

第2回航空分科会
平成14年8月23日
国土交通省

交通政策審議会
第2回航空分科会
議 事 録

国 土 交 通 省

目 次

1 . 開	会	1
2 . 議	事		
	航空分科会中間とりまとめ(案)について	1
3 . 航空局次長挨拶		1 2
4 . 閉	会	1 3

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2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。

委員の皆様方には、大変お忙しいところを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。

まず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。

クリップを外していただきまして、議事次第、配席図、配付資料一覧がございまして、資料1として「交通政策審議会航空分科会 中間とりまとめ(案)」がございまして、それから、色刷りのペーパーで、資料2といたしまして「交通政策審議会航空分科会中間とりまとめのポイント」というものがございまして。

資料は以上でございますが、よろしゅうございますでしょうか。

委員は10分ぐらいおくれていらっしゃるという御連絡をいただいております。

本日は、総員7名中6名の御出席でございまして、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

それでは、議事に入らせていただきますので、報道関係者の方々のカメラ撮りは、これ以降御遠慮を願います。よろしく願いいたします。

〔報道関係者退出〕

航空企画調査室長

それでは、分科会長、本日の議事につきまして、よろしく願いいたします。

議 事

航空分科会中間とりまとめ(案)について

分科会長

それでは、議事を進めさせていただきますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず、「交通政策審議会航空分科会 中間とりまとめ(案)」について、説明を事務局にお願い申し上げたいと思います。

「航空分科会 中間とりまとめ(案)」について事務局から説明

分科会長

ありがとうございました。

中間とりまとめ(案)につきまして、資料2を用いて御説明をいただきました。

それでは、この後、中間とりまとめ(案)について御質問、御意見等をお伺いしたいと

思いますので、よろしくお願い申し上げます。どうぞ御自由に御発言ください。

委員

この書きぶりについては大変期待しております。特に私の専門であります都市経済学の分野から申しますと、我が国にとって今一番重大な問題と申しますが、たくさん問題を抱えているのですが、一番重要なのは、国際競争力が相対的に低下しつつある、今後もそれが改善する傾向にあるかどうか分からないという、そこではないかと思っているのですけれども、その視点から見ても、空港の整備というのは、我が国にとっては、ほかの公共事業と同列には扱ってほしくない。

国際競争力ということ考えたときに、まず第一に、このあたりの整備水準だとか、ハード、ソフト両面の水準がイコール国際競争力と言ってもいいぐらいのものだと思いますので、航空行政に対して使われている予算が、例えば道路や農水省関係のものに比べて余りに少ないといいましようかね、私の方からすれば、ですから、やるべきことは十分なのですし、むだを省いてとか重点的にというのは十分わかるのですけれども、我が国の置かれている状況を踏まえると本当は too late ぐらいの項目。なぜ今ごろこんなことをまだ一生懸命しないといけないのか。とっくにやって次のことをしているのが少なくとも先進国のレベルなのではないかと思うので、航空行政は今まで余り予算を取る能力がなかったのかよくわからないのですけれども、今度一本化で全体として、いろいろなインフラの中で空港整備の位置づけというものが変わっていくのであれば、ぜひもっとスピードアップできるような、ボリュームで解決できるようなところはできるだけたくさん投入して、ここ4、5年で我が国が二流国になるのかどうかの瀬戸際ぐらいに思っておりますので、本当に頑張ってもらいたい。

ですから大都市圏拠点空港を大急ぎで整備するのは当然だと思うし、同時に、これに続くような、利用者とか発着の回数でも、例えば福岡の空港なども匹敵するぐらいの実績を持っている空港なのだけれど、それももうすぐパンク。そういったところにも力を入れるべきだと思うんです。ですから、今までずっと獲得してきた予算額からするとこれだけしか割けないようなストーリーになるのかもしれないのですけれども、ここは過去と全く決別していただいて、我が国が不良債権処理でこれだけもたもたしているのと同じように、空港整備も「失われた10年」だったのではないかと思うので、抜本的に大きな必要性があるのだ、ほかのインフラとは全然違うのだ、ということをもう少し前面に強調して、それを国民にもわかっていただく努力を同時にするということがいいのではないかと思います。

分科会長

ありがとうございました。

委員の御意見は、このとりまとめ案で強調しようとしたことをまずはサポートしていただいた。ただ、それでも弱過ぎる、さらに強くそういうことを打ち出していくべきだという御意見だと承りましたけれども、今の一連の御指摘あるいは御意見に関して御発言がございましたでしょうか。

航空局長

大変力強い励ましの御意見をちょうだいしまして、まことにありがとうございます。

自分で言うのもなんですがございますけれども、これまでにないめりはりのきいた中間とりまとめの案になっておりまして、今何をすべきかというのが非常にはっきりこの報告書の中にあらわれているのではなかろうかと思えます。

今後これを具体化するというのは、まさしくこの夏の概算要求にあらわれてくるわけでございますけれども、今、先生のおっしゃった御指摘、そしてまた、この中間のとりまとめのポイントに沿う、めりはりのきいた予算要求をきちっと出して、その実現に当たっては難しい面がたくさんございますけれども、関係者の御理解、御協力を得まして、その実現に万全を期する覚悟でございますので、よろしく願いいたします。

分科会長

ぜひよろしく願いを申し上げます。ありがとうございました。

それでは、ほかにいかがでございましょうか。

委員どうぞ。

委員

何回も部会をやりました、議論がいろいろな方面に飛んでいってはいるのですが、基本的には、空港は民営化か、公団か、特殊会社かということではなくて、どのような形態が一番、委員がおっしゃいましたように、自己責任で、なおかつ国際化に勝てるかどうかということが問題だと思います。それに関してどういう組織が効率的で、経営体制も管理体制も合理的であるかということを考えるという基本に戻って、私ももう一回考えたいと思います。

公的関与というのは空港はどうしても必要です。なぜかというと、空港というのは国益に関するところですから。ただ、国益というのは何となく「国益」と言うのですが、空港による国益というものを具体的に分解してきちんと見せて、先ほど委員がおっしゃったように、空港というのは国家戦略において非常に大事なのだということを、航空局の方は毎回見ていらっしゃるから特にあれかもしれないのですが、財務省を含めて一般国民に対しては、何回も何回も言い過ぎても言い過ぎることはないのではないかと思います。

分科会長

ありがとうございました。

今、委員のおっしゃった国際拠点空港、それと国益というような関係の説明というのは、我々は何となく直感的にそういうふうに理解をしてきておりますけれども、これは何か踏み込んだ議論とか、整理の仕方とか、どういう項目を挙げてそういうことを論証しているというようなものは今まであるのでしょうか。

航空企画調査室長

お答えさせていただきたいと思えますけれども、一つは、国の役割として重要なものとして災害時、有事の対応があると思えます。空港を修復するという必要性が生じた場合、

あるいはそれ以外の形で空港を使用しなければいけないという必要性が出た場合というのが、国家論が一番前面に出てくる局面だと思いますけれども、そういう場面においてどういう案が一番いいのかというのは、第6回の部会だったと思いますけれども、資料をお出しさせていただいて、一度議論させていただいたことがあると思います。

分科会長

ありがとうございます。

委員御指摘のように、国土交通省としては、外部に御説明なさるときに、ぜひ強調していただきたいと思います。

ほかにいかがでございましょうか。

どうぞ。

委員

災害もあるのでですけど、もうちょっと具体的なイメージとして、例えば税収であるとか、国のイメージであるとか、雇用とか、空港が生み出す産業とか、その製品が世界を駆けめぐって日本のイメージがまた上がるとか、そういった波及するような国益に対しても声を大きくして言うべきではないかと思います。

分科会長

波及効果に関しては、そういうことをいろいろ検討なさった、整理したようなものもありですね。

航空企画調査室長

例えば羽田の国際化等について、波及効果がどうかというのは勉強しつつあります。

分科会長

そのようなものも用いながら。

監理部長

恐らく 委員が御指摘の点は、航空というものが、日本の社会経済あるいはこれからの国際社会の中で、日本がどのように競争力を維持しながら、あるいは十分な競争力を確保しながら生きていくのか、豊かな国民生活を保障していくのかという中で、どういう機能を果たすのかということの答えの部分だろうと思うのです。そこをより明確に世の中に対して発信をしていく必要があるという御指摘だと理解しましたが、もっともだと思います。

今回の中間とりまとめの中でも、冒頭の何枚かにわたって、航空が果たす役割が幾つかの切り口から非常に増大をしている、あるいは国際競争、国際交流といったものが21世紀の世界の中でより厳しくなり、より重要性を増していく中で、国際拠点空港あるいは国内の航空ネットワークがどういうふうに重要な機能を果たしていくのかということには触れておりますが、どういう空港とどういう航空ネットワークをそこに構築しておけばそういう競争や国家、国民の期待にこたえられるのかという部分だと思うのです。それは書き足りないところもあるかもしれませんが、その辺はもう少しわかりやすく分析をした上で、

最終とりまとめでもっと明確なメッセージにできるように努力してみたいと思いますし、お知恵も借り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。

委員

はい。

分科会長

先ほどの 委員の御指摘もそうですけれども、最終のとりまとめのときにいろいろと書きぶりも工夫できるかと思えます。ありがとうございました。

ほかにいかがでございましょうか。

お願いいたします。

委員

先ほど、航空になぜもう少し予算が獲得できないのだろうかというお話があったのですが、国土交通省というシステムが持っている側面から来ているのではないかと思います。局の制度がきちとあって、それぞれの局が頑張っていてそれぞれの予算を主張されるという、そこにやはり問題があるように思います。どんなシステムもいい面と悪い面があって、現在のシステムは一つの分野を長く見て経験豊富な方がメンテナンスをされるといい面がありますが、別の産業、別の交通手段の重要性が大きくなって社会のシステムが急激に変わっていくときに、対応がおくれやすいという欠点があります。

民間の会社のシステムを見ていると、プロジェクトごとにプロジェクトチームをつくり、そこへいろいろな縦割りの局から人が出ておやりになっている。例えば大都市圏の空港が大事だったら、港湾局からでも、他のいろいろなところから人が集まって、見かけ上、ほかの局の力と予算であっても構わないので、そのプロジェクトに重点的に、予算を投入するシステムが必要だと思います。

分科会長

ありがとうございました。

重要な御指摘だと思えますが、これに関して御説明等はございますでしょうか。

監理部長

御指摘ごもっともなところがございまして、空港の整備、航空の問題で省内でプロジェクト的に対応するという事は、これまでもやっていないわけではありません。

非常にわかりやすい最近の例で申し上げますと、羽田空港の再拡張という新しい計画が昨年末に大体輪郭が固まって、いよいよ来年度から事業に着手すべく予算要求を進めていくわけですが、これは航空局といった縦割りの部局だけで対応できる話ではありませんでした。港湾局、海事局、海上保安庁、あるいは、多摩川との関係がありましたから河川の担当部局と、事実上プロジェクトチームの形でいろいろな課題を整理していきまして、従前の縦割りの省庁体制の中では恐らく実現しなかったような形で、多摩川と共存し

ながら、かつ東京港と共存しながら空港の機能を大幅に拡充することができるといった形が実現しております。この中間とりまとめの中でも、先ほど説明にありましたように、今後より一層道路あるいは鉄道のアクセス機能と連携を深めて空港整備を進めていかなければならない。これを実現するためには、おのずからそういう取り組みを強化しなければプロジェクトが進まないだろうと思っております。

予算の関係は、プロジェクトチームの問題というよりも、財源の問題とか、その他いろいろありまして、残念ながら、私どもの一般財源のシェアをより大きくしたいといつかねてからの希望が必ずしも現状においては実現していないということでありまして、努力を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しょうか。

委員

はい。

分科会長

ほかに。

飛行場部長

ただいま予算のお話が出ましたけれども、私は前職が官房の会計課長だったものですから、ちょっとお話をさせていただきたいと思えます。

空港の整備事業や道路の整備事業につきましては、高度経済成長時代においては「受益者負担」という考え方で、利用者がどの程度まで利用できるのかということを追いかけていた時代かと思えます。道路の利用料金や、空港につきましては空港着陸料、運賃等々で、受益者の負担、利用者の負担ということが前提となって、港湾の整備でありますとか、河川とか、およそ受益がオールジャパンにまたがるようなものについて一般財源の投入が図られているということで、高度経済成長時代は、こういった道路や空港について一般財源のいわゆる真水の充当が伸びてこなかったということかと思えます。

ただ、この一般財源の財源問題の取り組みの中に書かれておりますように、昨今のような高度経済成長でない景気の落ち込み、安定化社会、成熟化社会において、利用者負担、受益者負担の限界というところが大きくクローズアップされてきていると思えます。こういった中で、ではどの程度まで伸ばしていけるのかということがまさに課題でありまして、委員のおっしゃられた話や委員からのお話のように、それは私ども航空局、国土交通省だけでなく、航空全体で頑張っって声高に主張していかなければいけないところだと思いますし、一般財源の配分をどうするのかということにつきましては、まさに強力な発信源である航空分科会における先生方の御意見を踏まえながら、先ほど出ておりましたように、いかに我々も頑張っっていかなければいけないかということだと思います。

これから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。
ほかにいかがでございましょうか。

委員どうぞ。

委員

先ほど言い忘れたのですけれど、整備はしなければいけない。質も高めて。一方で膨大にまだやり残している。本当は20世紀に済ませておかないといけないものをやり残している空港整備も大急ぎでやっつけなければいけないのと同時に、結局グローバル化の進展というのは、一方ですごい価格競争があって、日本の空港という「高い」というのが今ほとんど常識化しつつある。これではまずいと思うので、全く相対立するこの二つの項目を同時に解決していかなければいけない。ここが一番重要なことだと思うので、ディスカッションの途中では何らかのルールが要すると思うんです。

つまり、最優先をどこに置くか。国際競争力は国策なのだということで位置づければ、価格を下げるのにもどう寄与しなければいけないかという答えがおのずと出てくると思いますし、そうではなくて、全然お金がないのだから、やっぱり自前で、その中でなんとかという極めて中途半端なことになりますし、そこは議論の前提となる優先順位といいますか、何と言ったらいいかわからないのですけれど、そこをきっちりやらないと議論がいつまでたっても堂々めぐりになると思うんです。ですから高コスト構造改善というのも一つ大きな柱に入れておいてほしいと思います。お願いします。

分科会長

ありがとうございました。

今、委員がおっしゃったルール、前提、勝手に言い直せば最終目的をどこに置くかとか、そういう議論は、今まで空港整備部会でも、議論をしている中で時々基本的な問題として登場してしまっていて、そのときそのときに政治的な領域からある課題が、既定の、それは実行するべきものとして与えられたような印象のある問題もありますし、よく考えてみると、それも手段であって、その後ろに目的があるというケースもあるでしょうから、我々がここで議論しながらそこを整理して、我々としての目的体系といいますかね。何が一番大事なところかという整理をしなければいけない。それは最初に委員と委員がおっしゃっていた、基本は自立する空港、単なる民営化ということだけではないという議論も関連してきたのだと思います。今後気をつけなければいけない点だろうと思っております。

ほかによろしゅうございますか。

どうぞ。

委員

希望を一つ申し上げます。せっかく空港を整備されるのでしたら特徴のある空港をつくっていただきたいと思います。日本という国は標準化という点では非常にすぐれていて、

どれもこれも同じようなものをつくるという点では非常にすぐれています。しかし、今、新幹線で旅をすると、どこの駅も間違っておりてしまうくらいほとんど同じ格好をしている。ここに出されている空港の整備案も、関空も羽田も成田もだんだん似てきていて、これで羽田が国際化してしまうと特徴がほとんどなくなってはいます。

例えばニューヨークではラガーディアもあるし、JFKもある。ロンドンのシティエアポートも非常に特色のある空港です。そういう特色はどこから出てくるかという、国のアイデアではなくて需要者側のアイデアだと思いますので、それを十分におくみ上げになって、せっかく整備されるなら特色ある空港をおつくりになっていただきたいと思います。その戦略が当たれば、先ほどおっしゃっていたように、産業が興り、そこが繁栄しということが自動的に起こると思いますので、需要者側の希望をよくお聞きになって、それに合った形の特色ある空港をそれぞれおつくりになって頂きたいというのが私の希望です。

分科会長

空港及び地域の一体的な問題でもあるのかもしれませんが。

今の委員の御要望に関して何かあれば伺いたいと思います。

監理部長

委員はニューヨークとロンドンの例を引用されましたけれど、私もたまたまこの春に、空港整備部会の関係もありましてヨーロッパの主要な空港の調査に行ってきたして、ロンドンで非常に印象深い思いをしました。

先ほどシティエアポートのお話がありましたけれども、この小型ビジネス機専用の純民間の空港と、ヒースロー、ガトウィックという、これはまさに大都市拠点空港であり、国際ハブ機能を持った空港が二つ、親分とその子分みたいな感じであって、さらにルートン、スタンステッドという、ローコストキャリアの拠点空港が2つある。ここでは、着陸料を安く設定して、そこを最近伸長著しいローコストのキャリアが拠点として使って非常に活性化してきている。

それは空港政策であると同時に、航空のマーケットの中で、ビジネスモデルとしてどういうお客を対象にどういうビジネスをするのかという、供給側のモデルも非常に多様化しているし、その背景に、欧州の規制緩和があり、競争環境の中で参入・撤退などが繰り返された、その試みの成果ではないかと思うのです。

ですから、空港をつくるサイドとしてどういう空港を整備していくべきかというのをいろいろ考えると同時に、マーケットの方、そこで輸送サービスを提供する側が日本で今後どういう新しいビジネスモデルを開発できるのか、どういう潜在需要を拾い集めていけるのか、それによってどのくらい日本の航空マーケットが多様でかつ大きなものになり得るのかという、その兼ね合いのところの話であるかと思います。空港サイドもそういうものをよくにらみながら、アンテナを高くしながら整備のあり方を考えていかなければならないという問題ではないかと感じております。

分科会長

ありがとうございました。

ほかによろしゅうございましょうか。

どうぞ。

委員

きょうの中間とりまとめは、いつもと違ってポイントをつけていただいたので、とてもわかりやすく要点が整理されたと思うのですが、中間までは、空港の現在抱える羽田、成田、関空、中部それぞれの現状や課題、あるいは喫緊にやらなければならないことがはっきりしてきたわけです。片やお金がない。簡単に言えばですね。要するに、よく言われる結核と糖尿が一緒にあるみたいな感じで、両方解決するのがなかなか難しいというような問題がクリアに出てきたわけですね。

いろいろやらなければならないことがある。全部お金がかかる。一般財源も気持ちとしては欲しいけれども、なかなか難しそうだし、着陸料軽減措置に関してもペンディングになっていますし、上下分離の方法に関してももう少しお話をということになっていますね。そうすると、最終とりまとめに向けてどういう計画で、どういう順番で、どういう話し合いをするスケジュールなのかということをお聞きした方がいいかなと思うのですけれど、いかがでしょうか。

分科会長

ありがとうございました。

実は議論が終わりましてから最後にそういうことについて事務局にお尋ねしようと考えておりましたけれども、それはどうでしょうか。ほかの御意見があれば先にさせていただいて、後でそんなことを少し議論させていただければと思いますが、ほかによろしゅうございませうか。

私自身が思っておりましたのは、これは中間とりまとめとか、この分科会としての議論の外側の問題ですが、御案内のように、たまたま道路に関してはああいう議論が今盛んに行われている。航空についてもまさにこういう問題がある。例えば港湾をとってみても、拠点の配置ですとか、拠点として定められたところにどういった付加的な政策を施すとか、維持管理に関しても今までとは少し違った、国が強く関与するような形をとっていかねければいけないとか、それぞれのインフラの領域で似たような、しかしそれぞれ個別に違う問題が盛んに議論をされている。

そういう中で、先ほど飛行場部長から御指摘のあった受益者負担とか利用者負担とかいう財源面の問題、あるいは費用負担面の問題も絡んできて、私の印象ですと、飛行場部長御指摘のように、利用者負担とか受益者負担とか、そういうものが限界に達しているという状況が一方で確かに存在して、それが非常に難しい問題を生んでいるわけですが、個々の議論をしているときをのぞいてみますと、やはり基本は受益者負担だ、利用者負担だという議論も盛んに飛び出してくる。そのそれぞれのロジックの適用の仕方が、我々から見ると、そのときそのときの議論で必ずしも同じではなくて、自分でもわか

らなくなるようなことが非常に多い。

そうすると、内部補助の話にしてもそうですけれども、広く交通社会資本全体を見たときに国土交通省としては一体どういう考え方があるのか。それは統一できるものなのか、異なる社会資本の特徴があって、それぞれに違う考え方が適用されるべきものなのか。そういう議論もあり得るのだろうと思うんです。そのようなことも、行政サイドとしていろいろなお考えがあれば、今後の議論の中でその都度御紹介をいただければありがたいと思います。

ほかに御意見、御指摘、御要望等ございませんでしょうか。

お願いいたします。

委員

私もとりまとめた方なので余り発言する気もなかったのですが、利用者負担等々のお話が出てきましたので、少し経済学者としてつけ加えておいた方がいいかなと思いますので。

交通分野、真水を入れるべきというものはあり得ることはあり得るのですが、利用者が便益を受けて、利用者が料金を負担して、それを整備に回していくというのが基本であるということですね。もし真水を入れるのならば、なぜ入れるのかということをもう少しきちっと説明しないと外側から受け入れてもらえない。単に国際競争力ということだと、国際競争力というのはどこでも言える話ですから、余り説得力はないということだろうと思います。

特に空港関係、外側から見ると、日本の整備コストですね。例えば東南アジアのほかの国の整備コストと比べるとめっちゃくちゃ違うわけです。日本は非常に高いということがあります。これはしょうがない面がたくさんあるのですが、こういうところで真水をどんどん入れるとどうなるかという議論は当然出てくることでありますので、この辺はしっかりと説明をしていく必要があるだろうと思います。

もう一つ、今後のお話なのですが、空港の民営化関係の話は私は全くタッチしていませんが、ほかの産業のいろいろなことにタッチしている印象からしますと、特に空港については、民営化をして完璧にほうっておいていいという分野ではないわけですね。必ず公共の関与がある。なぜしなければいけないかという、経済学者から言うと、一番の問題は独占力があるということになります。ただ、空港に限らずほかの分野でも世界で民営化をしているところは多くなっているわけですが、これはどこの国でも完全に手放して民営化しているわけではない。きちんとした規制システムの改革をして民営化をしているということになります。

一番端的な例はイギリスで出てきたプライスカップのやり方ですが、プライスカップもキャップを決めてほうっておくとうまくいくというわけではなくて、実は裏で政府側でいろいろなことをやっている。イギリスを見ておきますと、政府の側の規制部門では以前に比べて人間がふえているということがあります。プライスカップだと減っていいはずだと素人は思うのですが、プライスカップでいろいろな弊害を避けるためには、やは

り現場の情報をいろいろな格好で出させて分析をする必要がある。こういう政府側の公共関与の仕方に関する改革とセットでないと民営化というのはうまくいかないということになります。

上下分離等もいろいろ議論されているようですが、もしするのならば、上、下、それぞれについて公共部門の関与のあり方をきちんと設計をしていくことが必要だろうということがございますので、分科会長よろしく願いをいたします。

分科会長

どうもありがとうございました。

委員は総括的に非常に重要な点をまとめてくださいましたが、関連して御発言がございましたらお願いいたします。

それでは、ほかに御発言、御要望、御意見等ございませんようですので、先ほど委員がおっしゃった、中間とりまとめとして今回幾つかの基本的な考え方は述べているけれども、また幾つか、今まで論点として出てきたもので、いろいろ議論が出た中で必ずしも詰め切っていないものが当然あるわけですから、今後ここで出てきたものをどういうふうに進めを進めていくかということに関して、進め方のお考えのようなことがあれば承っておきたいと思いますが、いかがでしょうか。

航空企画調査室長

個別の日程は後刻御相談させていただきたいと思っておりますけれども、9月以降、部会ごとに御議論をいただきたいと思っております。空港整備に関しましては、まず、この中間とりまとめに対しまして関係者の方々がどういうふうにお考えになっているかということをお聞きいただく必要があるのではないかと考えております。

それから、中間とりまとめにおいて基本的な問題について方向性をお出しいただいているわけですので、多くの課題につきましては、財政当局あるいは総務省を初めとする他省庁との予算折衝の過程が秋以降かなりの比重を占めてくると思っております。

それから、先ほど分科会長がおっしゃられましたように、この中間とりまとめでまだ整理し切れていないもの。委員がおっしゃられましたように、上下分離をした場合に規制のあり方をどうするか。中間とりまとめにはそういうことを書いてありますけれども、そういう問題につきまして、私どもからも報告させていただきながら、検討を深めていただければと考えております。

詳しい日程は後日御相談させていただければと思っております。

分科会長

日程については今後御相談があるということと、今回は資料の中に各関係する主体の意見はインタビューしていただいたものが整理されておりましたけれども、重ねてそういう意見を伺うというお話が今ありました。

委員、何か先ほどのことに関して御質問等が……。

委員

後ろに書いてある意見をもう一回聞きたいというより、これに対する答えをむしろ聞きたいと思います。

分科会長

これに対する答えというのは……。

委員

逆にそれぞれの。これは前から言われていることですからね。例えば定期航空協会がこう言っているのですから、これに対してはこうだという説得があるわけで……。

分科会長

これを受けて事務局サイドとしてどういうふうにお考えになっているか、そういうことも整理して聞かせていただきたいということでございますね。

委員

そうですね、そちらの方が知りたいです。

分科会長

わかりました。

ほかに御要望があればお願いいたします。

そうしますと、今、最後にこれ以降の進め方のような話に行きましたけれども、戻らせていただきまして、きょう御説明のありました「中間とりまとめ(案)」については、この案をもって航空分科会の中間とりまとめということにさせていただきたいと思いますが、それでよろしゅうございますでしょうか。

〔委員了承〕

分科会長

ありがとうございます。

航空局次長挨拶

分科会長

それでは、航空局長がほかの御関係で御退席なさいましたけれども、航空局次長から、お話をちょうだいしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

航空局次長

たった今、局長は大臣から呼ばれて大臣室に向っておりますので、本来局長から、これまでの御審議につきまして御礼の御挨拶をさせていただくべきところを、私からかわって御挨拶をさせていただきたいと思います。

分科会長を初め委員の皆様方におかれましては、御多忙の中、4月の諮問以来、約4カ月という短期間に空港整備部会9回、航空保安システム整備部会5回を開催し、精力的な御審議を賜りまして、まことにありがとうございました。

これまでの御審議におきましては、さまざまな経済・社会活動をしていく上で、航空に対する多様なニーズにこたえながら、中長期的な展望を持ちながら空港整備にどう取り組んでいくべきか、また、安全で安心、かつ質の高い航空輸送サービスを利用者の方々に提供し続けていくためにどのような航空保安施設を整備すべきかという点につきまして、皆様方の活発な御意見、御提案を賜りながら、基本的な考え方を整理させていただいたところでございます。

中間とりまとめでは、その審議を集約するとともに、喫緊の課題を中心として、本日このような形で分科会の中間とりまとめを行っていただいたところでございます。大変ありがとうございました。

今後、先ほど事務局からもお話し申し上げましたとおり、秋以降、さらに個別具体的な話がかなり煮詰まってまいると思いますので、当分科会におきまして御審議を深めていただくことをお願いすることになるかと思っております。ぜひ今後ともよろしく御指導いただきますようお願いを申し上げます。

とりあえず、中間とりまとめにつきましての御礼の御挨拶にかえさせていただきます。どうもありがとうございました。

分科会長

御挨拶いただきまして、どうもありがとうございました。

それでは、本日の会議はこれで終了させていただきます。

皆様、御多用中のところを御出席いただきまして、大変ありがとうございました。

閉 会