

日 時：平成 2 0 年 9 月 1 2 日（金）
場 所：国土交通省（中央合同庁舎 3 号館）
1 1 階特別会議室

交通政策審議会
第 3 回航空分科会
議 事 録

国 土 交 通 省

目 次

| | |
|--|-----|
| 1. 開 会 | 3 |
| 2. 空港関係者ヒアリング | |
| (1) 関西国際空港株式会社、大阪府、兵庫県 和歌山県、社団法人関西経済連合会 | 4 |
| (2) 中部国際空港株式会社、愛知県 | 3 4 |
| (3) 石川県、鹿児島県 | 4 8 |
| 3. 今後のスケジュールについて | 6 5 |
| 4. 閉会 | 6 5 |

交通政策審議会 第3回航空分科会

平成20年9月12日（金） 13:00～16:20

国土交通省11階 特別会議室

【空港政策課長】 お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから航空政策審議会第3回航空分科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。

まずお手もとの資料の確認をさせていただきたいと存じます。テーブルの上に置いてございますが、配席図、議事次第の次に配付資料一覧がございます。そして、資料がその後ろ、本日のヒアリング資料、資料番号1から11まで、そして参考資料としてのスケジュールのものがございます。抜けている資料等がございましたら、随時その都度、事務局のほうにお申し出いただきたいと存じます。

それでは、議事に入らせていただきます。恐れ入りますが、報道関係の方々の頭撮りはここまでとさせていただきたいと存じますので、よろしく申し上げます。それでは、分科会長、本日の議事につきましてよろしくお願ひ申し上げます。

【分科会長】 承知しました。皆さん、きょうもお忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。きょうは前回同様に、航空分科会として空港の関係者の方々からヒアリングをするということでありまして、きょうは対象としておりましたのが9つの団体でございまして、非常に長丁場でございますが、ご協力のほどよろしくお願ひいたします。

ヒアリングの詳細につきまして、まず事務局から、進行要領を説明させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

【空港政策課長】 それでは資料をめくっていただきまして、右上に資料2と書いてある「ヒアリング進行要領」というペーパーで簡単にご説明させていただきます。

本日の分科会でございますが、関係の方々からのヒアリングということで、まずこの資料に書いてございますように、最初に関西国際空港株式会社、大阪府、兵庫県、和歌山県、そして関西経済連合会から、それぞれ約10分ほど、ご説明をいただきました上で、その後にとまとめまして40分ほどの質疑応答という形にしたいと存じます。その後、休憩

をはさみまして、説明者の方に入れ替わっていただいた後、中部国際空港株式会社、愛知県から、おのおの10分ほどご説明をいただいた上で、まとめて20分ほどの質疑応答を取ってございます。さらにその後、再度、説明者に入れ替わっていただきまして、石川県と鹿児島県から、それぞれ10分ほどご説明いただいた上で、まとめて15分ほどの質疑応答と。そういう形で進めさせていただければと存じます。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。今のヒアリングの進行要領につきまして、何かご質問ご意見等はございますか。よろしゅうございますか。それでは、特段のご意見ご質問等はございませんようですので、この進行要領に沿ってヒアリングを進めさせていただきます。

先ほども言いましたように、9つの団体ということでございますから、限られた時間でございますので、なるべく多くの関係者のヒアリングをするということで、皆様方におかれましては、まずはプレゼンテーションを行う際には時間の厳守をお願いしたいということでございます。それから、委員の皆様におかれましては、質問については要点を絞ってご質問いただければと思います。よろしくお願いいたします。

それでは早速でございますか、まず最初に関西国際空港株式会社様より、ご説明をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【関西国際空港】 関空会社の村山でございます。本日はヒアリングの機会を設けていただきまして、ありがとうございます。ご報告にあたりまして、随時お手もとにございます資料3を参照させていただきますので、お手数ではございますが、よろしくお願いいたします。ヒアリング事項は幾つかございますが、まず当社の現況について簡単にご報告いたします。

まず、第2滑走路オープンについてでございます。資料の2ページにございますが、皆様のおかげをもちまして、関空は昨年8月の第2滑走路オープンで、我が国で唯一、国際拠点空港のグローバルスタンダードとも言える4,000メートル級の複数滑走路を有する完全24時間運用ができる空港となりました。第2滑走路オープンの効果といたしましては、3ページにも書いてございますが、まず空港発着容量が拡大し、午前中の時間帯など、ピーク時間帯においても新たな路線開設、増便が可能となり、また完全24時間、眠らない空港となったことから、特に深夜・早朝時間帯の貨物便の増便が進んでおります。さらに滑走路のメンテナンスなどが容易となり、第1滑走路の全面改修を先月で終えることができ、空港の安全性の向上にも大きく寄与しております。

続いて運営概況でございます。資料の4ページでございますとおり、第2滑走路オープンによる増便効果などもあり、昨年度の発着回数は平成16年の大臣間合意にあります目標発着回数13万回程度をほぼ達成する12万9,000回となりました。また本年度についても、8月までは目標発着回数13万5,000回程度の達成に向けて、国際線、国内線ともにおおむね順調に推移をしております。しかしながら、皆様も既にご承知のことと思いますが、資料の9ページにあるような燃油価格の高騰によるコスト増を理由に、本邦航空会社大手2社が、本年の下半期以降において、国内線を中心とする大幅な運休・減便を発表いたしました。これによると本年だけで3,000回を超える発着回数のマイナス、平年度ベースでは1万回を超える発着回数のマイナスがございます。特に国内線の運休・減便は関空の国際拠点空港としての最重要機能の一つであります国内線・国際線の乗り継ぎ機能を大きく損なうものであり、大変残念に思っております。

なお、これに関して一点、申し添えます。今回の減便が直ちに関空の空港機能の壊滅となるかのような印象を与える報道が見受けられます。本邦社の運休・減便は事実ではありますが、一方、外国航空会社の新規就航や増便もあることから、今年度の発着回数は全体としては昨年度を上回る水準で推移するものと考えております。

次に当社の収支状況についてご報告いたします。資料の5ページにありますとおり、直近の平成19年度は連結決算ベースでは売上が対前年度比4億円増の1,061億円、4期連続増収と、これまではおおむね順調に推移しております。しかしながら、本年度については、先ほども申し上げました本邦社の運休・減便により、着陸料収入をはじめとする航空系収入、さらに旅客数の減少という形で飲食・物販等の非航空系収入にも大きく影響するものと考えております。08年の中間決算を発表するときに詳しくお話ができると思います。このように燃油価格の高騰という航空業界をめぐる基本的な厳しい状況が関空及び関空会社に影響を与えつつあります。これが足もとの状況でございます。

次に空港及び会社の今後の方針、見通しについて、まとめてご説明を申し上げたいと思います。資料の11ページ以降でございます。足もとを見たときは、燃油価格の高騰による航空路線の運休・減便の動きは出ております。しかしながら、中長期的にはグローバル化がますます進行し、特に経済成長著しいアジアなど、海外との人、物、情報の交流拡大により、我が国の発展を目指していくことが重要となるものと思います。その際に我が国の人流・物流のゲートウェイとなる国際拠点空港の機能拡充は国家の発展を左右するものであり、また観光交流の拡大や産業競争力の向上にも必要不可欠であると信じております。

当社は第2滑走路オープン後の関空の目指すべき空港像として、資料の11ページにありますとおり、アジア、そして世界と関西を結ぶゲートウェイ、日本初の国際貨物ハブ空港という大きな2つの柱を立てております。今後は、この空港像の実現に向け、これまで以上に具体的な取り組みを進め、関空の空港機能のフル活用を図ってまいりたいと考えております。

ただいま申し上げましたような、この空港機能のフル活用を進める上で課題が幾つかございます。まず申し上げたいのは、我が国の国際競争力の維持強化の観点に立って、国際拠点空港の競争条件の整備が必要ということでもあります。ご承知のとおり、関空は伊丹空港の航空機騒音問題の経緯に鑑み、大阪湾の沖合5キロの大水深の海を埋め立てて建設をした海上空港でございます。しかも民活第1号ということで、株式会社形態をとり、空港施設や用地造成などに要した莫大な投資額の大半を借入金で賄いました。その結果、建設コストを含めて、すべて株式会社の勘定の中で収支バランスをとるほかはなく、着陸料や施設利用料などの空港施設の諸料金に、これらのコストが反映される結果、高コスト構造の空港とならざるを得ないのが実情であります。この状況は、資料の13、14ページをごらんいただければ、3つの国際空港の中でも、いかに関空のみが異常に重い、2兆円の資産と1兆1,000億円の有利子負債を抱えて経営しているかをご理解いただけたと思います。

現在、アジアの国々は国家戦略として、国際拠点空港の整備を進め、料金面でも競争力を高めている中で、我が国で唯一グローバルスタンダードにかなった国際拠点空港として整備をされた関空について、そのネットワークを維持拡充し、お客様にとって利便性の高い空港を実現するためには、関空会社の財務体質の抜本的改革を図り、高コスト構造を早期に是正して、国際競争力を高めることが喫緊の課題であると思います。当社としても現在、検討を進めておりますが、例えば具体的な手法として、下物のSPCないし第三セクター的保有機構への移管などによる関空としての上下分離方式の導入といった抜本的な施策が必要であろうと考えます。これは単に関空のためということではなくて、ビジット・ジャパン・キャンペーンの推進などによる観光交流の拡大、グローバル経営を進める関空利用企業の国際競争力の確保の観点、さらには大きく、日本のグローバル対応力強化という観点から、戦略的な位置づけを論議していただき、必要な手段を思い切って講じていただきたいと願っております。

次に先ほど申し上げました空港像の実現のために、当社は昨年6月、第2滑走路オープ

ン後の空港整備のあり方を定めた新しい2期計画案を策定いたしました。資料の16、17ページにございますが、関空の2期島については限定供用ということで、滑走路と1期島とを結ぶ連絡誘導路1本が供用され、また今年度は国際貨物施設の整備が一部行われております。この新しい計画案は2期島の半分を占める未利用地を含む2期島の施設整備のあり方について、下物は先行整備し、上物は需要の段階的変化に対応して、少しずつ投資していくという考え方で策定いたしました。しかしながら、策定終了から1年以上を経た現在に至るまで、国におかれましては、今後の関空の整備の方針について何ら具体的なご提示がございません。しかも、平成21年度の概算要求により、これまで10年以上続いてまいりました2期下物工事は事実上一たん打ち切れ、凍結せざるを得ない状況となっております。これにより、年間数十億円の利息が発生する2期島の未供用地がそのまま放置をされ、財源手当てのない支出がミニマムでも60億、70億円発生する状況が起ころうとしております。ぜひとも国としての関空最終形のコミットメントをお願いしたいと思います。国がそのような長期の計画をオーソライズしていただき、具体的な進め方については、民間会社としての経営判断上のステップを尊重していただくと。そのような形で空港整備が行われることを希望したいと思います。空港管理行政のすべてについて、国の方針・規制と民間活力のバランスへのご配慮を強く要望したいと思います。

次に2010年に予定をされております成田・羽田両空港の容量拡大について、これまでのところ、成田で2万回、羽田で昼間・深夜・早朝時間帯で6万回、合計8万回の国際定期便を実現するという方針が決まっていると承知をいたしております。具体的な配分基準については、今後、国において順次作成されると思います。しかしながら、その内容によっては、特に羽田の深夜・早朝時間帯及び6時台、22時台のいわゆるリレー時間帯において、現在、関空からは就航しておりますが、首都圏からは就航していない路線や機材繰りを含めて、若干の関空からのシフトが生じる可能性がございます。関空は長距離便ほとんどのすべてを外国の航空会社に依存している空港でございます。当社も真剣に、その影響を検討中でございますが、今後、国におかれましては配分基準をご検討される際には、均衡ある地方の発展の見地からも、関空からのシフトに一定の制約がかかるような方向でご検討されるよう、よろしくお願いを申し上げたいと思います。

最後に完全民営化の問題がございます。先ほど申し上げた財務体質の抜本的改革を実施することにより、当社の完全民営化の実施時期については大幅な前倒しが可能となるということだけを、この点については申し添えておきたいと思います。

これまで述べましたことを踏まえて、空港法第3条第2項の基本方針記載事項のうち、特に関空にとって望まれることについて申し上げたいと思います。

まず基本方針においては、我が国の空港全体の方針を示すものであると思いますが、首都圏空港のみに論議を集中するのではなく、特に関空のような国際拠点空港に関しては個別の記載をぜひお願いしたいと思います。具体的には、まず先ほど申し上げた課題との関連で、第1に、基本方針の記載事項の中で、空港の整備に関する基本的な事項において、第2滑走路オープン後の関空の施設整備のあり方についての方針を明確にお示しいただきたいと思います。第2に、空港の運営に関する基本的な事項においては、関空の財務体質の抜本的改革及び関空会社の完全民営化に向けた方針を明確にお示しいただくことをお願い申し上げます。

次に空港を運営管理する上で最も重要な安全安心な空港の管理ということについて少し申し上げたいと思います。もちろんこのセキュリティー、セーフティー確保のあり方について記載をされることは何の異存もございません。ただ、この点に関して、関空をはじめとする国際拠点空港が民営空港会社の管理となっている中で、空港施設全体の安全やセキュリティーの確保、災害時の対応などについて国と空港会社の役割分担を明確化して、統一的な管理ルールを定める必要がございます。また、この確実な実施を担保するための法制度、財源について早急な整備が必要であると考えます。

現在、国家安全保障としてのテロ対策の観点から、空港に対するセキュリティー確保のレベルが年々高くなってきております。これに伴いセキュリティー確保のための設備投資や費用負担、現在、空港会社が管理している関空、成田、中部空港においては、何の法的根拠もないままに航空会社が実施する航空保安検査の費用の半額を空港会社が補助しています。一方、国管理空港においては、全額、これは国庫負担ということになっております。関空の場合、年間約10億円をこれについて負担をしているわけがございます。航空保安検査はまさに国家安全保障としてのテロ対策上の要請に基づくものでございますので、諸外国における国家安全保障の観点からの取り組みを踏まえ、ぜひ国庫負担をお願い申し上げます。仮にこれが当面、困難であれば、現在、国管理空港で導入済みの保安料、旅客1名当たり100円を徴収している保安料を空港会社管理空港にも導入することにより、空港会社のみならず、航空会社の負担軽減にも資すると考えております。分科会におかれましては、ぜひご検討をよろしくお願い申し上げます。

最後に近接空港間の役割分担の問題です。関空、伊丹、神戸という関西3空港の役割分

担の問題がございます。関西3空港のトータルとしての最適運用を図るためには、資料の18ページにもありますとおり、平成17年11月に関西3空港懇談会において了承された、関空は西日本を中心とする国際拠点空港、関西圏の国内線の基幹空港。伊丹空港は国内線の基幹空港であるが、環境と調和した都市型の空港。神戸空港は関空、伊丹を補完するとともに、神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港。こういう考え方が合意をされておりますが、これに基づいた運用は最低限必要でございます。しかしながら、この懇談会報告からの3年間、国の航空政策としての役割分担の徹底化は十分にはなされなかったと思います。例えば北海道や沖縄といった長距離便については、できる限り関空発着とする政策的誘導が図られたものの、依然として伊丹、神戸発長距離便が存在しております。その結果、需要が三分され、結果、航空会社にとっても効率的な運航が行われてこなかったのではないかと。このような状況の中で、今回のような燃油コストの大幅な増加があると、3空港の中で地理的に一番、阪神間に遠く、したがって、移動時間を要する関空の路線が運休・減便のねらい撃ちに遭うという状況が起こったと考えております。利便性だけを考慮すれば、3空港の中では関空が一番不利でございます。だからこそ、関空建設の経緯等も踏まえ、特に国内線については、いわゆる関空へのシフトといった政策的な誘導が行われてきたと認識をしております。

したがって、改めてお願いを申し上げたいのは、3空港の役割分担の徹底化であります。具体的に申し上げますと、まず国際線の関空集中化は地域の利益であり、国際線が就航する空港は当面、定期便、チャーター便ともに今後とも関空に限定する必要があると思います。次に伊丹空港の運用については、騒音問題の解消という関空建設の原点に立つと、発着枠や運用時間については、もう一段の抑制が必要であると考えております。ただし、この抑制とは、伊丹＝羽田線や伊丹＝福岡線といったビジネス需要に対応した幹線の抑制までをお願いしているのではございません。また伊丹＝成田線については、旅客のほとんどすべてが成田からの国際線利用客である上、外国航空会社とのコードシェアが行われ、さらに伊丹空港には国際線チェックインカウンターがあるなど、実質的に国際線として利用されていると言えます。これについても直ちに関空へ移管すべきであります。さらに主要国における都市内複数空港の役割分担の例も踏まえ、ペリメータールールを導入により、長距離便については関空発着を原則とする必要があると考えております。

現在、大阪府におかれまして、関西3空港のあり方について抜本的な議論が開始されたところでございます。これについては関空へのシフト、3空港の一体的運用、さらには伊

丹空港のあり方といったさまざまな議論が行われるものと思います。これは最終的には国の航空政策の根幹にかかわる問題であると認識をしております。大阪府知事が一步も二歩も踏み込んで、この問題への解決努力をされようとしております。ぜひ国としても、分科会としても、これを真摯に受けとめていただきたいと思います。

以上、関空会社として、るる申し上げたところでございますが、最後に、足もとの状況は相当厳しいものがございます。しかしながら、中長期的には航空需要は必ずや右肩上がりに増していくものと考えております。基本方針のご検討にあたっては、国家戦略の観点から、国際拠点空港をどのようにしていくのか、どう育て上げていくのかということが明確になるよう、きちんと道筋をつけていただければ大変幸いです。以上をもちまして、当社のご報告を終了したいと思います。ご清聴、どうもありがとうございました。

【分科会長】 村山社長、どうもありがとうございました。ちょっと時間があれですので、押し気味に行きたいと思います。次は大阪府のご説明をよろしく願いいたします。

【大阪府】 大阪府空港戦略室長の文村でございます。平素は関西国際空港及び大阪国際空港の航空行政にご尽力をいただきまして、まことにありがとうございます。この場をお借りして、深く感謝申し上げます。

関西国際空港の現況に関しましては、今、村山社長さんのほうからご説明がございましたが、平成19年度は需要目標である13万回を達成いたしましたものの、この夏に航空会社の国内線の減便の発表がございまして、今年度の13万5,000回という需要目標の達成を危惧いたしております。私どもの橋下大阪府知事は、国において関西3空港の空港戦略をきちんと立ててほしいと強く求めております。本日はせっかくの機会をいただきましたので、現在の関西3空港の課題を俯瞰し、空港間の役割分担など、今後、国において、ご対応をいただきたい点を中心に大阪府としての意見を申し上げたいと存じます。なお、あらかじめいただいておりますヒアリング項目のうち、役割分担論以外の部分につきましては後ほど一括して申し上げたいと存じます。

まず、空港の役割分担に関しまして、関西3空港の今後の方向性や課題について申し述べさせていただきます。資料4の1ページをごらんください。

関西3空港のあり方につきましては、これまで国と地元関係者で構成されます関西3空港懇談会で一定の整理がなされてきたところでございますが、今般、知事から、これからの関西の3つの空港のあり方を府としても検討し、年内に考え方をまとめるようにとの指示がありました。関西3空港を見た場合、市街地にある大阪国際空港の騒音問題から新空

港をつくったこと、また今なお、環境基準を満たさず、相当額の環境対策費が国費、府費として投じられている状況の中で、空港機能とのバランスをどうとるのか。神戸空港を含めた3空港の役割分担をどうするのかなどの論点をどう整理するべきなのか。航空を取り巻く環境が激変する中、今一度、関西の3空港の今後を考えるべきときであると考えます。

また、昨日は知事と神戸市長さん、関空社長さんとが会談をいたしまして、これから関西3空港の一体運用に向け、地元として議論していくべく、他の関係者にも呼びかけて、検討のテーブルを設けていこうということを確認したところでございます。一体運用につきましては、具体的に申し上げられる内容はまだございませんが、関西圏における複数空港のあり方を関西3空港の役割分担を基本に今後、関係者のご協力を得て、地元でも熱心に積極的に議論をしてまいりたいと考えているところでございます。

資料の2ページをごらんください。平成17年11月に国土交通省航空局により示されました「関西3空港のあり方について」でございます。資料にありますように、関西の空港は、国際拠点空港である関西国際空港を核に機能分担が整理されていますが、航空行政は国の専管事項であり、課題解決のためには国のリーダーシップが不可欠であります。その意味で、関西の将来の空を見据えた3空港のあり方を今一度ご議論いただき、3空港の方向性を示していただくよう、お願いを申し上げます。

ところで、今回、概算要求の中で、関空2期の今後の整備のあり方を確立するための調査を要求されておられます。今後の関空2期を考えるためには、関西全体の空港の将来像を踏まえることが必要ですが、私どもも関西の3空港を考えるときに、それぞれの空港の果たす役割、経済波及効果や雇用創出効果など、科学的根拠やデータが総合的に把握されておらず、大変困っているのが実情でございます。関西の3空港のあり方や今後の関空2期を考える際には、ぜひ、あわせて各空港の実像も調査していただき、10年、20年後の関西の空のあるべき姿を論じる根拠として提供していただけるようお願いしたいと存じます。

次に関西国際空港について申し上げます。資料の3ページの関空の国際線就航ネットワークの状況をごらんください。ここ数年、関空の航空ネットワークは大きく変化しております。中国便が大変充実しているのは好ましいことではございますが、長距離国際線が激減いたしております。以前と比べますと、これで国際拠点空港と呼べるのかと思うぐらい偏りが生じてございます。特に欧州、米国の主要都市を結ぶ基幹路線、しかも我が国の航空会社の運休が著しい状況でございます。これは昨今の燃油高騰だけが要因ではないと考

えます。関空の構造的な利用コスト高と国際路線の成田集約化の煽りを受けているためと言わざるを得ません。航空会社の経済原理も働いておりますが、こういう状態に至っていますのは、大変僭越とは存じますが、国の航空政策、もっと言えば国家戦略の中で、関空の国際拠点空港としての位置づけ、育成方針が定まっておらないからではないかと地元としては残念でなりません。関空は充実した中国ネットワークを誇り、それが強みとなっておりますが、比較的希薄となっている欧州路線や米国路線については、国策として誘導いただくよう、お願いをいたします。

資料の4ページをごらんください。韓国の仁川空港から日本の各都市を結ぶネットワーク図が左側です。国内の24都市に路線が張られており、地方の国際旅客は仁川空港を経由で相当数がその先の目的地に向かっていると考えられます。仁川空港が事実上、日本のハブ空港として機能を持ち始めていると危惧せざるを得ません。関空の国内ネットワークもあわせて記載しておりますが、この秋のJAL、ANAの撤退によりまして非常に脆弱な形になっております。関空は便利の際内乗り継ぎ機能を提供するというコンセプトで設計されたはずではなかったのでしょうか。今後、国がリーダーシップを発揮し、日本の空港をどう生かすのか。関空であれば、際内乗り継ぎ機能をどのように高めていくのか、ぜひご議論をお願いするものでございます。

次に関空の際内乗り継ぎ機能に関しましてご提言申し上げます。資料の5ページをごらんください。現在、伊丹＝成田便を使いまして年間約35万人の旅客が成田から出国していると言われております。これは関空の国際線、特に長距離路線が減少したために、伊丹から成田という経路で出国を余儀なくされている数とも言えます。事実上の国際線とも言え、関空＝欧州の年間輸送量が100万人、関空＝北米が年間で60万人ということを考えますと、そのボリュームの大きさは関空の相当数の国際線旅客が成田に流れているとも申せます。関西圏、西日本の国際航空需要は関西国際空港が担うべきであり、国際線の就航は関西国際空港に限定されております。関空に対しまして1,387億円もの建設負担を行ってまいりました大阪府といたしましては、関空から海外に直行便で出発できる利便性を大阪府民が享受できるようにと考えております。その意味では、本来は関空の長距離国際線ネットワークの回復が急がれるものでございますが、その過渡的対策として、関空＝成田便の設定をお願いするものです。関空と成田を結ぶフィーダー路線を国際連絡便として開設したならば、関空で出国手続を済ませることもでき、利用者も混雑する成田空港の諸手続から解放されるというメリットがございます。35万人もの成田経由の需要が関空

から出国するようになれば、関空の国際線マーケットも再認識され、運休路線の復活につながることを期待できると考えております。

次に関西国際空港が抱える最大の課題とも言える有利子債務についてでございます。資料の6ページをごらんください。アジアとの空港間競争が厳しさを増す今、日本の3つの国際拠点空港が全体として機能を高めていくことが日本の国際競争力を向上させる近道だと考えます。しかしながら、関空は建設コストを営業収益で償還する仕組みをとりましたため、巨額のイニシアルコストを抱えております。国費で整備した成田空港や関空を教訓に整備されました中部空港と同じ競争力を備えることは現状では大変難しい状況です。これまでもお願い申し上げてきたところではございますが、今の関空にとって巨額の有利子債務は最大の課題であり、一刻も早く財務構造の抜本的改善、債務軽減方策が実現されますよう、ご検討をお願いいたします。

次に大阪国際空港のにぎわいづくりとあり方について述べさせていただきます。資料の7ページをごらんください。

大阪国際空港は平成16年の運用規制以来、乗降客数が減り、ターミナルや周辺店舗の売上に影響が生じているとのことでございます。ことしは国のご配慮によりまして、9月にスカイフェスタを開催していただくことになりました。地元として厚く御礼申し上げます。運用規制がある中での空港の活性化といたしましては、このようなにぎわいづくりは大変有効でありますので、今後も空港のにぎわいづくりや周辺地域の活性化に国として積極的に取り組んでいただきますよう、お願い申し上げます。

一方、大阪国際空港の運用のあり方につきましては、平成16年の規制の中で、長距離国内線の規制が議論となっております。地元の関係者からは、この規制は緩和すべきだという声、あるいはさらにこの規制を徹底すべきであるという背反する主張が本府にも数多く寄せられております。大阪国際空港のあり方につきましては、知事からの指示を受け、検討中の関西3空港のあり方の中でも大きな課題であります。年内を目途に本府としての考えを取りまとめていきたいと存じます。

以上、重点的にお願いしたいことについてご説明申し上げます。よろしくご検討、ご配慮をお願いいたします。

次に事前にいただいております質問項目につきましてご説明をさせていただきます。資料の8ページ、9ページを適宜ご参照ください。

関西国際空港の利用促進・活性化につきましては、関西の経済界、自治体など88団体

で構成されます関西国際空港全体構想促進協議会を通じまして、空港の利用促進はもとより、就航促進、非航空系の集客、来島促進など、空港をトータルパッケージで活性化させる取り組みを関空ゲートウェイ機能強化促進事業としまして、毎年7億円規模で展開しているところでございます。主な取り組みといたしましては、自治体、経済界のトップによるプロモーションと連携し、就航奨励一時金など、インセティブを活用することで、新規就航便誘致などに大きな成果を上げているところでございます。さらに航空会社、鉄道、陸運会社、旅行エージェント、各府県の観光機関などと日ごろより連携を行うことで、幅の広い広域的な取り組み効果が得られているところでございます。また地元の9市4町で構成されます泉州市・町関西国際空港対策協議会におきましても、利用促進に向けたプロモーションや、関空島内でのイベントの開催などに積極的に取り組み、活性化に寄与しております。このように関西国際空港は地元が一丸となって応援する全国でもまれな空港と自負いたしております。国におかれましても、こうした点も踏まえられ、2期事業の着実な整備、関空の財務構造の改善等に十分なお配慮をいただくよう、強くお願い申し上げます。

平成21年度概算要求では、地元として極めて残念なことでございますが、建設事業費の要求が見送られました。関空2期事業の進捗にあたりましては、足もとの需要動向を見極めることも重要であります。中長期的視点から整備は計画的に進められるべきです。今後、我が国の発展におきまして、関空がどのような役割を担っていくのか。アジア方面、また国際物流に強みを持っているこの空港をどう生かすのか。国家戦略としてご検討をいただきたいと考えます。

また大阪空港につきましては、空港法の施行に伴いまして、今年度より、地元負担金が発生することになりました。この負担をめぐりましては地元でも議論がございましたが、結論として負担を受け入れることとなりました。負担をする以上、市街地に位置するこの空港の立地特性に鑑み、空港の安全性をさらに高めていただき、離着陸時における安全性の確保、激甚災害時における安全対策など、空港の設置管理者としての一層のご配慮をお願いするものであります。

次に首都圏空港の拡大に伴いまして要望させていただきます。あと2年すれば、羽田空港で4本目の滑走路が供用開始されます。これに伴いまして国際定期便の就航が大幅に拡大される予定であると聞いております。さらに成田空港におきましても、B滑走路の北伸工事の完了に伴い、大型機の離着陸が可能となるとともに、空港の処理容量も拡大される

ことから、特に長距離の国際線機能が拡充されると思われます。これらの首都圏における空港容量の拡大が関西国際空港の国際線の就航ネットワークの維持に影響を及ぼすのではないかと危惧いたしております。成田へのシフトが実際に生じるのか。あるいは羽田からアジア各方面へ路線が開設されることにより、関空のアジア路線が減便になるのか。我々は現在の航空会社の動向などを正確に把握できませんので、大変不安に思っております。この問題につきましては国の総合的な政策の中で対策をとっていただくよう、ぜひともお願いいたします。

最後に資料の10ページの国際拠点空港の整備に対する地元負担額をごらんください。これまで関空の建設に伴いまして、地元はトータルで3,501億円もの負担を行ってまいりました。先ほども触れましたが、そのうち大阪府の負担額が1,387億円となっております。総事業費の約15%に及ぶ地元負担は成田空港、中部空港と比べましても突出していると考えております。何とぞ、こうした背景をご斟酌いただき、地元が負担に応じた受益を得られますよう、関西国際空港へのご配慮をお願いいたします。

以上、大阪府からの陳述を終えさせていただきます。ご清聴、まことにありがとうございます。ありがとうございました。

【分科会長】 文村室長、どうもありがとうございました。それでは続きまして、兵庫県からのご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【兵庫県】 失礼します。兵庫県副知事の五百蔵と申します。井戸知事が所用のために、かわって出席させていただきました。こういう機会を与えていただきまして、ありがとうございます。それでは時間も押しているようでございますので、早速、意見を申し上げたいと思います。

関西3空港について大きく分けて2点です。1つは、3空港の目指すべき姿です。2つは、当面の課題です。この2点について兵庫県の意見を述べさせていただきたいと思います。要点は資料5のとおりでございます。適宜ご参照いただけたらと思います。

まず第1に、関西の将来の航空需要と空港整備の状況について概観しておきたいと思います。関西2府4県は、人口約2,100万人、域内GDPは80兆円と首都圏に次ぐ大きな経済圏を形成し、商品販売額、輸出入取扱高等では首都圏と関西圏で全国のおおむね6割を占めるなど、国内経済の拠点として首都圏とともに日本をリードしているところでございます。特に近年、大阪湾ベイエリアでの液晶パネルやプラズマディスプレイの工場など、トップクラスのハイテク工場、スーパーコンピューターの神戸立地、X線自由電子レ

一ザーの播磨科学公園都市への立地などで、研究開発施設の建設による産業集積などによりまして、一層の成長が見込まれる地域でございます。また観光・文化面でも、大阪、京都、奈良といった世界に誇る観光都市、姫路城、紀伊山地の霊場と参詣道など、国内14件の世界遺産のうち5件が関西でございます。来訪の魅力が多数存在して、年間おおむね4億6,000万人の観光客で、外国人は437万人という状況でございます。コンベンション施設も充実しており、全国の国際会議の約3割が関西で開かれている状況でございます。

以上のように成長が見込まれます関西経済や観光・文化面でのポテンシャルから、今後、アジア近隣諸国との交流の増大が見込まれ、関西の航空需要は昨年6月の航空分科会の参考資料によりますと、10年後には旅客数4,300万人、発着回数32万回に伸びると見込まれているところでございます。関西、そして日本のさらなる発展のためには、この航空需要に的確に対応してまいる必要があると考えます。

そういう中で、空港整備の現況を見ますと、世界の諸国、人口が1,300万人のロンドンでは滑走路が6本、3,000メートル級が4本、人口1,200万人のパリでは7本、3,000メートル級が4本、そしてニューヨークは人口2,900万人、滑走路が9本、3,000メートル級が5本整備されている状況です。それに対して人口2,100万人を擁し、高い地域ポテンシャルを持つ関西には滑走路が5本、3,000メートル級は3本という状況です。将来の航空需要を考えた場合、これら5本の滑走路の有効活用を図り、最適運用により、増大する航空需要に対応していく必要があると考えます。

次に関西3空港の目指すべき姿、3空港の最適運用ということについて申し上げたいと思います。関西3空港の現在の配置は大阪南部と和歌山に近くて、完全24時間運用できる関西国際空港、京阪神地域の中心、1時間利用圏域人口が1,500万人の大阪国際空港、そして兵庫県の中心都市、神戸に位置して、圏域人口が1,000万人の神戸空港、この3空港がバランスよく配置されていると考えております。このため、関西が持つ経済力や観光資源などのポテンシャルを最大限発揮するためには、利用者ニーズ、空港施設の状況、環境への配慮などを踏まえた上で、これまでの運用にとらわれない最適な路線配置による3空港の最適運用を図ることが関西の航空需要にとって必要かつ合理的で、関西3空港の目指すべき姿であると考えています。具体的に申し上げますと、国際線は3,000メートル級滑走路を2本持って、完全24時間運用である関西国際空港が国際線の拠点空港として、主に長距離国際線に対応することとし、大阪国際空港と神戸空港は、環境への配慮や

滑走路長などから、ビジネス需要の旺盛な東南アジア等との主要な近距離国際線の一部を分担することと考えます。

次に国内線については、各空港の利用者ニーズに沿った最適な路線配置を行うこととして、大阪国際空港は国内基幹空港、神戸空港は神戸とその周辺地域の需要に対応し、関西国際空港は際内乗り継ぎと空港周辺地域の需要に対応することが適切と考えます。現在、関西国際空港の発着回数を確保するため、大阪国際空港での長距離国内便と国際チャーター便の運用制限や、神戸空港での国際チャーター便の運用制限が行われているところまでございまして、今回の航空事業者による減便の中に大阪国際空港から関西国際空港へ移された長距離国内便が含まれていることは残念です。運用制限が続けば、関西全体の航空需要が低迷し、ひいては関西経済の低迷につながる恐れがあるのではないかと考えます。

3番目に、最適運用を実現していくための必要な条件について申し上げたいと思います。

1つは、関西国際空港の国際競争力を強化するというところでございます。アジア各国との間で航空事業者や便数の制限をなくして、国際拠点空港としてふさわしい路線の開設や増便が実現できるよう、航空自由化による戦略的な国際空港ネットワークの構築をさらに推進する必要があると考えます。また関西国際空港は、先ほど来、お話がありましたように、海上空港建設の形式をとったことによりまして巨額の建設費が必要となり、事業主体となった関西国際空港株式会社は多大な有利子債務を負っているところでございます。このことが高額な着陸料の設定につながり、関西国際空港の競争力を低下させているところでございます。この課題に対して、関西国際空港株式会社の自助努力だけではなく、有利子債務を政策的措置によって軽減し、高コストの財務構造を抜本的に改善して、国内外の空港と同等の競争条件を整備する必要があると考えます。

2つ目に、大阪国際空港の運用制限の見直しであります。アクセス利便のよさから、利用者ニーズが高く、空港運用収益が大きい大阪国際空港の有効活用を図るため、長距離国内便や国際チャーター便の運用制限を見直し、利用者ニーズに沿った最適運用を行う必要があります。なお、運用にあたっては、内陸空港として、引き続き緑地整備などの環境と安全の確保に十分な配慮が必要でもございます。

3つ目は、神戸空港の運用制限の見直しです。国際観光都市として知名度の高い神戸への観光や国際ビジネスなどの航空需要に対応するため、空港管制の高度化を図り、飛行ルートが多様化による発着枠の拡大や運用時間の延長など、空港の利活用をさらに促進するとともに、国際チャーター便やビジネスジェットなどの需要にも対応する必要があります。

以上、関西3空港の目指すべき姿と条件等について述べてまいりましたが、これらを実現するためには、1つの空港として一元管理・運営することが合理的であると考えています。一元管理・運営により、各空港で利用者ニーズを最優先に考えた路線配分を行うことで、3空港の最適運用が可能となると考えます。この関西3空港の一元管理・運営については、現在、関西2府8県、4政令市、そして経済団体に構成する関西広域機構が設立の準備を進めている関西広域連合（仮称）において検討を行うこととしております。一元管理・運営のあり方について、国と関西国際空港株式会社を含め十分な議論を行い、実現に向けて取り組むことが適切であると考えています。

次に大きな2点目といたしまして、関西3空港の当面の課題について述べさせていただきます。関西3空港の役割分担を基本とした上で、さらに利用者利便の向上を目指した最適運用を行うためには、環境上の課題などの各空港の特徴に配慮しながら、各空港の機能を十分に発揮できるよう、検討する必要があるとございます。以下、3空港について具体的に述べさせていただきますと思います。

まず関西国際空港の活性化と利用促進に向けた取り組みであります。関西国際空港と大阪国際空港のアクセス利便性の向上を図り、国内外の有機的な路線設定による空港群として活用するためにも、名神高速道路と阪神高速湾岸線を結ぶ名神湾岸連絡線の早期整備が必要でございます。また関西国際空港への神戸方面からのアクセス利便性の向上を図るため、関西国際空港と神戸空港との間で運航している海上アクセスの利便性向上に取り組んでいるところでございますが、第2ターミナルビルへの直接乗り入れの実現を図ることが大切です。関西国際空港の国際拠点性を高めるため、エアポート・プロモーション活動も引き続き就航路線の充実のために進めてまいります。

次に大阪国際空港の運用制限の緩和と周辺対策について申し上げます。現在行われている長距離国内便の運用制限などによりまして、大阪国際空港の利用者は平成16年度の1,950万人から19年度には1,600万人と大幅に減少しています。この運用制限を緩和し、利用者ニーズに沿った運用を行い、空港の持つポテンシャルを有効に活用することが必要であります。そのためには370回の発着枠の中で、低騒音のリージョナルジェット機枠を拡大して、地方路線の活性化と利便性向上を図ってまいりことも必要だと考えております。また空港周辺地域と海外姉妹都市との交流や、修学旅行などの地域に根ざした交流活動に利用することも考えられる国際チャーター便について、大阪国際空港周辺地域の利用者利便を確保するため、現在行われている運用制限を見直していただき

たいと考えます。大阪国際空港周辺地域において、環境対策のために生じた川西などの移転跡地については、良好な都市環境を確保するため、行政主導による都市再開発を推進するとともに、豊中市域の緑地整備についても早期に完成を図る必要があると考えています。

3つ目に神戸空港を活用したまちづくりに向けた取り組みについてであります。神戸市が進める医療産業都市、観光交流都市づくりにおきまして、輸送、移動、交流の窓口として空港は重要な都市装置であり、空港のさらなる活用によるまちづくりの促進のため、神戸空港の運用時間の延長や発着枠の拡大が必要であると考えます。また医療産業都市構想の推進などによる国際ビジネス需要に対応するため、国際ビジネスジェットを神戸空港で積極的に受け入れができるようにする必要があります。

以上、3空港について述べてまいりましたが、最後に兵庫県豊岡市にございますコウノトリ但馬空港について申し上げたいと思います。

コウノトリ但馬空港は、高速交通の空白地域解消のため整備いたしましたコンピューター空港で、現在、大阪国際空港と朝夕2往復の定期便が運航され、年間3万人弱が観光・ビジネスなどの目的に利用しているところでございます。当地域では、コウノトリの自然放鳥、城崎温泉などの豊かな観光資源を地域づくりにおいて十分活用するため、多くの来訪者が期待できる首都圏との交流による活性化を希望しているところでございます。このため、但馬地域と首都圏とを短時間で結ぶことができる航空機の活用が最も効率的で有利であることから、羽田空港との直行便の実現を目指しているところでございます。地方都市の活性化による国土の均衡ある発展を図る観点から、羽田空港の4本目の滑走路整備による容量拡大時にコンピューター空港との路線を確保していただき、コウノトリ但馬空港からコンピューター機による羽田空港への乗り入れが実現できますようによろしくお願い申し上げます。どうぞ、よろしく願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。より急いでいきたいと思いますが、続きまして和歌山県から説明をよろしく願いいたします。

【和歌山県】 和歌山県副知事の原と申します。本日は本県の立場を聞いていただく機会を設けていただきまして、ありがとうございます。それでは早速、ご説明させていただきます。

資料6も用意してございますが、主に3点、お話し申し上げたいと思います。1つ目が、関西国際空港の役割、特に和歌山県だけではなくて、関西地域全体という視点からのお話をしたいと思います。それから、関西国際空港と連携した地域振興の本県の取り組みです。

それから3点目が、本県の南の白浜にございます南紀白浜空港がいかに関西の南の地域の発展に必要不可欠か。この3点についてご説明申し上げたいと思います。これまでの話と重なる点もあると思いますが、その点をご容赦いただきたいと思っております。

まず、関西国際空港の役割についてでございます。この点は資料には載せてございませんが、まず本県の関西国際空港に対する考えについて、建設の経緯を忘れてはならないという点を一言触れておきたいと思っております。関西国際空港は、もともと伊丹空港の騒音問題の抜本的な解決を図るために建設された空港でございます。当時、本県では関空建設を全面的に協力したわけでありましたが、その前提として、伊丹空港の廃止といった前提があったというようなことで、全面的に漁業補償あるいは土取事業等をバックアップしたという経緯がございました。にもかかわらず、伊丹空港の存続が平成2年12月に決定されたわけでありましたが、それに対して本県の県議会では、例えば平成元年に大阪国際空港の廃止に関する要望の議決がありまして、そのような経緯があつて関西国際空港ができているということ、今後、3空港の役割を考えるにあたって、本県としては忘れてはならない、また忘れられない立場であるということだけ、最初に申し上げたいと思っております。

その上で現況でございますが、短期的ではありますが、関西国際空港を取り巻く環境は非常に厳しくなっております。燃油高騰によります運休・減便が特に関空便に集中して起こっておりまして、例えば国内線でいいますと、関空便が10路線14便の減便に對しまして、伊丹は1路線1便、神戸は1路線2便ということでございます。また先般発表されました概算要求におきましても、関空の2期工事のいろいろな施設整備あるいは用地造成、こういったものが見送られておりまして、言葉は悪いですが、何となく関空いじめと。このような雰囲気があつて大変憂慮しているところでございます。

その上で本県の関空に対する役割の意見を、資料にもございますが、一言で申し上げれば、とにかく関西国際空港は、関西全体の発展のために中核となるべき国際拠点空港でありまして、関西の発展には関空の国際競争力を強化することが不可欠であるという点でございます。関西は、言うまでもなく、グローバル化の進展の中で、成長著しいアジアを中心とした海外との交流拡大により発展しなければならないわけでありまして、特にアジアのゲートウェイとなる国際空港の機能の良し悪しといったものが、まさに関西の発展に大きな影響を与えるわけでありまして。そういった点で、その下に書いてございますが、3点、特に申し上げておきたいと思っております。

1つ目が、国際線・国内線のネットワークの充実が、ぜひとも競争力の強化には必要で

あるということでございます。先ほどの燃油高騰による運休・減便については、関空の割合が著しく高いと申し上げましたが、関西全体が発展し、戦略的に関空の競争力を高めるためには、まさに乗り継ぎ空港としての国内線、この充実が大変重要でありまして、ぜひ今後、関空への国内線シフトを含めて、国際線・国内線のネットワークを充実することが重要であると考えてございます。国際線につきましても、関西国際空港全体促進協議会といったところで、一生懸命、エアポード・プロモーションなどを行って地元では努力をしておりますが、これも先ほど来出ておりますが、例えば伊丹＝成田線といったものが就航しております、関西の国際需要が一部、成田に流れているといった現状もございます。そういうことも踏まえまして、関西国際空港の国際競争力のためにも、関空への国内線シフトをぜひ実現させていただきたいということが1点目であります。

2点目が、これもこれまで出ておりますが、利用コスト高の解消ということでございます。今回の運休・減便が関空に集中した理由の一つとして、いろいろ航空会社に聞いてみますと、関空の着陸料が高いと。こういったことも指摘されているわけでありまして、この点、特に環境に配慮した海上空港を民活で、株式会社方式でつくったというので、有利子負債が多額にあるという点が原因であるわけでした、国家戦略として利用コストを低くして、アジアの他空港と競争するには、1兆1,000億円の有利子負債があり限界がございますので、ぜひ国において早急に抜本的な施策を講じていただきたいということが2点目でございます。

3点目が、2期事業の推進ということで先ほども触れましたが、2期滑走路は限定供用いたしておりますが、21年度概算要求で施設設備、用地造成などの建設事業費の要求が見送られております。これに対しまして本県知事が早速、関係方面にいろいろと要望等も行っておりますが、アジアの国際空港としての競争力の強化という視点からも、この2期事業の推進ということもお願いしたいということでございます。

それから2つ目が、そういった重要な役割を担っている関西国際空港であります、地域でも一生懸命取り組んでいるという点をご紹介したいと思っております。関西国際空港は和歌山県から車で40分という和歌山県にとっても地元の空港ということもございます。そういったことで例えば観光、これを一生懸命、外国の観光客を誘致しようということで努力をいたしております、例えば平成15年に6万人の外国人の観光客が平成19年には16万人ということで、まさに関空を中心として海外の観光客にいらしていただいております。いろいろなファミトリップ、メディアの招聘によるマスコミ等へのアプローチ等々、

関空を使って一生懸命努力しております。さらには果樹の輸出ということで、和歌山県はフルーツ王国ということで、みかん、柿、梅、桃などが大変有名であります。特に24時間体制となりました関空の深夜貨物便を利用して、和歌山の桃などを今、台湾に輸出するようなモデル事業にも取り組んでおりまして、こうした取り組みも進めております。それから、企業誘致にあたりまして、とにかく関空に近いといったことを強調して、いろいろと実績も上がってきているところでありまして、このように地元としても一生懸命取り組んでいるところがございますので、その点もご考慮いただきながら、この関空の機能充実ということをぜひ図っていただきたいということがございます。

それから2点目、次をおめぐりいただきまして、南紀白浜空港について簡単に触れたいと思います。

和歌山県の南の白浜町というところに地方空港として南紀白浜空港があるわけですし、まさに紀南地方の玄関口として地域の発展にとっては非常に大事な空港であります。首都圏からは観光、和歌山県からは観光、ビジネスということで行っているわけでありまして、これについても地元で、例えば空港を使った方には商品券を配ったり、白浜町が補助金を出してみたり、一生懸命努力をしております。観光振興もいろいろと県で全面的に努力をしております。チャーター便の誘致あるいは修学旅行の誘致等々、一生懸命やっておるわけでありまして、そういったことを踏まえて、ぜひ3点ほど、一番下を書いてございますが、強調させていただければと思っております。

まずは紀南地方の空の玄関口であり、県も一生懸命努力をしておりますが、南紀白浜空港の路線を今後ともぜひ維持していただきたいということでありまして、2点目が、先ほど申し上げた国際チャーター便もいろいろ一生懸命誘致をしておりますが、その際のC I Q体制の支援もお願いしたいということでありまして、それから、もう滑走路が12年経過しておりまして、老朽化が進んでおりますので、いろいろと施設整備あるいは耐震補強の面の事業の充実等もお願いしたいということがございます。

いずれにしても、地元としても、この関西国際空港も南紀白浜空港も利用促進、活用に向けて一生懸命努力をいたしておりますので、きょう、意見を申し上げた点を踏まえて、その機能充実にご配慮いただければと思っておりますので、よろしくお願いたします。どうもありがとうございました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。それでは続きまして、関西経済連合会からのご説明をよろしくお願いたします。

【関西経済連合会】 関西経済連合会の専務理事の奥田でございます。貴重な機会を与えていただきまして、どうもありがとうございます。

資料7でございますが、私どもはあらかじめ7つほどのヒアリング項目をいただいておりますので、それに沿いまして整理をいたしております。もう既にいろいろご説明がございましたが、我々のほうは関西全体の視点、それから特に利用サイド、特に産業サイドからの視点ということで整理をいたしております。

まず1つ目の空港の地域における役割についてでございますが、これは特に他地域に比較して何か特別な役割を有するということではございませんので、基礎的なインフラということで極めて重要だということで理解いたしております。本日は、関西にもいろいろな空港がございますが、関空、伊丹、神戸空港、この3つにつきまして整理をさせていただきます。

2つ目、空港の利用及び活用の促進に向けた取り組みでございます。関西の特性は大都市圏に複数空港が存在していること、日本唯一の完全24時間空港が稼働しているということでございます。この特性を生かして空港利用の促進を図っていただきたいと思っております。

4つ、書いてございますが、第1に主要都市と3空港への交通アクセスでございます。関西の場合、東京に人口が一極集中している首都圏と違いまして、核となる大都市が分散立地をいたしております。そういう意味で、3空港への交通アクセスが充実すれば、利用者の空港選択がさらに便利になります。高速道路のミッシングリンクの解消でございますとか、あるいは使っていただくとわかりますが、特急「はるか」の利便性がまだまだよくはないので、そういったものの向上など、アクセスの充実をぜひお願いしたいと思います。

第2に、国際線と国内線の3空港全体としての乗り継ぎ機能を高めていただくということでございます。特に海外とのゲートウェイの関空と国内のネットワークを支えております伊丹、神戸との相互の交通アクセスの充実がぜひ必要かと思っております。

第3に、関空の24時間空港機能の活用ということでございます。産業界にとりまして、やはりアジアとの産業ネットワークが、関西の場合、拡大をいたしております。24時間空港の存在は大変ありがたいわけでございますが、24時間空港の特性を生かしました深夜・早朝時間帯の貨物便ネットワークの充実がぜひとも必要でございますし、また後で触れさせていただきますが、2期の貨物施設の拡充もぜひともお願いしたいなと思っております。

第4に、先ほどから出ておりますが、関空におけます欧米便の充実でございます。欧米便が成田に集中しております、使う側から見まして利便性が低くなっております。この点につきまして、ぜひ航空会社へのプロモーション活動の強化に加えまして、国交省などを通じて国の支援をお願いしたいと思っております。なかなか関空発というのが難しければ、先ほど出ておりますように、関空で出国手続をしてチェックインをして、成田で国際線に乗り継ぐというような対応からスタートするというのも必要なと思っております。

3番目に、近隣空港との役割分担でございます。これは国と地元が合意した役割分担でございますが、最近の状況を見ますと問題が顕在化してきているわけでございます。特に国内線が2空港あるいは3空港で、悪い意味で競合している路線があるということで、需要が分散されています。航空会社にとって効率的な運航が行われていないところが問題を大きくしているということでございます。この点につきましては、3空港トータルとしての利便性や競争力を高める具体的な最適運用のあり方あるいは条件整備の議論を深めることが必要でありまして、地元経済界としても議論を深めていきたいと思っております。また、この3空港のあり方論につきましては国が一方的に示すということではなくて、やはり地元で十分検討し、方向性を打ち出していくべきだと考えておりまして、関西広域連合の動きなども活用していきたいと思っております。

4番目の空港と連携した地域振興の取り組みでございます。ここにはるる書いてございますが、要は産業界から見まして、やはり関空の貨物機能をぜひもっと強化をしてほしいということでございます。例えば堺に、今、大きなパネル工場をつくっている某社なども関空の機能を大変期待しているわけでございますが、パネル自体がどうしても飛行機で海外に出すケースが多くございまして、このままいきますと、やはり成田を引き続き使わないといけないというようなことでございます。そういう意味で、関空の貨物施設の拡充、こういったところをぜひ取り組んでいただく。そういったことが地域振興につながっていくと考えております。

5番目でございますが、空港の整備関係でございます。関西の3空港のうち、まず関空がまだまだ整備の途上でございます。約9割まで関空2期の用地造成が進捗しておりますので、とにかくこれを早期に完了させていただくことが重要でございまして、この用地造成がきちんとできれば、将来の需要に応じた上物につきましては、適時、的確に整備ができるようになります。これをぜひお願いしたいと思っております。またアジアとの空港間競争に遅れをとらないように、長期的な視点に立った着実な整備というものがぜひ必要で

ございまして、関空の場合はトータルの発着回数の達成の有無という、経営指標としてあまりな大きな意味を持たない事象に左右されて投資判断がされるということになっております。これはやはり経営的に見ると大変問題だと思っておりますので、こういう点はぜひ直していただければありがたいなと思っております。また空港の高質化ということで、ユビキタスのようなトライをしていただければと思いますし、また書いてはございませんが、当たり前のご話ですが、最新最高の安全対策が講じられるように努力していただきたいと思っております。

それから、関西経済界としての関空の支援の考え方でございます。これはほんとうに他地域に例のない大がかりな支援を組んでおりまして、これを引き続き、我々としては実施をしていきたいと思っております。また国交省が中心になって進めていただいております国際物流戦略チームとの連携、こういった形で貨物利用促進、貨物便の誘致といったところにも努力をしていきたいと思っております。

最後に航空分科会審議に対する要望でございます。できるだけ早い段階で、パブコメということではなくて、より早い段階で地域の関係者の意見を聞く機会をぜひ設けていただきたいということと、きょう、お集まりの委員の皆様方には結構関西の方もいらっしゃいますが、成田、羽田と比べて、いかに関西の空港が不便かというところはぜひ実地に見ていただく、あるいは体験していただいて、お考えを深めていただければと思いますし、また地元の一般利用者を含めた意見聴取などもしていただければありがたいと思っております。以上でございます。ありがとうございました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。ご協力いただきまして、ありがとうございました。

それでは質疑に移りたいと思います。予定では35分ということだったのですが、ちょっと遅れぎみですので、大体2時40分ぐらいまで、この関西関係のことについての質疑を行いたいと思います。それではご質問ご意見をどうぞお願いいたします。

【委員】 日本の空港が今日のように整備されて、数も増えてまいりますと、近隣空港間の役割分担とか、連携というものが、国家戦略として、今まで以上に重要になってきているという認識を持っております。関西については、この際、もっと役割分担をきちんと一歩も二歩も進めて明確にして、お互いに共存の道を探ることが今、ほんとうに緊急に焦眉の急として必要なのではないかと考えております。とりわけ関西空港は24時間の海上国際空港ということで、日本の西のゲートウェイという位置づけをもっと踏み込ん

ではっきりさせるべきではないかと思います。なかんずく、アジア全体が大空港時代を迎えておりますので、そういう中で日本を代表するハブ空港としての位置づけを明確にするためには、先ほど村山社長から話もありましたが、乗り継ぎのための国内便というものが非常に不便なのですね。それをもっと充実させて、利用者の利便向上を図るといふこととか、アクセスの問題等々、いろいろ問題があるのですが、そういうものを進めてもらいたいと思います。

しからば、一つのネックになっている伊丹空港をどうするかということなのですが、最近、橋下大阪府知事が「伊丹は廃止してしまえ。閉鎖してしまえ」と発言したとか。これは一見唐突のように聞こえますが、これは以前からくすぶっているからこそ、こういう発言が出てくるので、私はある意味ではショック療法というか、呼び水発言といえますか、今までのようなことでいいのか、今、何とかしなければいけないのではないかという問題提起であると認識するのが正しいのではないかと思っております。私自身は以前から、伊丹空港は思い切って羽田と関西を結ぶビジネス便に限定してしまったらどうかという意見です。アメリカの空港でも、ワシントンとボストン、ワシントンとニューヨークというようにチャトルだけを飛ばしている空港がございますが、そういうふうにチャトル専門空港にしてしまったらどうかという考えを持っております。私もビジネスで頻りに伊丹空港は利用しておりますが、中心部分を見ると、ほとんど東京便なのですね。日本航空と全日空が30分おきにどんどん飛んでいて、それがいずれも満杯なのです。ほとんど満杯です。ですから、十分採算が合うといえますか、伊丹を利用する70%は東京＝大阪便とも聞いておりますので、他の国内便を全部、関空に移しても、伊丹は十分、採算的に成り立つのではないかと思っております。そういう意味で、その点で地元を代表する特に大阪府と兵庫県がちょっと微妙というか、かなり食い違いがあるように聞こえましたが、どういうふうにお考えなのか、改めてお聞きしたいと思っております。以上です。

【分科会長】 どうぞ。

【兵庫県】 兵庫県でございます。先ほどお話がございましたように、関空は西のゲートウェイと私共もそのように考えております。国際競争を日本が競っていく中で、非常に大きなポテンシャルを持つ関西圏が、大きな役割を果たす必要があるでしょう。そういう中で3空港がどういう機能を果たしていくと、航空需要を掘り起こして、そして利便性を提供して、国際競争力をつけていくことができるかという観点から考えているところでございます。大阪国際空港そのものが経営上成り立つかどうかということではなく、全体と

して地域の活性化により最適最強の力を発揮するという観点から考えた場合に、それぞれの空港の利用者利便について対策を考えていくことが大きなポテンシャルを發揮できることになると思っておりますのでございます。失礼しました。

【分科会長】 文村室長、どうぞ。

【大阪府】 今、兵庫県さんがおっしゃるとおりなのですが、今、〇〇委員がおっしゃるように、大阪府と兵庫県さんの少しニュアンスの違いといいましょうか、それはあるとは思いますが、兵庫県さんも大阪府も地域の活性化あるいは空港の活性化ということについては方向として一致しているわけであります。ただ、立地の問題を考えますと、どうしても関空は地理的な問題が一つあるというのは否定しようのないところであります。いずれにいたしましても、委員が先ほどお示しのように、橋下知事は、少し言葉が走っている面がございましたが、昨日、村山社長あるいは神戸の市長さんとお話のある中で、やはり関西の3空港の問題を一体運用するという方向で少し考えていくべきなのかなということで、きのうの段階では、伊丹の廃止というふうなことについては、こう言いましたら何ですが、言葉が不適切かもしれませんが、トーンダウンされているのではないのかなというところがございます。いずれにいたしましても、先ほど申し上げましたように、地元として関西3空港の最適運用あるいは一体運用という形での最も望ましい姿ということについては今後十分議論もしていきたいと思っておりますし、できれば国家戦略的に国のほうでも、そういった一つの方向性をお示しいただければ大変ありがたいと考えているところでございますので、どうぞよろしく願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。今、委員の方が名札を立てられたのですが、私としても名札を立てていただいたほうが発言の意思がよくわかりますので、できれば従っていただければと思います。〇〇委員、どうぞ。

【委員】 私も関西の住人でございますので、きょうの話は経験上も大変よく理解できたわけでございます。

まず関西空港の方にお尋ねしたいのですが、その他の方、兵庫県の方も同じような趣旨のことをおっしゃっていたわけですが、短期的には、今、燃油価格の高騰により減便が続いていますが、中長期的には必ずや旅客輸送あるいは貨物輸送ともに航空輸送が右肩上がりになるであろうとおっしゃいましたが、私は必ずしもそうではないのではないかと思うのです。まず燃油価格の高騰というのは、いろいろといわゆる投機的マネーの動き等々によって、今はやや下降局面を迎えていますが、2020年、2030年というような先

を見通すと、私は中国やインドのモータリゼーションの進展の結果として、原油価格はさらなる上昇というのは余儀なくされるだろうと思います。まずそれが一つです。

そして、その結果として、人の移動も、あるいは貨物の輸送も非常に輸送料が高くなるわけですね。グローバル化という言葉をお使いになりましたが、要するにグローバリゼーションという言葉ができたのは、80年代までに編纂された英英辞典の中にはグローバリゼーションという言葉は出てこないのですね。つまり90年代に入ってきてから、突然、にわかに出てきた言葉であって、それがあつと言う間に流行語になったわけです。なぜグローバリゼーションが進んだのかというのは幾つかの理由がありますが、一つの理由は、人、物、金、情報の移動に要するコストが大幅に低下したからなのです。そして、お金と情報の輸送コストはずっと上がることは今後ともあり得ません。しかしながら、人と物の輸送コストは、ここに来て急激に高まったわけですね。ですから、そういう意味で、私は例えば日本の製造業各社も、物の輸送コストの上昇ということからすると、海外現地生産せざるを得なくなると思いますし、人の移動も、今のコストの2倍、3倍ということになれば、それこそ我々なんかがよくやります国際会議なんて、開催頻度も大きく減ってくると思います。そういう意味で、今回の原油高騰というのは、さまざまな意味で交通問題について非常に大変な影響を及ぼすであろうと思うのですが、その点についてどのようにごらんになっているかということですね。

もう一つ、どなたもお触れにならなかったわけですが、関経連の方もいらっしゃっているのかもしれませんが、どうも関西経済界の地盤沈下というものが背景として見落とせないと思うのです。ちょうど関西新空港が開港したころには、ベイエリア構想とか、京阪奈丘陵とかということで、これからは関西の時代だという感じだったのですが、完全にその予想が裏切られたと私は思うのです。では、何で関西経済の地盤が沈下したのかというと、一つの大きな理由は、住友、三和、大和という3つの銀行がなくなったということだと思います。

それから兵庫県の方にお伺いしたいのですが、国際ビジネスジェットの定義ですね。これはどういう意味なのでしょう。単なる国際便との違いはありますか。

それから、関経連の方がおっしゃった、いわゆる液晶パネルのようなものを相変わらず、今、何かインフラストラクチャーの未整備のために成田から運ばないといけないということでしたが、これは理由がよくわからないので教えていただきたいと思います。

【分科会長】 それでは村山社長からどうぞ。

【関西国際空港】 ○○先生とグローバリゼーションの将来を論争する自信はないわけですが、確におっしゃったように、燃油の高騰が交通費の高騰を生んで、多少のブレーキはかかるということはあるかと思えます。ただ、今、考えないといけないのは、既に私どもの空港でも受け入れている観光客、外国からの観光客の急増ということがあるわけです。あの人たちのGDP、あの人たちの年収からして、日本へ来るお金というのは決して安くはないものです。安くなくても、それを払って観光ビッグバンのようなものは既に起こりつつあるわけです。それほど私はグローバル化という言葉が学問的に正しいかどうかは別にして、この狭くなった地球の中で、人と人の交流の量が増えていくということとはとどまらないのではないかと思えます。

それから産業の面で見ましても、特に関西の地盤沈下とおっしゃいましたが、私も関西のメーカーにおりましたが、今、特に関空の物流を支えている関西の電機メーカーを見ますと、ここしばらく起こったことは、日本における工程を大幅に縮小して、その人たちは工程の一部が東アジアに全部展開しているわけでありますから、日常の問題として中国路線は日本にとっては観光よりビジネスという需要のほうが大きいのです。そういうことからいって、国内と一緒になっています。私はそれがほんとうのグローバリゼーションだと思います。それはサプライチェーン・マネジメントで世界中に対応しての東アジアにおける生産という形ですから、どうしてもそこには航空物流というものが介在しなければ、もう回らない仕組みになっています。そのようなことを考えますと、私はブレーキはかかりますが、一方的に楽観的に右肩上がりとは申しませんが、着実に増えざるを得ません。それが人間の宿命であると私は思っております。

【分科会長】 それでは奥田専務理事、どうぞ。

【関西経済連合会】 まず需要のところについて言いますと、先生がおっしゃるように原油価格の上昇はほんとうにこのまま続いたとすれば、多分、世の中全体が新価格体系に移行するという事だと思うのです。ですから、それは別に関西だけが影響を受けることではなくて、世界全体が新価格体系に移行しますから、アジャストされた形で競争することになりますので、そう大きな影響が出てくるとは思っておりません。したがって、私どもは需要は的確に伸びていくと思っております。

それから、パネルの話でございますが、今、例えば亀山でつくっているパネルも相当分が成田から出ているのです。それで、もう固有名詞を出させていただきますが、シャープさんは堺で今回、工場をつくれますが、関空から出せば出したいのですが、貨物の能

力の関係等があります。それから、欧米便が少ないということもありまして、成田までわざわざ持っていけないといけないという状況になっているということをお先ほど申し上げた次第でございます。

【分科会長】 それでは五百蔵副知事、どうぞ。

【兵庫県】 航空需要の将来ということでございますが、中国、その周辺のアジア諸国の経済的発展ということからすると、まだまだ航空需要は伸びていくのではないかと。中国、インド、インドシナ半島というあたりから、まだまだ伸びるのではなからうかと思っております。

それから、国際ビジネスジェットというものはどういうことを言っているのかというお話でございます。19席以下の個人使用の飛行機をイメージしているわけでございますが、これは具体的に大阪国際空港ですとか、神戸空港で利用規制がかけられているわけではございません。主としてC I Qの問題と申しますか、その体制が特に神戸空港の場合、十分整っておらないということから、使用が難しいような状況もあります。しかし、国際線は関西国際空港でということ、そういうものも飛んで行けるのか、抑制するというのか、飛んではならないという理解なのか。私どもは個別の需要についてお願いをしたいと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。では、〇〇委員、どうぞ。

【委員】 関西空港の高コスト体質、財務体質を抜本的に解決しなくてはならないのではないかと。大きな有利子負債をほんとうに解決しなければならないというのは、昨年の航空分科会でもいろいろな議論になり、そして前向きに解決しようということが答申にもしっかりと書かれていると思うのですが、むしろこれがどういうふう具体的に実現というのか、解決されていくのか、むしろもう一歩進んで大切なのではないかと申しますので、ぜひ村山社長と、できれば、きょうはヒアリングということですが、航空局にもお聞かせいただきたいのですが。

先ほど村山社長は、一つの抜本的解決する方策として、S P Cをつくって上下分離とか、少し具体的なお話が出たのですが、こういったことをどういうふう具体的に検討をし、かつどういうスケジュールで実施・検討されていくのか。これは去年からのずっと懸案ですから、やはり問題は解決されなければいけないと思っておりますので、どういう一つのタイムスケジュールというのか、工程表をつくりながら、いつごろまでにどういうふう解決するのかということについて今現在、どういう状況なのかをお聞かせいただければと思います。

それからもう一点は、先ほどからお話が出ておりますが、関西3空港の問題ですが、これを一元管理とか、あるいは一体運営とか、そういうものを今、協議会をつくって一つ考えていくということですが、ただ、この3空港とも形態が全部違うわけですね。ですから、形態の違う3空港をどういうふう to 実現可能性のある形で一元管理していくのかというときには、国として、やはり関西3空港をどう考えるのか。ある程度、今までの歴史的な経緯も踏まえながら、国内線は関西空港に集中的にシフトしていくということも、ほんとうにきちんとできるのかということですね。どういうふう to それを考えるのかということとをぜひ当局と、それぞれ協議会を一步進めるための具体策がもしおありでしたら、お聞きしたいと思います。

【分科会長】 まず村山社長、お願いします。

【関西国際空港】 抜本的な財務体質の改善に関しては、いろいろなやり方はあると思います。国が巨額の増資という形でお金を突っ込んでいただくというダイレクトなやり方もあると思いますが、空港自体が考えてご提案するなら、それではあまりにもムシがいい話でありますので、上下分離として、下物をSPCにして、そこに民間のお金も国のお金も入れるという形で、うちの借金を実質上なくすということです。年間の利息支払のほうに着陸料全収入より多いわけでありますので、利息が半分になれば、着陸料も半分になるというのが関空の状況でありますから、そういう形で競争力を高めていくということです。ただ、着陸料だけではありません。土地の賃貸料から、それこそ水道代から、何もかも高いというのが関空の現状でありますので、そう簡単ではありませんが、そういう形で競争力強化をしたいと思います。

これについて、何度も航空局さんとも検討会とか、研究会というのをやっております。端的に言いますと、航空局長さんが変わると、また一からスタートということですので、今回、大変期待をしているところでございます。

【分科会長】 以上でよろしいですか。航空局、何かコメントをお願いします。

【航空局長】 まず財務構造対策であります。基本的には関空は、先ほど来議論が出ていますとおり、高コスト体質で非常にコストが高いので、航空会社にとっては使いにくい空港になっております。これをまず改めなくてははいけません。端的に申し上げて、改めるためには、今の1兆1,000億円から成る有利子債務についての圧縮をしない限りは高コスト体質は改まらないことは以前から認識をしているところであります。したがって、そういった有利子債務の扱いをどうするかについてですが、ただ、これは国土交通省だけで

決められる話ではもちろんございませんので、どんな形でやるかは、関西だけではなくて、今後の日本の空港の整備管理・運営をどうするかという中での関西の位置づけを考慮しながら、どのような方策をやるか、今、部内で検討を行っています。なるべく早く結論を出して、財政当局をはじめ、関係者と調整をしたいと思っています。

それから、空港の役割分担の関係ですが、これも今申し上げた財務構造改善と密接な関係がありまして、この3空港の役割分担について、これだけ深刻に議論の対象になっている背景は、やはり関西空港が今のままではいけないのではないかとというのが一番の大きな前提になっていると思います。本来であれば、例えば関西空港が以前予想していたような発着回数が達成されていて、経営についてもそれなりにうまく回っているという状況のもとであれば、ここまで分担をどうすべきかということが真剣に議論されることはなかったのではないかと考えています。したがって、基本的な方向は、先ほど申し上げたように、財務構造を改善し、高コスト体質から脱却して、関西3空港全体が有効活用されることによって関西の航空が底上げされるということが基本的な方向であると考えています。ただ、今の現状において、その役割分担をどう考えるかということも一方で非常に重要な問題でありまして、従来から、これはもちろん伊丹空港なんかは国管理の空港ですから、その役割分担について国として責任を持って考えなくてはいけないということは認識しておりますが、ただ一方で、やはり地元の意向というものも前提に考えざるを得ません。関西空港の建設が決まったときには伊丹空港は廃止が前提でありましたし、それが地元の意向もあって存続ということになり、存続して今、3空港になったところで、改めて17年11月に、どういう役割分担にするのが話し合われて、きょうの資料にもありますような分担でいこうということになって、今、当局はそれを尊重しているところであります。国際線については、基本的には関西へ集中ということですが、国内線については、この役割分担についても表現上は非常にフアジーになっています。これについて見直すべきというご意見についても非常に貴重なご意見だと思いますし、先ほど来、地元の意向ということを私は申し上げましたが、それぞれの地元の意向もる分かれています。それを集約しつつ、分担について考え、それを実施していくことも航空局としてやっていきたいと考えております。

【委員】 やはり2008年度内ぐらいに、大体、この当航空分科会ぐらいで、先ほどの財務構造の話はある程度筋道をつけていくということになるのでしょうか。それとも来年度になるのでしょうか。

【航空局長】 この場で、いつまでにということは明確にお約束はできなくて申しわけありませんが、この手の話は検討するといつても、いつまでもずっと続くのではないかという危惧を持たれる方はたくさんいらっしゃると思いますが、今、〇〇委員がおっしゃったように、なるべく2008年内あるいは2008年度内、少なくとも航空局としての方向は打ち出したいと思っております。

【分科会長】 〇〇委員、どうぞ。

【委員】 それでは簡単にお聞きします。関西空港の高コスト体質が如実に出てきているのは着陸料だと思うのですね。この表を見て驚くのは、57万円という、もうべらぼうに高い着陸料です。これは航空局さんの今のお話にあったように、いろいろなヘルプの仕方がありますが、着陸料は待たなしですから、これはある程度議論して、少し下げようかなことを考えたらどうでしょうか。まさに国際競争力です。航空会社は、これでは来ませんから。そこで、村山社長、感触ですが、どれぐらいというか、せめて成田並みとかというようなことが今、切実な声として航空会社なんかと話しているときに、どのぐらいだったら、もっと需要が増えるかなとか、来てもらえるのかなということをお聞きしたいと思います。そして、先ほどおっしゃった関空から成田経由で外国ということは、ぜひ実現したいと思います。その辺についてお聞きしたいと思います。

【関西国際空港】 確かに着陸料が高いのですが、現実には、この着陸料はもう正価販売できる状況ではないのです。非常に空港間競争も激しいですから、特に中国あたりの新しい航空会社に来てもらおうと思ったら、この値段では買ってくれません。今、いろいろな地方自治体の支援を得て、インセンティブを入れて、今、大体やっているのは初イントロのところは50%割引です。それは永遠には続けられないですから、2年なり3年で打ち切らざるを得ないわけです。その値上げのときにいろいろもめるわけですが、50%割引なら国際競争力があるなという感じですね。そのような形になっていますので、そんなものだろうと思っています。それでやっとな川と一緒にいるから。

ただ、着陸料だけではないのですね。今回のJALさん、ANAさんの国内線は実は伊丹から移ってきた部分がほとんど着陸料はいただいていないと一緒なのです。路線を持ってきていただくことを尊重して、大幅割引をしていますから。そのかわり、抜けてもあまり減収にならないのですが。ですから、着陸料ではないのです。燃油料の高騰です。満員で飛んでも赤字ということで切るわけですから。切った路線も、東北の路線は弱いですが、北海道や沖縄は、この夏でも前年比プラスでちゃんとした稼働率で飛んでいる路線なので

す。それでも切るという、今の日本の航空会社の経営体質ということだと思えます。

【分科会長】 よろしゅうございますか。ありがとうございます。

まだまだご質問はあろうかと思いますが、時間のほうが足りなくなってまいりまして、この辺で関西地区からのヒアリングについては終了したいと思います。各団体の代表の方々につきましては、大変なご協力をいただきましてありがとうございました。改めて感謝申し上げます。どうもありがとうございました。

それでは、ここで一たん休憩を挟ませていただきます。一応、50分から再開ということで5分強ぐらいの休憩時間をお願いします。よろしくお願ひいたします。

(休 憩)

【分科会長】 それではお待たせいたしました。時間となりましたので、再開をしたいと思います。ご着席を願えればと思います。

これからは中部国際空港株式会社と愛知県よりご説明いただきまして、質疑応答とさせていただきます。それでは早速でございますが、中部国際空港株式会社様からご説明願ひたいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

【中部国際空港】 ただいまご紹介に預かりました中部国際空港の稲葉でございます。失礼します。

皆様方におかれましては、中部国際空港セントレアの活動に対しまして、日ごろよりご理解とご支援を賜り、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。これからセントレアと地域との関わりを中心に、現在の状況についてお話をさせていただきます。資料に基づいて行いますので、よろしくお願ひいたします。

1 ページ目に移ります。セントレアは地域の皆様が発案し、空港の姿を描き、その熱い思いが結実して誕生した空港であると言っていいかと思えます。また民間主導で建設された初の空港であり、さまざまな常識や不可能に挑戦し続けた歴史を持っております。しかし、最近の航空業界を展望すると、国内における他空港の機能拡張や航空会社の路線網再編の動きなど、セントレアを取り巻く環境は大きく変わりつつあります。経済のグローバル化が進んだ結果、高い経済成長を遂げる国や地域がヒト、モノ、カネを呼び込み、世界中の航空会社がこれらの国や地域に乗り入れるという結果、これらの国や地域での航空あるいは空港サービスの利便性や競争力はどんどん高まっています。一方、そうではない地域からは航空会社が撤退し、航空・空港サービスの競争力は大きく低下するという状況にあります。すなわち、空港間競争は、とりもなおさず、各空港が立地する国家間、地域

間の激しい競争であります。したがって、国や地域が自らの魅力や競争力をいかに高めるか。国家戦略や地域戦略として、一体性を持って、空港の魅力や利便性をどう高めるかが、国家間・地域間競争に打ち勝つ鍵になると考えています。

2ページに移ります。まず空港の概況といたしまして、旅客数、国際貨物量と便数の経緯をご紹介申し上げます。旅客数の推移につきましては、国際線は比較的堅調に推移する一方、国内線は利用者数が減少してきております。国際貨物量につきましては、2006年の23万9,000トンピークに昨年は大きく落ち込む結果となりました。便数につきましては開港後、順調に増え、ピーク時には国際旅客便で週354便、貨物便は週51便にまで達しましたが、それ以来、減少に転じることになっております。昨今、航空会社から路線再編計画が発表され、セントレアも例外なく対象となっております。その実施はこれから、冬ダイヤからが中心になりまして、今年度は相当厳しい数字が見込まれております。まさに今は暴風雨が吹いているという状況でありまして、我々としては一層の努力で、ここを乗り越えていかなければならないと考えております。

3ページ目に移ります。次にお客様の利便性の確保についてご紹介申し上げます。私どもの旅客ターミナルは、国際線と国内線の出発・到着が同じフロアの左右にあり、国内各地から海外に行く場合、またその逆の場合の乗り継ぎが大変便利になっているという特徴がございます。私どもは当初から、あらゆるお客様にとって利便性が高く、安心して満足いただける空港をつくり上げたいという強い思いを持っておりました。そこで、いろいろな方から直接ご意見を伺い、最先端のユニバーサルデザインを目指してまいりました。開港後もお客様のいろいろなご意見を伺って、さまざまな改良を随所に加えております。このような継続的取り組みを評価していただき、昨年度はバリアフリー化推進功労者表彰で総理大臣賞をいただくことになりました。

4ページに移ります。次に安全に対する取り組みをご紹介申し上げます。セキュリティーにつきましては、お客様の利便性とできる限り両立させることが理想であります。荷物検査におきまして、国際線では日本で初めてインライン方式を導入し、お客様をお待たせしないとともに、航空会社による入念な手荷物チェックを実現することができました。

また安全に定時運航が図られるように、私どもでできる限りの取り組みを行っております。その一つとして、バードストライク対策であります。各空港で深刻な悩みであります。環境への配慮の結果、セントレアには大量にウミネコが集まってしまいました。招かざるお客様ではありますが、共存の考え方のもと、万全の対策をとり、本年につきましては

は、ほとんど問題のない状況になっております。雪につきましては、開港後に大雪が降り、大量の欠航を出したことを教訓に、現在では雪国並みの除雪機材を整えております。また濃霧対策としまして、飛行機が滑走路直前まで降りてきたときの視界ゼロでも着陸できる計器着陸装置を増強いたしました。

5 ページに移ります。次に環境に関する取り組みについてご紹介申し上げます。弊社は空港管理者として我が国初となる環境マネジメント推進のための標準規格であります ISO 14001 を取得しております。建設段階から、空港棟の形状に始まって、環境への配慮を行ってききましたが、運営段階におきましても、ターミナルビルに自然採光を採用したり、コジェネレーションシステムを導入したり、低公害車を積極導入するなどの取り組みにより、環境負荷の低減に努めております。

6 ページに移ります。次に地域と連携した空港の利用促進についてご紹介いたします。空港にとって路線ネットワークの確保は生命線ではありますが、かといって、私ども単独でできることには限界がございます。幸い、ごらんのような地元自治体、経済界、そして私どもで構成される中部国際空港利用促進協議会にご尽力をいただき、セントレアを核とした地域の発展及び活性化に向けて取り組んでおります。積極的に営業活動を展開しながら、いろいろなステークホルダーと手を組み、それぞれが得意分野を持ち寄って、ともにセントレアの需要拡大を図るという取り組みが大切だと考えます。特に旅客と貨物の両面におきまして、今はご不便をかけるかもしれませんが、とにかくセントレアをご利用いただきたい。そうすれば就航便が増え、より使いやすい空港に変えていきますと。こういう考え方のもと、地域の皆様にセントレアの優先利用、フライセントレア・キャンペーンというものを継続して実施しております。

次に7 ページですが、セントレアでは数多くの地域イベントを年間を通して開催しております。地域に支えていただいている空港として、その恩返しとして地域に貢献したい。地域の文化を日本各地や外国からセントレアに来られるお客様にお伝えして楽しんでいただく。こういう強い思いがございます。常滑焼の展示会や芸術展などをたびたび開催するなど、地域ブランドや次世代アーティストの発信の場を提供しております。さらに地域の名物、名産品を非常に数多く取りそろえ、旅客ターミナルビルで販売あるいはPRをしております。アジアゲートウェイ構想におきましても、国際空港を優れた商品、食文化などの発信拠点として、また地域ブランドや次世代アーティストの発信の場として活用すると記載されております。私どもとしましても、このような取り組みをさらに進めてまいりた

いと思います。

8 ページです。名古屋圏には、セントレアのほかにかつての小牧空港、現在の県営名古屋空港が存在します。ここのかわりについて簡単にご紹介します。

もともとセントレアを建設する前提条件として、定期航空路線を中部国際空港に一元化するという約束がございます。現在、県営名古屋空港はビジネス機などの小型機を中心に運用されておりますが、JAL系のJ-AIRが若干のコンピューター機を運航しております。特に福岡線につきましては、JALがセントレアから、J-AIRが県営名古屋空港からと併存状態がありますが、先ごろJALから発表されました再編計画によりますと、セントレア＝福岡線が来年3月で運休となり、県営名古屋＝福岡線が存続するという状況になっております。次に触れますが、現在、地域が一丸となって2本目滑走路の整備を目指しているところございまして、皆さんで共通の認識を持ち、一丸となってこれに取りかかるよう、適切な役割分担と協調を今後とも図っていきたくと考えております。

最後に9ページです。今後の課題といたしまして、第2滑走路の整備による完全24時間化についてご説明申し上げます。ご紹介してきましたとおり、地域一丸となって、セントレアの利用活用に全力で取り組んでおりますが、一方、セントレアに滑走路が1本しかないことで、さまざまな制約が出てまいります。メンテナンスのために滑走路閉鎖を週2～3日行っている深夜・早朝の時間帯や航空機の離発着が集中するピーク時間帯などにおいて、旅客や荷主の方々の多様なニーズにお応えできない恐れがあります。また滑走路を長期間閉鎖して行う大規模改修が約10年後には必要となりますが、現在のままで1本しかない滑走路を当面の間、一定の時間帯にクローズすることになりまして、多くのお客様や関係者に大変な不便をおかけすることになります。さらに1本しかない滑走路上で航空機事故などの何らかの不測の事態がもし起こった場合には、空港閉鎖に直結いたします。特に復旧までに長時間かかる場合には、やはり多くのお客様に大変なご迷惑をおかけすることになってしまいます。

10ページ目に移ります。中部国際空港は日本経済の成長を支える中部圏の発展の鍵であり、地域間競争に生き残るための基本インフラでありますので、中部圏がその競争力をさらに強化し、また交流を活発化していく上で国際空港が制約になる事態は避けなければいけません。そのために中部国際空港を本格的な24時間運用の国際拠点空港とする必要があり、地域として第2滑走路の推進に今から取り組み、早期の実現を目指さなくてはならないと考えております。特にものづくりのメッカたる中部圏において、セントレアの貨

物空港としての位置づけは今後の空港の方向性として大変重要なものであります。成田や関空に流れる中部圏の貨物をセントレア発着とすることで、陸送距離の短縮により、CO₂削減にも寄与いたしますし、シー・アンド・エア輸送など、新たな形態の航空物流にも対応できるわけです。それを考え合わせますと、なおのこと、2本目滑走路の整備により、完全24時間運用を実現することが不可欠であると考えております。

私からの説明は以上であります。どうもありがとうございました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。それでは続きまして愛知県からご説明願いたいと思います。よろしく願いいたします。

【愛知県】 失礼いたします。愛知県の地域振興部長の的井でございます。航空分科会の委員の先生方には日ごろから格別のご支援を賜っておりますことを、まずもっと御礼申し上げます。また本日、このような貴重な機会をいただきました。重ねて御礼申し上げます。

お手もとの資料9に沿いまして、私ども愛知県の空港政策についてということで、簡単にご紹介をさせていただきたいと思っております。お開きをいただきまして、1ページをお願いいたします。

中部圏が日本の将来に果たす役割ということで、愛知、そして中部圏は日本経済の成長エンジンだということで整理をさせていただきました。活力ある産業経済ということで、工業出荷額が30年連続で愛知県は日本一だということがまずございます。これはもちろん自動車産業はもとよりでございますが、最近は航空宇宙産業でございますとか、あるいは次世代ロボット、そして小型シンクロトロン光利用施設ということで、これはナノテクノロジーでございますが、こういった整備が進められますなど、力強い経済活動を展開しているという状況でございます。また愛知万博を2005年に開催をこの地でいたしまして、国際交流の機運が高まってきております。来年度の2009年には日中韓の観光大臣会合が名古屋、愛知で開かれます。また2010年には生物多様性条約の締約国会議(COP10)が、これも愛知、名古屋で開かれるということでございます。このほか、国際芸術祭など、多様な取り組みを地域で進めているところでございます。また観光につきましては産業観光をはじめ、世界遺産、あるいはアジアで今、人気が高まっております温泉やら雪といったようなことにつきましても観光資源を豊富にそろえておりますのが、この中部圏でございます。名古屋駅前周辺の開発、これは例えばトヨタ自動車さんの国際部門の移転をはじめといたしまして、非常に集積が進んできております。また交通輸送基盤と

ということにつきましては、陸海空にわたり、お進めをいただいております、名古屋港ですとか、あるいは広域幹線道路網の整備、そしてリニア中央新幹線を2025年目標にということで検討が進められております。これらはすべて、中部の将来を裏書きするものではないかと考えているところでございます。併せまして、中部の空の充実が私どもは非常に重要であると考えているところでございます。

おめくりいただきまして、2ページでございます。日本の発展のためには、中部、愛知県の一層の国際競争力の向上が不可欠であると考えておまして、私どもの国際的な発展の目標といたしまして、ものづくりの世界的拠点圏域としてのさらなるレベルアップといったようなことを中心といたしまして取り組みを進めてまいりたいと考えておるところでございます。このためには中部国際空港と、そのポテンシャルのフル活用、あるいは機能の充実といったことが大変重要になってくるというように考えているところでございます。

おめくりをいただきまして、3ページでございます。中部国際空港の利便性の向上という点につきましてご紹介させていただきたいと思っております。地元の自治体をはじめ、関係者が連携協力をして、地域を挙げての取り組みを進めているということでございまして、先ほど稲葉社長様からもございましたが、地域を挙げて中部国際空港の利用促進協議会を構成いたしまして、新規就航の促進等々、力を注いでいるところでございます。またエアポートセールスにつきましても、私どもの神田知事が先頭に立ちまして、空港会社さんや経済界と連携をして取り組みをこれまで重ねてきているところでございます。また物流につきましては、中部国際空港の航空貨物推進部会ということで、国のご理解とご協力もいただきながら、中部圏に存在します航空貨物70万トン、この半分を中部国際空港で取り扱えるようにということで、さまざまな方策の検討に着手し、進めているところでございます。

おめくりいただきまして、4ページをお願いいたします。私どもは、こうした利用促進とあわせまして、空港の機能拡充ということで大きく2点、完全24時間化、すなわち2本目滑走路の実現か何よりも必要不可欠だという点とあわせまして、空港アクセス道路の充実ということで、西知多道路など、ぜひとも速やかに整備をいただけるようにお力添えをいただければと考えております。

続きまして5ページでございます。中でも特に2本目滑走路の実現につきましては、建設促進の期成同盟会でございますが、本年4月に地元の43団体で構成いたしまして、地元的意思を結集して建設促進に向けて活動を行ってきているところでございます。また国

の計画におきましては、完全24時間化の促進ということで、アジアゲートウェイ構想、あるいは航空分科会様の答申等々で、2本目滑走路の必要性につきまして一定のご理解を賜っているところでございます。航空政策は運営にシフトしつつある中で、中部につきましては、2本目がぜひとも必要であると考えておりますので、またよろしくお力添えを賜ればと考えております。

6ページに進ませさせていただきます。中部国際空港の周辺地域の振興方策ということでございます。3点に整理をさせていただきます。1点目が周辺地域の整備ビジョンということで、セントレア開港に先立ちまして、平成14年にこういったビジョンを策定いたしました。特に効果、影響の大きい知多地域につきまして、150を超える事業に整理をいたしました。今日、まちづくりの基盤整備をはじめ、おおむね順調に進捗が進んでいる状況でございます。また併せまして中段でございますが、中部臨空都市の開発ということで、右側の写真でございますが、奥側がセントレアでございます空港島でございます。こちらが空港対岸部でございます。私ども愛知県の企業庁が主体となりまして、埋め立てを行いまして、企業誘致に今、取り組んでいるところでございます。ホテルなどの事業者が空港島のほうには進出しておりますし、また対岸部、手前側でございますが、来年の秋には大型の商業施設も開業予定ということで、ますますにぎわいが増しつつあるということで、そういった状況をご報告させていただきます。このほか、国の地域再生計画を活用した知多半島の観光再生計画などによりまして、周辺地域の振興を図ってきているところでございます。

それから、併せまして、私ども愛知県で県営で運営しております県営名古屋空港について簡単にご説明をさせていただきたいと思っております。

ご案内のとおり、セントレアの開港に合わせまして、旧名古屋空港が定期航空路線の一元化を行いまして、今、小型機の拠点空港として運用をさせていただいているところでございます。7ページをごらんのとおりでございますが、コンピューター航空やビジネス航空、そして小型航空機、防災やら警察、航空撮影などの活動拠点として運用いたしております。また、最後の○ですが、航空自衛隊の小牧基地との共存という点で、自衛隊が県営空港の滑走路を使用して小牧基地が存在しているというような特徴といいますか、特殊事情がございます。基地と周辺地域の共存には、県営空港が民間空港として活用されていることが地元から非常に強く申しつけられているところでございます。

おめくりいただきまして、8ページからは県営空港の利活用の促進に向けた取り組みと

ということで、コミューター航空の関係につきましては、屋根付きの搭乗用通路なども整備いたして利便性の向上に努めております。またビジネス機の拠点化ということで、我が国初の専用ターミナルの整備などにも取り組んでいるところでございます。

9ページをお開きいただきますと、県営名古屋空港の利用促進に当たっております協議会ですが、名古屋商工会議所様が事務局をお務めいただいて、利活用の促進に取り組んでいるところでございます。

10ページにお進みいただきますと、中部国際空港セントレアとこの県営名古屋空港の役割分担ということでございます。セントレアは大量の航空旅客や貨物を担う我が国を代表する国際拠点空港ということでありまして、県営空港はコミューターやビジネス機などの小規模多様な需要に応える小型機の拠点空港ということで、きちんと棲み分けを図りまして、一元化をいたしまして、それぞれの空港がそれぞれの特色を生かしながら、連携・補完をして、この地域の空の厚み、あるいは発展に寄与していくということで整理いたしております。

11ページは、県営名古屋空港の周辺地域の振興でございます。周辺地域は、昔のにぎわいや活力を少しでも取り戻してほしいという要請がございます。そういった中で、旧名古屋空港の国際線ターミナルビルにつきましては、複合商業施設、大型のショッピングモールでございますが、この転活用が、この10月になりましてオープンになるということでございます。また、この地域でございますが、日本最大の航空産業の集積地ということでございまして、JAXAの飛行研究施設の誘致でありますと、あるいはMRJプロジェクト、これは三菱重工様、三菱航空機様、この県営名古屋空港に併設いたします小牧南工場をMRJの生産拠点化するという方向をお持ちでございます。こういったことにつきましても力を注いでまいりたいと考えております。それから、空港と地域の調和ということで、先ほど申し上げました自衛隊基地との共存という点をはじめ、鋭意取り組みを進めているところでございます。

最後、12ページ、要望事項ということで簡単に触れさせていただきたいと思っております。

基本方針につきましては、空港が社会経済のグローバル化が進展する中で、地域発展の生命線ともいふべき重要な社会基盤であると私どもも認識をいたしております。公共性、公益性、そして地域政策上の戦略性というのでしょうか、こういったものを確保する必要があると考えております。また、そうした中で収支採算性でございますが、営利性の中に、そうした公益性をしっかりと担保いただきたいと思いますし、その際には国の視点は

もちろんでございますが、私ども地元地域の発展戦略でございますとか、あるいはそういった実情をぜひご斟酌をいただいて、創意工夫を整備やら運営に生かせるような基本方針にぜひしていただけるようお願い申し上げる次第でございます。その他ということで、定期便以外の新たな空港利用の方法ということでございまして、例としてビジネス航空の促進の環境整備についてもご検討いただければということをお願いさせていただきます。

今後とも、愛知県、そしてセントレアをまたよろしくご指導賜りますようお願い申し上げます。説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。それでは質疑に移りたいと思います。ご意見ご質問のある方、いかがでございましょうか。どうぞ、〇〇委員。

【委員】 今、お二人のお話を伺っております、共通の項目は2本目の滑走路、中部空港のもう一本の滑走路の問題がありました。

実は余談ですが、昨日、私は痛切な体験をしました。10時半過ぎに羽田を立って那覇へ向かって、午後1時ごろ、着くはずでした。ところが着陸直前になって、自衛隊機がパンクして、1本の滑走路しかない那覇空港だと思うのですが、閉鎖されてしまって、小一時間、ホールディングしていたのですが、降りられなかったのです。結局、嘉手納基地に降りたわけです。給油して、その時間もかかったのですが、那覇空港に着いたのは午後6時で、5時間後にやっと解放されたという経験を昨日したばかりです。

そこで1本の滑走路というのは大変だなということを身に沁みてわかったのですが、2本目の滑走路となると、何のためにやるかということです。国際化とか、24時間化とか、今、私が経験した緊急事態とか、いろいろあると思うのですが、どう対応するかです。一つは、2本目の滑走路をつくるというのはそのとおりだと思います。しかしもう一つは、いずれつくるにしても時間がかかります。運用で対応する方法もあると思うのです。どこへダイバートしてどうなるかとかですね。

そこでお伺いしたいのですが、中部空港の2本目の滑走路を対応として建設をお考えのようですが、これは何年かかかると思います。それまでの間は一体、どういうふうになされるかという点が一つです。それからまた、いろいろな運用を考えると、滑走路建設が先延ばしになるとか、あるいは、もういいじゃないかという話になるとか、何か空港というか、滑走路建設に影響が出るのかどうか。その2点、どんなふうにお考えなのか、お伺いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【分科会長】 どちらでも。いかがでございましょうか。

【中部国際空港】 お答えになるかどうか知りませんが、その間、どうするんだという話なのですが、今の不測の事態については、正直言いまして、中部国際空港だけでは手はありません。メンテナンスにつきましては、今、メンテナンスをいかに効率よく短縮するかということで、従来、3日間に分けてやっていたものを、今は何とか2日間でやるようになったり、そういった意味では運用の時間を長く取り得るという状況でございしますが、これもだんだん老朽化が避けられませんが、だんだんメンテナンスに時間が引がかかってくるということで、確かにその解決策はないということです。一番の解決策はとにかく早くつくることと、あとは県営名古屋空港との間で、これは時間の制限及び滑走路の長さ等々で完全ではないのですが、やむなきときはお互いの相互利用というのがあるのではないかと思います。

【愛知県】 ダイバートの関係につきまして、私どもの議会でセントレアに降りられないときには、県営空港に降りられないのかというお話をよくいただくことがありますが、いろいろと調べてみますと、どうしても県営で降りたときの着陸、あるいは地上に降りてくるためのいろいろな機材がないですとか、あるいはエアラインさんの人員の回しがなかなかつかないとか、いろいろな課題があるようでして、なかなか具体的に話が進んでいないような状況にあります。ただ、そういった危機管理といったような面だけではなくて、メンテナンスですとか、完全24時間化ですとか、あるいは私が先ほど説明しましたが、中部圏が我が国経済を引っ張るのだというようなポテンシャルをぜひ評価をいただいて、早急に2本目建設に向けて話を進めていただきますようお願いをしたいというのが率直なところでございます。どうぞよろしく願いいたします。

【分科会長】 よろしゅうございますか。それでは、〇〇委員、どうぞ。

【委員】 愛知県の資料の1ページに、愛知中部圏は日本経済の成長エンジンと書かれているわけですが、私も全くそのとおりではないかと思っております。これは全くしょうもないようなことを言うようですが、私は京都と東京の間を新幹線で頻繁に移動しているわけですが、新大阪発の新幹線はがらがらです。ところが、名古屋でどっとお客が乗ってきます。逆に東京から西のほうに帰るときにも、名古屋でどっとお客が降りるというようなことで、やはり愛知中部圏の景気というものに気押される思いがするという感じでございます。

それはさておき、この中部国際空港の資料の2ページをごらんいただきたいのですが、

この動きなのですが、私はもともと中部国際空港が開港するときには、関西空港にとって、もっと強烈な打撃になるのではないかと予想したのですね。つまり、岐阜県とか、場合によっては滋賀県の西のほう、富山県とか、あの一帯で、もともとは関西空港を利用して海外に旅立っていた人たちがみんな、中部に行ってしまうのではないかと思っていました。例えば京都からでも、新幹線で名古屋駅まで三十数分です。名古屋駅から、僕は一度、中部を使って、意外に名鉄の普通のやつになると遠いなという印象がありましたが、ノンストップみたいなものもあるわけです。それに乗れば、あまり関西空港に行く時間と変わりません。そういうこともあって、もっと関西空港に打撃を及ぼすかと思えば、必ずしもそうではなかったです。同時に、このグラフを見ると、2005年がいわゆる愛知万博の年ですね。国内旅客は多分、そのせいで、こういう傾向をたどったのだろうと想像できるわけですが、逆に国際旅客のほうは堅実な伸びを示しています。そして、国際貨物のほうが、06年から07年にかけて15%も減っています。その辺、なぜそうなのかということをご説明いただきたいということが一つです。

それからもう一つは、関西空港はすごいアジアシフトといいますか、欧米都市への便数が減少して、アジア便の増加で、それを補っているという関係があるわけですが、都市数ということで、ピークは07年夏で32とかございますが、この分布、アジアと欧米との分布はどういう状況なのかということについてお伺いしたいと思います。

【中部国際空港】 いろいろありますので、忘れないようにやりたいと思いますが、まず、もっと関空から取れていいのではないかとのご質問ですが、関空さんは関空さんで非常に危機感を持っておられて、一生懸命やっておられますので、そのマーケティングの努力を讃えるべきではないかとまず考えます。それと、関空さんもいろいろな地元のサポートを受け、非常に多くの利用促進基金を持っておられまして、我々のほうが財布が小さいものですから、負けるという部分もございます。ただ、最近、第2名神の開通ですとか、あるいは東海北陸道の開通で富山まで3時間半はかからずにつながります。制限速度でそのぐらいですから、もう少し速くなるという可能性もあるので、かなりこの辺については、我々も地域キャラバンを組んでおりまして、完全に滋賀県、富山県以西は我々の射程距離に入ってきたということで、新たな局面だと思って、その努力をこれからも続けていきたいと考えております。

それから、アジアと欧米ということなのですが、これは我々も圧倒的にアジア、中国が中心でございます。欧州はたった3デステネーションです。これはヘルシンキとパリとフ

ランクフルトだけです。それから、北米はもっと寒くて、現時点でサンフランシスコとデトロイトだけでございます。このサンフランシスコは11月から、ユナイテッドさんが切るという方向になっていまして、1つになってしまうということで、非常に危機感を覚えております。ただ、あまり悲観的なことばかりを言っても何なので、実は、ボーイング787という機材に需要がかなりあるのですが、今、長距離を飛ばせるのは340か、777で、少し名古屋の需要には大き過ぎるというきらいがありまして、787頼みというところはかなりありまして、それならば、かなりデステネーションが増えてくるのではないかと考えます。残念ながら、今は関空さんとそう変わらないか、あるいはむしろ関空さんよりはアジア集中度が高いと言っていると思います。

【分科会長】 よろしいですか。では、〇〇委員、どうぞ。

【委員】 中部国際空港の方にお聞きをしたいのですが、先ほどの関空と違って、あまり財務構造のことが出てこなかったのですが、ただ、一般に出ています中部のほうの損益計算とかを見ておきますと、もちろん有利子負債、無利子負債ともに、そんなに大きくはございませんですが、純利益ベースでいきますと、そんなに高いわけではありませんから、売上に対して結構低いほうだと思います。ですから、金利がこの先、上がってくれば、結構しんどいのではないかと思います。その上で2本目の滑走路というお話なのですが、2本目の滑走路をつくっていくという財務プランみたいなもの、あるいはどういうところから資金を入れようとか、そういうことでかなり具体的なことをもう考えていらっしゃるのであればお聞かせください。

【中部国際空港】 雑ぱくな話になるかもしれませんが、まず当初、もちろん、こういう空港という大変インフラで大きな資金の設備投資があるところで、利益が当面は出ないのは当たり前とされてきたわけですが、当初、中部国際空港も5年目に黒字を達成しますという発表をしていたのですが、万博景気のおかげもありまして、開港3年連続で黒字になっております。これ自体は一般的に見れば、私の社長時代ではないのですが、非常に評価に値することだと思います。その一つの大きな要素は、やはり非常に安くつくったことです。予算を1,500億円位余らせてつくったということです。2番目に、商業収入の比率が非常に高く、6割ぐらいを商業収入で賄って、その分が利益に大きく貢献しているということです。そういうようなことで、そういった意味では財務的には、今までのところは、かなり自信を持っていいのではないかと考えています。ただ、昨今の状況ですから、3年間黒字と大きな見栄を切りましたが、これ以降、非常に厳しいことが予想されます。

ただ、最初の大きなプランからいけば、随分先行して進んでいるということが言えると思います。

それから、2本目滑走路をつくって大丈夫なのかということなのですが、我々は、株式会社として発足した以上、2本目滑走路の整備に伴う経営の影響は十分に注意しなければいけないということではありますが、2本目の滑走路をいかに安くつくるか、これも非常に大きな要素であります。先ほど、2本目の滑走路が不可欠だと申し上げましたが、ただ、不可欠と言いながら、決してキャパシティを倍にするような投資をするわけではありません。あるいは方向を変えて、大きく海にせり出すような形にするべきではないと思います。先ほど言いました、ピーク時の対応と不測の事態に対応できるということで、完全に平行な、しかも、あまり間を開けないで、安くできるクローズド・パラレルの第2滑走路にしたいと思っています。ただ、それに幾らの投資がかかって、どうしてそれを返済できるのかということにつきましては、これからまず基本構想を、中部国際空港そのものはある程度考えを持っておりませんが、これは地域全体として合意して進んでいくべきだと思いますので、もう少しお時間をいただきたいと考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。今、お二方、札が上がっておりますが、時間の関係で、〇〇委員、〇〇委員のお二方で終了したいと思います。〇〇委員、どうぞ。

【委員】 簡単にお伺いします。お二方のお話を聞いていると、2つの空港の棲み分けがきちんとできておって、すっきりしているということでご同慶の至りです。もう一つの特徴として、ビジネス機の拠点化ということをおっしゃっていただきました。そして最後に、ビジネス航空の促進環境整備ということをおっしゃっていますが、現在、いろいろやっておられる中で、どういう支障があるのか。あるいは具体的に環境整備というのは、どういうことを指しておられるのか、簡単にお伺いしたいと思います。

【愛知県】 愛知県でございます。ありがとうございます。今、県営空港のビジネス機の拠点化に向けて努力をしておりますが、まだまだ我が国でビジネスジェットが普通のツールとなっていないということがまずあって、産業界、経済界でのすそ野も広げたいということもあります。そういったことをやっている中で、J B A Aさんなんかにも話を聞きますと、やはりいろいろな規制ですとか、手続などが、例えばアメリカと比べるとどうだというような話が少しずつ出てまいります。あるいは我々空港の設置管理者の立場としては、C I Qについてもなかなか人員練りの難しさがあるかもしれませんが、上手に配置なりをしていただければ、円滑にいろいろなことが進むのではないかと考えてお

ります。今、既に航空局さんでも、いろいろなことを研究を始めていただいていると聞いておきまして、そういった方向を進めていただければありがたいということでございます。よろしくお願いたします。

【分科会長】 ○○委員、どうぞ。

【委員】 2つお伺いしたいのですが、一つは大きな話で、1ページ目の空港の競争力は地域の競争力だと言ったときの、この空港、セントレアの場合の空港の競争力とは端的に一言で言えば何かということです。それからもう一つは、2ページ目に、あまりよくない数字が出ているわけですが、利用促進もいろいろやっつけらっしゃるわけですね。利用が伸びない原因は何だと考えていらっしゃるか。その2点についてお伺いします。

【中部国際空港】 私のほうからお答えいたします。まず空港の競争力なのですが、やはりある一定の規模を稼がないと、例えば滑走路の離着陸料が我々の航空系の収入になるわけですが、これは量が増えれば増えるほど安くできるという傾向がございます。今、日本の中では着陸料は中部が一番安いのですが、国際的に見れば、まだ高いです。そういった意味では、この地域というか、国として競争力を高めるためには、いかに着陸料等々、諸経費を安くするか。そのためには、ある一定の量までいかないと、なかなかできないという苦しさ、ジレンマがございます。

それから2番目に、何で下降気味なのかということですが、現時点の燃油を見ますと、これはどこも大変な思いをしておられるので、それだけではなくて、特に中部の場合は、ものづくりの地域にありながら、過去の名古屋空港に時間の制限等々があり、歴史的に成田や関空に持っていくのが当たり前になっているという構図を、まだ開港3年で取り戻せていないというのが一番大きなポイントだと思います。したがって、70万トンあるうちの20万トンしか扱えていません。これを35万トンにするのがとりあえずの目標ですが、航空物流のことを考えますと、70万トン全部持ってくるべきであると私は考えております。ポテンシャルはまだまだあると思いますので、特に営業活動の中で、そこに重点を置いております。

もう一つは、国交省のほうで指導していただいていますビジット・ジャパン・キャンペーンで、インバウンドはまだ無限であると思います。地域の出発は、大体8割ぐらいと掌握率は高くなっておりまして、これ以上、なかなか増えないのではないかと思います。したがって、インバウンドをいかに増やすか。貨物とインバウンドというのが2つの大きな我々にとってのテーマだと思っております。

【分科会長】 よろしゅうございますか。それでは、まだまだご質問はあろうかと思いますが、時間の関係もございますので、この辺で中部地区のヒアリングを終了させていただきます。お二方にはどうも大変なご協力をいただきまして、ありがとうございました。改めて感謝申し上げます。

それでは席を入れ替えていただきますので、若干お待ちいただければと思います。

(席の入れ替え)

【分科会長】 よろしゅうございますか。どうもお待たせして恐縮であります。それではただいまから、石川県、鹿児島県からのヒアリングを行いたいと思います。まず最初は石川県の谷本知事からご説明を伺いたいと思います。よろしく願いいたします。

【石川県】 こういう機会をつくっていただいたことをまずお礼を申し上げたいと思います。私どもからは、石川県は2つの空港があるのですが、その中でも特に能登空港の事例を中心にして、空港の利用促進とこの地域振興への取り組みについて若干お話をさせていただきます。

石川県には2つあると申し上げましたが、1つは南のほうに小松空港という空港があるわけでございます。これはおかげさまで、羽田便が1日11便、それを含めて国内6路線の定期便が飛んでいます。来年の夏にはまた静岡との間で定期便が1日2便で就航するというようになっております。国際便は今、ソウル便と上海便、加えて台北便が、この6月から就航いたしました。そして地方空港では珍しいのですが、ヨーロッパとの間で国際貨物便（カーゴルクス）が今、週3便就航しておるということでもありますので、小松空港は名実ともに日本海側の拠点空港という役割を担っていると我々は理解しているわけであり

ます。そして能登空港でございますが、この能登空港の役割というのは、お手もとにお配りの資料の中に4つほど挙げておりますが、これは我々が能登空港をなぜつくろうということで頑張ったのかというのは、1つは、やはり能登空港は能登半島という半島でございますので、大変、半島なりのハンディキャップがあります。そして過疎化が進み、高齢化が進んでいます。しかしながら、この能登半島には年間700万人のお客様がお越しをいただいているということでもあります。豊かな自然、新鮮な食材、あるいは素朴な人情、そういったことを求めて、多くのお客様にお越しいただいております。そういう中で、特に大都市圏、首都圏から非常に能登半島は遠いと言われます。非常に能登半島はいいけれども、非常に時間がかかるねという話は前々からございました。能登半島は、いろいろな産業が

もちろんあるわけですが、やはり観光というものが主力産業でございます。そういったことを考えますと、特に大都市圏から多くのお客様にお越しをいただけるようなインフラは何としても必要だろうと考えました。特に半島のハンディキャップを何とか解消する意味でも必要だろうということで、そのためには時間距離の短縮効果のある乗り物ということになりますと、これは飛行機をおいて、これに勝るものはありません。そのための受け皿として空港は必要であろうということで、中部国際空港などに比べますと、極めてささやかな事業だったわけでありますが、我々地域の悲願とも言うべきものでございました。そういった意味合いで、この空港の整備を進めてきたわけでございます。

そういう中で、この空港の利用、そして活用の促進に向けた取り組みということでございますが、実は平成10年に能登空港は着工いたしました。そのときには空港をつくりさえすれば航空会社が就航してくれる。これは当たり前だということで、我々もそういう思いでしたし、当時の状況はそうだったのですが、それから5年たちまして平成15年に空港が完成したのですが、その1～2年前あたりから様子がガラッと変わってしまいまして、空港をつくっても航空会社が必ずしも就航はしてくれません。規制緩和という大変革がその間に起きまして、私どもは大変苦労したわけでございます。その中で航空会社とは、この能登空港をつくる前からいろいろ話をしておりましたので、その義理を果たそうということで、航空会社は当時は羽田の発着枠が満杯でございましたから、特別路線枠ということで、1日1便は与えられるので、これは就航しましょうと。あとは就航はなかなか難しいということでした。能登空港へ小型機を就航させるよりは幹線路線へ就航させたほうが航空会社としてははるかに採算がとれるという話もあったのですが、我々としては、1日1便ではやはり航空需要が顕在化してきません。最低2便は飛ばしてもらわないといけないということで何度も交渉したのですが、なかなか埒があかないということでした。

そういう中で、2便を飛ばしてもらうためには相当思い切った対応をしなければいけないだろうということで、2ページに書いてございます搭乗率保証制度を航空会社の間で、これは2便目については導入をしたわけでございます。目標搭乗率を下回った場合には、たしか最低の搭乗率は55%ぐらいまででしたか、地元が保証金を航空会社に支払うということだけで最初は決着しそうだったのですが、我々も議会がございまして、目標搭乗率を上回った場合には航空会社が儲けを全部ふところに入れるのではなくして、上回った部分については誘客奨励費ということで、やはり地元へ還元をしていただけませんかという話をさせていただきました。これは二つ返事でOKをいただいたのですが、今から振り

返ってみますと、目標搭乗率をオーバーすることはあり得ないだろうという航空会社の目論見もあったわけでございます。いずれにしてもリスクとリターンを航空会社とお互いに共有するという形でスタートしたわけでありまして。

今、6年目を迎えておりますが、過去5年間の推移はそこに数字が挙がっておりますが、この赤のラインが目標搭乗率のラインでありまして、上の黒いラインが実際の実績でございます。5年間ともおかげさまで目標搭乗率を上回っているわけでありまして、結果として年間16万人前後のお客様にご搭乗いただいているということでございます。初年度は、ご祝儀相場もあったのかどうかわかりませんが、80%近い搭乗率を達成いたしました。誘客奨励費をいただくというお約束をしておいて、ほんとうによかったなと思っております。航空会社からは3度にわたりまして販売促進協力金をいただきまして、おかげさまで1億3,000万円ほど、我々は蓄えておるわけでございます。ただ、従来は0.1%でも超えたらいただく、下回ったら払うというのでは、ちょっとギスギスしたやり方になります。お金のやり取りをするのが本来の趣旨ではありませんので、搭乗率をできるだけ上げようというのが趣旨ですから、最近は58%~66%までの間なら、お金のやり取りはしません。66%を超えると販売促進協力金をいただくけれども、そのかわり58%を下回らなければ、我々も保証金を払わないという形で、大分、搭乗率保証制度の運用も緩和されてきたということでもあります。

ただ、こういう制度を導入したときは我々も大変うまくいくかなと心配しましたが、結果としては、こういう仕組みを導入して、地域も大変緊張感を持って対応するようになりました。とにかく搭乗率を上げようということで、そのためにはやれることはいろいろなことをやっていかなければいけません。これまでは搭乗率を上げるというのは航空会社のお仕事で、我々は空港というインフラを整備すれば、それでいいという考え方もございましたが、やはり我々も搭乗率を上げるために、一定の搭乗率を確保するために、なすべき努力は一生懸命やらなければいけません。そのような意味で我々と航空会社の間にはそれなりの信頼関係が構築できたのかなと思います。まあ、航空会社はどう思っておられるのかは知りませんが、少なくとも私どもはそういう理解をいたしているわけでございます。

そのために、いろいろな方策をとりました。利用促進ということで、お手もとにこういう冊子もお配りをしておりますが、こういう冊子をつくりまして、今、12万部ほど、能登へ来られたお客様に配布をいたしております。これは能登半島で特に立ち寄っていただきたいところやお店などを一覧表にしておるのですが、ここで入れましたのは、実際にこ

のお店を利用していただいた方の評価も一緒に載せています。「非常によかった」「よかった」「普通」「いまいち」「不満」と5段階の評価基準をつくりまして、そこに全部、評価の結果を数字にして全部入れさせていただいています。悪い評価をいただいたお店は、ただちに改善策を講じて、その結果を今度はネットを通じてお客様にお知らせをします。絶えずお客様のニーズに合うようにするにはどうすればいいのか。お客様から不満をいただいたのはどういう点なのか。どういう点を改善すればいいのか。そういうことを絶えず反復をしながら、このガイドブックを作成しているということでもありますので、こんなお店があって、こんな品物を売っているとか、こういう料理をつくって、こういうものを提供しているとかという、ただ供給者側の論理だけではなくして、それをお客様がどう見ておられるのか。そのことも全部、この中に入っていますので、それぞれのお店の方が自分のところはどんな位置づけになっているのかは、これを見るとわかるようなガイドブックを作成させていただいたわけでありまして。

そして地元の人たちは、これは県がつくった空港ですけれども、これは能登の活性化のためにつくった空港だから、能登の人たちは自分たちの空港だという思いです。自分たちが率先して使ってもらわないと、もう飛行機は飛んできませんよということです。そうすると、この空港は全く無に帰してしまいますよということを絶えず我々は言うておりました、地元を挙げて、この空港を利用するという運動をどんどんこれからも続けていってくださいと、そのような取り組みもあわせてやっておりまして、自分たちの空港という意識をどんどん盛り上げていこうという取り組みもさせていただいておるわけでありまして。

そして私どもは空港をつくりまして予想外でありましたのは、この能登空港へ国際チャーター便がどんどん飛んでくるようになりました。これは国内専用空港という位置づけで我々は整備をしましたので、C I Q体制を整備するのに四苦八苦いたしました、3ページに出ておりますが、特に国際チャーター便でも台湾便が年間大体50便前後、このところは飛んできております。これは能登空港のすぐそばにあります和倉温泉の加賀屋さんが台湾からの誘客を図ろうということで、チャーター便をどんどん飛ばしていただいております、平成20年度も53便ぐらい能登空港へ飛んできます。そして、この台湾からのお客様については、石川県でこれを一人占めするということではなく、加賀屋さん自身の考え方も、石川県でも宿泊をしてもらいますが、長野、新潟、富山、岐阜も入っているのですかね。これぐらい広域観光をしてもらおうということで、そういうところの旅館ともお互い連携をとりながら、石川県だけが台湾のお客様を独占するということではありま

せん。そういうところを回遊していただきます。だけれども、能登空港インで、お帰りも能登空港アウトという形で、能登空港を活用していただくということになっております。おかげさまで、私どももボーディングブリッジをもう一つ増設しなければいけないという羽目になったわけでありましたが、これは我々は予想しておりませんでした。これは大変うれしい予想違い、見込み違いということでございます。口の悪い方は、能登空港は加賀屋空港ではないかと言われる方もおられるのですが、それは大変結構な話であります。悔しかったら、ほかの旅館も頑張れと。能登空港をそういう形で使うように知恵を出してくれということをお願いしているわけでありまして。

それからもう一つ、能登空港の場合は2次交通が非常に貧弱でございます。これは正直申し上げまして、定期路線バスといっても、そんなに走っているわけではありません。この2次交通をどう確保するのかということで我々も大変苦労いたしました。そこで考え出しましたのが、乗合バスというものがありますが、乗合バスならぬ乗合タクシーというものです。これは運輸局の特別のご理解をいただきまして、普通は乗合タクシーをやりますと、乗合バスとバッティングしますので、なかなか運輸局の許可をいただけません。既得権を侵すということになりますから。そこはご理解をいただいて、乗合タクシーを出しました。この地図に5つぐらい色分けをしておりますが、この5つのゾーニングをいたしまして、そこへワゴン車というのですか、1台に10人ぐらいお客様が乗れるワゴン車を飛行機が到着しますと、空港の前に全部用意をしておきまして、そしてそれぞれの方向へ向けてのお客様をお乗せするという形であります。そこに書いてありますとおり、和倉温泉までですと、タクシーで行きますと1万5,000円ぐらいですが、乗合タクシーを利用させていただくと1,300円で行けます。輪島市の町中ですと、タクシーですと6,500円ですが、乗合タクシーを利用させていただくと700円で行けるといっているので、こういう乗合タクシーを運行させていただいております。これも大変好評をいただいております。ただ、これは5つのゾーニングをしておりますが、黒字なのは、残念ながら、和倉温泉方面だけが黒字でございまして、あとはまだ赤字でございまして、赤字は航空会社からいただいた販売促進協力金を充当するという形で対応させていただいているわけでありまして。これは大変好評をいただいております。

それからもう一つは、空港を整備するときにレンタカーですね。これはレンタカー会社をお願いしたときには大変消極的でしたが、空港をつくって、レンタカー会社の事務所がないのは空港としてはいかかかということで、無理やりレンタカー会社に出ている

ただいたのですが、結果としては、レンタカー会社は出てよかったということです。1日10台ぐらいかと思っていたけれども、15台予約が東京から入ってきておりまして、レンタカー会社は「いい意味で見込み違いでした。知事の強引なお誘いを受けてよかった」というふうにレンタカー会社は非常に喜んでおりますので、2次交通は乗合タクシーとレンタカーという形で、各方面への利便性を図っているということでございます。

それから地域振興のほうですが、我々は能登空港はもちろん飛行機の離発着場という基本的な性格は変わらないのですが、能登半島全体の地域の活性化に、これは貢献するインフラだと最初からそう位置づけしておりまして、この能登空港のあるところをいろいろ意味での拠点性を持たせていこうということで、4ページにも書いてございますが、能登半島にある県の出先機関を全部、ここに集約しました。ですから、あそこに建っている建物は単にターミナルビルということだけではなくて、県の出先機関がここに全部入っていますので、あえて4階建ての建物にしました。ターミナルだけだと2階建てでいいのですが、あえて4階建てにしまして、県の出先機関を全部、ここへ集約しました。おかげさまで、ここで今、1日約300人の職員が絶えず働いているということでありまして、そういう拠点性を持たせると同時に、少し次元の低い話ですが、空港をつくるからにはレストランが必要なのですが、乗客だけを相手にしているとレストランは採算がとれません。採算をとらせるためにはどうすればいいかということで、そのためにはここに働く人間を増やさなければいけません。1日300人働いていますので、昼食はこのレストランで食べると。できるだけ弁当は持ってくるなど。昼飯は、このレストランを使ってくれということを職員にはお願いをしました。そういうことがありますので、レストランも何とか採算がとれているということでございます。

それから、国交省のほうでは、空港では全国で初めて、道の駅の登録もしていただきました。

私どもは大変、この空港をつくってよかったと思っていますのは、航空技術者を養成する学校、航空学園を誘致することができたということでございます。最初は航空学園にお話に行きました折には「いろいろな県から、いろいろなご要請が来ていますよ。要望に来られたのは石川県が一番最後ですよ」というお話がございましたが、全く何も無いところに、これから空港という青写真があるだけだから、航空学園にとっても理想的なキャンパスがここにつくれますよという形で働きかけをしまして、ご賛同いただきまして、今、空港のすぐ脇のところに、教師と生徒をあわせて約1,000人、15歳から22～23歳の

学生がそこで勉強しています。約8割は県外の学生です。2割は県内の生徒さんということでありまして、これはある意味では、ものづくりではありませんが、企業誘致に匹敵することではないかと思えます。そして、我々は国土交通省にお願いしまして、この空港をつくる時に、航空学園から誘導路を整備して、直接滑走路へ乗り入れすることができるようにという配慮もしていただきました。ですから、全国の航空技術者の養成施設で2,000メートルの滑走路を実習施設として使っている養成所は、おそらくここだけだと思います。そのことがまた一級整備士の資格をとるという意味では大変大きな後押しになっているということでもあります。

そして、この理事長さんは大変気の利いた方でございます、県外からお出でになった生徒さんは全部、親元から住民票を切り離して、輪島市のほうへ全部、登録していただいているということで、輪島市の人口が三十何年ぶりに増加したという余祿もあったわけでございます。これはほんとうに空港を整備してよかったなと思えます。

これは、食材等もみんな、地元から調達していただきます。それから、教育に必要な資材も地元から調達していただくということでもありますので、私は、この経済波及効果は非常に相当大きなものがあるのではないかと思いますし、航空学園のほうも2,000メートルの滑走路を実習施設に使えるということで大変喜んでおられます。

それから、能登半島は日本海に突出をしておりますので、第9管区海上保安本部も大変便利にお使いをいただいているということもございます。

そんな努力を我々空港側はやらせていただいているということもございます。いずれにしても、その基本にあるのは、航空会社と我々地元がお互い信頼関係を構築しあいながら、いかに利用者を増やしていくかということについて、お互いが真摯な努力をしあっているというところは、この能登空港の大きな特徴ではないかと思っています。

以上が能登空港であります、せつかくの機会でございますので、最近の状況も含めまして、少し要望もさせていただきたいと思えます。一番最後の5ページであります。

昨今、地方空港路線の廃止・減便が相次いでいるわけでございます。もちろんこれは我々空港を持っている側も搭乗率の維持については航空会社に全くお任せということであってはいけないと思えます。当事者意識を持つことは大変大事なのでありますが、ただ、航空会社のほうもいきなり闇討ちを喰らわせるような形で、いきなり廃止とかと言われてしまいますと、我々地元もいきり立って対応していかなければいけないということがありますので、まずはお互い、航空会社と我々地元が共通の土俵に上がって、路線利用の建て直し

を図るにはどうすればいいのかということで、冷静にそういう議論をする必要があるのではないかと私は思います。一刀両断的な廃止・減便というのは、どうも我々としては素直には受けとめられないということがございます。そういうことをぜひ、これは勘案をしていただかなければいかんのではないかと考えております。

それから、我々は実はこれまで空港という地上にある施設の整備のみに関心がどうもあり過ぎたということがございます。ここへまいりまして、飛行ルートとか、飛行時間の短縮というものについても我々地域もこれから関心を持っていかなければいけないのではないのかなと考えています。これまで空の上の話でありましたので、ほとんど我々は関心がなかったのです。空港というインフラを整備すれば、それ以外のことは我々はほとんどわからないという状況だったのですが、今の飛行ルートでほんとうに最善なのかどうかということについても、我々はこれから関心を持つ必要があると思います。そんなところの見直し、これはガソリン代の節約にもつながりますので、航空会社の採算性の向上にもつながっていくということでもありますので、こういったところについても我々地域も関心を持たなければいけませんし、航空会社にも関心をお持ちいただきたいと思います。そのことがお互いにとって、またメリットが生まれてくるのではないかと考えております。

それから、羽田空港の4本目の滑走路がいよいよ2年後に完成をするわけですが、これは地方側は大変期待をしているわけがございます。我々は今、小松空港にしても、羽田便を増便しようとしても発着枠が満杯ですという形で、中身の議論に入る前に門前払いをされているというのが実情でございます。もともと4本目の滑走路は羽田と地方の路線をさらに充実をしていくという大きな目的があったはずでございますので、この4本目の滑走路は羽田と地方を結ぶ路線を拡充する大変大きな機会でもございますし、今まで門前払いをされておりましたが、そういうことについて、さらに増便をする大きなチャンスということでもございますので、その辺のところは十分ご配慮をいただければと思います。

それからもう一つ、例えば今、小松空港から札幌へは直行便がございます。能登空港には直行便はございません。これは羽田空港経由で札幌に行かざるを得ないのですが、乗り継ぎで行く場合と直行で行く場合と運賃が倍と半分ぐらい違うということでもありますので、これは路線ごとに運賃を決めているというやり方がほんとうにいいのかどうか。乗り継ぎ割引制度というのですか、こういったものの本格的な導入は必要なのではないかという思いをしているわけでありまして。

ちょっと時間が長くなりましたが、以上でございます。

【分科会長】 谷本知事、どうもありがとうございました。

それで、今、時間がちょうど4時になっております。4時までのお約束なのですが、まだ鹿児島県にご説明いただくということもありますが、局長はご公務で出られましたが、もしお時間がないようでしたら退席していただくということで、少し時間を延長して、この会を続けたいと思います。

それでは、鹿児島県よりご説明をお願いいたします。

【鹿児島県】 鹿児島県の企画部長を仰せつかっております山田と申します。このような機会をいただきまして、まことにありがとうございます。少し早口で説明させていただきます。鹿児島空港の概要につきまして、かいつまんでご説明申し上げます。

1 ページをごらんいただきたいと思います。鹿児島県の航空ネットワークといたしましては、鹿児島空港が昭和47年に開港して36年になりますが、現在では国内線19路線、国際線3路線の合計22路線が運航されております。また県内に7つあります離島空港の発着路線といたしましては、鹿児島空港と結ぶ路線が7路線、離島間及び県外とを結ぶ路線が9路線でございます。

2 ページをごらんいただきたいと思います。鹿児島空港へのアクセスについてであります。県内各地及び宮崎市、熊本県人吉市等から計17路線のバスが運行されております。また、宮崎、熊本とを結ぶ九州自動車道のインターチェンジに近接しておりまして、80キロ圏内に286万人の人口を擁しております。

3 ページをごらんいただきたいと思います。南九州3県の空港施設の比較でございます。鹿児島空港が他の2空港を大きく上回っている現状でございます。

4 ページをごらんいただきたいと思います。鹿児島空港利用者数の推移でございます。国内線、国際線の合計では平成14年にピークを迎えまして、その後、減少しております。一方、国際線を見てみますと、SARSや中国における反日デモ等の影響を受けて、大きく減少した年もございましたが、ここ2年間は増加傾向にございます。平成19年におきましては国内線551万人、国際線9万人、計560万人弱となっております。なお、平成18年におきましては、利用者数及び貨物取扱量で羽田や福岡など、大規模空港に続きまして、全国第9位となっております。鹿児島空港の概要につきましては以上でございます。

次に鹿児島県から見た鹿児島空港の役割についてご説明をさせていただきます。5ページをお開きいただきたいと思います。鹿児島空港の役割を国内幹線路線、県内離島路線、

国際定期路線、地域との共生という4つの視点から考えていきたいと思っております。

まず国内幹線路線につきましては、当県は我が国本土の最南端に位置しております、東京、大阪、名古屋といった大都市圏から遠隔の地にあります。航空路は、これら大都市と当県を結びます主たる交通機関として極めて重要な役割を占めております。鹿児島空港の国内幹線路線は、本県経済の成立のために、いわば基幹的前提条件となっております。

県内離島路線につきましては、当県は離島7空港を抱えており、また鹿児島空港は、当県内に7つあるすべての離島空港との間に路線が就航しております、この県内離島路線は、離島と県本土とを結ぶ生活路線として重要な役割を果たしているところであります。またあわせまして、鹿児島空港での乗り継ぎにより、県内離島と東京、大阪、名古屋等の国内主要都市を結んでおり、いわば地方ハブ空港と言うべき役割を果たしております。

さらに鹿児島空港には現在、アジアを代表するソウル、上海、香港、3つの都市との間に路線が就航しており、また近い将来の定期化を目指して、台北との間に連続チャーター便が運航されるなど、アジア地域に近いという南九州地域の地理的メリットを発現し、成長著しいアジアのパワーを取り込むためのアジアゲートウェイとしての役割を果たしております。

一方、空港は航空機の騒音問題など、地元からもいろいろ意見があるところでありますが、別の視点から見ますと、鹿児島の場合で年間560万人が利用する、いわば大規模集客施設としての機能を有しております。地域との共生を図る観点から、この機能を生かした空港周辺地域の活性化が求められていると考えております。

当県といたしましては、これら4つの分野における機能強化を図ることが喫緊の課題であると考えております。それでは、これら4分野におけます現状や取り組みを紹介しながら、解決すべき課題や国に対する要望等を述べさせていただきたいと思っております。

まず国内幹線路線についてであります。6ページをお開きいただきたいと思います。国内幹線路線につきましては、新幹線の開業への対応ということが一つございます。西鹿児島＝博多間では、平成15年以前は特急列車で4時間かかっておりました。九州新幹線で鹿児島中央＝新八代間の部分開業により、現在2時間10分まで短縮されております。その結果、鹿児島＝福岡線の利用者が61万人から22万人に激減するなど、大阪以西とを結ぶ路線は軒並み減少しているところでございます。平成22年度末には、九州新幹線の全線開業と山陽新幹線との相互直通運転が予定されております。利用者の減少にさらに拍車がかかると懸念しているところであります。

7ページをごらんいただきたいと思います。このような状況の中で、利用客を確保するためには、新幹線と競合しない路線の利便性向上に積極的に取り組んでいく必要があると考えております。鹿児島空港におけます最近の動きといたしましては、平成19年9月からスカイネットアジア航空が羽田便3便を就航させております。既存路線と合わせて1日16便となっております。また本年7月には静岡市に本社を置く航空会社、フジドリームエアラインズが、来年3月に開港予定の富士山静岡空港との間に路線を開設すると発表したところでございます。このような動きがある中で、国内幹線路線の強化にあたりましては、リージョナルジェットの就航路線拡大に向けた積極的な支援や、羽田空港における地方路線向け発着枠の拡大のほか、新幹線と競合する路線の利用客確保のためにも、鹿児島空港における離島路線への乗り継ぎ利便性の向上といったものが必要になってくるというところでございます。

続きまして、県内離島路線についてご説明させていただきます。8ページをごらんいただきたいと思います。当県が管理いたします離島7空港の現況について申し上げます。当県は南北600キロに及びます広大な県土に多くの離島を有しておりまして、島民の生活や産業を支える交通ネットワークとして航空路の確保が必要不可欠となっております。このため、種子・屋久及び奄美諸島に7つの空港を整備してきたところでありますが、これらの空港のほとんどが人口規模の小さい離島地域の空港であり、便数も少なく、空港使用料の収入も限られております。このような中で、1つの県で7つの空港を抱えながら、点検、パトロールなど、日常の維持管理、老朽化した滑走路等の更新、化学消防車等の配備やバリアフリー化など、施設の改良等を実施しているところであります。これらを今後も適切に実施していくためには多大な費用を必要といたしますことから、今後とも国の支援の継続・強化が不可欠となっているところでございます。

9ページをごらんいただきたいと思います。県内離島路線の利用状況、運航会社の部分でございます。奄美群島で見ますと、人口と観光客の減少に伴い、航空路線利用者も減少傾向にございます。この離島路線の大部分を担っております航空会社が奄美群島の市町村も出資して設立されております鹿児島空港に本社を置きます日本エアコミューターでございます。プロペラ機22機を保有しているところでございます。このような離島航空路線の維持・充実を図る手段として、航空機燃料税の減免など、離島航空運賃の引下げに資する支援方策の拡充や、ターミナルビルと駐車場を結びますエプロン内バスの整備に対する補助など、鹿児島空港におきます離島路線の利便性向上への取り組みを国にお願いをした

いと考えております。

10ページをお願いしたいと思います。国際航空ネットワークの拡大でございます。新規路線の開拓に向けて鋭意取り組んでいるところでございますが、その前提としまして、鹿児島空港発着の国際線に対する需要を確かなものとする必要があります。当県におきましては、日本人出国率が全国の第44位と、県民の海外旅行需要は低迷しておりますことから、海外旅行への助成事業を積極的に活用し、また県内企業・団体に対するPR活動を一層強化するなど、県民の海外旅行ムードの醸成を図っております。また九州におきましては、インバウンド需要が北部に偏っておりますことから、就航地等におきまして重点的に誘客事業を展開いたしますとともに、新たに広域観光ルートの開拓やPRも取り組んでいるところでございます。また、鹿児島空港の80キロ圏内には、繰り返しになりますが、当県民156万人のほか、宮崎・熊本両県で130万人が居住いたしております。両県の旅行会社等に対するPR活動の強化ということも必要であると考えております。さらに当県は全国第2位の農業産出額を誇っております。我が国の食糧供給地として豊富な農林水産物を産出しておりますが、その主要な物流ルートは福岡、成田経由となっております。直行便の利用はわずかでございます。そこで南九州地域の企業等を対象に直行便の魅力をPRいたしますとともに、輸出先での認知度向上や物流ルートの開拓を行うこととしております。

11ページをごらんいただきたいと思います。国際航空路線を九州全体で考えましたときに、九州の南の核の必要性というものが明らかになります。九州の7つの県庁所在地のうち、5つの都市が海外16都市に週177便が就航する福岡空港を中心として、おおむね100キロ圏内に位置しております。ところが、鹿児島市や宮崎市が所在します南九州地域は福岡空港から相当離れておりまして、福岡空港までの所要時間や交通費を考えますと、九州の南部にもう一つ、国際航空ネットワークの拠点が必要となっております。現状におきましては、鹿児島、宮崎における外国人延べ宿泊者数が九州全体のわずか1割にとどまり、また両県の日本人出国率が低位であることは、この核となる空港がないことによるというものも一因であると考えております。鹿児島空港は南九州各地からのアクセスも容易であり、県内離島を含め、国内航空ネットワークも充実しておりますことから、九州の南の核として最適な空港であり、当県ではお手もとに配布してございますが、鹿児島空港を南九州のへそ空港と名付けまして、隣県を含めてPRをしているところでございます。鹿児島空港を、まずは4路線を有する国際航空ネットワークの拠点として整備を進める必

要があると考えておりました、そのためには台湾との民間航空交渉の進展など、地方空港の自由化の推進や空港ビル施設、C I Q機能、空港アクセス強化のための集中的な投資、地方版旅行博の開催といったアウトバウンド需要を創出するための取り組みに対する支援をお願いしたいと考えております。

最後に、空港を核とした地域活性化についてご説明させていただきます。12ページをお開きいただきたいと思います。国土交通省におかれましては、昨年度、鹿児島空港を核とした地域活性化策検討会を設置していただきまして、空港利用者等や周辺住民、地元企業へのアンケート調査結果などをもとに、本年3月に検討会における提案として、空港ビルの快適性向上や地域住民の利用促進、利用客の待ち時間の有効活用、交通アクセス改善といった観点から、11の提言をいただいたところでございます。

13ページをごらんいただきたいと思います。現在までの取り組みの状況といたしましては、空港ビルの運営会社が乗り継ぎ時間を利用して、空港周辺を観光する地方版トランジットツアーを設定しておりますほか、ターミナルビル前に鹿児島が誇る温泉を活用した足湯を設置し、利用者から好評を得ております。さらに鹿児島空港における定期便や空港連絡バスのダイヤ等を網羅した鹿児島国際空港総合時刻表の発行や、空港アクセスバスマップの作成、展望デッキの緑地化など、親しみやすい空港づくりに取り組んでいるところであります。このような取り組みをさらに進めていきますためには、料金面での課題が残ります地方版トランジットツアーの充実・支援など、空港を核とした地域活性化策の実施に対する支援や駐車場の整備、バスアクセスの改善、アクセス鉄道の整備など、空港アクセスの改善に向けた支援が必要とされるところであります。

国土交通省及び交通政策審議会におかれましては、ただいま申し上げましたようなことが、地方空港が抱える課題や要望ということでご説明させていただきましたので、お聞き取りをいただきながら、その役割や存在意義がより高まるようなご支援を賜ればと思います。

以上で説明を終わらせていただきます。早口であったことをおわび申し上げます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。ご協力いただきまして。

それでは、あと5分ぐらいお時間をいただいて質疑を行いたいと思います。どなたか、どうぞ。

【委員】 谷本知事にお伺いしたいのですが、私は、これからの地方地域の空港をつくるだけではなくて、航空便の就航に対する積極的な政策が必要であろうと思っております。

たので、そういう意味では、搭乗率保証制度というのが大変関心を持ってというか、すばらしい政策だと受けとめてお聞きしました。それで実は、このことは前に知っておりましたので、きっと就航保証金がだんだん増えてきていて、県民の説得に大分苦勞しておられるのだらうと。それがどういうふうにしておられますかとお聞きしようと思ったのですが、全然ないという話をお聞きしまして、ちょっと質問の方向を変えさせていただきます。

こういうふうになりまして、やはり東京便だけではなくて、特にこの空港の特色からいきますと、観光客の国内でのインバウンドといいますか、そういう需要を取りつけているわけですから、そういうことからいくと、関西圏ですとか、名古屋圏ですとか、そういうところにも同じようなやり方で、航空会社と交渉していくという話が出てくるのではないかと思うのですが、その話のご紹介がなかったというのは、何かやれない事情があるのか。航空会社が全然乗ってこないのか。そこら辺をお聞きしたいと思います。

【石川県】 実はこの空港を計画しましたときに、羽田と名古屋と関西、この3つは計画の中に入っていたのです。我々、次は関西との間に定期便を就航させたいという思いがあるのです。ただ、これは航空会社のほうがちょっと慎重なところがあります。というのは、和倉温泉までJR西日本のサンダーバードが入ってきているのですね。和倉温泉も、ちょっとその辺のところ躊躇しています。要するにJRさんとの関係があるということと、もう一つ、これは基本的な問題なのですが、伊丹空港が満杯なのです。発着枠がいっぱいで、門前払いを食らっています。それから、神戸空港といたら、神戸空港は1日30便でしたか。何かあれは抑えてあるのですか。あれはほんとうはもっと飛ばせるのに抑えてあって、もう27便ぐらい来ています。あと3便しか枠がありません。だから、神戸は希望されても、だめですということです。関西空港はだめです。これは航空会社が全然乗って来ないですね。ですから、我々は関西との定期便ということになると、伊丹か、神戸空港になるのですが、残念ながら、伊丹は羽田と同じで発着枠が満杯で、これ以上の乗り入れはだめという話になっていますので、その辺は何とか前提条件を解決していただかなければいかんという思いがしています。我々は、それがだめなら、神戸空港へ入りたいという思いがあるのですが、神戸空港はなぜか1日30便で抑えてあるのですね。私は、あれだけの立派な空港が1日30便で抑えてあるというのはもったいないという思いがしているのですが、何か事情がおそらくあるのだらうと思います。その辺のところも一緒に解決していただく必要があるのではないかと思います。羽田便も発着枠が満杯というところを、我々が航空会社を説得して、幹線路線を飛ばすかわりに能登空港へもう一便、飛

ばしてもらったということで、その交換条件というものが搭乗率保証制度で、一定の搭乗率がなければ、我々は能登空港へ飛ばす意味合いがないということで、能登空港へ小型機を1台飛ばすよりは、福岡とか、札幌へ大型便を飛ばしたほうが、より採算がとれるという話はあったのですね。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 では、〇〇委員、どうぞ。

【委員】 私もまず谷本知事さんにお伺いをしたいのですが、最後のところでご提言があったところなのですが、羽田の増加する発着枠の配分を国内線、とりわけ地方路線へというくだりなのですが、私も従前から、それは大変重要だと思っているのですが、従来、羽田のスロット配分をやってきたのと環境が変わってきたなと非常に強く思いますのは、やはり国際化というものがかたや同時に議論として出てきてしまったということがありますので、杞憂かもわかりませんが、ちょっとした心配は、スロットを地方のために確保していても、実際にエアラインがあまりインセンティブがなくて飛ばさない、使わないという結果、国際線のほうに転用していく圧力がより高まって、国際化のほうになってしまうのではないかと。そういう心配も現実味があるのではないかなと思ったりするのですね。

それでお伺いしたいのは、スロット配分をするだけで十分なのか、あるいはまさにきょう、お話しになったように、能登空港のように、それぞれの地域が頑張っていて、ちゃんと今回ご提案されたような制度もありますし、いろいろな工夫をなささいということなのか。あるいは日本の中もいろいろ広いですから、やはりアメリカのエッセンシャルエアサービスとまでは言いませんが、何らかの支援も対エアラインなのか、何かわかりませんが、何らかの支援をもう少しすることによって活用していく必要があるのか。そこら辺はどの程度押さえるべきというか、支援すべきか。スロットを有効に使うという観点でお伺いできればと思います。

【石川県】 我々も能登空港でいろいろ勉強しましたのは、搭乗率を高いレベルで維持していくためには、航空会社にだけ、その努力をお任せするというわけにはいかんだろうということです。やはり地域も利用者数を確保するために、いろいろな努力をしなければいけないということです。ですから、我々が能登空港をつくることになって初めて、県庁職員を挙げて旅行代理店を訪問するようになりました。しかも、高圧的な態度ではなしに、もみ手をしながらですね。こんな仕事はおそらく県庁職員も初めてではないかと思うのですが、そういうところに行って、とにかくお客様を確保するということです。そのために

は何が問題なのかということ旅行代理店から絶えずお話を聞き、その問題を絶えず解決していくという努力も私は必要なのだと思います。

ただ、スロット枠が確保されただけでどうなのかという話ですか、実は小松空港なんかは、某航空会社は、4本目の滑走路ができれば、羽田便を増便したいと具体的に言うておられますね。今、2社合わせて11便なのですが、一方の航空会社は増便したいということ、地元で明示的に言うておられます。ですから、私は、スロット枠を確保しても、ほんとうに飛ぶのですかという話については、航空会社は、やはりニーズのあるところには飛ばすという強い意欲を持っておられるのではないかと思います。能登空港にしても、今までの搭乗率を前提にしてお話し合いをしていけば、私は道は開けていくのではないかと考えています。

【委員】 どうもありがとうございました。地域が取り組むことが大変重要だというご指摘をいただいたわけで、鹿児島県さんのほうにお伺いをしたいのですが、そういう意味で、空港の種別は、きょう、鹿児島空港を中心にお話をいただいたので、二種空港というか、県が管理したりする空港ではないという立場ですが、しかし、今日のお話にもあったように、さまざまな連携をとった取り組みをされているわけですね。今回、空港法が変わって、法定協議会みたいなものも一応できるという形にもなったわけですし、地域が、さまざまな主体が空港自体にもある中で、どういう方向を求めていくかについては、多少、従来にも増して取り組みやすくなった気もするのですが、そのあたりについて組織的取り組みについて、どんなお考えがあるか。あるいはご要望みたいなものがあるかどうかをお伺いしたいのですが。今のやり方で十分なのか、あるいはさらに制度的な面で改正が必要なのかという点なのですが。

【鹿児島県】 制度的な面でどのような改正が必要であるかということについて、今の時点で、例えばこういうことということはないのですが、先ほども説明の中で、離島空港が7つあります。これが第三種空港で県が管理しています。そして、その結節点の一番メインの部分が国が管理しておられる鹿児島空港という形になっております。特に、この鹿児島空港は、先ほど申し上げましたように560万人近い乗降客があるということで、大規模集客施設だということで、地域との共生というのが4つの視点の中の最後のところで申し上げたのですが、大事です。そういったところで、地域づくりに生かしていく空港という観点からは、地元であります鹿児島県と空港を管理しておられる国との間の意思の疎通を十分図って行って、どういう取り組みができるのかということです。ですから、単

に空港に飛行機が離発着をするということだけではなくて、その部分に滞留しておられる人、そういう人々をいかに空港の外に引っ張り出すという言葉が適切かどうかわかりませんが、そういった取り組みが、先ほど石川県の例でも、いろいろな取り組みをしておられるようでありますから、そういった取り組みも含めた話し合いができるような状況が、これから先、どんどん必要になってきますし、今回のそういう取り組みは、まさにそういう方向性を持った空港について、空港を核として、その地域の発展を図っていくという方向性のものであらうと思っておりますので、私は諸手を挙げて賛成させていただいて、むしろ私どものほうも積極的にものを言わなければいけないし、ものを言った以上は、そのことについては責任を取らないといけないと思っておりますので、今後また一段と空港を含んだ地域の活性化に、県としての取り組みをしなければいけないし、また取り組んでいく必要があると思っております。

【分科会長】 最後に〇〇委員、どうぞ。

【委員】 谷本知事にお伺いしたいのですが、インバウンドに関してお聞きしたいのですが、やはり能登のインバウンドが好調なのは、加賀屋さんのおかげが大きく、能登空港が非常に調子がよいのだと思いますが。

【石川県】 国際便ですか。

【委員】 そうです。国際便では加賀さんの存在大きいと思うのですね。プログラムチャーターでお客さんを運んでいますから。今、何人くらい集客があるのか数字は分かりませんが、インバウンドは、今後も伸び続けるのか、あるいは、加賀さんのキャパシティーがこれ以上拡大しなくては、一生懸命プロモーションしても泊まる場所がないということになってしまうので、あるところで頭打ちになってしまうのか、いかがでしょうか。インバウンドをこれ以上伸ばそうとすれば、宿泊の部分をもどのように手当をするおつもりなのでしょうか。

【石川県】 それは、私自身、あまり心配をしていないのです。今、能登空港のお話を申し上げましたが、もう一つ、石川県には小松空港がございまして、そこに6月から小松＝台北便で定期便が就航しました。我々は実は海外からのインバウンドということで、3年前に10カ年計画を立てたのです。3年前はおみえになっている外国人は5万人だったのです。10年をかけて3倍にしようというので計画を立てたのですが、そのときも大風呂敷ではないかと言われたのですが、3年たって、今、振り返ってみると、もう16万人と達成しちゃったものですから、その計画をまた見直さなければいけないことになりました。

今、16万人のうち8万人は台湾のお客様です。これは小松＝台北便が6月に就航しましたが、これは搭乗率が80%ぐらいでずっと推移しています。そのうちの7割は台湾からのお客様です。ですから、受け入れは加賀屋さんだけが台湾のお客様を受け入れているのではないのです。能登空港はそうですが。石川県にお越しになる台湾からのインバウンドのお客様ということになりますと、石川県にはたくさんの温泉地がありますので、どこの温泉旅館の方も、国内の客だけでは頭打ちになります。だから、外国へ目を向けなければいかんということで、台湾からの誘客の受け皿づくりをどんどんやっておられますので、私はまだまだ台湾からのお客様は増えてきますし、その受け皿は石川県全体としては、まだまだ十分あると思うのですね。

【分科会長】 どうもありがとうございました。大変興味深いお話で、まだまだ時間をかけてお伺いしたいところなのですが、そろそろ時間のほうがいっぱいということでございまして、この辺でヒアリングのほうは終了させていただきます。どうぞご協力をいただきましてありがとうございました。

それでは議事は終了ということになりますが、最後に次回の予定等について事務局からご連絡をお願いいたします。よろしく願いいたします。

【空港政策課長】 一番最後の資料で、参考でつけてございますが、次回は10月2日木曜日の14時から16時、同じようにこの会議室で開きたいと思います。議題としましては、基本方針の骨子案につきましてご議論していただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【分科会長】 どうもありがとうございました。それでは、本日の議事はこれにてすべて終了ということでございます。時間を超過いたしまして大変失礼いたしました。これで終了させていただきます。どうぞありがとうございました。

— 閉会 —