

**交通政策審議会航空分科会**  
**第15回基本政策部会**  
**平成26年4月23日（水）**

（航空戦略課長） それでは、定刻を若干過ぎたところでございます。ただいまから、第15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、誠にありがとうございます。事務局を務めさせていただきます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いたします。本部会の審議でございますけれども、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上で、議事録につきましては、内容について委員の皆さまにご確認をしていただいた後に、会議資料と共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ので、あらかじめその旨、ご了承願います。恐れ入りますが、報道関係者の方これ以降のテレビ撮影、写真撮影はご遠慮いただきますよう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おります資料の確認です。議事次第、委員名簿、配席図、資料1としまして、基本政策部会とりまとめ（案）、資料2といたしまして、基本政策部会とりまとめ（案／骨子）、資料3としまして、参考資料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、事務局までお申し付けください。なお、マイクの使用方法はいつもと同様でございますので、よろしくお願いいたします。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代えさせていただきます。それでは、以降の進行は家田部会長にお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

（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。本日の議事はお手元の次第にございますように、基本政策部会のとりまとめ（案）の最終段階の議論でございます。事務局から特に修正点を中心にご説明いただいて、それから意見交換というふうにしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

（航空戦略課長） それでは、私のほうからご説明申し上げたいと思っております。資料1につきましては、若干長いと思っておりますので、こちらのほうがとりまとめ本体でございますので、ご覧いただきたいところでございますけれども、説明上は、資料2の骨子に沿いまして簡潔に説明申し上げたいと思っております。

まず、このとりまとめ（案）でございますが、資料1のほうで、副題といたしまして「新時代の航空システムのあり方～世界のダイナミズムへの扉を開き、日本の明日を育む航空システム～」ということで、副題を付けたらどうかという委員長のご示唆をいただきまして、付けております。これらのものが適切かどうかも含めてご議論いただければと思いま

す。

まず「はじめに」ということをございますけれども、これは航空産業と航空行政の使命、それからこれから目指す方向性といったことについて述べてございます。人口減少・少子高齢化が本格化する中で持続的な経済成長を果たすために、国内外の交流の活性化が不可欠ということで、航空がその最前線を担うということをございます。そのような中で航空を巡る多様なニーズにきめ細かく対応いたしまして、航空利用者に対して安全、円滑なサービスを確保することが、日本の航空産業とそれを支える航空行政の使命であろうかということをございます。

アジアをはじめとする海外諸国が急成長を遂げまして、中国、ASEAN諸国等では、中間層の増大が見込まれるということをございます。世界の航空需要の増大を取り込もうとする航空企業間、あるいは拠点空港間で国際競争が激化しているということをございます。その中で世界経済の力強さを梃子にいたしまして、日本の航空産業が発展することで、我が国の産業ですとか、都市の国際競争力の強化、2000万人の高みを目指す訪日外国人旅行者の増加、日本全国の地域活性化等に貢献をするのではないかとございます。

このため、日本の航空システムの長所を伸ばすということ、具体的には本文にも書いてございますが、今までそういったことについて、資料として明記しておりませんでした。参考資料の6ページに新たな資料も付けさせていただいておりますけれども、そういった長所を伸ばしながら、更に日本の空を世界に開けるのではないかとございます。その中で、国際航空の環境変化に機敏に対応しながら戦略的に我が国の航空企業や空港の国際競争力を向上することが求められるということで、ともすれば、国際競争に対しまして、後手に回しがちだったエアラインの対応が、一步踏み込んで更に航空ニーズの創造を積極的に進めることが出来るように、航空行政としても進めていくということが必要であろうということをございます。

第10回以降の部会におきましては、多岐のテーマに渡って、航空行政全般に渡ってご議論いただきましたけれども、項目を整理いたしまして、第2章では航空ネットワークを支える空港でございますとか、管制、またそれを活かす航空企業の基盤を強化なものとするための方策について述べております。

第3章ではその上で、航空ネットワークをどのように構築して需要を開拓していくかということ。それから第4章では質の高い航空・空港サービスの提供をいかに確保していくかということの方向性をそれぞれ示しているということをございます。

続いて第2章になります。本文ですと3ページ以降でございます。「航空ネットワークの構築のための強固な基盤づくり」ということをございます。まず最初は将来の我が国の航空需要ということで、国内線需要は横ばいか微減になるも、国際線需要が大幅に増加する結果、全体としては着実に上がるような予想がされるということをございます。一方で、そのような航空需要をきちんと顕在化させていくためには、国内外の航空企業が積極的に

需要を創造出来るような環境整備が必要ということでございますけれども、他国と比べまして、ネットワークの規模でございますとか、旅客数の違い、コスト等の水準で必ずしも優位にあるとは言えないという状況で、それを改善していかなきゃいけないという状況認識を述べております。このため、日本の航空市場の競争を更に促進するというところで、航空行政は地域の協力を得ながら諸施策を講じることが必要であるということ、その中でも航空企業の自助努力も最大の鍵でございますので、その創意工夫を促すことも必要だということでございます。

続きまして、本文では4ページ以降になります。「我が国の空港及び管制の処理能力向上・空港の活性化」ということでございます。まずは首都圏空港の更なる機能強化ということございまして、これは第9回でご議論させていただいたところで、現在小委員会で、技術的な選択肢について議論中ということでございますけれども、平成26年度中に首都圏空港の約75万回化ということが実現する見通しがありますけれども、概ね2020年代前半にはその限界に達する見込みであるということでございます。現時点でも航空会社が希望通りに就航出来ない時間帯も発生しているということでございますので、2020年の東京オリンピック、あるいはその先を見据えまして首都圏空港の更なる機能強化が必要であるということ、現在、家田部会長が委員長をされています小委員会で技術的な選択肢が洗い出し中ということでございます。また同時に両空港の特性を最大に活かした役割分担の議論も必要だということがございました。この小委員会における検討結果も見ながら、その両空港の強みを活かして、ともに発展していくような役割分担の形と検討が必要であろうということを述べています。首都圏空港以外の国際拠点等につきましても機能強化の議論はございます。これは第10回なり第12回で、資料を示したところでございますけれども、例えば関西空港ですとか中部空港では、LCCですとか、訪日外国人旅行者の受け入れのゲートウェイとして今後強みを持てるのではないかとということ。あるいは、地場産業、関西空港ですとか医薬品ですとか、中部空港ですとか航空機関連産業ですとか、そういった強みを生かして国際航空貨物の拠点としての機能強化をする、そういった利用を促すような施策の検討が必要ではないかとということ。また関西空港以下については、コンセッションに向けての取り組みがございますので、それを更に着実に推進しているということも述べています。本文では5ページに移ってまいりますけれども、骨子では3ページでございます。那覇空港と福岡空港は空港処理能力が限界に達しつつございますので、抜本的な空港能力の直ちの強化が必要ということで、那覇空港の滑走路増設の着手の推進と、福岡空港については平行誘導路の増設に着手しておりますし、今滑走路増設についても、環境アセス中ということですが、そういった抜本的な空港能力の向上、検討が必要であるということを述べてございます。

続きまして、管制でございます。この航空需要の伸びを受けまして、2025年頃には国内空域の管制能力の超過が見込まれるということでございますので、航空路空域の抜本的な再編ということで、管制空域を上下分離したり、ターミナル空域の統合など随時して

いくことが必要であろうということを述べています。また航空会社が負担している航行援助施設利用料につきまして、第10回にありましたけれども、国内飛行に比べて国際飛行は上空通過の負担が軽いということで、料金負担のバランスが取れていないという指摘がございます。従いまして、ICAOの推奨体系でございますとか、他国の料金水準等を照らしまして、必要な見直しの検討が必要であろうということでございます。

「空港経営改革の推進」、これは、第12回でございます。昨年成立の民活空港運営法でございますけれども、これは内外の交流人口拡大等による地域活性化を図るということを目的として成立いたしました。同時に民間の知恵と資金の活用で、国管理空港との空港経営を健全化するという取り組みもでございます。

現在運営の民間委託、作業が進められたばかりでございますけれども、まずは仙台空港が、先進的事例として進んでおりますので、そのようなリーディングプロジェクトを着実に推進しまして、そのメリットを他の地域の関係者方に分かりやすく示すことで、そういった民間委託のプロジェクトも推進していくことが重要であろうということでございます。また民間委託が当面行われる予定がないような空港もあろうかと思っておりますけれども、そういうことも含めて、幅広い意味での空港経営の改革を進めるということで、国が管理する空港について以下の取り組みが必要ということでございます。

まずはお題順に、以下に示しましたけれども、諸外国の空港のサービス水準なども意識しながら利用者の満足度を向上させていくために幅広い利用者の多様な意見、提案を上げさせる仕組みということで、顧客満足度調査のようなものやっぴいこうと、それをベンチマークにして多様な改善を進めていこうということでございます。

それから空港運営の効率化、利用者利便の改善、空港事務所、まずは滑走路と運営している空港事務所としての取り組みを強化するというところで、そのためには空港別収支についてもできるだけ早期に公表して、PDCAサイクルをうまく回して行くということでございます。

それから空港管理者と並んで空港運営の主体としては、空港ターミナルビル会社がございます。これにつきましては、中期経営計画のようなものを策定していないような会社でございますので、滑走路と運営と一体となって経営改善に取り組んでいくという観点から、そういったものの策定を働きかけるというようなものも重要ではないかということをお述べでございます。このような取り組みでありますけれども、地域の関係者による航空需要の顕在化取り組みと相まって効果を発揮するので、航空需要喚起の取り組みと車の両輪として進めるべきではないかということをお触れでございます。

骨子4ページになりますけれども、更に一体運営が実現している空港につきましては、率先して料金上の創意工夫を積極的に取り組んでいくということでございます。本文のほうは7ページでございます。

更に我が国の航空企業のコスト競争力向上の環境づくりということでございます。これは中間とりまとめなり、あるいは第14回でご議論いただいたことでございますけれども、

我が国の航空企業のユニットコスト、1座席1キロ当たりの営業費用ということでございますけれども、諸外国と比べまして相対的には高水準にあるということでございます。国際競争力の強化という観点から、この全体の低減を推し進めることが課題でございます。

その中で我が国におけるLCCの市場成長というものが、この航空需要の中で大きく影響を及ぼすと考えられます。こういったLCCでございますとか、大手航空企業によります多様な航空ネットワークが構築されている中で、それぞれがそれぞれの強みを活かしながらそれぞれのコスト水準をともに低下させていくということで、我が国の航空企業全体としての国際競争力が高まっていくのが重要ではないかということを書いてございます。

また、本文で8ページに移ってまいりますけれども、我が国の公租公課等につきましては、中間とりまとめのとおり、相当部分を欧米並みに航空利用者から直接徴収し体系へ移行することも考えられるということで、これは利用者の利便も最終的には還元されるということで、諸課題を整理した上で具体的な方策を検討するということが、中間とりまとめでやったとおりでございます。

一方で、ユニットコスト全体としますと、公租公課等の比率を考えますと大体1割程度ということでございますので、それを低減していくということで、一定の効果がございすけれども、その割合から考えると、それだけでは十分ではないということでございますので、競争促進の中で航空企業の自助努力というものを強力に促進することも重要でございます。そのためには公租公課の見直し以外にも、安全の確保を大前提といたしまして、必要な規制の見直しを不断に進めて、そういったような努力を講じやすいような環境を整備していくことも必要であろうということを書いてございます。

引き続きまして、第14回、第10回を踏まえた小委員会でも議論されましたが、操縦士・整備士等の養成・確保ということでございます。操縦士につきましては、航空需要の増大、大量退職、中長期的には操縦士不足がございす。またLCCや地域航空会社は、現実の深刻な課題であるということも小委員会の中でも指摘されているところでございす。整備士もほぼ同様の条件でございまして、中長期的に養成・確保を容易にするような環境整備が必要であろうと。またMRJの生産の本格化、それから航空機整備事業の国内拠点整備と、こういったものの観点からも整備士・製造技術者の養成、確保というのは不可欠であろうということでございます。

本文で9ページに移ってまいりますけれども、別途小委員会でも中間とりまとめでなされたところでもございますが、それに基づきまして操縦士につきましては、操縦士養成機関の供給能力の拡充でございますとか、健康管理体制の充実で、現役操縦士の有効活用を検討するということがございます。更に整備員につきましては、短期的には整備士の資格制度・運用の見直しでございますとか、中長期的には資格制度の在り方を検討するということが。それから製造技術者については、公的な認定制度の創設の検討や、整備士・製造技術者の養成・確保のための産学官の連携強化を検討すべきということを書いてございます。

本文は10ページに移ってまいります。環境面への配慮ということでございますが、こ

れは第12回でご議論いただいたところでございます。「航空機騒音対策の推進」ということで、航空機の発着回数が増加する中でも、航空機の性能がよくなってまいりまして、航空機騒音の影響は軽減傾向にあるということではございますけれども、国際的にもICAOアプローチに基づいているところでございますので、そういうものを踏まえながら総合的な航空機騒音対策を構築出来るということでございます。

一方で、今後発着容量の拡大が見込まれる空港もございますので、そういうところにつきましては、それに伴う航空機の騒音の影響をできるだけ低減するために、低騒音機材の運航促進のための空港使用料の体系等の経済的手法の導入可能性について検討する必要があります。また発着回数の増加で騒音影響を受ける地域、あるいは拡大する地域がある場合に、必要な対策を検討すること、それだけではなくて運航方式についても様々な検討が必要ではないかということをお述べてございます。

本文では11ページに移ってまいりますが、民間委託がされると、そういった騒音対策等につきましては、運営権というのは、一体的に実施されるということになります。その内容や規模については、実情に応じて検討するということをお述べてございます。

それから航空分野における低炭素化ということでございますけど、低燃費機材の普及、それから運航方式の効率化、環境配慮技術の導入、代替燃料の普及促進ということがございます。このうち代替航空燃料の普及促進の取り組みについて、まだ協議している中でございますので、これを積極的に進めていくことが必要であろうということと、国際航空分野では経済的手法の導入というものが課題になってございますので、ICAOで、こういった制度の構築を検討していこうということが決定されておりますけれども、これらの中で、そこにありますような課題について、いろいろ検討し、議論のリーダーシップを取っていくということをお述べてございます。

骨子は6ページになります。本文は13ページになります。「充実した航空ネットワークの構築と需要の開拓」ということでございます。まずは、「我が国の国際航空ネットワークの充実に向けて」ということで、第13回でご議論いただいたものでございます。まずはアジアの主要空港の国際航空ネットワークとの比較ということで、首都圏空港の国際線の旅客数は、平成23年に仁川やバンコクに逆転されたということでございます。これは、アジアの主要空港において、アジア域内の路線ネットワークが着実に増加し、また自国の航空企業が航空ネットワーク展開に大きく寄与している。また乗継旅客を積極的に取り込んでいる点はその要因かと思われ。その中で我が国の国際航空ネットワークの目指す姿というものをどうしていくかということについて、次に述べてございます。

まずは、成長著しいアジア、とりわけASEANと我が国を結ぶ国際航空ネットワークを充実させるべきではないかということで、特にこれらの路線は訪日外国人旅行者の誘致に大きな役割を果たし、LCC等でアジアの諸都市と全国の空港を結ぶネットワークの形成によって、それらの旅行者を全国で受け入れることを可能にしていくことが必要ではないかということをお述べています。

本文では14ページに移ってまいりますけれども、その中で我が国の航空会社は直行便の需要路線というものを念頭に置いてきましたが、一步踏み込んでアジア、北米間などの乗継、国際・国際間の乗継需要の積極的な取り組みを図ることが必要ではないかということでございます。更に国内航空ネットワークを活用して、国際・国内間の乗継需要を取り込んで、地方にも利便性向上の果実を広げていくのが可能ではないかということで、航空企業の需要創造の取り組みを、あと1つにはソフト施策を推進していくことが必要だということを述べてございます。

一方で、その担い手であります我が国の航空企業の国際航空ネットワークの充実ということで、まずは我が国が考える航空企業とは、我が国の航空ネットワークが拡充して航空サービスの選択肢が増えるということが、利用者利便の関係から大前提であろうということでございます。

一方で、我が国の航空企業が国際航空ネットワークを充実するという事は、利用者にとっては利便性の高いネットワークが構築されるということでございますし、ナショナルブランドに基づく安心感を与えるということは、特に日本にとって割りと強いということ。それから東日本大震災の際に見られたように、災害等で海外の航空企業が運航を辞しても、我が国の航空企業は運航を継続しているというような事例もございます。海外の例等も加えますと、我が国の航空企業による充実した国際航空ネットワークの構築というのは、やはり重要であろうということでございます。

一方で、我が国のエアラインは主として日本人のビジネス旅客を中心とした渡航需要に基づいて営業展開が進められてきている面があるかと思えます。そのような結果航空企業間で就航先や時間帯が似通って、限られた需要を巡って競合して、その結果として首都圏をみますと、就航都市数がそもそも少ない上に、その上の半分以下しか我が国航空企業は路線を展開していないといった状況にもなっていることであります。そのような状況からできるだけ脱皮して、独自の航空ネットワーク戦略を展開するためには何が出来るのかということを考えていかななくてはならないということでございます。

本文では15ページに移ってまいりますけれども、その際アジアを中心とした訪日外国人旅行者を取り組むことを念頭においたネットワーク戦略でありますとか、あるいはそのような人たちのニーズを中心とした営業戦略というのを推進するのが重要であろうということでございます。国際競争の相手といえば、自国の企業というよりは外国のそこに就航する企業ということでございますので、LCCが別途ありますけれども、従来型の手航空企業のような、限られた航空市場の中で体力を消耗しているということは、国際競争上も不利なだけではなくて、例えば我が国の国際運航している中で、国内路線は細っていくようなことになりかねない。国際ネットワークも、そういった中でなかなか展開していかないといいことで、利用者利便の向上につながらない、ひいては低下につながるかもしれないということが懸念されますので、そのようなことを意識しながら、今後独自のネットワークの展開が必要ではないかということ述べています。

またアジアと至近な西日本や沖縄、あるいは海外空港にネットワークの拠点を置くことを視野に、LCCや国際的な企業間において活用した多様な航空ネットワークの展開を見据えることも考えられようかということでございます。一方で、航空行政につきましても、日本人のビジネス需要を中心としたアウトバウンドの直行需要が念頭に置かれておりまして、航空企業がそのような営業展開を変えていくような、それを促すような視点が欠けていたということが否めないということだと思います。いずれにしましても、我が国のエアラインがそのような限られた需要の中の営業展開から脱皮して新たな航空ネットワークを充実させて、国内外の航空需要を広く取り込めるように、もう少し航空行政は健全な競争環境の確保に務めながら、航空企業の取り組みを積極的に後押しするべきだということを述べてございます。

引き続き、国際航空ネットワーク構築に向けた方策ということでございます。より開かれた国際的な枠組みの構築ということで、まずは我が国の国際航空路線が就航していない国・地域との路線の開設を促すという観点から、オープンスカイの合意国の拡大が必要であろうということでございます。

また2015年に単一航空市場が実現する見込みがあります、ASEANとの多国間航空協定の締結に向けた交渉、推進でございまして、それを踏まえて我が国とASEAN諸国との航空市場の連携を模索されるべきではないかということなどを書いてございます。

本文で16ページに移ってまいりますが、オープンスカイ合意済の国・地域に関しましては、今後首都圏空港の容量拡大策でございまして、それを受けた羽田、成田の役割分担の整理が第一でございまして、それを踏まえた上で、引き続き緩和の方向で見直しを行っていくべきだということを述べています。

更に混雑空港であることに起因して発着枠が設定されるケースでは、オープンスカイをしていたということを伝えてございますけれども、航空企業が自発的に発着枠を取得出来る環境整備が必要ではないかということで、そのような方策についても検討するべきではないかということを述べています。

一方で、エアライン側の国際航空ネットワークの構築のためには何をやっていくかということがございます。本文では16ページの真ん中ぐらいのところでございますけれども、我が国のエアラインも未就航の国・都市の新規路線を目指すということでございますが、そういった新規開拓市場の戦略を確立することが重要ではないかということでございます。それを後押しするような航空協定上の枠組みの設定でございまして、首都圏空港ではきちんとした発着容量を確保するということですか、様々な機材の円滑な活用が出来るような規制の見直しですか、独自の戦略に基づいて路線を展開するような場合、何かインセンティブが与えられないかということについても、航空行政が積極的な後押しを行えるよう検討するべきではないかということを述べてございます。

本文17ページに移ってまいります。今のコスト構造を下げるにも一定の限界があるかと思っております。その中で新規開設が難しい路線につきましても、例えばセカンドブランド

となるLCC等の航空会社を設立するでございますとか、そういうことで親会社とコードシェアを実施して、全体でネットワークを相互補完するといった方策の可能性の検討が望ましいのではないかとということ。あるいは、世界の航空市場を眺めますと、自国の航空会社だけではなくて、海外の航空会社と資本提携するですとか、新企業を立ち上げるですとか、そういったことで事業を拡充する動きが盛んでございます。我が国の航空企業でもそのような取り組みについて、そういったものの側面支援の検討も必要ではないかということをお述べています。

引き続き、第10回で議論されましたLCCの役割ということで、LCCがこれまで航空機を利用されなかった方の利用を促進する、あるいは利用機会を増加させるという点で、航空需要の開拓に貢献しているということで、関連産業の創出でございますとか、地域振興、あるいは大都市圏における空港利用の分散も期待されるということでございます。

本文18ページに移ってまいりますけれども、我が国で平成24年にLCC事業が開始されましたけれども、今後我が国の国内航空市場における市場成長でございますとか、訪日需要の関係による国際航空市場の成長に貢献することが期待されるのではないかとということでございます。LCCのビジネスモデルは低コストかつ高頻度運航のモデルでございますので、これを促進する観点から、ボトルネックの排除は積極的に進めていく必要があるということで、低コストの専用ターミナルを、空港を中心に整備していくことと、コスト低減、あるいは高頻度運航に関しましては、技術規制を不断に見直していくということ、更に就航率向上に必要な空港施設の整備ですとか、そういったニーズ等を踏まえた地方空港等の運用時間の延長等の環境整備について考えていくべきではないかということをお述べてございます。

引き続き観光振興と一体となった航空ネットワークの構築ということで、第10回で議論されたこととございます。本文では19ページに移ってまいります。訪日外国人旅行者2000万人の高みを目指していくということでございますので、こういった需要の掘り起こしとネットワークの展開が軌を一に行われることが重要であろうということとございます。2000万人時代には、リピーター需要ということで、首都圏以外への観光需要が増加していくことが考えられますので、首都圏の乗継、国際、国内の乗継利便の向上のほか、LCC等を活用しまして、関西空港、中部空港、その他地方空港で受け入れるために観光政策と一体でそれらの空港への訪日旅行の誘導を進めるのも必要ではないかということとございます。

具体的にはオープンスカイ施策や航空路線の展開、そういった観光上の訪日プロモーションなどと一体に行うこととございますとか、日本ブランド展開の魅力の発信、あるいは出入国手続の円滑化、迅速化、アクセスの充実等々が必要じゃないかということと、そのような、航空需要の増加が期待されるような新規国際路線の開設を促すインセンティブの仕組みの導入を観光庁等とも検討するべきではないかということをお述べてございます。

また観光地の側では、特に訪日旅行を地方に誘致する場合、広域の観光ルートの設定が



クセス網、それから深夜早朝時間帯におけるアクセスの充実等が必要ではないかということで、首都圏空港では特に検討すべき課題が多いということが書いてございます。地方空港等については取り組みの強化も書いてございます。

27ページについては、シームレスな移動やイレギュラー時の適切な対応の確保たる事業者間連携をとということで、競争を意識するあまり連携が不十分だと、かえって利用者が円滑なサービスを受けられないことがありがちなものですから、こういったことを避けるために事業者においても様々な取り組みを進めるべきであるということを書いてございます。

最後「おわりに」ということと書いてございますけれども今回の取りまとめにおきまして、具体的な施策・制度の在り方につきましては、今後、時期、効果等の明確な目標を立てて実施に向けて積極的に取り組むということと書いてございます。

また、ご議論いただいた中で施策の実施でございますとか、航空企業等の事業活動につきまして利用者国民の十分な理解を得るためには多様な情報を分かりやすく、「見える化」することが求められているというご指摘もございました。こういった情報の分析・公表の実施体制を強化していくことが必要ではないかということで、このとりまとめに基づく取り組みにつきましては、この部会等々でフォローアップを実施しまして、必要なものについてはまたご審議いただくということかと思っております。

(家田部会長) それでは、一通りご説明いただきましたので、ご確認いただきたいと思っております。これまで議論した中で、皆さんからいただいたご意見を出来る限り反映されていることと思っておりますが、それぞれご発言されたところを思い出しながら、振り返っていただき、出来ればこんなところでまとめたいと思っておりますけれども。それぞれご感想でも、あるいはこれはこれでまとめるにしても、このあと、特に力を入れるところとか、その辺少し意見交換をさせていただこうと思っております。いかがでございますでしょうか。

タイトルもこんなところでよろしいのかというあたりも、もしご意見あったらお願いしたいと思います。特にご発言ございませんか。よろしいでしょうか。どうぞ金谷委員お願いします。

(金谷委員) 前回申し上げた意見については的確に織り込んでいただいているように思いました。今回の部会の議論の特色を考えたとき、世界で、特にアジアを中心に航空に対するニーズが伸びている中で、これをいかに我が国の航空全体、航空システムが取り込んで、航空産業なりエアラインなり、あるいは空港、あるいは空港周辺のレベルアップ、成長に反映させていくか、ひいては日本の経済的成長にどう反映させていくか、そのところが非常に大きなポイントだと思うので、その意味では、言い得ているようなタイトルになっているのではないかなという理解をいたしました。

1点これは部会の報告書の中で反映することではないが、一つ気になる点がございます。これだけ広範に渡るテーマを議論させていただいて、まとめていただいているので、当然濃淡があると思っております。当部会では、各テーマについてプライオリティまで議論したわけ

ではないので、課題を出してその取組みの方向性を示したということで、これはこれでいいと思いますけれども、今後、ここの取組みの濃淡をどういうふうに考えていくのか、あるいは、どういう展開を今のところ考えているか、そのあたりを教えていただきたいと思います。

(家田部会長) ありがとうございます。お答えいただきましょうか。

(航空戦略課長) 今後のそういった要素は確かに幅広い点がございまして、どこに濃淡があるのかというようなことが、若干分かりにくいようなものになっているかと思えます。まず一つの大前提としては、その基盤作りの中で、首都圏空港の機能強化ということが、いろんな検討の大前提となっているところがございまして、これをどういう形で検討していくかということが一つの重要な課題かと思えます。

それだけで航空は円滑には進むわけではありませんで、実はその裏には管制なり、乗員の確保という問題が隠れているということでございまして、こういった課題は合わせて、推し進めていくということが極めて重要ということでございまして。

プロジェクト、あるいは制度面として、いろいろ考えていかななくてはならないと思えます。あとは空港経営改革推進につきましては、淡々と進めていくということになるかと思えます。コスト競争力の中で、コスト効果の見直しで残っている課題などにつきましても、もう少しいろんな勉強をしましてあとに、いろんな形でご議論いただくといったような場面が出てくるのではないかなと思っております。

これらを踏まえて、今までの我が国の航空企業のネットワークの構築のあり方というもの、いかに円滑に促進することが出来るかというようなことも、特に第3章のキーとなる話であると思っておりますので、そういったものに関して航空行政として何が出来るかといったことをこれから中心的に考えていくのが、第3章の課題ではないかというふうに思っております。それ以外の課題も、いろんな分野の観点からやっていかなきゃいけないものでございまして、「おわりに」にもありますように、時期、効果をどういう形で整理するかということ、今回のとりまとめをいただきまして検討しました上で、フォローアップの際に、こういった形で進めていきたいということなどもご紹介しながら対応出来ればありがたいかなというふうに思っております。

(家田部会長) よろしいですか。ありがとうございます。どちらにしてもプライオリティを付けて、逆に重要度もそうだけれども、やらなきゃいけないという場合、やれることと、かなり長期に検討がいるようなものもあるでしょうから、どちらにしてもめりはりを付けてやらなきゃいけないということですよ。ありがとうございます。他にいかがでしょうか。もし特に指摘がないようでしたら、大体こんなところにさせていただくことにしたいと思います。これからの取組みについて、感想も含めて一言ずつご発言賜ってもいいような気がしますが、いかがでしょうか。それでは篠原さんから一言ずつお願いします。

(篠原委員) 今回のとりまとめについて、一言申し上げれば、家田さんもおっしゃったけど、めりはりを付ける、それから優先順位、場合によってはオプションの取捨選択も必

要だと思っんですね。だからこういうのを全部一斉に一つずつやるということよりも、時系列的な行程表を作って、それをフォローしていくということが必要なのかなと思います。実行していかないと意味がないので、行程表を作って、とりあえず何年ぐらいまでにこういうのをやろうとか、そういうものを作るとあとのフォローアップも非常にやりやすいのではないかと。利用者の人たちに、こういう問題に関心を持ってもらう上で、そういう時系列的なものがあったほうが、より関心を持っていただけるのではないかというふうに思います。以上です。

(家田部会長) ありがとうございます。続いて鎌田先生お願いします。

(鎌田委員) めりはりを付けてやっていくというのは、そうであると思います。例えば期限が決まっているようなもの、2020年のオリンピック、パラリンピックに向けてというようなこととか、やることが決まっていて、それに合わせていかななくてはならないものと、先ほど部会長がおっしゃられたような、中長期的な視線で淡々とやっていかなければいけないこととか、そういったことを分けられると、よろしいのかなと思いました。

あともう一つ、タイトルとしては別に問題ないと思いますが、航空システムという言葉が度々出てくるんですけども、これは全てのことを言っているのか、それとももう少し狭い範囲で空港とか航空のネットワークのことを言っているのか、ちょっとよく分からないというふうに思います。ここで言う航空システムが何のことを言っているのかというのは、少し言葉を足したほうがよろしいかと思います。以上です。

(家田部会長) ありがとうございます。ちなみに前半はご意見として、後半のところは航空システムについて。最初に出て来るのは、参考資料1の1ページの31行かな。今の点はどうでしょうか。

(航空戦略課長) 少し考えてみます。新システムの航空のあり方というのがありますが、全体としていろんなものが組み合わさりながら機能しているということをもう少し明確にしたいということで、航空システムという言葉を使わせていただいているのですが、そこはもう少し分かりやすくするとすれば、ちょっと記述を加えるなり必要かなというふうに思っております。

(家田部会長) 意図としては、決して技術システムとかいう意味ではなく、インフラも航空会社も、航空行政もいろんなものを込みにして言っているんでしょうけどね。ここに何かちょっと補ったほうがいいかもしれないですね。ありがとうございます。大橋先生お願いします。

(大橋委員) この報告書のコメントを含めてなんですが、一見、論点整理かなというふうに見えるんですけど、ところどころ見ると、踏み込んで書かれているなということも目に付きました。例えば航空行政のこれまでのあり方について言及されている個所があったりとか、あるいは発着枠についての経済的な観点からの今後の検討のあり方とか、そういうところは、かなり踏み込んだ内容になっているのかなと。抽象的なので、これを今後どう活かしていくのかというのは、まだまだ先があるかと思いますが、ぜひもう少し

し大きく膨らませてディスカッションが出来ればなど思っているところであります。

今、先生がおっしゃった根本的なところの話なんですけど、実はどうしてこういうことを言わなければいけないのかという根本的なところの議論が深められなかったかなという印象を持っています。

例えばビジネスジェットをもっと飛ばすべきだということについて、どうしてこんなに顧客単価の高いものを受け入れないのかということは、通常のビジネスセンスで考えるとおかしいのではないかというふうに思うんですね。そうすると、どこかにボトルネックがある。つまり経済的なインセンティブ以外のかかなり強い力が働いて入れないのではないのかとか。発着枠の話とか、あるいは利用環境の改善が必要だとか、アクセスの強化、これは全部顧客目線の話なんですけれど、どうしてこういうことをここで言わなければいけないのかということだと思うんですね。ビジネスを、民間ベースの顧客目線に立つという観点から考えてみると、若干ボトルネックがあるのではないかという問題分析のところまで、実は行かなかったかなという印象を持っております。ネットワークの張り方も同じなんですけど、これだけアジアで今後伸びていくのに、どうして動いていかないのかというところの議論があると本当のボトルネックってどこなんだというところまで深掘りして議論が出来るのかなと。

(家田部会長) はい、どうもありがとうございます。要は病気で言えば症状のところと、それを改善するための治療薬はやっているんだけど、根本の体質のところの問題があるというところまでは、掘り下げてやんなきゃいけないねという、長期的に見るとそのところを治すことが重要だねというご指摘だと思います。長期戦が必要な検討課題だと思うので、重要な今後の課題というふうに位置づけてもらいたいですね。荒木さんどうぞ続けてお願いします。

(荒木委員) 結局は行程表のところに行きつく話なのかもしれませんが、こうしたものを実施するにあたって期限、主体を明確化する必要があるかと思えます。報告書自体は敢えて書く必要がないのかも分かりませんが、個々の各論は実施する時期だとかは違うんですけれども、そもそも向こう何年ぐらい見据えて話をしているのか、10年、20年ぐらいだと思うんですけれども、そうであればそういうふうを書くべきであって、別に30年、50年のスパンでということではないのであれば、そういうカラーを出していただいてもよろしいのかなと思いました。あとは、主体というところで、航空局のみで出来ない施策というのたくさんあると思うんですけれども、結局、今後どういったものをどなたがイニシアチブを取ってやられるべきなのかというのを、出せるところは出す。1か所だけ、19ページの18行目に「観光庁と一体的に検討すべきである。」と書いてあって、ここだけ観光庁の名前が書いてある。これはこれで記載としてはよろしいと思えますけれども、他の局も巻き込んでやっていただくという明示をしていただくにあたっては、そういう記載をしていただいてもよろしいのかなと。具体的には空港アクセスのところかと思ひ浮かびますけれども、そのように思う次第です。以上です。

(家田部会長) ありがとうございます。ここまで一段落して事務局からご発言をお願いしたいと思います。

(航空戦略課長) 大橋委員からご指摘ありまして、かなり広範なものを扱った結果として、中間とりまとめのときは、割りと狭い話題を深く掘り下げていた面もあろうかと思えますけれども、今回の中間とりまとめ以降の議論については、若干広く浅くという形になってしまった面もあろうかと思えます。いずれにしても、荒木委員のご指摘、それから篠原委員のご指摘がございますけれども、今後どうしていくかというような、更に掘り下げて個々の課題、必要なものはたくさんございますので、その中で更に分析していきたいということでございます。また更に荒木委員からございました、いつ見せるかということで、中長期的なということを書いてございます。前のほうにも書いておくべきなのかもしれませんけれども、敢えて言えば、中期が大体5年スパンぐらいで考える。長期が10年前後、若干それを超えても30年とかそういうことではないものというようなニュアンスで書いてございますので、今後いろいろフォローアップしていく際にも、具体的に何年までと書けるものは、鎌田委員のご指摘にあったようになかなか少ないのかもしれませんが、短期的な1、2年でやるようなもの、それから5年スパンぐらい目指してやるもの、あるいは10年スパンぐらいかかるものといったものはきちんと色分けをして、その中で優先順位というものが出てくるかと思えますので、そのことについてもフォローアップしていく中ではお示しするようなことが必要かなというふうに思っています。

(航空局長) 今回ここに入れたのは、何か評論的にただ論点をまとめただけではなく、具体的な政策に結びつくものを盛り込んでいただいたという私どもの意識でございます。それも何十年も放っておくような事は一切ないと言いますか、結果が少し中長期的に先のほうで出てくるものもあるかもしれませんが、着手するものはこの数年のうちにいろいろやっていくということを中心に盛り込んでいただいたというふうに思っています。その意味ではこれに基づいて、今いろいろご指摘いただきましたけれど、行程表のようなものを作りながら実施を、政策の実現をしていくということになるんだろうと思っております。それから根本原因の掘り下げが足りないのではないかというお話がございましたけれど、いわゆる航空企業のネットワークの張り方にいたしましても、ビジネスジェットにいたしましても、首都圏空港の発着枠の問題や、あるいはそこに合わせていろいろなかつての事業規制みたいなものが相まって、普通のビジネス展開がいろいろな面でされて来なかったんだろうなというふうに見ておまして、そこを解決するためにやらなければいけないことが、ここに全部盛り込んでいただいているという意識でおります。

(家田部会長) ありがとうございます。28ページのところを見ていただきますと、「おわりに」のところアンダーラインが引いてあるところがあるんですけども、4行目のところかな。「時期・効果等の明確な目標を立てて実施に向け積極的に取り組んでいくことが必要である」ここで、「今後も引き続き」と書いてあるんですけども、このところ、このレポートの理解なんだけど、もちろん事務局が作業して作ってくれたわけじゃなくて、

航空局とこの委員の合作ではあるのだけど、立場上は委員が作った、委員が、局長に、あるいは国土交通大臣に提言するものですよね。従ってこれはこういうことをするといいんですよねと我々委員が言っているわけであって、そうするとこの「おわりに」のところに書いてある意味合いというのは、これを受けて航空局がそれぞれについてプライオリティを付けて、これはいつぐらいまでに目標しましょうとか、これはここまでのことをやる目標にしましょうということをお作りになっていただいて取り組んでいただきたいという、そういう意味でございますよね。それを作ってもらうことが強く最後のページに示唆されているということになろうかと思えます。今度は、山本さんからご発言いただきたいと思えます。

(山本委員) 一つは非常に細かいことでよく分からなかったのが、項目の並べ方なのですが、大きな3の項目で、3.8の「地方航空ネットワークの安定的な確保」というのがいちばん最後になっているんですけど、ここを見ると、ネットワークそのもののことがずっと書かれていて、そのあとでネットワークの構成要素の項目が並んでいるということからすると、もう少し前のほうに持ってきたほうが分かりやすいかなという印象は持ちましたが、それによって内容が変わるということではありませんので、特にこだわるものではございません。

全体的な問題といたしましては、先ほど行程表の話もございましたけれども、8ページのところから始まっている人材の養成確保の問題、これは長い時間をかけて取り組んでいかなくてはいけない問題だと思いますし、それから10ページのところからあります環境面への配慮にある騒音対策の問題と、それから低炭素化の問題につきましても、これはICAOの議論の進展を見ながらということになるので、いつどうなるのかというのは分からないと思いますけれども、このあたりは場合によって制度的な枠組みそのものの見直しを含めて考えていかなくてはいけない問題ではないかというふうに感じました。私としてはこのあたりに関心がございます。以上です。

(家田部会長) ありがとうございます。柳川さんどうぞ。

(柳川委員) 先ほどからご議論ありますように、かなり具体的な政策の内容が織り込まれていると思いますので、それが着実に実行されることが何より大事なことだというのはそのとおりでと思います。全体を見て、個人的には、ポイントになると思っているのは、政策の相互作用というんでしょうか、空港改革の話と観光地の話題、それと全体を通じての航空ネットワークの充実と、このあたりが相互にうまく回ることで、具体的に伸びてきている航空需要を日本の国内にうまく取り込んで成長に持っていけるのではかなというふうに思っています。

また、22ページにあるような航空インフラの海外展開の部分もなかなか見過ごされがちですが、ポテンシャルは大きいものだろうというふうに思っています。

それから多少今後のというところも含めた感想をもう1つ申し上げさせていただくと、恐らくこの報告書のかなり大きなポイントというのは、本文の「はじめに」のところの最

後の35、36から、2ページ目にかけての、航空産業あるいは航空企業という言い方がされていますけれども、ここの「航空ニーズの創造を積極的に進めることが出来るように」航空行政をどうやっていくかという部分ですね。それでボトルネックの解消のためにこういうものやっけていくんだというふうに書かれている。この部分は一番重要なメッセージだと思っています。ある意味で、基本はインフラの整備なんですけれども、航空産業を担う行政として、そういうものをどうやってバックアップしていくかという、先ほど大橋先生がおっしゃったように、経済的に考えれば、企業のやっている部分というのは、ある程度自由にやらせて、その土俵を整えていけばうまくやってくれるところは成長し、失敗するところは潰れていくという話なんですけれども、この航空行政というのは、いろんところでシンプルな自由競走がうまく成立しない部分がある。それは、ここにボトルネックというふうに書かれているもので、先ほど局長が言われたように、容量の問題があって、いろいろなボトルネックがあちこちにあると。そうすると、先回りしていく形で、行政が動いていかないと、そもそも企業がうまく戦略を取れていないという部分もあると思いますけれども、そういうものがうまく適切に、ニーズが創造出来るように、先回りをしてボトルネックを解消していく、あるいは広げていくというような政策の在り方が重要であると思います。この方向性というのは、ある意味での産業政策のあり方なんだと思いますけれども、考えようによっては、どういうときにどういうことが必要かという理論武装みたいなことを今後やっていくというのは、こういう政策を強く推し進めていくときに、ある程度の整理が出来るとしています。これは報告書で具体的に書くという話ではないのかもしれませんが、やはりこういう政策のあり方をうまく整理しておくというのは、今後重要なことだと思っています。

(家田部会長) ありがとうございます。富川さんどうぞ。

(富川委員) 私は航空の専門家ではないんですけれども、街づくりとか、都市再生とかいうことに取り組んでいる者として、一連の政策部会に出てきて、首都圏の問題とそれ以外の問題というのは、我々の街づくりや都市再生とまったく同じで、2つの全く違う次元の話と一緒に進めていかなければならないということで、航空行政も大変だなという印象を持ちました。

首都圏でやらなければならないことと、地方の土地で需要を喚起するとか、空港でもそうですけれども、地方の都市再開発のやり方を効率的にしていくとか、これらを一緒に進めていくためにやらなくてはならない政策というのは、ある意味で全く違う方向を向いた政策なので、東京と地方の違いというのをよく理解しながら進めていかないとならない問題として、非常に共感を感じました。以上でございます。

(家田部会長) ありがとうございます。金谷さんお願いします。

(金谷委員) 簡単にコメントを3点と、1つだけこだわりのところを申し上げます。

第1は、先ほどプライオリティをというお話しを申し上げましたけれども、恐らくこれだけ広範な問題について、プライオリティ付けをするときにいくつかの視点があると思

ます。1つは当たり前の話ですけれど、重要性というものだと思います。どれだけの効果があるのか、それからやらなかったときに、どんな影響が出るのかといった重要性の問題。

それから2つ目は、皆さんおっしゃっているような、緊要性。急ぐのか、あるいはそんなに急がないのかという、端的なものを中長期で見据える。

それから3つ目は、難易度というか困難性というか、やることの難しさですね。これら3つの視点が、プライオリティ付けの際には、立体的に組み合わさってきます。ですから、重要で、しかも緊要度が高くて、それで困難なものについては、最初から具体的なやり方を詰めていかなければいけないというようなことに、多分なってくるんだろうと思います。ここから第2の話になるんですけども、当部会で検討した課題やその取組みがそれぞれ独立して存在しているわけではなくて、またお互いに絡み合っているというような関係もあると思いますので、全体の関連性をよく把握していくという必要があるんだろうと思います。

今回私はこの部会に出させていただいて、これだけ広範かつ多様な課題があって、しかもそれが何等かの関連を持っているということを確認させていただいたというのは、非常にありがたかったと思います。そういう意味で航空システムという標題にある表現は、実はすごく意味があるのかなというふうに思っています。

それから第3は、課題への取組みが先ほど5年先のものもあれば10年先のものもある、あるいは今すぐ取り組むべき問題もあるというような話ございましたけれども、逆にこういう報告書をまとめたときに少し危惧するのは、世の中がどんどん変わっていく中で、ひょっとしたらここに書いたものの中で、5年後には全然役に立たなくなっているとか、時代遅れになってしまっているものも出て来るのかもしれない。その場合には、柔軟に中身を解釈するとか、中身を見直すとか、そういうフォローアップも重要ではないかというふうに思いました。

最後にもう1点だけ、こだわりとして申し上げます。これはどうこうしろとか、変えろとかそういう話では全くございませんが、本文で言うと6ページです。前回上村委員のご発言にもあったと思うんですけども、空港経営改革をどう進めていくかというときに、1つは、航空局がおっしゃっているように、仙台空港のようなベストプラクティスを積み重ねていく。これがいちばん重要なことだと思います。それともう1つは、そうじゃない当面民間委託が行われる予定のないような空港についての取り扱いがこの報告書でも少し弱くなっている感じがいたします。

34行の①で書いてあるような、空港事務所での取組み、それから③で書いてあるような空港ターミナルビルでの今後の計画、そういった空港事務所であるとか、ターミナルビルであるとか、あるいはターミナルビルのバックにいらっしゃる地方公共団体であるとか、こういったところが一緒に空港の現状を把握して将来を考えるという、そういう場とか機会を設定していくことによって、次の本当に目指している空港経営改革に向けて進むべき素地ができていくのではないかなと考えています。それなので、報告書において、こ

れら各主体の個別の取組みに関する記載にとどまっているところが少し弱い感じがいたしました。以上です。

(家田部会長) ありがとうございます。竹内さんどうぞお願いします。

(竹内委員) 以前からこの案を拝見して、細かな文章上の表現等はメール等で差し上げたところを、いろいろ対応してくださいました。有り難うございました。内容については、今の段階ではないです。良いものが出来たなと思っております。

今まで他の委員の方々もおっしゃっていたところですが、私も今後のことを考えると将来どうするかというところが、気にかかるところではあります。特に今回のことに関して、これと同時並行と言いますか、ちょっと時期がずれてタイミングが悪かったなと思ったのは、交通政策基本法が出来て、交通政策基本計画が今から出来ますが、本当であればそれを睨みながらこちらも出来ればいちばん良かったです。交通政策基本計画の策定と軌を一にできなかった点を、今後は見ていかなくはないだろうなと思っています。

たまたま別の会議で、家田先生もいらっしゃいましたけれども、交通政策基本法の中に国民の責務という条項がございます。今後交通政策基本法を受けて、国民は一体どうしたいとならないのかとか、あるいは、とりまとめをやっていくにあたって国民の皆さん、どこで協力してくださいよとか、そういう話になっていくんだらうなと思います。その点をこの中では網羅出来なかったことが残念なところで、今後は、そこを含めた展開を見据えて考えていく、長期的には、そこも含めた政策を考えていく、そこがこれからの重要な点ではないかと考えています。以上です。

(家田部会長) ありがとうございます。特に交通基本計画、あるいは交通基本法ですよ。交通基本法の本質というか、条文の中に事業者は社会のために、必要なデータは公開して提出したりして、皆のためにやらないといけないんだという主旨のことも書いてあるし、ユーザーも住民も頑張って協力しなきゃ、ということも書いてあるし、今まで、交通行政の中で、そんなに表だって前面に出さなかったようなことが、結構条文に入っているんですよ。その部分については、決して航空に限らないんだけど、もうちょっと各分野とも踏み込まないといけないなというところは私も同感です。

全般的な感想を言うと、基本政策部会については、いろんな政策を一度オーバービューしてみて、そして新しい時代にフィットしているのだろうか、まだ足りないところがあるのではないかなとか、その辺の論点を整理し、現実的に実行可能で、納得が得られて、しかも効果がありそうなものをきちんと出していくと。そのプライオリティを付けたりするのは、当局の仕事だと思いますが、そういう意味では一定の成果が書いてあるなという感じしていますね。その中で1つ感想を言うと、航空、もしくは空港も含めた航空システムについて、広く国民が状況を知っているのかということ、あまりそういう状況にないなという感じがしますね。ぜひ、このとりまとめの参考資料を大いに国民にアピールしていただいて、皆さんおっしゃったけれども、なるべく早い実行を期待するところがございます。私の感想は以上でございます。

(航空戦略課長) ありがとうございます。かなりご指摘があるので、少し考えてみたいと思います。あとは実際相互に関連するもの、いろいろ気を付けてやっていくのが重要という話がありました。それにつきましては、先ほどいただいた議論を踏まえて、行程表のようなものをどうするかということも含めて考えていきたいと思います。

それから山本委員からご指摘があった順番の問題は、中間とりまとめでかなり議論した部分なので、そういう意味でいちばん後ろに持ってきたというような部分もございます。

それから交通政策基本法の話がありました。実は、我々もそこも睨んで、そこに書いてあることは、できるだけ網羅出来るように配慮したつもりでございます。一方で、国民の責務といったようなところについては、国民の皆さんに個々にどうしていただきたいのかということが、なかなか個別具体的に言えることが少ないということがございました。ただ、そこは意識して情報の提供という話も含めて、「おわりに」というところで、見える化することが求められているという話がありましたけれども、そういうのは記述を含めることで、ご相談させていただいているということでございます。いずれにしましても、今後、基本計画が議論されていきますので、そこは個別具体的なモードというよりは、横断的な共通事項としていろいろ議論されてくると思いますので、そういうご議論を踏まえながら、対応していきたいというふうに思っております。

(家田部会長) どうもありがとうございました。篠原さん、どうぞ。

(篠原委員) 事前説明の中で、先ほどから議論になっています、利用者の目線が大事だということで、例えば着陸料を納める場合に、利用者への還元等も含めてという、たしかそういう表記があったように記憶しているのですが。

(航空戦略課長) 8ページの13行目ぐらいに。  
文章になっているところだと8ページ13行目です。

(篠原委員) 分かりました。結構でございます。

(家田部会長) よろしいですか。ありがとうございます。では、もしよろしければこの文言を持ちまして。先ほどシステムの話もありましたので、若干変わるかもしれないけれど、大局こんなところでよろしいですか。細かいところは、事務局と私にお任せいただくということでよろしいですかね。どうもありがとうございます。それでは皆さんの前向きの議論のおかげで、何とかとりまとめることが出来ました。何分中身も結構急いでやんなきゃいけないということが多いので、一刻も早くとりまとめて、案を取りたいと思っていたので、よかったかと思います。それでは、とりまとめさせていただくことにしたいと思います。その他の話題は何かありますか。

(航空戦略課長) 一応この案の取り扱いでございますけれども、今回皆さま方からいただいたご意見につきましては、また部会長とご相談した上で調整させていただきまして、最終的に案という形にさせていただきたいと思いますが、今回出席者が少ないものですから、欠席の方々にも更に丁寧に、あるいは上部の分科会の先生方にも少し意見なども聞きながら、部会長とご相談させていただきまして、その上で最終的には案取れということに

させていただきたいと思いますので、そこまで準備できましたら、最終的なものとして、公表させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

(家田部会長) ありがとうございます。その他の議題はよろしいですね。

(航空戦略課長) はい。

(家田部会長) はい、ありがとうございます。それでは、以上でと思いますが、委員の皆さんから加えてのご発言はございますか。よろしいですか。最後、局長に一言お願いしたいと思います。

(航空局長) 部会がスタートしてほぼ1年半ぐらいでございました。長期に渡りまして、熱心にご議論をいただきまして、誠にありがとうございます。先ほど、申し上げましたけれども、私どもがこれから取り組んでいかなければいけない政策課題というものはほとんど網羅していただいたというふうに思っています。そういう意味でご提言をいただいたこの中身につきましては、いつまでに、どういう政策を実行し、どういう成果を上げていくのかということについて、しっかりと打診をしながら、取り組んでまいりたいと思っております。引き続き、このまともていただいたもののフォローアップというようなところでも先生方にお世話になるかと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。本当にありがとうございました。

(家田部会長) 以上で終わりたいと思います。

(航空戦略課長) 長い間御議論いただきまして、ありがとうございました。次回以降この部会は、今回議論いただいたようなことを含めまして、フォローアップという形で進めていきたいと思っております。そういう意味では、今までは各月1回ぐらいの頻度で開催させていただきましたが、頻度という点では若干密度が薄くなってしまいかもかもしれませんが、引き続きご協力いただければというふうに思っております。緒準備が出来ましたら、またこの部会を開催させていただくということになるかと思っておりますけれども、引き続き、よろしくお願い申し上げます。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]