

規制改革会議 重点事項推進委員会  
運輸分野 公開討論  
議事概要

1. 日時：平成 20 年 10 月 30 日（木）16:30 ~ 18:10
2. 場所：中央合同庁舎 4 号館 11 階共用第 1 特別会議室
3. 項目：運輸分野に関する公開討論「航空分野における規制改革の在り方について」
4. 出席者：

【規制改革会議】 草刈議長、中条主査、福井委員

【国土交通省】	航空局長		前田 隆平
	航空局	監理部総務課長	甲斐 正彰
	航空局	空港部首都圏空港課長	藤井 直樹
	航空局	空港部計画課長	干山 善幸
【東京都】	副知事		猪瀬 直樹
【横浜市】	市長		中田 宏

5. 議事：

草刈議長 それでは、定刻になりましたので「規制改革会議重点事項推進委員会」、を開会をしたいと思います。

本日は、航空分野の課題について、国土交通省の前田局長ほか幹部の皆さん、東京都の猪瀬副知事、横浜市の中田市長にもわざわざお越しをいただき、マスコミの方々にも公開して意見交換をさせていただきたいということでございます。皆様におかれましては、大変御多忙のところ御足労をいただき、誠にありがとうございます。

当会議の出席者としては、私のほかに、運輸分野の主査を担当されております中条委員と、福井委員の 3 名となっております。

それでは、早速でございますが、まず中条主査から、我々の方の問題意識について御説明をいただけたらと思います。よろしく願いいたします。

中条主査 運輸の主査をやっております中条でございます。今日は前田局長を始め、猪瀬副知事、そして、中田市長に来ていただきまして、ありがとうございます。

私どものこの航空政策、特に国際航空政策についての論点は、皆様のお手元にお配りしておりますように、羽田のさらなる国際化、首都圏空港のキャパシティーの拡大、更には空港会社との資本規制の在り方、そして、空港整備特別会計の見直しといった 4 つの論点について、私どもの意見を既に公表し、また、今回、国土交通省さんにもお示ししているところであります。本日は、このテーマについて忌憚のない意見交換を行いたいと考えております。

早速ではありますけれども、時間も限られておりますので、大体、皆様、5 ~ 10 分程度でお願い

できたらと思います。 それでは、早速、国土交通省さんからの御説明をお願いしたいと思います。 よろしく願いいたします。

前田航空局長 それでは、お手元の「規制改革会議公開討論御説明用資料」に沿いまして簡単に御説明させていただきます。お時間の制約もありますので、ごくかいつまんで申し上げたいと思います。

まず1点目の論点が、首都圏空港の戦略的活用についてということで、資料の2ページをごらんいただけますでしょうか。

実は、ここにお示しております首都圏空港における国際航空機能拡充プラン、これは経済財政諮問会議の方にもお諮りし、それから「骨太の方針 2008」の中にも盛り込まれている内容のものでございます。「2010年に向けた施策」と「2010年以降の将来の方向性」を分けてお示ししてございます。「2010年に向けた施策」でございますが、今、成田空港、羽田空港ともに工事を行っております。

成田空港については2本目の滑走路、2,180mという短い滑走路ですが、これを2,500mまで延伸する工事を行っております。これが2010年3月に完成しまして、現在、成田空港の発着枠は年間20万回であります。この2010年3月の段階で20万回が2万回増えて、22万回になる予定でございます。

それから、羽田空港は、今、A滑走路、B滑走路、C滑走路という3本の滑走路がございますが、これに加えて4本目の滑走路、D滑走路を建設中でございます。こちらの方は2010年10月に完成することになっておりまして、この滑走路が完成いたしますと、現在の羽田空港の発着回数が年間29.6万回でございますが、最終的に、この4本の滑走路を駆使することによって40.7万回まで増えることになります。

ただ、いわゆる井桁方式という、AとCが平行しておりまして、それから、BとDが平行していますが、その平行している2組の滑走路を駆使してやるということで、今までにない管制方式になるものですから、慣熟期間が必要になります。したがって、2010年10月にオープンした段階では約3万回増えることとなります。ほとんどは国際線のために使われることになっております。パイロットとか管制官の慣熟期間が必要になりますが、これがおおむね2年半を予定しておりますけれども、その間に29.6万回が最終的には40.7万回まで増えていく予定でございます。

それで、ここにお示していますが、まず成田空港については2万回増加いたしますが、これはすべて、勿論、国際線のために充当されることとなります。

それから、羽田空港。これは「昼間：約3万回」と書いてございますが、先ほど申し上げました、2010年10月の当座増える3万回のほとんどを国際線のために使うことになるわけですが、これについては近距離アジア・ビジネス路線に充てたいと考えております。具体的な都市としては、ソウル、上海、更に北京、台北、香港と書いてございます。これはすべて相手国との協議で決まっていくので、ここにこう書いてあるからといって、必ずここになるわけではありませんが、一応、有力候補としてはこういうところだろうということでお示ししています。ちなみに、ソウルと上海は既に定期的チャーター便という形で飛んでおりますので「ソウル、上海等の都市、更に」と書い

てございます。北京、台北、香港、この辺りが有力候補ではないかと思われるわけでございます。

加えまして、深夜早朝。成田は23時から翌6時までには閉じておりますが、羽田の場合には24時間空港でございます。環境アセスの関係がありますので発着回数は無尽蔵ではございませんが、ここに「深夜早朝：約3万回」と書いてありますが、4万回の発着枠が夜間使える。環境アセスの関係から4万回までですが、使えることになっておりまして、そのうちの3万回を2010年10月から国際定期便のために使うということを考えております。これは、昼は近距離アジア・ビジネス路線に使うというふうに書いてありますが、これは特に距離は問わず、いろんな国と合意して、そこそ就航を図るということになってございます。

3ページですが「2010年以降の将来の方向性」ということで、一番上の方に「現在のアジアの主要都市の空港の発着回数の実績」が書いております。日本の首都圏はやはり発着回数に非常に制約があって、ほかの国に遅れを取るという御批判を浴びているわけでありましてけれども、羽田と成田を足すと、ほかの主要なアジアの都市と比べて遜色のない数ではあります。

これに加えて、赤字で書いてありますが、17万回。上の方に書いてございますが、成田が2万回増えると申しましたし、それから、羽田が昼間に11万回。それで、深夜早朝に4万回。したがって、これで17万回、これに加わることになります。そういう意味では、ここを合わせればそそこの発着回数になる。

ただし、その下に書いてございますが、この増枠でも、10年後には大体、空港容量が再び満杯になる。今のところの予想ではそのようになっておりますので、あらゆる角度から可能な限りの空港容量拡大を検討しなくてはならない状況でございます。

それで将来、先ほど3万回を近距離アジア・ビジネス路線ということを申し上げましたが、羽田の発着枠も3万回から徐々に増えていきます。羽田は勿論、国内線のためにも使わなくてはなりません、余裕があれば国際線のためにも使うということでもございまして、国際線・国内線、それぞれの需要の伸びを勘案しながら、それぞれに便を張り付けていくことを考えております。

これが2010年以降の方向性の話でございます。

その次の4ページですが、成田、羽田でも十分でないとするならば、ほかの空港をやはり活用すべきではないかということで「首都圏に所在する飛行場」をお示ししてございます。

一番左に横田飛行場というものがあります。御承知のとおり、米軍の基地でございます。横田の民営化は非常に長いこと、ずっと話し合っているテーマでもございまして、せっかく、平成18年10月からスタディ・グループで、1年ぐらいで成果を得ようということで始まったわけでありまして、2年を経過した今も米側の方からは明確にこういうふうに使おうというような提示がなされていないという、はなはだ残念な状況でございます。私ども国土交通省、それから、外務省、防衛省、勿論、内閣官房も入れて、何とか民間の使用にこぎ付けられないかということでやっている状況でございます。

それから、調布飛行場というものもございまして、これは非常に滑走路長が短くて、加えて、周辺に民家も非常に多いというようなことで、便数をたくさん飛ばそうと思っても、大型機材はだめですし、それから、たくさん飛ばせば騒音の問題を惹起するということがありまして、そういう意

味では余り活用できない飛行場でございます。

右上の方に百里飛行場というものがございますが、これは自衛隊、防衛省の飛行場でございます。防衛省の飛行場にある滑走路の脇に民航用の滑走路を1本建設して、21年度中に共用化を実現しようということをやっております。これについて、今のところ、国内企業等で定期便を張る予定は、残念ながら、今のところはありませんが、ビジネスジェットの利用とか、あるいは外国のローコストキャリア辺りが使う可能性を打診してきている状況でございます。

2つ目の問題の、空港の管理・運営制度の在り方でございます。

6ページが「空港インフラへの規制のあり方に関する検討について」でございます。私どもの方で先般6月に空港法という法律を可決・成立させていただきました。これは少し古臭くなった空港の体系の見直し等を行ったりとか、あるいは国土交通大臣が空港の整備・運営に関する基本方針を定めていくとか、いろいろな内容が盛り込まれている法律です。

当初、私どもが用意した案の中には、成田空港会社の民営化というものが入っておりました。民営化をするんですが、それに当たって外資規制が必要ではないかということで、3分の1の外資規制を盛り込んで法案を用意させていただきましたが、対内直接投資に反するのではないかと、あるいは外資だけを差別するのはいかなるものか、いろいろな御意見をいただきました。賛否両論ございましたが、なかなか意見が集約されませんで、その結果、成田空港の民営化の部分については切り離して、残りの部分を法律として国会に提出させていただいたというのが経緯でございます。

真ん中の四角の中に書いてございますが、その際、閣僚懇談会了解として、(1)に下線が引張ってございますが「『安全保障』に対する脅威への対応については、内資、外資併せて幅広く議論を深める必要があり、行為規制のあり方、資本への規制のあり方等、指定空港会社や指定空港機能施設事業者への規制のあり方について、他の関係法令も含め、諸外国における政府の関与のあり方等も参考にしつつ検討を行い、年内のできるだけ早い時期に結論を得る」ということになり、法律の附則にも同様のことが書いてございます。

その結果、その下に委員の先生方の名前が並んでいますが、これらの先生方で構成される研究会がこちらで、中条先生にも御参加いただいておりますけれども、この研究会で、行為規制、資本規制の両者について必要かどうか。必要とすれば、どのようなものが必要かということについて、今、話し合いをさせていただいている段階でございます。

最後に、7ページでございます。これは空港整備勘定について、行革推進法等で独法化等を検討すべきという御指摘を受けております。ここにお示ししておりますのは、空港整備勘定がどうなっているかをお示ししたポンチ絵でございます。

歳入については、一般財源と、航空機燃料税の13分の11が一般会計として空港整備勘定に入っております。その下は着陸料、あるいは空港使用料、あとは雑収入、それから、羽田再拡張事業に使う財投の資金などが歳入でございます。

歳出の方は、空港整備事業、それから、空港等維持運営費等に回っておりますが、そこに小さい数字で恐縮ですが、大都市圏拠点空港というところがあると思っておりますが、それがおおむねトータルの半分の額でございます。とりもなおさず、先ほど申し上げました成田、羽田の整備を着実に進

て、首都圏の国際航空機能の拡充を図ろうというのが非常に大きな課題ですので、予算の面でもこれだけを手当てしているという状況でございます。

少し長くなりましたが、以上でございます。

中条主査 ありがとうございます。

それでは、東京都の猪瀬副知事から御見解をお願いいたします。

猪瀬副知事 羽田の国際化はかなり急がなければいけないということで、たまたま、今年の4月ぐらいには香港に定期チャーターが出たり、あるいは6月には全日空で、8月には日航だったと思いますが、香港に定期チャーターが出ました。それまではペリメーターという、石垣島を基準にして1,947kmという根拠のない枠組みがあったんですけども、それがなくなった。それはいいことなんですが、幾つかの問題点の、今後の可能性について考えていきたいと思っています。

まずは羽田と成田の役割の見直しを申し上げたいんですが、成田は国際空港、羽田は国内空港。今、羽田の国際空港という話が出ているんですが、成田の国内空港としての要素をもう少しきちんと考えるということで、例えば2010年に、東京の日暮里からスカイライナーで成田まで36分となります。そうすると、東京の北部の人は成田で国内便を使う可能性もある。あるいは、今、東京湾アクアラインの値段が下がりましたが、千葉の房総半島の人は羽田空港に来た方が早いではないか。こういうふうな形で、東京都だから、千葉県だからという考え方ではなくて、国内空港としての成田の位置づけもきちんと考えていいのではないか。そうなれば、羽田の国際線の枠はもう少し広がっていく。それが1つです。

次に、新幹線の整備がこれからどんどん進んでいるわけですが、無駄な新幹線もあると思いますけれども、とりあえず青森まではつながる、あるいは金沢まではつながるというふうになりますと、これまでの国内線の羽田から行っている便が減るわけです。減った分は、当然、国際線に振り分けることになるということです。

それから、23時から朝6時までの深夜早朝時間帯及びリレー時間帯を更に拡大してアクセスを、例えば先ほどの国土交通省の説明では、北京、香港、上海という言い方なんですけれども、これはリレー時間帯に限らずですが、深夜に限らず、昼間の時間帯でもシンガポールやバンコクに行けても構わない。ジャカルタに行ってもかまわない。6,000kmラインですけれども、そういうふうを考えていくべきだろうということです。だから、3点目はリレー時間帯を更に活用していくということで、国際線を、欧米便だけではなくて、シンガポールやバンコクも含めて、深夜早朝時間帯をできるだけ活用するようにしよう。

だけれども、4番目に、昼間もちゃんと、先ほどのペリメーターではありませんけれども、別に香港で、3,000kmラインで昼間はそこまでというふうに区切りを打つ必要はないではないかということです。

次の、羽田空港を含めた首都圏空港の容量の拡大についてですけれども、羽田空港の発着枠が29.6万回から40.7万回に拡大していくということですが、この枠の問題で、1滑走路当たり、例えば1時間で32回ぐらい離発着があるとして、それを29回とかそういうふうに削って計算すると40.7回になるのではないかということがあのようなので、これはもう少しきちっとした活用の仕方

をすれば、今、普通に計算した場合に、40.7回以上に行くのではないか。

それから、先ほど言いましたが、国内線の成田への振り替えや、あるいは新幹線が出てくることによって増えるわけです。29.6回から40.7回に増える11万回の枠で、国際線が8、国内線が3と決めている枠組みはそもそも違うはずですから、この8万回対3万回を、6万回対5万回とか、いろいろ置き換えることは幾らでもできるのではないかと考えています。

飛行ルートの変更については、基本的に定量的なデータに基づく議論をしていくべきだろうとは思っています。南風が来た場合、北風が来た場合にどうするかということは、きちっとデータである程度整理できるはずだと思っています。

あと、横田の問題はなかなか進まないみたいなので、これはしばらく動かないということで、非常に残念なのですが、これは本来、軍民共用化を実現すべきだと思います。

それで、先ほど百里飛行場の話が出ましたが、あれは私は無駄な建築だと思っているんですけども、でも、考え方によっては、先ほど言いましたように、ビジネスジェットとか、格安便とか、そういうローコストキャリアなどには使えるだろうと考えればいいたろう。県民にとって無駄ということですが、よそから来る人にとっては有効であるというふうなことです。そういうふうな使い方はあるだろうと思います。

それから、空港に対するアクセスですが、先ほど言いましたように、日暮里と成田の間が36分になる。これは非常にいいわけですが、あとは京浜急行の蒲田駅も2階建てに改良しまして、少し便利に、よくなるというふうに今後はいけると思います。

いずれにしろ、深夜早朝時間帯の枠はもう少し増やせるのではないかとということと、その時間帯の有効活用については、例えば多少遅く着いても、バスの便が出るような形に考えれば、ターミナル駅まで行けるようになれば、そこからタクシーでちょこっと乗ればいいとか、いろんな考え方があると思います。ですから、もう少し、お客さんが夜中に着いた場合の輸送体制もフレキシブルに考えるべきだと思っております。

大体、そんなところです。他にも言いたいことはありますが、後の議論で申し上げたいと思います。

中条主査 それでは、また後で是非、議論をしていただきたいと思います。ありがとうございました。それでは、中田市長、よろしく申し上げます。

中田市長 横浜市の中田でございます。

今日、私は先ほど釜山から帰ってまいりまして、釜山から羽田まで、追い風の具合もあって、1時間50分という2時間を切るフライトでありました。その後、ここに来るに当たって、「成田から自動車で渋滞にはまって2時間半かかった」というふうに皮肉を言おうかなと思っていましたが、割と今日はスムーズに来てしまいまして、1時間で霞が関まで着きましたので、それは今日は封印します。いずれにしても、実はこの6日間、上海、台北、そして、釜山というところに国際会議等々ではしごをしてきたのですが、本当に改めて、首都圏空港の在り方、そして、そのメインである羽田空港の戦略的利用について、その必要性をつくづく感じた次第であります。

それは便利か、便利ではないかという話で言っているわけではありません。勿論、私も含めて、例

例えば横浜市という立場を代表して言うならば、横浜市民がどこかに行くときに、成田より羽田の方が近くて便利に決まっているわけでありまして、あるいはそれは東京都民の多くのケースもそこに当てはまるとは思います。しかし、便利か、便利ではないかで言っているわけではなく、これからの日本にとって戦略的に経済、そして、その経済をベースとして、日本国がこれから先、世界の中でどういうふうにプレゼンスを保って生きていくのかという意味において重要だということをお私がかねてから申し上げてきたわけでありまして。先ほど申し上げたのも、そういう意味で羽田空港をベースとし、首都圏空港の在り方は重要だということです。

そういう意味では、「首都圏」と言っているのも、例えば関空やセントレアというところが要らないとか、不便とか、もっと便利にしるとかという議論があるのは勿論わかっています。そのことは、国内問題としてはそれで重要だと思います。しかし、日本が外に向かって目を向けていったときに何よりも重要なのは首都圏であって、そして、羽田である。そのことが我々としてきちっと世界に対して利便性の高い空港を頻度よく提供することができれば、これは日本全体の価値を、経済を高めていくことができ、それは当然だけれども、津々浦々まで広がっていくということでありまして。

今日は、横浜市がつくっているパンフレットを資料として皆さんのお手元にお渡しさせていただいています。この資料も、一部には横浜に対する経済波及効果というものを小さく載せていますけれども、まさしく「小さく」であります。今、申し上げた趣旨があるので、横浜市が、横浜市民の税金を使ってこういうものをつくる以上、横浜にとって何がプラスなのかということは書かざるを得ないから書いていますけれども、すべて、これは日本全体にとってどういうふうに我々は考えるべきなのかということの資料としてつくらせていただいています。

ここにいろいろグラフなどが載っていますので、御参照いただければと思いますが、これは平成18年度に私ども横浜市が首都圏に本社を置いている企業に対する調査をしてつくったものです。これは多少嫌味になってしまいますけれども、国土交通省が果たしてお客様、すなわち利用者のニーズをどれだけ反映をして、今、戦略をつくっているのかということも若干気になるわけであって、我々が調査していること自体、本当は越権行為ですし、横浜市がすべき所掌事務なのかといったら、果たしてどうなのかということですね。勿論、横浜市が市民の税金を活用して、今回、空港整備にお金を出していることを考えれば独自の調査はあっていいかもしれませんが、そもそもはといえば、こういうことについて、国土交通省はもっとお客様ニーズをつかんでおく必要があると申し上げておきたいと思っております。

東アジアの成長をどうやって日本経済の中に取り込むか。もう人口減少の社会です。内需は簡単には、単純には増大する話ではないのは当然であります。そういう意味では、今の経済金融危機は別として、10%近い経済成長を果たしている中国を始めとする世界の成長、東アジアの成長をどうやって日本に取り込むのかという意味で、この羽田空港が重要だということです。

例えば、国際会議。今日は猪瀬副知事もいらっしゃいますけれども、2006年実績での国際会議の開催件数を見てみるとということになると、国別で言いますと、中国がアジアでトップの11位。1位はアメリカ、2位はフランス、3位はドイツという具合になって、アメリカは群を抜いて、1,000

件以上の国際会議をやっています。「国際会議」は、国際コンベンション統計というものを国際団体連合というところが世界的な調査で出しているもので、皆さん御承知だと思います。

アメリカが1位で、1,000件以上。そして、申し上げたように、フランス、ドイツ、イギリスと続いてきて、アジアで最初に顔を出すのは11位の中国なのです。14位に、次にアジアで出てくる国はどこかといいますと、韓国なのです。そして、17位に出てくるのが我が日本になります。すなわち、国際会議をアジアでやるならどこでしょうといったときに、日本は選ばれていない。

それでは、それを都市別に見ていくとどうなるかといいますと、今度は中国ではなく、世界で14位の韓国の中の都市、ソウルが第9位で、ベスト10に入ってきます。そして、中国の北京が18位に入ってきます。東京はといいますと25位です。世界の中で25番目という国際会議のランキングということに東京はなってしまうわけです。

こういうことが、やはり何よりも経済成長というものを日本が取り込んでいるのかどうなのかの大きな示唆になっているわけであって、これから日本は単純なものづくりで生きていくわけではないわけですから、やはり金融の中核とか、国際コンベンションとか、あるいはもっと現象面でわかりやすいことを言えば、韓国とか、特に中国の、これから先、どんどん伸びてくる海外旅行需要を日本にもっと増やしていくことが必要になる。そういうことをやっていかなければ日本の経済成長がやはり成り立っていかないという時代に入っている中で、我々はこの問題を考えるべきだということなのです。

もう一つは、いわゆるハブという現象が、今、アジアでどうなっているかということ。これは私よりも専門家がたくさんいらっしゃいますから既に御案内だと思いますけれども、今、言ったコンベンションとかこういったことは、空港としてどれだけハブ化がなされているかということと大いに関係があることだと思います。そういう意味では、今、出てきていたソウルとか、例えば上海もそうですし、それから、香港といったところの方が日本よりもハブ化という意味では進んでいるのではないかと思います。

特に日本にとってゆゆしき問題は、海外に行くときにどういう経路で海外に行くかということです。それはどういうことか。私がいつも出しているのは、皆さんも1回くらい聞いたことはあるかもしれませんが、日本の地方航空で、韓国仁川空港に飛んでいる航路はどれだけあるかといいますと、24あります。ただ、そのうち、成田とか関空とか、ここら辺は除いた方がわかりやすいですね。成田とか関空、中部もそうですけれども、この3つについては当然、国際空港という意味で仁川に飛んでいて当たり前だという話になります。それ以外の例を出せば、旭川とか、函館とか、青森とか、仙台とか、秋田とか、福島、新潟、小松、富山、岡山、広島、米子と、いろんな地方空港がありますが、こうした地方空港で仁川に飛んでいる空港がどれだけあるかといいますと、21あります。今言った21都市から仁川空港に飛んでいます。

その同じ都市の、同じ空港がどれだけ成田に飛んでいるかということになると、6つだけ飛んでいます。裏を返せば、今、言った、例えば旭川、函館、秋田、福島、新潟などは仁川には飛んでいるが、成田には飛んでいないという空港なのです。21の仁川に飛んでいる空港のうち、15は成田に飛んでいないという空港です。今日、私は釜山から帰ってきたと言いましたけれども、釜山の総



領事とも会って、今日、夕方帰ったら、こういう会議に出なければいけないのですよという話をし  
ていて、その中でこういう話が出ました。日本人同士ですから笑い話で済まされるのですけれど、  
「仁川空港を見てごらん。仁川空港に行ったら、日本の団体旅行が旗を持って、『はい、次の便は  
こちらです』と御案内しているという状態になっている。」と。これが現実なのです。

結局、さっきの、成田に飛んでいないけれども、仁川に飛んでいる空港、例えば松山などは四国  
で代表する都市で、岡山もそうです。新潟も政令市で、例えばこういった都市からビジネスで出張  
する人は、あるいは団体旅行で出かける人は、個人旅行ならなおさらでしょうが、そういう人た  
ちはどうやってヨーロッパに行くのか、アメリカに行くのかということになったら、それは仁川から  
飛んでいるという状態になってしまっている。これは国土交通省に後で御見解をいただけたら聞き  
たいところなのですが、果たして、ヨーロッパやアメリカなどに行くときに、日本から行くのでは  
なくて、こういうふうに仁川から経由している旅行者、ビジネスマンがどれだけいるか、把握して  
いるのでしょうか。こういうことをきちっと実態としてつかんでいないと、日本はどんどん没落し  
ていくわけです。

もう一つ、同じようなものが上海の浦東空港ですけれども、浦東空港には日本の 14 の地方空港  
から飛んでいる。そのうち、成田に飛んでいない空港は 8 つある。こういう空港はといいますと、  
恐らくは上海から行っている。今のは、仁川とも重複するところはあると思いますけれども、い  
ずれにしても、そういう状態が日本の中で発生してしまっていることに対して、我々は危機感を持た  
ないといけない。日本の経済が、本当にこれから先、単純なものづくりで生きていくわけではない、  
という前提に立ったときの重要な課題だということであります。

もう一つだけ付け加えますが、先般、フランス、パリとの就航が決まりました。これは、一步前  
進と、私は評価をしていますが、「一步前進」という程度ではなく、本当に戦略的に、大胆に羽田  
空港の国際化を進めていかなければ意味はないと思う。今、成田発の最終便は、パリに向かっては、  
成田を 21 時 55 分に出ています。成田を 21 時 55 分に出ている、このエールフランスの 277 便が  
パリに何時に着くかといいますと、朝の午前 4 時 15 分に着いています。朝の午前 4 時にパリに着  
くのです。これは観光にせよ、ビジネスにせよ、少なくとも 2 ~ 3 時間は暇をつぶさなければし  
ようがないですね。観光だって、ルーブル美術館は朝 6 時から開いていませんから、そういう意味  
では、これは時間をつぶさなければしょうがない。4 時 15 分にパリに着く便は、実に使い勝手が  
悪い便です。

しかし、実は、この成田 - パリ間の便は、我々は航空会社に確かめさせてもらいましたけれども、  
連日満席に近いのです。この満席に近い状態で朝 4 時 15 分着の便が使われているということであ  
ることを考えると、これよりも遅い時間帯の便を設定することになれば、当然、もっと利便性よく  
活用することができる。わかりやすく言うならば、24 時間空港として羽田をもっと活用して、例  
えば羽田を 24 時、午前 0 時発となれば、パリに 6 時過ぎに到着という便が組めるわけですね。日本  
の航空会社もこういうことをやれば、是非、出したいというのではないのでしょうか。エールフ  
ランス便のこういったニーズも含めて、現在の需要を含めて言えることであります。

そういう意味では、徹底して羽田空港を、昼間に関しては近距離に使う。最初の 3 万回を国際線

に割り当てたというのは大いに評価をします。ただ、その後についても、もっと戦略的に前進させるということを今の段階からはっきりさせてもらいたいということです。

そして、24時間空港としての、夜を十分に活用して、更には、今度は北米あるいはヨーロッパというところにも、これは首都圏全体の在り方、すなわち、成田は24時間的に使えないという在り方も含めて補完的に使っていくということをより前進させることを明確にさせていくことが、これから先、日本に、例えば企業立地をさせていくときに重要になりますので、そういったことを強く、私としては伝えたいと思っています。

中条主査 ありがとうございます。今、猪瀬副知事と中田市長とに御見解をいただきましたけれども、これから質疑応答、議論をさせていただきたいと思いますが、大きく分けまして、皆さんの御関心が高いのが、首都圏の空港容量全体をどうやって増やしていくかという話。それから、特にその中で、羽田の国際線の枠を増やしていくこと、そして羽田をもっと、より国際空港として使っていくという点が大きな御関心事であるかと思えます。まずはその点について御議論をさせていただいて、あと少し時間的な余裕がございましたら、空港整備の運営制度、資本規制の在り方等について議論をしたいと思えます。

まず、第1点目の羽田の戦略的な使い方という点でありますけれども、中田市長からもお話がありましたように、日本が外に向かって目を向けていったときに、羽田の今の国際線の枠、3万回プラス早朝深夜3万回。それでは、不十分であることは猪瀬副知事も中田市長もおっしゃっているところであります。この昼間3万回というのは、既に北京、上海、それから、ソウルの金浦に飛んだ分で、大体、予定されているものでほぼいっぱいになっていると私は考えております。そうしますと、昼間に関して3万回で十分であるということはどうしても考えられない。

それで、早朝深夜に関しては更に3万回可能なわけですけれども、早朝深夜はやはり需要に限界があります。そうすると、やはり昼間について、この3万回を5万回、6万回と増やしていくことが、日本経済全体を考えても、あるいは利用者の視点から考えても重要なことであることは明確であるかと思えます。

一方で、国内線の需要が低減しているという状況を考えれば、羽田の発着枠に関して、より多く国際線に振り向ける。そして、その昼間の枠について、より遠い地域にも飛ばしていくということを考えるのが順当な議論ではあると思えます。その点は、前田局長は長い間、航空交渉にも携わっておられて、世界の航空のマーケット、あるいは経済のマーケットをよく御存じであると思えますから、恐らく同じお考えではないかと思うのですが、まずはその点について御意見をお聞かせいただけますでしょうか。

前田航空局長 3万回という数字が、先ほど私が御説明したときに、羽田空港のいわゆる井桁オペレーションによって、慣熟が必要なので、当座、当初3万回増えて、それが徐々に増えていくということを申し上げたと思えます。

それで、3万回という数字がいろんなどころに出てくるので少し整頓しなくてはいけないと思うんですが、当初、平成15年ぐらいだったと思えますが、あのころに羽田の4本目の滑走路をつくって、一定の余裕が出た場合に国際線に使ったらどうかという議論があつたときに起こりました。そ

のときの予測は、8万回ぐらいは2010年以降、羽田の国内線需要が伸びてきて使われるだろう。あのときの予想が8万回です。

先ほどペリメーターという話が出ましたが、あれもどういう根拠で出てきたかといいますと、そのときに3万回を一体どこに飛ばそうか。いろんな国を公平に扱うためには、やはり距離の基準が必要でしょうということで、当時、成田で飛んでいた便数を近いところから足し合わせていくと、ちょうど国内線の石垣島ぐらいのところまで3万回に到達したので、あれを一つの目安と言ったんですが、あれはものすごく評判が悪いんですけども、特に、あの中に限定するということでは必ずしもなくて、あの線を引いたときでも、北京とか台北は外に出ていましたけれども、北京とか台北は外だからやらないというようなことは全くなかったんです。

回数のお話に戻りますが、平成15年の当時に8万回という予想をしていた国内線について、将来、どうかということについて、これは本当に議論があります。最近では燃油高の影響等もありますけれども、国内線がそうそう伸びない。2010年以降もそんなに伸びていかないのではないかとこの声もあります。

それで、私どもが、今、方針でいろいろ出させていただいているのは、2010年以降、2010年は、当座は3万回ですから、それはほとんど国際線に使うんですが、それ以降は国際線、国内線、双方の伸びを勘案しながら、それぞれ、国際線、国内線について回数を決定していくことになっています。

したがって、私はいつも、成田と羽田の関係というときに、国際線に関して、羽田は成田を補完するというのをいつも言っています。この補完ということに対しても非常に御批判いただくことが多いんですけども、ああいう経緯があってつくった空港でもあり、やはり国際線について余裕があるならば、成田を使うのが私は筋だと思っています。

ただ、2010年に20万回が22万回になりますが、この2万回はすぐに売り切れです。ということは、もう成田は22万回では首都圏の国際需要に応え切れません。もしも、そのときに羽田に国内線を使ってもまだ余裕があるとするならば、これはやはり、当然ながら、羽田を国際線のために使っていくことになると思います。

したがって、先ほど5万回、6万回という話が出ました。それはむしろ回数で設定するというよりも、どのぐらいの余裕があり、かつ、勿論、成田がパンパンだとするならば、羽田にどのぐらいの余裕があって、それを国内線についてどのぐらい使い、そして、国際線にもこれだけ使えるから、その分を使うというような形で決まってくると思います。したがって、それは5万回、あるいは6万回ということも可能性としては十分にあると思っています。

中条主査 前田局長とお話をしていて何でもOKみたいな感じがするんですけども、5万回、6万回という可能性もあるということで、航空会社はそのつもりでこれからの経営戦略を考えていいと考えてよろしゅうございますね。

前田航空局長 それは、5万回、6万回というような数についてコミットメントするつもりは全くありません。何が起るかわかりませんから、そういったことで、そういうものを根拠に、例えば航空会社が準備を進めるとかということになって、そのとおりにいかないことも勿論あるわけで

すからね。

ただ、私が申し上げたいのは、3万回で、残りが2年半ぐらいかけてまた8万回増えていくわけですので、そのときに、中条先生がおっしゃるように、国内線の方はどうでしょうか。新幹線に食われたりしないでしょうかという御意見は中条先生以外からもいただいています。仮に、そういうことで国内線が伸びない、しかも、成田の発着回数が増えないということであるならば、それは当然ながら、首都圏の国際線需要は厳然としてあるわけですから、それは羽田を使って応えざるを得ないと思います。

中条主査 大変うれしいお答えをいただきました。要するに、今後の国際線の伸びを考えながら、3万回ということにはこだわらないというお答えだと思えますけれども、それで国際線、国内線の伸びを考えながら、飛ばすかどうかを考えるのは航空会社ですから、そうすると、航空会社が国際線の方を飛ばしたいと思えば飛ばせる。そのようなふうに取り扱ってよろしいですね。

前田航空局長 いつも申し上げているのは、発着枠そのものは、これはどこの空港でもそうだけれども、国際線、あるいは国内線がどのくらいということで、勿論、決めてやるわけです。

したがって、その国内線の段階について、航空会社がやはり維持しなくてはならない路線も勿論ありますし、それから、各地方の地元の意向もありますから、航空会社が自分でこれだけのことを使いたいからということだけで必ずしも決まるとは私は思いませんが、少なくとも、発着枠については有効活用を図るのが大前提ですから、それは国内線について、ここまでしかないということならば、私は国際線については成田を補完するということを申し上げていますから、やはり国内線は勿論、羽田中心に動いていかななくてははいけない。

やはり、羽田と地方は絶対に結ばなくてははいけませんから、それは面倒を見なくてははいけないと思っています。それで、なおも余裕がある。しかも成田が満杯ということならば、当然使うということをお願いしています。

中条主査 先ほどの猪瀬副知事、それから、中田市長のお話の中に、要するに成田をもう少し地方と結ぶという形でネットワークができないのか。これは一方で別の言い方をすれば、羽田で国際線をどんどん飛ばせば、羽田で乗り継ぎができるわけですから、何も仁川で乗り継ぐ必要はないではないかという議論にもなるわけですが、それと同時に、成田の国内線をもう少し活用していくと、いいですか、空港というものは、局長には釈迦に説法ですけれども、国際と国内があつてこそ、これが総合的な空港として機能するわけでありまして。成田の場合にも、国内を充実させていくことを考えていい。

そうなれば、国内の中での国際の乗り継ぎということもまた機能的になるわけですし、空港としても成長していける。成田が国際だ、羽田は国内だという分担関係をそろそろやめにして、今、補完とおっしゃいましたけれども、補完ではなくて、両方の空港が国際・国内空港として成り立っていく。そういうことを考えた方が、成田の地元の千葉県にとってもプラスだというふうにはお考えにはならないのですか。

前田航空局長 先ほど、20万回が22万回になったときに、すぐに売り切れだということを申し上げたんですが、成田についても国際線の需要があればある現在、今のところ、航空局としては、

今度出る2万回について、一部、国内線に振り向ける予定はありません。これだけ外国からのニーズがありますので、あの2万回については、やはり国際線に使用したいと思っています。それで、中条先生がおっしゃるような最大のネットを成田で実現するのは理想だと思いますが、そのためには相当な発着回数の増を実現しない限りは、なかなか、その理想を実現するのは私は難しいと思っています。

それで、先ほど補完という言葉が、私は既にそのつもりでやっておりますけれども、やはり成田空港について、従来の経緯とか歴史に引きずられるなということをおっしゃる方もいます。ただ、成田をつくった経緯については、やはりこれは尊重していただかないといけないと私もはっています。昭和40年代ですか、羽田がパンパンになって、とにかく、国際線を全部移す空港を探して、あそこの三里塚に決まって、その後、いろいろ闘争の歴史もあって、苦勞して作り上げていった空港について、そもそも、国際線について羽田から移すという前提でつくった空港について、やはり国際線でフル活用するのは、公共事業として推進してきて、いろいろな、そういったそれなりの歴史を持った空港としては当然のことだろうと思っています。

ただ、先ほど夜間の話も出ましたが、夜は23時から翌6時まで、成田は閉じています。閉じているのであれば、その時間帯は羽田を使う。これは需要があるならば当然のことだと私は思いますし、加えて、容量がパンパンで、これ以上、国際線が成田に飛べないという状況にあって、羽田に受け入れられるのだったら、これは当然使うべきだと思います。

私の立場は、やはりそういうことなものですから、今、国内線の御質問でよいことまで申し上げていますが、国内線については、今のところは、成田については、残念ながら、国内線を受け入れていく余裕がないのが現状でございます。

中条主査 どうぞ。

猪瀬副知事 幾つか、いろんな点で言われたことについて、若干、異論があるんです。

まずは、最初に言った距離の問題、ペリメーターの問題ですけれども、距離の問題というのは成田を基準にして、近距離を3万回で計算したということですね。それが石垣島ラインになった。つまり、発着回数と距離は比例しているということですね。結局、おっしゃっていることはそういうことで、それは近いところから見ていった場合という話なのです。近いところから見ていくというふうな考え方は別に、今、羽田と成田の国際化といっているときには特に根拠はありませんね。それが1つです。

それから、それで5万回、6万回に増えていけば、おのずから3,000kmの香港ラインではなくて、インドネシアとか、シンガポールとか、そちらの方に行くのだろうということで今、おっしゃっているということによろしいですね。

そこだけ確認してから、次に進みたいと思います。論理的にそうなりますね。

前田航空局長 近い方から順番に航空協議をやって決めていくのは、すべての国を公平に扱うという観点から交渉をやっているわけですが、そういう意味では近い方から順番にというのは私どもの方針でやっております。

猪瀬副知事 日本以外の国はそういうふうにはやっていますか。

まずは、エアラインは利益を出さなければなりませんし、我々利用者が利用したいところで飛行機に乗るわけですから、基本は、それはエアラインと消費者のお客があって、そういうところで、距離と関係なく、まず交渉を始めなければいけませんね。

前田航空局長 羽田について、先ほど羽田から来れば会議にも間に合ったという話ではありませんが、やはりアクセスのいい空港は近距離の国際線について、特に空港へのアクセス時間が非常に長くて、フライト時間が短いというのはビジネスマンにとって効率が悪いということがありますから、そういう意味では近距離で、しかも高需要で、ビジネス客のある路線から順番にやっていこうというのが私どもの方針であります。

猪瀬副知事 それはお客さんがそこにいるからですね。それで3万回が増えて、5万回、6万回になっていくと、今の論法だと、基本的にはシンガポールに行けますね。

前田航空局長 増えていった場合には、当然ながら、近い方から順番にやっていった場合に、そういう都市が候補になることはあり得ると思います。

ただ、今、シンガポールのお話が出ましたが、先ほど夜間の使い方についても市長もお話しされていましたが、今、既に、例えばマレーシアとか、シンガポールとか、それから、この間はフランスもそうでしたが、夜間の便について合意ができていますので、今も成田便のうちの一部はシンガポール、あるいはクアラルンプールから来ているのは、いわゆる夜中に飛んできて、朝に着く便なんですけれども、そういう意味では、ひとえに相手の国との相談事で決まるということがあります。

猪瀬副知事 別に、夜間は夜間でまた言いますが、昼間は昼間でまず言わないといけない。それはわかりますけれども、昼間も夜間もそれぞれあるわけですから、夜間は夜間で、今、パリまで行けるという話が出てきたわけですが、更に、先ほどハブとしての成田、ハブとしての羽田という考え方をする必要があるのではないか。

したがって、それが、成田はあと2万回だったのがすぐ売り切れた。だけれども、それは羽田だって売り切れるんです。成田だから売り切れたのではなくて、どちらも売り切れるわけです。したがって、単に国内と国際の編成を変えて、ハブの機能を持たせるという意味では、成田も羽田も共通する部分があるわけです。乗り継いでいけるという部分があるわけですから、仁川で乗り換えなくても成田で乗り換えられる、羽田で乗り換えられるという要素をそれぞれが持てばいいわけです。

ただ、今、おっしゃったような歴史的経緯については、理解しています。ただし、歴史的経緯は前面に出すべきではないのではないかと。なぜならば、よそから来るお客さんには歴史的経緯は関係ありませんからね。

だから、成田にも、羽田にも、ハブの機能を持たせるという意味では、国内線と国際線の配分は別に固定して考える必要はないと言っているわけです。

中条主査 どうぞ。

中田市長 先ほどの局長の話は、中条先生同様に希望を持って聞いておりました。特に局長は、まさに「需要」ということを考えたときに、国際線については6万回でも、8万回でも中条先生が念を押していたように、そういう可能性だってあるのだという話については、非常にこれからの日本を考えていくときには重要だと思います。それはある意味では、こういうものは霞が関の皆さま

んお得意の少しずつ方向転換してきたという雰囲気であって、私はこの問題に対して言及し始めた4年ぐらい前のときには明らかに地方からの要望が多くて、「羽田は地方路線、国内線路線を優先していく」ということの方が先に論理としては立っていました。それだけ羽田の方に地方からの乗り入れ要望が多いのだというのをさんざん言われてしまっていたわけですから、それがなくなって、「需要に基づいて」という話になってきたのは非常に前進だと私は思っています。

私は、先ほどの成田の経緯のところなのですけれども、これは猪瀬さんが、今、外国の人には関係ないのだという話がありました。私は、そのことについて同じように発言をしたいのですが、「成田において色々経緯があった。そして、成田はいっぱいであって、羽田に余裕があるのだったら使うのが筋だ」ということが局長の成田空港についての首都圏全体の考え方ですね。私は44歳ですから、成田空港が昭和40年に計画された、その少し前に生まれてぐらいです。でも、あの成田空港というものは本当にいろんな歴史が、経緯があったのは十分承知をしています。特に政治家としては、そこは十分慮っていく必要はあると思います。また、その意味において、局長がこの件について言及をして言っていくことも、それは理解をします。

ただ、私は余り言わない方がいいと思っています。これはやはり、日本全体にとって、どうやって我が国が戦略的に航空行政をやって、そして、これからの経済を発展させていくのかという観点で戦略と言っているわけなのであって、その意味において、経緯にこだわったら、戦略もなにもなくなってしまいます。勿論、私は、今、言ったように、経緯は承知していますし、成田空港も活かしていく道を考えなければいけないと思います。逆に百歩譲って、局長、あるいは国交省がこのことについて、今、言ったように、「経緯もあるので」ということを言うことは、役人としてはしょうがないのかもしれませんが、だけれども、これはつくづく政治家がばかなのですけれども、政治がそういうことを見直していくことの方向転換をしないから、いつまで経っても国交省はこういうことを言わなければいけない状態になっているのです。やはり国全体を考えたときに、余りこのことは言わないでやった方がいい。ただし、成田のことは敬意を表して、きちっと、そのことについての今後の活かし方を考えていきますということだと思えます。

それで、1つだけ私の方から問い合わせをしたいのは、先ほど言った仁川に行っているケース、そこから北米などに行っていることについて、これは相当な経済損失、逸失利益が日本に発生していると思います。これは国交省において把握されていますか。

前田航空局長 おおむね何%が仁川に行って、仁川で降りて、韓国で用事を済ませて帰ってくる、それから、韓国から更に乗継いでいくというのは、数字的には把握をしています。ただ、それがビジネス客か、観光客か、その辺の内訳は特段、まだ把握しておりません。

中田市長 これは私だけではないかもしれませんが、委員の先生方はその数字は見たことあるのですか。

中条主査 多分、それはあると思いますし、必要でしたら後で出していただければと思います。今、ご指摘の点も勿論大事なんですけれども、私はむしろ、地方から羽田に来て、それから、成田に行って、外国へ行かなければいけない。比率としてはこういう人の方が多いわけです。そちらの方がむしろ逸失利益としては大きいだろう。中田市長がおっしゃる部分もあると思うのですが。

もう一つ、成田についてのこれまでの経緯、私もこれは尊重したいと思いますが、そうであれば、やはり成田が発展するよう考えることが、これまでの経緯を考えたときに私たちが考えていくべきことですね。成田の発展のためには、やはり国内と国際、両方の便が発着する総合的な空港として発展していくことがむしろ成田にとってプラスであるという点も是非、考えて頂きたい。これまでの不幸な経緯に対して、その犠牲やコストに報いる方法としては、成田を発展させることが一番だと私は思います。

そういうことから行くと、これから国内便ももっと認めていくとなれば、確かに2万回というのは少ない。その点で、空港会社が30万回までは何とかできるということを言っているわけですが、この点については、どのようにお考えになっていますか。

前田航空局長 成田空港会社の方で、一応の目標を30万回。本来ならば、それよりも更にということを目指してもらいたいと思いますが、30万回というのは非常に大きな数字だろうと思います。

ただ、これはあくまでもひとえに地元との調整にかかってくる話でありますし、勿論、所要の施設工事も必要になってきますけれども、それと同時に騒音対策等を施して、地元の理解を得て、発着回数が増の合意を目指していかなくてはいけなくて、それについては、会社が中心になりますけれども、頑張っって国土交通省の方もバックアップしていきたいと思っています。

中条主査 ありがとうございます。

羽田の方は、先ほど猪瀬副知事から、工夫をすれば、2010年の41万回ではなくて、もっと増やせるのではないかというご意見がありました。私たち規制改革会議も、何とか努力をすれば50万回ぐらいまで対応できるのではないかと申し上げていますが、その点はいかがでしょう。

前田航空局長 少し確認をしなくてはいけないかもしれませんが、1時間当たりの発着回数をベースにということだったと思いますが、それはあくまでも3本の滑走路を前提としたものとして、従来よりも今の方が1時間の発着量が伸びたのは事実です。

ただ、今回は、冒頭に申しあげましたとおり、A、B、C、Dの4本を使う井桁型の運用は本当に世界的にも珍しい運用でありまして、実際のところ、非常に複雑な、例えば片方の滑走路、要するに2つセットになっているわけですから、片方の方で着陸し終わったところで、このクロスしているところから出ていくというような運用もやるので、あとは、例えば国際線のターミナルなどはA滑走路を越えて、B滑走路まで行って飛び立つとか、こんなこともありますので、地上、空中、双方ともに、かなり複雑な管制運用になるのは間違いないのです。

したがって、先ほど慣熟にも時間がかかるということを申しあげましたし、今のところ、私どもの計算では、慣熟を終えた後で40.7万回というのがあれで、ただ、その40.7万回でとめてしまうということでは勿論なくて、この資料の方にも書いていますが、管制とか、機材とか、環境問題、要するに騒音対策なども必要になりますし、そういったことでさらなる増加を考えていくというのは私どもも考えております。

中条主査 そうすると、少し期待をしてもよろしゅうございますね。

前田航空局長 今回、29.6万回が40.7万回というのはかなり驚異的と言うと手前みそですが、



そんな増加になるんですが、その規模でどっと大きく増えていくのは、5本目の滑走路というのがなかなか余り現実的ではない中で、まさにそういったことを、例えば管制面とか、環境面とか、そういった面での工夫でまた10万回増えるとか、そういったことを期待されても、これはなかなか難しいと思います。

中条主査 今日余り細かい議論をする場所ではないんですけども、滑走路の使い方をもう少し諸外国の空港のように効率化をして対応していく可能性はまだあるとお考えになっていらっしゃるということですね。

前田航空局長 今、管制の方から聞いているのは、本当に今の管制技術のベストを尽くして40.7万回というふうに聞いています。先ほど機材ということを申し上げましたけれども、私もこういった面については素人ではありますが、例えば機材によっては機材の間隔がより短くて済むとかそういったこともありますから、そういった面で機材などが変わってくるとか、あるいは低騒音機材になって音が小さくなれば騒音区域も狭まってきますから、そういう面では騒音対策というものもより多くの機数を飛ばしたとしても大丈夫とか、そういったいろんな観点があると思います。

中条主査 2つの滑走路をそれぞれ、離陸、着陸、専用に使っているという前提で41万回であって、これを両方、離陸、着陸に使うようにするともっと増えるのではないかという議論もあるようですが、その点についてはどうお考えですか。

前田航空局長 これは、やはり何よりも安全の話なので、今、私どもの専門家が、細かい南風、北風、それぞれのときに滑走路をどう使うか、私も今、御説明できるあれではありませんけれども、本当にいろいろ検討を重ねた結果のマックスの数字だと御理解いただければと思います。

中条主査 猪瀬副知事、どうぞ。

猪瀬副知事 安全と効率は矛盾しないのです。効率はいいと安全ではないと考えるのは間違いです。

実は、この前のJRの事故が起きたときに、あれは効率を追求し過ぎた結果、安全が損なわれたと言っているんですけども、あれは違うんです。あれはきちんと必要なもの、つまり線路の間に走行を指示する機器がありましたよね。ああいう安全上、必要であったものを置いておけばよかったです話だと思うんです。つまり、ダイヤが過密だから事故が起きたみたいな論調が出たんですけども、あれは完全に俗っぽい議論であったかと思います。よく整理整頓された工場には事故が少ないのと同じで、汚くてのんびりした工場に事故が起きたりするわけです。したがって、安全と効率は対立しません。それは俗論ですからね。

それで、何を言いたいかといいますと、管制の問題で、日本は世界一緻密な鉄道ダイヤを組んで、それを実際に時間どおりに運行している国です。航空分野においても、日本は世界一になっていいわけです。航空分野はやや管制の詰め方といいますか、すき間がまだまだ。勿論、日本は戦後、戦争をしてこなかったもので、いわゆるパイロットを含めて管制とかそういう技術はやや先鋭化できるといいますか、そういう技術革新がしにくかった部分はあるんですけども、やはり日本は世界一の技術といいますか、そういうダイヤを組むソフトなどは鉄道では世界一ですけども、それは管制でも世界一の技術を持つことは、私は可能だと思っています。

そういうふうに、日本人の頭脳・技術を信じていますので、どういう計算で1時間の発着回数を決めたとということで、今、井桁があるから移動するのに時間がかかるとか、安全が損なわれるかもしれないとかというふうなことをおっしゃっているけれども、必ずしも、それは安全を持ち出す話ではない。それはシステムをきちんとやれば事故はなくなるわけですから、そういうことを申し上げておきたいと思います。

それから、深夜早朝の時間は3万回というふうに今日の資料ではなっていますが、これは早朝リレー時間帯を入れてでしたか。別でしたか。

前田航空局長 入れてです。

猪瀬副知事 早朝リレー時間帯でどのくらいですか。3万回の根拠を聞いているわけですが、それをもう少し話していかないとはいけません。

前田航空局長 深夜早朝については環境アセスの結果も踏まえてトータル4万回で、1万回については国内線のためにリザーブして、残りの3万回を国際線に使うというのが3万回の根拠です。

猪瀬副知事 それはリレー時間帯も入れての話ですか。

前田航空局長 入れてです。

猪瀬副知事 だから、これはそれを入れると、そんなに環境アセスと直接関わって4万回になりますか。少し違うのではないですか。

前田航空局長 環境アセス上は、1日112回で365日をかけて4万回になっていまして、したがって、その112回を深夜の時間帯で飛ばすということで、リレー時間帯というものは、便宜的と言うと少しあれですが、先ほどの繰り返しになりますが、成田のカーフェューがあって、成田が閉じている時間帯が23時から6時なのですが、またおしかりを受けるかもしれませんが、補完という考え方から行きますと、成田の22時台、それから、6時台というのは、ゼロではありませんけれども、便がほとんど飛んでいない時間帯なので、そういう意味では成田、羽田の一体的な活用という観点から、このリレー時間帯も含めて、平たく言えば外国航空会社も含めて、より深夜の時間帯の使い勝手をよくするようということで設けた時間帯です。したがって、そこを使った場合にも、夜間は国際線については3万回です。

猪瀬副知事 だから、これは全部を入れてという意味ですか。

前田航空局長 そうです。

猪瀬副知事 3万プラス1万で4万は、全部を入れてですか。

前田航空局長 はい。

猪瀬副知事 その計算がよくわからないんです。それでは、後でもう一回、計算根拠を出してもらわないとね。

中条主査 それでは、それは後で。

前田航空局長 わかりました。そんなにわかりにくい話ではないと思います。

中条主査 むしろ疑問としては、その112回も飛ばすのかどうか。需要としてどうなのですか。つまり、3万回とか、4万回とかと言われると、そんなに増えるんだと単純に思ってしまいますけれども、深夜にそんなに飛ばす人がいるのかという方はどうですか。

前田航空局長 先ほど申し上げましたが、4月以降、2010年の成田、羽田に関する協議を開始していますが、今まででも既にシンガポール、マレーシア、それから、韓国も深夜便が飛ぶことになっています。あとは、この間はフランスが合意になりましたけれども、これから、中国とか、アメリカとか、いろいろ大どころとやることになっていきますけれども、今までの感じからしますと、関心を持つ国の方が多いと思います。したがって、3万全部を売り切れるかどうかはわかりませんが、そこそこの便数は張られることになるのではないかと思います。

中条主査 ともかく、用意しておくだけキャパシティを用意した方がいいということですね。

前田航空局長 あと、貨物便もありますので、そういう意味では割と夜間の時間帯を有効活用されるのではないかと思います。まだ、全部とやってみないとわかりませんが。

中条主査 その点、今、おっしゃった貨物便ですけれども、これもリレー時間帯も使って貨物便を早朝深夜OKということでお考えになっていますか。

前田航空局長 排除はしていませんが、やはり貨物の場合には、本当の深夜でも特に問題はない。旅客の場合にはどうしても、例えば3時とか4時とかはなかなかいい時間帯ではないですが、貨物の場合にはそれが22時であれ、何であれ、余り関係ないので、勿論、エアラインのオペレーションの問題はありますけれども、排除はしませんが、旅客便を優先にしたいと思っています。

中条主査 これは規制改革会議に対する要望の中で、具体的に貨物についても早朝深夜以外の時間帯に使わせてほしい。例えば早朝深夜といっても、昼間はなかなか難しいであろうから、リレー時間帯のところを少しずらしてもらえると、かなり貨物のオペレーションがうまくいくのでという要望が出ておりますので、これは是非、御検討いただければと思っています。

草刈議長 1つだけ、局長の話を聞いていて、なかなか理解ができないんですが、さっきから猪瀬副知事と中田市長からもお話が出ているんですけども、要するにペリメーターという言葉も死語になったんだ。それは結構なのですが、順番、優先順位をどうやって考えていくのか。そのときに、要するに距離だということを依然としておっしゃっているので、このところがどうも理解できないんです。

やはり、本当に貴重な発着回数ですから、それに対する基準をどう考えるかといいますと、やはり何といっても、一番需要の大きいところから割り当てていくというのが当然ではないかと私は少なくとも思っていて、それはビジネスもあるでしょうし、観光もあると思いますが、いずれにしても、そういう考え方をしていただきたいと思います。それは夜間でもそうですし、さっき中田市長がおっしゃったのはまさにその通りだと思いますし、つまり、21時ではなくて23時ごろに出れば朝7時とかに向こうに着くわけです。これは何もパリではなくて、ヨーロッパ全部そうです。場合によっては中近東もそうかもしれません。

だから、そういう発想でいろいろシミュレーションをしていただいて、需要予測もしていただきながら、飛行機会社が行きたいところは勿論、需要の強いところだと思いますけれども、深夜便というものは、私もフランスのものに乗りましたけれども、確かに2時間ぐらい、時間が空いてしまうのは、つらいと思ったんですけども、ただし、少し時間をずらせば朝からの会議にすぐ出られるとか、そういう利便性は非常に高いんです。ですから、距離の話だけではなく、その辺のことも

調査をして頂きつつ、ぜひ考えて頂ければと思います。

中条主査 どうぞ。

前田航空局長 かなり算数の議論みたいになって細くなるものですから、発言を控えていたんですけれども、どういうふうに決まっていくか。確かに、今までの私の御説明ではわかりにくいと思うので、どういうふうに決まってきていて、これから決めていくかについて、少し御説明させていただきたいと思います。

そもそも、もともとはアジアゲートウェイ構想で羽田の国際化等が議論された際に、その中にも書いてあるんですけれども、近いところから順番に航空交渉で決定していくというのがありまして、基本的にはそれに基づいて交渉は近い国から順番にやっています。

それで、既に羽田からは定期的チャーター便、実質的にはほとんど定期便ですが、ソウルの金浦に1日8便。それから、上海の虹橋に1日4便飛んでいます。それで、韓国との間では、当初は日本側企業が2社1便ずつ、それから、韓国側企業も2社1便ずつの4便でやりました。これは大体、世界的にもみんなどこでもそうですけれども、相互主義なので、こちらの便数と外航の便数というものは大体同じでセットされるというのが一つあります。

これが、うちはメジャーが2社、韓国も2社だったせいもありますけれども、中国との間でも、一応、1日に2社が1便ずつ飛ばして、競争の観点もありますけれども、そういう形でやりましょうということでしたので、かなりの需要のある路線については、いわゆる2社1便ずつの4便が一つのセットみたいな形になっているんです。各国といろいろ合意していく際にも、大体、これが基本になるだろうという考え方で、今は韓国との間では2セット、それから、中国・上海との間で1セットが運行されているという現状にあります。

これは、3万回というのは1日40便なので、4便を必ずしも1セットにしなくてはいかぬということはないですけれども、1セットとして考えると、大体10セットで終わるんです。この間、韓国との協議を行って、現状で行っている2便に加えて、もう4便、双方2便ずつの4便で合意になっています。ということは、韓国との間で3セット飛ばすことが既に合意になっています。中国とは、まだやっていません。ただ、上海、あるいは北京の2つは多分、羽田からということは当確だろう。

加えて今度は、台湾との交渉はまだ予定していませんけれども、台湾と交渉をやったとき、恐らく台北も候補になるだろう。

それから、やはり香港もやりたい。そうすると、計算していくと、そのくらいで大体40便に達するというようなことではないかと思っています。

ただ、これは交渉ですから、相手と合意に達しなければ、その国とやりませんので、そうなれば、香港の次に一番近いところでどこかという話になりますけれども、それはそういう可能性も出てくると思います。交渉のやり方というのはそういうふうに行っているんで、大体、ここで更に北京、台北、香港と書かせていただいた理由は、おおむね、これで3万回というのがいっぱいになるだろうということでここにお示ししております。

中条主査 それは勿論、よくわかっているんで、その先の話が私たちの関心があるところです。

草刈議長 飛行場について、私どもとしては、何でこんなに距離にこだわるのだろうという話をしたんですけれども、ここにありますように、その後ろに、需要について強いところを配慮してという言葉も付いていますよね。

前田航空局長 先ほど申し上げた、既に飛んでいる2つ、これから飛ぶ3つについて、私どもが一応、目安として使っているのは、近距離、高需要、高ビジネス需要とっているんです。近距離はわかります。高ビジネス需要もわかります。真ん中の高需要は何を意味するのかといいますと、できるならば、羽田から飛ばした結果、成田からその便がなくなるというのはやめたい。

これは、先ほどから際内のネットが話になっていますけれども、際々のネットも非常に重要な要素なんです。特に成田空港のように、一応、国内線はわずかでありますが、飛んでいますけれども、基本的には国際線でネットを組んでいる空港ですから、際々のネットというものも非常に重要なので、例えばソウルへの便が羽田から飛ぶようになって、成田 - 仁川間がなくなったとかということはやはり避けたいんです。というのは、ベースになる需要がたくさんあるのであれば、羽田から飛ばしたからといって、成田便はなくなりません。そういう意味で、真ん中に高需要と入れています。今、申し上げた都市は、少なくとも需要がある都市だということについては、私は疑いないと思っています。

中条主査 そこまではよくわかります。どうぞ。

中田市長 それでは、短く1つ申し上げます。

第4滑走路ができてからとか、まず3万回、そして、それ以降という話は大分前向きな話としてあるんですけれども、私は、その前にもやることはあると思っています。逆に言ったら、それ以降の話ばかりになって、今やるべきことみたいなものがサボタージュされたら困るということがあります。

例えば何かといいますと、1つは北京とか台湾便などというものは2010年を待たずに昼間飛ばせるようにすることなどは、やはりすぐにでもやっていくべき話だと思います。これは、今の羽田の夜の時間帯でといいますと、こちらが出ていても向こうは無理なのです。入れないです。向こうだって住民がいたりするわけであって、規制があって、こちらが23時に飛びましたといっても、向こうに1時に着きましたというのでは、向こうの受け入れもできない。それから、ついでに言いますと、1時に着いても、我々は1泊分のホテル代を払うという話になって、ビジネスも観光も成り立ちにくいという意味では、昼間使うということも今の段階から早くやってもらいたい。

もう一つは、先ほど出ていた発着回数の件ですけれども、今、羽田が29.6万回ですね。それに対して、滑走路が2本しかないヒースローは50万回近く飛んでいるわけではないですか。たしか46.9万回ですか。そのくらい飛んでいるわけです。

それで、これは中条先生もよくおっしゃいますけれども、もっと間隔をどうするかとか、あるいは政府官用機とか、そういう枠をどうすべきか、ということなどは、やはり今の段階からやってもらわないと困ります。なぜかといいますと、今はこのままにして、それに3万回上乘せします。だから、かなり増えたのですという理屈では何となく信じたくなくなってしまうのです。そうではなくて、今のうちから増やして、それに3万回増やせるという状態をつくるためには、こういうこ

とを今のうちにさっさとやってもらいたいということを是非お願いしたいと思います。

福井委員 ちょっといいですか。聞きたいことがあるんです。

中条主査 どうぞ。

福井委員 先ほどの議長の質問にも関わりますが、近距離と需要との関係がよくわからないところがあります。近距離の場合で需要がない場合と、それから遠距離の場合で需要がある場合という比較が必要になる場合もあると思いますが、その優劣はどういうふうにつけるのでしょうか。

前田航空局長 冒頭に、アジアゲートウェイ構想に基づいて近いところから順番にということがありましたので、私どもがどういう形で順番に考えていったかというのは、今は成田しか飛んでいないところが多いわけですから、基本的に近い方から順番に成田のトータル便数などが割と多いところは厳然として需要が大きいところですね。それを対象にして、これはあくまでも先方との交渉事になりますから、そういう形で交渉していています。

ただ、1点だけ、先ほど韓国と3つ目の合意をいたしましたけれども、これは、韓国側はソウル・オア・釜山になっています。ということは、これも相手との合意が成立しないといけないので、うちの場合には、日本企業は釜山に飛ぶつもりはほとんどない。ソウルの3便目はやる気がありますけれども、そういうことだったので、先方はやはり釜山を取りたいということならば、釜山 - 羽田間を飛ぶ。その代わりとして、同じ便数、こちらが羽田からソウルに飛ぶことになっています。

したがって、日本側としては成田で、ソウルについては既に飛んでいたというのがありますけれども、成田の便数等を勘案しながら近い方から順番に大きい需要のところを拾っていったという経緯です。

福井委員 ですので、「近いところから」のところの政策的合理性はどこにあるのかという点です。実質的な政策的合理性はどこにあるんですか。

要するに、遠いところで、ヨーロッパ線とかアメリカ線で非常に需要の強い路線と、近距離でさほど需要の強くないところとの優劣関係はやはり比較の対象にしないといけない場合があるはずで。遠距離はまずカットするということの合理性はどこにあるんですか。

前田航空局長 これも異論のある方がいらっしゃるかもしれませんが、アクセスのいい空港については本当に近距離というのがむしろ、例えばビジネスマンなどについては日帰りだって可能になるわけですから、非常に貴重だろうというのが一つのゴールとしてあります。

そういった考慮が非常にあって、近いところから順番にということがアジアゲートウェイ構想に書かれたということがありますが、加えて、先ほどから何度も相手がという話を私は申し上げているんですけれども、勿論、いろんな国を相手にしなくてはいけないわけですが、そのときにアトラダムに、例えば日本がこの国とやりたいからということだけで決めた場合に、それでは、それよりも例えば近い国で、そこそこの需要もあるではないかといったような国との関係でどうなるかという議論は別途あると思います。つまり、回数に限りがありますから、さばき切れないという要素はあると思います。

福井委員 前者の点は、例えば、勿論、近距離であれば空港へ行く時間が短くて、乗っている時間が短いから、時間・距離が短くなるのはわかりますが、それでも10時間かかるヨーロッパ線や

アメリカ線だって、あと1時間、2時間、空港に早く到着することが物すごく大きな価値だという方が、日本人にも先方にもあってはいるはずで。その価値を一切ゼロにカウントすることが果たして妥当なんでしょうかというのが1つです。

それから、後者の方の相手があつての話で、どこから選ぶのかという選択の基準ですけれども、それはまさに熱心なところ、相手も熱心で、日本の方から見ても国益に資すると思うようなところは、おのずとお互いの、交渉あつての話ですけれども、熱心度合いと需要度合いはおおむね比例しているでしょうから、そこと交渉して何がまずいんでしょうか。

前田航空局長 これは実際にお話をした結果ではありますけれども、いろんな国との協議をやっている過程で、例えば夜なら何とか来られますというのと、昼間はだめですかという質問は必ず来ます。これについては近いところから順番にやっていますということで、ほとんどの国は納得していただいています。

福井委員 現状の説明としてはいいんです。けれども、問題提起をしているのは、根源的に、本当にそれが国益にとってベストであり続けるんでしょうかという議論です。

中条主査 だから、アジアゲートウェイでは確かに近いところからと書いてあるんです。でも、それに従っておやりになっているのはお役所としてはわかりますけれども、前田さんとしては、それは合理的な根拠だと思っておられるかという質問です。

猪瀬副知事 合理的根拠はないんです。

前に、今年の2月ぐらいに東京都で交渉を始めたわけです。それでパーソントリップ調査を出せと言ったんです。つまり、例えば香港は観光客だったらゆっくり行くから成田でいいわけです。あと、例えばシンガポールはビジネスが多い。そうしたら、羽田から行った方がいいです。そういうふうな合理性みたいなものが基本的になければいけないんです。

そのパーソントリップ調査を一応出してもらったんですけれども、確かに観光客とビジネス客との違いが出てきますから、それはやはり、そういうものに合わせていただくべきであって、それはやはり役所としては弁解になるんです。弁解してもしょうがない。だから、それを一番心配しているのは、最初に中田さんが言った、国際会議の数が減っているではないのか。そこなんです。

だから、前の航空局長に言いましたけれども、新幹線の「のぞみ」は名古屋と大阪はとまるんですけれども、熱海とか静岡にとまるのは「こだま」だから、我々が、首都圏が「こだま」になってしまったら終わりなんです。世界の「のぞみ」にならなければいけないわけで、それを言っているわけで、だから、今みたいなことで、観光客とビジネス客の比重ぐらい考えなければ、ビジネス客が来るときにはより利便性を、観光客が来るときにはより快適さを考えるということでもいいわけで、そのところを機械的に全部、回数と距離で比例して考えるという、要するに短いほど回数が増えれば距離が長くなるというのは全然根拠がないです。

福井委員 私もそういう気がします。

もう一つお伺いしたかったのは、今の局長の御発言で、成田から際々がなくなるのはまずいというお話がございました。成田から羽田に、ある国際線が移って、乗り継ぎ的な意味での国際便がなくなる、ネットワークが崩れるのがまずいという御趣旨ですか。

前田航空局長 やはり空港の機能として、要はトランジット客ですね。際々のお客さんも集められるというのは、やはり非常に空港の強みなんです。

福井委員 それはわかるんですけども、ただ、もし成田の便ではなくて、羽田に来た方がいいという判断をするエアラインなり国があったとしたら、あるいは日本も含めてそういう需要が強いとしたら、それは言わばトランジットの便益を捨ててでも羽田の発着の端的な便益を取りたい人が非常に多いからだという事になりますか。それがまさに需要の強さだと思います。

だから、とにかく成田でつながっていないといけないというのはやはり需要あっての話で、それも加味して、やはり羽田がいいというときには、成田に残すべきだという必要はないのではないのでしょうか。

中条主査 この話は、アジアゲートウェイに書いてあるからそういうことだということではなくて、やはり我々が考えるのは、需要の大きさ。かつ、需要の大きさでも、その需要の中身、支払意思額ということになるわけで、その点については、是非、一度、再検討をお願いしたいと思います。

もう一点、空港整備の運営制度の話になるわけですけども、この点について、これは、今、私も入っております資本規制の検討会でも議論がなされておりますけれども、この点については、まず、外資規制はなくなったと考えてよろしゅうございますか。

前田航空局長 先般の研究会の場で、研究会が発足して以来、先生もよく御存じだと思いますけれども、外資だけを取り立てて規制するのはいかがなものか。資本規制が要る、要らないは別にして、必要だとするならば内外無差別でやるべきではないかというのがかなりの先生方の御意見だったので、やるとするならば、資本規制を導入するならば内外無差別でしょうということで、外資規制というものは外資だけをということですから、したがって、それは余り議論の対象にはしないということが共通の了解だったと思います。

中条主査 私は一応わかっているんですが、そこの確認をさせていただいたということです。

となれば、その先の議論は外資も含めて、内外無差別で何らかの資本規制を考えているということで判断してよろしゅうございますか。

前田航空局長 研究会が発足させていただいた趣旨が、行為規制も資本規制も含めて、とにかく、ほかの制度、あるいは外国の例などを見ながら十分に検討していただくということですから、そういう意味では、今の時点でまだ議論が集約されていない段階でありますけれども、今の段階では資本規制について必要だという御意見の方、必要ではないという御意見の方、いろいろだと思いますので、必要だという御意見の方でも、やはり内外無差別というのが今の状況だと思います。

中条主査 今のところ、国交省さんとしてのお考えはまだ示す段階ではない。研究会の結果を待って議論をするということですか。

前田航空局長 はい。私どもは必要な法案を出そうということを考えていますので、研究会でいろいろもんでいただいたものをベースにして、必要な法案を用意させていただく。これから先生方の意見を集約していただいて、それを参考にさせていただくという段階でございます。

中条主査 もう一つ、私たちとしては大変関心を持っているのが空港の整備制度で、これは資本規制のことだけではなくて、どちらかといえば空港整備特別会計の在り方について。もっと空港の



運営を効率化していくことはできないだろうか。その先には民営化という議論が当然あるわけですが、その入り口の議論として、空港の収支について、まずは明らかにする必要があるだろうということを申し上げているところなんです。この空港収支についての検討といいますが、各空港ごとの収支の計算等々はお進めいただいているのでしょうか。

前田航空局長 今、やっております。維持運営費などをそれぞれの空港にどう割り振るかとか、技術的な問題かもしれませんが、少し難しい点があるので、ただ、そういうものを間違っただけで誤解を招くような変な格好の収支になるといけないので、今、検討をしております。

中条主査 中田市長、この空港の運営制度についての御意見は特にございますでしょうか。

中田市長 まず、今、一番最後に出ていた件の方で、特別会計ですけれども、これは率直に言って、非常に不透明です。これはやはり、私も横浜市という非常に大きい自治体をやっていますけれども、簡単に言いますと、こんな会計はないです。例えば企業会計や病院の会計といっても、一つの病院がどうなっているのかとかが当然わかるようになっているんです。その上で企業会計全体の収支とかがわかるわけであって、この空港の特別会計というものは全くもって、その意味では情報開示されていないというレベルだと私は思います。横浜市は空港整備にも資金協力をするわけですけれども、資金協力している我々もわからないのですから、そういう意味では、ここは前進をさせることは必ず必要と思います。

それから、先ほどの規制の問題ですけれども、外資については既に少しくリアーになっている。基本的には、私は資本規制という手法ではない形で規制をしていくべきだ。よく言われるとおり、行為規制、それから、株において黄金株を出すとか、あるいは価格上限規制とか、こういった形で規制をしていくべきで、資本規制でやるべきではない。すなわち、やはり投資がきちっとできて、初めて空港のサービスはよくなるのです。

申し訳ないのですけれども、これも国交省系の株式会社がやっているうちはだめだということなのであって『コンデナスト・トラベラー』というアメリカのところが取ったビジネス旅客による国際空港ランキングがあります。これは立地とかアクセスのよさとかもあるのですけれども、何よりも食事、店舗、アメニティーとか、快適性とか、デザインとか、こういったものも含めたランキングでいくと、1位がシンガポールのチャンギです。2位が香港で、3番がスキポール。それでは、日本はといたら、申し訳ないけれども、全く出てこない。ランキングの中に入ってこないという状態になっているわけで、これはやはり資本の在り方と当然関わっている話なので、ここも、今、言ったように、資本規制という手法ではない形の規制をすべきだと言っておきたいと思います。

中条主査 勿論、内外無差別は結構なのですが、内外無差別で資本規制をすることになると、かえって当初の外資規制だけをやる状況よりは規制強化になってしまうわけですので、この点は是非、御検討いただきたいと思います。

約束の時間を超過してしまいましたので、申し訳ございませんけれども、最後に猪瀬さん、よろしいですか。

猪瀬副知事 ついでに、この場を借りて申し上げておきますが、国土交通省の航空局の出先機関が東と西に分かれて2つある。東京航空局と大阪航空局とある。何でそんなものがあるのか。別に、

それは要らないんです。今のこの議論のところで、大阪航空局と東京航空局が国際化に何の貢献もしないんです。つまり、そういう局があるということは、ここに航空局長がいればいいんです。東京航空局長と大阪航空局長など要らないんです。

そういうことなんですけれども、つまり、何で要るのかというのは、この前も分権委員会でヒアリングしたんです。結局、要る理由がないんです。根拠がないんです。つまり、いろんな出先機関があるのと同じで、出先機関なんです。だから、羽田空港と成田空港と関空なり何なりが、事務局がしっかりしていればいいだけの話であって、国土交通省の人が急な用があったら、それは行けばいいだけの話です。

ところが、余り飛行機がない時代につくたらしいんです。だから、矛盾しているわけです。そういう足元で矛盾したことを平気で放置しておく、考え方とか思想が国際化に対応できませんから、そういうことを、今、知っておいた方がいいですということで私が提案していますのでね。ただ、要らないということだけです。

中条主査 ありがとうございます。

それでは、約束の時間も過ぎましたので、今日は私としては、ともかく、羽田の国際線の増枠部分については需要を考えながら検討していくというお話が聞けたことは、以前に比べればかなり前向きの話ではないかと思っております。これまでとはかなり違った方向性になってきたかなと思っております。

ただ、それ以外にはいろいろとまだまだ注文をさせていただかなければいけないこともたくさんあるかと思えます。更に続けて議論をさせていただきたいと思っておりますので、どうぞ、今後ともよろしく願いいたします。

今日はどうもありがとうございました。