

平成 14 年 11 月 29 日

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 14 回空港整備部会

議 事 録

国土交通省

目 次

1 . 開 会	1
2 . 大阪国際空港の在り方について	1
3 . 国内空港整備について	20
4 . そ の 他	22
5 . 閉 会	23

1. 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 14 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。

まず最初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。いつものとおりクリップをお外し願いますと、議事次第、配席図、それから配付資料一覧がございまして、資料 1 の固まりが「大阪国際空港の在り方について」でございます。それから、次の資料の固まり、資料 2 が「国内空港整備について」でございます。このほか参考資料といたしまして、「成田空港に対する四者協議会（第 4 回）の結果概要」がつけてございます。

以上、御案内いたし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すので、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。よろしくお願いたします。

それでは、部会長、本日の議事につきましてよろしくお願申し上げます。

2. 大阪国際空港の在り方について

部会長

それでは、議事に入らせていただきます。本日もよろしくお願申し上げます。

まず、大阪国際空港の在り方についてですか、10 月 25 日の部会で 1 度議論しました後で、委員、委員に御出席をいただいて、関係地方公共団体、また航空会社などの関係者からヒアリングを行っていただきました。その御報告からお願したいと思います。

委員、よろしくお願いたします。

「大阪国際空港の在り方」について説明

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、委員の御説明に引き続いて事務局の方から御説明をちょうだいしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

「大阪国際空港の在り方」について事務局から説明

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、1番目の議題について説明が終了いたしましたので、ただいま説明のありました大阪国際空港の在り方について、御質問、御意見等をお願い申し上げたいと思います。

どうぞ御自由に御発言ください。

委員

資料1 - 3の1ページの上から3つ目の、ほかの考慮すべき観点はないのかという、ここについてと一番上についてと2つ申し上げたいと思いますが、ヒアリングをして非常に意外に思ったのは、皆さんが、マーケットメカニズムで自由に選ぶことがいいんだと、それに全く疑いを持っておられないような御発言がそれぞれ強かったような気がいたしました。私からは、少なくともヨーロッパを中心にして、京都議定書のああいう動きの中で、ロードプライシングだとか価格によるモード転換というのはそちらが常識であって、何でもかんでも自由にしたらいいというのは常識ではないということを申し上げています。

それで、基本的に、例えば東京と大阪間とか、大阪と福岡間、つまり新幹線が大変便利なところで、無理やりに飛行機の客を新幹線に移すというのは決していい方法ではなくて、ある一定の競争があって初めているんなサービス改善も行われますから、それを否定するものではないのですが、しかしながら、だからといって全く手をつけてはいけないかという、そうではないだろう。ヨーロッパでも高速鉄道を空港にアクセスさせるようなやり方をとってみたり、自動車と鉄道の公共交通の間の政策的なてこ入れというのはあるわけでございますから、羽田の容量が足りない、伊丹の容量が足りない、新幹線がある。だけ

ど、どんどん飛行機のシェアはふえているわけでございまして、それをずっと放置しておいて、そういうことがトータルとして適正なのか、あるいは環境上、つまり騒音ではないCO₂を中心にするような環境上どうなのか、こういう議論が当然あるのではないかと思います。

したがって、ここについて観点にどういうのがあるかといったら、そういう観点があります。ただ、それは論理的にいつこやったら一番正しいというものではなくて、そこに政策判断、あるいは国民の判断がある。そういうものだろうというふうに考えますので、一方的にすべて自由にしたらいいという話は違うんだということをぜひ答申の中でも、書くかどうかはともかくとして、私自身はそういうことがノーマルな判断だろうと思います。

それから、関西3空港の在り方についてなんですが、これも中間とりまとめにありますように、ああいう格好で私もいいのではないかと考えています。

ただし、前々回のときに申しましたように、どうしても空港の容量をふやしていくときに、別の空港をつくったり、滑走路単位でふやしたりすると、ふやした当初需要が追いついていきませんので、その間の負担をだれがやるかとか、あるいはそれを完全に自由に任せたら、例えば名古屋で完全に自由に2つの空港をお使いなさいとやったら何が起こるかという、ユーザーにとって大変不便になって、どちらかの空港がつぶれてしまうとかというようなこともあり得るわけで、環境上の問題とか、フィージビリティ、そのサービスとか、空港そのものの存立についてのフィージビリティからいって、やむを得ずいろんな手だてを入れてくる。こういうことが暫定的には当然あり得る。こういう社会だろうという気がいたします。それが暫定でとまるのか、永久にとまるのかというのは、主としてさっき言いましたような利便性とか環境の問題でどうしたらいいかということを決めていけばいい話で、中でも環境上、都心に近い方の空港をそんなにどんどんそちらに集中させていいのかという議論は当然あるわけでございます。

その観点から言うと、中間とりまとめのああいう判断というのは、この10年とか20年は多分正しいんだと思うんですが、その先、未来永劫そうかといったら、多分そうじゃないんで、その時期にどれぐらいの需要があって、それが自由にしたらどういう配分になってきて、それが環境上、あるいは利便性上、どういう影響を与えるのかということを考えて判断すればいいわけでございます。

なぜそんなことを言うかという、あそこで決めた、これが過去の経緯だ、だから変え

ることはまかりならぬ。こういうふうにすべての議論を硬直化していくと、なかなか最適解が求められない気がいたしますので、私自身はあの中間とりまとめは、これから 10 年とか 20 年とか、つまり 3 つの空港が自由に競争しても、それぞれフィージビリティがある。そういう時点までのことで、その後はむしろ環境のことを考えて、どういうふうにしたらいいとか、利便性をどうしたらいいかと、こういうふうにもう 1 回考え直していく。そのときに特に地元の人たちの判断が大変重要だと、こういうふうに私自身は理解しております。

部会長

どうもありがとうございました。

委員もヒアリングをしていただいた結果として何かつけ加えていただくことがあれば……。

委員

総括的なことなんですけど、ヒアリングした関係団体の一番最初にきた反応というのが、やはり今なぜ環境対策なのかというような、いわゆる過去の経緯と、委員は言葉は違うとおっしゃいましたが、手続論みたいなのところはかなり力を込めてお話になっていました。手続論への不満は避けることができるのではないかと思いますので、今後同じような状況があった場合に、考慮すべきでしょう。みんな感情がありますのでね。感情的な部分が非常に先立っているように私は感じました。これは避ければ避けれたかも完璧には避けられないでしょうけれども、感情的な対立は余りいいことではないので、もう少しやりようがあったのかなという印象は受けました。

それから、私も委員がおっしゃるように、空港は何が何でも全部市場に任せてそのまま放置しておけばいいという種類のものではないと思います。皆さんもそれはおわかりなんだと思うんですが、それぞれ立場もおありになってお話ししたのかなというふうに思いました。

部会長

ありがとうございました。

そうしますと、私も含めてこちら側の 3 人がヒアリングを直接にはしていない立場ですが、何か御質問ございますでしょうか。

委員

着陸料の関係についてちょっと教えていただきたいんですけども、空整特会の収入が

なかなか上がらないという話と、だから伊丹の着陸料を上げなさいという話で、僕らにとってもちょっと唐突に出てきたなというイメージがあって、加えて先ほど環境整備課長の方からその理由づけ等を教えていただいたんですけれども、なかなかわかりづらい部分もある。

それで、まず収入の面から見ると、燃料とか一般財源というのがあって、一方で施設利用料、着陸料があって、その他、あるいは借入金、3つに大きく分かれていて、その中で手をつけられるのは施設利用料、着陸料ということで、多分着陸料というのが出てきた。まず1つは、なぜ施設利用料ではなくて、着陸料なのというのがまず一番最初にあって、その次に着陸料を上げるという話になっても、ほかの着陸料の上げ方というのいろいろあるのかなと。例えば全体を均一で上げるという方法もあるだろうし、あるいは今まで免除していた部分もございましたよね。あれをなくすとか、最後にまた伊丹が出てくるのかもれないけれど、その辺どういうふうな検討をされて、比較されて、伊丹を上げるのが一番今の段階では適切だという話になったのか。あるいはもし伊丹を上げるとして、利用者としてどのぐらいの負担になってくるのかと、この辺を教えていただければ何となく全体像が見えるし、理由もさらに明確になってくるのかなという気がします。

どちらにしても間接的には利用者の負担がふえてくるということなので、それなりのしっかりとした理由をもっと明白な形で出しておくのがよろしいのではないかなという気がいたしますが、いかがでしょうか。

部会長

ありがとうございました。

それでは、今の点について、要するに収入確保というときに、着陸料というふうになぜいくのかということと、着陸料の場合でも均一にとか、ほかの考え方もあったのではないかと。先ほど一部御説明いただいたと思いますが、もう1度お願いいたします。

環境整備課長

いろいろ空整特会の歳入がある中で、なぜ性格として使用料の部分に着目したのかというお尋ねが最初にございましたけれども、実は空整特会の収入はいろいろある中で、全体として収支不足があるものですから、私どももいろんな面で努力しているつもりでございます。どういう部分について借入の増額を求める理屈がたつのか。あるいは今の時点で、例えば航空機燃料税だったら引き上げる理由がたつだろうか。そうしたすべてのことについていろいろ検討する中で、一般会計の繰り入れについては最大限努力をしております。

また、自己財源として1つの仕組みの中で、何らかの引き上げの理由が立つ部分がないだろうかということで着目したのがこの使用料の性格を持った着陸料部分ということでございまして、一通りさわった上で、最も理屈がたつ、フィージビリティの高い部分について着陸料ということに着目しているつもりではございます。

それでは、ほかにもいろいろ着陸料の調整すべき部分があるのに、なぜ今回大阪国際空港の部分に着目しているかということなんですが、実はこれにつきましても、今回大阪国際空港の基本的な在り方という切り口で問題設定をさせていただいて、要は関西3空港の役割分担というものがまず大前提としてありますねと。その中で容量制約が緩和されて、大阪国際空港については若干環境にシフトした運用ができる状況にもなっている。また、国際線の在り方についても今回の空整部会の中で一定の整理をさせていただいているということで、大阪国際空港のこれからの運用の仕方という切り口で議論いたしましたので、大阪国際空港の着陸料の引き上げについての議題をきょう出させていただいております。

ただ、前にもこの審議会でもテーマとして テーマといいますか、背景として御説明させていただいたように、御指摘があった既存の他空港分でも既存の着陸料の暫定的な軽減という措置が講じられていて、それが今年度限りになっているということもございまして、これはこれで当然それを完全に今年度限りで切っちゃうのか、あるいは何らかの形で引き続き措置をするのかというテーマは、同じ着陸料でも別の性格の議論として当然あるかと思っております。それは既存の軽減措置をどういうふうに緩和するかということですので、私も航空局の中でもいろいろ考えていることではございますが、この伊丹の、大阪国際空港の着陸料については、そういう全体の大阪国際空港について論じる中で、何がしかの今回新たに御議論いただくべき要素が生じているのではないかとということで、ここにあえてつまみ出したような格好で挙げさせていただいたので、御指摘のような違和感が生じているのかなと存じます。

それともう1つ、金額の関係でございまして、確かに具体的にこのペーパーでは一定の部分については利用者に特別な負担を求めるという書き方になっておりますが、どういう程度の金額について、どういう理屈で、どういう部分について、それがどの程度の金額という議論はもとよりあるかと思っております。

恐らく考え方といたしましては、4ページの4の2番目の丸のところにもございますが、1つの背景として、大阪国際空港の場合には毎年100億円近い、ことしでも86億、全国の実環境対策費の半分近くを投入している。バランス論から言いますと、著しくそこに集中

した感じがあるということが1つの背景になろうかと存じますので、通常の場合であれば、この程度で済むのではないか。一般的な環境対策費の水準というのはこの程度ではないか。それを上回るような部分というのは、まさに立地条件からして、固有の部分でもございませし、その固有の部分について、選択可能なのにそういう事情が生じない閑空ではなくて、あえて事情が生じる伊丹を使いたいというお客様からいただくという理由がそこに発生するのではないかという考え方。基本の考え方からすればそういうようなことになるのではないかと存じます。

具体の金額の計算は、そういう考え方のもとでいろんな細部のバリエーションはあろうかと存じますけれども、基本的にはそういう考え方が妥当するのではないかと思いつながらここにメモさせていただいたところでございます。

部会長

委員、いかがでございますか。

委員

おっしゃることは非常によくわかるんですけども、何となくばらばらに取り上げているかなというイメージを受けまして、空整特会が例えば収支が均衡していて、あるいはお金が余っていたら、伊丹の話は出てこなかったということになるのではないかと思うんですね。それが突然伊丹を出してきたという話と、それからおっしゃったように減免のものは別途考えていきますよと。ここのところに何となく矛盾があるような気がして、私だけの疑問だったらあれなんですけれども、ちょっとひっかかるなという気がいたしますが。

部会長

空整特会に余裕があれば伊丹の話は出てこなかったではないかとおっしゃって、それはそのとおり、こちらのきょうの報告でもその点はそういうふうに認めた話になって、そこが出発点になっていて、現実問題として大都市圏の整備を中心に考えていくときに、収入が足りないという現実があると。その上でという話になっているわけですね。そこはよろしいんです、そういうことで。

航空局次長

本件について2つありまして、要は空整特会の予算をどう組むかという議論と、それからいわゆる伊丹の騒音問題にかかわる受益と負担との関係。政策にかかわる部分と予算を組むという、そういう極めて切実なというか、必ず組まなければいけないものですから、その2つの問題が一緒の議論になっているんだろうと思うんです。

予算を組むという話につきましては、当然のことながら政府部内の中で、定められたルールの中でどうやっていくかという、その中では要するに不足米の部分について着陸料でどこまで負担を、現在まけているわけですから、それをどうやるべきかといったような議論というのは当然政府部内で議論されて、むしろ政策論としては、私どもは、伊丹の環境対策という部分について、関空とか、ほかに使える、環境問題で全然問題のないような空港があるという前提のもとで考えますと、先ほどの特別着陸料が空港整備とドッキングした経緯から考えますと、要は伊丹の環境対策と同じような意味で関空の整備も進んでいたのではないかと。

それで、定期航空協会さんの方の話で、環境対策費の二重払いだという話が出ていますけれども、我々空港を整備する立場からすれば、環境対策費の二重支出だという発想の部分というのがあるわけです。

一方で、環境対策というのは、従来からのさまざまな議論の整理の中で、ネットワークの中でほかに代替するような空港がないから、ネットワークを維持するためにやむを得ず必要な施設であって、ネットワークというのはオールジャパンでみんな裨益するんだから、みんなそれぞれの負担能力に応じて応分に出しましょうよということで、この考え方の中で整理できているわけなんですけれども、そういう考え方で今まで環境対策費は整理してきているのですが、今申し上げましたような伊丹と関空の両方に金をつぎ込むというのは、ある意味では環境対策費の二重払いだという、特別の事情のある空港について、オールジャパン・ネットワーク均一負担の原理原則を少し変える必要があるのではないかとということ先ほどの説明の中で申し上げているわけです。

これはある意味では1つの政策転換でありまして、それはそれなりの合理性があるんだろうと。だから、伊丹の環境対策費は全部伊丹でさらに追加的に負担してくれという整理ではなくて、要はネットワークの整備の中で環境対策費の二重払いだというその体系の中で、そういう現実の中で、オールジャパンで均一に負担するというそのルールをどう変えたらいいかというときに、伊丹の利用者の方々には若干余分に負担していただくという考え方も1つあるのではないかと。そのときに、全体の着陸料を引き下げて、伊丹だけちょっと上げるというような差別的な着陸料の設定ルールというのは、それは恐らく収入支出、イーブンであれば可能だと思えますけれども、それがもう1つは予算の組み方との関係で、来年度については全体として着陸料水準というのをある程度上げていかないとけないという中で、要するに伊丹の方をかなり上げていくというような提案という結果になる。

ですから、今、部会長からの問題設定で、収入支出が、空整特会がブレークイーブンだったら、この問題はないのかという部分の御質問があったわけなんですけど、仮に収入支出イーブンでも、今申し上げましたような伊丹空港のそういう環境問題の特別の状況から考えると、収入イーブンでも、ほかの空港の着陸料を下げて、伊丹を上げるという選択肢というか、政策判断というのはあり得ると思っています。それが今空整特会が非常に厳しいので、どう上げるかという議論だけで問題が出ているというふうに御理解いただきたいと思います。

部会長

よろしゅうございますか。

はい、 委員。

委員

私も同じ問題であれですけれども、今の次長の話からすると、要するに伊丹の値上げというのは、私に理解させていただくと、関空の方がオルタナティブで、こっちを使うこともできるはずなんだと。こっちなりに非常に環境対策的なお金も使っているんだから、どうしても伊丹に行きたいという利用者は、利便性を優先してそっちを使いたいんだから、環境対策費の一部を負担すると、こういうことだと思っんですけども、そういう解釈だとすると、環境対策費 100 億円が、全体で日本の空港に支出している環境対策費の半分ぐらいとどなたかおっしゃって、あとはどこなんです、大きいのは。どこの空港なんでしょう。

環境整備課長

2 番目に大きいのが福岡空港でして、これが約 30% ぐらいになっております。ですから、環境対策費は特定のところに集中する割合が高いというのは一般的でございます。

委員

なるほど。そうすると、今の議論で言うと、例えば福岡の方も上げるというのか、福岡の場合はオルタナティブというか、関空みたいなのがないから、これはそのままにしておこうと、こういうふうになるわけですか。

航空局次長

後者でございます。

委員

わかりました。

それから、もう1つ、確かにそうなると、少なくとも伊丹を利用する利用者にそれは転嫁されるから、その分あれになるんですけども、最後のところにも指摘があります「他の輸送モードに対する競争力を失って利用されなくなるといった事態を招くものであってはならず」と、この御指摘があるんですけども、その辺のところは既に何か計算をされているのでしょうか。

私はよくわからないけれども、多分新幹線とのコンペティティブネスというか、競争力のことを考えておられるんですか。

環境整備課長

正直申し上げれば、私どもの方で路線を経営しているわけではないというのがありまして、厳密にこれを見通すのは、恐らく現実に運営している航空会社でないと無理かと存じます。そういう意味で間接的に航空会社の御意見、議論を闘わせながらということで、どの程度の水準なら競争力を失わないかという意見をそこから吸い上げしてくるということにはなっております。

航空局次長

先ほども 委員から問題点の追加の御指摘をいただきました。まさしく全体最適という議論を考えていったときに、東京 - 大阪のような路線をわざわざ空港利用制約のある羽田の発着枠を相当程度つぎ込んで、政策的に、意図的に空港に有利な競争環境を整備しつつ、空港路線を維持するということが、マーケットメカニズムというか、全体最適のうちで本当にいいものかどうかというような問題意識も当然論点の中にはなければいけないんだろうと思います。

ただ、私ども全体として、今の御時世でというわけではないのですが、全体として我々モード間の競争を考える際に、今申し上げましたようなデマンドコントロールというか、需要をどうマネジメントしていくかという発想に至る前に、もう1つマーケットメカニズムを機能させるにしても、本当にイコールフットイングかどうかという部分の検証というのもひとつやっていった上で、その中でマーケットメカニズムでどちらが選択されるかというのが、ある意味で部分的な最適解のうちの1つ。さらにそれを外部経済まで入れて、全体最適をどう考えるかといったときに、デマンドマネジメントというか、そちらの政策判断というのがもう1つ入ってくるのかなというふうに思っておりまして、そういう意味で申し上げますと、単に現在の制度を前提にして本当にイコールフットイングかどうかという部分について、実は、例えば新幹線も名古屋の周辺では騒音対策の観点からスピード

を落としたり、高い経費を払って新型車両を入れたりというようなことで、騒音対策で相当程度コストもかけ、全体としての努力もしているわけですね。

一方で、ある意味で、仮に負担をせずに、伊丹の環境対策というのを、受益と負担との関係を超えた環境対策というのを、例えば国なり、地方公共団体にお任せして、伊丹の空港を利用していくというのは、そこでマーケットメカニズムで競争力が高いからというのが果たしてそれが正当な選択なのかという部分の判断というのも少し私どもとしてはやっていかなければいけないのではないかなと。

一方で、その上でやはり航空の方が十分競争力があるんだというのであれば、それはそれで最適解のうちの1つなのかなというふうに実は思っておりまして、若干書き放しというか、さらりと書いているので、他の輸送モードとの競争環境がどうなるかということを考えなければいけないというのは、新幹線に負けないようにしなければいけないというニュアンスではなくて、まさしくそういう意味でのイコールフットィングの上でどこまでがイコールフットィングとして航空サイドの負担として合理的かということを考えなければいけない。そういうニュアンスだというふうに私どもとしては思っています。

ですから、今回本当にきちんと負担していただいた結果、東京 - 大阪が新幹線に航空が負けるんだというのであれば、まさしく経済合理性からいけば新幹線に乗っていただくというのが国民の選択というか、マーケットの選択の結果なのではないかというふうに思っていますので、それを政策的にどうこうするというのを我々は判断基準で考えているわけではない。

済みません、長々と。

部会長

今の点は私は非常にはっきり述べられたいい意見だと思いますね。

委員

今回の着陸料の値上げに関しましては、今日の環境整備課長の発表で非常にはっきりと空整特会のお金、財源の問題をまずはっきりおっしゃった。これはすっきりしたと思うんですね。はっきりして、お金をどこから持ってこなければならぬ。それに関しては、伊丹に着目するのはごく普通の流れだと思いますし、伊丹がいっぱいいっぱい、環境対策費がかかって、なおかつ関空でも費用がかかって、ある意味で二重払いということも非常に納得のいくお話ですし、それから利用者に対しての利便を、定期航空協会さんでしたか、言っていましたけれども、利用者は確かに費用で考慮しますけど、大阪に行くときに、

新大阪の近くに行かなければならない会社がありましたら、やっぱり新大阪に行きますし、伊丹に近ければそちらに行きますし、関空に近ければ関空に飛ぶものだと思います。もちろん費用を自腹で払う場合とか、あるいは旅行に家族で行く場合とか、そういういろんな状況によって違いはあるでしょうけれど。着陸料を上げることによって、東京から大阪まで新幹線をみんなが使うようになったからといって、利用者にとっては別に問題はないと私は思うんですね。航空会社には問題あるでしょうけれど、それはまた別のことだと思います。

私は今回の伊丹に需要が多い、お金もかかる、環境対策費もどんどんかかっていく、ある意味で環境対策費の二重払いになる。じゃ、伊丹の着陸料を上げましょうということは、普通の考え、自然の流れのように思います。それが需要を移そうとする意図によるとしても、そのように果たしていくかということはあるんですが。人気のある空港の着陸料は高いということは、ごく普通の話だと思うんですけど。

部会長

1つ議論の確認ですけれども、先ほどのきょうのヒアリングの結果を踏まえた論点整理ということで言うと2つ目のところに関連してくるかと思いますが、どこにも関連してくるんですけれども、先ほどの委員の御質問に関連した質疑の中で、現在環境対策費が投じられている大きな部分、これは大阪国際空港、そして続いて福岡と、こういうことで、ただし、きょうの整理していただいたものの中にあるように、再三議論に出てきますけれども、大阪国際空港の場合には、これは事実として関空というものがある。そういう状況が違って、ネットワークの中で不可避のものであるから、みんなでということとちょっとそこが違ってくる。

それに関連して福岡の話が出て、福岡はそうじゃないですねということになったのですが、たまたま同一都市圏ということで話をすると、関空と伊丹はそういうことになって、福岡の場合は、しかし、周辺の、よく問題になってありますけれども、同一都市圏ではないのかもしれないけれども、似たような議論を展開する余地はあるのかもしれない。そのところはどのように説明することにしたらよろしいんですか。

航空局次長

実は福岡都市圏における空港間の使い方というか、新空港をつくったらどうかという意見もありますが、そういうふうに至る前段として、空港間の位置づけをどうするかというのは、1つは、今、新北九州空港が整備中でございまして、まだ現実にはオープンになっ

ていませんが、そういうことも含めて、この間の中間とりまとめの段階で、十分必要な調査を進めて、どういう機能分担というか、それぞれの機能をどういうふうに位置づけていったらいいかという議論をまずやっていかないと、我々が一方的に福岡の代替機能がこの空港にはあるのではないかということはなかなか申し上げるタイミングではないのかなと。現実にはまさしく福岡が1つの、他に代替可能性がないからこそ、済みません、こういうことを言っているのかどうか分かりませんが、佐賀の方も福岡空港から飛んでくるという、そういう状況があるわけですので、そういう意味では伊丹と同列には論じるわけにはいかない。まずはそういう空港の機能についての全体的な整理を中間的なとりまとめを踏まえて、らせていただく必要があるのかなと思います。

部会長

わかりました。

委員

基本的に大阪の場合には伊丹の成り立ちからいって、関空ができたときに、一定量動いたので、そのレベルの環境基準をあとキープしましょうねとやっておいた方が話はクリアだったなと私自身は思っています。

それで、もともとのあれからいうと、だれもが環境はよくなった方がいいし、そのために関空もつくったわけですから、もしほかに行くところがなければ、あるいは対策としてやっていなければまた別なんですけど、明らかにそういうことを明示的に出してきた以上は、そういうふうにはやっておけばよかったんだけど、それを便数という格好で規定をし、それを関空が十分な容量がないときに、もう少したくさん便数をふやしたいという、こういう全体があって、そのとについての過去の経緯についての御議論が地元がたくさんあるのは、そういう状況にあります。

極めてクールに考えると、それはほかに対策がないときには我慢をしていただきながら、いろんなことをお願いしながらふやしていかなといかんし、でき上がったら環境はいい方がいいに決まっているので、下げていけばよろしい。そのときに便数という格好で、あるいは何キロ以上の路線という格好でやるというやり方と、環境の判断からいうと、新幹線と競合するようところは高いチャージをかけましょうねというやり方もあれば、そうじゃなくて、なるべくマーケットフリーにするために、一般的な着陸料とか、施設使用料とかという格好でやるという、こういうやり方もありますし、大きな機材からやっていきましようというやり方も、これはいろいろあれで、極めて一般的原則から言えばマーケット

にあんまり細かく口出ししないやり方がいいですねと、こういう話だと思います。

ただし、環境基準だけはどこかで、一番よくなったときから、今まただんだんふえてきて、これをずっと放っておくという話はやっぱりないので、多分今の状態でストップするか、一番よかったときと今の間ぐらいを目標にして、だんだん下げていきましょうねというとか、ここはむしろ政策判断だと思いますが、何か環境の目標値をセットした方がいいかなという気がします。それは別に全国一律である必要はないので、どこどこはこういうことが可能だからこういう目標にしましょうと。どちらにしても、全国一律で、政策が矛盾もしないのは、どこも環境はよくしましょうねという、こういう意味では別に矛盾する話ではない。こんなふうに感じました。

部会長

環境の目標値というのが適切にセットされれば、そのために要するコストというものについて目安をつけ、それを踏まえて現在の負担が適切であるかどうかというようなことも多少議論を進めていけるんだと思いますけれども、今のような環境の目標について何か設定をしていくというようなことは可能でしょうか。

環境整備課長

御指摘いただいたような原則論といいますか、ルールづくりというのは、確かに非常に大切な御指摘をいただいたと思っております。今、委員の御意見にもございました。伊丹の場合には、それを一応地元との約束の便数、枠数、ジェット便の枠数というような格好でやっていまして、結果として騒音影響という点ではぶれが生じる。本当に今までやってきたそのルールの設定の仕方が合理的なのかどうか、また、それが大阪国際空港の望ましい姿を描くときに、ちゃんと意味のあるようなルールになっているのか、ちょっとそこは、ずれが生じているのかというのは、重要な御指摘だと思います。

いずれにしても地元の、今回ヒアリングの皆さんも共通して騒音問題が重要だという認識はございますので、個々のルールづくり、どうというのが一番環境問題の取り扱い方としてみんなが納得できるいいルールなのかというのをもうちょっと議論を深めていく必要があるかなと思います。

私どもの方も今のよう御指摘を踏まえて詰めていく必要があると思っておりますし、また、関係者との間でも議論していく必要があるかなと思っております。

ちょっと残念ながら、現時点では今までの枠数というものに頭がなれておりますので、それを切り変えるという共通認識まではすぐにはいきにくいかもしれませんが、そ

こはやっぱり努力すべき部分ではないかと思います。

委員

要するに今のルールで何が問題かという、便数で決めてあるから発生源対策はできて、静かな飛行機が出ると、それは全部利便性の方に使われてしまう。本来発生源対策がうまくいったら、その一部は利便性に、一部は環境をよくする方に働かなければいけないですね。便数だけで規定するものだから、静かな飛行機になったからもっと飛ばしていいんでしょうと、こういう話になっていく。これが何の資源を最適配分しているかというところの、観点のつくり方で、これからも同じようなことが起こってくるんですね。

ただし、逆のことを言うと、そういうことがあるから、もっと静かな飛行機にして、もっと稼ごうと、こういう人も出てくるので、このこと自体が環境をよくする方にも働くわけですね。したがって、いろんな局面があるわけですがけれども、基本的にはそんなことをもう1回考え直すいい機会ではあるかなという気がします。すぐこの場でという話ではございません。

部会長

今の関連で言うと、論点整理のこの整理の仕方というのは、3つ目の「騒音軽減を図るための空港運用について」というところのこの整理は、先ほど伺ったヒアリング結果の説明ともあわせて私が理解をするところでは、例えばここで提案されているような、あるいは示唆されているような軽減方策をいろいろとっていくときの地域に与える影響であるとか、それから機材の手当てとか、機材繰りとかということについて十分な検証も必要だということで、ここについては今後さら議論を深めていくという、こういうことというふうに理解してよろしいんですね。

ほかにいかがでございましょうか。

これももう持ち出すこともほとんど必要がなくなってきたかと思いますが、一部には今まで国際拠点空港の在り方のところで当初議論されていたことが、途中でいろいろな意見を踏まえて考え方を多少修正をして変更した。それに続いてまた伊丹の議論が出てきたことによって、ほかのという変ですけど、一般によく報じられていることからいくと、そこのところを結びつける書き方というか、議論の仕方というのが聞かれましたけれども、そういうことは実は切り離された問題だというふうに理解をしてよろしいわけですね。

航空局次長

基本的にはそのとおりであります、タイミング的に伊丹の議論がこのような形で提案が表立って出てくる前提として、やはり3空港の役割・機能というものについての中間報告の段階での1つの整理があって、次のステップとして出てこざるを得ないということがございますので、結局タイミング的に同じような時期に問題提起としてやってきたという、その部分で少し印象が悪かったのかなという感じは否めないと思います。

部会長

わかりました。その点は確認をしたいと思います。

ほかによるしゅうございましょうか。

委員

これは国土交通省の皆さんにお聞きすることかどうかちょっとわからないんですけども、今の伊丹のあれでは、大変騒音の公害が激しいから、いろいろ対策費といいますが、それを100億円近く払ってきて、今度は、つまりそういう状態で今の地域の方は、兵庫県の御意見によると、今ごろ何でこういう問題を持ち出すのかというようなことを言っておられるけれども、今の状態で満足しておられるんですかね、地域の住民の方は。

環境整備課長

これは恐らく相対的な問題があると思うんですけども、昔のまさに訴訟、調停が起きていたころと比べると大幅に改善しているというのは恐らく確かだろうと思いますし、地元の皆さんもそのような受けとめをしていただいています。

委員

つまり今のような対策費を払っていけば、今のようにどんどん飛んでいいと、1便でも減らしてくれという声はないわけなんですか。

環境整備課長

もちろんいろいろな御意見、まさにそこは人によりけりだと思いますが、今回組織的にヒアリングをさせていただいた対象からは、今の状態で十分納得しているので、あえてさわってもらわなくてもというトーンが強かったように印象を受けております。

委員

変な話ですけど、もし昔のように、いわゆる公害ということ強く言うならば、減れば減った方がいいですよ。いろいろな今の着陸料がどうだとか、関空ができたとか、できないとか、容量があるとか、そういうことを抜きにして、何でもいから少なくしてく

れという議論は今はないわけですか。

航空局次長

実態の住民の方々の感覚は今の話のとおりだと思うんですが、数値的には国の環境基準は実は達成はされていないわけです。つまりいまだに、先ほど申し上げた騒音値で 70 とか 75 というレベルは、伊丹周辺では達成されていないわけなんですね。したがって、我々が空港の管理運用する際の目標とするべきレベルとして、要するに住民の方々が昔より静かになったから、もういいじゃないかと、仮にそうおっしゃるとしても、国の環境基準としては 70 とか 75 というものがあるわけですから、達成されていない以上、やっぱり管理者としてはその達成に向けて努力すべきものなんだろうということが1つと、それから現実に調停団の方々も騒音を減らす方向で考えるのは重要なことだというふうに言っています。ただ、その手段として便数をどうするかというのがいいのか、あるいはもっと低騒音機の導入についてさらに努力せいという話なのか、あるいは周辺環境対策をさらにもっとやって、うるさいところに住む人たちに十分な補償をしろと、こういう話になるのか、いろんな手段はありますけれども、住民の方々が相対的に静かになった、今のままでも我慢しようかと、こう仮におっしゃったとしても、じゃ、現状そのままでもいいというふうにはちょっと判断はしにくいという……。

委員

過去の歴史はそんなに私も詳しくないからあれなんですけれども、今いろいろ起きている関西地区の3空港の問題、根本的な問題はいろいろ歴史的にあるようなんですけれども、とにかく伊丹があり、神戸がつくっているんですか、2005年にスタートですか、あるいは関空がありと、何かそのときそのときでいろいろなことが起きて、いろいろ常に、多少起きた現象にそれぞれ対応せざるを得なくてこうなっちゃったという、国土交通省の担当の方からすれば非常に苦しい状況もあるのかもしれませんが、変な話ですけど、地域住民が一体何を考えているのかというのもひとつのあれで、国の政策としたらなるべく環境問題は少なくした方がいいはずで、次長が言われることはごもっともだと思いますけれども、要するにこういう議論が出てきちゃうのはどういうことなんですかね。もうとにかく経済的な効果と環境問題のバランスをどういうふうに考えるのかとか、地域の方はあんまりそういうことは考えていないんですかね。ちょっと変な質問で恐縮ですけど。

境整備課長

もちろんそれぞれ地元の人たちも、騒音が現に生じていて、片方で経済的な課題も抱え

ているという中で、今だったらどっちがいいのかなという判断をした意見だろうと思います。

ただ、もう1点あるかと思いますが、今回のヒアリング全体が1種、2種の位置づけの見直し、それと着陸料の問題、いわば大阪国際空港の全体的な見直しの1つのセットですというような問いかけをしていることもありまして、特に1種、2種の問題について非常に反発が強かったということにかなり引きずられたような形で、そもそも全体拙速とか、そもそも基本的に我々に対する配慮が欠けるというバイアスがかかった御意見になっているところはあるのではないかと。これはちょっと私の個人的な感覚が入っております。

ですから、冷静に、本当に地域の経済に対する影響、それと騒音負荷、これを具体的にどういうふうにやったらどういうふうに動く可能性があるけれど、それについてどうですかということをお個別個別に具体案として問い直していった場合にどのような反応があるかというのは必ずしも一律のものではないのではないかと印象を持っております。

委員

わかりました。

部会長

よろしゅうございましょうか。

ほかにも議論がなければ、きょうのことをちょっと振り返りますと、この大阪国際空港の在り方について、きょう御報告いただいたヒアリングの結果の詳細な方と、それからそれをまとめていただいたもの、この中で、振り返りますと、1つは、騒音軽減の問題、それから空港整備法上の位置づけ、そして最後に負担のあり方、これが一番具体的な3つのトピックスだったと思いますけれども、先ほど私質問の形で確認させていただきましたけれども、騒音軽減を図るための問題、対策については、ヒアリングにおける意見、そういうものを見ても、さっき触れましたように、地域の影響とか、航空会社の方はかなりいろいろな問題をお抱えになるようですので、経営への影響などもある。そういうことで、先ほど確認いたしました、これは引き続き議論をしていくべき問題だと考えると、こういうことで、それがここでの1つのまとめということになるだろうと思います。

それから、今話が出てきました空港整備法上の位置づけというのは、それについては関空との適切な機能分担や連携のあり方とか、そういうことも含めて、これもまだかなりいろいろな議論する余地のある問題であって、時間の関係からこの場で少なくとも議論が十分に尽くされた問題とは言いにくいのかもしれない。あわせてこれも位置づけについては引

き続き関係者で議論をしていただくということが必要かというふうに思いますけれども、そういう受けとめ方でよろしゅうございますでしょうか。

比較的、ヒアリングの結果、あるいはそれに対して追加的に事務局の方からも御説明が加えられて、基本的には了解が得られたように私は思いますけれども、それは環境対策費の負担のあり方についての問題、これはきょうの資料にありますように、1つには何度も出てきましたが、環境基準を達成している代替的な空港が伊丹の場合には存在している。これが1つ。

それから、もう1つは、冒頭に触れましたけれども、羽田再拡張を初めとする大都市圏拠点空港の整備、これを緊急に実施するということはもう大前提として今まで我々は考えてきたことで、その必要性を考えると、一般会計からの繰り入れとか、その他の事業の見直しというのにはこれは当然限度があるので、したがって、着陸料の増収を図るということは必要不可欠だと。なぜ着陸料かという話がありましたけれども、それについては一応先ほどやりとりがあったというふうに考えます。

そういうふうに考えると、大阪国際空港の環境対策費については、一般的な、基本的な環境対策費を超える部分については、伊丹の利用者に負担をしてもらう。そういうことが基本的な考え方としてあり得る。成立するし、それで大体委員の方々についてはそれで御了解をいただけたというふうに理解いたしますけれども、よろしゅうございますでしょうか。

そうすると、それは、じゃ、一体どれくらいなんだという話になると、先ほど来、競争力の話ですかといういろいろあります。これは行政の方で適切な結論をお出しただかざるを得ないと思いますけれども、ひとつよろしくお願ひいたします。

伊丹、大阪国際空港の在り方については大体今まで議論したようなことかと思ひますけれども、委員の方々、私が今こんなことだったと申し上げたことにつけ加えたり、修正をいただくことが何かございますでしょうか。

委員

例の減免の方は別のところで話すんですか。

部会長

それはどうしましょう。どなたからお答えいただいたらよろしいですか。

航空局次長

着陸料の今の地方路線の減免措置につきましては、一応期限が3月までに切れるわけな

んですが、8月末の概算要求の段階で、来年度の予算については引き続きその制度は延長するという前提で要求をさせていただいています。

実はそういう前提で全体の予算の議論をしている中で、今申し上げましたような、来年度予算を組むに当たっての、いわゆる空整特会の収入の収支の不足部分というのが、減免を続けるからあるのかもしれませんが、そういう状況が出てきて、一方で補正予算の動きでありますとか、あるいはさまざまな増収努力やコスト削減策等々全部組み合わせていく中で、今回、着陸料に関してはぎりぎりの提案としてある程度のお願いをせざるを得ないかなという状況にあります。

したがって、現時点では、一般的な減免の話は、今回の環境対策がらみの着陸料の問題を除いて、今のところ当初要求のスタンスと一緒にございまして、何とか引き続き維持したいと。来年度の予算についてですね。ただ、中長期的に見ますと、羽田の整備の立ち上がりでありますとか、いろいろありますので、また中長期的にはさらにその取り扱いについては議論をしていかなければいけないと思いますが、今申し上げましたような意味で、来年度予算に関しては、今回の環境対策費がらみの部分以外については一応継続する方向で調整をしているという段階でございます。

部会長

今の点は冒頭の 委員御質問の中にもそういうものが絡んでいたのかもしれませんが。今のようなことで考えるということのようであります。

3 . 国内空港整備について

部会長

それでは、よろしければ次の議題に移らせていただきたいと思います。

資料2ですが、「国内空港整備について」、この御説明をちょうだいしたいと思います。よろしく願いいたします。

「国内空港整備について」事務局から説明

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国内空港整備について御質問、御意見があればちょうだいしたいと思います。よろしく願いいたします。

委員

調査を始めるということは非常にいいことだと思うんですけども、どういう経緯で、どういうことで、この空港が拡張するようになったり、あるいは新設するか、ということが今まで何となくはっきりと見えていなかったんですけども、こういう方法をとることによって、調査を進めても非常にクリアになっていくと思うんですが、この文言なんですけど、4ページ目の上から3行目ですか、「中長期的な観点からの新空港、滑走路増設等を含め」というのは、具体的には福岡と那覇というように理解してもよろしいのでしょうか。

計画課長

まず、ここ段落自体が福岡と那覇について書いております。その中で、中長期的な、抜本的な向上方策の例示として、新空港、滑走路増設と書かせていただいておりますので、これは一般的に言えば、手段としてはこれは常にあるわけでございますので、そういう意味合いもございますが、実情を意識して申しますと、福岡の方で新空港についての地元としての御検討というのがいろいろされている事柄とか、那覇の方で滑走路の増設についての強い御要望があるというふうなことも認識した上でこのように書いているところでございます。

部会長

よろしゅうございますか。

ほかにいかがでしょうか。

細かなことですが、参考資料1 - 6を見ていまして、91年と2001年、緑と赤とで5時台から8時までの、ちょうど対称にひっくり返したような形になっていますが、これは何か説明がつくんですか。

計画課長

正直に申しまして、それは今私に説明できる材料は持ち合わせておりませんので、私自身、疑問に思っております。多分新しい路線がいろいろできて、それが時間帯で見ると、相手先によって、路線距離等によって、利便時間が変わったりしますので、そういったことがあるのではないかと思います。これからの調査の中で、ここは十分分析していき

いと思います。

部会長

ありがとうございました。

ほかによろしゅうございますでしょうか。

それでは、国内空港整備の件は本日の資料の中で提案されたこと、つまり、ここで示されたような現況の確認に基づいて調査の必要性、またどういう項目に関して調査をしていくか、そしてその調査のあり方について、ここに御提案のあったような考え方で特に御異議はないというふうに考えてよろしいですか。

ありがとうございます。

それでは、本日の資料の方向性で本部会了承ということにしたいと思いますので、よろしく願い申し上げます。

4 . そ の 他

部会長

それでは、最後になりますが、先週の第 13 回の空港整備部会で御議論いただきました国際拠点空港の民営化について、成田の関係者である千葉県、地元市町村、成田公団、航空局の四者協議会が今週開催されまして、その議論の概要について事務局から報告があるということですので、この御説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

「四者協議会」について事務局から説明

部会長

どうも御説明、御報告ありがとうございました。

当部会としては、今、審議官がおっしゃっていただきましたように、今後の法案制定の作業の中で関係者の意向を十分踏まえながら進めていただくということをお願い申し上げたいと思います。よろしく願い申し上げます。

5 . 閉 会

部会長

それでは、本日の審議をもちましてこの空港整備部会で審議すべき事項については一通りの議論、審議を尽くしてまいりました。国際拠点空港の民営化を初めとする各議題について、部会として一応の考え方、方向性を定めたというふうに考えております。

今後、今までの審議を踏まえて答申をまとめていただくこととなります。答申の作成に当たっては、既に8月の中間とりまとめが1度でき上がっておりますので、当然のことですが、それを活用して、それ以降議論が深まった箇所についてつけ加えていただく。こういう形で対応していただくことになろうかと考えております。

以上で予定した議事はすべて終了いたしました。

事務局からこれ以降の予定についてお話しいただきたいと思えます。

航空企画調査室長

次回の日程でございますが、12月6日、来週の金曜日、14時から15時まで、第15回空港整備部会を開催し、その後16時まで、第3回航空分科会を開催させていただきたいと考えております。場所は両会議とも7階のA、B、C、D会議室でございます。

議題につきましては、答申案「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」、最終的な取りまとめ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。

次回の部会については、今の御説明のとおりでよろしゅう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ます。皆様におかれましては、お忙しいところ御出席いただきまして大変ありがとうございました。