

平成14年12月6日

国土交通省7階A・B・C・D会議室

交通政策審議会
第3回航空分科会
議事録

国土交通省

目 次

1 . 開	会	1
2 . 議	事		
	今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について	3
3 . 閉	会	8

開 会

航空企画調査室長

大変お待たせいたしました。ただいまから第3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すと、議事次第、配席図、資料一覧がございまして、資料1が答申案「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について」でございます。資料2が「交通政策審議会航空分科会答申(案)のポイント」でございます。

以上御案内いたしました資料で抜けているものがございましたら、事務局までお申し出いただきたいと思います。

よろしゅうございますでしょうか。

なお、本日は、委員総員7名中7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。

また、後ほど副大臣が御出席される予定でございます。

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願います。よろしくお願いいたします。

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。

議 事

今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について

分科会長

それでは、早速議事に入らせていただきます。本日もよろしくお願い申し上げます。

まず、答申案「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について」の説明を事務局よりお願いいたします。

「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策」について事務局から説明

分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、ただいま御説明いただきました答申案「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について」、御質問、御意見等ございましたら、委員の方々、よろしくお願い申し上げます。どうぞ御自由に御発言をいただきたいと思います。

委員

二つあるんですけども、ずっと前は上下分離方式ということが言われておりました、幾度も検討した結果、それぞれの空港の状況が余りにも違うということで、最終的にはこのような結論になったんだと思いますけれども、民営化というのは、最初の御説明にあつたように、国際競争力をつける。高コストなものをできるだけ下げるとか効率的にやっていくという、もっと先にある目的のための一つのルートだったわけですから、このような形態で検討しましょうというのも十分わかるんですけども、三つの国際拠点空港を単独で民営化を検討するということが進められていく中で、キーワードである「競争原理」というのは具体的にはどんなふうに通ってくるのかというのをもうちょっとイメージしたいので、もうちょっと説明いただけないかと思います。こういう結論で効率性の向上だとか競争原理が働くようになるんですよということを重ねて御説明いただければもうちょっと理解できるかなと思います。

それと、関西の3空港の記述のところでも、それぞれの性格を踏まえて役割分担とか連携のあり方を検討するというのが出ておりましたし、福岡空港も、近隣に佐賀とか北九州とか、本当に近い場所に別々の空港があるわけですけど、そこでも調査を今回しましょうということで、調査の項目の中に連携のあり方というのが入っていて、連携しましょうとか役割分担しましょうとよく言うんですが、連携のあり方を決めていく具体的なプロセスも知りたいし、実態としては、だれがどういう仕切りで、どこを譲歩し、どこをもらいましょうねとか、その際エアラインはそれを素直に受けるのかとか、現実の話で連携といった場合、どう進められていくのか、実はよくわからないんですよ。きれいな言葉の裏で実態として、できないから連携しましょうということになっているわけですから、どうやっていくのか。だれがどう音頭をとっていくのか。それはエアラインにとってはどういうつもりなのかとか、そこをもうちょっと踏み込んで聞きたいんですけども。

分科会長

ありがとうございました。

今、大きく分けると2点だったかと思いますが、事務局でお答えになれる部分をお願いできればと思います。

航空企画調査室長

まず、国際拠点空港の民営化を進めるに当たって競争原理がどう機能していくのかということでございますけれども、一つは、成田公団を特殊会社化いたしますと、事業の範囲が大幅に緩和され、より自由な経営ができるという部分がありますので、私どもとしては、ここに書いてありますように、それに伴いますコスト削減も当然のことですけれども、非航空系収入の増大ということも含めて、経営基盤の強化、さらには利用者負担の軽減が図られることが期待できるのではないかと考えております。

関西国際空港につきましては、それぞれごとに単独で考えるということで、関西国際空港の大きな課題であります海上空港であることに伴う巨大な有利子債務をどのようにして

いくのか。将来の完全民営化に向けて経営改善につながる条件整備を行うことが重要であるということで、当日の部会におきましても、その条件整備として、どういう視点でやればいいのかということについて御議論がございました。

ちょっと資料が見つかりませんが、一つは抜本的な経営改善方策。それから地域も一体となった需要喚起方策。そういうものを前提として有利子債務をどう軽減していくのかということ。さらには、2期事業の取り扱いにつきまして、予定どおり行うべきだという見解もございませし、需要動向を見ながらやるべきだという見解もあります。その辺をどう見るのかという、条件整備についての大きく四つの視点を部会から示していただいておりますので、その四つの視点を踏まえまして最終的な予算決着に向けて今議論をしているところでございます。

中部につきましては、地元の方々、半分が民間の出資者ということになっておりますので、半分の出資をお持ちになっている民間の出資者の御意思といたしまして、現在、2005年の供用開始に向けて終盤の最終段階になっておるということで、このまま供用開始を迎えたいと。私どももいたしましては、ここに書いてありますように、供用開始後、経営状況を見ながら完全民営化に向けて検討していきたいというふうに整理をさせていただいたわけでございます。

それから、福岡空港についての御質問がございました。これからさまざまな調査をしていかなければいけない項目の一つとして、ある意味大変難しい御質問をいただきましたけれども、私どもは、福岡空港につきまして、調査といたしまして、例えば空港の運用状況ですとか、旅客・貨物の利用特性の分析をまずやらなければいけない。それから、就航機材が大型化してくるとか、ピーク以外の時間帯の増便による輸送力の増強あるいは管制能力の向上によって、既存ストックの有効活用ということから、離着陸能力の向上の最大限の可能性はどの辺にあるのかということも調査しなければいけない。それから、まさに

委員が御指摘になられましたように、利用者が北部九州圏全般に広く分布しているということがあります。特に北九州や佐賀空港があるにもかかわらず利用が福岡空港に集中しているという実態がありますので、その実態を踏まえて、佐賀、福岡と北九州、佐賀の連携方策についての調査。これはこれから調査をしていくということでもありますので、もちろん国がイニシアチブをとりながら調査をしていかなければいけないところがありますけれども、ここに書かれておりますように、地域も連携して、協力をいただきながら調査をしていくことが重要である。

特に、夏の段階で決定しておりますので説明をいたしませんでしたが、一般空港につきましては、整備の計画のあり方を今回抜本的に見直すことになっておりまして、この記述が8ページからのところがございます。従来は、長期計画の閣議決定をいたします際に、運輸省資料として、一般空港の滑走路新設・延長事業についてこういうことにするというを全部決めていたわけでございますけれども、一たんこれに入れてしまいますとなかなか抜けられないという部分もありますし、仮に入ったとしても、着手以降地元の方が反対さ

れるというような事態も発生しているものですから、ここはやり方を抜本的に変えまして、そのような運輸省資料での発表は今回全面的に取りやめることにして、それにかわるものとして、構想・計画段階から地元の方の意思を反映するパブリックインボルブメントというものを入れながら空港整備を図っていく。その際にはもちろん、B/Cの徹底だとか、そういうことも厳密にやるわけですが、地元も構想・計画段階から参画いただけるような形にしていきたいと考えておりますので、まさにその発想で、地域の方にも御協力いただきながら調査をしていくということになると思います。

調査の中身はそれだけではございませんで、既存ストックの有効活用や近隣空港との連携方策だけでは、中長期的に見れば一定の限界もありますものですから、抜本的な空港能力向上方策についても、前段の調査とも関連性を持ちつつ、総合的に検討していきたいと考えているところでございます。

明確なお答えになったかどうかわかりませんが。

分科会長

委員、よろしゅうございますでしょうか。

委員

はい。

分科会長

余り重要なことではありませんが、先ほど 委員のお話を伺っていて気がつきましたのは、7ページに「各空港毎に一体として民営化を進める」という表現がありますけれども、この「一体」というのは、言うまでもなく、各空港ごとに上下は一体としてということですね。夏までの前半の部分で議論されていたときには、あれは上下分離して、しかし下の方をある意味では一体ということがありましたから、「一体」という言葉が場合によっては直感的に別々の意味に取られることがあったのかもしれないですね。そういうことが今後ないようにしないといけないと思います。

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。

委員

これに関することではないんですが、後に関することについて御質問と若干の意見です。

着陸料等の料金、空港利用に関する価格体系の話なんですが、もう少しめりはりがきいたものにすべきではないかということなんです。空港を使うことによるコストが発生するわけですが、このコストは使っただけ発生するという従量的に量に応じて発生する部分と、空港建設コストのかなりの部分は幾ら使ってもかかるという固定的な部分と、空港容量の制約があって一定時間には飛ばせないということではね上がらざるを得ないというものと、大ざっぱに言って3種類あると思うんです。

今の料金体系はそれらにきちんと対応するものになっていないのではないかという気がいたします。これは実際にやろうとするとなかなか大変ではあるんですが、そういうもの

に対して合理的な基礎を持った料金体系に近づけていくことがいろいろな意味でやりやすくするというでもありますし、エアライン側の競争条件をうまく仕上げることによって競争性を高くすることにもつながるということがあると思いますので、ぜひともこの辺の御検討をお願いしたいということでもあります。

分科会長

ありがとうございました。

今の委員の御指摘もそのとおりだろうと思いますし、混雑空港と非混雑空港とで、その考え方をきちんと分けて整理することも必要かと思いますが、事務局で何かコメントはございますか。

監理部長

着陸料のめりはりの問題は、私どもも基本的なところでは同じような問題意識を持っております。

現在の着陸料は重量に対応する部分と機材の騒音に対応する部分を基本にして設定されるようになっておりますけれども、今回、前回議論していただきましたように、伊丹空港が非常に高額な騒音対策費を継続的に支出せざるを得ない状況というものに着目して、負担の適正化を図る。そこは着陸料として負担を少しかさ上げしようとするわけでありまして、それに関連してほかの部分も今回手をつけなければならないことになってまいりますから、当面は、今やっております地方の路線の維持に寄与できるような体系としての着陸料を、もう少し効果が上がるようにめりはりをつけたいと思っておりますけれども、15年度以降の段階としては、御指摘があったようなことも念頭に置きながら、どういう体系がよりいろいろな政策を反映できるのかということを勉強して対応していきたいと、このように思っております。

分科会長

よろしゅうございますでしょうか。

委員

はい。

分科会長

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。

よろしゅうございますか。

特にほかに御質問、御意見等がないようであれば、そろそろ議論をおしまいにしまして、今御説明のありました案、これは特に修正等の御要請はなかったわけですので、御説明いただいた案をもって航空分科会の答申とさせていただきたいと思っておりますけれども、よろしゅうございますでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長

ありがとうございます。

それでは、特に御意見もないようですので、これをもって航空分科会の答申とさせていただきます。

航空企画調査室長

今、副大臣がこちらに向かっておりますので、到着まで、しばらくの間お待ちいただきたいと存じます。

ただいま副大臣が御到着されました。

それでは、分科会長から副大臣へ答申をお渡し願います。

よろしくお願いいたします。

〔答申書手交〕

航空企画調査室長

ここで、副大臣から委員の皆様方へ御礼の挨拶を述べさせていただきます。

国土交通副大臣

交通政策審議会航空分科会の答申取りまとめに当たり、一言御挨拶を申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、平素より航空行政の推進につきまして格別の御支援、御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

ただいま、本年4月に諮問させていただきました「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について」の答申をいただきました。分科会長、副分科会長を初め委員の皆様方におかれましては、公私ともに御多忙の中、精力的に御審議を賜り、厚く御礼申し上げます。

答申におきましては、国際拠点空港の民営化、羽田再拡張事業、関西3空港の役割分担、次世代航空保安システムの導入を初めとして、今後の空港及び航空保安施設の整備のあり方について幅広い見地から御高見を賜りました。

我々といたしましては、この答申に示された考え方を踏まえ、今後具体的な施策を進めてまいりたいと考えております。今後とも航空行政に変わらぬ御協力をいただきますようお願い申し上げます。

本当にありがとうございました。

分科会長

それでは、本会議はこれで終了させていただきます。

皆様方には、御多用中のところ、4月以来約9カ月にわたりますが、活発な御審議をいただきまして、大変にありがとうございました。

以上で終了させていただきます。

閉 会