

規制改革会議 重点事項推進委員会

運輸分野 公開討論後記者会見録

日時:平成20年10月30日(木) 18:22 ~ 18:37

場所:中央合同庁舎第4号館 11階 共用第1特別会議室

事務局 それでは、本日開催されました「規制改革会議重点事項推進委員会運輸分野公開討論」の記者会見を始めさせていただきたいと思います。

まず最初に、中条主査より本日の公開討論の総括をお願いしたいと思います。

中条主査 今日は中田市長と猪瀬副知事がおられましたので、余り我々が正面に出ないで、むしろ、お二方に意見を言っていただくことを主眼に置いたということが1点です。

もう一点は、先ほどお聞きになっておわかりになりましたように、これまで3万回プラス ぐらいの話であったのが、需要に対応して国際と国内の配分を考えていくという答えが引き出せたというのは、羽田の国際化についてはかなり大きな進展につながる話だと思います。これまで何十年にもわたって、羽田は国内空港、成田は国際空港という区分がなされていたわけです。その区分自体はまだ変えるつもりはないということでありますけれども、この羽田の国際線の枠がかなり増えるということについて言質を得たといいますが、その点は大変重要な点であったかと思っております。

ただ、距離についての問題点については、これも皆さん、御議論をお聞きになったと思います。距離の近いところからというのは、「アジア・ゲートウェイ構想」にそういう言葉が入っているもので、それをその当時、阻止できなかったという点が一番の問題点といえれば問題点でありますけれども、距離に関係なく需要の多いところ、あるいは必要度の高いところへどんどん飛ばしていくという方向に変えてほしいという点については、まだ今後、議論をする必要があります。

あとは、首都圏の発着枠全体について、これを増やしていくことをやはり考えていかなければいけないわけで、その点についての議論は、成田に関しては少し前向きな答えでありました。空港会社が30万回と考えている。それについては支援をしていくということでありましたから、そこは少し前向きなんです。羽田の方は41万回から、私たちは50万回ぐらいまで可能であると考えていますけれども、その点については若干答えが厳しかったのかなということは思っております。

あとは、今日、時間がなくて十分な議論ができませんでした空港整備特別会計です。私たちとしてはこれを解体して、各空港独立で民営化を進めていくという考え方でありますけれども、その議論が十分にできなかったという点は残念な点だと考えております。

どうぞ、御質問等がありましたらお願いします。

事務局 それでは、御質問のある方、よろしくお願いします。

記者 以前からおっしゃっているような羽田50万回の根拠といいますが、それが技術的にどう可能なのか。どういうところから根拠を得られているのかをお教えてください。

中条主査 私たちが考えておりますのは、1つには、今の41万回というのは、滑走路を、1本は着陸専用、1本は離陸専用という形で使ってきているやり方なんです。これを、両方の滑走路を

離陸・着陸込みで使っていくやり方を取りますと、2つの滑走路を使った範囲内で約1.5倍ぐらいまで増やすことが恐らくできるという試算等々もあるわけです。諸外国の空港はそういうやり方を取っているところが多いわけです。ですから、そういった滑走路の使い方が1つです。

もう一つは、離発着する航空機の飛んだ後、それから、着陸する寸前の飛行経路について、今、東京都の上空を飛べない形になっている、制約があるわけですがけれども、これを、北の方から来たものについては東京都の都心を通れるようにする。それから、離陸するものについては大田区の上空を通れるようにする。そういう飛行経路について検討していくということです。

3つ目が、航空機が特に着陸する場合、なるべく早く飛行機が滑走路からリタイヤする、このスピードを速めるということです。それによって、あと10万回ぐらいは可能であろう。

私は勿論、この辺については、技術的な点は素人なんですけれども、そういうことについての技術的なきちんとした資料を基にして申し上げているということです。

記者 その技術的資料は、どちらがつくられたものなんですか。

中条主査 航空関係の業界の人たちです。

記者 基本的に、全日空と考えるおいてよろしいですか。

中条主査 全日空だけではないですけれども、全日空も当然、そこに関わっています。

記者 管制を民営化するなり、エアラインに任せるといったお考えはございますか。

中条主査 勿論、空港の民営化というときにはすべて含むわけですから、管制の民営化も当然、私たちの射程の中には入ってくるということです。

記者 それから、就航地を決めるのに近いところからというのはおかしいという議論がたくさんあったんですけれども、勿論、中条先生のことですから御存じだと思っんですけれども、近いところからという前提を崩すとアメリカとの交渉が難航するという前提は、勿論、御存じなんですね。

中条主査 御指摘のとおり、要するにペリメーター自体も、今日、局長は3万回の範囲内で収まるということをおっしゃっていましたがけれども、当然、そのころから1,947kmよりも遠いところへOKをすると、例えばグアムとか、あるいはハワイとかも入ってくる。そうすると、そこへ飛ぶとなれば、今度はアメリカが飛びたいと言ってくるというのは当然ですね。更には、今、アメリカは成田からの以遠権を持っていますから、それを活用して、羽田から飛べるんだったら、自分たちも羽田から飛ばせるということを当然言ってくるであろう。そういうことがあるので、そこで抑えていたという経緯はあります。別にそれは構わないだろうというのが私の考えですから。別にアメリカがどんどん飛ばしても、それはいいのではないですか。そういう点が1つ。

もう一つは、それでは、本当にアメリカの航空会社が羽田から飛ばすかということが2点目です。実は、私も多分、羽田にどんどんアメリカの航空会社が入ってくるだろうと思っんですが、ヒアリングをしてみると、全然違うんです。どちらかといえば、彼らは余り羽田からは飛びたくない。なぜかといいますと、今、成田にベースを持っていますから、それを全部羽田に移してということをやると、これはかなりコストがかかる話なんです。むしろ、成田ベースで彼らはやっていきたい。そういうことですので、勿論、羽田から飛ばす可能性はあるかもしれませんが、余り私はそのところは心配しなくてもいいのではないかなと考えているんです。

記者 よくわかりました。ありがとうございます。

記者 今日、中条先生がおっしゃられたとおり、国交省の方から、需要に応じて羽田空港の国際線の配分を変えていくというお話になったと思うんですが、この需要に応じてという部分で、何をもちいて需要がこれから増えていきますという、幾つかの研究会で需要予測等をされていていらっしゃると思うんですが、その辺、国交省に対して、これからどういうふう具体的なアプローチをされていこうと考えていますか。

中条主査 今日、討論のときにも少し申し上げたんですが、需要に応じてということは、要するに、それだけ需要が国際線の方であれば配分するということですね。それでは、どれだけあるかということとは当然、航空会社が自分で考えて、国際線の需要が多ければ、そちらの方をたくさん飛ばせばよい。国内線の方に使うよりは国際線の方に使うという判断を恐らくするでしょうから、それに任せていくべきであると私たちは理解しています。ただ、恐らくお役所の方は、それを何らかの方法でお役所が配分するというふうにお考えになっているかもしれません。

しかしながら、今、御質問があったように、そういった研究会等々で、それでは、もしエアラインが自由に判断したとしたら、どれぐらいを国際線に飛ばしたいと考えるであろうかという需要予測は当然、結果が出てくることになりますので、そういったこともデータで示しながら、国際線の配分をより強くしなさいということをお願いしていくことになると思います。

福井委員 需要ですけれども、さっきの議論では詰まりませんでしたけれども、原理的にはこういうことです。米国などではむしろ、航空政策に関する標準的な考え方ですが、スロットの割り当ては競争入札でやればよい、というのが究極の、需要の最も合理的で客観的な判断手段です。競りにかけて一番高い値段を払えるエアラインが、国際線だろうが、国内線だろうが、とにかく競り落とすというのが最も需要を的確に判断し、しかも結果的に公益に合致するやり方となるはずで、ファーストベストはそこに間違いのないわけですが、そこにいかに近似的に近づけていくか、というセカンドベスト、サードベストがあるのか、ということがもともとの大きな議論の枠組みです。

中条主査 今、福井先生がおっしゃってくださった、そのとおりなんです。

非常に遠い長距離の路線であっても、需要が多いところがあるではないか。近いところでも需要が少ない路線を飛ばすよりは、遠くて需要の多いところを飛ばした方がいいではないかという議論で、これは一応、それでOKだと思うんですが、しかし、今日も議論があったように、その需要の中身が、例えば観光需要で全然支払額が少ないような路線であるならば、たくさん乗っていても、それは余り重要度は高くないわけです。結局、まさに支払意思額、旅客がどれだけの便益を持っているかということが基本的な基準になるわけで、それを反映して、航空会社が競争入札でもって一番高い入札額を与えたところから順番に枠を配分していく。これがまさに一番、究極のファーストベストです。ただ、それをいきなり言っても、なかなかうまくいきませんから、まずは需要の多いところという言い方をしてみたり、もう一つは、規制改革会議として要求しているのは、これは国交省の方も、ある程度検討するというのを答えておりますけれども、時間帯別の料金制度です。これを検討しろということ、今、要求しております、検討はするということになっております。

その時間帯別だけではだめなんです。それから、空港別です。これが組み合わせさって、例えば羽

田に入りたいんだったら高い着陸料を払ってください。羽田にみんな集中してしまうと、成田からほかのお客さんがいなくなってしまう、困るねという話があるけれども、羽田の方がいっぱいになったら、一方で成田の方は、羽田の方にお客さんがたくさん行くんだったら、着陸料を一生懸命安くして、お客さんに帰ってきてもらうように努力するでしょうから、そういう形で競争をやらせて配分をしていくということを考えていくことになると思います。

事務局 ほかにありましたら、どうぞ。

もし、追加質問がございませんようでしたら、これにて記者会見を終了したいと思います。

それでは、本日はどうもありがとうございました。