

交通政策審議会 第7回航空分科会

平成24年4月27日（金）

国土交通省（中央合同庁舎3号館）

1 1 階 特 別 会 議 室

【事務局】 それでは定刻になりましたので、只今から交通政策審議会航空分科会を開催いたします。

ご出席の皆様方には、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。私、事務局を務めさせていただきます航空局航空戦略課の野口でございます。どうぞよろしく申し上げます。

まず初めに、お手元にお配りしてございます資料の確認ですが、議事次第、委員名簿、配席図、資料1「社会資本整備重点計画の概要（総論）について」、資料2「社会資本整備重点計画の各施策（各論）等について」、資料3「航空分科会及び他分科会の運営状況等について」、参考資料「第13回社会資本整備審議会計画部会及び交通政策審議会交通体系分科会計画部会 配付資料」となっております。ご確認くださいまして、資料の不足等ございましたら、事務局までお申しつけください。

それでは次に、ご出席の委員をご紹介させていただきます。なお五十音順にご紹介させていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

浅野委員でいらっしゃいます。

【浅野委員】 よろしく申し上げます。

【事務局】 家田委員でいらっしゃいます。

【家田委員】 おはようございます。

【事務局】 上村委員でございますが、事情により遅れていらっしゃいます。

坂本委員でいらっしゃいます。

佐和委員でいらっしゃいます。

【佐和委員】 どうぞよろしく。

【事務局】 鈴木委員でいらっしゃいますが、事情により遅れていらっしゃいます。

竹内委員でいらっしゃいます。

【竹内委員】 竹内でございます。よろしくお願いします。

【事務局】 富澤委員でいらっしゃいます。

【富澤委員】 おはようございます。

【事務局】 廻委員でいらっしゃいます。

【廻委員】 廻と申します。

【事務局】 ご欠席の委員の皆様及び国土交通省側出席者のご紹介につきましては、時間の関係上お手元の委員名簿と配席図にかえさせていただきますので、ご了承願います。

ここで鈴木委員がご到着です。

【鈴木委員】 おはようございます。遅くなりました。

【事務局】 なお卓上のマイクの使用方法ですが、ボタンを押していただくとマイクに赤いランプが点きますので、お話してください。終わりましたらもう一度ボタンを押していただいて、電源を切っていただくようお願いいたします。またこのマイクは原則2名様で1台となっております。ご不便をおかけしますが、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは開会に当たりまして、航空局長よりご挨拶申し上げます。

【航空局長】 おはようございます。航空局長の長田でございます。

本日はご多忙の中、家田委員長はじめ委員の皆様方におかれましては会合にご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

この交通政策審議会の航空分科会でございますが、正式な形では実は平成20年12月以来の開催でございますが、昨年の6月に懇談会ということで先生方にお集まりを賜りまして、昨年は東日本大震災がございましたので、震災を踏まえた空港機能のあり方等につきまして、ご議論をいただいたところでございます。

最近の航空を巡る状況でございますが、航空産業という面では、日本航空の破綻というのが一番大きな状況であったわけでございますが、その後再生計画に則りまして順調に再生をいただいているところでございます。また昨今、新聞等を賑わしておりますLCCでございますが、3月に我が国発のLCCであるピーチアビエーションが関空を拠点に就航を始めておりまして、現在のところ非常に順調な伸びを示しているということでございます。また他の2社、ジェットスター・ジャパンとエアアジア・ジャパンでございますが、これも今年の7月、8月に成田空港をベースに運航を始めるということで、特に航空業界を巡る状況は非常に変わっているということでございまして、ビジネスジェット等々も含めまして、新たな航空事業の拡大をしていきたい、そのためにより一層質の高い航空輸送

サービスの実現に向けまして、本日ご議論いただきます次期社会資本整備重点計画の中におきましても、空港機能の確保でありますとか、特に羽田についても、4本目の滑走路を機に国際線が順調に増えているわけでございますが、首都圏の容量拡大をどうしていくか、そういったことの議論を進めているところでございます。

また、昨年国会で法律が通りまして、関空と伊丹の経営統合をするということでございますが、これもこの4月に、両空港を統合するための新会社が発足をいたしました。この7月の統合に向けまして、今議論を進めているところでございますし、そういう意味で空港の民間委託の推進という観点で見れば、それ以外の国が管理する28空港、あるいは地方の管理する空港につきましても、PFI法の規定を利用しながら民間の能力の活用ということで、現在これは国会に法案を出しているところでございます。この法案が通りましたら、我々はこの法案に基づいて、積極的に民間委託の推進を進めてまいりたいと考えております。そういう意味でいうと正に空港運営につきましても、ハード、ソフト両面から、さまざまな施策を展開してまいりたいと考えているところでございます。

本日は社会資本整備重点計画、まだ素案でございますがその内容も含めまして、航空運営における最近の動向や取り組みについて、事務局からご報告させていただきますとともに、航空政策全般につきましてご議論、ご指導いただければと考えております。

以上、簡単でございますが、ご挨拶に代えさせていただきます。どうかよろしくお願ひします。

【事務局】 ここで上村委員のご到着でございます。

【上村委員】 よろしくお願ひします。

【事務局】 続きまして、家田分科会長にご挨拶をいただきたいと思ひます。

家田分科会長、どうぞよろしくお願ひいたします。

【家田分科会長】 皆さん、おはようございます。家田でございます。どうぞよろしくお願ひします。

久しぶりということございまして、これから議論するんですが、今日は議事次第にありますようにメインの課題は社会資本整備重点計画、今、取りまとめの段階に入っているというものについて、総合的な意見交換をし、適切なサジェスチョンをしていただくということではあるんですけども、実は事前にちょっと事務局と内々の相談をしたときに、これはこれで大事な話なんだけれども、もうちょっとこの交通政策審議会における航空分科会が、一体どんな仕事をする、機能を持つべきなのか、それはどういうふうに進めたら

いいのかということもやったほうがいいよねというようなお話をしましたら、心よく事務局も、ぜひ前向きに相談しようということにさせていただきましたので、今日の後半は、これからこの分科会をどう進めるかというところもご議論いただく次第でございます。

国土交通省の中だけでも、幾つかの審議会とその中に分科会があって、その下にいろいろな部会があって、となっているんですが、ホワンと意見を聞くというような類のこともタスクであるし、大臣からの諮問に従って、検討して答申を出すというのもタスクだし、別に何を聞かれているわけじゃないんだけど、まとめて今後の方針を建議するということもあり得るし、いろいろなことがありますよね。同時にまた航空というのも、今局長からお話があった、航空運輸事業のオペレーションのような比較的短期の問題もあるし、もっと長い目で見て飛行場や地域の産業、国土の姿がどうあるべきかみたいなこともあるし、非常に多岐な議論になろうかと思いますので、今日はそちらもメインの課題だということをご認識いただいて、そのとき何を言おうかなというのを今のうちから考えておいていただけるとありがたいなと思って、ご挨拶する次第でございます。

それでは、私のご挨拶はこのぐらいにさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

それでは恐れ入りますが、ここで報道関係者様のご退室をお願いいたします。

(報道関係者退室)

【事務局】 それでは、以後の進行は家田分科会長にお願いしたいと思えます。

家田分科会長、どうぞよろしくお願いいたします。

【家田分科会長】 それでは進めさせていただきます。

まず1つ目の議題として、社会資本整備重点計画のお話ですが、それについてまずプレゼンテーションしていただいて、その後意見交換というふうにしたいと思えます。

では、ご説明をお願いいたします。

【航空戦略課長】 航空戦略課長の萩川です。よろしくお願いいたします。

私のほうから現時点での重点計画の議論の概要をご紹介させていただきます。その後各論のご説明に入りたいと思えます。

資料1をお願いいたします。

1ページ目、まずスケジュールなんですけれども、今日は4月27日ということで今週の火曜日、24日に計画部会が開かれまして、素案というのを提示していただいています。この素案に基づいて航空分科会、他の分科会もいろいろ議論をして、その分科会のご意見

を反映して素案を練り上げていくと。で、5月、第14回と書いてありますけれども、ここで素案を事実上決定すると。その後パブコメをして、夏ぐらいに閣議決定という運びでいきたいというのが今のスケジュール感です。

現在ある計画というのは、平成20年から5カ年計画ということで今年度までなんですけれども、今ご議論いただいている新計画は平成24年夏から5カ年ということで、平成28年度ぐらいまでを念頭に置いた計画を、今作っていただいているところでございます。

2ページですけれども、この新計画の全体の構成のイメージなんですけれども、1、2、3、4と書いてありますのが一応骨格になっています。

まず1番目で、現状はどういう状況なのか。厳しい財政状況とかストックの老朽化と5つぐらい載っていますけれども、まずこういう前提を念頭に置きましょうということで、その中で2番の社会資本整備のあるべき姿ということで、視点1、2、3とございます。それで次の3ページに、これをブレイクダウンしてあります。

視点1 安全・安心な生活、地域等の維持、視点2 国や地球規模の大きな環境変化、視点3 新たな成長や価値を創造する国家戦略、この3つの大きな視点のもとに政策課題がそれぞれ3つありまして、さらにそれをブレイクダウンしてプログラムという、この黄色いところが18あるんですけれども、この18というのが大きな柱のもとで、今度の計画の柱になっているということでもあります。ですから、今までの計画というのは結構各局ごと、分野ごとに書いていくという感じがあったんですけれども、今回の新計画はこの18の骨に各モード、各分野の施策を張りつけていくといえますか、位置付けていくという作業をしております。

2ページに戻っていただきまして、2の社会資本整備のあるべき姿ですけれども、まずこの18の柱の中にいろいろな政策を位置付けていくというのは、中長期的な社会資本整備の方向性ということで、先程、計画は一応5年を念頭に置いていますということだったんですけれども、5年よりもう少し先まで見据えた計画も含めて、ここにとりあえず位置付けてみようというのが2です。

そして次の3ですけれども、その中長期的なものをまず作って、その後この1、2、3、4と書いてありますけれども、今整備をしないと大規模なリスクの低減ができないおそれがあるとか、今整備しないと産業・経済の基盤や国家競争力が困難になるのではないとか、という4つの視点でもって絞り込んでいくという作業になります。これは先程の中長期的なものを、5年間ぐらいを念頭に置いてこの4つの視点で絞り込んで、選択と集中を

していこうということでやっております。2で膨らませてから3で絞っていくということで、これが実質、その5カ年計画の中身になってくるということでございます。

それで4のところ、その実効性を確保する方法として、いろいろなフォローアップとか、そういうことできちっとフォローしていくということでもあります。

この1、2、3、4が一応計画の柱になってございます。

4ページですけど、じゃあ、航空分野はどうかということなんですけれども、左側にプログラムにおける記載施策ということで、「首都圏空港の機能強化」というところから、一番下の「空港・管制システム等の海外展開」まで、主に17の施策がありますけれども、この17の施策が先程の18本の柱の中で関係するところに、重複もしながら位置付けられているということになっております。例えば首都圏空港の機能強化とか、その下ちょっと行っていただきますと、青く囲んであるところですね、LCC、ビジネスジェットとありますけれども、それは右の中では「重点目標2 我が国の産業・経済の基盤や国際競争力を強化する」という中で、首都圏空港、関西空港に位置付けられているという形になっております。

5ページも同じでございます、先程の17の施策、これは後ほど各論でご紹介いたしますけれども、それぞれが重点目標の1、3、4というふうに位置付けられているということになっております。ですから例えばLCCの参入促進などというのは、18の中でも複数のところで位置付けられる形になってございます。

それから計画部会の中では、やはり他分野との連携も非常に重要であるというご議論がありまして、例えば6ページ、7ページですけども、航空でありますとアクセスの問題とか、震災がありましたので耐震ですとか災害対策みたいな視点も重要だということですが、これは18の柱の中では鉄道とか震災対策などの分野で、こういう航空的な要素も位置付けられているということになっております。

大体、概要は以上でございます。次に各論のご説明になります。

【首都圏空港課長】 それでは最初に、首都圏空港につきましてご説明申し上げます。資料2の1ページをお開きください。

ここに私共の国土交通省成長戦略、平成22年5月に発表したものの航空分野のポイントを書いてございます。IからIVまで柱がございしますが、このうちIが、首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田の強化ということでございます。ここをどのように容量を拡大していくか、その際に国内フィーダーやLCC、ビジネスジェットの対応を図る

かということを書いてございます。それと合わせて、Ⅱの徹底的なオープンスカイの推進ということがございます。さらにⅢとしてLCC参入促進による利用者メリットの拡大、Ⅳとして民間の知恵と資金を活用した空港経営の抜本的効率化というのが、成長戦略のポイントでございます。

特にこのうちⅠにつきまして、ご説明していきたいと思えます。

2ページにお進みいただきたいと思えます。これが私共の今の首都圏空港の発着枠の増加予定でございます。当初、羽田空港は、D滑走路ができる前30.3万回でございました。また成田空港は22万回でございました。合わせて52.3万回ということでございます。これを現在のところ、羽田は39万回、うち国際線は6万回、成田は25万回ということで拡大を一部図っているところでございますが、最終的には羽田は44.7万回、うち国際線は9万回、成田については30万回ということで大幅な容量拡大を図りまして、合わせて74.7万回ということで、当初の52.3万回から見ますと4割以上の容量拡大を図っていきたく。しかも平成24年度末には、成田空港を中心としまして首都圏空港を含めたオープンスカイを実施させていただく計画となっております。

次に3ページでございます。それを図るために成田、羽田でどういうことをやるかということでございますが、成田空港につきましては、まずは容量を拡大していくことを地元の方々の合意を得て進めていく必要があるということでございます。飛行方式といたしましては、同時平行離着陸方式というものを導入する。それからこの絵にありますようなさまざまな施設整備を行っていくということを合わせまして、30万回に向けて今、鋭意容量拡大に取り組んでいるということでございます。

次に4ページでございます。今度は羽田空港でございます。これもご存じだと思いますけれども、既にこの写真の手前側に見えておりますD滑走路の供用を、平成22年10月から行ってございます。それと合わせまして、今オレンジ色に塗っております国際旅客ターミナル及びエプロンの整備を行い、新しい国際旅客ターミナルもオープンしてございます。ただ、ここの管制の方式は大変複雑な運用になっておりますので、今さらにその管制の慣熟を進めております。それから国際旅客ターミナルもさらに拡張していくということで、こういった対策を講じることによってさらに、今39万回まで行ってございますけれども、最終的に44.7万回まで容量を拡大していくという状況でございます。

5ページがその羽田空港における施設整備、今、計画されているものの概要でございます。エプロンであるとか、滑走路の整備など含めて、鋭意取り組んでいるところでござ

います。

以上の話の中で、あるいは最初の成長戦略の中でもⅢとして、特にLCCの参入というものが取り上げてあります。LCCは、首都圏空港におきましては成田におきまして、エアアジア・ジャパン、ジェットスター・ジャパンという2社が既に就航を決めて、今、準備をしております。エアアジア・ジャパンにつきましては今年の8月から、ジェットスター・ジャパンは7月からということで、まずは国内線に路線を展開するということでございます。施設面におきましては、とりあえず当面は現在の第2旅客ターミナルビルに暫定的な施設を整備して、これは既に工事を開始しておりますけれども、ここでまずは開始をします。しかし、先般成田国際空港株式会社のほうで発表した計画によりますと、本格的にこれらのLCCを受け入れるために、現在のターミナルビルのさらに外側と申しますか延長に、ここの絵で赤で書いてございますが、LCC専用の本格的なターミナル施設の建築を計画しているということでございます。このようにして、我が国におきましても関空に続きましてしっかりと、成田においてLCCの就航、定着を図っていくと申しているところでございます。

7ページは、一方ビジネスジェットの対応でございます。成田空港におきましては、成長戦略の中でもLCCと並んでこれまで首都圏が十分対応できていなかったビジネスジェットの対応を積極的に図ろうということでございまして、既にやはり第2旅客ターミナルビルに隣接するビルの一角なんですけれども、一部を改装する形で、ビジネスジェットの専用ターミナルを3月末にオープンしているところでございます。ただ施設の整備をするだけではなくて、インターネットを使って予約を受け付けるシステムなどさまざまな取り組みを図って、首都圏においてもしっかりとビジネスジェットを受け入れる体制整備を進めております。

8ページ、9ページはオープンスカイにかかわるものですので、この部分は担当の航空ネットワーク企画課長から、後ほどご説明をさせていただきたいと思っております。

私からは以上です。

【官房参事官(近畿圏・中部圏)】 引き続きまして、関西国際空港についてのご説明をさせていただきます。ページを飛んでいただきまして、20ページからになります。

まずは関西国際空港の概況でございます。皆さん大変ご承知かと思っておりますけれども、沖合5キロで環境に大変優しい空港でございます。滑走路は2本で完全24時間空港ということで、空域も湾内で高い高度まで上げて陸上を飛ぶということで、これまで大阪にあり

ました伊丹空港の問題点を解決するという、課題を解決するためにできた空港でございます。下のほうを見ていただきますと、事業費ということで、1期で1兆4,600億円、2期で9,000億円かかっております。合計2兆3,600億円という巨額の資金を投入してつくった空港ということでございます。これがこの関空の問題点の一つでもあるということでございます。

次のページをおめくりいただきまして、関空の利用状況についてご説明いたします。

平成12年に一度ピークを迎えまして、その後平成15年に旅客の推移が下がって底を打ってございます。その後戻りかけたんですけども、リーマン・ショック等で平成21年にもう一回底を打ち、今回震災等でまた横ばいということでございますけれども、本年の夏のダイヤでいきますと、8月に週862便という最高便数を記録することを予定してございまして、P e a c h等の追い風もありまして、また中国の発展ということで、国際線につきましては伸びる方向に転じているというのが現状でございます。

もう1ページめくっていただきまして、22ページでございます。これがキャッシュフローとその経営状態を表すものでございます。

右上の段の経常利益を見ていただきますと、平成13、14年で大変な経常赤字を計上いたしまして、政府補給金ということで政府から90億円の補給金をもらわないと、経営が成り立たないような状況になっておりました。その下の有利子負債残高を見ていただきますと、相変わらず有利子負債につきましては1兆円を超える額があると。先程申し上げました2兆を超える額の巨額投資の大半を有利子負債で賄った結果、これに対する金利が営業外の費用として発生すると。今の平均金利が2%でございますので、1兆円に対して200億円の有利子負債が発生すると。で、キャッシュフローが必要ということになってございます。これは今、低金利でございますのでこの程度で済んでおりますけれども、金利の変動が1%上がりますと100億円の営業外費用が発生するというので、金利に対して大変脆弱な企業体制を持った状態ということが言えるかと思えます。

次の23ページは伊丹空港でございます。関空と対照的に、内陸の空港でございます。したがって運用時間は7時から9時の14時間というふうに制限されておまして、この他、発着回数も1日372便、うちジェット200便ということで、環境との調和を図って限定的に運用されている空港でございます。しかしながら便利なところにもあり、安定的な収益が見込めるという特徴がございます。

次のページをめくっていただきまして、伊丹の運用状況でございます。24ページで

ございますけれども、これも平成16年に一度ピークを迎えまして、その後低下傾向にございます。右下の段には発着回数を書いてございまして、発着回数につきましてはそれほど低下傾向が顕著ではございませんけれども、飛行機の小型化に伴いまして旅客数についてはどんどん低下して、現在1,400万人程度になっているということでございます。

続きまして25ページでございます。このような状況の中で、関空をどうやって抜本的に解決するかということが議論されるわけでございますけれども、先程申し上げました説明をB/S、P/Lであらわしたものでございます。左上の営業利益を見ていただきますと、関空は190億円もの営業利益を出しております。そういう意味では、営業キャッシュフローは大変高い企業だと言えらると思います。ただ下段、支払利息ということで182億円、営業利益が吹っ飛ばす営業外費用が発生していると。それを政府補給金で補っているという構造でございます。

右のほうの伊丹空港を見ていただきますと、経常利益で61億円ということでございます。固定資産税が発生いたしますので、収益改善効果は45億円程度ということでございます。

このような2つの空港を一緒にするというのが、今回の経営統合でございます。また参考までに下の段、関空の貸借対照表を見ていただきますと、中央の純資産合計額の上の利益剰余金のところが2,000億円のマイナスになっているということで、既に2,000億円の減損が発生しているという状況で、B/Sも大変傷んでいるという状況でございます。

続きまして26ページ、このような状況を踏まえまして一昨年、平成22年5月に成長戦略が発表されて、両空港を統合して一層の活用をして、関空のバランスシートを改善するようという提言がなされたということでございます。

これを受けまして、27ページでございます、関空の統合法ができたということで、これは大変文字が多い資料になってございますのでちょっと飛ばさせていただきます、28ページのほうで、じゃあ、統合でどのようなことをやるかということについて、ポンチ絵がございまして、これに沿って説明させていただきます。

現在は、左下の図にありますように、伊丹につきましては国が滑走路と土地を持っておりまして、その上に民間会社のビルが、非航空収益について持っているという状況、その下の関空会社につきましては、ビル、滑走路、土地を持っているという状況でございました。こういう状況で先程見ていただいたようなP/Lが発生しているということで、この

2つを統合させるということでございます。

すなわちここでの課題は、伊丹の収益をどうやって一体化させるかということが課題になります。ここで通常思いつくのは、持ち株会社の下にぶら下げるということがあるんですけども、そういたしますと伊丹の収益のところでは課税等かかりまして、資金の流出が起こるとということでございます。そういうことで、どういう方法があるかということで今回考えましたのが、中段でございますような形で、関空会社からビルと滑走路の事業資産を、真ん中の新関空会社に吸収分割契約で移しまして、資産に見合う負債とともに移すということで、ここでは対価は発生させずに譲渡いたします。それと伊丹につきましては、国から滑走路、土地を現物出資すると。その現物出資は価値がございますので、それに対して国に株を発行するというので、株式交換で現物出資を発生させる。ということで会社を設立すると。そこで新関空会社というものをつくりまして、統合を行うというものでございます。こうすることによりまして、新関空会社は国100%の会社になります。

この結果、コンセッションということで最終的には事業譲渡を行うことを目指してございますので、単一株主で行うことで迅速にそういう判断ができるということ、それから関空事業の大変毀損しているB/Sの状態を特に評価することなく、一体化できるというメリットがございました。それが結果、右の状況でございます。

今後の課題でございますけれども、この伊丹のところでございます赤いビルは非航空収益で売上高200億円ぐらいの企業でございます。この売上高をどれだけ一体化させていくかということが、今後の課題でございます。さらに、そうすることでこの一体化した事業の収益力を高めて、マーケットに問いかけてコンセッションを実施するというようなことが、今後の課題になってこようかと思っております。

ページをおめくりいただきまして29ページでございます。このような考え方に基きまして、これまで順調に作業が進んでございます。平成23年5月の法案成立以降、設立委員会を終えまして、3月に創立総会、4月には会社ができまして、代表取締役社長に安藤圭一氏、三井住友銀行の現職の副頭取に就任いただいております。今後協議会を設置し、昨日協議会が設置されましたけれども、そこで国が定める基本方針などを議論いただきます。さらに現会社との吸収分割、中期経営戦略等を策定し、6月末の現関空会社、新関空会社、両会社の株主総会を経まして、7月に経営統合を行うということでございます。

続きまして30ページでございます。今回の統合の大きな目標、統合した結果どういふふう運用するのかということでございます。これは国が基本方針として定めることにな

っております。ここもたくさんいろいろ文字が書いてございますが、ここには法案にあることが書いてございますけれども、基本的には今回の統合によって事業価値を上げる必要がございます。そういうことで、経営者の判断を最大限尊重するというのを軸に、この基本方針を作ってまいりたいと思っております。ただ、空港でございます。公共財でもありますし、外部不経済も発生いたしますので、その点についてはある程度の歯止めが必要でございます。そういうものについて、経営の判断をゆだねる範囲、大きな枠を基本方針のところ定めて、他についてはできる限り経営者の判断に任せていくというような考え方で、この協議会での議論を進めていきたいと思っております。

続きまして31ページ、コンセッションでございます。コンセッションについてはいろいろ議論がございますが、ポイントは、中段にございます民間事業者がそのノウハウを最大限活用しつつ、投資に関する収益に関して自らリスクをとる統治体制に移行するというものでございます。今回も安藤社長という民間の経営者をいただいているわけでございますけれども、あくまでも国100%ということで、エクイティーのホルダーは国でございます。そういうことで責任がどうしても、国に頼ることは否めないものでございますので、資本の部分につきましても完全に民営化して、民間の投資リスクのもとで経営を行っていただき、これまでの整備を行うための空港から、しっかり運営を行うための空港に切りかえていくということが、今回の大きな目標でございます。このため、一番下でございますように、早ければ平成26年度にもコンセッションを実施するということをしていきたいと思っております。

以上が経営統合のご説明でございました。

ちょっと長くなりましたので、最後にLCCターミナルの整備ということで、これは報道等でも大変ありがたいことでやっていただいておりますPeachが、我が国初の拠点のLCCということで、今、関空でオペレーションを開始して、大変順調な滑り出しを見せております。

その他33ページ、ジェットスター等につきましても、関空に大変、便を張っていただいております。そして投資といたしましてはLCCの関連施設ということで、その図にありますようなターミナルも今、建築中ございまして、2012年下期には供用開始ということで、完全なLCCだけのためのターミナルが、我が国初でできるということでございます。

この他、関空の成長につきましては、貨物の取り込み等も行っていきたいと思ってお

ります。

済みません、長くなりましたが以上でございます。

【空港施設課長】 続きます、地域の拠点的な空港ということで、那覇空港と福岡空港についてご説明させていただきます。

資料2の31ページにグラフがございます。これは全国の空港の、左のほうは旅客数、右のほうが発着回数を示していきまして、下に赤い字で書いてあるのが滑走路の本数ですけれども、羽田4本とか成田2本とかありますが、福岡空港は滑走路1本、那覇空港も1本ということで、旅客数も1,600万人、1,400万人ということで、地方の拠点として利用されております。ただ、右のほうは発着回数を示していきまして、13万回を超えるような離着陸回数になっておりまして、時間帯によってはほぼ満杯になってきているということです。

次のページですけれども、LCCの就航状況を示していきまして。先程からご説明がありましたが、LCCの拠点は関西空港とか成田空港とかに置かれますが、日本国内の相手方の空港としては、やはり福岡空港とか那覇空港に入るとということで、最近利用が進んでおります。

36ページは那覇空港の旅客数と発着回数を示してまいります。

37ページですけれども、那覇空港につきましては、旅客だけでなくて貨物の拠点としても利用されております。その図にありますように、那覇空港の一番北の端ですけれども、そこに貨物ターミナルが置かれております。38ページにありますように、これは全日空が運用していきまして、那覇空港は24時間運用の空港ですので、夜間に8便、それもアジアと国内便とを就航させて、夜間に積みかえてまた出すというようなことをやっていきまして、現在那覇空港の国際貨物量は、日本の中で第3位という量になっております。

それから39ページですけれども、那覇空港の現在の問題としましてターミナルビルもありまして、右の下の図が那覇空港の旅客ターミナルですが、ネズミ色に塗っている部分、フィンガーが2本出ているのが現在の国内線のターミナルビルです。その右に赤く斜線を塗っているのが現在の国際線ターミナルビルですが、ここも国際線が新しく就航して狭隘化しているということで、右のオレンジに塗っている部分に、新しい国際線ターミナルビルをこれから整備していくということになっております。

40ページですが、那覇空港は着陸回数が非常に増えておりまして、滑走路1本では足りないので2本目を整備するというので、40ページにありますように現在の滑走路の

沖合、間隔を1,310メートル離れたところに、2,700メートルの滑走路をもう1本整備するという計画を進めております。それで41ページですけれども、これまでも10年以上かけて調査をしてきておりまして、平成22年度からは赤く囲んでいますが、環境アセスメントの手续に入っております。これも3年半ほどでアセスメントが終了しますので、その動向を見ながらこれから事業化に取り掛かっていくというのが、今の那覇空港の状況です。

それから42ページは福岡空港ですけれども、上が旅客数、下が発着回数です。旅客数は近年少し減少しているんですけれども、最近の飛行機の小型化ということもありまして、離着陸回数は13万回を超えるような回数で続いております。

43ページですけれども、福岡空港の場合、特に滑走路が足りないというのもあるんですけれども、それだけでなくターミナルビルも非常に狭隘化しておりますので、43ページにありますように、今後ターミナルビルの古くなっているところを、ビルを後ろに下げる形で作りかえて、そしてエプロンなども広げて誘導路を二重化にするというような事業にも、これから取り掛かっていきたいと考えています。

44ページですけれども、福岡空港につきましても、長い時間かけて海上に新空港を整備するというような議論もありましたけれども、結局結論としては、現空港の西側に、210メートル離して長さ2,500メートルの滑走路を整備するという計画になっております。45ページですけれども、福岡空港は那覇空港より少し遅れておりますけれども、これまで調査をしてきておりまして、ようやく今年度、平成24年度から環境アセスメントに取りかかることになっておりまして、その動向を見ながらまた事業に取りかかるということになります。

現在日本の空港も、選択と集中で大分整備を抑制しておりまして、現在沖縄の石垣空港の整備をしていますけれども、新石垣空港は今年度完成、供用いたします。そうしますと新しい空港の予定がもう無くなりますけれども、次の課題としましては、那覇とか福岡のような拠点的な空港の、2本目の滑走路を増設していくというのが課題だと考えております。

以上でございます。

【航空ネットワーク企画課長】 続きまして、先程飛ばしておりました、オープンスカイのほうからご説明させていただきます。資料を戻っていただいて恐縮でございますけれども、8ページに戻っていただければと思います。

ここに書いてございますとおり、オープンスカイの基本的な定義でございますけれども、企業数、路線、便数にかかる制限を二国間で相互に撤廃していくということを、オープンスカイと言っているわけでございます。もともとオープンスカイというのは、そこに入ったらすぐオープンスカイになるという条約があるわけではなく、あくまで二国間でこういう自由化をやっていかなければいけないと、F T Aみたいなものだと思っただけだと思います。

その中で、下の四角に書いてございますけれども、成田の発着回数は先程ご説明がありましたように30万回に増えていくという中で、首都圏を含めたオープンスカイということが可能になったということでございます。

下の段のオープンスカイ交渉の進捗ということでございますけれども、交渉方針でございますが、まず東アジア、A S E A Nの国・地域を優先にやっているということでございます。ご覧のとおり、アジアが今後伸びていくという流れ、あるいはL C Cはやはり近場のところで多頻度に、効率的に運航していくというビジネススタイルなもので、最も増便が見込まれるところをまず最初にやっていくという考え方でございます。

その結果、9ページを見ていただければと思いますけれども、この地図で、まず米国のところでございますけれども、①2010年10月合意ということございまして、最初のオープンスカイでございます。この下の括弧は日本発の旅客数とシェアを書いております、2割程度、2位の国の米国と一番最初にやったということでございます。

その次、2番目は韓国ということで、シェア1位の国とやったということ。それ以来、直近で15番目のスリランカまで行って、15カ国目ということでございます。国数にして15カ国ということでございますけれども、右下の表を見ていただければと思いますけれども、日本発着の旅客数ベースでいえば、約7割をカバーしているということございまして、1年半の間でございますけれども、国として15カ国、シェアにして7割というカバーをしているということでございます。アジアもそろそろ終わりつつあるので、13番目にイギリス、ヨーロッパのほうまでやり始めるというのが、今の状況でございます。

その話とも関連があるのでございますけれども、続いて空港経営改革のほうのご説明でございます。飛んで恐縮でございますけれども、46ページを見ていただければと思います。空港経営改革を考える上で、皆さんご案内のとおり、航空は全体システムとして考える必要があるということで、考え方を共感的にまとめさせていただいております。

まず左上の枠組みというところでございますけれども、これは今ご説明申し上げたオー

プンスカイということでございます。まず枠組みとして、自由化していくということが重要なことだと思っております。といいますのは、空港側で今後いろいろ民間の知恵を、先程ご説明がありましたコンセッションみたいなことをやっていくとき、空港がいくら柔軟にやっても、結局ここで自由化が進んでいないと、二国間で縛られた中ではポートセールスがうまくいかないということになってしまいますので、まずこういう枠組みというのを自由にしていくというのが、空港経営改革をやっていく一つの前提、大きな関係ということでございます。

もう一つは担い手というところでございますけれども、やはり枠組みをいくら自由にしても、特に日本にベースを置くキャリアがいないと、ネットワークというのはなかなか発達しないというのがまた事実でございまして、LCCをはじめとした新規参入、航空企業の参入促進ということを併せてやっていくということでございます。その中で受け手である空港、ここに書いてございますけれども、着陸料の柔軟かつ機動的設定等、いろいろな意味で柔軟な経営をすれば、三位一体あるいは相乗効果で航空全体としてうまく、好循環に回っていくのではないかとこの問題意識でございます。

例えば特にLCCなど最近よく言われますのは、日本の空港サイドというのはカウンターパートがいないと。だれに話していいのかわからない、つまり、今、着陸料というのは、国管理空港であれば国が一律に決めておりますので、地方の空港ビルに言っても決定権限はない、カウンターとかいろいろなフィーは地方の空港ビルが決めておりますので、そちらはそちらに行かないといけないといった、LCCが参入するときに、空港全体でどういう費用が要するのかということ考えたとき、交渉相手がどうもはっきりしないということ、彼らは申しております。さらに言いますと、彼らのビジネスモデルというのは、複数年契約で自分らが多くお客を運ぶので、その多く運んだ客数に応じて、例えばインセンティブ契約をやってくれというようなことをよくおっしゃいます。着陸料あるいはさっきのカウンターフィーすべてを含めて、いろいろなインセンティブ契約を結びたいというのが、彼らのよくおっしゃることでございますけれども、そもそも主体が一体でないというのと、国がやっておりますと、複数年契約というのは単年度主義の観点からなかなかうまくいかないといったことで、空港サイドはどうもネックになりつつあるというのが現状でございます。

その流れの中で、時間もないので資料を飛ばさせていただきますけれども、53ページを見ていただければと思います。

空港だけでなく国全体のインフラの中で、昨年PFI法の一部改正というのがございまして、これはもう成立しておりますが、どういうことが起こったかといいますと、③のところでございます。先程関空のところでご説明がありましたけれども、従来、ご案内のとおりPFIといいますと、整備するPFI、あるいは整備して運営するといったPFIが中心でございましたけれども、運営をするというPFIを新たな類型として追加したというのが、今年の改正でございます。空港だけではなくいろいろなインフラについて、こういう運営権を中心にしたコンセッションの制度というのを、新しくPFIの類型として入れたということでございます。

1ページめくっていただきまして54ページでございます。そういった国全体のインフラの動きの中で、航空局といたしましても、先程申し上げましたとおり関空に関しては、既に第1段階で統合、第2段階でコンセッションといった方向で進んでおります。で、国管理区分については、いろいろ議論していたというのが昨年、ここに書いてあるとおりでございます。結論的にいいますと、55ページを見ていただきますと、国管理空港は実は先程の統合が決まりました伊丹空港以外で28空港ございますけれども、これについても運営権を主体にして考えていこうということでございます。

56ページを見ていただければと思います。今後の予定といたしまして、まず右側の上のほうに具体的な取り組みが書いてございますけれども、先程申しましたとおりPFI法の運営権制度を活用して、国管理空港の運営の民間委託を推進するということが決まっております。その流れの中で、今後のスケジュールというところで書かせていただいておりますけれども、まず平成24年度に、幅広い方から各空港ごとのいろいろなご意見、ご提案をいただくというマーケット・サウンディングをやると。そういうことをやりながら、早ければ平成26年度に国管理空港の運営の民間委託をやっていくと、こういう流れでございます。

その流れの中で、58ページを見ていただければと思いますけれども、今回、法案を国会に提出させていただいております。この法案でございますけれども、先程言いましたように実はPFI法で既に国のインフラ全体共通に、運営権という制度は設定可能ということになっておりますけれども、個別法の手当というのが打ち出されてございまして、今のPFI法であれば、基本的には契約ベースで物事を進めるということでございますけれども、空港の場合、ご案内のとおり特にセーフティー、セキュリティー等々に関しまして、契約ベースではなかなかうまくいかないというか、不安なところがございまして、運営

権者に空港を任せる場合、運営権者に直接こういった空港運営における安全性や利用者利便に関する法律上の義務を課し、その遵守状況を監視し、不適切な点があれば是正させるという枠組みを盛り込んだ法律改正を提出させていただいております。

以上でございます。

【航空戦略課長】 ご説明は最後になりますけれども、59ページから、技術規制の緩和の関係を簡単に紹介させていただきます。

今ちょっと諸々のお話がありましたのは、すべて平成26年度以降、航空ビッグバンと書いてありますけれども、日本も世界も、オープンスカイを基本にして競争状態になると。それに向かって、今いろいろな準備をしているんですけれども、技術規制の関係はやはり、個別論でいろいろな企業の活動の制約になり得るということなので、その規制もやっついこうということで、昨年の秋から取り組んでいる話でございます。

61ページで、昨年の9月、まず事業者さんにどんなものがありますかというふうに聞きましたら、250項目ぐらい規制緩和してくれという要望が出てきて、重複を整理すると130項目ぐらい出てきました。これは早くやらなければいけないということで、上の四角に書いてありますけれども、平成23年度内、今年の3月いっぱいを一つの目標にして、なるべくそこまでにやっついこうと。安全性はもちろん大事なんですけれども、国際競争力の強化とか利用者利便の向上と両立するような、安全規制のあり方というのを検討しようということで、やってまいりました。

有識者の先生方にも入っていただいてやりましょうということで、本日ご出席の鈴木先生に委員長になっていただいた委員会を作って、そこでご議論しながら進めていただいているということでございます。62ページにメンバーが出ています。

結果が63ページでありまして、一番左下なんですけれども、129項目のうち、実質的に議論していただく120項目の中で、A、B、Cと書いてありますけれども、すぐにやるもの、年度内にやるもの、平成24年度内にはやるというのがそれぞれA、B、Cなんです。120項目のうち100項目は一応やります、規制緩和できますという結論が出ました。それから赤いD項目、20項目は、国際標準にのっとってやっているのだからちょっと事業者さんの要望は聞けませんね、できないということですが、委員会を進めるときには事業者さんにもその委員会のテーブルについていただいて、意見交換しながらやったので、このDの20項目についても事業者さんも納得していただいているということで、こういう結論が3回の委員会で、4月6日に出ております。あと第4回目の委員会を6月

頭ぐらいに開きまして、最終的な取りまとめをやっていこうということでございます。

ご説明は以上です。事務局からは以上でございます。

【家田分科会長】 よろしいですか。はい、ありがとうございました。予定を30分ほどオーバーしているので、少しねじを回していただきました。

それでは、ただいまご説明いただきました、社会資本整備重点計画に直結しているようなものもあるし、関連はしているけれどもうちちょっと独立度の高いお話もあったかと思えますけれども、以上につきまして各委員からご発言いただいて、ご質問でも結構ですし、サジェスションをいただいきたいと思います。

時間をセーブする都合上、一問一答という格好ではなくて、一通りご意見いただいて、それにまとめてお答えいただいて、また繰り返すというふうにさせていただこうと思えます。特に順番は決めませんので、ご発言いただく方はこれ（机上札）を立てていただくということで、発言を求めていただきたいと思います。

じゃあ、浅野先生からどうぞ。

【浅野委員】 大変まとまった話でよかったと思うんですけども、この中に書かれていない航空管制の話なんですけれども、システムの更新時期を迎えていて新しいシステムの開発が始められているんですけども、予算の関係で年々遅れが出ているように見えます。アメリカなどで航空管制の刷新というのは何のためにあるかという、やはり管制の対象者である航空会社に対して、便益を与えるような管制方式にどんどん変えていくというようなことで、特に主要の貨物便なんかに対しましては、新しいグライダーみたいな格好で着陸するような、CGOと呼ばれている推力を下げた着陸方式を採用するかというふうな方式を、新しい航空管制方式で実現しようとしていると。

日本でも一部は運用されていると聞いていますけれども、やはり日中にそういうふうな運用をするというのはなかなか難しいんですね。それで夜間に飛ぶような商用貨物便に対しては、そういうふうな運用をやると、訓練にもなるし、特に貨物便というのはコストにシビアですから、そういうところに便益を与えることができます。

ですから日本もそういうふうな感じで、効果があるところに対しては早く新しい航空管制方式の施行を始めていただいて、それで国際競争力を高めやすい方向に国が支援するというふうなことができれば、空港の民営化の話にも支援することができるのではないかと思いますので、航空管制の話題も忘れないでお考えいただければと。

【家田分科会長】 よろしいですか。ありがとうございます。

廻先生、どうぞ。

【廻委員】 3点あります。1点は小さいことなのですが、中部に関しては一切触れていないんですが、中部はまあ、いいのかなとおもっていらっしゃるのでしょうか。霞ヶ関の駅に2本目の滑走路をとにかくいってポスターが張ってありますね。中部空港についてが1点。

それから2点目です。47ページにある東南アジア地域の交流人口というグラフなんですが、この中で日本のシェアというのはどの程度考えていらして、航空政策の計画を立てていらっしゃるのかという質問です。

私、この航空分科会においては、一番古手として2002年のメンバーですが、当時は航空分科会ではなく、空港分科会ではないかと思っていました。なぜかというと空港整備部会がメインでして、航空の話はほとんどしたことがなかったからです。やっと航空の話に着手したという感じなんですね。まあ、時代は空港整備から運営のほうに変わってきたということなのですが。

その中でさっきの質問にも関連しますが、この間も日経新聞の一面にでかでかと載っていましたけれども、アジアで中間層が増大して、その受け皿としてLCCが出てきて、それを受けるために空港の整備を急激に拡張しているという話です。そのスピード感はすごいんです。五、六年前につくった空港をつぶし新たに整備等すると言った文章が載っていましたけれども、そのスピード感の中で日本をどのようにしていくのかというビジョンがあまりないのかどうか。この47ページの図の中で、日本はどのような役割をして、この中でどんなふうになっていくのかということなんですね。

それから活性化には、空港の活性化、航空の活性化、日本の航空会社の活性化の3つがあると思いますが、このことに関する考えはどうなっているのか。空港の活性化は必ずしも日本の航空会社の活性化ではないですし、一方、日本の航空会社が活性化しないとネットワークがつながりません。空港にとっては、外資の航空会社であれ、国内航空会社であれ、飛行機を空港に来てくれる会社がいい会社だと思います。そういうところで、空港と航空と日本の航空会社の関連をどのように考えているのか。この3点でございます。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。

それでは佐和委員、竹内委員という順でお願いします。

【佐和委員】 LCCのことについてお伺いしたいんですけど、経済学では一物一価というふうに言いますが、同じサービスのものが違う値段でということは考えられな

い。おそらくLCCと既存のエアラインとの競合関係、どういうふうに競合していくのか、あるいは共存共栄していくのかということについて、私はいささかならず、特に国内線に関しては搭乗している時間が短いものですから、その間におけるサービスというものに対する旅客の評価というのはそれほど大きくないということを考えると、やっぱり既存エアラインのほうも、かなり価格のほうで下向きの圧力がかかるんじゃないかという気がするんですが。その辺でお伺いしたいのは、国内線及び国際線のそれぞれについて、このLCCと既存の航空会社のいわば競合関係の実態と、その将来像についてどういう展望を持っていらっしゃるか、そのことが1点。

それから関西空港と伊丹が統合されるということですが、要するに統合による効果といえますか、どういうプラスがあるかというのは、私にはあまり見えない。それから関西空港というのは2本滑走路をつくったわけですけれども、今、お話の中ではなかったと思うんですが、便数そのものはさほど増えていないということになりますと、一体今、稼働率等の面でどの程度の状況なのかということ。

以上です。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。

続けて竹内さん、どうぞ。その後、上村先生お願いします。

【竹内分科会長代理】 まず、社会資本整備重点計画はまだ素案の段階だからなのかもしれないけれども、今ご説明いただいたものが、今の素案に出ているさまざまな視点の1、2とかプログラムとかというところに、どう対応しているかというようなことはご説明がありませんでした。この点については既に考えておられることであるのかどうか、お尋ねしたいと思います。

ただ私が危惧するのは、今度の重点計画だと、ここはこのようにうまくあてはまります、ということだけでおしまいになってしまうと、それは本末転倒ではないかという点です。本来は、計画があつてそれに基づいて、どうしようかと考えていくべきだと思うので、その辺りのお考えといえますか、今度決まるものを受けて、今後どのように航空の分野を考えていくのかということについて、何かお考えがあればお伺いしたいです。

それからあと1点は細かな話で、今、佐和先生からお話があつたように、私もやはりLCCとフルサービスのキャリアとの違い、この棲み分けをちゃんとしないと、共倒れというのが私は怖いと思っています。そこで空港を整備する側の立場で私が思うのは、LCCについては、乗客は見えないコストを払うものであつて、そのかわりに目に見える金銭的

なコストを低くするというものだと、私は思っているわけですね。となると、空港側がいろいろとLCCのためのターミナルを整備するということをするようではすけれども、フルサービスキャリアと一律に同じ空港サービスを提供するということは、非常に棲み分けをまずくするわけであって、例えばアクセスが不便なかわりにコストが安いというような、そういう製品の差別化をしやすいような状況を提供しないと棲み分けができないと思うのです。そういうところをお考えの上で空港整備されているかどうかというところをお伺いしたいというのが、細かい点での1点です。

【家田分科会長】 では上村委員、それから鈴木先生、お願いします。

【上村委員】 冒頭に家田分科会長もお話になりました、ぜひもう一度、航空分科会の位置付けというのを再確認したいと思います。ほんとうに久しぶりの航空分科会ですけれども、この間に航空局の中では、空港のあり方検討会とか、他の懇談会とかいろいろ行われてきておりますし、法律を改正するのも、それに対して航空分科会を一つ一つ通すのではなく、そういったこととは関係ない位置付けの中で行われました。ちょっともう一度整理して、これからまた作る分科会や懇談会も含めて、なかなか政治的な状況もあるので航空局だけで決められる問題でもないのかもしれないかもしれませんが、そこはもう一度、この分科会における審議事項の中身と位置付け、それから懇談会との関係性を、もう一度クリアにしていかなければならないと思います。それが1点目です。

あと2つありまして、1つは、やはりオープンスカイはこれから日本のグローバル化の中で非常に大事な問題でもあるわけですが、同時にこれは非常に、一つ危惧いたしますのは、部分的な最適化と全体的な最適化という言い方が分かりやすいと思うんですが、例えば自由にある程度民間委託、民間コンセッションなので、国管理空港のこういった自由度が増すということは、経営としてはもちろんそれを望むし、ありがたいことではある。実需を増やすという意味においてはいいことではありますけれども、例えば今、港なんかで起きている問題と同じような問題が起きてくると思うんですね。おそらく日本の空港がいわゆるハブにならずに、むしろ上海とか釜山だとかそういうところ向けの、いわゆる地方空港が直接オープンスカイでつながっていくことによって、むしろハブ化できずに、むしろ向こうの集中、他国のいわゆるハブ化を促進するというような、そういう可能性も同時にあるわけです。先程廻先生、佐和先生もご指摘なさいましたように、やはり全体的な一つのコントロールみたいなところをどう考えるのか、日本の将来の航空をどう考えるのか、どういう役割を果たしていきながら民間航空会社にどこまで自由度を持たすのか、そ

こはやはりしっかりしておかないといけないと思います。

そういう意味では先程58ページのところがちょっと、私も逆に聞きたかったところなので、これからどういうふうに、安全性と利用者利便の観点の中で民間の空港会社に自由度を持たず法律案が出されるのか、ちょっとここをもう少し、大事なところなのでお聞きしたいと思います。

最後に1つだけ。今回関空・伊丹の統合会社は、金融の方がトップになられたわけですが、国100%でこれからコンセッションに入ることなんですけど、コンセッションのいわゆるスペックといいますか、これからの設計主体というのは、もちろん両者話し合っただけということにはなるんでしょうけれども、やはり国が株主である以上は国主体の主導になるのか、2つあってその実需を伸ばしながら今の会社を発展的に持っていくことが、またコンセッションを有利に持っていくと、同時にそれは両方あるわけなんですけれども、新しい会社にどちらの方向を望むのか、いわゆる設計主体のほうに力を入れろというのか、実需を伸ばしてもっと磨けというところに主体があるのか、ちょっとそこが分かりにくかったので、そこを教えてください。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。

鈴木先生、どうぞ。

【鈴木委員】 航空分科会は初めての出席ですので、適切な質問かどうかということもちょっとよく分からない点があるんですけども、3点ほど、質問だけではないんですけど発言させていただきたいと思います。

最初は、先程ちょっとご紹介がありました技術規制の緩和で、私はこれ、検討会の座長を務めさせていただきましたので、このことをもう少しご紹介したいと思います。非常にたくさんの要望がございまして、非常に短い間に、エアラインと航空局安全部さんが中心になって検討を積極的に進めていただいて、非常に大きな成果が上がったかと思えます。大変ありがとうございました。

そこでちょっと感じたことは幾つかあるんですけども、一つは国の法律とか通達というものが非常に多岐にわたっていて、この業界にずっといる人にとっては当たり前のことが、なかなか完全には周知されていない。先程LCCの方が新規参入したときに、どこに訪ねていけばいいのかよく分からないといったこともありましたけれども、そうした規則、体制ですね、こういったものが広く分かるように整備していただくということが、大事じゃないかなということを感じました。

それからその中でちょっと技術的な話ですけれども、エアラインの整備に関して、今後どうやって安全を維持した上で合理化、国際化していくかというところが大きな課題になるということで、平成24年度集中的に検討していただくということですので、これは航空輸送にとっても大きな影響があるかと思しますので、そのことを後で少しご紹介いただければと思います。

それから2つ目は、ちょっと場違いかもしれませんが、いろいろな計画のご紹介がありましたけれども、入ってくるお金のことがないとこれを実現に移すのもなかなか難しいんじゃないかと思うんですけれども、一つは燃料税というのを先般3割、燃料税を取っているのは実は日本ぐらいしかないというような話も聞いているんですけれども、これがエアラインにとっては、国際競争力を高めるための非常に足かせになっているということを伺っております。それで3割安くしていただいて、それで今非常にうまくいっているようなんですけれども、これも期限付であるということで、これが終わってしまうとまた3割またもとに戻ってしまうと。それから管制のための使用料というか、そのお金も払わなきゃいけない、それからいろいろな公租公課が日本は高いということがあって。ただ、お金というのはどうしても必要なものであるということは間違いありませんので、その税金をどういう形で航空政策の中に導入していくかという、もう少し大きな設計をしていかないと、うまくいかないのではないかなというのは個人的に思っております。

それから3点目は全く違う視点なんですけれども、航空というのはアメリカと欧州が拠点になっているわけですが、日本がその第3の世界的な拠点として、これから大きくなって欲しいと思っているわけですが、欧米は輸送と空港と航空機製造という3つが一体になって成長しているというところがあって、日本は残念ながら飛行機を造るということに関しては、戦後の空白ということがあって非常に厳しい状況だったんですけれども、ここへ来まして昨今いろいろ出ておりますけれども、MRJという国産のジェット旅客機ですね、YS-11以来50年ぶりに開発製造が進んでいると。これをやはり伸ばしていくということが、日本の航空が世界の第3拠点としてちゃんとした成長を遂げるためには不可欠ではないのかなと思っております。鉄道も船も、実は国土交通省の中でかなり完結した政策がとられているわけですが、航空に関しては省庁を分断しているという状況がございまして、国土交通省航空局としてはそこをぜひ、国の政策を決める中で、主体的な発言をしていただきたいなというも思っているものですから、その辺りのことをお伺いしたいと思っております。

以上です。

【家田分科会長】 どうもありがとうございました。

坂本委員はいかがですか。

【坂本委員】 2点お伺いしたいんですけれども、社会資本整備重点計画は、計画部会のほうで中心におまとめになっていると思います。今回、航空分野のことをまとめてご説明いただいて、委員の意見を聞くということだと思います。しかしながら、今日のご説明を伺っている限りは、もうこれは既定の話ですね、分科会の委員の意見が反映される余地はおそらくないと思うんですね。いや、これからあると、修正してもいいということかもしれませんけれども、そのためには今日のご説明では非常に網羅的過ぎて、極めて分かりにくいと。何のためにこういう集まりをやるのかなという、ちょっとそういったことも感じました。

それでお聞きしたいのは、今回の理念的な全体像から具体論に入っていますけれども、例えばこの重点目標があります、選択と集中という形で色分けがしてあるんですけども、これはもうほとんどすべてやるということですね。選択と集中ではないと思います。あえてお伺いすると、現行計画を早急に、あるいは抜本的に見直すために新しい計画を作るというふうの中に明記してありますけれども、そうしますと、国交省あるいは航空分野でこれまではやっていたんですけど、選択と集中でやめた、あるいはこういうふうに変えたというような、つまりこれだと全部やっているわけで、現行計画にも入っているわけですよ。ですから航空分野でどう選択と集中をされたのか、組み方を変えたということもあるかもしれませんけれども、それをお聞きしたいということが一つであります。

もう一つ、これに関連するんですけれども、いろいろな条件で財政事情の話が冒頭に振ってありますけれども、そもそも公共事業に対する財政措置というのは年々下がってきているわけですね。航空分野で公共事業、社会資本、インフラ整備ということになりますと、やはり空港周辺になるのかなと思います。ご説明でもありましたけれども、もう新しい空港整備はやっていないと。そうすると、その他のところでどういう利便性を持たせるのかということに、これから潮目が変わってくるのかなと思います。

で、その中で今日、首都圏ですとか関空の話はこれまでずっとあるんですが、福岡と那覇の問題です。これは滑走路を増やすということで、それぞれ事業費としては2,000億円ぐらい。いろいろな手続もあろうかと思いますが、ここはもう滑走路は1本しかない、あるいは地方の拠点空港であるといったプレゼンになっておりますけれども、それ

以外の空港もたくさん、離島がほとんどですけれども98あるという中で、この那覇、福岡の後、さらに拠点空港をどうするのか、あるいはそれぞれ2,000億円かかってつくった後、さらにどうなるのか。それはさっきの話に戻りますけれども、空港周辺のネットワークですとか、空港施設の機能維持とか、そういった項目が上がっていますけれども、そういうふうになっていくのか。その辺りの、今もう既に展望に近いところですが、さらにその先に何かイメージがあるのかどうか。それをお聞きしたいと思います。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。

富澤委員、どうぞ。

【富澤委員】 これまでの各委員の発言の中でもうほとんど網羅されていると思うので、多少繰り返しになるかもしれませんが、私は航空需要というか、日本の航空行政をいろいろ考えていく中で、これまでもそうだったんですが、やはりキーワードの一つはハブ空港をいかに整備するかということがあったと思うんですね。これは社会資本整備重点計画でも大きな柱の一つである、グローバルな競争に打ち勝って日本を活性化するという立場から、どうしても必要なことだろうと思いますし、これまで日本の空港整備というのは量的なものをずっと追いつけてきて、量的にはもう100近くの空港ができて十分だということで、少し舵を切って質的な面に移ってきたということは言えるんですが。そのハブ空港という面でいうと、どうも今までのご説明でも、一つが成田と羽田という首都圏にある2つの空港をどうやって機能的に使っていくかというのが第一ですね。それから関西が第2でしょう。それから今日、何となくこれもそうなのかなという感じがしたのが、那覇空港と福岡ですね。第2滑走路。前からそういう問題は出ておりましたけれど、これをいよいよやるんだという話がありましたので、この辺なのかなという感じで聞いておりました。

そうすると、これは各国の動きとも関係してくるわけですが、アジアの各国が一つの、例えば韓国なら仁川空港をハブ空港にしてどんどん進めていくということに対して、日本はなかなかそういう政治的コンセンサスが得られないから、この3つで何か何となく対抗していくというような感じを受けるものですから、そういうことで当面は考えているのかどうなのかということ。それからもう一つは、それで各国の速いスピードに対抗できるのかな、もっと減り張りをつけられないのかなというような疑問があります。

航空分野というのは日本は人口減少でなかなか発展が望めない中で、財政も悪化しているわけですから、そういう中で一つはアジアの拡大という非常に大きな爆発的な拡大とい

う中で、期待のできる星とまで言いませんけれど、分野だと思っんですね。ですからそういうことで、どうやって国際競争力をつけていくかということが非常に大事だろうと思います。

それともう一つは、先程来出ておりましたけれども、やはりキーワードの一つは安さだと思っんですね。日本の航空運賃というものが各国に比べて安いとは思えないし、この航空分科会のテーマではありませんけれども、鉄道なんか非常に高いわけですよ。そういうことに対するものとしてLCCというのが出てきていますけれども、これも日本の空港の発着料というのは非常に高いわけですから、そういうものを克服しないで、むしろ航空需要の拡大というものに期待しているような感じがしまして、それだけで吸収していいのかどうなのかなというような疑問も持っております。その辺が多少重なりますけれども、ご質問とさせていただきたいと思っます。

【家田分科会長】 どうもありがとうございました。

今出たご意見の中で、上村委員と坂本委員からは、この分科会って何をすべきか、こういうやり方でいいのか、こういうご指摘でございまして。私も同感の面がございましてので次の話題をご用意しているので、この件についてはこの後に、その話題のときに議論することとさせていただいて、その他の部分について、事務局からまとめてお答えいただきたいと思っます。

ご質問の項目もあったかと思っるので、適宜ご質問に答えつつ、にしたいと思っます。で、逐次1問ずつ答えていると多分時間がないので、まとめてお答えいただく、あるいは承っておけばいいことは承っておくということで、お願いしたいと思っます。

じゃあ、どうぞ。

【航空局長】 大変多岐に渡る質問でございましたので、私からも一言お答えした後、担当にお答えさせていただきたいと思っます。

今、分科会長から話がありましたように、従来の経緯からすると、何となく空港のことを議論するためにこの会を頻繁にやってきたわけでございますが、正に航空会社の話と空港の話と利用者と、これは一体でございますので、トータルを議論する場としてこの場を活用できないかと私共も思っておりますので、それはこの後ご議論いただきたいと思っております。

それからハブの議論がございましたけれども、私共、ちょっと港湾と違いますのは、まだまだ航空の場合は日本がハブの地位を保っているんだというふうに思っている。特に

その中心は成田でありまして、あくまでも北米とアジアを結ぶ方の、一番多く乗りかえておられるのは成田であります。そういう意味でいうと成田が正に今、仁川と競っているわけでありまして、港湾と違うのは、中国は上海にしる北京にしる、自分たちの国内需要の処理に手いっぱいでありまして、むしろ上海とか北京をハブにしてどうこうということは、現時点ではありません。将来は分かりません。ですから我々の当面のライバルは仁川でありまして、仁川にどうやって勝っていくかということが、我々の国際のハブを巡る議論としては一番中心的な議論だと思っています。例えば香港だとかシンガポールとか、それぞれハブでございますが、それはまた地域的にかなり違いますので、別の意味でのハブだろうと思いますけれど、日本と競合するということではございません。

先程燃料税の話がございました。これは今、3割減をしているわけでございますが、これもこの後の議論と関係しておりますが、今の現状を考えて、やはり航空会社の競争力をいかに高めていくかという観点からすると、この燃料税の議論もあるわけございまして、これを含めて空港の整備財源、例えば燃料税、エアラインの公租公課、こういった問題をトータルで議論をする場が必要だろうと思っております。

それから今後の将来的な空港のあり方でございますが、基本的には全体的な空港の整備というのは概成をしていると思っております。そういう意味で、今後整備すべきは福岡と那覇、これは確実に必要だと思っておりますし、今、航空ネットワーク上の隘路になっておりますので、これは必要だと思っております。そういう意味であと整備していく必要があるとすれば、羽田のさらに容量を高めるためにどうしていくか。これは国のほうで整備をしていかないといけませんので、将来的な財源等必要だろうと思っております。ただそれ以外の空港については、関空と成田につきましてはそれぞれ、あと中部もそうですが、これは会社のほうの財源でやっていきますので、それはそれで必要になると思っておりますが、国としてお金が必要だというのは、空港ではその問題。それからあとは管制の問題だろうと思っております。

そういう中で、この次の正に座長が言われたことに関連しますが、従来は空港さえつくれば、後はうまく回っていくというのが航空の世界でありましたけれど、これからはやはり空港だけではなくて、それを運営する航空事業者の方々、あるいは空港の運営も含めてトータルで考えなければいけないというのが、これからの世界だと思っておりますので、その辺についてはご議論賜りたいと思っております。

今回、社会資本整備重点計画の素案が出てその直前に、今頃何を議論しているんだとお叱りがありましたが、これはちょっと言い訳になりますけれども、政権交代がありまして、

我々の航空政策も抜本的に変わりまして、我々もどういふふうに対応していいのか分からなかったという時代、それから昨年はまた震災がありまして、昨年1年間は震災に対してどう対応するかということでバタバタしておったところでございますが、ようやく社会資本整備重点計画も、これもちょっと全体をどうするんだという議論がずっとあって、ようやく最近出てきてまとまってきたものでございますから、慌ててこういう会合をさせていただいたわけでございます。今後については引き続き、ご議論を賜りたいと思っております。

【家田分科会長】 それでは、お答えはなるべく手短にお願いします。

【交通管制部長】 最初に浅野先生あるいは鈴木先生から管制の話がありましたので、その件について申し上げます。

これから正に使おうとするときに、やはりこれからは整備するというか、管制がどれだけ飛ばせるかというふうなことがキーになるんだろうと思っておりますが、実は浅野先生がおっしゃったとおり、お金がどんどんどんどん少なくなってきていまして、管制の関係の整備費が足りなくなっている状況に今あります。というのは、発着回数が増えるにしたがって小型化が進んでいまして、入ってくるお金がどんどん少なくなってきているという状況に、今あります。大型機のトリプルセブンという飛行機が1機ありますが、これと同じ人間を運ぼうとするとA320だと3機必要ですが、その3機分のお金がトリプルセブンの1機分に至らないということで、これから発着回数が増えて小型化すると、ますますお金が減ってくると、こういうふうな状況になります。ということなので、この発着、航援料と言っているお金をどうするかということは、大きな問題になるだろうと思っております。

考え方の基本は、今まで我々は国内線の大きな飛行機からお金を取るというふうなことでやってきましたけれど、これからはそうではなくて、国際線とか非常に実は安くなっておりますから、そういうふうなところから取るとか、小さな飛行機から取るとか、そういうふうなことをやらなければいけないということを考えております。

で、飛ばし方の話がありましたけれど、浅野先生がおっしゃった飛ばし方は、今度千葉の上空で、羽田空港の関係で実際にやってまいりますので、多分世界で一番進んだやり方を実施していきたいと思っておりますので、ご理解いただきたいと思っております。

以上です。

【航空戦略課長】 計画そのものについてのご質問を幾つかいただきましたので、お答

えします。

坂本委員から、これはもう修正がきかないのかということがありましたけれど、これは修正ききます。資料の一番最後にちょっと厚いのがついていますが、計画部会で昨年秋からずっと議論いただいたのは、先程の18の柱とか基本の3つの柱みたいな、どういう組み立てでやるかというのを中心に議論していただいている、それを事務的に、いろいろなパーツをとりあえずはめ込みましたというのが、この素案なんです。ですから今日の議論でいただいたご示唆とかご意見などで、航空分野の表現を加筆、修正していくというのが今からの作業になりますので、そういう作業をさせていただきたいと思っております。

【官房参事官（近畿圏・中部圏）】 まず廻先生から、中部はいいのかというご質問でございました。中部は、関空と違いまして借金も大変少なくて、筋肉質の会社ですので、下方に対して弾力性がまだありますので、何とかやっているという状況で、見守っていきたいと思っております。

佐和先生から、統合の効果でございますが、これは大変重要なことでございます。2つの空港は競合するインフラでございますので、このリソースを1人の主体がガバナンスを持つということで、従来の行政手法での棲み分けをやったわけでございます。そうなりますと、これまでの廃港を叫んでいた政治とか、そのために関空をつくった経緯でありましたり、2兆円もつぎ込んだというようなこと、これまでの経緯にどうしても引っ張られて、経済合理性を欠く判断があったかと思っておりますので、今後は1つの経営主体の中で、価格であったり、供給量でありましたり、その辺につきましては経営判断でやっていただくということを目指していきたいと思っております。またその他一体化によるアクセス改善、両空港を一体として両空港間のバスを無料にするとか、1つの空港のようにやって外形上アクセスもハブアンドスポークみたいな構成をしていくということを考えております。その他、当然スケールメリットを考えていると。

あと関空の稼働率でございますけれども、これは大変難しい質問で、通常2本の滑走路がありましたら23万回とかいう言い方をしますけれども、そういう意味では今23万回で、11万回から13万回の利用が見込まれているという状況です。ただ時間で見ますと、40回の発着に対して、ピーク時では35回とか36回飛んでいる場合もありますので、時間ごとに見ますとそういうピーク近く飛んでいるという部分もあるということで、見方はいろいろあるということでございます。

あと上村先生から、コンセッションのスペックのことですが、答えは両方やると。もちろん実需を伸ばしていかないと、で、キャッシュフローを上げていくということ、その発射台を上げていくということ、それから将来の成長性をマーケットに見せるということがまず一つ。それからマーケットの対話を進めていって、リスク分担をして、どういう設計のどういうリスク分担のコンセッションがいいかということも、会社で考えていくと。両方会社でやっていただくと。それについての環境整備を国で行うと、いうことでございます。

【安全部長】 鈴木先生から技術規制の緩和の話がございました。まず1番目に、エアラインの整備について、安全性を維持しながらどうやって今後効率、合理化していくのかというお話がございましたけれども、私共としては、キーポイントはやはりアウトソーシングだというふうに思っております、なかんずく海外へのアウトソーシングでございます。もう既に規制上は海外に委託することができるようにはなっておりますけれども、今後、外国政府の認証を活用するという方向性が必要だろうと思っております。特に海外といった場合、日本のエアラインは例えば中国ですとか、東南アジアのように安いところでやっておりますので、安全性を担保していくという観点からは、海外の認証をしっかりと活用するような方式が必要だろうと思っております。

2番目にMR Jの話がございました。空港だとかエアラインだとか、航空機の製造者等が一体となってやっているじゃないかというご指摘でございますが、そのとおりでございます。ただ現実問題としてこの国では、例えば民間航空機については経産省と私共でそれぞれ、航空法と航空機製造事業法で担当が分かれておりますので、その現実を踏まえながら、お互いに協力をし合っているものになるように、また先般開発の遅れが指摘、発表されましたけれども、そういうことが少しでもキャッチアップできるように、やってまいりたいと考えております。

以上です。

【航空ネットワーク企画課長】 まず、上村先生から58ページの説明をということでございますので、ちょっと簡単にご説明させていただきます。

先生がおっしゃったように、空港委託を民に任せるものと、やはり官に残さなければいけないというのはちゃんと仕分けして考えるべきだと思っております、そこでここに書いてございます安全性と利用者利便については、PFI法だけでやりますと、契約ベースでしか押さえることができませんけれども、今回、安全性あるいは利用者利便に関して、

運営権者に直接法律をかけるという法律改正をしているわけでございます。これは実は関空も、去年同じ考え方で改正したものでございます。

あと廻先生から、日本の航空会社と空港が必ずしも利益が一致しないのではないかというお話でしたけれども、そうは申しまして、やはり先程申しましたとおり、日本を中心にネットワークを張るには、本邦に本拠を置いたエアラインというものがやはり必要かと思えます。もちろん、それがあの上で外国のエアラインもいっぱい来ていただければというのが、多分先程の成田会社の方のお話だと思えますけれども、諸外国においても、主要空港におきましては大体半分以上はスロット、発着回数をその国のエアラインが占めているのも、多分そういう趣旨だというふうに思っています。

以上でございます。

【航空事業課長】 LCCのことについてございました。LCCと既存の棲み分け、私共としましては、LCCは観光等の潜在需要を顕在化する存在だと思っております。資料の中の50ページにイギリスの例がございます。BAとVirgin、easy Jet、flybeで、大手の旅客数そのまま、LCCが伸ばしているという実態がございます。また3月に就航したPeachですけれども、関西の航空需要はPeachの分がほぼオンされている形というのが、今のところの速報の感じでございます。その効果が出ていると思えます。加えて、成田をエアアジア・ジャパンとジェットスター・ジャパンが使い、関空をPeachが使うということで、既存との棲み分けというものもあるのかなと思っております。

簡単ですけど、以上でございます。

【首都圏空港課長】 LCCに関して、施設面のお話もあって安くできるのかというお話もありましたが、少なくともターミナルのコストに関しては、従来よりもずっと安いコストでやるということは強く意識して、今その設計等をやっているところでございますので、ある程度いけるというふうに思います。

それから、特に仁川との対抗みたいなお話がこういう場ではよく出るんですが、そこは実は参考資料の10ページ以下に、ご説明しませんが幾つか資料を用意しております。世の中一般に言われているような仁川と首都圏空港等との競争というのは、実態とはかなり違うように思います。例えば日本の地方空港利用者の大部分は仁川経由で外国に行くといったイメージは、実際に調べてみると実態とは違います。その辺のことを踏まえてご議論していきたいと思っております。

【家田分科会長】 ありがとうございます。他にはよろしいですか。

私の記憶というか書いている範囲でいうと、特に今回のテーマとの関係性で言えば、これは竹内先生からあったのか、今紹介いただいたアイテムと、社会資本整備重点計画の中の施策の関係性がよく見えないんじゃないかというご指摘があったということ、それから坂本さんから、選択と集中と言っているけれど、少なくともこの資料を見る限り、今までやってきたことにさらに新規に追加されて、どれもこれも選択していないんじゃないかというご指摘があったわけですけど、そこのところ、もうちょっとご説明いただけませんか。

【航空戦略課長】 一番最初の資料1をもう一度見ていただきたいんですけども、4ページ、5ページですけども、先程17の施策と言いましたけれど、これは航空局の施策の主なものが、すべて網羅している形になっています。ですから一応全体を、先程1、2、3、4とありましたけれど、2には一応全部位置付けておきまして、そこから当面5年間で、大事なものに集中していこうということでもありますので、4ページ、5ページに17並んでいる中でも、選択と集中で右のほうにはピックアップされないものというのが幾つかあるんです。ですから、17が2か3に絞られたというほどの絞り込みではないんですけども、例えば離島空港とか空港周辺対策とか、セキュリティーの向上とか、エコエアポートみたいなものは、絞り込まれた後の計画には載っていないということなので、そういう程度の選択はしているということでもあります。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。

もう1件議題があるので、45分まで、本件についてのご質問等を繰り返したいと思えます。

私もちょっと、もし答えていただけるならばということで聞くんですが、これは鈴木先生に聞いてもいいのかもしれないんですけど、この安全の問題という、今日コメントされたのは安全を確保しつつ規制緩和していくという、そっちの方面からのアプローチなんですけれど、一方で、しばらく前だと管制の問題でトラブルを起こしたり、あるいはボンバルディアの飛行機が足が出ないとかあったり、もっと昔になるとJALが落ちこちちゃったとか、時々すごいのが起こっているんですよね。この国交省の重点の中で、去年3.11が起こったこともあって、安全というのは極めて重要なアイテムになっているんですけど、そういう意味からすると、安全を担保しつつ規制緩和するといった類のアプローチと同時に、きちんと安全は守っていきますよという、営々と続ける安全対策というのは当然

おやりになっていると思うんだけど、その辺に関してあまり力強さを感じなかったんだけど、その辺どうなのかなというのと。

それからもう1点は、那覇と福岡のご紹介があったんだけど、これはどうなんですか、プロジェクト自身の評価とそのオーソリゼーションは終わっていて、そして事業着手の前の環境アセスをやっているというご紹介だったと思うんですけど、そのご紹介というのは、この社会資本整備重点計画と何か関係があるのかどうか。その辺だけちょっとよく分からなかったなので、追加で質問です。

廻先生、どうぞ。

【廻委員】 さっき私の質問に対してお答えをいただいたんですが、ちょっと質問の意図の理解が違ってしまっていて。説明不足だったようで、私が質問したのは、47ページのグラフにあるように、今後の航空需要が大きくなっていくときに、日本のシェアはどうなっていくのか、どの程度を目指すのかという質問です。通常は目標数値を立てて、そのうち日本の航空事業者はこの程度で、あとは外国のエアラインでこのぐらい、海外からこういう会社を呼び込んだほうがいいな、あるいはLCCはこの程度入れたほうがいいなという、まあ、普通はそういう事業計画みたいなものがあると思うんですね。その中で、日本と海外の航空の割合とかそういったのを、どのように考えているのかということをお伺いしたい。後で、あり方のところでお話しいただければいいです。

【家田分科会長】 はい。他にご発言はいかがでしょうか。

富澤委員。

【富澤委員】 長田局長はじめ説明があった中で、ハブ空港ですね、もう既に成田がアジアのハブ空港なんだという位置付けでご説明があったんですが、もしそうならば、資料1の4ページの右側なんですけど、「成田国際空港のアジア有数のハブ空港としての地位の確立」と出ていますけれども、これは何か、これからアジア有数のハブ空港を目指すんだというような意味にとれますよね。そうじゃなくて、もしご説明のようなことであれば、アジア有数のハブ空港である成田国際空港の地位を維持し、さらに拡大、強化させるとか、そういう書き方のほうが適当ではないかなと、私は思います。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

はい、上村委員。

【上村委員】 私は今と同じ意見です。このオープンスカイの議論というのは、今少なくとも成田が日本のハブ空港であるということから、もっとさらに変えてしまうことだと

私には思えて仕方がないですね。さらに地方空港と仁川その他の航空会社とがつながっていくと、今の成田は、資料2の13ページ、14ページの数字でいきますと、ある程度の旅客の確保はあるかもしれませんが、これを多分下回ってくる可能性もあるんじゃないかと危惧いたします。というのは、やはり国内便の成田とのつながりが、今も全然悪いんですね。1日に1便とか2便とか、それぐらいしかほとんどありませんから、例えば関西から北米へ行くといっても、国内線の成田への直行便が少なく、成田の便が悪過ぎて、やっぱりこれじゃあ仁川だとか、香港だとかで乗りかえるほうが便利だよねというのが、もう今定説になっていますので、どういうふうに部分最適、全体最適、この成田のハブという地位をどう守っていくのかというのを、もう少しお聞かせいただきたいと思います。

【家田分科会長】 残念ながらもう時間がないのでお聞かせいただけないかもしれませんが、今後の検討課題というふうにさせていただきたいと思います。

鈴木先生、どうぞ。

【鈴木委員】 分科会長から発言を求められたようなのでちょっと。航空の安全というのは世界的に、他の分野に比べて非常に高いところを目指しているということは、皆さんご承知のとおりで、そのトーンがちょっと薄いんじゃないかというご指摘だったかと思うんですけど、安全というのも、どちらかというといままでのように上から押さえつけるというやり方ではなくて、事業者が自主的に、組織的に安全をどうやって担保していくかというところを上が監督するという、そういうやり方によって変わってきていますので、ちょっとそんな感じを受けるんじゃないかなと思いますけれども、もし安全部長から説明いただければ。

【家田分科会長】 とはいうものの、時間があまりないので。今まとめてあったようなご意見については、今日はあまり、これだけやっていると終わっちゃうので、改めてご質問に答えていただくというふうにしていただけたらと思います。よろしくお願いします。

それでは続きまして、今度はこの航空分科会をこれからどういうふうに運用していくのか、何をタスクにしていくのかということで、資料3を用意していただいております。これをご説明いただいてもいいんですが、逐一説明してもあまり、そう意味がないと思うので、さらさらっと見ていただくと、航空分科会、海事分科会、港湾分科会、これはみんな交通政策審議会の中、そして道路分科会が社会資本整備審議会の分科会ということだと思わうんですけども、ございます。

それで私が最初に一言だけ言うと、例えば港湾分科会というところだと、個々の港湾の、

どこそこの防波堤の、ここのところをこうしたいということをやりたいということを決めるために、港湾分科会が機能するという面もありますね。それから道路分科会だと、今作業しているところですけど基本政策部会というのを作って、5年ぐらいごとに更新するんですけども、根本的な方針をその場で検討して決めていくと。それが5年間の基本等になっていくというような機能を持っていたりする。とか、いろいろ分野によって随分違うようなんですね。

港湾分科会を見ると、1ページのところにあるように開催頻度もさることながら、このところ開いていないということもあったし、別途いろいろな分科会、つまり審議会とは全く独立した検討機関があって、そこで重要なことを検討されて、直ちにそれが政策に反映していくと。これはこれで機動性という意味では結構なことなんですけれど、ただ政策の全体的統合性、そしてそれが見えるような姿でいろいろな方にチェックしていただくという審議会の本来の姿からすると、審議会は単にポーッと見ていけばいいのかというふうにも、見えないこともないし、一体どういうふうにしたらいいでしょうね、という辺りをこれから検討する。そういう意味で、これからご意見をいただきたいところでございます。

省のほうからこの資料3、特にご説明が必要だったらお願いしたいと思いますけれども。

【航空戦略課長】 特にありません。

【家田分科会長】 よろしいですか。

じゃあ、ここから皆さん方に、1人1回ずつぐらいはぜひご発言いただいて、よその審議会なども横に見たりすると、この審議会のタスクとか体制とか、仕組みとか、例えば検討のピッチとか、どういうところでも結構ですので、一通りご意見をいただきたいと思えます。

私の考えとしては、今日10分ばかりで相談したから結論が出るわけじゃないので、大体のご意見だけ言っておいていただいて、大変勝手ではございますけれども、何人か有志の方で非公式のミーティングを頻度高く繰り返して、そしてこの分科会がどうあるべきかというのを何かそれなりの、ちょっとまとめてみて、それで皆さんにお諮りすると。というふうなふうに今後してはどうかと思っているんですが、そのキックオフのための議論ということで、お願いしたいと思うところでございます。

それではどなたからでも結構でございます。どうぞお願いしたいと思います。

【廻委員】 空港のあり方検討会なんてありましたけれど、航空分科会のあり方検討会

ということになるんだと思うんですけども、先程言いましたように常々疑問がありまして、空港整備のことだけに話が集中していたということがありまして、航空政策についてはあまり話されなかった。それで航空政策全体のイメージが我々に、航空分科会で見えていないというのがあったと思うんですね。

通常はやはり目的がありますよね、交流はいろいろして、日本の経済を活性化するなんていう目的はあると思うんですが、そのために目標というのがあって、それはある程度数字も含めた目標があって。この社会資本整備の重点計画にある目標というのは、私はこれは戦略だと思って、目標ではないんだと思うんです、航空分科会的に見れば。なぜかというところ、目標というのはやはり、例えば今世界でこれだけ伸びているうちの何割を取ろうとか、何%取ろうとか、人数をこれぐらいにしようというのが具体的な目標だと思うんですね。その目標を達成するための戦略として、容量拡大とかオープンスカイとか、LCC導入とかそういうことがあるわけであって、各空港の強化とか。そういうこと全体を見せていただいて、その中の一体どこの部分を我々は話すのかということ、もうちょっと全体像の絵を見せていただかないと、何か分かりづらいと。

社会資本整備委員会のこのお話が終わっちゃってからここで、航空分科会でどうですかと言われるのも本来は逆で、航空分科会で航空の全体のところを見て、それから社会資本をチェックしながら、じゃあ、空港はどうするんだというところじゃないところ、でき上がったバラバラしたものを見て、これをチェックしろって言われても、てにをはとか、ちょっと文言おかしいぐらいしか言えないと思うんですね。

ですから、全体政策をまずはきちんと説明していただいて、その中で目的、目標、戦略、施策というのがきちんとあって、その中で我々の役割はここだということをお知らせしていただくと、これから議論も……。議論も、いつもいろいろなレベルがありますよね、いろいろな段階の話がバラバラ、バラバラして、まあ、ガス抜きみたいな形で分科会がいつも終わっているの、もう少し身のあることにしたいなと、前から思っていました。

【家田分科会長】 単にホワンとやって、ホワンと意見やって、それが反映されるのか、されないのか分からないし。まあ、役人からすれば一応いいこと聞いたかなという気もするし、何を空理空論言っただけでやがるというふうにならぬかと言われるかもしれないし。まあ、一応やったということにはなったよねということじゃあ、いけないよねということですよ。

【廻委員】 そうです。(笑)

【家田分科会長】 はい。ありがとうございます。

【廻委員】 せっかく集まるのだから。

【家田分科会長】 じゃあ、竹内先生、浅野先生という順でお願いします。

【竹内分科会長代理】 1つは、これから空港の更新が始まります。空港が概成されたら今度はそれを更新する必要があるって、社会資本は老朽化した時期に至って更新が来てどうしようということになる。ただ他の社会資本と違って空港は幸いこれからの話ですから、もう少し更新に関して長期計画をちゃんと作るということができると思います。更新に当たってどれだけお金がかかるのかということをしつくり計算できるわけですね。更新についてその場で慌てない、そのためにどういう長期的更新計画を作るのかということです。公租公課はやはり今後下げていかなきゃいけないことは、競争力の観点から明らかですので、どれだけ更新にお金がかかるのか、公租公課は下げなきゃいけない状況下で、外部からどうお金を取ってくるのか、資金調達のあり方。こういう検討が一つであろうと思います。

2つ目は、繰り返し出てきていますように空港から航空へ、建設からオペレーション、あるいはハードからソフトといいますか、そういう点での考察が必要というのが2点目。

3点目は、まだ国会を通っていませんけれど、早晚通るかもしれない交通基本法があって、これに対して航空はどう対応するのか。これはかなり大きな課題ですが、これについて本格的に論ずるのが、航空分科会の役割であろうと思います。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。

今、竹内先生からは、どんなことをやるべきか、What to doのお話でしたね。What to doの話と、How to doの話、両方とも、どちらでも結構ですのでお願いしたいと思います。

じゃあ、浅野先生。

【浅野委員】 ちょっとお手元の資料1の5ページ目を見ていただきたいんですけども、重点目標というのが右にあって、左側に四角で囲ったものがあるんですけども、「旅客ターミナル諸施設の機能向上」という話題があって、「選択と集中」というマークがあって、「施設の長寿命化によるトータルコストの低減等」に行くんだと思うんですけども。機能向上と長寿命化っていうのは別の話であって、要するに空港の地べたの長寿命化という話と、ターミナル施設の機能向上は、長寿命化したら競争力がなくなっちゃうから、これは定期的に維持、更新しなければならない。こういうところの書き方をどうすればいいのかというのを、時流に合わせて議論しなければならないでしょうね。

だからこういうふうな既成のことから重点目標が決まった段階で、やりたいことはどこ

でチェックするかの議論ではなくて、どういう問題があつて、それをどういうふうに整理していくかという話が全く議論されていないところで事務局側が接触しちゃったから、全体の計画部会の影響とも違うような書き方になっちゃう。こういうことはやはり変えるための、事前の作業というのを熱心にやらなければ、航空は基本的に考えてないよということを表示することになっちゃうから、そういうふうなスタンディング型の現象の課題は何であるかということ認識するような、そういうふうな場を作っておかなければならないんじゃないかと思います。

【家田分科会長】 はい。続けていかがでしょうか。

じゃあ、上村さんお願いします。

【上村委員】 先生方がおっしゃったのと大体同じなんです。やはり全体の将来図と方向性を理解し、そしてどの辺りの位置付けの議論をするのかということの分かりつつ、少なくとも法律改正を伴うものはぜひ、やはりこの審議会、分科会で審議したらどうかと思います。

それから今までのいろいろな検討会、空港運営のあり方に対する検討会とか、他にもいろいろ検討会はあったと思うんですけども、ある程度専門的な先生方の検討会で、どんな議論が行われて、それがどういうふうに最終的に答申なりまとめられていくのかということも、やはり少なくとも分科会でも知っておくことは非常に大事なことで。でないと、逆に検討会に参加された先生方も非常に、自分たちが出した答申がどこまで有効性があるのか非常に迷いがあるというお話も、他方承っておりますので、この位置関係という言い方はおかしいんですけども、やはり一応法律で定められた航空分科会での位置付けと、検討会なりでの決定、答申というふうなものがどういう相互関係になるのかだけは、やはり絶えずクリアにしておく必要があると思います。

以上です。

【家田分科会長】 はい、ありがとうございます。

はい、坂本さん。

【坂本委員】 済みません、新聞記者で取材していて、審議会というのはほとんど信用していなかった自分がこういうところにいるのが、ちょっと申しわけないということ、まずお詫びを申し上げてから、1点だけ申し上げます。

今の国交省の政策あるいは航空局の政策というのは、2年前ですか、成長戦略会議で前原さんが作って、あれがベースになっていると思います。他の局もそうです。で、政権交

代で、さつき局長もちよっとおっしゃったんだけど、前原さんが大臣になったとき、要するに審議会は形骸化していると、いわゆる自公政権でやっていたそんなものはだめだというふうな、ある種意識改革を迫られたと思います。それにかわって戦略会議ができて。手続論でいえば、そういう形になってきていると思います。

この航空分科会についていえば、私も初めて出させていただいたんですね、懇談会はありましたけれど、で、この2年間ぐらいは航空行政でものすごく大きな転換点というか、いろいろな重要事項、例えば関空・伊丹の統合なんていうのが、ずっと懸案だったのがもうあっさり決まっている、法律まで出ている。そういう大きな法律が、法改正ですとか節目なのに、もし審議会を活用するというふうに国交省が思われるのであれば、活用の仕方はあるのかなと思います。つまり、それは審議会側のものではないわけですから。よりよく政策を生かすためにいろいろな意見を聞くという趣旨であれば、月に1回開けばいいというものでもないでしょうし、今いろいろプロジェクトごとであり方懇談会みたいなのをやっておられるから、それでいいといえば、それでもいいと思うんですね。

ですから要は、政策に審議会あるいは分科会をどういうふうに生かしていくのか、役に立つのかというようなところも含めて、そこを決めておかないと、あり方というか、どういうふうに運営していくのかというのがはっきりしないと思われま。したがってそこをもう一度、家田先生もおっしゃったけれども精査といいますか、考えたほうがいいと思います。

以上です。

【家田分科会長】 ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。

じゃあ、私も二、三申し上げると、審議会は私も幾つか出ているけれど、坂本さんが言うほど全く無益、無力とは思っていませんけれどね。かなり方向転換をすることもあるし、かなり辛口のことになっていくこともあるんですが、やはり国民に対する責任として、どうせ何かの組織があつてやるなら、それはやはり100%機能する組織でなかったら国民に申しわけがない、というのが基本だと思うんですね。したがって、この航空分科会が曲がりなりにもあるなら、それは100%能力を発揮するようなものにしなきゃいけない、これがまず根本だと思うんですね。

それから幾つか申し上げようと思うんだけど、第一は、航空も鉄道と同じようにいろいろなものがセットになって、航空という世界になっているわけですね。地面の上にあ

るものから、飛行機から、そのオペレーションから、安全から、営業から、競争から、国際的な関係と全部セットになっているから、おそらく分野、分野ごとにいろいろ検討課題というのは当然あるから、この分科会ぐらいですべてのことを常に網羅的にやるのは、まず無理ですよ。したがって、いろいろなところでおやりになっているように、分科会の中に幾つかの部会があって、そこでそれを統合するときに分科会を持つ。というような、分科会の中にも構造化を持たせてもいいなというふうに思います。

ただ、現状での航空のやり方は、いろいろなアドホックな委員会があって、それはもちろん専門家が、さっきの鈴木先生の委員会もそうですが、専門家が入ってきっちりとした議論をされているわけで、それは有効なものだと思うんですが。やはり外側から見たとき、それが統合されたときに、全体として整合されているのかということは、やはりこういうような場所、審議会みたいなものを使うのがいいと思うんですね。したがって、いろいろな委員会や何かがあるにしても、それがこういうところとリンクをとることが重要だと思っています。例えば道路で言うと、高速道路のあり方委員会。これは寺島先生が座長でやって、僕も委員でやりましたけれど、そこで高速道路について出た結果、というかなり新たな方針ですけど、それは直ちに道路分科会の中に反映される。で、基本政策部会の答申に入るというふうな格好で、審議会の中でももう一回繰り返し議論されて、反映していくんですね。そういう機動性を発揮するような組織と、統合性と国民への納得というところを発揮する組織という、やはり両方の面が要るというのが、思うところでございます。

それからモニタリング的な、あるいは現状を理解しておく、そして基本の方針を出すというところは、何人かの先生がおっしゃったので、これは僕も同感です。

最後もう1点言うと、やはり科学的なアプローチというものが必要だと思うんですよ。つまりどこそこの空港は今何万人かで、今度こんなふうにしなないとあれだねとか、世界でこんなことやってるから、うちもとか、その程度も現状認識だけじゃだめで、全部は世界中でつながっている、日本の中でもつながっているわけですから、どこでどんな手を打つとこんなことが起こりそうだというアセスメントをやって、そしてそれが適切な施策なのかどうかをやるのが必要ですよ。実は港のほうも、どちらかというとアドホックな検討が昔は多かったんですけども、少なくともコンテナに関することについていうと、そういう科学的アプローチがこの5年ぐらいのうちに大幅に導入されて、審議会としてもツールとして使っている状況になりつつありますよね。

航空のほうについてももう少し、そういう意味での、そのときのネタを何となく議論するんじゃないかと、ステディーで科学的なアプローチをとるというふうなことを、やはりとるんじゃないかなと思っている次第でございます。

ちょっと時間が超過してしまいましたけれども、加えて委員のほうからご意見はございますか。

【廻委員】 質問していいですか。

【家田分科会長】 はい、どうぞ。廻先生。

【廻委員】 空港の需要予測というのはよくあるんですけども、日本の航空旅客の需要予測というのはあるんですか。

【家田分科会長】 あるんですけどね。

【廻委員】 あるんですか。見たことがあんまりない。

【家田分科会長】 あるんですけど、統合的かどうかは分からない。

じゃあ、意見はそのぐらいにさせていただいて、事務局のほうから、特に今お答えいただくものはないと思うので、今後のこととか何か、お答えいただけたらと思います。

【航空戦略課長】 今のあり方の議論ですが、家田先生からも一番最初にお話がありましたけれども、今いただいたご議論は、ちょっと我々がイメージを作ってみて、それからまた、さっきワーキンググループというお話もありましたけれども、ご相談させていただきながら進めていきたいと思っております。

【家田分科会長】 じゃあ、そういうことですので、まだ時間的なスケジュールはいろいろなところと相談しなきゃいけない面もありますけれども、今日多々いただいたご意見をさらに深度化するような小ワーキンググループを非公式につくりまして、そこに今日非常に前向きのご発言、特に改善のところを非常に力強く語っていただいた方にはメンバーに入っていて、それでこの分科会、審議会の今後のあり方とか進め方とか、仕組みとか構造とか、ミッションとかを検討して、この場に答申するという活動を進めていくということで、いきたいと思っております。

メンバーや何かについては、大変恐縮ですけれども私にご一任いただくということで、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは5分オーバーしちゃいましたけれども、私の司会は事務局にお返ししたいと思います。

【事務局】 はい、ありがとうございました。

本日委員の皆様にあidきましたご意見につきましては、現在取りまとめ作業中でございます社会資本整備重点計画の素案のほうにも、反映をしていきたいと考えてございます。反映の結果を含めまして、次回計画部会にて決定予定の素案につきましては、各委員の皆様へメール等でご報告させていただきたいと考えてございます。

なお本日の議事概要につきましては、委員の皆様のご了解を得ました後に、後日ホームページに掲載することとしてございます。

それでは、本日の航空分科会はこれにて終了させていただきます。どうもありがとうございました。

【家田分科会長】 ご苦勞さまでした。

— 了 —