

第13回交通政策審議会航空分科会基本政策部会

平成26年2月21日（金）

国土交通省（中央合同庁舎3号館）

11階特別会議室

【航空戦略課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから第13回交通政策審議会航空分科会基本政策部会を開始させていただきます。

大変お忙しいところ、委員の皆様方には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戦略課の海谷でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、本部会の審議でございますけれども、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、議事録につきましては、内容につきまして委員の皆様方にご確認をいただいた後に、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。

また、恐れ入りますが、報道関係者の方々のこれ以降の撮影はご遠慮いただきます。よろしくをお願いいたします。

続きまして、お手元にお配りしております資料の確認ですけれども、議事次第、委員名簿、配席図、加藤委員・鎌田委員提供資料、参考資料をお配りしております。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。また、今回、過去4回分の部会の議論について、時間がなかったり、あるいはご欠席等でご意見いただけなかった部分について、もう一遍いただこうという趣旨もございますので、過去4回分の部会資料につきましてご用意しておりますので、必要に応じてご参照ください。

また、マイクの使用方法につきまして、いつものとおり、2名様に1台となっております。ご不便ですけれども、ご了承ください。

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。

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、よろしくお願いいたします。

【家田部会長】 皆さんお集まりいただきましてありがとうございます。第13回の部

会を始めさせていただきます。

テーマは地方航空ネットワークの関係でございます。しばらく前に、1回目か2回目くらいですか、地方路線の維持ということで、利用客も少ないし、補助もしないといけないし、一方で、代替交通機関があるのかないのか、そんなことも関係しますといった議論があつて、この部会の基本トーンとしていろいろなことをできる限り客観的に見て、それに基づいて政策判断していただけるようにするというところでございました。今回は、加藤先生と鎌田先生に作業をしていただきまして、今日はそれをご報告、ご提案いただいて、それに基づいてこの地方路線のこれからのあり方を皆さんに議論していただこうと思います。これが第1のテーマでございます。

それで、1時間用意してございますが、もし時間に余裕があるようでしたら、ここまでのことを振り返りながら、もう少しこのところを今後議論を詰めたほうがいいのか、そういうことについてもあわせてご議論いただこうと思います。よろしいでしょうか。

それでは、鎌田先生と加藤先生お2人で資料のご説明をお願いしたいと思います。

【加藤委員】 日本大学の加藤でございます。

今、説明がありましたように、地方の路線をどう考えるかということで、本来ならエアラインのイーロードがわかれば評価ができるのですが、日本ではそれが公開資料ではないということで、現在、公表されている資料で、ある程度トレースができる形で評価軸をつくれないうことで計算をいたしました。かなり仮定を置いている計算で、路線を計算対象から外したりしているところがございますけれども、ご了承いただきたいと思います。ローカル to ローカルを中心とした1枚目、離島の2枚目という形で路線を分析してみました。

ということで、詳細は鎌田先生からよろしく願いいたします。

【鎌田委員】 淑徳大学の鎌田です。よろしく願いいたします。

お手元にある資料をご覧いただきたいのですが、まず、離島以外の路線についてというところでご説明したいと思います。

今、加藤先生からご説明いただきましたとおり、地方路線を中心に行うということで分析しました。64路線と書いてございますけれども、離島路線とそうでない地方路線に分けて、まず最初に地方路線についてご説明いたします。

64路線となっておりますけれども、これは主要都市、東京、成田、大阪、中部、関西の路線は除きまして、さらに鹿児島ー福岡線、神戸ー福岡線は相対的に旅客数が多いとい

うことから除きました。また、廃止路線とか季節運航路線も除いております。その意味での64路線ということです。

これらを評価軸という言い方はあまりよくないかもしれませんが、軸を何か出してみようというところでやりましたのが、その下にあります変数というところになります。頻度比というふうになっていますが、仮想頻度を設定いたしまして、それを航空輸送統計年報の運航回数で割ったものを出しました。この仮想頻度というのは、航空輸送統計年報の旅客数を70席の機材で飛ばした場合にどれぐらいの頻度が必要かということを出しております。ここの70席というのは、70席が一番効率的であるとか、そういうことではございませんで、CRJを想定して70席というふうにいたしました。

値の説明といたしましては、この仮想頻度÷運航回数が1よりも小さければ実際は小型機材を使用している、1より大きければ実際は大型機材を使用しているといった指標になっております。

それから、時間比というのを出してございまして、県庁間の所要時間ということにいたしました。例えば新千歳から秋田ということであれば、札幌のある北海道庁から秋田の県庁までの間ということで所要時間というのを出しました。航空を利用した場合と航空以外の場合の比というふうに出してございまして、ここで言う航空以外というのは主に鉄道ですが、もちろん鉄道が走っていないところもありますので、その他のバスとか自家用車の場合も想定いたしました。ただし、高速バスは想定しておりません。

ゼロに近いほど航空のほうが優位性が高いと。つまり航空で行ったほうが時間が短くて済む。1に近いほど航空の優位性が低いということで、他のモードを利用したほうが時間が速く到達できるというふうにいたしました。

3枚目のグラフを見ていただいたほうがおわかりになると思いますけれども、縦軸ですが、上が0.7で、下がゼロとなっていますが、これが今申し上げました時間比というものです。一応指標の名前としては他モードでは困難な度合というふうになっていますが、上にいくほど航空の優位性が小さい、つまり他モードで行ったほうが時間が相対的に速いということです。下にいくほど航空のほうがより速いという指標になっております。

横軸は需要密度となっておりますが、それは最初にご説明いたしました頻度比というものです。頻度比は右側にいくほど密度が高くて、左側にいくほど密度が低いという指標となっております。

そちらをご覧いただければわかるのですが、左下あたりが需要密度が低く、かつ左下に

いくほど航空のほうが速いということで、これをもって結論づけることは難しいですが、主に航空が必要とされている優位性が高いと言われるような路線はこういった路線であるということです。

簡略化しておりますので申し上げますが、「新」というのは新千歳の意味です。新潟は「潟」というふうになっておりますので、そちらのほうをご留意ください。

軸が真ん中で交差しておりますが、3ページ目の上のところに平均というふうに出しております。これはあくまでも64路線の中での頻度比の平均、時間比の平均、そこでクロスをしているという図ですので、これが絶対的な何かの基準であるとか、左上に入っているかどうかということを申し上げるというよりは、現状をあらわすこのような形であるということです。矢印はついておりますけれども、左にいくほど需要が少なく、かつ必要としている路線が多いであろうということがわかります。

それが離島路線以外の地方路線です。

次に4ページ目、離島路線についてということで、基本は同じようにやっております。52路線を対象にしていますが、こちらのほうも那覇ー宮古、那覇ー石垣ですと、旅客数が多いというところで除きました。それから、ヘリコプターの路線というのも少なくなり過ぎるとか、市場として違うのではないかということから除いております。

変数は、頻度比というのは先ほど申し上げたとおり同じですが、ここでも70席という基準を使っております。確かにもう少し小さい機材を普通使うだろうというのは、ご指摘があると思うのですが、50席でやってみてもほとんど結果は変わらなかったということで、ここでも70席を使っております。

ただし、時間比を地方路線では使いましたが、離島の路線の時間比というのがなかなか出しづらいということがございましたので、単純に時間という軸をとっているのが先ほどとの違いです。

5ページ目の図を見ていただければわかるとおり、縦軸はその意味で時間になっていきますので、上にいくほど長時間、下にいくほど短時間ということです。これは航空を利用した場合の時間でございます。需要密度は先ほどと同じように頻度比をとっております。そちらにピンクや緑で示しているものは補助の対象路線をあらわしております、右下のピンクですと、例えば平成21年度から24年度補助金を受けている路線ということになります。

見ていただくと、こちらのほうもクロスしているのですが、これは先ほど申し上げ

たように、あくまで52路線の平均値でクロスしているものにすぎないんですが、それでも大体左下あたりに補助路線が寄っているということがおわかりいただけると思います。ですので、ある程度時間と需要密度というところで、補助の状況というのが説明し得るのではないかとこのところでございます。

最後に6ページ目です。選択後というふうになっておりますが、これは先ほどの図からもう少しコンパクトに34路線にしております。少し除いたというのは、例えば5ページの図で右上のほうにある路線を除きまして34路線にしたものです。

軸は先ほどと同じですので、7ページ目をご覧くださいと、こちらでも34路線の頻度比の平均値と時間比の平均値で軸をクロスしまして、先ほどよりはもう少し見やすくしたというのが一番近い説明になると思います。先ほどと大体位置関係は一緒ですけども、補助路線というのが大体左下に入ってくるということがおわかりいただけると思います。

あくまでも現状のままの分析ですので、幾つか留意点を申し上げておきます。航空輸送統計年報と動態調査等でも航空便の利用目的のデータはあることはあるんですけども、生活路線といったときの定義というのがどうしても難しい。申し上げるまでもないことなんですけれども、何をもちいて生活路線というかというのが少々難しいというところで、今回はあくまでもこの2つの軸で評価しているということです。

それから、ビジネス路線、観光路線という性格の差異も見られるということも一つ申し上げておきたいと思います。また、あくまでもこれは現状の評価ですので、今後、新幹線とか、高速バスの整備状況という意味でも変わってくる可能性があります。それから、ほかのエアラインとか、他モードと競合しない路線に支援が必要ではないかという議論も残されていると思います。

それから、乗り継ぎで足りる部分があるのではないかとといった議論もあると思いますが、今回はそういった乗り継ぎがどうかということは考慮に入れておりませんので、単純に2地点間での輸送ということを見ております。ですので、まだまだ初歩的なというか、試作段階としてやっているということです。ですので、引き続きアカデミックなアプローチと申し上げていいのかわかりませんが、検討を深めていきたいと思っております。

【家田部会長】 ありがとうございます。この下の紙は海谷さん、何か説明されますか。

【航空戦略課長】 あえて積極的にご説明させていただくということではございませんけれども、中間取りまとめを受けまして、1枚目のほうは、いわゆるアメリカのSCAS

D P的な補助の仕組みということで、地方航空路線活性化プログラムということで、地域主体で路線ニーズに向けた取り組みを継続している航空路線についてのモデル的取り組みを、実証調査と予算上はなっておりますけれども、支援すべく今年からやっていくということでございます。この詳細をつけてございます。これも左下にありますけれども、幾つか地方路線の要件をある程度考えました上で、その中から一定の取り組みをやっている路線を選定していくということになるかということでございます。

2枚目は離島航空輸送の確保についてということで、これは離島補助の現状、要件について記しているものでございます。右下にありますけれども、中間取りまとめの議論も受けまして、1島2路線目についても運賃補助の対象とできるような要件の緩和が今般認められたということがございます。

【家田部会長】 ありがとうございました。

まずはこの資料に基づきまして少し議論していただきたいと思います。一問一答で、加藤先生、鎌田先生、ご質問にお答えいただくという格好でよろしいですか。

【加藤委員】 結構です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

それではどなたからでも結構ですので、ご質問、ご意見をいただきたいと思います。

では初歩的なことですが、3ページの図、5ページの図、これは離島か、そうではないかということの違いでプロットしていただいたのですが、3ページの図は第2象限から第4象限に向けての右下がりの傾向がありますよ。それから、5ページの図は、むしろ第1象限から第3象限にかけての右上がりの傾向があるように思うのですが、これはどういうふうに解釈したらいいのか、教えていただけないかなと思います。

【加藤委員】 これは一義的に申し上げるのは非常に難しいと思うのですが、路線は一番左の第3象限が一番厳しいだろうというところは分かるのですが、時間差は非常に相対的で、解釈が難しいものです。例えば同じ新千歳と上にある丘珠-釧路というのがあるのですが、そうすると札幌でもアクセス時間に違いが出てくるということになっているわけです。

【家田部会長】 では、こういうふうに考えていいですか。3ページの離島以外については、需要密度というのは潜在需要じゃなくて、顕在化している需要をあらわしているから、要は右下が多いというところは、航空のほうが便利だから需要が多いと。それで、左

上が多いというのは、航空のほうは大して便利じゃないから需要が少ないという格好になったんですかね。

【加藤委員】 基本はそうです。

【家田部会長】 一方で、5ページのほうはそうではない。そのようなことは関係なしで離島というのは航空を利用して行かなければならないということですか。

【加藤委員】 そういうことです。

【家田部会長】 ありがとうございます。

【加藤委員】 3ページのほうは、多分、航空会社は非常に楽といたしますか、運航しやすい路線が右にきている、左に行くほど厳しい路線だというふうに考えたほうがいいと思います。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

どうぞほかの方、お願いします。

【柳川委員】 細かく見るときっとすごくいろいろな情報が入っていて、いろいろ読み取れる図なんだと思うんですけども、ちょっと基本的なところを伺いたと思います。

時間のところの県庁間の所要時間ですけども、これは待ち時間などは含んでなくて、純粹に飛行機の所要時間と、それから空港に降りて県庁までの、例えばバスならバスに乗ったときの所要時間という理解でよろしいでしょうか。例えばバスの待ち時間とか頻度は単純に考慮していないということと理解してよろしいでしょうか。

【鎌田委員】 ご質問ありがとうございます。こちらは考慮は入っておりません。具体的に申し上げますと、例えばナビタイムとかをグーグル等で見まして、単純に出発時間も指定しまして、それでやっております。そういう意味では地域の状況というか、頻度も含まれていることでよろしいかと思えます。

【柳川委員】 わかりました。ありがとうございました。

【平田委員】 ありがとうございます。変数の頻度比というものの定義。これは結局、仮想頻度を運航回数で割っているの、仮想頻度は旅客数÷70席、つまり旅客数を運航回数で割っている。それを70席で基準化しているの、1便あたりの旅客数ですよ。つまり機材の大きさそのものをあらわしているような気がします。それと、頻度比というより機材の大きさと言ったほうがわかりやすい気がするんですけども、あえてこれを需要密度と言ったり頻度比と言ったりする意図は何かありますか。

【鎌田委員】 ご質問ありがとうございます。確かにおっしゃるとおりなのですがけれど

も、ここで仮想頻度というのを出しておりますので、70席の機材で飛ばしたらどれぐらいの頻度が出てくるかというのが仮想頻度ということで、実際の頻度と比較しているという意味で比というふうに付けました。実際の機材の大きさと言ってしまうと、現実の機材の大きさとか、そういったことも含まれてくるので、ちょっとネーミングについては考えるところなんです、実際の機材の大きさととは違うものということです。

【加藤委員】 需要密度の考え方は2つあって、この数字が小さいということは分母が大きいか、分子が小さいかです。分母は回数ですから、旅客数の規模はわかりません。実際に低頻度でこの数字が大きい時、大型機で運んでいると言ってよいと思います。また、分母が大きい、つまり高頻度でこの数字が大きければ分子がかなり大きいことになり、密度が高いこととなります。反対に、小型機で低頻度の時（分母が小さい時）、旅客数の少ない路線の数字は小さくなります。

【平田委員】 あと、もう1点。先ほど家田先生からご指摘があった右下がりという部分に関連すると思うんですけども、3ページの第4象限ですか、右下の部分は、逆から見ると、1路線を除いて、ほとんどは那覇路線か新千歳路線です。そうすると、ほとんど5ページでやっているような代替交通網がないというか、フェリーしかないといえますか、そういう意味では5ページはそれを除いているということは、3ページもこの新千歳、那覇を除くと、ほとんど右下の象限に全部あたります。だから、グラフのイメージが変わってきます。そっちのほうの方が正確に見えるかなと思います。

【家田部会長】 那覇はそうですね。似ていますね。

【加藤委員】 逆に言えば、那覇の路線が非常に収益があると言えるかもしれません。これは想像ですが。その点も考え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。

3ページのほうは離島以外の路線で、これは補助はないと思っただいいんですか。

【加藤委員】 実は非常に難しく、地元の利用促進も厳密には補助であるので、補助の定義というのが明確ではないのです。政策的に補助される場合にはきっちり定義してから選択する。あるいはこの中に入っていない路線があれば、なぜ入っていないのかということを確認すればいいと思っています。

【家田部会長】 素朴な話で、5ページは補助が入っていた、あるいは入っているという色付けがされているじゃないですか。そういう意味で3ページのほうはみんな青いから、みんな健全にやっているということを感じていいのかなど。

【加藤委員】　　そうですが、個別に自由にやっていると。逆に言うと、5ページのほうは政策の後追いといいますか、政策評価になっています。

【家田部会長】　　わかりました。

あと廃止路線をもし3ページの上にプロットすると、どんな感じですか。やっぱり左下のところにいくのですか。

【加藤委員】　　かつて失敗の研究というものをやったとき、国際線について言えば、結局イーロドを非常に厳しく出されている。したがって、航空会社が合理的に経営されているのであれば、厳しいところに出てくると思います。

【家田部会長】　　わかりました。その辺もできたら見てみたい感じがしますよね。

3ページのこのプロットしているのは、そういう意味で補助は入っていないものだというふうに思っていますか。

【環境・地域振興課長】　　国の補助は入っておりません。ただ、左上のほうのものは、地域の航空会社がやっている場合には地元の自治体による路線補助はないし、会社や機材に対する補助で何とか支えている、もしくはそれでも赤字が出ているというものがかなりございます。それ以外の大手のものについては、これまでですと内部補助的に支えてきていて、それが廃止路線になると、なくなっているものがあるということです。路線単位で見れば必ずしもうまくいっているから残っているというものではないです。

【家田部会長】　　もし可能ならこの3ページの上に、廃止されたものは書いてないって書いてあるけれども、廃止されたものを入れてみるとか、何らかの格好で公的セクターが支援しているというものはそれなりの色をつけてみるとか、逆に完全に民間でやっているものだけ違う色にするとか、何か見てみるとよいと思うんですけども。

【環境・地域振興課長】　　両先生のご協力をいただければ、そういうことは追加的に持ち合っているものを。私どもは自治体の助成を完全に把握し切っているかということ、おさらいをしないといけない部分はありますけれども、全く不可能ではないと思います。

【家田部会長】　　ありがとうございます。

ほかにどうでしょうか。

【竹内部会長代理】　　ご質問というよりは、これからやっていただいたら興味深いのではないかと思ったことがあります。時系列的な変化を見てみたいと思っていまして、もちろん高速バスもやっていただきたいですけども、一つあり得るのは新幹線の開業ですよ。それが開業する前と後で、どういう各区間がベクトルを持って動いたのかということ

ろを見てみると、新幹線の開業効果があつて、その結果、航空が大変になったとか、意外に動いてないとか、あるいは逆方向とか、いろいろな可能性があると思うんです。そういう動きを示すことによって代替交通機関との関係がより深くできると思うんですけれども、いかがでしょうか。

【加藤委員】 データを拾うときに、現時点のナビタイムで全部やりました。前の時点の県庁間がとれば、比較しやすくなると思います。

【家田部会長】 全部加藤先生、鎌田先生にやってもらうのは悪いから、プロトタイプをつくっていただいたということで、事務局で後はやってもらうという感じでしょう。

例えば5ページがいいとしてですけれども、これを見てみると、右上のほうは「東」と書いてあるのは東京からということなんでしょう。これは重要で、それは多いよね。左のほうの塊はそんなに多くないところで、離島だからほかに手段がなく、飛行機に乗っているということで、おそらく丸くなるわけですね。その中で、どちらかというところ左下のところが優先的に補助されているみたいだし、それはほかの手段がないし、しかし需要は少ないから、この辺からやるのは当たり前で、非常にリーズナブルな感じが出ていると思います。だけど、この東一八というのは八丈島ですかね。

【加藤委員】 八丈島です。

【家田部会長】 あと那覇、久米島についてはジャンプして補助されているような感じがするけれども、こういうところについて今度は個別に事務局に状況を考えていただく面はあるけれども、それでも大局的に見ると、左下が優先的に補助されているという、結果的にリーズナブルなことをおやりになっていることが確認できたのは非常に大きいと思います。これからさらに何かしようというときには、まさか右上からいったりしないようにというチェックにも使えるから、縦軸、横軸が本当にこれでいいかどうかは議論のあるところでしょうけれども、この種類のことがいろいろな分析のツールになっていくのではないかと思います。加藤先生、鎌田先生にはお礼を申し上げたいと思います。どうも本当にありがとうございました。

【篠原委員】 この航空の優位性というのは全部時間比ですね。これは実際どういうふうに行くのかなかなかわからないけれども、利用者の立場から見たら、運賃の比較というのは要素に入りませんか。時間だけで優位性というのを出すことが妥当なのかどうか。

【家田部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【鎌田委員】 ご質問ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思うんですが、一

つ運賃というのをやってはみました。交通で一般化費用と言われているものをやってみたんですが、ほとんど変わらないというのと、それからその場で出した運賃と時間との相関が非常に高かったということで、時間だけにしました。ですので、これは誤解を恐れずに言ってしまうと、運賃の部分も反映されているというふうに考えることができると思います。

【篠原委員】 我々は利用者の立場をいつも考えておく必要があると思います。利用者からすると、時間もそうだけれども、もう一つは運賃比較というのを非常に気にされるから。同じ傾向ならば、運賃の傾向もこうなんだというのを入れておいたほうがよろしいんじゃないかなという感じがいたしました。

【鎌田委員】 ありがとうございます。

【家田部会長】 一般化費用でやったやつもほぼ同じ図なら、これと並行してくっつけておけばいいかもしれないですね。

【鎌田委員】 そうですね。ただ、あと運賃が時期によっても違うので。

【家田部会長】 離島の運賃だから。

【篠原委員】 季節でということか。

【加藤委員】 実際、運賃の正確なデータは得られていません。

【家田部会長】 正規運賃から割引もされているし。

【篠原委員】 そうですね。

【加藤委員】 難しいので比較的説明のつく時間を用いました。

【篠原委員】 なるほど。

【加藤委員】 研究だともっとダイレクトにやるのかもしれない。

【篠原委員】 それはよくわかるけれども、運賃について若干触れておくものがあって、細かくは出しにくいんだけれども、傾向としては時間比と同じようなトレンドだという何かを付記しておくといいかなと思いました。

【家田部会長】 ありがとうございます。ご指摘の視点は極めて重要で、時間だけじゃないだろうって言われても答えられるようにしなければいけないからね。どうもありがとうございます。

ほかにもこれはあるかもしれないですけども、ひとまず加藤先生、鎌田先生にお話しいただく件についてはこれで一度区切らせていただいて、ここからは、これまでの議論全体を通じて、ご意見、コメント、ご質問等あれば承るというふうにしたいと思います。ど

うぞどなたからでも結構ですので、いかがでしょうか。

どうぞお願いします。

【上村委員】 前回、今後の空港経営についての議論をしましたときに、空港経営改革で非航空系、航空系を一体にしていろいろ考えていくという大きな方針が出ているけれども、非航空系の会社自体が航空系の、特に国管理空港の赤字を押しつけられるというような面のところがあって、抵抗感があって、なかなか進まないというお話が出ていたと思います。しかしあくまで主たる事業というのは航空系でありまして、非空港会社は今現実的には経営的に問題はない、いろいろな物販やその他のところで利益を上げているとしても、主たる事業ではなくて、いわば小判鮫商法であると。小判鮫であるということをいま一度認識し直さなくちゃいけないのではないかと思うのです。

あえてわかりやすく言えば、大判鮫である空港の経営をどうしようかと言っているときですから、大判鮫のところの赤字の空港は今回やめるのかといたら、小判鮫だけでは成り立たないということなんです。

ですから、空港の経営改革をしようということになったわけですから、その辺の商業系だけでは成り立つものではないということをいま一度認識し直すような、前回、書きぶりのところをちょっと言ったと思うんです。きょうの資料にはついてないんですけども、地方の独自性で考えてもよいみたいな文章があったと思うんですが、それをどんなふうにし直すとということになったのかどうかというのをお聞きしたいと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。今、空港経営の関係のご質問、コメントをいただきましたが、関連してご発言ございますか。よろしいですか。では、お答えいただけたらと思います。

【航空ネットワーク企画課長】 航空ネットワーク企画課長、久保田でございます。昨年の7月に法律が成立したときに、空港は地域にとっての生活の足であって、経済の基盤であるということから、地域の理解があった上でやっていく。それは法律を国会で審議していただくときにいろいろな過程の中で出てきた話であります。ですから、その点につきましては、地域と一体でやっていくという形で進めていくべきだと私としては思っております。

実際に今、仙台空港におきましては地元と建設的な議論をしております、着実に前に進んでいるということでもありますので、私としては仙台ということを第1号にして、着実に空港の運営委託を実現するというをしていきたいと思っております。

それ以外にも他の地域で動きが出ております。特に地方管理の空港のところは、その自治体が本当に苦勞している部分がありますので、そういった意味で改革しなければならないという意識も出ているので、事例がないところであるので、まずは事例をつくっていきたくて思っている次第でございます。

【家田部会長】 上村さん、どうぞ。

【上村委員】 前回、文章の書きぶりに関してはもう少し見直したらどうかということに対してはいかがですか。一応あの文章でそのままということになりますでしょうか。

【航空戦略課長】 先日の資料はあくまで議論の素材の資料でございますので、また取りまとめるに当たってはご議論させていただきますので、資料そのものはあの場での提供資料だということでご理解いただければと思っております。

【家田部会長】

大橋先生、お願いします。

【大橋委員】 今後の課題を問われると、2020年のオリンピックもありますけれども、観光2,000万という数字をもし達成しようとする、これはおそらく並大抵のことではないと思っていて、そのためにいろいろ議論させていただいたと思うのです。

そうした中でどういった国から来られるのかということとあわせて考えてみると、これまで航空協定を結んできて、今後もいろいろな形でオープンスカイ協定を結ばれていくと思うのですけれども、こういうふうな目標を見据える中で何か戦略的な方向性があるのだろうかということをおもいます。もし今後の方向性みたいなものがあれば教えていただけないかと思えます。

【家田部会長】 局長、どうぞ。

【航空局長】 今のご質問は非常に重要なポイントだというふうに私どもは思っております。そこがこれまでご議論をまだいただけていない部分の一つだろうと思っておりますけれども、既に羽田だけは容量の制約があるものですから、そこはどうしても便数を制限しながら国際化を進めていかないといけないというところはあるんですけれども、成田も含めても、そういう意味では広い意味の首都圏空港を含めてオープンスカイというのは、既に日本を発着する旅客数の94%をカバーするまでになっています。きょうもオーストラリアとオープンスカイになりましたので、これで合計27の国と地域になりました。

ただ、前も見させていただきましたけれども、空港の国際競争力みたいなところを見たときに、それは空港の機能自体を強化するというのも重要なのですが、そこで展開される航

空企業のサービスというもの、あるいはネットワークがどういうふうに張られるのかというところがすごく大きいわけです。そうすると相手国、あるいは相手の地域とどういう枠組みをつくるかということと、特に我が国の航空企業を中心にグローバルないろいろな企業の組み合わせがどういうネットワークを張ってもらえるのか、そのためにはどういう政策的な配慮が必要なのかというところは、また次回以降に少し資料もご提供しながらご議論をいただければありがたいなと思っているところでございます。

【家田部会長】 よろしいでしょうか。この基本政策部会の当初のミッション設定が、ここまでオープンスカイ等々のいろいろなことをやってきた、あるいは羽田の展開などをやってきたと。そういう流れをまずはレビューして、問題の所在があるならばそれを明らかにすると同時に、2,000万回という言葉は去年の始まったときにはなかったんですけども、今はそういうのがあるし、次の時代を見据えたときに何をしなければいけないかということをもとめるのがミッションでございまして、ここまでのところはわりあい個別のテーマごとにやってきたところがあるので、大橋先生おっしゃるように、しばらくたったときにまとめた議論をして、骨太の物言いというものをやっていく必要があるのかもしれないですね。どうもありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。竹内委員、どうぞ。

【竹内部長代理】 同じようなことをあちこちの部会で申し上げていることがございまして、第11回の議事の中に航空利用者の安全・安心の確保についてという資料がございまして、いつも安全と安心はペアで話しをされているのですが、実はこの2つは違うものだと私は思っています。これがどうも十把一からげに同じ概念であるかのように書かれているものが多いという気がするんです。

例えばJR北海道での事故の話は、あれはお客さんが全く安心して乗っていたら、実は安全じゃなかったという話ですよ。その一方で、航空機の事故は本当は自動車の事故よりはるかに事故率は低い。本当は安全なのに安心ではないものもあります。

というふうに2つの違う概念が結構混同されて、安全・安心で全部一からげにされて議論されているのが結構多くて、それが常に引っかかっています。

今回、第11回の資料を拝見すると、圧倒的に安全なんです。事故の話であったり、それこそまさに安全という言葉がある。唯一安心かなと思ったのは、LCCの定時出発率が低い理由が挙げられていたところかと思えます。安心して定時に出発できるという意味で。

そういう2つの言葉の比重がこの資料もかなりバランスが崩れていますし、その2つの言葉の違いを意識しながら資料を作る方がいいでしょうし、あるいは取りまとめもするときもその2つの違いを意識しながら文章化するということが大事ではないかということに気がつきましたので、お話を申し上げました。

【家田部会長】 ありがとうございます。ご意見として伺っておきましょう。

ほかにいかがでしょうか。

では、私から述べさせていただきます。今週の月曜日に首都圏空港のキャパシティをどうしようかという委員会の関係で成田空港を見学させていただきました。そこで気づいたのですが、成田の開港が1978年ですよね。場所をあそこに決めたのが1966年で、開港が78年だから、12年かかっています。その間もちろん大変な歴史があるわけです。

その後、91年から94年までシンポジウムとか円卓会議や地域共生の委員会をやった歴史があります。空港のA滑走路の一番南端くらいのところに航空博物館みたいなのがあるんですけども、そこに併設されるような格好で空と大地の歴史館というのがあって、これ実によくできていますね。

しかし、すごく辺境なところにあるから、成田空港に行くついでに見るといところじゃないんですけども、あれは国民に知っていただきたいなという、苦しい歴史でもあるけれども、それが共生のところまで何とか至った、地域の人々の協力と航空当局も努力した成果だと思うんです。こういうところは、これだけ歴史の積み重ねになってくれば、地元の人だけではなく、国民に知ってほしいという感じがしました。

ほかにご発言はございませんか。よろしいですか。

それでは、フリーディスカッションはそのぐらいにさせていただいて、ここまで出たご発言全体をまとめて事務局のほうから、あるいは局長も含めてご発言いただくことがあればお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【航空戦略課長】 今、大橋委員のほうからご発言がありまして、それに応じた局長の発言がありましたけれども、先ほど申し上げましたように、国際航空の関係で、今後ネットワークなりも含めて総合的にどう考えていくかという議論は、中間取りまとめの時点の議論で若干抜けていたので、これまでの議論でいいますと、中間取りまとめの章立てに従ってやってきたところがあります。そういった点も含めて少し整理して、次回以降やらせていただければと思います。それを踏まえて、年度末目途と言っていますけれども、それと若干前後するかもしれませんが、今、議論していることの取りまとめに向けてやってい

きたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

【家田部会長】 ほかにはご発言はよろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、このくらいに議論はさせていただいて、私の司会をお返ししたいと思います。

【航空戦略課長】 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いたします。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ホームページに掲載することとしております。次回の日程につきましては、追ってまた事務局からご連絡いたします。

本日の部会はこれにて終了させていただきます。ありがとうございました。

【家田部会長】 どうもご苦労さまでした。

— 了 —