

平成14年4月12日
国土交通省8階国際会議室

交通政策審議会航空分科会
第1回空港整備部会議事録

国土交通省

目 次

1 . 開 会	1
2 . 航空局長挨拶	1
3 . 配付資料の確認	2
4 . 委員・臨時委員・事務局紹介	2
5 . 部会長選任・部会長挨拶	3
6 . 議 事	
1) 空港整備部会スケジュール(案)について	3
2) 我が国の空港整備の現状について	4
* 質疑応答	4
3) 空港行政のあり方をめぐる諸課題・論点について	9
* 質疑応答	9
7 . 閉 会	14

開 会

航空企画調査室長

大変お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまから第1回交通政策審議会航空分科会空港整備部会を開催させていただきます。

委員の皆様方には大変お忙しいところをお集まり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国土交通省航空局監理部総務課航空企画調査室長の奈良平でございます。部会長選任までの間、議事の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

航 空 局 長 挨拶

航空企画調査室長

それでは深谷航空局長より御挨拶を申し上げたいと存じます。よろしくお願いいたします。

航空局長

航空局長の深谷でございます。航空分科会の空港整備部会、第1回ということで、スタートに当たりまして簡単に私の方から御挨拶をさせていただきたいと思っております。

委員の皆様方におかれましては平素から航空行政、あるいは航空問題につきましている御支援・御協力等を賜りまして、まことにありがとうございます。また今日は皆様方大変お忙しい中を大変貴重な時間を割いて御参集いただきまして、まことにありがとうございます。

去る4月5日に交通政策審議会の第1回航空分科会を開かせていただきました。その際に、今後の空港、あるいは航空保安施設の整備に関する方策について、ということで国土交通大臣よりお諮りをさせていただきまして、その場で空港整備部会で具体的な御審議を進めていただくというような整理になったところでございます。

申すまでもなく、昨今は大変、経済・社会活動が活発になっておりまして、国内のみならず国境を越えて活動が活発になっている中で、航空輸送に対するニーズがいろいろな面から量的にも質的にも強くなっています。そういう中で、私どもといたしましても、これまでも空港整備につきましては累次の長期計画を策定いたしまして、それをベースに整備を進めてまいりました。

昨今、大変財政事情も厳しゅうございます。そういう中で公共事業につきましては、重点化が当然必要だということで、我々もそういう気持ちを持ちながら空港整備につきましてはいろいろとめりはりをつけて進めてきたつもりでございます。そういう中では既存ストックのさらなる有効活用ですとか、あるいは事業を進めるに当たってもっと透明性の高い中で効率的あるいは効果的な事業をすべきという世の中からの要請も大変高くなっております。もちろん空港整備につきましても例外ではないと思っております。

そういう中で、現在進めておりました第7次の空港整備計画、今年度で最終年次を迎えるわけでございます。15年度以降、今申し上げたような基本認識の中で空港整備を今後ど

う進めていくべきか、先ほど申し上げましたように、いろいろな経済・社会の活動をしていく上で航空に対するさまざまなニーズに応えながら、中期的・長期的な展望を持ちながら空港整備にどう取り組んでいくべきか、こういう点につきまして、皆様方の活発な御意見・御提案を賜りながら、基本的な考え方を整理させていただきたいとお願い申し上げたいと思います。

私どもといたしましても、航空につきましては安全で安心、かつ質の高い航空輸送サービスを利用者の方に提供し続ける、あるいはそういう環境を整備するというのが行政に課せられた使命だろうと思っております。本部会におきましても、中長期の展望に立った空港整備のあり方、考え方について、今後、大変お忙しい中をかなり活発な部会運営になるうかと思っておりますけれども、ぜひよろしくお願ひ申し上げたいと思ひます。

今日は最初ということで、空港整備の現状、あるいは空港行政のあり方をめぐる諸課題等につきまして私どもの方から御説明をさせていただきながら、今後の御議論のスタートにさせていただければと思っております。今日は本当にお忙しいところをありがとうございます。今後ともよろしくお願ひいたします。

航空企画調査室長

ありがとうございました。

配付資料の確認

航空企画調査室長

次にお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。

お手元の資料は議事次第、次のページに配席図があります。それに続きまして資料1～5までございます。

資料1は空港整備部会の委員の名簿でございます。資料2が「空港整備部会のスケジュールについて(案)」でございます。資料3が「我が国の空港整備の現状について」でございます。資料4が「空港行政のあり方をめぐる諸課題・論点について」でございます。最後に大部の資料になりますが、「参考資料」をつけてございます。

以上御案内申し上げました資料で抜けているものがございましたら事務局にお申し出いただきたいと思います存じますが、よろしゅうございますでしょうか。

委員・臨時委員・事務局紹介

航空企画調査室長

本日は交通政策審議会航空分科会空港整備部会としての初めての会合でございますので、御出席の委員の皆様のお紹介を申し上げたいと存じます。なお御紹介は五十音順にさせていただきますので、よろしくお願ひ申し上げます。

市村委員でいらっしゃいます。

島田委員でいらっしゃいます。

杉山委員でいらっしゃいます。

廻委員でいらっしゃいます。

森地委員でいらっしやいます。

なお本日は総員5名全員御出席でございまして、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

続きまして出席いたしております国土交通省航空局の幹部を御紹介申し上げます。

深谷航空局長でございます。

星野監理部長でございます。

増井飛行場部長でございます。

宿利官房審議官でございます。

部会長選任・挨拶

航空企画調査室長

それでは議事に入らせていただきます。

まず部会長でございますが、交通政策審議会令第7条第3項の規定により杉山委員をお願いさせていただきます。

では杉山部会長に御挨拶をいただきますのでよろしくお願い申し上げます。

部会長

杉山でございます。航空分科会空港整備部会長を務めさせていただくこととなり大変光栄に存じます。先ほど局長からのお話にもありましたように、本部会は4月5日に国土交通大臣から交通政策審議会に対して諮問がなされ、さらに航空分科会に付託をされました諮問事項の内容であります「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について」のうち、今後の空港整備の基本的な考え方について検討を行うものでございます。

これもまた先ほど局長のお話の中にもございましたように、昨今我が国の空港整備を取り巻く社会・経済環境は大きく変化をいたしてありまして、着実に増大していく航空需要に対してさまざまな課題がございます。その課題に迅速に対応をするべく今後の空港整備の基本的な考え方について調査をし審議をすることが求められております。

微力でございますけれども、部会長としての責務を何とか果たすように努めたいと考えておりますので、皆様方にはどうぞよろしく御協力、お力添えのほどお願い申し上げます。

航空企画調査室長

ありがとうございました。

それでは以降の議事を杉山部会長をお願い申し上げたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

1) 空港整備部会スケジュールについて(案)

部会長

それでは議事を進めさせていただきます。

まず空港整備部会スケジュールについて(案)について、事務局から御説明をいただきたいと思っております。

資料2「空港整備部会スケジュールについて(案)」について、事務局より説明。

部会長

ありがとうございました。

ただいま御説明のありました「空港整備部会スケジュールについて(案)」について、何か御質問・御意見等がございましたら発言をお願いいたしたいと思います。

こういう御提案の内容でよろしゅうございましょうか。ありがとうございます。

それでは次の議事に移りたいと思います。

2) 我が国の空港整備の現状について

部会長

資料3の「我が国の空港整備の現状について」、事務局から御説明をいただきたいと思えます。

事務局より資料3「我が国の空港整備の現状について」及び資料5「参考資料」のうち資料3関連部分について説明

質 疑 応 答

部会長

それではただいまいただきました御説明についてこれから御質問・御意見等御発言をいただきたいと思えますので、よろしく願い申し上げます。どうぞ御自由をお願いします。

今朝方のニュースでも地方空港については概成、ここにもこういう言葉が出てまいりますが、概成というような表現をするときには何か基準のようなものはおありなんですか。あるいは特にそういうことではなくて一般的なイメージということなのか、もし何かあればお聞かせいただきたいと思えます。

監理部長

特に明確な客観的な基準というものは意識しておりません。一般的な意味で概成というように判断をいたしております。

航空局長

先ほどの資料5の中で2 - 6というのがありますが、これを見ていただきますと、1時間圏内で空港へ到達する人たちが76%程度、2時間で97%強と、この辺の数字を踏まえているということで概成と考えております。

委員

参考資料3 - 3で、欧米の空港に対して日本が滑走路も少なくなくて需要も少ないという話があったのですが、背景は二つあって、一つは国内の場合、鉄道が非常にシェアが高い、ヨーロッパの場合は、幹線でもJR九州とかJR北海道というようなオーダーですから、そういう部分で日本の方が少ないということと、それから、特に欧州の場合は近場の国と

の流動が非常に激しいので、そちらですごく多くなっていくという二つの面があると思うんです。これからの日本で考えていくときに、鉄道は環境の問題その他でもっと頑張ってもらわなければいけないという意味ではこの流れは続く。しかしながらアジアがどうなってきた需要がどう伸びていくのか、そこをどう見ていくのかということが多分ポイントになるんだろうと思うのです。

そういう意味で、欧州とか北米のこの需要が一体どういう需要であるのか、今回でなくても結構ですが、教えていただければと思います。

飛行場部長

参考資料 3 - 3 の表は滑走路の本数と長さをあらわしているだけでございますが、参考資料 3 - 2 は利用者が入った表でございます。先生がおっしゃいましたように、参考資料 3 - 3 で、北米の空港が滑走路本数が非常に多いと。これについては長距離輸送は航空しかないということで、たしか日本の場合と 1 桁違ったと思いますが、国内航空輸送量が非常に多いということでございます。

それからヨーロッパにつきましては、EU ということで、一応国際扱いなんですけれども、距離的に言いますと一種の国内的な国際という部分がかなりウエイトが高いということでお客様の数も非常に多いというように承知しております。ただ、これからの需要の見方につきましては、先生御指摘のような、いわゆるグローバル化、国際化、特にアジアを中心にした伸びというのは各方面で高い予測がされているということは承知しておりますので、これからの御審議でまたその辺はつまびらかにさせていただきたいと思います。

委員

今、御説明いただいたのは現状の話ですのでしようがないと思うのですが、例えば参考資料 2 - 6 「最寄り空港までのアクセス時間人口比率について」を見ますと、確かに空港まで近くてもそこから行きたい地域に飛行機が飛んでいなければ余り意味がないので、空港に近いかどうかということより、住民にとってはそこからどこに行けるかということがわからないと余り意味はないのではないかと思います。

それから、韓国の仁川などとの比較もあるんですが、あそこはどちらかということこれからのターゲットであって、私は外資系の観光会社に勤めておりましたから、日本に比較して韓国とか台湾とかは非常に大きな伸びを示しておりますので、今日の数字でもって日本の方が効率がよいということは余り意味がないのではないかと。意味がないというか、比較の対象が違うのではないかと思います。

観光の立場から言いますと、6 億幾らが国を越えて旅行しているわけで、そのうち全員が飛行機を使っているわけではないですけども、2010 年には 10 億になると言われ、2020 年には 15 億とか 16 億と言われている中で、アジア地域の人数が非常に増えると言われておりますので、その辺を見込んだもの 現時点でのアジアの空港と日本の空港の状況を比較すること自体は悪くはないのですが、もちろん今後の需要予測という話で次回には行くのでしようけれども、空港がある意味で効率がよいということは先を見込んでいないというようにも考えられると思うんですね。今いっばいだということは、要するに需要が出てきたから空港をつくって、また需要が出てきたから空港をつくってという非常に効率のいい空港になってしまうわけです。その辺の問題も素人としては感じるのです。

部会長

ただいまの御指摘についていかがでしょうか。

飛行場部長

まずアクセス時間というのは、到達できる時間圏で分類しているだけでは不十分ではな
かろうか、こういう御指摘かと思えます。先ほど参考資料 10 - 1 以降に 1 日交通圏という
のが出ておりますが、これは日帰り路線とかそういった設定条件も勘案しておりまして、
そういう意味で、どれくらい全国的に便利に交流できるかというときにはこちらの方をご
らいただいた方がいいのかなと思っております。

委員

1 日交通圏は人口が多いところが当然多くなってしまふんです。

飛行場部長

もちろんそうでございます。そういう意味で割り引く必要はあるかと思えますが、一
つの目安として御参考につけさせていただいているということでございます。

それから国際的な需要の見方、あるいはアジアの空港の整備の考え方ということで申し
上げますと、先生おっしゃいますように、W T O、世界観光機関の長期的な予測のお話を
されたと思えますが、その中でもアジアが大変な伸びを示すという指摘がされていたと思
っております。観光交流という意味でまだアジア圏域は欧米に比べますとそのシェアが低
いというのも事実でございますが、国際的な観光機関がそういった方向の予測をしている
ということも一つは考えていかなければいけない材料だろうと思っております。

それから、韓国の仁川とかその他の空港もあるのですが、私も実は現地に行ってみり
まして、今は確かに容量が大きすぎる状況かと思えますけれども、20 年とか先を睨んで仁
川はやってはおりますが、さらに滑走路を 2 本追加して 4 本にしていくとか、日本は従来
から需要追随型と言われているのは御指摘のとおりでございますが、アジアのハブ空港と
して先ほど資料に出てまいりましたところは、そういう意味では、多少先行的な、あるい
は戦略的な整備をされているのかなというように私どもなりに思っております。

監理部長

先ほど 委員から御指摘いただいたお話とも関連いたしますが、仁川の問題もそう
なのですけれども、今日は現状の御説明をさせていただいたということで、今申し上げまし
たように、今後の航空需要は一体どうなるのかという部分について、従来タイプの単なる
G D P 相関とか、過去のトレンドだとか、そのようなことだけではないもうちょっと質的
な需要の変化ということを私どもとしても加味していかなければいけないだろう、そうい
う認識は持っております。

そういう意味で、今回は航空需要予測のさまざまな諸条件を御報告した上で御審議いた
だく予定でございますが、そういう中で私どもなりに、お話のように、例えば鉄道との競
争条件について今後どう見ていったらいいのかとか、アジアの発展の見通し、さらにその
中で、仁川の将来計画みたいなものが本当に実現していくのかどうか、逆に私どものイメ
ージとしては、現在成田の需要自体がかなり満杯なものですから、はっきり申し上げて、
仁川にシフトしていくというよりも、本来成田で処理すべき需要を成田の制約によってこ
なし切れないのでやむを得ず仁川に行くという事態だけは何とか避けたいという感覚も
持っておりますので、その辺も将来の需要予測の際にまた御議論いただきたいと思ってお
ります。

委員

これからいろいろ御説明があるのかもしれませんが、参考資料5 - 2に、国内航空貨物の取扱量の推移というのがあって、国内航空貨物がかなり急速に伸びているということがわかりました。もう一つ、国際航空貨物取扱量というのが参考資料12 - 2にございますが、ここでも国際航空貨物が増えているということだと思います。私なども海外でいろいろ仕事をやっておりまして、改めて申すまでもないのですが、日本の産業構造の大きな変革ということ、あるいは生産拠点の移動、特にエレクトロニクス、IT関係といいますが、高付加価値製品が、今までの船を使う輸送手段からほとんどが飛行機になっているということで、特に中国をはじめとする東南アジア、主として日本への輸入が多くなるんだと思いますが、同時に日本からの輸出も飛行機で行うということで、特に去年あたりから中国を中心とする生産拠点の急速な移動という傾向から見ますと、国際貨物に関しましてもアジアを中心に物の流れがかなり急速に変わる部分と伸びる部分と両方あると思うのです。

そのようなことで飛行場、あるいは航空行政全体にいろいろな影響を与えると思うのですが、そういう点から見て、旅客数が増えるということだけでなく、国際航空貨物という視点からとらえるのか、いろいろなとらえ方があると思うのですが、大きな物の流れの変化と、飛行場のファシリティといいますが、あるいは全般的な航空行政について、特に去年あたりから、またこれからどんどん変化するという予感があるのですが、どのようにお考えになっているかちょっとお聞かせいただきたいと思います。

飛行場部長

定性的な話で恐縮でございますが、実はトレンドといたしまして航空貨物、特に国際航空貨物の伸び率が非常に高いわけでございます。先生おっしゃいますように、これは航空適用貨物、時間価値の高い貨物に産業構造が転換してきているということで、いわゆるIT関連を含めて相当な伸びを示してきたと思っております。

ごく最近の状況を申しますと、実は昨年からは世界的なIT不況の影響がございまして、昨年ベースではマイナスになっているはずでございます。ただ、お話にも出ていましたとおり、これはITだけではないのですが、中国がWTOに加盟したこともこれあり、相当日本の企業が進出しているところもありますし、これから進出する計画を持たれているところもあるということで、これからどういうことが起こるのかなということもあるわけでございますけれども、単純に生産拠点を海外にシフトするというだけではなくて、いわゆる半製品とか製品が行ったり来たりする世界といいますが、日本はかなり心臓部が強いと言われておりますので、半製品の物が入ってくる、あるいは組立ては向こうでやるとか、こういう形態がかなり増えていくのではなからうかなと思っております、そういたしますとそういう相互の行き来というのは逆に増えていくのではないかなと思っております。

もう一つは輸入財の関係、いわゆる消費物資の関係でございますが、これは農林水産物資が入ってきて、セーフガードとかいろいろな話がかつてありましたけれども、いずれにしても時間価値が高い生鮮食料品はかなり伸びるのではないかなと思われるところでございます。お答えになりましたかどうか、そんなことを感じております。

監理部長

航空の貨物輸送の特性、特に国際航空貨物の関係で申し上げますと、運び方としてフレターで運ぶケース、いわゆる貨物専用機で運ぶというケースと、旅客便のベリースペー

スで運ぶケースがございます。はっきり申し上げてすべてフレーターで運ぶというわけに
いかない、やはりある程度ベリースペースを活用していかなければいけない、こういう運
び方になろうかと思えます。

その場合、航空貨物サイドとしてまさしく活動がワールドワイドになってまいりますと、
荷主側の要望として、とにかく毎日どこへでも運べるところに貨物を集積してそこから持
っていくというのが一番便利な空港になってくるわけでございます。そういう意味では
旅客便の路線がかなり集積している部分があらゆるディスティネーションに対して輸送の
キャパシティがあり、ある程度ロットがまとまればフレーターが飛んで行くということだ
と思えます。

そういう意味で、貨物専用便のための貨物専用空港というイメージがよく議論としてあ
るんですけども、ある程度旅客便の集積による競争力を生かした空港が貨物の拠点空港
として競争力を持ってくるのではないかなと考えておりまして、そういう意味で、現に成
田は世界有数の貨物拠点空港でございますが、さらに競争力を強化していく取り組みをし
ていかなければいけないと思っております。

第2点は、最近の物流に関するいろいろな動向に関連してでございますが、実は最近IT
Tがかなり進歩しておりまして、その結果、どういうことになるかということ、荷主の皆さ
ん方は運んでいる間も在庫としての認識をなさっている。そうすると、在庫管理の一環と
してできるだけ短い期間にしたい、その分在庫を持たなくていいわけですから、あるいは
きちんと在庫品をトレースしたい、トレーサブルという部分がございます。したがいまし
て、ますます航空輸送が使われてくるだろうと私どもは思っておりますが、それがさらに
荷主にとってマッチしたものになるためには、貨物輸送自体のトレース方式、きちっと管
理できる、輸送中もどういう品目をどこでどういう感じでデリバリーできるのかというこ
とを確認できる情報システムの構築、つまり空港のIT化、それは実際は事業者さんがお
やりになるのでしょうかけれども、それをサポートするような形で空港全体のIT化を進め
るというのが我々の政策上は極めて重要なポイントなのかなと思っております。

委員

今の御説明でよくわかりましたけれども、ITのハード不況というのが去年ちょっとあ
ったのですが、このところそれももとの需要に戻るような感じで、今年の後半にかなり増
えていこう。それから構造的に日本からいろいろな部品が出て行って向こうから完成
品が入ってくるというだけでなく、日本から完成品が出て行って向こうから部品が入る
とか、今までは日本の国内である工場間の分業がなされていたのが、アジアだけでない
んですが、アジアを中心とした国際間の分業が特にハイテク製品については多い。

それから、今、飛行場部長さんがおっしゃっておられましたが、スーパーマーケットに
並ぶような生活必需品のようなものがどんどん輸入されてくるという状況が出てくる。こ
れが生活スタイルの変化だけでなく、日本の産業構造の変化、農業構造の変化というい
ろんなものが起きてきて、国際航空貨物の出る方も入る方もますます増えるのではないか
という予感を持っておりましたのでお聞きした次第です。

部会長

今、空港整備の現況という話をしているわけですが、広い意味での空港整備というとき
にはそのアクセスのことも含めて議論をしている。さらにそこから広げていくと、例えば

着陸をしてから下りるまでが随分長いということを旅客としては感じるんですね。長々と走って、それからバスに乗ってというようなケースもある。

今度は入国審査というところに行きますと、窓口はたくさんあるんだけど、これはもちろん時間にもよりますし、そのときそのときの話ではありますが、人の配置の関係か、非常に長い時間を取って、予定していた時間をかなりオーバーしてしまうこともあります。これは全く日常体験的な話で恐縮ですけれども、そういうことを含めて考えたときに初めて航空の利便性という全体がとらえられるわけで、空港整備ということでこれから議論をしていくときには、そういうことも含めて議論をさせていただいてよろしいのかどうか、その辺はいかがでしょうか。

飛行場部長

先生おっしゃるとおり、ターミナルの所要時間とか、あるいはタクシングが非常に長いとか、これはもちろん構造の問題とも絡みますし、ソフトウェアとも絡んでくる話だと思っておりますが、やはり利用者から見た使い勝手のいい空港整備、その中にはソフトも入ってくると思いますので、後ほどまた論点等にも出てまいるかと思っておりますけれども、よろしくお願ひしたいと思っております。

部会長

また必要とあれば後ほどでも御指摘をいただくことにして、とりあえず次の議事に移らせていただきたいと思います。

3) 空港行政のあり方をめぐる諸課題・論点について

部会長

「空港行政のあり方をめぐる諸課題・論点について」、事務局から御説明いただきたいと思ひます。

資料4「空港行政のあり方を巡る諸課題・論点について」及び資料5「参考資料」のうち資料4 関連部分について事務局より説明。

質 疑 応 答

部会長

大変多様な課題、論点がありまして、その御説明をいただきました。これらについて次回以降それぞれのものがまた登場してきて議論することになるというように理解いたしましたが、今日の段階で今御説明のありました事柄について御指摘・御意見・御確認等がございましたらよろしくお願ひいたします。

委員

ほとんど認識は違っていないくて、表現上の問題なのかもわかりませんが、確認をしておきたいと思ひます。まず参考資料 12 - 4 のゲートウェイと言うときに、我が国のゲートウェイという思想が、先ほどのように近場にたくさん豊かな国ができてきて地域単位で交流するようになるときになお意味を持つかといのはやや気にかかるところでもあります。むしろ

全総などでは、人口 600~1,000 万人くらいで経済的にも自立する方向に向かってほしいという言い方をし、片やヨーロッパでは、国単位ではなくてどちらかというともう少し小さな単位、都市単位などで交流が起きているような様子を見ますと、日本も恐らくそういう格好になっていくと思うのです。

そのときになおかつ日本中のゲートウェイが三つだ、こういう言い方がいいのか、あるいは、こういう意味合いも持ってはいるんですけども、近場に関しては違う意味を持ち、ゲートウェイとしてはむしろ地域単位のゲートウェイという意味合いの方が強いということがあろうかと思えます。したがって、恐らく次回以降議論する三空港のゲートウェイとしての役割と、地方空港がどういう役割をするかという話を頭の中でどう整理しておくのかというのは気になるところでございます。

2 点目として、自立する方向に行ってほしい、公共事業依存型の経済から脱却してほしいというのはだれもが思っていることですが、そのときの最大のキーワードは、地方にとっては国際戦略をどう取るか、逆に言うと日本を除く世界中の国の国際競争力というのは、外国の資本をどうやって自分のところに投資させるか、あるいは外国の観光客をどれくらい連れてくるか、あるいはコンベンションをどれくらい持ってくるか、つまりインターナショナルの金とかいろいろなもの動きの中での競争を意図しているわけで、そのときに、その最大の戦略基盤である空港が地方が何かやろうとしたときに自由にならないというのは、これもまたやや気になるところであります。

私自身、具体的な解があるわけではないのですが、イメージとしては、山形の新幹線が新庄に延伸するときに国が何もお金を出していない。しかしながら向こうの知事さんがやりたいと言っておやりになってまあまあ成功している。多分もう少し小さめの空港というのはそういう行動なのかもわからないという気もいたします。

そうすると国と地方の役割と言うときに、どんどん整備していかねばいけないし、お金がなかった時期の国と地方の役割というのは、地方は一方的に国にもっとお金が欲しいということだったのですが、どこかの時点から、国がお金を出さないかわりにあなたが好きにやっていいよという自由度みたいな仕組みがあった方がいいのかもしれない。現実それが機能するかどうかわかりませんが、地方が国際化戦略を取りやすくなり、もし国がそれを支援するとなると、経済的に自立するとか、大きな意味で日本として地域をどうしたいかというその目的に合っているときは支援をするし、合わないときには勝手におやりなさいと、抽象的にはそんな枠組みをイメージします。

いずれにしても、需要があるから、ないからとか、あるいは競争がどちらが強いかにいうことに加えて今のようなことをどう処理すればいいのかというのは気になるところであります。

それから、全く違うことですが、公共事業のコストダウンの話についてはそうしなければいけないのは明らかなのですが、今日は資料に出ていませんけれども、そのときに、例えば技術開発がもっとコストダウンにつながるように、具体的には発注方式とかそういうことで総合評価方式などが出てきていて、ああいうコストダウンがよりうまく空港という舞台上で機能する余地がまだあるのかどうか、あるいは空港などはロットも大きいですし、割合そういうことが進んでいてもう十分なのかというのは少し気になるところであります。

もう一つは、時間管理概念という話をずっとしてきているわけですが、時間管理概念は

工期を短くすれば非常にコストが安くなりますね。これは今の中部空港などで現実にそういうことが起こっているわけでありまして。同時にどのタイミングで投資すれば一番いいのかというこちらの時間管理の話、これは学問的にも非常に難しいのですが、空港に関しては大変重要なポイントだと思います。なぜかという、こちらはコストダウンというより、前半でおっしゃったように、空港というのは、一旦作ろうとすると 20 年オーダーの話で、しかも日本にとって最大の戦略施設であるものにどの程度リタンダンシーを持っていれればいいのかという話が本来はあるはずですが、全体的な公共事業のむだ使いの話から絞る方にだけみんなの目が向いていって、ある程度余裕を持っていた方がいいという議論はなかなか表に出てきていないような気がします。

例を挙げますと、ダラスフォートワースのように 12 ターミナルを持っているような、しかも東京の山手線の中にあるような巨大な空港をプラスして産業用地をつくって将来に備えようと考えたああいう思想をアメリカの 80 年代の一番どん底の時代の実現しているわけです。あるいはアムステルダムのコークポートは延長 40 km くらいの港で、今、川沿いのところが埋まっただけで後背地は全部空き地ですが、それを釣り堀という人も、むだだと言う人もいなくて、これは戦略的な施設だと言っているわけです。

私は別にむだをしると言っているわけではないのですが、何が余裕として重要で、何を絞らなければいけないかというめりはりを空港などが最もやらなければいけないのではないかという気がいたします。

部会長

ありがとうございました。今、重要な点が幾つかお伺いしましたが、もし関連して御発言があればどうぞ。

委員

先生のおっしゃることは私も全く賛成なのですが、空港のことは、確かに今公共事業のことが問題になっていますし、いろいろと周りのことを気にしなければならない状況はあるんだと思うのですが、もっと大きな国策の話でございますので、この数年の経済のでこぼこで考えるべきことではないような気がするんですね。結局、いつも見えないのが、大げさに言えば今後の国際社会に向けての国のマネジメントのありようというか、それこそ骨太の方針だと思うのですが、その中において、今後の世界の中で人とかが物がどのように動いていくのか、動いているのを追いかけていくのか、日本はどうしたいのかということが先に議論されないと空港のことはなかなか難しいのではないかと思うんです。

要するに、今後需要がこうなるということ、例えば過去の数値からある程度予測したり、こんな空港にした方がいいとか、バリアフリーということも、あるいは空港の経営の方法も大事ですが、それ以上に、世界の中における日本のあり方から航空行政というのは出てくるわけですし、個別のことも大事なんですけれども、方向性をちゃんと出していくことがいいのではないかと思うんですね。ですから、さっき総務課長がおっしゃった漁港漁場の整備長期計画の書き方は機動的な書き方で非常にわかりやすいといいますが、目的がはっきりしていて、方向があってそれに対してプレゼンテーションの仕方がわかりやすいやり方だと思ったのですが、空港に関してもそういう面が必要で、先生がおっしゃったような 10 年、20 年のオーダーで考えるべきことではないかなと、素人考えですけども、そう思います。

したがって、今後の進め方も、個別の問題も大事ですけども、例えば空港によっては満員ではないか、あるいは客が減っているではないか、物も減っているではないか、だからこんなもの要らないのではないかみたいな話もポンポン出たりするのですが、それは例えば去年のテロのことで突然便が減ったりいろいろな状況も変わってきたりするわけで、その小さな一つの事実を見てそれが即航空行政に反映されるようなことは私は避けた方がいいのではないかなと思うんです。

部会長

ありがとうございます。

監理部長

今、委員からお話しいただきましたことは大変重要なポイントだと思うのですが、ここで御議論いただくときに、極めて大きな国全体の方針を包括的に受けるというのはなかなか難しいので、私どもとしては二つの切り口で今の問題を考えております。一つは、需要予測のときの日本の経済の将来のパフォーマンスについてどのようなシナリオを想定するかという部分について、現状ではなかなか難しいと思うのですが、将来こうあるべきだという部分がある程度織り込んだシナリオをシナリオの選択肢として考えていくという議論が一つあり得るのだと思うんです。これは需要予測の前提条件のときに、私どもが考えているシナリオについてある程度御説明もさせていただきますし、また皆様方の御意見なども伺いたいと思っております。それが第1点でございます。

2点目は時間管理概念の部分ですが、私どもの空港整備は、御承知のとおり極めて大きなプロジェクトをどばっとやっていく、しかも一つ一つが若干手づくりみたいな部分がございます。それぞれの環境に合わせてその場での最適な判断をしつつやっていくということで、技術開発にしも統一的なガイドラインなりマニュアル化というのはなかなか難しい部分がございます。

そのとき一つ我々の中で考えなければいけないのは、計画を立ち上げた当初のいろいろな想定と、その後の技術進歩なり需要の変化なりとを計画の進行途上でどう反映させ得るかという部分は、今後計画の仕組みづくりの中でちょっと工夫しなければいけないかなと思っております。これは全体の空港整備計画という意味での今回の8次空整の議論で、状況変化をどう計画の中に織り込んでいくかという議論、それから個別空港の整備計画の中にそういった状況変化をフレキシブルに織り込めるような整備スキームと申しますか、プロトコルと申しますか、そのようなものをどう工夫するか、そういう二つの部分でこれから少し御議論をいただけるのではないかなと思っております。

飛行場部長

先生のおっしゃった中で、ゲートウェイと地方空港の比較的近場の国際化という話かと思うのですが、これも論点としてどう整理したらいいのだろうか。先ほどの国家戦略的視点でゲートウェイを整備していくという考え方と、地方の利用者の方々の利便とかそういうものを考えたときにどうでしょうか。これは物の考え方としていろいろあるだろうと思います。そこはまたこの場で考え方を御整理いただくなり御議論いただくということかと思っております。

関連しまして、国と地方の役割分担、いわば国家戦略的なものというのは、先ほど来出ておりますように、国が前面に出てくる、それからどちらかということと地方が主体になるよ

うなものにつきましては、費用負担的なものも含めて地域がある程度自由度を持って地域の責任と判断でできるという考え方もあるのではなからうかとか、こういう議論も当然あるかと思っております。

実は私どもの制度の中で、参考資料 27 に地方空港整備特別事業というのがあるわけですが、これはある意味で地方公共団体が需要に対応するという点では必ずしも基準をパスできないもの、ただ、地方としての戦略的な観点、あるいは需要外の安定就航とか、このような問題に対して対応していくために補助率を若干下げて地方に主導的にやっていただく、そういう考え方も今の仕組みの中であることも事実でございます、さらに将来展望をしたときにこの点をどう考えていくのかという問題もあろうかなと思っております。

実はコストダウンの関係は非常に大きな課題と思っております、空港自体、特に大都市圏のビッグプロジェクトにつきましては、現在オンゴーイングのものから、これから取りかかるものも含めまして相当なコストがかかっている。そういう意味で、さっき話が出ました中部については中部方式というようなコストダウンのやり方もされてきているとか、関空につきましても、いわゆる 2 期事業のスキーム見直しということで、埋立ての造成、これは 1 兆 1,400 億の予定をコスト削減で 1,400 億削っているとか、さらに需要に応じて必要最小限のものだけ整備をして、需要がついてきた段階でその後の上物を逐次整備していくとか、これは一つのやり方だと思っております、コストダウンというのは物理的な建設費を安く抑えるということと、需要に応じて段階的に整備をしていくということもコストを抑えていくことではないのかなと思っております。

そういう意味で、最適なタイミング等々につきましては、正直申し上げていろいろな議論があろうと思います。一番コストが落ちるのはどこだろうとか、これは需要との見合いにもなってくる話だと思っておりますけれども、いずれにしても時間的なコストも含めてコスト節減は考えていくことだろうなと思っております、これからの議論の中でそういう資料等をお出ししていきたいなと思っております。

委員

全く同感ですが、完全な地方空港と三大空港というよりももうちょっと中間的なものをイメージしてまして、明らかにヨーロッパ、アメリカの、しかもたくさんの都市にどんどん飛行機が飛ぶといったらこの三つですから、やはりこれは特別の三つだと思うんです。しかしながら、アジアのことを考え、そうたくさんではないけれども、長距離の飛行機が飛んでみたり、貨物便が飛んでみたりという、例えばかつて成田が満杯だから千歳に貨物をとったのに、いろいろな環境問題でポシャってしまいましたが、あれをうまくやっていけばもうちょっと何とかなったかもしれない。

あるいは福岡の板付は、アジアは十分あって、ヨーロッパ便をときどき出してはやはりだめという状況、ということは、アジアのトランジットが来るとアジアのエアラインにとっても日本のお客を少し乗せて何とかということがありますし、地域にとってもそういうトランジットと独自の地元のお客と合わせてもうちょっと便利にできて活力をつけたいと、そういうところがそうたくさんはないのですが、ある可能性がある。那覇とか広島というのはそういうところだろうと思うんですが……。

そういうところが出てきたときに、こっちの三大空港はこうやっています、こっちは全く独立ですねといった場合何が起こるかというのはまだ整理はできていないのですが、本

当に平等かとかそういうたぐいの話が起こりがちな国ですので、アメリカなどではそれはそれでと言えばそれで済むのですが、自分自身もう少し頭の整理をしてみたいなと思っています。

部会長

先生のおっしゃった公共事業として要求される効率性と、一方で長期的に考えたりダンダンシーの確保のバランス、これは大変難しい問題だと思うんです。このバランスを判断するのは、一つはアプリアリにいろいろシナリオを書いて、もちろん将来の社会の生活とか、あり得るいろいろな状況を考慮した上でどこが望ましいということ为先見的に考えるのが一つありますが、今の時代ですとパブリックコメントとかそのようなこともやりながら、実際その間に国民なりユーザーなり国民がどういう選択をするかということを探るといっても多分必要になるんだと思うんですね。

その場合に、リダンダンシーの存在が裏づけとなって生じるであろうサービスのレベルはどんなものであるかというのは必ずしも我々にはよくわからないわけですから、そういうことを考えると、今後いろいろ手法としてある方策についてパブリックコメントを実施すると同時に、情報提供についてもうまくやらないと具合が悪いのかなという感じもします。

既に時間が経過しておりますが、そのほかにいかがでしょうか。

今日の段階で特にございませんようでしたら、先ほども申し上げましたように、まさに次回から一つ一つ取り上げて丹念に議論していかなければならない事柄だということで、今日はそういう全体を見渡させていただいたというように理解をしたいと思います。特に御発言がなければ今日の議事はこれで終了いたしましたので、閉会といたしたいと思います。よろしゅうございましょうか。

それでは皆様御多用中のところを御出席いただきましてありがとうございました。本日はこれで終了させていただきます。

閉 会