

平成14年6月21日(金)  
於：国土交通省7階C、D会議室

# 交通政策審議会航空分科会 第7回空港整備部会議事録

国土交通省

## 目 次

1 . 開 会 . . . . .	1
2 . 東京国際空港（羽田）の再拡張について . . . . .	1
3 . 国内空港整備について . . . . .	7
4 . 閉 会 . . . . .	10

.

## 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7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。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。

クリップをお外しいただきますと議事次第、配席図がございまして、配付資料の一覧。続きまして、「資料1（本文）」と書いてございますものが「東京国際空港（羽田）の再拡張について」。続きまして、資料1（参考資料）がございまして。続きまして、資料2「国内空港整備について」の本文、資料2（参考資料）がついてございます。

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、事務局までお申し出いただきたいと存じます。

よろしゅうございますでしょうか。

なお、本日は、委員総員5名中5名の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。

それでは、議事に入らせていただきますので、報道関係者の方々のカメラ撮りは、これ以降御遠慮願います。

〔報道関係者退室〕

航空企画調査室長

部会長、本日の議事につきまして、よろしくお願ひ申し上げます。

### 東京国際空港（羽田）の再拡張について

部会長

それでは、早速ですが、議事に入らせていただきます。本日もよろしくお願ひ申し上げます。

まず、「東京国際空港（羽田）の再拡張について」御説明を承りたいと思いますので、よろしくお願ひ申し上げます。

資料1「東京国際空港（羽田）の再拡張について」について事務局より説明。

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、ただいま御説明いただきました東京国際空港（羽田）の再拡張について、御質問、御意見等ございましたら、よろしくお願ひ申し上げます。

委員

資料1 - 10で黒の矢印が右の方にありますが、この意味はどういうことかということと、財源の中で、民間にするにしても公がやるにしても、民間資金を調達したときに、その償還財源。つまり使用料ですね。それは固定しかないのか。つまり、羽田が拡張するとしたら、その特別の追加的な投資に対する使用料をもう少し高くするとか、そういう可能性はないことを前提にするのか。この二つを教えてくださいたいと思います。

地域航空活性化対策室長

重点事業の財源について、重点事業としまして、今、1,300億円ほど年間使っているわけで、早期ということになると上積みが必要になるということにして、そういったことで赤いものを置いているわけですが、それだからといって、あとの事業について……。そうですね、この矢印がちょっと不正確なのかもしれないですね。単に上積みが必要になるということだけで理解いただければと思います。

監理部長

形の上では1,300億円の中でいろいろな事業の山を飲み込んでいくというのが特会のオーソドックスな考え方になるのですが、そういたしますと羽田の再拡張事業をかなり後ろの方でやらざるを得ない。それを早期にやるという形になると、後ろに寝ている羽田の資金フローを前によっこらしょと立てて上に乗せていく。そういう形になるとこれだけオーバーフローするという意味でありまして、空整特会の資金フローからいくと本来かなり後ろで寝ているという格好にならざるを得ないものを前に持ってくるという意味での矢印だというふうに御理解いただければと思います。

委員

わかりました。

審議官（首都圏第3空港担当）

2番目のお尋ねの件ですけれども、再拡張後に、仮に何らかの償還が必要であれば、その財源が必要になるわけですが、現時点で再拡張に伴って利用料をどうするかというのを本格的に考えているわけではありませんが、ただ、一般的には、利用料、あるいはそれが航空利用者の負担になるようなものは極力抑制をする、あるいは高くしないということを原則にしながら考えていく必要があるのではないかと考えております。

部会長

よろしゅうございますか。

委員

はい。

部会長

それでは、 委員。

委員

質問ではないのですけれども、全般的な意見ということで言わせていただきます。

私は羽田をしょっちゅう使っておりますし、成田も、経済活動をしておるものですからよく使っておるのですけれども、現状から見ますと、経済界と申しますか、企業人としては羽田というのは大変な利便性があると感じておりますし、この再拡張は、いろいろな空港整備の中でも最優先の課題ではないかと個人的には考えておるわけです。

もう一つは、私もいろいろな形で海外の経済界その他ともあれしておりますけれども、アジア各国、韓国、シンガポールその他の国でも空港整備を盛んにやっている中で、東京の首都圏の国際的な魅力と申しますか、もうちょっと活性化させるためにも、羽田の再拡張というのは非常に重要な、最も最優先の課題ではないかと考えております。

以上です。

部会長

ありがとうございました。

今の御発言に関して何かコメントがどなたかからありましたらお願いいたします。

なければ、別の御質問、御意見を伺いたいと思います。

では、お願いします。

委員

9ページの「資金の借入れ」のところですが、**「有償資金の投入により、航空利用者の負担が増加する。」**「(共通の留意事項)」のところにあります。それから一番下の「(b)の場合の留意事項」。「財投資金よりさらに金利負担が大きくなり、航空利用者の負担が大きくなる」とありますが、どの程度大きくなるのですか。どのようにどの程度大きくなるかによるのだとは思いますが。

審議官(首都圏第3空港担当)

どの程度大きくなるかというのは、実際にどういう資金を使って整備をするか、あるいはそのときの資金調達コストがどのくらいかによって異なってくる訳で、定量的に簡単に言えませんが、少なくとも無償資金 100%でつくるケースと有償の資金を使ってつくるケースでは、確実に負担がふえてくると思います。ですから、高くついてもいい、できた後の利用者が高い負担で利用すればいいのだと割り切れば、とりあえずの資金をどこかから集めてくるという発想もあるわけですが、羽田空港がどういう範囲でどういうふうに使われているか。国内航空利用者の6割は羽田空港を使っているわけですから、そういう重要性に照らせば、かつ、今や航空が国民の足になってしまっていて、航空抜きで経済活動や国民生活が行えない状況の中では、可能な限り無償資金を投入して利用者負担を抑える努力をすべきではないかと私どもは思っております。

委員

利用者負担の増加ということはどうして伺ったかといいますと、利用者負担の増加の割合によっては、東京 - 大阪間に関しては飛行機ではなくて新幹線にマーケットが移動してしまうというような交通機関を変える影響が出るほどの負担増があるのかなということが質問だったのです。

監理部長

イメージだけ見ていただきますと、資料 1 - 4 というものがございまして……。

委員

もちろん、負担はふやしてほしくないということです。

監理部長

資料 1 - 4 というものがございまして、これは現在の羽田の沖展事業で財投を借り入れたときのキャッシュの流れでございまして、このうち上の方に元本償還と利息の支払いというものを色を変えて載せてございます。全体で 1 兆円を超える借金をして、事業で返していくわけなのですが、単年度で利払い分だけで、ピークで 300 億ぐらいのオーダーの利払いが立ってくる。何年かけて返すのかによって元本と利払いの割合は変わってきますが、現在の羽田の再沖展事業での有償資金と無償資金との違いということイメージを見ていただくと、これぐらいのオーダーのインパクトがあるということをお理解いただければと思います。

部会長

よろしゅうございますか。

委員

はい。

部会長

ほかにいかがでしょうか。

今の議論と関連したところですが、10 ページの民間事業主体による事業実施。ここでの記述は、おおむね最初の総括が、「早く、安く、確実に」という観点に照らすと、それが実施できなくなるおそれがある。若干否定的な書き方になっていますが、「民間事業主体による事業実施」というのは、それ自体が何を具体的にあらわしているのか。例えば BOT とか、PFI とか、そのたぐいはこれとの関係でいくとどういうことになりましょうか。

審議官（首都圏第 3 空港担当）

ここで書いておりますのは、今、部会長がおっしゃった、いわゆる PFI と呼ばれている、BOT なり BTO なり、そういう方式も含めて、民間事業主体の場合にはいろいろな形態があり得ると思いますけれども、それを総括して、こういう課題、留意点があり得るのではないかと書いております。したがって、それをさらにケース分けしていくと、それぞれのケースについて、もちろん濃淡が出てくるとは思いますが、少なくともこのような留意点は私どもとしては認識しているということでございます。

部会長

いろいろな記述で、国の財政はもちろん厳しい。地方財政も厳しい状況にある。それで一般会計からの繰り入れ増は困難。逆に借り入れということになると航空利用者の負担の増加ということがあるし、民間の方でのことを考えれば「早く、安く、確実に」という方にいろいろ問題が出てくるかもしれない。そういうことで、これ全体としては、どこかを押せばどこかが引っ込む、そういう関係にあるし、その中で我々としては選択あるいは組み合わせ、そういうことを考えざるを得ない。そういうメッセージだと受け取ってよろしいのでしょうか。

審議官（首都圏第3空港担当）

そういうことでございます。

委員

資料1 - 4と1 - 10の組み合わせの話だと思います。基本的には、1 - 10の下側の長期借入金の償還、年間約1,000億。これと1 - 4の1,063というのが対応しているわけですね。

審議官（首都圏第3空港担当）

はい。

委員

その後、1 - 4の方では、19年、20年ごろから徐々にその部分の負担が少なくなってくる。逆に1 - 4の頭の方を見ますと、61年からずっと来て、利息と元本の最初の立ち上げの方は割合低い山で来ている。これがちょうど後ろのあいている空色のところと重ねるといふふうに考えると、10年分ぐらいの資金を財投と同じ金利でどこかで借りてこられればおおよそ回っていく。そうすると、今みたいな低金利のときに財投と、財投のあれは大分下がっているのだらうとは思いますが、それにしても昔のもまだ入っているとすると、少し高い金利。そうすると、一般の民間の資金を約10年寝かすけれども、金利は割合高い金利です。そういう格好のボンドが発行できるかどうか。こういうふうに考えていいのですか、民間資金という場合には、そうすると僕には難しくないようにも見えてしまうのですけれど。会計士の方がいらっしゃるのにこんなことを言って済みません。

審議官（首都圏第3空港担当）

資金のボリュームの話といたしますが、どこでどういう資金の幅を確保できるかという意味では、今、先生がおっしゃったようなことに図式としてはなるかもしれませんが。ただ、これで御説明しましたように、1兆4,000億強の事業費のうち1兆2,000億円以上を、空整特会の非常に厳しい状況の中で沖展事業をどうしてもやらなければいけなかったという経過から借り入れでやっちゃっているわけですが、これは必ずしも望ましい形ではないというのが私どもの認識であります。プロジェクトの大半を有償資金で賄っている分、先ほど監理部長からお話ししたように、資金コスト分がかなり乗ってきているわけですから、再拡張事業について何らかの借り入れがどうしても必要だとしても、それは最小限に

抑える努力をしなければいけないと思っています。それが選択肢の中で一般財源の積み増しと地方負担の導入と借り入れと、こういう順番で書きましたのは、ある意味ではそれなりに重要度、優先度を示しているというふうに御理解いただいてよろしいかと思います。

監理部長

ちなみに、先ほど、利払いで 300 億から 400 億単年度で出ている。この規模は、私どもが数年前から規制緩和と対応して国内線の着陸料の引き下げをやってきておりますが、これの減収額が単年度 300 億くらいのオーダーになる。したがって、大変重い負担になっていることはぜひ御理解をいただいて、もちろん、資金のロットの確保という意味では、借入金、有利子資金でも、将来の償還等々を考えれば、キャッシュフローとしては流れていく可能性があります。今、審議官から話をさせていただきましたように、利払いそのものは相当重い負担だということだけは御理解いただきたいと思います。

委員

2 週間ほど前の朝日新聞に、ある大学の先生が羽田の沖合展開のことをお書きになっていらしたのですが、早急にこの事業を進めるべきだ。なぜなら、経済効果だけでなく心理的效果が大きいということをお書きになっていらしたのです。ただ、その中で、羽田の件を優先し、ほかの空港は後回しでいいという論調だったように記憶をしていますが、羽田空港の再拡張事業が他の空港に与える影響がよくわからないのです。一個一個のことはわかるのですが、例えば羽田の再拡張事業を早期完成させることによって、ここに並んでいるほかの空港のことに影響は出るのでしょうか。

飛行場部長

ここのプロジェクトの山というのが先ほど来出てきておりますけれども、10 ページの図の中で、重点事業の左側の成田、関空、中部、羽田沖展。これにつきましては、重点事業ということで当然仕上げていかなければならない。それで羽田が若干前に倒れてきた場合、上にせり出している部分が当然あるわけですが、そういった部分について、私ども、全体としての拠点空港の整備の緊要度というものを踏まえて対応していく必要があるだろうと。プロジェクトの山は、ごらんいただいたとおり前半の方に固まっていますねということでございます。

それから、後ほど一般空港の話が出てまいりますけれども、これにつきましては、先般来申し上げておりますように、一般空港、配置論的には概成しているのだろうということで、一般空港については、離島を除き新設を抑制とか、こういう方針を出してきているわけでございますので、我々としても、そういう中の努力は当然していかなければいけないと思っております。

部会長

よろしゅうございますか。

委員

はい。



部会長

どうぞ。

委員

本文の12ページで、わかれば結構でございますけれども、(3)です。「また、羽田空港については、再拡張によって発着容量が増加することになれば」云々と書いてございますが、羽田の国際便の発着回数というのは非常に重要なテーマではないかと考えるのです。国内空港としての位置づけということですから、国内総需要を満たした上で余裕枠を国際線に当てるとということだと思っておりますけれども、今の時点でまだそういう計算は正確にはされていないのかもしれませんが、余裕枠がどのくらいあるのか予測の計算をされているのであれば、その辺の感触をお聞きしたいのと、もう一つは、アクセス時間から、東京の都心から羽田の方が成田よりはるかに近いということからすれば、国際線をやるとすればアジアとか比較的飛行距離の短い路線なのではないか。私はその専門家ではないのですが、そんな予測をするのですが、そういうことになるのでしょうかという、二つの御質問です。

部会長

それでは、よろしく願いいたします。

審議官（首都圏第3空港担当）

まず、第1点目の御質問ですけれども、前回5月31日の空港整備部会に羽田空港の将来予測という試算結果を出させていただいております。これは、2008年から2012年のどこかの段階で現在計画しております第4番目の滑走路がもうできているという前提で予測しまして、2007年で5,900万人とされておりますものが7,300万人を超えるぐらいのお客さんが利用するだろうという予測は出ておりますが、7,300万人程度の人をその時点でどういう機材で運んでいるかというのがよくわからないわけです。それで要素として、多頻度運航化のために少しダウンサイジングをしたらどうかという要請が片方ありますから、それによって7,300万人の人を何回の離発着でそもそも羽田でこなすのかというあたりがよく見えてこない。

それから、先ほど御説明いたしましたように、片方で発着容量の方も、41万回と言っておりますけれども、ダウンサイジングによって、もっと処理能力がふえる可能性がある。41万回プラスアルファになっている可能性もあるし、特定時間帯枠というのが、現在、国内の相手方空港の運用時間との関係で余り使われていない実態にありますけれども、これがどの程度実際に使い勝手があるのかというようなこともあわせ考えると、私どももある程度枠のめどをつけたいという気はありますけれども、現実には変動要素が多過ぎて判断が付きにくいという状況であります。そういう意味で現時点では、どのくらい出てくるのかというのは見きわめがつけがたいということで、今後、時間の経過に合わせて検討を深めていきたいと思っております。

2番目のお尋ねの羽田空港を国際化する場合の使い方のお話ですけれども、先ほど説明の

中で一つ落ちておりましたが、国際的なルールがありまして、日本のエアラインに対してと同様に、他のI C A O条約の締約国にも均等に条件を与える必要があるという大きなルールのもとで、国際空港というものを諸外国のエアラインとあわせて使っておりますから、そういうルールの中でどういう使い方が許されるのか。

それから、現実に羽田と成田という空港の使い勝手や利用者のニーズ、そういうものをにらみながら、また、実際にどのくらいの余裕枠が現実に国際線に回せるのかということにらみながら、これも現時点でどういう使い方がいいのかというのは判断が非常に難しいだろうと思います。ただ、御参考までに、諸外国ではどういった考え方で分担し合っているかということをお示ししたということでございます。

部会長

よろしゅうございますか。

委員

はい。

部会長

それでは、第1番目の議論に大分時間を使いましたのと、先ほど委員の御質問の中にも他の空港との関連という側面も出てまいりましたので、2番目の「国内空港整備について」に移らせていただきたいと思います。

#### 国内空港整備について

部会長

それでは、事務局から御説明をちょうだいしたいと思います。

資料2「国内空港整備について」について事務局より説明。

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、今御説明いただきました「国内空港整備について」、御質問、御意見等をちょうだいしたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

聞き逃したのかもしれないのですが、4ページ最後の「P B B」というのは何でしたっけ。

計画課長

パッセンジャー・ボーディング・ブリッジでございます。

部会長

ありがとうございます。

いかがでございましょうか。

地方の公共団体の役割と責任をこれまで以上に高める。そういう考え方は正しい方向だと思いますが、いずれにしても、今ここで考えている国と地方の費用負担関係を再構築するというときに、力点はどちらにあるかということ、地方が応分の負担を行う、そちらの方向について考えているわけですね。

計画課長

はい。

部会長

そうすると、それは方向としては正しいとして、それを促進するような、手を挙げさせしめるようなインセンティブはどこでどういうふうに置くかということが課題になるのだと思いますけれど、その点についてはこの中に含まれていましたでしょうか。

飛行場部長

4番の「地方の役割」という中で、これまで、いわゆる全国ネットワークという観点での基本的なキャパは整ってきましたねということがございまして、今、ニーズとしては、利用者にとって使い勝手がいい、利便性という話と、地域にとっては、いろいろ空港の整備に関係してこられたということにつきましては、地域の活性化、地域づくり、こういう観点でのニーズも一方で強まってきているのだろうと思っております、基本施設というよりは、利便的な施設ですね。そういったものについて目を向けていく必要があるのだろうということ。現実のニーズがそういったところに出てきているのではなからうかと。

ただし、そうしたときに、頭の中で言うことは易しいわけですがけれども、実際にハード、ソフト、本当に使い勝手がいいというのは、まさしくそういうニーズを吸い上げながらやっていく必要があるのだろう、考える必要があるだろうということで、そういったそれぞれの地域の関係者、あるいは空港管理者を含めて、いろいろ持ち寄って、どういうふうにしていったらいいのでしょうか。こういうことを考えていくべきなのかなということで、その中で特に、地域の活性化や振興につながる部分につきましては、もちろん利便性も高めると同時にということですが、地域のニーズを踏まえた、地域のメリットがあるものについては、応分の負担と申しますか、今そういうニーズにタイムリーに対応しているかとするとそれが必要なことではないかと考えた次第でございまして。

したがって、そういうニーズの拾い方、対象となるもの。ハード、ソフトのスキームを含めて、インセンティブが出てくるようなというように思っている次第でございまして、これは個別に申しますといろいろなニーズがございまして、そういった地域ニーズをできるだけ消化しやすいような、一方で応分の負担を、言いにくいのですけれども、申し上げながらということでございます。

部会長

ですから基本的には、考え方自体として、地方がその活性化のためにみずから考えるべ

きこと、そういう視点はこういうものがあるのではないですかと投げかける、そういう考え方ですね。特にこちら側で何か用意してどうこうということではないと、こういうことで。

飛行場部長

問題提起と申しますか、こういうことでございますので、こういった考え方をもとにいたしまして、どういう方策が可能かということについては、私どもは行政としてよく考えていく必要があるだろうと思っている次第でございます。

部会長

わかりました。ありがとうございます。

ほかにいかがでございますでしょうか。

委員

いつも同じ話みたいで申しわけないのですが、空港が立派になって、バリアフリーになって美しくなっても、飛行機が飛んでこない限りは、空港というのは余り意味をなさないわけですね。航空会社に乗入れてもらうには、やはり目的地に何かがなければ、行く理由がなければ飛行機に乗りに行く人はいないわけです。そうしますと、地元での地域の産業おこしということ、あるいは企業を誘致するなり、観光するなり、いろいろな方策があると思いますけれども、そこがない限りは、幾ら国が頑張っても、応分のお金を払ってもらうという方針でもありますけれども、応分のお金ということもありますが、地域自体が地元の活性化に向かっていかない限りは、中央から言っても難しいことだと思うのです。やはりそこが一番キーになることだと思います。空港があっても飛行機が飛ばない空港というのは結構ありますから。

もう一つは、小さい地方都市に行きますと、空港というのは10分とか15分で行けるのですね。そうすると、あれだけの立派な施設ががらんとあいていることは非常にもったいないと思うのです。駅ビルではないですけども、空港というものをもう少しまちの中心といいますか、エンターテインメントスポットにするなり、ショッピングスポットにするなり、何かと重ね合わせてうまく利用できるようなことはないのでしょうか。それにはいろいろな規則とかそういうことがあって、可能か不可能かわからないのですけれども。

千歳などは遠いですが、地域によっては、車もすいていますから10分とか15分で着いて、特に都心に大きな集まるようなところがないまちというのは結構ありますね。そういったところに立派な空港があるのですけれども、それはもったいないなど。非常に電気代もかかっているしスペースもあるのですけれど、だれもいないようなね。そういうスペースの有効活用ということは可能なのでしょうか。

飛行場部長

まず、1点目の地域づくりと申しますか、そういったことをしていかないと、かねや太鼓で路線を引っ張るといのは難しい。これはおっしゃるとおりだと思います。

そういった地域づくり、観光地づくりとか、お客様を集めるようなシステム。これはま

さしく地域の役割だろうとあっておまして、そうした延長線上で考えたときに、地域が創意工夫をして空港をうまく活用していこうといったときに、地域の発意だと思いますし、地域の責任と負担というのが一番基本だろうと思いますけれども、我々としてできるアドバイスなり、負担の比率の見直しとかもあるわけでございますけれども、若干重たくなる面もあるかもしれませんが、そういう面での対応はしていく必要があるだろうということと、地方空港のあいている時間が多いということにつきまして、基本的には、空港自体は、お客さんがそこで楽しめる、そういう要素も兼ね合わせていくことが機能的には望ましいと思っているわけでございます。

そういう意味で、空港の中も一つの街としての要素も入ってくるというようなコンセプトというのは、おっしゃるとおり望ましいことだろうとあっておまして、そうしたときに、ターミナルの関係での民間の事業者さんがいらっしゃるわけです。ターミナルビル会社とか、そういう方々もいらっしゃるわけですし、地元の公共団体さんもいらっしゃるし、関係者がそういうものを持ち寄って知恵を出して、場を有効に活用していく。ターミナルビルの中でもそういう機能が当然入り得る場合もあるわけでございますし、その辺は本当に地域が一生懸命一丸となって知恵を出していく。そういったところで、私どもとしてお手伝いできることはさせていただければと思う次第でございます。

部会長

よろしゅうございますか。

委員

はい。

部会長

ほかに御発言はございますでしょうか。

特段御発言がないようでしたら、大体時間が参りましたし、議事もすべて終了いたしましたので、ここで事務局から次回の空港整備部会について連絡事項等をお伺いしたいと思いますので、お願いいたします。

航空企画調査室長

次回の空港整備部会は、7月12日金曜日午前10時から、本日と同じ会議室、7階のC・D会議室で開催させていただきたいと存じます。

議題といたしましては三つございまして、一つ目がパブリックコメントの結果報告。今までの資料は基本的にパブリックコメントにかけておりますけれども、どういう意見が出てきているかということをお報告させていただきたいと思っております。2点目といたしましてアウトカム指標案について、3点目といたしまして財源案についての御議論をお願いしたいと考えております。

以上でございます。

部会長

ありがとうございました。

次回の議事内容は今お話しいただいたようなものですが、御質問等ございますでしょうか。

それでは、本日の会議はこれで終了させていただきたいと思います。お忙しいところを御出席いただきまして、大変ありがとうございました。

閉 会