

○中条主査 それでは、時間になりましたので始めさせていただきます。

今日は「航空・空港タスクフォース」で、航空と空港の問題についてのヒアリングを国土交通省さんからさせていただきます。

それでは、前もってこちらから質問をさせていただいておりますので、それにつきまして一通りの御説明をいただくことにしたいと思います。

○甲斐総務課長 それでは、順番にお話をさせていただきたいと思っております。

まず、首都圏空港の戦略的な活用というところでございますが、①ということで、羽田の更なる国際化の問題でございます。この問題は、先ほど主査もおっしゃいましたように、昨年11月来、我々の考え方を公開討論会の場でも局長からお話を差し上げておりまして、基本的なスタンスは変わっておりません。

我々としては、来年の10月に羽田の4本目の滑走路の供用を開始して容量が増える機会がありますので、10月の開港当初は、できるだけ国際線を増やすという考え方から、昨年の「経済財政改革の基本方針2008」、閣議決定されているものですが、ここで書いてありますように、昼間3万回、それから、深夜早朝3万回、合計6万回の国際線を開港当初に飛ばすということで、国際線でございますから、外国との交渉を今、順次進めているという段階でございます。

開港当初に国際線上積みというのは、枠もございませんし、なかなか難しいということでございます。ただ、3万回の国際線の昼間の乗入れ、あるいは夜中の3万回の就航を実現した後の、40.7万回に向けて、いきなりは40.7万回まで増えないわけですが、それまで増えるにあたって、だんだん管制の処理能力を増やしていくという中で、昨年来、公開討論会の場でも申し上げておりますように、国内線と国際線の需要動向を見ながら、場合によっては国際線の数を増やしていくという可能性も我々としては考えているということですが、とりあえずは、目下は、国際線3万回に向けた準備を進めているという段階でございます。

○中条主査 そうしますと、この点については、第3次答申のときと今のところまだ変わっていないと考えてよろしいですね。

○甲斐総務課長 変わっておりません。

○中条主査 例えば、後で御説明いただく公用機等枠の開放ということもずっと前からお願いをしておりますが、しかし、ずっとノーというお答えでしたけれども、今回ちょっと出てくるということもございます。ですので、少しずつ前に進んでいるというところがあるかと思えます。①もそれを期待しているということで考えておいてよろしゅうございましょうか。

○甲斐総務課長 はい。

○中条主査 では、②の方へ行きましょうか。

○甲斐総務課長 ②でございますが、経済危機対策に盛り込まれております羽田C滑走路の問題でございます。これは21年度の補正予算の中にも入っております、C滑走路の延

伸ということを私どもとしてはやりたいと思っております。周辺地域への騒音というののもともと問題がございますので、その辺も加味しながら、我々としては、昼間は今でも3,000m使えるわけがございますけれども、夜中にとってより意味があるかなと思っております、360mほど延伸することによって、深夜早朝時間帯の長距離国際線の大型機の就航に対応ができるだろうと思っております。完成までにはおおむね5年ぐらい要する、これは工事に必要な期間でございますので仕方がないんですが、我々としては、なるべく早くやりたいと思っておりますけれども、そのくらいの期間をかけながら、このC滑走路の延伸工事を進めていきたいと思っております。

就航の都市の関係でございますけれども、便数とか機材については、再拡張後のダイヤの実態を踏まえまして、今後、エアライン、あるいは騒音問題でございますから、地元等とも話をしながら、環境基準といったものもございまして、その範囲内で決定していきたいと思っております。いろんな長距離路線の就航によって、乗入れ可能な都市も増えていくものだというふうに考えております。

○中条主査 360m延ばすことによって、まず1つよいことは、この滑走路の少し南の方が使いやすくなるということですか。

○甲斐総務課長 そうですね。南伸ですから、北に飛ぶときにはやはり意味があるでしょうね。北側に陸地がございますからね。

○中条主査 それによって深夜に飛ばすときの騒音のコンターが若干変わるということでございますでしょうか。

○甲斐総務課長 南から飛びますから、早めに飛び上がった後、右へ旋回しまして、陸地にかかる手前で少し曲がりますから、騒音の区域がやや南の方に下がってくることによって、2,500mでD滑走路しか使えないと、原則使うんですけれども、C滑走路も使いながら、長距離路線の場合は、こういった滑走路の活用ができるということではないかなと思っております。

○中条主査 そうしますと、ロンドン、パリについても、リレー時間帯以外の時間帯、深夜早朝時間帯に使える可能性が出てくるということでございますか。

○甲斐総務課長 深夜早朝時間帯にそういう可能性が出てくると思っております。

○中条主査 それから、滑走路が長くなることによる、より大型の機材の活用という点はどうなるのでしょうか。あるいは、より長距離の路線に飛べるということについてはどうですか。そこは余り変わらないですか。

○甲斐総務課長 遠くへ飛ばすためには、より大型の機材が必要になってきますから、777とか747とか、そういう機材の可能性が出てきます。ただ、旅客の数とか、貨物の重さとか、そういったものも離陸に要する距離と関係がありますから、その辺は今後の課題だと思っておりますけれども、可能性は出てきたということだと思っております。

○中条主査 360mとはいえ、せっかく延ばすわけですから、単に土木作業ではなくて、より有効に羽田が活用できることにつながっていくということが大事かと思っております。せっか

く延ばしたけれども、実は余り効果がないということであると、土木作業だけやって終わりという、また批判される話になってしまいますので、この延長部分活用がより有効に活用できるように、特にリレー時間帯以外に深夜早朝使えるという、その部分を、せっかく航空交渉で羽田からの長距離便がOKになったわけですので、是非これは積極的に進めさせていただくことをお願いしたいと思います。

○甲斐総務課長 滑走路の工事ですから飛ばないと意味がありませんし、B/Cを考えながら進めていかなければいけない。先生の今の御指摘のとおりだと思っております。

○中条主査 5年はどうしてもかかるんですか。

○甲斐総務課長 既存の空港の用地、羽田という非常に飛行機の往來の激しいところでやる事業であるし、なるべくそういった空港の運用とか、安全な運航に支障を与えないようにする必要があります。ですから、工法にもなかなか厳しい制約が課されておりまして、施工時間も夜間に限定されることとなりますし、普通のビルの工事などとはやはり条件が違うということでもあります。更に、延伸部の埋立地でございますけれども、地盤の状況が非常に悪いため、地盤の改良工事等も追加で必要になるということもございまして、そういったいろんな制約の中で、厳しい条件の中で実施をするということになりますので、我々としては最速5年ぐらいかかるだろうというふうに考えているところであります。

○中条主査 この点については、もう一本滑走路をつくるか、つくらないかとか、更にその後のことも本当はお聞きしたいところでありまして、今日はそこまでの質問ももともとしていないところでもありますし、この先の話となると思っておりますので、いずれまた別の機会に羽田の拡張等々についての御意見もお聞かせいただければと思います。

それでは、次をお願いできますか。

○甲斐総務課長 ③に行きたいと思っております。これは貨物の関係でございまして、羽田再拡張後の運航可能時間帯についての緩和と申しますか、こういうお話をいただいております。

羽田空港というのは、御存じのように、再拡張前後を問わず、昼間の時間帯は非常に混んでおりまして、希少な発着枠を活用しておるわけです。旺盛な旅客需要といったものがやはり重要なことと思っております、今のところ旅客中心に考えております。したがって、貨物専用便を昼間帯に入れるというのはなかなか難しいということでございます。

それから、深夜早朝時間帯の方ですけれども、これは何とかいろんな活用を考えていきたいと思っております、規制改革3か年計画でも、騒音問題に配慮しつつ、貨物便を含めた国際定期便の就航といったものを推進するとされております。国際定期便については、成田国際空港の運用時間外であります深夜早朝時間帯は羽田を活用するということは、24時間、首都圏総合力ということでもありますので、重要だと思っております。そういうことで、再拡張後には就航も可能となるように考えていきたいと思っております。

○中条主査 要するに、これは枠の配分ということに当然かかわる話になってきますが、その中で、枠の配分は、貨物に関してはちょっと優先順位が低いですよという形で進めて

いくということですか。

○甲斐総務課長 どうしてもそうならざるを得ないということですね。

○中条主査 国際貨物が今、かなり減少している状況でもありますからね。

○甲斐総務課長 そうですね。一番影響を受けているところですね。貨物は足元がかなり悪くなっています。

○中条主査 それでは、次をお願いします。

○甲斐総務課長 ④ですけれども、羽田空港の深夜早朝時間帯の拡大でありますとか、片道は昼間時間帯が使えないかとかいうことを検討すべきという御意見をいただいております。

深夜早朝時間帯につきましては、リレー時間帯を設定する際にも、地方自治体とかなり議論をしております。我々としては、首都圏の24時間化といった範囲の中で、成田の閉鎖の23時～6時に加えて、6時台と22時台も羽田を活用することによって、このリレー時間帯を設定しているわけでありまして、欧米や東南アジアを含めた世界の主要都市への就航については、その着実な実施が非常に大事だというふうに思っております。

ただ、羽田の昼間の発着枠というのは、先ほど申し上げた3万回を、いわば需要の多いビジネス路線を中心に、航空交渉を進めながら配分を検討しておりますし、残りの国内線の枠につきましても、地方からの熱い期待を受けております。後でスロットの配分の懇談会の話が出てきますけれども、そういった配分の検討をしております。非常に限られた枠を使うということもございまして、物理的にもなかなか対応が困難ではないかというふうに考えているところであります。また、先ほどリレー時間帯を設定した際も、かなり地元とも協議をしているという点も必要になってくるということで、昼間に片足を突っ込むような話でありますとか、深夜早朝時間帯を拡大するといったことを今、ここで改めて検討するというよりも、既往の方針に従って、国際線の就航を含めて万全にやっていきたいなと、こういうような今のスタンスでございます。

○中条主査 結局、①でお答えいただいたように、ともかく2010年の状況をまず確保する。その上で、これはいろいろと方法はあるわけですが、国際線の3万回を増やしていくというようなこともその後にあるわけですね。

○甲斐総務課長 可能性としてはあります。

○中条主査 勿論、可能性としては、貨物も入れるというのものはないですね。

○甲斐総務課長 昼間にですか。

○中条主査 昼間にです。

○甲斐総務課長 なかなか難しいとは思いますが、可能性がゼロと言うつもりはありません。

○中条主査 勿論、さっきも申し上げたように、貨物というのはどちらといえば今は減っている状況でありますから、そこで配分をという話は可能性は低い話かとは思いますが、全体の枠に余裕が出てくれば、いろいろなことは考えられるということですね。

○甲斐総務課長 そうですね。やはり容量が足りないところが一番のネックでございますから、今後の展開によりますけれども、仮に余裕が出てくると、いろんな施策も航空政策として打ち出していけるのではないかとこのように思っております。

○中条主査 一番あり得る議論は、国内線が伸び悩んでいるというか、需要が停滞している状況ですから、そうすると、国内線よりも国際線に配分すべきではないかという議論。それから、国内線が停滞しているということを考えると、深夜早朝の時間帯を拡大していく余地が出てくる可能性があるかもしれない。つまり、騒音の問題は、どちらかといえは夜の方が問題なわけですから、そうすると、夜の時間帯を少し昼間の方にシフトさせて、リレー時間帯はまさにそうですけれども、更にリレー時間帯をもう少し幅を昼間の時間帯の方に動かしていくというようなことも、可能性としては考えられるということですか。

○甲斐総務課長 先生がおっしゃったような、国内線の需要が伸び悩んで羽田の国内線が少なくなるといった議論は、私どもが今やっている中では全くないというふうにお答えした方がいいと思います。

○中条主査 ないですか。

○甲斐総務課長 羽田は、そういう意味で、まだまだ需要があるということだと思えます。将来、何らかのことによって容量に余裕が出てくればということは申し上げましたけれども、国内線が少なくなると余裕が出てくるような状況は、今は見通せないと思います。

○中条主査 絶対数が今より少なくなるということを申し上げているのではないんですが、でも、その可能性もなくはないと思います。

○甲斐総務課長 いろいろとあがった中でというのはあるかもしれませんが、しかし、40.7万回までを見通すと、なかなかその余裕は出てこないのではないかとこののが、私どもとしては実感であります。ポスト再拡張の議論もこれからしていかなければいけないわけですから、そういった中で、いろんな施策についても検討する余地が出てくるかもしれません。

○中条主査 では、次に行きましょうか。

○甲斐総務課長 ⑤は、公用機枠の問題でございます。データを提供していただきたいという話でございますので配付させていただきます。

公用機については、実は、一部、国内線向けに臨時的な措置として使っていただいているわけですが、それを恒久的な措置とすることも可能ではないか、もっと拡大というのがあるのではないかと、そのようなことを議論していただいています。

昨年の世界同時不況から、航空需要も非常に減退をしている。国際旅客、国内旅客、貨物もすべて同時に需要が減退しているといった中で、航空会社に対する支援施策を4月10日に発表させていただいています。航空事業の経営基盤強化のための支援施策パッケージということでございますが、そういった経営の非常に厳しい状況にかんがみて、今年の5月から、羽田の公用機枠のうち、2便分を緊急的・暫定的な措置として定期便の運航に転用したということをやっているわけでありまして。当該措置は、あくまでも現在の経済状況

下での、航空会社の経営が急速に悪化しているといったことを踏まえて、羽田の発着枠が再拡張までは拡大しないといったこともありますので、緊急・暫定的に実施したというふうに考えております。

他方、公用機枠につきましては、最大で9割近い使用率から、平均が46.7%、これをどう評価するかでございますけれども、既に何枠かは国内線用に使っておりますので少なくなっていることもあります。だから、余裕があって、もっといいではないかということではなくて、例えば、20年4月の公用機枠は平均使用率が43.9%でございますけれども、実は、日によってはこれだけでは足りなくて、捜索・救難等、海上保安庁の飛行機とか、そういったものの使用で枠外運行が35件ほど発生しているということもあります。そういうことで、決して公用機枠は15枠から定期の方に渡している枠の残りで十分賄い切れているとも実は思っていないわけです。他方で、これ以上公用機枠を増やすというのもよろしくないもので、当面は15というのを維持しておきたいなと思っております。

その措置を来年の10月以降どうするかという話でありますけれども、今の公用機枠の使用の仕方というのは、国賓級の外国の賓客が来るときとか、整備、救難とか、そういったものに使うという観点からすれば、この15の枠というのは妥当でない数字ではないのではないかと感じている状況でございます。

○中条主査 公用機枠についてはこれまでも議論させていただきましたけれども、勿論、天皇陛下だとか、あるいは外国からの賓客の方が来られるときに羽田から飛ぶなどということを申し上げるつもりは全くないわけでありまして、それ以外の用途について、羽田を使うということが旅客機の就航と比べて重要かということが課題になるかと思えます。

勿論、それ以外の用途というものを軽視しているわけではなくて、私は、旅客機と同じぐらいに重要なものであるということは理解をしております。ただ、羽田を使わなければいけないのかという点が1つの議論のポイントかと思えます。勿論、羽田を使ってもいいわけで、それは羽田という空港にかなり容量が十分にあるときには、空港というのはいろいろな用途で使われるべきですから、よほど空いていれば、スカイスポーツにさえ使ってもいいわけであります。

それで、定期航空以外のものについては、ほかの空港を使う可能性というのはあるのか。今、公用機枠を若干開放していただいたということは大変ありがたいことなんですが、長期的に見ていったときに、ずっと羽田を使っていくのか。羽田の容量が拡大された状況の下で考えたときに、容量が拡大されたんだから、依然公用機枠もここに置いておくという話もあれば、そういったものについては必要な施設を別途整備するという考え方も恐らくあるのかと思えます。その辺のところは是非長期的に御検討いただきたいところかなと思っております。

○甲斐総務課長 公用機枠は注目されている枠でもございますし、今、使用形態を見ますと、例えば、エアラインが使っているケースもありますけれども、海上保安庁とか、我が航空局でありますとか、報道とか、ジェネラルアビエーション、最近、羽田に入れてくれ

と言ってくる諸外国からの要望もかなり多い。そういった使われ方によって、例えば、海上保安庁の飛行機を使うなど言うわけにはいかないわけです。航空局も、その場所をどこかで費用かかってしまいますから、本当にそこまでやる必要があるかという話がありまして、それぞれの個別の事情によって考えていかなければいけない。これまでも定期便を出す際にはかなり苦勞して、一体どこが一番影響がないかといったことも考えながらやっておりますので、そういう意味では、公用機枠の活用という観点からこれからも失わずに検討していきたいなというふうに思っております。

○中条主査 これについてはまた引き続き御検討いただければと思います。

では、⑥をお願いします。

○甲斐総務課長 羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会でございますが、先生も御存じのように、羽田は混雑空港でございます、5年ごとに発着枠の配分の見直しを行うことになっております。平成22年の2月に5年目の期限が到来するということがございますから、同年10月には、先ほど来、話が出ていますように、羽田の4本目の滑走路も供用開始される予定でございますので、発着能力が飛躍的に拡大する段階も含めて、今、発着枠の配分について検討を開始しているところでございます。

1回目は昨年12月8日に開催し、これまでに3回ほど開催しておりまして、航空会社や地方公共団体等の関係者の方からヒアリングを実施し、論点ごとに意見交換を行ってまいったところでございます。次回は6月25日の開催を予定しており、その後とりまとめに入り、予定では今年の9月ごろにはまとめたいなと思っております。

論点としては、いろいろございまして、幾つか御紹介いたしますと、地方ネットワークといったものが今、かなり問題になっておりまして、路線が減少してきている状況もございます。そういった地方ネットワークの維持、あるいは充実といった問題を踏まえて、それを達成といいますか、それに向けた発着枠の配分の在り方といったものはどうしたらいいかというような議論でありますとか、あるいは新規参入の航空会社に対する配分の在り方をどうするかといった、これは今日的な在り方といった方がいいかもしれませんが、そういう問題でありますとか、過去に配分したスロットの使用、活用についての評価の問題、小型機の乗り入れをどうするかといったような論点を中心に議論が行われてきているところでございます。

ついでながら、本懇談会は公開であり、資料や概要等をホームページでも公開しております。これからまだ議論が進んでいきますので、必要に応じて御説明の機会があれば、御説明を差し上げたいと思っております。

○中条主査 そうですね。これはおいおい教えていただければと思いますが、この配分基準という話は、端的に言えば、枠をだれにどれだけという話に最終的にはなる。だれにどれだけというときに、具体的にどこの航空会社にどれだけという話が最終的な答えだということになるとすれば、その前に、これは当然、国際線にどれだけ、国内線にどれだけという話があるわけですけれども、それは①のところの話ということになりますか。

○甲斐総務課長 そうですね。①で申しあげましたように、3万回という国際線については、外国との交渉の中で3万回を埋めていく作業をしているということです。勿論、当初といいましても、開港当初から半年ぐらいまでの間には、国内線も充実させていかなければいけない。申しあげたように、ある会社に幾つかというよりも、地方ネットワークの問題がありますと、路線といったものについてもいろいろ勘案しながら配分していくといったことになると思います。いずれにしましても、国内線として使えるような枠をいかに有効に活用していくかということをございますので、3万回は別に変わりませんが、それ以外の国内線に活用できるものをどうやって配分していくかと、こういう話になっていくと思います。

○中条主査 そのこのところで、最初から国際線3万回引いた分をとという議論ではなくて、ある一定の国内線枠について配分をどうするかという話ですね。

○甲斐総務課長 そういうことです。

○中条主査 ですから、ある一定以上の部分については、可能性としては、極端なことを言えば、先ほどの①の中では、それが全部国際線の方に行くことも理屈の上ではあり得るということですね。

○甲斐総務課長 要するに、3万回というのは当初ということで、我々としては3万回を国際線の枠として考えておりますから、それより減ることは多分ないと思います。逆に、当初、3万回より増えることも我々としては考えないです。

○中条主査 将来形を考えたときに、今、国際線が仮に最低限3万回ということになると、それ以外のところが8万回ぐらいあるわけですね。

○甲斐総務課長 40.7万回といったものを前提とすればありますから、そういうことです。

○中条主査 ただ、その8万回を全部国内線に配分する場合にどういうふうにするかということ⑥で検討しておられるわけではないということですね。

○甲斐総務課長 そうです。

○中条主査 そうしますと、そのうちの2万回とか3万回とか、そのこの辺りのところをどうするかという話がまず当面の課題になるということで、そのとき検討しておられることというのは、配分のやり方、さっきおっしゃったように、昔の政策枠と今も呼ぶのかどうかは別として、そういう形のことも検討項目に入れますねということだと思えますけれども、そのときの配分の手法についてはどういうものを基本に考えておられるんですか。

○甲斐総務課長 手法は、これから、どういったやり方で配分していくかといった点も含めて御議論いただくということです。

○中条主査 それも検討中ということですか。

○甲斐総務課長 はい。

○中条主査 そうすると、例えば、競争入札制ということも選択肢としてはあり得る。

○甲斐総務課長 後で出てきますけれども、今の競争入札という問題は次元の違う問題だと考えておまして、スロットを入札制にかけるかどうかという議論は実はここではやっ

ておりません。

○中条主査 御当局としては、選択肢としても検討していませんか。

○甲斐総務課長 そういう御意見が先生方の中から出てくる可能性は否定できないと思いますけれども、今のところは考えてございません。

○中条主査 否定できないけれども、余り考えてはいないということですか。

○甲斐総務課長 委員の先生方の意見としては、そういうのは余り出てきていないと言った方がいいと思います。

○中条主査 私たちは、競争入札の話をして今、やるべきだという考えですが、それを御当局がすぐにお取り上げになるというほどに非現実的な考え方もしておりません。ただし、後の方で出てきます混雑料金など、需要に対応した弾力的な料金設定という話がございます。これは航空局としても検討いただくということになっているわけです。そうしますと、そういったものと発着枠というのは当然連動してきて、例えば、ある航空会社に10枠あげますよといったときに、混雑してるときの料金の高い枠だったら私は要りませんよということとは当然あり得るわけです。そういうこととの連動というのはどういうふうに考えておりますか。

○甲斐総務課長 着陸料の話はまた別途ありますから、そこはそれで考えていかなければいけないですけれども、着陸料と連動させてこれを考えているわけではなくて、路線の維持ですとか、多頻度化、小型化をどうするかとか、新規参入枠を今回、今日的にどうするか、見直すかみたいな話は議論していますが、着陸料と連動というのは、まだここでは考えておりません。そういう意見があればということですが、そういう意見はなかなか。

○中条主査 要するに、今はまだ検討項目を検討しておられるということであるならば、それはわかるんですけれども、しかし、物を配分するとき、価格は言わないで配分だけを考えるというのは何となく妙な感じがするんです。

○甲斐総務課長 後で出てきますけれども、着陸料は結構大きいと思っていますので、いわゆるネットワーク割引みたいなものを今回導入したりしておりますので、そういった観点は勿論あるんです。あるんですけれども、それよりも何よりも、さっき申し上げたように、スロットをいかにうまく効率的に活用してネットワークを維持するかでありますとか、新規参入者をどう扱うか、そういう問題を中心に議論しております。

○中条主査 そこを議論されるのは、ある意味では基本的な議論ですので、方向性として、こういう項目はカウントするかどうか、例えば、新規参入は優先するのか、優先しなくてもいいのかとか、あるいは政策枠は考えなければいけないのか、考えなくてもいいのかという議論は、それは勿論必要だし、それは価格と関係なしに議論はできると思うんですが、実際に配分するときになると、当然、価格が関わってくるということはないんでしょうかということですか。

○甲斐総務課長 勿論、航空会社も入っていますから、航空会社側からの意見も吸い上げ

ながら議論していくことになると思います。今のところ、羽田について、着陸料を10月から変えるとか、導入するとかいったようなところまで結論が出ておりませんが、他方で10月に向けては、スロットの考え方をきちんと詰めておかないといけませんものですから、それはそれで切り離して考えざるを得ないというふうに思っております。

○中条主査 切り離してというのは、最初のうちは切り離して議論ができますけれども。

○甲斐総務課長 どういう選択をするかというのは、総合的な判断が多分出てくると思いますが、少なくとも方法論については詰めておかなければいけないということだと思います。

○中条主査 使う方からすると、これぐらい有利だったら政策枠を飛んでもいいなとか、逆に、こんなに高いんだったらこの時間帯は要らないとか、新規参入にしたって、優先的にやるよと言われても、この時間帯は高いから要らないとか、そういうことは恐らく出てくるだろう。

○甲斐総務課長 仮に時間帯で料金が大きく変わることになりますと、例えば、スロットを幾つかもらって路線を決めました、しかし、この時間帯だったら要りませんというのは多分出てくると思いますが、今、そこまでの議論を私どもとして詰めるつもりはないということです。

○中条主査 そうすると、現在の着陸料体系を頭に一応入れた上で、その前提でまずは大枠を考えるとこの議論でしょうか。

○甲斐総務課長 そうでございます。

○中条主査 なかなか難しそうな議論。前回のように点数制でおやりになるかどうかとか、そういったこともまだ検討中ということですか。

○甲斐総務課長 そうですね。

○中条主査 わかりました。その点は、その後の使用料のところでもまた御議論をさせていただくということで、これは随時、我々もチェックをさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

では、⑦をお願いします。

○甲斐総務課長 ⑦の成田空港の発着枠30万回といったものに向けた取組方針、スケジュールということでございます。

成田空港につきましては、2010年の3月に発着容量が2万回増えるということで、22万回に増加いたします。その後の更なる能力増強といった点について、今年1月23日になりますが、国、千葉県と空港周辺の9市町、成田空港会社の4者が更なる容量拡大に向けた検討に着手をするということで合意をしているところであります。現在、成田空港の年間発着回数30万回といったものを念頭に置いて、管制、機材、環境、施設といったあらゆる角度から、可能な限りの検討を進めております。今後も地元と十分協議しながら、空港容量拡大に向けて努力していきたいと思っております。

今後の展開ですけれども、30万回といったことを前提に、いろんなシミュレーションと

いますか、飛行コースでありますとか、あるいは予測、騒音コンターみたいな、実際、それによってどのくらいの騒音の対策が要るかといった問題とか、そういったものを詰めていかなければいけないと、国や会社のレベルではそういうふうに考えております。

実際、そういったおおよそのものができ上がった段階では、地元と調整しなければいけないし、合意もしないといけないだろうし、最終的には都市計画的に騒音の対策地域の線引きをしていかなければいけないわけです。そういった手続が要するという事になっておりますので、そういったことに向けて、今、努力をしているということでもあります。

○中条主査 スケジュールというのは特に今、まだ決まっていらないんでしょうか。つまり、この段階まではこうやっていくというロードマップのようなものです。

○甲斐総務課長 例えば、北伸事業というのはありますけれども、2,500m化しましたけれども、そのときには騒音コンターを公表してから最後の決定まで2年2か月ぐらいかかっているということでもありますし、整備的には着工から3年6か月ぐらいかかっているということです。そういったものを踏まえながら、まずは騒音コンター、あるいは飛行方式の問題をクリアしていく必要があるかなと思っていて、それをなるべく早くやりたいと思っていますところなんです。

○中条主査 規制改革会議としても、首都圏全体の空港容量を増やしてくださいというお願いをずっとしてきました。その中で成田も30万回、40万回とお願いして、30万回検討というところまでいったわけで、大変評価をしているんですが、一方で、御当局としては、やはり成田は今後とも容量を増やしていくべきだというのは基本的なお考えだと確認してよろしいですか。

○甲斐総務課長 30万回という意味では、勿論増やすべきだろう。今でも入れない航空会社があり、世界の国からの要望に応え切れていないという現状がございます。

○中条主査 要するに、今時点ということは勿論ですけども、将来にわたって、例えば、2030年ぐらいを念頭に置いたときに、首都圏の空港需要というのを考えたときに、羽田を今、41万回でとどめるかどうか、それもまた議論の対象になるかと思いますが、いずれにしても成田は30万回までは必要であるという前提ですね。

○甲斐総務課長 勿論そうです。2030年というのは、これからいろんな需要予測をやっていく必要があると思っていて、後で出てきますけれども、首都圏のハブ機能の強化といった調査もやりますので、そういった長期的なものもできればと思っています。

国際は、ビジット・ジャパン・キャンペーンで、1,000万人を2010年に達成した後、2020年に2,000万人を目指しております。そうすると、往来は飛行機でしかあり得ませんので、それを達成するためにはかなり能力的にアップしなければいけないと思っております。少子高齢化とかという議論はありますけれども、国際の動きというのはかなり増えてくるんだらうと思っています。それは私個人の考えですけども、羽田を活用しながら国際線の能力を上げていく必要があるというふうに考えております。

○中条主査 そのところは次の質問とも関係があるんですけども、私たちとしても、

首都圏の空港容量を拡大していかなければいけないということについては、そのように考えているんですが、2030年に、低く見積もって80万回ぐらいの航空需要が首都圏であると考えた場合に、羽田と成田が中心になってこれを受け持つわけですから、成田は30万回ぐらい必要でしょうということになるんですが、羽田を拡張するとしても、そうそう多くは増やせないだろう。その中で、横田や、あるいは百里といいますか、茨城空港にどのように分担をしてもらおうかということが一方で考えておかなければいけない課題ということになります。その辺の点で、この⑧の検討状況はどうお考えになっていますか。

○甲斐総務課長 まず、横田飛行場ですけれども、米軍基地でありまして、首都圏で言えば、西部地域の航空需要を賄える位置にあるということで、我々としては非常に期待しているところです。もともと平成15年5月の小泉さん、ブッシュさんの日米首脳会談で実現可能性について検討ということで、我々は非常に期待を持っておったわけですが、その後、順調に、平成18年5月にはロードマップみたいなものもできて、具体的な軍民共同使用の条件ですとか、あるいは対応といったものを検討しましょうねと。

ただ、横田飛行場は軍事上の運用をされているところで、最近はおそこにまた更に重要な役目も負わされているようですので、安全及び軍事上の運用能力を損なってはならないといったことで議論をして、日米両国政府で課長級で構成するスタディグループをつくって、外務省、防衛省、国土交通省の3省でずっとやってきているわけでありまして。平成18年10月から検討を開始しておりますが、日米間でいろんな調整条項がありまして、正直言って余り進んでいる状況ではございません。そのうち大統領も交代いたしました、約束したブッシュさんがいなくなってしまうということですが、その後の新政権の対応も、国務長官もまだそのままいらっしゃるようですし、外務省としてはやや様子を見ているというところでもあります。我々としては、連携しながら、これは東京都も非常に熱心でございまして、東京都知事の意向も汲み上げながら、横田の軍民共用化に向けては進展していきたいと思っています。ここは、長期的には是非使いたいと思っていますところでありまして。

百里の方は、年度内の共用化に向けて今、整備を進めておりまして、予算もついておりますので、これは着々とやっているということをお報告したいと思っております。今のところ、国内線の就航はこれから調整していかなければいけないところがありますが、アジア航空あたりは、ソウル便を中心に就航予定がございまして、ここをジェネラルアビエーションに使いたいという民間の意向も伝わってきておりますし、いろんな意味で活用していけるかなと思っていますところでありまして。

○中条主査 横田はなかなか難しいということはおわかりんですが、一方で、日本の空でどれぐらい百里を使えるか。ヨーロッパだったら、二次空港でかなり活用が可能なわけですが、日本のエアラインが使おうとするかどうか。

○甲斐総務課長 是非使っていただきたいというふうに私どもも思います。

○中条主査 ヨーロッパだと、二次空港だと、百里ぐらいの距離の空港というのはあるわ

けです。大概そういうところはLCCが使うわけです。ですから、そういう形での使い方でもって、ある程度、首都圏の容量を分担してもらうということは可能になるわけですが、日本の場合、そういった発想の航空会社がなかなかないですね。その中で、茨城空港を使ってくださいと言っても、なかなか活用がされないという状況がある。私個人は、そんなことを言ってもしょうがないでしょうとか、使いたくないという人に無理やり使わせるわけにもいかないでしょうという発想なんです、御当局としては何か腹案をお持ちなのかどうか、もしおありになればお聞かせいただきたい。

○甲斐総務課長 使っていただくのは航空会社ですから、航空会社に是非この有用性も考えてほしい。それから、茨城県としても、地元の空港ということもありますので、非常に熱心に誘致活動もやっていただいていますし、国と地方と連携しながら、観光的な要素も踏まえながら、是非ここを活用してもらうような活動を展開していかなければいけないと思っております、成果までは見通しているわけではございませんけれども、そういう地道な活動もやりながら、この空港の活用というものを進めていきたいと思っています。

○中条主査 それでお客さんが増えてくれればいいんですけども、なかなか難しそうな感じがいたします。いずれにしても、国としておやりになる話はほぼ終わっているということでしょうか。

○甲斐総務課長 今、整備中です。

○中条主査 整備をしたら、それで終わりという話ですね。

2本目の滑走路は十分に活用が可能な状況ですか。つまり、私は前から、ここは2本目の滑走路は要らないという考えだったんですが、つくってしまいましたから、つくった以上は有効に活用しなければいけないと思うんです。

○甲斐総務課長 勿論そういうつもりであります。

○中条主査 それでは、次の(2)の⑨、この辺りは進捗状況等々、折に触れ、教えていただいておりますけれども、御説明いただけますでしょうか。

○甲斐総務課長 航空自由化の進捗状況になってまいりますけれども、自由化交渉の進展具合という意味では、これまでアジア地域で、韓国、タイ、マカオ、香港、ベトナム、マレーシア、シンガポールといった7か国地域との間で合意が済んでおりまして、今年4月にはカナダとの間でも合意をしているところでございます。

また、それ以外の国でいきますと、中国とも我々の方から航空自由化を提案していますが、今のところ、合意までには至っておりませんが、協議を継続している。中国との間では、羽田の乗入れ問題もございますので、それも併せて協議を継続しているところであります。

また、欧州、米国といったところも、各国のいろんな航空政策がありますので、そういった事情を踏まえながら、お互いの平等な権益の交換という観点、あるいは公平の観点等、課題がありますから、そういったものを見据えながら航空自由化を進めていきたいと、こういうふうに思っているところであります。

簡単ですが、以上です。

○中条主査　ここは議論すると長々となってしまいますので、とりあえずここでとどめるとして、基本的に首都圏を除いての自由化という形が、これはかなり進んできているということですね。それで、首都圏はどうするかという話になると、そこでいろいろ議論があって、更には最初の問題に戻っていくという話になっていくかと思いますが、その話とはとどめまして、そういう大きな話ではなくて、もうちょっと小さな話になりますが、⑩については、年末答申でお願いしたところ、これはなかなか難しいというお答えをいただいておりますが、その後においてもお考えは余り変わっていないということですか。

○甲斐総務課長　残念ながら余り変わっていないところでありまして、いずれにしても、先生もよく御存じだと思いますが、羽田はかなり強い需要がある。私ども、今回、スロット懇談会をやりまして、国内線の声も非常に強い。国際線も勿論、もともと強いです。そういったところから、うまく国際、国内の需要の伸びを勘案して、昼間は羽田のアクセス利便性を生かせる路線を中心に増加をしたいと思っておりますし、深夜早朝は国内便の制約がないところがありますから、世界の主要都市に就航させたいと考えております。こういうものを進めていく必要があるということで、自由な路線の組替えみたいなものを今、羽田で検討して実施するというような段階ではないと思っております。

○中条主査　成田はOKだけでも、羽田は難しいというところのロジックが私はなかなかわからないところがあるんです。羽田の方が供給に対して需要が多いという状況で、こういうふう自由にさせてしまったら、もうかるところにばかり飛ばすようになってしまっているよと、そういうことなんですか。

○甲斐総務課長　羽田に国際線を入れるというのは成田の補完だということの位置づけというのはまず、我々としてはあると思うんです。どういった路線を羽田から張るかといったときの航空政策の話として、近いということ、利便性を生かせる路線は何だと考えた場合に、観光だったら時間があるだろう、成田でいいではないか、ビジネス客は時間の価値が非常に高いから、羽田からビジネス路線みたいなものを入れるべきではないかという話なので、そういう意味では、こういう路線を飛ばしてほしいという我々としての考え方はあるんです。ですから、それは、やるからには維持していただきたい。ただ、路線の性格が変わってくるということは、ないことはないです。

○中条主査　勿論そうです。

○甲斐総務課長　そういうときは考え方を変えなければいけないかもしれませんが、いずれにしても、ここの路線はやってほしいという我々としての考え方もあるし、もともと非常に限られたスロットをどうやって使うかといったときに、そういったロジックといたしますか、航空政策としてこういうものをやる、そういう非常にわかりやすい説明をしませんと、航空交渉の際も、入りたい人は結構いると思うんですが、それをいかに政策の中で相手方に理解させていくかといった努力も必要だと思っております。

成田の場合はもともと国際空港で、スロットも、足りないとは言いながらも、かなりの

数の航空会社、日本の航空会社も持っていますし、そういう意味では、制約の中でも、国際的に普通の使い方ができる場所もあると思うんです。

より制約が厳しいし、対外的な問題もあるし、そういったところでの考え方をきちんと整理しておかなければいけないということで、近距離ビジネス路線ということが出てきていると思います。

○中条主査 ここは基本的に違う部分があって、違う部分というのは、何が重要かというのはマーケットが決めるべきだという私の考えと、そうではないというお考えがあって、そこが基本的に違うのはわかるんですが、であるならば、成田については、どちらかといえば、エアラインが比較的自由に組み替えられるということは、マーケットに応じて組み替えられるという話なわけですね。そこまで認めていただいているのに、同じようなロジックで羽田についてもそこまではいいではないかというのが私の考えになるわけです。成田は認められても、羽田で認めるほどマーケットには信頼を置いていないと、そういうふうに理解すればいいですか。

○甲斐総務課長 結果的にそう取られるのかもしれませんが、成田が国際空港であって、羽田は先ほど申し上げましたように、今回、国際線を入れるという判断に当たって、国際線としてふさわしい、羽田の国際線としての活用の仕方という、非常に限られたスロットの中の活用の仕方といった中で、そういうことを考えざるを得なかったということだと思います。

○中条主査 ここはこの辺にしておきましょう。

それでは、比較的いろいろと対応を進めていただいている項目であります⑩についてお願いできますか。

○甲斐総務課長 これはお陰様でという話なんですけれども、米国と航空の安全の増進に関する協定を結ばせていただいて、製品の分野、機材といった中で、民間の航空製品の耐空性にかかわる認証といったものを相互に受け入れよう、そうすることによって重複認証、日米の過重な部分といいますか、重複した部分を避けて、認証を分担するような形でやるということで、更なる航空の安全の増進を図るといったことを考えております。

今回の締結で本協定を改正すれば、相互に受入れの範囲も追加していきますので、乗員の話にも結びついていきますが、それで合意がありまして、本体協定は外務大臣と米国の駐日大使代行でやっております、自主取決めにつきましては、航空局の部長、向こうの、連邦航空局になりますが、準長官代行といった辺りで決められているところでありまして、本体協定は閣議決定にかかっております。

本協定が締結されることによって、先ほど重複認証の廃止と言っておりましたが、具体的に申し上げますと、航空製造者が米国の、ボーイングでもいいんですけれども、純正部品が取り付けられる場合は、我が国の検査は省略しておりましたけれども、純正部品以外でも、ボーイングの承認を受けた機材を、例えば、ほかの外国製の機材につけるときに、これまでは我々が認証していたわけですが、それを米国が認証したことをもって我が国の

認証に代えるということですのでございますから、整備コストがかなり軽減されることになってまいります。

それから、将来的には、MRJ（三菱リージョナルジェット）に対します米国当局の検査といったものも省略されることとなりますので、そういう意味では、MRJの輸出といった面もかなり円滑化されて、期待できるということになると思います。

それから、ほかの国とのこういった相互承認の締結の問題であります。今のところ、欧州の航空安全庁（EASA）と相互承認を締結するという事で、協議を継続的に行っておりまして、6月上旬にも航空局の担当者がEASAに行き協議を実施するという予定にもなっておりまして、少しずつ進展が図られていくのではないかと考えております。

○中条主査 EASAの加盟国は、ほぼ欧州全域ですか。

○高橋航空機技術基準企画室課長補佐 はい。

○中条主査 そちらの方をかなり進めていただいているところですが、更には乗員の方も、いろいろと問題点がある中で、これを進めていただくことがコストを下げていくことになると思うんですが、この辺のところの検討状況はいかがでございますか。

○甲斐総務課長 今、乗員ライセンスとかシミュレーターの分野に拡大といったことを前提に、米国当局とそういう協議をすることについては原則的に合意に至っていますから、担当同士で今後の調整の仕方について議論しているところでありまして、具体的な作業の進め方といったものを当局間で、繰り返しになりますが、調整しているという状況であります。

○中条主査 ここはどちらが積極的で、どちらが消極的とか、あるんですか。

○鏡乗員課長 我々の方から米国の方に調整を仕掛けていっております。

○中条主査 要するに、日米間のパイロットの需給関係のことから考えると、向こうとしては余りニーズは高くないということなんですか。

○鏡乗員課長 日本のパイロットがアメリカで活躍するというのは余り考えられないので、むしろ我々が外国人パイロットを受け入れる。

○中条主査 それはどうしてなんですか。要するに、給料の問題なんですか。それとも基本的に日本のパイロットは外国では使えないということなんでしょうか。どうなんですか。つまり、交渉を進めていく上で、向こうはそんなにメリットがないものを、こちらはメリットがあるんでやってくださいということを書いていく場合に、そこのロジックが必要なんで、こっちの利益だけでやってくださいと言っても、なかなか進まない可能性があります。将来的に考えるとお互いに利益がありますよというところを議論していかなければいけないのかと思うんです。その辺は、将来的にどうなんですか。要するに、アメリカにおけるパイロットの需給関係というのはどうなっているんですか。

○鏡乗員課長 そこまで詳しくは調べていませんけれども、現在、進め方を調整中でありまして、第1回のやりとりとしては、日本のパイロットのライセンスの制度、アメリカのライセンスの制度をお互い紹介をし合って、それを比較していくという地道な作業がかな

り続いていくんではないかと思います。

○中条主査 そこはよくわかりますが、要するに、やらなければいけない話というのは、簡単に言うと、アメリカでライセンスを取った人は日本でも、そのままというわけにはいかないでしょうけれども、そのまま認める程度に承認しようというところが最終的な目的になりますね。そうすると、どちらかと言えば、規制が強いのは日本の方であるとするならば、日本がこことこはアメリカの制度を使うよということ言えば済む話ですか。

○鏡乗員課長 それもまだ比較しなければいけないということです。

○中条主査 そういうことですか。

○甲斐総務課長 これからです。いろんな問題が出てくるとは思いますけれども、我々はなるべく意欲的にやっていきたいと思っているところです。

○中条主査 私が単純な構図で考えているのは、日本の方がパイロットのライセンスがなかなか厳しそうなので、そこのところをアメリカと同じように下げてやってということをやれば済む話なのかなと、要するに、日本側の問題なのかなという気がするんですが、そうではないんですか。

○鏡乗員課長 日本のライセンスの資格は I C A O にのっとってやっていますので、アメリカと比べて規制が厳しいということはないと思います。ただ、微妙にいろんな相違は勿論ありますので、それを突き合わせていくというのに実際どれぐらい時間がかかるかというのは、今後交渉を進めていかないとわからないということです。

○中条主査 仮に余りそういう需要がないとしても、日本のパイロットがアメリカで飛ばうとした場合にも同じぐらいの規制があるということですか。

○鏡乗員課長 余りたくさんパイロットが向こうで飛んでいないものですから、そういう話も余り聞かないんです。

○中条主査 航空会社としては、ともかく外国人のパイロットを使うにあたって、訓練のコストが、規制をクリアするコストがかなりかかるという要求があるんですが、これは航空会社自身として課している訓練とか、そういうものにコストがかかるんだったら、それは航空会社の問題ですが、国の規制となれば、そこの部分を緩めてほしい、簡単に緩めるわけにいかないから、アメリカで OK になったら日本でも使えるようにしてほしいということだと思えます。何でそんなに時間がかかるのかというところが私はなかなかわからないんです。

○甲斐総務課長 先生、今、機材の方で協定は締結しましたし、枠組みは出ていますから、乗員の話はこれからやることですので、時間がかかるというよりも、まだ余りそういうことを本気で議論をしていないということです。

○中条主査 まだ議論していなかったということですか。

○甲斐総務課長 これから促進方をやっていきたいと思っています。

○中条主査 機材の方で枠組みみたいなものはできていますから、その手続的なところは機材のときよりも比較的やりやすいということですね。

○甲斐総務課長 改正、改正で行っていますからね。

○中条主査 それでは、これは是非よろしく願いいたします。

それでは、⑫です。これも年末答申でいろいろと議論させていただきましたが、基本的な方針は余り変わっていないでしょうか。

○甲斐総務課長 そうですね。方針を検討するための懇談会を昨年8月から立ち上げているわけです。12月まで4回やって、関係者からのヒアリングは終了しております。まさに先生がおっしゃったように、これは国際運賃だけではなくて、アライアンスみたいな協定も含めて議論しているわけですが、IATA運賃にしても、アライアンスにしても、意見が分かれている状況ですので、これをまとめていかなければいけない作業が年初からあったわけです。御存じのように、世界同時不況の影響もあり、第5回目の開催が延期されているところです。勿論、21年度を目途に結論という目標が出ておりますので、それを中心にしながらといいますか、それを踏まえながら進めていきたいと思っているところではございますが、今のところ、そういう状況で、方針が固まっているというところではないということを残念ながらお伝えしなければいけないという状況であります。

○中条主査 公正取引委員会とは随時意見交換はしていらっしゃるんですか。

○甲斐総務課長 懇談会の場に公取の方にも入っていただいて、これは公開ですから、これで議論させていただいているところです。

○中条主査 勿論それは必要なことだと思うんですが、ある意味では、公正取引委員会と国交省とのネゴシエーションみたいな話になりますが、そこまではまだ至っていないということですか。

○甲斐総務課長 そこまで至っていない状況です。この件はこれからです。

○中条主査 公正取引委員会の方はどちらかといえば、こういう言い方をするとあれですけども、形式重視であるということですかね。

○甲斐総務課長 原則重視ですかね。

○中条主査 原則重視ということですね。国交省さんの方は、原則のところから明確にしておいてほしいというところなんですね。その問題ということになります。

○甲斐総務課長 これまで、旅客の利便に増進したのものもあるでしょうし、そういったものを評価していかなければいけないという立場なものですから、原則重視だけではいけないかと考えているところですけども、エアラインとか、旅行業界とか、いろんな方々の意見も聞きながらまとめていく必要があると思っているところです。

○中条主査 わかりました。

それでは、⑬と⑭を、これはかなり連動した話です。

○甲斐総務課長 航空会社についての外資規制の話につきましては、これも昨年来、御意見を差し上げているところと余り変わっていないわけではないわけでありまして、基本的にはカボタージュといいますか、外国航空会社による国内運航といったものについては、世界的に見ても、我が国だけではなくて、米国、カナダ、ロシア、ほぼすべての国、地域

で留保しているという状況があると思います。

我が国は外資規制 3 分の 1 未満ですけれども、アメリカは 25% 未満、EU が 50% 未満ということで、今の規制を廃止するような理由を今のところ我々としては持っていない。外国からの投資の観点で言えば、エアラインが何もできないわけではなくて、3 分の 1 まで是可以するということですので、そういうものが足りないとか、そういう声が上がっているかということ、そういう状況でもないと思いますし、必要性といった観点からも、我々としては余り感じていないようなところもあるかもしれません。

ただ、いずれにしても、各国がこういったカボタージュを留保している中で日本だけ先進的に外国投資の促進という観点を強く打ち出すだけといいますか、そっちを重視することで、そういった規制を緩和するというところまでの政策判断はできないと思っています。

○中条主査 カボタージュの話と外資規制の話は裏腹な話だというのは勿論理解をしているんですが、一応お聞きしますと、カボタージュはノーだけれども、外資規制は緩和してもいいとか、そういう話はないということですね。

○甲斐総務課長 考えていません。

○中条主査 一番お聞きしたいのは、要するに、外資規制を緩和するということは、カボタージュを認めるということであるから、カボタージュがダメだから外資規制はダメだと、そういうお考えなのかということです。

○甲斐総務課長 勿論、これはリンクしていると思います。ただ、同じものではないと思っています。カボタージュは、原則認めるつもりはもともとないんです。外資規制については、緩める余地がないかということ、3 分の 1 の数字を一切切触ってはいけないとか、金輪際触らないとかいうつもりはないですけれども、3 分の 1 の今の規制が非常に不合理だとか、困るとか、そういうことではないのではないかと。規制を緩和する理由が、今のところ、我々としては認められないなと思っておりますし、世界的な規制の在り方から見ても、不都合なものではないと思います。

○中条主査 要するに、お尋ねしたかったことは、結局、外資を認めるということはカボタージュを認めるということにつながるから、カボタージュを認めるということはノーなんですよ、だから外資規制もノーですよということだけではなくて、カボタージュにつながる、つながらないにかかわらず、外資規制そのものについて、今のところ、それを緩和しなければいけない必要性を感じていないと、そういうことで理解してよろしいですか。

○甲斐総務課長 そういうことです。補足があれば。

○鎌本航空事業課課長補佐 まさに総務課長が申し上げたように、今、外資規制について内閣府で議論されていますけれども、国際的に見たときに、航空分野だとか、海運分野とかに関しては、そんなに突出して規制をしている話ではないという話もございますし、実際、エアラインと話をしていますけれども、特に外資規制そのものについても、規制緩和してほしいという話が出ているかということ、そういう話でもない。勿論、議論しているという話はございますけれども、特に今、外資規制について何か積極的にという話ではない

というのが正直な現場の感覚でございます。

○中条主査 そうすると、外資規制とカボタージュを分けられるかどうかは技術的な問題としてあり得るんですけれども、外資規制の緩和ということについては積極的にそれを否定しておられるわけではなくて、その必要性が今のところないという判断だと考えてよろしいですね。そうしますと、⑬、⑭についてはノーということなんですが、その中で、関空発着便のカボタージュ検討という話が報道ではありましたが、ここはどのようなお考えでそのように至ったのかということをお説明してください。

○甲斐総務課長 関空は御存じのように、経営的に見ましても、こういった不況も追い打ちをかけるような形で、かなり需要が減退しているところもあって、我々としては、利用促進を図りたいというふうな観点で、国際線ネットワークの拡充といったものを中心に考えているわけでありまして。海外の航空会社を引っ張ってきて、そこで関空から国内の空港へ延ばすようなやり方を取ると、どうしてもさっきのカボタージュは我々としてはなかなか認められないということになります。

ここでちょっと誤解があるのは、カボタージュを検討しているわけではなくて、カボタージュに触らないような、うまい活用の仕方がないかということをお内々に勉強しているということです。乗り継ぎですと、例えば、関空経由で最終目的地が国内空港の場合は、国際旅客としては最終目的地まで行けるわけですけれども、日本の航空会社が国内区間でコードシェアでかかることによって、外国の航空会社の運航を利用しながら、コードシェアで国内輸送もする。それによって関空活性化の一助にならないかといった辺りを一応、勉強しているというところでありまして。だから、カボタージュを認めたわけでは全くないです。

○中条主査 そこは、カボタージュを認めたなどとおっしゃれないのはわかります。

○甲斐総務課長 いえ、おっしゃれないのではなくて、認めていない。

○中条主査 それはカボタージュの範疇には入らないということですか。なるほど。そうしますと、いわゆるカボタージュは当然認めるべきだというのが我々の考えなんですが、それとは別に、今の定義で言うとカボタージュに入らないような外国航空会社による国内運航、これは委託運航するなり、あるいはコードシェアするなり、いろんな形で可能である。要するに、本邦の航空会社にとってもプラスになるような外国航空会社による国内運航、御当局の定義ではカボタージュに入らないようなものというのは、ほかにもいろいろと考えられるかなと思っておりまして、これについては御検討もしていただけるという話になっております。別に我々は言葉にこだわるつもりはなくて、より効率的に運航ができればいいというふうに思っておりますので、是非お進めをいただければと思って、御検討いただければと思っております。いわゆる現在の定義でのカボタージュの話については、これは御当局としてはノーであると、そういうことですね。

○甲斐総務課長 はい。

○中条主査 それでは、先に進みます。⑮ですね。これについて、いかがでございませ

うか。

○甲斐総務課長 関空、中部の完全民営化に向けたスケジュールでございますが、復習になりますけれども、成田と関空と中部の3空港が規制改革推進のための3か年計画、平成21年3月25日の閣議決定では、空港会社の経営自由度の向上、自主性、創意工夫等の発揮といった観点から、完全民営化を推進というふうにされております。

ただ、これも、ここ数年の燃油価格の高騰もありましたし、米国の金融危機などもあって、国際線、国内線の運休とか減便がかなり進んでいるというのが実はありまして、関空は特にひどいんですけれども、中部辺りもその例に漏れないわけです。

関空は相変わらず1兆円を超える融資債務を抱えておりますし、経営基盤を確立して、融資債務の確実な償還を期すといった観点から、平成15年以来、毎年90億円の補給金を交付してきております。最近では、21年度からになりますけれども、連絡橋道路の買取り、連絡橋の通行料の引下げみたいなものを行うことによって、資産の切り離しをやりながら、経営基盤の一助になっていると思います。いずれにしても、まだまだこれから長期的・安定的な経営といったものを目指していく必要があると考えております。完全民営化といったものを議論する前に、まずは利用促進とか、あるいは経営改善といったものに向けた取組みが必要だと考えておりまして、現時点では完全民営化を実現できる段階ではないのかなというふうに思っております。

中部空港も開港から4年を経過して、これまでは順調でしたけれども、20年度期末の決算では赤字を出しておりますし、需要動向といっても、今後を見極める必要があるし、地元関係者とも協力しながら、利用促進とか、これも改善に向けた取組みといったものを今は充実させていく必要がありますので、完全民営化を実施できる段階ではないと考えております。完全民営化を否定するつもりは全くなくて、決められた政府の方針ですから、それにのっとってやっていきますが、ただ、民営化に向けた環境整備をやっていく必要があると考えているところであります。

○中条主査 わかりました。そうすると、今のところ、先行きはまだよくわからないということですか。まだスケジュール等々が組める段階ではないということですね。

○甲斐総務課長 そうですね。

○中条主査 今の御説明はよく理解できたんですが、一方で、そういった需要の促進だとかということは、完全民営化に向けて、環境をきちんと整備しておいてやる必要があるよねというお話だったんですが、私としてはむしろ、そのために完全民営化すべきだろうという考えなんです。御当局としては、先にきちんと収支均衡、独立採算できるというめどが立たないと完全民営化は難しいんだというお考えですか。

○甲斐総務課長 そういう環境整備ができるという段階で、それは1つのルールに乗っていくんではないかなと思っております。

○中条主査 ただ、それをやっている、いつまでも自立しないということはないんですか。

○甲斐総務課長 自立しないということはないと思いますし、空港の活性化は、別に国が出資していようが、しまい、やればいい話です。我々もなるべく負担にならないようなやり方を考えていかなければいけないとは思っていますけれども、今の状況で、経営的に民営化しても大丈夫だという判断というのは、やはり要るのかなと思っています。

○中条主査 売ってしまうということは全然お考えになっていないということですか。

○甲斐総務課長 今、御存じのように、成田会社法を国会に提出させていただいて、成田については民営化に向けて着実に一步進めておりますけれども、関空、中部については、経営状況、足元が非常にぬかるみでございますし、その辺も踏まえながら検討していかなければいけないということで、検討をやめているわけではありません。

○中条主査 私はどちらかといえば、もうやめてしまった方がいいんじゃないかという考えなものですから。中部と関空は大きく状況が違うと思いますし、勿論、売りに出すとしても条件が全く違う話で、売りに出すためのスキームというのはいろいろ考えなければいけないと思いますけれども、完全民営化をするためには、全部整えてやってから送り出さなければいけないということをどうしても考えなければいけないんだろうか。子どもが旅に出るのに、全部用意してやって出すのか、それとも、行ってこいと言って出して、助けてくれる人に任せるといえるかですね。成田の場合も私は余りそういうふうには思わないんですけれども、成田の場合は、首都圏の空港であるということで、いろいろと心配なところもあるかもしれないけれども、次男、三男は頑張ってやってこいと。

○甲斐総務課長 それも一つの御見識かと思っておりますけれども、我々としては、今の状態で放り出すわけにはいかないということだと思っております。

○中条主査 仮にそういう乱暴なことをするとしても、その準備もまだ整っていないと、もうちょっと方針を基本から考えていかなければいけないよねというところだということですか。

○甲斐総務課長 そのとおりです。

○中条主査 それでは、⑩、⑪については一緒に御説明をいただいてよろしいですか。

○甲斐総務課長 まず、空港別収支の開示の制度構築といった点につきましての今後の取組みスケジュールでございますけれども、骨太の方針 2008、昨年6月の方針で、20年度内を目途に、これは国が管理する空港ということですが、共通的な経費の取扱いといった技術的な課題を整理しながら、早期に空港別収支の開示を検討すると言われておりまして、今、まさに国管理空港の空港別収支の開示に向けた作業調整を行っているところであります。20年度内といった点で、そういう意味では検討は一応、続けております。今後、早急には思っていますが、いつになったら公表するのかというふうにお思いでしょうけれども、現在、鋭意作業中だということで、目途がたった段階で、公表の方法等も含めまして、内部で結論を得たいと思っています。それがなされましたら、地方管理空港につきましても、国の公示の在り方に従って公表をお考えいただくように要請するといったことを予定しているところでございます。

空港別収支は以上です。

あと、すべての空港について民営化が可能となるような環境整備というお話でございまして、この点、我々は、行革推進法の中に空港整備勘定、社会資本整備事業特別会計の中に空港特会が入っているわけですが、そこの勘定に係る事項ということで、将来において経理する事務及び事業を独立行政法人その他の国以外の者に行わせることを検討ということが書かれているわけですが、それも踏まえて、現在、作業といえますか、検討を進める必要があるということで、検討は進めているわけでありまして。

この民営化といった点にも関連するかと思いますけれども、今の特会の状況、いろんな論点があるわけですが、羽田の再拡張事業といったものが、前々の拡張事業も含めた借入金でやっていますから、その借入金の償還といった問題が1つあるし、航空管制といったものについては、民営化の対象という議論もありますけれども、我々としては、危機管理といった国家的な業務がありますし、また、御存じのように空域管制ですから、米国、あるいは自衛隊の空域等の調整等の問題もありますし、それは積極的に国が責任を持って取り組まなければいけないという議論もある。いろんな議論をまとめながら、我々としては、全国の空港による有機的なネットワークの構成といったものを考えながら、国内空港サービスの機能といったものも維持する必要があるだろうということもあって、ちょっと抽象的な議論で申し訳ないんですが、いろんな観点を考えながら、将来における国以外の者に行わせる独立行政法人を含めたものを検討していく必要があると考えているところであります。

○中条主査 ありがとうございます。

空港収支の計算というのは、航空政策研究会がやっているものとは全く独立ということで考えてよろしいですね。

○甲斐総務課長 そうですね。それとは全く関連していないというか、お互い、別に連携取っているわけでも何でもなくて、それぞれがやっているということです。

○中条主査 例えば、費用項目だとか、計算の仕方だとか、そういったものは全く別個であると考えてよろしいですか。

○高田企画室長 勿論、似たような部分はありますけれども、同じではないということです。

○中条主査 航空政策研究会は民間の団体ですから、そこと役所とで同じやり方をおやりになる必要は全くないと思うんですが、例えば、減価償却のやり方だとか、そういったこと等々について、余りいろんなやり方があると、見せられた方は混乱してしまうということがあると思います。しかし、民間の組織ですから、そこに対してあれこれということは言えないと思いますが、一応、その違い等々については把握はしておられるのでしょうか。それとも全く関係なしに独立にやっておられるんですか。

○高田企画室長 どういう計算をやられたかとか、そういう話は情報交換などはしておりますので、例えば、我々が公表したときに、どういう公表をするかわかりませんが、

もし違うとか、そういう話があれば、計算方法が明らかになれば、違いはわかってくると
思います。

○中条主査 やっておられるのは、当然、商業施設も含めての空港収支の計算ということ
ですね。

○高田企画室長 商業施設というのはビルですか。ビルは国以外の者ですので、あくまで
特会の国が管理している部分についての収支ということですか。

○中条主査 国が管理している部分についてだけですか。国管理空港という意味は、旧 1
種空港、2種空港ということではなくて、その中のどの部分ですか。

○甲斐総務課長 空港の会社という意味では、国が管理している空港なんですけど、彼が言
ったように、収支をはじく際には、特会という観点から、国のお金の出入り、勿論、地方
のお金も入ってきたりしますけれども、国の特別会計の中のやりとりが中心にならざるを
えない。

○中条主査 経営の話だから、エアサイドの方だけということですか。

○高田企画室長 エアサイドですね。

○甲斐総務課長 大体、空港ビルというのは別個の主体がやっているケースがほとんどで
す。

○中条主査 確かに空港ビルの方は民間会社ですから、そっちを出せと言っても難しい話
ですか。そうすると、空港収支の計算としてはどうなんですかね。

○甲斐総務課長 使い方といいますか、内容、目的にというところで、民営化ができるの
かみたいな、先生のお感じだと、そこはちょっと物足りないのかもしれませんが、我々とし
ては、そこまで今、やるのは、なかなか難しいかなと思ってはいます。

○中条主査 わかりました。

それでは、⑱に行きましょうか。

○甲斐総務課長 空港使用料につきまして、先生からも御指摘の混雑料金制度、需要に応
じたとか、そういった弾力的な料金設定、発着枠取引といった問題についての検討状況、
今後の方針ということでございます。

この点も、言い訳みたいなことになってしまうんですが、現在、着陸料はいわゆるネッ
トワーク割引という路線で割引しているところがありまして、例えば、年間 160 億円ぐ
らい引いております。この足元の不況下で、航空事業の基盤強化といった観点で、これか
ら 7 月ぐらいの実施を考えておりますけれども、更に軽減をする必要があるかなと思っ
ています。軽減率をですね。そういうネットワーク割引みたいなものの議論に今、かなり時
間を割いております。来年、勿論、羽田が着陸料も増収しますけれども、そういった機
会もありますけれども、今のところ、その議論がはかばかしく進んでいるわけではないと
いうことをおわびしたいと思っております。引き続き航空需要や、あるいは羽田空港のス
ロット、まさに先ほど先生がおっしゃったように、スロットの審議状況なども注視しながら
検討していきたいなと思っております。これは弾力的な料金設定といった観点の問題です。

他方で、発着枠の取引の方は、前回も先生に私どもの考えはお伝えしているところですが、なかなか難しいかなと思っております。高値で発着枠が購入できる企業は寡占化できる。力があるところはどんどん高収益路線に集中する。そうすると、ネットワークの維持といった航空政策とややぶつかるところがある。更に、取引価格の上昇が運賃に転嫁される可能性もある。そこら辺はもう自由化しているところがあります。

そういったような問題もあって、できれば希少な混雑空港の発着枠、勿論、高くても買う人がいるだろうというのはわかるんですけども、我々としても公的資金をかなり投じて整備していることもありますし、個々の航空会社が自由に処分できるようなことを今すぐにやるというのはなかなか難しいかなと考えて、繰り返しになって申し訳ないんですけども、そういうことを申し上げざるを得ないと思っております。

○中条主査 要するに、ネットワーク割引という形で、今、経済が不況であるから、むしろ下げた方がいいであろうというような話は、私は、これはどちらかという弾力的な料金制度の中に入る話かなと思うんです。短期的な話としてですね。

大きな枠組みとして、こういう料金制度は認めますとか、発着枠の取引はこんなふうにしますという議論とは別に、今、当面どうするかという中で、航空会社の救済策という、何で航空会社を救済しなければいけないのかという議論が出てきますけれども、お客さんがいないところでは価格を安くする、これでもって市場に刺激を与えるというのは当たり前前の話であって、そういうふうを考えていけば、この中に入ってくる話かなと思います。ただ、地方空港がもうかっているから支援するとか、航空会社を支援するという話になると、我々としてはちょっと異論を言わざるを得ないという話になるわけです。

○甲斐総務課長 間接的にはあるかもしれませんが、正面からは、着陸料を下げたネットワークを維持しやすくしてあげる、しかも、それは利用者に還元をせよということを考えておりますので、それは航空会社さんも実施するつもりになっておられますから、そういう意味では、支援策というよりも、むしろネットワークの維持ということを前面に我々としては考えているということだと思います。

○中条主査 今のお話とは別に、時間帯別の料金制度等々については一応、検討いただくことになっておりますので、それも大きな枠の中での御検討を是非お願いしたいと思います。

それでは、経済危機対策に関する項目についての質問なんですけれども、⑱は、何でこういう質問をしたかという、今更こういう調査が必要なんですかという気持ちがあって、今までやっていない調査として、どういう点を考えておられるのか、そこをお聞きしたかったということなんです。

○甲斐総務課長 私の方からとりあえず中身を説明させていただきますと、首都圏の国際空港の活用と申しますか、充実と申しますか、そういう問題は常日ごろから考えているわけですし、ポスト再拡張に向けた議論もしていかなければいけないということもあるわけです。よく東南アジアのハブ空港というのはすごいぞ、日本は負けているぞと、こういう

御指摘があるんです。我々はそうは思っていないんですが、ただ、もうちょっと欧米、アジアのハブ空港の現状を調査分析したい。それは別にやればいいんで、これまでもやってきているんですけども、もうちょっと本格的にやりたいということです。それから、将来の需要予測も、長期的なものも含めてやっていく必要があるかなということも考えているわけです。

外国で成功しているハブ空港といったものを見ながら、我々の首都圏の空港にどう生かせるかといった点を考えたいなと思っていまして、特に羽田、成田という二極構造にはなるわけですけども、空港内、あるいは空港間の乗り継ぎの円滑化とか、ハブ空港としての空港利用の確保、当たり前の話ですけども、こういったものを課題としては取り上げたいなと思っているところです。そういった、もうちょっと先を見据えた議論をしていかなければいけないと、こういうことです。

○中条主査 これは、何を調べるのかということについて文句を言っているわけではないんで、せっかくおやりになるんだったら、こういう視点で見ていく必要があるんだというところを是非明確にして調査をされると、我々もその結果を見ながらいろんなことが言えるだろうなと思っております。周辺の国々で立派な空港をつくっていますねという話は、これまでもいろいろ調査等々あるわけですから、わざわざ今からそんなことを調べなければいけないのか。むしろ、それよりも、そういった立派な空港をつくることによって本当に集客が可能なのか。当然、途上国ですから経済が発展しているから、お客さんは増えているという状況があって、それで増えているだけであって、立派な空港をつくることが増やすことにつながっているのかどうかとか、そういう基本的なところを是非調査をしていただきたいなと思います。

○甲斐総務課長 ありがとうございます。御指摘は覚えておきます。

○中条主査 それから、需要予測も大事な話ですし、これもやらなければいけないんですが、これまでやってこられた需要予測に比べて、その結果がどうであったから、このように改善して予測をしていくというところの議論があるとありがたいなと思って質問させていただいた次第です。ここは是非いい調査結果が出るようお願いしたいと思います。

それでは、⑳はどうでしょうか。これはさっきお話しいただいたことですね。

○甲斐総務課長 実は先ほど答えてしまったところが結構ありまして、4月10日に公表致しました航空事業経営基盤強化のための支援施策パッケージといったものを受けて、この中でも勿論、項目として入っていましたが、急速に悪化した景気の影響を受けた航空需要をかんがみて、運賃の引下げなど、地方航空ネットワークの維持を図るために、21年の7月から来年の3月まで、着陸料の更なる引下げ、ネットワーク割引の深掘りといいますか、そういうものを行うこととして、対象路線とか、軽減率について、2割ぐらい下げるんですけども、引下げのための財源等も勿論要るわけですから、そういうものを今、検討しているところです。

あと、21年度の補正予算で、離島コミュニティー路線のネットワーク維持、活性化といっ

たものについて実証実験を3億円ほど予定しておりまして、これは地域の活性化みたいなものにとらえていただければと思うんですが、地元の観光の資源と空港の利用といったものを結びつけて利用促進を図るようなやり方、あるいは燃費向上が可能な機材に変える場合とか、あるいは効率的な飛行方式といったものを実証運航するとか、あるいは離島などの特産品を航空輸送することで、例えば、大都市圏の市場へ持ってくるようなことで地域活性化を図るとか、そういった取組みを地元の意欲的なところの応募を踏まえてやるということも考えておりまして、いずれにしても、地方空港ネットワークの維持、充実といったとらえ方でやっていきたいと考えているところであります。

○中条主査 先ほど申し上げたように、需要が落ち込んでいるときに価格をむしろ安くする。需要が落ち込んでいるときに価格を高くしたところで、収入が増える話では恐らくないんで、安くしていくということは、通常のビジネスの場合には当然考える話です。そういう意味での対応は私はあっていいという考えなんです。しかしながら、売れないものは幾ら安くしても売れないという部分がありはしないか。そうすると、それは長期的に見て、よりマイナスの方へいかないだろうかという懸念があるわけです。経済危機対策ですから、経済を回復させるわけです。そのときに、地方空港の着陸料を下げると経済は活性化しますかね。

○甲斐総務課長 経済が活性化するというか、人の動きが出てくることを我々としては期待しているということです。物の動きと人の動きです。それによって、少しでも経済的な効果が出てくるんじゃないかということも考えています。地方と、東京は仕方がないんですけども、ネットワークを維持しておかないと人の動きも出てこないし、鶏と卵みたいなところがありますけれども、我々としては、ネットワークの維持をすることによって、人、物の交流が止まらないで、経済が回復してくればもっと活性化するとか、そういうものも期待はしているところではあります。

○中条主査 これは国管理の地方空港ということですか。全部ですか。

○甲斐総務課長 国管理空港です。

○鎌本航空事業課課長補佐 地方管理空港は地方の判断で決めています。

○中条主査 旧3種空港については、これはやらないということですか。

○甲斐総務課長 相手空港が地方空港といいますか、県管理空港で、羽田に入ってくるケースがある。羽田の方を下げたことによって、相手も追随して、県が下げること実はあるんですけども、そこは県の判断です。往復で考えますと、路線としては確かに下がるわけです。

○中条主査 往復で考えるとね。なるほど。国管理空港の路線は少しは可能性があるかもしれないけれども、どうなのでしょうかね。羽田-佐賀とか、もとの部分をもっと考えないとだめな部分はたくさんあるかと思うんですけども、経済危機対策になるんですかねという疑問がある。

○甲斐総務課長 経済危機対策になるか、ならないかという議論は勿論あるんですけども

も、我々としては、航空事業経営基盤強化のための支援施策パッケージという中でやるので、別に補正予算を要求しているわけではなくて、我々の特別会計のところをいろいろ工夫しながらやるということですから、いの一番に景気刺激策を考えているかといいますと、そうではない。

○中条主査 わかりました。それは活用したと、そういうふうを考えればいいですね。

○甲斐総務課長 波及効果という意味ではあるかもしれないということを申し上げている。

○中条主査 それはそれで結構だと思います。そうなると、今度は、地域の振興ということを経期的に考えていったときに、こういうやり方でもって効果があるかという視点で実施されるということですか。

○甲斐総務課長 その検証は要と思います。我々としてはそういうことを期待しているわけですが、そこは地元の努力も勿論期待したいと思えますし、我々もそこら辺をよく見ながら進めていかなければいけないと思えます。

○楯本航空事業課課長補佐 今回、基本的に恒久的に何かするというのをコミットメントしている話ではなくて、この7月から3月末まで、この時期というのは非常に景気も落ち込んでいて、特に利用費を下げて需要喚起をして、特に関空が落ち込んでいく、急場の対策としてやっていく話でございますので、将来的な話をどうするかという話はまた別途議論があろうかと思えます。とりあえず、まさに緊急対策としてやっていくという話でございます。

○中条主査 そこはわかりました。需要喚起のためにやる価格の引下げというのは長期的にやるべきものではないですから、これはスーパーマーケットがお客さんを喚起するために短期的に価格を安くするのと同じですから、むしろそれは短期的におやりになる方が私は妥当性があると思えます。

ただ、そのときに、下げることによって、将来的にスーパーとしては店全体が活性化するとか、あるいはその商品が、今はお客さんになじみがないのをなじんでもらって、将来的にそれはちゃんと普通の価格で売れるようにする、そういったことを考えながらやるわけです。

要するに、着陸料の引下げという話も、それによって、その路線が長期的には活性化するということが恐らく目的だと思うんですけども、果たしてそうなのか、いつまでたってもだめなものだめなんではないかという感覚があるんです。要するに、一律にこれをやってしまうと、だめな路線も全部対象になるわけです。スーパーマーケットは当然、需要喚起をやるうというときには、特定の商品で、全体として底上げになるかどうかということをお考えながらやるわけですが、その辺はどうなんでしょうか。

○楯本航空事業課課長補佐 最終的に路線自体について、今、規制も緩和していますので、本当収支が厳しいところは、航空会社の判断として、別の分野で問題があつての撤退みたいな話もございませう。ただ、そういう中で、恒久的に撤退するという話ではないんですけども、落ち込んでいるときにどうするのかという話もございませうので、我々としても、ど

うしても撤退したいというところを止めるような話ではないのかなと考えています。

○中条主査 それはよくわかるんですが、もうちょっと言うならば、それは航空会社が自分でやるべきことなんではないか。今、需要が落ちているから、ここの運賃は下げたお客さんを増やして、長期的に増えないんだったら、ここは撤退しますということを考えていくという話であって、お国がそれをやらなければいけないのかなというところが若干疑問があるものですから。おっしゃったことはそのとおりでと思うんですけども、国管理の空港であれば、国が空港を運営しているわけですから、そういう場合において、空港の活性化ということを考えてときに、果たしてそういう一律なやり方がいいのかどうかという疑問があるということです。

○甲斐総務課長 我々も貴重な税金を使うわけですから、効果がないところにやってもしょうがないと思っていますので、路線ごとに細かく軽減率などを勘案しながら、効果があるようなやり方を考えていかなければならないと、今、検討しているところです。

○中条主査 是非お考えいただければと思います。

それから、離島路線は、これはしょうがないところなので、そういうところはそういうところで別途生活を維持していくという観点で対応を考えていくということだと思いますが、離島航路の補助制度等々とも一緒にしながら検討していただいておりますでしょうか。

○鎌本航空事業課課長補佐 離島については、今、既にものすごく深堀りをしていて、そういう意味で、離島などを更に引下げをするということは今回は考えていなくて、そこは既にディスカウントしていますので、それ以外のところというイメージで考えております。

○中条主査 そうですか。さっきおっしゃった離島の話はこれとは関係がないんですか。

○甲斐総務課長 別枠の話です。

○中条主査 別枠の話ですね。わかりました。

大変たくさんのご質問したものですから、駆け足で御回答いただきまして、申し訳ございませんでしたけれども、丁寧に御回答いただきました。ただ、何といたってもたくさんのご項目がありますので、これから引き続き、この点はまだちょっとわからないので教えてくださいとか、この点はこんなふうな考えもあるんだけれども、どうだろうかということやいろいろとお尋ねすることがあるかと思っておりますけれども、是非よろしく御教示いただければと思います。今日は本当にありがとうございました。