

日 時：平成19年4月26日（木）
場 所：国土交通省11階特別会議室

交通政策審議会
第8回航空分科会
議 事 録

国 土 交 通 省

目 次

1. 開 会	1
2. 国際拠点空港のあり方について	1
3. 空港・航空管制の運営について	7
4. 空港・航空管制の利活用、維持管理・更新、安全・安心対策のあり方等について	17
5. 閉 会	24

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8回航空分科会を開催させていただきたいと存じます。いつも委員の皆様方には大変お忙しいところをお集まりいただきまして、大変ありがとうございます。

まず、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、一番上に配席図がございます。配席図をめくっていただきますと、議事次第がございます。議事次第をめくっていただきますと、配付資料一覧とございまして、その後、資料1「国際拠点空港のあり方について」、分厚いですが、資料2「空港・航空管制の運営について」、資料3「空港・航空管制の利活用、維持管理・更新、安全・安心体制のあり方等について」ということでございます。

参考資料といたしまして、今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会報告が参考資料1でございます。参考資料2といたしまして、航空分科会のスケジュールということでございます。

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、事務局に言っていただければと存じます。

それでは、分科会長、本日の議事につきましてよろしくお願い申し上げます。

国際拠点空港のあり方について

●分科会長

それでは早速始めさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

本日の議題は、国際拠点空港のあり方について、あと、空港・航空管制の運営について及び空港・航空管制の利活用、それから維持管理・更新、安全・安心対策のあり方というたくさんの議題がございます。時間配分につきましては、それぞれの議題に関して事務局から25分ほどご説明いただいて、その後25分ほど質疑応答という形で進めさせていただければと考えております。

それでは、最初に国際拠点空港のあり方につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

事務局より資料1「国際拠点空港のあり方について」の説明

●分科会長

ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

●委員

この件につきましては、私が司会役を務めさせていただいて取りまとめにかかわったということで少し補足させていただこうと思っておりますけれども、国際拠点空港をどういうふうに進めていくか。特に民営化ということを念頭に置いた場合に、どういう条件が必要かということを議論させていただいたわけでありまして、ここの資料ですと7

ページ目のところにありますように、空港というのは今でもインフラストラクチャーでありますので、そういう面では産業の動向あるいは経済の動向に従ってどうあるべきだという政策的な視点というのは必ず必要なわけです。そういうことを前提としたときに、円滑な民営化をどうできるかということを議論させていただいたわけであります。

幾つかの側面でそれがあって、1つは、一番左側は、これから空港の計画はどうすべきかというようなことを公的に議論して、その上で民間会社の創意工夫に求めるという、そういうような考え方が1つ。

それから、左から2つ目は、料金について特にそうですけども、日本の空港は着陸料が高いというご指摘もございしますが、それを今後、民営化したときにどのようにしていくか、ルールをつくったほうがいいのか、こういうことであります。その場合に、民営化の本来の趣旨は、民間の企業の創意工夫、あるいはプライシングで言えばプライシング上の工夫ということでありますので、それをそいではいけないということで、一定のルールをつくった上でそういった自由度を確保するということであります。

それから、左から3番目は、先ほどありましたように、いろいろ今、投資ファンド等でテイク・オーバーとか、そういう事例がある中で、このインフラをどういうふうにするかというところと対峙させていくかということであります。政策的に何か一定の指針が必要であるということであるとすれば、単なるマーケットだけに任せていいのかどうかということであります。そのために、ここでも一定のルールを決めた上で、それでマーケットに任せるといったやり方がいいのではないか。これは証券関係の方等のヒアリングを通じて、前提条件さえしっかりしてくれればいいんじゃないか、こういう意見を受けましてこのような形をとらせていただいたということであります。

一番右側、特に内陸空港の成田を念頭に置いて、環境、地域共生ということで、これも民営化される空港の大きな責務であるということの確認ですね。そういったことを行ったということです。

以上申し上げましたように、政策的な観点と、それから民間事業者の自由な活動、創意工夫というものをいかに調和させるかということで、我々としては最小限といいますか、最低限のルールの必要性をここで示したというふうなものだと理解しております。

●委員

今のご説明のあったことについては私も全く同感でございます。ただ、別に関西の利益代表のつもりで申し上げるんじゃないんですけれども、関西の経済界にとって非常に関心の高い関空の問題について3つほど申し上げたいんです。

まず第1点目は、今ご説明にもございましたように、関空会社というのは、1,000億円の売り上げの会社が1兆2,000億円の有利子負債を抱えているということで、これを何とかしないと、民営化で株を買ってもらう人は絶対あらわれなと思います。民営化して短期の利益重視の株主があらわれることをいかに避けるかという議論もあるようでございますが、そんなところではなくて、まずどうやってこれを、むしろ持っているものとしては売りたいな、政府に買っていただけないかなというような現状というところをまず一つご理解いただきたい。

それから、そういう株主のみならず、今関空会社は非常に経営努力をさせていただいて、営業利益率で見れば20%を超える優良会社ということでございますけれども、過大な債

務負担ということで、これはこの前も申し上げたと思いますが、関空会社の経営者や従業員にとってもいかにもやりがいのない仕組み。私は組織というのは、やはりその構成員のやりがいというものがなければ、決してうまくいかないと思います。だから、この過大な債務というものを何とか改める方法を考えなきゃいけないんじゃないか。

それから、2つ目は、もう少し具体的などころでございますけれども、せっかく2本目の滑走路ができて上屋がないとかいうようなことで、まだ不便な状況が続くのではないかと懸念がございます。したがって、ぜひこの貨物施設の二期島への展開を急ぐ政策を打ち出していきたいということ。

3つ目は、今成田や羽田に乗り入れたいんだけど、キャパシティがいっぱいのために乗り入れられない。関空のほうは、まだまだ余裕がある。成田や羽田の拡充を待たずに、せっかく関空のほうで余裕があるので、成田や羽田には当面乗り入れられないんだけど、関空のほうに乗り入れたいというような航空会社に門戸を開放していただきたい、この3つでございます。

●航空局長

ご指摘のとおり場所につきましては、伊丹の騒音問題を解決しなきゃいかんということで、海上に場所を求めて、しかも当時まだかなりうるさい飛行機が多かったもので、泉州沖5キロの海上を埋め立てたもので、相当水深が深くて、しかも水深と同じぐらい沈下をするという軟弱地盤の上に建てまして、ものすごい土量を使って埋め立てたもので、一期の島で1兆5,000億もかかっております。二期の島はまだ、今お話のあった滑走路と誘導路しかできてないんですが、それでも9,000億かかっている、そういう状況でございます。二期については大分無利子の割合を増やしたんですが、一期のころは有利子の割合がかなり多かったということで1兆2,000億も有利子負債を抱えております。

おっしゃるように、1,000億ちょっとの売り上げで11倍ぐらいの有利子負債を抱えておりますので、絶対このままでは民営化できないと私どもは十分認識しております。ただ、あまりにもお金がでか過ぎるもので、なかなか航空行政だけでは抜本的に自力で何とかできるという知恵がないもので、とりあえず今回はその問題提起をきちっとさせていただいて、これは政府全体で考えなきゃいかん、あるいは地元と一緒にいろんな知恵を出していかなきゃいかん問題だということでしたら、しっかり取り組んでいきたいと思っております。

それから、働きがいのない会社じゃないかと。まさにそのとおりでありまして、営業利益が230億ぐらいあるんですが、この1兆2,000億の金利で全部吹っ飛んでおります。それが、今金利が安いからこれでまだもっているんですが、例えば、1%金利が上がると120億違ってくるわけでありまして、そうすると、どれだけ頑張って働いても金利のほうに追いつかないみたいなことになってしまいます。

ですから、おっしゃるように、その意味でもこの有利子負債の問題を何とか解決して、一刻も早く皆さんがしっかりと働ける、それで民営化を目指せるような会社に持っていきたいと思っております。

それから、滑走路ができて上屋がないではないかという問題ではありますが、これはなかなか1本目の滑走路だけでは便数が伸びない中で2本目をやりましたもので、2本目をほんとうにつくっていいのかというような厳しい議論までありました。その中で、何とか滑走路と誘導路だけは絶対要るので、深夜のメンテナンスを交互にやって完全24時間化

するとか、あるいはピークの時間帯に大分足りなくなっていますので、そこに対応するというようなことで、滑走路は絶対要るんじゃないかということで、まずそれだけを急がせていただいたわけでありまして、残りのほうはやらないと言っているわけではなくて、ちゃんと需要が出てくれば、どんどんやっていこうという構えで我々もいます。

ただ、そのためにはいろいろ財務省なんかとも約束している、とりあえず今年度は12.9万回の目標なんですけど、そういう回数目標を頑張って達成するとか、それから、貨物のほうも、今、一期島のほうがいっぱいになっていますので、具体的に二期でやりたい、こういうニーズが出てくれば、それに対応していきたいなと思っております。

それから、成田がいっぱいなので、関空をもっと使えばいいじゃないかと。おっしゃるとおりでありまして、我々関空だけではなくて、おとしできた中部、それから地方空港を含めて、どんどん使っていきたいと思っております、例えば中国との交渉が今年の7月にまとまりまして、航空交渉で旅客便を2割増し、それから貨物便は倍増ということでものすごく枠を増やしたんですが、これも相手が中国なもので、どんどん今埋まってきている状況であります。したがって、またすぐにも次の交渉をやらなきゃいかんということで、3月からまた拡大交渉を始めているというような状況であります。中国だけじゃなくて、ほかのアジアの国、世界各国とどんどんそういう拡大交渉をやっていきたいと思っております。

●委員

先日、「完全民営化」というのと「完全に民営化」と間に「に」が入ると入らないので全然中身が違うんだと、他で聞いたのですが、今回は国際拠点空港のあり方に対して完全民営化というふうに言い切った形での方向性を示されたことは非常に大きいと思いますが、ただ、完全民営化という場合には、いわゆる国の関与をほぼゼロに持っていくということなわけですが、これを段階的に分けてやっていこうということなのか、それとも一挙に完全民営化というような方向で3空港会社とも考えていらっしゃるのか。関空の場合には、既にかなり地方自治体あるいは民間も株式、資本を持っているわけですがけれども、その完全民営化というときの手順をお聞きしてみたいと思います。

それと、先ほど〇〇委員も言われましたとおり、完全民営化を進めるに当たっては、やはり関空の財務構造というのは、ただ今局長のほうからもお話がありましたように、ぜひ抜本的に改善しないと、なかなか完全民営化には持っていけないと思います。いろんな歴史的な経緯もある訳ですがそれも含めて、また、これから旅客、貨物含めて、いろんな国際競争力を、我々、アジア・ゲートウェイを推進していくにあたり完全民営化に持っていかななくてはいけないときに、ちょっと今の関西空港(株)のコスト構造や債務の問題を解決することなしには、どうにもならないと思いますので、あわせてお願いをしたいと思っております。

●航空局長

完全民営化という場合、100%民営化ということでございまして、国の持っている持株をみんな手放すということでもあります。関空は3分の2を国が持っておりまして、中部は40%持っておりまして、成田はまだ100%持っているような状況でございます。関空、中部は、今すぐということではなくて、将来民営化ということなので、これはその時点でまた考えるということでもあります、成田が多分一番これからいろんな制度をつくった上で民営化していくトップバッターになると思いますが、これは100%持っておりま

すので、やり方としては、おっしゃるように、2段階とか3段階で持株を放していくというやり方と一気に売ってしまうというやり方があります。まずは、株式市場に上場しなければいけませんので、上場いたした上で、どういう形で国の持株を放出するかというようなことになります。その際に、逆にマーケットのほうの消化能力といいますか、ドンと出したときに、全部うまく引き取ってもらえるかというような問題もありまして、逆に2段階とか何か分けていると、今度株価に与える影響みたいなものがあって、なかなか難しいようではありますが、そこはこれから実際に上場して売却する際に、各方面と相談しながら、マーケットのほうとも相談しながら慎重に検討していくべきではないかと思っております。

●委員

私も懇談会に参加させていただきましたので、きょうの報告書の内容、資料については全く異論がなくて、ぜひこういう方向で進めていただきたいと思います。特に、完全民営化を行う際の仕組みを後半に議論して、その中でも国と空港がそれぞれ責任を持って一対となった計画システムの考え方を提示しているという点でも、大変重要なことであろうと思います。

そこまではそうですが、きょうは分科会の中の議題の1番ということで、「国際拠点空港のあり方について」というタイトルですから、この懇談会の資料としては、もちろんオツケーなんですけど、そこで議論された内容は、多くが民営化に当たっての仕組みづくりでしたので、改めて拠点空港のあり方については、一般に言うあり方は、多分資料7ページの、国としては拠点空港に関する基本的な指針を作成するという、ここら辺にあらわれてくるのであり、きょうの資料では、これは完全民営化の時点をもって行うことになります。今すぐにはないことにはなりますが、一方で、きょうの議題の、「あり方について」ということでは、そこまで含んでいると一般の方は多分考えるでしょう。今回の分科会の最終回を迎えるまでに、この議題について引き続き議論するのか、あるいは終わった後に引き続いて完全民営化に向けて議論を進めていくのか、そこら辺について、「国際拠点空港のあり方」というのは、この言葉だけですと、大変広い概念を持っていますから、国の政策の方向性そのものとも見えるので、確認させていただきたいので発言しました。

●航空局長

この分科会で高い観点から国際拠点空港のあり方論というのを当然論じていただいてしるべき課題と思っております。ただ、ここの指針を作成という、ここで我々がイメージしておりますのは、それぞれの成田、関空、中部ごとにこれからどういう形で運営していったらいいのかというところを、完全民営化会社に対してきちっと方向を示す上で、もう少し具体的にやっつけようというようなことありまして、分科会では逆にもう少し高い観点から幅広い国際拠点空港論をやっつけただければと思っております。

●委員

今の完全民営化についてのお話の民営化ということの中で、例えば一企業がIPをかけて株を売ったりとか、一部上場したときに、結局、いろんなクライテリアがあって、今地権者の問題がまだあるところで、例えば売るとなれば、結局空港の問題がまだ残っているところであると思うんですね。かなりIPをするときは厳しくそういうものを見るので、例えば外資系の企業が買うにしても、そういう問題も、結局日本の政府がきちっとクリアしていかない限りは、おそらくいくら民営化等を考えたりしていても、そういうところで

ひっかかるということになるのではないかと思います。もし外資系の企業が買いたいといった場合、世界からの投資家の方々が入ってくるわけですから、そういうことはどうなのかと。

もう一つは、国際拠点空港のあり方について、もう既に国際拠点であるわけで、ただし、中のいろいろな問題と申しますか、ランニングの仕方に問題があるわけで、拠点であるかないかということに関しての問題ではなく、むしろ拠点でありながらも、国際的なスタンダードに見合っていないというところが一番大きいんじゃないかなと思います。

私が土曜日にワシントンから日本に帰ってきたとき、新しくなった第一ターミナルのほうに入りましたら、もし今ここで地震が起きたり、火事が起きたらおそらく大勢の人が被害に遭うのではと思う場面がありました。入国管理のほうのブースに入ろうとしたら、右と左に分かれていて、2つのブースがあったのですが、大勢の人がいるのにもかかわらず、1つのブースしか使われていないのです。なぜ半分しかあけないのかと驚きました。写真もちょうと撮ってきたので見ていただこうと思っていて、きょうは持ってきてないんですけども、ですから、運営の仕方がもうちょっとうまく国際的スタンダードに見合えばいいんじゃないかなと思いましたので、そういうところをもうちょっと、最後のその他のところに何か運営の仕方が書いてありますけれども、その他というところではなくて、中心に持ってきたほうがいいような感じがいたしました。

●航空局長

まず土地の問題であります。残念ながら成田につきましては、まだ6軒の農家の方がおられて、特に1軒は滑走路のすぐそばに住まわれておられて、相当な騒音だと思えますが頑張っておられます。そこはもうあくまで話し合いで解決するというのでやっておりますので、これは相手のある話なので、今のところ、私どもとして明確にどうできるという方向は示しません。ただ、今、北伸の工事をやっておりますけれども、北伸の工事ができますれば、B滑走路が2,500メートルになりまして、A滑走路は4,000メートルありますので、これと2つ組み合わせれば、一応国際標準に近いような滑走路の体制になるということで、それで何とか投資家の方にも成田はご理解いただけるのではないかと。実際に今利益も相当上げておるわけありますので、そのところを評価して株を購入していただくということになるかと思えます。

それから、今の入国の問題につきましては、前から入国管理当局が大分頑張っておられて人員も増やしたりしてやってくれておるんですけども、どうしても同じ方向からの便が集中いたします。アメリカの便が多分集中してそうなるんだろうと思いますが、そうすると、中には審査に時間がかかる人がおったりするもので、ブースごとに並ぶのではなくて、ディズニーランドスタイルなんです。ぐうっと蛇行させながらお客さんは一列に並んでいただいて、空いたブースにどんどん入っていただく、それが一番公平なやり方なものでそういう形になっているんだと思えます。

そういうことで大分改善されているんですけども、まだどうしても相当時間がかかってしまう。特に日本人ではなくて、外国人の方がものすごく時間がかかるので不評なんです。そこも今頑張っておらずに少しずつは改善することにしております。

それから、地震の問題であります。成田のところは、例えば首都圏の直下型地震が起きた場合に、それほど大きなダメージを受けないのではないかと、今のところ思っております。

ます。

●分科会長

これはまだ具体的な細かいものはこれからご検討ということで、こういうものを細部どういうふうにするかというところが実は勝負でございますので、よろしく願いいたします。

基本的には2つほど重要なことがあって、国の政策に合ったものということがあるんですが、国の政策自体が時の風に吹かれて無理難題を言うようなことがあっては困るということでもありますので、どういうものがここで考えられるのかと詰める必要があります。それと経営の効率性というのをどういうふうに調和させていくのかというふうな視点が必要かなというふうに思います。

あと、そういったことを考える際にもどういう情報をとっておく必要があるかということについて、もうちょっとちゃんと考えていただきたいと思います。ここでも通常の会計情報以上の情報が必要だということはあって、それは取れると思いますけれども、どういう情報が実は必要なのかということについてきちんと考えておかないと、一旦民営化した後にそういうことをいろいろ変えようとする、なかなかほかの業界でも大変だということがございます。

その際重要なのは、一つは、サービス水準等々といった政策的なもの考えるのに必要な情報ということがあるんですが、もう一つは経営効率性についての評価ができる情報も必要だということで、これは忘れられがちなので、これから注意しておいていただきたいと思うんですが、今、日本の国内ですと、成田と関空を比較してもあんまり情報にならないんですが、世界中たくさん空港があって、それらの空港のいろんな条件とパフォーマンスを比較してベンチマーキングをやっております。そういうことを空港に対する政策、あるいは価格規制のあり方とか、インセンティブの与え方ということに使っているようであります。こういうことができるような情報を取っておくということも必要でございますので、これからよろしくご検討をお願いいたします。

そのほか何かございますか。よろしゅうございますか。

空港・航空管制の運営について

●分科会長

では、次のテーマに入らせていただきます。続きまして、空港・航空管制の運営につきまして、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「空港・航空管制の運営について」の説明

●分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明につきましてご意見、ご質問がありましたらお願いいたします。

●委員

特別会計の中身について透明性を深めるというご趣旨だろうと思えますけれども、大変詳しくご説明いただきまして、よくわかったような気がいたします。一方で、将来において独立行政法人その他の国以外のものに行わせることについて検討するものとするという、これは法律で資料の5ページにございますけれども、それをどういうスケジュールで検討されていくのか。おそらく具体的に決定するとなると、相当深い議論が必要だと思えますし、先ほどご説明のあった国際拠点空港のあり方のような別途の場での議論とか、そういうふうなものも必要かと思うので、その辺のスケジュールをお聞きしたいというのが1つです。

それから、ご説明にもありましたけれども、独立採算から言うと、やっぱり空港整備特別会計は相当難しい。そういう意味では、少なくとも民営化にはなじまないし、独立行政法人というのものなかなか難しいのかもしれないけれども、現在ある独立行政法人というのは、独立採算だけでやっているところはむしろ少ないのではないかと思います。国からほとんどお金をもらって独立行政法人になっているところも多いので、その辺の整理が一つ必要なのではないかというふうに思います。

それから、中身の問題で一つ、管制のご説明がございましたけれども、これについては、もともと独立採算にはなじまない仕事だと思いますし、今回のご説明で、日本では特に自衛隊とか米軍も管制業務を行っている中で民間の航空管制もやっている。そういう中で、国以外の主体がやることについては、今ご説明にありましたように非常に難しいんじゃないかなという感じがいたしました。私もほかの国で国以外の主体がやっているところがあるというふうには聞いていたのですけれども、今回のご説明で、ドイツ、イギリスですか、こちらではやっているようですけれども、こちらでも軍民の管制業務を一元的に実施しているというようなことのようにありますし、そういう意味で、日本でそういう同じような形で管制を行うということは、事実上不可能のような気がしますので、内容からいって、管制については相当困難性があるんじゃないかなというような感じがいたしました。

●航空局長

今のご質問であります、先ほどの5ページのこの法律の条文をよく読んでいただきますとわかるのでありますが、将来において検討すると書いてございまして、まだ私どもは全然検討してない状況でございます。実は、特別会計を一緒にするという大作業がまずありまして、法律が通って、これからやっと一緒に特別会計というのができるわけでありまして、それができた後、将来の課題としてこの空整特会でやっている事務事業についてはそういう方向も検討してはどうかということが示されているわけございまして、7ページをご覧くださいますと、今すぐできないというのは、先ほどご説明しましたように書いてございまして、それから21ページには、ドイツは管制について米軍の空域をまずドイツ軍のほうに一本化し、さらに軍民一緒にした段階で民間のほうにDF Sという新しい法人をつかって、民間といっても国全額出資法人ですが、国全額出資法人をつかって一元化したということでありますので、こういう並びから見ても、管制についても、私どもはすぐにはなかなか難しい課題だろうと思っております。

●委員

会計の話なんですけれども、空港整備特会について、公会計の関係で大分整理を民間企業並みにやっていただいたことは事実なんですけれども、まだ相当どんぶりなんです。

全体しかわからない。工夫している各空港ごとに収支を出していただいているんですが、まず独法化するにしてもしないにしても、一番大事なのはコストをしっかりとつかむことではないかと思うんです。今局長のほうが、人件費の問題等がなかなかつかみづらいというふうにおっしゃっていましたが、後から整理しようと思うと大変なんですけれども、仕組み自体はそんなに難しい話ではないと。簡単ではないんですけれども、そんなに難しい話ではないので、ぜひそういうコストをしっかりとつかんでいただくと。

その上で、料金で取るか、税で負担するか、こういう話だと思いますので、そのポリシーをしっかりと決めていただいて、これは空港整備とか運営については、つまり、全部自己収入でやるんだというポリシーになるのか、あるいは航空管制については、極端に言えば、全部利用料ではなくて税だということもあり得るわけですね、理屈としては。だから、そのポリシーをちゃんと決めていただいて、それを利用料だったら、どういう体系で取るんだというようなこともぜひ議論していただきたいと思いますので、そのためにはまず空港整備特別会計の透明性というんですか、会計システムをしっかりと描いていただきたいと思うんです。もともと空港整備特会はどんぶり勘定だと思ったら、公共事業関係で大どんぶりになってしまって、ますますわからなくなっちゃうんですね。だから、やはり空港整備特会をしっかりと会計的に整理していただいて、この空港整備特会をできるだけ空港別とか、あるいは管制とか、その関係でコスト構造がよくわかるような仕組みをぜひつくっていただきたい。その上でいろんな体系、料金の体系とか、税の投入の体系なんかも見直していただくと大変いいと思います。

それから、もう一つ独法化のほうも、将来検討するという話なんですけど、そんな将来のことばかり言っていないで、できるだけ早めに検討していただきたい。独法化しろと言っているわけではないのですが、空港のほうは、私はこれを見た限りではありますが、独法化できるような気がするんで、ぜひそういうことも含めて前向きに検討していただけたらと、こういうふうに思います。

●委員

2点ありまして、簡単なほうから。29ページに航援料の関係が出ていますが、国際線と国内線とで現行の体系が違っていています。国際線については、地方空港へ近隣のアジアの国から小型の航空機が飛んできて、将来的にサービスを提供することが期待されます。従来そういうことがなかったので、この価格体系は15トン未満はすごく安くなっていて、重いほうも安いんですが、いわゆる小型航空機と言われるリージョナルジェットとか、737クラスにとっては多分割高じゃないかなという気がします。もう少し段階的な距離と重さに応じた価格体系にしたほうがいいのではないかと考えております。これが1点です。

もう一点は、きょうは大変わかりやすく空港別の収支を出していただいていますので、改めて地方空港と、2種空港あたりも厳しいというのがよくわかる。そうはいつても、厳しい中で既存ストック等をいかに有効に使いながら創意工夫をもって新しいサービスを競争条件下で展開していくか、これがまさに求められているところだと思うんです。そういう意味で、再三申し上げて、また申し上げますけれども、先ほど拠点空港でつくったような国の方向性があり、一方で空港の将来計画のようなものをきっちり立てていくという構図は、実は、完全民営化する空港だけではなくて、多くの空港に共通してつくれる仕組みではないかと思うのです。もちろん投資家に対してではないかもしれない。けれども、利

用者に対して、長い意味でどういうサービスを改善していくかということも説明しなきゃいけないし、あるいは税金を投下していれば、それが効率的に支援されているということも説明しなきゃいけない。ということで、そこには空港は空港で責任を持った将来の姿を見せていく責任もあると思うんです。

そういうふう考えたときに、16ページを見ますと、第1回であったか発言した記憶があるんですが、2種空港では協議会をつくってみなで協議し、将来の、あるいは現在の問題を検討しようという、大変新しい取り組みとして評価できるわけです。けれども、責任を明確にして対応していくためには、これでは十分ではないのではという気もしています。特にきょうの資料の、広島だとか、いろんな空港がありますが、かなりの空港でターミナル会社は非常に収益が高いとか、利益率が高いことが知られているわけでありませう。エアサイドについては非常に厳しいというのに、ランドサイドのそういうところだけはフルコースを食べていて、エアサイドは飯抜きみたいな。そういう状況にあるんじゃないかという気がします。あるいは駐車場はまた別の管理になっている。こういうばらばらの状態でこれからの競争状況下に丸となって立ち向かえるかということ、非常に危ないという気がします。ぜひそこら辺はもっと検討を進めて、運営体制についても議論を進めていくべきではないかと思っておりますので、発言させていただきました。

●航空局長

おっしゃるように一般空港についても、もう空港の整備はほぼでき上がってきて、これからそのせっかく苦勞してつくった空港をどうやってうまく使っていくかという時代になってまいりますので、きょうこの後の第3部で、またそういう利活用の問題もご議論いただきますけれども、〇〇委員おっしゃるように、我々だけではなくて、空港設置会社側だけではなくて、いろんな関係者が一緒になってせっかくつくった大事な空港を盛り立てていくような仕組みをつくっていく必要があると思っております。

それから、先ほどの小型機の航援料につきましては、着陸料のほうもえらい安いんですが、これは歴史的にこうなってきたものでなかなか急に変えるというのは難しい部分ではありますが、そこも含めてしっかり検討していきたいと思っております。

●委員

2点質問があります。1つは、31ページの主要国における航行援助施設利用料、何回も何回も見る表ですが、日本は一括方式をとっているが、他国はその方式をとっていません。国によって多少違いますけれども、イギリス、フランス、ドイツはそんなに違わないようです。日本はこのような一括方式をとっていて、いろいろと批判を浴びるわけですが、どうしてヨーロッパのような方式をとらないのか、欧州方式がいいというわけではなく、日本が違っているのは理由があるのかというのが1点。

2点目は、C I Qのことです。今、チャーターにも、いろいろ手をつけられているようですが、国際化が非常に進んできている中、C I Qのところでひっかかってしまうケースが多い。C I Qの弾力的な運営をしていただけるように所轄のほうにお願いするようなことはできないのだろうかと思っております。前もってこのフライトは何時に着いて、何人乗ってくるというのはわかっていますので、前日に人の配置も変えてもいいような気がします、いかがなものでしょうか。航空局でできることではないことは分かっていますが。

●管制保安部長

航援料の関係なんですが、確かに日本の場合は国際は一括で取っているわけでございます。アメリカなんかはまたチケット税という形で取っておりまして、どういう方式がいいのか。先ほど〇〇委員のおっしゃったように、我々の提供するサービス、それと受益の関係をもう少し具体化していったほうがいいだろうと思います。国際の関係は、確かに歴史的には、今まではむしろ国内が中心で、国内はいろんな管制サービスと、それに伴う受益というのをある程度計算しながらやってきたわけでございますが、国際については当初少なくて、その後、上空通過料が入ってきたりしたものですから、その辺は一遍決めてしまいますとなかなか変えにくいというところがございます。

ただ、さっき局長が申しあげましたように、これは我が国だけではなくて、米国も制度改正を検討しているようなので、そういうサービスと受益の関係をもう少し具体化したような利用料にしたらどうかとか、あるいは将来において、いろんなサービスが出てくる中で、どういう人にどういう負担でもっていったほうがいいのかということについても、ICAOなんかでも今研究をしておりますので、そういう世界的な流れの中で少し変えていきたいなというふうに思っております。

特に、例えば小型機は一律120円で、これだけ見れば低いのではないかという議論もあるのですが、ここだけ変えるというのはなかなか難しいところがあるものですから、全体的な中で少し勉強していきたいと思っております。

●航空局長

C I Qの件ですが、我々もC I Q官庁に何とか改善してほしいという要望をずっと続けておりまして、一気に定員というのは増えないもので、少しずつですが定員要求をして増強をしてもらうということでやっておりますが、空港側でできることとしてやりましたのは、成田について1ビルに昔はアメリカの会社がどっと入っていて、2ビルにJALも全日空も入っておりました。それを改修を契機に全日空に1ビルに移ってもらって、スターアライアンス、全日空のお友達を1ビル、JALの関連を2ビルということで、アメリカの会社も1と2に分かれました。そうすると、午後の同じ時間帯にどどどと1ビルに着いたのが半分ずつに分かれるような格好になりまして、それで行列が短くなったというのがありまして、そういう空港側でできる工夫はやっております。

●委員

日本の空港にチャーターを乗り入れるときに、もうC I Qの交渉で疲れて乗り入れるのが嫌になってしまうなどという話をよく聞きます。チャーターを誘致しても、C I Qの件がなかなか決まらない。

●航空局長

場所はどちらですか。

●委員

地方空港です。ご苦労はよくわかっておりますけれども。

●航空局長

地方空港も含めていろいろやってはおります。地方空港も定期便が飛んでないところは出張になりますので、体制の問題があって、そんなにしょっちゅうやれないというようなこともございまして、精いっぱいまたやらせていただきます。私どもはこれからチャーター便も大変重要だと思っております、JALもチャーター便を倍増するぐらい今張り切

ってやってくれようとしていますので、そういうのもしっかりやっていきたいと思います。

●委員

4ページのところに職員数の数が出ているんですけども、将来民営化されますと、ますます効率というのが求められていくと思われれます。前回の議論だったと思うんですけども、管制官で首都圏の集中しているところと地方空港のそういった管制官、いわゆる大変忙しいところと、しかし、そうは言っても必要最低限管制官を置かざるを得ない、そういう地方空港と、そういったなかなかグレードづくりについては難しい、こういったお話があったと思うんですけども、しかし、将来的にこういった民営化になった場合の、こういった管制官の、まず安全にするということにつきましては、安心して働ける職場環境ということで行きますと、この辺はやる気のあるというんですか、グレードづけといたらおかしいですけども、そういった意味では健康で安心して働ける、そういう環境づくりも大切ではないのかな、そういうふうに考えていますし、特に私、民間で鉄道の出身でして、鉄道のほうでも運転指令室というところがあるんですけども、特にターミナルで50万人も乗降客があるような、そういったターミナルの駅では1分間隔ぐらいで電車が来る。そういったところの運転指令室で勤務されます方は、最初はわりと郊外のところの運転指令室から順次、だんだん忙しいところに行って、最終的には忙しい運転指令室に来るような、そういうところを民間は採用している。

例えば東京あたりの1日100万人になる駅と、1日1万人ぐらいの駅と、条件、賃金は一緒なわけですので、例えばそういうときにも、3年交代で駅をかわるとか、そういったことで民間はやっておりますので、そういったことが、例えばこういう管制官のあり方で、地方空港と首都圏の混雑のところ、こういったところについて、やっぱりやる気が出るような、そういったことについても、将来的にひとつ検討というんですか、そういった民間のやり方もいろいろ知恵を出しながら検討していただきたい、そういうふうに思いますので、ひとつよろしくお願ひしたいと思います。

●管制保安部長

前回もお話し申し上げましたが、全体の現場職員が6,000人ぐらいおりまして、おっしゃるように現場の職員が生きがいを持ってやっていくことが大事だと思います。ただ、一方で、羽田再拡張をやって業務が増える中で、定員的には厳しいものですから、ある程度、東京とか大阪とか大規模なところには職員を厚く配置しながら、地方についてはある程度どこかに集約をしてやるということをやっています。

それから、数少ない中で効率的にやるために、個々人の能力のレベルアップということで、我々もいわゆる研修でありますとか、そういうものをかなり重点的にこれから強化していかなきゃいけないというふうに思っています。

それから、管制官が一番大事なところは羽田とか、そういうところでやれるように、最初は地方から始めてもいろんなところを経験して行って、ずっと地方ばかりで仕事をしていますと、それが40代ぐらいになって急に羽田に来てやれといってもできませんから、管制官の一生の中でどういうふうにその人をステップアップして必要な能力をつけていくか、そういうライフサイクルみたいなことも考えながら全体のレベルアップを図りながら、安全な体制の確保ということは今考えているところでございます。

●委員

1つは、管制のシステムが今非常に変わる時期にあるのではないかと思います。コンピュータの急速な発達だとか、情報処理だとか、ものすごい勢いで周辺の技術が動いているので、将来的にはそういうことを見越して、できるだけ変わりやすいシステムに管制業務のシステムを、今から徐々に準備されておいたほうがいいのではないかと私は思います。

もう一つは、21ページの、ドイツは確かにこうやって空域を統一してから変えましたけれども、どうも技術的に考えて、例えば現在のままで管制業務のところだけもう少し別の組織にしたときに、実際の管制業務でどういう問題が起こるのか、私にはあまりよくわからない。図面で書かれると何となくその気になるんですが、実際技術的に何の問題があるのか私にはちょっとよくわかりません。

●管制保安部長

管制のシステムでございますが、ご承知のように、これから少ない人間で多くの航空機を扱うということでございますので、やはり管制官の労働負荷を下げられるようなシステムに順次変えていきたいというふうに思っておりますし、逆にそこでヒューマンエラーを生じにくいようなシステム、それから、例えば一つのシステムがダウンしたときに、常にバックアップができるようなシステム、そういったことを総合的に考えながら次世代の管制システムというものを、今引き続き検討しているところでございます。

それから、ドイツのこの関係でございますが、現在我々はトータルとして、これが国であるか民間であるかということで別に管制の仕方が変わるわけではございません。ただ、基本的に、例えば今、米軍あるいは自衛隊と調整するときに、航空局の管制官だけが民間になったときに、同等の立場で調整ができるのかということになりますと、例えばいろんな米軍との調整も、我々は国であるということの信頼の上でかなりできている部分があるものですから、そういう意味で言うと、民間になったからといって別に管制の仕方が変わるとは思いませんが、その調整とか、いろんな面ではちょっと難しいところがあるかなと思います。アメリカなんかもそういう意味で言うと、将来ともに民営化するつもりはないと言っています。F A Aも自分たちは、仕事そのものは効率的にやるつもりだけれども、別に民営化しようという意識は全くないようでございます。

●委員

管制官のお話なんですけれども、日本の場合ですと、管制塔で働きたいと言われる方というのは、非常に試験も厳しく、大変であったりするという話を聞きます。今、外国人労働者を、高度技術を持った方を日本に入れましょうということで法律もこの前通っているような状況で、アメリカとかヨーロッパの、例えばイギリスも、ドイツもそうですけれども、パイロットの方とか、管制塔で働かれる方々の中で技術のある方は、米軍だったり、その国の軍からパイロットになったり、管制官になったりする方が多いわけで、日本の場合も自衛隊の方もいけば、民間からも来られている。指示とか、そういうのは英語ですので、外国人の方々にも働きに来てもらうということも考えていいのではないかなと思うんですね。日本人ばかりでなければいけないという理由がもしあるのならば、例えば国家の安全のために、それが日本人でなければいけないということであるならばまた別ですけれども、そうでないならば、もっと国際空港としてインターナショナルな、そういう顔ぶれがそこにあってもいいのではないかなという感じがするんですけれども、それはだめなんでしょうか。

●管制保安部長

一応管制官というのは、今、公権力の行使だというふうになっているものですから、公務員の採用基準として外国人ということまでは考えてはいません。ただ、管制官は基本的には航空保安大学校から育成していくシステムをとっていますけれども、一般の企業等に入られた方がもう一度管制官になりたいということで、短期の研修みたいなものを受けて入られる方もございますので、そういう意味で言うと、そういう能力のある方を管制官に採用するというはやっておりますけれども、外国人については、パイロットなんかと違ひまして、これは基本的には警察官と同じで公権力の行使だということで、今のところはまだ採用はしていません。

●委員

以前に比べるとかなり前向きの資料かなと思っていて、航空管制のあり方はちょっと置いて、1点だけ、空港のあり方に関してなんですけれども、私の近い分野で言いますと、いわゆる情報通信の分野の競争政策とか、その中で規制をどうしていくのかに結構近いというか、類似性がかなりあるのかなというふうに思っていて、そういった観点から見ますと、競争政策としてどこを競争させて、どこを規制すればいいのかというふうにきちんとインターフェースを明確にすると、今まで以上に何となくわかりやすく議論ができていくのかなというふうに思いました。

例えば航空だと、国とか地域とか空港とかエアラインとかユーザーとか、そういうプレーヤーがいますと。通信だと、国とかキャリアとかユーザーとかベンダーがいますので、空港も空港間で競争ができるはずですので、そういった形で、じゃあどこを、例えば先ほどあったプライスカップで抑えればいいのかとか、どこを競争させればいいのか、そのインターフェースを明確にすると、私から見ると、もう少し理解しやすくなるなというふうに思った次第です。

●分科会長

多分今はその前の段階で、各空港ごとに分かれてないので、そんなことを考える前の段階だと、そんな感じだと思います。今さっきの拠点空港の場合は一応分かれていますので、それを考える段階だということかと思えます。

●委員

2点申し上げます。まず個別収支ですけれども、こういうのが出たのは初めてなので、よく出したなと思っています。結構これは誤解を与えやすいんですね。例えば12ページの伊丹空港ですけれども、ここの唯一表面上のキャッシュフローは、キャッシュインというか、キャッシュ率というか、黒になっているんですね。しかも、ここだけ特別着陸料収入16億円というのがあって、もうかっているところが何で個人が負担しなきゃいけないんだと言いがかりをつけようと思えば言いがかりがつけそうで、これもあんまり大きな声では言いたくないんですが、特に関西系はそういう言いがかりをつけやすい人が多いので、あしたあたりどこかでだれかが言うのかなという気がしないでもないんですが、あえてそれでも出された。確かにこれまでさんざんここには注ぎ込んできているわけですから、今赤字になっているのは、その裏返しでもあるわけですし、その辺、セットで説明しなきゃ本来いけないんですが、最近、そういうのを抜きで言うのはやっていますから、怖いことは怖いんですけれども、それでも出されたという点は結構なこと、今後もこう

いう姿勢でやっていただきたいと思います。

それから、次が23ページの主要機材の着陸料で、これはジェット機とプロペラ機の見盛りが全然違うので、一見すると、DHCのほうがB6よりも高いみたいに見えるんですが、見盛りを同じにしちゃうと、プロペラのほうはみんな線がひつついちゃうからしょうがないんでしょうけれども、同じページにすると、ちょっとこれは誤解を与えるグラフだと思います。

それで、プロペラ機は、これまた伊丹にかかわるんですが、プロペラ機を誘導したわけですね。着陸料もその一つのインセンティブだったと思うんですけども、そういうことでプロペラ機を呼んでいてはしごを外すというのは、エアラインにとっては裏切りに近いことになるんでしょうけれども、どう見てもやっぱりこれは合理性を欠くわけで、はしごを外すという面はあるんですが、ある程度これは是正していくのが正しいのではないかなというふうに思います。それで、1万3,680円ですから、多少上げてもしれているんじゃないかという気がしますので、ここはもう少し合理的な料金体系にしていくのが正しいのではないかなというふうに思います。

●航空局長

伊丹の特着料につきましては、確かにおっしゃる見方もあろうかと思いますが、これは正しくなくて、括弧の中で書いてあります半年分でございますが、年度後半から入っていきましたもので、多分平年度だとこの倍になるとと思いますが、ただ、右側の環境対策費と比較していただきますと、まだちょっと環境対策費のほうが上回っているということで、〇〇委員おっしゃった昔からの6,600億の部分をどう考えるかということも含めて考えれば、ご理解いただけるんじゃないかと思います。

それから、プロペラ機のところは、歴史的にこうなっていて、おっしゃる趣旨もよくわかるんですが、逆に頑張っただけを上げて、特会の収支的には焼け石に水みたいなところがあって、寄与しないところがあって、まあなかなか難しい問題であります。

それから、例えば離島とかに使われている分をまたどう考えるかということもありまして、また慎重に検討させていただきたいと思います。

●委員

先ほどの空整特会の話に戻るんですけども、私、個人的に空整特会の勉強をしまして、大体15年から20年ぐらいやっているんですけども、個人的に思っていることは、やっぱり制度疲労がかなり来ているのかなというふうに思います。今回、この特会の改革の中で、先ほど社会資本整備事業特別会計ということで一元化される。その中で勘定ということで空整特会が別枠になると思うんですけども、空整特会の一つの特徴は、先ほどご説明がありましたように料金収入がかなりあるということです。ほかの特会だと、例えば道路なんていうのは、あれは税金でみんな取っていますので、高速道路、有料道路は外出しになっているので、そこは違うということがありますし、そういう面では、5ページで先ほどから議論になっている独立法人化とか、そういう形にしやすいとか、そういう形が見えてくることだと思うんです。

それで、今回のこのまとめの中でもそういう方向になったと思うんですけども、随分環境が変わってきて、先ほど局長の話がありましたけれども、もうそろそろつくる段階じゃないわけでありまして、これから運営になっていくと。きょうの資料は、まだ今羽田と

かつくっていますので借り入れもあるし、それから真水も入ってきている、こういうことでやっていますけれども、将来的には運営の段階になったときに、今のままでいいのかというと、かなり問題があるのかなというふうに思います。

先ほどもご議論ありましたように透明性とか、あるいは今〇〇委員もおっしゃっていたように、それぞれの空港でどういうふうな収支バランスになっているのかとか、そういった説明責任もあるということを考えて、もう議論に出ましたけれども、将来において独立行政法人というようなことを議論するということではありますけれども、もう少し前倒しで、どういう方向で行くべきかということも議論してもよろしいのではないかとこのように思います。

特に私ども大学は、独立行政法人の一種でありまして、なかなかきついです。だから、これも一つの選択肢だと思いますけれども、前広にいろいろな選択肢を考えて、この空港整備特別会のあり方というものを議論してもよろしいのではないかと思います。そのときに、一方で空港整備法でもって一種、二種、三種とかやっているし、それぞれの個別の空港の政策があるし、それから、先ほど議論に出ましたけれども、ターミナルビルをどうするのかとか、いろんなことがあるので、おそらく空港政策と一体の議論をしながら、この空港整備特別会計のあり方を議論する必要があるのかなというふうに思っています。そんなことをご議論を進めていただければよろしいかなと思います。

●委員

9ページの空港特別会計の財務諸表について、お聞きしたいと思います。公会計のこういったのをBS、PLであらわすのは、民間手法と違ってなかなか難しいところがあるんですが、ぜひ3つほどお聞きをしたいんです。この中で減価償却費が結構大きくて1,048億7,700万円。これは対象となるのは、建物、工作物、飛行機、建設仮勘定が対象になるんだとしたらかなり大きいので、何年ぐらいの減価償却年数をとっていらっしゃるのでしょうか。結構大きいです。また減価償却の年数によって、先ほどの〇〇委員のご質問にもありましたように収支は随分変わってまいりますので。これで見ると、減価償却の分をもし引けば、他会計からは1,573億と結構あるんですが、そんなにも変わらない形で、ここの財源の中で1と2とあって、2の中に入ってくるわけなんですけれども、先に減価償却の考え方というのが、この空港特会の中でどんなふうに位置づけられているのかお聞きしたいと思います。

●航空企画調査室長

減価償却につきましては、土地は減価償却しませんので、計上していません。建物は36年、工作物は18年、航空機は8年で定率法でやっております。物品については7年で定額法でやっております。

●分科会長

工作物は結構大きいんですね。

●航空企画調査室長

空港特会は資産自体が非常に多うございますので、1兆6,000億の資産のうち、土地が9,000億ですので、建物が900億、工作物が5,800億ぐらいということで、かなり資産を持っておりますので。

●委員

多分、残存といっても18年でかなり償却しているので、あと残りの分を多分を890と586と737の物品ですか、それを足したものをこれで割ると、残りの耐用年数が出るんですね。あとだから数年、7～8年ぐらいが平均で残っている期間だということです。

●分科会長

多分そんなことになっていて、そんなにひどい計算は多分してないと思います。

●委員

結構キャッシュフローがありますね。そして償却部分も現金は結構ありますね。

●分科会長

そのほか、何かございますか。なかなか大きい課題であります。管制のところも、ドイツの例だけで簡単に議論を終わらせていいのかどうか、よくわからないところもあるんですが、空港については、海外のやり方を見ていますと、空港単位の経営努力というのが非常に重要ななと思っていますので、それが生かせるような仕組みづくりが必要なのかな、こういうふうに思います。海外の制度を調べるときに、所有形態というのは、実はそんなに大きな問題ではないかもしれないというのがあって、先ほど管制についてアメリカの話がございましたけれども、国の所有であっても、どの程度経営の自由度を認めるかということについてはばらばらでありまして、そういう公的所有になっているところは、かなりのケース、日本よりかなり緩い公的機関の規制であって経営力を発揮できる。しかも、マネジメントに民間人が入り込むことができるとか、そういったことになっていることが多いということがございますので、もう少し細かく各空港、それから管制の経営がどういうふうに行われているかということを見ていただいたほうがいいのかないかなという気がいたしております。

●航空局長

ちょっと補足させていただきますけれども、国内空港につきましては、やっぱりネットワークの問題というのがありまして、この空港別の収支をご覧くださいますと、確かに羽田は今のところ大借金を抱えて大赤字なんですけれども、ただ、羽田がないと、国内のネットワークは成り立たないので、ほかの空港も着陸料が入らないということになってしまひまして、ここら辺は空港単位で考えたほうがいいのか、やっぱりネットワークで相手のことも考えながらやったほうがいいのかという、いろんな問題もありまして、それを含めてしっかりご指摘を踏まえて勉強します。全然勉強していないということではなくて、いろいろ考えつつはあるんですけれども、まだ一応将来の課題として今検討しているということです。

●分科会長

ネットワークの部分も、どれだけどういうふうに個別空港に配分していくかということも含めてなかなか難しい課題ですので、よろしくご検討をお願いいたします。

そのほか何かございますか。よろしゅうございますか。

空港・航空管制の利活用、維持管理・更新、安全・安心対策のあり方等について

●分科会長

もう一つテーマがございますので、それでは、次の空港・航空管制の利活用等々のテー

マに入らせていただきます。ご説明をよろしくお願いいたします。

事務局より資料3「空港・航空管制の利活用、維持管理・更新、安全・安心対策のあり方等について」の説明

●分科会長

どうもありがとうございました。

ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いをいたします。

●委員

ちょっと観点は違うんですけれども、最近、羽田もそうなんですけれども、大きな空港ができてきて、例えば羽田ですと、新しいエプロンができたなら、中での移動というのがどんどん時間がかかるようになっております。どのぐらいまで一つの空港の中で移動して、利便性という意味では早く着いても、結局、移動に時間がかかったりして、結果的に時間がかかってしまいます。それから、特にこれは羽田と伊丹なんかだと思えますけれども、非常に飛行機がたくさん飛ぶようになると、結局、離着陸に待ち時間というのが結構あって、何台待っていますからというようなことで、10分や15分すぐおくれますし、それから、羽田に着くのも、混雑ですと、大島沖で15分間ぐらいは飛んでないとダメみたいなことがちょっと増えているような気がするんですね。それでは結局、飛行機を使うことにあまりメリットを感じられないというようになってくるので、現実問題、例えばどのぐらい遅れているとか、実際問題ドア・トゥ・ドアで時間がかかっているかというようなことを調べていらっしゃるんじゃないかと思うんですけれども、飛行機を使う人が多くなればなるほど、そういう新たな課題というのができてくるように思います。その辺について、今回の中にそういう話はもちろんなかったんですが、どのぐらい意識していらっしゃるか、そういう工夫とかがもしあれば、教えていただきたいなと思います。

●航空局長

ターミナルビルのつくり方はその空港それぞれでありまして、なかなか難しい問題なんですけど、おっしゃるように、あまり大きなターミナルをつくってしまうと、その中の移動にもものすごく時間がかかってしまう。例えばアムステルダム・スキポール空港というのは滑走路が5本ぐらいあるものすごい大空港なんですけど、ワンターミナルシステムというのにかたくなに固執してしまっていて、端から端まで行くのに20分ぐらいかかってしまうとか、そんなことです。羽田につきましては、やはり今の1ビルだけではとてももたないだろうということで、今2ビルのほうをつくって、まだあれも完全ではなくて、さらにまた延長工事をやっていますけれども、それで、なるべくポーティングブリッジという搭乗橋から直接乗れるようなのが一番便利なので、それを増やそうということでもあります。今でもまだ一部沖どめといまして、沖に飛行機をとめて、そこまでバスで行っていただくような、わりと地方空港の小さいところの便はそうなんですけど、そういう事例もありまして、それはなるべく解消したいんですが、どうしても全部は収容できないということでもあります。

したがって、ほんとうはもっといろんな形でターミナルが自由にできれば、直接乗り込める形がとりやすいんですけれども、どうしても用地の問題とかがありまして、今のような状況になっている。

その中で、じゃ、例のムービングサイドウオークという動く歩道をつけたり、なるべくお客さんの負担を減らせるようにできないかなと。

それから、トータルの時間という意味では、どうしても朝の出発便が同じ時間に集中するもので、滑走路の端で10機ぐらい並んでしまう。そうすると二、三十分かかってしまうというような事例があります。それはなるべく、ダイヤの平準化と言っているんですが、散らしてもらおうとか、そういうのを今エアラインにお願いしておりますし、あと、手続もe-チェックインということで、大分スムーズに行けるようになりましたので、事前に来ていただく時間は、今大分短くなってきている。いろんな工夫をして頑張っていきたいと思っています。

●委員

アジア・ゲートウェイ構想について、時間の関係でご説明は省略されたと思うんですが、参考資料でありますのは、経済財政諮問会議提出資料というふうになっていますので、おそらく国土交通省から出された資料だと思います。私は新聞情報しか知りませんが、一方、官邸でやられている戦略会議、あちらのほうの中間報告か最終報告か知りませんが、5月か6月ぐらいに出されるというふう聞いておりますが、その辺の調整というんですか、こちらで出されている資料の内容の方向で調整がなされておられるのかどうか、まだ途中だと思いますけれども、差し支えない範囲でお答えいただければと思います。

●航空局長

昨日も私は呼ばれて戦略会議でお話ししてまいりましたが、最初かなりいろんな勇ましい学者さんのご意見とか、経済財政諮問会議で過激などいいますか、途中の中間取りまとめまではやや理想論に近いようなまとめがなされておったんですが、我々としては、資料は冬柴大臣が経済財政諮問会議で国交省としてできる範囲というのはこういうことですよというのを丁寧にご説明した資料なんですけど、そういう地に足の着いた議論といえますか、そういうのをご説明をして、何となくかなりわかってきていただいているんじゃないかなという状況です。

ただ、若干一部すり合っていないところもありまして、それをこれからまた調整していこうということで、5月16日にゲートウェイの戦略会議で取りまとめがなされると聞いております。

●委員

我が国の航空物流の現状の6ページにつながって、あと7ページですけども、ご指摘のとおりだと思います。今度航空物流室というのを新設されるということで非常に結構なことだと思いますが、例えば課題2で関空の物流機能強化が挙げられており、この中で大規模な物流ハブ施設整備の可能性及び条件に関する検討というのも挙げられていますけれども、こういったことはどのくらいの時間のオーダーで実現化するのでしょうか。例えば10年とか3年とか。

物流については、我が国の国際物流機能の強化は喫緊の課題であるとお書きになっているんですが、この喫緊というのはどのくらいのオーダーでしょうか。

●航空局長

物流の分野というのはものすごく伸びておりまして、ご承知のように我が国の経済もグローバル化をしている中で、アジアとの物流なんかもすごい勢いで伸びております。今、

成田、関空、中部それぞれ頑張っているわけですが、成田につきましては、どうしても空港の中が狭くて物流施設を収容しきれないという問題がありまして、かなり周辺に何十カ所かにいろんな関連事業者の物流施設が散らばっておりまして、そこから空港に運び込むときに、朝なんか大渋滞を起こして、5キロぐらいしか離れていないのに30分かるとかいうすごいことになっております。

ですから、成田はもう少し空港のエリアを広げて収容しきれないかという努力はしているんですが、厳しい状況にあります。一方で、関空とか中部は用地に余裕がありますので、なるべく空港の中でさばけるような仕組みをどんどんつくっていく必要があると思います。

それから、ハード面だけじゃなくて、やはりソフトの問題がありますので、関空、中部はせっかく24時間空港で夜中をしっかりと使えるわけですから、そこをうまく生かして、あるいはアジアへの近さなんかも生かしているいろんな仕組みをつくっていきたいと思っております。今からすぐ取り組むべき課題だと思っております。

●委員

アジア・ゲートウェイ関連なんですけれども、この3ページにあるように、今、日本の地方空港のかなりの部分アジアのエアラインに依存しているというか、すごくたくさん飛んできていて、これは大変結構なことで、今後、この乗り入れをさらに自由化される方針というのも正しいと私は思いますけれども、その一方で、無制限にどんどん入れている。かわりに日本のエアラインは飛んでいない。今現在、飛ばすつもりもないし、これを言うと語弊があるかもしれないけれども、体力もないわけです、これはこれでしょうがないわけです。ただ、将来的にあまりこういう状況が続いて、飛ばしたい、体力もついたという段階になって、今非常に日本側に不利になっているのがそのまま残ってしまうということは心配しなくていいのかどうか。

●航空局長

今でも地方空港と海外、特にアジアの国が多いわけですが、この関係は、輸送力なんかも余裕がありまして、どんどん飛ばせる仕組みになっております。日本側のエアラインもやれるんです、制度的には、協定上も。ところが、もうからないと。コストが高くてとても合わないというのでやってくれないという状況でありまして、何とこの中で福岡ー上海にJALが飛んでいるだけで、あとは全部片乗り入れといたしまして相手国からの一方乗り入れであります。まさに情けない話なんです、そういう状況でありますので、一方で地方の方々も国際化したい、その国際化を契機に観光振興なり地域振興したいという熱い思いを持っておられますので、我々としては協定上も乗り入れも自由にして、それでとりあえず海外のエアラインでもどんどん入ってもらいましょう。日本のエアラインももし体力がついて、安いコストの会社ができ飛ばしたいというのだったら、そのときに飛んでもらえばいいやということでやろうかと思っています。先週シンガポールとの交渉をやりまして、シンガポールとの交渉で初めて東京、大阪、名古屋以外はお好きにどうぞという仕組みを取り入れました。そんなことで地方空港をしっかり活用していきたいと思っています。

●委員

今の話にちょっと関連しますけれども、やはり地方からなかなか海外に出るのは難しいということで、前にも話したと思いますけれども、日本人の海外出国率というのは13%ぐらいで、台湾でも30%、韓国は20%。つまり、要するに非常に不便なわけです。全

部成田あるいは関空経由でないとなかなか行けない。そこで、今の状況なので、航空会社もなかなか出せないということでチャーターの話が出てきた。そこで、チャータールールを改正していただきたいということの話をして、そういう方向で検討いただいているんですけども、それを一つぜひ進めていただきたい。

それから、やっぱりC I Qがもう一回出てくるんですね。これが一番ネックなんです。そこで、C I Qがいろいろご努力されているのはわかっていますけれども、そのファンクションを地方自治体におろせないのかという考えが実はあるわけです。あるいは、場合によっては、ほんとうにドラスティックに民間株式会社C I Qはできないのか。これはちょっとオーバーですけども、そういうことも考えていただきたいということをちょっと申し上げておきたいと思います。

●航空局長

チャーターにつきましては、ルールをつくったのはえらい昔で、今の時代にそぐわない部分がありますので、ルールを改正しようということでパブリックコメントもやっております。例えばI T Cチャーターというのが一番使われておりまして、包括旅行チャーターというんですが、これは航空と地上のホテルや何かがセットになってなきゃいかんというもので全部セットにしちゃったんですね。それを予定の50%ホテルが確保されていればいいでしょうと。すると、中は自由に行動していただく手もありみたいにするとか、いろんなルール改正を今やっております。したがって、どんどんチャーターもやりやすくして、振興していきたいと思っております。

それから、C I Qの問題は、ちょっと私がお答えするのは不適切なので、そういうアイデアもあるなどということで伺っておきたいと思います。

それから、先ほどのアジア・ゲートウェイの取りまとめを5月16日と具体的な日付を私は申し上げたようではありますが、まだ正式な確定はされていないようであります。すみません。そのあたりということで聞いておいてください。失礼しました。

●委員

もう一つお願いします。ここで言うべきかどうか、先ほど言うべきだったんですけども、空港を民営化しようということで、一番初めの議題に戻って恐縮なんですけれども、そこで原則民営化はいいんですけども、私が気になるのは、ヒースロー空港のフェロビアルに買収されたという、これはかなり大変な実験だと思うんです。これを見ますと、イギリス政府に対して買収が安全最優先、雇用の維持をする。あるいは旅客のサービスに努力するということが書いてありますけれども、ここは実は最近、ヒースロー空港経由のロストバケーションが非常に多いんですね。これは多分原因はセキュリティが厳しいからだと思うんです。それでディレイをするということだろうと思うんですが、つい先日、僕はスペインに行って、行きも帰りも団体のチームで一部ロストバケーションが出たんですね。聞いたら、それはやっぱりこのところ多発しているんですね。そうすると、この会社の買収はいかなものかということで、どうこう言うつもりはありませんけれども、少しこの買収は我々としても今後の参考までにウオッチする必要があるんじゃないかということをやっと申し上げておきます。

●委員

最後から3枚目の今議論になっている、地方空港からの国際線を外国エアラインがやっ

てくれているというところなんです。この図を見ていて、1番目の議題とのかかわりで、国際拠点空港のあるべき姿を考えると、当然外国に向けては競争しながら、あるいは連携しながらサービスを増していくことなんです。一方で、国内線とうまく連携して外国に行くサービスは、非常にすぐれたサービスである一方、まさに今議論になっているような、地方から見ると、利便性を上げている部分もある一方で、地方のお客さんを奪っている側面もあります。だから、拠点空港側から見たときに、ネットワークを国内にも張ってやってサービスを上げてあげているというスタンスもあれば、あるいは地方のお客さんに来てもらっているんだという、そういう視点もあるわけです。そう考えたときに、フロントヤードとバックヤードの議論のようなもので、外に向かっては競争ばかりやるわけですが、国内に向けては、3空港は日本の一番大きな空港なわけですから、ほかの課題を抱えている地方空港に対して、兄として振る舞えるような制度と、条件にしてあげなきゃいけないわけです。そうなったときに、国内に対してどれだけ貢献しているかという姿も、もっと発揮してもらわなきゃいけないという気がします。例えば、着陸料収入は基本的に民営化して、全部空港会社の収入になるということですが、国内線の着陸料については、地方空港があって成り立っているものだし、そのネットワークは地方のお客さんに来ていただいているという立場から言うと、空整特会に対してそれなりに貢献すべきだなという気がします。最後の部分は質問的ではありますが、あり方について考えるときに、国内との連携をネットワークとして持って、もっと頑張ってもらおうという視点があるときには、それと同時に、何らか兄としての責務みたいなものもありそうだな、という意見を申し上げたいと思います。

●航空局長

おっしゃるように、このアジア・ゲートウェイ、3ページの地方空港の図を見ていただくとわかりますように、22空港飛んでいる中で、ソウルがほとんどであります。新北九州だけはまだできたてなのでソウルは飛んでないんですが、一空港以外はみんなソウル便が飛んでおります。ということは、結局、ソウルのハブ空港化に非常に貢献しているという見方もできるわけでありまして、地方の方々はソウル経由でもっとさらに外へ行くというケースが相当あると思っております。成田とか中部、あるいは関空に地方から来ていただいて、そこから乗り継いでいただくというのが、ほんとうは日本語で乗り継ぎますし、いいんじゃないかなと思うんですが、ただこういう流れは今せきとめられませんので、確におっしゃるように、ぜひともその3空港会社のほうが民営化されたときに、国内線の拡充のために着陸料なんかもうまいこと考えると、乗り継ぎ、乗り換えもちゃんと考えると、そういう努力というのはぜひともしてもらいたいなと思っております。大変重要な観点と思っております。

●分科会長

そういうネットワークを考えるときに、どういう料金体系というか、あるいは分捕る体系にすべきかというのは、もうちょっと検討する必要がありますが、一応着陸料はダブルでありますので、半分は地方にも行ったときに落ちているというのがありますので、多分そんなにひどいことにはなっていないと。それ以上何か取るかという、そういう話だと思っておりますが、いずれにせよ、この辺、今までの制度を見直すタイミングでもありますので、いろいろご検討いただければと思います。

●委員

今の着陸料、それからもう少し正確な比較をしようとする、1人当たりの空港利用料ということになると思うんですけども、ハブ空港としての機能を除いて考えれば、その都市が魅力があれば、着陸料が高くてもみんな行くわけですね。観光にいいところとか、ビジネスに絶対行かなきゃいけないところというのは、着陸料にかかわらず行くわけです。だから、わりとニューヨークとかパリとかが高いというのは、高くてもしょうがないからみんな行くわけで、あんまり着陸料を比較して、もっと安くしろ、安くしろという議論もほんの一面だけを言っているんじゃないかなという感じがするんです。ただ、今議論があったように、ハブ空港となるとちょっと違ってきます。ソウルに行ってどこかに行くのか、観光に行ってどこかに行くのかと。そういうことを考えれば、ハブ空港として使われる場合の利用料だけは安くするとか、そういうやり方もあるんじゃないか。まあどういう定義づけをするのか難しいんですけども、その空港に来て、また乗り継いでいくお客様には非常に安くするとか、そういうのも一つのやり方じゃないかと思います。

●分科会長

その辺も大きな課題で、多分旅客よりも物流に関してはかなり喫緊の課題になっているんじゃないかと思います。中国、それからソウル等がもう既に物流ハブの地盤を固めているという状況で、日本がオープンスカイできないと言っている間に、アメリカ、中国、韓国がそれぞれオープンスカイ協定を結んで、取り残されているなという感じがしつつありますので。

●航空局長

おっしゃるように、いかにトータルのコストを安くしていくか、あるいは乗り継ぎの利便を高めていくかというようなことが大事かなと思っております。ただ、今の委員長がおっしゃったオープンスカイの件は、アメリカと韓国はやっておりますけれども、中国は山東省が韓国とやったという以外はそういう形になっておりませんで、これはこれからいろいろ議論があるところだと思っております。

それから、乗り継ぎもいろいろなやり方がある、例えば中部会社は1,000円か何かのビル内で使える券を乗り継ぎのお客さんに配って、少しでも割安感を出すためにサービスしているみたいな事例がありまして、各社いろいろ頑張っていて、何とかそういうお客さんを増やそうということで、涙ぐましい努力をしている状況です。

●分科会長

そろそろ時間でございますが、そのほか何かございますか。よろしゅうございますか。

それでは、ちょうど時間でございますので、きょうの会議はここまでにさせていただきますと思います。

ここで、予定についてご説明をお願いいたします。

●航空企画調査室長

事務局から今後の予定についてご説明させていただきます。参考資料2でございます。

次回は5月31日、14時から17時の3時間の開催となっております。場所は本日と同じくこの11階特別会議室でございます。議題としては、航空需要予測について、アウトカム指標について、それから分科会の取りまとめの素案について議論していただくということになってございます。

それからもう一点、6月21日最終回でございますが、前回まで15時から17時までのご案内とさせていただいておりましたが、16時半から17時45分というふうに変更させていただいております。

以上でございます。

●分科会長

よろしゅうございますか。

それでは、きょうの会議はここ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。

閉 会