

第7回 IT・エネルギー・運輸 TF 議事概要

1. 日時：平成 19 年 8 月 22 日（水） 11:00～16:00
2. 場所：永田町合同庁舎 2 階 第 2 共用会議室
3. 議題：航空分野の規制改革に関する航空会社及び地方自治体からのヒアリング
大韓航空からのヒアリング
千葉県からのヒアリング
東京都からのヒアリング

議事概要 大韓航空からのヒアリング

出席者：【規制改革会議】中条主査

【大韓航空】日本地域本部旅客マーケティング次長 金森 慶多

（大韓航空関係者入室）

中条主査 暑い中どうもありがとうございます。

規制改革会議の IT・エネルギー・運輸 TF でヒアリングをさせていただくということですので、よろしく願いいたします。

御承知のとおり、私たちの規制改革会議ではアジアの空をもっと自由にしようということで、国交省にも要求を出しております。アジアオープンスカイをこれから進めていくにはどうしていったらいいかということで、外国の航空会社の皆さんの意見も聞かせていただきたいということで、大韓航空さんに今日、御足労いただきました。ありがとうございます。よろしく願いいたします。

まず前もって質問させていただいている質問票がありますので、それに沿ってお話をいただいて、それから、若干の質問をさせていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

金森次長 オープンスカイについては、ちょっと遅かったと感じていまして、今や米国と EU の間では自由な運航が認められておりますので、アジアにおいても、そういう形にならざるを得ないと思います。どういう括りになるかわからないけれども、アメリカ国内ではヴァージン・アトランティック航空が国内線を飛んでいます。

中条主査 それは子会社ですね。

金森次長 子会社です。25%の資本が入っていたと思います。

それから、EU 内ではどこの国のキャリアーが相手国から米国に飛んでもいいという状況になっていますので、いずれアジアもそういうことになるのではないかと感じています。

それと、まだまだ制限がある東京は 2010 年を迎えても大した便数増えませんが、これは各国からちょっと遅れをとるだろうなという気がしています。3 万回、2 万回ぐらいでしたかね。

中条主査 羽田は 3 万回です。

金森次長 それは 1 日当たり大した便数ではないです。羽田はペリメータで決められている範囲

内ということですから、制限的になってしまうので、そうなる韓国仁川空港だとか香港、更には北京、上海、シンガポール、バンコクなどの空港と比べても、競争力で見劣りします。これはどうにもならないことだろうとは思いますが、このままだと今はまだ日本に乗り入れを希望している航空会社が多いようですが近いうちに中国にどんどんシフトしていくのではないかと感じています。欧州と中国の間は結構盛んに飛んでいまして、昨今では米中間の運航が増えてきていますので、日本がスキップされる可能性が高いと思います。

オープンスカイについては、そういう感じを持っています。

中条主査 日本がスキップされるのは、韓国としてはチャンスだと見ておられるのか。

金森次長 私企業なので、国のことを言うのはおかしい。ただ、韓国もある程度は空港の整備をしています。仁川空港は滑走路もすぐできますし、キャパシティーの方も大きくとってありますので、準備はされているようです。

貨物について言えば、仁川の方がより便利だろうなと思います。旅客の方は、ソウルを経由していくことはそんなに多くないですけど、貨物はどこを経由しても余り関係ありませんから、やはり整備されたところに貨物が集中するだろうと思います。

事務局 では「2. 羽田空港国際化について」お願いいたします。

金森次長 「2. 羽田空港国際化について」ですけれども、日韓のワールドカップの後、日本の首相と大統領との間で話がまとまり昼間のチャーターが始まりましたけれども、仁川空港と羽田空港を比べるとターミナルのキャパシティーの面で余りにもひどい。入国・出国両方とも非常に時間がかかるし、ターミナルそのものが貧弱に見えます。急に決まったことではありますが、新ターミナルを前倒して工事をしてほしいということをお願いしています。2010年には間に合わせるという話だけでも、こちらとしては、国際便が飛んでいるので何とかしてほしいということでありす。

それから、上海の虹橋と昼間チャーターが始まりますが、私は虹橋には行ったことがないのですが、そこと比べてもちょっと見劣りするのではないのでしょうか。ところで羽田から乗ったことありますか。

中条主査 ないです。

金森次長 狭いですから、1回乗ってターミナルと中の施設をみてください。

中条主査 もともと金浦の方は、国際空港でしたからね。

金森次長 そうですね。

中条主査 羽田はそうでなかったのですね。

金森次長 羽田も国際空港ではなかったんですか。

中条主査 大昔はね。

金森次長 そうということです。同じです。

中条主査 でも、30年前だからね。中華航空しか飛んでなかったわけですからね。だから、その施設が金浦と比べれば貧弱だった。

金森次長 ですから、新ターミナルの工事を前倒してやってほしい。

それから成田と羽田の関係ですが、2010年になれば二元運営になるので、アクセスを30分か40分ぐらいでつなげる必要があると思います。仁川では普通の乗り継ぎがインター、インターで1時間ですから、早くつなげるようにすべきだろうなと思います。2時間ぐらいの乗り継ぎだったら我慢できるけれども、それ以上だと我慢できないのではないのでしょうか。

中条主査 大韓航空としては、乗り継ぎは別にいいわけですよ。

金森次長 すべてが金浦になるのか今は分かりませんが、韓国から日本に来て、日本から乗り継いで第3国へ行っている客が相当います。成田から飛んでいる航空会社を利用していくわけですから、そのためにもそういったアクセスに掛かる時間を短縮して、乗り継ぎをスムーズにさせてあげた方がいいのではないかなと思います。時間がかかるようだと乗り継ぎ客が他国の空港、上海・香港・シンガポール・仁川とかを経由して行ってしまいます。

中条主査 金浦 - 羽田のお客さんというのは、基本的に韓日間だけを使う人が大部分ですよ。

金森次長 今はそうですね。ただ、2010年になって、日韓路線がほとんど金浦に入ってしまうと、成田からパリやホノルルなど第三国へ抜けている客が大勢いますので、そういう人たちのためには羽田と成田の乗り継ぎ時間を短縮することが肝要だと思います。

中条主査 成田の方に入ってくるのは、仁川から入ってくるからね。

金森次長 今は仁川から成田に入っていますが、2010年を迎えると、韓国はペリメータの範囲内ですから、成田から羽田にシフトしてしまう可能性があります。そうすると、金浦 - 羽田を使う人がほとんどになって、そこから成田を使って第三国に抜けなければならない。今年に入って、日本からソウルに行く人よりもソウルから日本に来る人の方が増えており、ある便においては、大半が韓国人の乗り継ぎと聞いていますから、そういった人たちの利便性を考えると、羽田と成田の乗り継ぎ時間を現在3時間半とっているのが、なるべく早くつなげてあげたらいいのではないかなということです。

中条主査 それは広く利用者の利便という話で、大韓航空さん御自身の利益という話ではないですね。そういう意味ではないですね。

金森次長 そうです。ただ、金浦 - 羽田は当社便に乗ってもらって、他社便で第三国に行く人がいれば、金浦 - 羽田は潤うことになります。また、韓国の第2の都市である釜山からの需要が高まっていて、その人たちにとって釜山から金浦に上がって、仁川から海外に出るのは非常に不便なので、釜山から成田とか、釜山から関西に飛んで、そのまま他社に乗り継げれば非常に便利がいいんです。

中条主査 なるほどね。

金森次長 ただ、我々も当社便を利用してもらえれば、釜山 - 成田、金浦 - 羽田は潤うので、そこら辺のところはあります。

中条主査 わかりました。

気になる話は、2010年になって、羽田の国際線の枠が3万回あるいは若干それ以上に増えることになった場合、大韓航空さんとしては金浦 - 羽田の方を中心にされることになりますか。

金森次長 まだ計画はないですけども、恐らく二元で運営するのは採算の面でも厳しいだろう

と思うので、ある程度集中させないとならないだろうなとは思いますが、これについてはまだ決まっております。

中条主査 メインとしては、乗り継ぎのお客さんよりも韓日間のお客さんが中心だから、その人たちが便利になるには、やはり羽田の方がいいということですよ。

金森次長 それはそうです。

中条主査 金浦と羽田の間が一番いいという話ですね。

金森次長 そうです。

中条主査 わかりました。

金森次長 「3. 地方空港について」は、札幌も沖縄も行ってきましたけれども、これはどうにもならない。特に沖縄はB737でも、ターミナルは狭くて、A330などがきたら、数珠つなぎになるそうです。第二種空港になっていると思いますが、そうすると、国は関係ないようですけど、VJCを推進している以上、やはりこれは国の予算で拡張工事をすべきだろうなと思っております。

中条主査 ターミナルの施設のどこがネックですか。

金森次長 すべてではないかと思えます。キャパシティーの問題だから、羽田と一緒にです。狭くて、小さくてね。

中条主査 要するに、羽田の場合には、発着枠が少ないとかそういう問題がありますね。

金森次長 発着枠ではなくて、ターミナルのキャパシティーの問題なんです。

中条主査 ターミナルのキャパシティーの問題なんですか。

金森次長 はい。だから、インもアウトもゲートだとかCIQを通るときに詰まってしまうわけです。ジャンボなどが入ってくると、とてもではないけれども、さばき切れない。沖縄に1回行ってみたらわかるけれども、ジャンボなどは無理のようです。

中条主査 要するに、国際線に対する配慮がないという話ですよ。

金森次長 地方空港の現状はそうなので、前倒しで工事してほしいと頼んでいるんです。北海道の方にも頼んでいますが、それも2009年に完成予定と聞いているので、これを県に任せていいのかわ。国際化を目指す以上国が投資してやらないとまずいのではないのかわ。北海道・沖縄の2道県は特に観光立県なのだから前倒しして拡張工事をするべきと思う。

中条主査 ほかの地方空港はどうですか。

金森次長 ほかは数的にそんなに飛んで来ないので、新潟などに行ってもそんなに問題ないし、岡山も問題ない。ただ、メインとなるところは、そうでないかね。沖縄の現地のハンドリング会社の方から客が待たされる時間が長すぎて怒鳴られたという話を聞きました。だから、そういうところは早く何とかしてほしいというのが実感です。

最後の着陸料の問題も、引き下げの方向で話をずっとしています。なかでも成田と大阪は高いと言われてます。

中条主査 大阪というのは関西空港ですよ。

金森次長 2010年になったら、羽田や成田に移る会社はかなりあると思うので、特に物流については、関空を物流の基地にしようと考えているようなので、これは何とかしないといかんだろう

と思う。近い将来、ほかの国に大阪をスキップして移ることも考えられます。中国からアメリカやヨーロッパ向けの直行便が増えたら、貨物を集約してそこから分散して各国に運ぶことになるので脅威になるだろうとおもいます。

中条主査 それでは、貨物の話をお願いします。

金森次長 貨物の件の前に、1つだけ書きそびれたことがあります。近々撤廃されるとは思いますが、キャリアー運賃というものがあまして、これに規制がかかっているんです。

中条主査 3割以下ですね。

金森次長 そうです。この前も国交省に行って撤廃してほしいという話はしましたが、来年4月ぐらいからになりそうな気配です。

中条主査 通達を早くしてほしいということですね。

金森次長 そうです。IATA 運賃そのものが否定されている現状では、何の意味も持たない。

中条主査 そのところが自動認可になると、かなり違いますか。

金森次長 それは全然違うのではないかと思います。

中条主査 結局3割以下の部分を、代理店の方の安い運賃に取られてしまっているということですね。

金森次長 今、実際に取引されている中で、いわゆるインクルーシブツアーにしか使われないものが、ばら売りされているのが現状なんです。我々としては、ITはインクルーシブツアーだけに使ってもらえればいいんだけど、ところが、ばら売りされてしまっているんで、キャリアー運賃の下限が撤廃されれば、そこにばら売りされているものを持って行って、FITにはそれを買ってもらう。それは今どこの航空社も進めていて、その方向に早く持っていきたいと思っています。

中条主査 それは何割ぐらいありますか。

金森次長 かなりあると思います。ITがばら売りされていること自体、本当は非合法だけれども、当たり前のようになっていた。

中条主査 実勢はそうですね。

金森次長 キャリアーもいけないんですがね。そこら辺のところがあるので、早くキャリアー運賃の下限である30%の足かせをとって自由化して、実勢レートに合わせた価格で運営したいというのが我々の考えです。

中条主査 わかりました。

金森次長 貨物については、通関などがすべて成田に集中していて、羽田にはその機能がないというのが、ここに書かれていることです。羽田の空港内に税関施設などがあれば、成田でわざわざ通関して羽田に持っていかなくてもいいんだということを言っていて、羽田の空港内にその施設を設けて通関を行ってくれるようにして欲しいということなんでしょう。

また羽田は、第3/4という韓国への往復の貨物だけの取扱いなので、第6の方も取り扱わせてくれということです。今、旅客のチャーター便の考えも拡大方向に変わってきているのを見ると、貨物はその辺がちょっと遅れているのかなと思います。余りにも規制をかけ過ぎて、グローバル化を遅らせる要因になっているのだと思う。先進的な航空業界においては、そういうところの規制緩

和を少し考えてほしいということだろうと思います。

中条主査 今のお話ですが、羽田から出て行った貨物が金浦に着いたとして、しかし貨物の先の行き先はたとえば中国ですというような場合に、そういう貨物を扱えるようにしてほしいということですね。

金森次長 そうです。

中条主査 そういう話をすると、それに対して、それだったら成田 - 仁川で運べばいいのではないかということ言う人がきつといると思います。

金森次長 貨物いわく、これは象徴的なフライトなので、少しでも実績を上げるために羽田から運んでいるそうです。

中条主査 話を元に戻しますけれども、先ほど地方空港でターミナルキャパシティーが不足しているという話をしていただきましたけれども、それ以外では今のところ特に問題はないですか。

金森次長 沖縄などは3つオープンスポットを持っているそうなんですけど、ブリッジがついていないだけで、それも同じことですよ。

中条主査 そうですね。結局、ターミナルの方のキャパシティーですよ。

今のところ、地方空港に関しては、入りたいと言えば自由。大体OKという状況ですね。

金森次長 東京を除いて、日韓間は最初にオープンスカイになったんです。シンガポールは、その前に東京、大阪、名古屋を除いてなっていますけれども、画期的なことなんです。オープンスカイというのは好きなところに飛べるんですけれども、好きなときにやめられるということなんです。日韓線を運行している路線は15箇所ありますから、検討しなおすべき路線はあろうかと思います。

中条主査 それは大韓航空とアジアナと合わせて15か所ですか。

金森次長 我々が15で、アジアナも15ぐらいあると思います。ダブるところはありますけれども、30か所近く飛んでいます。

中条主査 自治体はたくさん補助金を出して来てくれと言っていますけれども、それではなかなかね。

金森次長 補助金では間に合わない。民間というのは、不採算はやめる方向で検討しますからね。

中条主査 またやりたくなったらやればいいんだから、やめてもいいという話ですね。

金森次長 不採算では運航しないと思います。

中条主査 もうやらないということですか。

金森次長 オープンスカイになる前までは路線権を維持するために戦略的に運航していたところもありますが、その制限が解けたのでそうなると思います。

中条主査 けれども、路線権を維持するために飛ばしている必要はなくなるということですね。

金森次長 そうです。

中条主査 大韓航空はほかの航空会社が代わりに入ってくるのは、全然平気なわけですね。例えばもっと安い航空会社とかね。

金森次長 LCCのことですか。

中条主査 LCCとかね。

金森次長 実はLCCというのは、黒字化にならなかつたら、会社そのものが何の意味もない。飛行機を飛ばしている以上は、固定費というのはどこも変わらないですから、LCCだからと言って価格がめちゃくちゃ安いということにはならない。

中条主査 そうですか。

金森次長 LCCは皆さんが思っているほど、安くないです。

中条主査 ジェットスターは、2万円ぐらいで入ってきましたね。

金森次長 何か月間だけです。

中条主査 最初だけということですか。

金森次長 その間だけです。

中条主査 例えば韓国のLCCはどうですか。

金森次長 今、国内線で2社が運行していますが、そこに対しては、多分自治体がある程度支援していると思います。これだけ燃油が値上がってきてしまったら、LCCと雖もなかなか経営は難しいのではないかと。

中条主査 韓国が東京を除いて、日本との間でオープンスカイをやった理由は何ですか。

金森次長 世界的な趨勢でしょう。

中条主査 勿論、アメリカとの間もオープンスカイだからね。

金森次長 日韓間の往来は今年500万人くらいになると思いますが、昨年くらいから韓国から日本に来る韓国人の需要が増加していて、初めて訪韓日本人の数を上回り、1-7月累計でその差が23万人に広がっています。以前はゴルフ客等が多かったんですけど、最近は日本にショッピングに来る方が増えています。ウォン高でブランド品なんかは、韓国で買うより日本で買ったほうが安いそうでデパートに韓国人の行列ができています。

中条主査 日韓中の3か国でオープンスカイをやっていくという考え方については、どうですか。

金森次長 私は日中韓だけではなくて、全ての国とやられたらいいと思います。

中条主査 大韓航空としては自信があるから、全部オープンスカイになっても大丈夫だということですか。

金森次長 規制が無いと言う意味で、オープンスカイがいいと思います。

中条主査 別に日韓中の3国でなくても、韓国としては、全世界とオープンスカイをやって全然いいよという発想ですか。

金森次長 私は国の代表として言っているわけではないのでね。

中条主査 会社としては、いかがですか。

金森次長 向こうからも飛んでくるけれども、我々も飛べるという利点があるので、その方がいいのではないかなと思います。

中条主査 ありがとうございました。

事務局から何か御質問ないですか。

事務局 1点よろしいでしょうか。今まで大韓航空さんの場合、日本の旅客というのは、仁川を経由して、大韓航空で更に第三国、ヨーロッパですとか、アメリカなどに飛んでいく方も結構いら

っしまったと思うのですけれども、日本と韓国のみ流動と更に乗り継いでいく型の流動というのは、比率で言ったらどれくらいなのでしょう。

金森次長 85対15ぐらいです。

事務局 15が更に第三国へ行かれる方ですね。

金森次長 第三国へ抜ける人です。

事務局 そのこのところに関しては、今後ますます太くしていきたいというお考えなのでしょう。

金森次長 太くしていきたいですが、日本で販売する額と韓国で販売する額が著しく違うので、ここで販売する必要性があまりないわけです。他社も同様だと思います。

中条主査 ここで売るといのは、どこのことですか。

金森次長 日本で売っている運賃よりも、韓国で売っている運賃の方が高いので韓国の客を積みとる方が利益率が高い。ですから、韓国で積みとって成田や関空を経由して第三国に運ぶという販売が増えていきます。

中条主査 仁川から関空経由でホノルルへ行くというたぐいのものでしょうか。

金森次長 そういうものが多いです。オセアニア、ヨーロッパ、カナダなど、成田や関空を経由して行く人が多いです。昔はソウルを経由して行く人が多かったんですけども、今は多分その数は逆転したと思います。

中条主査 そうなんですか。

金森次長 日本での運賃と韓国での運賃を比較すると日本の方が供給の関係ではるかに安いです。向こうのY A H O O!などを見ると、その違いがよく分かります。

中条主査 昔と逆転しているわけですね。

金森次長 はいそうです。ですから、韓国に乗り入れている会社は、韓国の販売を増やそうと方針を転換しています。

中条主査 日本の航空会社は、そんなに安いのでやっていけるんですか。

金森次長 日本で売より高いです。

中条主査 そうか。要するに、韓国からのお客さんが高い運賃を払ってくれるわけですね。

金森次長 そうです。それは昔と逆転してしまっただけです。

中条主査 なるほどねえ。

金森次長 それと、我々は輸送に制限を設けられていますが、私から言うとなんか自由化すればいいんです。

岩村企画官 それは、行政指導か何かに入っているのですか。

金森次長 撤廃すればいいと思います。というのは、今は、先ほど言ったように、その数が逆転してしまっていますから。

中条主査 ほかにどうでしょうか。よろしいですか。

事務局 地方空港にも、今、大韓航空さんがかなりの量を飛ばしていらっしゃいますけれども、地方空港に限って見た場合、仁川で乗り継いで第三国へ行く方と韓国国内で終わる方というのは、比率的にはどうなのでしょう。

金森次長 85対15ぐらいかね。福岡はちょっと多いかも知れない。

事務局 地方空港から仁川経由で第三国に出て行くという方も相当数いらっしゃるのですね。

金森次長 例えば地方から羽田に来て成田に行きますね。この時間の無駄を考えれば、例えば岡山からソウルに行って、1時間で乗り継いでパリへ行った方が利便性は高いことになると思います。

事務局 そうすると、そういうお客さんもある程度見越した上で、日本線とヨーロッパ線なりの乗り継ぎというのは、仁川でダイヤが設定されているという形なのですか。

金森次長 今後、変わる可能性はありますけれども、乗り継ぎにいいようにはできていますが、日本に来て第三国に抜ける韓国人の方が多いわけですから、日本人向けのスケジュールのことは考えなくもいいんです。日本でも中部をハブ空港として国際線に乗り継ぐために国内線を調整したりしています。

中条主査 中部がですか。

金森次長 ただ、あまり人気がないと聞いてます。地方の人は、いくら乗り継ぎに時間がかかろうと成田から出て行くのは苦にならないが、中部からは出て行かないみたいです。

中条主査 それは便数の問題とか、そういうことではないんですか。

金森次長 そうではないです。

中条主査 成田から出て行きたいんですか。

金森次長 はい。中部をハブにしようとしたんだけど、なかなかうまくいってないのが現状のようです。

事務局 それは何でなのですか。別に成田もそんなに使い勝手がいい空港というわけでもないと思うのですけれど。

金森次長 やはり中心から出たいのではないんですか。青森から羽田とか、いろんなところから羽田に来て成田から出るのは、たとえ乗り継ぎに3時間、4時間かかっても客は全然いとわないが、中部からの乗り継ぎは嫌だと言うんです。これは面白い現象です。また、関空にもあまり行きたくないようです。

中条主査 それは韓国に行くお客さんですか。

金森次長 いえいえ。例えば青森からホノルルへ行こうとしますね。羽田経由で成田からホノルルまで行くわけですが、それは全然いとわないようです。でも、中部に行くのは嫌だと言うんです。

中条主査 それは乗り継ぎが便利でもですか。

金森次長 便利でも嫌がるそうです。おそらく、都会から出たいのではないですかね。

岩村企画官 あと貨物は御専門外ということだったので、おわかりになればということなのですが、羽田にいわゆる通関施設がないということなのですか。

金森次長 ないと聞きました。

岩村企画官 そうすると、羽田に着いたものは一旦成田まで陸送して、そこで通関するのですか。

金森次長 そうです。

岩村企画官 税関はあるのだけれどもということですか。

金森次長 あるけれども、してないということではないですかね。昔は原木にありましたけれど

も、そこら辺だったらまだ近いけれどもね。羽田の中にもそういった形でつくってほしいという要請だと思います。

中条主査 先ほど成田からわざわざ貨物を持ってきて、金浦線に乗せているというのは、実績をつくるためという話がありましたね。

金森次長 これは我々の貨物の方で考えてやっていることなので、ちょっとわかりません。

中条主査 そこをメインにしたいということはあるんですか。

金森次長 実は日韓のワールドカップのときに、我々は35本ぐらいチャーターを飛ばした。それがきっかけで羽田 - 金浦間のチャーターが実現できたと思います。我々の考え方は、そうやって実績を積んでいって、羽田が物流の拠点になれば、羽田から金浦に持っていき、金浦から仁川に陸送しても構わないんですけども、その扱いをさせてくれれば良いということなんです。

中条主査 そのためには、ある程度、実績を積んでおきたいということですかね。

金森次長 そういうことかと思えます。

中条主査 そうすると、要するに、貨物の方もやはり羽田から出した方が便利だということなんです。

金森次長 成田と羽田の併用がいいですね。

中条主査 そういうことですよ。

金森次長 横浜の方は日産の車などの工場が多いのに、わざわざ成田まで行かないとならない。

中条主査 そうですよ。

事務局 今、大韓航空さんは、成田にはフレーターというのは入っていらっしゃいますか。

金森次長 入っています。週4本入っています。ソウル行きは3本で、ロサンゼルス行きが1本だと思います。

中条主査 ありがとうございました。大変興味深い話を聞かせていただきまして、今まで知らなかったこと、目からうろこの話もいろいろしていただきまして、ありがとうございました。

今日はお忙しい中、どうもありがとうございました。

(大韓航空関係者退室)

議事概要 千葉県からのヒアリング

出席者：【規制改革会議】中条主査、八田議長代理、伊藤参考人

【千葉県】副知事	植田 浩
総合企画部長	飯田 耕一
総合企画部次長	門井 拓充
総合企画部空港地域振興課長	高木 健一

(千葉県関係者入室)

中条主査 お暑い中、今日は御参集いただきましてありがとうございます。規制改革会議のIT・エネルギー・運輸TFのヒアリングとして、今日は千葉県さんからお話を伺うということになっております。

私は、本タスクフォースの主査の中条でございます。よろしくお願いいたします。

同じタスクフォースの八田委員、規制改革会議の議長代理でもいらっしゃいます。

それから、今日は、経済財政諮問会議から伊藤先生にも参考人として御出席をいただいております。

それでは、前もって千葉県さんに御質問事項を差し上げておりますので、まずはそれに沿って御説明をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

植田副知事 それでは、千葉県の方からも簡単に自己紹介させていただきます。私は、副知事の植田でございます。よろしくお願いいたします。

飯田部長 総合企画部長の飯田といいます。よろしくお願いいたします。

門井次長 次長の門井でございます。よろしくお願いいたします。

高木課長 担当課長の高木でございます。よろしくお願いいたします。

植田副知事 それでは、私の方から冒頭お時間をいただきまして申し上げさせていただきたいと存じます。最初にお時間をいただきまして、本当にどうもありがとうございます。本日、5つのテーマをいただいておりますが、それらについて、最後にまとめてお答えを申し上げるということで、せっかくの機会でございますので、最初に私どもの首都圏空港問題に関する基本的な考え方を含めまして、お話を申し上げたいと思っております。

まず、そもそも論として、国際航空の重要性の認識並びに空港整備に係る基本的な考え方を述べさせていただきます。

近年の経済社会活動のグローバル化あるいは企業活動のスピード化、高付加価値化を支える交通手段として、国際航空は人の流れ、物の流れの両面で重要な役割を果たしているところでございます。

他方で、アジア諸国は、世界の成長センターと呼ばれるような高い成長率を実現してきてございまして、日本がアジアで唯一の経済大国であった時代は終わりつつあるという認識でございます。

そして、アジア地域は多極化し、また、一体的な経済交流圏として相互依存を深めているという状況でございます。

こうした情勢の中で、我が国の国際競争力の強化を図っていくためには、国際航空ネットワークを強化していくことが不可欠であると思っておりますし、我が国が国際航空の最良の拠点の一つとして世界に認められることが必要であると考えてございます。

しかしながら、アジアの諸国においては、例えば北京の空港ですとか、上海あるいは仁川空港等、経済発展に不可欠なインフラとして航空を重視し、国家的なプロジェクトとして大規模で利便性の高い空港の建設が進められているのに対しまして、我が国の首都圏においては、残念ながら新たに大規模で利便性の高い空港を建設するための土地や空域を近い将来、都心の近郊に確保することは、現実的には極めて難しいと認識してございます。

このために、首都圏において、現段階で取り得る方策は成田空港と羽田空港を有効に活用することによって首都圏における国際航空機能を強化していくことしかないと考えております。

ただ、1つここで留意しなければならないと私どもが考えておりますのは、過去において経済成長のためのインフラとしての空港整備を急ぐ余りに社会的あるいは地域住民、地元住民との合意を得ることなく成田空港の建設を強行したために、かえって事業が遅れて、また、多大な社会的損失が発生することになったという経験を忘れてはならない点でございます。

若干歴史を振り返ってみますと、昭和30年代の後半に羽田空港の容量の逼迫あるいは騒音問題への対応を国が検討いたしまして、当初羽田空港の再拡張も検討したようでございますけれども、沖合に拡張した場合に、東京湾の港湾計画との調整が極めて難しいなどの理由から、一旦は昭和40年11月富里村の付近に新国際空港を建設することを国の方が発表しました。

ところが、地元との調整が十分なされない中での決定に地元の農民を中心に猛烈な反発運動が起こりまして、これを受けて政府も富里案の修正を余儀なくされた。

その後、国有地ですとか、県有地が多く、比較的民有地が少ない成田市三里塚地区、今の地区が急遽候補地に挙がりまして、昭和41年7月、現在の地に閣議決定されて、ただ、ここでも地元に対する十分な説明がなかったなどの理由で、後にいわゆるボタンのかけ違いと言われる状況が起こったということがございます。

なお、この間千葉県としても国の要請に基づきまして、地元住民の説得等に努めたけれども功を奏しなかったということがございます。

三里塚の位置決定に伴いまして、地元農家を中心に建設反対運動が生まれて、その後、学生運動の流れを組む過激派が介入したことによって、成田空港闘争へと展開し、この対立構造の解消は平成6年の成田空港問題円卓会議の終結による話し合い解決路線の確認まで28年間かかったということがございました。

この間の社会的損失は、単に多くの尊い命が失われたということだけではなくて、甚大なものがございまして、当然、肝心の空港建設について、当初の予定が大幅に遅れた2本目の平行滑走路ですけれども、昭和53年の開港から24年後の平成14年によりやく暫定としてオープンし、現在、その延伸事業が行われておりますけれども、いまだに空港用地内に未買収の用地が残り、航空機の着陸するすぐそばに人が居住するという状況が続いている。

また、地元の成田の地域ですけれども、用地交渉の進展に伴う集落の崩壊がございましたし、そ

れとともに、建設に賛成する派、反対する派による対立構造が生まれまして、行政側も地域の将来像をなかなか描けずに、結果的に地域が停滞、荒廃していったということがございました。

それから、千葉県全体への影響も極めて大きかったわけでございますけれども、1つの例でございますが、例えば昭和63年に収用委員会の委員長が成田空港建設に反対する過激派に襲撃されまして、これを契機に収用委員会の収用委員全員が辞任し、千葉県では収用委員会が無い状況が平成16年まで16年間続いたところでございます。

この16年間は、ちょうどバブル経済の絶頂期ですとか、あるいは経済対策の下に巨額の公共工事が行われた時期を含んでおりまして、国・県・市町村が事業主体になる事業を中心に、県内のインフラ整備などに極めて大きな負の影響を及ぼすこととなったということがございました。

これも一例ですけれども、東葉高速鉄道という三セク鉄道がございます。船橋と八千代の間を走っている鉄道ですけれども、ここでやはり収用委員会不在の影響で事業費、金利負担合わせて約1,000億円の追加負担が必要となるということがございました。このように事業推進上、財政的にも多大な影響が生じたというところがあったところでございます。これらの経験を経まして、現在では、国、空港会社には、その後の空港整備に当たりまして、地元住民、地元地方団体との十分な事前調整を行いながら、話し合い解決を基本として対応していただいているところでございます。

私どもとしても、二度とこれまで申し上げたような事態が繰り返されてはならないと考えておりまして、今後もこの地元との十分な調整、意思疎通は強くお願いしたいと思っているところでございます。

続きまして、首都圏空港の在り方についての考え方を申し上げさせていただきます。

経済社会のグローバル化に伴いまして、重要性を増している国際航空、今後も右肩上がりの増加が予想されまして、特に我が国を取り巻くアジアの航空需要は中国などを中心に旺盛でございます。我が国における国際航空需要も堅実に成長していくことが予想されております。

その中で、成田空港と羽田空港を有効に活用することによって、首都圏における国際空港機能を強化していくことは極めて重要であると考えてございます。

この考えの下に、本県としては、過去の重い歴史あるいは内陸空港としての環境対策などの課題を踏まえながらも、成田空港の平行滑走路の北伸整備事業に協力してきたところでございますし、また、羽田空港でも再拡張事業が行われまして、2010年ごろには首都圏において、5万回の国際線の発着容量の拡大が図られることになるところでございます。なお、ちなみに、この間、千葉県としても、片や北伸整備事業においては、騒音対策などできめ細かい地元対応をしてくれているところでございますし、また、羽田の再拡張につきましても、例えば羽田空港の到着機のほとんどが千葉県の上空を飛行するという中で、県民の生活維持、環境維持のための騒音対策ですとか、あるいは東京湾で漁業を営む方々の多くが千葉県の漁業者であるということで、漁業交渉に際しての側面支援ですとか、あるいは新しい滑走路のための山砂のほとんどすべてが千葉県内から搬出されるという中で、山積みのダンプカー、大体2つぐらいの港に集中するという中で、3年間の時間しかないわけですけれども、単純に計算すると、大体毎分15台、4秒間に1台ぐらいの感じでダンプカーが横行するというところでございます。それらへの対応も含めまして検討して、さまざまな協

力を行ってきているところでございます。

それは、さておきまして、いずれにしましても、成田空港の現計画の発着容量だけでは、将来の国際航空需要に対応することが難しいということは理解しているところでございます。

この結果、成田空港を補完するために再拡張後の羽田空港において、近距離の国際線を就航させるという、国交省の羽田空港に対する現在の方針については、利に適ったものであるというふうに考えているところでございます。

なお、この場合の基本的な考え方としましては、平成 15 年に 8 都府市の首長が出席しました羽田空港の再拡張事業に関する協議会で国交省から説明を受けておりますとおり、成田空港は、国際線の基幹空港、羽田空港が国内線の基幹空港という役割分担ですとか、国際線の発着回数を 3 万回とするなどを前提にしたものと理解しているところでございます。若干この部分を申しますと、少子高齢化の一層の伸長が見込まれている我が国で、社会構造変革が行われている。今後も経済社会が我が国で発展していくためには、首都圏を牽引役としながらも、各地域が自立し、活力にあふれた分権社会を実現しなければならない。その中で、羽田空港は、我が国の国内線のネットワークのかなめとして、我が国の社会経済の中心である首都圏と地方圏等を直結し、全国各地の産業、観光、文化などの相互交流を促進する重要なインフラである、日本全体の活性化を推進させる役割が期待されている。これらを、前提にするならば、羽田空港における国内線の重要性は今後も低下することはないということでございます。

北海道、東北の知事が本年 4 月に羽田空港、国内路線の充実に関する緊急提言を出しましたように、各地で羽田空港の国際化が進むことによって、国内線の新規乗り入れが圧迫されることを危惧する動きが出ていることなども考えますと、国内線を犠牲にしてまでも国際線を拡張するべきではないとする国交省の見解は、私どもとしても理解できるところでございます。

加えて、成田空港の周辺地域では、従来の対立構造から国際基幹空港である成田空港を基軸として、国際交流拠点都市としてのまちづくりを進めようという動きが、ここへ来てようやく活発化してきているというところでもございます。

先ほど申しました国交省の基本的考え方は、この地元の動きとも合致しておりまして、羽田が国内、成田が国際という大原則がなし崩し的に曲げられていくことに、私どもとしても危惧を感じているところでございます。

3 つ目に、今後の国際航空需要への対応についてお話しさせていただきたいと思っております。これまで申し上げてきましたとおり、千葉県としては、首都圏の国際空港機能の充実を図るためには、成田と羽田の有機的な連携を進めることが現実的な対応であり、早期に実現できる方策であると考えてございます。

このために、成田空港においては、国際空港としての利便性の向上が極めて重要ととらえておりまして、そのために千葉県としても可能な限りの努力をしているところでございます。

例えば、成田空港の都心へのアクセスを改善するために、県からも総額 213 億円を支出することによって、成田新高速鉄道の整備を進めておりまして、これによって 2010 年には空港と日暮里駅間が 36 分で結ばれるということになります。

また、この成田新高速鉄道と平行して走る道路、北千葉道路という道路整備、県で 300 億円余り負担しておりますが、これも進めておりまして、この開通によって空港からの都心アクセスが大幅に改善されることになるところでございます。

また、成田空港と羽田空港の間の都心を回避したアクセスにつきましても、現在、首都圏中央自動車連絡道路、いわゆる圏央道の整備を進めておりまして、2010 年度には羽田から成田までアクアラインを経由して、総距離 107km ありますけれども、このうち約 94km がいわゆる高速道路でつながるということになるわけでございます。

成田空港の機能充実は、我が国最大の国際空港として国際航空需要に対応していく必要から、また、我が国が国際競争力を維持強化していく上からも大変重要でございまして、本県にとっても県政の発展を図っていく上から、大きな課題と認識しているところでございます。

県としては、当面の国際航空需要に対応していくために、成田空港の北伸整備と、これに伴う環境政策の確実な実施に協力していくとともに、先ほど申し上げました都心や羽田空港等へのアクセス改善など、国際空港としての一層の利便性向上に努力していく考えでございます。

以上、総論を申し上げましたけれども、ここで総論の最後として申し上げたいことは、先ほど来、成田空港の建設に関わります、いわゆる重たい歴史などもお話ししたところでございますけれども、空港をめぐる状況は 30 年間の歴史を経まして大きく変化してきているところでございます。

端的に申し上げまして、空港周辺の住民は、空港と密接に関わり、その発展を願っているところでございます。周辺地域にも、県経済界でも空港の将来を前向きに考える気運がでてきています。

県としては、空港会社、地元自治体などと連携しながら、国際空港都市づくりを積極的に推進し、そういったプラス志向の中で空港の将来についての合意形成が図られ、これを基に地域全体が発展していくことができるように尽力していきたいと考えているところでございます。

以上、若干まとまりのない話になりましたけれども、ここでいただいております 5 つのテーマについて、それぞれお答えをさせていただきたいと存じます。

まず、第 1 点目の成田空港の容量拡大と国際空港としての機能拡大の必要性についてというところでございますけれども、一般論といたしまして、成田空港の容量拡大及び機能拡充は我が国の国際競争力を維持、強化していくために必要でございまして、県政の発展を図っていく上からも重要と認識してございます。

県は、現在、成田新高速鉄道、北千葉道路、圏央道などのアクセス整備を推進し、空港機能の充実に努めているところでございますけれども、更に国際空港としての特色を生かした国際空港都市づくりを積極的に推進する考えでございます。

2 つ目の羽田空港に国際定期便を就航させ、成田空港、羽田空港を首都圏空港として一体的に運用することについてという点でございまして、首都圏の旺盛な国際航空需要を成田空港だけで賄うことができないことも理解してございまして、羽田空港の国際化については成田空港を補完するものであることが合理的であると考えてございます。

3 つ目の羽田空港に国際定期便が就航することによる成田空港の利用者数への影響についてでございまして、羽田空港への国際定期便の就航によりまして、成田空港の就航路線の構成に変化が

生ずれば、旅客、貨物両面で運用状況に影響が出ることもあろうかと考えてございます。

成田空港の運用状況は、地域経済に大きな影響があると考えてございまして、空港の動向については、千葉県としても強い関心を持っているところでございます。

4つ目の羽田空港の発着枠の増加のために、千葉県上空を通過する飛行機が増加することについてという点ですが、飛行機が上空を通過することによって、現実的に発生する航空機騒音の影響ですとか、あるいはテレビの受信障害が大きな問題でございまして、また、住民によっては墜落事故ですとか、あるいは落下物を心配する意見を寄せてくることもございます。いずれにしても、千葉県上空の通過を当然の既成事実として羽田空港の発着枠の増加を議論すべきではないと考えているところでございます。

5つ目の羽田空港の発着枠増加のため、千葉県の騒音被害が増大することについてという点ですが、羽田空港への到着機のほとんどが千葉県上空を飛行している状況でございまして、何らかの騒音対策が講じられなければ、発着枠の増加について住民の理解を得ることは困難であると考えております。

再拡張事業につきましては、千葉県上空を通過する着陸機、1時間当たり約40機に増加しますが、国土交通省が千葉県における騒音影響を軽減させるために、通過高度の引き上げですとか、千葉県陸域上空を回避するルートの設定などの騒音対策を講じることを約束していただいたことから、千葉県として再拡張後の飛行ルートを受け入れたところでございます。

冒頭、私からの御説明は以上でございます。よろしくお願い申し上げます。

中条主査 ありがとうございます。それでは、こちらから幾つか教えていただきたいことがございますので、御質問をさせていただきたいと思っております。

千葉県にとって成田空港が重要であるということについては、勿論私どもも理解しておりますけれども、国際空港でなければいけないということについての根拠はどのような点でございましてか。空港が地元経済にとって重要である、あるいは千葉県の経済にとっても重要であるということは勿論認識しているわけですが、国際空港でなければいけない理由はどのような点でございましょうか。

植田副知事 1つは、そもそも開港時に国際空港ということで整備を始めたということで、地域住民はそういうことで理解しているという点がございまして。

それから、今、地域で国際空港としてのまちづくりというものを始めているところでございまして、地域の発展ということを考えた場合、やはり国際という看板と申しましょうか、名前があって初めてその地域づくりができていくのではないかと、ようやくここに来てそういう気運が高まっているということがございますので、そういうことも非常に重要な論点として考えてございます。

それから、観光の振興というのも一つの大きな要素としてございまして、国際、国内を考えた場合に、やはり国際的な人々が来ることによって観光という観点からの活性化というものが図れるのではないかとということもございまして。

あと、詳細な分析については議論があるかもしれませんが、やはり物流ですとか、あるいは人の流れを考えた場合に、国際と国内の部分に差があるのではないかと考えてございまして、そ

れら諸般を考えて国際空港として引き続き発展していきたいと考えているところでございます。

中条主査 それは、千葉県さんの御希望ということでございますね。千葉県にとっては、そうなることがプラスになるとお考えになっているということですね。

植田副知事 希望というか、千葉県の主張でございます。

中条主査 一般的に言って、そこに国際空港がなければいけないという論理はどうでしょうか。

植田副知事 ちょっと御質問の趣旨がよく。

中条主査 例えば高島屋さんと大丸さんがあって、高島屋さんとしては自分のところにお客さんが来てほしいと当然思う。当然そう希望されるわけですね。しかし、高島屋さんにお客さんが行かなければいけないという論理は基本的にはないですね。これは利用者が選択をすればいい話ですね。では、高島屋さんにお客さんを行かせるべきだという点で、千葉県さんとして何か主張をされる点があるかどうかということをお尋ねしているんです。 植田副知事 そういう意味では、千葉県に限らずどこの都市でも同じ議論になってしまうということになりませんか。

中条主査 そうです。

植田副知事 ちょっと繰り返しになりますけれども、私どもの主張として、過去の経緯、それから今後の将来的なことを考えて成田空港は国際空港であるべきだと思ってございますので、御質問の趣旨に沿っているかどうかわかりませんが、千葉県としては国際空港であり続けていただきたいということの主張であるということでございます。

中条主査 ですから、国際空港で国際線のお客さんが乗り降りする、そういう空港であればいいということですね。

植田副知事 そうであればいいというか、これも御質問の趣旨の理解が十分でないかもしれませんが、成田空港が国際の拠点空港であり、基幹空港であり、羽田空港が国内の基幹空港であるというスタンスを維持していただきたいというのが私どもの主張です。

中条主査 御希望としては、当然それはわかりますけれども、それを社会的な視点から見て、そうあるべきだと御主張になる論拠はどこにありますかということをお尋ねしているんです。

植田副知事 私どもは私どもの主張として、繰り返しになりますけれども、過去の経緯、地域の発展を考えた場合に、こうあるべきだということを申し上げているところでございます。

基本的には、地域の発展をどう考えるかということ座標軸に置いた場合、その部分は千葉県の主張としては御理解をいただきたいと思えます。

中条主査 1つは、開港以来、これまで千葉県が成田でいろいろ御苦労をされてきたんだということ。したがって、その苦労に見合うだけのことがあってもいいではないかというのが1つの主張になるかと思うんです。しばしばそういう御意見をおっしゃる方もいらっしゃるわけですが、そこは特に千葉県としては御主張にならないわけですか。

植田副知事 おっしゃる、おっしゃらないということではなくて、私どもは将来的にどういうふうに地域づくりをして、千葉県全体の発展をしていくべきかという視点からの議論をしているつもりです。

中条主査 それだけですと、例えば茨城県は百里飛行場を拠点空港にしてほしいとおっしゃるか

もしれない。それはそれぞれの地域でそれぞれ希望がとおりでしょうという話になるわけで、そのときに、やはり成田でなければいけないと、ほかの地域の人たちを説得する根拠はどのような点でしょうかということをお聞きしているんです。

植田副知事 ただ、既にあそこに大きな拠点空港があるわけですから、それを大前提に議論するのが合理的であろうということだと思いますけれども。

中条主査 新しくつくることはないでしょうということですね。そうしますと、それは空港としての投資は既に行われているという点が重要ですか？

植田副知事 地域の意識としてもそういうことで醸成されています。

中条主査 しかしながら、先ほどもおっしゃったように、成田を無制限に拡張するということは難しいという状況があると、ある程度ほかの空港で国際便を持ってもらう必要は当然ありますねということになるわけです。

植田副知事 ほかの空港で国際便を補完することは、私どもも反対しているわけではありません。

中条主査 補完という意味は、中心になるのは成田であると、それは御希望としては勿論わかりますが、多分、横田の人たちは自分のところが中心になってほしいと思うし、羽田の人たちは自分たちが中心になってほしいと思うわけです。

そのときに、それを判断するのはだれであるかというときに、私は利用者であろうと思うわけです。その利用者の判断に基づかなくて、それを制限して拠点空港は成田ということを経理づける論拠を教えてくださいということなんです。

植田副知事 ただ、最終的に何を指標にして、勿論利用者の視点というのを指標にして最後の決断をするという部分はあるんでしょうけれども、やはりこれは第一に国の国際あるいは国内の空港政策をどうするかということから、政府あるいは国全体で、法律の事項もございまして国会になるかもしれませんが、そこが最終的に判断をすることでありましょうから、そのための要素として私どもの主張をさせていただいているというふうに理解しております。

伊藤参考人 今のお話で、最初に歴史の話があって、在り方の話、対応、それから今後ということとよく整理されたお話だと思うんです。歴史について、私も同時代生きてきましたので、全部テレビ映像ではありますけれども、見てきたので十分承知しているつもりです。

ただ、やはり25年というか、30年というか、計画段階から見れば、30年以上前のコンセプトでできたのが成田空港です。30年の間に世界の航空、これは全く御存じのこととは思いますが、航空地図というのは、完全に塗り変えられています。成田という空港のコンセプトができたときには、ハブ・アンド・スポークというビジネスモデルすらできていない時期だったわけです。

当時は、国際空港というのが1つあって、そこからフラッグキャリアが飛んで行って、フラッグキャリアと相互に乗り入れるというだけのことで国際空港という概念というのが存在していて、アメリカで言えばJFK、フランスで言えばシャルル・ド・ゴールといったようなことで始まったと思うんです。

当時は、国際空港と国内空港を峻別するというのも当然のことのように思われていたわけですが、その後、80年代アメリカでハブ・アンド・スポークというビジネスモデルができて、その

後、今度はアジアの航空、アジアの国が台頭してきて、ハブの奪い合いというようなことが起きてきて、その中で完全にハブというのは、国際と国内を両方扱うんだということで、例えばデトロイトにしてもミネアポリスにしても国際ターミナルという全く離れたところにあったのを全部国内ターミナルと統合して、スムーズな乗り継ぎができるようにというモデルに変わっていった。

シャルル・ド・ゴールもターミナルを拡張して、どんどんそういった乗り継ぎが便利になるように変わっていったわけです。アジアも御存じのように、仁川にしても、香港にしても、マレーシアにしても、シンガポールにしても全部乗り継ぎが便利のようなモデルに変わっていった。その間、日本だけが 30 年間、非常に古いものが遅々として工事が進まないまま、でも昔のケースに基づいて、多少変わりましたがけれども、何とか建設を進めようとしてきたんだけど、これがようやく、少なくとも第 2 滑走路までできそうなときになってふと気がついてみると、完全に遅れたビジネスモデルに沿った空港でしかなかった。大体こういったことだと思うんです。

そういう意味では、確かに歴史は重いんだけど、歴史を引きずっていると、ようやく 30 年前に計画したものができましたといっても、世界は随分先を行ってしまっている。更に追い打ちをかけるように最近起きてきたのが、航続距離がどんどん長くなって、昔は必ず東京に寄らないと、アメリカにもヨーロッパにも行けなかったというものが、どんどん日本を飛び越してアメリカやヨーロッパに飛んでいっている。ヨーロッパはかなり前からそうですけれども、アメリカに関して香港からの直行便が飛ぶようになったし、最近はシンガポールやバンコクからも東京を経ないでニューヨークまで直行便、ノンストップで飛んでいるという状況の中で、日本全体として、日本としての世界の航空地図の中に何を描くのかということが問われている状況だと思うんです。

恐らくハブというのを失ってしまえば、単にスポークの端でしかなくなってしまふ。上海あるいは香港がハブになって、それで日本から世界に飛んでいくには貢献しないといけない。少なくとも地方都市については、そうになっているかもしれない。ソウル経由でヨーロッパに行った方が便利であるとか、アメリカに行った方が便利というような状況が発生しつつあるのかもしれない。

先ほど国内は羽田ということをおっしゃいましたが、札幌、福岡、仙台ぐらいは別として、それ以外の地方都市から世界に行こうという場合には、羽田に来てバスに乗り換えて成田に行ってしまうのは、ものすごく時間と労力のロスなんです。荷物も自分で運ばなければいけない。それだったら、香港経由やインチョン経由の方がずっと便利だというような状況になってきている。

そういったことを考えて、日本がどうすべきかということを経済は歴史なんだけど、もう少し未来志向で考えなければいけないということまで、私は来ていると思うんです。その中で、羽田と成田の在り方ということをもう一度考え、直す時期に来ているのではないかと。

確かに羽田は国内、成田は国際ということで、ここまで来たわけですがけれども、それを多少羽田が成田を補完する範囲内では、国際化もやむを得ないというお話だったと思いますけれども、もう少し踏み込んだ成田と羽田の役割分担、在り方ということを考える時期に来ているのではないかと。それを私は決して成田のために悪いことではないと思うんです。

やはり乗り換え需要を十分に成田は満たして、第 2 滑走路ができて、札幌からも 2 便になりましたし大分変わりましたがけれども、それでも日本の地方都市から飛んできている便数というのはかな

り少ないというところで、ある程度羽田から国際線が飛ぶということを特に需要の大きな路線あるいは深夜に羽田から飛ぶということについては、もう少し積極的な対応というのは、国としてすべきで、それで千葉県に協力していただいた方がよろしいのではないかとというのが私の見解です。

深夜早朝については、成田が飛べないわけですから、23時～6時ですね。これは補完ということで十分理解していただける話だというふうに思っていますけれども、その点、今は定期的な国際チャーター便という形で深夜早朝枠というのは羽田でOKということに、この前の諮問会議の「骨太の方針」でなったわけですが、それが例えば国際定期便という形で深夜早朝に飛ぶということについて、千葉県はどうお考えかというのが、具体的な質問です。ですから、補完という場合の役割、補完という場合の範囲について、もう少し寛容になっていただけることはないだろうかという点であります。

それで、先ほど中条主査の方からお尋ねのあった、成田の容量拡大の点についても、深夜早朝の発着禁止であるとか、発着回数の上限であるとか、それから第2滑走路は延伸はしていますが、それでも、それでもまだ2,500mですから、3,000、4,000というのは多分無理だろうという点、それから第3滑走路はどうもできそうもない。

そう考えると、やはり成田の容量拡大というのは、相当無理があるのではないかとということで、もしそれがそうであれば、それを前提として、先ほど言ったような日本全体としてどうあるべきかということを経済は歴史として考えつつ、全部白紙に戻せということでは全くなくて、限界的に進んでいく、補完という場合の補完の範囲をもう少し広いようにしていただけないかという点を、私個人としては感じています。

そういう点について、先ほど住民の方の意識も変わってきて発展を願っているということは、是非そうであってほしいというふうに思いますが、やはり余り基幹空港の基幹というところにこだわられてしまうと、せっかく日本としてもう一度経済成長を進めていこうというときに、足かせになるようなことがあってはいけないのではないかとというふうに考えています。

植田副知事 最初に、先ほど中条先生からもございましたけれども、私どもも総論の最後で申しましたように、成田空港について、歴史を引きずっているつもりでは全くございません。将来を見据えて未来志向で物事を考えていきたいということは最初に申し上げたいと思います。

ですから、今まで投資が進んできた世界に結果的に後れてしまっているのではないかと御指摘もありましたけれども、そういうことであれば、これは勿論国交省とよく相談してということになるんでしょうけれども、本当に日本全体あるいは千葉のためになる投資をしていくべきだということは、総論としては間違いないことですので、よく議論した上で、お互い納得して物事を進めていくということ、全く否定するわけではございません。そこは御理解いただきたいと思っております。

それから、御質問いただきました深夜の定期便のお話ですが、これは2010年の前の時点という御質問でございますか。

伊藤参考人 そうです。

植田副知事 この部分は、基本的には、国交省の方から、そういうことはないというふうに伺

っていますので、私どもの方から、その部分についてどうこうということをお場で申し上げることは、今の段階では控えたいと思いますけれども、基本的には2010年までのスキームというのが、国交省といろいろお話を伺いながら進めてきているところでございますので、その大前提を、今の状況が変わったからということで、急に変えるというのは、いかがなものかと思っております。

中条主査 今回の伊藤先生の御質問の補完といいますか、それと絡めて私の感想も含めて申し上げたいんですが、しばしば羽田の国際化という話をすると、それに対して千葉県が反対をしておられるということをおっしゃる方がいるわけですね。

でも、今日、副知事さんからお話をお聞きしたところ、全然そういうことではなくて、羽田に国際線が入るということは、決して反対をしておられない。ただ、幾つか騒音の問題だとか、そういったことについては、きちんと対応してもらいたいけれども、また、補完という形で、基幹はやはり成田にしてほしいという御希望はあるとしても、決して反対という意識は千葉県はお持ちになっていないというふうに私は受け取ったんですけれども、そのように考えてよろしゅうございましょうか。

植田副知事 基本的にどういう場面で、さっきおっしゃったように、国際化に反対していると千葉県が言っているのか、どういう発言内容かというのを正確に把握しないと、私もお答え申し上げられないことだと思いますけれども、最初に申しましたように、全く羽田に国際線を入れるなということを行っているつもりではございません。ただ、その部分は微妙なものがございまして、やはり逆に国際線を入れていいという一言がなし崩し的に「羽田は1便はいい、2便はいい、3便はいい」ということで、どんどん進んでいくことが本当にいいのかということには疑問を持っているところでございます。

補完と基幹の関係、国際の基幹が成田だということは守ってほしいということをお申し上げておりますけれども、その過程として、では1便入れることはいいんだろうということで、どんどんなし崩し的にそれが進んでいくということについては、危惧感を抱いているところでございます。

中条主査 先ほどもおっしゃったように、3万回はOKなわけですね。1便、2便だという話ではなくて、3万回もOKだったら。。。。。

植田副知事 そこは、取る方の取り方だと思うんです。私どもも3万回がいいから、では10万、20万どうかと言われたときに、あるいは3万1回だったらいいか、2回だったらいいか、そこはいろんな温度差があるところですので、明確にいい、悪いということはちょっと申し上げにくい点がございまして。

中条主査 ただ、世間でしばしば、羽田の国際化に対して、それをだめだとおっしゃる方が、理由づけにされるほどに千葉県さんが、全然話のわからないことをおっしゃっているわけでは決していないという、そういう感想を私は持ちました。非常に柔軟なお考えをなさっているんだと。

植田副知事 何度も申し上げますように、やはりなし崩し的に物事が変わっていくということには、ものすごく危機感を感じておりますので、今、私が、ここで申し上げたことを、例えば先生がおっしゃったことではないですけれども、別の場で、逆に千葉は国際線を全部認めただというように流布されると、それはどうかなということ是非常に強く思います。

中条主査 千葉県さんが、しばしば理由づけに使われてしまっておられて、大変気の毒だなという感想を持ったということです。

それから、やはり千葉県の発展ということを考えたときには、先ほど伊藤先生がおっしゃったように、国際の基幹空港ということにこだわっていることが、成田の発展にとって、本当にいいのかどうかという点ですね。

私は、むしろ日本の基幹空港として発展していただきたい。そのためには、やはり国際と国内のミックスというのは、これからはマストの世の中ですから、むしろ国際と国内を両方受け入れて発展をしていくほうがよい。そして、国際空港というよりは、日本の基幹空港という形で考えていらっしゃる方がいいのではないだろうか。そういう感想を持つところなんです。

ですから、そういう意味では、羽田も国際と国内、成田も国際と国内。いずれにしたって、なかなか航空会社が、そう簡単に基地を全部羽田に移すかということ、そんなことは決してないわけで、既に成田にかなりの投資をしている航空会社もあるわけでありますから、アメリカの航空会社にしろ、日本の航空会社にしろ、すぐに全部羽田に移したいと思うところはないわけです。それから、御承知のとおり、成田に入りたいと順番を待っている航空会社もたくさんあるところです。

ですから、国内と国際の需要全体の大きさを考えれば、成田がさびれるなんて話は決してあり得ないとも私は思っているわけです。むしろ、発展するためには、国内をもっと受け入れて、国際と国内のベストミックスということを考えていく方がいいかなと、そんな感想を持っているところです。

植田副知事 私どもがどう考えるかということを申し上げますと、やはり従来の蓄積等を含めて、あるいは地元の盛り上がり等を含めて、国際の基幹空港として発展していきたいということを考えていることもございますし、日本の基幹空港というと、やはりワン・オブ・ゼムになってしまうと思うんです。成田は、今、日本一の国際空港だと思っておりますので、その日本一の地位を守りたいという意見も強くございますし、やはり国際の基幹空港として今後成長していきたいということ強く思っているところでございます。

それから、さっきの3万回のお話ですけれども、基本的に私どもは3万回はいいよと最初から申し上げていたわけではなくて、あくまでも3万回ということ国交省から伺って、これを条件に再拡張あるいは羽田の機能運用の合意をさせていただいたということ。その過程で、相当いろんな議論があったということは御理解いただきたいと思います。

八田議長代理 今、お二方がおっしゃったように、ハブ・アンド・スポークがうまく機能すれば、みんな便利だと感じている。私も地方都市に住んでいましたから、とにかく成田でもって接続が悪いというのに本当に苦労したわけです。

それから、例えば福岡の人が、全国に散らばっている人の団体でニューヨークに行こうというときに、成田を通じて行くとする、とにかく待ち合わせや何かが大変だと。ですから、結局は成田を避けて、自分は関空から行くし、東京の人は成田から行ってくださいということになってしまうことが多いということもよくある話だと思います。

ですから、成田の周辺の人とか、羽田の周辺の人の意見ではなくて、日本全国の人々の便宜という

ことを考えると、成田が大量の札幌とか那覇とか福岡というような基幹国内線を大幅に受け入れると、成田が大変便利になるんだろうと思うんです。

そうすると、国際線を成田と羽田にも分割し国内線も二空港に配分すれば、それぞれ国内線との接続をよくなるから便利ではないかという話がある。だれでもそう思う。

そうすると、さっき中条さんがおっしゃったように、できない理由は千葉の反対だということになる。

そうすると、そういう普通の考え方に対して、それは困るという千葉側が、「いろいろいきさつがあったじゃないかと、今ごろ何を言っているんだ」という理屈で通されるおつもりなのか、それとも、「国際線は、徹底的に成田に集中して、余ったものを羽田にやるということが、日本全国の人々のためになる。特に地方の人々のためになるんだと、短期的にはそう見えないかもしれないけれども、実は日本全体にとっていいんだと」、そういう議論をなさるおつもりなのか、どっちの議論で成田の国際線基幹空港という議論をお進めになっていく予定なのか、そのところをちょっと伺いたいと思います。

植田副知事 どちらの要素ということではないと思います。最終的に国の航空政策を決めるのは国交省ですし、私どもも国交省からいろんな話を伺っております。

基本的に、今、羽田の容量が満杯の中で、かつ地方の方から是非羽田にアクセスさせてほしいという声が大きくある中で、やはり地方から見ると、まず外国より東京だと思ってしまうんです。ですから、東京に来る便が変わらないで外国にアクセスできるということなら、両手を上げて賛成するでしょうけれども、外国に行く便が増えるから東京の便を減らせと言われた場合に、どういう反応するか。

それから、申し上げたいのは、基本的に国交省の考え方が1つございまして、私どもは、それは合理的な考え方であろうというふうに、思っていることもございます。

それから、過去の経緯は、勿論私どもは忘れられては困ると思っておりますが、他方で過去の経緯に単に引きずられて、物事何も議論をしないというつもりは全くございませんので、十分そこは認識した上で、過去の物事の反省の上に将来的な未来志向の考え方をしていきたいと考えているところでございます。

八田議長代理 そうすると、過去の経緯ということは、考えなければいけないと成田の方だけでなく、みんなが思っています。ただし、そのために余りに大きな国民経済的な犠牲を払うのはもったいないと、みんな思っているわけです。

そこで建前は別にして本音を伺いたいと思います。千葉県にとって、国際線であろうが、国内線であろうが、成田の雇用がきちんと確保されるということが、ある意味では非常に重要なことではないでしょうか。全部羽田に持って行ってしまわれて、成田の発着数が減ってしまうというようなことは困るということもあるんじゃないかと思うんです。雇用問題ということは、全然関心がないということでしょうか。

植田副知事 全くそんなことはございません。やはり便数が減る、あるいは雇用は問題です。

八田議長代理 ということは、国内、国際を合わせてとにかく満杯であるということは、きちん

と保証しろと考えておられるわけですね。

植田副知事 保証しろというか、地域の発展を考えた場合に、それも大きな要素だと思っております。

八田議長代理 国際便を成田でまず優先して、残りを羽田にやろうという議論よりは、トータルの便数を保証しろといった方がよっぽど国民経済的に犠牲は少ないだろうと思います。

飯田部長 実態から見ていくと、成田周辺は国際便を対象とした物流であるとか、旅行客を対象とした食品産業であるとか、そういったもので空港内だけで4万7,000人、それから周辺で数万人という形ができ上がっていますので、その辺が崩れてしまうということがありますね。

八田議長代理 物流に関しては、全て成田に残して何の問題もないと思います。やはり人流だと思えます。一番の問題は、物は近いということで、そんなに大きな要素ではなくて、人間が接続を別の空港でやらなければいけないというのは、大変大きなことです。人に限ってでいいです。

飯田部長 私が言ったのは、地域の人から見た場合、そういった構造の中で、雇用とか経済活動をしているという意味で言ったんです。

八田議長代理 貨物については、勿論成田に大部分が残るということは前提でいいと思うんです。ですから、それを前提にしたいろんな業種が残るということは当然だと思います。人間の動きに関してです。

中条主査 仮に国際線が半分になって、その分国内線を埋め合わせるという、要するにお客さんの数、あるいは便数に関しては同じであるということになった場合、それによって旅客に関して、地元経済にとって困ることがありますかということです。例えば、免税店の売上が若干落ちますね。

植田副知事 観光とか、その数字をはじいたわけではないのですので、一概に言えないかもしれませんが、あと、半分になったらどうかということも、若干いろいろ仮定の置き方で変わってくると思いますけれども、やはりそこは国際の方でやっていきたいと我々は思うのではないかと思います。

中条主査 であるならば、やはり全部国際という形でやった方が、これだけ経済的にいいんだということを、これは国民全体というよりも、県民の皆さんにもそういうふうに説明をされた方がいいと思うんです。別に国内の需要だけでも十分に経済力が達成できるんだったら国内だっていいわけだし。私たち3人ともさっきから言っているように、国内と国際のミックスで、乗り継ぎが便利になる、そういう空港の方が、私たちはどちらかと言えば発展するだろうと考えているわけです。同じ需要の大きさだったらですけどね。

その点を、むしろ御検討なさった方が千葉県自身のためにも、私はいいと思います。

植田副知事 本当に地域の将来を考えた場合に、どういう形で発展させていくかということ。勿論、おっしゃったような数字に出る部分はたくさんあると思いますから、そういう基礎資料を集めるというのは必要かもしれませんが、なかなか数字で表わしにくい部分もあると思うんです。それもさっきの話に戻って、過去の経緯とか、今までの思いとか、あるいは日本一の空港を持つことに対する県民なり市民の感情とか、そういう部分も引くくめた議論をした場合に、果たして、おっしゃったような結論になるかどうかというのは、ちょっと疑問だと思っています。

中条主査 日本人というのは、国際と付くとすごくいいように思ってしまうて、大学でも国際学部なんて付けると何かいいと思って、すぐ国際と付けて、内容が全然ないようなものができてしまうわけです。

植田副知事 おっしゃっている意味はわかります。ただ、日本人がそうである以上は、それがどうかということは別にして、そうである場合に、その前提で議論するのが、やはり行政なんだと思います。

中条主査 やはり県のトップの方として、それは実態に合っていない話なので、むしろ千葉県の経済のことを考えて……。

植田副知事 やらないと言っているわけではないです。勿論必要であればやりますけれども、そういう要素を抜きにして考えることはできないと申し上げたわけです。

中条主査 でも、名前はどっちにしたって、羽田だって東京国際空港となっていますからね。

植田副知事 余りみんなはそう思っていないですね。

伊藤参考人 もう一度お伺いしますけれども、成田を補完するということであれば、羽田の国際線もやむを得ないということだったと理解しましたけれども、深夜早朝成田が飛べないという状況の中で、深夜早朝あるいは隣接時間帯、23時からだめと言っても、23時に飛び出せるわけではなくて、最後に飛び出すのは22時なわけですから、そういったわけで深夜早朝に羽田が国際線を飛ばす、それで、これは3万回にカウントしない、今からでもすぐやるということは反対ですか。国交省がいいと言えればいいですか。

植田副知事 まだ、正式にそういうお話を伺っていないので、今の段階で私からは。

伊藤参考人 いや、我々と国交省は連絡をしているわけでは全然なくて、例えば我々が国交省に言って、補完するんだからいいじゃないといったら、例えば国交省が千葉県が反対するからだめなんだというようなことは起きないですか。

植田副知事 補完の意味をどうとらえるかですね。

伊藤参考人 ですから、成田の飛べない時間に飛ぶ。

植田副知事 私どもはその分だけをとらえた補完という議論をしているのではなくて、空港全体の機能としての補完を申し上げているわけですから、それによって結果的に、さっきも申し上げましたが、なし崩し的に国際化が進んでいくということには反対させていただくことになると思います。

伊藤参考人 なし崩しというか、だれのために。

植田副知事 補完という意味のとらえ方を、私どもの定義がこうだと申し上げられないのは申し訳ないですが、こうだからいいでしょうと言われて、はい、そうですねということにはならないんじゃないかと思います。

伊藤参考人 わかりました。

中条主査 ありがとうございます。先ほども申し上げたように、千葉県が反対しているなんていうのを、理由に利用されるというのは、千葉県さんとしても大変不本意なことだと、私は思いますし、割と柔軟なお考えをされているということが、今日わかりましたので、その辺は、むしろ千

千葉県さんとしても柔軟に考えているということをもっと強くPRされた方が、私はいいと思います。

それから、航空政策を考えるのは国交省ではなくて、航空政策を考えるのは国民であって、それを付託されて国交省がそれを実行するわけでありますから、千葉県さんとしても国交省のお考えがどうのこうのということよりも、千葉県としてどうお考えになるかと、そこを是非、千葉県としての利益を考えた議論と、それから国民全体を考えた議論の両方を御主張されて、私はいいんだと思います。

植田副知事 1点だけで、途中で申し訳ございません。私が申し上げたのは、国交省というのは、国民の意思を付託されたものとしての国交省ということをお願いしたかったわけでごさいます、国民の意思を無視した国交省がそう言っているというつもりでは全くございませんので、御理解をいただきたいと思います。

中条主査 では、よろしゅうございましょうか。

では、今日はどうもありがとうございました。また引き続き、いろいろと教えていただくことがあるかと思っておりますけれども、よろしく願いいたします。

(千葉県関係者退室)

議事概要 東京都からのヒアリング

出席者：【規制改革会議】中条主査、八田議長代理、伊藤参考人

【東京都】都市整備局理事（航空政策担当） 河島 均
都市整備局参事（航空政策担当） 庄司 貞夫
知事本局参事（横田基地共用化推進担当） 中村 信一

（東京都関係者入室）

中条主査 お暑い中、お時間をとっていただきまして、ありがとうございます。

今日は規制改革会議のIT・エネルギー・運輸TFとして、東京都さんからヒアリングをさせていただくことになっております。

私は本TFの主査の中条でございます。よろしくお願いいたします。

規制改革会議の議長代理で、当TFの委員でもいらっしゃいます八田先生と、

今日は、経済財政諮問会議の方からも、参考人として伊藤隆敏先生に御出席いただいております。

どうぞよろしくお願いいたします。

前もって差し上げております質問事項に沿って、まずは東京都さんの方から御意見を一通り伺いするという形をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

河島理事 東京都庁で知事本局の次長と都市整備局の理事、航空政策担当を兼ねております河島と申します。よろしくお願いいたします。

今日はこういった機会をつくっていただいて、東京都の考えを述べさせていただけるということで、まずもって御礼申し上げたいと思います。

私自身、今、自己紹介しましたように、知事本局次長の立場では横田基地の軍民共用化のことを担当しておりまして、また都市整備局理事の立場では羽田の再拡張、国際化といったテーマを担当しているということで、お前が行けということになっておりますので、私の方から説明させていただきたいと思います。

事前にいただいております7つの御質問に対して、順次、御説明を申し上げたいと思うんですが、その前に、今、石原都政は3期目になっておりますけれども、8年ほど経っております。御承知のように、石原知事になってから、随分、航空というものにウェートを置いて施策に取り組んできております。

まず、石原都政になってからの東京都の航空に関する課題についての認識みたいなものをお話しておいた方が、後ほどの御質問に対するお答えもわかりやすくなっていく面があるのではないかなと思いますので、初めに少し総論的なお話をさせていただきたいと思います。

石原知事は東京都知事ではありませんけれども、就任当初から東京都だけで物を考えていてもあまり意味はない。東京都というのは、首都圏を支える自治体ではあるわけだけれども、隣接する神奈川県、千葉県、埼玉といったところと一緒にあって大きな大都市圏、首都圏を形づくって、そして、首都機能を支えているという立場でおります。

そういった中で、空港というものが、首都圏が世界とつながっていく基幹的なインフラ、すなわ

ち、それは日本が世界とつながっていく基幹的なインフラである。知事は首都圏の活力といったようなものが日本を引っ張っていくんだ。日本の経済を引っ張って、そして富を稼いでいくんだという考えを強く持っておりますので、そういう意味合いからも、首都圏における空港というものが不十分な状態というのは、単に地域の自治体にとっての問題というだけではなくて、日本全体の非常に大きな問題だ。こんな認識を持っていたわけです。

そういう中で、通常ですと、航空政策というのは国のお仕事でございますので、自治体が航空政策に口を出すということは、余りしないのが通例ではないかと思われるわけですが、そういった問題意識から、東京都の航空政策基本方針というようなものを、平成 12 年、知事が就任した翌年に出しております。そういった辺りで問題点を整理しているわけですが、基本的に首都圏の全体の空港容量というものが不足している。満杯状態だ、パンクしているではないかというのが最初でございます。

それから、国際線の定期便といったものが、現状で都心から非常に距離のある成田のみの運航で対応しているわけございまして、そういう面で大変不便な部分がある。

また、空港が成田は東側、羽田は南ということなんですが、西側に空港がないという空港の偏在性。そのことは、やはり首都圏の西部地域における空港利用上の不便さというものも生じているということです。

4 つ目として、御承知のように、羽田が満杯状態でスロットに全く余裕がない。こういう状態の中で、多様な航空サービスの需要もあるわけです。例えばビジネスジェットが入りたいとか、あるいは地方の中ではコミュータークラスの飛行機であれば、路線を引っ張り、経営の可能性があるんだけれども、小さな飛行機は入れてもらえないので、そういうものも引けない。コミューター航空がうまくいかないとか、あるいは 1 機当たりの旅客が、どうしてもスロットが満杯なために、多くのお客さんを詰め込んでエアラインの経営がなされているために、これは非常によく言われていましてけれども、世界的に見ても 1 機当たり乗客数が多くなっていて、大型機中心の運営になっていく。そういう面では、逆に言えば、お客さんにとってはもう少し中小型機で多頻度の運航がなされていれば、非常にダイヤの選択肢が多くなって便利なわけですがけれども、そういうことができない状態。これも首都圏の空港としての 1 つの問題点ではないかなと思います。

空港そのものではないんですが、空港に関わる問題として、横田空域というものが首都圏の西側に大きく立ちはだかっているわけございまして、横田空域が基本的に米軍の管制によって行われているがために、アメリカ側は通ってもいいよ、その都度連絡してくれれば許可をちゃんとするよと言っているようですがけれども、そんなことでは定期便の路線は張れないわけでありまして。そういう面で、横田空域が存在することでの定期便の航路の設定に制約が生じていく。

更に成田が遠いということにも絡みますけれども、空港アクセスというものが必ずしも十分ではない。成田の場合、今、成田新高速鉄道を整備中で、それができるとかなり近くはなるのかもかもしれませんが、やはり 66km という相当遠いところをいかに結ぶか。

そして、羽田においても、羽田の周辺の交通インフラというものが必ずしも十分ではない。御承知のように、現在、京急蒲田駅で改良工事が行われています。あの周辺では第一京浜国道であると

か、あるいは環八を踏切を渡って越えていかなければならないという、非常に驚くべき状況が今も続いている。もうすぐ解消されるのではないかと思います、そういう問題もあります。

また、高速湾岸線はずっと横浜の方まで都心からつながっているわけですが、その両サイドを走る一般国道の357号線というものが位置づけられているわけですが、こういったものがお台場の臨海副都心と品川との間の海底部分で途切れているとか、あるいは多摩川の河口で羽田空港と川崎側を結ぶところで途切れているとか、そういう問題を生じている。その辺りが首都圏の航空を考える上での非常に大きな問題だということを、先ほど申し上げた航空政策基本方針で述べています。

そういったことを踏まえて、石原都政というのは、航空の問題については、大きくとらえて3つのテーマを掲げて取り組んできた。

1つ目は、羽田空港の再拡張と国際化を実現すること。

2つ目は、横田空域の返還を実現すること。

3つ目は、横田基地の軍民共用化を実現すること。

そういうことで取り組んでおりまして、最初の羽田空港の再拡張、国際化というのは、現に行われている。ゴールが見える状態になっている。

横田空域の返還については、昨年の日米の合意で部分返還が確定して、来年9月には部分的には返ってくる。大分飛びやすくなる状態である。それは非常に大きな成果かなと考えております。

最後の横田基地の軍民共用化。これは後ほどまた御説明申し上げますが、今まさにアメリカ側と政府間で交渉してもらっている。東京都も日本側のいろいろな問題検討については、国と一緒にやって議論をさせてもらっているということで、石原都政最後の課題と言われておりますが、残された課題も何とか実現しようということで、今、取り組んでいるという状況でございます。

前置きが長くなりましたが、順次、御質問にこれからお答えをしてみたいと思います。

質問の「(1)羽田空港の容量拡大の必要性について」ということで、今、申し上げたとおりでございます。羽田空港を含めた空港容量の拡大というのは、内外からの航空需要に应运、日本経済の活性化や国際競争力の向上を図るためには不可欠だと考えております。そのために、航空に関する都政の最重要の問題として、羽田の再拡張を国に対して求めてきた。

都政においては、実は現在の位置ではございませんが、羽田空港の第4滑走路をこういったふうにつくればうまくいくのではないかと提案を、平成12年の航空政策基本方針の中で書き込んで国に提案しております。そういった動きが実を結んで、現在の状況が生まれてきたのではないかと、東京都としては考えているところであります。

その後、国は今の多摩川河口に第4滑走路をつくるという計画を確定し、事業化を図っておられるわけですが、都はこの事業化に際しまして、国から財政的な協力を求められました。本来、第1種空港であります羽田空港は、国の経費でつくるべきものであります。空整特会と呼ばれる特別会計が財政的にも非常に苦しい状態の中で、羽田について、すべて国がお金を出してつくれる状況にもない。何とか地方も一定の経済波及の効果を受けるわけだから、協力してほしいという申し入れがございまして、いろいろな議論がございましたけれども、結局、東京都は神奈川県、

横浜市、川崎市と合わせて1,300億円の無利子貸付けを行うことを決断いたしました。東京はそのうち1,000億円を貸付けいたします。これによって、当面、国は財政的には一般会計からお金を繰り入れつつ、空整特会のお金と無利子貸付けのお金等を合わせまして、羽田の再拡張事業を実施することが可能になったということだろうと思います。

ですから、東京都としては、早期実現を凶らなければならないということから、本来はお金の面で言えば、財政的に負担する必要はない空港整備というものに対して、お金を出した。そういう協力をしたという立場であります。是非2010年10月と位置づけられております供用開始時期が、遅滞なく迎えられるようにしてほしい。今、国に対しては、それを求めているところでございます。

ただ、羽田の容量の拡大というのは、本当にそれで十分なのかということについては、やはりいろいろ言われておりますように、この間の航空政策審議会の分科会答申においても、新たな第4滑走路供用開始後10年ぐらい経つと、また限界に達するのではないかなというようなことも言われているわけでありまして、是非首都圏全体の空港容量の拡大を引き続き考え、実現していかなければならないと思います。その歩みを止めることはできない。そういうことをやっていかないと、先ほど申しあげました、羽田の多様な航空サービスに対する対応みたいなことも、いつまで経っても実現できないということでございます。

そういう観点から、東京都は首都圏の空港容量を少しでも拡大することにつながる横田基地の軍民共用化ということ、是非国としても力を入れてやるべきだということを言っています。現在は、先ほど申しあげましたように、国も日米の共通のテーブルでありますスタディグループと呼ばれるところで、アメリカ側にこれを実現させてほしいんだという立場で話を伝えていただいているところであります。

(1)のお話については、以上でございます。

(2)でございます。「羽田空港の国際線発着枠の拡大の必要性について」であります。

これは冒頭の御説明のとおりでありまして、首都圏の機能と、国際競争をして打ち勝っていかねばならないという今の大都市の置かれた立場からすれば、その必要性は論をまたないと思っております。

特に羽田空港は、世界の大都市の中でもまれに見る都心からの近接性を確保しているわけです。これは東京の地政学的なと言った方がいいのかもしれませんが、ぐぐっと奥まで食い込んでいる東京湾のへりに空港があるということで、初めて実現できる状況なんだろうと思います。そのメリットを活かさない手はないということだろうと思います。ですから、我々としては、羽田空港の再拡張で容量が拡大する中で、羽田空港の持つポテンシャルを十二分に活用した国際化を是非推進すべきだと考えております。

このことは、現在、政府が推進しておりますアジア・ゲートウェイ構想あるいはこの上の階に都市再生本部の事務局がございまして、先立って都市再生プロジェクトとして御決定をされました、国際金融拠点機能の強化に向けた都市再生の推進という課題もございまして、その中で当然のことながら、東京というのが1つのターゲットになり得るわけですが、国際金融センターとしての役割を果たすというようなことも、これから政策展開の中で考えていくことになるだろう。そうすると、

その際に羽田空港の国際化ということは当然必要になります。

更に都政の方からの立場から言いますと、オリンピックということもございまして、2016年のオリンピック招致を是非ともしたいということで、今いろいろな活動をしております。それが実現いたしますと、当然成田だけではございません。羽田の国際線を飛ばせる機能というものが大きくそこで役立つ。そういうこともございます。

また物流という面でも、国内の物流は従来からペリーで積んできた貨物をさばくということでやってあったわけですが、再拡張ができることによって、夜間の国際の貨物専用便というものも飛ばせるようになった。それに対応するような貨物ターミナルビルというものもつくられることになっておりますので、これは今まで羽田に全くなかった機能でございます。そういうものが新たに付与されることは、産業活動の活発な首都圏において、非常に大きく産業の活性化に弾みをつけるものだとして期待しているところでございます。

そうした認識に立ちまして、東京都としては、国際線枠を可能な限り拡大すべきだとは考えるわけですが、ただし、その場合に国内線の枠がどうなってもいいのかという話があるわけでございまして、私どもといたしましては、必要な国内線の枠を削ってまで国際線に回せという立場に立つのは、果たしてどうなのか。やはり必要な国内線枠を確保した上で、国際線枠を可能な限り拡大していく。そういう努力をしていかなければいけないのではないかと考えているところでございます。

この辺りの話につきましては、国の方でも最近の議論の中で、国内線の需要によっては、今3万回と呼ばれる枠について、柔軟に対処し得る可能性があるというような航空局長さんの御発言もあるようでございます。

また、発着枠全体が昼間の時間帯で40万7,000回と言われているわけですが、果たして40万7,000回が限度なのかどうかということも、我々としては、もしかしたら、工夫の余地があり得るのではないかと。例えば40万7,000回という数値を出したときの前提は、1つの滑走路でさばける発着回数というものが、1時間当たり28回ということを前提にしていたと聞いております。現在は、運用で30回、来月ぐらいから31回になるとも聞いております。ですから、そこで3回分ぐらいの違いがあるわけです。ただ、4本の滑走路が口の字型に形成されている中で、滑走路同士の干渉ということもあって、必ずしもフルに31回すべて使えるかどうか。再拡張後も使えるかどうかという議論もあると聞いておりますが、いずれにしても、そういったシミュレーションをやることによって、40万7,000回を増やし得る可能性も十分あるだろう。新たな国内線の需要として、8万回分ぐらいは充てたいというのが国の考えですから、容量の拡大分はすべて国際線に回せるのではないかと。こんな考えも持っているわけでありまして。

先ほど申し上げました横田の話も実はこれに関わるわけでございまして、横田の軍民共用化が実現して、今は横田が国際線ということもあり得ないわけではないんですが、非常にぐちゃぐちゃした話になります。成田、羽田、横田ということでぐちゃぐちゃした話になりますので、とりあえず知事の考えでは、国内線を飛ばして、羽田からあふれている国内線の部分をちゃんと受け止めてあげれば、羽田の方も空くだろう。そこに国際線を飛ばせばいいではないかという話もある。要するに、横田の軍民共用化は、そういう考え方をとれば、羽田の国際線の発着枠の拡大にもつながるも

のである。だから、しっかりやるべきだという、ここでもそういう考えを持っているわけです。

「(3)羽田空港の発着枠増加のため、東京都上空を通過する離着陸ルートを新たに設けることについて」どうかという話と、次の「(4)羽田空港の発着枠増加のため、大田区等の騒音被害が増大することについて」も同じようなお話でございますので、一緒にお答えしたいと思います。

先ほど申し上げましたように、羽田空港の地政的な位置というのは、非常に都心に近いところで埋立地を活用してつくられているということで、飛行ルートというのは、すぐ市街地を飛ぶという内陸空港とは違って、うまく海面上を活用することで騒音被害をできるだけ軽減することができる構造になっているわけです。そうした立地特性から、羽田空港においては、ずっと昔から騒音の問題というのがあったわけですが、市街地への騒音影響に十分配慮した運営をしていきたいということで、いろいろな議論の末に、沖合展開事業が進められてきたわけです。

沖合展開事業はほぼ完了しているようでございますが、沖合展開事業の結果、従来、大田区の市街地側にあった滑走路を海側に移動させることができるようになった。そのことによって、従来は充たしていなかった環境基準といったものを充たせるようになった。今、羽田空港においては、環境基準を充たさない地点というのはございません。残念ながら横田基地については、米軍機の運用ということもあって、環境基準を充たせないところがまだまだあるのですけれども、羽田はそういうところがございません。そういった過去の努力の結果、今の状態があるということも十分配慮する必要があるだろう。

再拡張後の飛行ルートについては、千葉県さん、国交省さん、ほかの自治体などいろいろな議論があって、平成15年にはそういったお話がかなり佳境にあったわけです。千葉県さんの方は、新たな騒音を我慢するのは嫌だ。非常に増えるではないか。回数も増えて、便数も増えて、騒音も増えるではないかということでお話があり、これに対して真摯に対応しない限り、羽田の再拡張、国際化がなかなか実現できないということで、いろいろな議論が行われ、国も工夫して、再拡張後の飛行ルートというものが検討されているわけです。

その基本的な考え方というのは、そのときに東京都が申し上げていたのは、海上を最大限活用することだ。海に騒音をできる限り落とすことだ。それから、横田空域の返還によって、柔軟な飛び方、今は横田空域があるがゆえにゆがめられた飛行ルートをとっている部分をそうではなくすべきだ。それから、管制方式に新しい技術を用いることによって、騒音の軽減を図るべきだ。そのような立場で東京都は意見を申し上げました。

そういう工夫をしながら、羽田空港の騒音に対する対応をこれからも考えていく必要がある。ですから、容量拡大は当然必要だし、いろいろ検討しなければいけないわけですが、その場合でもそういう観点で進めるべきだろう。

東京都上空を通過する離着陸ルートというのは、恐らくA滑走路やC滑走路に、例えばその方向のまま東京都心上空を離陸ルートに使うとか、あるいは反対に東京都心側から着陸ルートとして使いながら、A滑走路、C滑走路に入るといったイメージだろうと思います。そのことは、かつて国の方でも一定の検討をしているようですが、我々は常識的に考えて、空港から近接した位置で市街地がある場合には、先ほどのできるだけ海に騒音を落とすということが不可能になりますから、当然、

住宅地域における環境基準を満たせないような状況を新たに生み出してしまふ。それでも羽田の発着枠を増やすことは必要だからやむを得ないんだ、みんな我慢しろというのは、今の住民意識、世論また環境法に基づく環境基準を守らなくていいのか、違法行為をやっていいのかということにもつながってしまいますので、そういう単純な議論にはならないのかなと思います。いろいろな工夫の中で、騒音を最大限押さえ込みながら、発着枠の拡大を考えていく必要があるのだろう。

なお、新しい飛行ルート、再拡張後の飛行ルートで東京都の上空を飛行機が一切飛ばないのか。これは決してそんなことはございません。予定されている飛行ルートをよくごらんいただくと、南風の悪天候時には、神奈川側から東京のまさに都心上空を飛んで北に一旦回り込んで南側に向かって着陸するというルートを国の方も予定しているわけです。それはいかに住宅地、環境、騒音を問題ないようにしなければいけないエリアにおいて、高度を保つかという話でございまして、東京都心であっても、高高度で飛ばせば騒音はそれほど小さくなくて、受忍の範囲内になると思うんですが、本当に着陸態勢に入った非常に低高度での飛行というのは、当然、大きな問題を生じる。だから、その辺のいろいろな工夫をしながらやらなければいけないことだろうと考えます。

大田区等の騒音被害は、大田区という特別の地域を限定しても、今、申し上げた議論というのは全く同様だと考えている次第であります。

千葉県との関係で言えば、千葉県さんの方は今回の40万7,000回の飛行を受け入れるについて、木更津、千葉、市原、浦安方面もそうですが、飛行が増えて騒音がどうしても増大する。ただ、当然そういったところでも環境基準を超えるということではなくて、超えないようにしながら、国の方も飛ばし方においてできるだけ市街地上空においては、高高度で飛びながら海面上になってから低高度に少し急角度で下りるとか、そういう工夫をしながら、現在のルートが設定されていると認識しているところでございます。そういった努力をこれからも続ける必要があると考えております。

「(5)ペリメータ規制の是非について」ということでございますが、これは石原知事が盛んに最近発言しているところでございます。国の方では、1,947kmという石垣島までの距離が国内線の最長距離だから、それとほぼ同じぐらいのところを、羽田の国際線を飛ばしていい距離にしたかどうかというようなお考えを持ち、今、一応そういうことで御説明をされているようでございますが、それによって飛べる範囲というのは、上海ぐらいまでは入るようでございますけれども、非常に限定されている。東南アジアのさまざまなビジネス、観光の需要があるような香港、シンガポール、マニラといったところは、みんな外れてしまうというのがペリメータの距離でございます。

そういったことで、先ほどの都心に近接した非常に便利な空港を活かすという立場からすれば、余り杓子定規な運用をすることは、その機能を十分に生かさない、生かし切れないということになるのではないかと考えているところであります。知事は当然東南アジアの主要なところには飛べるような、ASEANには届くような飛ばし方をしてしかるべきだという考え方であります。

国の方も、最近のいろいろな議論の中で、ペリメータゾーンを距離の基準だけでやるというよりも、路線の重要性も判断してやっていく。そういうスタンスを表明されておられるようですので、我々としては、それを更に具体化して、是非東南アジアまで足を伸ばせるような使い方を実現していただきたいと考えているところであります。

「(6) 8 都県市会議との合意事項として、発着回数が制限されている点について」どう考えるか。これは年間発着回数 3 万回というお話であろうと思います。この話というのは、平成 15 年 6 月の国と関係自治体とで構成する羽田空港再拡張事業に関する協議会の中で国が説明され、国はそこで合意をされたものと、最近の会議の中あるいは議会の中、国会の中で説明をしていると聞いております。

東京都としては、決してそこでそういうものが提案されて、皆さんこれでよろしゅうございますか。では、これでいきましょうという決定がなされたとは全く考えておりません。国の考え方として、こういうふうにやったらどうかと考えていると国が説明し、関係の自治体も国はそうのように考えているのかと、そのとき出席された首長の皆さんは、そのように受け止められて、その会議が進められたと聞いております。それが 1 つの基準になるとか、そういう話で決して受け止めてはいないわけでありまして。ですから、知事も全くそのことについては意に介さず、1,947km というのは、全然関係ないのではないかという言い方をしているわけでありまして。

最後に「(7) 横田基地の軍民共用化について」であります。これはお手元に最近つくりましたリーフレットをお配りしていると思います。これは地元の方、自治体などに説明するときにつくったもので、一応、現段階でのエッセンスを掲載しておりますので、ごらんいただきたいと思っております。

2 ページをお開きいただきますと、平成 15 年 5 月に小泉首相とブッシュ大統領との間で軍民共用化の実現可能性について、検討することに合意された。これが一番基本になります。これ以前から石原知事は盛んにアメリカ側に働きかけをしていましたが、日本政府に対する働きかけと併せて、功を奏して、こういう話になった。

その後、在日米軍再編の話の中で一緒にこれが議論されたために、少し時間がかかってしまいましたが、昨年 5 月にロードマップが合意されて、スタディーグループという実務的な検討組織をつくって、実現可能性を検討しようということになって、それが昨年 10 月に発足し、12 か月以内ということは 1 年後ですから、今年 10 月までを期限として検討を進めようということになっております。

具体的な内容については日米の政府間協議の内容が、熟していない内容ということで、きつく口止めをされております。それはアメリカ側から、むしろ軍の運用や何かに関わる話を含むということで止められております。ですから、申し訳ございません。中身についての詳細までは申し上げることはできないのですが、基本的に先ほど申し上げましたように、東京都が勝手なことを、今、言っている状態ではございませんで、日本政府もこれを実現すべきものとして、アメリカ側に具体的に求めているというぎりぎりとした議論を今やっている状況であります。アメリカ側は、軍の機能と本当に両立するかどうかということが最大の彼らの関心事項でありまして、そういった辺りをどう突破するかということで、共用化というものも目鼻がつけられるのではないかと考えているところであります。

我々としては、是非この話を前に進めたい。先ほど来申し上げているさまざまな効用がございますので、前に進めたいと考えているところでございます。

大分いただいた時間を超過してしまいました、いただいた御質問に対しては、以上のとおりでございます。

中条主査 どうもありがとうございました。

(6)の8都県市会議との合意事項と言われていることについては、この前、横浜市長さんからも決して合意した覚えはないという御発言をいただいております、今日も東京都さんからそのような御発言をいただきましたので、そこを確認できてよかったと思っております。

1点教えていただきたいことがありまして、東京都上空を通過する離着陸ルートという話あるいは大田区上空等ということについてはですけども、これは質問の仕方が悪かったのかもしれませんが、別にやみくもに通るようにした方がいいのではないかと申し上げているわけでは決まてないんです。2010年に第4滑走路ができた場合に41万回ぐらいになる。更にそれを増やしていく。あるいは現状でも2010年になるまでの間に、少しでも発着枠を増やしていくときに、当然のことながら、まずは1時間当たりの着陸回数を増やす努力をする。誘導路の改善等々でやっていきます。それだけだと離陸して北側に上がった飛行機が、全部右側の方へ右旋回しないといけない。どうしてもそこに空域上の問題が出てくる。だから、そこが少し左旋回もして、大田区の方を通れるようになると、空域的にも少し楽になる。

また、北側から着陸してくる飛行機について、東京都の上空を通れるように、都心上空を通れるようになると、滑走路の方で増やした枠を、今度は空域の方で制約があって使えないという話がなくなって、その分だけ増やすことができる。そうすると、2010年までの間でも、1時間に1便でも2便でも増やすという範囲内で、大田区の上空あるいは都心上空を飛ばすことは、東京都としては、どうお考えになるだろうか。そこをお聞きしたかったわけです。

せっかく下の滑走路の方で何とか便を増やせたんだから、そこに対応して、特に昼間の騒音のうるさい時間帯であるならば、その時間帯に上空を飛ばすことについて、御検討していただくようなことは難しいのかなという意味なんです。

河島理事 今のようなお話が、実際に具体的にどういう飛ばし方をして、どういう騒音が見込まれるのか。そのことが本当に発着回数を増やすことにつながるのかどうかということをよく検討しなければいけないのかなと思います。

現在1滑走路について、飛行間隔や何かの話で1時間当たり30回ということで、国の方はストップウォッチを持ちながら詰められないかとやって、ぎりぎりだと国の方はおっしゃっているわけです。30回の運用が飛行の方向を変えることで、上の方の飛行の飛ばし方を変えることで、増やすことが本当にできるのかどうかというのは、まず検証しなければいけないのではないかと。

千葉県さんがおっしゃっているのは、騒音の負担の分散化といいますか、そういうことでかなりおっしゃっていて、そういう面は確かにあると思うんです。ただ、その場合には、千葉県さんの方まで行くのに、海面上を飛ぶ間に上昇したり、あるいは着陸するときにはできるだけ上の方を飛んできて、海面になったら少し急降下をしつつ着陸をするというようなことが可能なわけです。

ところが、都心側、大田区側に行った途端に、滑走路との距離がありませんから、その時点での高度というものは、千葉においてかせげる4,000ftとか、そういう高度にならないところで騒音を

落とすこととなります。それが果たして本当に環境の問題、騒音の問題はどうなるのかということ。

それから、本当に発着回数を増やすことになるのか。こちらの方がうるさいからこちらに飛ばしてとなると、こちらの方が何でこんなに濃い騒音をのまなければいけないのかという人にとっては納得がないだろうと思うんです。だから、それが本当に増やせるのかどうかということも、よく検証しなければいけないのかなと思います。

中条主査 要するに、そういうことについて検証して、それが本当に発着枠を増やすということにつながるならば、1時間に1本ぐらいの話なら前向きに検討してくださる余地はあるということですか。

河島理事 1時間に1本ぐらいならなどの乱暴な議論は、この問題では私どもは地方公共団体の住民のいろいろな生活などに対して、守っていく立場でございますから、余り軽はずみな発言はできません。具体的にそのときに本当にどうなのか。どういう効果があり、何のためにやらなければいけないのか。それは本当にそういう騒音問題などに対して、十分対応し切れるのかどうかということを検証すること自体、検討すること自体ノーと言うのはおかしいでしょう。だけれども、できるとかできないというのは、検討をしない前に言うべきことでは絶対ないだろうと思います。

中条主査 わかりました。

もう一つ、横田のことについては、詳しいお話は御勘弁という話だと思うんですが。

河島理事 中身についてはです。

中条主査 検討しておられることは、横田基地の軍民共用化の話と空域の話と両方ということですか。それは別々ですか。

河島理事 全く別です。スタディーグループというのは、軍民共用化の方の話だけです。

米軍基地の問題については、日米安全保障条約に基づく日米地位協定というのが結ばれておりまして、日米地位協定の中の日米合同委員会で諸問題について議論する場があります。日米合同委員会の中に航空の関係を扱う部会がございます、そこで国の方がアメリカ側とやっておられます。

今回の部分返還の話も、そういう中でロードマップに位置づけられた話で、そういう場で具体化していると聞いております。我々は、そういうところに働きかけているということです。

中条主査 わかりました。

八田議長代理 羽田から横田に国内便を移して行って、国内便に余裕をつくると言われてるわけですが、羽田の、便数がこれだけ現在でマキシマムだというのは本当にそうなのか。特に外国の空港と比べたら、随分少ないのではないかと思います。仮に横田の就航許可できなくても、羽田にまだまだ国際化の大きな進展の可能性があるなという気がしました。

その話から少し離れて、ずっと前にここの会議でやったんですけども、羽田空港に入ってくるための周辺の高さ制限が、諸外国の空港に比べて非常にきついということがあります。

河島理事 進入表面の勾配を40分の1にできないかという話ですね。

八田議長代理 そうです。八重洲の辺りまで制限されてしまっているということでしたが、例えば香港など真っ直ぐ入るところだけ制限しているのに、こちらは全部すり鉢状に360度制限してある。

横田が使えるようになったときに、羽田に対して当てはめているように、同じような高さ制限とか町のつくり方への制限を与えるのではないかなという危惧をしています。それは既に今の軍の使用の仕方の下でも、周辺の町は同じ航空上の要請による建物規制など、同じ規制に服しているということなんでしょうか。

河島理事 法律的には、聞いた話では航空法に基づく航空制限というのは、米軍基地に適用されているわけではない。だから、純粋に法律論的な議論をするならば、日本政府は一体何を根拠に私のところでこういう高い建物を建てるのはいけないんだというのは、それはそれなりに法律的な議論になり得るのかもしれないんですが、当然のことながら、米軍機といえども、飛行場に支障があると安全性が落ちてしまうわけですから、同じような高さの制限というものを、制限と言いますか御協力をいただくということは、やっていただかないと、お互いに危険になってしまうわけです。飛ぶ側も建てる側も危険になってしまう。

八田議長代理 今、既に国際的に見て過大な高さ制限を、横田にも適用しているということですね。

河島理事 過大というか、横田周辺で50分の1だと建てられない。40分の1の勾配だったら建てられるというような高い建物はないんです。

八田議長代理 立川辺りにいかないですかね。

河島理事 いかないですね。立川は相当滑走路の延長線上、進入表面からは外れておりますので、それほどこないです。むしろ、立川は立川の基地に滑走路がございますから、こちらの方の規制が国内法でもかかってきます。ですから、横田基地が直接関わるとい感じにはならないです。

具体的な話では、横田基地の滑走路の北側の瑞穂町に箱根ヶ崎という駅があるんです。資料の1ページですけれども、八高線の箱根ヶ崎という駅がちょうど滑走路のすぐ北にございまして、図面で一番上に出ています。箱根ヶ崎の駅は、最近JRの方で地元の要請などもあり、改修して非常に近代的な駅舎になったんですが、ゆとりのある駅舎にしようとする、この位置だと頭がぶつかってしまうということで協力を求められ、少し高さを抑えなければいけなかったということ、地元の瑞穂町長はしょっちゅうけしからぬと言っております。

伊藤参考人 一番最後のページに米軍機と民間機の騒音の比較が出ていますけれども、これを基にして考えて民間機になった場合も、やはり騒音基準というのは充たさないんですか。

河島理事 米軍機がいなくなって、民間機だけの飛行がもし考えられるなら、それは飛ばし方の工夫によって、かなり騒音基準を守れる。周辺の土地に対する手当も一定程度必要かもしれませんが、それに近いような状態はできるかもしれません。

ただ、米軍機が現に今、飛んでいる。これはヘリコプターなどを含めると、年間3万回ぐらい飛んでいるようなんですけれども、大した飛ばし方ではありません。3万回というのは、1日40便強、80回ぐらいの使い方ですから、1日24時間の中で昼間は15時間ぐらいと考えても、それほど飛んでいる感じはしません。

そういう飛行でも、やはり米軍機の騒音の発生は、民間機に比べて大きいものですから、こういう基地周辺で騒音のうるささ指数をカウントしてみると、環境基準のW値70を超えるところは相

当程度広がりますし、国の防音工事助成の対象になる W 値 75 を超えるところも相当程度あるので、横田基地の周辺では現に防音工事助成が行われていますし、裁判で訴訟を起こされると、受忍の限度を超えるような騒音を発生し続けていることについて、過去の騒音被害に対して、国は損害賠償をしろという判決が必ず出ます。

そういう状態であるので、同じ米軍機の飛行状態を前提とすれば、そこに民間機が少し入ったとしても、実はほとんど変わらないに近いだろうと思いますけれども、その状態が少なくなるということには、やはりならないです。それは本来的にそういう騒音を発生させている米軍機の方を何とかしない限りは、騒音は軽減されない。

伊藤参考人 全体として、米軍は今までの規模と発着回数を維持したすき間に、民間機が飛ぶというイメージなんですか。

河島理事 東京都としては、そういう前提を置く必要性はないと思うんですが、アメリカ側はやはり横田基地の必要性は認めていますし、日本政府も軍事的な必要性という面では、この間まとめられた在日米軍再編のロードマップでも、米軍基地としての必要性を認知しておりますので、当面、今の基地の役割や使い方が大きくドラスティックに変わることはない。なかなか難しい状況にはある。

そういう中であって、1 ページの一番上にあります東京都は、最終的には首都の中に米軍基地があるのはおかしいのではないかと、返還をすべきだ。石原知事もそういう基本スタンスなんです。だけれども、現在の国際的な政治情勢、軍事的な情勢の中で、それが直ちに実現できない状況にもしあるとするならば、それは米軍の存在を認めつつ、将来、状況が変わって返還されるまでの対策として、日本政府のもともとの持ち物である基地、滑走路というものを使わない手はないから共用化をさせる。それは既存ストックの有効活用という視点で、アメリカ側に求めているものなんです。

中条主査 米軍機とほぼ同じぐらいの回数、そんな感じですね。

河島理事 その辺が非常に微妙なお話なんです、そのぐらいでも相当効果はあります。

今、中条先生がおっしゃっておられるのは、8 ページの 40 便ということですね。

中条主査 はい。

河島理事 これは仮に 40 便飛ばしたらということ。これはおっしゃるように、米軍の年間 3 万回とほぼ同じです。そうすると、こういう経済効果が見込まれますという試算をしてあります。ただ、これを本当にアメリカ側がのむのかのまないのか。これは一番肝心なところです。

ちなみに、今、共用飛行場で米軍で運用しておりますのは、三沢飛行場でございまして、青森県の三沢ではマキシマム 7 便を共用しております。だけれども、新幹線がきて、非常にお客さんが減ってしまったということで、今 5 便で運用していると聞いています。

自衛隊基地との共用飛行場で一番使われているのは、小松空港です。小松の場合は 20 便飛んでいます。20 便飛んでいると結構使っているなという感じはします。

中条主査 これは横田の需要から、一応計算してきているんですね。

河島理事 アメリカ側との間で何便だという話は抜きに、仮にこのぐらい飛べるとしたらどうかという試算です。

八田議長代理 枝葉末節の話で申し訳ないんですが、4ページの図表 - 4ですけれども、もし将来改定されることがあったら、東京都の地図上に境界線を引いて、どちらからだと羽田に近くて、どちらからだと横田に近いというものがあると、随分便利なのではないかと思えます。

この表には羽田に近い新宿だけが東京都内では例示されているんですけれども、当然、吉祥寺などでは非常に広い範囲で横田の方が便利なのではないかと思えます。

河島理事 勢力圏みたいなもの。

八田議長代理 鉄道ではこう、自動車ではこうという境界線が描かれていると、随分わかりやすいのではないかと思えます。

中条主査 ちょっと話が違いますけれども、今、羽田については、都が無利子で1,000億円貸付けをしておられる。それだけのものを出しているんだから、ちゃんとしろよということも当然要求していらっしゃるということですか。

河島理事 早くつくってくれ。そういう協力をしないといつになるかわからないところであって、政治的決断としてそれをしている。ですから、それは約束どおりつくってくださいということであって、出しているからあれもしてくれ、これもしてくれということを行っているわけではございません。

中条主査 先ほどペリメータについて、東南アジアぐらいはというお話がありましたけれども、それは単に東南アジアぐらいということで例示を出しておられるだけで、東南アジアまで飛ばせればそれでいいという話ではないですね。

河島理事 例えば最近の議論を見ると、ムンバイなどもあり得るのではないかとか、十分その合理性が出れば、我々としては、距離は1,947kmがいけないから3,000km、2,000kmだというのは、その辺もおかしいと思っているんです。要するに、その先の3,000kmだと、たしか香港まで届かなかったのではないかと思うんですけれども、そういうような、変に数値でやること自体がおかしい。

これは堂本知事さんもおっしゃっているわけですが、羽田と成田との関係において、いかにうまく連携をしながら使っていくかという視点で考えるべきであって、その検討の結果、羽田から遠目のこの国のこの空港に飛ばすことが離陸させる時間、戻ってくる着陸させる時間の関係で合理性があるということがあれば、やればいいのではないか。それは余り杓子定規に固定的に考えるのではなくて、首都圏の貴重な空港資源というものをいかに有効に活用していくかという視点で、やはり考えていくべきではないかという気がいたしました。

中条主査 わかりました。

伊藤参考人 諮問会議の「骨太の方針」では、ペリメータという言葉は一度も使っていなくて、羽田にふさわしいところを需要に応じて近いところからとなっています。近いところからというのが余計なんですけれどもね。だから、非常にふさわしいということであれば、距離が離れていてもいい。たとえロンドンでもニューヨークでもということですか。

河島理事 東京都として、それをいけないということはない。ただ、そのときに千葉県さんでこれまでのいろいろな約束とか、そういう御議論が当然あるんだろうと思えます。その辺について、

どううまく説明ができるのか。そういうことはあるとは思いますが、東京都として、あらかじめ固定的に、変に自らの足を縛ってしまうような基準をつくる必要はないのではないかと思います。

伊藤参考人 ターミナルビルは、どこにできるんですか。

河島理事 それもまだわかりません。アメリカ側がどういうところが可能と言うのか。基地の中を可能と言うのか、基地の中は絶対だめで外につくれというのか、三沢は外につくっています。三沢は非常に奇異な感じがするんですが、基地との間に長大な電動ゲートが誘導路にかかっておりまして、飛行機が着いたり出たりするたびに、それがごろごろと動いている。これはとてもではないけれども、やっていられないなという気がいたします。

中条主査 では、よろしゅうございましょうか。

長時間どうもありがとうございました。また是非いろいろと教えていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

(東京都関係者退室)