参考資料

平成１５年１０月８日
国 土 交 通 省 １ １ 階
特　別　会　議　室

第３回航空に関する懇談会

議 事 概 要

第３回航空に関する懇談会　議事概要

日　　時：平成15年10月 8日(水) 13:30～15:30
出 席 者：別紙参照

冒頭、石川航空局長からの挨拶があった。

石川局長：　７月の人事異動により、航空局長に参りました石川でございます。どうぞよろしくお願いいたします。本日は、皆様大変ご多忙のところ、この懇談会にご出席いただき、誠に有難うございます。

この懇談会は、我が国の経済社会全体が大きな転換期を迎え、航空についても様々な変革が行われている中で、各界で活躍の皆様方から忌憚のないご意見をいただく場として設けられたと承知しております。今回で既に３回目ということで、これまでにも多数貴重なご意見をいただいておりますが、来年度の予算・税制要求の中でも、皆様のご意見を十分に踏まえ、その実現に向けて可能な限り対応を図っているところでございます。

特に羽田空港再拡張事業については、平成16年度中の事業化へ向け、地方公共団体の協力やＰＦＩの活用を盛り込んだ事業スキーム案を取りまとめ、財政当局、関係自治体等と協議を行っているところであり、この難関を乗り越え、頑張って参りたいと考えております。

また、利用者本位の質の高い航空サービスの高質化推進を図るため、空港アクセス等航空サービスの高度化、充実、あるいは、航空保安体制の強化にも重点を置いて取り組んでおります。

私自身、最近では、鉄道行政に比較的長く携わっておりまして、航空行政に直接携わるのは、成田空港が開港したとき以来となります。この10月１日に新幹線の品川駅が開業し、東京－大阪間において、新幹線と航空との競争が話題になっておりますが、両者が競争し、お互いに活性化され、国民にとって利用しやすい環境が整うことは喜ばしい限りです。

航空は、安全が基本であります。高度な安全の確保を念頭に置きつつ、利便性が高くかつ低廉な航空サービスを実現するため、委員の皆様方の忌憚のないご意見を頂戴し、今後の航空行政の展開に反映させるべく努力して参りますの

で、引き続き皆様のご理解とご協力を賜りたく存じます。

簡単ではございますが、以上をもちまして、挨拶に代えさせていただきたいと思います。

椎名座長進行のもと、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、意見交換が行われた。

椎名座長：　大変お忙しいところ、皆様方お集まり頂き、ありがとうございます。

私自身も頻繁に航空機を利用し､国内外を移動している利用者の一人ですが､近年、航空輸送は、ロールスロイスのような存在から、いわばカローラのような日常交通の足となったわけですが、空港整備やアクセス等については、ロールスロイス時代の考え方とさほど変わりがないようで、まだまだ様々な問題があるように思います。

さて､今日は､空港整備と並び､重要な位置を占めております航空サービス､航空産業全般について、活発なご議論をいただければと考えております。

まずは手始めに、航空会社の方からお話を伺いたいと思いますので、よろしくお願いします。

大橋委員：　それでは、只今ご説明いただいた資料の補足と、我々の考え方についてお話しいたします。

資料Ｐ３「規制緩和後の航空運賃の低廉化・新規航空会社の参入」にもありますように、国内線のイールド（単位あたりの収入＝平均運賃）は、低下傾向にあり、この傾向は、国際線についても同様であります。

2000年度までは、様々なアイデアを絞り、講じた営業戦略に呼応して利用者も増加し、2000年度の旅客数は、対1990年度比で、国内線：約1.4倍、国際線：約1.7倍と好調でありました。ところが、9.11米国同時多発テロ、イラク戦争及びSARSの影響により、様々の運賃戦略やキャンペーンをもってしても太刀打ちできないほど需要が大幅に減少し、積み重ねてきた合理化の成果がようやく結実し、低迷を続けていた航空産業が明るさを取り戻した矢先に、非常に大きな痛手を被ることとなりました。国際旅客需要の激減に対し、減便による変動費の削減を行うことはできたのですが、コストの約６割を占める固定費については、短期間での削減が難しく、2001年度、2002年度は、再び赤字に陥った次第です。

こうした事態を受けまして、我が社では、固定費の更なる削減を主眼とた合理化を進めているところであり、退職金や基本給の引き下げ（全社員対象に５%削減を提案)、運航乗務員の給与削減、或いは、勤務条件の見直し等の人件費削減に係る合理化を進めるとともに、機材関連費用圧縮のため、今後10年で使用機材を現在の９機種から３～４機種に統合し、経済性を高めることとしております。

主なコスト要因を見てみますと、人件費が約18%、機材費が約16%となっており、これら固定費を圧縮することで、旅客が利用しやすい運賃を提供しながらも、企業としては利益を獲得できるような構造にすべく、自助努力を行っている最中であります。

これらに次いで３番目に大きなコスト要因として、着陸料をはじめとする公租公課が約14%を占めております。とりわけ国内線では、公租公課のコストに占める割合が約２割となっており、世界の航空会社の平均が約７%ということを踏まえますと、この格差が、日本を経営基盤としている本邦社にとって、経営上の重石となっているような状況です。

また、着陸料の水準は、地方の航空ネットワークを維持する観点からも重要な意味も持っております。需要の多い路線については、新規航空会社の参入による競争が激化しており、従来のように、一部路線の利益で赤字路線を維持することが、非常に困難な状況となっております。地方路線維持の観点から、着陸料の軽減措置が講じられておりますが、2002年度は、一部措置が中止となり、実質80億円の値上げとなった次第です。財政当局には、「羽田再拡張を行うにあたり、財源を確保するため、着陸料の値上げを実施すべき」とのご意見もあるようですが、再び着陸料を値上げするような事態は、絶対に避けるべきであると考えますとともに、羽田再拡張事業については、国家的に重要な事業と位置付け、空港整備に財源を大胆に配分する等、公共事業費の配分のあり方を含めた議論を一層深めるべきであると考えます。

新町代理：　大橋委員から、航空業界全体について触れていただいたので、私からは、日本航空システム全体の最近の状況を決算等を含め、４点ほどお話ししたいと思います。

国際旅客については、イラク戦争やSARSの影響により、大変な痛手を受けました。とはいえ、旅客が底を打った2003年５月（対前年度比47.9%）から、回復傾向に向かっており、特にビジネス旅客の回復が目覚しいようです。また、SARSにより、３割程度、ひどい時には、２割台まで落ち込んだ路線についても、８月には、７割弱まで回復（中国線：68%、香港線：45%、台湾線：66%）して参りました。しかしながら、観光需要は、未だ低迷しており、８月の旅客が対前年度比でグアム線：60%、韓国線：78%、ハワイ線：78%と伸び悩んでおります。ビジネス需要がほぼ前年度並に回復しながらも、観光需要が伸び悩ん

でいるため、全体としては、８割程度というのが現状であります。

一方、国内線は、前年度を若干越える程度で、順調に推移しておりますが、減少した国際線の旅客が国内線に転移しているかというと、そのような顕著な現象は見られません。やはり、経済全体の問題もあるでしょうし、国民のメンタル部分の要因がまだ残っているのではないかと考えております。

貨物については、香港や上海等、東南アジアの需要は、非常に堅調であるものの、総じて、需要が低迷している状況です。

４－６月期決算の状況については、イラク戦争やSARSによる大幅な旅客減少の影響もあり、航空セグメントの営業損益が△728億円。対前年度比、概ね500億円の赤字増でした。それらの事象に対し、減便による供給調整や管理費の削減等を行い、合計150億円程度のコスト削減を実現しましたが、減収をカバーするに至らなかったというのが実情です。
少し大雑把な話をしますと、航空産業は、夏休みを含む７－９月期の収益が他期間よりも２割程度多く、この期間の収益により全体をカバーする構造になっております。収益の季節変動が大きいことが航空産業の特徴であることは確かであり、通年で見た場合にどうかということもありますが、航空産業における過去10年間の経常利益率の平均が僅か0.1%程度と、他業種（製造業：約2.8%、非製造業：約3.7%、運輸業（航空を含む）：約3.3%）と比較して、極めて収益性が低い産業であるということについては、既にご理解いただいているものと存じます。

このような状況に鑑み、８月末、「航空事業経営基盤強化総合対策プログラム」が策定され、航空需要の喚起、事業環境の整備及びイラク戦争・SARS対応セーフティーネット等の総合的な対策が講じられることとなりましたので、航空会社としても、コスト構造改革に一層努力して参る所存であります。
我が社においても、1992年以降、構造改革に積極的に取組んでおり、ようやく欧米並み、若しくはそれ以下のコスト構造となりましたが、今後は、アジアにおける競争力強化を視野に入れ、更なる努力が必要と考えている次第であります。
そのためにも、着陸料の軽減措置及び機材小型化と羽田再拡張事業の必要性については、大橋委員が先に述べられたとおりであり、よろしくお願いしたいところであります。

井手委員：　それでは、利用者利便の観点から、２点ほどお話したいと思います。

まず、資料Ｐ３「規制緩和後の航空運賃の低廉化・新規航空会社の参入」にございますように、新規航空会社の参入後、その路線については、確実に需要が伸びており、既存の航空会社とのシェア争いというよりも、全体のパイが広

がっているという現象がございます。

2000年２月の航空法改正から、新規航空会社が参入し、大手航空会社との運賃競争による体力消耗等がありましたが､欧米と比べて変革のスピードが速く、比較的短期間で収束することができました。その中で現在のマーケットを見てみますと、「時間を買いたい（スケジュール重視の）旅客」と「プライス重視の旅客」に二極化が進んでいるように感じます。その過程で、航空需要全体のパイを広げる大きな役割を、我々新規航空会社が担ってきたものと考えております。今後、安定的な利用者利便の向上の観点から、航空事業全体を見直していきますと、如何にマーケットの棲み分けを確立するかという点が重要となると考えております。

２つ目に､今後､新規航空会社が如何に生きていくかという問題があります。我が社をはじめ、エアドゥ、スカイネットと、お互いが事業拡大していくと、いずれ何処かでぶつかることとなり、無駄な競争が生じる可能性があります。日本という狭く限られた市場においては、航空会社の役割分担が重要です。大手には大手の規模のメリットから、高頻度サービスを求める、つまり、スケジュール重視の旅客に十分な対応が可能ですし、それ以外のバジェットトラベラーと呼ばれるプライス重視の旅客については、新規航空会社が担うといった役割分担ができれば、旅客利便の向上につながり、欧米の市場環境に近づくのものと考えられます。今後は、新規航空会社同士の役割分担及びアライアンスの形成を視野に入れ、我々も日本の航空産業のゴールを担わなければならないと考えております。

次に、公租公課については、大手航空会社と我々のようなローコストキャリアの考え方、捉え方に違いがございます。例えば、着陸料については、同じ路線を同じ機材で運航している限り、同じ条件であり、着陸料が下がるということであれば、その分を企業の利益とするのか、或いは、運賃引き下げに回すのかという２つの捉え方に分かれてくるものと考えており、その際、どちらが利用者利便を向上させるかについても併せて考えなければなりません。航空は、「Must Go」＝「必ず行かなければならない」お客様のマーケットであると認識しており、そのお客様も、スケジュール重視とプライス重視とに分かれております。公租公課の問題については、突き詰めますと、同じ環境でビジネスを行う限り、あくまでその捉え方の問題であり、我々は、着陸料水準について、そう大きく捉えておりません。むしろ今後は、利用者利便の観点から、各々の事業者がどのような役割を果たすべきかという点について考えることが必要ではないかと思います。

椎名座長：　貴重なご意見、ありがとうございました。絶対的な安全が求められる航空会社ですが、大変厳しい競争環境の中にあり、ご苦労が多々あるものと理解いたしました。

それでは、残りの時間、ご自由にご意見いただきたいと思います。

今野委員：　運賃につきまして、資料Ｐ３「規制緩和後の航空運賃の低廉化・新規航空会社の参入」において、国際的に見ても我が国の運賃水準は低下しているとあります。

規制緩和により、運賃が届出制となって以来、多種多様な運賃設定等の航空会社の努力により、ある程度料金が下がっているということは理解できますが、この数字で見るほど運賃水準が下がっているのかと言うと、非常に疑問であります。

ある方から、「香港の人が、『香港→東京→鹿児島と移動する際、香港→東京は安く移動できたが、日本国内、鹿児島までの運賃が非常に高かった。日本の皆さんは、おかしいと思わないのですか。』と言っていた。」と伺ったことがありますし、アメリカにおいては、普通運賃は高いものの、大半の利用者は安いチケットを利用しているのが実情と聞いたことがあります。この話からも、果たして資料にある数字が、実態を示しているのであろうかという疑問があります。

資料にお示しのとおり、日本の普通運賃及び最低運賃の水準は、確かに低いのでしょうが、運賃の種類ごとに購入した利用者数で加重平均する等の工夫をしたほうが、正確に実態を把握することができ、よりわかりやすいのではないかと考えます。

佐藤委員：　まず、航空会社が需要に応じた事業展開を行っているとのご説明を伺っていますと、今後、新たな需要を何処に創っていくのかという点に相当力を注がないことには、どんどんジリ貧になるのではないかという印象を受けました。

今日は、夏休みを利用して、北海道へ行って参りましたので、そこで感じたことをお話できればと思います。資料Ｐ８「新規路線と廃止路線の推移」にもあるとおり、需要と供給の関係からでしょうが、北海道では、主要路線(主に千歳)へのシフトが進み、その他地方空港の減便や運航時間が変更される事態が生じております。

例えば、午前便から午後便に変更された場合、午前着であれば、午後から遊びの時間がとれていたのが、午後着になりますと、そのままホテルに入るだけとなり、その日のアクティビティが全てダメになってしまうわけです。地方の航空機の運航時間が、観光旅行客の利便性に多大な影響を及ぼしているというお話をお聞きしました。

また、団体客は、安いチケットで札幌に到着した後、各地にレンタカーで移動しております。ただでさえ休みが少なく、時間に余裕のない日本人が、遊びの時間を大幅にロスしているのではないかと感じます。観光立国は、確かに訪

日外国人の増加に力を入れておりますが、国内旅行客の増加についての検討も行っております。観光立国推進の観点からも、地方空港に航空機を飛ばすことは、是非、必要であると考えます。また、先程、椎名座長のお話にもございましたが、航空機も、かつてのロールスロイス的な存在から、自家用車や電車並みの日常の足として定着しております。地方路線については、如何に公共交通機関として担保するかという視点も必要ではないかと考えます。

また別な話ですが、現在、関空から伊丹に国内線がシフトし、国内線＝伊丹、国際線＝関空と、空港の棲み分けが進んでおります。海外から関空に到着して日本各地に移動する場合に、関空－伊丹間の移動が大変であると、海外からのお客様から言われたこともありまして、成田と羽田の関係と同様、このまま進展してほしくないなと感じている次第です。

井手委員：　只今のご指摘は、大変ごもっともであります。

航空業界は、様々な外的要因により需要が厳しい中で、陸上交通との競争を行うと同時に、空の上、同業者間でも競争を行わなければならない過酷な経営環境にあります。例えば、東海道新幹線は、ほぼ独占状態で、競争原理が働いておりません。その他、何処にでも止まることができる地上の交通機関と違い、航空機は、空港がないことには降りられないという物理的な制約もあります。

ただ、先程お話しましたが、公租公課の引き下げによる余剰を、会社の利益に回すか、運賃の引き下げに使うかという２つの考え方の相関関係により、随分状況が変化するのではないかと考えております。例えば、需要が減少傾向の路線についてドラスティックに着陸料の引き下げを行った場合、航空会社は、より利益が出る仕組み構築する、若しくは、運賃を大幅に下げて需要喚起を行うといった柔軟な施策が展開できるようになり、マーケットの拡充が可能となるのではないかと考えております。

また、新規需要の掘り起こしについてのご指摘ですが、路線によっては、多種多様な運賃設定により、新しいマーケットが創造され、全体の需要増加に繋がっているという現状をご理解いただければと思います。

航空は、地上のインフラが整っている高速道路や鉄道に対し、距離に応じた路線設定をせざるを得ないところに難しさがございます。さらに、現在の日本の航空市場においては、大手航空会社が主要なビジネス幹線とリージョナルの地方路線だけでなく、50人乗り程度の小型機を使用した小さなマーケットも持っている状況です。今後、新規航空会社がお互いに役割分担を行いつつ、幹線以外の市場にも競争が持ち込まれることが必要なのかもしれません。

何れにせよ、公租公課をうまく使った施策をとれば、需要が減少している路

線の復活も有り得るのではないかと考えております。

寺島委員：　視点の違ったところで、２点ほどお話したいと思います。

１点目は、安全、セキュリティについて。今まで、この懇談会の視界に入っていないことですが、現在、経済産業省の産業構造審議会情報セキュリティ部会において、報告書をとりまとめさせていただいておりますが、ＩＴ化に伴う航空オペレーションのセキュリティ確保を考えますと、今後、サイバーアタックへの対応や情報ネットワークシステムの安全確保に対し、相当な布陣を敷く必要があることを考えておかなければなりません。9.11以降、米国では、航空、或いは、空港のオペレーションにおける情報セキュリティに多額の投資を行っていることからも、情報セキュリティに関しては、航空会社だけの問題ではなく、国家的な最優先課題として位置付ける必要があります。

現実に、香港空港開港時のシステムダウンは、サイバーアタックを受けたためという説もありましたし、日本においても、サイバーアタックではないにせよ、管制システムがダウンしたことにより、羽田空港が麻痺する事態が発生しておりますので、この点、非常に重要なことであると考えます。

２点目として、航空会社のコスト削減努力のご説明に関連して、何も航空業界だけの問題というわけではありませんが、現在、日本の産業全体において、「現場」が少しおかしくなっているように感じます。コスト削減を目的としたアウトソーシングにより、正規従業員の数を減らし、パートで現場を支える構造へと変化する中で、佐世保の三菱重工長崎造船所での豪華客船火災、新日鉄名古屋製鉄所の爆発やブリヂストン栃木工場の火災等の事故が起きております。これらに象徴されますように、現場のモラルの崩壊が進んでいるように感じます。

そこで、航空業界は果たして大丈夫であろうかと考えますと、この夏、頻繁に航空機を利用する機会がありましたが、決して磐石なモラルとはいいがたい状況を目にしたことがありました。確かにコスト削減は重要なことでしょうが、現場モラルの低下という問題も同時に考える必要があります。

もう１点、全く違った視点からですが、私は、空港基盤の整備と100人乗り程度の国産小型ジェット機の開発は、車の両輪のようなものだということにこだわっております。といいますのも、羽田再拡張後の便数増加により、航空ネットワークが拡充していく中で、経済・産業の活性化が、交通ネットワーク活性化の基礎となるのは、当然のこと。日本産業の新たなプロダクトサイクルの創造、自動車以降の産業界の目玉として、100～200人乗り程度の旅客機の開発については、空港基盤の整備とリンクして考えるべきであります。

資料１の論点にある国全体の政策と航空行政の関係、官邸との連携ということは、単に一般財源の拡充等の財源問題に限らないはず。この場は、航空について考える場なので関係ないということではなく、この先の視界の中に、経済産業省の産業政策や外務省の国際交渉との連携といった、もっと大きなスケールでの戦略的な仕掛けがあってもよいのではないかと考えます。

ﾘﾁｬｰﾄﾞ･ｸｰ委員

：　先程、鉄道と航空の比較がありましたが、これら交通機関は、お互い競争関係にありますが、連携して行うべきことが多々あるのではないかと考えます。

成田空港開港時には、京成スカイライナーしか乗り入れておらず、しかも、空港の遥か手前で降ろされ、更にバスに料金を払って乗り、ようやく空港に到着するという状況でした。現在では、ようやくスカイライナーも空港内に乗り入れ、JRの成田エクスプレスも利用できるようになりましたが、例えば、成田への新幹線引き込みや成田－羽田間をリニアカーで接続等の構想があってもよいのではないでしょうか。

旅客輸送の根幹である鉄道と航空との結びつきが、国民に対し、どれだけのメリットを与えるかについて考え、より良い連携を図っていただきたいところです。

何より、海外から成田に到着後、次の国内目的地に足を運ぶ際に、旅客が非常に不便を被っております。他国では考えられないほど不便なのです。それら行程を踏んでいるだけで嫌になりますので、こういった状況が続きますと、日本にお客さんが来なくなってします。これは、逆も然りで、地方から海外に行く場合、成田まで１日がかりでやってきて、ようやくそこから飛べるというような不便さがあるわけです。空港への鉄道アクセスについては、国家的見地から、改善すべき問題であると考えます。

また、静岡空港の新幹線駅設置について、駅を設置するとその先の旅客が奪われるためＪＲが乗り気でないとか、反対に、JR東海は大阪までしか切符を売らないので関係ない等の議論が実際に行われているなど聞きました。その程度のレベルで国民の利便性が損なわれるようなことがあっては､非常に迷惑です。

羽田にも、モノレールに加え、ようやく京急の乗り入れが実現しましたが、オランダのスキポール空港やドイツのフランクフルト空港にしても、諸外国では、鉄道アクセスが充実しており、非常に利便性が高いです。鉄道輸送に多くを頼るこの日本において、空港アクセスを鉄道の重要なネットワーク構想に組み込んで考える必要があるのではないかと考えます。

また、今野委員からご指摘のありました「運賃水準の実態を示すのに加重平均してはどうか」という話は、私も同感です。例えば、サンフランシスコから東京に行く場合、サンフランシスコ→東京便よりも、サンフランシスコ→成田

→香港便のチケットを利用したほうが安いということがありましたし、現在でも、日本の航空会社のチケットは、日本国内よりもロンドンで購入したほうが安いなどということがあります。
日本にいると、何となく損をしているように思えてなりません。

次に、我々が議論している航空の分野とは直接的な関係はありませんが、マクロな話を少々。
羽田再拡張事業の財源について、財政当局からの厳しいご指摘があるようですが、現在の日本経済をマクロで見た場合、今は、国がお金を借りないことには、この国は潰れます。「財政赤字を抱える中で、これ以上、公共事業を実施しても仕方がない。」と、よく財界の方々がおっしゃるのを耳にいたします。確かに公共事業そのものについてのご意見は、様々あろうかと存じますが、このゼロ金利下において、企業部門全体で年間20兆円規模の借金返済をし、家計は依然として貯金するといった、教科書にも書いていない異常事態が発生しています。そうなると、家計が貯金した金額と企業が返済した金額の合計が銀行に戻ったきり使われなくなり、その分だけ総需要が減り、その結果税収も減り、結果的に財政赤字も拡大してしまいます。
しかも、この状況で、企業が借金返済する分と家計が貯蓄する分を政府が使わなければ、借金返済とマネーサプライは貨幣乗数が逆に効きますので、マネーサプライも経済全体もシュリンク（萎縮）していくのは、当然のことです。ここでの政府の不可欠な役割は、英語で言うところの「Borrower of last resort.」。民間がお金を借りようとしない。今は国が借金しないことには、貨幣供給が減り景気が悪くなることは、明らかです。財政当局からの注文に対しては、「今お金を出さないことには、景気が悪くなるではないか」という主張が、もっとあってもよいのではないでしょうか。何よりも、10年国債の低金利がマーケットの財政出動の要請を証明しており、現状で財政をケチれば、景気が更に悪化し、財政赤字も確実に増えていきます。

現在は、若干景気も上向いておりますが、企業が借金返済を行っている状況は変わっていないわけですから、行政の皆さんと我々も含めて、広い視点から、今は誰かがお金を借りないと日本経済全体おかしくなるということを主張する必要があるではないかと考えます。そのような中で、羽田の第四滑走路などは、インフラのボトルネックを取り除くだけでなく、景気にもマネーサプライにもプラスになるという意味で、反対される理由は全くないと思います。

最後に、先程、現場のモラルが大丈夫かという話がありました。私、あるスポーツクラブに通っております。ジリ貧が続くこの業界にあって、ある時、新しい経営者が、クラブの従業員を、パートから全て正社員に替えてしまいました。サービス産業ですから、正社員が顧客の顔や健康状態を把握し、きめ細かなサービスを提供したところ、料金が少し高めの設定にもかかわらず、業績が急激に伸び、パート時代の赤字から、今では黒字化を果たし、会員が増えて増えて仕方がない状況のようです。あまり増えすぎると、我々利用者としては困

ってしまうんですが･･･。そこで、同じサービス産業の航空業界においても、このような逆転の発想があってもいいのではないかという気がいたします。

飯島委員：　まず、資料Ｐ20「航空事業経営基盤強化総合対策プログラム」にもありますが、羽田再拡張事業は、スピーディーに実施しなければなりません。海外の方々から、日本への航空便が少なく、大変不自由を被っているとの声を聞きますと、財源の問題はあろうかと存じますが、国家的事業として位置付け、速やかに実施すべきものであると考えます。国内需要が堅調であることに加え、国際的な人・モノの流れが活発化している中で、空港がその流れのネックとなるようでは、国の恥となります。是非とも、当該事業は、着実に実施していただきたいと考えております。

その際、約9,000億円の事業費とありますが、民間企業の視点から考えた場合、予算は、あくまでも資金調達、資金計画の目安であります。事業実施段階においては、更に削減すべく徹底的に見直しを行うものです。確かに、入札時の制約条件等、公共事業特有の事情もあるでしょうが、民間経営のノウハウを活用し、徹底的にバリューアナリシス（価値分析）を行うことで、機能・性能を落とすことなくコスト削減を実現し、Ｂ／Ｃ（費用対効果）を高めることが必要であると考えます。

次に、我々も四六時中経営改善に努めておりますが、航空会社から厳しい体質強化努力を行っている旨をお聞ききしますと、改めて国際競争の中で闘っていることを痛感させられます。日本の航空会社は、その経営基盤を日本から移すわけにはいきませんので、公租公課、なかんずく着陸料については、ひとつ考える必要があります。

そこで、日本の空港は、滑走路等の下物部分とターミナルビル等の上物部分を別の主体が管理しておりますが、諸外国では、上下一体で空港経営を行っているところが多くあり、そのような空港では、全収益の７割程度を上物の収益で賄っている状況です。

日本においても、空港を全体として捉え、上物から得られた収益を下物へ回すことにより、航空会社への利益還元や運賃引き下げを実現する等、国際競争力のある空港ビジネスや経営体制のあり方、更には、航空会社との関係も含めた航空産業のあり方を総合的に考える必要があるのではないかと思います。

従来の枠組みだけで考えるには、やはり限界がありますし、羽田空港のターミナルビル経営を行っている㈱日本空港ビルデングは、相当な収益を上げていると聞いております。中長期的な視点から、経営体制を抜本的に見直し、国際競争力のある体制を構築する必要があると考えます。

松田委員：　今日は、航空会社の経営に一歩踏み込んだ議論となっておりますが、基本的には、航空会社が一義的に行えばよい話であり、経営者が株主に対して責任を果たしていただければよいことであると考えます。

但し、世界的に航空を取り巻く環境が非常に厳しいのは事実であり、同様の歴史を経験した海運業界を参考にするとよいのではないかと思います。

航空輸送が提供するサービスは、各社が差別化努力を行っているものの、基本的に大差がありません。サービスを提供する従業員の人件費は、アジアやアフリカ諸国と雲泥の差があり、それら国々の航空会社と競争していくことを考えると、相対的に人件費等の高い国の航空会社は、非常に大変です。海運は、人件費の安い国々との競争が安定期に入り、現在、経営も安定しておりますが、航空業界は、かつて海運が経験した厳しい戦いを、未だ経験していないように思えます。日本も含めた先進国の航空会社の経営者は、今後、間違いなく訪れる長く厳しい競争時代に、会社を維持、発展させていく使命を負っているということであります。

次に、今後、機材が中型化、小型化し、多頻度化が進むとのことですが、利用者としては大変有り難いことです。しかしながら、大手の航空会社がそれを言うことについては、若干疑問があります。

従来、大手航空会社は、収益性の高い路線にジャンボ等の大型機材を投入し、その儲けで他の路線を支えるといった経営を行ってきたはずであり、機材の小型化の進展は、経営者の立場からすると、あまりよろしくないというのが本音ではないでしょうか。

また、アウトソーシングをやり過ぎて大丈夫だろうかという寺島委員のご指摘については、私も同感です。航空会社は、一度事故を起こすと取り返しがつかないので、その点、くれぐれもしっかりやっていただきたいと思います。

屋井委員：　本日の資料に、国際航空、特にアジアを取り巻く航空業界の変化が見て取れる資料がございました。先月、中国の沿海部の空港を視察して参りまいりましたので、ご報告を兼ね、追加的なお話ができればと思います。

非常に驚きましたことに、例えば、抗州といった地方都市に新しい、それも目を見張るほど立派な空港が建設されておりました。抗州では、約400haの空港を僅か300億円程度で建設しております。しかも、敷地の40ha程度を緑地として整備し、自然を取り入れた特色のある空港造りを行っておりました。そのような状況を見ますと、従来、アジアのハブ、日本のライバルとして捉えていた香港や上海の空港との関係だけでなく、これから成長していく都市の空港、

そして、それらへの路線をどのように考えるかが重要なポイントとなり、今後、我々は、そのような地方都市にまで、広く目を向けて考えなければならないと実感した次第です。

東北三省においては、既に、中国中央政府に対し、カボタージュを認めたいとの申し入れを行っているとのことです。我が地域の交通サービスを向上させるためには、何も中国国内の航空会社でなくともよいという考え方には、改めて驚かされました。

また、先程、寺島委員から小型機開発に関するお話がありましたが、中国の大手は別として、山東航空や上海航空等の航空会社では、座席数が70席前後の小型機（CRJ、エンブラエルERJ等）を、日本の航空会社よりも数多く飛ばしているという実態があります。

このような状況を踏まえ、昨年実施した仁川空港の調査結果について考えてみますと、日本から仁川空港を経由し、アジアやオセアニアに向かう旅客が相当数ありました。圧倒的に運賃が安いため、このような行程を選択するわけですが、アジア地域においても、欧米のハブアンドスポーク型ネットワークが、一部成立してきております。

これもある意味で両輪かもしれませんが、今後、アジアの中で、安い運賃で移動する旅行者は、ハブアンドスポーク型のネットワークを利用し、コスト負担力の高いビジネス旅客は、ポイント・トゥ・ポイント型の小型機による二点間の直行便を利用するといったネットワークが形成され、進展していくことが想定されます。

その中で、如何に日本の国際マーケットを拡大し、状況の変化に対応するかということは、重要な問題であると痛感した次第です。

関連して２点目ですが、松田委員のご指摘にもありましたが、大手、或いは、大型機乗務員の人件費の問題は別として、今後、小型機によるサービスを展開しようとする際、現状の大型機の給与水準をそのまま適用しては、決して成り立つものではありません。

既にヨーロッパにおいては、小型機による運航の割合が１／３程度となっており、これを支えるマーケット、裾野の広さが同時にございます。

翻って、今後我が国において必要とされる、或いは、増加していくという小型機のネットワークを想定した場合、如何に運航コストを下げるか、どれだけ低いコストでサービスを提供できるかという重要な問題があります。例えば、如何にしてパイロットを養成するのでしょうか。外国人を受け入れるという手段もあるでしょうが、安い賃金で働くことができる人間を養成するノウハウや支援体制についても同時に考えなければ、言うは易しで、実際に我が国において小型機による航空ネットワークを発展させていくことは難しいものとなるのではないかと感じます。

もう一点は、日本国内について。資料Ｐ８「新規路線と廃止路線の推移」は、驚きを持って拝見いたしました。規制緩和後、或いは、羽田のスロット再配分後でしょうか、この５～６年間に、札幌、仙台、広島、福岡といった巨大都市においても、合計２５便ほどの減便があります。

基本的には需要対応であり、路線が成立しないのが実態であると言えばそれまでですが、先ほどの中国とは言わないまでも、例えば、欧米の航空会社が同等の旅客規模のマーケットにおいて、彼らの運航機材及び人件費等をもってしても、つまり、如何なる航空会社が運航しても日本では採算が取れないのか、それともやれるのか、そこが疑問です。

このような路線に係る詳細なデータを提示して頂ければ、日本と外国の違いが浮き彫りになるのではないかと考えますので、よろしくお願いいたします。

玉置委員：　私、現在、一般誌、業界紙または雑誌といった業界の枠を取り払った、観光に関する勉強会のようなものに参加しております。月に１回程度の開催で、各国の大使をゲストに呼び、一時間程度お話を聞いた後、意見交換等を行っておりますが、「苦労してようやく日本路線を開設ができた。」、「我が国も何とか日本に就航させたい。」等のお話をよく伺います。各国の気持ちが伝わってまいります。

数ヶ月前、カンボジア大使から、来年、関空との直行便が開設されると伺いました。しかし、私、正直なところ、彼らは、特に成田に乗り入れたいという気持ちが強いのではないかと思います。先日、チェコの大使も成田への乗り入れ希望がある旨、おっしゃっておりました。羽田再拡張事業は早急に実施すべき事業であると考えますが、再拡張後の羽田の国際化に目を奪われることなく、「とにかく成田に乗り入れたい」という各国の希望が多々ありますので、成田の早急な完成をお願いしたいと思います。

空港が果たす役割は、ビジネスという大きな線を相互に結ぶという性格から、インフラ整備のイメージが強くありますが、国と国との交流・付き合いの側面もあるのだということを、最近、特に強く感じた次第であります。

椎名座長：　そろそろ航空会社からのご発言をと思いますが、如何でしょうか。

新町代理：　地方路線についてですが、我々にも、地方のネットワークを拡充したいという気持ちはございます。

しかしながら、需給関係、採算性等の問題もあり、なかなかうまくいかないのも事実ですし、同時に、より需要に応じた運航体制を築くことができれば、

更なるネットワークの拡充が可能であるとも考えております。
　その実現に必要な最大の要素として、羽田空港の容量問題がございます。羽田の容量が拡大すれば、需要に応じて中型機、小型機を活用することができますが、実際には、世界の主要空港の一便当たりの平均提供座席数が百数十席に対し、羽田においては300席強と、世界に類を見ないほど多いものであります。
　現下の情勢においては、「羽田の容量制約→機材を大型化せざるを得ない→機材運用の関係から需要の少ない地方路線にも大型機を投入→路線維持が困難」という循環に苦しんでいるところであり、このことからも、羽田再拡張事業は、早急に実現していただきたいと考えております。

大橋委員：　皆様方のご意見は、当におっしゃるとおりでございまして、我々も心してやっていく所存であります。

　まず、アウトソーシングにより現場のモラルが崩壊しつつあるとのご指摘がございました。この件は、安全に直結する問題です。安全こそが航空サービスの基盤でありますので、そこに係るコストを削ることが絶対にないよう、全航空会社、同じ思いで、心してやっていく所存であります。

　アトランダムにお話しさせていただきますが、現在、開発が進められている純国産の小型ジェット機は、新聞報道等によりますと、30席程度の機材であると聞いております。関係者とも100席は必要との話をしており、寺島委員のご指摘については、当におっしゃるとおりだと思います。

　次に、地上交通との関係について。鉄道アクセスとの連携については、ご指摘のとおり、お互い協力してやっていく必要があると考えております。
　反対に、地上交通との競争関係、具体的には、新幹線との競争につきましてですが、10月１日、新幹線の品川駅がオープンしましたので、その状況について、少しお話しいたしますと、開業後の1週間を見てみますと、航空会社も健闘しているなという印象です。我々も、品川新駅開業に刺激を受け、各企業にセールス活動を行い、改めて需要の掘り起こしを行った結果、出張に航空機を利用できない規程がある会社が２万社程度あることがわかり、非常に良い勉強になりました。これは、のぞみ効果だと思っております。

　海運業を参考にしてはどうかとのお話がありました。今後、相当厳しい経営環境が続く中で小型機によるネットワークの拡充を図るとなると、従来の運航コストでは到底成り立ちません。我々としても、運航乗務員コストを現行の機長を100とすると、大型機（B747、B777クラス）＝95、中型機（B767クラス）＝80、小型機（B737、A320クラス）＝50を目途に削減すべく組合との交渉を行うとともに、運航機材の再整理を行う必要があると考えております。

　地方路線については、先に新町代理からご説明がありましたが、旅客は、や

はり羽田路線に集中します。現在の日本における国内旅客流動を見てみますと、旅客の６割が羽田を利用し、日本国内の巨大なハブ空港となっているのが実情です。

羽田再拡張を早急に実施していただければ、羽田と地方空港の路線が拡大、更には、地方空港同士のネットワークということも考えられますが、現在の国内ネットワークにおいて、例えば、鹿児島から札幌への移動を考えた場合、直行便のほうが移動時間は短いですが、便数の関係から時間選択の幅が狭くなってしまいます。ところが、羽田を経由しますと、鹿児島－羽田路線が約15便／日程度、世界で一番旅客を運ぶ羽田－千歳路線（年間約800万人）が約45便／日もありますので、いつでも行くことができるという利点がございます。

とはいえ、羽田が再拡張するまでは、お客様に若干不自由をおかけするのかと存じます。もちろんそのような路線の需要が増加すれば良いのですが、新規航空会社の参入により競争が激化しており、なかなか厳しい状況であります。

成田については、暫定平行滑走路が供用開始したとはいえ、2,180mと不便な状況です。我々も成田を使って運航したい路線がまだありますし、世界各国から乗り入れ希望が殺到していることを考えますと、たとえ2,500m化が実現しても、早晩パンクすることは明らかです。そこで、羽田再拡張で国内線を充実させた後の余剰につきましては、できる限り国際線を充実していただきたいと考えております。

井手委員：　アウトソーシングについてですが、日本においては、管理体制が行き届いているため、品質やサービスレベルが高く、社会的な枠組みの中で、アウトソーシングしても大丈夫な環境ができているのではないかと考えます。勿論、運航する側としては、無理に飛ばさないことが原則であり、何か不具合があったとしても、直ちに報告を行える体制を整えておくことが重要であると考えます。

そのような運航体制を構築してきたおかげで、異常運航が非常に少なく、高い安全性が保たれている状態があるのではないかと考えています。

次に、ﾘﾁｬｰﾄﾞ・ｸｰ委員からご指摘がありました鉄道輸送との協力関係については、私も同感であります。

例えば、ドイツのルフトハンザは、鉄道に航空便と同じ便名をつけ、空港から市内、ダウンタウンへと旅客を効率的に運べる交通体系を構築し、非常に至便性が高いサービスを提供しております。確かに、東京－大阪間といった都市間移動においては、鉄道との競争関係が存在しますが、空港から都市、或いは、ダウンタウンへの移動については、お互いが協力することにより利便性が高まりますので、このような観点から、改めて空港の機能を見直す必要があるのではないかと考えております。

最後に、現在の我が国の航空市場を分析してみますと、羽田の容量制約がある中で、マーケットの規模に合わせた航空機材を適切に選定し、非常に高度な

運航体制が敷かれているように思えます。
大橋委員からのお話しにもありましたが、日本には、世界のトップ10に入るような需要の多い札幌、福岡等の路線がございます。それら路線には、できる限り大型機を投入し、対応せざるを得ません。一方、その他のマーケットにおいては、機材の中型化、小型化が加速しております。
むしろ他国に比べ、非常に進んだ運航体制が確立されてきているのではないかと考えております。

とはいえ、羽田の容量が拡大し、路線増加が可能となれば、年間150万人未満の需要の路線については、小型機による高頻度の運航が実現しやすい環境になります。その環境が実現した暁には、需要の太い札幌、福岡といった路線、いわゆるラージマーケットの便数を増やすのではなく、小型機による運航で地方路線の至便性を高めることを念頭に置いておくと、非常に高度な運航体制、引いては、航空市場のゴールへと向かうのではないかと考えているところです。

椎名座長： それでは、これまでのご意見に対し、航空局からコメントがございましたら。

宿利次長： 皆様からの様々なご指摘をいただきましたが、それぞれがごもっともなことであります。我々が常々問題意識を持っている点について、改めてご指摘を頂き、確信を深めたという部分もございます。
また、寺島委員からご指摘いただいたような情報セキュリティの問題につきましては、先般、我々の管制システム、或いは、航空会社の情報システムのトラブルにより、その脆弱さが露呈したところです。我々としましても、認識を新たに取組みを進め、更なる改善に努めなければならないと考えております。

本日のお話にもございましたが、やはり、需給が逼迫しております首都圏、羽田と成田につきましては、日本の皆様のみならず、海外からも強い要望がございます。現実的に両空港は満杯であり、十分な対応ができていない状況ですし、なお整備しなければならない事業が残っております。我々としましても、その要望に応えるべく、限られた財源や人的資源等を駆使し、事業の重点化、優先順位付け等を行い、スピーディーに対応する必要があると考えております。勿論、飯島委員ご指摘のとおり、事業実施に当たっては、できる限りのコスト削減努力が必要であり、適切に取り組んで参る所存です。

また、行政の対応は、必ずしも予算の多寡だけで決まるものではないと考えています。我々の知恵や関係者の皆様のご協力があれば、お金をかけなくとも実現可能なことが多々あると思います。その点、我々自身、これまで当然の如く考えていたことについても、再度洗い直し、手をつけていくことが必要であり、これには、航空会社にもご協力いただきつつ、工夫して参りたいと考えております。

加えて、本日、様々なご意見をいただきましたが、是非、それを私どもが実現する努力にご支援賜りたいということを、皆様のご意見を拝聴しながら痛感した次第でございます。

椎名座長：　鉄道との連携については、国土交通省全体で、お金をかけずにできることですね。

鈴木審議官：　鉄道アクセスについて、ちょっとご説明させていただきますと、成田空港の反省を踏まえ、関空及び中部には、開港時から鉄道を引き込むことといたしました。また、新千歳にＪＲ，福岡に地下鉄、沖縄にモノレールと空港アクセスの改善が進んでおります。例えば、宮崎空港においては、ＪＲの日南線を引き込み、空港まで特急が乗り入れるようになったところ、宮崎県のみならず、大分県南の方々まで宮崎空港が利用できるようになり、利便性が向上したという空港アクセス改善事例もございます。現在、仙台空港においても同様に、鉄道引き込み事業を実施中であります。

ﾘﾁｬｰﾄﾞ・ｸｰ委員のご指摘にありました静岡空港の新幹線駅設置についてですが、静岡空港は、新幹線のトンネル上に空港を建設中です。このトンネル内に新幹線の駅を設置する場合、追加的に500億円程度の費用がかかります。直ちに駅を設置するような状況ではないために、当面は、リムジンバスや駐車場の整備等による対応を考えております。

春成審議官：　成田空港のアクセス鉄道につきましては、成田新高速鉄道（いわゆるBﾙｰト：平成22年開業予定）完成の暁には、都心とのアクセス時間が、現在の60分程度から30分台に短縮される見込みであります。

また、成田に乗り入れを希望している国は、現在36カ国ございますが、先程、玉置委員からご指摘のありましたチェコが、丁度36カ国目のエントリーを行ったところです。

本年４月に2,180mの暫定平行滑走路が供用開始したものの、発着枠は既に満杯であり、なかなか各国のご要望にお応えできない状況です。しかしながら、2,500mの平行滑走路が完成しますと、若干余裕が出てくるのではないかと期待しているところであります。

鳥海座長代理：

まず、成田の問題に関しては、ぜひマスコミに取り上げてもらいたいと思います。

用地の取得に時間がかかり過ぎ、多大なロスをしてしまっている。先程ご説明のあった鉄道アクセスにしても平成22年度完成と、仮に用地取得が速やかであったならば、もっと早く完成しているはずです。基本的には、政治の問題。地方の首長が土地収用できないことが問題であり、この事実をマスコミがきちんと取り上げるべきだと考えます。

次に、寺島委員からご指摘がありました情報セキュリティについては、非常に重要な問題です。この件については、国が責任を持ち、国家戦略として実施すべきことだと考えますので、是非、よろしくお願いしたいと思います。

また、飯島委員から羽田再拡張の事業費についてのご指摘がありましたが、民間活用のＰＦＩについても、これだけの規模の事業に採用するのは初めてとなりますので、従来どおり、国土交通省だけ、縦組織だけではなかなかうまくいかないように思えます。東京都も知事部局を設け、かなり横の連携が良くなっておりますが、今後、様々な問題も出てまいりますので、行政を含め、横のつながりをより一層深めることが必要だと考えます。そうすれば、9,000億円の事業費も圧縮できるのではないでしょうか。

最後に、時間軸を考えない行政は、やはり問題だと思います。
私自身、海外の方々と話をする際に、羽田再拡張事業の問題について触れておりますが、皆さん、非常に関心が高いです。勿論、遠距離の路線は成田を利用するでしょうが、恐らく、羽田の国際線枠には、乗り入れ希望が殺到すると思います。
この際、東京への一極集中を現実の問題として捉え、日本全体が、いわゆる集積のメリットを如何に享受するかということについて、時間軸を念頭に置きつつ、考えていただきたいと感じます。

ﾘﾁｬｰﾄﾞ･ｸｰ委員：
ひとつ質問ですが、成田と羽田が地理的に離れており、相互アクセスが悪いことを考えますと、地方の人にとって、韓国の仁川空港と路線が張られ、それ利用して海外各地へ飛んでいく経路が最も利便性が高いはず。その逆も然りで、海外からの旅客も、わざわざ成田を経由せずに、前述と反対の経路で日本に来たほうが、遥かに便利です。
この動きに対し、何らかの制限を設けているのですか。例えば、アジアの航空会社、具体的には、韓国の航空会社が日本の地方空港に乗り入れたい場合、それを認めると本邦社の利用客が減少するため、何らかの障壁を設けているのか、若しくは、自由なのか。この点について、如何でしょうか。

春成審議官：
現在、地方空港から仁川空港経由で他国へといった動きを否定するようなこ

とは、一切、行っておりません。地方自治体はそれを望んでおりますし、航空局としては、むしろ地方空港の国際化をサポートする立場にあります。

実際には、地方空港に国際線が就航するためには、ＣＩＱ施設が整っていなければ困難なところがございますので、我々としましては、税関、出入国管理、検疫を所管する官庁と連携しつつ、物理的、或いは、人的な設備が整うよう、要求を行っているところです。

但し、国際航空の考え方は、二国間協定を基軸としており、その枠組みを越えるようなことを積極的に奨励しておりません。しかし、航空交渉等の手続きを経て、乗り入れ地点を選択した上で、航空会社が、お尋ねのような運航計画を持っているのであれば、それを否定することはございません。

椎名座長：　今回は、羽田空港の再拡張の問題に止まらず、非常にスケールの大きな話への発展もありました。様々な観点からのご指摘は、行政当局のみならず、航空会社にも大変刺激となり、非常に有意義であったと思います。

さて、まことに残念ですが、時間が参りましたので、事務局から次回の予定をお願します。

事 務 局：　本日も、お忙しいなか、大変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、11月13日(木)の14時30分から、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：　本日は、大変お忙しいところ、まことにありがとうございました。今後とも、よろしくお願い致します。

以上

別　紙

第３回航空に関する懇談会出席者

（敬称略）

＜懇談会メンバー＞

	飯島　英胤	東レ㈱特別顧問
	井手　隆司	スカイマークエアラインズ㈱取締役副会長
	大橋　洋治	全日本空輸㈱代表取締役社長
	リチャード・クー	野村総合研究所主席研究員
	今野　吉信	共同通信社論説委員
	佐藤友美子	サントリー㈱不易流行研究所部長
座長	椎名　武雄	日本アイ・ビー・エム㈱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　　巌	㈱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
	新町　敏行	㈱日本航空システム代表取締役副社長（兼子委員代理）

＜航空局＞

石川　裕己	航空局長
宿利　正史	航空局次長
春成　　誠	大臣官房審議官
鈴木　久泰	大臣官房審議官
影山　幹雄	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
岩崎　貞二	航空局管制保安部長
桝野　龍二	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
門野　秀行	航空局監理部航空事業課長
瀧口　敬二	航空局監理部経理補給課長
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
佐藤　善信	航空局飛行場部関西国際空港・中部国際空港監理官
谷　　寧久	航空局技術部運航課長
蒲生　　猛	航空局管制保安部保安企画課長
山口　勝弘	航空局監理部総務課航空企画調査室長