

日 時：平成18年9月25日（月）  
場 所：国土交通省4階 特別会議室

交通政策審議会  
第1回航空分科会  
議 事 録

国 土 交 通 省

## 目 次

1. 開 会	1
2. 航空局長挨拶	1
3. 配付資料の確認	2
4. 委員・臨時委員及び事務局紹介	3
5. 分科会長互選、分科会長挨拶及び分科会長代理の指名	4
6. 議 事	
諮問第48号「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について」	5
「我が国の空港・航空保安施設整備の現状について」	5
空港・航空保安施設のあり方を巡る諸課題・論点の例及び今後のスケジュールについて	10
7. 閉 会	18

## 開 会

### ●航空企画調査室長

大変お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまから第1回交通政策審議会航空分科会を開催させていただきます。委員の皆様方におかれましては、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、事務局を務めさせていただきます航空企画調査室長の松本でございます。分科会長選任までの間、議事の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いを申し上げます。

## 航空局長挨拶

### ●航空企画調査室長

早速ではございますが、鈴木航空局長よりごあいさつを申し上げたいと存じます。

### ●航空局長

航空局長の鈴木でございます。第1回航空分科会の開催に当たりまして、ごあいさつを申し上げます。

本日は、皆様、大変ご多忙のところ、多数、遠方からもお運びいただきましてありがとうございます。また、平素より航空行政についていろいろご支援・ご指導を賜っておりまして、厚く御礼申し上げます。

昨今、航空を取り巻く状況、大きく変化をしております。国際のほうを見ましても、特に中国をはじめとするアジアの発展というのは目覚ましいものがございまして、私どもも、韓国とか中国の東アジアなどはもう国際・国内で分けて考えてなくて、もう準国内路線として、距離的にも便数的にも、ソウルとか上海は関空・成田からそれぞれ1日10便以上飛んでいますし、国内線と変わらないわけでありまして、ちょっと今までの見方を変える必要があるなと思っております。それから、貨物もどんどん旅客以上に発展をしております。私もこの間、香港に貨物機に乗って視察に行つてまいりましたが、香港空港の広大な貨物ターミナルを見て愕然といたしました。香港が今、成田を大きく引き離して断トツの第1位なんです。そこのHACTLというワンターミナルで成田の年間貨物量以上の貨物をさばっておるといふ状況でありまして、すごいなと思って帰つてまいりました。

それから、国内のほうも、景気は少し上向いてきたものの、長期的には、やはり少子化ということで、需要がこれからどう変化していくかというのは今までとまた違った予測が要るんだろうと思っております。そういう中で、皆様に、今後の空港整備及び航空保安施設整備のあり方、あるいはその運営のあり方につきましてご審議いただくわけでありまして、空港につきましては、ご承知のように、大都市圏拠点空港の整備が急務だと言われておりましたが、羽田の第4滑走路をつくる再拡張事業、それから成田につきましてはB滑走路が2,180メートルということで、暫定的にまだ距離が短いということで、これを2,500メートル化する北伸の工事、これを今、鋭意進めております。それから、関空につきましては来年の8月に新しい2期事業の2本目の滑走路がオープンすると。中部は昨年2月にオープンして好調に運営されているということで、だんだんだんだん大

都市圏拠点空港も整備が進んでまいります。一般空港につきましては大部分整備が進んで、概成の段階に入ったということで、いずれにしても、これから空港の整備も大事なんですが、もう1つお諮りしております運営、これをいかにうまく使っていかということが大事な時代に入ってくるんだらうと思っております。せっかく苦勞してつくった空港をいかに有効に、効率的に、お客様の利便に合うようにうまく使っていかという方策が大事だと思っております。そういう意味では、ハード面の整備に今まで力を入れてきたわけですが、これからはソフトの施策あるいはITなんかも活用した新しい政策を打っていく必要があるなと思っております。

それから、もう1つの航空保安施設というのは、聞きなれない言葉であります。航空は管制のシステムが大変大事でありまして、これで安全運行を確保しているわけでありまして、こちらも、今まではいろんなレーダーだとか無線施設の整備あるいは管制のいろんな機器の整備というようなことでハード面を中心に頑張ってきたんですが、これからはやはりそれをいかにうまく使っていかと。あるいは、航空路の飛び方もいろいろ新しい航法が出てまいりましたので、いかにうまく効率的に飛んでいけるか、油も高くなった時代でありますので、そこをこのところを考えていく必要があると思っております。

いずれにいたしましても、これから来年の6月の取りまとめに向けてほぼ毎月のようにご審議をお願いするというので、心苦しい限りではありますが、よろしくお願いをしたいと思っております。

以上、簡単でございますが、私のほうからごあいさつさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

#### ●航空企画調査室長

恐れ入りますが、報道関係の方々、頭撮りはここまでにさせていただきますので、これ以降のカメラ撮りはご遠慮をお願いします。

なお、航空分科会の議事は報道関係者に限り公開とした上で、議事録につきましては、内容について委員の皆様方のご確認をいただいた後、発言者氏名を除いて、会議資料とともに国土交通省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、あらかじめご了承ください。

### 配布資料の確認

#### ●航空企画調査室長

引き続きまして、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。テーブルの上に置いてございますが、配席図、議事次第をめぐっていただきますと、配付資料一覧がございます。配付資料一覧の後ろに、資料番号1から6まで、参考資料1、2でございます。資料1は航空分科会の委員の皆様方の名簿でございます。資料2は「諮問書」でございます。資料3は「交通政策審議会航空分科会への付託について」でございます。資料4はファイルになってございますけれども、ファイルの中に、開いていただきますと、「我が国の空港・航空保安施設の現状について」でございます。資料5はファイルの後ろにございますけれども、「空港・航空保安施設のあり方を巡る諸課題・論点の例」でございます。資料6は「今後のスケジュール（案）」でございます。参考資料に参りまして、「航空分科会関

係組織法令等抄録」でございます。最後に、参考資料2は前回の「平成十四年交通政策審議会航空分科会答申のポイント」となっております。

以上ご案内申し上げました資料で抜けているもの等ございましたら、随時、事務局のほうにおっしゃっていただければと思います。

また、資料の後ろに封筒がございまして、その中に委員の皆様方の任命関係の書類が入っておりますので、あわせてお持ち帰りいただければと思います。

## 委員・臨時委員及び事務局紹介

### ●航空企画調査室長

続きまして、本日、航空分科会として初めての会合でございますので、ご出席の委員の皆様のご紹介をさせていただきたいと存じます。50音順に、資料1で名簿がございますけれども、名簿に沿ってご紹介させていただきたいと存じます。あいうえお順で申し上げます。

相原委員でございます。

上村委員でございます。

樫谷委員でございます。

金本委員でございます。

河内委員でございます。

佐藤委員は、本日はご欠席となっております。

佐和委員は、ちょっと遅れて来られるということでございます。

設楽委員でございます。

谷本委員はご欠席でございます。

富澤委員でございます。

鳥海委員でございます。

船山委員でございます。

松下委員でございます。

松田委員でございます。

マリ委員は、本日もご欠席でございます。

廻委員でございます。

森川委員でございます。

屋井委員でございます。

山内委員でございます。

続きまして、本日出席しております航空局の幹部をご紹介申し上げます。

最初にごあいさつ申し上げますのは鈴木航空局長でございます。

本田次長でございます。

久保監理部長でございます。

小野飛行場部長でございます。

谷技術部長でございます。

長田管制保安部長でございます。

前田審議官でございます。

あと、関係課長等、出席させていただいておりますが、配席図にかえさせていただきたいと思います。

#### 分科会長互選、分科会長挨拶及び分科会長代理の指名

##### ●航空企画調査室長

引き続きまして、航空分科会長の選任に移らせていただきたいと存じます。交通政策審議会令第6条第3項におきまして、委員の皆様の中から分科会長を互選していただくことになってございます。どなたかご推薦をお願いしたいと存じます。

〇〇委員をお願いします。

##### ●委員

分科会長として、航空分野に造詣が深い金本委員を推薦申し上げます。

##### ●航空企画調査室長

ありがとうございます。ほかに推薦ございますでしょうか。

ほかにご推薦がなければ、金本委員に分科会長をお願いしたいと存じますが、よろしゅうございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

##### ●航空企画調査室長

それでは、金本委員に分科会長をお願いしたいと存じます。

早速ではございますが、分科会長にごあいさついただきたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

##### ●分科会長

金本でございます。ただいま分科会長に推薦をいただきまして光栄でございますが、任にたえるかどうか甚だ心配をしております。もともと少数意見を述べるのは得意でございますが、取りまとめ役はあまり得意としておりませんので、委員の方々のご協力があれば何とか可能かなというふうに思っております。今後ともよろしくご協力のほどお願いいたします。

この分科会の課題については、先ほど航空局長から丁寧で的を射たご説明がございましたので、私のほうから特に申し上げることは避けさせていただきます。今後ともよろしくお願い申し上げます。

##### ●航空企画調査室長

ありがとうございました。

早速ではございますが、以後の議事進行を金本分科会長をお願いしたいと存じます。分科会長、よろしくお願い申し上げます。

##### ●分科会長

初めに分科会長代理を指名させていただきたいと思います。これは非常に重要でありまして、何かあると会長として司会役ができなくなる可能性がございますので、会長代理については山内委員にぜひともお願いをしたいというふうに思います。よろしくお願いいたします。

諮問第48号「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について」

●分科会長

それでは、早速でございますが、議事を始めさせていただきます。

議事次第に従いまして、諮問第48号につきまして事務局のほうからご説明をお願いいたします。

事務局より資料2「諮問書」の朗読及び資料3「航空分科会への付託について」の説明

●分科会長

はい、どうもありがとうございました。

今の諮問について、何かご質問等ございましたらお願いいたします。よろしゅうございますか。

それでは、特にご質問等ございませんようですので、次に行かせていただきます。この諮問に関する当分科会の質疑をこれからやるということになります。

「我が国の空港・航空保安施設整備の現状について」

●分科会長

続きまして、資料4の「我が国の空港・航空保安施設整備の現状について」という資料がございますが、事務局のほうからご説明をお願いいたします。

事務局より資料4「我が国の空港・航空保安施設整備の現状について」の説明

●分科会長

どうもありがとうございました。膨大な情報量を要領よく説明していただいて、頭の中があふれそうでございますが、今のご説明についてご質問とかご意見ございましたらお願いいたします。

●委員

6つか7つあると思うんですが、まず、14ページで、これは新千歳と羽田、羽田ー福岡が非常に太いというのはよくわかるんですが、伊丹がその次になっているわけですね。大阪と東京というのは新幹線と飛行機というのは非常に緊迫した競争状態にあると思うんですね。それで、どちらを選ぶかというときに、1つはやはり時間ですね。それから利便性、料金、それから実際の結果として決まる数からするとキャパシティーの問題ですけど、新幹線のほうはキャパシティーはかなりあいている。そして時間に関しては、これはまたほぼ同等といいますか、飛行場の場合は20分ぐらい前に行く。ところが、新幹線は1分前でもいいというような感じで、しかも時間が非常に正確であるとか、都心に近いとかいうことで、全体としての所要時間から見ると五分五分であると。それから、利便性に関しても一長一短で、僕らのように京都に住んでいる人間から見ると圧倒的に新幹線は便利で、

飛行機は乗ったことがないと。そういうことで大阪―東京間というのは最も競合関係にあると思うんですが、この辺について今後、航空局として、国土交通省としてはどのようにお考えか、それが1点。あるいは、競争の現状について何か教えていただければと。

2つ目は、次に17ページですが、ここに航空輸送の特徴ということで非常にわかりやすい絵がかいてあるわけですが、確かに、村田製作所という京都の大変有名な部品メーカーがございますが、村田製作所が、最近、生産拠点を国内回帰しているんですね。どんどん外国の工場を国内に移すと。そして、何といてもセラミックコンデンサーが主力製品ですし、そんなものは非常に軽し、生産においてあんまり労働集約的でもないから、国内でつくって飛行機で送ったほうが採算上もいいということなんです。この辺で1つ伺いたいのは、一体、船で運ぶのと飛行機で運ぶのとで運賃というのはどの程度の格差が今あるのかと。実際、関空から24時間以内に運べるというのは、これはまさに各組み立て工場、トヨタのかんばん方式のようなことが実現できるということにもなるわけですよ。

それから、3つ目が30ページなんですけれども、これは羽田の話だったと思うんですが、要するに滑走路を1つ増やすことによって、平成21年末というと随分先のことですが、年間41万回ぐらいの便、40万便ということですね、結局、回ということは。

●航空企画調査室長

便だと半分ですので、20万便です。

●委員

20万便。いずれにせよ、これは実需と比べて果たしてオーバーキャパシティーなのか、あるいは、これでもう十分フル稼働になるのかどうかという、その辺の見通しですね。

それからその次に、僕は中部空港ができたときに関西空港は衰退するんじゃないかというふうに思っていたんですね。それは、特に例えば富山県とか滋賀県の人東寄りの人はそうだと思いますし、岐阜県とかあの辺の方は、今までは国際線に乗るときには関空を使っていたわけですね。そういう人が中部のほうにぐーっと引きつけられて、関空とパイを分け合うというか、取り合う格好に――必ずしも乗客数が増えるわけではなくて、ものすごい取り合いになって競争になると思うんですが、その辺の見通しについてどのようにお考えかと。特に中・長期的に見てですね。まだ始まったばかりですから、中部は。

それから、これは直接何ページにということはないんですが、世界的に見て、航空機の事故の件数の推移というのはどうなっているのかと。

それからその次は、航空機の技術進歩といいますか、技術革新の方向を、より速く、より大きくという方向を相変わらずねらっているのか、それとも、例えば燃費効率みたいなものである程度画期的な技術革新が見込まれているのか、その辺、一体、航空機の技術進歩というのはどっちを向いているのかということですね。

それから最後に1つですけど、僕はあるとき、ある統計を見てびっくりしたんですけど、世界の各国で1年間の入国者数が一番多いのがフランスで、7,000万人台なんですね。中国が4,000万台、日本は何と670万で、チュニジアとかブルガリアとほぼ同じなんですね。これは異常に少ないと。最近、観光客も、あるいはビジネストリップも、何か全体に減っていて、しかも日本に来る人は欧米というのが何と4分の1なんですね。それは結局、韓国が圧倒的に多くて、台湾、香港と。中国は意外に少ない。少なくともアジアが

4分の3で、欧米が4分の1にまでなっているというのは、何か日本という国のアトラクティブネスというんでしょうか、魅力が少なからず低下しているんじゃないかということで、それについてのお考えを伺えるなら伺いたいと思います。

●航空局長

まず、14ページの国内線の構造図でありますけれども、ご質問いただいた羽田ー伊丹の新幹線との競争の問題につきましては、時間的に空港で待つ時間とかを考えるとそんなに変わりはないということで、やはり新幹線のほうが優位な状況にはあると思います。ただ、かつてと比べるとシェアは大分変化してしまっていて、東京ー大阪間で、かつては新幹線が85%で航空15%ぐらいだったのが、航空は今30%ぐらい、倍ぐらいシェアは増やしています。

●委員

料金が安くなったんですね。

●航空局長

料金も安くなりましたし、シャトル便というのを始めて便数もどんどん増やしています。それから、チェックインなんか最近ではeチェックインとか、どんどんやりやすくなってしまっていて、航空も頑張っています。ただ、一方で、新幹線も対抗してかなりグリーンなんか安くしていますし、それからエクスプレス予約って、携帯からもチャカチャカ予約をしたり変更したりできるようになったり、両方非常にサービス競争して頑張ってお客さんの利便にこたえているということで、これは競争がむしろ非常にうまくいっている例ではないかと思います。多分、航空が頑張っていないと新幹線もあそこまで頑張れなかったんじゃない……あんまり人のことを言っちゃいかんのですが、と思っておられて、いい傾向だと思っております。それから、神戸空港が最近オープンしまして、便数はどんと増えました。これについても新神戸がものすごく便利になりまして、JR東海と西日本が今まであんまり仲よくなかったのが、結果、こうして非常に頑張ってくれていまして、新神戸にのぞみがバンバンとまるようになりまして、運賃も安くなったり、ものすごくサービス向上されています。ですから、新神戸については、神戸空港のほうは当初はもっと頑張れるかと思ったけれども、まだ今、新幹線と——向こうを怒らせてしまったみたいなどころもあって、競争をちょっと頑張りが切れてないというような状況でありまして、これもしかして、両方切磋琢磨して頑張っていけばいい形の競争ができるんじゃないかなと思っております。

それから、17ページの村田製作所の国内回帰の件で、船と航空で運賃格差はどうかって、ちょっと正確なデータはないんですが、運賃は圧倒的に船が安うございます。航空のほうが高いと思います。ですから、航空で運ばれる貨物というのは、運賃負担力の高い小型軽量の貨物、まさに半導体とか、それから、重たくても液晶テレビみたいに高額なものでどんどん飛行機で運ばないとマーケットに間に合わないというような貨物が主力だと思っております。今、商品というのはどんどん陳腐化するらしくて、船で運んでいる間の時間ももったいないというような貨物も増えていまして、そういう意味で運賃が高くて航空で運んじゃおうというようなものが増えております。それから、私、この間、現場に行きましてびっくりしたのは、コンタクトレンズというのはアメリカとイギリスではつくってないんです、あれ。使い捨てのコンタクトレンズは。だから、月間何十万ケースという

形でどんどん輸入をされております。そんな貨物もありまして、いろいろございます。それから、重たくても製造機械などでどうしても急ぐものは飛行機で、大きな貨物専用機で運ばれたりというような事例もありまして、だんだん船よりも航空のほうへ、高くてもいいから急いで運びたいという需要がシフトしている状況にあると思っております。

それから、30ページの羽田の40万回という件でございますが、これは40.7万回になるわけですが、このうちの、とりあえずD滑走路がオープンしたときに3万回は近距離の国際線に回そうと思っております。近距離の国際線を羽田からも飛ばすと。成田の負担をその分軽くして、成田は2万回北伸で増えるんですが、それプラス羽田に移る分の余力がまたできますので、成田は中・長距離をもっと増やしていくということで、羽田と成田を一体的に考えてより効率的に使おうと思っております。したがって、その残り、どうなるかというのは、国内線がどのぐらい伸びるかって今の時点で正確に予測することは難しいと思っておりますので、これまたふたをあけてみて、国内線がどのぐらい伸びるかというのを考えながら、また国際線をどのぐらい入れるかというのを考えるべきではないかなと。いずれにしても、羽田は近い空港で、成田は遠い空港ですから、国内と近場の国際線、羽田と、あとは国際線は成田というようなことで分担を考えているということが適切だと思っております。

それから、中部と関西の関係であります。我々も、中部空港ができて、特に貨物なんかは中部の発着貨物が結構成田とか関空から運ばれていましたので、中部へ戻るとというのが起きるのではないかなと思っておりますが、それほど劇的な変化は先生おっしゃるようにならないように思っております。ただ、若干、分水嶺と言われております滋賀県のあたりとか三重県の亀山のあたりとか、シャープのばかでかい工場があります。これ、まだ関空のほうがやっぱりどうも主力のようではありますが、使っております。そういう分水嶺のほうはどちらへ転ぶかでまたシェアは変わってくるかと思っております。ここら辺はまだこれから見ていく必要があるなと思っております。

それから、航空機の事故の件数は、世界的には当然どんどん技術革新で減っておりますし、我が国も、御巢鷹山事故以来20年以上、お客さんが死亡する事故は起きておりません。トラブルはいろいろよく報道されておりますけれども、致命的な事故は起きてないということで、そういう意味では安全な乗り物であるということをご理解いただきたいと思っております。

それから、技術の進歩につきましては、やはり安全というのはもちろん大事でありますし、それから、かつては低騒音化、環境対策が非常にうるさかった時代は低騒音化にみんな力を入れておりましたが、最近では燃費効率、これだけ油が上がりますと、やはり油の燃費のいい飛行機というの——要するに、メーカーとしてはどういうのが一番売れるかというところをまず考えて開発しますので、燃費効率というのものすごく今……。

●委員

より大きく、より速くというのはどうなの？

●航空局長

より大きく、より速くは、エアバスのA380というジャンボよりもっと大きなやつがもうすぐ1号機がデリバリ—されようとしていますけれども、大きいほうはかなりA380で大きくなっていますが、速いほうは例のコンコルドが挫折しまして、その後なかなか、

騒音の問題と燃費の問題といろいろあって、マーケットに受け入れられるような形で高速化というのはまだできてないという状況だと思っております。専門の技術部長がおりますので、後でまた補足してもらいます。

それから最後に、入国者が日本は少ないじゃないかというお話ですが、これはまさに小泉内閣で最重要としてビジット・ジャパン・キャンペーンというのをやっています、国土交通省が特に観光部が中心になって旗を振っていますが、我々航空局もお客様が増えるとうれしいので一緒になってやっておりますけれども、かつて、500万までいっていなかったような入国者が、先生おっしゃるような数字に、600万を超えるような状況になっておりまして、今、特にアジアからの入国者がどんどん増えておるとい状況にあります。欧米からだとはやはり日本はファー・イーストで、距離が遠いもので、なかなかお客様を大幅に増やすというのは難しいと思っております、特に近隣諸国からどんどん来ていただく。フランスが多いというのも、やっぱり近隣のヨーロッパから来るわけでありまして、我々もまずは近場の方に来ていただくというところを頑張っていくべきではないかなと。もちろん、欧米も一緒に重点市場と思っておりますが、そんな状況でございます。

#### ●技術部長

それでは、航空技術の方向性につきまして簡単にご説明させていただきます。

まず、大型化につきましては、ただいま局長もちょっと触れましたけれども、エアバスがA380という、国際線で500名を超える乗客、国内線800名以上搭乗できるような総2階建ての飛行機を開発しておりまして、当初はかなり受注があったんですけども、最近はちょっと受注が鈍っているような情報でございます。また、製造も、デリバリーもちょっと予定よりも既に半年、1年ぐらいおくらせていまして、まだおくれるんじゃないかというような情報がございます。一方、ボーイング社は、当初、音速に近いマッハ0.9幾つで飛べるような高速の航空機を開発するというふうに一度ぶち上げたんですけども、実はあまり引き合いがございまして、結局、今は、先ほど局長が申しましたように燃費を重視して、従来に比べて20%以上燃費が向上する787という機種を、現在、これ、日本のメーカーも参画しておりますけれども、開発中で、あと2年後ぐらいには初号機が全日空に入ってくるというような予定になっております。ちなみに、787は大体200席から300席、いわゆる中型機でございます。

それから、事故につきましては、先ほど局長が申しましたように世界的にかなり事故の件数は減ってきておりますが、数字、ちょっと今、正確な数字は手元にはございませんけれども、おそらく先進国ではアメリカですとかヨーロッパあるいは日本あたりでは数が低いところで安定をしているんですが、例えばアフリカですとか後進地域ではかなり事故の件数が多い。あるいは、ロシアあたりはあまり公表されていないのでよくわからないというようなことになっております。

#### ●分科会長

どうもありがとうございました。

そのほか何かご質問、ご意見ございますでしょうか。たくさん出てきたので。よろしゅうございますでしょうか。

次の議題もございますので、もしなければ、また後、思いついたら振り返っていただいても結構でございますので、次の議題に移らせていただきます。

空港・航空保安施設のあり方を巡る諸課題・論点の例及び今後のスケジュールについて

●分科会長

次は、諸課題・論点についてということと、今後のスケジュールについてということでございますが、あわせて事務局のほうからご説明をお願いいたします。

事務局より資料5「空港・航空保安施設のあり方を巡る諸課題・論点の例」及び資料6「今後のスケジュール（案）」の説明

●分科会長

はい、どうもありがとうございました。

今後の検討の課題とスケジュール（案）についてご説明をいただきましたけれども、ご質問、ご意見ございましたらお願いします。

●委員

航空政策、特に投資の重点化あるいは利便性、それから安全、保安と、こういうことが中心的な課題だというふうに思っています。ただ、私、鉄道の出身なものですから、概略は理解できても、なかなか細かいところまで頭が回らないというところがあるんです。ただ、そうはいつても、安全、保安を中心にして非常に大きな問題だと思いますし、特に社会的なそういうものに対する要請が非常に強いと、こういうことであります。したがって、法令等の抄録の中の4ページにあるわけなんですけれども、第6条で（委員等以外の者の出席）と、こういうふうにあるわけですが、検討していただきたいと思うんですけれども、ぜひ直接関係する労働組合の1名、ぜひ出席をお願いしたいというふうに思っています。それは委員としてということよりも、オブザーバー的をお願いをしたいというふうに思っています。ただ、今年中は企業からのヒアリングがあるわけですから、その席については出ないで、年明けてからぜひ出席をさせていただきたいということで、ぜひ検討していただきたいということをお願い申し上げます。

●分科会長

なかなか複雑な背景があるようですが、いかがでしょうか。

●航空企画調査室長

〇〇委員の随行ということで入っていただいているかと思いますが、なかなかオブザーバーというのは、当然、航空に関する労働組合もいろいろあるかと思いますが、そういった中でこの組合だけというのも難しからうと思いますので、随行という形で絶えず、今も航空連合の方に来ていただいていますけれども、そういう形でのご出席でご勘弁願えればと思いますが。

●委員

そういうことだと思うんですが、ぜひ検討していただきたいというふうにお願いを申し上げます。ただ、余分なこととか、そういうふうなことはこっちのほうでもいろいろ配慮したいと思いますが、企業からのヒアリングもあるわけですから、ぜひ何らかの形で加わるように検討していただきたいというふうに思っているところです。

●航空局長

ちょっとオブザーバーとか委員的な扱いというのは難しかろうと思いますけれども、何らかの形で、ご意見があればお聞かせいただくようなことは考えたいと思います。

●委員

2つございまして、今後の航空需要の需要予測をはかっていく交通量の計算なんですけれども、何か日本ではまだ、OD統計というんですか、出発地からどういう途中経路を通過して最終地に着いたかということが分かる統計のシステム、それがまだできていないというふうに聞いておりますけれども、それはもう完成しておりますでしょうか。もしまだであるならば、やはり発着だけではなくて、どういう途中経路をしたかということを含めての統計でないと、ほんとうの意味での需要予測というのができないのではないかと。私もちょっとつけ焼き刃なんですけど、OD統計というんですか、トゥルー・オリジンとデスティネーションと両方きちっといろんなコンピュータと連動させて、今、そういう数字がアメリカでは出るらしいので、基本戦略を決めるときに、需要予測はそういった統計でするのが実像が見えるのではないかとこのように思います。それが1点目でございます。

それから2点目は、ぜひRFIDですね、電子タグのことがまだこれからの検討事項の中に入らないんですけれども、現在実験段階を過ぎて実用化に向けて、今、かなり急ピッチで進んでおりますし、空港を考えるとRFIDは非常に有効なツールだと思いますので、ぜひ具体的な運用へ向けて入れていただきたいなというふうに思います。

●航空局長

すいません、OD統計は、おっしゃるようなほんとうの意味でのトゥルー・オリジンとか経由地とかいうのをきちっととっているデータはないと思いますが、5年に一遍ぐらい大規模なセンサスをやって、そこである程度解析はしておるんですが、毎年きちっととっているというところはなかなか難しいと思いますので、今あるデータの中でどこまで正確に需要予測に役立てられるかというところを、今、事務方がいろいろ検討しているところだろうと思います。

それから、電子タグの問題につきましては、今、貨物なんかにどんどんついて、どこに貨物があるかというのがリアルにわかるような状況になっておりますし、それから旅客のほうも、今、eチェックインというのがどんどん普及を進めておまして、まだ完全じゃないんですが、電子化がどんどん進んでいますので、そういうITの活用もこれから大きな検討テーマだと思っております。また勉強させていただきます。

●分科会長

よろしいですか。旅客のODパターンについては、アメリカですと航空会社の持っている情報が全部オープンになっていまして、それを使えるんですが、日本の場合はその情報が使えないものですから、外からアンケート調査等をしなければいけないというところで、屋井委員あたりが苦労されているところでもあります。これはなかなか大きな問題でありまして、すぐにエアラインに出せと言っても出るものでもないし、なかなか難しいといったところだと思います。

そのほか何かございますでしょうか。

●委員

需要予測の中に、今のご計画の中ではほとんどエアラインだけのようには思えるんですが、

ビジネスジェットみたいなものはどれだけアメリカから乗り入れてくるか、そういうものは少しお考えになりませんか。

それからもう1つは、普通の通勤ターはおそらくこれから全然だめだろうと思いますが、企業内通勤ターというか、会社内の輸送がどう乗り入れてくるかというようなところはあまりお考えに——予想は非常に難しいでしょうけど。

●航空局長

今、ご承知のように、羽田だとか成田とか主要空港はみんな非常に混雑している状況でございまして、ビジネスジェットとか通勤ターの乗り入れというのはかなり限定的に扱われているという状況でございます。特に国際の、アメリカなんかの一流企業のトップなんかも自分でビジネスジェットで世界中飛び回っているというような状況なんですけど、成田なんかも枠はある程度、1日何便かあるんですが、時間が限定されていまして、そうすると、全然忙しいスケジュールに合わない。したがって、来ないとか、そういう状況になっていまして、今、そういう制約されている中で、実際には多分、日本をパスしちゃっているビジネスジェットは相当あると思いますので、これからどのぐらい来てもらえるかという、もとのデータもまだあんまりないという状況だと思います。

それから、企業内通勤ターといいますか、トヨタさんなんかを持っているように企業で持っておられるビジネス機もいっぱいあって、これも大分活用されつつあると思っておりますけれども、おっしゃるように、そういうのもこれからのテーマだと思いますが、需要予測にまできちっとはね返らせられるほどの状況には今ない。だから、例えば羽田の新しい滑走路ができて余力ができれば、そういう通勤ターとかビジネスジェットもある程度受け入れられるのかどうか、そういう大まかな枠の検討はしていきたいと思っております。

●分科会長

よろしゅうございますか。そのほか何かございますでしょうか。

●委員

今度は簡単な質問なんですけど、今のこれを見ますと、旅客も貨物もいずれも、平成14年度の時点での予測というのは今から見るとどう考えても過大ぎみですよ。これは何か非常にシンプルな予測をなさったんでしょうね、単に年率何%ぐらいで伸びるだろうというようなことで。ですから、もう少しこの予測を分析的にといいいますか、構造的にといいいますか、いろんな要因を加味することによって、もう少しちゃんと理にかなったような予測をぜひやっていただきたいと思っております。

●航空局長

すいません、これ、14年度時点での予測値というのは、前回の航空分科会の5年前の時点での予測値でありまして、多分このもとになっているデータはその2年前ぐらいまでのデータで、それを延ばしてやっていますもので、SARSだとかこういうのが入っていない部分がありまして、国際線なんか特に、伸びから行くと勢い延ばすと結構当時は強気の予測みたいなこと出たんだと思います。ですから、今回は今回でまた、よく最近の状況も入れ込んで、それから将来の予測も全体的な経済の趨勢なんかも入れてきちっと予測する必要があると思っております。

●委員

ある程度サチュレーションのようなことがあると思うんですよね。何事の予測もそうなんですけど、まさにどんどん成長していくような時代じゃなくて、今のような時代には、やっぱりどこかでサチュレーションに達しているというような、いろんな局面であると思うので、ですから、その辺のこともぜひ加味していただきたいというふうに思います。例えば、私なんかが関係しているのが二酸化炭素の排出量の予測でも、97年の京都会議が終わった直後ぐらいは、ビジネスはユージュアルだったとしても、特に運輸部門なんていうのはべらぼうに増えるような予測をされていたわけですね。ところが、97年以降も、上がったたり下がったりですけど、どっちかといえば横ばいになっていますよね。だからあれも、完全にあのころの見通しというのは間違っているということもありますので、ぜひ。

●航空局長

おっしゃるように、省エネを叫ばなくても油が問題を解決してくれているみたいなのところも最近ありまして、やっぱりいろんな要素を考えてやるべきだと思います。

●分科会長

そのほか何かございますでしょうか。

●委員

先ほどIT技術の活用のお話があったけれども、ここでは空港とか飛行機の利用者の視点が出ておりますが、それプラス、なかなか難しいわけではございますけれども、産業の育成というんですかね、そういうシステムとかサービスを開発するような産業の育成みたいな視点もあるといいのかなというふうに思いました。それによりまして産業がそこで成長するということは、翻って利用者にもメリットも出てきますので、そういう産業の育成みたいな視点があるといいなというふうに思いました。

あと、1点質問なんですけれども、MTSATに関しましては、今現在、2台打ち上がっておりますが、これからどのような使い方というんですかね、そういうインフラをお持ちだというのは非常に強いと思いますので、そのあたりをぜひとも僕としては積極的に活用できるようなプランがあるとうれしいななんていうふうに思っていますので、もちろん今後の課題なのかもしれませんが、そのあたりに関しまして何かお話しできること等あればお知らせいただければと思います。

●航空局長

先生おっしゃるように、産業の育成という観点も大事だと思います。ちょっと参考になるかわかりませんが、例えば今、セキュリティチェックをものすごく厳しくやるようになっていまして、特に液体物の検査というのはこれから世界的に大事だということになっているんですが、日本のメーカーで東京ガスともう1社、簡単に液体物を危ないかどうかで見分けられる機械を開発しまして、日本の空港では大分使われているんですが、どんどん海外にも売り込もうみたいな状況になっているんですが、ほんとうに、こういうペットボトルをぱっと置くと、3秒以内に赤か緑かというのは判定できる簡単な仕掛けなんです。これは、可燃性の物質を最初判定しようとしたらものすごく頭が大変になっちゃうので、むしろ水か水に類する液体かどうかというのを見るんだと。アルコールでも、アルコール度数が低いやつは水とみなしてグリーンで、70度ぐらいの強烈な火がつきそうなやつになると赤と。それで危ないかどうかというのは、赤になったらもう一回よく精密にチェックするみたいな、そういうので、ちゃんとお客の流れを妨げないようにしながらぱっと判

定できるという機械を——そういうのを日本のメーカーは得意なところがありまして、そういうのにだんだんつなげていくというのは非常におもしろいと思います。いろんなことをまた勉強していきたいと思います。

それから、MTSATは、専門の管制保安部長のほうに。

#### ●管制保安部長

MTSATの関係でございますが、57ページをちょっと開いていただくとありがたいわけですが、MTSATの機能が3つございまして、CNSと言っておりますが、まず、コミュニケーション、ナビゲーション、サーベイランス、3つの機能でございますが、今とりあえず、洋上で、従来であればレーダーの電波が届かないために非常に間をあけて飛んでいたものが、衛星を使って航空機の場所が確認できるということで、間隔を詰めるということでございます。この次に私どもがやりたいことは、衛星を使って、今は地上のVOR/DMEだとかそういう施設を使って航空機の管制をやっておるものを、衛星を使ってVOR/DMEとか地上施設はなくても航空機の管制ができると、こういうふうな機能を高めていこうというのが今後の展望でありますし、さらには、航空機から発する電波を衛星でキャッチすることによって、常に航空機がどういう運航をしているのかというふうなことを監視するというふうなことをやっていきたいというふうに思っております。ただ、若干、我々が当時想定していたように、例えば衛星を使ったら何でもできるということではなくて、結構、電離層の影響を受けたりとか、そういう衛星本来の機能が必ずしも十分発揮できないというような要素もございまして、この辺をいかに低減しながら、地上の管制施設がなくても衛星だけで航空機の管制ができるような状態まで将来持っていけるかどうかということがポイントだと思っております。

#### ●分科会長

そのほか何かございますでしょうか。

#### ●委員

先ほど需要予測の話が出ました。ぜひ合理的で説得力のある予測をしていただきたいというふうに思います。よろしく申し上げます。

資料5につきまして、1点だけ申し上げたいのですが、この総論は、大変重要な視点ばかり書かれておりまして、特に国際競争力等、我が国として戦略的にどう進めていくかの議論をされると思います。けれども、一方で、その下にあるマルで、「地域のポテンシャルを最大限活かすために」、今ある空港を将来にわたってどういうふうに持続的に更新・向上しながら活用していくかという視点で、地方がそれなりに頑張ってもらえる仕組みも必要だと常々思っております。ここで書かれているアウトカムも一つの指標ですけれど、将来にわたる計画づくりを地域なり空港単位でできるような仕組みもこの中で検討していけるのではと思います。前回の審議会で決められ、その後、福岡や那覇で総合的な取り組みが検討されています。あれなんか非常にすぐれた取り組みだと思いますが、例えば二種空港など、日本の至るところの空港でああいった検討をする。また、それが例えば補助採択等に結びつき、将来の計画に応じてすぐれたものが実になる、そんな仕組みは大概の国にあるんですけど、どうも日本の場合、二種空港は国が管理しているという意味で、なかなか地域や利用者の目に見える形になっていない。三種空港のほうが必死になってやっているから、逆にそういうのは見えているかもしれないですが、まずは那覇あるいは福岡でやっ

たことを少し広げることができないものだろうか。しかも、アウトカムという評価だけを見るのではなくて、それぞれの空港が戦略的に将来求めていく方向をきっちり出してもらうところから始まるような、そんなやり方はないだろうかと思っています。そこら辺がどんなふうになるかわかりませんが、ぜひ検討する視点として加えていただきたいと思います。

#### ●航空局長

空港と地域の関係というのは、まさに先生がおっしゃったように大変重要です。どうも今まで空港のほうは若干閉鎖的で、なかなかその地域に対して開かれてなかったという部分は、多分おっしゃるとおりだと思います。最近、我々も反省して、地元と空港側とでいろいろ協議会をつくっているような活用方策と一緒に勉強したりとか、それからP I（パブリック・インボルブメント）みたいなことで、福岡とか那覇でやっているような将来の空港のあり方というのをどんどんご意見を伺ったりということでやっておりますけれども、今回のご審議の中でもまさにそういう地域とのかかわり合いをどう考えていくかというのは大変重要なテーマだと思っておりますので、よろしくお願いいたしたいと思っています。

#### ●委員

資料5の諸課題・論点はほとんどのことが網羅されているので、これにつけ加えることは何にもないんですけども、中でも、私は個人的にいろいろ重要だなと思ったり、これから議論したいなと思ったことについてちょっと意見を述べたいんですが、来年、社会資本整備重点計画をつくられる、そのために空港がどうあるべきかとか保安施設がどうあるべきかという議論をしなきゃいけないわけですけども、大げさに言うと、空港のシステムとか、あるいは運営のやり方とかというのはかなり曲がり角というか、一つの方向を示す時期なのかなということを感じました。

まず、施設整備で言うと、まさにここにあるように、首都圏の将来需要と現状、成田、羽田、こういったものでどうなるかということが大きなポイントで、これが1つの議論。それから、その他の空港で言うと、福岡と那覇をどうするか。今、〇〇委員もおっしゃった、ここがやっぱり大きなポイントで、容量的にはここなのかなと思っています。その意味では、先ほどからご指摘のあるように、需要予測を、どこまで信憑性があり、また確実性あるいは説得力あるものにするかというのは大きな土台なわけですから、その辺は議論しなきゃいけないということだと思えます。

ただ、それ以上に重要だなと思ったのは、伊丹問題もありますし、それから資料5の3ページ目の空港整備特別会計の独法化等の検討とか、あるいは成田ですけども、基本的には完全民営化に向けてどうするかという、こういうこと。それから、ちょっと戻りますと2ページのところに公共事業特別会計の統合問題というのがあって、空港自体の運営をどうするかというのは、まさに、ものすごく大げさに言うと根本的に変える可能性がある時期だと思うんですけども、イギリスでブリティッシュ・エアポート・オーソリティを民営化したのが87年だったので、来年ちょうど20年になるんですね。その意味では、日本は20年おくらせていたわけじゃないですけども、その間、いろんなことが世界中で起きて、空港の運営自体についていろんな経験とか事例があるので、その辺を踏まえた上で、こういった空港整備あるいは空港の運営の改革というか、行く末を議論しなきゃいけないのかなというふうに思います。

特に、さっき資料4の中で、空港の出資のあり方とか有利子資金の比率とか貸し付けとか、いろんなやり方が、今、かなりばらばら、いろんなやり方が出てきているので、ある意味でそれを1回整理してみないといけないのかなというふうに思います。それをずっと進めていくと、さっきおっしゃった一種、二種、三種というような考え方も少し変容してくる可能性があるのかなと。おそらくその中で伊丹の位置づけをどうするかとか、そういうことも考えるのかなというふうに思っています。

一番難しいのは、公共事業関係の特別会計が統合するということと、一方、空整特会の場合には料金部分はかなり大きいので、かなり独立性があって、その意味では独法化みたいな話もあり得るし、特に資産がわりあい大きいですけど、限定的なので、バランスシートをつくってきちっと企業会計みたいなこともやり得る会計だと思うんですね、空整特会というのは、どっちの方向に振れるのかなって、非常に大きな境目なのかなというふうに思っています。個人的には、私は、空港整備特別会計というのはかなり独立性が高いので、独法化の方向もあり得べしというふうに思っておりますけれども、ただ、これ、社会資本なので、例えば空港整備と道路の関係とか港湾との関係とか、いろいろそういう連関性がありますよね。政策的なところがあるので、その辺のことをどういうふうに制度の中に位置づけるかということがポイントになるかなというふうに思っています。

1点だけ少し議論しなきゃいけないと思ったのは、それと関連して、空港の基本施設の部分の運営問題とか、その点が、例えば4の維持・更新、安全・安心、環境の中ではあまり明確に出てきていないので、おそらくさっきの独法化の問題とか民営化の問題に絡んで、この運営のやり方というのも議論の的になるのかなというふうに思っております。

#### ●航空局長

この諸課題とか論点の例というのは、非常にフラットに、我々が今いろいろ頭を悩ませていることを挙げさせていただいておるんですが、先生がおっしゃったように、空港整備特別会計を今後どうしていくのかというのは、これからまず法律を出して各特別会計を統合するという話がありまして、それからその先に、統合された中で空整特会が一部分になるわけですが、そういうのをどう考えるかというような話が出てまいります。それから、国際拠点空港の民営化も今すぐということではなくて、成田がいずれ完全民営化されると。そのときに全く国がノータッチでいいのかと。BAAはスペインの建設会社を買われちゃったんですね、何と。相当な巨額のお金を投資して、それでも十分もうかるということでスペインの会社を買っちゃったんですけど、成田もどこかの外国の会社を買われちゃっていいのかという、そういう問題もありまして、これ、実はものすごく我々は頭を悩ませているんですが、これ、テーマが非常に専門的かつちょっと異質なテーマなもので、こちらの5番と6番については、どちらかという航空局のほうで別途いろいろ勉強させていただいて、その成果を少し分科会のほうに報告させていただいてご意見をちょうだいするというような形で進めさせていただければと思っております。ですから、どちらかという前半部分のほうをしっかりとご審議いただいて、その中であわせてご検討いただければと思う次第でございます。よろしく願いいたします。

#### ●分科会長

もう時間もあれですが、私もちょっと拝見していて1つ気になった点があるんですが、今のお話のようなものかなと思っているんですけども、1つは、エアラインサイドへの

影響ですね。日本のエアラインのマーケットを見ていて、世界でディスカウントエアが入っていないところはほとんどなくなったんですが、日本だけ違うビジネスモデルのエアラインが出てないというところがあって……。

●委員

今度入るんですか。

●分科会長

いや、ほんとは入るかどうかというのはまたあれですが、それと空港サイドとの関係というのも一つの視点として持っておく必要があるのかなということがあります。

もう1つは、完全民営化のところの議論をここでどの程度できるかというのはあるんですが、外国の人が所有できるかという、そういったところもございしますが、もう1つは価格ですね、規制。それから投資関係の規制なりインセンティブなり、安全等の規制とか、民営化するとそういったものと同時に入れておく必要があって、それに対峙して、もう1つは、どういう情報を完全民営化された企業からとるかということも非常に重要で、そういったことも含めて制度設計が必要だということがあって、その辺についてもお考えいただければと思います。

●航空局長

おっしゃるとおりですね。多分、成田会社って今でもものすごく経営好調なのでありますけれども、民営化して一番もうけようと思ったら新規投資はせずに、施設がぼろぼろになってもばか高い着陸料を取って、嫌なやつは来なくていいということで——みんな行列つくって待っているわけですから、それでもかなり来るとは思いますが、そういう経営をすれば短期的な経営成績はものすごい優良な会社になります。ただ、それで我が国の玄関口でいいのかという問題もありますので、ここはひとつ真剣に検討せないかんと考えております。いずれにいたしましても、そこのところはまた私どもで少ししっかり別途検討させていただいた上で、また分科会のほうにお諮りしたいと思っています。

●分科会長

もう時間もありませんが、ほかに何かございませうでしょうか。

●委員

この諮問の案件というのは空港のことなわけですがけれども、先ほど〇〇委員がおっしゃったように、やはり航空政策というものと空港というのは必ずしも一致はしないので、もう少しソフト面というか、産業育成とかそういったことも含めたことにも言及していただきたいですね。これでいくと何かハード・ハードという感じがちょっとしますので、その辺を考慮していただきたいというのと、それから、前回の答申で決まって民営化もされてということですよ。その後の経緯に関する資料といいますか、今回いただいたのは前のをちょっと数字を変えたようなものが多くて、その後どういうふうないきさつになったかということが明確ではありません。ほとんど皆さん知っているんですけど。それとあと、那覇と福岡ですよ、これに関しても今回の空港の現状を知るにはちょっと資料が欲しかったなという感じがするんですね。ですから、前の答申を受けて今になって、どういう変化があったかということ資料をいただけると何かわかりやすかったかなという気がします。

●航空局長

役所はどうしても前例主義みたいなのでやっているところがありまして、どうも昔からの流れに頭が縛られるところがありまして、もともと航空審議会という形で分野別に審議会もやっております、今、一本になって、分科会に分かれて、まだ昔の名残があるんですけども、その計画も、今、社会資本整備重点計画というのに一本化されましたけれども、昔はそれぞれ道路整備何カ年計画、空港整備5カ年計画ということで分野別につくっておりました。それが前回の14年のときからやり方を変えてやっていますもので、どうしてもまだ我々、その昔の空整の時代の頭が残ってしまっていて申しわけないんですが、だんだん切りかえていきたいと思っておりますので、そういうハード面だけじゃなくてソフト面もどんどんご意見をいただければと思っておりますし、それから、あくまで空港を整備する側じゃなくて使う側の論理もどんどん入れていきたいと思っておりますので、利用者から見てどうだというようなご意見もどんどん言っていただければと思っております。よろしく願いいたします。

●分科会長

もう時間も超過しましたが、何か特に。

●委員

1点だけいいですか。この資料5の諸課題にほとんど網羅されていると思うんですが、航空政策としてはわかるんですが、日本全体の交通体系として、先ほど出ましたJRとの競合問題等も、それは競争することによって非常にサービスが増すということもあると思っておりますけれども、これからの時代というか、日本が少子化へ入っていく中で、もう少し効率的な政策があってもいいのではないかと考えるんですね。ですから、言葉をかえれば、航空と鉄道その他の交通機関との役割分担といいますか、そういうようなことも政策として考えることも、これからの時代を考えると必要ではないかというような気がするので、そういう視点も、今後、議論の中で持っていただけたらというふうに要望しておきます。

●航空局長

それは分科会じゃなくて、もう1つ上の。

●分科会長

もう1つ上があります。交通政策審議会というものがございますので。

もし他にございませんようでしたら、事務局から出していただいた諸課題・論点とスケジュールを基本にさせていただきながら、きょうご意見があったものを入れさせていただくという格好で進めさせていただきたいと思っておりますが、よろしゅうございますでしょうか。

それでは、次回の予定について説明をお願いいたします。

●航空企画調査室長

ありがとうございました。次回の航空分科会は11月1日（水曜日）の午後3時から、本日と同じ4階の特別会議室で開催する予定でございます。議題といたしましては、先ほどご案内しましたとおり、空港会社からのヒアリングとして、成田会社、関空会社、中部会社からヒアリングをしたいというふうに考えております。

どうもありがとうございました。

●分科会長

司会の不手際で若干時間が超過いたしました、どうもありがとうございました。

閉 会