

第10回空港整備部会
平成14年9月17日
国土交通省

交通政策審議会

第10回空港整備部会

議 事 録

国土交通省

目 次

1 . 開	会	.....	3
2 . 交通政策審議会航空分科会中間とりまとめについてのヒアリング			
(1)	全国空港建設整備促進協議会	.....	3
(2)	定期航空協会	.....	7
(3)	全日本航空事業連合会（オリエンタルエアブリッジ（株））	.....	12
(4)	全日本交通運輸産業労働組合協議会	.....	14
3 . 平成15年度予算概算要求についての報告		.....	17
4 . 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10回交通政策審議会航空分科会空港整備部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、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。

クリップをお外し願いまして、議事次第、配席図のほか、配付資料一覧がありまして、資料が1から6までございます。資料1が全国空港建設整備促進協議会資料「交通政策審議会航空分科会中間とりまとめについて」でございます。資料2が定期航空協会資料で、「『交通政策審議会航空分科会中間とりまとめ』について」でございます。資料3が全日本航空事業連合会資料でございます。資料4が全日本交通運輸産業労働組合協議会資料でございます。資料5が、去る8月23日に航空分科会で取りまとめでいただきました「中間とりまとめ」本文でございます。最後に資料6が「平成15年度航空局関係予算概算要求概要」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存じます。

よろしゅうございますでしょうか。

なお、本日は、総員5名中3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。

それでは、部会長、本日の議事につきまして、よろしくお願ひ申し上げます。

部会長

それでは、議事に入らせていただきます。本日もよろしくお願ひを申し上げます。

交通政策審議会航空分科会中間とりまとめについてのヒアリング

(1) 全国空港建設整備促進協議会

部会長

本日は、「交通政策審議会航空分科会中間とりまとめについてのヒアリング」ということでありまして、全国空港建設整備促進協議会、定期航空協会、全日本航空事業連合会、全日本交通運輸産業労働組合協議会、以上の方々から「中間とりまとめ」についての御意見等をお伺いしまして、各説明ごとに質疑応答をさせていただきたいと考えております。時

間の目安といたしましては、一者について15分程度御説明をいただいて、その後10分程度の質疑応答、そういうことで考えておりますので、よろしくお願いを申し上げます。

それでは、議事に入らせていただきますが、まず、全国空港建設整備促進協議会からよろしく御説明をお願い申し上げます。

よろしくお願いをいたします。

資料1について全国空港建設整備促進協議会から説明

部会長

大変ありがとうございました。

それでは、早速ただいまの御説明につきまして、御質問、御意見等ございましたらお願いいたします。どうぞよろしくお願いをいたします。

全国空港建設整備促進協議会

特に静岡空港、神戸空港、北九州空港ですか、今、空港の整備が行われておるわけですが、私ども、空港整備は進んでおりますが、空港の場合には途中までつくってやめるということになるとう効果がゼロ。すべてを完成してしまわないとう効果が出ないという、道路を延長していくのとは少し事情が違うという理由がありますので、途中でやめるということはないのでしょうか、途中でスローダウンすると効果が全く発揮されないという特別な事情がありますので、その辺のところはぜひ御検討をお願いしたいということでございます。

我々も道路の関係で鉄道の立体交差事業を県内でやっていますけれども、これも始めればなし遂げてしまわないとう効果が全く出ないという性格のものですから、5年なら5年という計画を立てて、我々は計画的にそこへ集中投資をするという形で整備を進めるということがございます。そういった特殊な事情というものをご理解をいただきたいと思っております。

部会長

いかがでございますでしょうか。

委員

最後にお話しの地方路線から幹線あるいは拠点空港路線へのシフトというのは現実に起きているのですが、具体的にどういう政策をイメージしての御発言だったのでしょうか。

全国空港建設整備促進協議会

日本の場合には地方空港と羽田ですね。アメリカの場合には地方空港と地方空港を結ぶ路線が結構整備されているようですが、日本の場合には、いい悪いは別にしても、結局地方空港と羽田の路線が一番大きなテーマになってくるということなのですが、地方空港の場合には、端的な言い方をすれば、ジャンボ機とかそういうものはそれほどのニーズはないにしても、小型機にかかわるニーズは結構あるのではないかと。ところが、今の場合は羽田空港

が超混雑空港ということで、小型機の乗り入れそのものが門前払いされてしまっているという状況にあるわけですね。そういうことになってきますとなかなか地方空港の潜在的な需要が顕在化してこない。そういったところがあるのではないかという思いがしているのですけれど。

委員

最終的にはおっしゃるとおりなのですが、規制緩和までは地方空港の便もあり価格もそこそこだったのが、幹線が割り引かれて地方空港の値段が上がり、便数も落ちてきた。だから短期だけ見ると、容量の問題ではなくて、エアラインのビヘービアの問題ですね。それに対してどういう政策をイメージしておけば。

全国空港建設整備促進議会議会

ただ、幹線にシフトするという動きが余りにも急激に進み過ぎている。空港は公共のインフラとして我々は整備をしたわけですから、当然地方空港側にもニーズはあるのだけれども、余りにも航空会社のシフトが激しくそちらの方へシフトし過ぎている。もう少し公共性という側面も考えていただいて、要するに地方空港にも目配りをいただく。それが具体的にどういう形でどういうふうになっていくのかというのは我々もわかりませんが、今の流れを見ていると、余りにも採算がとれる幹線だけに急激に変化が起きている。これでは全国各地に空港インフラのネットワークをつくった意味が失われかねない。そういう危惧の念が地方空港をお持ちになっている県の方には多分にあるということなのですね。

委員

もう一つは4番にかかわるところで、財源負担に見合う地方自治体の自主性。例えば道路の場合ですと、財源負担するかわりに規格をこういうふうに下げましょうとか、優先順位をこういうふうにしましょうということが割合イメージしやすいのですが、航空の場合の「自主性」というのは具体には何をイメージしておられるのでしょうか。

全国空港建設整備促進協議会

どうなのでしょうね。いずれにしても、そこへエアラインが就航する状況が整うということが空港を整備することの意味ですね。そうなったときに、負担だけはなるけれども、そういう形で整備をしてエアラインが就航というのが本当になされるのかどうか。その辺のところも全体ひっくるめた形でということなのだろうと思いますけれどもね。

委員

ありがとうございます。

部会長

私も今、委員御指摘の役割の見直し、負担の見直しとバランスのとれた、片方のバランスとして自主性が確保されるような配慮なり議論なりという御指摘だったと思うのですが、そこがどういうことを考えたらいいか。あるいは、「中間とりまとめ」には、それに関する記述というのは、御指摘のように触れられていなかったですかね。

全国空港建設整備促進協議会

じゃないですかね。自主性を尊重する、というふうな抽象的な表現ですよ。「役割の見直しについて検討する必要がある」と。

部会長

ああ、そうですね。そうすると、そこではもっといろいろ考えていることがある。今何を考えておられるかというのが委員の御質問。私は、考えていることに対して、どういふことに配慮されると自主性がより確保されることになるのかなということを思っておったのですけれど、何かつけ足してお話しいただくことはございますでしょうか。

全国空港整備促進協議会

地方空港側の思いとしては、ハードの面での負担ということになってくると、最後に触れていますが、路線の確保等々を含めてのソフトの面ですね。そちらの方でも我々の思いが反映されるような仕組みがセットでないと、負担だけを地方が強いられるということになっていくのではないかという思いが少し入っているのです。その辺はむしろこれからいろいろ議論をさせていただくことになるのではないかと。こういう形で地方の負担は多くなるよという話だけでは、理解を得ることはなかなか難しいのではないかと。

部会長

わかりました。

もう一つ、小型機の乗り入れの件ですが、これについては、例えばどれくらい強いニーズがある、どれくらい潜在的に使いたいという要望がある。そういうものについて何か日ごろ押さえていらっしゃるようなことはございますか。

全国空港整備促進協議会

数字的なものですか。

部会長

はい。

全国空港整備促進協議会

私どもも現実に能登空港という空港を持ち合わせていますので、今は1便だけを就航表明していただいていますけれども、多ければ多いにこしたことはないのですが、我々も、せつかく空港をつくったからには、日帰り就航できるような。そのときに決してジャンボ機というのは望んでいませんけれども、小型機ならば潜在的な需要も顕在化してくるであろうという思いを持っていますし、必要であれば各県の思いを全部、具体的にこれだけの小型機の需要があるということを取りまとめて、この部会に提出させていただきたいと思っておりますけれども。

部会長

また必要に応じて御意見をいただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

「中間とりまとめ」に書き込んだことに関して、それをよく見ていただいて、ありがたいコメントをちょうだいいたしましたけれども、ほかになければ、とりあえずきょうはそうということをお話を伺わせていただいたこととしたいと思いますのですが、よろしゅうございますか。

それでは、きょうは大変お忙しい中をありがとうございました。よろしく願い申し上げます。

全国空港整備促進協議会

よろしく願いいたします。

(2) 定期航空協会

部会長

それでは、続きまして、定期航空協会から御説明をちょうだいしたいと思います。よろしく願いを申し上げます。

資料2について定期航空協会から説明

部会長

御説明と御意見、大変ありがとうございました。

それでは、ただいまお話しくださいましたことに関連して質疑応答をさせていただきたいと思います。どうぞよろしく願いを申し上げます。

5ページの「空港民営化のスキーム」の件ですが、これは私がまだ十分聞き取っていないせいもあると思いますが、上段の2)で「関西空港の債務の一部を実質的に免除したとしても、関西空港の完全民営化を図ることは極めて困難」という認識を示される。それがどういう期間、どういうスパンについてということかということも関連してくるかと思いますが、成田についてはこのようにすべきだという御意見を述べられて、次の3)では、別途関西国際空港について「可能な限り早期の株式上場を目指して」ということでいろいろお書きになっている。この両者の関係がわかりにくいのですけれども、もう少し御説明いただけますか。

定期航空協会

基本的な定航協としての考え方というのは、拠点空港、すなわち関空を含めて早期に完全民営化を図る、これが必要だと思っておりますけれども、上下分離方式という形で今進められているような方法論でいきますと関空の負担がなかなか解消できないという側面がございます。そういった意味では成田を先行して単独で民営化を図ることが必要ではないか、こういうふうに思っております。

そういった意味で、関空のところについては同時ということではなくて、先行して成田、こういうことを申し上げているわけですが、将来的に関空が民営化できないままの状態に移すということは好ましくありませんので、これについては、ここにも記載してございますけれども、諸手当を講ずることによって、できるだけ早期に実現を図ることが望ましいのではないかとということでございます。

先生がおっしゃるとおり、時期的にどうなんだということについては必ずしも明快にお答えできていないということでございますけれども、それは、こういったテーマも含めていろいろな角度から検討して、時期、内容、方法については議論されるべきだということふうにも思っております。

部会長

一つには、上下分離と言うときにも、個別の上下分離と、上下分離をした上で下物法人についての一括統合というバリエーションがあるわけですが、私が最初に気になった点は今のお話で大分わかりましたが、3)の「関西国際空港について」。こちらについてもきちんと手当をしなければいけない。そこにいろいろお考えになっていることがある。そういうものは、上下分離で下物法人一括という、「中間とりまとめ」では「現実的で適切」と表現された、その代替案の中ではそれはできないというふうに見えるのでしょうか。つまり、3)で議論されているようなことは、「中間とりまとめ」で現実的かつ適切と一応考えられた、その案のときにも同じようなことは考えられるのではないかとすることはありますでしょうか。私はまだ十分に理解しておりませんが。

定期航空協会

御指摘はこういうことかなと思うのですが、例えば上下分離を採用して、その上で3)にありますような連絡橋の話とか、税金の問題とか、こういうことを講ずれば、むしろその方が関空にとっての民営化の早道なのではないか、こういうことも含まれているのかなと。

部会長

そういう考え方もあるのではないかと。

定期航空協会

そのときにまず考えなければいけないのは、上下分離方式でやったときに成田の価値がどうなるのかということにあります。我々の見解では、成田の価値が相当減じられる。それが大いに懸念されるということございまして、まずは成田の民営化を実現することが必須ではないかと思っております、その上で、当然のことながら関空も民営化したいということでございますので、種々の方策を講じていくべきだという考え方でございます。

部会長

ステップの踏み方ということに関する御指摘。

定期航空協会

そうですね。

定期航空協会

補足させていただきます。

定航協は、基本的に上下分離、民営化の話は個別の空港で考えた方がいいのではないのでしょうかという考えです。例えば、関空につきましては、昨年度、定航協の考え方を出示しておりますが、そこでは、一般財源を投入して、特に下物である土地の造成については一般財源をまず投入すべきですと。関空自体は営業ベースでいくと 200 億ぐらいのプラスが出て、営外でマイナス 400 億ぐらいで、経常ベースでマイナス 200 億。そもそも 1 兆円を超えるような土地造成のところを、特殊会社であります、株式形態でやるのは無理ではなかろうかという意味で、国の責務として民間会社としての経営が成り立つような環境整備を行うべきではないですかという考え方を関空については表明しております。

ですから今回、今、先生御指摘のように、空港民営化のスキームと関西国際空港二つに分けていますが、「中間とりまとめ」で議論されている上下分離方式で、しかも下物を一括してやるという空港民営化スキームは問題があるのではなかろうかという指摘でございます。

そういう意味では、個別個別で考えれば、関西空港についても、完全民営化をするような方向性は我々自身も考えているのですけれども、空港ごとにそれぞれ、民営化することのできる条件が違うのではないのでしょうか。一括してやると、例えば個別であれば民営化できる成田も民営化できなくなってしまうのではないのでしょうか。2 ページで述べている空港の民営化の目的は二つだと考えていますので、その内の最初に書いている、民営化しまして基幹空港整備の財源を捻出するという目的に関し、今の上下分離方式でいきますと、結局 3 空港とも民営化できなくなってしまうと財源捻出ができなくなるのではなかろうか。こういう懸念をしているということでございます。

部会長

わかりました。

委員

三つほど伺いたいのですが、一つは今のところに関連するところで、基本的に、成田空港を民営化して、その果実は着陸料の低減等に使うべし。それから、着陸料の割り引きが行われているのはもとに戻してはいけない。効率性を増す。これは当然のことですが、効率性を増したところも個別の空港の着陸料という格好でお考えになっているように見える。そのすべてのカバーは一般財源の増加。こういうことで一応つじつまを合わせておられるのだらうと思うのですが、こういう財政事情で一般財源で一体どこまで出せるかという問題があって、その 1 点が詰まった途端に論理が崩れてしまいはしないかと思うのです。だとすると、それがどれぐらいのときにはどういう手があるのかということを考えて初めて全体の論理性が保たれる、こういうふうに思います。

そのところについて、今の一般財源云々の話は、この論理だけでいきますと、空港だけが非常に損をしているというふうに読めるのですが、そうではなくて、日本の戦後の財源のないときに、すべてのモードについてそういう政策をとってきたわけですね。港もそうですし、鉄道もそうですし、道路もそう。したがって空港に関して言うと、どちらかという一般財源は独自財源に対する比率でいうと多く入っていた分野であったと私は認識しております。

仮に今も入っているのをさらにどれだけ入れたら一体この論理が成り立つのかということとを定量的にシステム設計するためには、成田を民営化したら一体幾らで売れるのかとか、着陸料はどれぐらいになったらその果実が何%来てとか、こういうことを設計しなければいけない。そういうところについての検討をどの程度しておられるかというバックグラウンドをもう少し詳しくお教えいただきたい。これが第1点でございます。

二つ目は、これは私自身も非常に迷うところなのですが、民営化とか規制緩和が永久に正しいという方向のものなのか。そうではなくて、少数意見ではありますが、循環的で、規制緩和をどんどん進めていって民営化したときに独占の弊害が出てきて、再び何らか政府が関与する必要があって、これは循環的に動くのだという論文も出ておりますし、現実にはアメリカの航空に関してはそういう議論がこの数年間ずっと学会等でもなされています。メキシコの都市交通でもそういう循環が既に起こったということもあります。

ところが、それが一方通行ならいいのですが、もし循環型だとすると、循環できる仕組みにしておかないといけない、こういうことになります。上下分離の話は私はそういう意味では一つの手段かなと。つまり、公的関与が何らかできる余地を残すということかと思えます。

ただ、一方的に民営化が正しくて未来永劫それでいいということになると、そういう足かせをつけること、つまり、ここに書いてあるようにプライスカップもそうなのですが、こういう足かせをつけること自体がその企業の自由度を奪うということになりますから、それを不可逆なシステムとして設計するか可逆的にしておくかというのは、かなり大きな判断を要するように思います。

その辺について、エアラインの立場から見ると、着陸料は安い方がいいに決まっているわけですが、もうちょっと大局的というか、冷静に見たときに、成田は非常にもうかっていて、お客がい過ぎて困るところで、これは独占の弊害が起こる典型的な例で、それをプライスカップという格好で縛っておきますという話になっているのですが、もともとの空港特会というのは、羽田だけがそういう状態、あるいは伊丹がそういう状態で、当然そこから2地点で動いていますから、地方の空港のカバーもした方がより合理的だろう、こういう仕組みになったわけです。そこを全部ぶった切って混雑空港についてはプライスカップというたった一つの手段で、しかも未来永劫それで大丈夫だ。こういうことは原点として、もう不可逆であってもいい、それから独占の弊害等も考え、あるいは民営化、自由に経営という方向でどんどんやっていけばいいのだ、こういうふうにお考えにな

っているのかどうか。ここが2点目でございます。

3点目は、ここには書いていないのですが、ダウンサイジングの話が中間報告には出ています。中間報告では国内のを中心に書いていますが、アジア便も含めて、ダウンサイジングの戦略はどのようなふうに見ておられ、お考えになっているのかということ伺いたしたいと思います。

長くなって恐縮ですが、3点です。

部会長

よろしく願いいたします。

定期航空協会

1点目の財源問題にかかわるところでございますけれども、先般の日経新聞でも日米の航空事業投資のパターンという比較が出ておりまして、日本の場合には、空港にかかわる投資といたしますが、割合が1.7%ほど。他方米国では8.8%ほどということで、かなりの乖離があるのかなと思っております。限られた政府予算の中で何に重点的に投資していくかということについては、従来型ということよりは、今後の経済の再生、産業競争力の再生、そういった視点から大胆に見直していただけないかということが我々の主張でもありますし、提言でもあります。

こういったことですべてが解決するかということになりますと、なかなかそうもいかんというところもあります。少なくともそういう今のパーセンテージを上げるということについて一つ問題提起をしているということと、着陸料その他について、一挙に全部下げられるかということになりますと、そうもいかない。こういうことなので、少なくとも今軽減措置をしていただいている分については延長して頂きたい。そして、将来的にこうしていくのだという考え方を具体的に設定して、それに向かってやっていく、こういうことが大事なのではないかと申し上げているわけでございます。

それから、民営化、規制緩和が長期的にどうかということでございます。ここについて我々がこうだという結論を持つに至っておりませんが、少なくとも空港を民営化するといったところについては、投資家が「なるほどな」ということを情報としてすべて開示していかなければいけないということでございます。何ら制約なしに、民営化することなのか、先ほど申し上げましたとおり一定の規制を設けてやるのか。この点については、我々の今の見解としては、空港民営化のメリットが利用者の利益に還元される仕組み、こういうものを作るべきであり、これには一定の規制も必要だというふうに考えておる次第でございます。

それからダウンサイジングのところでございますけれども、従前から成田を中心として発着枠の制約がございまして、いわゆるフリークエンシーでカバーするのか、大きなサイズで一挙に輸送するのか。これまでは、ある程度は大型機を使ってということございましたけれども、発着枠が順次拡大されるということになれば、当然のことながらダウンサイジングを図って利用者利便に寄与する、こういう方向で進むのかなというふうに思っ

おります。

御質問に的確にお答えできたかどうかわかりませんが、そんなことを考えております。

委員

聞きたかったのは、定性的な議論はいいのですが、それをちゃんと保証するような、バックに定量的な分析をしておられるのかどうか。あるいは、違う可能性が起こったときにどうするかというシナリオを持っておられるのかどうか。そこが聞きたかったのですけれど。

定期航空協会

定量的な部分については、率直に申し上げてちょっと不足があるかなと思っております。これはより強化してまいりたいと思っております。

部会長

これは大変重要なことをいろいろお書きくださいましたので議論を深めたいところですが、全体の時間の配分からいきますと足りそうにございませんので、よろしければこの辺で終了させていただきたいと思っております。

定期航空協会の皆様には、きょうは、御多用中のところを大変ありがとうございました。今後ともよろしくお願い申し上げます。

(3) 全日本航空事業連合会（オリエンタルエアブリッジ（株））

部会長

御足労いただきまして、ありがとうございます。

それでは、続きまして、全日本航空事業連合会から御説明をちょうだいしたいと思います。

よろしくお願い申し上げます。

資料3について全日本航空事業連合会から説明

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、早速ただいまいただきました御説明に関連して御質問等をお願い申し上げます。

それから、前のお二方のときは申し添えるのを忘れましたが、ここに出席なさっておられる行政サイドの方も、確認事項等がございましたら遠慮なく御発言いただきたいと思っておりますので、よろしくお願いをいたします。

「中間とりまとめ」については基本的な御支持をいただいた上で、さらに要望等をお聞

かせいだいたわけですがけれども、要望の基本的なところは、つまり、就航率のアップということを非常に重要なこととお考え。

全日本航空事業連合会

はい。

部会長

こういう個々の事柄で就航率のアップというのは、数量的にといいますか、どんなものがどんぐらいにこういうことであるのだという議論というのはお持ちでいらっしゃいますでしょうか。

全日本航空事業連合会

非常に難しいと思いますが、先ほど申し上げました乱気流対策といいますのは、私どもは、長崎県の県営空港であります上五島に、有視界飛行の機材でございます9人乗りのアイランダーを就航させております。けれども、ランウェ - のすぐ近くにありまして、反対方向にはくぼ地がございます。その小山を削ってくぼ地を埋めれば、数字で言うのは非常に難しいですが、運航しているパイロットから見ると就航率で5%前後は違ってくるのではなかろうかと言うことでございます。こういったことがお客様に対する信頼性につながってくるのかなと思っております。

それから最後の航援料ですがけれども、これは私どもには非常に大きなテーマだと認識しております。航援料の軽減措置が現状のままですと、例えば、航空貨物の搭載を御要望いただいても、コスト的に最大離陸重量を上げるわけにもいかないもので、なかなか搭載できる状態ではないということと、また、最大離陸重量を上げられないので、目的地上空で天候回復を待つ間のサークリングを思うようにできず、結果、引き返してくるという事がございます。これはどの程度就航率がアップするかというのは何とも言えないのですが、お客様に対する信頼性ということでは違ってくるだろうと理解しております。

部会長

ありがとうございます。

ほかにいかがでございましょうか。

管制保安部長

今お話しの航援料ですがけれども、率直に言って今の15t未満の7円、120円は安過ぎると思っているぐらいなのですが、特に15t以上は7円が950円になる。これが収支構造の中でどれぐらいのウエイトを占めていて、どれぐらい制約になっているのかというのが。変な言い方をしますと、たかだか950円じゃないかという感じがするのですが。

全日本航空事業連合会

今私どもは、15t未満に抑えておりますが、例えば16tに引き上げて就航しますと、ランディングごとに950円発生致しますので、それでいきますと、概算で申しわけないですがけれども、1機当たり年間2,000万ぐらいの費用増につながるということになります。そうすると、費用増の2,000万円と、貨物の収入とのバランス、またサークリングの余裕度

の向上で就航率にどの位メリットがあるものかとの比較がなかなか難しい点があるもの
すから、今でも 15 t 未満では非常にありがたい軽減措置をいただいておりますので、この
中で運用させていただいているという状態でございます。

管制保安部長

2,000 万になるのですか。

全日本航空事業連合会

2,000 万ぐらいの費用増となります。

管制保安部長

1 機。

全日本航空事業連合会

1 機です。私どもは 2 機持っておりますのでこの倍となります。

管制保安部長

950 円ですよ。これが……。

全日本航空事業連合会

本土路線も就航しておりますので、それも含めて試算しますと、どうしても 2,000 万ぐ
らいの費用増につながっていくということでございます。

部会長

よろしゅうございますか。

部会長

ほかによろしゅうございますでしょうか。

それでは、御要望のありましたいろいろな点、今後最終取りまとめに向けて、また私ど
もも検討させていただきたいと思えます。

きょうは、大変お忙しい中ありがとうございました。

全日本航空事業連合会

失礼します。

(4) 全日本交通運輸産業労働組合協議会

部会長

御足労いただき、どうもありがとうございます。

それでは、本日のヒアリングとしては最後になりますが、全日本交通運輸産業労働組合
協議会から御説明をいただきたいと思えます。

よろしくお願ひいたします。

資料 4 について全日本交通運輸産業労働組合協議会から説明

部会長

大変ありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明について御質問等をお願いいたします。

一つは、今の最後のところですが、「空港整備特別会計は、廃止を含め抜本的に見直すべき」。その理由としては現行の硬直的な枠組みというふうにおっしゃる。「中間とりまとめ」では、逆に空港整備特別会計は全体の中で重点的に投資を可能にする仕組みとして活用していきたいということですので、見方が逆方向になっているような気がいたしますけれども、「現行の硬直的な特別会計の枠組み」というところは、どういう点について特にそういうふうにご指摘になっていらっしゃるのでしょうか。

全日本交通運輸産業労働組合協議会

私から部会長の御質問に答えさせていただきますと、二つありまして、一つは総額の問題です。5,000億弱というところで近年推移しておりますが、その程度の規模の予算で羽田の再沖合展開、成田の滑走路延長といった事業を進めようと思うと当然限界が来てしまいますので、そういった総額面で、特別会計という方式をとっていると、当然歳入に縛られてしまいますから、非常に限定的になってしまうというのが1点です。

もう一点は、シェア、使い方の問題でございますが、一番大きいシェアを占めているのが、御承知のとおり空港等維持運営費。いわゆる行政費用と言われている部分で、こういった部分は、空港で働いている公務員の給与あるいは旅費も含まれていますから、本来であれば一般財源から支払われて当然だと思っておりますけれども、こういったものもそこから引かれてしまっている。そういった問題もございます。そういう固定的な支出を引いていくと、もともと規模の小さい特別会計の中で幾ら重点的にやるといっても、当然そこには限度が来てしまう。で、こうやって急がなければならない首都圏空港整備がおくられてしまう。そういうふうには私どもは考えています。

部会長

ありがとうございます。

ほかによろしゅうございますか。

私からも一つ。これはマイナーなことかもしれませんが、民営化に関する認識として、2ページ目ですが、「効率性・透明性を高める手段」ということで、効率性というのは多分そういうふうには私たちは考えていますし、だと思っておりますが、民営化と透明性の関係というのはどういうふうにお考えになるか。例えば民営化されたときに、ある面は非常に透明に出てくる。と同時にある面は、独立した民間企業として特に説明の責任を有しないということも出てくるだろうと思っております。「透明性を高める」というのはどういうことをお考えになって、どういうふうに重要だとお考えなのか、伺えればと思っております。

全日本交通運輸産業労働組合協議会

これも2点ほどございまして、1点目は、民営化されますと株主がそこに出てきますし、

完全民営化ということであればマーケットで株主の皆さんが株を買われるということで、非常に多岐にわたる方々がステークホルダーとして、この会社の運営に携わってくる。そういったことになりますと株主に対する説明責任が生じてきます。今のような形でありますと、特殊法人ですからステークホルダーも限られてしまっています。そういう意味で言うと、より広い意味でパブリックな会社として存在していくということは、それなりに公に会社の経営実態、今後の戦略といったものを公開していく義務が発生してくる。そういう意味で一つは透明性が高まると考えております。

もう一点は、民営化を進めていくことによって、株主だけでなく、社会的にある程度オープンにしていかなければならない。もともと公的部門を民間が担当するという形になってきます。そうなりますと、当然のことながら、それは単にステークホルダーとして、株主はさっき申し上げましたが、だけでなく、一般国民や航空運賃を払う利用者、そういう方々に対して当然説明責任が生じてきます。ということで、前よりも広く一般に経営情報なり戦略なりをオープンにしていく必要が出てくるので、逆にそういうことによって、周りから監視といいますが、どういう経営をしているのだ、我々の払っている金がむだになっていない、出資している金がむだになっていないということをどうやってチェックしていくかという、その方法が今よりも格段にふえてくるので、したがって透明性が高まってくるというふうに考えております。

部会長

ほかにいかがでございますでしょうか。

飛行場部長

数字の件ですが、5ページを見ていただきたいのですが、「純粋一般財源の投入は、わずか544億円です」というのはよろしいのですが、その下のくだりで、港湾は3.70%、漁港は2.38%、一般会計ベースでこう書かれているのですが、その前に「空港整備のシェアは、0.65%」と書いてあります。これはオールジャパンで比較するときは、公共事業予算全体は1.75%ということで、空整特会に対する一般会計の繰り入れベースでやっているのが通例ですので、「0.65%」というのはいずれかなと思います。マイナーな話ですが、そこは1.75の方がよろしいのではないかと思います。

全日本交通運輸産業労働組合協議会

それに関しましては、「純粋一般財源」と上に書いてありますとおりで、航空機燃料税相当分を引いた結果が0.65になる、そういう計算をしております。

部会長

ありがとうございました。

ほかにいかがでございますでしょうか。

よろしければ、以上で終了させていただきたいと思います。大変お忙しい中、どうもありがとうございました。今後の議論に生かしていきたいと思いますので、今後ともよろしくお願い申し上げます。

全日本交通運輸産業労働組合協議会

どうもありがとうございました。

平成 15 年度予算概算要求についての報告

部会長

それでは、次の議事に移らせていただきます。

「平成 15 年度予算概算要求についての報告」ということで、事務局から御説明をいただきたいと思います。

よろしくお願いいたします。

資料 6 「平成 15 年度航空局関係予算概算要求概要」について事務局から説明

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、今の御説明につきまして御質問等がございましたら、よろしくお願いをいたします。

委員

細かい話ですが、2 ページの表で昨年度との対比が出ていますが、これは補正は入っているのですか。

経理補給課長

補正は入っておりません。したがって中部は非常に前年度低くなっておりますけれども、これに補正が入る形になります。

部会長

1 ページ目の 3 項目についての前年との増減ですが、苦しい中でのやりくりとして、「中間とりまとめ」にも出てきたような姿勢の反映というふうに考えてよろしいわけですね。

経理補給課長

はい。

部会長

ほかにございますでしょうか。

委員

借入金の国際拠点空港、266 億円とございますが、前年度ゼロで、ことしこれが 266 億円ということで歳入になった。これは直接的に国際拠点空港のどこのどういう形に充てられるとか、そういうあれはありますでしょうか。

経理補給課長

国際拠点空港につきましては最近伸びが著しい成田、関空、中部を言っているわけですが、15年度特に伸びが大きくなってきましたので、本来、この3空港に対する出資、無利子貸し付けについては一般会計からの繰り入れを充てることになっているのですが、そのお金がどうしても足りないということで、一般会計からの歳入と借入金の両方をこの3空港に充てるということでございます。

委員

- ということは、従来、羽田の沖合展開に関しては直接的なひもづけが、今回570億ですけれどあって、羽田から返していくよという意味合いでひもが完全にくっついていたのですけれど、今回の国際拠点空港266億というのは、3空港まとめてという形なのですか、それとも三つの空港にひもがついて、そこから返していくというような。

経理補給課長

今、要求中でございまして詳細な制度は決まっていらないのですけれども、特会の中で国際拠点空港については勘定を分けて、今おっしゃった意味であれば、3空港まとめて特定化する、そちらに支出していくというふうに考えております。

部会長

よろしゅうございますか。

委員

はい。難しくないですかなあ。

部会長

ほかによろしゅうございましょうか。

それでは、また何か出てきましたら、今後も引き続き伺わせていただきたいと思います。

それでは、以上で予定の議事を一通り終了いたしました。

事務局から次回の空港整備部会について連絡事項等がございましたらお願いいたします。

航空企画調査室長

次回の空港整備部会は10月11日金曜日午前10時から、国土交通省11階の特別会議室で開催させていただきたいと存じます。

議題といたしましては、「国際拠点空港の民営化についての関係者ヒアリング」を行いたいと考えております。

以上でございます。

部会長

今、次回の議事内容について御説明がございました。何か御質問等ございましたらお願いをいたします。

特段の御質問がなければ、本日の会議は以上をもって終了させていただきたいと思いません。

皆様におかれましては、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