨がわかるような形で修正させていただきます。

【家田部会長】 よろしいでしょうか。

それでは大体、ご意見は出たところだと思いますので、文言修正は以上にさせていただいて、細かいところはひとつお任せいただくことにしたいと思います。

最後、残ったのはサブタイトルでございます。単に中間とりまとめというのでは、何をまとめたのかわからないから、何かメッセージとして出すのがベターですよね。原案は表紙にあるように、今後のあるべき航空行政の方向性に関する中間とりまとめと、サブタイトルとメインタイトルが重なっているという案ではございますけれども、加藤先生と竹内先生から代替案が3つ出されてございます。1つ目が「力のある公租公課と幅のあるネットワークに向けて」。2つ目が「透明性と安定性：公租公課とネットワークのあり方」。3つ目が、「バランスのとれた負担と安定的な航空ネットワークの確立に向けて」ということです。その負担というところが、暗に公租公課負担という意味が入っているのでしょう。この代替案が3つ出てきてございますが、この辺について、委員の皆さんのご意見と事務

局としてのご意見を少し交えて議論をしたいと思いますが、いかがでしょうか。

では、とりあえず事務局から。

【航空戦略課長】 事務局としては、何を具体的にやろうとしているのかという方向性という意味では、加藤委員の「バランスのとれた負担と安定的な航空ネットワークの確立に向けて」というのが、一般向けにはわかりやすいかという感じはしています。あとはよりわかりやすくすると、負担を公租公課負担というべきかどうかです。運賃負担だとか、そのような負担もあるかもしれませんので。

【家田部会長】 委員の皆さんも、どうぞご意見を賜りたいと思います。

投票はしませんけれども、少し皆さんに意見を言っていただいて、意見を集約したいと思います。

単に負担というと、少し荒いですか。

【加藤委員】 荒いかもしれませんね。

【家田部会長】 いろいろあるからね。

【加藤委員】 いろいろな意味に捉えられるからですね。

【家田部会長】 少し長いですがけれども、「バランスのとれた公租公課負担と安定的な航空ネットワークの確立に向けて」を1つの修正案にしておきますか。

【加藤委員】 そうですね。異論ございません。

【家田部会長】 いかがでしょうか。皆さん。

事務局は、この第3案をサポートするというところでございますが、異論はございませんか。

竹内先生、どうですか。

【竹内部会長代理】 もちろん、それで構わないですけれども、負担に関する話だけなのではないでしょうか。負担は変わらずに、ほかのところでは何か違ったりすることもあるとあって、それによって、より望ましい方向性がまた出てくるかもしれないと考えると、負担と決めつけてしまうのもどうかと思います。

【家田部会長】 では、負担をとってしまえば、「バランスのとれた公租公課と安定的な航空ネットワークの確立に向けて」ということですか。

僕はエンジニアリングサイドの人間なので、何となくムード的に合っていれば、それでいいかと思ってしまいます。何か間違っていたことを書いているとまずいので、ご専門の方はぜひご指摘いただきたいと思います。よろしいですか。

それでは、また修正案ですけれども、「バランスのとれた公租公課と安定的な航空ネットワークの確立に向けて」という案ですが、これはいかがでしょうか。

【航空戦略課長】 そのような方向でよろしいかと思えます。

【家田部会長】 局長、どうですか。

【航空局長】 よろしいのではないのでしょうか。正確に言うと、「等」がついているのですけれども、そこは無視をしてよいと思えます。

【家田部会長】 そうか、「等」を入れますか。

【航空局長】 いや、「等」はなくていいと思えます。

【家田部会長】 表題にはない方がよいかもしいですね。では表題は公租公課にしましょうか。

では、皆さん、ご同意いただけますか。

ではサブタイトルは「バランスのとれた公租公課と安定的な航空ネットワークの確立に向けて」にさせていただきます。どうもありがとうございました。

タイトルは決まった。構造も決まった。細かく修正するところも決まった。これで、大体よろしかったでしょうか。

加えて、ご指摘いただくようなことがあれば、ご発言いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

どうぞ。

【平田委員】 バランスのとれた公租公課は、ひいては安定的な航空ネットワークの確立につながるということですよ。そうすると、どちらが主であるかということ、安定的な航空ネットワークの確立のほうが主なので、それを前に持ってきて、公租公課を後ろに持ってくるというのはどうでしょうか。

【家田部会長】 書いてある順がこのとおりだから、このままでよいと思えますが。

【平田委員】 それなら、それでいいですかね。

【竹内部会長代理】 1点だけよろしいですか。

今、気がついたことで恐縮なのですが、最後のおわりにのところなのですが、これはまだ中間とりまとめですよ。ところが、2から4行目を見ると、本中間とりまとめによって示した方向性を十分に踏まえ、適切に具体策を実施するべきだと記載してしまっていますがこれでいいのか。もう少し検討してから、適切に具体策をやるべきではないかという気がします。

【家田部会長】 事務局はいかがですか。

【航空戦略課長】 本中間とりまとめにつきましては、26年度概算要求に向けてということで議論させていただきましたので、ここで方向性をお示しいただきましたものについては、基本的には、26年度中に動かしていくということを前提に書いていますので、このような表現になっております。

【竹内部会長代理】 そうですね。それが頭にあつたら、こういう文章でいいと思うのですが、普通の方は予算の要求のことは頭がないので、そのように読めないのではないかと思います。私はこれでもいいですが。

【航空戦略課長】 すみません、5ページに予算要求のことが書いてありまして、もしリダンダント的にここに書いてあつたほうがわかりやすいというご指摘であれば、その点は修正したいと思います。

【家田部会長】 そうね。重なっても書いておいたほうがいいですね。

【航空戦略課長】 5ページに書いてあつたので、あえてここに書く必要もないかと思つて、書いてないという話です。

【家田部会長】 ここでは4つのうちの2つについて、特に検討を進めたところでありますが、この5節にこの2つについては具体化に向けて、具体策が実施されるべきと書くかという、もう少し具体化に向けた更なる具体的検討と、その迅速なる実施を望むという感じだと思います。残された課題は、今後も検討を続けましょうということでもいいですか。

【竹内部会長代理】 いいです。

【家田部会長】 では、誤解を受けないように竹内先生からのご指摘を踏まえて、この5節のところについて、先ほど、前のほうで書いてあることを若干、引用しつつ、重複を恐れず、書いておいてもらえばいいと思います。

よろしいですか。

【竹内部会長代理】 はい。

【家田部会長】 ありがとうございます。

それでは、皆様のご協力もありまして、サブタイトルも新しくつけられましたし、大変によい形で終わりになりました。それから、藻谷先生にも大変重要なポイントを言っていたし、それが少なくとも藻谷さんがお考えになってきた、あるいは活動されてきたことと矛盾のない内容になっていると思います。その辺をどうやって具体的に、地域戦略

や国際戦略に対応できるような手を打っていくのか。エアラインのほうも頑張ってもらわなければいけないけれども、部分的には支援策なども効いてくる。それをさらに進めていただきたいと思います。どうぞよろしくお願いたします。

それでは私の司会は以上ということにして、お返ししたいと思います。

【航空戦略課長】 どうもありがとうございました。今回ご意見をいただいた点につきましては、部会長とご相談して、修正させていただきたいと思います。それで、よろしいでしょうか。

それでは、事務局から連絡事項をお伝えいたします。次回以降の議題でございますが、第2節にありました今後のいろいろな課題について、夏以降また検討させていただくことになるかと思えます。また、具体的な進め方もご相談させていただきたいと思えます。開催日時につきましては、また追ってご連絡させていただきたいと思えますので、よろしくお願いたします。

本日の基本政策部会はこれで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 —