平成15年6月23日
財務省三田共用会議所
第三特別会議室

第2回航空に関する懇談会
議事概要

第2回航空に関する懇談会 議事概要

日 時：平成15年 6月23日(月) 10:00～12:10頃
出席者：別紙参照

事務局から議事運営に係る説明が行われ、資料1-1「羽田空港について」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：最初に、前回ご出席いただけなかった方がお二人いらっしゃいますので、まず寺島さんの方から、財源問題についてご意見をいただくことが一つと、前回屋井先生やクー先生から「空港のサービスレベルがなってない」というお話がありましたので、世界の空港を頻繁にご利用されているコシノジュンコさんから、空港をいかに楽しく利用してもらおうかという点についてご意見を賜りたいと思います。三点目として、皆さんにお伺いしたいと思っておりますが、官邸の動きが鈍い、リーダーシップがないのではないかというご意見が前回ありましたので、今後、国全体としてどう取り組むべきかというご意見もありませんでしたらご発言していただきたいと思っております。それでは、寺島さんからお願いします。

寺島委員：まず、一般財源について沖合展開の財投借入れで9割負担、純粋な一般財源は昨年度を見ても672億円で、公共投資全体の1.91%という極端な構図になっています。これは、一言で言えば、航空機を利用する人は金持ちだからという古い政策思想に引きずられて、空整特会の歳入の3分の2が利用者負担という構図が続いているということです。根本的なパラダイムを変えなくてはいけないところにきていることに、まず間違いありません。

そうは言っても、公共投資における空港整備への財源確保というのはなかなか難しいと思います。そういうときに、パラダイムを変えるためという意味で、ニューヨーク・ニュージャージー・ポート・オーソリティの様な、広域で空と海を一元管理するような仕組みができないでしょうか。しかも羽田・成田をリンクージュして管理するという仕組みを作ることによってパラダイムを変えれば、予算の配分も変えざるを得なくなります。それをひとつのきっかけとして、大きく一般財源化を図っていく必要があるのではないかと思いますし、時代もそのような状況にきていると思います。

これからの航空業界は貨物が非常に重要になってきますし、港湾とのリンクージュも重要になってきます。これは国土交通省という組織の中で可能なことではないでしょうか。

もう一つは、羽田の国際化についてですが、容量の拡大が必要ですが、アジアの近隣の国については羽田から飛ぶという方向であれば、利用者にとってみると、3000km以内のところには羽田から行けるようにして選択肢を拡大することは大切なのではないかなと思います。

空港整備と100～150人乗りのジェット旅客機の生産は、車の両輪みたいな議論だと思います。つまり、空港が整備されてくると、大型機で国内を繋ぐ必要がなくなって、ニューヨーク - ワシントン間のシャトル便のように15～30分間隔できめ細やかなサービスを提供できます。さらに、沖縄に2500m級の滑走路が増えたら、香港・上海・ソウル・台北に、1日1便100人乗り程度でリンクできる様なニーズが、これからアジア大移動時代が迫っている中では、非常にフィージブルだと思います。

超音速航空機の開発が予定どおり進むかどうかは別にして、仮にニューヨーク - 成田間を5時間で飛んできて、成田から国内へ展開する場合、時間価値が非常に重要になるときに、せっかく5時間で飛んできた意味が雲散霧消してしまうインフラ基盤ではどうしようもないわけですから、中型以下の旅客機で、きめ細かく網の目のようにつなぐ潜在需要が非常に重要になってくると思います。それでは、アメリカ製の中型旅客機を購入すればいいのではないかという議論もありますが、自動車以降の産業パラダイムを創造するためにも、100～150人乗りのジェット旅客機の生産を、視界の中に捉えておくことが非常に大きな意味があるのではないかと思います。

コシダ ユソ委員

： 羽田空港は、都会の代表という看板を持たなければならないと思います。ハード整備や安全性については、皆様、大変よく研究されているかと思いますが、一番基本的なことは、国際的感覚に通じる美意識だと思います。日本は歴史と伝統に特徴がありますから、それを無視して、どの空港も同じという一律的な感性ではなく、デザインを考慮すべきです。

人の集まるところに文化があるといわれますから、その点で空港は大変大きな責任があると思います。世界の人々が通過する場所として、空港から生まれる文化があってもいいと思います。例えば羽田空港に着いて、東京に来て良かった、得られるものがあったなというものが、ビジュアルで感じるだけではなく、ショッピングをしたり、乗り換えまでの時間が楽しみになるようなサービスも大変重要です。日本経済の成功というのはサービス精神によるものだと思います。サービスというものは、人が快適に過ごす根本的な理念だと思います。

先日も羽田に行きまして、日本に合わない色合いの建物がもう既に建ちかけているのですが、色というのは最初に目に入るものですから、あれは一体何なのかと思ってしまいました。空港の都市計画、根本のデザインが全く考えられ

ていません。私の友人で、ポール・アンドリュウというパリ空港公団の副総裁が、ジャン・ミシェル・ビルモットという建築家と組んで、シャルル・ド・ゴール空港の第2ターミナルを、ダイナミックで、未来的にデザインしています。日本では、空港ターミナルにおいてそういうデザインが全くありませんから、建設する際には、ハードとソフトのバランスをとることが重要だと思います。

今は、「空港で楽しむ」ことが全く無視されているような感じがします。例えば、現在の羽田で、大きな声で売り込みをしているのを聞くと、そこで音楽でもかかっていたら、飛行機を待っていても大変気分がいいのですが、空港管理者のコントロールが全くなされていなくて、野放しの様な気がします。空港ターミナル内のショッピングセンター等はただ商品売るだけではなく、一種のまちづくりではないでしょうか。

また、トータルデザインとして、何を売るかですが、それには日本の自慢のものを世界に売れば良いのではないかと思います。空港で、日本人も気がつかない部分に出会ったというような機会を、日本人の感性、美意識をもとに作れるのではないかと思います。世界のブランド品は世界中どこでも同じですが、日本では独特のものができるように、日本のブランドを育てていく意味でも根本的に見直ししたらよいのではないかと思います。

椎名座長：引き続き、ご自由に発言願います。

兼子委員： 空港のユーザーである航空会社の実態をお話しして、今後の議論のもとになればと思い、発言させていただきます。一つは、空港のコスト面です。もう一つは羽田空港の容量の問題です。前回の懇談会の議論からしても、新しいパラダイムの中で一般財源を拡充すべきだというのが、おおよその皆様のご意見だと思います。今年度の予算についても資料に出っていますが、国土交通省のご努力で、いささかなりといえども比率が上がったということは、私は労を多ししたいと思います。

今年度の予算の一般財源のうち、実はそのうちの半分以上が航空機燃料税です。前回も申し上げましたが、1990年代の湾岸戦争の後から、日本の航空会社は構造改革、コストダウンを行ってきておりまして、営業経費は34%、人件費については49%も単位当たりのコストを下げてきました。しかし、空港使用料や税金などの公租公課は、自助努力で削減できないわけです。そこに我々は国際競争力の一つのネックがあると考えています。

営業経費に占める公租公課の割合は、本邦大手3社の平均は12.3%、諸外国の平均は6.7%で、ほとんど倍近い割合です。その中には、世界的に見ても、私の知っている限り、日本とアメリカしか徴収しない航空機燃料税が含まれています。アメリカはだいたい日本の20分の1の徴収額ですので、日本は公租公課の負担が大変大きいことを申し上げたい。ですから、一般財源をいかにして拡充していくかは大きな課題でありますし、我々関係者も大いに国土交通省をバ

ックアップして、努力をしなければならないと思います。

羽田空港の処理容量の問題ですが、2012年度までの国内旅客の増加を7,320万人と予測していますが、その先はどうでしょうか。2012年度までに新たに処理容量の拡大が他で見越せるというならばいいのですが、2012年度より将来も4本目の滑走路で、首都圏の国内航空旅客を何とか吸収していかなければならないということになると、もっと将来を予測して処理容量が必要になってくることも考慮しなければならないと思います。

先程、寺島さんから小型化のお話が出ましたが、羽田空港発着の国内線の一便当たりの航空機の座席数が337席です。例えばヒースロー空港だと147席、フランクフルト空港は124席、シャルル・ド・ゴール空港は110席、J・F・ケネディ空港は128席と、各国の空港の平均座席数はおおよそこれぐらいの水準です。これは、羽田の処理容量が少ないために、航空機の大型化が図られてきた結果だと思えます。

もし空港の処理容量が増えれば、ダウンサイジングして運航頻度を増やす方が国民の利便性に合います。私共ですと、函館に1日4便、小松に6便飛ばしていますが、ダウンサイジングして7便なり、10便を飛ばした方が、国民の立場からすると非常に便利になります。羽田を再拡張しても、便数の観点からみると、そこに制約が出てくるということは考えておかななくてはなりません。

路線別の旅客数の資料がありましたが、札幌、福岡、大阪、沖縄路線はそもそも需要が非常に大きくて、私共で運航している便数も多いのですが、このような路線は大型機のままでいいと思います。逆に、5～20番目ぐらいの需要の路線では、中型機以下の機材により多頻度化した方が、航空会社にとって効率が上がる訳ではありませんが、国民の利便性の向上に役立つのではないかと思います。

2012年度から先をどう見るかということと、小型化をどう見るかということは、羽田において国際線に充てる容量がどれだけ出てくるかを定める問題になると思います。いったん、国際線を認めると、やめることはなかなかできませんから、慎重に割合を考える必要があると思います。国際化自体には賛成ですが、我が国の国内線の旅客は国際線の旅客の2倍で、特に地方のお客様にとって生活や事業に密着しています。したがって、どちらかと問われれば、地方路線を利用する人の利便性、経済性を優先すべきではないかと思います。その範囲で国際線を考えればよいのではないのでしょうか。

椎名座長： こういう時は、座長はあまり発言しない方がいいのですが、先程、寺島さんと兼子さんのご発言について一言だけ述べたいと思います。

これからは、中国や韓国、台湾などでは、国内線においてプライベートジェットが増加すると思いますが、当然ながら日本にも降りたいということになると思います。しかしながら、先日まで成田は極端な制限があり、事実上はプライベートジェットは日本に来られないという状況でしたが、今後は、アジアか

らの近距離のプライベートジェットが非常に多くなると思います。ですから、日本だけ降りられないという状況は避けていただきたいと思います。
その他にありましたら、ご自由にどうぞ。

大橋委員： 先程の一般財源のお話は私も賛成です。羽田空港の再拡張についてですが、空港の処理容量が拡大しても、便数はなかなか拡大できません。といたしますのも、空域の問題があるからです。そういう点で、去年の交通政策審議会航空分科会で空域・空路の再編の方向性が示されたわけですが、最近話題になりました横田基地の軍民共用化については、民間に共用された場合の空域の処理容量の拡大、羽田と東京以西の各地を結ぶ経路の短縮の効果が大きいですから、その点で、横田の空域の民間共用化を積極的に進めていただきたいと思います。

先程の事務局のご説明には詳しいところはございませんでしたが、アジアの約2,000km以内のところでは国際線を運航させるという話を聞いております。国の活性化のためにも、羽田空港の再拡張の際には、もう少し国際線について前広に考え、羽田をより有効に活用すべきであろうと思います。

松田委員： 事務局に質問ですが、資料1 - 2の「海外におけるペリメーター規制等について」は、都心に近い空港は近距離を中心に運営させるという海外の例だと思えますが、仮に羽田で金浦、上海、北京を結ぶ路線だけ入れることにした場合、ICAOやIATAの国際条約上の問題は出てくるのかどうか、この例を見ると、当該国の事情でできるのかなという気もするんですが、そこは大丈夫なのでしょうか。

柴田審議官： 制約としましては、シカゴ条約（国際民間航空条約）がありますけれども、諸外国の例もございますので、均一の条件、ルールを作れば、条約上の問題はないと考えています。資料にありますのは、幾つかの例でございまして、国際線の考え方については、前の方の資料にございます、「羽田空港の国際化について」の中で、「羽田から一定の距離以内の路線とする」「羽田発着の国内線の距離を一つの目安とする」としておりますのが、今の段階での考え方でございます。

椎名座長： 秋山さんにお伺いしたいのですが、秋山さんが関西の代表というわけではありませんが、成田・羽田・関空・中部とそれぞれ整備されていく中で、羽田をどのように考えたらいいのでしょうか。

秋山委員： 羽田空港を拡張するのに一般財源を投入すべきだということは、皆さん意見が一致するところだと思います。今、羽田空港の処理容量が一杯になって拡張しなければならないという現実があって、解決しなければならないのですが、国土計画全体として当然為すべき事としてどうなのかということも、ある程度頭の中に入れておく必要があるかと思えます。

電力需要で見ますと、東京圏の電力需要はイギリス全体の電力需要とほぼ同規模、スペインの1.3倍になってきています。人が住む領域としては東京の1,200万人というのは、かなり限界に近づいてきているのではないかと思います。パリだと200万人、ロンドンでも700万人ですから、せいぜい700~800万人がひとつの適正な規模であり、あまり一極集中してしまうと、国全体としての発展が望まれないということもあると思います。これ以上東京にお金をつぎ込むことがいいのかどうかということも、考えておかななくてはならないと思います。

東京には日本の会社の本社の46%が集中していますので、法人事業税が一人当たりで全国の約3倍となっています。地方に工場があっても、税収は、各都道府県に対し従業員数に基づいて配賦されますので、東京にかなり財源が集中してしまいます。それによって東京がますます過大化し、便利になっていきます。便利になってくると、ますます人が集まる、そういう循環をしているのではないかと思います。国全体として東京に大きなお金をつぎ込むのがいいのかどうかを考える必要があるのではないのでしょうか。同時に、現に羽田空港の処理容量が一杯になって混雑していることも考えなくてはならない。となると、ある程度地元財源で賄ってもらえる必要があるのではないかと思います。東京の高速道路は、1km作るのに、地方に比べて約10倍のコストがかかります。そういった非効率なところにお金をつぎ込んでいいのかということを考えながら、なおかつ、今どうしても必要だという羽田の再拡張の問題とどのようにバランスをとっていくのか。東京都と近隣三県に負担していただくというのも一つの方法でしょうし、非航空系収入を増やしていく中で財源負担をどうするかということも考える必要があるんじゃないかと思います。ヒースロー空港だと、約6割が非航空系収入ということですから、着陸料収入だけではなく、全体としてどう考えていくか。航空ネットワークとしても、札幌から羽田にきて、成田に移動して海外に行くよりも、札幌から関空に行って海外へ行く方が便利です。あるいは、東京都の方でも羽田に近い人は、羽田から関空に行って、関空から海外に行ったほうが、より時間的に便利だという方もいると思います。

この前、札幌で懇談会を行ったとき、「是非乗り継ぎを良くしてくれ」という要望があったんですが、そういったときに羽田でも通関ができて、関空から国際便に乗れるとか、札幌で通関できて、そのまま関空から乗れる等、ソフト面の充実を図りながら、国全体としての航空ネットワークをどのように組んでいくか。関空はかなり空いているので、そういったものを活用するのも必要だし、乗客の立場から見た時間短縮の面からも、ネットワークを充実させる方策が必要なのではないかなと思います。

先程、寺島さんがおっしゃったように、港湾と空港、或いは道路と空港というような、国全体としてのインフラをネットワークとしてどのように整備していくかということも必要なのではないかと思います。もう少し括りを作って、船で運ぶもの、飛行機で運ぶもの、またそれぞれ港や空港に着いた荷物をどの

ように道路で運ぶのかというネットワークをどのように組んでいくかということも大事だと思います。国全体として、空港・港湾・道路、場合によっては通信施設を含めて、最もコストが少なく、効率的なネットワークをどう組むかということも考えておく必要があると思います。

椎名座長： 秋山さんのご発言の中で、地方負担についてのお話がありましたが、私の記憶では、前回の懇談会で松田さんの方からもご意見があったかと思います。その点でいかがでございますでしょうか。

松田委員： 羽田空港の再拡張に必要な9,000億円の財源をどう負担するかということですが、国土交通省は出来る限り負担を軽くしようとして、地方負担を約3割ということなのでしょう。地方自治体の方は、切り出しはゼロだと言って、地方負担に反対しています。東京都は他の自治体と違って羽田空港の再拡張に積極的ですから、当初はある程度負担してもいいと言っていたのが、首都圏の中のリーダーという、都知事としての立場から、最初から甘い顔をしているとリーダーになれないという判断が働いて、正反対の対応になってしまい、反対に同調しています。国交省も現在苦しんでいる状況だと思います。

私は以前から羽田空港の再拡張の財源については地方も応分の負担をすべきだと思っております。最近の空港プロジェクトで言えば、関空や中部はそれぞれかなりの地元負担をお願いしています。羽田だけ地元の負担がないというのはバランスがとれないと思います。

少なくとも、4本目の滑走路ができれば、固定資産税代わりに市町村交付金が入るわけです。要するに国の財源で建設したインフラから東京都の方に税金の形で、10年で500億円程度入ると思いますから、その程度なら東京都も先に出してもいいのではないかと思います。千葉県に負担させるのは、少し気の毒な気がします。東京都や神奈川県、横浜市、川崎市に負担させるべきではないでしょうか。

吉野委員： 自治体の負担について言えば、最終的には、東京都にも負担させるべきだと思いますが、筋としては地方負担が先に来るような話ではありません。国からの支出を桁違いに拡大させることを、まず、体当たりで要求しなければならないと思います。

一般会計の側から見ると、羽田の再拡張さえ行わなければ、財源の話をする必要はないではないか、ということになります。現在、各種の特別会計そのもののあり方が検討されているところですが、財務省の方から見ると、空整特会は何ら問題がない、うまくいっている特別会計とされています。それなのに、なぜ新たな一般会計や地方の負担の話をするのか、ということになるわけです。実際は、羽田空港はどうしても再拡張しなければならない。その費用は空整

特会だけでは賄えない。なぜなら利用者負担はもはや限界だからだ、ということなのですが、国土交通省が、財務省に対して、現行の空整特会のスキームをそのままにして一般会計の支出拡大を説得できるとは思えません。

地方空港を整備していった結果、必然的に羽田空港の容量は満杯になって再拡張が必要になりました。つまり、この事態はあらかじめ予想されていたことです。しかし、その事業の財源には空整特会では賄えない。それを財務省に説明できないのは、空整特会に無駄な事業をやってきたという弱みがあるからです。

つまり、地方空港を整備してネットワーク効果を上げて、投資に見合う着陸料の収益は羽田には入ってこないわけで、だから羽田の空港整備も賄えなくなりました。空港を造れば造るほど、着陸料収入が増えて空港整備の財源も賄えるという論理が、明らかに正しくないということが分かった以上、空整特会の仕組みは、もはや限界です。

しかし、財務省は当然、これからも利用者負担で整備することを求めるでしょう。この状況を打破するには、空整特会そのものを根本的に見直すことが必要だと思います。羽田再拡張はどうしても必要なのですから、今まで無駄な投資をしてきたことを認めた上で、それぞれの空港が自助努力によって、収益を上げられる仕組みを空整特会の代わりに作り、そのうえで一般会計の支出の必要性を主張すべきだと思います。

再拡張の必要性については2点あって、1つは国内の航空の自由化による新規航空会社の参入の促進と、もう1点は国際化です。しかし、国際化を優先すると、新規参入の枠が減って自由化による競争の促進を制約する可能性があるのです。まずは自由化を優先した上で、国際線のための発着枠はどの程度になるのかを考えるべきです。再拡張をすると処理容量が40.7万回という事務局の説明ですが、本当にそうなのでしょうか。一部では、53万回も可能ではないかとも言われています。情報を全て公開した上で処理容量の話をししないと、非現実的な数字となってしまいます。

椎名座長：吉野委員の処理容量のお話について、事務局は何かコメントありますか。

航空局長：再拡張をすると処理容量が40.7万回になることは、吉野委員のお話のとおり、ひとつの目安でございます。1時間当たりの発着能力が何往復になるかが決め手でございます。環境問題もクリアして、24時間飛ばすことができますと、物理的に処理容量は増えることとなります。しかしながら、実際に空港を運用するとなると、深夜に旅客便が運航することは考えられませんし、環境問題もございますので、それらを総合的に勘案しますと、1時間におおよそ40回程度の発着回数、羽田の場合には、40.7万回程度になりますが、それがひとつの目安になるのではないかとということをご理解いただきたいと思います。

椎名座長： 私の記憶ですと、ジャンボ機よりも小型機の方が管制間隔が狭まって、発着回数も増えると思いましたが、その可能性はあるのですか。

航空局長： 先程の1時間当たりの発着回数は、厳密に申しますと、航空機が着陸して次に離陸するまで滑走路を占有している時間が重要な要素でございます。ジャンボ機の場合は小型機に比べ、占有する時間が長いものですから、それだけ1時間に処理できる機数は限られます。小型機であれば、ジャンボ機よりも早く誘導路に脱出できますから、発着回数は増えることとなります。しかしながら、小型機ばかり運航しますと、これから増大していく航空需要に対応できなくなりますので、いろいろ機材を組み合わせる必要があるということになります。私共といたしましては、将来の機材構成や小型化等も念頭に置いて、再拡張後の発着回数を算出しておりますが、実際に運航してみても変わりうるものだと思います。

椎名座長： 他に何かございますか。

吉野委員： 仮に横田基地の空域が返還された場合は、どの程度処理容量が増えるのでしょうか。

航空局長： 結論から申しますと、横田基地の空域の返還は必ず行います。実は、今まで空域の一部返還は過去7回行っております。羽田空港の再拡張を行う際には、横田基地の空域の一部返還は不可欠です。そもそも首都圏の中心に横田基地の空域があること自体、普通ではございません。この空域を避けるために、航空路は複雑に入り組んで、非効率なものとなっています。ですから、横田空域の全面返還について、米軍と交渉していかなければならないと思います。全面返還によって、航空路は効率化しますし、時間も短縮されます。

椎名座長： 前回、山内先生がP F Iの導入について慎重にすべきとのご発言がありましたが、財源と関係すると思いますので、続きがありましたらどうぞ。

山内委員： 財源がない状況で、もし作るのであれば効率的に行うというのは当然のことだと思いますが、P F I等の新しい事業スキームができている中で、経験上、これだけ大きなプロジェクトにおけるP F Iはそんなに容易ではないなという印象を前回申し上げました。今までの最大のP F Iの案件は、最大でも1,000億円程度の事業であり、羽田空港の再拡張ははるかに規模が大きいですから、P F Iのスキームそのものに当てはめることはかなり難しいと思います。

今回、建設工法を含めた一括発注という方式をとっていますが、P F Iは、建物のような簡単なものであっても思わぬところで発注者と受注者の意図の差異があったりしますので、簡単なものではありません。事務局からの説明では、資金調達を含めない形をとっていますので、P F Iそのものの問題点がそのまま当てはまるとは思いませんが、利用できる部分は利用し、問題がある部分に

については十分に検討して応用されたいと思います。しかしながら、中部国際空港の例を見ますと、細部にまでバリューエンジニアリングした方がコスト削減につながるのではないかとともに思います。

最初に戻って、財源をどうするかということになりますと、インフラ整備での費用負担は正論で詰めていくべきだと思います。何故かと申しますと、便益の受益者が負担するのが基本だと思うからです。ただし、その受益者は利用者、自治体、国等、多様でありますから、それらがどのような便益を受けるのかを説明していく中で、費用負担のあり方が論じられるものだと思います。経済効果を出すのも一つの方法ですし、交流や文化など具体的に分かる側面から測られてもいいのではとも思います。

便益の帰着を考えますと、他のインフラ整備との費用負担との関係が問題になると思います。空港整備の場合はほとんど利用者負担になっていて、一般財源が1割強くらいだと思いますが、他のインフラは決してそうではありません。道路は、地方レベルでは半分が一般財源です。さらに、P18『一般財源の確保』の中で、公共事業における一般財源のシェアがありました。農業基盤整備などは利用者負担ということはないわけで、純粋な一般財源で公共事業をやっているわけです。そのような公共事業との比較はどうかということも、受益の観点から再度検討することが必要だと思います。

また、我々は航空、交通関係インフラ整備に携わっている内部から、何ができるかを考える必要があります。先程、寺島委員もおっしゃっていましたが、整備する主体からどのように変えるかを示さないと、外部にも納得してもらえません。空港、港湾、道路などの交通関係基盤整備でも、徐々に連携がとられるようになってきましたし、その間で財源をどのようにするかということも視野に入ってくるのではないかと思います。モノを作るときにいかに安く作るか、作る主体がどのように改革していくかを組み合わせて説明していけば、説得力を持つようになるのではないのでしょうか。

最後に、公租公課が航空会社にとって大きな負担であるとは理解しますが、どのようにしたら負担感をなくせるのか議論すべきだと思います。税金や使用料の形で航空会社から徴収しているので、航空会社を経由する意味においても負担があります。これを航空券に組み合わせて、利用者から直接徴収する方法もあるのではないのでしょうか。多様な財源を組み合わせ、その根拠となる論理をしっかりと構築すること、また、公共事業間の費用負担の公正性を、これから主張していくべきではないのでしょうか。

寺島委員： 資料のP15『首都圏における航空需要への対応』で、空港アクセスの強化がありますが、利用者の立場からすると、成田 - 羽田間のリンケージが非常に重要になると思います。成田新高速鉄道によって、アクセス時間が105分から7

0分に短縮されますが、距離を考えると、30分程度で繋ぐ交通インフラの構想が必要になってくるのではないのでしょうか。既に確立されている新幹線の技術であれば30分以内、超伝導リニアやH S S Tの様な超高速の技術を用いた場合には、少なくとも15分以内でつなげるのではないかと思います。成田 - 羽田間のアクセス強化を図って、羽田・成田の空港自体を活かすことが、総合戦略上、非常に重要になってくると思います。

やがて、首都圏第3空港や羽田空港の更なる展開が見えてくるときには、その場で議論するのではなく、長期的なプログラムを考えておくべきです。東京湾横断道路等の有効活用も含めて、先行投資した公共事業との相乗効果を総合的に考えるべきではないのでしょうか。

先程、椎名座長がおっしゃっていたビジネスジェットについてですが、F B O事業というのがありまして、ビジネスジェットが運営されている諸外国では、税関や出入国手続は機内で全て完了して、飛行機を降りてすぐに、空港からリムジンで出発できるわけです。プライベートジェットの利用者は当然忙しいわけですから、ソフトの面について大幅に改善して、例えば、専用の旅客ターミナルをつくるとか、機内で税関・出入国手続を可能にする等、一段の工夫が必要になってくると思います。

玉置委員： 現在、公共事業が10兆円、8兆円という規模ですが、今後5兆円くらいに縮小するかもしれない公共事業関係費（国費）のシェアについてですが、見直しはなかなか進まないのではないのでしょうか。10年後には、公共事業費全体が今の半分以下になるのではないかという流れの中で、羽田空港の再拡張の必要性をどのように国民に分かりやすく説明し、また、理解を得るにはどうすべきか。先程、秋山さんがおっしゃっていた地方の視点は非常に重要で、関空や中部に学ぶのは、羽田の再拡張事業を全て公共事業で行うべきかということではないのでしょうか。羽田が東京にあるからといって、また一部国際化を行うという理由から、全額公共事業で行うのは国民の理解を得られないのではないのでしょうか。その観点から、先程、山内先生のおっしゃったP F Iも非常に検討に値すると思います。

4本目の滑走路を新設することに関して、民間資金を導入する場合には、現在の羽田空港の民営化とどのように関係させるのかという視点も入れつつ、また、地方負担との関係も整理しながら議論しなければならないと思います。

飯島委員： これからの航空ビジネスは、経済のボーダレス化によって、人・モノの流れがもっと増えていきます。国も観光客の増大を図っている中で、空港整備は国家戦略の重要なポイントです。

空港整備は公共事業ではありますが、やはり経済性も問われますから、経済効果を国民に分かりやすく説明する必要があるのではないのでしょうか。また、

社会性として、環境問題に対応し、安全性を重視しながら建設することも必要です。それに国際性です。人・モノ・情報の交流がボーダレスになる中で、空港の役割はますます重要になると思います。私は頻繁に韓国に行きますが、仁川国際空港が開港してからは、大邱・大田に行く場合、仁川ではなく釜山を経由した方が早いんです。また、仁川から金浦までは40km程度あり、ソウルを中心まで向かおうとすると、成田から都心までの距離ぐらいあります。しかし釜山からだとは直接行けるわけです。ですから、成田と羽田は、交通アクセスを考慮に入れて、一体的に整備することが重要だと思います。

また、財源問題ですが、やはり3点に絞られると思います。一般財源からどう補填していくか。従来の公共事業での枠組みですと、その他の空港の整備の中に埋没してしまいますから、それでいいのかどうか。次に、PFIの問題です。諸外国の例をみてもこれだけ大規模な事業で導入している国はないようですが、不可能ではないと思います。あとは地方公共団体がどのように負担できるか。しかしながら、整備のタイミングが重要ですので、早急に整備しないと、国際的に笑い者になってしまいます。

前回、秋山さんからお話がありましたが、空港整備は利用者負担がほとんどですが、そのような経営管理体制が現状のままでよいのかどうか。ランドサイドとエアサイドで区分して損益管理するのは当然ですが、総合的なマネージメントに基づいて、エアサイドで生まれた利益をランドサイドに還元しながら、事業における利益を利用者や航空会社に配分する仕組みを考えるべきです。それぞれで経営管理を考えるのではなく、駐車場等諸施設を含めた空港全体としての経営管理のあり方を検討していくべきではないでしょうか。

井手委員： 首都圏に航空需要がありますから、伸びてくる需要にどのように対応していくのか。その方法として羽田の再拡張や横田基地の空域の利用、また羽田の国際化もあると思います。そのような状況の中で、各航空会社の考え方も微妙に変わってきているのではないかと思います。

新規航空会社の場合、既存の航空会社に比べて、公租公課が営業経費に占める割合ははるかに高いですが、我々は一度もその点について触れたことはありません。何故かと申しますと、例えば、着陸料は日本に着陸する航空会社全てに適用されるわけですから、1つの路線で見れば、他国の航空会社との競争力に関して影響はあまりでないのではないのでしょうか。むしろ、影響があるとすれば航空機燃料税かもしれませんが、これも国際線には本邦企業も外国企業も、ともに課税されないわけですから、変わりがない。ですから、公租公課の問題は、他国の航空会社との競争には大きな影響はないと思います。

羽田空港の再拡張の問題は、やはり財源だと思います。航空会社の負担が大きく取り上げられていますが、私共が航空ビジネスをしていく中で感じますの

は、レイバーコスト、つまり人件費が最も比重が高く、それと同時に日本は各空港のターミナルにおいてスペースを非常に多くとっていることがコスト要因になっているという印象を受けます。地方空港においても、2、3社しか入っていないのに、スペースを分け合うように使用しています。これが結果的に費用負担になっているのではないかと思います。一つの例ですが、私共が新規の路線を開設した場合、使用するスペースは限られていますので、効率的に使おうとします。工夫をすれば低コストで使用するのは可能なわけです。着陸料等を上げれば最終的に運賃に転嫁されますが、羽田空港の航空需要が高ければ、利用する航空会社も、コスト削減の努力をして、低コストに仕上げることも可能ではないかと思います。

松田委員： 着陸料を上げてもいいということでしょうか。

井手委員： 着陸料を上げてた場合、同じ機材で運航している航空会社で見ると、結果的には同じように運賃に転嫁することになりますが、その前に、利用者から徴収する過程の中で、航空会社の自助努力によって運賃の上げ幅は変わってきます。コストで大きな比重を占めるレイバーコスト、つまり人件費、スペースに係る費用で工夫することが可能です。

さらに、先程お話のありました、小・中型機ですが、皆様も御存知のとおり、世界で成功している新規航空会社は中型機を高頻度で運航しています。発着枠も拡大して、低コストで高頻度に運航することが可能になれば、日本の航空業界も変革するのではないかと思います。

屋井委員： 国としての長期的なビジョンを持つことが最も重要だと思います。羽田の再拡張が完成した後、どのように航空需要が伸びて、どのように賄っていくのかを是非議論すべきです。例えば、騒音の問題もタブーとせず、国民を含めたオープンな議論をして、長期的な必要性も議論するいい機会ではないでしょうか。

先日、明らかになりました、「最長の国内線よりも短い国際線であれば羽田から運航させる」という考え方は、私も妥当であると思いますので、まずはその枠内で考えるべきだと思います。もしそれ以上展開していくなれば、国内線の利便性向上を重視して、発着回数については国内線とトレードオフの関係にある国際線を限定的に考えていくべきです。再拡張しても国際線に使える回数については、将来の国内航空需要の伸びに応じて減らさざるを得ないと思いますので、長期的な対応を別途考えるべきであり、首都圏第3空港の必要性を早期に明らかにする必要があると思います。

また、夢物語かもしれませんが、事業を進めていく上で、国土交通省のいろいろな部局と連携して、アクセス鉄道を整備することで、外環道路の建設残

土を羽田沖まで運んできて、滑走路整備に使うというように、道路、鉄道、空港が一体的に整備されるようなことも検討してはどうでしょうか。

また、羽田は将来的に7,000万人以上と予測される航空旅客を扱うのと同時に、非常に多くのバスのネットワークが集中しています。羽田をマルチモーダルのハブとして考えたとき、羽田はバスターミナルを建てる程の需要があるわけです。バスからバス、あるいはバスから鉄道といった、首都圏の陸上交通を利用する旅客を羽田空港においてどう扱うかということも検討していただければと思います。空港を管理する立場として、空港施設を誰のために、将来どのようなサービスを提供していくか、広い視点で考えていただくと、一層、国民のためになるのではないかと思います。

鳥海座長代理

： 今日の皆様のお話をお伺いしますと、国家戦略として羽田空港をどのように位置付けていくのか、その視点がないと国民は納得しないと思います。都内に魅力があるから、人が都心部に戻ってきているわけです。この点を踏まえて、1,200万人という大都市における空港のあり方を考えてもいいのではないのでしょうか。ただ、国家戦略として考えるためには、航空だけで見ても仕方がないわけで、海、空の連携など、他の公共事業との連携や文化面等いろいろな視点で考えることが必要です。それらの透明性を高めて議論していくことで国民も納得すると思います。

また、重要なのは、国民に分かるように伝える側のマスメディアの役割です。一部分、少しずつ出しても国民の目は向いてこないのではないかと思います。これからは時間軸を考えて、議論をしていただきたいと思います。

椎名座長： 大変、中身の濃い議論が続いてますが、予定の時間もありますので、大変恐縮ですがこのあたりで終わりにしたいと思います。最後に事務局の方から、何かありましたらどうぞ。

航空局長： 非常にきめ細かい、いろいろな視点から率直なご意見をいただきまして、誠にありがとうございました。いずれのポイントも私共も全くそのとおりだと認識しております。空整特会の現状の枠組みの中で、概算要求においてどういう知恵を出すか苦心している状態でございます。結果は別として、この枠組みをある程度打ち破っていかないと、羽田の再拡張問題は前に進みません。財源問題のみならず、サービス、トータルデザイン、空港の運営やビジネスジェットに至るまで、一つ一つのポイントの改善に向けて少しずつではありますが、努力しています。これから概算要求に向けまして、あまり時間はございませんが、今日ご指摘いただきましたそれぞれのポイントにつきましては、私共も十分認識しておりますので、具体的な要求につながるよう、頑張りたいと思います。委員の皆様方におかれましては、各界、各方面で羽田の再拡張に関するご支援とご協力を心より厚くお願い申し上げます。

事務局： 次回の具体的な日程につきましては、概算要求後、9月以降ということで考えております。そこで概算要求の内容についてもお報告させていただきたいと考えております。なるべく多くのメンバーの方々にご参加いただけますよう、後日、日程調整をさせていただきたいと考えております。具体的なテーマにつきましては、前回及び今回の懇談会でメンバーの皆様方からいただきましたご意見を踏まえまして、座長とご相談させていただき、後日、皆様方にご連絡差し上げたいと考えております。

以上

第2回航空に関する懇談会出席者

(50音順、敬称略)

< 懇談会メンバー >

	秋山 喜久	(社)関西経済連合会会長
	飯島 英胤	東レ(株)特別顧問
	井手 隆司	スカイマークエアラインズ(株)取締役副会長
	大橋 洋治	全日本空輸(株)代表取締役社長
	兼子 勲	(株)日本航空システム代表取締役社長
	コシノジュンコ	ファッションデザイナー
座長	今野 吉信	共同通信社論説委員
	椎名 武雄	日本アイ・ビー・エム(株)最高顧問
	玉置 和宏	毎日新聞社論説委員
	寺島 実郎	三井物産戦略研究所所長
座長代理	鳥海 巖	(株)東京国際フォーラム代表取締役社長
	松田 英三	読売新聞東京本社論説委員
	屋井 鉄雄	東京工業大学教授
	山内 弘隆	一橋大学教授
	吉野源太郎	日本経済新聞社論説委員

< 航空局 >

洞 駿	航空局長
星野 茂夫	航空局次長
柴田 耕介	大臣官房審議官(航空局担当)
春成 誠	大臣官房審議官(航空局担当)
宿利 正史	航空局監理部長
阿部 健	航空局飛行場部長
越智 信夫	航空局技術部長
本田 勝	航空局監理部総務課長
森重 俊也	航空局監理部国際航空課長
武藤 浩	航空局監理部航空事業課長
大久保 仁	航空局飛行場部管理課長
茨木 康男	航空局飛行場部計画課長
玉木 良知	航空局飛行場部新東京国際空港課長
金澤 和夫	航空局飛行場部環境整備課長
榎野 龍二	航空局飛行場部関西国際空港・中部国際空港監理官
江原 信太	航空局管制保安部管制課長
奈良平博史	航空局監理部総務課航空企画調査室長
戸田 和彦	航空局飛行場部計画課大都市圏空港計画室長