

第3回運輸TF 議事次第

1. 日時：平成20年5月22日（木）9:00～10:40
2. 場所：永田町合同庁舎1階第1共用会議室
3. 項目：今後の航空行政の展開について国土交通省からヒアリング
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
航空局監理部総務課企画室長	馬場崎 靖
大臣官房参事官（航空予算担当）	蝦名 邦晴
航空局監理部国際航空課長	奈良平 博史
航空局監理部航空事業課長	篠原 康弘
航空局飛行場部管理課長	櫻井 俊樹
航空局飛行場部成田国際空港課長	羽尾 一郎
航空局技術部航空機安全課航空機技術基準企画室長	川上 光男
航空局技術部乗員課長	富田 博明

5. 議事

○中条主査 今日朝早くから御参集いただきましてありがとうございます。運輸TFの今後の航空行政の展開についてということで、国土交通省さんからヒアリングをさせていただきます。

それでは、早速私どもの質問させていただいたことに対する御回答という形での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。

○田村総務課長 18問ほど質問事項をいただいておりますけれども、まず、最初に、私どもが先日20日の日でございますけれども、経済財政諮問会議で国土交通大臣の方から報告をさせていただきました2010年及びそれ以降に関します羽田・成田の国際航空機能の拡充プランについて説明をさせていただいた方が、後の議論がしやすいのかなと思います。お手元に資料がございますので、これを見ていただけますでしょうか。

これは、これから、特に千葉県を初めとします地元の自治体とよく相談をして協力を得なければいけない話ではございますけれども、2010年の供用開始当初から首都圏空港の増枠を最大限活用して、国際航空機能を最大化していこうというプランでございます。

それで、詳細は国際航空課長から報告させていただきますけれども、ざっくり申しますと、2010年の供用開始当初、昼間でまず3万回につきまして、例えば、今、定期的チャーター便として飛んでおります、ソウル・金浦とか、上海・虹橋といったところに加えまして、北京や台北、香港ぐらいまで就航をできるようにします。

それから、深夜早朝につきましても、今、環境アセスメントで深夜早朝に飛べる枠というのが112便、年間にしますと4万回ぐらいなんですけれども、そのうちの3万回は国際線に回しまして、それに若干、リレー時間帯という、現在、物理的には成田はオープンしているけれども、使われていない時間帯というのを活用いたしまして、ここを成田と羽田の国際機能のバトンタッチ時間帯といいますか、リレー時間帯といいますか、そういった形で活用することによりまして、欧米線でもダイヤがある程度組みやすいような使い方をしようということでございます。

それから、2010年以降の将来の話というのは、2枚目にあるのでございますけれども、まず、2010年以降、段階的に成田・羽田の昼間・夜を合わせますと、17万回という増枠が実現しますので、これをフルに使っていき、それから、更にそれによっても容量が再び満杯になるということが予想されるので、あらゆる角度から容量の拡大施策を検討していきましようということでございます。

では、国際航空課長の方から説明させていただきます。

○奈良平国際航空課長 具体的に御説明しますけれども、基本的思想といたしまして、成田の2万回だけでは首都圏の国際航空需要に十分対応できない。羽田も必ずしも十分ではないわけなんですけれども、それらをどう組み合わせると首都圏の国際航空需要ということに最大限応えていけるのかという観点で検討したということになるんですけれども、まず、2010年の施策ですけれども、成田が2万回増えます。成田の強みというのは、豊富な国際ネットワークを持っている。ネットワークの集積があるということが成田の強みの一つだと思いますので、この2万回というのは、国際線に基本的に充当することにして、国際線ネットワークを成田は更に強化をしていく。その視点といたしまして、滑走路が2,180メートルから2,500メートルになりますので、より遠いところにも届くようになるということで、長距離路線というのを充実していきたいということですか、需要の伸びの著しいアジア諸国とネットワークを拡充していきたいということですか、あるいは今、週5便とか6便しか飛んでいないというところもあるんですね。回数がないからそうならざるを得ないところはあるんですけれども、そういうところをデイリー化していきましようですか、そういう観点で、ネットワークが集積している成田というものの強みを更に強化していこう。

昼間は、羽田と成田2つあるわけですから、羽田の3万回というのをどういうふうにすれば、従来のように成田と羽田を対立するような観点で見るのではなくて、一体として見た場合に、どうすれば国際航空機能というのが最大化できるのかということで見れば、やはり羽田の強みの一つというのは、アクセス時間が短いということで、トータルの旅行時間の中に占めるアクセス時間の比率というものがそういう観点で強みを活かせる、あるいはビジネスでどうしても急ぎたいという人の多いビジネス需要に応える路線として、近距離アジア・ビジネス路線というものをこちらで充実させることによって、合体すれば、そういう形が今ある回数の中では最大限応えることになるのではないだろうかということ

検討し、近距離アジア・ビジネス路線として、ソウル・上海等の都市に加えまして、ペリメータ外であります、まあ北京、台北、香港まで就航が実現できるように交渉をしていこうというふうに考えているわけであります。

それから、夜は、これは羽田しかないわけでありますので、これを最大限活用して、1日全体として見た場合にも、24時間国際航空需要に応じているという形にしたいと思っておりますので、そういう観点で見ますと、総務課長が今申し上げましたように、6時台の成田からの出発というのは、事実上成田は開いていますけれども、出発がなかったり、22時台も成田は開いていますけれども、到着がなかったりするところがありますし、また逆に言うと、23時から6時だけの深夜早朝時間帯でのダイヤ設定を考えますと、これはアジア・ゲートウェイ構想で欧米便も可ということになっているんですけれども、具体的に詳細に検討いたしますと、日本はうまい具合に張れるかもしれないけれども、外国の方はうまく張れないと。そうすると、既に一部の国は言い始めているんですけれども、日本だけできるなんて認めないよということを行っていますので、相互にできるようにする工夫も要るし、より旅客の皆様方にとって便利なダイヤ設定というものを可能にできないかと。

ヨーロッパなんか、例えばパリなんか見ると、23時半に着こうとすると、向こうは朝の5時前に出ないといけない。空港に3時前に着かなければいかんのかというような感じになるものですから、なかなか具体性を持ったダイヤ設定にならないんですけれども、これを6時台も出発を可能にしますと、例えば、10時ぐらいにパリを出て、朝の5時ぐらいに羽田に着いて、通関すると6時ぐらいになっている。電車も動いていますという時間になるわけです。6時台に羽田を出れば、お昼前にはパリに着くようなダイヤ設定は可能になるわけであります。だから、これはパリが一例ですけれども、例えばシンガポールだとか、そういう遠い東南アジア諸国についても同様に便利なダイヤ設定というのは可能になりますので、定性的には23時から6時の深夜早朝時間帯で欧米便も可という、定性的には同じ言葉で語られる中身としては、かなりこれを広げることによって、実質的に大きく広がる形になる。

羽田だけで見ても、昼間と夜を見れば、24時間です。羽田から世界の主要都市に結ばれているという事態も実現できると思えますし、羽田の国内線ということで見ても、6時台、22時台には、まだ若干の余裕がありますので、そこはバランスのいい形で枠も設定できるのではないかとということで、そういうことを基本にして、これはひとり相撲ではないけませんので、相手国にも理解を得て、そういうことが実現できるように、交渉を夏から始めないと間に合いませんものですから、交渉をしていきたいと考えております。これは2010年の措置であります。

それから、2010年以降の中期的といいますか、どうするのかということなんですけれども、首都圏の空港容量全体で、今回の2010年の措置も含めて17万回増える。これは、アジアの容量は各国とも非常に大きな容量がありますけれども、実際に飛んでいる回数と

いうことでいきますと、東京はアジアでナンバーワンなわけでありませうけれども、それが17万回増えてくる。そうであったとしても、おおむね10年後には再び満杯になるということが予想されますので、あらゆる角度から更なる空港容量拡大策を検討していこう。

それから、羽田はどうするんだということですがけれども、国内線需要には適切に対応しないとイケない。これは当然のことでありませうけれども、国内と国際の双方の需要の伸びを勘案して、国際線の増加を推進していくというふうに打ち出しております。昼間は羽田のアクセス利便性を活かせる路線を中心として、どうしても容量の制約がありますので、羽田・成田一体として国際航空機能を最大化するという観点は不可欠だと思いますけれども、そういう観点で羽田のアクセス利便性を活かせる路線を中心として、国際線の増加を推進していくというスタンスをとっているわけでありませう。

それから、成田から国際線の就航のない深夜早朝というのは、欧米を初めとした、先程私が申し上げました観点で更に拡充を図っていく。首都圏全体の国際航空機能の24時間化も更に充実させていくということでありませう。

成田も、先程申し上げましたように、世界各地との豊富なネットワークを有するということが最大の強みでありませうので、我が国最大の国際空港としての強みを一層強化する。

それから、Bルートを始めとする空港アクセスの工事を進展を踏まえまして、その需要に応じた国内線も併せて充実をしていきたいということでありませう。

基本的思想はこういうことでありませうけれども、個々の具体的施策を行うに当たりましては、地元の自治体の方々の御理解をいただくということも不可欠でありませうし、航空会社の方々等の関係者の意見も十分に踏まえさせていただきまして、個々の施策を展開していきたい。また、空港容量に伴う騒音問題等の社会的コスト負担というものも、これは特に2つ目の黒丸を検討するに当たっては不可欠な要素になってくる可能性が高くありませうので、こういう問題についても留意しながら検討していきたいということでありませう。

○田村総務課長 　というのが20日の日に私どもの大臣から報告をさせていただいた中身でございます。これに関して御質問があればと思ひませう。

○中条主査 　大事なことですので、先に数字について確認なのではございませうけれども、横長の2ページ目の「現在のアジアの主要都市の空港の発着回数の実績」というのは、これは、国内、国際合わせての発着回数ですね。

○奈良平国際航空課長 　そうです。

○中条主査 　成田・羽田が52.6万回というのは。

○奈良平国際航空課長 　実績ですので、特定時間帯のチャーターだとかが全部入っていません。公用機枠だとか、全部入れての回数ですので。

○中条主査 　要するに、今の枠内での、ということですね。

○奈良平国際航空課長 　そういうことです。

○中条主査 　わかりました。

○田村総務課長 　最初に2枚目の冒頭のところに、2010年以降17万回を段階的な増枠を

予定していると書いてございます。ここで若干お話し申し上げなければいけないのは、羽田について、今は3本滑走路があります。それを常に風向きに応じて2本ずつ、片方を離陸、片方を着陸という形で運用していますので、比較的シンプルな運用ができるのですが、今度、再拡張後の4本の滑走路は井桁状に配置されているということがあります。それで、これを常に離陸も着陸も2本ずつ風向きに応じて使いながらさばっていくということが必要になってくるので、実は、滑走路上でクロスするようなポイントというのが出てくるのです。あるいは、離陸しようとする飛行機のブラストが、着陸する航空機に影響を与える可能性があるポイントもある。それから、国際線のターミナルというのは、今みたいに滑走路の真ん中にあるのではなくて、外側に出てまいりますので、滑走路を横断して、また目的の滑走路まで行かなければいけないとか、かなり複雑な運用になってまいります。それで、パイロットも管制官も慣熟が必要である。こういうことがあるので、2010年10月、開港当初、一気に11万回増枠できる状況じゃないというのは、どうも技術的な検討で出てまいりまして、そういう意味では、正直申しますと、恐らく開港して半年ぐらいの間、開港してすぐは3点数万回というぐらいの数字しか出ないです。それで、それをまた慣熟して半年ぐらいまでに、合計で4.5万回ぐらいまでにしよう。それぐらいしか出ないのですけれども、そのうちの3万回を国際線に充てようということにして、増える分のかなりの部分を国際線に振り向けるということなんです。

それで、その後、また少しずつ安全性を確認しつつ、恐らく約2年ぐらいの間に11万回を達成しようというプランなので、だんだん増えていく分について、さっき3つ目の黒丸にありましたように、国内線の需要にも対応するけれども、国内、国際両方の伸びを勘案しながら、国際線の増加を推進しますよということを申し上げているというのを最初に申し上げておかなければいけないかと思えます。

○中条主査 この前、諮問会議で総理からも行程表をちゃんと作れという御指示があったわけですがけれども、その点は御理解なさっていると思いますので、今のようなことも含めて、行程表をきちんと作っていただくということが大事だと思います。けれども、行程表を作ればいいというものではなくて、もともと3万回というのは最低限であって、更に増やすよということをゲートウェイ以降おっしゃってくださっていたわけですがけれども、その更に増やすというところが、今示していただいているのでは、深夜早朝の3万回だけですよね。

○田村総務課長 具体的数字としてはですね。

○中条主査 ですから、私たちとしては、昼間をいかに増やしていただくかというところに関心があったわけで、確かに早朝深夜だって増やしたということは、それはそのとおりで、その御努力はもちろん評価するわけですがけれども、昼間は今後どのようにして増やしていけるつもりかという点が一番お聞きしたいところなのです。

その辺はどのように、昼間の増加についてはお考えになっているのでしょうか。

○田村総務課長　そういう意味では、今、数字として、例えば羽田の4本目の滑走路がフルに活用できるという状況になったときに何万回増やすのだと、こういうことはちょっと私ども今の時点で申し上げられない。それはなぜかという、国内線の需要というのも現実によくわからないわけです。希望ベースではかなりの数字があるということも事実でありますし、2010年10月の供用開始直後においては、物理的にほとんど国際線に振り向けるというような形になりますので、そういう意味で、その次、ある程度国内線にも対応しなければいけないというところがございます。ですから、今、何万回だとかそういうことを申し上げられません。ただし、繰返しになりますけれども、2枚目のペーパーの3つ目の黒丸のところ、羽田は国内線需要に適切に対応しつつ、国内・国際双方の需要の伸びを勘案し、最後に国際線の増加を推進したいと考えています。

○中条主査　だけど、ここで書いてあるのは……。

○田村総務課長　ですから、増やすつもりはありますよということを申し上げているわけで、それを何万回だとかそういうことは今の時点では申し上げられないと、こういうことでございます。

○中条主査　もちろん先程の御説明があったように、慣熟しなければいけないとか、滑走路の重なっている部分があるとかという話はいろいろあって、これは長期的にはその重なっている部分も物理的にいろいろ対応されながら、もっと増やしていくと。羽田の容量自体を増やしていくということをお考えになっているんだと思います。ですから、2010年になって一気に11万回増枠するという話を申し上げるつもりはないんですけども、将来的にこれぐらいのところまで増やしていく。将来の航空需要というのは、今考えているぐらいにそのまま伸びていくかどうかというのは不明なところはもちろんあるわけですが、しかし、この10年ぐらいのところをとったときに、どれぐらいのところまで考えていくんだというある程度長期的な目標を示していただかないと、やはり増やすつもりはないのではないかと、そのように見ざるを得ないということになりますよね。

深夜早朝、これは確かにいい考えだと思いますし、リードタイムという考え方もなかなか工夫されたことだと思いますけれども、しかし、3万回プラスアルファの部分こそこのだと言われても、私たちとしては、昼間のところで何らかの増枠というのを明示的に示していただかないと、なかなか納得できるものではないということですね。

○田村総務課長　先生の御意見は御意見として承らせていただきます。ただ、ちょっと申し上げたいのは、深夜早朝の分というのは、3万回プラスアルファと言っていたアルファの部分としてお出ししているわけではありませんので、そこは誤解を解いていただきたいと思います。

○中条主査　わかりました。

○田村総務課長　つまり、プラスアルファというのは残っているということでございます。

○中条主査　プラスアルファの部分はちゃんと別に検討をしているぞと、そういう意味ですね。そこはわかりました。

それで、早朝深夜の3万回というのは、開けた場合にどれぐらい需要があるとお考えになっていますか。

○奈良平国際航空課長 これは、今回リレー時間帯を設定することによって、格段に需要が高まることになるのではないかと期待はいたします。深夜早朝時間帯は旅客・貨物両方ありますので、2時、3時とか4時だとか、本当の意味で真夜中みたいなところは貨物が中心になると思いますけれども、かなりの需要が出てくるのではないかとはいえます。

○中条主査 そうしますと、前から、欧米線でも深夜早朝はオッケーだという話がありますから、そうすると、ロンドンでもニューヨークでもこの時間帯に関してオッケーだと。

○奈良平国際航空課長 そうですね。

○中条主査 いずれにせよ、全体の話として、私たちとしては昼間の3万回以上をどうするかというところが一番大きなところかと思えます。

それから、もう一つは、基本的に羽田の枠を国際線にどれだけ向けるかということとは別に、羽田自身の全体の41万回弱という枠を、もっと増やしていくことができるのではないかと。

さっき総務課長から御説明があったように、井桁状になるという形で当然引っかかる部分があるわけですが、それを引っかからないように滑走路を動かすとか、いろいろな方法があり得るのだと思いますね。

更に、一番大事なことは、騒音対策について地元ときちんと話をしながら、飛行経路等々について発着枠を増やしていくための努力をしていただくということがあるかと思うのですけれども、この点で41万回以上確保していくということについてはいかがでしょうか。

○田村総務課長 それはまさにこの2枚目に書いてある2つ目の黒丸のところ。「管制、機材、環境施設等あらゆる角度から可能な限りの空港容量拡大施策を検討」と言って、しかも一番下のところに「空港容量の拡大に伴う騒音問題等の社会的コスト負担についても留意」ということでありますから、こういうことを解決しながら拡大策を検討していくということをここではっきり申し上げているということでもあります。

ただし、勉強としてはいろいろなことはある程度内部でもやっておりますけれども、例えば、田園調布だとか、その上を低空でガーッと侵入してくることができれば飛躍的に増えるかもしれないんですけれども、現実問題としては、飛行ルートを変えて、ある程度工夫できる余地があるだろうという気はしておるのですけれども、抜本的に360度の方向で使えるようになるかという、それは結構きついものがあるかもしれないなと思います。

ただ、いずれにしても、そこはコストと便益の比較をしながら、現実的なところでやっていくということになるのだろうと思いますけれども、これはちゃんと検討させていただきますということでもあります。

○中条主査 これは羽田だけではないと思うのですけれども、成田についても当てはまる

話で、ここに書いてあることは、黒丸の2つ目、最後のところの黒丸も両方とも成田・羽田両方に関してお考えになっていることだということですね。

○田村総務課長 成田については、ようやく地元もこのままじゃいかんというような感じになってきているので、いろいろな制約をとったら物理的にどのぐらい可能なのかということ空港会社に聞いたところ、空港会社は30万回ぐらいまでは物理的には可能になるということを行ったというような、大分昔と違った状況というのは出てきております。

○中条主査

これに関連することはほかにもあるかと思いますが、また後で質問等々戻るかもしれませんが、一応、羽田の国際化の推進という話と成田の話と、これはざっと御説明いただいたと考えてよろしいかと思うんですけれども、成田・羽田以外の点について一応御説明いただけますか。

○田村総務課長 これもやはり首都圏の航空需要というのは非常に旺盛でありますし、多様なニーズがあるということでもあります。ですから、そういうものに対応していくために、羽田・成田だけではなくて、二次的な空港といいますか、他の飛行場といいますか、そういうところを活用していくというのは非常に重要なことだろうと思っています。現在取りかかっているのは、例の百里のところを民間と共用化するという工事をやっておりますして、これが2010年3月に完成するというところでございますし、横田につきましては、共用化を米軍側をお願いをしておりますして、これはなかなか今ちょっと膠着状態にはなっておりますけれども、私どもとしては是非これを実現したいと思っておりますので、そういう意味で、そういったことも含めまして、羽田・成田以外の空港の活用というのは、我々も真剣に考えていきたいと思っております。

○中条主査 そこはおっしゃるとおりだと思うのですが、横田はなかなか難しそうなどころがあるというところで、百里はどんなふうに使っていかうとお考えになっているのか、あるいはそれは航空会社の勝手、地元の勝手という形でお考えになっているのか、その辺はどうなのでしょう。

○田村総務課長 百里の供用開始に向けて、県としてもいろいろ悩んで工夫をしようというようなことを考えておられて、できるだけターミナルビルなどはシンプルにしてコストを低くして、はっきり言えば、LCCとかそういうものも誘致しやすい環境を作ろうみたいなことを考えておられるということでもありますし、それはそれで非常にいい考えなのではないかなと思っております。

そういう意味で、これはある会社を使って調査をしていますが、羽田・成田の後を追っかけてもなかなか競争にはならない。しかし、首都圏の空港の機能の一翼を担うとすれば、残されているニッチというか、満たすべきニーズというのは別途あるだろうということで、LCCだとかチャーターだとか、場合によってはビジネスジェットだとか、そういうものも含めていろいろ考えておられると。これはある意味いい方向ではないかと思っております。

○中条主査 ちょっと前にあるところでお話をお聞きしたときに、なかなかLCCが入ってきてくれないという、航空局さんとしてもとても努力をしておられるのにLCCがなかなか来てくれないというお話があって、これはどうなのでしょうね。百里あたりに来てくれるのですかね。

○田村総務課長 結局、LCCというのをいろいろ調べてみますと、単に運賃上の制約がなければいいというものではなくて、彼らが自由に使いやすく、かつコストを安く使えるターミナルがあって、かつターン・アラウンドの時間も短くしなければいけないとか、いろいろどうもLCCが求めるサービスというのものもあるようでございますから、そういうものに応える空港というのは出てきてもいいのだろうなと思いますね。

○中条主査 地元はわかっているのかなという素朴な疑問があります。LCCというものをちゃんとわかって、LCC来いと地元が言っているのかと。来てくれ、来てくれと言ってもなかなか来てくれるものではないと思うのですけれども。あそこは首都圏空港の中に入りますか。何を申し上げたいかという、航空交渉上、基幹空港は成田・羽田は一応入れないで検討しますよねというのがありますよね。そのときには百里は入っていないですね。

○奈良平国際航空課長 入っていないですね。

○中条主査 ですから、一応今、首都圏を除いてというか、成田・羽田を除いてオープンスカイというときには、当然自由に百里については入ってこられるということですよ。

○奈良平国際航空課長 百里は地方空港なので、航空自由化の対象であり、アジアの格安航空会社が日本への乗り入れ空港の候補として検討しているという話も聞いております。国交省への正式なアプローチはまだ全然ないんですけれども。

○中条主査 百里以外はなかなか難しいんですかね。2次空港として活用していくに当たって。国交省さんとしては、使えるところがあったら、どこでも使えるようにしていきたいという。

○田村総務課長 そこは、諸外国の例を見ましても、ニューヨークにしる、ロンドンにしる、パリにしる、しっかりしたハブのような空港もある上で、幾つか特色を持った空港というのがありますから、そういうものが東京周辺にあっておかしくはないと思います。

○中条主査 わかりました。ありがとうございます。

ちょっと話は戻りますけれども、羽田の昼間の、とりあえず昼間3万回の中で考えていけないといけないという話をおっしゃっているわけですが、そうすると、これは北京や香港あたりまでが限界なんだと。近いところから配分していくという考え方ならば、そこでいっぱいですよとみざるをえないところだと思うのですけれども、ペリメータという考えはもうないんだと国際航空課長はさっきおっしゃったんですけれども、やはり近いところから配分していくんだという発想ですね。

○奈良平国際航空課長 正直言って苦慮するところであるんですけれども、昼間は羽田・成田2つあるわけですね。ある国は、成田にしか入れない、ある国は羽田に入れている、

両方入れていない国もある。枠が限られている中で、入りたい国はいっぱいある。協定上も、各国との関係においても、他国との関係で劣後するような地位に与えない約束をしている国もいっぱいある。それを、非常に端的に言いますと、摩擦がないように、国際問題に発展しないように、みんなが欲しい中、みんながある合理性を感じて、これなら、文句はあるけれども仕方がないなというふうにある意味でおさまる有力な基準の一つは、諸外国の例にもありますけれども、距離の基準というのは有力な基準であるということはあると思うのですね。無制限に枠があるというのだったら違う発想になるとは思いますけれども。○中条主査 ここもお答えが大体わかっているし、私が言うことも多分おわかりになっているとは思いますが、ペリメータ規制、あるいはそれに準ずるようなやり方が合理的だと御主張なさるわけですが、私はその路線の重要性で対応していくべき、順番で対応していくべきだと。重要性というと、じゃ、何を考えるのかといったときに、その路線の価値、便益である。

ただ、価値とか便益というのは、計測するはとても大変なので、その代わりになる一つの方法は、お客さんの数であろう。お客さんの数が多い路線と少ない路線があるとすれば、より近い空港をお客さんの多い路線に使わせた方がロスが少なくて済むというのが私の考え方なわけです。もちろんお客さんが多くても、低運賃支払客しかいないような路線の場合には、その路線の価値は当然小さくなりますけれども、それを計算しているのは難しいわけですから、旅客数で見ざるを得ない。そういうことになると、成田を使えば30分余計にかかる。余計にロスが発生する。1万人のお客さんと1,000人のお客さんの路線を比べれば、1万人のお客さんのところに羽田を使わせた方が失われるロスが少なくて済むというのが私の考え方ですね。この考え方は別に私だけではなくて、前にもあるところでペリメータ規制のお話を伺ったときに、学者の先生方は大体そういう考え方をされている。そういう状況を考えて、距離で配分するのが合理的とおっしゃいますけれども、果たしてそうかなということ、私は思っております。ですから、そういう点で近いところからというような考えにとらわれる必要は全くないのではないかと。

とはいえ、ある程度の枠が決まっている中でどうやって配分するかということをお考えなければいけないということはあるわけで、その時に、一番ドラスティックな方法は競争入札でやっていくという方法があります。しかし、競争入札をやるとなれば、特に国際線、国内線一緒にやるということをやったときに、航空交渉との関係だとかいろいろなことがありますから、それをすぐにやることはできない。そうすると、1つの代替的な方法というのは、空港別に当然使用料を変えるということではあるわけですから、羽田は入りたいところが多いのだったら、羽田の使用料を高くする。同時に、今御検討いただいている時間帯別料金を工夫していただいて、羽田の特に使用の要求が高い、ダイヤモンドの高い時間帯は高くする。そういうことによって両空港の配分をする、あるいは羽田の中での時間帯別の配分をするということは可能になるかと思うのですけれども、その点はどのようにお考えになってますか。

○田村総務課長 これはまた今の先生の御意見も参考にさせていただきながらいろいろ検討させていただきたいと思います。

ただ、近いところからやっていったとして、3万回だと大体これぐらいだろうというシティペアを見てみると、結果的には、多分一番効用が高いシティペアになっているのではないかと私どもは思っております。ただ、いずれにしましても、今後どういうふうに空港使用料とかを設定していくのかということは勉強したいと思います。

○中条主査 わかりました。

それで、今ちょうど時間帯別料金の話も出ましたので、空港の管理運営制度のあり方というところの話に入りたいのですけれども、空港の管理運営について、民営化を進めていくというところの話、この点については、今後どのようにお考えになっているのかという点を教えていただけますでしょうか。

○田村総務課長 これは、この前ヒアリングでお話しさせていただいたところと大きく変わるものではございませんけれども、ちゃんと検討することになっておりますので、それはしっかりやらせていただきますというお答えでございます。

○中条主査 また機会があれば、この点については議論をさせていただけたらと思います。

それから、先程少し話を出しました、時間帯別の料金制度については御検討いただくというお約束になっておりますけれども、それも含めて、発着枠の取引制度といったものぐらまではその中で検討していくことによって、発着枠の有効な活用を図っていく、この点はどうでしょうか。

○田村総務課長 これは多少問題もあるなという感じはしております。発着枠につきまして取引制度を導入している外国の事例というのも当然ありますけれども、そういう調査報告みたいなものを読ませていただきまして、大手による寡占化が進んだり、結果的に高収益路線だけに集中して、言ってみれば、羽田に関して言えばですけれども、地方路線が切り捨てられてしまうのではないかとという恐れもあるので、そういう課題もあるなというふうに思っているところであります。

だから、発着枠取引制度がいいかどうかということは別にして、いずれにしろ、非常に貴重な国民の財産といいますか、資源なので、これを有効に活用しなければいけないということですから、その仕組みというのは十分うまく有効活用できるように検討したいというふうには思っております。

○中条主査 有効に活用するためにどうするかというと、私たちとしては、これはより価値を持っている人に配分をするというのが有効な活用の仕方であると考えていますね。ですから、価値を持っている人に、それなりに価値の高い発着枠なのであるから、そのコストもちゃんと支払ってくださいますよとなるわけです。

発着枠の取引制度というのは、これをもっと純粹化していけば競争入札という話になるわけです。競争入札というのは、これも御承知のとおり、より高い価値を持っている人に配分をします。その高い価値を持っているものを使うときには、ちゃんとその価値に見合

うだけのお金を払ってくださいねという考え方です。そういう点から言うと、要するに施設の有効な活用を考えてこそ、こういうことを申し上げているということなのですよ。ですので、その点は是非理解をいただきたいというところですよ。

時間帯別料金制度については、いつごろ検討結果を出すことをお考えですか。

○馬場崎総務課企画室長 いつごろというところまで決めているわけではないのですけれども、これから容量が増えていくということになってきますから、全体的に着陸料の体系の見直しということも、去年の交通政策審議会航空分科会の答申でも出ているので、それに沿って、時間帯別料金ということに限ってということではなくて、全体の中で見ていかないと、なかなか決めかねる問題ではないかなと思っています。

○中条主査 見通しとしては。

○馬場崎総務課企画室長 それも含めてこれから検討させてもらうということだと思います。もちろん内部で勉強もいっぱいしていますけれども、そもそも着陸料の設定について、これまでもずっとそうですけれども、関心が非常に高い分野でもありますから、軽々に我々としてこういうものだと言うと調整も難しいというところもありますので、その辺も見極めながらやらせていただきたいということがあります。一つのメルクマールとしては、新しく拡大するということはあるのかなと思っています。

○中条主査

それはそれとして、順番に一通りいきたいんですけれども、地方空港のC I Q不足への対応というところは、一部要求等々がありまして、ただ、これはどちらかといえば、国交省さんの話ではないよねということなんですけれども、ここは国交省さんからもいろいろと希望、要求を是非出していただきたいなというところで申し上げているんですけれども、何かここはございますか。

○田村総務課長 ちゃんと空港の機能が働くためには、C I Qの充実というのも大事でありますから、これは関係省庁に、これまでも必要に応じて働きかけをやってきておりますけれども、ちゃんと調整会議みたいなものを関係省庁と作って、いろいろ情報交換もしながらやっておりますけれども、引き続きそこはしっかり他省庁にも働きかけをしていきたいと思っております。

○中条主査 これについては、具体的にどういうことを今検討されているか、こういうふうにしたいか、新しい工夫を、システムを入れるとか、そういう案は今のところはないんですか。

○奈良平国際航空課長 システムを入れるというよりも、それぞれのC I Q官庁に、適切な要員を配置していただく必要があるのですが、予算要求の肝のタイミングがそれぞれあるわけなんですけれども、そのタイミングで各地方の空港からC I Qの状況はどうか、どこが足りない状況になりそうかというようなことを集約して、それぞれの官庁にお知らせするというようなこともやっていますし、これから国際交渉の状況だとか、どれが増えそうかということも連絡会議でやっていますので、そういう中で適切に対応していこうかなと思っています。

います。

現在までのところは、全体的に不足しているということなのかもしれませんが、私どもとしては大きな混乱を招かずに対応できてきているのではないかと思っております、今後もこのペースで必要な情報を予算要求もうまく説明してもらわないと、予算要求が通らないというところがありますから、基礎資料などもこちらからこういう状況になっているというのを提供させていただいて対応してきているということなんですね。

○中条主査 例えば、空港のC I Qの一部を航空会社のチェックインカウンターで代わりにやってもらうとか、要するにお客さんが少ないところでC I Qの要員が全部要るということになる、これは効率も悪いわけですから、そういったようなことも含めての、あるいは飛行機の中で航空会社が代わりにやってしまうとか、そののところまでは検討はされていないのですか。

○奈良平国際航空課長 そちらの方向性よりも、何かベースになるようなところがあって、そこで複数の空港をカバーするというか、チャーターで1回しか来ないところとか、ずっと張り付くと非常に非効率なものですから、出張部隊でいくという形で、それも連携をとっていけるようになるということで機動的にやろうじゃないかという方向性での対応をしてきているということだろうと思いますけれども。

○中条主査 なかなか民間に委託するようなやり方というのは難しいのですかね。

○田村総務課長 ちょっとこれは私どもは答えにくいですが、いろいろそれぞれ御事情があると思います。

○中条主査 しかし、要求を出していかないと、なかなかうまくいかないということもあると思いますし、要求をお出しになるとすれば、国交省さんからかなど。航空輸送の効率化の広い観点から考えて、実際に代替案として出せるところの資源について監督しておられるのは、代替案の資源というのは、要するに航空会社ということに恐らくなるでしょうから、その資源を監督しておられるのは国交省さんだということになると、もう少し積極的に他の官庁と交渉していただくというようなことは難しいですか。

○田村総務課長 勉強させていただきたいと思います。何か先生の耳にもいろいろ御不満とか御要望とかが届いておられるのでしたら、具体的に教えていただければ、我々も対応を考えたいと思います。

○中条主査 わかりました。

次に、航空運送事業の競争力の向上という点について議論をさせていただきたいと思えます。

航空交渉の自由化ということについては、韓国、タイを初めとして、首都圏を除くということでもありますけれども、航空交渉の自由化というのが進んできているということは理解をしているところです。その点で、もちろんアジアの中で更に進んで続けていただくとすることは当然だとして、ヨーロッパ、アメリカ、あるいはオーストラリアにも、こういった自由化の航空交渉を進めていただきたいというのが我々の希望であ

ります。その点についてはいかがでございましょうか。

○奈良平国際航空課長 よくわかります。順番として、アジアが物量的に日本にとって非常にインパクトが大きいと思いますし、自由化の効果も大きく出てくるということで、まずアジアは精力的に頑張っていきたいと思うのですけれども、基本的に同じような思想に基づいて、自由化に向けた交渉をそれ以外のところについてもやっていきたいとも思っています。

ただ、それぞれごとに事情がありまして、例えばアメリカとの関係で見ますと、インカンバントでは、先生御案内のとおり完全に自由化になっているわけですがけれども、成田で、我々から見れば過大なシェアを抱える企業があるわけでありまして。だから、私どもとしては、そういう観点が米国との関係ではあるということですね。

それから、欧州の方は、これはどうも欧州委員会と各国が一体どうなっているのかなと思う局面もいろいろありまして、そこの整理がまず要るのかもしれないけれども、そういう点は課題かと思えますけれども、基本的には同様の思想に基づいて、自由化に向けてやっていきたいとは思っております。

○中条主査 わかりました。

それから、首都圏については、今おっしゃったことも含めて、恐らくそう簡単に自由化できないよという話が首都圏の空港に関してはあるのだというお考えだと思うんですけれども、例えば、全体の枠は一定なんだけれども、その中で、例えば日本の航空会社が方面別に便数は自由に設定できるとか、そういった形のやり方をやるというのは、相手がある限りなかなか難しいですかね。

○奈良平国際航空課長 そうでもなくて、現在やっている自由化交渉におきましても、成田のスロットはキャップはかけざるを得ないのですけれども、これは相手国にとっての成田のキャップですね。これは制約がある以上キャップを付けざるを得ないのですけれども、その範囲内でできるだけ自由にしたいと思っております。相手国から、どこからきてももちろんそれはいいと。それから、日本から行く分は、可能な限り制約を付けられないように努力しているということですね。ただ、多くの場合、これは相互主義の観点で、我が方が一方的に自由にしてほしいと言っても、どこかに制約を向こうでかけられてしまうという部分はあります。だけど、基本的思想は、成田のキャップの制約以外はできるだけ自由にしようという方向で交渉しているということですね。

○中条主査 しかし、こっちが制約をかけてしまうと、向こうも何か言ってくるということですよ。

○奈良平国際航空課長 そうなる場合が多いですね。例えば韓国との関係では、成田から仁川に行く部分にキャップを付けられたりですね。だけど、成田から他に行く分についてはキャップをかけられていないわけです。

○中条主査 航空会社としては、成田から出るときに、韓国線のお客さんが少なくなったら、他のところに枠を振り向けたいということが可能になるとやりやすいわけですね。

ども、しかし一方で、航空協定が2国間になっているから、韓国が減ったからといって、その分を他のところに増やすということはなかなかできないと。

○奈良平国際航空課長 そうですね。必ずしも簡単じゃない交渉なんですけれども、それが拡大していけば、なるべく成田から行く分についてはキャップが付けられないように努力をしていけば、それ以外のところでの柔軟性というのは増えます。それなので、おっしゃったようにガチガチにはならないと思います。

○中条主査 そういう形の航空交渉もこれから進めていっていただけるということですか。

○奈良平国際航空課長 今も、そういう意味ではなるべく自由になるようには進めているんですけれども、どうしても相互主義の観点で、そうじゃないとまとまらない部分があるということです。

○中条主査 それから、外国資源の活用については、これは比較的御理解いただいているところと、ここはなかなか難しいよというところ、両方あるかと思えますけれども、相互認証については大分お力を入れていただいていると。特にB A S A等々の話というのは御努力をいただいているところなんですけれども、現在の進捗状況というのはどんな感じかというのを御説明いただけますか。

○田村総務課長 かなり最終的な調整段階でして、もう近々にアメリカとの間では最終的な案文が決着できるようにしたいと思っております。

それがうまくいけば、次の、要するに、同じようにレベルの高い相手とB A S Aを結ぶことをやっていきたいと考えております。

○中条主査 そうすると、アメリカがまずは雛型になって、他との間もということを考えておられるということですか。

○田村総務課長 はい。

○中条主査 確認ですが、これは機材の話だけではなくて。

○田村総務課長 まず耐空性の話をやっていますので、これができたら、その次に乗員の分野に広げていきたいと思っております。そういう意味では、そういうことをやりたいということを既にアメリカ側にも伝えているということもございます。

○中条主査 それが仮に耐空性の問題と機材、あとは次に続けて乗員という話がうまくいって、そうすると、それを相互認証でやれるようになると、外国の機材とか乗員を使いやすくなりますよね。それを日本の国内で日本の航空会社が下請とか何かでしてやるというような形のやり方は、まだしばらく無理ですか。

○田村総務課長 請負だと、派遣だとか、その辺はちょっとややこしいので、なかなかいろいろあるようでございますけれども。

○中条主査 国交省さんとしては、派遣とか請負とかという話はちょっと置いておいて、労働上の規制の話は置いておけば、技術的には問題はないとお考えになっているんですか。

○富田乗員課長 私はライセンスの方の担当をしておりますが、基本的には、相互承認は、安全性についてどうかという議論をしているわけでございまして、経営上の問題はまた別

途議論があるかもしれませんが、少なくとも私どもは、技術的にはオーケーであれば認めていこうと考えております。

○中条主査 そういう点では、技術的には、安全上の基準が満たされれば、日本の飛行機だって、外国の飛行機だって、あるいは日本の乗員でも外国の乗員でも、それはオーケーじゃないかと考えてよろしいですか。

○富田乗員課長 そうですね。ただ、安全上というか、技術的に大丈夫かということは何で保障するかということについて、もちろん必要な手続きがあるわけでございますけれども、相互承認というのは、当局間で制度等を確認した上でお互いに同じことはやめましょうというものです。ただし、当然基準が各国で違いますので、そこは例えばプラスの手当てをするだとか、きちっとやらなくてはいけないと思っておりますが、その上で安全性が確認できれば、安全上の問題はなくなると思っております。

○中条主査 プラスの手当てという話は、例えばどういうものでしょうか。

○富田乗員課長 法律は国によって違うわけでございますよね。当然、運航するパイロットにとって運航の基準というのは各国違いますから、少なくともライセンスをお互いに認め合うとしても、相手国の航空法を勉強して学科試験の一部を受けていただく必要があります。アメリカとカナダとは、ライセンスの相互承認をしておりますが、それについてどういう中身なのか勉強させていただいておりますけれども、それは無制限に全部受け入れましょうというわけではございません。

○中条主査 その違いというのは大きいのですか。つまり、例えば日本航空と日本エアシステムとの間で、機長さんの飛行機の運用のやり方が違いますという程度の話なのか、それともかなり基本的に違うんですか。

○富田乗員課長 管制のやり方とか手順とか、それは国が違えば違うというふうに理解しております。

○中条主査 せっかく相互認証を一生懸命可能なような形で努力してやっていただいたのに、それぞれまた国によって特殊性があるというので、お互いにまたプラスのことを加えていたのでは、あまり相互認証の意味がなくなってしまうのではないかと思うんですけれども。

○富田乗員課長 ただ、同じところは省略でき、しかも同じ部分がかかなりあると思いますので、そこは省略できると思います。

○田村総務課長 この議論は前にもさせていただいて、そういう意味では、レベルの高い同士で協定を結べば違いが少なくなるということだと思います。

○中条主査 わかりました。それから、今の話を進めていくと、労働上の規則の話は置いておきまして、外国の航空会社は日本の国内でサブコントラクトでやると。これは、外資規制やあるいはカボタージュということとは別問題だと考えてよろしいのですか。

○篠原航空事業課長 カボタージュとの関係において、実態上はちょっと微妙な議論もあるとは思いますが、そこはまさに具体のニーズがあって、外国のエアラインが主

語、主体になってやるというのは大きな枠組の中では厳しいでしょうけれども、日本のエアラインが主体、主語になってやるということについては、今の安全面とかいろいろな検証の中でできるかどうかを勉強していくということになると思います。

○中条主査 それは一応検討ぐらいはしていただけるということですね。結果的にどうなるかはわからないと。

○篠原航空事業課長 枠組としてだめだということにストレートにはならないと思います。

○中条主査 ありがとうございます。

更にその先を進んで、主語が外国のエアラインになった場合、これはまだ今のところは難しいということになりますか。

○田村総務課長 それは難しいですね。

○中条主査 そうすると、今お聞きした話をまとめると、本邦の航空会社の競争力の向上という点から考えると、必ずしもカボタージュを認めたりとか、あるいは外資規制を緩めたりとかということをやらなくても、サブコントラクトという形の可能性はあり得るなど、そういうふうに理解してよろしいですか。

○田村総務課長 アプリオリに否定はされていないと思います。

○中条主査 わかりました。

それから、一応お尋ねしておきますけれども、航空会社に対する外資規制の話というのは、空港の外資規制と基本的には考え方は同じということで理解してよろしいでしょうか。

○田村総務課長 はい。航空会社に対する外資規制につきまして、何度か先生ともやりとりをさせていただいておりますけれども、要するに、領空主権の問題に端を發したものとして必要であると思っております。

○中条主査 わかりました。この話は、いずれ空港の方の法案次第でまた改めて議論をさせていただくということになるかと思えます。

それから、ちょっと話が戻りますけれども、空港の民営化等々については、これはまだこれからもうちょっと議論という話で考えてよろしいですね。それは、今の法案と関係があるなしにかかわらず、これから議論をさせていただくということによろしいですか。

○田村総務課長 我々、検討はしなければいけないと思っておりますので、その限りにおいて、先生とも御議論をさせていただかなければいけないのだろうなとは思っております。

○中条主査 それで、独禁法との関係の話で、この点については、端的に言えばペンディングというような状況にずっとあるんですけれども、この点は、御議論は進んでおられますか。

○篠原航空事業課長 まさにこの場でお約束しているように、今年中に検討を始めるということで、今はまさに勉強会みたいなものを立ち上げるべく準備をしております。公取の規制研から、あるいは公取からの御指摘を受けたのも去年の12月ですから、1年ぐらいの間には何らかの方向性を出さなければいかなという思いで、今、準備を加速させています。

○中条主査 公正取引委員会と当会議とが必ずしも同じ意見とは限らないのですが、私たちはどちらかといえば、アライアンス内での共同化というのはもう少し認めて、要するに、外資規制がある中では、合併というような行動がなかなかできないわけですから、その代替的な手段としてアライアンスというやり方をとっている。ただ、アライアンスの中でも少しいろいろなことを認めてやる一方で、アライアンス間での競争に関してはかなり厳しく見ていくと。共謀行為がないような形でやっていくと。そういうやり方の方が、現実的に国際航空市場での競争を促進していくと同時に、サービスレベルを上げていくという点では重要なのではないかなという考えを持っておりますけれども、その辺はどんなふうにお考えになっていますか。

○篠原航空事業課長 アライアンスも御指摘のとおりますます存在感を増していますので、これにいかにか我々が対応していくかというのは重要な問題だと思います。活動しやすいような環境を整えるのも重要だと思います。

一方、独禁法適用除外制度そのものをやめるべきだみたいな御意見もある中で、アライアンスに限ってはいよいよというところもどう整合するのかということもありますから、今、勉強会立ち上げ準備中ですが、この中でもよく議論をしていきたいと、そんなポジションでございます。

○中条主査 わかりました。

次に、空港の運営制度の合理化・改革というところに関わる話ですけれども、空港の収支の開示をしていただきたい。これは諮問会議の方で出していると思いますけれども、どちらかといえば、諮問会議はこれが第一歩だということを行っているのですが、我々の方としては、とにかく制度改革をしていただきたいというお話をされていて、その中で、空港収支について、これは自治体が管理しているところもありますから、なかなか難しい点もあるかと思いますが、少なくとも収支状況の開示、ここからまずやっていくということが大事かと思うのですが、その点についてはいかがでございましょうか。

○田村総務課長 大事な問題だと思っております。他方で、共通経費をどう割り振っていくのかとか、非常に技術的な課題というのもあります。それから、企業会計的に収支を考えようとすれば、その評価みたいなところまで含めて結構大変だということもありますので、引き続き検討させていただきたいと思います。

○中条主査 これはしかし、情報公開法で開示を要求すれば、開示せざるを得ないものですよ。

○田村総務課長 情報公開というのは、そういうものが存在すれば、それはお出ししなければいけないわけでありまして、現時点においては、大変申し訳ないのですが、空港別で収支というものを作っているというわけではありません。したがって、非常にテクニカルな情報公開という話になりますと、ちょっとお出しするものがないというような状況ではあるわけですけれども。

○中条主査 今お答えになっているのは、国管理の空港についてはということですか。そ

うすると、例えば、二種Aのような空港での収支状況がないというお答えですか。

○蝦名参事官 空港ごとには整理はしておりません。

○馬場崎総務課企画室長 整理はしていないし、会計上も個別空港ごとに会計整理をしているわけでは今はないということです。

○中条主査 もちろん、例えば燃料税みたいなものはまとめて空整特会に入ってくるわけですから、各空港の収入と言われたって、それは計算できないよねというのはわかりますけれども、例えば、着陸料はそれぞれの空港ごとに、松山の空港にはこれだけ着陸料が入っていますというのはわかるわけですよ。それはないと困りますよね。

○蝦名参事官 収支という形ではわからないということですね。経理していないですから。

○中条主査 別に、簿記の通帳みたいなものをちゃんと出せということを申し上げているわけではなくて、例えば燃料税について、各空港に当然関わっている燃料税というのが恐らくあるのだと思いますけれども、そこを、例えば、東京－松山線を飛んだ飛行機の場合に払った燃料税は、それぞれ東京と松山に半分ずつ配分するとか、そこまでまだいっているわけではなくて、それは多分計算すればできると思うのですけれども、そこまでまだ申し上げているわけではなくて、とにかくそれぞれの空港について、この空港の収入としてはこれだけあるでしょうと。一方で、そこで空港にかかっている整備費だとかいろいろなものがあるわけですから、そういったものについての費用の項目も当然あるでしょう。そういったものについて各空港ごとに出していただくということができないのですかということが、まず第1番目の希望はそれですね。

その上で、今度はきちんと、例えば費用や収入について共通の部分になっているものを配分した形で、各空港ごとに、この空港は成り立っているのかどうかというようなところまでデータを出していただくかどうかという話はその先の話になるかと思うのですけれども、少なくとも空港ごとに何らかの形で工夫をされて収支状況というものをお作りになる必要があるのではないかとということが一つと、それから、国管理の空港の場合には国交省さんのお役目ということになりますけれども、自治体管理の三種の空港に関しては、自治体に対してそういうものを出しなさいということをおっしゃるつもりはないんですかということなんですね。

○田村総務課長 後者は、つもりがあるかないかと言われると、考えてみたいと思いますけれども。

○蝦名参事官 国の経理の仕方というのは、空港ごとということではなくて、勘定ごとに整理をしているものですから、空港ごとにきれいに割り振って幾らの経費がかかっているということを配分をしておりますので、そういう配分みたいなことについてどういふふうにやっていけるかというのは勉強していかなければいけないと思いますけれども、今の時点で直に出せる状況にあるかという、そういう状況にはないということです。

○中条主査 そうすると、私たちの願いとしては、まずは、空港別という形に配分ができないものであっても、とりあえず全体の収支状況ということは、確かにこれは空整特会

の収支状況がでていますから、それなんだと言われると、ああ、そうですかという形で終わってしまうんですけども、もう少しブレークダウンしたようにいろいろ工夫をしていただいて、各空港の、できれば何らかの形で共通の収入や費用を配分したものを示していただくということはできないのかということなんです。あるいは、もちろん今お答えいただいたように、共通になっている部分をどうやって配分するかということ自体がいろいろと考え方がある、哲学があるところでもありますので、そう簡単にできるというふうに思っているわけではもちろんありませんけれども、そういう工夫を何らかの形でしていただいで示していただけられないかということなのですけれども。

○田村総務課長 持ち帰って検討させていただきます。

○中条主査 わかりました。是非よろしくお願ひします。あるいはこちらで計算できるような元のデータを出していただければ、いろいろな形で計算をするということは可能でありますけれども。

それから、ちょっと戻りますけれども、質問項目の(2)の⑨、空港に関する協議会制度の中で、ダイヤ調整とか、あるいは路線開設・廃止といった点については、航空会社に対してそういう要求をするということはないようにしていただきたいというのが私たちの希望でございますけれども、この点はどうぞでございますか。

○田村総務課長 いわゆる空港法と航空法の体系というのはちょっと違うので、航空法の体系でいろいろ見させていただいている路線開設に関することだとか、運賃に関することだとか、いわゆるエアラインの経営に関わる部分について、協議会の場で御議論をする、協議をするというようなことはないだろうと考えております。そういうことも含めて協議会を立ち上げる前に、ガイドラインのようなものを作るということにしております。これも通達の形ではっきりと各官署に発出をしようと考えているところでございます。

○中条主査 そうすると、そこでダイヤ調整だとか、路線開設とか廃止、そういった点について何らかの要求をお出しになるということはないと考えてよろしいですか。

○田村総務課長 もちろん地元が入った場ですから、何か要望が出たりということは議論の中であるかもしれませんが、それがいわゆるバインディングな協議事項として出てくることはないだろうと思っております。

○中条主査 わかりました。

それでは、大変長時間どうもありがとうございます。これからもまだ何度もいろいろと御協議をさせていただくということになりますけれども、何とぞ是非よろしくお願ひいたします。今日はどうもありがとうございました。