

## 第6回交通政策審議会航空分科会基本政策部会

日時：平成25年4月23日（火）18：00～20：00

場所：中央合同庁舎3号館 11階 特別会議室

主なご指摘：

### <前回までのご意見の概要等についてのご指摘>

○公租公課のあり方に係る再検討の議論の中心は、必ずしも、事業者の国際競争力の強化に限られず、その他の目的の観点も含めて議論すべき。

○地方ネットワークの維持方策は、地域の役割なども含め総合的に議論すべき。

○現状認識のすり合わせも含め他部会との連携で進めることも考えられるのではないか。

### <公租公課のあり方に関する論点についてのご指摘>

○公租公課を考える上で何が問題か考えるべき。航空会社や空港の競争力の問題にどう結論を出すかが重要。また、空港が概成した中、税とその使途が連動するのであれば、投資需要の低減に応じた引き下げが妥当。また、航空事業者の負担が大きい点がポイントだが、旅客税等の議論は税制の問題でもあり検討が難しい。次回以降、他国との比較を踏まえ、我が国としてどの点が応用できるか示すべき。

○空港が概成しても、更新や管制の高度化等は必要。更新費用の積み立てなども考えないと、将来的にインフラの維持も困難になる可能性もある。

○着陸料が機体重量に応じた逦増料金である理由として、滑走路の摩耗に対する負担があると考えられるが、旅客が増えると全体の運用効率が改善されコストが低減される可能性も考えられる。

○着陸料について、受益と負担の関係を考える必要。摩耗する滑走路の維持のためであれば、現行体系に違和感はない。同様に、旅客の増加に連動するコストがあるのならば、旅客数に応じた負担が課されるのは自然。

- 着陸料体系について、維持更新の時代に需要に対応する仕組みを入れるのは良いこと。
- 着陸料が固定費化していて経営に影響があり、変動費化が必要だという論理だが、全て変動費化するのか、あるいは一部を変えるのが適当なのか。
- 着陸料の重量に応じた体系は、外生的な景気変動リスクを負わせる一方、航空会社の努力で旅客数が増えれば、負担が軽減する正の誘因も働く。どの程度の歳入の水準が必要か、誰が負担するか、どのような取り方かの3つの軸それぞれについて、リスクと誘因への影響を考えることが必要。また、当事者間である程度自由に決めるのがコンセッション方式であるが、その方向性を推進する過程をどう考えるか議論が必要。
- 着陸料について、旅客数に応じた負担方法ならば航空会社はメリットになるが、使用料を徴収する側として、どのようなデメリットが想定されるか。
- 会社管理空港が着陸料の引き下げにより航空会社の拠点化、需要拡大の促進を図ると説明しているが、そのような評価で良いのか。アジア諸国と比べて高いから下げるとしても、その目的の議論が必要。
- 公租公課の高さについて、世間の印象と随分異なると感じた。一部を取り出して比較した主張があるが、全ての費用を含めた比較では高くない場合もある。そうした観点から、利用者への「見える化」が必要。本当に高いか安いかわ、どこに歪みがあるか、利用者に示すのが根本の政策。また、航空では国内・国際間の歪みの是正も必要。極力単純で安定し、説得力もある体系が必要。

#### ＜地方航空ネットワークの維持方策に関する論点についてのご指摘＞

- 離島における航路との関係では、航空の天候等への対応力の高さも考慮して、両方の機関がある方が良い。他方、国内の陸上輸送との関係では、航空が交通手段として必要不可欠かどうか議論が必要。米国の例では人口密度が低く航空が効率的だが、高速道路や新幹線も有効な我が国の事情と異なる。

- 地方間路線の維持は、地域的な課題であり、陸上交通が整備された中で、地域における問題意識やニーズの盛り上がり疑問。地方間路線は自治体が主体的にやるもの。また、同一県内で対象となり得るものはわずかならまいだろう。離島以外に欧米的な大がかりな支援が妥当か疑問。
- 航空のように地域をまたぐ交通の支援をどう考えるかについては、例えばバスだと市町村をまたぐと国が一定の支援をしているが、航空では、ある地方空港の事例のように地方が戦略的に維持を主張するケースもあり得るので、一方的に国が路線を選ぶのは地元の努力を促すという点からは疑問。
- 同一離島からの路線でも、行政需要が中心、生活需要が中心というように路線の性格が異なる場合があり、一律には議論できない。地域の問題として捉えるものと、国・航空会社の負担も考えるものなど、細かい整理が必要。
- 地方路線の問題は、競争力や成長戦略の観点から、LCCの活用や海外とのつながりの形成など、地域活性化に寄与するものを支援するのが基本。そのうえで、生活路線維持を考える際のポイントは代替交通手段との関係が重要。どの機関を残すかという長期的な視点も含め、自治体とともに考えるべき。
- 米国EASのように、我が国と事情の異なるものの導入はいかがなものかと思うが、SCASDPの取り組みは、地域が何か始める際にシードマネーが要るものを後押しする試みであり好ましい。交通モード横断の一括交付金的なものとの関係で、交通モードごとの個別支援として導入すべきかという点では、融通が利く仕組みの方が好ましい。
- 離島の航空路線や地方間路線で支払意志額がどれほどあるのか。地域的問題は地元の創意工夫で考えるべきであり、それを促す制度が良い。
- 公租公課による支援について、一律に定まる本則料金を幾分の一に軽減する方法だが、本来、空港ごとに異なるものではないか。また、本則・暫定という考え方が形骸化し、屋上屋を重ねる印象となると好ましくない。

- 支援の必要性は、具体路線のケーススタディがあるとリアリティがでる。
- 米国と異なり日本では航空会社のデータが示されていないため、各路線でどの程度収入があるかわからず、議論が難しい。
- 航空の離島補助は船舶に比べると対象路線も補助額も大きく異なり比較しにくい。運ぶ輸送人員等で定量的に比較してはどうか。
- 機材更新については、航空事業者の負担増の懸念がある一方、更新機会に新しいことができるかもしれず、メリット・デメリットが考えられる。

以上