

## 第5回運輸TF議事概要（国土交通省ヒアリング）

1. 日 時：平成19年11月6日（火） 10:00～12:00
2. 場 所：永田町合同庁舎2階 第2共用会議室
3. 項 目：「今後の航空行政の展開について」
4. 出席者：【規制改革会議】中条主査

### 【国土交通省】航空局監理部

総務課長 田 村 明比古

総務課企画室長 松 本 年 弘

国際航空課長 奈良平 博 史

### 航空局飛行場部

管理課長 櫻 井 俊 樹

成田国際空港課長 羽 尾 一 郎

### 5. 議 事：

○中条主査 それでは、規制改革会議の「第5回運輸タスクフォース」のヒアリングを開催させていただきます。

5月の答申のときに国土交通省さんは随分と御苦労してございましていい御回答をいただきまして、取りあえず日本もオープンスカイに向けて一歩踏み出したところであるかと思えます。いつぞやの会議のときに、「2000年に航空の規制緩和をやったわけですけれども、2010年には完全にオープンスカイということで是非やりましょうよ」ということを申し上げたわけですが、快くそれに対応していただきまして大変喜んでおります。

5月にいろいろお約束いただいたこととをどれくらい御検討いただいていたか、どれくらい進めていただけたのかということも含めて、まずは御説明をいただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。2回にわたって御説明をいただくということになっておりますので、まずは今日の項目について、御説明いただけますでしょうか。よろしくお願いたします。

○田村総務課長 あらかじめ御質問事項をいただいておりますので、それに沿いまして説明させていただきます。

まず、問1ということでございますけれども、先般の第1次答申以降の航空自由化交渉の推進状況と、それから今後の計画ということでございます。

先般の第1次答申直前に出ましたアジア・ゲートウェイ構想の中身というものをかなりそのまま入れていただいているわけでございますけれども、それに基づきまして、第1次答申以降、精力的にいろいろな自由化交渉というのをやっております。それで、お手元でございますように、日韓の協議というものが8月2日に一応合意できまして、そこでかなり思い切った新しい枠

組みというものができたわけでございます。1ページの資料にもございますように、乗り入れ空港、それから個別の路線というものにつきまして、日韓双方ともに今後自由に設定できるようになったということ、それから、便数につきましては、首都圏関係の路線を除きまして制約を設けないということでございますので、関空、中部を含めまして自由に増便等を行うことができるようになったというようなことでございます。

この合意を受けまして、8月8日にはすぐにアジアナ航空が静岡空港開港時にソウルー静岡間でデイリーの定期便を就航することを表明したところでございます。それから、10月末からの冬期ダイヤにおきましても、韓国企業によりまして日本の各地方空港への増便が計画されているところでございます。

その状況につきましては2ページに資料がございますけれども、アジアナ航空が福岡便、福島便、那覇便、宮崎便といったところにつきまして増便します。それから、釜山ー福岡便については、これは週に2便だったものをデイリーにするというような話があります。それから、大韓航空の方は季節的な変動で増やしておるわけでございますけれども、大分、長崎というようなところをまた週に1便増やすというようなことをするというところでございまして、そういう意味では早速効果が出てきていると思っております。

それから、6月27日から29日までの間は、これは日中協議、当局間協議というものを開催いたしました。ここでもアジア・ゲートウェイ構想、あるいは第1次答申に基づきまして、私ども関空、中部につきましても、中国側の大都市拠点空港と相互に自由化あるいは便数の大幅な拡大というものを提案いたしました。それから、地方空港につきましては、もうすっかり自由化をしようというような提案をしたところでございまして、中国側もこの提案につきましてはかなり関心を示し、理解を示したところでございますが、これについては引き続き協議をしましょう、ということになっております。

それから、これは最近でございますけれども、香港との間で10月24日から26日までの間、これも当局間協議というものを開催いたしました。これにつきましても、日本側から容量に制約のある首都圏空港を除いて、路線と輸送力の自由化について、提案をしたところでございます。香港当局は、関心は示しましたが、やはり首都圏空港の、特に成田の取り扱いについてパッケージで考えたいというようなことございまして、10月24日～26日の間では、意見がその点で一致しませんでした、引き続きこれも協議をしていくということになったような次第でございます。

○中条主査 日中の場合は、やはり首都空港は除いてということですか。

○田村総務課長 はい。

○中条主査 首都空港といった場合、中国の場合は北京ということですか。

○奈良平国際航空課長 北京と上海です。

○中条主査 わかりました。

○田村総務課長 冒頭に御説明申し上げました日韓の合意というのは一つのモデルケースであると考えておりますので、今後も引き続き、ほかのアジア各国との間でも、こういったたぐいの交渉を今後とも進めていきたいと考えておる次第でございます。

というのが、問1に対します御説明ということでございます。

○中条主査 香港については、ほかにこちらからまだ条件とかはおっしゃっていないのですか。

○奈良平国際航空課長 条件は言うておりませんで、むしろ全く条件を言わなかったというのが正確なところなのですけれども、成田については、御案内のとおり、空港容量の制約がありますので、今、香港が使っている、これは108スロット使っているのですが、それはもう成田が増えない状況では物理的な制約はどうしようもないというところがありますけれども、それ以外は、日本-香港間についてはすべて自由にしようではないかという提案をしたわけであります。

○中条主査 これからまだ交渉の余地はあるということですね。引き続き、よろしくお願い致します。では、次の質問をお願い致します。

○田村総務部長 では、今回は問5の方へ飛ばさせていただきます。第1次答申以降の羽田空港の積極的活用の推進状況及び今後の計画についての御説明ということでございます。

これにつきましては、3ページに「羽田の国際化について」という資料をつけさせていただいております。御案内のように、本年9月29日より上海（虹橋）チャーター便を1日4便運行することになりました。

それから、特定時間帯につきましては、地元の御了解もいただいて本年6月より就航可能になったところでございます。10月末までの状況でございますけれども、この特定時間帯の国際チャーター便ということでは、ここに書いてございますように、ウランバートル4便、ソウル3便、成都1便、マカオ1便、こういうような実績があるところでございます。

それから、深夜早朝時間帯につきましても積極的に活用してほしいということでいろいろ国内外には働きかけをしておりますけれども、取りあえずまだ平成19年の実績、10月までの間では268便ということでございます。昨年並みのところと、ちょっと多くなったところ、少なくなったところ、行く先につきましてはいろいろございますけれども、かなり活用されておるということでございます。

また、羽田-虹橋の4便を実現しますために、4ページでございますけれども、羽田空港の増枠というものを本年9月から実施したわけでございます。これは、後ほども多少は関係してまいりますけれども、高速離脱誘導路等の整備に伴いまして、1機当たりの滑走路占有時間というものを1秒単位で削った結果といたしまして、1日当たり10便の増加ができました、そのうち4便というものを上海虹橋チャーター便に充てたわけでございますが、残りにつきましても、例えば羽田-関空の際内乗り継ぎの利便性を高めるというようなことで4便、これはスターフライヤーに使用してもらうことになりました。それから、その他2便につきましては、国内の地方路線に充てるということで、これは今月から増便が実現しておるわけでございます。

そして、この羽田-虹橋チャーター便の9月29日の就航に合わせまして、5ページにございますように、暫定国際ターミナルビルの能力増強というものも実現いたしました。かなり突貫工事でございますけれども、出発エリアのチェックインカウンターの増設でございますとか、セキュリティ検査機器の増設、待合スペースの拡充というようなことをやりましたほか、到着エリアにつきましては、手荷物のターンテーブルの増設でございますとか、入国審査台の増設、税関検

査台の増設などを実施いたしまして、取りあえずつつがなく羽田－虹橋便の受け入れが実現したということでございます。

今後につきましても、来年8月に北京オリンピックが開かれるわけでございますけれども、この期間中の臨時チャーター便の実現に向けまして中国側と調整してまいりたいと思っております。いずれにしましても、アジア・ゲートウェイあるいは第1次答申に盛り込まれました施策というものを着実に実施してまいりたいと考えておる次第でございます。

○中条主査 まだ虹橋便は始まって1カ月ぐらいのところですが、どんな感じですか。

○奈良平国際航空課長 これも口頭ベースでしか聞いていませんけれども、非常に調子がいいというふうには聞いています。

○中条主査 ロードファクターはどれくらいとか、その辺のところは。

○奈良平国際航空課長 詳しく何%とは聞いていませんけれども、ほぼ満杯になっていると思います。

○田村総務課長 新聞報道でしか私も見ていませんけれども、例の国慶節の期間が入っているにもかかわらず、6割とかそのぐらい、会社によって多少違うと思いますけれども、なかなかであるかと思えます。

○中条主査 国慶節であるにもかかわらずというのはどういう意味ですか。本当はそういうときは余り動きがないのですか。

○田村総務課長 恐らくビジネスの動きが止まるという意味だろうと思えます。

○中条主査 なるほど、わかりました。

あとは、羽田の方のターミナルの増設に当たって、これはC I Qの人員の方が当然対応しなければいけないと思うのですが、これは他の省庁は協力的にやってくださっているのでしょうか。

○田村総務課長 それはC I Qの担当機関の方々も御理解いただいて、非常に積極的に対応していただいていると思えます。

○中条主査 人数とか時間等についても。

○田村総務課長 ちょっと私ども把握しておりませんが、しっかり便がさばけているというふうには聞いております。

○中条主査 そうですか。

成田も含めて、国際便の就航して居るさまざまな空港について、国交省さんとは別の役所の担当のところの執務時間だとか施設だとか、そういったものについてきちんと国際化に対応できるようなことを要求していかなければいけないということがありまして、また改めて資料をいただくかもしれませんが、そのときはよろしく願いいたします。

○田村総務課長 はい、わかりました。

○中条主査 それでは、その次の質問についてお願い致します。

○田村総務課長 続きまして、それでは問6ということでございます。問6につきましては、規制改革会議の方でヒアリングをされたということのようでございますけれども、8都県市合意における「おおむね3万回程度」の解釈について私どもの見解ということでございます。

これは、前の答申をまとめていただいた際にもある程度御説明は申し上げていると思いますが、再拡張後の羽田空港の国際化につきまして、平成15年6月12日に開催されました第3回の羽田再拡張事業に関する協議会の場で、私どもの方から、羽田は国内線の基幹空港であるという基本的な考え方の下に、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保した後の余裕枠を活用することとするということであれば、おおむね3万回程度国際線が見込まれるという考え方を提示いたしまして、その後、参加いただきました知事さん、市長さんといろいろ意見交換をしていた上で合意しているところでございます。

これは後の話でございますけれども、先般閣議決定されましたいわゆる骨太方針2007という今年の骨太方針につきましても、平成22年以降の昼間は供用開始時に国際旅客定期便を3万回就航させるというふうに取りまとめられております。そういう意味では、供用開始時3万回ということをお願いしておりますけれども、その後につきましては、まず、これは国内需要というものを満たした後の余裕枠でございますが、実際の状況を見ながら、この国際線が増えるということもあり得ると考えておりますということでございます。

○中条主査 一番最後の部分は大変ありがたいお話なのですが、今御回答いただいたように、8都府県市会議と合意したと国交省の方ではおっしゃっているわけですが、自治体の方は、合意はしていないということなのです。単に話を承っただけであると。この辺はどうなのでしょう。

○田村総務課長 ちょっとこれは補足的に申し上げますけれども、当日は、明確に国際線、再拡張後の羽田空港の国際化についてという議題を明示して、そして資料に基づいて私どもから御説明をし、そして、もちろんそこで多少のいろいろな議論、質疑応答みたいなものもしていただいた上で、ここに書いていただいております東京都、横浜市、いずれもそれに対する御反論、御異論、御質問等なく、最後に、これをもって次回に持ち越すこともなく、ほかの案件については次回に持ち越したのものもあるのですけれども、その会議というものが終了しておるということで、これは皆さんそれで御納得いただいているというのが私どもの理解でございます。

○櫻井管理課長 特に、議題の設定自身も、先生おわかりになるとおり、まず何をこの会議でやるかについては、全部自治体と打ち合わせた上で議題を設定しているわけでございます。議題を設定し、私どもの方から資料も出して説明をし、それに基づいて意見交換をしましたということでございます。その間、意見交換がございまして、その中では、これは反対だとかというようなことはなくて、さらにもし議論が持ち越されたときは、お互いに次の場でも議題設定することは可能でございますが、次の場での議題設定もしなかったところでございます。従いまして、我々の説明について8都府県市の方について議題として上げて、それについては議論が終了したということで、我々は合意したと思っております。

あと、先生の御指摘ございました8都府県市でございますけれども、ホームページにヒアリングされた内容もアップされていらっしゃるようですのでちょっと拝見しましたが、若干皆さん言い方は違う部分がありますが、例えば千葉県は、それを前提に、まさに会議で説明を受けて、みんなそれを前提にやっていくのだねといったような言葉も千葉県の副知事はこちらのヒアリングの際に

お話をされていらっしやると思っております。

○中条主査 まあ、千葉県はそう言うと思いますけれどもね。ただ、東京都と横浜市は、そんな合意をしたつもりは全くないという話です。反対意見がなかったから合意されたことになるのかどうか。きちんと議決をしていなければ必ずしも合意されたとは言えないわけで、そのところは、国交省さんは合意だとおっしゃっているけれども、自治体の方はそうは考えていないということなのですよ。

この点については、これが法的な拘束力を持つのかどうかという話は、これはまた別途の問題ではあると思いますけれども、とにかく合意をしたつもりはないとおっしゃっている自治体が存在するということが事実であるわけですよ。そこは、事実としてそういう状況にあるということとは理解していただきたいということです。

○櫻井管理課長 ホームページでそれぞれの名前が出された上で意見を述べられていらっしやるので。

○田村総務課長 ヒアリングの結果につきましては、私どもも、認識しております。

○中条主査 そういうふうにおっしゃっているのだから、それは仕方がないだろうということですよ。それぞれの自治体がおっしゃることは勝手であると。

○櫻井管理課長 はい。

○中条主査 自治体がどのように考えているかということも、これは重要なことでありますし、それから、これから国としてもどう考えていかなければいけないかということは、自治体の言うことはまた別途に議論していかなければいけないところではあると思います。私どもとしましては、必ずしもこれが、少なくとも現在においては関係自治体が必ずしも国交省と同じ意見を持っているものではないととらえておまして、その中で関係自治体とさらに国交省さんとしては協議をして理解を図っていただきたい、そのように考えております。理解を図っていく方向というのは、少し私たちと国交省さんとは方向が違うところがあるかもしれません。この点についてはさらに議論を続けていきたいと思っております。

さて、それでは、一応一通り御説明を伺いたいと思っておりますので、7番目をお願いできますか。

○田村総務課長 問7でございますけれども、羽田空港の再拡張後の国際定期便就航路線の選定に当たっての判断基準ということでございます。

これはもう繰り返になりますけれども、昼間の時間帯に、再拡張事業の供用開始時に3万回の国際旅客定期便を就航することとしておまして、その路線につきましては、都心に近い羽田空港のアクセス利便性を生かすことのできる近距離国際路線とするということで、羽田からの国内線の最長距離というのは一つの目安でございますけれども、この距離の基準だけで決めるのではなくて、これは、アジア・ゲートウェイ構想にも明記されておりますとおり、距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も判断し、羽田にふさわしい路線を近いところから検討して、今後の航空交渉で確定することとしております。

この需要や路線の重要性の判断というものに当たりますと、羽田の貴重な発着枠を使うということにかんがみまして、一定規模のデイリー需要でありますとかビジネス需要が見込まれる重

要な路線というものを近いところから判断するのだろうと考えておりますけれども、どの程度の需要のある路線を対象にするかどうかということにつきましては、現在検討中でありまして、確定的なことを申し上げられる段階にはございません。しかも、相手のあることでもございますので、具体的な路線につきましては、相手国との航空交渉を通じて確定することにしておりますが、その交渉というのも、2010年をにらんで、来年のある時期からはそういう交渉をしていかなければいけませんので、その前までにはやはり方向性といいますか、こういうところを中心に考えるというような考え方につきましては、結論を出していきたいと考えております。

以上でございます。

○中条主査 これは、アジア・ゲートウェイの文言あるいは規制改革会議の答申の中で書かれているのはかなりあいまいな言い方であるわけですが、今後、もう少し具体的な基準ということを御検討なさる、お決めになるということでしょうか。当方の要望としては、そこに当たって、距離基準はなるべく考えないでいただきたいというのがこちらの要望でありますけれども、そこはいかがでございましょうか。

○奈良平国際航空課長 これは、やはりここに書いてある距離の基準が唯一のものだということを上申するつもりはありませんけれども、アジア・ゲートウェイ構想で言われた距離の基準だけではなくて、路線の重要性も判断して、羽田にふさわしい路線を、近いところから検討し、今後の航空交渉で確定するという、まさにそのものとして我々はとらえているということでもあります。

○中条主査 ここで返ってくる答えはわかっていながら質問するというのも時間の浪費になるような感じはするのですけれども、あえて質問させていただくとするならば、なぜ距離でお決めになるんですかという、それについてのお答えはどのようなお答えになりますか。

○田村総務課長 これは、先程も一応答えの中にはまぜたつもりですけれども、やはり都心に近い羽田空港のアクセス利便性というものを活かすことのできる近距離国際路線から考えていくべきであろう、こういうことがあります。これは私どもの答えですけれども、やはり距離というものも無視はできないかと思えます。ですから、そういう意味で、繰り返しになりますけれども、アジア・ゲートウェイ構想に書かれたあの文章というのは、そのまま私どもの今の考え方であるということでございます。

○中条主査 アジア・ゲートウェイ構想に書かれているからどうのということとはちょっと置いて、国交省さんとして、アジア・ゲートウェイ構想の文言とはかかわりなく、やはり距離が重要であるとお考えになっているということですね。

○田村総務課長 かかわりがあるかないかは別にしてというか、アジア・ゲートウェイ構想に書いていただいているのも、私どもはそのとおり考えているから書いてもらっているわけで、そういう意味では、距離も重要な要素であるとは考えております。

○中条主査 私は、距離は全く重要な要素だと思っておりますので、これもいつもの議論になりますけれども、ヨーロッパまでは、ロンドンまでは距離は遠いですが、それと近くの八丈島とどっちが重要かということ考えたときに、明らかにロンドンの方が重要である。そういうとき

に、これから離島の交通をどうするのかという話というのは別途これはもちろんあるわけですが、そういうような生活路線のような場合を除けば、基本的には、その路線に対して人々がどれだけの支払い意思を持っているかということで判断すべきであろう。そうなれば、距離の問題は全く関係がないであろう。より失われる損失の少ない路線により便利な空港を割り振るべきではないかというのが私の考えであり、私たち規制改革会議の考えであるということでもあります。

ここでは、そういう考えであるということを取りあえず申し上げておくにとどめたいと思います。

○田村総務課長 先生の御意見として承ります。

○中条主査 あと確認ですが、本件については、これがどれぐらいのところまで距離という点を国交省さんが重要になさるかによって、その基準というものがつくられてくることになってくる、そのように予測すればよろしいということですよ。

要するに私の観点からすれば、距離のことは考えなくてもいいよ、という考えですが、国交省さんとしては、距離が近いところというのがやはり重要な要素の一つであるとお考えになっているわけですから、そうすると、やはり何キロぐらいまでというような基準をおつくりになるということになりますでしょうかという質問です。

○田村総務課長 そういう意味では、本当に繰り返しになって申しわけないのですが、アジア・ゲートウェイ構想の中に書いてある文言というのがお答えになるので、近いところから検討して、今後の航空交渉で確定するというございまして、現時点においては、それ以上でもそれ以下でもないということをございます。

○中条主査 そこはわかるのですが、そうすると、どれぐらいのウエイトをその路線の需要や路線の重要性というところに置くかということですよ。その置き方というのは、ゲートウェイ構想には何も書いていないわけですから、これは、重要性という点で、先程申し上げたように、東京－ロンドン線の方が大きいと考えればそっちが優先されるという話になるわけですよ。そういう場合に、そうすると、これは人によって重要性というのはかなり違ってくるわけで、八丈島の方が重要だとお考えになる人もあるかもしれない。

そうすると、やはり何らかの具体的な基準というものが必要になってくるということはないでしょうかということです。当面、例えば今の2010年より以前の場合だと、これはもう発着枠についてかなりのタイトな状況で、これは、例えばオリンピックだから北京だよというものは、恐らく多くの方が仕方がないよと認めるところだと思いますけれども、2010年以降に少なくとも3万回という発着枠が用意された場合には、それなりに候補が多く出てくるわけですから、そうすると、そのときに何らかの明確な基準がないと、非常に恣意的な判断になってしまう可能性があるだろうと思うわけです。

○奈良平国際航空課長 これは先生、繰り返しになって恐縮なのですが、ここに書いてある以上のものでもないし以下のものでもないとも思うのですが、距離の基準ではなく需要や路線の重要性を総合的に勘案して、近いところから検討して行って、しかも相手のある話ですから、相手がそうではないという可能性もあるわけですよ。航空交渉で確定していくということ以上

のものではないのですよね。

○中条主査 だから、そうなるのかなり恣意的になりませんかということをお願いしている。

○奈良平国際航空課長 だからそれは、これまでの距離の基準だけではなくということなわけですよ。

○中条主査 そうすると、例えば、もし私が航空交渉をしたら、重要なのはヨーロッパ線だよ、アメリカ線だよ、そっちが重要だ、そういう考えもあり得ると考えてよろしいですか。

○田村総務課長 そういう意味で、近いところから検討する、ということです。

○中条主査 南米線よりは近いですよ。

○田村総務課長 南米線よりはロンドンが近いかもしれないけれども、例えば北京よりは遠いではないですか、こういう話の中で相対的に決まってくるということです。

○中条主査 だけど、北京よりは当然ロンドンの方が遠いですが、しかし、重要度としてはロンドンの方が大きいではないですか、ということです。今、現実のデータをもとにして話をしているわけではないですが、例えば北京線よりロンドン線の方がお客さんは数倍あるという場合については？

○田村総務課長 そういう意味では、今私どもとしてもまさに検討中でございますので、今ここで議論させていただいても、かなり押し問答みたいになってしまうかと思えます。ただ、いずれにしても、極端な話、例えば北京と羽田の間は週1便ぐらいしか需要がない。ところが、ロンドンとの間はトリプルデイリーぐらい飛びます、こういうときに、ではどっちが先に来るのかという話はあると思えますよ。ただ、現実を見れば、羽田ー北京線というのはそれなりに多分需要があるかと思えます。

○中条主査 もちろんです。だから、今わかりやすいようにあえてそういう例を。

○田村総務課長 そういう意味で、本当に相対的に決まってくるのかなという気はいたしますけれども。

○中条主査 そのときに、具体的にいろいろ路線を並べてあだこうだといって議論をするということではなくて、透明性のある基準でやっていただきたいということを、申し上げたいのです。取りあえず、こちらの希望はそういうことであるということだけ申し上げて、次の8番をお願いできますか。

○田村総務課長 8番でございますけれども、私どもが3か年計画策定に至るやり取りの中で、羽田空港における航空需要の増大に対応するために、高速離脱誘導路の整備による航空機の滑走路占有時間短縮等を通じた発着枠拡大に向けた措置を早急に講ずることとしているが、それ以外の手段も含め今後とも容量拡大に向けて可能な限りの施策を検討することとしているという回答をさせていただいているところでございまして、本年9月1日から実施されました羽田空港の増枠について説明させていただきます。それから、今後の容量拡大に向けた検討の方向性について御説明させていただきます。

まず、6ページを見ていただきますと、羽田空港の中で誘導路の新設でございますとか、エプロン誘導路経路の変更でございますとか、こういうことを実施いたしまして、到着回数というも

のを平成19年9月から、1時間当たり30回から31回に拡大したわけでございます。

その拡大の経緯というのは7ページにもございますけれども、この高速離脱誘導路等の供用開始を踏まえまして、滑走路占有時間等の短縮効果を計測する運航実態調査というものを数回に分けて実施いたしました。その実態調査に基づきまして、本年7月に学識経験者から成る航空管制の安全に関する研究会というものを開催いたしまして、いろいろ意見を聴取し、方向性として30回から31回に拡大できるであろう、という結論もいただいておりますが、その後、やはり関係自治体と調整いたしまして、これまで取り組んできました騒音軽減のための飛行方式を徹底すること、あるいは、いわゆるRNAV（広域航法）と言われるものでございますけれども、これによりまして、従来よりも確実に海上を飛行する飛行方式というものに改善していく、こういった対策をとるといようなことを関係自治体に説明した上で、御了解をいただいて、平成19年9月からの増枠というものが実現したわけでございます。

今後の検討でございますけれども、これは、骨太方針の中でも、容量拡大に向けて可能な限りの施策を検討するということが明記されております。そういう意味では、今後、この時間当たりの回数というものがさらに拡大できる可能性があるのかどうかということについても、引き続き検討を行ってまいりたいと考えております。

また、再拡張事業に際しまして実施しております環境アセスメント、あるいは地元への説明及び調整は、こういったものとの関係上、どうしてもこれは再拡張後の取り組みにならざるを得ないと思っておりますけれども、飛行ルートの工夫というようなものによる発着枠拡大というものにつきましても、今後の検討課題として考えておる次第でございます。

取りあえず以上でございます。

○中条主査 さらに今後、可能性について検討していただくということは大変ありがたいことだと思いますので、是非実際に御検討いただければと思います。

9もそれと関連することですので、一緒に御説明いただけますか。

○田村総務課長 わかりました。

問9でございますけれども、昼間時間帯におきまして発着枠の拡大ということにつきまして、御質問の中には、公用機等枠の開放、管制方法、飛行ルートの工夫、こういったものが上げられておまして、そういうものが可能ではないかという御質問でございます。

公用機等枠の問題につきましては、前回の3か年計画といいますか第1次答申をまとめていただきます際にも何回か御説明させていただいているところでございますけれども、出発、到着、それぞれ1日15回ということで、これも各時間帯に確保される必要がある。緊急事態あるいは事件事故の発生時などに使用されるわけでございます。また、VIPとか公的機関とかマスコミとか、そういうものが必要なときに使用できるようにしておく必要があるということでございまして、これを定期便の運航に一部転用するのは困難であると考えております。

そういう意味では、先程申し上げました、例えば30便を31便に拡大するというような発着枠の拡大につきまして、これをさらなる拡大の可能性を引き続き検討してまいりたいとさっき申し上げたわけでございますが、安全確保のために、同一滑走路の上に2機同時に存在させてはならな

い、こういうことはICAOの国際標準にのっとって決められておるわけでございます。そういうことで、滑走路処理容量を拡大することは、どうしても航空機による滑走路の占有時間を減少させることが必要になってくるということでございます。

この30便から31便、その前は29便から30便にしたわけですが、そういう際にも、これまでもエアラインを交えた検討会を開催して、航空機の滑走路占有時間というものをもとに、発着回数の根拠であります処理容量を決定することにしておりまして、この占有時間の短縮化を図ることによって発着枠を最大化するように従来も取り組んできておるわけでございます。そういう意味では、高速脱出誘導路の整備というのは、これ以上はなかなか難しいわけでございますけれども、何か他に手はないのかということを含めて可能性は考えていきたいということでございます。

ただ、管制方式を変えるということについては、管制方式自体は、航空機間の間隔というのは、これは国際標準にのっとって設定されていますので、これが、間隔が短縮されたとしても、直ちに発着枠の拡大につながるというわけではなくて、結局、これは羽田空港全体の、地上も含めた運用の仕方全部にかかわってまいりますので、そういう意味で、いずれにしても総合的に検討していきたい、こういうことでございます。

それから、ルートの見直しということは、先程申し上げましたけれども、どうしても環境アセスというものをやって、地元の説明して合意を得ているということがありますので、今、D滑走路の供用開始前にそれをやっちゃいますと、非常にこの工事自体に支障が生じるということがありますので、供用開始後のことになろうかと思いますが、例えば、空域だとか環境上の制約への対応ということと併せて検討いたしまして、規制改革会議から提起のあった、例えば東京の都心上空でございますとか、神奈川上空を飛行させるということで、今想定しています40.7万回よりもさらに効率的に運用することができる可能性は当然あるわけでございますので、これにつきましては、今後の検討課題として考えてまいりたいと思っております。

○中条主査 わかりました。これも今後の検討課題でお考えいただけるということで大変ありがたいところなのですが、供用開始後とおっしゃいましたけれども、それは2010年なので、もうあと3年しかないのです、供用開始してから相談していても間に合わないだろうということがありますから、これは当然その前から議論されるということで考えてよろしいのでしょうか。

○田村総務課長 勉強はしなければいけないと思っております。

○中条主査 勉強だとか内諾だとか、いろいろなことだと思いますし、それから今、東京都心上空というようなこともおっしゃいましたが、当然、さっきの8都県市のこれが合意であるかないかという話はちょっと別としても、東京都だとか横浜とか、そういうところは、要するに増やしてもいいと当然考えているわけであって、だったら東京都心の上空を飛ばすことについて、自治体も地元をきちんと説得するというのをやってもらわなければ困るわけですし、そういったことというのは、知事さんや市長さんがそうだおっしゃっても、なかなか地元がオーケーということはそう簡単にかない場合もありますから、やはり2010年以前からここは十分に対応していただいて、2010年以降、D滑走路ができた段階でスムーズにいろいろなことができるようになるべくこの3万回が3万回以上になるのを早く実現することに努力していただきたいというの

がこちらのお願いであります。

それから、もちろん管制方式とか飛行ルートとかという話は総合的に考えなければいけないということも、それは私もそうだと思います。これを今までどちらかといえばアドホックにやってきたところがあると思うのですけれども、この機会ですからこれを総合的に是非御検討いただいて、なるべく早目にこれもより多くの枠が提供できるように努力をお願いしたいと思います。

それから、枠が増えた時に誰がうれしいかといえば、利用者が一番うれしいわけでありまして、そして同時に航空会社がうれしいわけでありまして、当然航空会社としては枠を増やしてほしいと思うわけですが、だったら自分たちも努力しろという意見が当然ある。これは私の理解では、諸外国の空港に比べると1時間当たりの、あるいは1日のと言ってもいいかもしれませんが、実際の離着陸回数というのは、羽田や成田よりも多いところは諸外国にはあると理解しております。その理由というのはいろいろあると思いますけれども、早く滑走路を空けるという努力を航空会社がどれぐらいやっているかということもあると思います。国交省さんとしては、いろいろな形でこの枠を拡大するために努力しておられるわけですから、やはり航空会社に対しても、もっと早く滑走路を空けるためにパイロットはもっと努力しろというような点も含めて協力を促すということも是非お願いしたいと思います。

そういうことを考えた場合に、単に早くしろと言ってもなかなかインセンティブがパイロットには働かないかもしれないので、そのための何らかの方法というのはあり得ないのかと。滑走路にいる時間に応じてペナルティーを課すとか、そういう方法は考えられないのだろうかということもちょっと思うのですけれども、その辺はいかがですか。

○田村総務課長 今後、その辺も含めて、勉強したいと思います。

○中条主査 是非そういった点も御検討いただければと思います。

それから、公用機枠ですけれども、VIPの方などにどこかに行ってくれということをお願いしているわけではなくて、例えば、航空局がいろいろな検査をされる飛行機というのは、あれは羽田から出ていかないとまずいのですか。

○田村総務課長 これにつきましては、羽田から行かなければいけない理由というのがありますから、後刻御回答申し上げます。

○中条主査 あとはマスコミの飛行機、これも何でも羽田でなければいけないのか。羽田で事故が起こればそれは近いのですけれども、なぜ羽田でなければいけないのか。これも、これから二次空港が少しずつ活用されていって、せつかく百里も自衛隊専用が共用になるわけですから、そういった可能性も考えていくべきではないだろうか。これは、二次空港の活用といいますか開発ということとも関係する話ですけれども、まさにそういう点も総合的に考えていって、やはり羽田は発着枠としてはとても大事な発着枠ですから、一番価値が高く活用できるところに活用してもらうということを是非検討していただきたい。代替的な用地を用意するとかです。あとは、海上保安庁も羽田空港を使っていませんでしたか。

○田村総務課長 使っています。

○中条主査 海上保安庁は何で羽田から行かなければいけないのか、これは国交省さんというよ

りは、海上保安庁さんに聞かなければいけないのかもしれませんが。国交省さんも海上保安庁さんも同じ省庁ですから、この辺のところも是非、先程の検査機の話と同じように、後ほどご回答をいただければと思います。

○松本企画室長 その件についてですが、やはり海難事故は1分1秒を争っていますし、事故は東京湾で一番起きているのですね。従いまして、羽田から出るのが一番近いのです。これは歴史的にそうなのです。

○中条主査 そうすると、東京湾で起こる海難事故のために羽田から出ていくのだと。

○松本企画室長 東京湾だけではないのですけれども、一番多いのは東京湾だということなんですけれどもね。

○中条主査 館山ではだめなのですか。自衛隊基地と一緒にやるとか。

○松本企画室長 そこは検討したことがないのですけれども、東京湾が一番多いと。

○中条主査 東京湾が必要だというのはヘリですか。

○松本企画室長 ヘリと航空機の両方が確かあったと思いましたが。

○中条主査 では、そのデータも是非後ほどいただければと思います。

次に、10番をお願い致します。

○田村総務課長 10番でございますが、成田の方の容量拡大ということでございます。

今何をやっているかといいますと、2,500メートル北伸事業というものをやっておるわけでございますけれども、やはり成田の場合には内陸空港であるということで、騒音対策が不可欠だということで、どうしても2,500メートル化によります2万回増加というものも、非常に厳しい地元の調整を1年かけてやってきて、ちょうど今、都市計画変更手続というのをやっている最中である、こういうことでございます。今後また移転交渉だとか防音工事の実施がまだ残っております。そういうことで、2010年3月の供用を目指した北伸事業というものの推進が先決であるということでございます。

○中条主査 成田に関しては、成田の闘争等々もあって、いろいろと国交省さんも御苦労されているところではあると思いますけれども、千葉県あるいは成田の発展ということを考えた場合には、やはり成田の拡大ということは重要であろうと思います。ですから、ここは地元との話し合いということが当然あるとは思いますが、これは日本の国全体のことを考えて、千葉県あるいは地元の発展ということを考えても容量拡大に努力していただくべきだと思います。それによって発生する外部不経済の部分は、それはきちんと内部化をするという措置をとっていただく。外部経済を内部化する措置をとっても成田の重要性というのは、私は全然減じられるものではないと思いますし、それだけの価値を持つ空港でありますから、是非その点について御努力をいただきたいと思います。

それでは11番をお願い致します。

○田村総務課長 横田、百里の話でございます。

いわゆる二次空港の活用ということにつきましては、それぞれの空港に特性や事情がございます。また地域の需要というようなこともございますので、そういったものを勘案しながら検討し

なければいけないということでございます。横田は米軍、百里は防衛省が管理する飛行場ということで、安全保障上の議論というものも必要になってくる、こういうことでございます。そういう意味で、横田の軍民共同使用ということにつきましては、昨年10月から日米両政府間でスタディグループの検討というものを行っておりまして、一応、当初始めた合意事項としては、開始から12カ月以内に検討を終了して、この検討結果に基づいて協議し適切な決定を行う予定になっているところでございます。一応、そういう意味では昨年10月から12カ月というのが経過いたしておりまして、そろそろこの検討結果というものをまとめなければいけない。そういう意味では、どうしても日本側とアメリカ側、なかなかぴったりと考え方が合わないということがありまして、今最終的な調整、詰めを行っている、こういうことでございます。

○中条主査 これは引き続き検討するということですね

○田村総務課長 はい、引き続き、協議するということでございます。

それから、百里飛行場につきましては、これはもう今、平成21年度中の共用化に向けて2本目に滑走路の整備を進めておりまして、今のところ順調に作業が進んでおるということでございます。そういうことで、地元の方でも新しい滑走路ができた暁には、どこがターミナルを運営するのか等、事業者の決定などもされておるようございまして、それに向けて着々と準備を進めておる、こういうことでございます。

○中条主査 百里ですけれども、御承知のとおり、百里は使い方によってはいろいろうまく使える可能性が十分にある空港だと私は思っているのですが、1つのポイントは、なるべく簡素にして安くすることであろうと思っているのですね。何しろ、あの周辺にある程度の人口があるにしても、基本的には成田や羽田と競争して、都心からの距離ということまで考えると、これはかなり遠い。しかし、これは諸外国の二次空港のケースから見れば、それぐらいのところもあるわけですし、フランクフルトのハーンなんていうのは、百里以上に遠いところであって、ライアン・エアーはそこを使っているわけですから、それは使い方によってはいろいろ可能性はあるだろう。その場合に、やはり空港使用料がかなり安く使いやすいということがあると、LCCが入ってくる可能性は十分考えられる。そのために、なるべく簡素化していくことが必要だと思うのですよね。その辺について、あそこにもう新しい滑走路をつくってしまったこと自体が間違いだったと思っているのですけれども、それはもうできてしまったのでそこは仕方がないとしても、今後、さらになるべくコストがかからないように、安い空港使用料で使えるようにするための努力というか、そういう点を地元で指導していただくというわけにはいかないのですかね。

○田村総務課長 一般論として、できた空港がうまく活用できるようになってほしいというのは、私どももそういう希望を持っておりますから、茨城県にもそういう御努力をいただくように私どもからもお願いさせていただくということはあると思います。

○中条主査 ターミナルはもっと簡単なものでよくないですか。

○櫻井管理課長 ターミナルにつきましては、これは公募という形になって、茨城県の開発公社が受注したということございまして、先生がお話になった、どういう航空需要を想定して、どういう規模の施設をつくるとかといったようなことも、茨城県の開発公社が今検討してございま

す。

○中条主査 なるべく安い使用料で、諸外国からも含めてLCCが入ってくれるぐらいのそういう水準になると活用ができるのではないかと考えておりますので、その点の御努力も是非お願いしたいと思います。

では、12番目、お願いいたします。

○田村総務課長 空港使用料に関しまして、混雑料金制度など需要等に対応した弾力的な料金設定について検討、ということでございます。

この件は、第1次答申にも書いていただきましたし、それから、私どもが6月にいただきました交通政策審議会の航空分科会の答申の中でも、諸外国では混雑度でございますとかコストに応じた時間帯ごとの料金を設定している空港が存在するという事等を勘案しつつ、空港の適切な使用料体系のあり方について、今後検討を進める必要がある、こういうことが盛り込まれたところございまして、それに基づきまして私ども今後検討してまいりたい、こういうふうにご覧いただいております。

そういう意味では、そこにはもうちょっと他の部分も書いたのですが、我が国の着陸料は、機材の最大離陸重量と騒音値に応じた料金を徴収する体系になっているが、諸外国では、基本料金制を導入している空港が少なからず存在する。それから、先程申し上げました混雑度とかコストに応じた時間帯ごとの料金を設定している空港がある。あるいは一律に騒音値に着目した着陸料体系をとっている国や空港というのはまれである。それから航空機に着目した着陸料に加えて、旅客単位で各種の料金とか税とか取っているところも多い。こういったことをいろいろ勘案して検討を進める必要があるとその答申には書いてあります。したがって、総合的にいろいろ検討していかなければいけないと考えておるところでございます。

○中条主査 需要に応じた弾力的な料金設定ということになった場合に、当然、早くこの制度を考えていかないと、2010年に羽田のD滑走路ができた場合、羽田の発着枠の配分ということにも恐らくかかわってくるだろうし、これは当然、羽田に入りたいというところはたくさんあるわけでありまして、距離とか重要性とかという話はちょっと横に置いて、1つの方法は、羽田は高くするというやり方も当然あり得るわけであって、その場合に、単に基本的に羽田を高くするというのではなくて、羽田については時間帯別の料金制度を入れるとか、そんなやり方というものも当然方法としてはあり得るのだと。そういうことを考えますと、これはなるべく早く検討を進めていただきたいと思います。

ただ、おっしゃるとおり、これは時間帯別の料金設定だけやればよいという話では決してないわけで、これまでの伝統的な空港の使用料のプライシングの仕方、これをやはり基本的に考え直した方がいいのかもしれない。重量だけで考えるというのがいいのかどうかという点については、私も大変疑問のあるところでありまして、そういったことも含めて総合的に判断されるというのはいいことだと思います。是非御検討をいただきたいと思います。

それでは、13番をお願いできますか。

○田村総務課長 問13、それから問14というものも関連しておるわけでございます。それで、幾つ

かの新聞報道がなされたりしておるわけでございますけれども、次期通常国会に空港の整備及び運営に関する法案というものを提出しようということで、それに向けた検討を行っておることは事実でございます。この検討の方向性ということにつきましては、先程もちょっと申し上げました本年6月21日の交通政策審議会航空分科会答申に基本的な方向というものを書いてあるわけございまして、その空港の整備及び運営のあり方について、幾つかいろいろこの方向性が書いてありまして、その具体的な仕組み等について今後早急に検討することということは書かれたわけでございます。検討していく必要があると書かれたわけでございます。それに基づきまして、例えば空港種別の見直しでございますとか、資本規制でございますとか、あるいは料金規制のあり方でございますとか、こういうものについて、導入の可否を含めて今ちょうど検討している最中であるということでございます。

そういう意味では、何か現時点で結論めいたものが出ているものではございませんけれども、やはり、例えば空港種別の話だとか資本規制の話だとか、これは今後、いわゆる国際拠点空港たる成田なり、関空なり、中部というものの完全民営化に向けた規制だとか経営体制のあり方というものと併せまして、ずっと検討しておるということでございます。

○中条主査 これはいつごろ結論をお出しになる予定ですか。

○松本企画室長 現在検討中ではありますが、次期通常国会に法案を提出するとなれば、来年の2月には閣議決定しないと提出できませんので、それに向けて作業を進めていくこととなりますが、いずれにしても、政治状況などとの関係もございまして、どういう形になるのか、多分、国土交通省の中でもいろいろな見きわめがあるのだと思うのですけれども、まだ、出すということが決まったわけではありません。

○中条主査 出すということ自体がまだ決まっていないということですか。

○松本企画室長 我々としては出す方向で検討はしていますけれども、出すか出さないかという判断は、多分国会情勢をにらみながら、国土交通省全体として判断することになりますので、そこは正式に決まったわけではないです。

○中条主査 そうですか。では、新法案を来年の通常国会に提出する方針を固めたとあるというのは、これは新聞報道がちょっと先走りしている、そういうことですか。

○松本企画室長 そうですね、我々としてはそういう方向で検討していますけれども、国土交通省として決定したわけではないですし、内容自体も、別にきちんとこういう方針で国土交通省として行きたいと固めたわけでもないということです。

○中条主査 これは、中間報告のようなものもないのですか。

○松本企画室長 ないです。

○中条主査 そうすると、これをもし仮にそういう結論をお出しになる、これは、まずはこの部会が結論お出しになるのですね。そういうことですよ。交通政策審議会航空分科会ではなくて、今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会ですか。

○松本企画室長 懇談会は懇談会として、別途有識者の懇談会をやらせていただいていますけれども、今後の空港のあり方に関する研究会は、我々の法案についてアドバイザーという形、意

見を伺うような機会ですので、決定機関ではないです。なので、そこで結論を出すようなものではないと思っています。

○中条主査 ただ、研究会としてこういう方向というのはお出しになるわけですよね。それぞれの方がただ言いっ放しですか。

○松本企画室長 いや、そういうわけではなくて、我々として、多分法律の案をいずれ何らかの形で、どういう形かわかりませんが、お示しをして、それについて御意見を承るというふうに考えています。

○中条主査 案を国交省として示されて、それに対して研究会の意見を受ける、そういう形ということですか。

○松本企画室長 多分そういう形でいいのかなと考えています。

○中条主査 確かに国会の情勢等々あるということはわかりますけれども、そうすると、場合によっては、この空港の整備計画に関しての、これは基本的な大改革になるというか、そういうことになるとは思いますけれども、それが来年以降にずれ込むこともあり得るということですか。

○松本企画室長 それは何とも申し上げられないと思います。

○中条主査 わかりました。では、これについては、なるべくその動きなどをまた改めて教えていただければと思います。

そうしますと、この点については、私どもとしては、5月答申のときと同じようなことを繰り返し申し上げるということに多分なるとは思います。

そうすると、14番も同じですね。14番の内容についても同じ状況にあるということですね。

その今後の空港のあり方に関する研究会の開催状況というのはどのようになっているのですか。

○松本企画室長 先ほどの法案の研究会につきましては、7月30日に第1回目をやりまして、第2回目を10月11日にやりました。あとは、年内にもう一回やろうと思っていまして、また年明けにも多分やるのだろうなと思っています。

○中条主査 まだ、特に国交省さんしての案も出しておられないということですね。

○松本企画室長 きちんとした案は出していません。いろいろな選択肢を提示して、それについて多分御意見が、料金規制に関して申し上げれば、届け出と変更命令とか、あと上限認可制とか、いろいろ選択肢があろうかと思えますけれども、先生によっては、届け出がいいという先生方がいれば、上限認可制であるべきだという先生方もいれば、そこは学識者のそれぞれによって意見は異なっているのが事実です。

○中条主査 わかりました。これは、議事録は公開されていますよね。

○松本企画室長 ホームページで概要を公開させていただいています。

○中条主査 わかりました。

それでは、15番目、お願いします。

○田村総務課長 問15でございますけれども、いわゆる行革推進法に基づきます空港整備特別会計関連事業の見直しの話でございますが、もう御案内のように、平成20年度に空整特会、他の公共事業関係特別会計と統合することになっております。道路、治水、港湾、それから都市開発と

いうようなところでございますけれども、こういったところとの統合を円滑に実施して、そして事務及び事業の合理化あるいは効率化を推進することが最優先の課題であると考えております。その上で、この行革推進法に基づきまして、空港整備特別会計において経理されている事務及び事業については、将来において、独立行政法人その他の国以外の者に行わせることについて検討する、こういう規定がございます。

そういうことで、将来に向けてこういった検討をしていくことになろうかと思っておりますけれども、その検討に当たりましては、やはり対象となる事務事業、こういったものについて独立採算というものを確保することが前提になるのではないかと考えておりますが、その際に幾つか課題もあるということございまして、この点も先般の交通政策審議会の航空分科会答申に盛り込まれているわけでございますけれども、羽田の再拡張事業等で着陸料等の自己収入が歳出を大きく上回っているという状況が当分の間見込まれるということがございます。そういう意味で、当面、独立採算というのはなかなか難しいということ、それから現在既に9,000億円超の借入残高というのがございまして、さらにはこの再拡張事業で追加的に3,500億円の借入金というものが必要になってくるということで、やはりこれらの借入金について、償還のめどをつけていかなければいけない、こういうことがございます。

あとは、全国の国内航空サービスというものの有機的なネットワークをどういうふうに維持していくのかと、空港をいかに効率的に運用していくのか、こういったことも検討していかなければいけないということでございます。

あとは、空整特会で経理される事務として航空管制の問題があるわけでございますけれども、これも、交通警察と同様の性格を有します公権力の行使という面がございまして、そういう意味で、ハイジャックだとかテロだとか、有事の対応の際に国家的な危機管理業務が含まれているということ、それから、我が国の空域が米軍だとか自衛隊だとか、こういうものが非常に入り組んでいるということで、それに関します空域の交渉だとか日々の運用調整みたいなものは、隣接する各国との間で必要になってくるというようなことがございまして、いろいろ課題はあるなどと考えております。いずれにしましても、この公共事業の特別会計の統合というのをまず円滑に実施して、合理化、効率化を図った上で、将来検討していくということになろうかと考えております。

以上でございます。

○中条主査 ちょっと確認なのですが、航空分科会の6月の答申というのは、今の件も含めて、先程の件も含めて、そういうことについて検討しなさいという内容ですよ。

○松本企画室長 独法化等につきましては、法律で、将来において検討しなさいと。要するに自民党でも大分議論になっていたのですが、今はなかなか難しいよねという話があって、要するに将来課題だよという内容でございます。それで、法律でも、将来において検討となっております。航空分科会の中では、将来において検討する独法化等につきましては、今すぐ検討しろというのではなくて、将来検討することになっているけれども、今思いつく課題としてはこういうものがありますねという答申をいただいただけです。

○中条主査 課題を答申いただいたということなのですね。

○田村総務課長　そうです。将来において検討されることになっているけれども、こういう課題がありますねというような形になっておるといことです。

○中条主査　そうすると、この話は、先程の間13に関連することよりもまだ先ということですか。

○松本企画室長　時系列的にはそうなります。

○中条主査　そういう話になりますね。多分、恐らく国交省さんとしてはそうなのだろうと思うのですが、空整特会を統合してからだとやれないことというのは、多分いろいろあるのではないかと私は思うのです。私は空整特会の統合は反対なのですが、なぜ空整特会を航空利用者の支払っている分と道路利用者の支払っている分と一緒にするのだという、そこは全く考え方が違うのですが、一応、政府の方針としてはこういう方針になっていると。そういう状態のところ、空整特会が統合になってしまってから、航空に関するお金を他のところに使われるような形にならないように早目に手を打っておいた方がいいと私は思うのです。要するにきちんと空港にお金が使われるようなシステムを考えておくということが大事だろうと思います。

○松本企画室長　それを申し上げますと、空港のお金が他のもの、例えば道路とかに使われたらおかしいというのは、我々もそのとおりだと思っていまして、一つの特別会計になりましたけれども、その中に勘定というのを設けていまして、道路勘定とか治水勘定、空港勘定というものも設けています。要するに利用者からいただいた着陸料収入が、ダムとか道路とかに回らないようにしてあります。そこは法律で手当てをしております。

○中条主査　だったら何の意味もないじゃないですか。それをここで国交省の皆さんに言ってもしょうがない話ですが。

○松本企画室長　一応、こういった勘定を設けていても、業務勘定と言うのですが、一つ共通勘定みたいなものを設けて、そこで整備局がやる人件費だとか事務費だとか、我々も実はいろいろな組織に地方は分かれています、空港事務所とかいろいろありますが、あれは整備局ではないのですが、羽田空港をつくったりしているのは整備局なのですね。そこは、港湾の整備や道路の整備をやっている人がいるわけですが、整備局の人件費や事務費とかは、そういうものは業務勘定で統一的に管理をしましょう、その中で、なるべく効率化を図っていきましょうということに一つ意義はあろうかと思えます。

○中条主査　なるほど、そこはそこの部分だけだということ、しかし、ひさしを貸したら母屋を取られるということもあるわけですから、ここは気をつけていかなければいけない話なので、なるべく受益者負担で対応していく。そのためには、なるべくその前に空港ごとの民営化をしてしまうということのほうが私は大事かなと思っているのですが、今、先程の御説明の話では、羽田空港は独立採算は難しいということですか。

○田村総務課長　羽田ということではなくて、全体としてです。

○中条主査　そういうことではなくて、空整特会全体がということですか。

○田村総務課長　はい。

○中条主査　そうすると、どっちかという他から金を持ってこようという発想ですか。私は今、他に金を持っていかれないようにということをお願いしたかったのですが、

○田村総務課長 今、羽田の再拡張などもあって、自己収入を事業費というか歳出が大きく上回っているという状況が、当分の間見込まれるということとをさっき申し上げたわけです。

○中条主査 それは長期プロジェクトですから当然のことで、あんなでっかい滑走路をつくっているわけですから、それは短期的に見れば事業費が膨大にかかるのは当たり前ですけども、御承知のとおり、羽田というのはあれだけ価値のある空港ですから、十分に長期的に見れば採算が可能であるし、そうでなければあんなところに空港をつくる意味がないと言ってもいいわけですよ。そういうことからいくと、十分に独立して民営化することは可能であるし、そうすることによって、他への無駄な投資というものを抑制することは可能になるだろうと考えているわけですけども、そこはどうでしょうか。

○松本企画室長 現在、我々は公共事業費といたしまして年間1,600億円ぐらい、公共事業関係費として一般会計からもらっているのです。それで羽田についても整備費を投入していますし、いろいろ整備をしております。

要するに、独立しろということは、そういった公共事業関係費をもらえないことですので、そういう状態が今すぐできるかということ、なかなか難しいよねというのがあります。そういう意味で、将来的な課題であるというふうに認識しております。

○中条主査 本来理由があってもらうべき一般会計からのお金というのは、それはもらってしかるべきだと思います。さまざまなセキュリティ上の問題とかそういったことがありますからね。でも、基本的には、空港というのは利用者の負担でやっていくべきものであるわけで、そういう点から考えると、その1,600億円をどうするかという話が当然ありますから、今すぐということではなくても、長期的に考えていって、やはりそれぞれの空港が自立採算していく体系を考えていく必要があるだろうと思っておりますので、問題意識としてはそんなところに行くのかなと思います。ただし、ここところは意見の隔たりがあるということは、それも重々わかっておりますので、これはまた、さらに議論させていただきたいと思っております。

航空管制に関しても、さっき御説明いただいたように、当然のことながら国が関与しなければいけない部分はあると思いますけれども、しかしながら、国が関与すべきであるということと航空の管制を民間でやっていけないという話とは全く別物であると私は考えておまして、ルートの管制、それから空港管制、これはそれぞれ分割してやって、それぞれの空港で空港の管制は担当する。ルートの管制については、これは民間の会社でやることも十分可能であるし、諸外国ではそういう形でやっているところもあるわけでありますから。特に、空港の発着枠というようなことを考えた場合でも、私の目から見ると、なぜ羽田であれだけ大変な、たくさんの飛行機を相手にしておられる管制官の人が、田舎の空港と同じお手当でいいのかというは大変疑問に思うところであります。国家公務員ですから、そういう差別をするわけにいかないということでしょうが、それだけ働いた人には、それだけ見合うような対応をしていくというようなことを考えた場合でも、民営化ということが一つの方法ではないだろうかと思っておる次第であります。

さて、時間の関係もございますので、その次は19になりますか。

○田村総務課長 問19につきましては、今会議で大韓航空に対しますヒアリングをされたという

ことで、新千歳とか那覇あたりの国際線ターミナルのキャパシティ不足とそれに伴う混雑が問題である、こういう意見が出たということでございます。

資料が9ページと10ページにございますので、ちょっとそれも御参照いただきながらと思えますけれども、現実には、新千歳の状況というのは、国際、国内一体で平成4年7月から供用されているわけですが、ここ数年、かなり新千歳を利用する国際航空旅客数が増えているということがあります。それで、到着便、出発便の航空機が重なってしまうような時間帯に混雑が発生するというような問題も生じております。そういう意味で、当面の暫定的な対応として、例えば出発手荷物の荷捌き場におきますベルトコンベアのラインの増設等についてはやってきたところですが、将来の利用者増加にも対応した抜本的な対応策ということで、平成21年度の供用に向けまして新たな国際線ターミナルビルの整備というものが、これは民間の会社でございますが、北海道のターミナルビル会社が実施しようとしておりまして、今、実施設計中である、こういう状況でございます。今年度から大体平成21年度にかけまして、新しい国際線ビルというものを整備して、それに関連するエプロンだとか構内道路だとかは国と一緒に整備して、平成21年度中の供用を目指す、こういうようなことになっております。現実には動いておるということでございます。

それから、那覇が10ページ目でございます。那覇につきましては、今の国際線ターミナルビルというのは昭和60年に供用されております。ここも、その後の旅客の増加に伴いまして、ピーク時などに混雑が発生するということがございます。ちょうど7年前に九州・沖縄サミットが開催されたわけでございますけれども、この際に、旅客の円滑な受け入れ体制の整備、それから今後の旅客の増加ということに対応しまして、入国検査場の拡張というのは行いました。ただ、これだけでは将来の需要に対応できないだろうということで、これはちょっと玉突きのような感じになるのですけれども、まず、那覇の貨物ターミナルビルを来年度以降、新しいところに展開しようとしておりまして、これは現貨物ターミナルから新貨物ターミナルの方へ移す計画でございます。この移った後に、現貨物ターミナルのところに国際線ターミナルを展開していく。そして、国際線が移った後、国内線も拡張する。こういう計画というものがございまして、まず貨物ターミナルの移転を来年度以降やっていこうということになっておりまして、それが完成しますと国際線ターミナルの能力もさらに増大することになるかと考えております。

○中条主査 わかりました。こちらの質問の仕方がちょっと悪かったかもしれないのですが、キャパシティ不足とそれに伴う混雑というのは、物理的などというよりも、恐らくこれはC I Qの方の話だと思うのですね。ですので、今承ったように物理的には十分理解いたしましたけれども、先程も申し上げたとおりで、これは国交省さんからも言っていた方がいいし、私たちからも申し上げますが、C I Qの部分についてもう少し弾力的な対応をしてもらえないのかと。特に地方空港の場合に、おっしゃるとおり、要するに便が着いたときだけなわけですが、そのところできちんと窓口を開いてほしいとか、人をもうちょっと増やしてほしい、そういうたぐいの話だと思います。これは、私たちも併せて申し上げますので、国交省さんからも、是非各関係省庁に言っていただければと思います。

○田村総務課長 はい。

○中条主査 よろしくお願ひいたします。

○田村総務課長 取りあえず本日お答えしなければいけないものは以上だと思ひます。それで、またちょっと次回、8日にお時間をいただいておりますので、残りの分をさせていただきたいと思ひます。

○中条主査 わかりました。

それでは、ちょうどお約束の時間になりました。今日は長時間ありがとうございました。また是非、では8日によろしくお願ひいたします。