

重点事項推進委員会 第3回

会議終了後記者会見録

日時：平成19年5月21日（木）11時30分～12時00分

場所：永田町 合同庁舎1階 第3共用会議室

内容：「今後の航空行政について」国土交通省との公開討論

事務局 済みません、御案内しておりました定刻が過ぎましたので、記者会見を始めたいと思います。本日はお集まりいただきましてありがとうございます。

議事につきましては、既にお聞き及びのことでございますので、このタイミングでは皆様方からの御質問をお受けするような形で進めていきたいと思っております。

御質問に当たりましては、会社名とお名前をちょうだいした上で御質問いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

朝日新聞(琴寄) 成田と羽田の、国内と国際の分離の原則をめぐる議論がありましたけれども、1点確認なのは、会議の主張としては羽田と成田の間の人為的な割り切りみたいなものはない方が、便のポートフォリオというか、組み合わせというのとは一番効率的なものになるという主張だったということではないかということ。

それと、結局、国交省の側からは、その割り切りが必要だという理由についてはどのような説明があったと中条さんは受け止めておられるかをお聞きしたいんです。

中条主査 1つ目の質問は、そのとおりです。

2つ目の質問は、今日は何も向こうが理由を示していないと私は思っています。地元8都県会議でそういうふうに分けられているんだという説明はありましたけれども、それに対してなぜというところについては、それは騒音ですかということをお聞きしたんですけれども、皆さんお聞きになったとおりであって、それはそう決めたんだからということしかおっしゃっていませんでした。だから、明確に説明はしておられなかったし、千葉県に対する配慮かということをお聞きしましたが、それに対しては明確に違うとおっしゃいました。あと、地元が金を出しているからだという、またおかしなことをおっしゃって、金を出しているんだら増やした方がいいだろうと思うんですけれども、結局のところ、私たちとしては納得のいく理由は示してもらえなかったと思っています。

騒音の問題であるならば、飛行機の離発着回数が問題なのであって、北京に飛んでいこうか、石垣島に飛んでいこうか、うるさい飛行機はうるさい飛行機なわけですから、騒音だけだったら国内と国際を分ける理由は全くないだろう。それに対しての答えは得られなかったと考えています。

八田議長代理 配分の最終基準は、需要家の利益を考えるんだ。それは言われたんです。ということは、今の成田と羽田の配分も最終需要家の利益を考えてやっておられるということなんだろうけれども、ほかの代替案のシミュレーションは一切していないということも言われたんです。

草刈議長 我々が言いたいのは、いわゆる内際分離ありきという議論は、昔はそういう議論で通用したかもしれないけれども、需要側の、あるいはお客さんの利便性を考えたときに、その一本やりではいけなくなっているから、こういうゲートウェイの提案みたいなものが出てきているんだ。

内際分離政策は貫徹されているとおっしゃっていたけれども、貫徹されていない書きぶりがそこにも随分あるわけです。その中でどういう選択が一番いいかを経済効果あるいは、あそこに書いてあるように、いわゆる需要の強さというものも含めて総合的に判断して考えればいいわけであって、内際分離ありきという考え方は取るべきではないというのが我々の考え方としてずっとあるということ。残念ながら、そうですねとは言ってもらえなかったですけども、ゲートウェイの方にはそういうことはちゃんと書いてあるので、ちょっと残念だったんです。

朝日新聞（琴寄） 鈴木局長が、千葉県に対する配慮かということにそういう考えはないとおっしゃいましたけれども、素人的な、一般的な理解だとそういう配慮はあるんだろうと聞いていたんですが、仮にそういうことですというふうに局長がおっしゃった場合は、会議としてはどういう主張になるのでしょうか。

中条主査 それをおっしゃったら、それは配慮する意味がないですねという議論を展開するつもりでいたわけです。成田に入りたいところはいっぱいあるわけで、羽田に 10 万か 20 万かけたところで成田が衰退するわけでは決してないでしょうということと、それから、成田で苦勞された方は一部の方であって、そういった人たちにきちんと対応すべきであって、千葉県全体に対応するという話ではないでしょう。

ただ、その対応の仕方は、どういうふうに対応していくかという話は、私たちの会議が言うことではないんだけど、ともかく、そういう対応をきちんとやればいいではないですかと言うつもりでいたわけですけども、残念ながら、それは理由ではないと明確におっしゃったんです。

草刈議長 議論の中で出ましたけれども、ゲートウェイの紙の 2 つ目のところに、今、59 分かかっている成田までのアクセスを三十何分にすると書いてあるでしょう。局長は日暮里まで 36 分かかるとおっしゃっていましたね。だけれども、東北新幹線だって、初めは上野だったのが東京に来たわけでしょう。いろんな工夫をしながらそういうことも今後できるわけです。

そうなってくると、例えば都心から 40 分で行けてしまうとすると、羽田だって浜松町で乗り換えてどのぐらいかかりますか。恐らく 45 分ぐらいかかりますね。それと、羽田空港の 4 時～5 時の物すごい車の混雑というのは、いわゆる国内空港を利用する方にとって、ビジネスの観点から言うと大変な問題なんです。

ですから、それなら成田の方がいいのではないかという議論だって十分あり得るわけですから、そうだとすると、そのところを、配慮の問題は別にして、論理的にはそこをどういうふううまいこと使っていくかという点ではいいファクターとして、これは 2010 年にやると書いてあるんですから、だったら、それでまた考え直す余地も随分出てくるのではないかという感じがしたんです。

朝日新聞（山口） 羽田のボリュームが 11 万回というのがもし変わらないのであれば、地方空港の強化を求めている 1 都 3 県以外の自治体があるんだと思うんですけども、そこへの配分・配慮というのはどのように考えていけばいいのでしょうか。

中条主査 要するに、もうからない路線ということですか。

朝日新聞（山口） それも含めてです。

中条主査 基本的に、もうからない路線は地元が補助金を出して、どうしても便数を増やしてほしいとか、路線を維持してほしいということであるならば、そういう対応をすべきだ。実際にそういう形で、今やどこの自治体も対応しているわけです。能登空港はそうですし、山形もそうです。ですから、それはそういう対応でやっていただくということが必要だと私は思っています。

日本経済新聞（森本） 中条先生が会議の中で最終突破ラインという表現をされていたと思いますが、それは改めて何を考えているのかというのが1点です。

中条主査 3分の1、3,000人、3万回という話ですか。

日本経済新聞（森本） そうです。

中条主査 それは語呂合わせで言ったんですけれども、全部3なので、要するにそういう数字が決まってしまうと数字が独り歩きしてしまって、本来はそこは最低線だと考えられていたものが、実はそれが最大だというふうに固定されてしまう。弁護士の数でも、私たちが10年ぐらい前にやってたときには、とにかく3,000人までと言っていたんだけれども、それを固定すべきではないので、現在では1万2,000人とかが目標なわけです。けれども、1回数字が出てしまうとそれで固定されてしまう。

だから、羽田の3万回というものも、私たちはゲートウェイのこの文章の見方をとりあえず3万回と呼んでいる。ところが、これを3万回までと読む人が出てくると困るわけです。だから、これは必ず突破しますというふうに申し上げたという意味です。

日本経済新聞（森本） それは、当面の答申という意味なのか、それとも任期中の目標、どちらで受け止めればよろしいでしょうか。

中条主査 当面の答申でも当然言うし、更にそれがだめであるならば、任期中あるいは私の目の黒いうちはずっとやるという意味です。どちらが早いかわかりませんがね。

福井委員 ちなみに、ゲートウェイの報告では、羽田空港については供用開始時に3万回就航させるとはっきり書いてあるのです。まさに供用開始時点のことだけを言っているわけですから、先々についてはこれが最大ということにはなっていない。その国土交通省の解釈は違うと思います。

決まっているわけではないのです。これはまさに最低限3万回、就航時、供用開始時にやるんだということを決めているのであって、その先のことはじっくり考えればいいと理解しています。

朝日新聞（琴寄） そこは、今日、国交省の側も、一応、スタート時というようなことはおっしゃっていましたね。

中条主査 おっしゃってました。国内の需要が少なかったら国際が増えるという可能性はあります。

福井委員 内際分離は全然変える気はないという趣旨のことも言っていましたけれども、それもゲートウェイ会議の報告には書いていません。

中条主査 とにかく、ゲートウェイ会議の報告に明確に書いてあるのは、国際線を2010年に3

万回と言っているわけで、これはどう考えても内際分離と反する話なわけです。

福井委員 表題の「羽田の更なる国際化」というのがゲートウェイ会議の報告であって、違うことが書いてあります。

この方向はこれで妥当だと思うし、しかも8都県合意などについても、地元の騒音対策の必要性はわかるけれども、それ以外の立場、空港から受ける国民的便益という観点で言えば、ユーザー本位ということが基準になるべきで、それは内際分離の基準の検討の中にも混入して考えられるべきだとゲートウェイ会議で既に言っていることを押し進めているだけで、何の矛盾もない。

草刈議長 その辺は、余り目くじら立てるといよりも、事実関係としてそのところが崩れているわけです。だって、夜間は羽田から国際便がばんばか飛んでいるわけでしょう。それから、特定時間帯というところも、今度こういうふうにやりましようとして書いてあるわけです。ですから、チャーター便というだけけれども、チャーター便といってもいろんなチャーター便があるわけで、金浦空港へ行くものは私は普通の飛行機だと思って乗って、ちゃんとおいしい何かビビンバもごちそうになれるわけですから、普通の飛行機と全く変わらないわけです。

名前をどういうふうにするのかはいいです。だけれども、実態的にはそういうふうになっているわけですから、それをどこまで、どういうテンポで増やしていくか、あるいは需要という意味での利便性を高めていくかという議論だと私も思っているから、余りそう言われても、何を言っているんだろうという感じです。

八田議長代理 さっきの、今度の新しい滑走路ができたときに、3万回で、しかし、国内需要が余りなかったらもっと増やしていくということで、国内需要だっていろいろ調整できますね。例えば、さっきの話ではないけれども、成田の方の着陸料を安くして、羽田の方を高くして、地方の便もみんな高い値段になったら、それは羽田に寄り付かないで、みんな成田の方に行ってしまうですね。そうすると、その分、どんどん国際便を増やしていくことができる。

実質的には、基本的枠組みはもう抜けてしまっているんで、これからはむしろ、着陸料の設計をより合理的にやっていく。今までのものを全部フラットにするのではなくて、それを合理的にやっていくという方向で誘導していけるのではないかと思うんです。

中条主査 まさにおっしゃるとおりで、さっきも討論会のときに言いましたけれども、例えばロンドンのスタンステッドなど成田と同じくらい都心から離れている空港があるわけです。そこが実はLCC、ローコストキャリアにとってはハブになっているわけで、ライアンエアーだってスタンステッドをハブにして、路線を百路線以上張っているわけです。

そういうところの方が遠くても使いやすいからです。LCCのハブにしている空港というのは、大概の場合、着陸料をすごく安くしたりしてLCCを集めているわけです。そういうことをもっと機動的にやれるようになれば、何も羽田に国内線と決める必要はない。羽田の国内線へ入りたいというところもあるだろうけれども、安ければもっと遠いところの空港でもいいと考える事業者もいるだろう。場合によっては百里飛行場という考えもあり得るんです。フランクフルトのハーン空港などというのは120キロ離れているわけです。それでもフランクフルトの空港としてライアンエアーを使っているお客さんがいるわけですから、そういう可能性をもっと考えていった方がいいと思

います。

NHK（志賀） 今後の議論の進め方なんですけれども、今日の議論で、ゲートウェイ会議でこういう文言になっているという主張が国交省の方で多かったと思うんですけれども、それについてこういうふうを読むべきでないというような議論があったかなと思うんです。

国交省は、ゲートウェイ会議で議論が尽くされているというところで話しているわけで、規制改革会議として、ゲートウェイのこの報告書はこうやって読むべきだと言ったとしても、言わばゲートウェイに聞いた方がいいではないかと思うんですけれども、今後、文章をまとめるに当たって、どういうふうに進めていかれるのかというところをお聞きしたいんです。

中条主査 それでは、議長の方からいいですか。

草刈議長 当然、問題意識のところには普通に私どもの考え方を書くということです。けれども、これは交渉事ですから、国交省とまたいろいろひざ詰めでやらなければいかぬわけです。だから、今日言ったことを向こうにコミットさせるというのはやらなければいけないんですが、ただ、内際分離がどうのこうのという議論を具体的施策のところを書いてもしようがないですから、そのところは今日の議論を中心に書く。

問題は、ゲートウェイでああいう報告を出されましたが、ゲートウェイは最終報告を出したら終わりなんです。これは例の貿易手続の簡素化のところもそうなんですけれども、あと、フォローアップをしていくのは我々なんです。だから、そのフォローアップの中でいろんな議論を国交省ともしながら、あるいは最終的には官邸が責任を持ってあれをやったわけだから、それは官邸とも話をしていって、それでもっと議論をふくらませていながら、最終的にはもっと進んだ形で年末答申とか何かでまたやっていくということになるのではないかと思います。

NHK（志賀） まずは、第1次答申では、やはりアジア・ゲートウェイの文言からなかなか進められるところまでは行けないのではないのでしょうか。

草刈議長 ゲートウェイで報告書を出され、国交省がああいうふうに言っているわけですから、それをひっくり返してということにはならない。具体的施策というのは国交省がうんと言わなければ最終的には書けないわけです。だけど、これからどうやって突破していくかみたいな話は手段が無いわけでもない。

だから、これから1週間ぐらいでどういうふうにするか、今からどうなるのか、内部的に議論しなければしょうがないと思っていますが、当然、この話はそんなに簡単に、そうですかと言って決まるものでもないから、やはりゲートウェイの紙を一つの下敷きにして、更にそれに付け加えた形で議論していく。

だから、最後に私が局長に言ったのは、そんな簡単に終わるつもりはないということをはっきり言ったつもりです。それから、解釈論も全然あなたとは違うということは言ったつもりですから、これは、今後のやりとりでもうちょっと進んだものが取れるかどうか。これは最終的なトライアルはやります。これでもうやめたという気は全くないという理解です。

時事通信（鈴木） 中条先生がおっしゃる外資規制の部分なんですけれども、特に航空会社についてイメージを教えていただけたらと思うんです。

現状の本邦キャリアが、お金もないし、ノウハウもないので、そこに外資が必要だというのが。それとも、そもそも外資のLCCなりがどんどん日本の国内線に乗り入れて利用者利便を図るところまでイメージなさっているのか。その辺はいかがでしょうか。

中条主査 私としては全部あります。外資をOKにしたということによって、たまたま資金調達に困っている日本の航空会社が、当然、その資金を使うということはありません。

けれども、そういうときだけ使っていいなどという都合のいい外資OKという話はありません。困っている航空会社を救済するときだけ外資が入ってもいいですなどという規制はありませんので、当然のことながら、別に困っていないけれども、外資が買いたいというオファーをしていくというケースも当然あり得ると思います。それはどういう形でも私はOKだと思っているところです。

読売新聞（富塚） この問題は、根本的なところに羽田と成田の絶対的な容量不足というものがあると思うんですけれども、この間のとりまとめの中で、現状でも対応できる発着枠の確保ということで幾つか具体的な施策のことが入っていましたが、今日、この辺りについては余り議論がされたという感じはしなかったのではないかと思います。ここはどうしてなんですか。

中条主査 私、最初の説明のところで、もっと国際化を進めていくために2010年の前に公用機枠等も活用し、それから、飛行ルートもという説明を頭のところでしたんですけれども、それについてのお答えは向こうからなかったもので、それ以上は言わなかったということです。

おっしゃるとおり、2010年の前に国際線を増やそうと思ったら、やはり枠をとにかく増やすということが大事なわけです。今あるものの配分を変えるということも勿論あり得ますけれども、一番大事なものは、やはり枠そのものを増やすということは考えなければいけない。ですので、この点を規制改革会議としては要求をしていくつもりです。

それから、更に2010年以降も、3万回、合計40.7万回とお役所は言っていますが、私はいろんな工夫をすれば50万回ぐらいいけると思っているもので、そこはまた更に増やせということでは言っていくつもりであります。

朝日新聞（琴寄） 運賃のところで、主張の確認なんですけれども、アジア・ゲートウェイのこのペーパーを見ると、確かに航空自由化のところに運賃という言葉が明記はされていないんですけれども、その考え方からすれば当然に含まれるという解釈なのか、それとも、アジア・ゲートウェイで対象になっていないがゆえに規制改革会議でやるべきだという御主張なのか。

中条主査 アジア・ゲートウェイがどういうつもりで云々というような話を書き忘れたのか、意図的なのか、そんなことは私はわかりません。

いずれにしても、さっきも討論会で申し上げたように、航空の自由化というときに、運賃の自由化などというのは当たり前の話でしょう。当然、そこはゲートウェイは書き忘れたんだと思うから、こちらでやります。

福井委員 その中にも入っているんです。航空自由化の中に、当然、価格は入っていると考えてよいはずですが。例示はあえて挙げていないけれども、解釈としては当然入っているという理解ですね。

中条主査 当然入っているという解釈です。書いていないものはやってはいけないという話では決してないです。

福井委員 航空自由化という観点の最大の眼目は運賃です。

事務局 よろしゅうございますか。

それでは、これで記者会見を終了とさせていただきたいと思います。本日はどうもありがとうございました。