

日 時：平成20年7月22日（火）
場 所：三田共用会議所3階大会議室

交通政策審議会
第1回航空分科会
議 事 録

国 土 交 通 省

目 次

1 . 開 会.....	1
2 . 委員、臨時委員及び事務局紹介.....	2
3 . 分科会長互選、分科会長挨拶.....	4
4 . 諮問第70号「空港の設置及び管理に関する基本方針の策定について」.....	5
5 . 今後のスケジュールについて.....	6
6 . 閉 会.....	18

第1回航空分科会

平成20年7月22日(火)
三田共用会議所3階大会議室

【空港政策課長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第1回交通政策審議会航空分科会を開催させていただきます。委員の皆様方には大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。私、事務局を務めさせていただきます空港政策課長の羽尾です。分科会長選任までの間、議事の進行を務めさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

早速ではございますが、前田航空局長よりごあいさつを申し上げたいと存じます。

【航空局長】 ただいまご紹介いただきました航空局長の前田でございます。開催に当たりまして一言ごあいさつさせていただきます。座ってお話をさせていただきます。私は7月4日付で航空局長を拝命いたしました。その前は、航空局の審議官として国際航空と成田空港の担当をしておりました。そのころから分科会の先生の皆様には大変お世話になっておりましたが、これからも、ぜひ引き続きよろしくお願いいたしたいと存じます。

この分科会は、もう委員の皆様はご承知のとおり、一昨年から昨年にかけて、航空政策全般にわたって非常に幅広いご議論をいただきまして、それが昨年の6月に「戦略的新航空政策ビジョン」という形の答申におまとめいただきました。その過程で非常に貴重なご意見をたくさん賜りまして、それをベースといたしまして、私どものほうで「空港整備法及び航空法の一部を改正する法律」という法案を用意させていただきました。この法律がこの6月に可決成立いたしました。6月18日から公布、一部施行されております。

この法律の中で、国土交通大臣が空港の設置及び管理に関する基本方針を定めるということが決められておりました。さらに、基本方針を定める際には交通政策審議会の意見を聞くものと規定されております。こういったことで、このたびこの交通政策審議会航空分科会を再度開催させていただきます。皆様方の活発なご意見、ご提案を賜りながら、基本方針の検討を進めていきたいと思ひ、今回、空港の設置及び管理に関する基本方針の策定についてお諮りすることになった次第でございます。

最近の航空をめぐる動きはいろいろありますが、やはり日本の航空も、かなりいろいろな外部的な要因に左右される面が多いように感じております。1つの例を挙げれば、例えば従来からずっと好調だった中国線が、ギョーザ事件、あるいは地震というようなことで、ついに多少陰りが見えてきたとか、また、それよりも何よりも、最近の燃油の高騰で、これは本邦企業に限りませんけれども、各国企業の収支が悪化し、減便が相次ぐといった事態も生じてきております。こういった事態がこれからどう展開していくのか、かなり不透明な部分はありますけれども、ただ長期的に見れば、航空が発展していくということは間違いありませんし、その意味では、空港の機能の拡充、あるいは空港の適正な運営の確保、こういったものが今後も重要であるということは否めないことであると思ひます。そういった観点から、ぜひ今回の分科会におきましても、皆様から活発な

ご議論、貴重なご意見を賜ればと思っっている次第であります。

今回は初回ということでございますので、空港法、あるいは基本方針の位置づけ、さらには空港の整備・運営の現状、それをめぐる諸課題、論点、こういったことについて私どものほうから説明をさせていただき、今後の議論のスタートとさせていただければと思っております。ぜひ、皆様から貴重なご意見、ご提案をいただきまして、よりよい基本方針の策定に向けて検討を進めたいと思っておりますので、どうかご協力をよろしくお願ひしたいと存じます。

このお願ひをもちまして、簡単ですが、ごあいさつにかえさせていただきます。どうもありがとうございました。

【空港政策課長】 航空分科会の議事は、報道関係者に限り公開といたしました上で、議事録につきましては、内容について委員の皆様方にご確認いただいた後、発言者氏名を除きまして、会議資料とともに国土交通省ホームページにおいて公開することとなっておりますので、あらかじめご了承を願ひます。

また、恐れ入りますが、報道関係者の方々、頭撮りをされる場合はここまでとさせていただきますので、カメラ撮りというのはこれ以降ご遠慮願ひます。

続きまして、お手元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、議事次第をめぐっていただきますと、配付資料一覧がございます。その後ろに資料番号1から5及び参考資料1、2がございます。資料1は航空分科会の委員及び臨時委員の名簿です。資料2は諮問書です。資料3は、交通政策審議会航空分科会への付託についてです。資料4は、「空港の設置及び管理に関する基本方針の検討について」と称した資料でございます。資料5は、今後のスケジュールの1枚紙でございます。参考資料1は、航空分科会関係組織法令等抄録でございます。数枚でございます。最後に参考資料2というのは、資料4の関連資料として、ちょっと分厚いですがつけてございます。以上、ご案内いたしました資料で抜けているものなどございましたら、事務局のほうに随時お申し出いただきたいと存じます。よろしくお願ひします。

また、資料の後ろのマチのついていない封筒には、臨時委員の皆様方の任命関係書類を同封してございますので、あわせてご査収ください。よろしくお願ひいたします。続きまして、本日、航空分科会として初めての会合でございますので、ご出席の委員の皆様のご紹介を申し上げたいと存じます。なお、五十音順に紹介させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

最初に浅野委員でいらっしゃいます。

【委員】 よろしくお願ひします。

【空港政策課長】 上村委員でいらっしゃいます。

【委員】 上村でございます。よろしくお願ひします。

【空港政策課長】 榎谷委員でいらっしゃいます。

【委員】 榎谷でございます。よろしくお願ひいたします。

【空港政策課長】 金本委員でいらっしゃいます。

【委員】 よろしくお願ひします。

【空港政策課長】 河内委員でいらっしゃいます。

【委員】 よろしくお願ひいたします。

【空港政策課長】 佐藤委員でいらっしゃいます。

【委員】 よろしく願いいたします。

【空港政策課長】 竹内委員でいらっしゃいます。

【委員】 よろしく願います。

【空港政策課長】 富澤委員でいらっしゃいます。

【委員】 よろしく願いいたします。

【空港政策課長】 船山委員でいらっしゃいます。

【委員】 よろしく願います。

【空港政策課長】 丸山委員でいらっしゃいます。

【委員】 丸山です。よろしく願います。

【空港政策課長】 宮下委員でいらっしゃいます。

【委員】 宮下です。

【空港政策課長】 廻委員でいらっしゃいます。

【委員】 よろしく願いいたします。

【空港政策課長】 屋井委員でいらっしゃいます。

【委員】 屋井です。よろしく願います。

【空港政策課長】 山内委員でいらっしゃいます。

【委員】 山内でございます。よろしく願いいたします。

【空港政策課長】 山本委員でいらっしゃいます。

ご欠席の委員の皆様につきましては、お手元配付の委員名簿によりまして、ご紹介にかえさせていただきたいと存じます。

なお、本日まで出席いただきました委員の方々、総員17名中15名でございますので、交通政策審議会令第8条第1項により定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

続きまして、出席しております航空局の幹部をご紹介申し上げます。

最初に、先ほどごあいさつさせていただきました前田航空局長でございます。

【航空局長】 前田でございます。

【空港政策課長】 関口次長でございます。

【航空局次長】 関口です。よろしく願います。

【空港政策課長】 瀧口審議官でございます。

【審議官】 瀧口でございます。

【空港政策課長】 武藤監理部長でございます。

【監理部長】 武藤です。よろしく願います。

【空港政策課長】 渡邊空港部長でございます。

【空港部長】 よろしく願います。

【空港政策課長】 宮下技術部長でございます。

【技術部長】 宮下です。よろしく願います。

【空港政策課長】 室谷管制保安部長でございます。

【管制保安部長】 よろしく願いいたします。

【空港政策課長】 続きまして、航空分科会長の選出に移らせていただきたいと思います。

す。交通政策審議会令第6条第3項により、委員の皆様の中から分科会長を互選していただくことになってございますが、どなたかご推薦をお願いしたいと存じます。

委員、お願いいたします。

【委員】 今回の諮問内容に従前から深くかかわっておられて、しかも、言うまでもございませんけれども航空分野に大変造詣の深い、山内先生が最適任ではないかと思えます。

【空港政策課長】 ありがとうございます。ほかにご推薦はございますでしょうか。ほかにご推薦がなければ、山内委員に分科会長をお願いしたいと存じますが、よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【空港政策課長】 ありがとうございます。ご異議ないようでございますので、山内委員に分科会長をお願いしたいと存じます。

では、早速でございますが、分科会長にごあいさつをいただきたいと存じます。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 ただいまご推挙いただきまして、航空分科会長という名前を拝命いたしました山内でございます。よろしくお願いいたします。

航空の世界は、私もいろいろと勉強させていただきましてけれども、この10年間ぐらい、激動という言葉がふさわしいんじゃないかと思っております。それに、こうして日本でも2000年に航空法が改正されましたし、本年度は先ほどご紹介がありました空港法というのが新しくできまして、ある意味では制度的に大きく変わったということだと思っております。

産業界では、先ほどこれもご紹介ありましたように、世界的にいろいろな競争が激しくなったり、あるいは原油価格の高騰の中で経営が苦しくなったり、いろんな激動があるわけです。その中で、航空の政策を議論する場としての航空分科会の役割というのは、ますます重要になってきていると思っております。

今回、この航空分科会でご議論させていただくのは、空港法の規定に基づきまして、空港の設置と、それから管理に関する基本的な政策に関する策定ということでありまして、まさに今、成田とか、あるいはそのほかのいろいろな空港、空港をとりまく環境を含めまして、これからどういうふうに変っていくか、曲がり角にあるわけでありまして、それを皆さんのご議論のもとにまとめていくということでありまして、先ほど申しましたように、航空自体がかなり大きな変化の中にありますので、そういったことも頭に入れて、これからの基本政策をつくり上げていきたいと思っております。皆様のお力をいただきまして、立派な答申をつくりたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

【空港政策課長】 ありがとうございます。それでは、以後の議事進行を山内分科会長をお願いしたいと存じます。分科会長、よろしくお願いいたします。

【分科会長】 それでは、議事を進めさせていただきます。

まず初めに、交通政策審議会令の第6条第5項という規定がございます。これに基づきまして、私から、航空分科会の会長代理を指名させていただきたいと思っております。

分科会の会長代理には、今、隣にお座りの屋井委員をお願いしたいと思っておりますので、

ご了承くださいませでしょうか。ありがとうございます。

それでは、先ほどご紹介ありました諮問第70号の空港の設置及び管理に関する基本方針の策定につきまして、これを事務局から説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【空港政策課長】 それでは、資料2の諮問書及び資料3を使いまして、ご説明をさせていただきます。

資料2をお開きください。諮問書でございます。「空港法第3条第4項の規定に基づき、下記事項について諮問する。記、諮問第70号、空港の設置及び管理に関する基本方針の策定について。諮問理由、空港法第3条第4項の規定に基づき、空港の設置及び管理に関する基本方針の策定に関し、貴審議会の意見を伺いたく諮問するものである。」これを受けまして、資料3でございますが、審議会の会長のほうから分科会会長あてに付託がなされております。「国土交通大臣から本審議会に対し、諮問第70号がありましたので、交通政策審議会運営規則第8条第1項の規定に基づき航空分科会において審議され、その結果を報告されるようお願い致します。」

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいまご説明いただきました諮問事項につきまして、何かご質問、あるいはご意見等ございましたらご発言を願いますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、諮問第70号に関しまして、当分科会の審議を進めてまいりたいと思います。

次は、議事次第5番のところになりますけれども、空港の設置及び管理に関する基本方針の検討についてという項目でございます。これにつきまして、資料4の「空港の設置及び管理に関する基本方針の検討について」という資料を、事務局からご説明願いたいと思います。よろしくお願いいたします。

【空港政策課長】 それでは、資料4をもとにご説明をさせていただきます。

資料4、まず目次をお開きください。先ほど航空局長からもお話し申し上げましたように、今回、基本方針の策定について諮問させていただいたわけですが、そのベースとなります空港法及び同法における基本方針の位置づけについて、まずご説明をさせていただきます。

その次に、目次の2番にございます空港の全体の概観を、簡単にご説明したいと思います。空港の整備・運営の現状等についてと書いてございます2番のところです。整備の現状や空港の機能向上に向けた取り組み、あるいは周辺環境対策、そして、首都圏、関西圏における最近の動向をご説明いたします。

最後に、昨年の交通政策審議会の航空分科会答申の概要についてご説明をさせていただきます。

それでは、まず1の、空港法及び同法における基本方針の位置づけでございます。右下にページ数がございます1ページをお開きください。

さきの通常国会で成立しました空港整備法及び航空法の一部改正法に基づきまして、これまでの空港整備法が空港法という名称に変わり、中身もがらりと変わりました。その空港法の概要を示しているものでございます。

1条に目的がございます。

2条に空港の定義。これも、これまでの定義を少し変えまして、公共の用に供する飛行場を対象とすると。

3条でございますが、基本方針の策定という条文がございます。国土交通大臣は、空港の設置及び管理に関する基本方針を策定し、公表するという規定でございます。そして、基本方針を定めるに当たっては、交通政策審議会の意見を聞かなければならないという規定がございます。

この基本方針の記載事項につきましても、同条に規定がございます。具体的には、この右の黒の四角の中に書いてございますが、記載事項として、まず(1)空港の設置及び管理に関する意義及び目標、(2)空港の整備に関する基本的な事項、(3)空港の運営に関する基本的な事項、(4)で空港とその周辺の地域における連携の確保に関する基本的な事項、(5)空港の周辺における航空機の騒音等により生ずる障害の防止及び損失の補償並びに生活環境の改善に関する基本的な事項、(6)経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する空港相互間の連携の確保に関する基本的な事項、こういった事項を記載した基本方針を定めなければならないとなっております。

その他、空港の設置管理者・費用負担ルールを規定した規定が4条から13条まで、さらに14条で、空港周辺地域や空港関係者との連携の強化、具体的には、協議会の制度を設けると、こういう規定がございます。

15条から23条では、空港の適確な管理を通じた空港利用者の利便の向上ということで、空港の提供サービスに関する事項を内容とする空港供用規程の策定を空港管理者に対して義務づけるといったことが規定されております。それから、国管理空港におきまして、航空旅客ターミナル施設、航空貨物ターミナル施設、航空機給油施設の建設・管理を行う者、これは指定空港機能施設事業者と申しますが、これの指定制度がございます。この指定事業者につきましては、旅客取扱施設利用料の上限認可などの措置によって適確な運営を確保するという規定がございます。

その他、雑則、罰則などを規定しております。

2ページは、先ほど読み上げました条文でございますので省略させていただきます、3ページをお開きください。空港法と航空法における基本方針の効果として、法律上の効果を整理したものでございます。基本方針につきましては、法律上、以下の効果があるということでございます。

条文を引っ張りまして簡単にまとめたものでございますが、まず1つ目に、空港供用規程の認可の際の審査項目としての効果。それから2つ目に、指定空港機能施設事業者、先ほどご説明しましたこの3類型がございますが、この事業者の指定における審査項目としての効果。 に、指導、助言及び勧告を基本方針に基づいて行いますが、その指針としての効果、 に、空港の設置許可における審査項目としての効果、 に、空港の管理の指針としての効果、 に、空港の設置許可取り消しにおける審査項目としての効果、こういった効果が法律上の効果としてございます。前3つが空港法に基づくもの、後者の3つが航空法に基づくものと整理されるものでございます。

矢印で下にございますが、参考までに、こういった指定空港機能施設事業者に係る指定の規定の施行、先ほどの に相当するものですが、これは平成21年4月からと法律

上なっておりますが、あわせて法律上、その準備行為として、来年の1月1日から指定及びこれに関して必要な手続その他の行為を行うことができるという、準備行為を行う規定がございますので、そのためにも、ことし中に基本方針を策定しておく必要があるのではないかと考えられるところでございます。

なお、の今の条項以外につきましては来年の4月1日からでございますが、そういう意味では、今年度中に決めておけば、その部分についても支障なく使えるものであると考えられるところでございます。

これが、今回の諮問の背景としての法律上の整理でございます。
次に、2番目に、空港の整備・運営の現状などにつきまして、ご説明をさせていただきます。

(1)で空港整備の現状でございます。4ページをお開きください。空港の分布図として、ここに、全国の空港の整理をしておるところでございます。供用の空港97空港の整理をしております。ごらんいただければと思います。

それから、5ページでございます。一般空港の整備、空港の新設などの状況を記しております。空港ネットワークにつきましては、皆さんご承知のように、既に概成がされてきたということでございまして、これに伴いまして、一般空港の新設などの事業箇所数は大幅に減少しております。地方空港の新設も離島を除き抑制をするということでございまして、継続的な事業を中心に、着実な推進を図っているところでございます。

左の折れ線グラフにございますように、平成20年度、5つの空港が新設、あるいは移設、滑走路延長になっております。新設の2というのは、静岡空港の2,500メートル滑走路を設けた新設、それから、百里の空港の共用化でございます。移設は、新石垣空港につきまして空港の移設を行うものでございます。滑走路の延長は、徳島と美保につきましてここに記載した工事をしているというものでございます。

次に、この概成がほぼなってきました空港の機能の向上に向けた最近の取り組みを、6ページ以降でご説明させていただきます。

空港等機能高質化に向けた取り組みというのが6ページでございます。既存ストックを活用して空港の機能の高質化を図るということを通じまして、我が国全体の競争力や、あるいは背後地域の競争力を強化、利便の増進を図ろうということで取り組んでおります。

右上に、国際旅客ターミナルの整備として、新千歳空港で現在進めております、ターミナルの整備事業の絵をかいてございます。新しい新国際線のビルを今整備中というものでございます。左下には今度、物流に関しまして、機能の高度化を進めるための事業を進めております。ここでは、那覇空港におきまして、貨物ターミナル地区の再編を行い、新貨物ターミナルを整備しているということを記載してございます。それから、空港のアクセスの改善ということで、都市と空港とのアクセスの改善などにも取り組むということをやっております。

左上のILSの高カテゴリー化は、後ほどご説明いたします。

7ページでございます。空港の耐震性の向上に向けた取り組みの概観でございます。空港の耐震性の現況としましては、大規模地震に対しても耐震性が確保される空港というのは現在15%、緊急輸送に活用できる空港の100キロ圏域の人口の割合というの

は40%に及ぶという中で、今後の進め方としまして、緊急輸送の拠点となる空港につきまして、地域的な空港の分布や地震の発生確率などを考慮しまして、緊急輸送活動が行える空港を早急に整備することといたしております。右のピンクのところでございますが、今後10年間を目途に、ここに記載している13空港につきまして、耐震性の向上を推進しようとしております。

こういった事業につきまして要する費用というのは、概算でございますが、この左下を書いてございます。土の質の調査の実施などによる精査や、あるいは液状化対策の効率化などによるコスト縮減などをしましても、2,000億円程度は見積もられているという状況でございます。

8ページで、今後の更新・改良事業に向けた取り組みでございます。緊急性の高い既存施設の更新を早急に実施するということと、更新・改良需要に適切に対応していくということが必要でございます。現在の水準に比較して多額の費用が必要となると見込まれておりますが、施工方法の改良、あるいは技術開発を通じてコストの縮減を図りながら、その円滑かつ計画的な実施を推進するということを課題と考えております。

絵が4つございますが、基本施設の滑走路などの打ちかえや、施設の建てかえ、無線施設の更新、照明施設の灯火などの更新といったものが中心になります。

更新の費用としまして、現在は年間300億円程度にとどまっておりますが、今後、おおむね10年間で少なくとも6,300億円程度、年平均で630億円程度の更新が必要となってくるということでございまして、先ほど申したコストの削減などの取り組みをあわせ講じながら、取り組んでいくというのが課題かと思えます。

その次の9ページでございます。空港における安全確保に向けた取り組みでございます。ご承知のとおり、海外、あるいは国内におきましても、空港における事件・事案というのは発生しております。テロ事件や、あるいは空港内への車両の突入事案、あるいは電波による通信妨害、こういったことも発生いたしております。そういう意味で、車の、滑走路など空港内への侵入対策、それから人の侵入対策、そして、事故が起きたとき、事件が起きたときの消火救難体制の強化といったものに取り組んでおりますし、ますます必要になってくるということでございます。

その次に、10ページでございます。利用者利便の向上に向けた取り組みでございます。各地の空港におきまして、ユニバーサルデザインの推奨ということで、委員会を組織して、利用者の参加型、あるいはガイドラインをつくって関係者の意見を取り入れていくといったことでの、利用者利便の向上に向けた取り組みが行われております。また、観光の促進、海外からの来訪客の促進という観点から、案内表示の多言語化、複数言語化を推進しているというところでございます。

11ページは、管制面で、円滑で安全な航空交通の確保に向けた取り組みを行っているという状況の報告でございます。計器着陸装置ILSの高カテゴリー化や双方向化、RNAVの導入、除雪体制の強化などを実施して、就航率の向上などを図っていくということもあわせ、行っているものでございます。

ILSの高カテゴリー化の推進が左上にございます。この高カテゴリー化によりまして、雪、あるいは雲や霧がかかっていたという場合にも、計器で着陸ができるということとをさらに推進していくということで、就航率の向上などを図っていくものでござい

す。

衛星航法によるRNAVの活用が右でございます。障害物をうまく回避して、最低高度を下げるという効果があるというものでございます。

それから、ILSの双方向化ということで、ILSを用いて滑走路の両方から進入を可能とすることで、悪天候のときに着陸できる機会を増加すると。

その他、除雪の体制の強化や滑走路の改良ということで、単に空港の中の面だけではなくて、空域もいかにうまく使って円滑で安全な航空交通の確保をしていくかというのが課題であり、これに取り組んでいるという状況の説明でございます。

その次に、12ページの空港周辺の環境対策の概要でございます。これも、ご承知のとおり、騒防法などの関係法令に従いまして、周辺の環境対策を進めているところでございます。ここに特定飛行場として掲げている空港などを中心に進めておりますが、上の絵でございますが、第3種区域というWECPL、いわゆるうるささ指数W値が95以上の地域につきまして、一番空港に近いところですが、こういったところにつきましては緩衝緑地帯を整備し、それより少し外のW値90のところについては民家の移転補償などをすると。さらに外の地域について、W値75以上については、民家の防音工事の助成などを行う。そして、おおむね70以上の区域につきましては、学校、病院などの防音工事の助成や共同利用施設の整備の助成など、こういった事業を進めておりますが、こういったものも、さらに空港と周辺地域との関係も考慮して着実に進めていくというのが課題となっているというものでございます。

その次に、(4)でございます。首都圏における動向をご説明させていただきます。首都圏につきまして、まず羽田空港、成田空港のうち羽田空港でございますが、現在、4本目の滑走路の整備を行っているところでございます。現在、年間30万3,000回という運用でございますが、これを2010年10月の4本目の滑走路の供用時点におきまして、1.4倍に増加させ、40万7,000回に順次増やしていくことを進め、そのための工事を今行っているというものでございます。

その次の14ページが、成田空港の整備でございます。現在、2本目の滑走路は2,180メートルでございますが、これを2,500メートルに、320メートル北側に延伸するという工事を行っております。これに伴いまして、整備効果の左下でございますが、ジャンボ機の利用が2本目の滑走路においても可能になると。離陸機の場合、アメリカの西海岸まで行けるようになりますし、あわせて行う誘導路の整備などで、発着回数20万回が22万回に増えるということでございまして、現在、2010年3月供用を目指して工事を進めているというものでございます。

15ページは、これらを首都圏の空港、成田・羽田における国際航空機能拡充プランとして、いわゆる冬柴プランと称しておりますが、国土交通省のほうで発表し、経済財政諮問会議などでも審議の上、現在、これに基づいて航空交渉などが進められているというものの概要でございます。

羽田空港につきまして、2010年に向けた施策として左側に書いてございますが、昼・夜合わせて約6万回の国際定期便の就航を図っていくというものでございます。昼間の3万回につきましても、供用開始当初の増枠分を約3万回国際線に振り向ける。そして、羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線として、ソウル、上海などの都市

に加え、北京、台北、香港まで就航させる。深夜早朝約3万回を想定し、これをもって首都圏全体の国際航空機能の24時間化を図っていこうというものでございます。首都圏空港一体としての国際航空機能の24時間化の実現でありまして、具体的には、6時台、22時台という時間帯をリレー時間帯と称しまして、これを活用して、この時間帯には、欧米便をはじめとした世界の主要都市に国際旅客定期便の就航を図っていこうというものでございます。

一方、成田につきましては、先ほどご説明しました2010年3月の北伸供用2万回増にあわせまして、滑走路延長を踏まえた長距離路線の充実などを行って、2万回の増枠を国際線に充当していくと。そして、先ほどの羽田の説明とあわせまして、成田・羽田両空港の一体的活用のもと、首都圏の国際航空機能を最大化していこうというものでございます。

さらに、16ページで、2010年以降の将来の方向性を示してございます。まず、首都圏の空港容量について、2010年以降17万回の段階的な増枠を予定しております。成田が2万回、羽田が昼間11万回、深夜早朝4万回というものでございます。この表にございますように、これをもって、アジアの中でも遜色のない発着回数の維持を図っていくと。そして、さらに、この増枠によってもおおむね10年後には満杯になると予想されるので、あらゆる角度から可能な限りの空港容量拡大施策を検討していこうということといたしております。

その他は省略いたしますが、このような形で成田・羽田首都圏空港の活用を行い、一体的な活用によって、国際線航空機能の最大化を図っていこうというのが、首都圏の動向でございます。

その次に、関西圏における動向についてご説明をさせていただきます。17ページをお開きください。関西三空港（関西空港、伊丹空港、神戸空港）の概要を示してございます。

平成6年に開港しました関西空港は、現在3,500メートルの滑走路と、昨年8月供用しました4,000メートルの滑走路の2本の滑走路によりまして、完全24時間の運用を行っております。これまでにかかった経費や年間の発着回数、利用者数はここに記載したとおりでございます。伊丹空港は真ん中にございますとおりで、1,828メートルと3,000メートルの滑走路2本の運用でございます。神戸空港につきましては、18年2月の供用により、2,500メートルの滑走路によって運行をしているというものでございます。

これら関西三空港につきまして、その次の18ページでございますが、その3空港のあり方につきましてでございます。平成17年11月に、関西三空港懇談会という場で航空局より説明し、この懇談会で了承をいただいたものでございます。上から2行目でございますが、関西空港を核としつつ、伊丹、神戸を加えた3空港をトータルとして最適運用を図るという観点から、以下のように運営するというところでございます。

関西空港は、西日本を中心とする国際拠点空港で、関西圏の国内線の基幹空港。国際線が就航する空港は、今後とも関西に限定することが適当。そして、発着回数の一定の目標をつくりまして、利用者の利用促進を進めていくということでございます。伊丹空港につきましては、3段目の段落でございますが、国内線の基幹空港という形で整理し

ておりまして、発着回数は総枠370を上限として、運用時間14時間で運用する。神戸空港は、150万都市神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港として、15時間運用で行っていくという整理がなされているところでございます。

最後に3番で、交通政策審議会の航空分科会の答申をご説明させていただきます。委員の皆様は大半につきましてはご承知のとおりでございますので、要約版で簡単にご説明をさせていただきます。

去年の6月21日の答申でございまして、この上の枠でございますように、アジアをはじめとする国際的なヒトとモノの流れの増大に対応し、人口の減少・高齢化という我が国の状況なども踏まえ、国際競争力の強化、地域活力の向上、安全安心の確保、アジア・ゲートウェイ構想の実現などに向けて、選択と集中により真に必要な事業に投資の重点を図りつつ、戦略的な新航空政策を推進するという名目のもと、定められております。

この中で、まず首都圏、近畿圏、中部圏、そしてそれ以外の地域における空港のあり方の整理をしております。首都圏における空港のあり方は左側に整理したところでございまして、再拡張事業完成前、2010年前の羽田空港と、2番で再拡張後の羽田空港、そして2010年3月の北伸後の成田空港について記載しております。これは、先ほど冬柴プランで、これをさらに進めたものをご説明いたしましたので、ここではあえて説明を省略させていただきます。

なお、3番で、羽田と成田の両空港のさらなる容量拡大に向けて、可能な限りの施策を検討する。百里飛行場の整備、横田飛行場の共用化に向けての取り組みの積極的な推進についても触れられております。

それから、近畿圏における空港のあり方につきましてでございますが、これも、関西空港につきましては、ここの1番に書いているとおりでございます。その役割分担が2番でございます。これは、先ほどご説明したものを、この分科会答申でも、この懇談会において了承された分担のもとで、利活用を推進することが適当という整理、位置づけをされております。

それから、伊丹の空港整備法上の位置づけに関しては、3空港の役割分担を踏まえ、空港整備法上の空港種別のあり方の見直しの必要性などの論点を踏まえて引き続き検討するとされておりました、これを受けて空港整備法の改正をし、一定の対応をしたところでございます。

中部圏における空港のあり方につきましては、その次でございます。完全24時間化を検討し、フル活用を図る必要があるという指摘がございますが、そのために、まず役割分担を踏まえながら、長期的な視点に立った機能向上のあり方を検討していくと。あわせて、地元の努力により需要の拡大を図るという整理がされております。

それから、その他の空港のあり方につきましてでございます。機能の充実、ネットワークの充実に向けた活用という点と、福岡と那覇につきましては、将来の空港能力の限界への到達が見込まれるという中で、調査の結果を踏まえて、施設整備を含め、将来需要に適切に対応するということが指摘されております。

一般空港は、これまで累次ご説明したとおり、質的な充実を図ると。その利用の促進と既存ストックの最大限の活用が必要だという指摘をされています。

20ページが最後でございますが、航空保安システムのあり方というものでございます。航空保安システムのあり方について、空域の削減や関東空域の再編などによりまして、円滑な航空交通の確保に努めていくと。あるいは、安全管理システムSMSの導入などで、航空管制の安全性向上などに努めていく。将来の航空保安システムについて、国際的な連携・調査を進めていくなどが触れられております。

それから、左下、既存空港の高質化、安全安心の確保でございます。これも、先ほどご説明した就航率の改善だとか、アクセスの向上、ユニバーサルデザイン化の推進、そしてターミナルの諸施設の機能向上などが指摘されており、現在、私どもとしても、これを課題として取り組んでいかなければならないということで取り組んでいるところでございます。

右のほうの国際拠点空港の運営体制のあり方、あるいは社会資本整備事業特別会計空港整備勘定のあり方などについては、分科会の答申を受けて、現在、別の場で議論、検討しているというものでございます。

最後に右下で、空港の整備及び運営に関する制度のあり方とございまして、各空港の着実な整備に加え、空港の運営面も重視していく必要があり、空港の適正な運営を確保するような仕組みを早急に検討とありまして、まず第1段として空港法の改正を行い、今後、これに従って基本方針を定めていく。そして、そうした適切な運営に努めていくというのが課題となっているという状況でございます。

以上、簡単でございますが、現在の空港の整備・管理の状況というものをあわせ、ご説明させていただきました。よろしくお願いたします。

【分科会長】 どもありがとうございました。事務局のほうから、空港の設置及び管理に関する基本方針の検討のための基礎的なご説明をいただいたということでありまして。このご説明に対して、ご質問、あるいはご意見等ございましたらご発言願いたいと思っておりますが、どなたさまでいかがでございますでしょうか。

先ほどのお話で、年内にまとめておけば時間的な問題はクリアできると、こういうことでございますか。

【空港政策課長】 はい、先ほどちょっとご説明させていただきましたように、もう今7月の状況で、これから年内というのは、時間的には厳しい中ではございますが、この基本方針の法律上の効果、特に指定空港機能施設事業者の指定に当たって、基本方針に沿って考慮して指定していくという形に法律上なっておりますので、その意味でも、早い場合には来年1月から指定申請ができるという法律上の規定になってございますので、その審査の際に基本方針を参考にしながら審査できるように、年内の策定をお願いしたいというものでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。スケジュールについてはまた後ほどにお諮りいたしますけれども、そういうことで、年内でということでありまして。

いかがでしょう、今のご説明について。

【委員】 ただいまご説明いただいた点で、昨年からの議論になりますので、状況も大体理解しているつもりですし、それから、時間的な問題があつて、まず先にやるべきこともはっきりしているという前提で、ほんの少しだけお伺いしておきたい。最後のページで出てきました、いわゆる空港の整備及び運営に関する制度のあり方というか、基本

的に基本方針の中心課題は、三大都市圏を中心とした大きな空港について、まずきっちりと、国としての直接的な意味での方針などを定めていこうということだと思います。けれども、その他のさまざまにある空港の中でも、やはり経営の時代に、それぞれ一丸となって能力を発揮できるような仕組みもあるべきだという議論は昨年度来ずっとあったところでございます。そういうことについても、今回の基本方針の中には、空港の運営に関する基本的な事項ということがあるので、そういったその他の空港に対して、直接的に方針の中で触れるかどうか、これは私もちょっとイメージがわいてはいませんが、ただ、その共通的な形というか、共通的なあり方とか仕組みみたいなものについて、何らかこういう方向があるべきだということを、昨年の答申に引き続き検討を進めることは大変必要なことではないかと思えます。

関連して、去年来の議論の中であまり明示的でなかったかもしれないものの1つは、やっぱり地球の温暖化対策ということですね。特に航空の分野というのは、かなりそれに反しているかのような言われ方をしたりするわけですが、大変重要な国の基幹的なネットワークの核となっている空港についても、一方で排出を下げるような取り組みを一丸となつてするとか、こんなことも多分、空港が今後、利用者に対するサービスも上げていくとか、いろんな取り組みをする中の1つの目標に入ってくるのではないかなと想像するんです。例えば、アクセス交通、駐車場等々の問題もあれば、空港の中を走り回っている車がエミッションを多く出しているとか、飛行機だけじゃないさまざまな環境対策もあると思うんです。そういうものも含めて、空港として将来像を描いていくのはさまざまな観点が必要になってくると思いますので、今後の競争力を、大空港だけではなくて、それぞれ発揮できるような形の仕組みづくり、このあたりもぜひ早い時期から検討を進めていただけると、昨年の議論の継続性もあって大変ありがたいと思います。

最初から余計なことかもしれませんが、時間があつたので申し上げました。

【分科会長】 ありがとうございます。何か事務局のほうからありますか。

【航空局長】 今のお話で、ここでは、最後は「空港の整備及び運営に関する制度のあり方」と書いてあって、ちょっと抽象的な言い方になっているものですから、いろんな観点からのアプローチが可能だと思うんですね。それで、大都市拠点空港に関して言えば、指定法人としてこの空港を運営する会社ということで、各成田、関西、中部についての会社、それぞれがどういう経営・運営のあり方をしていくかというようなことが1つあるでしょうし、それと同じように、国管理空港、地方空港についても、遠い将来においてはどういう扱いにしていくかということも、これは大きな課題であると思います。「あり方」という言葉ですから、そういった、まさに運営に直接かわるような空港のあり方もあれば、例えば今回、法律で協議会制度というのを設けましたけれども、その協議会なんかでもんで、地域と一体となつて空港というのはどういうふうにあるべきかというような、これも1つのあり方だと思いますし、それから環境との関係、今、お話がありました、既にエコエアポートということで、環境について積極的な取り組みをいろいろやっているところもありますけれども、これは、言ってみれば大都市拠点空港において積極的にやっているような内容でありますけれども、地方空港においてもどの程度同様の取り組みができるかというようなことについても、将来の空港というのはど

ういうふうにあるべきかということの重要な視点だと思いますので、基本方針の中にどのように書くかというのはまた別にしても、いろんな議論を多面的にやっていただければと思います。

【分科会長】 そのほかいかがでしょうか。どなたかいらっしゃいませんか。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 羽田と成田の一体的活用をということについてお聞きいたします。有機的連携をもっと強化していくということなんですが、具体的にはこれはかなり進み始めているのでしょうか。もう少し見える形と言うならば、どういうふうに一体的活用というのが今後は進んでいくのでしょうか。お聞きしたいと思います。

【航空局長】 羽田と成田の連携というのは、昨年来、非常にいろんな場で議論された事柄、もちろんこの分科会でもいろいろご議論いただいたんですけども、まさに、有機的に一体となってというのは、言うは易しで非常に難しい話でありまして、基本的に成田が国際線の拠点空港、羽田は国内線の拠点空港、この前提を維持するというのは、前回のこの分科会の答申の中にも入れていただいたんですが、この原則というのは依然として維持されることになると思います。

ただ、一方で盛んに議論になったのは、むしろ羽田の国際化をどのくらい進めるかということが昨年来非常に大きなテーマとして議論されて、そのときに私ども役所のほうは、先ほど言った大原則というものを前面に押し出したんですが、ここでよく言われたのは、なぜそんなに成田の歴史に引きずられるんだという指摘だったんですね。要するに国際線はすべて成田に移すんだという前提を決めた以上、やはり原則は国際線は成田だということに対して、その歴史に引きずられる必要はないではないかという議論がありました。

これについて非常に問題があるのは、まさにそういう歴史的なことを sunk cost として全部片づけてしまって、例えば羽田に余裕があるんだったら、羽田をより使えばいいではないかという、単に国際線にも使えばいいのではないかという単純な割り切りができるような話ではないだろうと思います。

今ちょっと、有機的な連携というところが出てきているんですけども、それで、今回、羽田については、2010年の10月の滑走路供用のときに、3万回国際線のために使うということを、一応方針として決めています。これは、あくまでも前提は成田が20万回から22万回に増えますが、その2万回が完全に使い切られてしまう。これは、おそらくもう2万回の発着枠というのは使われることになると思いますが、だとするならば、首都圏に対しての需要というものは厳然として存在しているのであれば、羽田に仮に発着枠の余裕があるならば、そこで使わせると。これがまさに、首都圏をめぐる国際線需要に対応するために2空港を連携させるという考えの基本だと、私どもは考えています。それに沿った形で、今もいろんな各国との交渉を進めつつあります。

一方で、深夜の時間帯についてもしかりでありまして、成田空港は11時から6時までカーフェューで閉まっておりますから、その間、片や羽田空港はあいていますから、首都圏における24時間化ということを実現するために、羽田の深夜については、距離を問わずすべての国際線に開放するという方針でやっています。これも、首都圏の24時間化というものを実現するための有機的連携の1つのあらわれであります。

冬柴プランのほうにリレーゾーンというのが書いてあって、非常にいろんな時間の使い方があってややこしいんですが、10時から11時、それから6時から7時は、成田はあいている時間ですが、6時から7時までは成田からの出発はゼロ、それから10時から11時は成田への到着はゼロだったかな……、1か2か、多少あるかもしれませんが、ほとんどゼロに近い。ということであるならば、先ほど申し上げた有機的連携による24時間化を実現する手だてとして、このリレー時間帯も設けて、この時間帯については羽田に国際線を受け入れるようにしましょうという形で進めています。

具体的なやり方としては、先ほど申し上げたように、昼間については成田がぱんぱんであるから、一定の羽田の発着枠を国際線に使う。それから、深夜は成田が閉じているので羽田を使う。そこを円滑に進めるためにリレー時間帯も活用すると。どんな形で進められているかというご質問ですけれども、あくまでも2010年3月に成田の発着枠が増え、2010年10月に羽田の4本目の滑走路が完成しますから、それから後の話であります。まさに有機的連携を実現するために、今構想しているのはそういうことでもありますし、それを前提に各国とも交渉をやっているというのが現状でございます。

【分科会長】 委員、よろしいですか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ありがとうございます。

そのほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 関西にいて、最近すごく気になる疑問がいろいろあるんですけど、例えば、今、関空は国際空港ですよ。でも、国際空港と言いながら、海外へ日本の航空会社の飛行機ではなかなか飛べないような状況があります。成田・羽田の発着枠がもっと増えるとどうなるんだろうっていう……。今は、成田・羽田がいろんな意味で制約があるわけですけど、これから首都圏の成田・羽田が非常に便利な空港として発着枠が増えた場合に、地方空港に対する影響というんでしょうか、そういうものが当然起こってくるんじゃないかと思うんですけど、そういうことについてどのように考えていくかというのは、この議論の中には入っていくんでしょうか。

【航空局長】 今、委員がおっしゃったように、特に関西において国際線を動かすのは関西空港ですが、これは、羽田、あるいは成田の能力が拡張された場合には、相当な影響を受けるのは間違いないだろうと思います。そのために、関西発着の国際航空というものをどうやって振興させていくかというのは非常に大きな課題でありまして、今までも、例えば関西圏の場合には、どうして国際線の発着回数が増えていかないかという大きな1つの理由は、やっぱりビジネス需要が少ないという点があって、ただそれを嘆いていても始まらないので、まさにビジット・ジャパン・キャンペーンではありませんけれども、観光振興みたいなのを通じて、ある程度いろいろ便数なんかの増、国際線なんかについて増やすことができないとか、あるいは貨物、物流に関して言えば、例えばトランジット貨物。トランジット旅客に比べるとトランジット貨物というのは非常にパーセンテージが高いので、空港としてそれなりの工夫をすれば、いわゆる貨物のハブ的機能を持たせて、貨物便なんかについて増やせないかというような検討は今までやってきています。

まさに将来を見据えて、じゃあ、空港のあり方は、空港の活用の仕方という観点から

するならば、まさに関西の空港、国際線に関していえば関西空港になりますけれども、それは将来、そういった首都圏の空港拡充がなされた場合に、関西の空港というものを維持し、発展させていくためにどうするかというようなことについて、もちろんご意見を賜れば、私どもとしては大変幸いだと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。そのほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、そのほかにご意見、ご質問等がないようでしたら、次の議題に移りたいと思います。議事次第の6番目で今後のスケジュールということであります。これにつきましても事務局からご説明を願いたいと思います。よろしく願いいたします。

【空港政策課長】 今後のスケジュールにつきまして、資料5の1枚の紙、今後のスケジュールと題した紙をお持ちください。年内までのスケジュールをここに書いてございます。

今日22日火曜日の後、第2回、第3回を、関係者からのヒアリングを行ってはどうかと考えております。関係者としまして、航空業界、航空企業などがありますが、それから成田空港その他の空港会社、それから物流業界や旅行業界、そして、関係の地方自治体などからのヒアリングを行うということではいかがかなと考えておる次第でございます。なお、このヒアリングの具体的な対象のお願いをする方々や項目などにつきましては、現時点でまだ確実にセットできておりませんので、今後、分科会長と相談の上、事務局のほうで決めさせていただければと思いますけれども、現時点ではこういったイメージで準備を考えているというものでございます。

その後、10月の第4回で、基本方針の骨子みたいなものの案を提示できればと考えております。これは、本日及び第2回、第3回のヒアリング及びその際の質疑なども踏まえ、委員の皆さんの意見なども勘案しながら、基本方針の骨子などを提示し、それをもとに議論をいただきたいと、このように考えております。

その後10月30日に、第5回の分科会におきまして基本方針の案を提示したいと。これは、その後パブリックコメントに約1カ月供さないといけないものですから、そのパブリックコメントに供する案として提示をし、ご意見をいただきたいと。それで、それらの意見を踏まえながらパブリックコメントを提示して、そのパブリックコメントの意見なども勘案して、12月2日に、第6回の分科会で答申の形の取りまとめをお願いしたいと、このような形でございます。

なお、開催の日時につきましては、各委員にお伺いした日程から多数の参加の可能な日を選ばせていただいております。一部、委員の方でご出席がかなわないという方もあるのは承知しております。どうぞそのあたりはご容赦願いたいと思います。

とりあえず、スケジュールにつきましては以上でございます。

【分科会長】 事務局からご説明ありましたように、9月に入ってヒアリングをして、それから基本方針骨子案をご議論いただくというスケジュールであります。パブリックコメントもありますので若干前倒しということになりますが、これについて何かご意見、ご質問、いかがでしょうか。

【委員】 1点。先ほどのご説明で、基本方針の効果の5つあるうちの、2番目については非常に急いでいるということであったので、これは今、年内のスケジュールになっ

ているわけですが、この6回の議論の中で、1番から6番までのすべての項目について対応する内容を決めるというスケジュールなんでしょうか。

【空港政策課長】 基本方針の効果につきましては、先ほど3ページでご説明したとおりなんですが、法律上、基本方針として記載すべき事項は2ページに書いてございますが、設置・管理の意義、目標から始まって、ここに書いている事項を網羅的に決めていくということをまず念頭に置きまして、その基本方針の具体的内容を定めるに当たりまして、委員のご指摘のような、3ページにある から の効果が基本方針にあるということも念頭に置きながら、決めていくということでございます。

その意味で、年内までにまとめる形におきましては、単に指定空港機能施設事業者の指定における審査項目としての効果だけではなくて、その他の法律上の効果もこの基本方針が発揮するんだということで、そこにもきちっと目配りをした形でまとめていく形にお願いしたいと思っております。

【分科会長】 一応年内にまとめておけば、すべてに対応できるということだと思います。もし議論が残ってしまったら、またそれはいろいろ考えるということもあり得るかなと思いますけれども。

そのほかにいかがでしょう。よろしゅうございますか。

そうしますと、スケジュールの大まかなところは、今ご説明いただきましたように、9月、10月、それから12月ということにさせていただいて、それから先ほどのヒアリングですが、これも、具体的にこことここと今フィックスしてはおりませんので、これは事務局と私どもで相談させていただいて決めたいと思っておりますが、よろしゅうございますか。

(「はい」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、6番の今後のスケジュールは、以上のようにお認めいただいたということにさせていただいて、その他のところがございます。ここで、航空分科会の関係組織法令等について改正があるということでございますので、これも事務局からご説明願いたいと思っております。よろしくお願いたします。

【空港政策課長】 お手元の、右上に参考資料1と書いてございます航空分科会関係組織法令等抄録に沿いまして、ご説明をさせていただきます。

この中で、交通政策審議会令及び航空分科会運営規則について改正がございます。まず、交通政策審議会令でございます。1ページ目の真ん中以降でございますが、この中で、今般、空港法の第3条第4項におきまして、国土交通大臣は、基本方針を定めようとするときは、交通政策審議会の意見を聞くものとするというふうに先ほどご説明した条文がございまして、これに伴いまして、交通政策審議会令の第6条第1項の2ページの表をごらんください。2ページから3ページにわたっております。3ページをお開きください。この表に掲げる航空分科会の所掌事務を改正いたしまして、先ほどの「空港法の規定により審議会の権限に属された事項を処理すること」というものを追加させていただきます。

また、その次は、航空分科会運営規則でございます。その次の4ページから始まるものがございますが、その第10条、5ページのところでございます。これは、「分科会

の庶務は、国土交通省航空局監理部総務課航空企画調査室において総括し、及び処理する」と今まではなっておりましたが、この航空企画調査室が、今回、昨年7月から企画室というふうに組織改正を行っております。昨年7月以降初めての分科会ということですので、この改定をさせていただきたいということで、ご了承いただきたいということをお願いを申し上げる次第でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ということで、この空港法ができた関係のことで、航空分科会の所掌事務が少し増えたということと、それから、航空企画調査室が企画室になったということで、変更でございます。これはよろしゅうございますか。ありがとうございます。

それでは、以上で議事のところは終了ではございますが、ちょっと時間もでございます。最後に、何か全体を通してご発言等ありましたらお聞きしたいと思います。いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、以上をもちまして議事はすべて終了ということにさせていただきますが、事務局から次回の予定についてご説明願いたいと思います。

【空港政策課長】 次回の航空分科会は、先ほどのスケジュールでお話ししましたとおり、9月4日の木曜日、午前10時から開催する予定でございます。議題としましては、先ほどお話ししたとおり、航空業界などからのヒアリングということをお話を伺ってまいりたいと考えております。場所などにつきましては、また改めてご連絡させていただきます。

【分科会長】 ということで、今回は9月4日ということですので、ご出席方をよろしくお願いいたします。

これをもちまして、会議を終了させていただくこととなりますが、よろしゅうございますか。

それでは、きょう第1回目の会合ということで、今後いろいろとお世話になると思います。どうぞよろしく願いいたします。本日は、ご多用中のところご出席を賜りましてありがとうございました。これにて終了させていただきます。ありがとうございました。

了