

日 時：平成18年12月15日（金）
場 所：国土交通省 4 階 特別会議室

交通政策審議会
第4回航空分科会
議事録

国土交通省

目 次

1 . 開 会.....	1
2 . 航空利用者等ヒアリング	
(1) 物流関係企業 日本通運株式会社、キヤノン株式会社.....	1
(2) 人流関係企業 株式会社 J T B.....	1 1
(3) 地方公共団体 全国空港建設整備促進協議会 (静岡県)、北海道.....	1 8
3 . 今後のスケジュールについて.....	2 6
4 . 閉 会.....	2 7

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4回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。

まず、お手元の資料の確認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、配席図をめくっていただきますと、本日のヒアリングのご出席者の名簿で、日本通運さん、キヤノンさん、JTBさん、全国空港建設整備促進協議会さん、北海道さんの方々のお名前でございます。クリップを取っていただきますと、議事次第がございます。めくっていただきますと、配付資料の一覧がございます。資料が1から5までと、参考でございます。資料1が日本通運さんの資料、資料2がキヤノンさんの資料、資料3がJTBさんの資料、資料4が全国空港建設整備促進協議会さんである静岡県の資料、資料5が北海道さんの資料でございます。最後に、参考資料として今後のスケジュールがございます。以上、ご案内いたしました資料で抜けているもの等がございましたら、事務局に随時おっしゃっていただければと思います。

それでは、議事に入らせていただきたいと存じますので、分科会長、議事についてよろしくお願い申し上げます。

航空利用者等ヒアリング

(1) 物流関係企業

日本通運株式会社、キヤノン株式会社

分科会長

それでは、早速始めさせていただきます。今日は航空利用者等からのヒアリングということで、まずは物流企業でございます日本通運、それからキヤノン。それぞれ15分でご説明いただいた上で、まとめて15分ほど質疑応答を行うということにさせていただきます。その後、人流企業であるJTBからご説明を15分、質疑応答を15分いただきまして、最後に、地方公共団体である静岡県、北海道からそれぞれ15分のご説明をいただいた後、まとめて15分ほど質疑応答という形で進めさせていただきたいと思っております。なかなか厳しいスケジュールでございますので、よろしくご協力のほどをお願いいたします。

それでは、早速でございますが、日本通運のほうからご説明をお願いします。

日本通運株式会社

日本通運の中谷でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、私ども航空貨物業務に携わる者として、こういう機会をいただきましたことを感謝申し上げます。航空貨物は今や日本の産業を支える非常に重要な機能となっております。増えることはあっても減ることはございません。既にグローバルな経済活動の中に完全に組み込まれた機能でありまして、そのような仕事に携わっております。

初めに概況を簡単に説明させていただいて主題に入りたいと思っております。まず、ページ8

を開いていただきたいのですが、これは日本発の航空貨物輸出の貨物量の推移でございます。69年から始まって2005年まで、実にこの数量は、100倍と書いておりますが、実際には120倍でございます。この間、日本の経済はグローバル化が大きく進んだ時期でありまして、それをそのまま反映しているということでございます。ちなみに、1970年、左から2番目ですが、この年に現在主要な航空機になっておりますボーイング747ジャンボジェット機が就航いたしました。

次に11ページ目をお開きください。これはボーイング社がこれからの航空貨物の需要の予測をしております、ボーイング社は飛行機を売るという立場です。多分に多目に予測をするのですが、これからの航空貨物というのは大変高い成長率が予想されております。ただ、これはちょっと数字が大き過ぎると思います。例えば、国交省さんは、日本の航空貨物の需要は2012年には現在の25%増になるだろうという予測を立てられております。こちらのほうがはるかに現実的かなと思っております。この辺が後ほどお話しすることに関連いたします。航空貨物の役割は、運賃は高いけれども非常に速いということ。これが経済活動の中で有効に利用されて今このような形になっております。国際経済の力をあらわす1つの指標にもなっているかと思っております。

私どもの会社を1分ほど説明させていただきます。2ページ目をお開きください。私ども日本通運は『会社四季報』に、総合物流1位、世界最大級、国際複合輸送で実績、運送一括受託でも首位級、先発の中国重視、このように書いてございます。これが私どもの会社を端的に表現しているものと思っております。我々はもともとは国内の企業でございましたが、随分早くから国際事業に進出をしております。私どもはグローバル・ロジスティクス・プロバイダーということを標榜しております、世界規模で総合輸送、物流を展開しているところでございます。現在、海外に38カ国、1万4,000名、そのうち派遣社員が3%で、日本から450名が行っております。

3ページ目ですが、私どもの仕事はどういう仕事をしているのかと申しますと、総合物流です。航空輸送、海上輸送、トラック輸送、鉄道輸送、河川輸送、流通倉庫・保管倉庫、通関業務。それらをすべてまとめてITでつなげております。ここに利用運送と書いてございます。私どもは残念ながら航空機や海上で国際を行き来する船舶、または鉄道、河川の船、こういうものは原則持っておりません。我々は利用運送業者です。これはいわゆるフォワーダーという領域に属します。ただ、一部、この夏に全日空さんと日本郵政公社さんとでANA&JPエクスプレスという貨物専用の航空会社をつくりまして開始しましたが、これを中国、またはアメリカへ現在運航しております。そのような例はございますが、原則としてこの利用運送でございます。この航空貨物 海上貨物も一緒ですが、航空会社と我々フォワーダー、輸送業者が一体となってこの仕事は完結するものでありまして、我々はたくさんのお客様から貨物をお預りして、それをまとめて航空会社へ渡すということになります。

4ページ目にお進みください。最近、このロジスティクスというものが非常に注目を浴びておりまして、いろいろな企業の名前にもなっております。これは物流そのものです。ご存じのように、ロジスティクスというのは元々は兵站という軍事用語でございまして、言ってみれば後方支援です。ところが、これが非常に大事であるという意識が最近非常に高まっておりまして、簡単に申しますと、必要な物を、必要な時に、必要な場所へ、必要

な量だけ届けるということでございます。

5 ページ目。昨今、大きく世界的な物流に対する意識の変革が起こっております。以前は、我々はただ物を運んでいけばよいというものだったのですが、現在のお客様のニーズ、メーカーさん、商社さんのニーズは S C M、Supply Chain Management で、これが全くの主流でございます。これに対応できない輸送業者は市場から転落してしまう。これは何を申しているかといいますと、ここに簡単に書いてまいりました。メーカーさんは 後ほどキヤノンさんがお話しになると思いますが、生産から販売までの全体最適を求めるということです。一時代前は飛行機会社は飛行機を運航していればいい、我々は工場から空港まで物を運ばばいい、通関をすればいいというものでした。ただ、メーカーさんの一番嫌う余剰在庫というものがもし発生しますと、これは生産が過剰になってどこかに在庫がたまってしまふということ。これは金利もかかりますし、倉庫代も大変なものがかかったりいたします。全体の中で最適なものを求める。これが現在のお客様のニーズでございます。したがって、冒頭申しましたように、当社が総合物流にあくまでもこだわるといのは、全体最適をすべてに渡ってできる、しかも、国内だけではなく、海外も含めてできるんだということにございます。どこにも1点の無駄のない、高くても、商機を逸することなく仕事をするのでしたら飛行機を使う。それも速い飛行機を使う。そのような必要がなかった場合は船を使うとか、鉄道を使うとか、これにはいろいろなことがございます。要は、全体最適を求めるといふこと。これが明らかにお客様のニーズであり、そこまで非常に多様化して、高度化をしてきました。Supply Chain Management、S C Mに対応できるか、できないかというのが非常に大きな我々の役割の見極めになっていると思います。私どもの仕事はそういうことをしております。

次に、東アジアの国際物流の進展に対する見通しということですので、その辺の話をさせていただきます。日本ではこの10年、15年、20年と大変大きな産業構造の変化が起こっております。これは言うまでもなく、生産のアジアへのシフト、日本から生産機能がだんだん薄れてきている。物流から見ますと、その結果どういふことが起きているのかと申しますと、私どもの仕事は日本発と着ということだけを考えてはすべて何もできない。つまり、アジアから欧米への物流の増加ということ。つまり、日本を通らない物流が非常に増えているということにございます。ただ、昨今は日本のメーカーさんも大分日本への回帰、生産が回帰するということも見られていまして、若干ほっとするところです。このままずっと進んだら、全く日本から生産がなくなるといふようなことも心配いたしましたけれども、最近、キヤノンさん、シャープさん、松下さん、ソニーさん、皆さん非常に大きな投資を日本国内の工場にされております。これには、私は若干ほっとするところでございます。

そのような産業構造の変化の中で物流で何が起きているのかと申しますと、東アジアで日本は、少なくとも10年前までは完全な物流のハブ機能を有していたと思います。これがいろいろな要因、そのような生産の移転ですとかコスト競争力の問題。日本の社会コストは非常に高いので、したがって空港も港湾も高くならざるを得ない。そのようなことからハブの機能が低下してしまっている。産業において物流というものが非常に重要な機能を持つという意味からいいますと、このハブ機能というのはやはり非常に大事なものではないかと思っております。ただし、これの一番大きな要因は、当然物量に左右されるとい

うことでございますので、例えば、航空会社も完全に貨物のあるところに運航する。これは当然であります。生産が中国に移ったとなりますと、今中国路線は大変な便数があるように当然需給の調整がなされるということ。それから、コスト高といったいろいろな要因からもそういった需給調整の傾向が出ております。

その中で空港の話をしていただきます。これについては、日本は非常に特殊な状況に置かれております。1つには国土が非常に狭いということ。関東首都圏に一極集中であるということ。この中で空港行政をずっと行われてこられたわけです。私個人的には、これはどうしても仕方がない、言ってみれば最善の方法で進んできた結果ですが、現在の我々の仕事の中で空港は何がどうかと申しますと、仕事をする上で非常に効率が悪いと思います。他の国は長期的な展開に非常に余裕があって、その長期的な計画が立てられる。ページ19をご覧ください。これは東アジア、特に日本に関係のあるところだけを抜き取りましたが、この他香港とかシンガポールとか、大きな空港がたくさんあります。これは上海、北京、ソウル。ソウルは最近できました仁川空港で、それと成田を比較したものです。圧倒的な旅客の取扱実績、貨物の取扱実績があります成田空港が、実に規模として、実質4,000メートル級の滑走路が今1本だけです。2009年に現在の第2滑走路の北進が300メートル決まって、現在の2,180メートルが2,500メートルになります。限られた土地の効率利用という意味から、将来に大きくなりようがないということもまた仕方がないことです。後ほど羽田とあわせてその辺の話をしていただきますが、上海、北京、ソウルと、将来計画を見ても非常に立派なもの、大きなものです。こういう計画が立てられるということが、私は航空貨物の仕事に従事するものとして非常にうらやましくも思います。ただ、これは日本が大変な状況を抱えた中で空港の行政がされているということでもございます。20ページ目は韓国ソウルの仁川空港で、これは大変大きなものでございます。

それらの中で、東アジアをはじめとする国際物流の進展に対する見通しと申しますと、その結論といたしましては、完全に産業構造の変化とともに物流の構造も変わっている、中国の重要性がどんどん増しているというところにあると思います。それにどうやって対応していくかということです。

次に、航空及び空港を利用するに際し重視するポイントについてというご質問がございまして、これにお答えいたします。私どもの仕事の場合は空港でございます。これを機軸として総合物流に対応するというところでございます。首都圏の空港は、成田がこのように非常に大きな貨物量を扱っております。ただし、24時間空港ではございません。現在24時間の国際空港は中部と関西でございます。成田はもう既に首都圏の航空貨物の取り扱いから見ますと若干飽和状態にございます。

羽田が今度、2009年に第4滑走路ができます。これにより国際化になり、24時間が可能であると。現在、中部と関西は24時間可能と申しましても、物量がないということと、ニーズが十分そろわないということから実際には24時間の稼働はしておりません。航空会社も我々も、夜中に1機、2機の飛行機を扱うために人員や設備を投入するわけにはいきません。ただ、首都圏につきましてはもう既に飽和状態という中で、これはぜひ24時間空港ということに、私どもは非常に大きな期待をしております。ハブの地位が薄れているという中で、成田と羽田をあたかも1つの空港のようにして大きな機能の向上を図

って、我々はこれから対処していきたいと思っております。

いずれにしても、物流は産業を支える重要な役割を担っているということです。空港の機能は旅客と貨物という2つの機能を持っておりますが、それは同等の重要性を持つ。となく空港行政は、どう見ても旅客が優先といった場面も多々ございます。これからはぜひ貨物の重要性というものを認識いただき、ご理解いただきたいと思っております。それから、輸送上の安全を確保すること、これは義務であり、仕事の基本として取り組んでおります。

以上、申し上げましたとおり、物理的ないろいろな問題を抱えた中で、最適なものを我々は作っていくつもりであります。しっかり努力をいたしますので、行政はじめ、皆様のご理解とご支援を切にお願いしたいと思います。以上でございます。

分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、次にキヤノン株式会社のほうにお願いをいたします。

キヤノン株式会社

キヤノン貿易業務部の堀井と申します。よろしくお願いたします。

それでは、本日は一荷主の立場として、キヤノンの物流ネットワークと航空輸送についてご説明いたしたいと思っております。2ページ目に簡単な目次がございますが、まず、キヤノンとその物流の概要について説明をさせていただいた後、航空輸送について述べさせていただきます。

3ページ目にパイチャートが2つございますが、右側がキヤノンの商品別の売上高を書いております。欄外の細かい字をご覧になって頂くと具体的商品例が書いてありますのでわかり易いと思っております。簡単に申し上げますと、複写機が3割、プリンターが3割、カメラが3割で、あとの1割が、光学機器などとなっており、これは主にステッパーと呼ばれる半導体製造装置、液晶露光装置でございます。左側のチャートが地域別の売り上げでございます。日本の売り上げが全世界の23%。ということは、8割を海外で売り上げているという形態になっております。

4ページ目。これがキヤノンのグローバルな物流ネットワークと物量そのものを表現した地図でございます。トータル物量は、海上輸送、航空輸送含めまして、40フィートの海上コンテナ換算で1年間11万2,000本で、これは去年の数字でございます。今年は若干増えております。基本的な物流としましては、日本を含むアジアから欧米という流れで、全体の物流の70%はそういう流れをしております。黄色い矢印が日本からの物流、青の矢印が日本以外のアジア諸国からの物流をあらわしております。現時点では、日本以外のアジア発の物量が日本発よりも多いという状態になっております。

次の5ページ目ですが、物量の推移をあらわした図でございます。私ども取り扱いの物量全体としてはコンスタントに増えておりますが、青いバーは日本から出る物量でございます。これは横ばい 若干増えてはおりますが、一時下がったこともございます。それに比べまして、黄色いバーは日本以外のアジア諸国から出る物量で、これは常に増えているという状態です。下のほうに緑のバーがございますが、これは日本への輸入。但しほとんどがアジア諸国からの輸入でございますから、これは実質的には黄色いバーと同じだと考えれば、アジア諸国から出ているものが非常に増えているということでございます。

次が6ページ目です。物流の展開に関係がございます海外生産の展開について若干触れ

させていただきたいと思います。キヤノンの最初の海外工場は1970年に台湾にカメラの工場を建設いたしました。その後、アメリカにタイプライターの工場、ドイツに複写機の工場というように進出してまいりましたが、その当時は、変動相場制以降の円高対策として現地生産を開始しました。それが我々の海外生産展開の第1フェーズと見なすことができると思います。第2フェーズは80年代の半ばで、貿易摩擦問題などに対処するために欧州での現地生産をフランスで始めました。その後、アメリカにも工場をつくりました。アメリカについては、実際に貿易摩擦問題は起こらなかったわけですが、その懸念がございました関係でアメリカにも現地生産として進出したということです。第3フェーズの海外展開は150円を切るような円高になりました90年のところで、コストダウンの目的で、円コストからのシフトということでタイ及び中国に進出しました。最後の第4フェーズは2000年以降ですが、中国へさらなる展開を進めるとともに、中国一辺倒のリスクというものを考えまして、一部ベトナムに出ているということが現在の状況でございます。

次に7ページをご覧くださいますと、この海外展開の結果によりまして、90年代の後半は海外生産比率は大体30%。当初、そのうちの半分がアジア、半分が欧米という海外生産でございましたが、徐々にアジアのポーションが高くなってきたということでございます。2000年以降は徐々に海外生産の比率が上がってまいりまして、42%までいきました。その後40%に戻っております。大きく変わっているのは、海外生産拠点の内訳がほとんどアジアということになっております。欧米の生産ポーションが落ちているということです。海外生産比率に関しては、我々キヤノンは家電メーカーに比べればかなり低いのではないかと考えております。

次のページに地図がございますが、これがキヤノンの海外生産拠点の図でございます。アジアの工場の立地と物流インフラを書いてございます。は工場、は港とエアポートです。えんじ色のがカメラを生産している工場でございます。これは主に空港から航空出荷をしている工場でございます。グレーのが事務機を生産している工場でございます。これは主に港から船で出すという物流になります。

次の9ページをご覧くださいますと、ここから航空輸送のことについてお話をさせていただきますが、重量ベースで見ますと、航空貨物出荷の割合は去年の実績で7%でございます。我々のトータル支払いの運賃の中で航空運賃がどのくらいの割合を占めるのかというのが右のチャートでございます。37%になります。これはもちろん航空運賃のほうが海上運賃よりも高いということで、品物によっても違いますが、私どもの2005年の状態では、全貨物を平均しますと、航空運賃は海上運賃の大体10倍ぐらいになっているかと思えます。

次に10ページでございますが、どういう基準で航空輸送という選択がなされるのかを示した絵でございます。品物の形、価値、製品のライフサイクル、製品の特性といったものが判断基準で、航空輸送にすべきか海上輸送にすべきかが決定されます。基本的に小型で高付加価値のものは運賃負担力が高いわけですから航空出荷、製品のライフサイクルの短いものは輸送期間の短い航空出荷というのが基本でございます。デジタルカメラ、ビデオ、レンズ等は基本的には航空出荷ということです。一方、大型商品である複写機、プリンター等の大量に出るものは海上輸送に頼っているということでございます。半導体製造

装置というのが一番下にございますが、これはかなり大きい商品ですが、この品物の特性上、輸送における温度管理、湿度管理、振動の制限がございますので、これは海上輸送に適さないということで航空で輸送しております。もちろん航空輸送、海上輸送の例外というものがございまして、新製品の立ち上げ時に生産が遅れてしまった場合とか、急激にマーケットで需要が増えたといった場合にはもちろん、本来海上で輸送されるべき複写機やプリンターでも航空出荷となることはございます。

次の11ページをご覧いただきたいのですが、これは簡単に、私どもが日本の国内のどの空港から航空貨物を出荷しているのかということを書いた図でございます。やはり成田が一番多く、それから関空、福岡となっております、中部空港が新しくできましたが、ほとんどまだ利用がないという現状でございます。

次の12ページは、それぞれの空港まで私どもがどういう輸送手段で貨物を輸送しているのかということを示した地図でございます。キヤノンのカメラ、デジタルカメラの主な生産拠点の大分を例にとって書いてございます。まず、大分から基本的にはトラックトラックをフェリーに乗せる場合もありますが、トラック輸送で成田、あるいは関空に運んでいます。一番近いところは福岡に持っていきます。選択肢としては、まず福岡があれば福岡がいいのですが、実際は福岡の便数の制限がございますので、多くは関空及び成田に輸送しているというのが実情でございます。

その次の13ページ。空港別の輸送コストの比較と書いておりますが、大分からアメリカのシカゴまでを例にとってみた場合の空港まで輸送する国内の輸送費プラス航空運賃のトータルコストを比較したものです。大分という九州にある工場にもかかわらず、工場から現地販売会社の倉庫までのトータル輸送コストでいきますと、成田が一番安いということになります。国内輸送コストは成田が、もちろん距離が遠いので一番高いのですが、航空運賃が成田が一番安いので、結果的には、トータルコストとしては、九州から出すものでも成田空港から出荷したほうが経済的にはベストということになります。もちろん、リードタイム及び環境面ではベストではないのですが、経済面では成田が一番良い選択肢ということになります。

14ページは、航空輸送利用に際して重要視するポイントというご質問に対しての私どもの回答ですが、航空輸送に限らず、輸送コストとリードタイムとが輸送面で一番重視するポイントでございまして、常に輸送コストの削減、リードタイムの短縮というものを追求しております。加えて、航空輸送に関しましてはフライトの頻度が非常に重要な問題になります。それは就航航空会社の数、輸送キャパシティー、直行便の数 先ほどの日本通運殿のお話にもハブ空港というお話がありましたが、ハブになりますと直行便がある。直行便があると速い。ハブでないところは接続便になる。接続便になると遅いし、貨物のダメージの危険性が出てくるということで我々は直行便が欲しい、ということになります。従いまして、直行便が飛べるような空港が近くにあるというのが一番の理想でございます。あとは航空会社のサービスレベルですが、これは盗難とか貨物損傷等が少ないようにということでございます。ひと言で言ってしまうと、多くの飛行機が飛んでくるような空港があってほしいということでございます。

最後に、航空輸送に対する要望として、15ページに書いてございますが、発着可能時間の拡大。24時間発着という空港が幾つかありますが、そこにフレーターがどれだけ就

航しているかというフレーターの便数の問題があります。また、空港利用料の低減ですが、我々荷主が直接空港の利用料を払うわけではございませんが、これが安くなることによって航空運賃に還元されて、ひいては荷主の国際競争力の強化に資することになると期待しております。フレーターの発着便数に関しましてはやはりサプライチェーンの観点からいきますと、一般的には多頻度少量出荷という傾向になってくるかと思われまます。そのためには便数が数多くあって、フレキシブルに出荷できる体制。また、便数が多いということはエアライン同士の競争があるということで、エアライン同士の競争があるということは、運賃が荷主にとっては魅力的なものになってくるということで、やはり便数の多い空港ということが望まれます。

次は空港へのアクセス機能の強化の問題ですが、海上空港がせっかくあるのですから、我々はフェリーを使って国内輸送をするということもございませますので、フェリーがそのまま海上空港に横づけされて、そこからすぐに空港上屋に搬入というようなことができれば非常にリードタイムの短縮にもなりますし、環境面でもCO₂の排出量を抑えられることもあるのではないかと思います。

最後に、成田空港への貨物の集中の問題ですが、先ほどの例でも申し上げましたが、私どもの九州の工場で作っているものを必ずしも成田の空港まで持ってくる必要はないわけですが、これは経済上の理由で、成田発着の航空機が多いのでマーケットが大きく、競争原理の結果成田発の運賃が一番安いものとなっているということで、成田を利用しています。時間もかかりますしCO₂の排出量も増えます。それでも成田に持ってくる必要があって持ってくるわけです。もしもっとより近い空港で、便数が豊富で、フリークエンスの問題、荷受地の多様性の問題が解決されれば、我々は九州で作ったものを特に成田へ持ってくる必要もなく、もっと近いところから出せるのではないかと思いますので、成田以外の他空港の有効利用ということも考えていただけたらと思っております。

以上、駆け足でございましたが、荷主としての見解でございます。どうもありがとうございます。

分科会長

どうもありがとうございました。

時間が大分超過をしておりますして、質疑応答の時間は15分と申し上げましたが、15分はとれないという状況で、5分ちょっとという感じになりますが、それを念頭に置いていただいてご質問をお願いいたします。どなたからでも結構でございますので、よろしくお願ひします。

委員

キヤノンの堀井さんにお聞きしたいのですけれども、5ページで、日本への輸入がパーツや何かでまた増えてきつつあるということですが、これはさらにまた、ドッキングなり、いろいろとコンポーネントして日本発海外へとなくなっていくのだろうと思うのですけれども、質問としましては、これから多少メーカーさんの一部が日本回帰、日本への生産というようなことが考えられるのかどうかということをお聞きしたいと思ひます。それからもう一点、先ほどの13ページで、成田のほうがトータル運賃が安いんだということですが、大分キヤノンからの比率としては、成田に全部なのか、それともある程度福岡、中部、関西と分けて量としては出していらっしゃるのか。比率をお聞きできたらと思ひます。

キヤノン株式会社

それでは、まず後の質問のほうから回答します。我々の現在の空港別の比率は、去年のデータですが、関西空港が60%、成田が25%、福岡が15%でございます。大分から出るものの割合です。今年は若干成田が多くなるかと思いますが、まだ関空が一番多いという状況です。成田が一番安いのですが、リードタイムの問題等がありますので、実際は関空が一番多いです。

次に、最初のご質問の生産の国内回帰の話ですが、キヤノンの場合、先ほどのグラフにもありましたが、42%の海外生産をピークとして、現在40%となっております。新しいトナーカートリッジの工場を大分に建てたり、デジタルカメラ用の第2工場を大分に建て増したりということで、国内で生産できるものは国内ということで、国内回帰の現象というのは実際にございます。従いまして、私どもに関しましては、海外生産比率が急激に上がっていくということは当面ないのではないかと。

委員

ほとんど同じ質問なのですがけれども、今の国内回帰の件で、工場の立地にそういったアクセス問題、特に空港を中心とした高速交通のアクセス問題が要因としてどのくらいあるのかというのが1つ目の質問で、2つ目の質問もまた今の委員の質問と同じなんですけれども、13ページのこの図で、今のお話によると、要するに、関空のほうが成田よりもコストベースといいますが、ペキュニアリーといいますが、そういう面でのコストは高いけれども、リードタイム等を含めるとそれが逆転するという、そういう印象なんでしょうか。

キヤノン株式会社

まず、関空と成田の話からいきますと、成田へ持っていくためには、午前中に出荷して、次の日の夜便に乗せるというのがリードタイムでございます。関空の場合はそれが午後のお荷で間に合うなど空港ごとのリードタイムの問題もございますので、安いからといって全部が全部成田で運べるわけではないという理由がございます。

次に、空港のアクセスが生産拠点に関係があるかということですが、我々としてはある一定の時間内で空港に運べるという立地をとっていますが、確かに、空港へのアクセス、空港そのもののキャパシティーが問題になることがあります。例えば、マレーシアにカメラの工場がございますが、マレーシアからの便が細くて、我々が思ったような出荷ができないというようなことがございます。ベトナム工場の場合生産品がプリンタのため基本的には船での出荷ですが、ベトナムの航空のインフラがまだ未整備のために、航空出荷となったときに非常に困るというようなこともあります。一度船で香港へ運んでから飛行機で出さなければいけないというようなこともございます。ですから、アクセスそのものという意味でいうと、あるリーズナブルな時間で空港まで着ければ良いということで、それほど重大なポイントではないと思います。

委員

キヤノンさんのデータの13ページと15ページに関連するんですが、空港別に輸送コスト比較をしていただいたのですが、この国際航空運賃に占める空港利用料の構成割合というのは、このコスト構造ではどの程度になるのか。多分わかりにならないと思うので、もしあれだったらどこかで調べていただくというわけにはいかないでしょうか。要するに、

15ページの中で空港利用料が高いとおっしゃっているわけですが、一体どの程度のインパクトが利用料にあるのか。もう一つは、利用料が高いから問題なのか、発着便数が少ないから問題なのか。あるいは、その他に要望が5個ほどあるのですが、この中で一番重要なのは一体何なのかということ。5分の1なのかもわかりませんが、重点としてはどこのかということが、もしおわかりであれば言っていただきたいと思います。

キヤノン株式会社

私どもは空港利用料については、航空運賃の中に含まれているので、幾らぐらいなのかは全くわかりません。

航空企画調査室長

航空局のほうで調べまして、また後ほど。

キヤノン株式会社

あと、重要なポイントとしては、直行便の便数が多く出る空港が成田以外にもっと欲しいというのが一番メインの要望でございます。

委員

日本通運さんに質問させていただきます。最後の4ページでおっしゃっていることは大変重要なお指摘だと思います。成田空港周辺の今の状況、あるいは今後も、懸念といたしましょうか、既に不経済も発生していますし、いろいろな不便が起こっているわけです。一方で、航空貨物については、その将来値なり原単位なりをどう把握するかすらなかなか難しい面を持っていると思うのです。資料の20ページに仁川の例がありますが、私はこの数字の見方がよくわからないのです。よく航空貨物で、平米当たり年間10トン前後ぐらいしか処理できないという数字があるわけですが、この仁川で、この数字を割ってしまうと成田と3倍ぐらい大きな数字に、すなわち、貨物ターミナルの平米当たり処理ができるという差が出てきています。ただ、定義がわかりませんので違うかもしれません。しかし、一方で、今後どれだけ効率性を上げていくかというときに、空港側なのか、あるいはフォワーダーさんなのか、エアラインさんなのか、いろいろな中で努力をされて効率性を上げなければいけないわけですが、どの部分の役割、あるいは効率性を上げるときに、どこがもう少し頑張ると上がってくるのかというのを、どうお考えになっているのか。そこら辺を若干でもいいですから教えていただけるとありがたいと思います。

日本通運株式会社

わかりました。私はヨーロッパで通算22年勤務をいたしまして、いろいろな空港を見てまいりました。これはもちろん国土が狭いということにすべてが起因するんですが、大抵どこの空港も空港の中に貨物施設がある。それはほとんど原則でございます。この18ページをご覧いただきたいのですが、成田です。本来でしたら空港の中で我々は一番効率よく仕事をしたいのですが、そのスペースは全くないということで、結局、私どもはこの周辺に、非常に高い土地なんです、買い取りまして施設をつくっております。ほとんどの業者がこのように分散しております。これらが我々にとっては非常に負担の高い投資になっております。本来でしたら空港の中で我々は仕事をしたいと思っております。仁川の場合は十分な土地もありますので長期的な展望を図れる、計画を立てられるということ。この数字も若干妥当性に欠けるところもございますが、要は、我々は幾らでもハブ機能として活用してもらえらるのだぞという韓国側の意思表示だと、このように私はとらえており

ます。以上です。

分科会長

どうもありがとうございました。

時間も大分過ぎておりますが、何か特にございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、物流関係のヒアリングについてはこれで終わりにさせていただきます。どうも大変ありがとうございました。

〔日本通運株式会社、キヤノン株式会社退席〕

航空利用者等ヒアリング

(2) 人流関係企業

株式会社 J T B

分科会長

それでは、続きまして、J T B からのご説明をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

株式会社 J T B

いつも大変お世話になっております。J T B で海外旅行を担当させていただいております山崎と申します。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、手前どもでご用意させていただきました書類に沿いましてご説明をさせていただきます。私どもは、ご存じの方も多いかもしれませんが、全国津々浦々だとは申しませんが、全国に事業会社を持っておりまして、グループ経営をいたしている会社でございますので、その立場から地方の現状、あるいはアジアにおける日本の現状といった観点からお話をさせていただきたいと思います。

2 ページに目次がございますけれども、大体 5 番、6 番、7 番ぐらいで私どもの主張らしきものをさせていただき予定でございますので、ここは飛ばしていただきまして、3 ページに移らせていただきます。まず、21 世紀は交流の時代と呼ばれておりまして、左側の上の表は W T O が発表しております今後の世界のツーリズムマーケットの見通しでございます。ご承知の方も多いと存じますけれども、2010 年には約 10 億人の方々、2020 年には 15 億人という形で、世界の交流人口はどんどんウナギ登りに上がっていくという予測になっております。右側の図は、その中でも日中韓に的を絞りました交流人口の現在の図柄を示しております。中国の受け人口が 2,025 万人、一方、日本が 673 万人ということで、国の上に数字が書いてございます。それから、それぞれの交流人口を矢印で示させていただいておりますけれども、我が国を例にとりますと、中国へは 339 万人を送り出し、中国からは 65 万人の方に来ていただくといった形が 2005 年の実態でございます。この総ボリュームは、まさにこの全体の交流人口の中でアジアのシェアがトップになると言われておりまして、現在は北米をめぐる交流人口が一番多いとされておりますけれども、今後中国やインドなどを起爆剤にアジアのシェアがトップに躍り出るであろうという予測をされております。そういう意味でも、空港や航空の対策は必須と考えてお

りまして、この青字で書いてございますように、交流人口を賄う空港や路線網の整備、それから、アジアの中で生き残る強い体質の航空会社、そういったものが日本の海外旅行をされる方の期待でもあると言えるのではないかと考えております。

続きまして、4ページに参ります。その中で、海外旅行のマーケットトレンドはどうなっているのかということで、左上に示しましたのは、いわゆる世代別の海外旅行の増減を示しておりますけれども、一番わかりやすい赤で囲みましたところが大体40歳から50歳代の方方で、これが過去10年でどんどん上に押し上がっている。すなわち、海外旅行に出かけられる比率が高まっている、シェアが高まっているということが見てとれると存じます。そういうことで、中高年者出国者数の増加で、50代以上の出国者の比率が33.9%とボリュームがアップしてきました。その下の表は、その中のリピーターの増加ということで、渡航経験10回以上の方々の比率が47.3%になっております。ですから、1回海外旅行に行っただけでは自慢できない社会になってきたと言えるのではないかと思います。ということで、左下に書かせていただきましたように、旅なれた熟高年層が海外旅行に求めるのは付加価値と独自性であるということです。これは私どものトレンドでございますけれども、ヨーロッパが相変わらずの人気でございます、その中でも中欧いわゆる旧東ヨーロッパ諸国へのご旅行のニーズが急速に高まっております。また、アジアで申しますと、カンボジアなどの新しいディスティネーションが注目を浴びているというようなことで、今後のいわゆるリピーターが増えてきた海外旅行マーケットにおいては、こういった付加価値や独自性が非常に重要になってくると考えております。

続きまして、5ページです。日本の国内観光市場というのはどのようになっているのかということで、下に枠で囲っておりますけれども、日本においては、03年も04年も国内観光市場の消費額に占める日本人の消費比率は9割3分とか9割4分に達している。一方で、一番上がオーストリアでございますけれども、オーストリアの国内観光市場におけるツーリズム消費量は5割以上が外国から来られた方の消費ということで、そういう意味で申しますと、日本の国内のツーリズム消費額は、日本人マーケットに非常に依存度が高いということが国際的には言えるのではないかと思います。ということで、少子高齢化に突入している現在のことを考えますと、外国人に対する期待がますます高まっていくと言ってよろしいのではないかと思います。地方の活性化はこういう外国の方の消費によって活性化するという、そういう施策も必要ではないかと考えておまして、そういう意味でも国際交流の必要性は高いと考えております。

続きまして6ページです。そんな中で、日本から海外へ出られる方の地域間の格差というのが1つの課題ではないかと考えておまして、左の日本の地図、これはよく示される地図でございますが、赤字のところは平均以上でございます、その他の地域が、要は一極集中と申しますか、3極集中ということが言えると思います。首都圏、中部、関西地区の出国率が高く、その他の地域が低いということで、真ん中の表では、東京は人口に対しての出国者数が25%に達しているのに引き比べて、上から2番目の青森は3.47%しかないということで、人口に対する出国者の数に非常に地域間格差が生じてしております。これは成田や関空、中部空港へのアクセス至便エリアの出国者比率が高いことが一方では言えるのではないかと思います。国際的に比較いたしましても、日本トータルで見ましても、右下の表でございますが、日本の出国率は全人口に対しまして13.6%です。

それに比べますと、お隣の韓国は20%を超えました。台湾は36%。香港は、中国・マカオを除いても71%で、中国やマカオを入れると1,000%に達するという驚異的な数字になっております。

続きまして7ページでございます。地域別に見てきたときに、それぞれの平均所得はどうなっているのかというものを図に落としてみました。縦軸が1人当たりの所得ということでございまして、右上のほうに東京がぽつんとありますけれども、東京はこの1人当たりの所得が非常に高い。横軸が出国率でございますので、東京は25%と申しましたけれども、出国率も高い地域だということでございます。この真ん中の縦軸で赤線を引いてありますのが平均と考えますと、この右側はまあいいかなと。左側のこの青枠で囲ったところが出国率の低い地域ということで、その中でも今出国率の高い所得層と比肩するような平均所得を持っておられます地方自治体がこれだけあるということでございまして、静岡ですとか、北海道などもこの中に含まれております。こういった意味では潜在需要の高い地域と言えるのではないかと考えております。そういう意味では、こういった方々のバイイングパワーを引き出すためにも、国際空港と、簡便に国際線に乗り継ぐための国内線網の充実が必要ではないかと私どもは考えております。

続きまして8ページです。今度は話をアジアに移しまして、アジアのハブ拠点の比較というものを示してみました。右上の図で緑の棒グラフと緑の線を見ていただきますと、これが上海の浦東空港でございます。上海の空港に関しましては、年々旅客数が棒グラフで増え、また発着回数も折れ線グラフが右肩上がりで増えているということで、今や、折れ線グラフで申しますと、トップの香港、2位の成田に迫る勢いに達してきて、その発着回数に引っ張られるようにして旅客数も増えてきているということが言えると思います。また、乗り継ぎということで考えますと、左下の図が乗継旅客数の伸びをあらわすグラフでございますけれども、真ん中の香港の空港は乗り継ぎのお客様が年々増えていっております。それに比べると、成田空港はこの2005年で微減、ソウルの仁川空港は微増という傾向になっているということが読み取れると思いますが、今後、上海の浦東とソウルの仁川が滑走路の増強計画を抱えておりますので、これが飛躍的な増加につながるのではないかとこの予測が立つのではないかと考えております。そういう意味では、発着回数の増設が鍵で、発着回数の伸びの鈍化により、アジアのハブ機能が近隣諸国に移っていくと断言的に書いてありますが、移っていく可能性があるかと私どもは心配をしております。

9ページです。そのアジアのハブ拠点の比較で、先ほど来のプレゼンの中にもございましたように、この青のところだけをお話しさせていただきますが、複数の4,000メートル級の滑走路と、運用時間の24時間はグローバルスタンダードになりつつあるということだと思います。また、乗り継ぎ時間、乗りかえ需要のことを考えますと、今の成田、羽田、それから関空と伊丹のMCT ミニマム・コネクティング・タイムのことでございますけれども、最低乗り継ぎ時間が、少し時間が必要だというのがビハインドになってくる可能性があるかと考えております。

10ページでございます。日本の空港はハブ拠点と言えるのかということでございますけれども、結論は書いてございません。日本発の韓国経由海外という、仁川をハブとした路線網が構築されているということだけを載せさせていただきました。この地図で見ますと、仁川と日本各地が結ばれており、その仁川から、さらにビヨンドのヨーロッパ、北米、

中国、中東アフリカ、アジア、オセアニアの路線がある。詳細に調べますと、これがまた見事に乗り継げるように運航計画ができていますということでございまして、大韓航空の収益の15%ぐらいが日本路線に依存しているとも聞いております。こういった戦略の中で、我が国のハブ空港というのが非常に心配な状況にあるのではないかと思います。そういう意味では、セントレアや関空のような24時間利用を可能とする空港へのアクセスの整備。アジアの例で申しますと、シンガポールでは「空港へ到着してからホテルのお風呂につかるまで1時間です」というようなキャッチフレーズもございまして、こういった空港アクセスはやはり一緒に考えていかなければいけない。それから、国際空港として大量のボリュームを持ちます成田、関空での国内線の拡充というものも必要ではないかと思います。それから、最後に、長距離運航可能航空機材の開発が今進んでおります。航空会社のイーランド経営などを見据えますと、今後、長距離離れた諸外国から日本を経由しない路線網が構築されて、そこから日本に乗り継いで来られるというような、そういう流れが起きてきてしまうのではないかと心配をしております。

続きまして11ページでございます。実際に方面別の日本の座席供給数はどのようになっているのかと申しますと、簡単に矢印で示しました。太平洋線は少なくなっています。ハワイ線は落ち込みました。アジア線は平行です。韓国線、中国線は上がりました。ということで、航空会社さんは高収益、非レジャー路線へのシフトを進めておられるように見受けられます。その逆に、レジャー路線が大幅に減ってきているということで、私ども旅行会社の立場から申せば、その商材となります航空座席が恒常的な不足に陥る可能性があるかなと心配をしているところでございます。

続きまして12ページです。地方減便の実態を書かせていただきました。左上の表で見ますと、各地域、北海道、東北等々、年々地方の便数は増えております。ところが、ここから韓国、中国線を除いたものが右下の図でございまして、韓国、中国線を除きますとほとんどの地域で航空座席が少なくなっている。中国、四国で上がっておりますのは、これはバンコクと台北への路線が築かれたので、その分が上がっておりますけれども、概して、一般的に地方の路線は中国、韓国線を除くと減りつつある。一方で、中国、韓国線へのいわゆるシフトが始まっているということが言えると思います。

その中で、13ページでございますが、地方からのチャーター便というのは非常に有用性が増してきているという話でございまして、左上の図の赤線を見ていただきますと、この赤線が東北における座席供給率です。出国者数に対する座席供給率は2005年で32%しかありません。右側は関東の首都圏でございます。2005年を見ていただきますと、19.1%の出国者を支えているいわゆる座席供給率は534%ということでございまして、おそらく地域は、この供給座席数に伴って出国者数が推移しておりますけれども、この間を埋める為にチャーター便を使って出国者率を維持してきているということが言える。今後、それがますます有用になってくるであろうということが予測できるということでございます。チャーター便は、言うに及ばずダイレクトで目的地を訪問できる。消費者のニーズによって活用できる。それから、2Wayをやることによって、2国間の交流の増大で地域活性化へもつながるといことでさまざまな効用がある。ちなみに、世界のチャーター比率は、定期路線網に対して約19%です。日本はまだわずか3.5%であります。そういう意味ではポテンシャルは高いと言えると思います。

14ページです。チャーター便の実績推移でございますけれども、主にレジャーと言われるところでチャーター便の実績が増えてきていますということを書かせていただいております。また、レジャー路線が減っているところや、定期便が未就航の路線もチャーターニーズが高いということで、そういう意味では、こういった地域のニーズにこたえるためにも現行のルールを改善して、よりチャーターがやりやすい環境にさせていただきたいと考えております。

15ページでございます。日本発着のチャーターの種類、ルールについて書かせていただいておりますけれども、オウンユース、アフィニティー、それからITCという3種類のチャーターがございますけれども、ほぼ8割を占めておりますのがこのITC、包括旅行チャーターという、旅行会社が用機者となってお客様を募集するといったチャーターがメインになっております。こうした8割を占めるITCのチャーターについて、消費者の便宜の向上に向けて柔軟な運用ルールの検討が必要ではないかと私どもでは考えております。

また、16ページに移らせていただきますが、その他にも課題がございます。CIQの改善という意味では、こういったチャーターを頻繁に地域から出していくためには、CIQという手続きを一括で地方自治体に移管するなり、あるいは民営化という手段をとって、手続を柔軟に対応できるようにしていただけないかと思っておりますし、また、アメリカ-カナダ間や、ワールドカップのときの日本-韓国間がそうでございますけれども、プレクリアランスと申しまして、事前に相手国で入国手続きを済ましてしまうような、そういったものを適用して消費者便宜を図る必要もあるのではないかと考えております。また、2番目には、航空会社と旅行会社が需要喚起をパートナーとしてやっていく必要もございまして、赤字で書かせていただきましたように、航空券販売/航空会社の代理店という位置づけから、旅行会社はお客様の代理店ということでこうした柔軟なチャーター対応を主体的に行う存在にならなければいけないと思う一方、航空会社さんも経営合理化や生産体制の効率化を進めていただいていたこういったニーズにこたえていただきたいと考えております。また、最後に、ビジネスジェットへの対応力強化というところでは、今後、欧米並みのビジネスジェットの需要が増えてくるという予測の中で、そうしたビジネスジェットにも規制緩和を講じていただきたいと考えておまして、日本国籍運航に対する高コスト制度の是正や空港関連の整備と制度の見直しを行っていただきたいと考えております。

最後に、17ページは私どもで行っております1つの事例でございますけれども、私どもの東北の事業会社が、香港の政府や航空会社と協力をしまして2Wayで行いますチャーターの、これはニュースでございます。25本のチャーターを香港からとって、2Wayで香港側から2,000名、東北側から2,000名を送り込むという計画をしている事例を最後に申し添えさせていただきました。

長くなりましたが、以上でございます。

分科会長

どうもありがとうございました。

まだ大分遅れぎみでございますので、質問時間は5分程度ということにさせていただきます。どなたからでも結構でございます。

委員

これはJTBさんに対する質問ではなくて、航空局さんに対する質問になるかもしれないんですけども、物流にしても、自分が乗客の立場でも、せっかく空港に着いているのに、タクシングが結構のろのろとを感じるんです。外国に行くともっとタクシングのスピードが速いように感じるのですが、それは間違いなのでしょうか。何かそういうタクシングの最高速度制限があるのかどうか。それから、外国の空港でタクシングで交通事故を起こしたというのはあまり聞かないので、もう少し速度を増やせないものなのか。その辺のところをお伺いしたい。

航空局長

地上走行の速度規制というのはございません。ただ、多分ものすごく空港が混雑しておりますので、その混雑のために飛行機が錯綜してスピードが出せないとか、あるいは、駐機スポットがなかなか空かなくて、それを待つために調整するとか、そういうことでおくれる場合が結構あるのではないかと考えております。

委員

ということは、タクシング速度というのはキャプテンの裁量範囲でやっていらっしゃるということですか。

航空局長

いや、管制官が管制塔から全部目で見えてパイロットに指示して、どこにどういうふうにつけなさいということでもやるわけですけども、そのときに混んでいると、飛行機が輻輳すると少し待たされたり、前の飛行機が横断するのを待ったり、スポットがなかなか空かないのでゆっくり行くとか、そんなことがあるのではないかと……。

委員

混んでいるときに、スポットが空いていないので待機しますというような場合はわかるんですけども、普通に走っている、前に何もなきときのスピードが日本の場合は遅いと感じるんです。

分科会長

ちょっとそれは航空局の側で調べていただいとということ。

航空局長

はい、少し実態を調べさせていただきます。

委員

今いろいろと教えていただいてよくわかったので、1つお聞きしたいのは、この圧倒的に多い包括旅行チャーター、時間がなくておっしゃらなかったと思うのですが、柔軟な対応ということで、どこに今問題があるのかを教えていただきたい。もう一つ、旅行社としてはどこの飛行機でもいいと思っているのか。やはり日本の、例えばANAがいいとか、JALがいいとか、いろいろとそういう系列化を今して、マイレージのようにポイントをためたり、いろいろと考えていると思うのですが、そういうことと、韓国から出るというのでは何か、全く問題なく安いほう、便利なほうを消費者は選んでいるのかということをお聞きしたい。その2点です。

株式会社JTB

まず、ITCのルールでございますけれども、技術的な細かいことは除きますと、簡単に申しますと、ヨーロッパなどにご旅行される場合に、これは外航に対する規制でござい

ますけれども、50%ルールというものがございまして、その用機をした相手国、例えば、オーストリア航空を用機いたしますと、オーストリアの国に5割以上は宿泊をしていただく。こういうルールになっております。現在、日本の海外旅行客の中で人気及び実績トップのディスティネーションはヨーロッパでございしますが、ヨーロッパについては、1カ所に滞在したいというお客様よりも、周遊をされたいというお客様が非常に多うございしますので、そういう意味では、日系は問題ないのですけれども、外国機材を用機するときそういう柔軟な回り方がなかなか組みにくいという問題。これが解消すればさまざまな商品が私どもはつくれますのでありがたいというようなところが主なポイントでございします。

それから、2番目の航空会社の選別でございしますけれども、これは、私ども自体は特にこうだというものにはございしません。むしろ、やはりお客様の選ばれることだと考えております。ただ、先生のご指摘のように、お客様の中にはやはり日本航空や全日空でご旅行されたいというご希望は当然根強くおありになると思いますので、私どもは、そういう意味では、地域からの直接の発着をこの両者の航空会社に維持発展をさせていただきたいとは願っております。以上でございします。

委員

大変いろいろな角度からの分析をご説明いただいて非常に参考になりました。1つだけ質問させていただきますが、11ページに座席供給量の推移というのがあります。私もときどきレジャーで利用する機会もあるので、いわゆる高収益の路線へどんどんいって、レジャー路線が大幅に減るという実態が非常にあると思うのですが、これはエアラインからすれば儲かる方に移る。多分ビジネス客じゃないと儲からない。エコノミーのお客だと、8割から9割入っていても儲からないというような話を聞いたことがありますが、これはどういう事情なのか。エアラインの競争が激しくて、エコノミー、いわゆる団体客に対しては非常にダンピングして、大幅に安い料金で、運賃でやっているのではないか。したがって、幾らお客が来ても儲からないという仕組みになってしまっているのではないかと思うのですが、その辺の実態がどうなのか。その辺を改善するにはどうしたらいいのか。その辺をお聞かせ願えればと思います。

株式会社JTB

非常に難しい問題で、レジャーのお客様だけで路線を維持していくためには、例えば、ハワイがその代表格だと存じます。ビジネスのお客様はほとんどいらっしゃいませんで、レジャーのビジネスクラス席利用はございしますけれども、お仕事で移動される方は少ない路線ですけれども、ここはある程度の供給量が保たれております。これはやはり地域からも、あるいは成田、関空からも非常にたくさんの路線が維持できているのは、やはりそれなりの観光地としての魅力、これはおそらく相互にあると思います。相互の交流がきちんと基盤としてあって、それが航空路線も支えているのではないかと想像しております。私どもは素人で分かりませんが、おそらく飛行機のおなかの中にはいろいろな貨物も詰まっているのではないかと。そういう意味では、その2つが支えているのだらうと思います。しかし、現在、効率化ということを考えていきますと中国路線に代表されますが、今ちょっと手元に数字がございませんで、これはたしか60%ぐらいがビジネスのお客様で占められている路線です。こちらに航空会社さんが他の路線から移すことによって間違いなく航空会社の収益性は上がるだらうと。そういう意味では、効率経営の中でそういうシフトの

チェンジが起こっているのではないかと想像しております。ただ、今後どうなるかというのは私どもの申し上げることではありませんが、効率のいいフリート構成、いわゆる機材構成にされて、そういった効率のいい機材でレジャー路線を運営していただければ、私は、これは十分に路線の維持は可能ではないかと思えます。

分科会長

もう時間ですので、手短にお願いいたします。

委員

チャーターの話が出ましたので、日本の場合はどちらかということと定期便へのステップみたいな形でチャーターが使われたりしています。今、ヨーロッパですと、ほとんどローコストキャリアがチャーター部分のところを食ってしまって、マーケットとしてどんどん減っているという状況もあり、プライスのいい機材でレジャー路線を運営していただければ、私は、これは十分に路線の維持は可能ではないかと思えます。一方、需要が少ないのだったら、そこはリージョナルジェットのような小型機材を運航する会社がやっていく。マーケットによって色々な形が出てきているわけです。日本でこれから先も旅行会社のチャーターがある種のマーケットに必要とされているというのでしょうか、それをどこら辺に求めておられるのかをお聞きしたいのです。例えば、先ほどのハワイ、グアムのように定期便で減ってきているところも、まだチャーターでカバーできるのだということなのか。あるいは、何か新しいマーケットをお考えなのか。そこら辺を、手短で結構ですが、教えていただければと思えます。

株式会社 J T B

難しいご質問ですが、チャーター便にもやはり経済合理性というのは当然ございまして、いわゆる運航効率が悪いと申しますか、燃費効率の悪い機材では、やはりチャーターも今後お客様に受け入れられなくなってしまうだろうと。お客様はやはり価格合理性を求められますので、私どもが定期路線を補う形でチャーターを積極的に用機して、お客様に商品として加工して提供するためにも、全体的な経費の効率化というものを図っていただいた上でないかという時代にはならないのではないかと心配しております。定期の航空路線がないところに私どもとして主体的な役割を果たしたいとは考えておりますので、今後私どもの内部でもチャーターの比率というのは徐々に増えていくと見込んでおります。

分科会長

ありがとうございます。

もう時間も大分超過しておりますので、次の方々が控えておりますので、この辺までにさせていただきます。どうもありがとうございました。

〔株式会社 J T B 退席〕

航空利用者等ヒアリング

(3) 地方公共団体

全国空港建設整備促進協議会 (静岡県)、北海道

分科会長

それでは、続きまして静岡県からのご説明をいただきたいと思えます。よろしくお願

いたします。

全国空港建設設備促進協議会

ただいまご紹介いただきました全国空港建設設備促進協議会の会長を仰せつかっております静岡県知事の石川嘉延でございます。本日はこのような意見陳述の機会を設けていただいたことに対し、金本分科会会長はじめ、委員の皆様、そして国土交通省の関係の皆様にご挨拶を申し上げます。

それでは、お手元にお届けしてある資料に沿って陳述をいたします。まず、2ページでございますが、これは空港の地域における一般的な役割を書いておりますけれども、もう専門家の皆さんばかりでありますのでここは省略いたしまして、3ページでございます。地域にとりまして、特に3ページの3段目のところに書いてあります、昨今の「時間価値の高まり」、そして、ちょっと飛んで、「地域間交流・国際交流の増大」、これが非常に顕著に見られるようになりまして、この2つを重視して、これをテコに、地域の振興にこの空港の役割というのは非常に大きいというのが各地域とも実感しているところでございます。

4ページに移りまして、そういう状態に対して、これまで一般空港の整備は時代の流れとともにいろいろと変化をしております。戦後、本格的に航空需要に対応するような状態になってまいりましたときには、当然のことながら羽田と伊丹への航空需要が非常に多かったわけでありまして、ここの空港容量との関係で機材の大型化を図って能率を上げる。そういうところへ当初は力点が置かれていたように思います。その後、時間価値の高まりに従って逐次一般空港が整備をされ、国内航空ネットワークが全国展開をするようになってまいりまして、それぞれの地域でこの国内ネットワークの効果がずっと実感されてきているところでございます。そういう中で、昨今は時代の要請を受けて、バリアフリー化であるとか、安全・安心の一層の確保であるといった新たな課題も出てきております。また、相変わらず大都市圏と地方を結ぶ路線の便数の拡大など、非常に根強い要請がありますので、大都市圏域における航空容量の拡大が非常に求められている一方で、地域間のネットワークの拡充や充実、これもあわせてやっていく必要も出てきているところでございます。特に昨今の傾向として、東アジアとの直接交流が非常に増大してきているところでございます。昨今の一般空港の国際定期便における東アジアのシェアを見ますと、9割に達しているという状態でございます。また、地方の空港を利用しての国際チャーター便も非常に利用が拡大しているという状態でございます。また、先ほどもちょっと触れましたけれども、3大都市圏の空港整備への期待が非常に高いわけでありまして、できるだけ早く容量拡大をして、地方との路線の拡張、便数の増大、多頻度化の実現によって非常に需要が伸びるという気配はあるわけでありまして、空港容量の関係でこれがなかなかいかないということが、非常に地方にとってみますと課題であると感じている昨今でございます。

5ページを飛ばして、6ページです。そういう中で、空港の利活用において、本日3つの一般空港の例をご紹介したいと思うわけでございます。まず最初に北九州空港でございます。これは24時間運航が可能だということを利用して、現在、羽田空港との間に早朝深夜便が運航されております。北九州を朝5時30分の便で出発して、深夜2時30分の便で帰る場合に東京で最大16時間、また、東京出発の場合は北九州に最大で12時間滞在できる。そういうことが可能になってまいっております。したがって、従来

であれば1泊していたところを、その夜のうちに帰宅することができるということになります。今年、日本が野球のワールド・ベースボール・クラシックで優勝しましたが、ソフトバンクの王貞治監督がアメリカから帰国をして、成田に到着したのが夜の7時半。羽田空港に移動して、その夜のうちに北九州空港経由で福岡まで帰ったという事例がございますけれども、このようなことが地域における航空機を利用した利便性の向上、そして、地域の活力向上に今後とも大きく寄与するであろうとかがえる好事例ではないかと存じます。

それから、2番目に佐賀空港でありますけれども、佐賀空港も、夜間貨物便の就航に力を入れているところでございます。以前から全日空が佐賀空港と羽田空港、中部国際空港との間で夜間貨物定期便を就航させておりましたが、今年の8月からさらに一歩進めて、国際貨物も扱うことになっております。具体的には、佐賀空港で午前4時ごろに出発いたしますと、午前5時過ぎには中部国際空港に到着いたします。そこで行き先別に貨物を積みかえて、午前9時ごろには仁川や台北に、午前10時ごろには香港に到着可能だということでございます。こういう利点を利用して国際貨物便の取り扱いもするようになってきている。夜間の国際航空貨物便は九州地区では初めてということで、貨物輸送所要時間の大幅な短縮が可能となっておりますので、今後こういうことがまた地域の産業振興に大きく寄与するものと期待をしているところであります。

最後に3つ目の仙台空港でありますけれども、仙台空港は仙台の中心部の仙台駅と空港を結ぶアクセス鉄道の整備が進んでおりまして、今年度中の開業が見込まれます。そういたしますと、従来、仙台駅から空港までバスで40分かかっておりましたのが、17分でアクセスできるということになりますので、この仙台空港が宮城県はもとより、東北地方一帯に利用圏が拡大することになります。利便性が向上いたしますので、仙台空港の機能も大変アップしていくことが可能になります。現実には、この仙台空港の国際線利用者の半数以上が東北地方の在住者という実態を見ますと、この空港アクセス整備は非常に大きな効用を今後発揮してくるものと期待しているところでございます。

こういうことを踏まえて、7ページで航空及び空港に関して6点ほど要請をいたしたいと思えます。まず第1点は、羽田空港の再拡張事業を早期に実現をしていきたいと存ずるわけでございます。これが完成いたしますと、現状で1日1便しかないような路線の便数拡大も期待できるわけでありまして、それにつれてお客も増えるということでございますし、そういう潜在ニーズが大きい一般空港はたくさんあるわけでありまして、これが見込まれます。特に離島・過疎地域はこれへの期待が高いわけでありまして、今なかなかここに入ってこられないような地域からの新規路線の実現なども待たれるところでございます。

それから、2点目でございますが、一般空港の中の多くのものが基本施設の整備・建設後20年とか30年を経過しているわけでございます。また、一般空港の場合に、海岸沿いや海上などに設置されている場合が多いわけでありまして、非常に老朽化の進行も激しいという状態でございます。航空機の安全運航確保の観点から、滑走路等の改良や補修、あるいは機器の更新等を計画的に、しかも、もう時機到来しているものがあるわけでありまして、急がれるわけでございます。このために財源確保をぜひともお願いいたしたいと思えます。

3点目は安全・安心の確保でございます。飛行場は、地震、その他大規模災害のときに復旧支援拠点として大変大きな機能を果たし得るわけであります。阪神・淡路大震災や中越地震のときにもそのことが実感されたわけでございます。そういうことを考えますと、今後飛行場の諸施設、滑走路、管制システム、あらゆるものを含めて耐震対策をきちんと施すことが非常に重要になってまいります。そのことも急がれるし、そのためにもまた所要の財源確保が非常に重要になってくるわけでございます。

次に8ページに移りますが、4点目として空港機能の高度化。一般空港においてもこれが望まれるところでございます。就航率の向上や空港アクセスの改善、あるいは、ますます必要になりますユニバーサルデザインの推進、観光振興との連携、物流機能の拡充など、いろいろな観点から空港機能の高度化、整備が望まれます。また、積雪地域の空港においては、就航率の確保のためには除雪が不可欠でありますけれども、これに大きな費用がかかるわけでありますので、この除雪費用に対する一層の支援、経費援助というものもお願いをする次第でございます。

5点目は一般空港の国際化への対応ということでございます。先ほど佐賀空港の例を申し上げましたし、また、一般空港全般でも、アジア地域を中心としてチャーター便とか、細々ながらも定期便で大変交流が拡大をしているところでございます。その際に一番のネックになっておりますのがC I Qの体制を整えるという点でございます。昨今、国の行財政改革の中での各省庁の定員削減のあおりがこの分野にも及んできているわけであります。しかし、今後の国際化の進展に的確に対応することが各地域はもとより、我が国全体にとっても極めて重要であるということを考えますと、このC I Q体制の整備、拡充が的確にできますように、ぜひ組織とか人員の拡充をお願いしたいということでございます。

最後に6番目でございますけれども、地域航空会社の支援でございます。大手航空会社は大都市圏に拠点を持っておりますけれども、他の一般空港での運用には時間的な制約もあって、早朝や夜間便などの就航実現がなかなか難しいと伺っております。先ほどご紹介した北九州空港のように、一般空港を拠点とする地域航空会社の設立によって、一般空港への夜間駐機が可能となって、早朝、夜間等の柔軟な運用が期待できるわけでございます。将来的には地方都市間のリージョナル路線ネットワークの構築も十分期待されるところでありますので、地域航空会社の設立が順調にいけば、地域需要に沿った路線展開も可能となり、これが我が国の発展に大きく貢献し得ると思うわけであります。そこで、地域航空会社の羽田空港への優先的な乗り入れや、航空機購入費の補助、着陸料の減免など、地域航空会社の設立・運営への支援をお願いしたいと思います。このことも含めて、幾つかの項目でこういう政策を実行する上での財源の確保ということも非常に重要なテーマになりますので、よろしく願いいたしたいと思います。

最後に、静岡県知事として一言申し述べたいと思います。本県では、平成21年3月の開港を目指して富士山静岡空港の建設を行っております。これに対して、関係の皆様これまで多大なご支援をいただきましてまいりました。この場をおかりして御礼を申し上げる次第でございます。今後ともこの富士山静岡空港をはじめ、一般空港の整備に、地方は地方なりに最大の努力を傾注しながら地域の振興・発展、ひいては日本の発展に貢献をしたいという思いをみんな持っておりますので、今後とも関係の皆様のご支援をよろしく願いしたいと思います。

以上で私の説明を終わりとさせていただきます。ありがとうございました。

分科会長

どうもありがとうございました。

次に北海道からのご説明をお願いいたします。

北海道

北海道副知事の嵐田でございます。日ごろ航空機に非常に世話になってございます北海道として、このような説明の場を設けていただき、心より感謝申し上げたいと思います。時間も迫ってございますので、早速説明に入らせていただきます。

まず、1枚めくって、目次をご覧いただきたいと思います。資料は多うございますが、簡単に説明していきます。大きくは4つでございまして、北海道の航空路線の状況と空港が果たしている役割につきまして、観光客の出入り口、そして道内の交通手段としての空港といった2点の視点でご説明させていただきます。3点目につきましては、空港の利活用の促進といった面でご説明をさせていただきます。最後に、せっかくの機会なので要望ということでございます。

次の1ページをご覧いただきたいと思います。北海道には13の空港がございまして、二種Aが新千歳などの4空港、二種Bが2空港、三種が女満別などの6空港、そして、その他の飛行場といたしまして、防衛庁との共用飛行場でございます丘珠空港がでございます。

次の2ページは道内空港発着の路線網でございます。国内線では道外の都市を結ぶ路線が、右の表の計のところに書いてございますけれども38路線。国際線では新千歳発着が11路線、函館発着が2路線、旭川発着が1路線の計14路線でございます。なお、離島の3空港と丘珠を除く9つの空港は2,000メートル以上の滑走路が整備され、羽田空港までの直行便が運航されているところでございます。

3ページは道内の航空路線網でございます。道内の航空路線網は大きく3つに大別されまして、1つは日本航空関係でございまして、これはHACが7路線、JALが1路線を運航してございます。そして、全日空関係では子会社のエア・ニッポンなどが9路線を運航してございます。3つ目が、平成16年8月に設立されました地域コミュニティー航空会社としてエア・トランセという会社がございまして、このエア・トランセが4路線を運航してございます。表の中に小さい字で運航会社名を書いてございますので、後ほど路線と対比していただきたいと思います。なお、新千歳 - 女満別、丘珠 - 釧路、そして丘珠 - 函館線については複数の会社が運航されておりますことから、道内全体での路線数としては17路線、36便が運航されておまして、道民の足、すなわち道内航空ネットワークが充実してきているところでございます。

4ページでございます。大きな2つ目の柱でございます空港の地域における役割でございます。まず、観光客の出入り口としての空港という役割でございます。北海道が調査いたしました観光入込客数調査によりますと、左の円グラフでございますけれども、平成17年度に北海道に来ていただいた道外観光客は約635万人となっておりまして、来道手段を交通機関別に見ますと、約85%の539万人の方が航空機を利用していただいております。圧倒的に航空機を利用する観光客が多い状況となっております。

次のページでございます。航空機利用者の来道目的といったものを調べてございます。左が北海道全体の全路線、右が新千歳 - 羽田線でございます。来道目的を調査した結果に

よりますと、左でございますけれども、約46%が観光客、ビジネスが約33%となっております。何かとビジネス客が多いと思われる新千歳 - 羽田線におきましても、最も多いのが観光客で40%となっているところでございます。

次の6ページでございます。その来道者数の推移といったものを少し調べたものでございます。道外からの観光客につきましては、道内外から注目を集めてございます旭川の旭山動物園人気といったものがございますものの、トータル数では近年横ばいの状況となっております。しかしながら、訪日外国人来道者数、赤の折れ線でございますけれども、2005年度では全体の8.1%を占めておりまして、折れ線グラフを見ておわかりのとおり、外国人比率は年々増加傾向にございます。

次のページでございますけれども、しからは、訪日外国人来道者数の内訳はどうなっているのかということでございます。2005年度の来道者中8.1%を占める外国人は51万人でございますけれども、2004年度の42万人と比較しまして20%の増加となっております。この要因といたしまして、1つには国でビジット・ジャパン・キャンペーンの事業を展開していただいていることが大きいと考えてございます。また、道内におきましても、行政、経済団体などが連携いたしまして海外プロモーション等を推進したこともありまして、東アジア - 道内空港間の定期便、チャーター便の増加も著しいところでございます。特に台湾からの来道者数が全体の53.9%、人数にして約28万人でございます。香港と韓国を合わせた3つの国では全体の84%、43万人を占めているところでございます。

次の8ページは道内空港の国際定期路線の状況でございます。国際定期路線がございすのは13のうち新千歳、函館、旭川の3空港でございます。アジアを中心に14路線となっております。なお、図にあります波線のアムステルダム線、ホノルル線は現在運休中でございます。

次の9ページは道内空港の国際定期路線の状況でございます。今年は非常に特異な年といえますが、非常に活発に新規路線が開設された年でございます。黄色の色がついているのが本年に新規就航した路線でございます。6月には函館空港と旭川空港はそれぞれソウル線が就航し、結果、函館はユジノサハリンスク線に次ぐ2路線目となりまして、旭川初の国際定期路線となったところでございます。また、新千歳空港につきましては、6月に釜山線、7月には台北線に2社目が就航し、ダブルトラックとなったところでございます。

10ページは新千歳空港の国際線実績でございます。左の図は新千歳空港の国際線利用者の推移を示すものでございまして、2003年は、皆さんご承知のとおりSARSだとか、あるいはホノルル線の運休といったことから落ちてございますが、2004年以降は東アジアを中心とした増便や、ケアンズ線の再開などから増加してございまして、2005年には過去最高の62万人となったところでございます。今年に入ってから新たな路線が就航いたしまして、おそらく70万人に達することは確実といった状況にございます。右の図は国際線利用者に占める外国人比率の推移でございます。2003年以降は半数以上を外国人の方が占めている状況にございます。今後の需要見通しについてでございますけれども、ご承知のとおり、韓国からの観光客などへのビザ免除措置の恒久化、そして、中国人の訪日団体観光客に対するビザの発給対象地域が中国全土に拡大されましたことと、それと、国が取り組んでいるビジット・ジャパン・キャンペーンと相まって、今後、特に

韓国、中国からの観光客の増加が期待されているところでございます。なお、中国、東南アジアのエアラインではさらなる新規路線の開設要望や、チャーター便の就航を予定しているという情報も聞いてございます。後ほどそれについての問題点に若干触れさせていただきます。

次に11ページでございます。道内空港の国際線利用者数の推移でございます。いわゆる新千歳以外も含めた数字でございます。道内空港全体での国際線利用者数でございますけれども、新千歳と同様に右肩上がり増加を続けてございまして、2005年には北海道全体で94万人を超えて、過去最高となっております。また、道内の空港別チャーター便の実績を見ますと、右の円グラフでございますけれども、2005年に3,271便が運航し、過去最高を記録してございます。空港ではチャーター便としては函館空港へのチャーター便数をもっとも多く1,214便、次いで新千歳が973便となっております。なお、定期を含めたトータルでいきますと、新千歳は3,795便、函館は1,418便となっております。

次の12ページは道内における交通手段としての空港でございます。北海道は国土の約2割を占める広大な地域でございます。北海道内の交通ネットワークの一翼を担う交通手段として航空が大きな意味があると考えてございます。そういった役割を示す図でございます。離島などの一部の例外を除きますと、同一都道府県内で航空路線網と言えるものがあるのは実質的に北海道のみでございます。そこで、右側のグラフでございますが、札幌と道内の主な地方都市間における所要時間を、航空機と鉄道や高速バスとを比較したものでございます。航空機の時間には実際の待ち時間、乗り継ぎ時間、実際の所要時間で整理してございます。函館や釧路間の所要時間につきましては、最近のJRの高速化によって1時間程度の差に縮まったところでございますけれども、稚内、あるいは利尻といったところの所要時間を見ますと、まだまだ航空機が圧倒的に優位な状況にございます。このように、航空機は他の交通手段に比べまして短時間で移動が可能なることから、広い北海道におきましては欠かせない交通手段となっております。

13ページでございます。これは航空機の利活用の促進の取り組みでございます。左下でございますが、本年11月にはシンガポール、タイといったところを訪問してございます。それから、右のほうを簡単にご説明いたしますけれども、そういった利活用を促進するために、北海道には運航経費に対する補助といった制度を持っております。条件としては、新たな航空会社で新たな路線を開設していただく会社に、3年を限度として助成をしているところでございます。

次の14ページは、逆にアウトバウンドの取り組みでございます。端的な言い方をしますと、海外旅行促進事業実行委員会を組織いたしまして、例えば、海外修学旅行セミナー等を実施してございます。道内の高校、道立高校で3校、私立で20校ぐらいが修学旅行を海外旅行で組み立てているところでございます。

次の15ページは新千歳以外の取り組みを整理してございます。後ほどご覧いただきたいと思います。16ページは北海道地域航空推進協議会、いわゆるコミューター的な取り組みの状況でございます。これも説明は省略させていただきます。

17ページからは航空及び空港に関する要望でございまして、この17ページは新千歳空港の国際線旅客ターミナルの状況でございます。左側の小さい円の下のほうにピンクの

ところがございます。ここは平成4年7月から供用を開始してございますが、ボーディングブリッジは3機でございます。年間19万人対応の施設規模で整備されたものでございますが、昨年は、先ほどもご説明いたしましたとおり62万人を超えており、非常に狭く、利用者に不便をおかけしてございます。その状況は次の18ページにございますが、ボーディングブリッジで相当時間待機しているといった状況にあるのが現在の千歳空港の国際線旅客ターミナルでございます。こういった混雑を解消するため、19ページでございますが、国に国際線ターミナルの整備を要望してきたところ、本年4月に国土交通省東京航空局におきまして、この整備に向けた手続きが始まったところでございます。2009年度、平成21年度中の供用開始予定と伺っております。ぜひ、その予定通りの開設を期待しているところでございます。

20ページでございます。北海道のもう一つの問題として、空港施設の老朽化といったことがございます。先ほど石川会長からもご説明がございましたけれども、北海道は13の空港がございまして、積雪寒冷地で厳しい気象条件のもとにございます。更新に対する費用等が多大となるといった課題がございまして。

それと、次の21ページでございますが、先ほど外国航路が非常に伸びているということでしたけれども、新千歳について1つ特殊な事情があるので、これだけは説明させていただきたいと思っております。これは、一部外国エアラインの新千歳空港の乗り入れに制限がございまして。ご承知のとおり、左の図のように新千歳空港の隣には航空自衛隊千歳基地がございまして、したがって、現在も中国、ロシア等の旧共産圏諸国の航空機については乗り入れ時間の制限がございまして、右の白抜きの時間帯のみが乗り入れ可能となっております。実は、現在中国から航空機の乗り入れ要望がございまして、このピンクのところの時間帯をあけることに非常に苦慮してございます。今後とも防衛庁等に働きかけをしてもらいたいと思っておりますけれども、絶大なるご支援のほどをよろしくお願ひしたいということでございます。

22ページは、先ほどの石川会長の話にもありましたが、特に道内の空港の冬季就航率が落ちてきているといった状況を表しているグラフでございます。

それから、23ページでございます。もう一つ、北海道の特殊な事情なのかどうかわかりませんが、先ほどご説明したHACという道内で運航している会社がございまして、要するに、運航乗務員の確保に非常に苦慮しているということでございまして、本来であれば13往復できるだけの飛行機を持っているのですけれども、機長が10名、副操縦士が5名ということで、現在9往復という運航に制限されている。こういった課題がございまして、今後、運航乗務員の確保等に向けまして、先生方のご支援を賜ればと思っております。

最後に要望でございます。4点ございますが、くどくどとは申しませんが、1点目は就航率向上に向けた効率化ということで、新千歳空港の3,000メートルから3,500メートルへの滑走路の延長の問題と、稚内空港等の冬季就航率が特に悪い空港等の整備。2点目は、老朽化している施設の更新等に対する財源確保。3点目は、先ほどもご説明いたしました国際旅客ターミナルビルの早期完成といいいますか、計画通りの実施。そして、一部外国エアラインの乗り入れ制限等に対するご支援といったことでございます。

非常にはしょった説明で申しわけございませんが、北海道の状況でございます。今後と

もひとつよろしく願いいたします。

分科会長

どうもありがとうございました。

あと5分しか残っておりませんが、質疑応答の時間にさせていただきたいと思います。どなたからでも結構でございますので、ご質問がおりの方はお願いいたします。

委員

2つともに関連はするのですが、北海道さんのほうにお伺いしたいと思います。最後の、いわゆる老朽化への対応ですとか、維持・更新、あるいは改良ですとか、今後も非常に長期間にわたって使っていく空港を、どのようにメンテナンスしていくかというのは、大変重要な視点だと思うのです。一方で、それを考えるときに、財源確保は大変重要ですが、財源確保のもとになる将来に対する計画というのでしょうか、どれだけ必要になってくるかということをしきりと示していく視点も大変重要だと思うのです。それを空港単位で行うというのは、従来あるようではなかなか日本ではないという印象を持っているのですが、北海道さんの場合ですと二種Aがあり、Bがあり、三種があつて、三種は北海道さんという自治体の立場で運営されているということになります。その三種の空港あたりでは、そういった長い将来にわたってどういう投資が必要になるかとか、どういう改修が必要になるかということをしきりつけていくような計画を、空港単位でお持ちなのかどうか。あるいは、そういうものが今後、三種だけではなくて二種もそうですが、必要になってこないのかという、こちら辺についてお伺いしたいのです。石川会長さんにお伺いしたほうがいいのかもかもしれませんけれども、お願いしたいと思います。

北海道

北海道の公共施設等につきまして、この三種等も含めまして、今どんなことをやっているかということ、やはり財源等がかなり厳しい状況 国もそうですし、地方でもそうです。少しでも使えるものは長くといったことは、空港に限らず、橋等も含めて今北海道の中では検討してございます。それと、北海道から見ますと、拠点空港シフトにはなっていますが、そうは言いながら、昨年では、10年前からは約60億、その前は130億ぐらいの空港整備事業の予算があったと思いますけれども、やはりそれをどこに投資するかといったあたりは、我々はこれからきちんとアナウンスできるように頑張っていかなければならないと思っております。具体的な計画とか何とかをつくっているということではございませんが、少しでも長寿命化といった視点でどんなことができるのかというのは、トータルな公共施設として今検討しているところでございます。

分科会長

その他に何かございますでしょうか。そろそろ時間でもありますが。

ございませんようでしたら、ちょうど時間でございますので、ここまでさせていただきたいと思います。どうも大変お忙しい中ありがとうございました。

今後のスケジュールについて

航空企画調査室長

最後に、1枚紙を配らせていただいておりますけれども、今後のスケジュールというこ

とで配らせていただいております。年明けの2月1日に15時から17時ということで、需要予測と首都圏の空港のあり方についてご審議いただきたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。また、2月22日と3月16日もお願いしたいと思いますが、4月以降の日程につきましては年明けに改めて日程調整をさせていただきますので、あわせてよろしくお願い申し上げます。

どうもありがとうございました。

分科会長

それでは、どうもありがとうございました。今後ともよろしくお願いいたします。

閉 会