

平成15年5月23日
財務省三田共用会議所
第三特別会議室

第1回航空に関する懇談会
議事概要

第1回航空に関する懇談会 議事概要

日 時：平成15年5月23日(金) 14:00～16:15頃
出席者：別紙参照

冒頭、洞航空局長からの挨拶があった。

航空局長： 本日は、皆様大変ご多忙のところ、ご出席いただき、誠に有難うございます。挨拶に代えまして、本懇談会開催の趣旨につき、簡単にご説明申し上げたいと思います。

近年、経済社会のグローバル化、ボーダレス化が進展する中、我が国の国際的な人・モノの流動を支える航空は、国民生活にとって不可欠の交通手段となっています。

また、成田、羽田、関空、中部といった大都市圏拠点空港は、我が国の経済発展、観光振興、国際交流に必須のインフラであり、その整備が喫緊の課題であるとともに、我が国の経済再生、都市再生のカギでもあります。我が国の国際競争力向上の観点からも、昨今の近隣アジア諸国の急速な空港整備を踏まえ、着実な対応が必要となっております。

他方、我が国航空産業は、外国企業との競争等による収益減に加え、一昨年9月11日の米国同時多発テロ以降の需要の低下等によりその経営環境は厳しい状況となっており、海外でのメガキャリアの経営破綻、国内での航空会社の統合など、大きな変革期を迎えております。さらに、イラク戦争、SARSの影響により国際線旅客が大幅に減少しており、航空企業の経営について先行きの不透明感が増大している状況にあります。

このような厳しい状況下、航空行政、航空企業等の航空に関わる関係者が一致団結、協力しあって将来の航空の発展に取り組んでいくことが必要であると感じており、我が国の航空の今後のあり方について、様々な観点から幅広い意見交換を行う場として、この懇談会を開催させていただきました。

私と致しましては、各界でご活躍されている皆様方から忌憚のないご意見をいただき、航空分野における現下の山積する課題を克服するとともに、広く国民の期待に添えるよう、積極的な航空行政の展開を図りたいと考える所存でございます。今後ともご支援、ご協力をよろしくお願いいたします。

事務局からメンバー紹介と議事運営に係る説明が行われた。

椎名座長： この懇談会は、自由闊達な意見交換を行う場ということですが、最初に2点ほど確認したい点があります。

まず1点目は、この懇談会の位置付けについて、この懇談会の成果はどのように航空行政に反映されるのかという点、もう1点は、報告書等のとりまとめはしないとのことでしたが、皆様のご意見をとりまとめて報告するといったことはしないのかという点です。この2点についての考え方をご説明願います。

宿利監理部長

： この懇談会は、通常の審議会のように特定のテーマについて諮問し、答申をいただくといったことは想定していません。むしろ、航空をめぐる重要な課題が山積する中で、航空行政、航空企業が将来の我が国の航空の発展に向けてどのように取り組むべきか、国民のニーズにどう応えるかという点について、様々な観点から幅広いご意見をいただき、それを航空行政や航空サービスに反映させていくための有意義な場として開催するものであります。

具体的には、第1回、第2回の懇談会においていただいたご意見のうち、平成16年度概算要求、税制改正等の要求に盛り込むことが可能な事項があれば、早急に検討を進め、概算要求に反映させていきたいと考えています。その他の事項、すなわち、概算要求に直接関係のない事項や17年度以降に対応すべき中長期的な事項等については、事務局が検討した上で、秋以降の意見交換の中で検討状況等について報告し、引き続き検討、反映させていきたいと考えています。なお、いただいたご意見のうち、航空会社において対応していただくべきものについては、メンバーとなっている航空会社で検討いただき、順次対応をお願いしたいと考えています。

先程申し上げたとおり、この懇談会では、通常の審議会で行われるような「諮問、答申」といった形式で意見を集約することは想定していませんが、この懇談会で頂いた貴重なご意見については、広く国民に周知していくことが必要であると考えていますので、懇談会に提出する資料を国土交通省のホームページで公開するとともに、懇談会終了後、速やかに議事概要を公表し、透明性の確保に努めていきたいと考えています。

それとは別に、例えば、議論が多岐にわたり、論点の整理が必要になった場合など、状況によっては、懇談会で行われている議論の論点をわかりやすくとりまとめる必要が生じることも考えられますので、今後の議論の状況・推移に応じて、椎名座長や鳥海座長代理のご指導をいただきつつ、適宜適切に対応していきたいと考えている次第であります。

事務局から資料「我が国の航空の現状と課題について」の説明があった後、椎名座長進行のもと、意見交換が行われた。

椎名座長： 非常に包括的にまとまっていて、しかも、少しゾットするようような有意義な資料だったと思います。それでは、意見交換ということで、私から丁度見やすい席に座っていますので、まずは、佐藤さんから御発言お願いできますでしょうか。

佐藤委員： 私は、航空に関して素人ですし、研究分野も生活のことが中心ですので、国の方針等には、普段関わりがありません。市民感覚からの発言を期待されて、私が選ばれたのではないかと思います。そういうことで、一般の方たちが飛行場をどのように利用し、どういう意識を持っているのかについて、お話ができればと思います。

私は、神戸に住んでおりますので、普段はJRを利用するのですが、今日は航空の会議ということで、珍しく飛行機に乗ってまいりました。飛行機に乗っている時間は1時間程度と短いのですが、そこに行くまでの時間、乗るまで、降りてからの時間がかかりますので、トータルの時間としては鉄道と変わらないのではないかと考えております。伊丹に行くまでに路線バスは時間がかかりますし、どうしてもタクシーを使わなければならない部分もあったりですか。また、羽田に降りた後、ほとんど誰も降りない駅に各駅停車しながら、モノレールに30分も乗っているような状況です。

今回の資料も、飛行場や飛行機の運用が中心になっておりますが、私達、利用者の側からすると、ドア・トゥ・ドアで、どのような状況で航空を利用しているかという点を考えていただいて、そのシームレス化が一層進まないことには、非常に使いにくいものとなるのではないかと考えております。

飛行場で言いますと、例えば、海外から日本に来る方が、成田から入国して日本国内の他の地方に行くという場合、やはり羽田に行かないといけない。それぞれの飛行場が、ある役割分担に基づいて整備されていると思うのですが、使う側にとっては、その間の移動の問題等もあるわけですが、相互乗り入れがあるからこそ使いやすいこともあるということも考えていただいて、従来、合理的に割り切ることによって整備されてきたものを、もう一度使う側の立場に立って見直していただくと、航空輸送がもう少し身近な存在になっていくのではないかと感じております。

リチャード・ケ委員

： 私も利用者で、航空行政のことについては、よくわからないのですが、先程、事務局からの説明に「ゲートウェイとしての地位は大丈夫」という指摘がありました。成田を利用して感じるのですが、私は、これは、とんでもない甘えになっているのではないかという気がします。

現在の中国の勢い、SARSで少し躓いて回復に時間がかかるかもしれませんが、あの勢いで上海・北京の空港が整備され、また、そこに大きな経済地域が発展していく。それに加え、飛行機の航続距離も伸びていくのでしょうから、コストが高く、使いにくい成田を飛び越えて、北京・上海を中心に考えようとする航空会社、または、旅客がこれから大幅に増えてくるのではないかという気がします。

そのような印象が一度できあがると手後れになりますので、早急に成田のアップグレード等を考えるべきだと思います。今や日本人の客でさえ、北京・上海の空港に行くと「すばらしい空港ですね」と言うほどですから、逆に、成田がいかにもそうではないということだと思います。非常に些細な例で申し訳ないのですが、日本に来る海外の人が飛行場に降り、一番最初に驚くのが、トイレにペーパータオルが置いていないということです。全世界、先進国だけでなく、もちろん台湾の空港でもどこにでも、飛行機の中にもペーパータオルはあるのですが、日本だけが無い。皆さん手を洗った後に、ウツと立ち止まって、ポケットの中でも拭くかといった状況であります。このシーンを見ていると、これで台湾や中国等がきちんとペーパータオルを用意したのであれば、これだけでも印象が大きく変わってしまうのではないかと思います。この辺りのギャップが、甘えにあるのではないかと感じています。

もう一つ付け加えますと、先程、航空管制のお話がありました。これだけ技術革新が進む中、かつては無線の周波数を巡って貿易摩擦にまで発展した時代もあったのですが、まったくのずぶの素人の意見ですけれども、例えば、立体的な表示やホログラム等、もっと色々なことができるの余地があるのではないかと、現存の設備も有効に使えるような方策があるのではないかという気がいたします。

椎名座長： 今のところ、委員の方から発言をどんどん頂いて、どこかのタイミングで事務局からコメントを頂く形でよろしいでしょうか。委員の方、ご自由にどうぞ。

秋山委員： 非常に多くの問題があり、どういう頭の整理をしていいのかよくわからないのですが、我々が常に考えていることの一つに、国全体としての人・モノの物流体系をどのように作っていくのか、そのために国の公共投資をどう使っていくのかということがあります。説明資料P19「公共事業関係費（国費）の分野別シェア」において、空港整備は、港湾関係の半分以下、漁港の70%程度という状況です。最近5ヶ年を見ると、旅客・貨物とも、航空は20%以上伸びているのに対し、港湾は7%程度の減少、漁港はもちろん大幅に減っているというなかで、港湾の半分以下しか空港に国のお金を使わなくていいのか。今まで空港整備は、利用者負担の考えでやってきたと思うのですが、今や普通の公共交通機関としての地位を占めております。国として最も効率的に人・モノを効率

的に運べるのかを考える際に、国全体のお金を、どこにどのように使うかという視点が必要かと思えます。先程の資料には物流の視点が入っていないのでよくわからないのですが、これからの産業構造がネットワーク型産業構造化し、製品も軽薄短小化、飛行機で部品を運ばなければ国際競争力がなくなるという時代になってまいります。現在、多額の投資を行い、国際的な港湾が全国に整備されているわけですが、そこを利用する人、そこを通る貨物は、どんどん減ってきているという状況です。産業の国際競争力の観点からも、港湾・漁港より空港整備を行うほうが、我々国民にとってプラスになるのではないかと考えます。

着陸料については、日本の成田が95万円、関空83万円に比べ、チャンギ23万円、クアラルンプールが13万円、仁川にしても31万円と、アジア諸国はべらぼうに安いです。A380-800という新機材が2006年頃に就航しますと、なにも成田に一度降りなくても、NYからクアラルンプール、シンガポール・チャンギに直行可能となります。日本だけを目的地とする場合は別として、非常に高い着陸料を払ってまで成田に降りてアジアに飛ぶよりも、アジアの都市に直接飛んで、それから成田・関空に戻ってくればいいという時代になってきます。先程、クーさんからご指摘があったように、国際競争力の観点から空港の着陸料をどうするのかという問題が、ひとつ重要であるかと思えます。

そうしますと、次に空港会社の採算性の問題があります。外国においては、航空系の収入で儲けようと考えているのではなく、人・モノが集まれば産業が栄え、その税収、観光収入等で稼ごうという考えのようで、空港自身の採算性のみを考慮した着陸料設定を行っていないようです。日本の場合、できる限り着陸料収入で賄うということになっており、このような基本的方針でよいのかという問題があります。

例えば、ロンドンのヒースロー空港は、収入の6割から7割を非航空系収入が占めています。もちろん空港会社自身の経営努力が必要であると考えますが、空港に対する規制緩和をより進めて行く必要があります。地元としては、コミュニティプラザ、アミューズメントセンター等の施設整備により、飛行機に乗るお客様だけでなく、空港に買い物に来る人や遊びに来る人を呼び込み、飲食店、売店、遊興施設収入の手数料等で空港を賄って行くことについても考える必要があります。そのためには、相当の規制緩和が必要であり、その際、何が規制になるのかということを考える必要があります。そこに何らかの規制があるのであれば緩めていただき、努力が足りないのであれば努力をする。今後は、空港会社として、航空系の収入だけではなく、非航空系収入で稼いでいくということが必要ではないかと思っております。

もう一つ、航空会社は、いかにサービスを高め、新幹線との競争に勝つかということを考える必要があるのではないのでしょうか。旅客が集中する時間帯だけに便を設定するほうが効率が良いのでしょうか、いつでも乗れて便利であれ

ばお客さんも増えるはずです。また、そのためのアクセス道路整備等、地上の交通機関も含めて考えていただきたいと思います。

以上申し上げたように、公共投資全体でのお金の使い方と空港の国際競争力をどう考えていくのかということが重大な問題と考えております。いつまでも高い着陸料を払ってまで成田、関空に来てくれるのかは、非常に深刻な問題であり、空港会社が着陸料以外で稼ぐ方策をお互いに研究し、そのための努力をする。同時に、航空会社もサービスを高めていくということが課題かと考えます。

飯島委員： 私も航空問題については、第三者の立場ではありますが、事務局の説明資料に、観光立国懇談会の報告がありました。この報告は、少し違った角度からの見方と観光立国日本との絡みから、非常に重要な提言であると考えております。日本は、貿易立国であり、外貨を獲得しながら経済の拡大発展を図ってきています。その中でも、依然として第2次産業が主力であり、この傾向はまだまだ続くのであらうと思いますが、最近の日本の高コスト構造から、中国・東南アジアへの生産機能の移転が依然として進んでいるということも事実です。そのようなことを考えますと、外貨獲得産業のバランスをある程度調整する必要があり、そのためにも観光立国日本を国策として、真剣に考える必要があると考えます。その観点から、経団連、経済同友会においても、昨年、提言を行ったわけですが、現在、海外から日本に入るものと日本から海外に出るものとの比率は、金額に換算して1：10程度となっています。この現状を考えますと、500万人と言わず、600,700万人と、これからの日本の観光ビジネスを世界にアピールして、海外から日本に来ていただき、外貨を落してもらうということも重要な国策であらうと考えます。そのためにも、道路や鉄道のような国内問題とは異なる航空については、国際戦略の一環として捉え、空港整備を行うことを考えるべきだと思います。3年程前、韓国の金大統領が来日した時に、日韓間で毎日500人程度の積み残しがあるという話を聞きました。現在は、成田空港第2滑走路供用により解消されたのでしょうけれども、国際間の人・モノの移動について、国際間交流のネックになるようなことがあれば、国の恥だと思います。それゆえ、先程の説明にあった主要4空港については、国策的に、戦略的に実施する必要があるというのが第一点です。

2点目は、日本の航空に対する設備投資が、本当に妥当であるかという問題です。先般、椎名座長のもと、羽田再拡張事業の検討が行われ、民間的なノウハウを活用した設備投資のあり方について提言されたところです。まず1つ目には、設計施工を一体で実施すること、2つ目は、瑕疵があった場合、その部分については業者が責任を持つこと、3つ目は、競争入札を行うことです。民間企業が当たり前に行っていることを公共投資においても活用すべきであり、このシステムの導入は、ニューパブリックモデルではないかと思います。この点については、更に検討を進める必要があると考えます。

また、先程、お金がないという話がありました。事業費の地方負担について、関係自治体は、地元に対するメリットの有無でお金を出すか出さないかという話があったようですけれども、これは、島国根性丸出しの発想だと思います。この際、自治体に依存するだけではなく、国が責任を持って飛行場を整備するという姿勢を表に出してもよいのではないかと思います。

山内委員：今日は、航空、空港について、非常に広範な問題が提起されており、その全てについてはコメントできないのですが、私なりに感想を申し上げたいと思います。

まずは、航空輸送、航空産業そのものについて、考えなければならないということを申し上げたいと思います。現在、航空会社の経営が非常に大変というのは、ご承知のとおりかと思えます。9.11、イラク戦争、SARSと、喫緊の足元の経営が大変であるということがありますが、短期的にどうするかということと、長期的にこれからどうなるかという視点の2つがあると思えます。

現在は、短期的な問題が引きがねとなって長期的な課題というものが生じており、アメリカの例から引いてみますと、アメリカの航空産業は、概ね10年周期（1981年・1991年・2001年）で赤字を出しております。その代わり80年代後半、90年代後半には大変大きな黒字を計上しており、航空産業がこの世の春を謳歌した時代があります。ところが、その間、様々な問題が生じ、ご承知のようにUSエアウェイズ、ユナイテッド航空、アメリカン航空といった大手航空会社の経営が危うくなりました。9.11以降、短期的な問題が引きがねとなり、以前から存在した長期的な問題が顕在化したのであらうと思えます。

先程、事務局からの説明にあったとおり、日本の場合、国内線の航空需要は比較的堅調に伸びてきており、国際線についても、9.11以降の減少があったものの、比較的安定しております。ただ、アメリカについては、ほぼ10年周期で需要が変動しており、その際に航空会社は必ず大きな赤字を出すようです。航空産業は、特に需要に左右されるだけでなく、経済の変動、原油価格の問題等に対して、また、その他の経済のファンダメンタルに対しても、非常に弱いのではないかと、最近思うようになりました。

アメリカでは70年代後半、日本においても90年代に入って、規制緩和が行われ、競争化が進んできました。もはや規制緩和が進み、大きな経済的变化に対して、政策的に何らかの支援することはないという状態にあるかと思えます。ただ、こうした大きな変化の中にあることを踏まえ、航空会社も構造的な変化を行わなければならないと同時に、今回、短期的な航空会社に対する支援措置が実行に移されつつありますが、このような問題も、長期的な視点の中で考えて行かなければならないと思えます。

本日は、もはや新規とは言えないスカイマークの井手さんもお出席しておりますが、新規参入の航空会社がいかに競争するかという競争の基盤整備の問題も依然として残っております。新規航空会社の参入については、世界的に見てもかなり難しく、短期的な成功例がいくつかあっても、長期的に見た場合、サウスウェスト航空が良いと言われますが、失敗例もかなり多くあります。そういった新規航空会社の参入時に、どのような条件整備が必要なのか等を、再度考える必要があるのではないかと思います。

政策的にはこちらの方が重要かと思いますが、空港については、空港整備のシステムも、そろそろ制度疲労が出てきているのではないかと思います。空港整備特別会計による利用者負担のシステムは、それなりの成果があったとは思いますが、首都圏の空港容量拡張や関西国際空港をどうするかといった問題となると、今までの利用者負担だけでは立ち行かないということがハッキリしてきました。そこで、新しい費用負担のあり方、有り体に言えば、国が責任を持った一般財源を使った形での整備の必要性については、当然のことであろうと思います。ただし、その際に注意すべき点は、一般財源を投入し、国の責任で事業を実施するのであれば、相応の説明責任が伴うということです。確かに、首都圏については、需要も伸びており、空港の処理能力が逼迫しているという説明能力は高いかもしれませんが、しかし、その他の空港については、もう一度どのような形で国のお金を投入するのか、あるいは、利用者負担で造るのかという議論を再度行うべきであります。

羽田の再拡張事業については、国の責任で行うのはもちろんのこと、関係自治体が費用負担するのは当然だと考えます。その理由については、空港ができたことによる影響の範囲、度合いを精査することにより、説明できるかと思えます。また、先程お話がありましたように、再拡張事業の設計施工一体の方法というものは、公共事業におけるイノベーションであり、推進すべきであると考えます。設計、施工、資金調達も含め、運用、維持、管理を一体的に行う典型的な例として、PFIがありますが、私自身の経験からすると、庁舎建設等の比較的簡単な事業でも、本来の発注者と施工者の間に齟齬が出てくるもので、制度設計、条件設定については、慎重に細部まで検討すべきかと思えます。ただ、基本的には、性能発注であり、安全性の問題も絡みますので、慎重に行うべきことかと思えますが、新しいやり方については、重要ですし、十分検討を進めていくべきものと考えております。

屋井委員： 空港の点からお話させていただきます。先程、クーさんから成田空港の問題についてのお話がありました。私も同じ意見です。1, 2年前、羽田空港のCS調査を手伝った際に、成田公団もやっているということで、参考にさせてもらったことがあります。その時、驚いたのですが、外国人利用者の満足度が高いと言うのです。私自身、こんな悪い空港はなく、改良が絶対必要だと思って

おりますので、外国人のリップサービスだろうと思っていましたら、最近、新聞で、成田利用者の満足度が低いという記事を見掛けまして、ようやく実態が分かっていたと安心した次第であります。成田の問題については、一般的な感覚でも、私共の感覚からしても問題があるかと思えます。

それらを踏まえつつ、先程、事務局から説明のあった資料のP15「アジア各国における大都市圏拠点空港の整備状況」及びP16「アジアとヨーロッパにおける拠点空港の位置関係」について、お話をしたいと思います。

確かに、アジア諸国において、大規模空港の整備が進み、ハブ空港競争の観点からの議論がよく行われるのですが、私は、もはやそれだけでは駄目ではないかと考えます。確かに資料にあるような理解も一面ではありますが、これが全てではないと思います。各空港には余裕があり、巨大な空港を造りすぎているということですが、それぞれが将来的な需要、離着陸の回数の増加に柔軟に対応可能なスペースが確保されているということに過ぎないのではないかと思います。それに対し、日本は、非常に難しい状況にあるという見方をしたほうがいいのではないかと思います。

また、常に日本対アジアという対立的な概念で捉えるのですが、そうではなく、欧米というエリアに対して、東アジア圏域がどれだけの競争力を持てるかという観点から航空ネットワークを考える必要があります。確かに、大陸間移動における巨大なハブ空港競争は生じにくいかもしれませんが、しかしながら、鉄道が発達したヨーロッパと異なり、航空に頼らざるを得ないアジアにおいては、今後、アジア圏内の100万人、50万人規模の都市間のダイレクトネットワークを想定して議論しなければならないと思います。ヨーロッパでは、50人～70人乗りの小型機で、2,000キロ以内の距離をダイレクトに運航しています。年間5万人程度の需要の路線に対して、日本では1便/日程度しかありませんが、ヨーロッパでは3便/日程度就航しており、ビジネス客が日帰りできる路線展開が行われています。そういう姿にどこまで短時間で近づけるかという問題もありますが、長い眼で見るとそうならなければおかしいし、日本がどういう形でその一翼を担うのかという見方が必要となっています。アメリカでは、小型機の大量受注、運航が行われており、早晩、中古の機材がアジアのマーケットに流れてくることも想定されます。パイロットが果たして足りるのであるかと考えるわけですが、その点が解決できれば、欧米と同じような高密度のネットワークが大都市以外にも展開していくのであらうと思えます。

その中で、成田・羽田だけでなく、札幌、仙台、広島、福岡程度の大都市を含めた日本の各空港の容量を、いかに確保するかということが重要ではないかと思います。今後、機材の小型化が進展すると、小型機が3割程度を占めるヨーロッパの大規模空港の姿とは少し異なるとしても、アジアの大規模空港の空いているスペースもそういったところで埋まっていくのだらうと思うわけです。短期とは思いませんが、そろそろ日本も機材投入基準というものを考え直

し始めるべきではないかと思います。

羽田再拡張事業には、大変大きなお金がかかります。今の財源の形では非常に難しいわけで、まさに国民的な議論が必要であり、その際、欧米と比べて、3倍の大型機材、1/3の頻度の運航形態で十分なサービスを提供できているのかということについては、オープンに議論すべき課題ではないかと考えます。

椎名座長： そろそろマスコミの方からのご発言を……。

今野委員： 私は、航空を担当して日が浅いので、利用者として、あるいは、タックスペイヤーとして今日話を聞いておりますと、国交省の戦略と国家の戦略に乖離があるように感じます。確かに航空は、21世紀の新しい国家を支える重要なインフラであることは理解できるのですが、そのことが官邸なりで本当に理解されているのかということを感じます。国家的な方向性をしっかり出して推進していくうえで、国交省の対官邸説得力に大いに期待します。

具体的には、着陸料の問題があります。国際的に比較して、あまりにも高い。確かに足元の状況からこの料金になるのはわかりますが、この状態が続けばお客さんが逃げることも考えられますので、足元の会計、予算とは違った視点で、国家的戦略のもと、競争力のあるレベルに着陸料を引き下げることに対し、積極的に、前向きに取り組んでいただきたいと強く感じます。このままでは、アジアの中でマイナー存在になってしまう気がいたします。

もう一点、公共事業費全体のボリュームが減る中での航空関係の増額については、評価に値しますが、これで済むというものではありません。これは政府全体の話ですが、国家戦略として、本当に必要な事業かどうかということ、過去の延長ではなく、これからの新しい21世紀の国づくりという観点から考えていただき、空港整備がいかに大事かということ、国交省として主張してもらいたいです。

加えて、航空会社に対してですが、料金が下がり、サービスが多様化するのはいいいですが、利用者からすると、料金体系が複雑で非常にわかりにくい。また、極端に安い部分の下げ幅を少し圧縮するかわり、全体的な運賃レベルを下げる努力をしたほうがいいと思います。

玉置委員： 今日、午前中に財務省の会議に出席しておりまして、減らすべき予算を25項目から選択するアンケートの結果報告がありました。上位は突出しており、1位：道路、2位：ODA。その次は、防衛と港湾、空港が並んでいました。空港が減らすべき予算にある理由は、恐らく、いらぬ公共事業の中に地方空港の項目があったからだと思います。

先程来のお話から、グローバル化への対応が日本の予算制度の中で、できていないということに尽きるのだと思います。その対応は、誰ができていないの

か。P19「公共事業関係費（国費）の分野別シェア」にあるとおり、公共事業予算のシェアは、さほど変化していないと思います。日本は、明治以降、港湾の重要性が高く、かなりの額の公共事業費が投じられてきました。減少傾向とはいえ、依然4%のシェアを占めています。それに対し、空港は、1.5%程度で推移しています。なぜ同じ港である空港、港湾、漁港を総合的に見る人がいないのでしょうか。

また、公共事業予算において、空港が少ないのはけしからんということだけでは改善しません。事業費の見直し議論は昔からあるものの、効果がなく、真水が足りないという議論を絶えず行う必要はありますが、いわばスローガンのようなものです。その予算をいかに効率的に使うかという、各論で考えていく上での議論が必要であります。

次に、成田は遠いから羽田を国際化するという議論があります。しかしながら、成田のアクセス時間をどうすれば短縮できるのかという議論をあまり聞きません。成田エクスプレスができてずいぶん便利になったが、あと15分短縮できたら更に便利になるのではないのでしょうか。しかし、JR東日本に確認したところでは、追加的に1,500億円ほどかかってしまうとのことでした。そのようなことを考えると、Bルート計画については、その早期整備が必要です。その上、さらに羽田の国際化を強調しつつ、4本目の滑走路の話を同時にすると、議論が混乱するのではないかと思うわけです。個別の論点については後日お話しすることとしますが、アクセスにお金を投じるシステム等、空港問題をより総合的に捉える必要があると考えます。

松田委員： 最近、国のやるべきこと、国がやらなくていいことを意識して考えるようになりました。例えばCIQは、国がやるべきことです。以前、自治体からCIQをアウトソーシングできないかという話を聞いた時に、国家権力において行うべきでもあると申し上げたことがありました。航空では、航空管制を民営化している国もありますが、この業務も基本的には国がやるべきことだと考えます。それとは別に、管制官の身分は国家公務員であるにもかかわらず、空整特会から給料が出ているような状況がいつまでも続いていいのかという問題があります。これは、かなり特異な雇用形態でして、彼らの給料を一般会計から出すようにすれば、空整特会も楽になるのではないのでしょうか。

飛行場の問題については、要するに羽田の4本目の滑走路をどうするのかということに尽きるのだと思います。この事業は、早期に実施すべきであり、その費用負担については、地元負担を求めるか、全て国費でやるのかという選択を早い段階で決定すべきだと思います。国で全部やるほうが早いのですが、仮にそうした場合に、関空、中部で地元自治体が負担しているのに、なぜ東京は負担しないのかという議論になろうかと思えます。少なくとも東京都には、再拡張により固定資産税相当の交付金が年間50億円程度入ってくると思うので、東京が費用負担しないのは、やはり問題があると思います。再拡張早期整

備のためは全て国でやるというのではなく、地元も一定の負担をする仕組みを早急につくるべきと考えます。

吉野委員： 空港の問題では、日本国そのものの競争力が問われているわけで、日本の競争力を支える基幹的なインフラの問題という位置付けをしなければなりません。つまり、この仕事は、国がやるべきことであり、言ってみれば、総理の見識が問われているところであると思います。しかし、「真水を入れる」のは、もはや将来の目標ではなくて、既に現在、かなりギリギリ待ったなしのところに来ていると思います。空整特会の中身を見てみると、既に1兆円の借入れを抱え、収入が増えないギリギリの状況です。なおかつ、7、8000億円の投資が必要な羽田再拡張事業を行うとなると、特会だけでできるはずがない。このまま空整特会で行うのは、無謀な投資となるでしょう。となると、やらないという選択肢と別のやり方で実施するという選択しかない。国の基幹的インフラとしての羽田再拡張事業を考えるのなら、どこをどう節約するかというような話ではなく、今までの仕組みを根本から変える議論をしない限り、絶対に進まないことだと思えます。

それから、羽田が4つの主要空港のひとつとして位置付けられているというのは、まったくおかしな話であります。関空と羽田は、質の違う問題であり、同じレベルで議論するべきではないと思います。羽田、成田は、これからの国家戦略として、ここを拠点に国際競争をいかに勝ち抜くかという「攻め」の問題ですが、一方、関空はいかに損切りをするかという話であります。議論を整理し、優先順位をつけなければならないと思います。

航空産業、航空の世界というのは、世界的に見てもかなり稀な規制産業です。国際的なカルテルが公認されており、特にアメリカが力を握っている。将来、日本としてこの分野のあり方をどう考えていくかについても、議論しなければならないことだと思えます。

椎名座長： それでは、お待たせしました。エアラインからご意見をいただきましょう。

井手委員： 今日、ひとつテーマが見つかりました。それは、いかに佐藤委員に航空機を使ってもらえるかということです。それが様々な問題を孕んでいるものと考えます。

我々は、新規航空会社として、4年前にスロットや運賃の懇談会にも出席させていただきました。その頃から環境は激変し、当時は、新規航空会社としてお願いすることばかりでしたが、全てが叶いました。アメリカが何十年もかけたことが比較的短期的に行われた、極めて異例な環境の変化だと思えます。山内先生のお話にもありましたが、アメリカにおいては、78年に航空自由化を行った結果、新規航空会社参入による既存の航空会社との運賃競争が行われ、お

互い体力を消耗しました。80年代後半から90年にかけては、湾岸戦争があり、航空会社はそういった経緯を引きずりながら、新規と既存がどのように共存していくかということから、運賃の自由化、そしてマーケットの棲み分けが行われました。日本においても、この4年間でその環境が整いつつあります。

先般、日本の航空業界としては、極めて稀なのですが、路線の継承が初めて行われ、一夜にして路線が全日空からスカイマークに引継がれました。結果的に、2000年の航空法改正以降、羽田空港の発着枠の既得権益がとれ、航空をめぐる環境が激変する中、我々が目指してきた利用者利便の向上に大きく貢献できたと思います。そのなかで、ビジネス中心の旅客とコストに敏感な旅客とにマーケットが分かれつつあります。

その他にやるべきことは、全体の環境整備であり、空港を含め、航空事業者、利用者が協議しつつ行う必要があると考えます。ただし、その際、国際線中心の空港と国内線中心の空港とを分けて考えなければなりません。国際線と国内線マーケットの性格は違いますので、今後整理され、議論されることと期待していますが、むしろ、例えば、首都圏と関西圏の500キロの距離には、大量高速輸送の新幹線があり、それに対し、航空需要をいかに高めていくかということ考えた場合、地上のアクセスも含めたドア・トゥ・ドアで考えると、新幹線と移動時間にあまり差がありません。そういう意味で私共は、新幹線の影響の少ない九州や東北などの遠いところに路線を張っているのですが、今後、新幹線との競争を踏まえつつ、いかに需要を高めていくかを考えますと、やはり羽田のキャパシティをいかに補うかに尽きるのではないかと考えます。

大橋委員： 定期航空協会の会長ということで、今日、ご議論にあるようなことも各方面にお願いしているところでありますが、今日は、2点ばかりお話をさせていただきたいと思います。

航空会社は、需要と景気の変動に左右されやすいものです。その克服のため、自助努力を行っており、過去10年間で経費を3割、人件費を5割近く削減する努力をしているところですが、イラク戦争、SARS、テロ等には、やはり大きく左右されてしまうわけです。

しかしながら、自助努力でやりきれないことがあります。例えば、国際的に見て高い着陸料、空港使用料の軽減については、従来から引き続きお願いしているところであります。

来年以降、羽田の再拡張の9,000億円といわれる財源をどうするかということですが、やはり、一般財源をお願いしたいと思います。羽田の再拡張は、自民党においても国家的プロジェクトとして実施しようという話もあると聞いております。そういった意味でも、国が中心となってやっていくべきものとして捉えていただきたく要望をしているところであります。しかしながら、航空会

社からお願いをすると甘えに聞こえてしまいますので、外部からご支援していただくのが一番良いのではないかとの感想を持ちながら、本日もご出席の皆様方のお力をお借りしたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

兼子委員： 定期航空協会、業界としての立場は、大橋さんと同じ考えであります。

本日、航空局がまとめられた課題は、的確に問題点を捉えております。日本航空グループのことを申しますと、今回のイラク戦争、SARSの影響により、減収規模は1,620億円と見込まれますが、2兆円規模のグループですので、影響としては非常に大きいものとなっております。米国同時テロ以降の減収規模は、約1,900億円でありましたので、今回の影響は、定量的にはテロの影響より少し軽いものの、構造改革等の努力も行いましたので、その分を勘案しますと、定性的にはそれに近づきつつある状況です。その中で、湾岸戦争以降、日本の航空会社も様々な構造改革、当社としても人件費単価の49%程度の削減を実施してきており、アメリカの状況を観察してみましても、諸外国との競争力もかなりついてきているのではと考えております。短期的な需要の落ち込みはありますが、中長期的な航空需要は、アジア中心に伸びてきていることは確実ですので、不断の構造改革を継続していけば対応できると思っております。

航空管制や国際観光、特に訪日旅客の需要喚起の問題は重要であり、首都圏の空港容量不足については、国家的なインフラという意識から、国にお願いしたい問題だと思えます。アメリカ主導の政治経済から多様化の社会へと進むなかで、日本が政治、外交、経済、文化の面からも大きな役割を果たしていかなくてはならないという意味でも観光は重要であり、政府に頼るだけでなく、国民一人一人が開かれた日本というものを考えていく必要があると思えます。

航空局長： 本日は、貴重な、多方面からのご意見ありがとうございます。率直に力強い励ましをいただいたと感じております。

ご指摘の一つ一つは、ごもつともであり、国家戦略としての空港整備を考えた場合、本来のあるべき姿に立ち返って見る必要がありますし、着陸料についても、世界的に見ても高いレベルにあります。本日も指摘いただいた件につきましては、一つ一つ整理し、今後、ご説明したいと考えております。

先程申しましたように、あるべき姿に帰って、原点を見据えたうえで、戦略的に考えていくことが改めて必要であると感じた次第です。常々、大都市圏拠点空港の容量拡充の必要性を主張しているところですが、それが国民的なコンセンサスになっているかということ、力となり、推進力となる段階になっておりません。

大都市圏拠点空港、国際拠点空港の整備につきましては、国家戦略として、国が責任を持って行うべきであります。その実施主体として、特殊法人等ご

いますけれども、基本は、国が後に控え、責任を持ってやるというスタンスは貫く必要があると考えております。

空港は、遅れてきた公共事業でございます。空整特会が昭和45年に創設され、空港や航空管制の施設を整備してきました。その制度のもと、よちよち歩きの赤ん坊が、ようやく4、5才程度になったかなという気がしております。本日頂いたご指摘については、一生懸命頑張る所存でありますので、引き続きのご支援、ご協力をお願い致します。

成田アクセスの問題につきましても、空港の立場から鉄道事業へ進出し、成田新高速鉄道が7年後の平成22年によりやく完成の予定です。完成後は、成田と都心を36分で結ぶようになるわけですが、ようやく昨年スタートしたところでございます。

遅れてきた公共事業の航空分野であります。まごまごしていると世界に取り残されたままとなり、何もしなくても人が来るという考え方は、先程のクーさんのご指摘のように、甘えがあったという気がしています。次回以降についても、ぜひ突っ込んだご議論をお願い致します。

鳥海座長代理

： 皆様の話を聞いていて思ったのですが、航空関係の省だけでやるのは無理でしょう。

4年前から東京の石原知事と一緒に仕事をやっておりますが、彼は、自分の手元に本部を設け、強力なリーダーシップで、戦略を立てて、強力に物事を進めていきます。また、「東京を考える会」というものがありますが、様々な分野の方を20人集めたせいか、さながらワイドショーのようで、当初、うまく立ち行きませんでした。そこで、監理団体を民営化する作業等を、樋口廣太郎氏を座長に、牛尾治朗氏らと少人数に絞って検討したことがあります。その際、4年間やりましたが、1年目は、官僚との言葉の違いから会話が通じず、まるで月世界にいるような感じがいたしました。

さてそこで、これだけの方々、皆さん忙しいのですから、役所の方で、この話は聞き置いたと、使えるところだけを拾って使うようなことは、是非やめていただきたいのです。日本が一番遅れている点は、国家的な戦略であります。首相、内閣が国家的な戦略を持ってやるべきであるのに、そこが全然ない。

羽田再拡張事業の推進については、経団連、経済同友会の両者から2001年に提言を行っていますが、あれから2年経っても大きな動きもありません。何しろ、今、考えなければならないことは、時間軸を考えること、使えるお金は決まっているので優先順位をつけることだと思います。

もう一点、マスコミが一般大衆に与える影響が非常に大きくなっています。マスコミの方も社会的責任を自覚しつつ、しっかりやって欲しいと思います。

椎名座長： 本日は、とても良かったと思います。皆さんの方向性は、大体同じようで、立場は違えど、今までやってこなかったことをしっかりやろうということだと思います。

それでは、事務局から次回の予定をお願いいたします。

事務局： 本日は貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。次回は、6月23日(月)の午前10時から、この会議室で開催させていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

椎名座長： 本日、皆様のご発言を聞いておりますと、やはり羽田をどうするのかということに関心が高かったように思いますので、次回は、羽田の再拡張事業にテーマを絞って考えてみたいと思います。

本日はお忙しいところ、大変ありがとうございました。

以上