

## 第14回交通政策審議会航空分科会基本政策部会

平成26年3月17日（月）

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14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、事務局の航空局航空戦略課の海谷でございます。どうぞよろしくお願いたします。

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、議事録については、内容についてご確認をしていただいた後に、会議資料とともに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。

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

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が、まず議事次第、委員名簿、配席図、資料1としまして国際航空に係る環境の変化等について、資料2-1としまして、乗員政策等検討合同小委員会中間とりまとめの概要説明資料、それから資料2-2としまして、その中間とりまとめの本体、それから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。

なお、卓上マイクは、いつものとおりでございますが、2名様に1台となっております。ご不便ですが、ご了承ください。使用方法は、卓上にメモを配付しております。

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、よろしくお願いたします。

**【家田部会長】** お集まりいただきまして、ありがとうございます。それでは、ただいまから18時くらいまで議論としたいと思います。

議事次第にありますように、今日のテーマが2つありまして、これまでに話題がいろいろ

ろな方からも出されていた国際航空に係る事柄、それを事務局から話題提供していただき、それで相互ディスカッションしてもらおうテーマと、もう1つは、別途合同の小委員会をつくってきたわけなのですけれども、乗員、それから技術者、そういった方々の政策に関して、中間とりまとめについてご報告するというテーマでございます。

一つずつ議論したいと思いますので、まずは1つ目の議題からご説明をお願いいたします。

**【航空戦略課長】** それでは、私から資料1に基づきましてご説明申し上げます。この資料1でございますけれども、国際航空につきまして、例えば空港をどうするか、空域をどうするか、あるいは住民をどうするかという話など、いろいろな議論がされてきましたけれども、そういう基盤が整備されて、きちんとしたネットワークが形成されていかなければいけないわけでございます。そのためのソフト政策のようなものをどうしていくか。また、こういったソフト政策を充実させてネットワークが拡大していくということになりますと、より競争が促進されますので、そのような中で、我が国エアラインとしても、どのような競争力強化のための選択肢を用いて、またそれに行政はどう絡むべきか、ということ最後に1枚紙にまとめてございます。

それでは、資料に沿ってご説明いたします。若干、今までの部会でご説明した資料もありますので、その辺は説明を簡単にさせていただきながらいきたいと思っております。1ページでございますけれども、これは第9回に出てきた資料でございます。全国の航空需要予測で、国際航空需要につきましては、いずれのケースでも大幅な伸びを示しているということでございます。

2ページになります。訪日外国人旅行者は、昨年1,000万人を達成いたしました。右側の下のグラフにもありますとおり、特にASEAN諸国が大きな伸びを示したというような点が昨年の特徴でございます。これを踏まえて、今後2,000万人の高みを目指すということで、それを目標にして政府として施策を推進していくことになっているわけでございます。

新しい資料として3ページですが、そういった2,000万人の高みを目指していくという場合に、ここで外国人の訪問客数が2,000万台の国で、陸路でほかとうまくつながっていない国の首都圏空港を幾つかピックアップしてみました。ロンドン、クアラルンプールとバンコクを挙げてありますけれども、これら空港と比べますと、東京の首都圏空港では直行便の就航都市数が非常に少ないといった状況にあります。特に日本の首都圏空港で

は、そこにありますように、他国の空港と比べて6,000キロメートル以内、つまり東アジア、東南アジアのほぼ全域をカバーする距離帯と都市とを結ぶ路線が少ないということが非常に特徴かと思えます。今後、訪日外国人客数を増やしていくという中で、アジアをどう考えていくかということが1つ重要でございます。

4ページ以降、第9回でお示した資料でございますけれども、首都圏空港は国際線の旅客数におきまして、2011年に仁川とバンコクに逆転されたということでもあります。また、最近ほかの主要空港で伸び率が高い中で、首都圏空港の増加率は1%弱にとどまっているということでございます。

5ページに参りますと、特に仁川空港との関係で見えますと、過去10年間で仁川空港の旅客数は2倍、特に乗り継ぎ旅客数は3倍増加しているということがございます。その結果、成田の総旅客数、乗り継ぎの旅客数とも仁川に抜かれているということでございます。

なぜこういうことになっているかというものを少し分析してみているのが6ページ以下でございます。6ページでございますけれども、仁川空港では、近年アジアへの就航都市数が増加して、提供座席数も増加しているということでございます。特にアジア方面の伸びが大きいということございまして、7ページに参りますと、成田空港からは就航していないのだけれども、仁川空港から就航している都市というのは結構たくさんあり、日本人にとってもそれなりになじみの深い都市の名前もいろいろ含まれており、観光客が結構行くような都市なども含まれているということでございます。

8ページ以下は、それができているのはなぜかということ进行分析しようとしたものでございまして、ここでは乗り継ぎ需要の取り込みという仮説を立てているものでございます。仁川空港では、国際・国際の乗り継ぎを大きく伸ばしているということございまして、この8年で見ますと、成田が全体的に、ある意味食われているような傾向にあります。特に、これまで成田が得意とした北米ーアジア間の乗り継ぎで大きくシェアを落としているということかと思われます。

新しい資料として9ページですけれども、前のページの資料は最終発着地のペアで見ましたが、これはそれぞれ単独で見たものでございますけれども、成田を経由するものと、それから仁川を経由するもの、これは比較するのに日本発着の旅客を除いた左の棒グラフで3つ並んでいる中で、一番右側で比較しなければいけないのですが、その比較では、アジアと北米発の旅客数では同じ程度なのですけれども、オセアニアですとか欧州発の場

合、仁川が多く利用されているというものがございます。こういった需要などもいろいろ取り込む余地があるのではないかという問題提起をしております。

この9ページの資料でわかるのですけれども、一番左のグラフのアジアのところを見ますと、左から2番目の棒と3番目の棒の差は、これは日本発着ということですので、日本発着で仁川を使っている旅客が、アジアの中で大体3分の1くらいあるのだということも、これで見取れるということでございます。

10ページに参りますと、これは成田空港と仁川空港でどういう会社が乗り継ぎで使っているかということでございます。右側の仁川空港では、7割強がコリアンエア、アジアナ航空という韓国の航空会社で占めております。これと比べまして、成田空港につきましては、上位から2つはデルタ航空とユナイテッド航空という、アメリカの航空会社同士の乗り継ぎが大体4割弱を占めております。これと比較しまして、全日空あるいは日本航空といった日本の航空会社の乗り継ぎのシェアは大体17%くらいということでございます。仁川での自国の航空会社のシェアと比べると非常に小さいといえます。おのずと、我が国のエアラインとして、乗り継ぎ需要を取り込む余地はあるのではないかということも示しているかと思われま。

11ページに参りますと、第9回の首都圏空港のところで利用いたしました資料の再掲になりますけれども、仁川空港は乗り継ぎの機会も成田より1回多く確保されているということがございます。時差の問題ですとか、いろいろな問題もあるのかもしれませんが、こういったものをどうやっていくかということも1つの課題かということでございます。

12ページでございますが、乗り継ぎ需要の取り込みの効果としまして、仁川もそうなのですが、その上にありますミュンヘン空港ですけれども、例えば、成田と同様、早朝深夜は使えないといった、夜間使いにくい空港であります。そういった中で、乗り継ぎ旅客も増加させまして、その倍近く総国際旅客数も増やしているというものがございます。非常に乗り継ぎ時間を短縮するところでいろいろ工夫などもされている空港でございます。

13ページに参りますと、これも第9回でお示した資料ですけれども、ここで示したように、直行需要だけでは航空会社の採算が合わない路線についても、うまく乗り継ぎ需要が取り込めれば就航が可能となるのではないかということで、空港の乗り継ぎ機能を向上させて、航空会社の就航が促進されて、航空ネットワークの拡大につながるのではない

かということでございます。ここまでは、乗り継ぎを増やしてネットワークが拡大することが考えられるのではないかと資料でございます。

14ページに参りますと、ネットワークの拡大をしていくためには、航空会社の路線設定の自由度を高めるという考え方のアプローチもございます。これに関して、オープンスカイとか、いろいろな取り組みを進めているわけでございますけれども、ここでは、今まであまりお示ししていなかったもので、オープンスカイというのは、どういうことを前提に成り立っているかということを示した資料でございます。

シカゴ条約では、有償の運航につきましては、それぞれ協議によりまして決めていくということになっておりますけれども、上の2つ、第1の自由、相手国の上空を通過する、第2の自由、これは給油等のために着陸する技術着陸、テクランと言っています。これは大体の国では国際航空通過業務協定を結んでいまして、その国の間では自由にできるということで、これはあまり航空運送そのものとは関係ありませんので、あまりオープンスカイそのものとは関係ございません。次に第3、第4、第5の自由があり、第3の自由というのは自国から相手国、第4の自由というのは相手国から自国に来る自由。それから第5の自由というのは、いわゆる以遠権と呼ばれるものですが、例えば日本からアメリカへ行って、そこからさらにその先ブラジルに飛ばすといった輸送する、そのアメリカとブラジルの間の輸送、お客さんも運べるというのが第5の自由ということでございます。この3つを、今までですと二国間の航空協定で乗り入れの地点ですとか、企業ですとか、輸送力について権益を交換するということでしたけれども、これを自由化しようというのがオープンスカイということでございます。

現在、日本のオープンスカイにつきましては、成田以外は第5までフルオープンということになっております。第5の自由につきましては、首都圏空港が例外ということになっていまして、羽田につきましては、やはり発着容量が厳しいということで、そもそもオープンスカイの対象とはせずに、それぞれ航空協定で今までどおり便数等を決めているという形になってございます。

あと、第6の自由という概念がありまして、例えばアジアから日本に来て、そこからアメリカに行くというときに、アジアからアメリカにお客さんを運ぶということですが、これが協定上明記しているか、していないかということで違いがありまして、アメリカとEUの協定の中では明記してあるのですが、日本の協定では明記していないのですが、事実上、同様の運航が行われているに近いと言えるのかと思います。

あとは、第7から下は極めて例外的なものでございまして、第三国輸送ですとか、あるいはカボタージュの類いでございますけれども、このうちカボタージュの関係は、シカゴ条約では二国間でそういうものを取り決めてはいけないということになっていまして、基本的には1国に認めるのであったら、ほかの国にも認めるというのが前提になっています。

ただ、最近EUなどの市場統合といったものを前提とすると例外だという解釈になってございます。

15ページでございまして、オープンスカイの交渉の進捗状況について示したものでございますけれども、その右下の数字ですが、この2月にオーストリアとオープンスカイ協定が締結されまして、27カ国と合意した形になってございます。

16ページになりますと、今後の取り組みということでございまして、今後、二国間の流動を増やしていくといった場合に、将来を見据えた航空の枠組みを設定する観点からも、非就航国などとの間でもオープンスカイの合意を増やしていくことが必要ではないかということで、こういったものを締結しておく、いろいろ状況が変化したときに迅速な対応が可能ではないかということでございます。アメリカと比べても、将来を見据えた協定を拡大する余地は大きいのではないかとということで、これは第10回にもお示した資料でございまして、

17ページになります。こちらは昨年末にASEANと地域的な航空協定の交渉を合意したということがございまして、それについて触れた資料でございまして。これはASEAN10カ国ありますけれども、これを1つの国のように見なして航空協定を結ぼうというものでございまして、既に中国とASEANの間では2010年に締結済みでございます。

このASEANでは、2015年つまり来年ですけれども、単一の航空市場化が予定されておまして、それにあわせてASEAN域内で同一の水準の市場化を達成していくことが必要ではないかということでございます。今までですと、ASEAN各国と交渉していると、左の下にありますように、3年ぐらいかかっていたわけですけれども、ASEANで一括でやれるようにすると、迅速な対応が可能になるということで、特に単一の航空市場化が予定されている中で、ASEANのいろいろな国から、いろいろな国の航空会社が飛ぶことになった場合に、その恩恵を強く受けることになるということがございまして、ASEAN市場を重視しているということのアピールにもなるということがございます。

18ページでございまして、以上のように協定の枠組みをどう考えるかといった

論点でございますけれども、そもそもオープンスカイ化された成田でも、ピーク時は需要に応え切れていないということがございます。現在、成田ですと民間同士で発着管理の調整をしているということでございますけれども、今後首都圏空港の容量拡大の議論などがありますけれども、やはり今後伸びる国際線については、どうしてもピークに達してしまうという中で、そういう協定をどうしていくかというあり方と、ピーク時の処理をどうしていくかというのが密接不可分であり、こういったものを一体的に考えていかなければいけないのではないかとございます。

19ページに参りますと、最近ですが、第10回のLCCのところを出した資料で、ある国の航空会社がカボタージュということにならない範囲で、一定の出資を海外で現地の法人をつかって、そこで運航しているといったような経営形態が増えてきております。

20ページでございますけれども、日本のエアラインでも、少しこのような動きが出てきておまして、ここに取り上げているのは全日空がミャンマーの航空会社に出資したということで、去年の8月にミャンマーの航空会社AWAというところの株式の49%取得を決定しました。ミャンマーのヤンゴンには全日空だけが飛んでおまして、数少ない本邦会社の単独路線でありますけれども、こういうものを通じてミャンマーの主要都市への乗り継ぎなども接続性の向上を通じてネットワークの向上を見込んでいるということでございます。

全日空のホームページが右下の図にありますけれども、アジアを中心に戦略的な投資をして、航空関連事業やそういうものを含めてアジアの成長を取り組むということ、ASEANなどを中心に戦略的に考えておられるということかと思えます。

こういった形で、各国の間にネットワークを増やしていくことも大事だということが、ここまでの議論でございます。

21ページになりますけれども、このように空を開いていくということは、国際競争に我が国のエアラインがさらされていくということでございます。現在の航空業界の状況ですけれども、21ページにありますように、現在は大きなアライアンスが3つありまして、大手の大部分はそのどこかに加盟しておまして、人員整理などが進んでいるところですが、後にありますように、中東の一部の航空会社でアライアンスに非加盟の航空会社が一定の比率ありまして、これが個別に提携している事例などもございます。

22ページをごらんいただきますと、中東系の航空会社の躍進ということで、これは第9回目の再掲でございますけれども、中東の4大航空会社が存在感を増してきているとい

うことで、地理的な優位性も生かしながら、また国内線が少ないという特性も生かしながら、長距離路線で効率的に運営を進めているということでございます。

あるいは、ヨーロッパのハブ空港が混雑していますので、そういうところにうまく乗じまして、ヨーロッパ各地への乗り継ぎ需要を積極的に取り込んでいるということでございます。

23ページに参りますと、ヨーロッパを中心に見ますと、わりと狭い市場で多くのナショナル・フラッグ・キャリアというものがひしめき合っていたわけでございますけれども、最近EUの市場統合も影響していると思います。かなり大手のナショナル・フラッグ・キャリアがなくなったり、あるいは大きなメガ・キャリアの傘下に吸収されているということでございます。ヨーロッパで大きくスターアライアンスをルフトハンザ、スカイチームをエールフランス、ワンワールドをブリティッシュエアウェイズ、ここの傘下になっているということかと思われま。

あとは、それ以外にも、そこにありますようにエミレーツがオーストラリアのカンタス航空との提携が進んでおりまして、今までシンガポールでBAとカンタスとか、あるいはシンガポール航空そのものでやっていたような、イギリスとオーストラリアの間の需要がドバイ経由に移ってきているといったようなことなどもございます。

一方で、日本に目を転じてみますと、24ページになりますけれども、左の表をごらんいただきますと、東京は国際競争力が高いとされるほかの主要都市と比べまして、国際線就航都市の総数が少ない。85都市しかないということでもありますけれども、そのうち49%、42都市しか我が国の航空会社は就航していないということでございます。

これまでの本邦会社が未成熟で、外国社が席卷していた時代に劣位にあったという背景もあったかと思っておりますけれども、アメリカの関係ではともかく、アジアとの関係では、そういうことでないのもあったりはします。

一方で、本邦発着便における本邦会社の便数のシェアは3割程度になっております。左の表については、少し後で詳しい表が出てきます。

そういう中で、25ページでありますけれども、これは東日本大震災の直後の運休状況でございますけれども、直後は外航社が原発事故もあって運休なども結構する中で、本邦会社は踏みとどまっていた。需要が少なくなって、運休が出てくる中でも、本邦会社もそれなりに運休をしましたが、ある程度踏みとどまっていたというような資料でございます。こういうところからすると、我が国エアラインの競争力の強化というもの

も、こういった面からも、ある意味大事なことと言えるということでございます。

26ページ、27ページは、24ページの就航都市数の詳細を、首都圏の空港と仁川空港で出していくというものでございます。そこにありますように、本邦社のみが運航する路線は全体の49%ですので、本邦社運航なしというのは、これは運航していないところ、それ以外の路線に固まっているということでございます。

また、本邦のFSCが2社以上運航している路線も、需要は大きいところを中心にありますけれども、51%が外航社などによって運航されているということで、結構本邦社運航なしというところで太字の路線は、コードシェアすらしていない路線も結構あるということでございます。

一方で、27ページを見ますと、仁川空港では韓国の航空会社のみが就航している路線の割合が非常に高い。95%ということで、外国社のみが就航している路線は、一番下のアブダビ以下の5%で、このうち半分ぐらいはコードシェアしていますので、コードシェアすらしていない路線は大体3%ぐらいということかと思われま。

28ページは、そういった中で、本邦国内空港を発着して仁川を経由する国際航空の需要ということで、全体の中ではごくわずかな割合なのかもしれません。例えば関空ーホノルルとか、福岡ーホノルルとか、全然遠回りとなるような路線も、結構仁川経由で我が国から行く旅客の上位を占めております。福岡からの欧州路線は直行便がないので、成田は少し遠回りになってしまうので、成田発着のアジア路線ですとか、そういったところは仁川経由の依存度が結構高いということがございます。

よく、地方空港から韓国に便が飛んでいるから、それでお客が取られているのではないかというような話もありますけれども、本邦発着、仁川経由の旅客数が多い国内空港、この上位5空港で85%を占めています。残りは15%にすぎないということで、実は、結構主要空港から仁川経由で出ていく国際線が結構多いのだということでございます。こういった需要をきめ細かく韓国の航空会社も取り入れているということで、29ページになりますと、それはどういうことでできているかということで、週7便未満で就航したりして、うまく少ない機材で就航都市をカバーして、機材回しも効率よくやっているといったことですか、あるいは右にありますように、これはニューヨークと日本なり韓国なりを結ぶ路線でありますけれども、ほかの便が飛んでいない時間帯をうまく活用して飛ばして、直行できるという意味では、ちょっと不便な時間帯かもしれませんが、そういう需要などもうまく拾って、こういった路線を成り立たせているということなども戦略としてや

っているということが見て取れます。

30ページ、31ページですけれど、いろいろなところに路線を展開しようとする、我が国の航空企業ですと、どうしてもコストが高くなりがちということで、なかなか就航できないというような路線について、どうしていくかということがあろうかと思えます。

一方で、いろいろな国の大手のエアラインは、セカンドブランドの展開で規模拡大を図っているということでございます。次のページにもありますけれども、シンガポール航空ですとかルフトハンザなどを中心に、いろいろな路線の特性に応じていろいろな会社をつくってやっているということがございます。

特に乗り継ぎを意図すると、コードシェアなども親子間でしながらやっているということがございます。

31ページは、その詳細版でございまして、右下のタイ国際航空の事例のように、失敗するような事例もありますけれども、こういった事例でネットワークの充実が図れるのではないかと期待されるということでございます。

32ページから35ページですが、これは中間とりまとめの際に、いろいろコストの比較をして、また空港利用料金の比較をして、中間とりまとめで公租公課のあり方について、航空会社に若干負担の偏重のきらいがあるので、こういうものを中長期的にも是正していこうということをまとめた一連の資料でございます。

ここで、新たな資料ですけれども、32ページは、今まであった資料を、今の為替レートで、一番左の日本と諸外国のユニットコストの金額ベースを改めてあります。これで見ると、円安ウォン高が進んだ結果、大韓航空のほうがJAL、ANAよりもコストが高くなってしまっているといった状況があります。もともと去年の資料でも11円台で、今はJALとそんなに変わらない数字ですが、こういった状況にもなっているといえます。

あとは、公租公課のあり方については、中間とりまとめでやっていたことをいろいろ進めていくということかと思いますが、36ページに、こういったことを踏まえまして、今後の国際航空ネットワークの充実に向けた論点ということで記してございます。まず、基本的な方向としては、アジア等の成長を取り込んでいくということで、日本の航空システムの長所を伸ばしつつ、さらに空を開いていこうということで、我が国のエアラインが受身的に国際競争に対応するというところから1歩踏み込んで、もっと航空ニーズの創造を展開できるような環境整備を行政としてもしていくべきではないかということでございます。

国際航空のネットワークを充実していくにあたって、基本的には多様なネットワークを

充実して、いろいろな選択肢を増加してもらうということがよろしいのだろうということで、直行需要だけでなく、乗り継ぎ需要の取り込みを強化して、またさらに際内の乗り継ぎの活用もあわせて、地方にも果実を広げていくために首都圏空港のさらなる機能強化等、輸送処理能力をいろいろ拡大していくという議論も大切でございます。それに加えて、いろいろソフト的な施策も加えていこうということでございます。

まず、左側の、我が国空港の国際競争力の強化ということでございます。競争促進をして、利用者の選択肢を増加させ、利便性の向上ということでございますが、同時に、先ほど申し上げましたけれども、我が国のエアラインが熾烈な競争環境にさらされることに對して、どう対応することが必要かということでございます。

特にASEANをはじめとするアジアの国と我が国を結ぶ路線が充実するというところで、首都圏空港ですとか、地方空港双方の能力を引き出しまして、全国で訪日外国人、リピーターの需要や、2,000万人という時代も考えますと、受け入れていくことが必要ではないかということを一論点として挙げております。そのためのソフト施策の実施が必要ではないかということで述べております。

一方で、右側に行っていただきますと、そういった中で、我が国航空会社の競争力の強化ということでございますけれども、空港間競争に打ち勝つ一方で、その国のエアラインが拠点として充実したネットワークを展開することが必要ではないかということ。ただ、今までの状況は、我が国の航空会社が日本人の渡航需要に基づいた営業の展開にとどまっています。就航先や時間帯が似通った限られた路線展開で競合している状況でございますので、独自のネットワーク戦略というものも、こういった状況を踏まえると、今後必要となるのではないかという1つの論点として挙げてございます。

その際には、アジアを中心に訪日外国人の取り込みを戦略の中心にすることですとか、首都圏以外にも、西日本や沖縄ですとか、あるいは海外にネットワーク拠点を置くことも視野に、LCCなどを含めた路線展開を見据えるべきではないかということ。また、そういった中で、航空行政が何らかの後押しをしていくべきではないかということも述べてございます。

さらに具体的な論点ですが、左のほうに参りますと、ネットワークの選択肢を増やすということでは、先ほど申し上げましたように、ASEANとの多国間協定の交渉推進ですとか、非就航国等とのオープンスカイ合意の拡大。あるいは、オープンスカイ協定の中にも、今後首都圏空港の容量拡大ですとか、それを受けた羽田、成田の役割分担、これは結

論次第でございますけれど、それが出ないと、その後どういった形が適切かという議論ができませんので、そういった議論を踏まえた上で、そのあり方を検討すべきではないかと思えます。

全体としては、航空会社の需要を高めようとする、緩和するという方向なのかもしれませんが、それは首都圏空港のそういった状況をきちんと踏まえないと、また変なことになるので、こういったところはきちんと押さえながらやっていこうということでございます。

一方で、先ほど申し上げましたように、いろいろな国際線がピークに達するという制約がある中で、発着枠が効果的に利用されるよう、何らかのメカニズムが必要ではないかということでございます。

それからインバウンドの施策と協調ということだと、各地の空港の機能強化や、空港経営改革を通じた活性化、あるいは新規路線の開設を促す仕組みですとか、ASEANの協定の締結推進とあわせた企業間の連携が必要ではないかということをおっしゃいます。

一方で、エアラインの国際競争強化という観点からしますと、その枠組みのあり方をいろいろ検討していく上で、エアラインが明確な戦略を持っているのだとすると、そういうものをうまく後押ししながら進めていくこともあるのではないかと。あるいは、先ほど申し上げましたように、乗り継ぎ需要を積極的に取り込んでいくとしますと、そういうものが可能となるように、発着の拡大は当然のことながら前提であろうということでございます。

それから、いろいろエアラインが独自のネットワーク戦略に基づき新たな路線を拡充していく、あるいはセカンドブランドを活用していく、あるいは海外のエアラインとの資本関係の構築で、航空会社ですとか、関連企業を立ち上げていく場合に、いろいろな側面支援ができるのではないかと。こういったものも論点かということでございます。

その1類型にはなるかもしれませんが、ウェットリースと申しまして、乗員と航空機材をパッケージにして、ほかのリース会社が借りて運航するといったものがあるのですが、このようなものを円滑に活用できるような基準が旅客機の場合はあまり明確に決まっていますので、こういったものを見直していくことも考えられるのではないかと。これも申し上げてございます。

少し長くなりましたが、以上でございます。

**【家田部会長】** ご説明ありがとうございました。

それでは、資料1につきまして議論をしていただきます。最後の、少し手前のところまでは、事実関係や、これまで議論してきたことのおさらいという格好になると思いますけれども、最後の36ページのところが論点、どんな方向なのかということが書いてあるのですが、できれば、この36ページあたりのところを中心に、ここは違うのではないかと、こういうところがあるのではないかと言う意見、ご発言をいただきたいと思います。

どうぞ、早速お願いします。

【篠原委員】 今日、ご説明を聞いて、非常に国際航空をめぐる現状と課題、方向性、よく整理されて、私も頭に入りました。ありがとうございます。

そこで、1つ提案というか、問題の提起と、それから国交省として、そういうお考えがあるかということについて1つ。これは田村局長にお聞きしたいのだけれど。今日の話聞いていますと、ほんとうにこれから国際線のJALとANAの2社体制でやれるのだろうか。欧州も3つぐらいのグループに集約されているようですし、アメリカもたしか3つぐらい。アジアもいずれシンガポール航空と、中国と日本というような、3つぐらいのグループができるのではないかという感じが、私は個人的にしているのです。

そういう中で、JALとANAの国内線はそれぞれ別会社でいいと思うのですが、先々将来の1つの方向性として、国際線を統合するというような方向で、今日海谷課長がお述べになったようなことの課題を克服していく、そういうおつもりがあるのかどうか。それをぜひお聞きしたいと思います。

【航空局長】 今日、いろいろご説明を申し上げた状況からしますと、例えば、国内市場がそんなに大きくない韓国、仁川の路線の張り方と、それから成田における我が国の航空会社の路線の張り方の比較がございました。あれを見ましても、韓国も需要の太いところは2社が競合して路線を張っておるわけでありまして、それ以外のところは、それぞれが結構独自に路線網を形成しているという状況が韓国の状況なのです。

それに比べると、我が国というのは、どうも同じようなお客の層を取り合って、同じような路線に、同じような時間にサービスを提供して、それだけでエネルギーが使われてしまっているという状況がある。そこは、もう少しそうでない方向に導いていく必要があるのではないかというのが1つの問題提起であります。では、全部ひっくるめて国際線が1社体制がいいのか、2社体制がいいのかと、そこまでいく少し手前の話として、きちんと健全な競争をしていただく中でも、もう少しやりようがあるのではないかという問題提起

であります。

【篠原委員】 その点、よくわかるのです。マーケットで競争するということは非常に大事なことから、それぞれサービスも向上するでしょうし、それは認めるのだけれども、過剰競争になると、ほぼ同じ時間帯に、両方のフライトが同じ方向に飛ぶ便がある、そういうようなことを繰り返していて、果たしてうまく対応できていくのかと。

羽田の11対5の発着の割り振りもそうですし、今度のJALのホーチミンと羽田を結ぶ深夜の便の問題もそうなのですが、結局2社体制でやっているとき、いつもそういう問題がこれからつきまってくる。ならば、1つの統合ということも視野に入れて考えても、そろそろいいのではなかろうかというのが私の問題提起です。

今、そうですねとは、なかなかおっしゃりにくいでしょうけれど、1つそういう意見もあるということで頭に入れておいていただければ結構です。

【家田部会長】 ありがとうございます。関連しているものでも結構ですし、ほかの内容でも結構ですが、ほかの委員からもご発言いただきたいと思います。

【加藤委員】 今のご意見に関連してなのですが、1社になったときの懸念があります。過去2社あったところが1社撤退しますと、その実勢運賃が高くなっているのです。乗客に対して不利になるということが実際あって、1社にするかどうかというのは、そういうことも判断しないと。

競争というのは、そういう意味で、誰のためかということなのです。少し考えていただきたいというのが言い分です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがですか。

私から質問なのですが、もう一つ十分にのみ込めないのが、成田と仁川を比較する等々ございますね。それで、3割くらいと6割くらい差があったり、いろいろしますね。あれは随分前にエアラインのヒアリングとかしましたね。公租公課などに関連して。日本は公租公課が高いから、うちは努力しているのだけれどうまくいかないのだみたいなことを言っていたけれど、こんなに違くと、根本はどこか違うのではないかと。結局日本のエアラインは何が問題なのでしょうというところを、もう少し解説していただけないですか。24ページあたりの30数%と60、70%あたりのこの差は、非常に顕著な違いを感じました。

【航空戦略課長】 なかなか一言で申し上げにくいところがありますけれども、エアラ

インがどうだこうだということだけではなくて、今まで首都圏空港の容量の制約というものが続いてきたというところがありますし、オープンスカイも最近の話ですので、そういう中で、協定上ある程度劣後するような国もありましたし、そういったものなどがいろいろ組み合わさっていろいろな状況が出てきたのではないかと考えています。

エアラインの戦略というものは、もちろんあるかもしれませんが、そういったいろいろな環境がありますので、そういうものを全体的にどう変えていくかということで、今回論点でも、そういった問題提起をしているという感じで考えております。

**【家田部会長】** あるいは、どなたかこの辺のマーケット的なところをお詳しい方に、ご解説いただけるとありがたいと思うのですが、もう少し加えて発言させてもらおうと、国際線については、基本的にはこちらの国籍と向こうの国籍が同等の待遇でいくわけです。だから、もし仮にアライアンスなどというものはなくて、1国に1つしかエアラインがないのだとすれば、1国に何個かあってもいいですが、アライアンスみたいなものがないとすれば、これはどちらも大体50%前後になっても不思議はないのではないかとと思うのだけれど、そうではなくて、首都圏のほうは半分よりも大幅に低いし、ソウル、仁川、金浦のほうは半分より大幅に多いというのは、何かアライアンスとも関係して、日本は何か損をしているような感じがして、韓国は得しているような感じがしてしまうのです。そういう理解は多分間違っているとは思いますが、事務局でもいいし、どなたかお詳しい方でもいいのですけれども、何かもう少し解説してくれないかなと思うのですが、いかがでしょうか。

**【官房審議官（航空・国際）】** 今の海谷課長からのお話でありますけれども、日米間で言いますと、圧倒的に戦後のある時期アメリカの航空会社が運航していたということもあって、日米間の比例をしてみると、圧倒的にアメリカのほうが多いというのも事実で、一方、空港の利用権は、よくヒストリックと言っていますが、元から使っていた人の権利が優先されるというのが世界のルールになっていまして、撤退しない限り、それが使えてしまうということがあって、日米間に限って見ると、最初の優劣の関係がずっと引き継いでいる。

一方、例えば中国を見てみると、仁川と成田を見てみると、アメリカの航空企業も日本の航空企業もアメリカに飛ばしているのです。成田とアメリカは、仁川とアメリカより圧倒的にパイプが太いのです。ところが、中国の海岸沿いではない奥地のほうであるとか、A

SEAN諸国でも人口の少ないところ、行き来の少ないところ、例えばラオスだとかカンボジアというところは、日本の成田からは行っていませんが、仁川からは行っているという事実があって、そういった点で、成田と仁川で少し差がついてしまったというところはあるかと思います。

ですから2つ、もともとの制約と、それ以降の事業拡大、ネットワーク拡大の方向性。おそらく日本のエアラインは、日本には1億人以上の人口がいて、その方々がたくさん外に出ていきましたから、それを押さえていくと商売ができるという自国のマーケットが大きかったというのがあります。

韓国との比較でいうと、人口は半分ですし、外からのネットワークを取るというのはあったと思われませんが、明快な分析を、我々もまだ持っているものではありません。

**【家田部会長】** ありがとうございます。

特に今、教えていただいたのでいくと、ソウルだって北米向きでも71%取れているし、緑のほうです。オセアニアは94%です。うちは13%です。ソウルが戦後何も対米関係が強かったはずもないから、そこは日本と一緒に、ではアジアの取る分というところについては納得です。アジアは62%で、東京は35%だから、そこは納得できるのだけれど、北米のところは何かその説明では十分ではないような気もする。

ぜひこのところは、また機会を見て、もう少し深入りして教えていただけないかなと思いました。

では、上村先生、引き続きお願いします。

**【上村委員】** 今のことで、もちろん関連するのですけれども、特に仁川との比較という点において、今回これほどネットワークに差があるのかと、改めて感じ入りました。日本の航空会社自体が、現在の需要に基づいたというところで便を決定しているというのと、それから、もう先に便があって需要を喚起していくということの違い、それは仁川と比べるだけではなくて、航空会社でいえば、例えばエミレーツなどでもそうです。国営企業といってもいい戦略の中で、どんどん便をつくり、相手国に空港までつくってあげるようなことをやっています。またトルコ航空なども、中欧から中東にあたっては、ずっと便を増やし、空港もつくりながらやっています。

諸外国のやり方を見ていますと、国としての位置づけが違うのだろうか、今、思います。家田先生がおっしゃったことにも関連するのですが、そこで質問なのですが、36ページのところに、要は空港会社に対してもっと側面支援をしていくべきではないかという

ところがあります。それはもちろん今までずっと議論をしてきた公租公課のあり方についてとか、着陸料の変動の検討だとか、そういったこともありますけれども、ほかに側面を支援していくという方法はどんなことをすればいいのでしょうか。先ほどの、全日空さんがミャンマーに新しい航空会社を買ったような例や、よりネットワークが強化していく、展開していくのに後押しするような側面支援というのは、具体的にはどんなご要望があったり、どんなことをやれば有効なのかというのを教えていただきたいと思います。

**【航空戦略課長】** 現在のところ、特にご要望があるとか、そういったことはないのですが、こうしたことをやる時に、相手国の関係でいろいろ問題があったときに、側面から交渉してほしいというようなことが、問題が起きたときに考えられる1つのことだと思います。

もう一つは、資本展開していくときの金融的な側面というのはあるのかもしれませんが、おそらく支援ツール、国際関係の制度が使えるものもいろいろあるかと思いますが、ただ、日本のエアラインの状況から、それが使えるのかどうなのかということはあるのですが、大企業にそういった制度が使えるのかどうなのかといった問題も若干ありますけれども、国際関係のいろいろな金融の仕組みとか、そういったことが幾らか政府の中で用意されておりますので、そういうものの活用といったことがあり得るのではないかと思います。

ただ、これはやり方を間違えないようにしないと、世界との関係で、また競争環境をゆがめているという議論もあつたりしますので、そういったことも留意しながら考えていかなければいけないのではないかと思います。

**【上村委員】** それと、仁川を利用していく韓国のアジアナとかコリアンエアラインというのは、コストのかかり方はそんなにも日本の航空会社と変わらないところなのですが、利益ベースではどうなのですか。むしろ先行投資をしていて、これだけネットワークを張って、あまり利益を上げていないのか、それとも、量で需要を促進していて、先行投資しても十分に採算が出るのかというのはどうなのでしょう。

**【航空戦略課長】** 最近の状況ではそんなに高い利益を上げているわけではありません。かといって、経営悪化して今にも倒れそうな状況になっているというわけではありませんので、会社として経営していける程度にきちんと運営していく、その中でいろいろな戦略を考えながらやっておられるのだらうと思っています。

**【家田部会長】**

それでは、荒木さん、金谷さん、それから大橋さんという順でご発言いただきましょう。

**【荒木委員】** 関連してですけれども、空港の航空会社が負担する料金についての話と、それから空港の改善点というのは、正確に私は答えをわかっているわけではないのですが、管制または空域も含めたオペレーションの問題に改善の余地はないかということに関する質問です。

まず1つ目の、航空会社が負担する分について、33ページの資料をいただきました。世界の主要空港との国際線の旅客1人当たりの負担の額と、そのおおむねの割合がわかります。そもそも日本の空港での乗り換えだとか離発着を増やすという意味では、あまり欧米の空港と比較して意味があるのか。一義的には、右側にあります仁川、上海というところと比較して、いろいろな航空会社が乗り換えも含めて日本の空港を利用する、しないという議論のほうがわかりやすいのかと思います。

これを見ると、航空会社の負担が倍以上ありまして、もちろん日本の航空会社がコストカットをする努力はしていただくということかもしれませんが、やはりこれだけ見ると、航空会社にとって負担がかかるのだと。これは別に日本の航空会社だけではなくて、海外の航空会社にもかかると理解しておりますので、日本に目的、あるいは日本から出てくるお客様以外だと、日本の空港を使わなくていいのではないかという議論に容易になってしまうのではないかと考えているのですけれども、それでよろしいのか。もし、そうだとすると、空港の会社あるいは空港側には、逆に料金を下げると圧迫する要因にはなってしまうのですが、そことのバランスも含めて、どうしたらいいのかという話をする必要があると思っています。

一方で、後半のオペレーションの部分なのですが、片やロンドンのヒースローは、これだけ高いのですけれども、正確な数字は私は理解できませんけれど、50万回ぐらい年間の発着回数があるのでしょうか。滑走路はおそらく2本だと思いますけれども、もちろん利用時間の制限がある、なしというのも関係してくるのですが、これだけ利用の人数あるいは便数もあるとすると、日本の空港自体も、ヒースローと比較して何か改善できるところがあるのかどうか、その辺を理解したいと思いますし、議論の余地があるのかなと思いましたが、質問させていただきます。

**【航空戦略課長】** 管制云々の話は、特に。全体の話が今の話ということで。

**【荒木委員】** 管制というか、ヒースローはこれだけ航空会社または旅客の負担があったとしても、あれだけ離発着もあつたり、利用人数があるということは、何かほかの工夫

があるのか。滑走路を使えるカーフェューの問題以外の差として何か出てきているのかどうかというところ。あちらはあちらで、これだけ負担が高くても航空会社あるいは旅客が利用しているのですということであると、その差は何かというのが質問です。

管制のさらなる改善、または空域を改正する、しないというところが議論の余地としてあるのかどうかという質問です。

**【航空戦略課長】** まず、料金の話でいきますと、中間とりまとめの際にもいろいろ議論させていただきましたけれども、料金そのものを全体として下げていく努力も、ある程度空港会社でもしていくことが必要なのですけれども、一方で、全体を見た場合に、航空会社の負担割合が、諸外国と比べると高過ぎるのではないかとというのがあります。それがエアラインのコストにもなってきますし、それが利益そのものにも影響してくる、あるいは金融面での格付けというものにも影響してくるということになりますから、そういった構造というものもある程度変えて、エアラインの負担を軽減していくというアプローチもあるのかということで、将来的にいろいろ検討していくのはいいのではないかと。

1つの方法としては、国内では空港経営改革があるのではないかとさせていただいたところですが、そういったことを考えていく必要があるのではないかとという中間とりまとめで出した考え方に沿って、基本的にはこの料金問題は考えていくのだろうということでございます。

ロンドンでは、これで空港の一運営をまかなっているというものよりも、一般財源的に環境税で、それを空港税としてかけてくる部分が多くて、ロンドンの場合、これだけ金がかかっているからといって、いいサービスができていくというわけではないです。むしろイギリス特有の事情が、ヒースローの料金が高くなっている背景でございます。

管制云々のお話でございますけれど、これはまさに首都圏空港の今後の容量というものをどう考えていくかという中で、今、技術検討小委員会で検討しているわけでございますけれども、羽田などは、井桁の滑走路などで使っているといった制約は、ヒースローなどとは全然状況が異なったりしまして、あるいは置かれている場所とか、騒音の問題とか、そういったこともかの国と日本では置かれている状況が違うのではないかとということなどもありますので、そういうものを踏まえながら検討しているところで、その結果を踏まえてその答えは出していくということかと思えます。

**【家田部会長】**

では、続けて金谷さん、大橋さんの順で。それから木場さんでお願いします。

【金谷委員】 それでは、私は質問というか、コメントを3点ほど申し上げたいと思います。

1つは、36ページでございます。こちらはほんとうにこれまでこの部会でいろいろご教授いただいたり、議論させていただいたりしたテーマについて、それぞれの関連性を非常にうまく整理をしてくださっていると思います。確かに空港の問題を軸にした切り方と、それから航空会社を軸にした切り方と、これ以外にももちろんあるかもしれませんが、こういう2つの視点に、収束されていくのかなという思いはございます。

おそらく、その上で、空港に関する競争力の強化とか、航空会社に関する競争力の強化、これに類する問題を考えていく。その場合、例えば空港だったら、国の視点で考えることと、地域の視点で考えることと、あるいは空港経営改革であれば、民間の運営主体の視点で考えることと、幾つか視点あると思うのです。

それから航空会社に関する問題も、国の視点で考えることと、それからエアラインみずからが考えて行動していくこととあると思うので、そういう主体別の問題整理ができると、かなり航空政策における課題や対応についての体系的な整理が進んでいくのではないかなという感じがございます。

それから2つ目は、これは第9回のときにも申し上げたのですけれども、首都圏の空港の機能の強化という課題、これは非常に大きなテーマとして取り上げられており、今回ご提示の整理の中にもいろいろと書いていただいています。もちろん我が国空港で首都圏の強化が一番重要なことだとは思いますが、例えば中部とか関西空港とか、あるいは、建前上は一応24時間運用できるということになっている新千歳空港とか、さらには、ここにも書いてありますように、LCCの受け皿としての地方空港の活用とか、首都圏の空港が中心であるにせよ、日本の空港全体の成長戦略というか、対応戦略というのがあってもいいのではないかと思います。

特に、オリンピック開催時のように一時期にいろいろな訪日客が増えていくという中で、各空港のそういった役割分担であるとか、機能強化の問題、機能分担の問題といったことを詰めていくというのもあるのかなと思います。

この問題については、頭出しを今回幾つか入れていただいているので、この先、これを深めていくというのがいいかなと思います。

それから3つ目は、先ほどから議論があった仁川の話です。羽田・成田が仁川に逆転されたとかいった問題もあるので、また仁川を抜き返すことを1つの目標とするのはいいと

思うのですが、だからといって、仁川が取っている乗り継ぎ客のところ、これは確かに大事なのだけれども、今後、旅客なり、貨物なり、流動が増えてくる東南アジア、ASEANとか、そういったところからの輸送ニーズをどうやって取っていくかという点が重要ではないかと思います。LCC受入れであったり、首都圏機能の強化であったりに注力したうえで、乗り継ぎ需要の確保なども仁川と競合しながら、いい面を伸ばして、仁川に負けないようにしていくという順番なのではないかと思いました。

以上でございます。

【家田部会長】      ありがとうございました。

続けて大橋さん、お願いします。

【大橋委員】      現在の日本と韓国の比較をされていますが、これはこれで、これまでは合理的な結果を反映されているのではないかと思います。理由は、我が国の航空会社のマインドとしては、それなりの国内の渡航需要がありますから、その渡航需要の観点からいえば内から外へどう持ってくるか。それは日本人の基本的には渡航需要に基づく路線の張り方というものをしてきた。韓国は、仁川空港ができるときもそうだったのですけれど、ロジスティックハブどうやって持ってくるとか、そういうようなところが最初から念頭にあってのところですから、国内需要よりは、外からどうやって取ってくるのかという観点で航空会社のマインドとしてあった。それはそれで合理的だったのではないかと思います。

ちなみに、我が国ではスロットが外資系にグランドファーザーライトで与えられていて、ただ、外資系は内から外というよりも、国際を飛んでいるわけですから、比較的日本の航空会社と外資系の会社は、ビジネス上それなりに補完的な関係にあったのではないかと。ただ、これから2,000万の高みを目指すという観点になったときに、これまでの補完的なビジネスのあり方が若干崩れてくるのではないかという、今回のお話だったのではないかと。

つまり、これまで補完的な立場が、そこの部分を我が国が食っていかないとなかなかやっっていけない。ビジネス上、大体競合関係が生じるという局面を現在迎えていて、それをどう打開していかなければいけないのかというのは、今日のメインのテーマの一つだったのでないかと思います。

1番望ましいのは、グランドファーザーライトを引っこ抜ければ、一番いいのだと思いますけれど、そういうことはできるのかどうか、私もよくわかりません。現実的にはアライアンスの中でどうやってうまく案分をしていくのかということなのかと。少なくともこ

うした局面は、これまでの延長線上で物事を考えられないというのはあるのではないかと思います。

現状のパイの中では、そういう意味で言うと、我が国の航空会社と外資の会社とがそもそも競合しているのですけれど、代替の関係に入ったという大きな流れがあるのですけれど、他方で、資料の中に、パイをどうして大きくしたらいいのかというお話もあって、これは全部資料に書いてある内容なのですけれど、独自のネットワークをきちんと張っていただく。

逆に言うと、局長からもお話がありましたけれど、各航空会社がこれまで若干横並びの路線の張り方をしていたころがあった。それはもしかすると、我が国の渡航需要というのが、そもそも日本人の傾向として、そういうところへ行きたがるというのから、必然的にそのような路線の張り方をしていたのかもしれない。ただ、これからは国内の人ではなくて、海外の需要を取ってくるという話ですから、そうすると、各社で独自の路線を張っていかないといけないと思いますし、そうしたことを航空行政上も促していくようなことをしていかないといけないのかなと思います。

そうした中で、当然キャパシティを大きくしていくという中で、ピークをどうしていくのか。海谷課長からの、どういうメカニズムをとおっしゃった言葉に集約されているのかなと思いましたけれど、1つ経済学的なピークロードプライシングのような考え方があります。そうしたものは有効かどうかわかりませんが、少なくとも韓国のようにしているところに1本路線を引くということがどうしてできないのかと。そうしたことを促すような何らかのメカニズムは、価格的なものも含めていろいろ考えられるのかなと思いました。

**【家田部会長】**      ありがとうございます。

続けて、木場さんどうぞ。

**【木場委員】**      どうもありがとうございます。非常にわかりやすく整理していただきありがとうございます。

私からは、ASEANの地域的な航空協定についてなのですが、非常に大賛成だと感じております。先ほど大橋先生からも、2,000万人の高みを目指してという観光面のお話もあったのですが、去年あたりの訪日の外国人の数も、ここにある10カ国の中で、6位から10位まで全部ここに入っているぐらい、ASEANというのはこれから大事な国々

になります。数次ビザを発給するようになってから、今年も早々にミャンマーがあったようなのですが、ここにある効率化とか迅速化というのも大事ですが、アピールも重要です。ASEAN市場を大事にしているというアピールとしても、我が国初の航空協定をぜひ推し進めていただきたいなという感想を持っております。

少しだけ質問なのですが、今、8カ国と二国間協定を結ぶのに3年要したと書いてあるのですが、この先、残りの2カ国とどのくらいのスピードで、どんな形のプロセスを踏んで協定ができるのかというところをご説明いただければと思います。

以上です。

【家田部会長】 お願いします。

【官房審議官（航空・国際）】 順序が逆になりますが、木場先生のお話から。誤解を招きかねない資料で申しわけなかったのですが、シンガポールからミャンマーまでは航空協定がございませぬ。資料で、横についている数字は、オープンスカイ、いわゆる成田に入ってくるのは制約がありません。関空もオープンスカイの合意を航空当局間でした日取りが、この2011年1月から2013年まで3年かかってしまった。航空協定そのものは、前後直後から結び始めております。

残っているラオス、カンボジアについても、今年、総理が訪問した際に、結んでいこうということ合意をしておりますので、今、事務的に相手の航空当局と準備を進めているところでもあります。いずれにしても、国会に提出するものですので、準備を整えて進めていきたいと思っています。

その上で、残るラオス、カンボジアとの協定の作業を進めつつ、ASEAN全体との協定の準備を進める、これも事務手続を始めているという状況です。

それから、金谷先生のご質問には、かなりの部分、大橋先生からもお答えいただいたように思いますが、2点ほど補足をさせていただければと思います。仁川のところで、乗り継ぎというものに今回は随分着目しているというお話をいただきました。冒頭私から申し上げましたとおり、日本の航空会社が日本発の需要というものを随分考えており、1億2,000万の人口があつて、渡航需要が旺盛であることは、大橋先生からもお話がございました。

そういった中で、ICAOの統計を見てみても、IATAの統計を見てみても、需要が伸びていくのはアジアであると、ASEAN、中国含むアジアである。その需要に近いところにある日本は、それを取り込んでいかなければいけない。1年間が重要だとお話がご

ございましたが、実はASEANの諸国から北米まで直行で行けるという需要は、まず技術的に航空機が届かない。特に本拠地であるニューヨークに届かないということになると、どこかに必ずワンストップしなければいけないのです。そこは、先ほどお話が出た、今伸びている中東のエアラインは、ヨーロッパとアジア、オセアニアを結ぶ中間点として両方に手を伸ばして、先ほどの第1から第10まででいうと、第6の需要を使って両手を伸ばして需要を取り込んでいます。

それと同じような形で、アジアと北米の間に日本の空港が入って、そのアジアと北米の需要を結んでいくことも重要なのではないかという視点でまとめたものが、今日の資料の1つであります。

それから、大橋先生からのお話の中で、グランドファーザーライトを引っこ抜けば一番手っ取り早いというお話がございました。やはりもともと戦後、例えばアメリカの航空機が入っているものがありましたという中で、まず空港の物理的な需要が増えていくときに、新しい発着の能力をどう生かしていくかということと、それから既存のものを、どうやって新しいニーズに合わせて転用していくようにできるのか。それは今後の工夫次第だと思っております。

以上でございます。

**【航空戦略課長】** 私のほうから、金谷委員のご質問、ご意見についてでありますけれども、首都圏だけではなくて、全国の需要を受けとめるべきというのは、正にそのとおりでございます。首都圏が特に空港容量がひっ迫しているので、そういう議論をしていますけれども、地方空港の中でも、特に福岡とか、那覇ですとか、結構需要の多い空港はひっ迫しております。第2滑走路ですとか、あるいは平行誘導ですとか、そんなことでいろいろやっておりますけれども、施設整備はその程度ということかもしれませんけれども、観光庁がやっているようなインバウンドの取り組みと合わせながら、今後2,000万人時代になってくるとリピーターも増えてくると思いますので、最初の1回は必ず首都に行くというような人も、2回目はいろいろな各地へ行くというような需要も出てくると思いますので、そういったものをいかに取り込みながらやっていくかということと、観光行政と連携しながらやっていかなければいけないということとを認識しています。

**【家田部会長】**

では、坂本さん、お願いします。

**【坂本委員】** 読売新聞の坂本です。今回の資料をいただいて、非常に興味深いのは、

航空局として国際ネットワークに関して1つの方向性を示されているなど感じるところで、これは、先ほど田村さんがおっしゃったように、仁川に負けているということよりも、1つの限られた路線に大手の航空会社が就航していると。これは仁川などと比べて、非常に形が違うというのが1つの形だと思うのです。

ただ、考えるべきことは、もちろん民間の航空会社であるわけですから、当然コストに見合わないところに飛べと言われても、飛べないと思うのです。ですから、先ほど田村さんが独自のネットワーク、独自路線とおっしゃったけれども、今回示されている全日空のミャンマーの会社が、子会社が戦略になって新しい試みをするのはいいと思うのだけれども、なかなかそうはいかない。それはコストが高いからというのが1つあると思います。

ですから、そのコストを下げるため、空港の努力というか、行政の努力というところは1つあると。コストが高い、しからばこの分の売上あるいは収益を上げるために、直行需要に固まっていたものを、もう少し乗り継ぎ需要を取り込めばどうだという1つの提案も、ここに含まれていると思うのです。

ただ、一方で、航空行政さまざま規制緩和をして自由化が進むということになると、当然そういう行政が促すようなものと逆の方向に行ってしまうと思うのです。空の大競争時代ということになると、当然空のウィンブルドンといいますか、外航社がどんどん入って来る。そこで日本のエアライン、本邦勢がどこまで日本の空港で存在感を示さなければいけないのかというのは、はっきりとした共通認識がないと思うのです。したがって、民間企業と航空行政でお互いにこういう方向で努力しましょうという共通の理解、共通認識みたいなものがない限りは、なかなか難しいと思うのです。仁川、韓国の場合は、かなりそこが我が国に比べると見えやすい。

もちろん航空会社も、これを見てわかるように、関空からソウルに行って、ハワイに行くのです。パーセンテージでいくと、もちろん直行便のほうが圧倒的に多いのだけれども、何でわざわざ逆方向にソウルまで行って、ハワイに行くのか。これは多分値段が安いからだと思うのです。値段が安くて、ソウルで遊べる、そういう売り方をエアラインのほうも提案をして、需要を満たしている。

ですから、日本の航空会社もさまざまな努力をしなければいけないと同時に、民間事業者と航空行政が何か1つ共通の目標、そこまではお互い努力するのだからというようなものを打ち出せるといいと思います。

今回の報告書には、そういうことはないのかもしれませんが、含意として、そう

いうものが、できればわかりやすい言葉で取り込めたらいいのではないかと思います。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

それでは、先に行かせていただいて、2つ目の乗員政策等の小委員会につきまして、中間とりまとめの概要をご報告いただくこととさせていただきます。よろしくお願いたします。

【乗員政策室長】 ありがとうございます。乗員政策室の米山と申します。お配りしております資料2-1と資料2-2でございますが、資料2-2のほうが、乗員政策等検討合同小委員会中間とりまとめ本体でございますけれども、時間が限られてございますので、資料2-1の概要説明資料に沿って概略ご説明をさせていただきます。

では、おめくりいただきまして、乗員政策等検討合同小委員会でございますが、昨年11月に、この基本政策部会で乗員等に係る課題をご説明させていただいた後、増大する航空需要などに対応して不可欠な操縦士や整備士等が不足しないように、養成・確保の対策を詳しく検討するというところで、昨年12月に合同小委員会を、この基本政策部会と技術安全部会、両部会もとの合同小委員会という形で設置をさせていただいたところでございます。

昨年12月以来、これまでに4回合同小委員会を開催いたしまして、先日、中間とりまとめをしていただいたところとさせていただきます。今後、さらに具体策を検討して、夏ぐらいを目途に最終とりまとめをしていただくということとさせていただきますが、本日、中間的な報告ということとさせていただきます。

まず、操縦士の養成・確保に関する現状と課題でございますが、ここは昨年11月にご説明をさせていただいたところと大分重なりますので、簡単にご説明させていただきます。まず4ページの操縦士（パイロット）の重要性でございますが、パイロットにつきましては、医師などと並んで国民の安全を守る重要な国家資格ということで、ここにございますような業務内容に応じて資格要件が課されているというものでございます。

5ページおめくりいただきまして、国際的な需要見通しによりますと、今後、アジア太平洋地域を中心として世界的に航空需要の増大が見込まれまして、2030年ごろまでに2倍以上の操縦士需要が出てくるということとさせていただきます。

6ページですが、我が国の航空会社のパイロットの年齢構成をごらんいただきますと、現状40代が主力ということとさせていただきますが、15年あるいは20年後には、こういった

方々が大量に退職される時代が訪れるということでございます。

7ページでございますが、先ほどごらんいただいたのは大手を含めた我が国主要航空会社全体の年齢構成でございましたが、大手を除いた年齢構成をごらんいただきますと、ベテラン操縦士の割合が高くなっているという状況でございます。特にLCCは立ち上げ時にそういった方々を中心に採用されたということで、現実には、数年内にも操縦士不足の状況に直面するというところでございます。

こういった状況を踏まえまして、8ページの我が国における操縦士の需要予測でございますが、先ほど申しましたような、今後の退職あるいは国際のほうでもご説明させていただいたように、今後の国際を中心とした航空需要の伸びということを考えますと、中長期的には操縦士についても需要が相当伸びていくということでございます。

それから、先ほど申しましたように、LCCなど、あるいは地域航空会社については、現実には短期的な操縦士不足に直面をしているという状況でございます。

9ページでございますが、操縦士の養成プロセスとしましては、先ほどご説明しました厳しい資格要件を満たすために、長期間の訓練と多額の投資を要するというところでございますが、右の部分、エアラインに入ってからの実務的訓練に至る前に、基礎的な教育訓練ということで、ここにお示ししているような養成機関での養成が行われているという状況でございます。

10ページでございますが、諸外国における操縦士の供給状況をごらんいただきますと、軍や、あるいは公的な養成機関、これが操縦士の養成・供給に大きな役割を果たしているということございまして、大体半分程度まで、今申し上げたようなところから供給がされている状況でございます。

では、こういった現状を踏まえまして、11ページ以降、今後の対策の方向性ということでございますが、操縦士の養成・確保につきましては、大きく2本の柱がございまして、1つ目が、操縦士の供給能力の拡充。それから、後ほど現役操縦士の有効活用ということについてご説明させていただきます。

まず、操縦士の供給能力拡充策について、12ページに具体的方策に係る主な検討項目を挙げさせていただいておりますが、ここは後ほど個別にご説明させていただきますが、先ほど申しました、短期的課題への対応、これはLCCなどが現に直面している短期的な操縦士不足への対応のための項目でございまして、下のほうが、中長期的課題、今後10年から15年後を見据えた中長期的な不足への対応のための検討項目でございます。

では、まず個別の供給能力の拡充策をごらんいただく前に、現状の操縦士の供給源については、航空大学校が約4割、その次に自社養成、それから最近になって私立大学での養成が始められたというところがございますが、下のほうにございます防衛省や外国人パイロット、これはいわば即戦力として、特に先ほど申しました短期的課題への対応という意味では、防衛省出身パイロット、あるいは外国人パイロットの活用が重要になってくるといっていただいております。

次に14ページでございますが、今申しました短期的課題への対応としまして、自衛隊操縦士の民間における活用の再開でございますが、これにつきましては、委員の皆様には事前にご連絡をさせていただきましたが、本件については、特に緊急性が高いということで、中間とりまとめにおきまして、自衛隊操縦士の民間における活用について、直ちに再開すべきということを記載しております。先週3月13日の技術安全部会で、本中間とりまとめを公表させていただいたわけでございますが、これを受けまして、その翌日3月14日に当省及び防衛省から、実際に割愛を再開することについて公表させていただいたところでございます。

15ページでございますが、もう1つ、短期的課題の対応としまして、外国人操縦士の一層の活用ということでございますけれども、自衛隊操縦士と同様、機長候補などとして即戦力となり得ることが期待される外国人操縦士につきまして、こちらの図に書いてございますように、外国ライセンスからの書きかえをすれば、我が国でもパイロットとして活躍いただけるわけですが、BASA（航空安全に関する協定）を締結することによりまして、その書きかえ手続が効率的にスムーズに行われることが可能となるということで、操縦士ライセンスにつきましては、まだ締結された事例が現状ではございませんけれども、締結に向けて取り組んでいくということでございます。

続きまして16ページでございますが、ここから先は主に中長期的課題への対応でございますが、自社養成のさらなる促進ということでございます。エアラインによるパイロットの自社養成につきましては、11月にご説明させていただきました、最初からエアラインのパイロットとなることを想定して、効率的に取得期間を短縮することが可能になるようなMPLという制度、これは3年前の航空法改正によりまして、我が国においても導入されたものでございます。引き続きMPLの活用促進を図っていくとともに、新たな検討課題としましては、エアラインによる訓練審査プログラムを柔軟な形でより効率的に行うことを可能にするようなAQPという制度の導入について検討を行っていくということ

ございます。

17ページでございますが、私立大学、先ほどごらんいただきましたように、まだこちらは養成開始が始まって間もないものでございますけれども、今後の供給能力拡充の余地が大きいと考えられますので、将来的に操縦士供給のより多くの部分を担うことが期待されるものでございます。

ただ、こちらの表にございますように、学費が非常に高く、負担がかかるという状況でございますので、こういった高額な学費負担の軽減のための奨学金制度などの充実について検討をしていくということでございます。

18ページでございますが、航空大学校につきましては、安定的な供給源として中心的な役割を果たすとともに、先ほどの私立大学などを含めまして、我が国全体の操縦士養成能力の拡充に寄与することが期待されるところでございます。航空大学校につきましては、昨年末に独立行政法人改革等に関する基本的な方針が閣議決定されましたが、その中で、将来的に民間において十分なパイロット養成が可能となった段階で、より多くの部分を民間に委ねていくということと、それから、適正な受益者負担のあり方について検討することが決定されたところでございますので、これに基づきまして、受益者負担のあり方などについて検討を進めていくというものでございます。

では、19ページをおめくりいただきまして、操縦士の養成・確保対策の2つ目の柱でございます、現役操縦士の有効活用策の基本的方向性でございますが、今後の操縦士需要の増加などに対応するためには、操縦士を新たに養成するというだけではなくて、現役の操縦士の方々なるべく長く働ける環境を整えることが重要でございます。そのための対策ということで、20ページに短期的課題への対応、中長期的課題への対応ということで書かせていただいておりますが、21ページでございますが、なるべく長くパイロットの方に働いていただくために、航空会社での健康管理体制の確保が重要であるということでございます。特に産業医を有しないLCCなどの航空会社においても、健康管理体制を確保するための監査や指導などを充実していくということでございます。

それから、22ページでございますが、健康管理という点で、制度上パイロットにつきましては厳しい身体検査基準が課されておりますが、身体検査制度の適正な運用を確保していくための対策を検討していくということでございます。

操縦士の最後のパート、23ページですが、ここは1日の時間という意味で柔軟な乗務管理を可能とする制度としてアメリカで導入が始まった、疲労リスク管理システム、その

状況も踏まえて、導入について検討を行っていくというものでございます。

以上が、操縦士の関係でございますが、ここから整備士の現状と課題でございます。25ページをおめくりいただきまして、これも11月に概略ご説明させていただきましたが、まず整備士の重要性でございますが、操縦士と同様に、航空機の安全運航に極めて重大な責任を整備士は負っておりますので、これも国民の安全を守る重要な国家資格であるということで、業務内容に応じて資格要件が課されているところでございます。

整備士の需要に見通し、26ページでございますが、こちらもやはりICAOの見通しによりますと、2030年には現在の2倍の整備士が必要となると予測されているところでございます。

27ページをおめくりいただきまして、整備士の数と使用航空機数の推移ということでございますけれども、操縦士と違いまして、需要が伸びると整備士の数が増えると単純に言えるわけではないのですが、中長期的に見ますと、航空需要の増大に伴って整備士の需要が増大すると考えられるところでございます。

28ページでございますが、整備士の主要航空会社の年齢構成、こちらも操縦士と同様に40代の方が中心となっていて、50代の方の割合も多くなっているという状況でございます。

29ページでございますが、大手以外の会社の状況、特にLCCなどはかなりベテラン整備士の割合が非常に高くなっているという状況でございます。

続きまして、製造技術者の養成・確保に関する現状と課題でございます。31ページでございますが、航空機製造業、我が国の現状をごらんいただきますと、主要な民間旅客機を製造する航空機製造業を擁する諸外国と比べて、現状では規模が小さく、製造技術者の数も少なくなっているという状況でございます。

一方、32ページでございますように、今後は国家プロジェクトでございますMRJの生産が本格化することに伴いまして、我が国航空機産業の規模を拡大するために、すぐれた航空機の製造技術者を増加させることが必要になると見込まれているところでございます。

それから、33ページにつきましては、整備士にも関係するところでございます。MRJの今後の展開とも関連すると思われませんが、MRJをはじめとする国産旅客機の運航段階にも高い安全性を保つことができるように、整備などのアフターケアを充実させる必要があるということでございまして、現状、いわゆる整備産業でございますMROにつきま

しては、我が国の航空会社は海外に大規模な整備を委託しているというのが現状でございます。国内でこういったMROの拠点が発達していないのが現状でございますが、今後はMRJの展開にあわせまして、MROの国内拠点の整備を推進することが必要でございます。そのためにも整備士あるいは製造技術者をさらに養成・確保することが不可欠であるということでございます。

34ページからが、整備士・製造技術者の養成・確保の基本的方向性ということでございますが、35ページで、これまで同様に短期的課題への対応と、それから中長期的課題への対応ということで整理をさせていただいております。

まず、短期的課題への対応としまして、36ページ、整備士に係る制度・運用の見直しでございますが、整備士の養成・確保に関しましては、特にLCCなど、現状の制度のもとですと、整備士の養成・確保が困難であり、自分のところで養成していくのが困難であるという状況もございますので、そういったLCCなどの航空会社でも、なるべく整備士の養成・確保が容易にできるように、現状の制度で改善できるところについては、それを見直して、柔軟な養成・確保を促進していこうということでございます。

37ページでございますが、その一環としまして、こちらの整備士養成プロセスの中にもございますように、右のほうにあります一等航空整備士というのが一番上位の整備士資格でございますが、一等航空整備士を確保するのが困難な航空会社も見受けられるという状況でございますので、そういった航空会社の養成・確保を促進するためにも、左のほうにございます航空専門学校で、より基本的な整備士資格を取得する際に基本技術を学生が習得されるわけですが、現状では航空専門学校での教育が、先ほど申しました航空会社に入ってからの上級資格取得に、必ずしも効率的に結びついていないという面がございますので、そこをなるべく本質的につなげられるような制度の運用の見直しをしていこうということでございます。

38ページでございますが、短期的な即効性のある対策に加えまして、中長期的な視点からも整備士の資格制度につきましては、国際的な制度比較を踏まえた上で検討していこうということでございます。

続きまして、39ページでございますが、今度は製造技術者に係る対策でございますけれども、製造技術者につきましては、整備士と違いまして現状では資格制度はございません。ただ、やはり製造技術者を確保していく上では、資格制度のようなものがあつたほうが、志願者も集まりやすいという面もございますので、養成・確保を促進していくために、

制度や仕組みの創設、その基本技術を資格的に活用できるような公的認定制度等の制度や仕組みの創設について検討していこうということでございます。

最後でございますが、40ページ、これは現状の整備士あるいは製造技術者の養成コースを行っている学校を示しておりますけれども、こういった専門学校を含めて、今後整備士、製造技術者の養成のあり方につきまして、関係省庁や産業界、教育機関との連携強化を検討するとともに、さらに中長期的な視点から、教育・訓練のあり方を抜本的に検討していこうということでございます。

私からのご説明は、以上でございます。

**【家田部会長】** ご説明、ありがとうございました。

篠原さん、それから田邊さんという順でお願いします。

**【篠原委員】** ありがとうございます。今、マレーシア航空機の事件で、パイロットがどういう操作をしたのかとか、どういう操縦ぶりだったのかというのが争点の1つになっているようですけれども、パイロットは、量的拡大も非常に大事ですけれども、ここにも書かれているように、やはり質の確保が非常に大事だと思うのです。そういう面からすると、私立大学の養成にはお金がかかっているなということはわかるのですけれども、航空大学校については、どの程度本人負担、あるいは国からの助成がどうなっているのか、ここに書かれていないので教えていただきたい。それから私立大学も航空大学校も、志願者がどれくらい最近増えているのか、減っているのか、どういうトレンドにあるのか。やはり質を確保するためには、そういう職種にみんなが行こうという量があって、初めて質が確保されると思うのです。その辺のところのデータも、後で教えていただければと思います。

**【家田部会長】** 田邊さん、どうぞ。

**【田邊委員】** ご説明どうもありがとうございました。8ページ目のところの、操縦士の需要予測のところでご質問させていただきたいのですが、航空需要に関しては、国内市場はほぼ横ばいで、国際需要が増加するというような認識でございました。この操縦士数の予測というのが、どういったものに基づくのでしょうか。

先ほどの国際線の話ではないのですけれども、例えば国内線は、ある程度日本の航空会社が賄うというのは十分考えられるわけですが、国際線に関しては、かなりの部分海外

の航空会社が賄うと考えると、これほどの操縦士数というのが、ほんとうに必要なものだろうかというところが若干疑問です。

ただ、操縦士のクオリティーというものは、当然一定程度確保しなければならないわけですが、ある程度数を絞るということは、逆に賃金を高止まりさせてしまうということもあります。この点で、我が国の操縦士のクオリティーが賃金に見合ったものであるのかということをご質問したいと思います。

以上です。

【家田部会長】 加藤先生、続けてお願いします。

【加藤委員】 この資料には2-2で中間とりまとめが載っております。これについて、委員会では、技術者、現場をよくご存じの方、それから研究者という、バランスの取れた議論ができたかと思えます。

それから、家田部会長がおっしゃったように、具体的な議論をさせていただき、我々から中期的にはこのようなこと、短期的にはこのようなこと、といった形で議論ができたということでございます。

特にここで気をつけたのは、何で操縦士の育成を国がやらないといけないのかということをもまず明確にすることです。整備士も同じです。これまでの政策の流れのなかできちんと説明することに力点を置いたということでございます。そうでないと、鉄道は全部自分で育成しているのではないかと言われかねません。

今申しましたように、MR Jの話についても、空港に発着枠があっても、航空会社が航空機を購入しても操縦士がいなかったら、飛行機は飛びません。それから航空ネットワークにも整備コストがかかる。国際ネットワークであっても、九州だったらMR Jを使えば国際線を飛べるわけですが。

航空機製造、空港、航空機ネットワークに加えて人というかたちでパッケージで考えていくことが大事だということなのです。その中から短期的に、議論できたのが自衛官ということ。これが具体的で即効性があるので、最初にやってくださいとお願いをしたという次第です。

ここで、先ほど賃金が高いというご意見があったのですが、それ以外にも学生に補填する場合には、それなりの義務を課す必要があるだろうということも議論をいたしました。

さらに、これは個人的な意見ですが、ウェットリースを解禁するような方策を考えてい

ただきたい。それからMR Jを含めて保有機構というようなものをつくったら、整備も一緒に考えられるので、将来の日本の航空ネットワークを張れるための準備をしたらどうですかということまで申し上げました。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

木場さん、お願いします。

【木場委員】 ありがとうございます。私も篠原委員とかなり同じところが多いのですが、まず私立大学の学費を見て、正直驚きました。せっかく志してパイロットになりたいという方がいらっしゃっても、非常に高額だということで驚きました。

また、長期的と短期的に分けて議論されたのは非常にいいことだと思うのです。短期的のところ、今、自衛官の話はあったのですが、海外のパイロットというのは、果たしてどのぐらいの人数がいて、どのぐらいの条件なら日本に来てくれるという確率のようなところも知りたいと思いました。

もう1点最後に補足で、先ほど受験者のトレンドという話があったのですが、船などでも、なかなか船員さんが集まらないといいつつも、学校の受験の倍率は3、4倍はあると聞いております。ただ、就職してからの離職率が高いとも聞いておりますので、航空の場合は離職率のようなところはどうかしているのかも教えてください。

以上です。

【家田部会長】 では、ご質問の部分をお答えいただけたらと思います。

【乗員政策室長】 まず、篠原委員からのご質問でございますが、学生さんの負担ですが、参考資料の中の9ページに、航空大学校と私立大学それぞれコストと、それから学生負担、航空会社の負担など比較した表がございますので、こちらをごらんいただければと思います。

それから、航大への志願者や、あるいは私大への志願者の状況ということでございますが、まず私大につきましては、同じ参考資料の14ページ、直接志願者数ということではございませんが、私大につきましては、現状では定員が必ずしも満たされていないという状況が続いております。航空大学校につきましては、定員を上回る志願者数ということで、18ページにこれまでのデータが出ておりますが、航大への志願者につきまして、近年では大体5倍前後ということですよ。

【篠原委員】 志願者数は上がっているのですか、下がっているのですか。

**【乗員政策室長】** 近年、少し下がっています。

ただ、下がっても、4倍ぐらいの志願者数倍率という状況でございます。

それから続きまして、田邊委員のご質問でございますが、8ページの需要予測でございますけれども、これは国内線、国際線合わせた需要予測に基づいております。ですので、ご指摘のように、国内の部分は若干下がっていますが、国際の伸びが大きいということで、全体としてはパイロット需要も伸びるという予測になってございます。

それから、パイロットの質が賃金に見合ったものかどうかというご質問でございますけれども、ケースによっていろいろ違うのかもしれませんが、おおむね現状ではきちんと賃金に見合った経歴を持った操縦士が養成されているものと考えられます。今後、篠原委員もご指摘のように、数を増やしても質が低下しないように、そこはしっかりと対策を取っていきたいと考えております。

それから、ご質問ではないのですが、加藤委員にご説明いただいたことの補足でございますが、本日、概要ということで、かなり飛ばしてご説明させていただきましたが、各委員ご指摘の大きな文脈の中での政策の位置づけということにつきましては、お配りしております資料2-2の中間とりまとめの本文の「はじめに」というところで、特に重点的にこれまでの三位一体の取り組みなどから始めて、どういった文脈の中でこの乗員政策を検討しているのかということをお示しをいただいたところでございます。

それから、木場委員のご質問でございますが、海外出身パイロットの人数でございますけれども、これも参考資料の28ページに詳しい資料がございまして、現状の外国人操縦士の国籍別の内訳まで書いてございますけれども、ご質問は確率ですか。

**【木場委員】** 以前の説明でも、かなり取り合いになっている状況だということで、こういう方々がいらっしゃっても、日本に来てもらうための条件はどうか、また、現状どのぐらい来ていただいているかということです。

**【乗員政策室長】** ほかの国と比較して、どの程度確率があるかという、そこまでのデータはございません。

**【木場委員】** 短期的な即戦力として、かなり見込めると思っているのかということに換えてもいいです。

**【乗員政策室長】** そういった意味では、同じ28ページの下のほうにあるのですが、2013年になって、先ほど申しました外国ライセンスからの切りかえ件数が急増してきて、これはおそらく冒頭ご説明した、操縦士の短期的な不足に直面している航空会社

が積極的に外国人操縦士の採用に動いているということのあらわれかと思えます。

それから、離職率ということがございますけれども、離職率というはっきりしたデータはございませんが、操縦士の年齢別分布の現状のデータと3年前のデータを比較してみますと、特に40歳以下の若年層では、いずれの年齢でも増加していますので、新たに養成されて増加する分もあるのですが、基本的に、操縦士のライセンスを取得して操縦士になったのに、完全に操縦士をやめてしまうという人は、あまり多くないのかなという感じはいたしております。

ですから、1つの航空会社から離職したとしても、おそらく他社に転籍するというケースが多いのではないかと思います。

**【家田部会長】**

ご質問、ご意見を賜りたいと思います。

では、柳川先生。

**【柳川委員】** 私立大学の学費がすごく高いことは、確かに障害になりそうです。経済学者なので、どうしても言うておかなければと思ってしまうのですが、ここにこれだけ需要が拡大して操縦士の不足が予想できるので、そうすると、かなりの賃金をもらえることになるわけです。そうすると、その学生に融資するというのはかなりリスクの低い融資なので、本来的には将来きちんと賃金をもらえるはずなのです。

そうすると、確実にそこにお金を貸す人は出てくるはずなのです。特に航空会社のほうは人が足りないということがわかっているのであれば、航空会社が主体になって、ある程度奨学金とかをやれば、十分にお金は回るはずの話なので、そういうものが回っていないと、確かに金額の多寡がすごく大きな問題になるのですが、報告書にはそこを検討すべきだと書いていらっしゃるの、十分認識されていると思います。

航空会社含めて、うまくやれば、きちんと回るようにしていただければと思います。

**【家田部会長】**

もう1個だけ質問させてください。33ページのMROです。私もエアライン2社にいろいろ現地見学や、整備場の見学、ヒアリングなどやらせてもらって思ったのだけれど、確かに飛行機の部品の中で一番重要な部品はエンジンであって、エンジンの中の一番核心的なオーバーホールは、よその国に外注に出すのです。それもボーイングとかロールスロイスとかに外注するのかなと思ったら、そうではなくて中国とか台湾に外注するのです。

そこで、この33ページを聞いてみるのだけれど、MRJが出てくると、日本でもこれ

をやるのだというので、技術力だとか書いてあるのだけれど、今こういうのを外に出しているのは、技術力が日本にないから出しているのではなくて、外に出したほうが安いからでしょう。では、ほかのものは何で出さないかというのと、すぐに直してすぐに乗っけて、明日飛ばすとか、1週間でやってしまうと、こういう臨機応変のものは国内で自分のハットでやるし、そうでないものは、こうやって出すではないですか。

そうすると、MR Jだとしても、そのオーバーホールはよそだとかなったりしないのかなと思いましたがけれど。

ほかにかがででしょうか。以上でよろしいですか。

では、柳川先生と私のところだけお答えいただけたらと思います。

**【乗員政策室長】** ありがとうございます。柳川先生のご指摘、まさにおっしゃるとおりだと思いますが、今、検討課題として奨学金制度の充実含め、中間とりまとめでお示ししていただいたところですが、今後さらに具体的な方策について、引き続き小委員会でご議論いただきますので、加藤先生にも引き続きお願いしたいと思います。

それから、家田部会長のご質問でございますが、非常に難しいご質問で、海外に外注しているというのは、コストが安いからという側面が大きいと思いますので、そういった意味では、この33ページで書かせていただいたのは、国としてこうあるべきというような将来の方向性として、おっしゃったようなコストの面も含めて、解決していけるような取り組みが必要ではないかと思えます。

**【家田部会長】** ありがとうございます。

それでは、議論はそのくらいにさせていただこうと思えます。

**【航空戦略課長】** ありがとうございます。一応ここで本日のメインの議題は終わりでございます。あとは連絡事項のご紹介でございます。

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、後日国土交通省の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】** どうもありがとうございました。

— 了 —