

第6回交通政策審議会 航空分科会 基本政策部会

平成25年4月23日（火）

国土交通省（中央合同庁舎3号館）

1 1 階 特 別 会 議 室

【事務局】 それでは定刻となりましたので、ただいまから第6回交通政策審議会航空分科会基本政策部会を開催させていただきます。ご出席の皆様方には、大変お忙しいところお集まりをいただきまして、まことにありがとうございます。

私、事務局を務めさせていただいております航空局航空戦略課の指田でございます。4月から着任をしております。どうぞよろしくお願いいたします。

本部会の審議でございますけれども、議事につきましては、原則として報道関係者に限り公開とさせていただきます。その上で、議事録につきましては、内容について委員の皆様方にご確認をいただいた後、会議資料とともに国土交通省のホームページにおいて公開することとしておりますので、あらかじめ、その旨ご了承お願いいたします。

それから、恐れ入りますが、報道関係者の方々、これ以降の写真撮影はご遠慮いただきますようお願いいたします。

続きまして、お手元にお配りしています資料の確認をお願いいたします。本日の配布資料は、まず議事次第、その次に委員名簿、さらに配席図、そして、資料でございますけれども、資料1「前回までの主なご意見の概要等について」、次に資料2といたしまして、補足資料「公租公課のあり方及び地方航空ネットワークの維持方策について」、さらに一番最後に、参考資料といたしまして、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案について」となっております。ご確認をいただきまして、資料の不足などございましたらお申しつけをいただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。

なお、卓上のマイク的使用方法についてご案内をいたします。マイクは、大変恐縮ですが、お二方で1台ということになっておりますので、申しわけございませんが、ご了承をお願いいたします。ボタンを押していただきますとマイクに赤いランプが付きまますので、お話をいただければと思います。終わりましたら、もう一度そのボタンを押していただき、電源をお切りいただきますようお願いいたします。

また、あらかじめお知らせをいたしますけれども、こちらの中央合同庁舎3号館でござ

いますが、節電の関係で午後8時になりますと全館の照明が自動的に消灯されることになっております。すぐに点灯いたしますので、ご心配なきようよろしくお願いいたします。

それから、委員の皆様方にはお手元に軽食をご用意いたしておりますので、ご遠慮なく召し上がりながらご参加いただければというふうに考えております。

本日のご出席の皆様につきましては、時間の関係上、お手元の配席図にてかえさせていただきますと思います。

それでは、以後の進行は家田部会長にお願いしたいと思います。家田部会長、よろしくお願いいたします。

**【家田部会長】** はい、どうも。皆さん、お集まりいただきましてありがとうございます。これから第6回の基本政策部会を始めさせていただきますと思います。幸い日が長くなってきて、今のところ明るいですが、確実に真っ暗になりますので、なるべく手際よく話を進めたいと思います。

今日のメインテーマは、この(2)の今後の論点整理に向けた補足説明ということになるんですけども、その中の公租公課のあり方について、これがひとつ塊り。もう一つが地方航空ネットワークの維持方策について。これが2つ目。この2つが今日のメインの話題になります。この予定としましては、1個目の話題で、説明の時間も込みにして約60分。それから2つ目の地方航空のほうで、これで45分。こんなような目途で考えてございますので、ご参考にしていただけたらと思います。

それでは、早速始めます。まず、(1)の議題で、前回までの主なご意見の概要等につきまして、航空戦略課長からご説明をいただきたいと思います。

**【航空戦略課長】** 航空戦略課長の海谷でございます。

まず、資料1をご覧くださいと思います。ページをめくっていただきまして、これまで第1回、第2回の部会におきましては、2ページ目にその概要をお示しいたしましたように、航空を取り巻く社会情勢等に関する議論ですとか、これまでの航空政策のフォローアップというものを実施してまいりまして、さらに第3回から第5回の部会におきましては、3ページにあります第2回の部会で整理しました、このような視点に沿って、関係者のヒアリングですとか、有志委員のプレゼンテーションを実施してきたところでございます。

これら5回の部会でいただいたご意見、それから地方自治体に実施したアンケート結果というものがございましたけれども、これを含めた概要を3ページの視点別に整理いたし

ましたのが、5ページから9ページの資料でございます。

この部会で出たご意見等でございますので、詳細なご説明は省略させていただきますけれども、このように、これまで議論に上りました中から中期的な課題というものを抽出いたしまして、例示的にはございますけれども、掲げさせていただいたのが10ページの資料でございます。

これを基本といたしまして、今後の進め方について、11ページをご覧いただきたいと思っております。

この基本政策部会そのものの目的が中期的な航空政策のあり方について議論していくということですが、当面の中期的なあり方というものを年度内を目途に取りまとめていくこととなりますけれども、短期的には、例えば国際航空需要への対応でございますと、首都圏空港の容量拡大、あるいは空港経営については、空港経営改革法案の国会提出等が行われております。

その一方で、国際競争力の関係でございますと、航空機燃料税の軽減措置の期限が本年度末に到来するですとか、あるいは地方航空ネットワークの維持の関係では、着陸料のネットワーク割引の期限が毎年来るということで、本年度末にも到来すること、それなどを踏まえまして、これらの2つの分野につきましては26年度の予算要求、それから税制改正要望などに向けまして、一定の方向性を取りまとめる必要性があるかと思っております。このため、本年の夏の間取りまとめに向けましては、これら2つの課題に焦点を絞りまして集中的に議論していくということと、中間とりまとめにおきましては、これら以外の中期的な課題についても、夏以降議論を深めるための議論の整理をしておくことにいたしたいと思っております。この件につきまして、ご意見等あれば承りたいと思っております。よろしくお願いいたします。

**【家田部会長】** はい、ありがとうございます。ここまでの出された議論を取りまとめていただいたのと、特に最後の今後の進め方については案になっていますので、皆さんにご意見を賜って、よろしければこれで進めようということでございますが、いかがでございましょうか。どうぞご審議いただきたいと思っております。

**【航空局長】** ちょっとよろしいですか。

**【家田部会長】** はい、どうぞ。

**【航空局長】** 10ページをもうちょっと説明してもらったほうがいいと思うんですけども。

【家田部会長】 10ページ。

【航空戦略課長】 失礼いたしました。10ページについて、若干補足的にご説明させていただきます。

中期的な課題の例でございますけれども、まず1つ目の視点の関係でいきますと、国際航空需要への対応ということでございますけれども、こういった量的に増加していきます航空需要に対応いたしました空港・管制のあり方というのが1つの課題であろうということかと思っております。

2つ目といたしましては、LCCでございますとか、ビジネスジェット等、質的に新しい需要というものが、量的なものとは別に出てきているわけでございます。こういったものにどのように対応していくとかというのが2つ目の課題かと思っております。

さらに、オープンスカイということでやってきているわけでございますけれども、これにつきましても、国際情勢の変化ですとか、アライアンスの進展ですとか、そういった競争状況の変化ですとか、そういったものを踏まえたいろいろな枠組みを構築すべきではないかというようなご意見なんかもございました。こういったものも1つの課題ではないかと思っております。

さらに、その国際航空需要との関係でいきますと、そういった増加する国際航空需要というものをどう観光と連携してやっていくかといったものが非常に重要になってくるかと思っております。これら他の施策との連携という視点も入れさせていただきたいということでございます。

それから競争力の強化等々といったところでございますけれども、公租公課ですとか、あるいは規制の見直し、こういったものを通じまして、事業者による安定的かつ円滑なサービスの提供を促進するというのが1つの課題であろうかというふうに思っております。

さらに、事業者による円滑なサービスの提供の促進というものと関係するという点では、例えば非常時の対応ですとか、利用者の利便性の向上の観点から事業者間の連携でございますとか、他モードとの連携でございますとか、こういったものを促進すべきではないかというご意見もございました。これも1つの大きな課題ではないかと思っております。

さらに空港経営改革、3点目の視点といった観点から参りますと、空港経営改革につきまして、これはその法案を出して、終わりということではありませんが、絶えずいろいろな形でバージョンアップしていかなければいけないということでございますけれども、こういったものを円滑に実現するために、さらにどんな対応が必要であるか。

あるいは、これもこの空港経営改革と一体となつての対応ということでございますけれども、まちづくりや観光振興と一体となつた空港運営についてどう考えていくかということ。

あるいは、空港の質的な面からまいりますと、老朽化への対応など、利用者の安全・安心をどう確保していくかといったことが課題になろうかと思ひます。

さらには、第1回目にいろいろ議論があつたかと思ひますけれども、低騒音機の普及等に対応した環境対策というのをどう考えていくかといったようなことがあろうかと思ひます。

4つ目の視点の関係で、地方航空ネットワークの維持方策と環境整備ということで挙げさせていただきます。

その他、4つの視点とは直接関係ありませんけれども、省エネ・環境対策のあり方ですとか、インフラの海外展開についてどう考えるかですとか、そういったご意見もいただきました。これらについても重く課題として受けとめていろいろ検討していくことが必要と考へ掲げさせていただいているということでございます。

以上でございます。

**【家田部会長】** はい、追加説明いただきました。この課題に関する認識に関することでもいいし、先ほどのこれからの進め方についてでも結構ですので、ご意見ご質問をいただきたいと思ひますが、いかがでしょうか。

じゃあ1点だけ、私から。特にこの10ページで今、ご説明いただいたのでいうと、これは基本政策部会ですけれども、別に技術・安全部会がありまして、そこはもちろん技術と安全について真剣に議論いただくわけですが、例えば一番上の空港と管制のあり方とか、下から5つ目の空港の老朽化への対応とか、低騒音機の普及とか、下から2番目の省エネ・環境対策のあり方というあたりは、技術・安全部会のほうでの現状認識というものとのすり合わせというのか、協調みたいなものもあつてもいいかなと思ひますね。もちろん事務局を通じての連携は当然今までどおりやればいんだけれども、さらに、もし可能ならば、こういうテーマだけ検討するようなときは合同で開くような会があるとよりそこから発展的なことが出てくるかもしれないと思ひますけれどもね。一提案として述べさせていただきました。

ほかにはいかがでしょうか。竹内先生、どうぞ。

**【竹内部会長代理】** ご説明ありがとうございました。私は11ページの下のほうに平

成26年度予算要求等に向けての一定の方向性を得るべき課題のところ、最初に事業者の国際競争力の強化等に関連した公租公課のあり方とありますけれども、強化「等」と書いてあるから、それでいいといえればいい話なんですけど、どうもこの字面だけ追ってしまうと、国際競争力の強化ということが公租公課の再検討の中心的な課題みたいに見えまして、もしそうだとするならば、例えば国内線だけを使っている航空会社は公租公課の話とは関係ないように見えてしまいます。ですから、あまり国際競争力を前面に出すのでないような、書きぶりがあったほうがいいのかないかなという気もします。ただちょっとそういう感想を持ちました。

以上です。

**【家田部会長】** 今のご発言は、コメントということで伺えばいいですね。ほかにどうでしょうか。加藤先生。

**【加藤委員】** コメントでもいいですか。

**【家田部会長】** どうぞ、どうぞ。コメントでも、質問でもどうぞ。遠慮なく。

**【加藤委員】** とりあえず当面の予算ということであれば、この2つというのは妥当かなと思うんです。等というところが僕もちょうと気になりまして、当初はこういう目的で多分航空機燃料税の軽減を導入した。それがおそらく違う目的になるということも考えて、等が入っているのかなという気がしてしまっていて、そういう議論を多分ここでするのかなと思っております。

それから、地方航空ネットワークの維持方策については、羽田のスロット配分でも出てきたように、地域の役割をどうするかということをやっぱり考えないといけないので、それが論点になるのかなと思っております。

**【家田部会長】** ありがとうございます。ほかにご意見はございませんでしょうか。よろしいですか。

それじゃあ今の等のところあたりは、直接に論理が左から右へ行くとも限らないというご指摘もいただきましたので、必要な修正をしておいていただくということでよろしいですか。

**【航空戦略課長】** まさにそのあたりを今回ご議論いただく事項だと思っております。

**【家田部会長】** なるほど。まあ、後で出ますよ。はい、ありがとうございます。

それじゃあ、資料1の話題につきましては以上でよろしいでしょうか。それじゃあ、大体ここにありますような今後の進め方で進めることにご同意いただいたというふうになさ

ていただこうと思います。ありがとうございました。

それでは2つ目の議題、今後の論点整理に向けた補足説明ということになるんですが、その前半部分、公租公課のあり方について、同じく海谷さん、ご説明をお願いいたします。

**【航空戦略課長】** 資料2のほうをご覧いただきたいと思います。前半は公租公課のあり方に関する補足資料につきましてご説明させていただきたいと思います。できるだけ手短かにいたしたいと考えております。

2ページをお開き願いたいと思います。

まずは公租公課に関連いたしまして、航空会社のコスト構造について分析するため、旅客1人を1キロ運ぶのに要する、いわゆるユニットコストというのがございますけれども、これにつきまして、代表的な航空会社の比較をお示しいたしましたのがこの2ページのグラフでございます。

諸外国の航空会社と比較しますと、わが国の大手航空会社のユニットコストの水準が高くなってございます。また、ユニットコストの内訳といたしましての空港使用料でございまして、ドイツの航空会社などに次いで、比較的高い部類に入っております。航空機燃料税のほうは、燃料費に含まれてしまっておりまして、公開資料だけからは正確な数字は出せないんですけれども、おおむねコスト2%を占めていると考えられますので、大体約0.2円前後かと考えております。

ただ、この公租公課のコスト全体に占める割合は、後でも触れますけれども、必ずしもそれほど高いというわけではございませんで、諸外国の航空会社との差も、その差のみならず、他のコストの差による割合も多いということも事実であろうかと思っております。

3ページでございますけれども、このような我が国の大手航空会社のユニットコストの水準が高くなっている一因としてどのようなものがあるんだろうかということ若干分析を試みてみました。ここでは、我が国の大手航空会社は国内線の割合も高いということ、それから短距離運航が多いということに加えて、例えばスカイマークですとか、LCCですとか、そういったような多頻度運航路線のみを運航しているわけではないということで、機材の稼働率がこれらの航空会社に比べると、必ずしもよくないということが推測されます。このようなことが一因となっているのではないかということで、ある程度そのような傾向性もあるのではないかということ进行分析いたしましたのが、3ページから5ページの指標でございます。

一方、最新の数字で見ますと、これは6ページですけれども、我が国の航空会社、旅客

1人を1キロ当たり運航する際の収入、いわゆるユニットレベニューと申しますが、これも高いということで、足元の状況がよければそれでも利用していただける旅客がいるということでもあろうかと思えます。

7ページでいきますと、その結果、現在の足元の状況でいきますと、我が国の航空会社は比較的大きな1ユニット当たりの営業利益を出しているということかと思っております。これは、すなわち足元の状況がよければ、8ページにございますような我が国の航空会社のサービス水準を評価していただけるということも言えるでしょうし、また後で出てまいりますけれども、ここ数年のコスト削減努力というものも実を結びつつあるということではないかと言えようかと思っております。

9ページになりますけれども、先ほど公租公課のコスト全体に占める割合というものはそれほど高いわけでもないという説明をいたしました。これを国際的に比較いたしましたのが、この9ページのグラフでございます。我が国の航空会社のコストに占める空港使用料の割合は、右のほうでございますけれども、10%前後。航空会社によって若干差がございますけれども、8%から12%程度となっております。航空機燃料税をこれに加えますと、10%から14%程度となっているということでございます。他国の航空会社につきましてはユニットコストの絶対額が比較的小さいので、そのために割合が高まるということもありますけれども、他国の航空会社と比較して、この割合が突出して高いというわけでもないということでございます。こういうことも考えますと、コスト削減というものには、まずは航空会社の自助力も必要であるということでございますけれども、それに公租公課の見直し等の政策的な対応が可能な範囲でどこまでできるかということかと思っております。

10ページになります。

先ほど、ここ数年のコスト削減が実を結びつつあるということではないかという説明をいたしました。これを示したのが10ページのグラフでございます。コストの全体の2割から3割を占めます燃料費が20%ぐらい高騰する中で、ユニットコスト自体はこの3年で13%ほど低下してございます。このうち航空機燃料税の3分の1の低減の効果は、約1.4%ということでございます。これは必ずしも大きなインパクトがあるということではないという見方もあるかもしれませんが、コスト全体に占める割合が先ほど申し上げましたように、約10%ということでございますので、それを考えるとおおむねほどよい割合になっているんじゃないかということも言えようかと思っております。

11ページでございます。

我が国の航空会社の現在の業績は好調に推移しつつあるということでございますけれども、この11ページにあるように、これも以前にご説明いたしましたが、やはりイベントリスクによる業績の乱高下にさらされやすい構造にあるということも事実でございます。

また、さらに12ページにありますけれども、原油価格の上昇傾向なども続く中で、競争力強化のためのコスト低減というのは今後とも着実に進めて、航空業界を筋肉質の構造にしていく必要性は引き続き高いということが言えようかと思えます。

まず1点目として、ここまでの資料を踏まえまして議論していただきたいのは、このような業績が比較的好調である中での見直しということになりますと、これまで航空機燃料税の軽減が集中改革期間によるコスト低減と一体となった緊急支援という説明がなされてきました。それとの関係でいろいろな議論が生じ得るところかと思えますけれども、ここまでお示した資料の状況を踏まえまして、どんな大義名分があらうかというようなところもいろいろご議論いただければと思っております。

続きまして、13ページ以降の資料でございますけれども、先ほど我が国の航空会社のユニットコストの中で、公租公課は他国と比較しますと絶対額としては少し高目の部類に入るといってまいりました。その要因と、それがどういう意味を持つかということについて、この13ページ以下の資料をもとにお示ししていきたいというふうに思っております。

まず、13ページに着陸料の算定方法をお示ししております。これは一番上のターボジェットというところを見ていただけるとわかると思えますけれども、航空機の最大離陸重量ですとか、騒音値に応じて高くなっているということがございます。したがって、景気変動ですとか、事業者の努力以外の部分で、例えば旅客が減少するというようなことがあっても、飛ぶ飛行機が変わらなければ着陸は変わらないということで、費用が固定化されておりますので、事業者が景気変動等のリスクをこれにより負担するという構造になっているという点が、まず1つ目のポイントでございます。

14ページから17ページでございますけれども、これは諸外国の空港と我が国の空港とで、旅客1人当たりの公租公課等の比較を国内線と国際線に分けて行ってみたものでございます。それぞれ青系の色分けをされた部分が航空会社が支払っている部分、赤系の色分けをされた部分が旅客が支払っている部分でございます。実際にはその赤系の部分も、最近ではチケット一体となって、チケットにオンされて、実際には支払うようになってき

ているというのが通常でございます。

我が国の空港につきまして、基本的には欧米諸国の空港と比較いたしますと、これは14ページと16ページになりますけれども、着陸料自体は高い。この着陸料が一番濃い青の部分でございますけれども、これは高いんですけれども、旅客1人当たりの公租公課については、このグラフ全体で見ますと低い。すなわち、これら全体に占める航空会社負担の割合が高い。特に国内線については顕著であるということが言えようかと思っております。

また、15ページ、17ページにアジア諸国と比較したグラフがございます。こういう比較をいたしますと、国内線につきましては、新千歳などのように空港によっては旅客1人当たりの公租公課が外国よりも低い場合という空港もありますが、全体としては高目でございます。全体に占める航空会社の負担の割合も高いということが言えようかと思っております。この国内線につきましては、名称が違うので厳密にちょっと計算がしにくく、航空機燃料税の額も入っていないんですけれども、少々乱暴に空港における国内旅客1人当たりの航空機燃料税額というのを単純に割って計算すると、700円台ぐらいでございますので、大きな傾向としては変わるものではないのかなと思っております。

17ページも、先ほどと同様でございますが、こちらのほうはより着陸料もアジア諸国と比べると高い、全体の水準も高目であるということが、オーストラリアを除くと言えようかということでございます。

本来でございますと、欧米諸国よりも全体でも低い水準ということでございますと、先進国としては御の字ということが言えるのかもしれませんが、我が国の航空会社や空港は、主としてアジアの航空会社や空港と競争関係を支えているということでございます。このような地域的ビハインドを持っているということと、また全体に占める航空会社の負担の割合が高いということで、最終的なコスト、あるいは旅客負担が同一であったとしても、先ほど申し上げましたような着陸料等が固定化することによりまして、よりリスクを負いやすい構造になってしまっているということが2つ目のポイントかと思われれます。

このような要因から、空港使用料等のコストが若干高目になっているということかと思いますが、これは我が国におきまして滑走路と空港ビルの運営が分離されてきたということですか、あるいは運賃の総括原価認可制のもとで、コストを利用者に直接転嫁しやすい構造になっていたのか、それで済んでいたという、非常に経緯論によるところが大きい

のではないかと考えております。先般国会に提出いたしました空港経営改革法案によりまして空港経営改革が進めば、その点につきましては若干改善が進みやすいのではないかと考えられるということでございます。

ここまでの資料を踏まえましてご議論いただきたい事項といたしましては、このような着陸料をはじめといたしました、航空会社の負担に偏重した空港にかかわる諸費用の負担のあり方といったものをどう考えるべきかということかと考えております。それは先ほど申し上げましたように、空港経営改革を進める中で、例えば赤系の旅客施設利用の割合を高めるということも可能になることで、ある程度改善が進むということもあろうかと思えますけれども、そこまでに至るまでの間、あるいはそこまで至らない空港について、先ほど申し上げましたような着陸料に内在いたしますリスクの問題を、例えばでございますけれども、一部を旅客数に応じた料金にして、リスクという点からは旅客施設利用料と同様の構造にしておくという解決策なども考えられようかと思えますが、そういった点も踏まえまして、どう考えることが適切かということなどについてご議論いただきたいと考えております。

18ページ、19ページでございますけれども、先般の定期航空協会さんのヒアリングにおきまして、航行援助施設利用料の負担が国内線に偏っているのではないかとご意見がございましたので、関連の資料をお示しいたしました。主に19ページのほうをご覧いただきたいと思えますけれども、左側のグラフで見ますと、確かに右側のボーイング777型機で見ますと、国際線よりも国内線のほうが高くなっているということなんですけれども、左側のこのボーイング737-800で見ますと、近距離の国際線などで結構飛んでいる機材であります。これを見ますと国内線よりも国際線のほうが高くなっておりまして、一概に国内線が高いということも言えないかなと考えております。

ただ一方で、その右側のグラフで見ますと、上の交通量に占める割合というものと、下の航行援助施設利用料の収入の割合というものが、国内線では後者が高く、上空通過は前者が高い。国際線はそうそう変わらないといったような状況にございまして、このような状況も含めました受益と負担の関係につきましては、何らかの検討が必要ではないかというふうにも考えられますけれども、海外との調整も必要なので、実施にはやや時間が必要、あるいは中長期的な課題ということにもなるかと思えますが、その辺についてもご議論いただければと思います。

20ページから23ページにつきましては、航空関連の公租公課についての海外比較で

ございます。特に先ほどの空港ごとの比較で、航空旅客税というものが出てまいりました。これはアメリカ、フランスではその全部または大半が、空港や航空路の整備、あるいは管制の財源の一部に充てられておりまして、我が国における航空機燃料税と同等の機能を果たしているということも言えようかと考えられます。一方で、イギリスやドイツでは環境税的な取り扱いで一般財源に充てられているということでございます。

22ページ、23ページは全体を俯瞰した表でございますけれども、いずれにいたしましても、航空関連の公租公課でございますが、世界的にはある程度類似的な部分もあるというものでございますけれども、特に税負担などを見ますと、必ずしも世界標準的な仕組みがあるわけではなくて、ある費目を取り上げれば例が少なくとも、同等機能を持つ他の費目があったりするということがある世界だということが言えようかと考えられます。

3点目といたしましては、このような海外の体系を参考として、現在の体系で見直すべき点はあるやなしやというようなことがございます。この航空旅客税云々ということにつきましては、税金ということもありまして、少し慎重な対応が必要な点多々あるかと思えますけれども、ご意見等あればいただきたいと思います。

若干時間が押しておりますので、急いで説明させていただきます。

24ページでございますけれども、こちらは現行の国管理空港の着陸料の軽減措置全般を一覧にした資料でございます。

25ページ、26ページは、先般のヒアリングでもありましたけれども、最近、会社管理空港で実施されました着陸料の軽減措置に関する資料をご用意させていただきました。詳細な説明は省略いたしますけれども、4点目としてご議論いただきたいのは、27ページにいろいろなご意見がございますように、国際旅客の誘致等に関する事業者へのインセンティブですとか、あるいは着陸料との関係に地方がかかわる仕組み、あるいはコンセッションの方式に実現に向けて検討を進める中での空港使用料の低減につながる仕組み、あるいは既存制度の維持拡充を航空ネットワークの一方策の観点からどう考えるかというものがありますけれども、これについてどのようなことが考えられようかということが、次いでご議論いただきたい事項でございます。

最後になりますけれども、28ページ以降でございますが、今後の空港整備事業につきましては、空港の配置的概成がなされたということを踏まえまして、国際競争力の向上等の観点から必要な最低限の機能向上事業でございますとか、空港・航空保安施設等の更新でございますとか、耐震対策等を基本として実施しているということでございますけれども

も、これらにつきましても、28ページにありますように、23年度からの航空機燃料税の軽減を踏まえまして、一部事業の先送りを行ってきたところでございます。

空港の更新等につきましても、29ページにございますように予防保全的な維持管理を通じまして、実態に即した更新等を実施するというところでございます。30ページをご覧くださいますと、この下のグラフにもございますように、施設の更新サイクルというものが、滑走路の舗装ですとか、誘導路の舗装でございますと、おおよそ20年程度が相場でございます。そうしますと、1960年代から70年代にかけて供用されましたジェット化の草創期の空港施設につきましては2度目の更新時期が、あるいは空港整備事業のピーク時、平成の最初のほうですけれども、この時点で供用されたような空港施設については1度目の更新時期が来るですとか、更新需要が高まることが予想されます。

また、31ページにございますけれども、平成19年に空港の耐震性向上について方針を出したというところでございますが、その目標の達成には道半ばといった状況にございます。

それらを踏まえまして、32ページにございますように、当面の財源のあり方を競争力向上などとのバランスも踏まえながらどう考えていくかということについてもご議論いただければと思っております。

公租公課の観点からのご説明は以上でございます。

**【家田部会長】** はい、ありがとうございました。それじゃあ、これから議論に入りたいと思います。おおむね1時間くらいを議論の時間というふうに想定しているところでございます。特に公租公課にかかわる現状認識で、こういうことでよろしいのかどうか。それからまた方向性について、ここにある、ここまで出たご意見のようなことになるのかどうか。どうぞ忌憚のないところをお話しいただきたいと思います。

時間を効率的に使うために、一問一答で事務局からお答えいただくのではなくて、一通りご意見を賜って、それについてまとめてお答えいただくというふうにしたいと思います。よろしいでしょうか。

それじゃあ、順番は決めませんので、どうぞご発言いただきたいと思います。私の指名する都合上、この名前のプレートを立ち上げていただくようお願いしたいと思います。いかがでしょうか。じゃあ最初に竹内先生、どうぞご専門の領域でもありますので。

**【竹内部会長代理】** それでは、最初に1点だけちょっとお伺いです。質問になると思いますが、13ページにある我が国の国管理空港における空港使用料の算定方法を

あまりじっくり見たことがなかったので、おもしろく拝見しました。例えば、これはこういう理解でいいと思うんですが、着陸料についてターボジェットを見ると、要するにその航空機の重さが重ければ思いほど逓増料金になっているということだと思います。こういうように逓増料金になっている根拠が何なのか、ということを知りたいです。例えば、滑走路そのものの傷みだと、よく道路でいうように軸重の3乗、4乗に比例して傷むということがあるので、そういうことを想像すると、確かに重たければより料率が高いというのほうなづけます。しかし、空港は、滑走路とか、そういう地面の話だけではないわけで、ほかの施設などを考えたら、逆にたくさんお客さんが乗ってくれるものほどトータルとしては効率よく運用できて、コストが安く済むかもしれない。そんなことも考えると、果たしてこういう逓増料金であることの意義がどこにあるのかというところを疑問に思っています。逓増料金の正当な根拠がきちんとあればいいし、そこがそれほどクリアでなければ、これも今後中長期的には考えていかなければいけないんじゃないかなと思いましたので、その点をお伺いしたいと思います。

以上です。

**【家田部会長】** ありがとうございます。ご質問ですので、後でまとめてお答えいただきますしょう。

ほかにかがでしょうか。

じゃあご発言がございませんので、この点をお答えいただきましょうかね。

**【航空戦略課長】** この逓増料金につきましては、おそらく制定当初の考え方からいうと、やはり重量が重くなればなるほど滑走路の傷みぐあいもひどくなるというようなことでございますとか、あるいはこの大型化、あるいはジェット化が進めば進むほど、それなりに滑走路等の整備の需要が高まる事情などがあつた、そういうものももろもろ考慮して、このような形になったものと認識しております。

着陸料を空港の維持管理費に充てているわけですがけれども、必ずしもそういった維持だけに当たっているわけではないので、こういった重量に応じた料金だけで、果たしていいのかとか、そういったこともいろいろご議論いただくような課題かなと思っております。

**【家田部会長】** 竹内先生、よろしいですか。はい、ありがとうございます。

じゃあ続いて、荒木委員、お願いします。

**【荒木委員】** ご説明の中であつたように、航空会社に偏った負担をどう考えますかというところで、それに対する答えを持ち合わせているわけではありませんが、考える上で、

やはりユニットコストが海外の航空会社に比べて高いということで、一般論でいえばこれを低くすると、より航空会社の経営に柔軟性が出て、いろいろな路線を飛ばせるようになるのかということも可能なのかなという想像はしております。そういった議論の前に、1つありましたのが、18、19ページあたりの航行援助施設利用料を我が国の制度と、それからICAO推奨の体系ということで比較していただいておりますが、ちょっと理解不足で大変申しわけないのですけれども、例えばICAO推奨のほうにしたらどういうふうに定量的に変わってくるのか、知りたいということと、あとはICAO推奨なので、世界で一般的に使われていると想像しますけれども、そもそも我が国の体系というのはどういう根拠や経緯で今の制度になっているのか、ご説明いただくと幸いです。

あと、先ほどの13ページの着陸料のところ、どういう機材が何トンぐらいでということ、事例まで、例えば777であれば大型なので重いのですけれども、何トンぐらいで、例えば737-800だと小さいので、このぐらい入りますという、事例として教えていただくと幸いです。よろしく申し上げます。

**【家田部会長】** ありがとうございます。

それじゃあ、お答えの前に田邊委員から先にご発言いただきましょう。

**【田邊委員】** 田邊でございます。今のご質問と少し関連するんですが、ちょっと私の理解不足でもう1回教えていただきたいんですけれども、2ページ目のユニットコストのところ、空港使用料の金額の比較が出ていますんですが、先ほど燃料税は輸送費の何%というお話がありましたけれども、航行援助施設利用料も含めて、例えばユナイテッドであるとか、他の航空会社との比較をしているのか。このグラフにそもそも入っているのかどうなのかというところがよくわからなかったもので、その辺を教えていただきたいと思えます。入れるべきではないのかもしれませんが、金額ベースとすると航行援助施設利用料は1,000億円ぐらいで、かなり金額ベースとしては大きいので、これを入れる、入れないというのは大きいんじゃないかなという質問が1点目です。

2点目は、今、空港使用料の減免措置がかなりとられていて、実際日本の、特に国内線はかなり安くなっていると私は思うんですが、その減免措置によって、実際にそういう航空料金がどの程度値下げしたのかとか、どのくらい航空料金に反映されているんだろうかというところが、若干疑問で、場合によってはある程度航空会社が吸収してしまっているんじゃないかというふうに思ったので、その辺はちょっとどういうふうなご認識なのかという点です。

最後のもう1点は10ページ目のエアラインのユニットコストが減っているというところで、減税の効果も出ているということなのですが、燃料価格がこの時期これだけ上昇しているのに、かなりコストダウンに成功している理由というのは、特定の航空会社がコストを下げたのか、それとも特定の航空会社のどんな投入要素のコストが削減されたのかというところが、もしご存じでしたら教えていただければと思います。

以上です。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。ほかの方はご発言はよろしいでしょうか。

それじゃあ、お答えいただきましょうかね。

【航空戦略課長】 荒木委員のご質問にお答えしたいと思いますけれども、19ページをご覧くださいと思います。

このグラフでいいますと、ICAO推奨にするということは、これは重量に比例して掛けていくということになりますので、基本的には国内と同じような一次関数的なグラフに国際飛行の料金体系がなっていくということかと思われまます。

現在の体系になった経緯といたしましては、これを導入した当初の国内飛行と国際飛行に関します管制施設の利用頻度ですとか、そういったものをもろもろ考慮した結果だというふうに承知しております。こういったものも含めまして、受益と負担の関係も踏まえながら、全体として検討していくということになるのかなというところでございます。

それから田邊委員のご質問でございますけれども、航行援助施設利用料は、空港使用料には入っておりません。

それからネットワーク維持のためのもろもろの、例えば着陸料の軽減措置が運賃の値下げに直接結びついているかということになってきますと、これはある意味では施策として値下げを航空会社としているものもあれば、あるいは維持するためのコスト低減という観点から比較的据え置かれているものもあるなど、運賃が総括原価制ではなくなりましたので、路線ごとによって事情が違ってくるところがあろうかと思えます。ただ、いずれにしましてもある程度路線を維持していくという観点から、着陸料割引等についてはなされているということとっております。

それから、燃料が上がっている中で特定コストが下がっているということでございますが、1つ大きいのはこの時期はJALの破綻の時期を含んだ時期でございますので、そういったのも1つ、大きな影響としてはあろうかと思えますけれども、その他の航空会社に

においても、かなりコスト削減に努力されている、その結果というのはある程度出るものかと思いますが、どの費目がということは全体からは必ずしも把握できないところもありますので、全体としてはそういう傾向にあるということをお示ししているということかと思えます。

【家田部会長】 荒木さん、田邊さん、いかがでしょうか。よろしいですか。もし加えてご発言ありましたら、どうぞお願いします。

【荒木委員】 どの飛行機がどのぐらいの重さであるかについて教えて頂けますと幸いです。

【航空戦略課長】 失礼しました。

13ページでございますけれども、777ではありませんけれども、例えば767になりますと、最大離陸重量131トンになります。777はそれより大きい機材になります。767でいきますと、131トンでございますので、まず25トン掛ける950円、それから25トンから100トンまでの、この75トン分に1,380円を掛ける、それからさらに、31トン分に1,650円を掛ける、こういった形で計算していくということになります。これが737ですと53トンということになりますので、まずオレンジの部分で25トン掛ける950円、それに25トンを越えた分、28トン分になりますけれども、これに1,380円を掛けるという形で着陸料は算出されるということになるかと思えます。

【家田部会長】 田邊さんのほうはよろしいですか。

【田邊委員】 はい。

【家田部会長】 それでは木場さん、どうぞ。

【木場委員】 ありがとうございます。まさに今の計算式のところで、細かいところで恐縮なんですけど、教えてください。

13ページのターボジェット機の着陸料の計算式で、黄色と緑のところをちょっと見ていただきたいんですが、黄色のところを100トンだとすると、100引く25で75掛ける1,380円でいいのですか。そうすると10万3000円ぐらいになります。隣にいらしていただいて、じゃあ100トンより1トン重い101トンを想定した場合に、101引く100は1で、1掛ける1,650円は1,650円で、100トンより101トンのほうが二桁ぐらい安くなってしまいます。そういう見方でなければ、真ん中の数字の意味がちょっとわからないので教えてください。

【航空戦略課長】 一番上のところだけご覧いただいたほうが、おそらくわかりやすいと思うんですけども、今おっしゃった101トンの飛行機になりますと、その騒音値というのを捨象すると、その25トン以下の、25に950円を掛けると、その右にあります2万3,750円というのが出てきます。これにその25トンを超える分をまた足してやります。すると、その25から100までの75トン分に1,380円を掛ける。そうすると、足した数字が12万7,250円になります。それにさらに1トン分1,650円を足すので、101トンの飛行機は12万7,250円に1,650円を足した数字になるということなんです。

【木場委員】 ありがとうございます。続けて先ほどのご説明ですと、この計算というのはそれぞれの飛行機にマックスの人が乗った場合の最大重量での計算方法ということですよ。

【航空戦略課長】 最大離陸重量ということでございますので……。

【木場委員】 定員いっぱいに乗ったということですか。

【航空戦略課長】 いえ、定員いっぱいに乗ったというよりも、その飛行機がどの重量までだったら離陸できるかというのが最大離陸重量です。

【木場委員】 難しい。それは定員とはまた違うんですか。

【航空戦略課長】 定員とはまた少し違ってまいります。

【木場委員】 貨物分ですか。

【航空戦略課長】 貨物も入ってきますけれども、要は人も乗る、貨物も乗るといったときに、幾らの重さまでだったら、その飛行機は離陸できるかということを示す、そういう指標です。

【木場委員】 ありがとうございます。また続けて。

先ほどの説明ですと、最大量に近ければ、航空会社としてはある程度いいんでしょうけれども、路線によってはいつも半分しか埋まらないとか、もっとひどい状況の場合というのは、その最大重量に対してかかってくる額になるので、大変経営が厳しくなるだろうと思います。そこを少し優遇するというか、少し考えたらどうかというようなご提案が課長さんからありましたが、そうなった場合というのは、航空会社にとってはメリットになるんですが、実際に使用料を徴収する側とすると、そういう配慮のためにあまり人気のない路線ばかりがたくさん来る空港になってしまったときに、どういった影響というか、リスクが考えられるのか想定されることを少しご説明いただいでよろしいでしょうか。

【航空戦略課長】 どういう前提を置くかにもよりますけれども、基本的にはその着陸料の収入自体は下がるのかもしれませんが。ただ、その着陸料が負担になることによって、例えば1便丸々なくなってしまうと、その1便分の着陸料がそもそもなくなってしまうわけでありまして。そういったことと、ある程度、若干収入が下がったとしても、その便が維持されてそのまま運航が続けられることで、また少し状況がよくなれば収入もふえて、その分取り戻せるといったような状況になってくるということも考えられようかと思っておりますので、その辺のバランスをどう考えていくかということが必要なのかなということだと思っております。

【木場委員】 長々と済みません。

【家田部会長】 それから加藤委員、富川委員の順でお話しいただきましょう。どうぞ。

【加藤委員】 注目が集まっている13ページですけども、考え方としては、やっぱりこういう問題が出てきたのは2000年以降になって、エアラインが非常に大きな波にもまれるようになったからだと考えているわけです。だから、需要をどう考えるかということがポイントになるので、需要の少ないときにどう対応するかということです。したがって、需要の要素をここに入れるということに賛成です。

それで、もう一つはやっぱり維持管理の時代になっていったときに、もちろん更新も含むのですが、需要変動型というか、需要に応じた着陸料というのを考えられるのであれば、方向としてはいいんじゃないかと思っております。

もう1点、僕の認識が違うかもしれないのですが、施設使用料なんかも、空港とエアラインとの契約のときに、外形で決めるはずで、結局ここでも需要のリスクをどうとるかという問題になると思っております。根本に需要変動にどう対応するかということがあります。今は問題になっていないのは、非常に航空会社の業績がいいからかもしれないですが、今後また業績が悪化するときのためにそういう制度を入れることを考えてはと思っております。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。富川委員、どうぞ。続いて金谷委員、大橋委員と行きます。

【富川委員】 ありがとうございます。私は全く素人なので、この16ページ、17ページの、欧米とアジアと我が国の公租公課の違いというのを見て、随分違うと思ったのですが、各国の各時代背景によっても異なると思っておりますので、ご質問します。欧米の国際線の公租公課というのは昔からこのような体系になっていて変化してこなかった仕組みなのでしょうか。それとも、我が国で今考えられているように、あるいは航空局のほうで考え

られているように、需要の変化によって歴史的に変遷を経て今現在のような状況になったのかというあたりを教えていただけますでしょうか。

【家田部会長】 ありがとうございます。それから、金谷委員、大橋委員と続けてご発言をお願いします。

【金谷委員】 また13ページの空港使用料の話になるんですけども、さきほどの加藤先生のご質問に関連し、結局これは固定費化しているので、いろいろ経営に影響が出ますよというロジックだったと思いますが、それであれば、やっぱり変動費化するというのを考えていくということだと思います。変動費化ということは、具体的には空港使用料に搭乗者というか、空港利用者の数を反映させていくといった単純な考え方でいいかどうか。あるいは、固定費部分と、変動費部分を組み合わせるというやり方、例えばベースのところは固定費で考えて、あとは変動費で、スイングする部分をつくるというようなこともあると思いますね。こうした手を今後考えていく上で、頭の整理をしたいので、このような考え方でいいのかどうかというあたりをご教示いただければと思います。

【家田部会長】 大橋委員、どうぞ。

【大橋委員】 ありがとうございます。着陸料の考え方でですけども、これは滑走路の磨耗に対する維持とか、あるいは管理というものに対して支出する上での収入を確保するという上での着陸料というふうに考えるのであれば、機体に対して課す、つまり離発着で課すという現状のあり方というのは、それ自体として間違っているとは思ってなくて、この傾斜がだんだん急になるところ、この傾きが本当に何千何百何円で正しいのかどうかというのを私は判断ができませんけれども、ただ機体に対して課しているということ自体は、それ自体それほどおかしいことではないんじゃないかというふうに思います。

ただ、ちょっと海谷課長がおっしゃった点でよくのみ込めていないところあるんですけども、この着陸料の使われ方というのは、必ずしもその滑走路に対してのみ使われているわけじゃないんだというような趣旨のことをお話しされたような気がして、基本的な考え方は、同じ機体であって、例えば乗客が1人増えたときに、コストとして何かプラス要因が出てくるのであれば、その部分に対して乗客について課していくという考え方は、それ自体経済学的といったら変かもしれませんけれども、真っ当な1つの考え方かなというふうに思います。そういう意味で、受益と負担の考え方からいえば、この着陸料って一体どういうふうに使われるのかということが1つのポイントになっているだろうなと思います。

【家田部会長】　　続きまして、坂本さん、それから柳川さん、鎌田さん。こんな順でお願いします。

【坂本委員】　　公租公課の何が問題なのかということをもまず考えるべきじゃないかと思えます。これまで言われていたのは、欧米に比べると公租公課が高く、しかもそれが全部エアラインの負担になっていて国際競争力を発揮できないということが1つ。それから、特にアジアの主要空港と比べると着陸料が高い。それが空港の競争力を低下させるという問題がある。これらについてどういう結論を出さなければいけないかということが大事だと思えます。

指摘したいのは、着陸料や航行援助施設利用料といったものが需給関係を厳密に反映して決められていなかったかという点です。現在の公租公課のありようは、日本に空港を整備するための財源を確保することに主眼が置かれていたのではないかと。空港が概成した現在、ピーク時のような巨額の支出は必要なくなった。であれば、歳入の部分もそれに応じて減らしてもいいのではないかという要請があった。そのため、集中改革期間に航空機燃料税を限定的ではあるが、引き下げたということだろうと思えます。つまり、航空機燃料税の使途が支出に直接リンクしているなら、税収減が整備に支障を来すこともあろうかと思えますが、結局はそれは全てプールされて、空港整備という大きな航空政策の中で位置づけられていたのではないかと思えます。

そうしたことを踏まえて、今後の方向性を議論しなければならない。1つは冒頭申し上げたように、国際競争力を高めるという視点です。エアラインにしても、空港にしてもそうです。そのために公租公課をどう考えていけばいいのか。さらなる引き下げを目指すということになろうかと思えます。空港整備会計の歳出が減っているわけですから。そこには一般会計からもお金が入ってきている。だとすれば、使途をどう考えていくのかということが1つのポイントになると考えます。

その際、忘れてならないのは、航空会社の負担が非常に大きいということです。欧米では航空旅客税のような形で利用者が負担している。資料を見ると、こうした税はそんなに昔から導入されていない。80年代から2000年代にかけてのようです。ただし、国によっては一般財源に繰り入れられている。財政再建に向けた税収確保という要素が強いのではないかと。仮に日本でこうした利用客に負担を求める方式を導入すれば、税収の行き先が航空関係ではなく一般会計に回るのか、あるいは特定財源にするのかということはおそらく分かれると思いますが、いずれにしても税で負担を求めるやり方は現実的には難しい。し

かも指摘してあるとおり、旅行需要が減る副作用もあって、見直しの機運もあるようです。公租公課の見直しには、受益と負担の関係をどう考えるか。そこをもう一度整理をしなければならぬと思います。

公租公課について、欧米やアジアとの比較資料があります。現状分析や評価の比較はしてありますが、この資料から日本が何をくみ取ればいいのか、何が応用できるのか、あるいはここはあまりよろしくないといったところをもう少しわかりやすく示していただくと議論の参考になると思います。これはお願いです。

【家田部会長】 よろしいですか。ありがとうございます。じゃあ柳川さん、どうぞ。続いて鎌田さん、お願いします。

【柳川委員】 少し13ページについて皆さんが、ちょっとだけ経済学者的に細かいこととおっしゃっていますが、黄色のところを書いてある、事業者にとって固定費用として捉えられるというのは確かにそのとおりなんですけれども、これは短期的な意味では固定費用ということで、結局重量的にこういうふうにかかるのであれば、保有する機材の重量を調整しようとか、新しく調達するときどういう重量にしようとかは、当然影響を受けるわけなので、そういうふうなスパンで考えると固定費でないわけなので、実際にはこういう、結局この長期戦略にかかわることなので、重さでとるという、あるいは大きさでとるということに関しては、それに関する航空会社側の先行きの機材の選択というところにも影響あるなということ、一応確認したほうがいいんじゃないかというふうに思います。

それから景気変動リスクのところですけども、固定的に、その装備で短期的には機材がおきかえられない、そうすると固定的にかかるわけなんですけども、固定的にとるということは、実は2種類のインパクトがあって、1つは企業努力でコントロールできないような景気変動があると、当然ここでいうリスクにさらされるわけですけども、もう一つ実際問題として、自分たちである程度旅客数とか、収入とか、動かせるのであれば、固定部分であれば、それはむしろ伸びればその分相対的には負担が小さくなるということですので、むしろインセンティブ上はプラスになる可能性もあるということで、結局その変動部分が何によって行われるかというところで、そのプラス面、マイナス面が利いてくるのだろうと思います。

ですから、全般的にはやっぱりこの間起こってきたことは、かなり外生的なショックによって、こういう変動にさらされるということがあったので、こういう皆さんのご意見が出てくるんだと思いますけれども、それに関して、今のようなインセンティブ効果みたい

なことをどこまで重視するかという点も、見逃せない点だろうと思います。

そういう点を考えてくると、やっぱりこの話って、先ほど坂本委員がお話になったことと関係するんですけども、結局取り方の問題ですね。どのくらい取る必要があるのかという話と、それから誰から取るのかというのと、それからそれぞれの取る主体が決まったとして、どういう取り方をするのかという3つぐらいの軸があって、それぞれに関して少し整理していった上で、全体的にどういうインパクトをもたらすのかということをやっぱり整理しておく必要があるのかなというふうに思います。結局どのくらい全体で取る必要があるのかという話が、先ほどの歳出の話とかかわってきていて、競争力の観点からすれば、できるだけ取らないほうがいいということにはなるんでしょうけれども、その際どの程度でいいのかという話を、こういう話、そういう方角のところから入れるのかどうかも含めて、ちょっと考える必要があるだろうと思います。

それから、先ほどのリスクの話でいけば、どなたかご指摘になったように、結局危なくなるところだけ少し減免してあげるといような対処でのやり方というものもあるわけですけども、そういう形で、例えば収入が変動しても構わないのかどうかということですね。それはまずいということであれば、一定の程度の収入が確保できないと、この全体の歳入歳出の部分として困るということであればどこかで固定的に取らざるを得ないということですよ。ですけども、そういう面がどこまであるのかということもちょっと、これはよくわからない部分があるので、もし何かお答えがあるようでしたら教えていただきたいということです。

それから最後に、やっぱりこの話は、結局はある程度当事者で自由にやらせられるようにというのが、コンセッションを含めた空港のあり方のところの大きな動きだと思いますので、そういうある程度自由度を持たせられる方向に持っていくプロセスとして何を考えるかという視点も重要かと思います。

**【家田部会長】** ありがとうございます。では最後、鎌田さん、お願いします。

**【鎌田委員】** 鎌田です。伺いたいところは、17ページと26ページなんですけれども、先ほど多くの委員の方からご指摘があったと思うんですが、まず公租公課を引き下げるとい目的ですね。単にと言うと失礼かもしれませんが、コストを下げるためというのだと、ちょっとどうなのかなというのがありまして、例えば26ページに、揚げ足をとるようで申しわけないんですけども、そういう引き下げを行って航空会社の拠点化・需要拡大の促進を図っているという、この1行で上下、関空も中部も書かれてしまっていると

いうふうになると、一体何のために下げているんですかというところが、果たしてこれで促進が図られているんですかというふうに、必ず何年後かの議論に回ってきたときに、その評価で本当にいいのかというところが1点と、あとちょっと質問なんですけれども、17ページの他国との比較というのをやっていたらしゃるときに、例えばこの図だと、国内の空港は2013年の4月現在の料金体系ということなんですけれども、そうすると関空とかだと2013年3月末から実施しているということは、これは下げた上での1人当たりの公租公課を出していらっしゃるのかどうかということですね。2013年4月時点ということは、2013年3月末から実施しているものはもう反映された上で出されているのかな。そうすると、こういう質問の仕方はいけないのかもしれないんですけれども、特に17ページ目、先ほどアジアと比べて日本は高いです、まだまだ高いですという話だったんですけれども、じゃあ一体どこまで下げれば標準になるんですかというのがちょっとよくわからないというように思います。

あと、先ほどその点をご議論いただきたいんですというお話だったんですけれども、資料1の11ページ目で平成26年度の予算要求に向けてということで、1つ目で事業者の国際競争力の強化等に関連した公租公課のあり方という話なんですけれども、資料を拝見する限り、この事業者って誰のことなんですかというか、航空会社なのか、空港なのか、一体誰の国際競争力を強化するということにつながるのかというところが、私の理解が足りないのかもしれませんが、もう少し公租公課を下げるか下げないかとか、そういう話ではなくて、下げてどういうものを、どういう世界を想定されるのかな。それを言ってしまうと、結局何年後かの評価に全部返ってくると思うので、本当にその評価でいいのかということも踏まえて、議論が必要かなと思います。

以上です。

**【家田部会長】** ありがとうございます。最初は皆さんご意見ないかなと思ったんですけども、大変実はたくさんあるということがよくわかりました。時間がもうオーバーしました。だから、今いろいろご質問ありましたけれども、単純なものについてはまた別途メールか何かでお答えするようにさせていただいて、大局的なところで重要なポイントだけまとめてお答えいただきたいと思います。

**【航空戦略課長】** 大体お答えできるかと思うんですが、富川委員の歴史的変化というものにつきましては、先ほどありましたように航空税的なものは割と最近、イギリスとか、フランスで導入されたものもありますけれども、あとはちょっと一概に、必ずしも全部押

さえているわけじゃないんですが、空港がいろいろ民営化なりされていく過程で導入されているものもあろうかなと思っております。ただ、大昔どういう状況にあったかということまでは必ずしも調べ切れておりませんので、そういうことはまた、もしわかりましたらお示ししたいと思います。

それから、金谷委員の固定費化の問題は、柳川委員からのご指摘と関係するんでございますけれども、おそらく、例えば旅客1人当たりというようなものにする場合、全部それに移すかということ、必ずしもそういうことではなくて、やはりエアラインの行動変容にある程度結びつく部分ですとか、大橋委員からご指摘もありましたけれども、もともとが滑走路の維持を目的とした分もあるということも考えますと、その辺をどうベストミックスさせていくかということやうまく制度設計していくということなのかなと思います。

坂本委員のご指摘は、まさにそのとおりでございます。金谷委員のご指摘もそういうことでありますので、少し次回にご議論いただいたことを踏まえた整理をいたしまして、資料をお示しするよう形にしたいと思っております。大体大まかには以上な感じでしょうか。

**【家田部会長】** 個々のご質問に関しましては、それぞれまた別途お答えいただくようにしておきましょう。

それで私もちょっと感想だけ申し上げると、1つは、特に一番印象的だったのが、このどう言いましょうかね、世間で言われているインプレッションと、実はこうやって比較してみると話が随分違うじゃないかという感じがしませんか、皆さん。実は並行して道路のほうの高速道路料金がああだ、こうだとか、そのときには燃料税がどうした、こうしたみたいなのもあるんだけど、それぞれヒアリングすると、みんな勝手なことを言うわけですよ。よそに比べると高いと。だけど全部比較したら変わらないじゃないかとかあったりね。例えば料金と自動車の取得税とか、いろいろなものを込みにすると、別に高くないじゃないとなったりするんですよ。みんな自分の都合のいいところだけ高いとか言ったりする。

だから、すごく大事だなと思ったのは、この種の見える化、つまり我々にとってみれば末端ユーザー、最終的な普通の飛行機のユーザー、旅客だけじゃなくて、ひょっとしたら貨物もそうなんですけれども、とにかくユーザーの立場に立ったときに、どういう姿で幾ら払っているのか。それがエアライン経由で払っているものもあるし、それから直接、昔成田に行くとき切符買わされましたよね。2,040円とかね。ああいうもので払っている場

合もあるし、今はそれが飛行機のチケットの中に入っているんでしょう。それから、ものによってはパブリックサイドが払ってくれているものもあるんですよ。それは回り回って国民が税金で払っているわけです。そういうものを見えるようにして、本当に高いのか安いのか。どの部分がゆがんでいるのか、ゆがんでいないのか。そこのところをわかるようにするというのは、やっぱり根本中の根本の政策だな、なんていう感想を1個持ちましたね。その上で判断しないと、危なくてしょうがない。高速道路が右往左往して、どこまで行っても1,000円にしてみたり、ただにしてみたりということをやったでしょう。あれの影響ってとんでもないですからね。いいところもあったけれども、決していいところばかりじゃない。あれの二の舞にならないようにしないといけない。これが1点目です。

2点目は、やっぱり国際と国内というのを両方持っている、この飛行機という世界は、こういう類のプライシングとかも随分ゆがみがありますね。全然違う世界がまじり込んでいて。ここのところは、私の知る範囲でいうとEUみたいな、どっちかという、昔は国際だったけれども今は国内扱いになるようなところでは、いろいろな努力をしてそのゆがみを是正していくというふうにやってきましたよね。日本はもちろん隣近所と違う国だけでも、これだけアジアの中で流動が高まっている中では、ちょっと国内の扱いと国際の扱いも少し時間をかけて一緒に勉強しませんか、みたいなこともやっぱり本当の意味の国際化の研究課題というか、政策課題だな、なんていうふうに、2つ目思いましたね。

あとはまあ、皆さんおっしゃるとおりのところなんですけど、私なんかエンジニアリングなものですから、こういう種類のものはなるべく単純なほうがいい。しかも結果が安定しているほうがいい。一喜一憂しないほうがいい。そんなような、しかしそれなりの、何というんでしょうかね、説得力と単純さと安定性があるほうがいいなんていうような、皆さんのご意見につけ加えて申し上げたいと思います。

あと最後、確かに坂本さんがおっしゃるように、新規のものをつくるという意味では概成したと言っていいだろうと思うんですが、一方で、例えば管制施設のグレードを上げていくであるとか、あるいはつくったものはいずれ更新しなきゃいけないんですよ。今までのいろいろなインフラの更新というのは、更新した後そのお金をどうやって持ってくるか。こういう、やった後やるという、こういうつくりなんですけれども、どんどん人口が減っていく中を考えると、更新の費用というものを最初から積み立てていくような、鉄道と同じような発想でやっていかないと、インフラのメンテナンスができないかもしれないですよ。そう考えると、必要諸経費というのは、空港に関して、もうちょっと考え方

が出てくるかもしれないな、なんていうのを今伺っていて思った次第でございます。

幾つかつけ加えさせていただきましたが、大変恐縮なんですけれども、時間の都合上、1個目の話題はここまでで皆さんのご意見をいただいておりますということにさせていただきます、ご質問については先ほどあったように、別途お答えいただくとして、今日いただいたご意見を次の会以降にまた反映させていただきたいと思っております。どうもありがとうございました。

それでは続いて、今後の論点整理に向けた補足説明の後半に入ります。地方航空ネットワークの維持方策について、また航空戦略課長さんからご説明いただきたいと思います。

**【航空戦略課長】** 資料2の続きでございます。33ページ以降でございますけれども、34ページから38ページにつきましては、これは第2回の部会の資料の再掲でございます。地方空港間の路線の撤退が進むなど、地方航空ネットワークの維持方策が課題となっていることを説明するためにおさらい的に掲げさせていただいたものなので、詳細な説明は省略させていただきたいと思っております。

39ページでございますけれども、この問題については大手航空会社の内部補助に限界があるという議論もございますけれども、一方で39ページのほうにお示しいたしましたように、離島路線を初めといたしました地方空港間路線に特化して運航している地域航空会社というのが何社かございます。左のグラフで見ますと、オレンジ色で示しているのがそういう会社の資料ですけれども、これらにつきましては機材の稼働率が低くて、小型機材の運航であるためにユニットコストが高くなってしまいがちなところがございます。そういったところから、採算性の低い路線からの撤退といった問題が出ているといったような問題もございます。

40ページ以下でございますけれども、先般の屋井先生のヒアリングにおきまして、欧米の地域航空関連の補助制度について簡単にご紹介がございました。少し詳しく触れてみたいと思っております。

40ページでございます。まずはアメリカのEAS、エッセンシャル・エア・サービスと言われる制度でございます。その概要はこの40ページにお示ししておいでございますけれども、いわば規制緩和がアメリカで行われましたが、そのバーター的に導入された制度でございます。規制緩和前に存在していた一定の地方路線に、先ほど述べたような航空旅客税、その他の特定財源を財源といたします運航費補助を行うというものでございます。いわば、航空会社内の内部補助を航空サービスの受益者間の相互扶助的なシステ

ムに変えたというような性格を有するものではないかと言えようかと思えます。

41ページの図を見ていただけるとよろしいんですが、これはアメリカのEASによって助成している路線でございます。これを見ていただければわかるんですが、ハブ・アンド・スポーク的に、これは要件がミディアムハブ空港、ラージハブ空港にアクセスする路線であることというのが要件になっているので、こういうことになっているわけでございます。その最寄りのハブ空港にアクセスいたしまして、全国航空ネットワークにアクセス可能となるような、そういう性格の路線というものが対象となっております。そういう意味で、乗り継ぎなく全国各地の拠点空港等にアクセスをするということを主眼として開設されているようなものが大半を占めます。我が国の地方空港間路線とは若干性格が異なるような路線が対象になっているのではないかというふうに思われます。

また、その42ページにいろいろ書いてありますけれども、そこにありますような諸課題というものも指摘されているところがございます。非常に連邦政府、マスコミからの批判があるような制度であるとか、あるいは、よくこの制度は航空会社の利益を保障しながら入札制度を導入しているということがあるんですけども、実際は1社入札も多かったりして、必ずしも有効にそのメリットが機能していないのではないかといったような指摘もあるところがございます。また、入札制度ということになりますと、航空のすそ野が必ずしも広くない我が国で、既存会社の撤退を招くだけに終わらないか、そうでないと単に1社入札をやるだけで終わってしまわないかといったようなこともあろうかと思えます。

43ページ、44ページでございますが、EUの運航費補助であるPSOという制度でございます。概要は43ページにあるとおりでございますが、地方自治体の申請などを踏まえて国が認定する路線に参入希望者がなかった場合には入札で運航会社を決定して補助するというものでございます。これは1日当たり2往復以上の運航が要件となっているということでございますが、44ページをおめぐりいただきますと、その下にあるようないろいろな課題も指摘されているということでございます。特にこれは、いろいろ各国持っていた制度をEUで統合しているものなので、いろいろ各国によって運用はそれなりに違うといったものもあるようでございます。

その44ページの上の図をごらんいただくと、イギリスでございますと、対象路線はもうスコットランドの離島路線というようなところでございます。一部半島地域の、本当に一部の例外があるようでございますけれども、そういった離島路線プラスアルファの路線に地方政府のみが助成しているというのがイギリスの現状でございます。

フランスでございますと、これは右下にコルシカ島がありまして、これは離島でありますので、これは除きますと、非常に左下のほうに青色の空港に青色の路線が伸びていますが、これは空港で見ますと5万人未満の年間乗降客数の空港、それから路線で見ると3万人未満の需要の旅客数ということでありまして、これを日本なんかで見ると、非常に離島路線に近いような、非常に需要の細い路線を対象にしているというような状況があるようでございます。こういった点にも留意する必要があるかと思っております。

45ページ、46ページでございますけれども、これはアメリカの制度でございます。以前、屋井先生から若干ご指摘があったところでございますけれども、スキヤスダップという制度がございます。これは地方路線の開設でございますとか、改善でありますとか、そういうものに関する地域の取り組みに対しまして、マーケティング段階、あるいは実施後3年以内の運航、こういったものに関する補助をする仕組みが存在するというところでございます。大体年間で平均助成額が3,400万円で、11億円程度の予算が講じられているということのようでございます。これも先ほどの特定財源となっているということでございます。

46ページのように、これは若干の代表的な成功事例というようなものを掲げているということでございます。これが先般ご指摘がございました欧米の事例ということでございます。

47ページ以降でございますけれども、47ページは航空局によります航空路線の支援施策を一覧にした表でございます。

48ページ、49ページは、その各種支援措置の要件等を詳しく記載いたしました資料でございますけれども、ここでご議論いただきたいのは、これまでご紹介したような欧米などの事例も踏まえながら、例えば路線維持の補助金につきまして、47ページになりますけれども、この赤の点線で囲んであるような地方空港間の路線に関しまして、例えば日常生活上の必要性でありますとか、代替モードの関係ですとか、そういったものを考慮しながらどこまで、果たして拡大することが正当化できるのかどうか、できるとしたらどのようなものが考えられるのかどうかということ、あるいは先ほどのスキヤスダップという欠損補助じゃない、前向きな地域の取り組みへ一定の支援をするという制度がありましたけれども、こういったものをどう評価したほうがよろしいかということ、あるいは、その各種支援措置の要件につきまして、ほかのモードの支援措置等も参考にしながら、見直す点がないかどうかという点でございます。

この際、参考となる資料といたしまして、50ページでございますけれども、他モードの類似の支援措置に関する資料を掲げてございます。我が国の路線の運航費の補助といったものにつきましては、各モードにおいてもナショナルミニマム、生活路線の維持という観点から、生活路線を対象としておりまして、また利益保障のようなシステムを設けていないといったような事情がございます。また、その右から2番目に離島航路、船の補助制度があります。これは類似の性格を有するわけでございますけれども、1島1航路の要件が、一定の要件のもとではありますが、外れていたりですとか、あるいは離島以外でも半島の先端等、極めて自動車交通等が不便な地域の航路も対象になっているというようなこともございまして、そういったことが参考になるかどうかということも考えられようかと思えます。

51ページに参りますと、離島振興法についてという資料がございます。これは議員立法の法律なのですが、昨年改正されました。この法律で「人の往来及び物資の流通に要する費用の低廉化に資するための施策の充実」という規定が設けられているということを紹介いたしたいということでございます。

なお、補足的にコメントさせていただきますと、戻りまして48ページになりますけれども、この下のほうでございますが、昨年よりこの離島航空路の補助に島民割引運賃の取り組みを支援する制度が設けられました。これはあくまで同一県内の運賃格差を是正するための補助だということなんですけれども、これ以上の取り組みとしては、沖縄県が沖縄振興の交付金を財源といたしまして、プラスアルファの島民補助を行っているという事例があるところでございます。口頭になって恐縮でございますが、このあたりについてもコメント等いただければ幸いです。

最後に52ページでありますけれども、こちらご紹介ということでございますが、地域航空路線で重要な役目を担っております30席台後半の機材がございます。サブでございますとか、ボンバルディアのDHC-8-100でございますとか、そういった機材の退役の時期が迫りつつあるということがございます。ただその右側にございますように、同サイズの代替機材が実は存在しないという問題がございます。そうすると下の19席規模の機材にするか、その上のATR42とありますような、少し大き目の機材にしなくてはいけないというようなことがありまして、こういったものの円滑な移行というのをどう考えていかなければならないのかというような状況がございます。こういうものも、例えば円滑移行の支援ですとか、その航空会社の連携・協業協同等が図られるような仕組みと

というのが何か講じられないのかという問題意識がございます。

事務局からは以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

一応、終了は8時を予定してございます。最後に1個報告事項があるようですが、それは短時間で終わるような内容ですので、この課題にこれからの時間を充てさせていただくこととし、約30分充てるといようなおつもりでお願いしたいと思います。

どこから入っていただいてもいいんですが、部会長としてぜひ、この点もご意見を賜っておきたいなというのを1個だけ申し上げますと、実をいうと私は多趣味な人間でありまして、離島へ行くというのも1つの趣味のうちでして、でも行くのがなかなか大変なんです、どこでも。有人離島に限っていますけどね。船というのは船で貨物を運ぶので役立っているんですね。だけど、ちょっと波あるとすぐとまっちゃうんですね。飛行機というのは、台風や何かのときはとまるんだけど、台風が行った途端にすぐ飛ぶとか、わりとアベイラビリティが高いんですね。だから、離島について言うと、飛行機と船というのはダブルで、できれば欲しいねという感じです。ここは多分皆さんも同感じゃないかと思うんですが、しかも人数はうんと少ないですから、とてもじゃないけれども、これは維持なんかできないという世界です。しかし、やっぱり離島も人が住んでいないと取られちゃうかもしれないと、こういうことです。

それで、もう一つのことだけれども、特にご意見賜りたいのは国内の陸上の地方路線ですね。その間の航空輸送というものに、どのように我々はミニマム性というのを認識するかというようなあたりは、ぜひご意見を賜りたい。特に先ほど例があったアメリカの例なんていうのは、真ん中のあたりはもう人はほとんどいませんから、飛行機で飛ぶのが一番能率がいいんですね。まあ、そんなような世界だけれども、地方といえども日本の人口密度はあそこら辺の何十倍くらいのところですよ。したがって、高速道路も今8,000キロとか9,000キロ。そこは高速バスも結構走っている。それから鉄道も、まあまあそれなりに走っている。そういう中で飛行機の地方路線というのはどういうふうな最少必要性というを感じるのか、ぜひその辺、プラス側でも、あるいはマイナス側でも、どちらの意見でもいいので、一言ご意見を賜れたらなと思います。その辺も、多分事務局が一番悩むところだと思いますので、論点としてつけ加えさせていただきました。

それじゃあどうぞ、皆さん、ご発言いただきたいと思います。いかがですか。わりと立ち上がり遅いんですね。どうですか。じゃあ加藤さんから。

【加藤委員】 議論の前提なんですけれども、こういう議論をしていて、いつもひっかかるのはエアラインさんのデータがよくわからないのです。アメリカの場合は路線別の平均運賃はわかるんです。だけど、わが国では結局どれが収益路線なのかもわからない。その中で議論をしているので、さっきの運賃やチケットの話もそうですけれども、非常に不透明な中で議論をしているので、まず前提として、アメリカ型みたいにある程度路線が見えるようにしていただけないと、結局データの無いところで別々のイメージをもって議論していることになります。

【家田部会長】 なるほどね。

【加藤委員】 補助はデータに沿ってやっているんです。アメリカは。

【家田部会長】 その辺をはっきりするんじゃないければ、補助もへったくれもないわと。

ご指摘ありがとうございます。ほかにどうぞ、続けてご発言いただきたいと思います。いかがでしょうか。なるべく私としては一遍にパッパッとっておいていただくほうが運用がしやすい。後から出ると時間が足りなくなっちゃうんですね。どうぞ、どうぞ。皆さん。ごさいませんか。これで今日は終わりでもいいですか。どうぞ、竹内さん。

【竹内部会長代理】 かなり大きな話にはなるとは思うんですけれども、ここでこれまでいろいろな支援をするということで着陸料等を割り引いて何分の1とか、あるいは本則とか、暫定とかという、道路の分野で聞いたことあるような言葉が出てきています。何分の1とか、軽減するとか、暫定的であるとかいうのではなくて、もともと空港ごとに料金水準は違うのが当たり前ではないのかという議論をしなければいけないんだろうと思います。もっと根源的に、もともと料金は空港ごとに違うべきなのか、あるいは一緒であるべきなのかというところの議論からしなければいけないだろうというのが1つあります。

【家田部会長】 それは違っているべきだということですね。

【竹内部会長代理】 私なんかそっちのほうですけれども、その議論はする必要があると思います。それから、あとは本則、暫定という言葉が非常に引っかかって、例えば道路のほうだと暫定税率で長い間ずっと現在まで続いている。本則税率はもうはるか昔の話になってしまっている。同じようなことが航空の分野でもなってしまったときには困るという気がしてまして、言葉は悪いですけれども、その場しのぎ的な形でやっていくというのはやっぱりよくなくて、ちゃんと時期に応じて定期的に改定していくとか、そういう制度をつくらないといけないのではないかと思います。そういうことが続くと屋上屋を重ねるような印象を与えてしまうので、その点の考え方が必要ではないかという気がしていま

す。

【家田部会長】 ごもっともですね。ありがとうございます。どうぞほかの方もお願いします。坂本さん。

【坂本委員】 今回の分科会で検討する中長期的なテーマが最初に並んでいます。多くは先ほど申し上げた競争力強化の観点などです。これは理解できますが、地方ネットワークの件を取り上げる理由がよく分からない。離島などの生活路線をどう維持していくかという問題は大切ですが、他の論点に比べて、地域が限定されている。航空政策全般を考えると、今この問題がそれほど緊急性の高い課題なのだろうかと思います。

地方路線をどう維持していくか。航空会社の採算性をベースに、空港立地自治体の協力なども含めて様々な取り組みがなされていると思います。資料に「地方と県外」と書いてありますが、これは北海道のことを指すのでしょうか。鉄道や陸上交通などの代替ルートがある場合とない場合を考えて、どこまで航空路線を維持していくのかということだとは思いますが、そうした議論が高まっている感じはしません。

離島については既に対策も講じています。飛行機がなければ非常に困るという離島の生活を考えれば、支援することは妥当だと思います。しかし、離島以外の地域路線に対し、欧米で実施されているような大がかりな、国を挙げた支援が果たして必要なのか。そこは疑問に思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。どうぞ加えてお願いします。金谷委員、お願いします。

【金谷委員】 私も実は部会長と同じように離島マニアであります。47ページで、路線を性格別に整理し、支援施策を書いているのですが、これにも私はいろいろ中身があると思います。例えば、一番下の離島の路線でも、先般2月に壱岐、対馬、それから福江と、全部飛行機で回らせていただきました。そのときに感じたのは、例えば対馬は長崎県に属しているんですが、島民の生活はほとんど福岡と結びついている。だけど、空路は対馬ー福岡、それから対馬ー長崎とあるわけで、対馬ー長崎というのは結局、極論すれば長崎県庁とか、対馬市役所とか、公務の人たちが主に搭乘している路線。一方、対馬ー福岡のほうは島民がそこそこ病院の通院とかに利用したり、あるいは観光客もこの路線から入ってくるということで、かなりこの両路線は性格が違いますし、もちろん国でいろいろな補助はされていると思いますけれども、長崎ー対馬線は、まさに地域でどう考えるかという、今坂本委員のおっしゃったような、そういうレベルの話だと思います。

それから地方—地方という路線も、これも実はいろいろなタイプがあつて、名古屋—福岡線と松本と福岡を結んでいる路線では、随分地方—地方といつても中身も違うと思うので、そこは何か一律に議論はできないような気がします。それからあと同一県内空路の話がありましたけれども、これも坂本委員がおっしゃるように、本当に地域の問題だと思います。地域航空ネットワークは、実は一概に言えなくて、いろいろな違いがあると思うので、地域の問題として考えるものと、国と地域と、それからさらにエアラインも含めこれらの間での負担割合を考えていくようなものと、エアラインに特化して、その負担というものを考えていく、事業リスクというものを考えていくものと、幾つかの異なるタイプがあるだけに、この表以上のもうちょっと細かい整理が必要なんじゃないかなと思います。

**【家田部会長】** 同好の士がいた。柳川さんでしょうか。お願いします。

**【柳川委員】** この地方路線の問題はなかなか悩ましい問題なんですけれども、基本的な考え方は、やはり競争力とか成長戦略ということから考えても、活性化させるような取り組みに関して支援をするというのが、やっぱり基本なんだろうと思います。地方、先ほどからお話があったように、地方もいろいろ個別事情はあるわけですが、やはりLCCの活用なり、あるいは海外と直接結ぶことを考えるなり、いろいろな取り組みをして、できるだけ活性化につなげていくということが必要なことなので、そういうところに対してサポートをしていくということがメインのポイントになるんだろうという気がします。

ただそうはいつでも、なかなか少子化が進んでいく中で、生活路線の維持ということは、後ろ向きという言い方は少し適切でないかもしれませんが、やっぱり考えていかざるを得ないだろうと思うんですね。そのときのポイントは、先ほど部会長からもちょっとお話がありましたけれども、代替の交通手段とセットで、どこまでミニマムなサービスを維持していくかということが大事なんだと私は思います。これは少し、そういう意味では、例えば今鉄道があるからということだけでは少し足りなくて、やっぱり長期的に見たときに、じゃあ鉄道と航空とどっちを残すのかという選択も含めた意味で、代替の交通手段を含めて考えたときに、何で維持していくのかということを考えることが必要だと思います。

2番目のポイントは、そのときにやはり国だけで考えることには限界があるわけですね。個別事情もありますので、やはり地方自治体とセットで、何を最終的にミニマムな手段として残すのかということを考えるという視点が重要じゃないかと考えます。

**【家田部会長】** ありがとうございます。ほかにご発言ご希望の方、いらっしゃいませんか。いらっしゃいませんか。それじゃあここまで、お答えをいただきましょうかね。

【航空戦略課長】 加藤委員の路線ごとのデータなんですが、いざ廃止するとなるとそういうデータは明らかになるのですけれども、そういう段階に行かないと、それぞれの会社のセンシティブな部分になるところがあって、なかなかうまくデータがお出しできず、いつもこういう問題が起きるたびに悩み多いということでございます。済みません。その辺はご容赦いただければと思っております。

竹内委員からのご指摘がございました。いろいろ地域航空ネットワークの維持のための着陸料の見直しということをやってきました。おそらくそういうことをやってきたこととの整合性もどう図るかというのが1つ、大きく議論しなければいけない問題なのかなと思っております。

ネットワーク割引の中にいろいろ空港ごとに少し色をつけたような制度にもしているわけなんですけれども、なかなか国でやると、国管理空港ということだとあまりバラバラにもしにくいという事情もあって、そこが空港経営改革ではできるだけ自由度を増す、柔軟性を増していくということの、1つメリットだということであるんでしょうけれども、その辺も踏まえながら、国管理空港として一体どこまで国としてやれるのかということとは、ある程度追求していかなければいけないのかなというところかと思えます。

それから、いろいろ坂本委員、金谷委員からご指摘いただいた事項については、また次回以降整理したいと思っております。

それから柳川委員からのご指摘も同様かと思っております。

以上でございます。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。はい、大橋委員、ほかにはございますか。

大橋さんにご発言いただく前に、単純な話、47ページのこの表は、これ一番上の幹線に那覇は入っていないのかな。

【航空戦略課長】 済みません。那覇は沖縄離島発着路線ですので、一番下の割引が実はかかっているんです。

【家田部会長】 那覇ー東京線も。

【航空戦略課長】 ええ、そうです。

【家田部会長】 あっ、そうなんだ。ありがとうございます。じゃあ大橋委員、お願いします。

【大橋委員】 基本的に坂本委員がおっしゃった内容と特段違和感があるところではないですけれども、先ほど柳川先生がおっしゃったんですけれども、アメリカのこの取り組

みの中でこのスキヤスダップという取り組み、要するに地域が何か起こそうといったときに、なかなかシードマネーみたいなのが必要だというような、こういうふうな取り組みというのは、地域主体の取り組みを後ろから押す、肩を押してやるという意味で、結構いい試みなのかなと思います。もちろんアメリカのほかのE A Sの取り組みのように、若干自由化の中でこういうふうな取り組みがなされてきて、我が国でも地理的な事情も違いますし、ある意味これをそのまま全部持ってくるのはどうかと思うところはありますけれども、ただ、好ましい取り組みというのは我が国にも取り入れていいようなものもありそうな気がします。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。今ちょうど、大橋先生に伺おうと思うんですが、そのある種のいい試みに対するインセンティブ付与と申しますか、ある種の誘導と申しますかね、これは大変に賛成なんだけれども、一方で名前はいろいろ変わるけれども、要するに一括交付金的な世界とか、あるいは復興交付金みたいな、使い道は地元で好きにやってください。別に飛行機に使おうが、何に使おうが、知ったことじゃないので、それを使ったらいいじゃないかいという意見もありますよね。そういうのに比べると、先生のご意見はそうじゃなくて、飛行機は飛行機、鉄道は鉄道と申して、そうやってそれぞれ別々のインセンティブでやったほうがいいと、そういうご意見でしょうかね。

【大橋委員】 済みません。あまり深く考えてなかったんですけども、どっちかというとその融通がきいたほうがいいんだろうと思います。当然これも地方路線の維持の、代替路線があるかどうかということの殻の中でやられているものだと思うので、多少そういうふうな枠というのは外した形での取り組みを促してやるのが、一般的にはいいような気がします。

【家田部会長】 地域交通は地域交通で、みたいな。そういうくらいの。

【大橋委員】 はい、そういう考え方です。

【家田部会長】 せいぜい、大枠ですか。ありがとうございます。加えてご発言を山本委員にいたしましょう。お願いします。

【山本委員】 少し違う話になってしまうんですが、最後の52ページの機材更新についてという話は、機材がないのでどうしようもないということなのですけども、この上のところに移行のための方策というのが書かれているんですが、もう少し長期的に、非常に航空会社等の負担が増えるとか、あるいは逆にこれをチャンスに新しいことができるん

じゃないとか、そういう長期的なメリット、デメリットのようなものを少し明らかにしていただければと思います。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。それじゃあ、ここまで幾つか出たご意見に対して、事務局からお答えいただきたいと思います。

【航空戦略課長】 幾つか、大橋先生のいただいたご意見等も含めまして、非常に地域の取り組みというものをどう考えていくかということを中心すべきだというご意見でございました。おそらくいろいろな制度を考えていく上で、非常に複数の委員からご指摘のあった事項でございますので、これをどう考えていくかということを中心のポイントとして考えていくのかなということがございます。

それから山本委員からご指摘のあった事項でございますけれども、長期的にどう考えるかということではあります、これはなかなか難しいところがあるわけでございますけれども、ただ、実態として見ますと、19席規模の機材にダウンサイジングしますと、ある程度便数は増やせるのかもしれませんが、ある程度ロットの大きい、一度の需要があったときにやはり対応できないといったようなことがありまして、そういったときにはどうしても上のほうのATR的な機材に移行していくということが多くなるかと思っております。そうしますと今度は、やはりコストが高くなっていくという点は否めないというところがありまして、そこをうまく解決する仕組みをどうできるのかなということを考えていかなければいけないということで、そこではいろいろ複数の地域航空会社があるわけですが、そういう会社で少し共同調達みたいなものやってみるとか、協業的な仕組みを何か後押しするようなことができる可能性がありやなしやというものを示したところでございます。

【家田部会長】 加えてご発言はございませんか。はい、どうぞ。荒木さん。

【荒木委員】 50ページについて質問ですけれども、結局離島の補助ということで、幾らかかるのか、かけていらっしゃるのか。予算規模約4億ということで、船舶に比べると低い。その比較対象が120航路と16路線ということだけですが、これは果たして、例えば運んでいる輸送人員を比較してどうなのか、あるいは航空も船舶でいうところの3番の郵便とか、生活必需品とか運んでいらっしゃると思うのですが、そういったものを含めて、どう予算配分というか、お金がどのぐらい必要なのか。船舶に関しては航空局様の範囲外なのかもしれませんが、そういったのをもう少し定量的なものも含めて比較しないと、何かこれで十分か、十分じゃないかということもわかりづらいと

いう気がいたします。

**【家田部会長】** この辺どうですかね。今荒木さんもお指摘いただいたし、私も提案しようかなと思っていたことなんですけれども、ほんわかと全体でやるとほんわかとはわかるんだけれども、ちっとも具体はわからないというところがあるじゃないですか。だから例えば、これ離島じゃなくたっていいんだけれども、どこか具体のこの路線、その代替手段はこういうのがあるとか、それだと幾らかかかっていて、そこには実は幾ら補助が入っていてとか、入っていないとか、それから離島のほうについても、船のほうと飛行機のほうで、どこか試しに具体を挙げて、そこでケーススタディみたいなことをやっていただくと、もうちょっとリアリティーが出てきませんかね。それで本当に何人乗っているんだとかね。実際は小さい飛行機はあまり荷物を載せられないんだけれども、とにかく船と飛行機でそれぞれどういうものがどういうふうに乗っているのか。それから欠航率だとか、そういうようなものも知りたい。それから、やっぱり地元の人と外部者の値段がえらい違うでしょう。あれはもちろん、ごもっともという面もあるんだけれども、一方でそれが相当に僻地の観光を阻害していますよね。というところとか、提案としてはどこか可能な場所を数カ所だけ調べてはどうかな、なんて思いましたけれども、いかがでございましょうかね。ご同感いただけますか。ありがとうございます。じゃあ、そんなことも我々からの提案ということにさせていただきます。

はい、ほかに。それでは荒木さんからご発言いただいたのにお答えいただけますか。

**【航空戦略課長】** 今、部会長が結局おっしゃったような形になるかと思うんですけれども、一般的に申しますと空港は極めて限定された島にしかありませんので、船のほうはロットも大きいですし、どうしても輸送人員としてはかなり大きなところがございます。先ほどまた、家田部会長のほうからございましたけれども、物資もなかなか、小型の機材になればなるほどほとんど積みません。ATRくらいの機材になるとコンテナでは積みないということがありまして、例えばジャンボクラスの、B737クラスのジェット機くらいになりますと、コンテナに荷物も積めたり、結構貨物の輸送という点からもメリットはあるんですけれども、だんだんATRくらいの機材から荷物が積みにくくなってくるといようなことがございます。そういう意味では船のほうがたくさん荷物を積んで運んでいるという実態があります。

あとは郵便物は結構航空で運んでいるという実態もございます。いろいろと路線によって違いがありますが、部会長のほうからご提案いただいた件につきましては、また

次回までに検討してまいりたいと思っています。

【家田部会長】 ありがとうございます。一通りご発言はいただきましたけれども、今日の話題、公租公課のほうと、それから地方航空ネットワークの維持方策、2つのテーマでございましたが、あわせてさらにご発言ありましたら、どうぞご遠慮なくお話しただきたいと思います。まだ数分ございますので、ご遠慮いただかなくて結構ですよ。鎌田先生、もうちょっと何か聞きたいんじゃないですか。

【鎌田委員】 大丈夫です。

【家田部会長】 いいんですか。本当にいいんですね。田邊先生、どうぞ。

【田邊委員】 どうもありがとうございます。離島の支援については皆さんの意見とあまり変わらないんですが、私以前バスのほうを研究していたときに、まず50ページのバスのところ、交付税措置のほうの補助のほうが実は大きいですよ。金額が何百億ぐらいあって、この制度のときにどういうバス路線を入れるかというときに、大体田舎の過疎地域の病院とか、買い物難民のような人たちを運ぶために、その路線がないと車がないお年寄り、特に女性の方が移動できないので命にかかわるということで、ナショナルミニマムとして全国一律に一定程度維持するべきだというような議論がありまして、実際にそれ以上負担するときに、地元自治体がバスを運行するというような判断、地元がどの程度維持するのかというのを決めるというような議論があったんですけども、それで、ふだん車を持っている人であっても、そういうお年寄りのためにバスを維持するのは支払意思額があるということで、一度アンケートで調査をしたときに、皆さん維持するべきだ、多少お金は払うよというふうに皆さん言ってくれたんですけども、その金額を足しても全然お金が足りなかったというケースもあるので、ちょっとバスと航空だと同じふうに捉えていいのかなのかわからないですけども、これが離島路線とか、地方-地方の航空路線で、果たしてそういうナショナルミニマムの要素というのはどのくらい、代替交通がこれだけあるのにあるんだろかということと、それを他の航空利用者がどのくらい支払意思額があるんだろかというのは結構疑問なのかなというふうな印象がありました。やはりそもそも論からいうと、こういうローカルな問題は地元が地元の創意工夫、財源を使っている工夫するべきで、それにインセンティブを与えるような補助制度のほうがいいんだろうと思います。やはり一般交付金のような形のもので、航空以外の全ての用途を問わないようなものというのが、そもそもあるべきなのかなという印象がありました。

済みません、以上です。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。田邊先生、せっかくなのでもう一言、ちょっと聞いてみたいんだけど、そのバス路線とか地方のローカル鉄道みたいな、まあ少なくとも県のレベルではクローズしていて、場合によっては幾つかの、このごろ市町村合併で大きくなったから、槍ヶ岳の上まで松本市なんていうぐらいのものですからね。大町市ですか。なんてものだから広いんだけど、1つの自治体なんかでクローズしますよね。離島もそうなんだけど。地方—地方の路線だと、こっちの県とあっちの県とか、そこら辺のところはどうしたらいいですか。

【田邊委員】 そうですね。難しいですね。バスの場合ですと、市町村とか県をまたぐ場合にどうしても路線が単独だと維持できないので、それは逆に国が面倒見ましょうということ国が補助制度ができたという経緯からすると、国が面倒を見なければいけないのかなという点はあるんですけども……。

【家田部会長】 矛盾しちゃうんだよ。

【田邊委員】 でも、どうですかね。例えば山形空港のように、新幹線ができて本来ならば空港は東京線要らないのに、地元がやっぱり飛行機も要るよねというような形で主張するところは、あれはたしか山形県が地元のお金で支援をしているというような形で、地元でもある程度戦略的に動いているところもあると思うので。

【家田部会長】 なるほどね。

【田邊委員】 単純に機械的に国が一定程度補助するというふうにしてしまうと、道路とかもそうだと思うんですけども、補助率が高いものだけ陳情行政みたいな形になって、地元の努力を促さないような気がするの、線引きは難しいとは思いますが、あまりいい案ではないんじゃないかと思います。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。

大体時間になったようです。じゃあ最後のご発言、木場さん、どうぞ。

【木場委員】 今日のテーマではないのですが、1点だけ報告をさせていただきたいと思います。

この部会が始まって2回目ぐらいだったと思うのですが、昨年末にユーザー目線で1度発言させていただいたこととして、羽田から北九州に行くときに全日空便と聞いて第2ターミナルに行ったら、そこから飛ばないということに気づいて第1に移って、仕事に穴をあけそうになったという発言をしました。その後の経過もやっぱり部会でしなければいけないと思ひまして、発言させていただきます。本日航空事業課長さんからご報告がありまして、

この紛らわしきの解消のため、あさってから全日空のホームページが変わることになったそうです。その便を選んだ途端に画面に注意事項が出てきて、これはスターフライヤーだから第2に行っても絶対乗れませんよ、第1に行ってくださいということがかなり強調される形に変わるという報告を受けました。乗り遅れるなどの不利益が起きないようにご協力を頂いたことについて、ここでご報告とお礼を申したいと思います。ありがとうございました。

**【家田部会長】** どうもありがとうございました。どうぞ皆さんいろいろリクエストしていただいて、指摘していただいて、どんどん直していく。ぜひサービス向上を図りたいと思います。木場さん、どうもありがとうございました。

これはもう全国の国民が喜んでますよ。また対応していただいたご関係の方も、本当にありがとうございます。

それじゃ、最後、報告事項があるそうですので、お願いしたいと思います。

**【航空ネットワーク企画課長】** 航空ネットワーク企画課長の堀家でございます。お手元の参考資料をご覧くださいながら、手短に民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案に関するご報告を申し上げます。

この法案は昨年の通常国会に提出をいたしまして、臨時国会までは継続審議、その後解散に伴って廃案になったものでございますけれども、一部修正を加えまして4月5日に閣議決定をし、国会に再提出させていただいたところでございます。

一言で言いますと、地域が選択すればPFI法に基づく公共施設等運営権制度、いわゆるコンセッションでございますけれども、これを活用して国管理空港の運営を民間委託することを可能とするための法案でございます。地方管理空港についても同様の制度になっております。2年前のPFI法の改正でコンセッション制度が創設をされまして、空港も上下水道ですとか、道路などととも民間に運営委託できるインフラとして位置づけられていたわけでございますけれども、一方で現行の空港法や航空法は、空港側の制度が民間の運営権者というのを想定しておりませんので、実際に民間委託をするために必要な制度的な手当てをこの法案の中でやっております。目指すところは地域の活性化でありまして、定住人口が減少している中で空港を活用して内部の交流人口をふやして、地域活性化につなげていこうということでございます。

その場合の空港運営の現状と課題、改革の方向性というのを3つ挙げてございます。

1つには、現在28の国管理空港の着陸料が原則全国一律で、収入がプール管理されて

いる。第2には国が運営することで、地元感覚や経営感覚に不足するところがある。第3には滑走路と空港ターミナルビルの運営主体が分離している。というような日本特有の事情がございます。こうしたものを地域の実情に応じた空港ごとの運営を可能にして、民間の力を活用して経営の一体化を図ろうというものでございます。

その一方で、国が土地や滑走路を所有しまして、空港の設置管理者であり続けるということで、災害復旧であるとか、外資の参入といった懸念について国が適切に関与できるような仕組みとしております。

今回、再提出に当たりまして2点、修正を加えておりまして、2枚目の資料、縦横交じって恐縮ですが、横長でございます。ご覧いただければと思います。

第1に空港の民間委託につきまして、地域の実情に応じて自治体や事業者と連携の上、地域活性化を目的とすべきことを基本理念として明確化したということでございます。それから第2に、民間委託の対象となる空港です。それからその運営主体を選定する際には、空港ごとに置かれております協議会、そこに図で示しておりますように、自治体ですとか、エアラインですとか、空港ビル会社をはじめ空港の関係者が含まれておりますけれども、その意見を聞くこととしまして、地域の関係者のコンセンサスが整っていることを前提に、このプロセスを進めるということにいたしました。これらの修正は、先ほど資料1でも空港経営改革の進め方に地方がかかわる仕組みといったご要望も上がっておりましたけれども、昨年法案を提出した後、地域の実情や意見を反映させるようにといったお声が寄せられて、それを踏まえたものでございます。

目下、宮城県が震災復興のシンボルプロジェクトとして、仙台空港の民間委託による活性化をして、民間運営の一番乗りになるというようなことを提唱されております。そのほか、例えば広島空港ですとか、高松空港ですとか、各地で検討の機運が高まっております。

またそのほか、アベノミクスの、いわゆる成長戦略の文脈でも、官業の民間開放というようなことで、コンセッション方式を現状では認められていない空港全般にも拡大するというようなことで、産業競争力会議でも議論されているところでございます。

これら実現するためには本国会での法案の成立が不可欠と考えておりまして、日程が厳しいところでございますけれども、最大限の努力をしていこうと思っております。ご列席の委員の先生方の応援もいただきましたらありがたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。ありがとうございました。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。ご質問やご意見もあろうかと思うんですが、時間が過ぎてしまいましたので、大変恐縮ですが、もしご質問等あれば事務局にメール等で問い合わせただけけたらと思います。どうぞよろしく願いいたします。

それじゃあ、今日予定した議事は以上でございますので、私の司会をお返ししたいと思います。

【事務局】 ありがとうございました。それでは手短に連絡事項だけお伝えいたします。本日の議事概要につきましては、委員の皆様方のご了解をいただきました後に、後日国土交通省のホームページに掲載をいたします。

なお、次回第7回になりますが、開催の日時につきましてはまた追って事務局のほうからご連絡を申し上げたいと思います。

以上でございます。

本日の部会はこれで終了させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —