

平成14年10月25日(金)  
於・国土交通省7階C・D会議室

交通政策審議会航空分科会  
第12回空港整備部会  
議 事 録

国土交通省

## 目 次

1 . 開	会	.....	3
2 . 大阪国際空港の在り方について	.....	3	
3 . 今後の機材動向及び乗員の確保について	.....	1 1	
4 . 閉	会	.....	1 2

## 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12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。

クリップをお外しいただきますと、議事次第、配席図のほか、資料一覧表と資料1、資料2がございます。資料1が「大阪国際空港の在り方について」でございます、1-1から1-3までとなっております。資料2が「今後の機材動向及び乗員の確保について」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、現時点で委員総員5名中4名の御出席でございます、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。

なお、委員は30分ほどおくれて御到着という御連絡をいただいております。

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。

それでは部会長、本日の議事につきまして、よろしくお願いいたします。

### 大阪国際空港の在り方について

部会長

本日もよろしくお願いいたします。

それでは、早速議事に入らせていただきます。

まず、「大阪国際空港の在り方について」、この説明を事務局よりお願い申し上げます。

#### 「大阪国際空港の在り方について」事務局より説明

部会長

それでは、今御説明のありました「大阪国際空港の在り方について」御意見等をお伺いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

委員

中身についてというより、多分表現の方法についての意見だろうと思います。

3 空港の話は前回部会長が締めくくられたような格好で整理をされたわけですが、その後のいろいろな人の意見や報道などを見ていますと、非常にアドホックな議論とか、個別利害の結果のように報道されている、あるいは議論をしておられる方が多いように思います。しかしながら、あの案をつくったときはそうではなくて、ある論理でやっていたわけで、その論理の中で、論理とはいいながらも、価値観に相当するところとか、当然その中で利害があるところがありますから、論理と利害の調整でああいう整理をされたのだと私自身は理解をしています。

きょうの資料についても、歴史的経緯はもちろんいろいろありますし、協定をしておられるわけですから、それはどっちかというお役所の話であって、我々外部の人間から見ると、協定は守るのが当たり前でしょうとか、国民全体から見たらその協定は変じゃないかとかいうことがない限りは、協定者間の問題だというふうに理解をします。

その上で、長くなって恐縮ですが、私自身はこういうふうに理解をしていますので、そういうことを申し上げて提案をしたいと思います。

まず、民営化とか、規制緩和とか、護送船団方式とか、世の中では、一方的にそっちへ行く方向に対して、こっちが悪でこっちが正しい方向だ、こういう誤解がございます。民営化、規制緩和については、前にもここで申し上げたように、それがサイクリックに動くからというような議論もあるわけでございますが、その問題はここでは置いておきまして、護送船団方式。この言葉は余り適切な話ではないのですが、そこの中にいる人たちを完全な競争下に置いた方がいいのか、何らかの調整をした方がいいのかというような、仮にそういうふうに定義をして、後者の方を護送船団方式と仮に定義をしておきますと、当然のことながら、それは絶対的にいいこととか悪いこととかという話ではないはずであります。もちろんいろいろな定義がございます。

少なくとも空港間についてのいろいろな組み合わせ - 組み合わせ方については後で申し上げますが - については幾つかのことがあって、一つはODペア。片一方の空港と片一方の空港の間に飛行機が飛んで、その二つの空港が成立しないと飛行機が飛べないというケース。これは大半の需要が羽田と伊丹にいて、そこから地方に飛行機が飛んでいる。したがって、その特会制度というのは、いわゆる高速道路で東名の内部補助で北海道をつくっているのと全く意味合いが違ふ。そういう特別の組み合わせですから、これは当然論理的な意味があるのだらうと思います。これは1番目のタイプです。

もう一つは、空港間で競争があって、一方への需要集中が全体として望ましくないケース、こういうことがあります。これは羽田と成田の問題もそうかも知れませんが、むしろこの前議論したように関空と成田の話で、成田にどんどんお客を集めて持ってくるのが本当に日本全体にとっていいのかとか、国土の構造としていいのか、こういう議論を我々はしていたらと思う。

3番目のケースは、2番目と似ているんですが、空港間に競争があって機能分担が望ましいようなケース。これは成田と羽田。つまり、この間でみんな好き勝手に国際と国内が

入り乱れてやると、例えばトータルとしてのコストが非常に上がるとか、利用者にとって乗りかえが非常に混乱をするとか、他地域の空港に対して組み合わせとしての競争力をなくすとか、環境問題が非常に大きくなるとか、いろいろなことがあって、ここで議論しておられる問題もそれに相当することを議論しておられるのだらうと思います。

まだほかにもあるかもわかりませんが、少なくとも整理の仕方として、なぜ幾つかの空港を組み合わせで議論をする必要があるのかということクリアに表現しておいた方がいいのではないかとというのが1番目です。

2番目は、これはこの前の部会のときに申し上げたんですが、空港というのは極めて特殊なインフラで、ほかにも多かれ少なかれあるんですが、空港の場合は極めて特殊で、滑走路単位でしか容量をふやしていけない。しかも土地利用が非常に密な日本では同じ空港でどんどん拡大できないものですから、空港単位でふやしていかなければいけないという大変苦しい選択を迫られます。それに対して需要は徐々に徐々に上がっていくわけですから、容量を超えた - 変動は無視して、平均的に容量を超えた途端に次の、需要があるベースを超えた途端に大きな容量をばんと投資しなければいけない、こういう苦しさがあります。

その苦しさがあるために、そういう投資をするかどうかということ、容量増をやった方がいいという何らかの理由がなければやらないわけで、これは間違いなくやった方がいいからやるわけであります。もちろん時期の問題とか、将来に対する未確定とかございますので、15年間もかかって整備するわけですから、15年後に備えてやるという問題は別途あるにしても、基本的には確定的に言うとそのことだらうと思います。

したがって、ここをクリアして初めてステップアップするわけですが、需要調整をしないと追加投資分の経済効果に問題が出てくるケースがあります。それはどんなケースかというと、中部と名古屋のケースがこういうことだらうと思います。旧空港。旧空港を残したまま新しい空港をつくろうとすると、もともと大して需要がないところですから、とても関空や成田に勝てない。国内としても勝てない。分離するとますます不便になって競争力をなくしてしまう。こんなケースがあります。特に需要がどっちかに傾いたり、自由にやっておくと非常に問題を起こす、あるいはそれが環境上の問題を起こす、こんなケースです。今の問題はそういうことだと思えます。

3番目に、財務的に単独追加すると、その負担がとても不可能だ、こういう場合があります。それは当たり前で、伊丹を、あるいは旧名古屋空港をずっと置いておいて、マージナルがふえた分だけ、余った分だけ、より不便な中部空港でやりなさいといったら、これは当たり前で成立はしっこないわけです。そういう場合には一緒にしなければいけないということが出てくるわけです。

そうすると、1番に申し上げた容量が増加して効果が大きいからやるんだという場合も、上限下限、あるいは不確定要素とか、その中の取り合いで効果が出たり出なかったりします。それはAの条件。2番目に申し上げたのはBの条件。3番目はCの条件だとしますと、中部と名古屋のケースはBも不可だったしCも不可だったからああいうふうにしたんだ

ろうと思います。現実には中部を旧空港を休止して単独で経営するんだけれども、その経営のコストはまだ足りないので、旧空港の要らなくなった施設の売却分もこちらに充てましょう。こういう話ですから極めて合理的な話ではあるんだろうと思いますが、しかしながら、将来のことを考えると、次に万一もっと需要が出てきたときに、古い空港の滑走路を完全に売り払っていいのか、そうじゃないのかという議論は当然出てきますし、アメリカの場合は多くの場合それを保持していて、それを通勤用に使っていた、こんなことがございました。

羽田の沖展のケースは、それがすべてできるという格好で、沖展で、そのお金を借金して後から返せるよという格好でやってこられた。これもできるならそうした方がいいに決まっているんですが、問題は、そこでほかの空港の内部補助をする。つまり、前段に申し上げたODペアの組み合わせの、その財、資源を食ってしまっている、こういう話なんだろうと思います。

ここにおられる方にそんなことを言っても釈迦に説法ですが、何でそんなことをくどくど言うかという、そういう話をベースとしてきちっと書いた上で、今申し上げたことにさらに外部負担の話があったり環境面の問題があったりというほかの要因がございます。その問題は文章ではそれぞれのところに書いてあるんですが、これを私が読んでもアドホックに見えてしまうので、一覧表にするか、何かうまい整理をして、基幹としての論理はこういうところで通っていて、この組み合わせでやるとこの問題はクリアするんだけど、この問題で若干問題が残りますと。それが多分先ほどの、ちょっとありましたけれど、公平性の話。伊丹と羽田が公平かというような議論がちらっと出ていたんですが、公平の話はあれだけではなくてほかにもあるはずですし、需要の中で需要者によって差をつけた方がいいのか悪いのか。これはさっきの伊丹を使う人が、より利便が高いから、あるいは環境の負荷をつけているから差をつけても合理的ではないかとか、負担の割合を決めたりするときにはそういう論理がまた引っ張り出されてくるんだろうと思います。

ただ、そのたびに都合のいいものを引っ張ってくるのではなくて、ベースになる話を並べておいて、その全体のところを組み合わせ、これが答えではないかという話をきちっと説明していくことが大変重要な気がします。特に、私の学生などに聞いてもそうなんですが、一般の国民から見たときに、極めてアドホックにこういうことが決まっていて、だれかが大声を上げたら何かが変わりましたとかいう印象を与えるのは非常にまずいし、そもそもそういうことをやっているはずではないと理解をしますので、ぜひ整理をしておいてください。

長くなって済みません。

部会長

非常に重要な点だろろうと思いますし、前回の整理が世の中にそういうふうを受け取られている面もあるということにかんがみると、委員がおっしゃったように、空港というものを組み合わせ、我々は議論している。その理由にも先ほどの御整理ですと三つあるし、

そういうことを一度大きく整理をして、最終的なこれのまとめを出すときにも、そういうものの整理がうまくつけば後の個々の議論がわかりやすく、決してその場その場でやっているんじゃないということを訴えるためには良いのではないか。そういう御提案だろうと思いますし、それは確かに重要なことですので。ただし、ここですぐ議論できる、あるいは何かが提案できるという話ではありませんので、今後に向けて、事務局で少しそういうことを検討していただければありがたいと思います。

委員

私自身は前の案は非常によかったと思っていますので、ああいう案が今回の案に対してというのは、7月でしたか、1回そういうのを出したことがありましたね。地域でやったのがいい。あれをもう少しいろんなことを足して、やっぱり残しておいた方がいいと思うんです。同時に、成田と関空2空港だけの関係もやっぱり残しておいた方がいいと思います。

この間申し上げたように、成田だけ単独のあれというのは、結局成田にどんどん、この間総裁はそうおっしゃいませんでしたけれども、新聞などで、うんと着陸料、使用料が下がるように書いてある。それがいいのこのように書いてあるんですが、あれを本当にそうやると、あつという間に需要がここに来て、次の空港をつくらなければいけないということになって、つくるといふ途端にあれの民営化というのはうまくいかなくなるんじゃないかと私自身は思いますので、それはまさにさっき言った二つの組み合わせで考えるときに、本当にうまくいくのかという極めてシンプルなイグザンプルなんだろう。そういう意味では、二つの空港だけとか、それぞれのやつが本当にどれがいいのかという話は、もう一回一覧表に、さっきの枠組みの中で整理をしておいた方がいいだろうと思います。

部会長

一つには、タイムスパンをどれくらいで考えるかというのと大きく関係してくる問題でもあるんだろうと思うんですね。そこは我々が今までやってきた議論の中で、羽田についての拡張の話と、その後基本的に首都圏の空港容量については別途考えていかなければならないということを予想していますけれども、そのこのところを完全に長い期間で考えた最適と、そこは余り長く考えてもわからないからあるところまで考え、その先についてはその後の進展を踏まえた形でもう一回考えていくということと、どっちがいいかということも必ずしも言えないのだろうと思いますけれども、そういういろいろな難しさを含んだ問題だとは思いますが、私自身も委員のおっしゃった全貌をきちんと理解したかどうかわかりませんが、先ほど私が申し上げたような理解をいたしました。ひとつ御検討をいただいて、できればこういう場でも議論がもう一回できればと思います。

今はそんなことでよろしゅうございましょうか。

委員

はい。

部会長

それでは、ほかに御意見、御質問等。

委員

委員にまとめていただいてしまったので感想が述べづらくなってしまったんですが、私としては、やはりアドホックな印象を、受けてしまいました。というのは今日いただいた資料や論点の内容というよりは出たタイミングです。中間答申の前にこの話を伺っていたら、なるほどと素直に受け取ることができたかもしれないんですが、前回の部会の後にこの案が出てくると、どうしてもアドホック的な印象を持ってしまわない点もあるのではと思います。私は一般市民の代表ですが、一般市民ならそう思うんじゃないかと。それに関しては、そうではないという説得のある御説明をいただきたいのと、需要の調整に関しましては、例えば成田と関空に関しては今だに外国のキャリアは関空から成田に移動したがついていきますし、先週バリ島に行くジャンボには10人しか乗っていなかったという話も聞いていますけれども、関空に残るのも無理して残っている。あるいは、成田へ行きたいんだけど全体の判断の中で関空に残っているということを言っているキャリアもいます。外資系のキャリアですけど。

そういう中で、着陸料の問題というのは需給を決めるひとつの決め手にはなりますが、需要があり目的があれば着陸料が高くなると成田に行きます。成田に用があれば成田に行きますし、関空に用があれば関空に行くんだと私は思うんです。着陸料が安いことによって航空料金が安いから成田に行かずに関空を回ってくるということはないと思うんです。ですから関空の問題は関空だけの問題というより、関西圏全体の問題だと思いますので、単純に伊丹の需要を例えば縮小して関空に流れるというものなのか。これは定期航空協会なんかは、絶対違う、新幹線に取られるだけと主張しているようですが、果たしてそういうふうにするなりとこちらの思惑どおりにマーケットが動くのかというのは私は疑問があるんですけど。

部会長

ありがとうございます。

今の委員の御質問、御指摘に関して、事務局の方は何かございますでしょうか。

環境整備課長

最初のタイミングの問題ですけども、認識としては、役割分担の整理、需給状況を整理して、改めて関西地域の空港容量が生じるという、それを踏まえて、もう一步突っ込んで考えたらということなのでこの問題になりましたということなのですけども、タイミング的にはもっと早く、中間取りまとめの前に私どもから提起させていただくべきだったということは、今思うと反省材料としてございます。そういう意味で、もともとの意図するところと違うような一般の受け取られ方をされてもしょうがないようなタイミングになってしまったことをおわび申し上げたいと思います。これから精いっぱい詰めさせていただきますので、また御審議をお願いしたいと思います。



それから、今回いろいろとメニューを出ささせていただいておりますのは、この措置を講じることによって伊丹の需要が小さくなって、その分関空に移行するということを目的として、あるいは想定してということでは必ずしもございませんで、役割分担として両方の空港に余裕があって選ぶことができるのであれば、伊丹の運用の仕方、基本的なスタンスとして、騒音を縮小するというスタンスにもうちょっと近づけるような運用に変えていくべきではないか。

例えばジェット便を抑制すれば、結果としては、ジェットでなくてプロペラを使って伊丹で運用するというのが航空会社の選択になるかもしれませんが、それは伊丹から関空に需要が移る、便が移るという効果はないにしても、伊丹のあり方として騒音を抑制するという意味はあると思いますので、結果として何らかの格好で関空の方がふえなかったら今回のこの議論は意味がないんだということではなくて、騒音が小さくなる。市街地空港としてふさわしい役割を担うようになる。それはもちろん反射的に言えば、関空は市街地でない海上空港として十分にはばたくというか、機能を存分に発揮するというふうにつながればいいとは思っておりますけれども、今回の切り口はそういうことで、それを直接の目的にするというよりは、伊丹の市街地空港としての運用の仕方をもともと目指したところにもっと近づけるための検討だというふうに位置づけをさせていただければと思います。

部会長

よろしいでしょうか。

大阪国際空港の環境対策の費用の観点から言うと、先ほど資料1 - 3で御説明のあったジェット枠とプロペラ枠の組み合わせがありますね。あれはそれによってどれくらい現行の100億近い環境対策費というのは影響があるのでしょうか。

環境整備課長

先ほどごらんいただいたのは、まさに騒音の影響値がこういうふうになりますということで、それは縮むのは確かなのですが、実際の国としての対策は、騒音対策区域を指定して、その指定区域において行っている。ですから騒音影響が著しく小さくなって - 例えば関空開港時に100枠を伊丹から関空に移したのですが、そのときには顕著に騒音影響区域が小さくなったものですから、騒音対策区域そのものも地元と調整して縮小して、その結果として、要は対策の対象者が減ったということがございます。

今回もそのようなところまで踏み込むのかどうか。それほど著しく騒音が縮むように伊丹を縮小するのか。それによって対応は変わってくるかと思えます。ただ、基本的には、きょうメニューとして書かせていただいたこれらの措置によって、騒音対策区域を縮めることができるほど大幅な騒音縮減、それはすなわち伊丹の機能縮小なのですけれども、そういうものにつながるというふうには、きょうお示ししたメニューの幅で考える限りはさほどではないのではないかと考えてはおります。

部会長

ということは、環境対策費に関する限り、別にそれは大きな変化が生じる話ではないと

ということですね。

環境整備課長

直接連結した形で対策費自体が縮小するという効果にはつながらない。

部会長

わかりました。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。

委員

そうすると、環境のことを考えて伊丹の枠を小さくするという事ですから、目的は環境なのでその結果、伊丹周辺は確かに静かになって住民の騒音問題は小さくなった。しかし、空港の機能は縮小してしまったとすると、その結果、たまたまの結果ですけれど、関空に需要が行くことがなく、例えば全部新幹線に行ってしまったとか、巷間言われていますけれども、そういう結果になったとしても、そのこと自体は意図したことではない結果であるから仕方ないということなのではないでしょうか。

環境整備課長

少なくとも私ども航空行政の立場から考える限りは、航空需要を適切に受けとめる。その受けとめ方として今の伊丹の運用の仕方がいかどうかということでも考えたいと思っております。例えば伊丹の機能に枠をかけた結果として、今は喜んで飛行機を使っているのに、やむを得ず新幹線を使わざるを得ないという動きにつながってくるとすれば、それはやろうとしている手法が行き過ぎだったか、あるいは手段として適切ではなかったかという考え方になり得るのかなと。

ただ、基本のところは、市街地の空港ですので、極力騒音を減らす義務を私どもは背負っておりますので、それが達成できるように。ただ、それがいわば適切な航空需要の受け方の中で調整がいくようにということを目指したいという、姿勢としてはそういうことです。ただ、具体の選択はなかなか難しいところがあるかと思えます。

航空局長

議論がまた混乱するかもしれませんが、先ほど委員が、ちょっと整理をしてみろという御指摘をされましたけれども、今は環境の問題からだけ伊丹と関空のあり方というもの整理させていただいておりますけれども、もう一つは、関空というものが際内ハブ空港としてきちっと機能していくということもある程度確保するといえますか、そういった方向を目指すということも、この問題意識の中にはやはりあるわけでございまして、それを実現する手段として、例えば強制的にそういうことをやるのがいいのかどうかとか、方法論としてはいろいろな御意見があるかと思えますが、もともとの発端からして騒音問題を何とか解決しなければいけないという問題は当然でございますけれども、かてて加えて、先ほどございましたように、関空としての国際ハブ空港としての機能を、今十分かどうかということも踏まえまして、今以上にさらに充実していくという方策。それとの関係において伊丹とのあれを現状のまま自由にほうっておいていいのかどうかというような観点か

らの議論というのはやってみる価値があるのではなからうかという問題意識がございまして、そういう面からの資料の整理が本日は十分ではないと思いますけれども、そういう観点も踏まえて御議論をいただけたらと希望している次第でございます。

部会長

ありがとうございました。

もう一つの議事がありまして、これも説明をいただくのに多少の時間を要する資料ですので、恐れ入りますが、2番目の議事に移らせていただきたいと思います。

#### 今後の機材動向及び乗員の確保について

部会長

資料2は「今後の機材動向及び乗員の確保について」ということです。この御説明をちょうだいしたいと思います。

よろしく願いをいたします。

#### 「今後の機材動向及び乗員の確保について」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、ただいま御説明をいただきました今後の機材動向及び乗員の確保に関して御質問、御意見等がございましたらお願いをいたします。

委員

簡単に手に入るようでしたら、各国が時系列にどういう比率になっているかという数字を用意しておいていただくといいのかなという気がします。

次長

乗員ですか。

委員

乗員じゃなくて機材です。大きさですね。

航空機安全課長

大きさの外国の例。

委員

ダウンサイジングを言い出して、もう20年ぐらいになっていますよね。それがどこかでとまってしまっているのかどうかというのに興味があるものですから。

航空機安全課長

調べさせていただきたいと思います。

部会長

ほかに。

委員

資料2 - 9ですが、エアバスA380が就航すると、滑走路の長さその他には問題ないけれども、誘導路、エプロン - 誘導路間隔の問題というのは成田、関空、中部にそれぞれ書いてあります。私はこういう建設関係のことはよくわからないので教えていただきたいんですけども、これに合わせて仮に拡張したり工事をしたりすると相当大きな工事になるのかどうか教えていただきたいと思います。

飛行場部長

まだ導入計画が具体化しているわけではありませんので、その辺のところはこれから詰めていかなければいけないところでございます。また別途お話ししたいと思います。

委員

わかりました。

部会長

ほかによろしいですか。

そうしますと、今、御要望、御質問のあった点については適宜お教えいただくことにいたします。

時間的にはちょうどぐらいのところに来ておりますので、特段の御質問がなければ、あるいはほかの御発言がなければ、予定の議事はこれで終了ということで、あとは事務局から次回の空港整備部会についての連絡事項等についてお伺いしたいと思います。

航空企画調査室長

次回の空港整備部会でございますけれども、現在さまざまな宿題をいただいておりますものですから、その検討状況を踏まえまして、後日調整させていただきたいと考えております。

以上でございます。

部会長

次回の部会については、今御説明があったとおり、そういうことでよろしゅうございませうか。

それでは、本日の会議はこれで終了させていただきます。

お忙しいところを大変ありがとうございました。

閉 会