

平成23年2月25日

14:30～16:30

於：国土交通省11階特別会議室

## 第4回 空港運営のあり方に関する検討会 議事録

国土交通省航空局

## 目 次

○開会 .....	2
○議事 .....	4
本邦エアライン及び航空連合からのヒアリング	
(1) 全日本空輸株式会社 常務取締役執行役員 篠辺 修 氏 .....	4
(2) 株式会社日本航空インターナショナル 執行役員 経営企画本部長 佐藤 学 氏 .....	8
(3) スカイマーク株式会社 常務取締役 有森 正和 氏 .....	14
(4) 株式会社フジドリームエアラインズ 取締役副社長 内山 拓郎 氏 .....	16
(5) 全体質疑（本邦エアライン4社） .....	19
(6) 航空連合 会長 山本 大博 氏 .....	32
○閉会 .....	40

## 開 会

【空港政策課室長】 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4回目の空港運営のあり方に関する検討会を開催させていただきます。委員の皆様方には、大変ご多忙の中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私は事務局を務めさせていただいております、航空局空港政策課の〇〇でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず、議事に入ります前に、いつものように事務的な連絡をさせていただきたいと思っております。まず委員の皆様方の出欠でございますが、赤井委員、高橋委員、田邊委員が所用により欠席、榎谷委員は所用により途中からご参加いただけるというご連絡をいただいております。なお、高橋委員の代理といたしまして、北海道東京事務所長の川城様をご出席されておられます。また国会の関係等によりまして、三井副大臣が欠席、市村政務官が途中から出席の予定でございます。また、国交省側が同じような理由で途中での入退室、多々あるかもしれません。どうぞご容赦いただければと思っております。

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。まず、議事次第、委員名簿、座席表それぞれ1枚ずつでございます。続きまして、資料の1といたしまして、全日空の篠辺様からの提出資料、資料の2といたしまして、日本航空佐藤様からの提出の資料、資料の3といたしまして、これは1枚でございますけれども、スカイマークの有森様の提出資料、資料の4といたしまして、これは横長の資料と縦長の資料2種類でございますけれども、フジドリームエアラインズの内山様の提出資料、最後に右肩の資料5といたしまして、航空連合山本様からの提出資料、以上となっております。不足等ございましたら事務局のほうにご連絡いただければ幸いです。

それでは改めまして、本日お話を伺う皆様方をご紹介させていただきたいと存じます。

まず、全日本空輸株式会社常務取締役執行役員の篠辺様でございます。

【篠辺氏】 篠辺でございます。よろしくお願いいたします。

【空港政策課室長】 続きまして、株式会社日本航空インターナショナル執行役員経営企画本部長の佐藤様でございます。

【佐藤氏】 こんにちは。お世話になっております。佐藤でございます。

【空港政策課室長】 続きまして、スカイマーク株式会社常務取締役の有森様でございます。

【有森氏】 有森でございます。よろしくお願いいたします。

【空港政策課室長】 続きまして、株式会社フジドリームエアラインズ取締役副社長の内山様でございます。

【内山氏】 内山でございます。よろしくお願いいたします。

【空港政策課室長】 続きまして、航空連合会長の山本様でございます。

【山本氏】 航空連合の山本でございます。本日はありがとうございます。よろしくお願いいたします。

【空港政策課室長】 これもいつものとおりでございますが、本検討会につきましては、記者の皆様方に公開することとしておりますが、冒頭のカメラ、もしございましたら、ここまでとさせていただきます。

それでは、これより議事に入りたいと存じます。議事の進行は、座長にお願い申し上げます。座長、よろしくお願いいたします。

## 議 事

【座長】 ありがとうございます。まず、本日は大変お忙しいところ、エアラインから、それから航空連合の方、お越しいただき、本当にありがとうございます。できるだけいろいろな方のご意見を承りながら意見をまとめていくことで、エアラインにつきましては、前回エアアジア X も来ていただいて、今回は本邦の航空会社の方に来ていただいて、いろいろお話を伺おうと。それから先ほどの広い範囲のご意見をということで、航空連合の方にわざわざご足労をいただきましてありがとうございます。ほんとうに今日はいろんなお話を承って、できれば皆さん方と一緒に意見交換をさせていただきたいと思っておりますので、大変恐縮なのですけれども、時間の進行だけ、少し事務局と私のほうで見させていただければと思っております。

まず最初に、エアライン4社の方々から20分程度お話をそれぞれいただきまして、課題認識それからこれからこういうことを考えてほしいということも含めて、共通の部分もある程度おありになろうかと思っておりますので、4方からお話をいただいた上で、まとめて質疑応答をさせていただくということをお願いしたいと思っております。それから別の立場でございますので、航空連合さんのほうから、こちらの質疑応答も含めて20分ぐらいを目途にしたいと思っておりますけれども、10分から15分少しお話をいただいて、そこでまた我々から少しご質問をさせていただくというような形で進めさせていただければと思っておりますので、ぜひよろしく願いいたします。

早速でございますけれども、全日空の篠辺さんのほうからご用意いただいたものに従いまして、お話を承ればと思っております。よろしく願いいたします。

### (1) 全日本空輸株式会社 常務取締役執行役員 篠辺 修 氏

【篠辺氏】 それでは、お手元に資料がありますので、資料に沿った形でご説明を差し上げたいと思います。ここでのテーマすべてを網羅できているとは思いませんが、ご説明をさせていただきます。

1 ページ目の一番始めには、当エアライン業界を取り巻く環境認識についてということで、僅かながらですけれども書いております。我々の業界、私どもの認識としては、航空の自由化の進展で競争環境については、どんどん激しくなると、この前提で競争会社との

いろいろなインフラ条件など、イコールフットイングをしていくことが大事で、同じ土俵で競争するような環境づくりが必要だろうということで、ここでは特に公租公課などの引き下げという形で、外国との差が特に大きいものについて少し触れています。いずれにしても、こうしたイコールフットイングによる競争環境の整備が航空産業の健全な発展につながると考えているというのが我々の環境認識にはなるわけですが、こうした話というのは、当然空港についても空港のサービスですとか含めて全く同じだと思います。したがって、当然空港関係についても国際比較ですとか、空港の経営状況が厳しく見られる環境にどんどんなっていくのだらうと思います。そういう意味で今回のような検討会というのは、時期を得ているのではないかと考えております。航空会社の立場からしても、大いにより結果を出していただきたいと思っています。

それで、本来の空港に求めるものなのですからけれども、これは我々の産業そのものがサービス産業ですので、一口に言えば、利用者にとって利便性が高く良質なサービスを安価に提供していただくということになります。

じゃあ具体的に利便性が高いって何かということになりますけれども、下のところにオレンジで、整理をしていますが、ひとつは需要の多い時間帯に柔軟に便が設定できるということ。何を言っているのかというと、例えば搭乗橋、PBBと呼んでいるものがあります。この数が十分あると、ある時間帯にいろいろなエアラインが集中しても使わせてもらえるわけです。この数に限りがあると、あるエアラインは同じ時間帯には使えないわけで、仕方がないのでバスを使って沖にとめてある飛行機までお客様を運ぶというようなことが出てまいります。一方、じゃあPBBが沢山あればいいのかというと、今度は効率性が悪くなるわけです。そことの二律背反みたいなものがあるわけですが、エアラインのほうからいけば、そうしたところの工夫がどこまでされるのかというのがポイントになるということです。また、空港立地、アクセスについても同じ観点になります。例えば立地が不利な場合、一体だれがどのようにして不利な立地に対してお客様にその不利を挽回するような手だてを考えるのか、どこから財源を持ってくるかということにもかかっているのですが、そういったバランスも考慮しながら空港のアクセスをよくする努力というのが大変重要だと思います。

その下は、いわゆる乗り継ぎのイメージです。昨今では、関西空港や神戸空港、中部空港、羽田空港もそうですけれども、すぐ鉄道だとか、機動的な交通機関につながるようになったり、いろいろ工夫がされていますけれども、こうしたことが空港の魅力を高めると

ということになります。それから良質なサービスを安価にということですが、例えば待合室に十分な椅子を確保すること、これらは確かにサービスなのですけれども、エアラインにとってはビジネスモデルによっては過剰なサービスになると、それがそのまま賃料ですとか、コストにはね返ってまいります。LCCと呼ばれているような会社にとっては、こうしたものは要らない、その分賃料を安くしてくれと、こういう話もあって、良質なサービスを安価にといったときに、実はエアラインにとってニーズの幅というものが現状の競争環境の中で出てきていますということで、そういったことをどこまでそれぞれの空港運営の中で反映できるかというのが大事なものになる。エアラインからすると、空港にはいろいろな無理なお願いをするというのが、こうした中身になるということでございます。

捲っていただいて2ページ目です。課題認識ということで3点ほど挙げています。1つ目が着陸料等の空港使用料が、明確な配分ルールがない中でと記されておりますが、各空港にそれが充当されていて、効率的な運営が促される仕組みになっていないのではないかと。平たくいうと、私どもの勉強不足もあるかもしれませんが、それぞれの空港がどういう具合に赤字なのか、あるいはどういう具合に黒字なのか、なぜそうなるのかの分析がタイムリーにされて、黒字であるならば、経営やっている人たちにどんなインセンティブがあって、赤字であれば、責任者については一体どういうおしかりがあるのかみたいな評価の仕組み、分析の仕組みがどのくらいあるのだろうかということになります。分析そのものはできるようになっていると思いますけれども、分析については時間が経ってからの分析というのは、基本的に価値が下がりますので、我々の会社ですと四半期ごとに数字を開示するようになっておりますけれども、早いタイミングでそうしたものを世の中に出して、かつ、それに対応する挽回の策だとか、さらに向上させる策を出していくという仕組みが必要になってくるのではないかと考えております。それが課題の1つ目です。

課題の2つ目では、既に本検討会でも指摘されています、運営の形態として上下分離がいいのか、一体化がいいのかの議論。これもエアラインからすると、ここでは、分けていると分けたぶんだけ重複コストは発生しているのではないかと考えています。ただ、だからすべて悪いのかというのは、もう少し議論が要るなとは思っていますけれども、そうした問題があるのと、それは当然のことながら、非航空系の収入と航空系収入を一体的に扱うということで何が良くて何が悪いのかというのは、もっと積極的に議論をするべきではないかと考えております。

それから3番目は、我々がお支払いしている着陸料だとか停留料についての値づけのお

話になります。平たくいうと、我々が設定する航空運賃はマーケットに対して、よりお客様に乗っていただけるように柔軟に設定を変えていっております。そういう柔軟な設定ということがどのぐらいできる仕組みになっているのだろうかということです。努力されていることは重々承知してはいますが、そうしたことが課題にあるのではないかとということです。

3ページ目と4ページ目には、民営化ですとか、民間への経営委託について期待されることと、私どもから期待していることと、あるいは逆に危惧を持っていることを書いております。期待面では、おそらく独立採算制になるであろうという前提で、空港ごとの収支がより明確になるということです。ただ、現在もそうなのでしょうけれども、顧客に対して、その収支状況がどの程度透明性が確保されているのかというのは、これは実は民営化しているかどうかとはまた別の次元での問題であって、現在でもその透明性の確保については、ぜひ努力をお願いしたいと思っています。

それから民間の知恵と柔軟性というところになります。効率的な経営が期待されるということなのですが、一般的には利益を出すために努力をすることになりますけれども、収入はマーケットによって左右されますから、当然のことながら自分のところのコストをどうコントロールするかというのが大事なテーマになるわけで、そこで効率的な経営あるいは知恵ですとか柔軟性ということになると思いますので、マーケットに合わせた収入を前提とした経営者がその利益に責任を持つということで、効率的な経営の期待ができると思っております。

それから諸外国のように書いてあります。先ほどの上下の一体化ですとか、非航空系収入をとということを含めて、いろいろな形での知恵を出していただくと、我々がお支払いすることになる、あるいは利用するお客様が間接的にお支払いすることになる空港使用料が低減するのではという期待があるということになります。

一方で、捲っていただくと、民営化、民間への運営委託というのはそんなにいいのかということになりますけれども、空港の特殊性と言うことができますけれども、地域独占性が大変高いということですから、ほかの施設に、例えば変えていくという、そうしたことの選択肢がなかなか持てない、準公共財的な要素が強うございますので、競争環境といえますか、市場原理というものが働くような構造にはなっていないと思っています。したがって、民営化すれば、いろんな料金が安くなるのか、民間へ運営委託すればよくなるのかということでは、あまりそれが直接的にリンクするとは考えていない。むしろ

地域独占性にあぐらをかけば、使用料等が高くなる懸念も持っております。したがって、現実的にはそうした場合でも、各種料金に関する規制や制度、資料の後ろに皆さんご承知のプライスキップですとか、ヤードスティックですとか、名前は入れていますけれども、何か歯止めみたいなものが要る。あるいはサービス水準のレベルを確保するような仕組みが要るのではないかと考えております。

それから、その下にあるところは、実はこの段にいたっては、空港によってはいろいろな前提条件が違うということを申し上げたいということで、一律的なルールというのでは仕切れない部分があるのではないかとということで、羽田空港もそうですし、土地建物の借料と申すのでしょうか、負担が大きい福岡空港ですとか、那覇空港ですとか、こうしたところについては空港使用料への負担が過大になる懸念もありますので、何か対応策が、要は空港ごとの事情に合わせたサポートするようなルールが要るのではないかと考えております。

以上が本編になります。お付けしている資料が何かだけ補足させていただきます。資料1については、当社グループでの営業費用のうち、着陸料、あるいは空港のターミナル等の賃料等が占める割合等を載せております。大体営業費用の15%ぐらいをこの4種類で占めている。賃料については、350億円。これは国内だけについて書いております。その程度の規模だということでございます。

資料2は、先ほど少し触れましたいろいろな制度についての具体例、ここににつきましては委員の皆様の方がもっと深く承知されていることだと思います。釈迦に説法なのですけれども、少し例をご紹介しますということで載せております。

当社からは以上でございます。

**【座長】** どうもありがとうございます。

では引き続きまして、日本航空の佐藤さんのほうからお願いいたします。

## (2) 株式会社日本航空インターナショナル

執行役員 経営企画本部長 佐藤 学 氏

**【佐藤氏】** 日本航空でございます。よろしく申し上げます。

資料がまことに申しわけないのですが、ページが振ってなくて、本当にお詫び申し上げたいと思います。不都合のないような形で進めさせていただきたいと考えています。

今日は、先ほどANAの篠辺さんもおっしゃられましたので、ダブるところにつきましては簡単に説明させていただいて、JALとして、特にここを申し上げたいというところが1、2点ございますので、そこに若干時間を重点的に配分する形で説明させていただきたいと思います。

今日の大体の論点の骨格ですけれども、第1のポイントとしましては、収支の透明性確保、それと独立採算制、あるいは民営化。民営化の中には、赤字がどうしても想定されるような空港もございますでしょうから、その辺にどういった形のサポートメカニズムをつくっていくかというのが大きな柱なのかと。それから上下の一体運営というところで非航空収益と上部の部分と下部の部分との一体運営によって効率的な運営をしていただきたいというところが大きな柱の2点目。それから3点目につきましては、篠辺さんのところで出てございましたけれども、エアラインの公租公課の負担を軽減化する方向に持っていただきたいというところで使用料がどういう形で決まっていくのかとか、サービスのモニタリングといったところをきちんとしたメカニズムをつくっていただければというところでございます。それに付随しまして、若干、今日の趣旨とは違っているんですが、国有地の値上げの話が結構出ておまして、今、足元でも値上げしますよというところが現実の問題として我々のところに来ておりますので、その辺のポイントをご紹介させていただければと思っています。

それからその次が現在、空港の例えばバゲージ引き取りエリアとか、共用施設の賃借の負担が今まではお客様の頭数という失礼ですけれども、旅客数比でエアラインが分担して空港ビル会社のほうにお支払いしているのですけれども、これも別のやり方が考えられないのかということでの1つの提案を申し上げたいと思います。

それから最後のポイントとしましては、自治体、空港会社、それから航空会社、こういったところが連携して路線の維持というか、Win-Winの関係をどうやってつくっていくかということについて一つ申し上げたいと思います。済みません、前置きが長くなりましたけれども、簡単に参ります。

開けていただいて、我が国の空港運営の課題の①というところですが、これは先ほども出てございましたけれども、収支の透明性についてでございます、空港ごとの収支の透明性を高めた上で原則として、独立採算制をとれるような運営が望ましいというところでございます。こういったことが実現すれば、さらなる経費削減、適切な設備投資が図られて、利用者負担軽減のインセンティブが働くような形になるのではないかなといったと

ころが1ページ目でございます。

続きまして、これは上下の一体運営のところでございます。非航空系部分で収益を原資とした空港使用料、着陸料等の低廉化が図られていない状況がございますので、上部の部分と下部の部分と同じどんぶりの中で運営させていただいて、着陸料や施設利用料との低廉化を図っていただいて、これができれば路線の維持とか増便、それから新規参入など航空需要の促進が図られるものではないのかなというところでございます。

次のページ。これは先ほどちょっと申し上げたんですけれども、成長戦略会議での指摘、ここに抜粋してございますけれども、このページの一番上の部分ですけれども、「国有地代の適正化（値上げ）」というところがございますけれども、空港関連企業が支払う地代については見直しが必要です。②として、空港関連企業が地代の値上げに安易に航空会社やテナントに転嫁することがないよう指導・監督することも重要だという形で整理していただいておりますけれども、現実の問題としては、これと逆行する形で進んでおります。我々が例えば空港の中の格納庫、これは直接賃借している分ですけれども、航空会社が保有・賃借する安全運航支援のための施設、格納庫などの地代に、これは直接的な影響が出てくると思います。それから直接的ではないのですけれども、間接的に空港ビル会社あるいは空港施設企業、こういったところと色々な施設の賃貸借関係を結んでおりますけれども、こういったところにおいても地代が上がれば、その分は転嫁させていただきますという動きが既に出始めております。そういう意味では、その下に書いてございますけれども、国有地代の値上げは本来、空港関連企業の収益に対する適正な使用対価の徴収を目的としていたものではないですかと。今般の見直しは、成長戦略で掲げている航空会社のコスト削減に資する各施策の総動員を図るとの考え方に逆行するものではありませんでしょうかというところで、こういった動きについてもきちんと見ていただいて、あるべき対応をしていただければありがたいなというところがこの部分でございます。

次のページ。空港運営の課題④というところで、共用施設使用料、先ほど申しましたけれども、現状におきましては、航空会社の専有施設、カウンターとか事務所といったのは、当然エアラインとビル会社との直接の契約の中で航空会社が負担をさせていただいておりますけれども、お客様が搭乗待合室とか到着の手荷物引取所、こういったところはエアライン各社が使えますので、そこの使用料については、どここの航空会社を使用した人が何名ですかと実績に応じて使用料を按分しています。そういう意味では、旅客数の少ない空港ほど1人当たりの施設使用料というのは、単価が高くなるという状況もございますし、

当該使用料は、固定された総額を就航する航空会社間で搭乗旅客実績に基づいて按分して負担しているという、この現状におきまして、これを、やり方を変えて、後のページに出てまいりますけれども、お客様の1人当たり幾らという旅客当たり単価制というのは導入できないものでしょうかという提案をさせていただいております。現状は、このページの下に書いてございますけれども、主要幹線空港、それから大規模空港、中規模空港、小規模空港という形でブレークダウンをしまして、共用施設使用料トータルの額を旅客数で割った金額として、結果的に200円とか230円とか300円のレベルになってございます。これを、想定される旅客数と運営費用により旅客一人当たり単価を算定しておいて、年間の旅客数等に応じて空港ビル会社に施設料としてお支払いするというコンセプトのご提案でございます。ですから、これはお客さんが増えれば増えるほど空港ビル会社の収入も増えると。ただし減った場合には、エアラインとしましては、当然その路線の採算性というところでのリスクもかぶっておりますが、空港ビル会社においても収入が減り、共用施設の運営費用をカバーするのが困難となるというリスクが出てくるのですけれども、このようにリスクを共有することで、空港施設の品質向上や需要創出のメカニズムが働くのではないのかということでございます。これは今日の提案でございます。

次のページにつきましては、今まで出ておりますけれども、上下一体経営することによって3-WINという表現を使っておりますけれども、例えば下の表です、上下一体化したときの空港使用料が減少します、安くなりますと。そうすると航空の供給量も増えます。そうするとお客様も増えますでしょうと。そうすると非航空系の収入も増えますということで上下一体することによって、こういった好循環のサイクルが回り出すのではないのかなというところを示しております。

次のページは、民営化についてですけれども、民営化は課題解決に向けた有効な手法の1つではないでしょうかということなのですが、やはり空港ごとの特性というのはありますよねというところで、その空港の特性に応じた最適な運営形態を見極めていくことが必要なのではないでしょうかというところを申し上げております。

その空港の中でもやはり地方の小さい空港とか離島の空港等については、なかなか黒字化できないという状況もございましてしょうから、その場合には、次のページに書いてございますけれども、何らかの形での支援というか補助というか、こういったメカニズムが必要なのではないでしょうかというところを申し上げております。下のグラフを申し上げますけれども、当然のことながら各空港におきましては、収支を透明化していただくとか、

独立採算制をとってもらい、上下一体経営をしてもらい、それから維持運営の効率化を図ってもらい、それから収入確保に努力してもらい、徹底した経費削減をしてもらい、こういったものを十分努力した後で黒字の場合は問題ありませんけれども、赤字の場合については、早晩黒字化できるというところにつきましては、過渡的なものとして財源補助なんかのサポートをしていくと。一方、離島なんかはこの部類に入るとは思いますけれども、これはもう恒常的になかなかやはり黒字化は難しいというところについては、また別の形で財源補助を行っていくという対応が必要なのではないのでしょうかということをお願いしております。

それから次のページについては、空港使用料等について、民営化されますと、やはりその料金をどういうふうに設定をされるかというところがございますので、何らかの形で適正な料金設定が図られる仕組みが必要なのではないのでしょうかというところをお願いしております。それと料金設定に何らかの仕組みでコントロールするというところもございませうが、それと一方の部分として、当然のことながら、空港ごとのサービスの品質をどうやって維持していただくかということも大事なポイントになろうかと思っておりますので、定期的なモニタリングみたいな形を行って、定期的な評価する仕組みが必要なのではないのでしょうかというところがございます。チェックする項目としましては、例えば混雑の状況とか大雪になったときの除雪能力とかもありますでしょうし、ターミナルビルがきれいで快適性がどのぐらいあるとか、あるいは空港アクセスがどんな形かということも含めて、そういった項目を見ていただくというモニタリングといったものも導入されてしかるべきではないのでしょうかということでございます。

それから次のページ、先ほど申しましたけれども、旅客当たり単価制の導入についての考え方を整理してございます。先ほども申しましたけれども、旅客当たり単価制を導入した後のイメージはどんな形になりますかというところがございますが、下のほうにございます。お客様が想定よりも増加した場合は、空港は費用を上回る収益を得ることができますよねというところで航空会社も路線収支が向上します。労働ファクター、搭乗自体が上がってメリットが受けられますというところがございますが、少なかった場合については、なかなか空港の収入も減ってきますので費用をカバーするというのはなかなか困難でありましようけれども、逆にそういった状況の中でどうやってお客様を増やしていくかというところを真剣に考えていただいて、需要創出とか、空港施設の見直しとか、こういったところに向けて積極的に動いていくインセンティブが働くような流れができるのではないだ

ろうかと考えてございます。

次のページにつきましては、要は関係者、特に自治体とか空港ビルとか航空会社がやはりその路線をきちんと運営していくためにいろんな協力が必要ですよねというところを申し上げておまして、自治体は着陸料軽減措置をしていただくとか、逆にいったら、能登空港なんかもやっておられますけれども、販売促進活動への助成といったことの、そういったスキームも導入していただくということもございます。それから空港ビルはやはりターミナルビルの不動産賃借料を減免していただくとか、そういった協力をしていただいて、航空会社は機材を適正サイズあるいは小型化をしてやるとか、多頻度の運航をやるとか、そういう運航コストの低減、搭乗率向上の努力をしていく。こういったことをやっていけば、従来赤字だったところが黒字化、黒字の状態で開催できるというところが出てくるのではないかと考えております。

現に、これは1例ですけれども、具体例申し上げますと差し障りがあるかもしれませんが、我々の独占路線でありますけれども白浜路線です。昔、MD-90で3便、あるいは2.5便運航しておりましたけれども、非常に赤字状態でごございました。これをERJ、羽田から76席の飛行機ですけれども、これを使いまして3便化、通年運航しまして、当然のことながら空ビルとか地元自治体のサポートというようなものを得ながら何とか黒字トントンまで持ってくるような形の運営に変えることができっております。そういった具体例もございますので、こういった自治体とか空港ビル、航空会社、非常に協力し合いながらやっていくというポイントも大事ではないのかなというところをご指摘させていただいております。

以上、まとめのところは省略しますが、こういった形で考えさせていただければと思っています。最後の参考のところは若干JALの宣伝になりますが、地域活性化に向けて非常に地域と連携しながら、いろんな地域活性化のプロジェクトを行っておりますというところでごございまして、機内誌とかホームページとか機内ビデオのプログラムといったところで、下に書いてございますような形でいろんな素材を提供しつつ地域を紹介して地域振興といったものをごさせていただきますという宣伝でございます。

次のページは、機内食そのものですが、地元応援企画というところで地元食材を十分に取り入れて、アピールしながら地方に元気を提供できないかというところでごさせていただきます。

それから最後は、これは本当に単発物で、ここに出てくるのはどうかという感じはしま

すが、釧路市といったところと、あるいは釧路空港とコラボレーションしまして、たまたま我々のロゴが変わるものですから、こういった形で一つのカンフル剤というか、刺激策をやってございますという宣伝でございます。

以上でございます。

【座長】 どうもありがとうございました。

では続きまして、スカイマークの有森さんのほうからよろしく願いいたします。

### (3) スカイマーク株式会社 常務取締役 有森 正和 氏

【有森氏】 スカイマークの有森と申します。よろしくお願ひします。お手元の資料の1枚物なので、ご覧頂きながらと思います。コスト削減ということで、1枚物で対応しております。

それでは、今後の空港のあり方に関して、この形がどうあろうと(1)の①②③、これだけを守っていただければ非常に助かるなど考えております。これから申し上げることは、今までANAさんやJALさんがおっしゃったこととほとんどキーワードは同じです。同じで少しつけ加えながら申し上げますけれども、1つは利便性です。それから公平性、低コストによるオペレーション、この3つをキープしていただきたいなど。例えば先ほどANAさんから公租公課、着陸料とそれから航行支援料、燃油税、それからファシリティフィーの家賃です、あわせて費用の15%とおっしゃいましたけれども、うちは売り上げの17%です。ですから費用でいけばもう19%、20%ぐらいになるかもしれません。ここまでハンディがございます。もう一つ、ここの横にも書いてありますけれども、空港内施設、位置が非常に端っこのほうにございます。それで同じ平米当たりのコストを支払っているという状況でございます。

例えば、具体的事例で韓国の仁川空港をご存じかと思ひますけれども、この鶴の羽を広げた形になっておりますけれども、右側がアジアナ、左側を大韓航空が使っています。真ん中のところにカウンターとモニターが上についておまして、そのモニターの航空会社のマークをパシャパシャと変えるだけで、その航空会社のカウンターに早変わりすると。そこで海外の航空会社、それからロー・コスト・キャリアのカウンターに早変わりして対応しているという状況でございます。我々はどこに行きましても一番端っこのほうに同じ家賃で対応しているということです。これは、お客様に対して人数増えても端っこのほう

でございますので、不便をおかけしているなど考えております。それと皆さんたくさんいらっしゃるのであまり過激なお話もできないのですけれども、世界でも1番目、2番目に高いと言われるような家賃とか費用だけにはなさないでいただきたいなと思っております。

それから、これは順不同で申し上げます。2番目の民営化された場合の懸念事項と期待する事項。同じような切り口でございます。この中で2番目と3、4をまとめて申し上げますけれども、例えば羽田空港であるならば競合する代替空港はないです。ロンドンにもヒースローとガトウィックとか、ルートンとかありますけれども、2つの空港をまとめて1つの会社になったりはしておりますけれども、代替空港が結構ございます。フランスでもシャルル・ド・ゴールもありますし、それからもう一つオルリー空港もございます。そういうことで代替空港があつて空港間の競争があるのですけれども、日本にはないと。そんな状況で、相手は独占企業になりますから、それに対して我々どれだけ対応できるかなというところが若干不安になります。そこでお願いしたいことはガバナンス、コンプライアンス。監査体制それからその空港会社の振る舞いというか、動きが透明に、だれでもわかるように説明できるような形にさせていただくと助かるなと思っております。

あと4番目、5番目のところなのですけれども、空港運営のビジネスモデルというのは、いろんな方がいろいろ研究なさっていらっしゃいます。成功例もございます。ヒースローにしてもシャルル・ド・ゴールにしてもアメリカの空港にしてもそうなのですけれども、その中で、それをそのまま日本に持ってきて、それで成功するのかと。これは非常に疑問が残ります。日本の法令も違いますし、それからマーケットも違います。我々もよく言われるのですけれども、「スカイマークさんはロー・コスト・キャリアではないですね」と。そうです。ロー・コスト・キャリアではございません。海外のロー・コスト・キャリアモデルを日本に持ってきてても全く成功しないと思います。ロー・コスト・キャリアモデルを持ってきて成功するのだっただれでもできると思うのですけれども、弊社はマーケットに即した動きをしております。そういうところも考え合わせでお考えいただきたいと思っております。

それから具体的事例ということで、また申し上げますと、例えば沖縄なのですけれども、我々は今期、このフィスカルイヤーで80万人くらいのお客様を運ぶことになると思います。沖縄でご利用なさっていらっしゃる方は、1,460万人。大体5.5%でございます。ただ、私どもが沖縄空港で持ち合わせているオフィス及びカウンターの敷地面積が110

平方メートルでしかございません。延べ床面積、これはPBBのゲートのほうまで含めての話かもしれませんが、7万9,953平方メートルのうちの私どもは110平方メートルです。計算するのも嫌なぐらいでございますけれども、こういうことがございます。これは我々後から来た者ではございますけれども、他社さんがオフィスを押さえていらっしゃるということがございます。この押さえ方にも、よくわかりませんが、使っているか使っていないかわかりませんが、ただ押さえていらっしゃるオフィスがいっぱいあると。これは日本の経営資源の無駄遣いということにもつながるのかと考えております。それがまた公的資金で押さえられているようなことであるならば、もっと深刻かと考えております。つまり、私どもが申し上げたいことは、繰り返しになりますけれども、より利便性、公平性、低コストによるオペレーションができるような形で、透明性のある監査体制ができた空港にしていきたいなと思います。日本の空を日本人が守るために、迫り来る海外からの航空会社、ロー・コスト・キャリアと闘うためにもいいインフラをつくっていただければと思います。

要望事項ばかりでございましたけれども、以上でございます。

【座長】 どうもありがとうございました。

では、フジドリームの内山さん、お願いいたします。

#### (4) 株式会社フジドリームエアラインズ 取締役副社長 内山 拓郎 氏

【内山氏】 フジドリームエアラインズの内山でございます。我々の会社は、飛行機がただいま5機しかございませんし、運航しているところが静岡とか名古屋を中心にしまして、信州松本、松本、札幌、福岡、熊本、鹿児島、要するに羽田とか大阪とか大きな基幹航路はございません。運航している飛行機も76人乗りのERJ、EMBRAERの170、それから84人乗りの175といった100席以下のリージョナルジェットでございまして、我々は、小さいしかもローカルを運航しているエアラインとして若干のつけ加えのようなことを申し上げます。

資料ございまして、着陸料とか空港関連費用なのですが、主なものは着陸料それからテナント料というのですか、事務所、カウンター、共用部分の使用料なのですが、これが我々の中のコストにどれくらい占めるかということになってきますと、例えば静岡－小松線ですと12%程度、静岡－熊本で7%、静岡－鹿児島6%、静岡－福岡6%で、全体ではこ

れに駐機料だとか、そういうのもございますので、空港関連といったのは全体では8%ぐらいがコストの中に占める割合ということでございます。そしてこれを例えば1席当たり直しますと、ここに資料ございますが、我々の76人乗りの飛行機と、例えば小型機と言われる737-800、これは177人乗りで、勘定しますと1席当たりだと24%ぐらい我々のほうが高くなる。要するに、これは着陸料、テナント料等は、小型機になるほど1席当たりのコストが高くなるし、短距離路線になるほど全体コストの中に占める割合が高くなるということでございます。一般的に、日本の空港の着陸料やテナント料というのは、国際水準に比べて相当高いということになっておりまして、我々のような100席以下のコミューターで比較的短距離路線を運航しているリージョナルエアラインにとりましては、大変に重荷となっておりますということです。コストが高くても運賃に反映できれば問題はないんですが、運賃そのものは他の交通機関との比較や幹線の航空路線との比較等である程度相場が形成されていまして、我々の自由にできるところではございませんので、これが多くのリージョナルで飛ばしている路線の経営的な苦境の原因になっておると思っています。そういうことで我々としては、そういったことも配慮して空港のこういった費用のかけ方というのを考えてほしいなど。欧米でもLCCというのはありますが、結構ヨーロッパなんかだったら、ただ同然の空港を使ったりしておるのですが、日本ではそういうわけにもいきません。しかしながら、そういった地方から地方の路線というのは、社会的には必要なものだと思いますので、そういったところを今まで大型機中心のような料金体系とか、そういったものを少し小型機、ひいては100席以下の小さい飛行機のほうにも適したような料金体系をつくってほしいなどというぐあいに思っております。それが1つです。

それから、ちょっと言われているのですが、静岡空港は、全国で初めて指定管理者制度というのを利用しまして、空港関連業務を一体運営を行っております。要は県が富士山静岡空港株式会社に空港運営を委託している。そういった形で運営されている空港でございます。こういう形は日本でも初めてということで、この間県が開いた外部評価委員会というようなものがございまして、私も参加しました。実際はまだ空港運営を民間の会社に指定管理者として委託をするという制度ができて、どういったメリットがあるのだろうかという話になったわけですが、一般的に言えますことは、富士山静岡空港株式会社は管理運営に当たりまして、開港初年度という特別な状況下において、大きな事故もなく、指定管理者として初期の目的を達成できたのだらうなという合格点は出ました。ただし、こう

いった民間の会社に運営を委託するということのメリットについては、まだ初年度でありまして、これから5年契約ということらしいのですが、5年間に人材育成や業務の習熟、それから他空港に負けない改善努力を積み重ねて民活のよさが出てくるようにしたいというようなことで、これからを見ていきましょうということになっております。

しかしながら、この制度で我々利用者としては、今のところデメリットも感じています。確かに管理運営でこういうところに委託するのですが、県民の利用者のほうからすると、役割分担がなかなか分かりづらいと。例えば、空港内の施設改善要望の窓口がはっきりしていないとか、受託会社に申し入れても、実際に決めるのは県なので、なかなか時間がかかるとか、それからまた実際こういうものはどこで申し込んでいいのかというのがはっきりしないと。それから仮に申し込んだとしても、さっき言ったように、時間が非常にかかるというようなことで、そういったマイナスも出てきているということでございます。今後こういうことをやる場合は、やはりオーナーである県と空港会社、受託会社の間にきちんとした役割分担なり権限委譲がないと、なかなか利用者にとってはかえって使いづらいものになるという可能性があると思います。だからこれからの話だということでございます。

それで、あと皆さんがおっしゃいましたので、空港の民営化ということに関するところで若干申し上げますと、大きな民営化に適するような空港というのは、それはそれであるのですが、我々が飛ばしている小さい空港ですと、これはとても民営化をしても採算的には成り立たないだろうと。例えばアメリカなんかだったら、ほとんどの空港は、民営化空港ではないと思うのですが。ほとんど公有で、大空港は別にして、ほとんどの空港には何らかの形で公的補助が入っておるわけです。だから我々としては、民営化がほんとうにどういう意義があるのかなというぐあいに思っております。

空港の公共性、利用者利便性に重点が置かれないで、収益重点に運営されるリスク、どなたかがおっしゃっていましたが、本来独占的な事業体ですから、国の中の交通のシステムの中でどういう役割をすべきかといったことを考えるふうになっていただかなければならないわけですが、民営化であまりにも採算、採算ということになっていきますと、こういったことが失われていくのかなという危惧を持っていますということでもあります。

以上です。

## (5) 全体質疑（本邦エアライン4社）

【座長】 どうもありがとうございました。お話を伺っていると、それぞれの方、少しずつお立場が違うということで、いろいろメリハリがあるお話がありまして、本当にありがとうございました。これからしばらく皆さんからご意見をいただきたいのですが、できれば空港というものを途中、上下一体という言い方もありましたけれども、これは上下一体という言い方をすると、資産自体をだれが持つんだと、ちょっとごっちゃになりますので、皆さんおっしゃっているのは、空港収入のかかわるビジネスの部分とその周辺にある非航空収入、ターミナルだとか駐車場、ここの部分を一体化して民間の知恵を使ってトータルで空港にかかわるコスト、特に利用者の一部であるエアラインの皆さんからすると、下がるのは、これは好ましいだろうということをおっしゃっていただき、ただし、地域独占になる可能性があるときに、価格であるとかサービスレベルであるとかをどうやって担保してくれるのかというところも組み合わせて考えていただきたいという点がまず共通のお話の1点目で、2点目は先ほどからありましたように、さはさりながら、実際は一律の話ではなくて、これはJALさんからも全日空からありましたけれども、空港によっては、同じような形態で単にバサッとやっていくものではないかもしれないんで、この辺をどういうふうに担保していくのかということも少しきちんと考えてくれと。一律論ではないというお話をいただいたということです。これから皆さんのご意見を承っていきますが、成長戦略会議のときも、そういう議論が当然出まして、基本的には、今、皆さんがおっしゃっていたメリットを残しつつ、やはり利用者、国民のためにならなければ全く意味がない。ただし、それを既存のパラダイムで全部規制の中で雁字搦めにやって、知恵が働いて効率的にできるかという、どうもそうでもなさそうだと。

それから今までは、空港の経営というものがほとんど非航空の部分も含めてやるというのは、一部の会社空港しかなかったわけでありますので、当然のことながらルールで一律になり、大型、中型中心になり、それから何人の方おっしゃいましたけれども、そういうものが要らないというエアラインに対してもボーディングブリッジ使えということしかないようですので、一律の仕組みになっているというのは非効率があるということは、皆さんの共通認識のようでありましたので、今回の検討を通じて、そういうものがないように、どうやって工夫をしていくかということがスタートポイントであることだけは、余談でございます、つけ加え過ぎかもしれませんが、ご理解いただいて、皆さんからご自由

にご意見をいただければと思います。

では、委員の皆様どうぞ。〇〇委員のほうから。

【委員】 今日はどうもありがとうございました。私が一番感じますのは、エアラインのこれからの空港経営にかかわるポジショニングの問題があるのではないかと考えておりまして、これひとつ、従来、低価格化を目指すあるいは利便性を向上するというところで、飛んでなんぼですから、その空港のそういったところを向上させるという目的で、おそらく従来、出資する形でターミナルビルのほうに参画されて影響力を出したり、関与されてこられたのだと思うのですが、これからこういう形で上下一体となって、やはり同様に投資の形態とかという可能性も持ってかかわってこられるのか、あるいはそのところでちょっとぜひ伺いたいのですが、従来、ターミナルビルとかの経営に対して、ガバナンスが働いていたということで、そこら辺を問題視されているのかどうかということがあるんですが、それは今回のペーパーでもそうなのですけれども、非常にガバナンスという言葉が出てきているのですが、実際どういう効果があったかということといえば、多分初期の段階が地域と一体となってやって、シングルトラックで入ってきている空港が全日空さんとか、一番最初に3社体制の初めのころというのはやっていらっしゃったので、一緒に地域で事業開発し、その空港の中にも入ってこられて一体となってやってこられた時代があって、その次には2社体制で今度はダブルトラックになると、日本航空さんも出資されていくというような、あとは八潮さんも出資するという形で、それぞれの空港ターミナルに2割とか3割ぐらいの出資の多分比率で入ってこられたと思うんです。そういうような中で新しいエアラインが入ってこられるときの問題というのが生じてきたのだと思うのですが、これからその辺もう一回、新しい形で行くときに、どういう形でかわられるのか、あるいは出資という形でガバナンスというところに関与されるのか、それとも関連事業投資のような形で入ってこられるのか。当然それは主目的ではないと思いますので、そういった点でいうと、エアラインとしてのポジショニングみたいなところについて、ぜひこれからこういうふうを考えていったらいいというのがあったらお聞かせ願えればと思います。

【座長】 どなたからでも。こういうふうにとっていいですか。いろいろなポイントをおっしゃられて。1つは一部の空港ターミナル等については既存の大手航空会社さんは出資しておられたところもあると。これは羽田の空ビルさんもそうです。そういうところに出資している立場として、エアラインというのは、出資時だけでなく利用者でもあるので、

何らかのガバナンスを理論的には行使できたはずだけれども、それがうまくいったのか、いかなかったのか、どういうふうにお考えかと。

【委員】 そう、メリットがあったのかとか。

【座長】 あったのかと、ストレートにそこら辺を教えてくれというふうにとらえてよろしいですか。

【佐藤氏】 私の空ビルに対してエアラインとして出資していることによってどういうメリット、デメリットも含めてあったのかというのは、今、この段階できちんと精査というか、調査したわけではないのですけれども、ドタ勘としましてはですけれども、正直言って一言で言ってしまえば、メリットって何だったかなという正直な感じ方をしています、ただ、これからのことを考えれば、やはり民営化なりをしていったときに、その発想の部分でこうしたらどうなのだということのいろんなアドバイスも含めて絡ませていただければ、それなりの貢献ができるのではないのかなとは思っていたりもしますけれども、ただ、自社に有利なような形で誘導するために、是が非でも新しい民営化の改正に出資しなければいけないという発想は多分今はないのではないかなと思います。

【篠辺氏】 何のために出資したのかになりますけれども、今、佐藤さん言われましたけれども、積極的に戦略展開をするというよりは、どちらかというところと一定の影響力を確保しておくことで、マイナス要素は減らそうと。私どもが出資していることで何らかの形で意見反映はできるのではないかと、あるいはここにライバルが並んでいるわけですから、他社さんの動きを間接的につかめればと考えたこともあると思います。では新しく投資というふうになりますと、時代背景も踏まえもう一回再評価してみる必要があるとも思っています。投資している以上、そこで何とか路線を維持しなければならないというインセンティブなのか責任かが働いている面もあるかもしれません。

【座長】 ありがとうございます。

【有森氏】 スカイマークからちょっと。皆さん、全然ほとんどメリットはないみたいなことをおっしゃっていましたが、私どもは全然空港にも投資も何もしておりません。ただ交渉相手として対応しているだけなのですけれども、空港ビルの方々はJALさん、ANAさんの顔色をものすごく見て動いていらっしやいます、実際。ですから、役員も派遣していらっしやいますので、メリットがないことは全然ないと思います。いろんな交渉で、大変影響を受けているとスカイマークは考えております。

以上です。

【座長】      じゃあほかの方はいかがですか、ご質問。

では、〇〇さん。

【委員】      静岡空港の件で、指定管理者を導入されたということで、民間が管理するという、今、こちらの委員会で議論しているさきがけの実験的なプログラムで非常に興味深いものだと思うのですけれども、早速評価もされていて、ガバナンスということで、どうい状況だったのかと非常に興味がありまして、ここに新聞がちょうどついていまして、これは中日新聞の2月4日のものが資料で配られているのですけれども、最低点が経費削減への取り組みとなっているのですが、これは民間になった場合には経費削減にも努力するというのが前回のプレゼンテーション、シックスシグマの話がありましたけれども、本来こここのところが強く出ていくべきポイントだとは思いますが、これ、おそらく経費削減へのインセンティブを指定管理者が持っていないから、経費削減のほうの取り組みにはあまり努力がなかったのかなと想像するのですが、実際、この本県の指定管理者の制度の中では、経費削減をすることによって何か指定管理者が利益を得るような、そういう仕組みは入ってないということでしょうか。

【内山氏】      管理業務に対する予算というのがありまして、決算が出ているのですが全くゼロなのです。要は同じなのです。予算と決算の数字が、ケツが同じと。こういうことは実際あり得ないのですが、足りない部分は、その指定管理業務のほかに、この管理会社はビルを経営していますんで、ビルのほうの収入から補ってプラス・マイナス・ゼロになったという具合におっしゃっているんです。実際そういったコストを減らせば、何らかの形のインセンティブがつくとか、こういうのはまだ初年度なので、これから少し考えていこうということになっていると思います。

【委員】      ありがとうございます。今後のことですがけれども、ここでもし経費削減ができれば、それを指定管理者さんのほうへの利益としても使えるし、なおかつ着陸料の低減とかにも回せると。今、皆さんお話しされているWin-Winの関係というのが作り出していければ、非常に興味深い実験的な指定管理者の制度というのが今後の指標になっていくのかなと期待できますので、ぜひそういう新しい取り組みにも取り組んでいただけるといいかなと思います。

【内山氏】      はい。

【座長】      ありがとうございます。非常に大事なご指摘いただきました。この辺はできれば事務方の皆さんとご相談して、今の指定管理者という制度が、我々が議論していこう

としている民営化ないしコンセッションとどういう違いがあるのかも含めて、少しはつきりさせていったほうがいいかなと思っております。今日の時点での私の足りない理解でいえば、現在はいろんな空港とかで便を減らしたくないということになると、自治体の皆さんはエアラインさんに、あるいは観光ミッションで海外の方のところにある程度サポートするようなことをして、空港に入れるということにはなっていないと。それで空港のオペレーションの部分については、何だかんだ言いながら、勘定に入っているところは、そこからお金が入ってくるので、そこを効率化するインセンティブはなかなか働きにくいという、その範囲の中でやっていただいていると。〇〇先生、多分ご指摘はそこら辺もあろうかと思しますので、現在の枠組みでできていることと、そのどこを変えれば本来エアラインにとっても地元にとってもいいような効率化努力が働いていただけるかと、この辺を少しどこかで整理してご議論を皆さんと一緒にしていきたいなと思っております。

【委員】 ぜひJALさんの資料の中にも課題解決のポイント①という、グルッと滑走路の周りを矢印が回っているような絵が前から6枚目にありますけれども、何か今、お互いに牽制し合ってWin-Winの関係ができていないような、この費用はこっちが持ってください、この費用はこっちが持ってくださいという、費用の自分だけは負わないようにしようという発想が何か4人の方のプレゼンテーションを聞いていると感想としてあったのですけれども、逆にそれを何かうまくどこかのポイントをブレイクすれば、逆に今度はみんながよくなるような関係、例えば便数を増やせば全員がよくなると、そのかわり便数が減れば全員がコスト負担すると、そうするとコスト負担したくないからみんなが頑張るというWin-Winの関係ができるという。非常に3Win-Winを実現するための何かブレイクスルーを見つけるのが課題かなと思っております。

【座長】 〇〇さん、いかがですか。

【委員】 本日はありがとうございました。搭乗率保証についての評価というのを伺いたいと思います。当然これ、それこそ日本航空さんの資料でいうと、課題解決のポイント③の維持運営費用の補助、そういう補助的なものとして、ご負担いただく方というのがいるのかもしれませんが、ネットで見て、より増便になる、あるいは新たに路線が就航になる、人が乗り降りする、非航空収入も増える、そういったようなことができればトータルでプラスになるようなツールの1つとして考えられるのではないかとは思っているのですけれども、実際すべての航空会社の方がそれを結んでいっしょのわけではないかもしれませんが、それをやられている方について、結構これは場合によっては

ワークさせるような仕組みであるということなのか、いや何か課題があれば、こういうことなんですということを、もしおありであれば教えていただきたいと思います。

【篠辺氏】 全日空で能登空港が開業されて以来、搭乗率保証をやってきています。もともと需要予測が大変厳しかったこともあって、当初自治体さんとどういう形で路便をネットワーク維持しようかという試行錯誤、我々としては赤字の補てんを何とかしてもらえないかという趣旨も含めてのやりとりの中で、いわゆる全日空側は、お客様に、たくさん乗っていただいたら、その利益を地元に戻元します。その代わり損したら、その分は補てんできるようなルールができませんかというようにいろいろ議論しながらトライしてみましようかというところになりました。最初は、ある程度の損益分岐点、私どもの内部資料の開示になるので、少し限界があったので、お互い確認できる範囲でロードファクターですとか、飛行機の大きさも決めてやった制度でございますけれども、一方、自治体さんのほうは大変路線維持のためにも協力していただいていたので、ですからエアラインとしては、それだけ自治体さんも集客に努力されていて、我々も結果いい数字を出すことは社内的にも路線を維持するいい意味での効果がある上に、ネットワークそのものは、やはりたくさんあったほうが強いと考えていましたので、ずっと継続をできたというのがあります。ただ、需要との関係だけでいきますと、もう随分たちますけれども、格段に便数を増やすことができているかという、やはりマーケットの大きさそのものは我々の努力だけではカバーできない部分がありますから、1日2往復かつ飛行機の使い方を見ても、能登サイドにしてみれば、飛行機をステイして、向こうからのダイヤをよくしたいというご希望に対して、我々は首都圏のお客様を能登に運ぶというもので採算性を見るというような現実的なやりとりもしながら数字は見ています。ただ、定着してきたので、徐々にターゲットにする目標については、幅を広げていっている最中です。

それから自治体さんの努力というのは、能登空港そのものを広く地元にも知ってもらおうということで、行政の出先機関を空港ターミナルの中につくって、空港に用のない人も住民票を取りに空港に行けばできるですとか、空港そのものに対しての大きさですけれども、道の駅的な要素も当時から始められたり、ですからこれは、民間の知恵かというレベルではなくて、やはり地元とか我々も含めてどういう形で活性化しようかというのがあったの機能なので、そういう意味では1つの選択肢にはなっていますけれども、すべてそれでまかなえるというものでもないと考えています。我々からすると自治体さんの大変な頑張りと地元の旅行业、旅館業ですとか、お手伝いいただいたと思っております。

【佐藤氏】 弊社の場合、大分マスコミとか世間をお騒がせしていますけれども、静岡、福岡のところだけでございますけれども、どういう形でそういうのが実現したかということにつきましても、例えば乗り入れする場合、判断するときどういう環境を想定するかということもございますし、乗り入れするにしても何便で運航するかということもございますし、そういったところも含めてお互いのギブ・アンド・テイクの中で最終的にああいう形で実現したということでもございまして、それも実際何年か続けていけば、随時見直ししながら形も変わってくるのだらうなという気持ちはしておりましたけれども、残念ながら結果としてああいう形になって、我々今、運航していない状況でございます。そういう意味では、多分、搭乗率保証についてどう考えるかということについては、だから、ご参考になるようなコメントはできないのかなとは思っています。ただ、要はエアラインと、先ほど申しましたけれども、空ビルとかあるいは地元自治体というところは、協力し合いながら、路線ネットワークを維持したり、あるいは強化していくということについては、搭乗率保証もあれば、そういう意味で着陸料でいろんなところで減免をさせていただくとか、あるいは空ビルの施設使用料をどう考えるのかというようないろいろなやり方がある中の1つの選択肢だという位置づけでいいのかなとは思っています。

【座長】 その点に関して1点だけ質問なのですが、あるべき論でお答えいただければいいんですけども、今のシステムの工夫の中で出てきているものだと思うんですけども、今後環境が変わります、いろんな形で首都圏の空港制約も減り、全日空さんもほかの出資者さんと一緒にLCCさんをつくっていただく、スカイマークさんもどんどん伸びていかれるでしょうし、JALさんも立て直してやらなくてははいけないし、フジドリームさんのように違った形のエアラインもつくると。多分違うプレーヤーがいろんな形で出てくる時代になったときに、本来であれば、そういう搭乗率保証のようなバイで握るものではなくて、本来の公租公課なり、あるいは空港の使用料みたいなものはきちんと下げてもらおうとか、そこで結果的に運賃転化、下げるほうに、できるエアラインは下げてもらって自分のビジネスを伸ばしてもらい、JALさんの話だと地域活性化にもつながると。そういうのが本来の理想論のような形でつつい我々考えがちなのですが、そういう流れが望ましいとは思っていらっしゃるのか、いやいや、それはどういう形でもお金が入れば一緒なので構いませんよということなのか、これはシステム論で行くのか、個別にやるのかという思想論にもなりますので、今日は空港の話ですので、航空会社の経営の話ではありませんので、今日言ったから言質をとったと我々は言いませんので、どういうふうにお考えか

少し感覚を教えていただければ助かります。

【内山氏】 搭乗率というのは、運賃下げれば上がりますし、適正な運賃だということであれば下がります。だからそういうものに保証というのをどう考えるべきかなど。例えばアメリカなんかだったら、高速で2時間以上運転して行かないといけないところに航空路がなくなると、そういうときは政府そのものが利益まで含んだ保証する。入札してやるのですが、そういうことになっていますよね。だからいろんなやり方はあると思うのですが、とにかく日本の場合は、さっきもどなたかおっしゃっていましたが、我々だって全体費用の20%ぐらい公租公課なのです。今現在、我々は赤字ですから、要は収入の多分3分の1ぐらいが公租公課になっているのです。30人お客さん乗ったら、10人は公租公課で取られてしまうという状態でございますから、そういった全体のエアラインのコストをもう少し国として下げる方法を考えていただきたいということなのです。地方はさっきの搭乗率保証にしる、それから地方管理空港の場合は着陸料を減らしたり、テナント料を減らしたりして地方の方はものすごく努力していただいているのです。我々は松本空港なんかでもそうなのですけれども。国のほうに納める費用というのがものすごくありまして、こういったところをやはり何とか国でやっていただかないと、日本のエアラインそのものの国際競争力がなくなっていくのではないかなというぐあいに思いますね。

【有森氏】 済みません、スカイマークから一言だけ。搭乗率保証が必要なビジネスは、私どものビジネスとは全く違う種類のビジネスと考えております。考え方としてマーケットに忠実に、その路線で収益が上がるならば参りますし、そうでなければ行かないしということで全く別のビジネスと社内では考えております。

【佐藤氏】 先ほどの座長の質問に答えになっているかどうかあれなのですけれども、基本的には総論というか一般論として、当然下げてくださいエアラインの自主的な判断で乗り入れて何便で運航するか、それがどれぐらいの採算を見込むかというのは当然あつてしかるべき形だと思いますし、それは実現するような形で公租公課の分は非常に安い形でセットされているというのが理想だと思います。ただ、それはそれとして、じゃあほんとうに地方とエアラインと、先ほど申しましたけれども、自治体も含めてかもしれませんけれども、そういう中でほんとうにぜひとも自分のところに路線を持ってきたい、逆にもっと強化してネットワークに入りたいというところについての実勢みたいなところで、あながち僕は搭乗率保証というのをそれだけ取り出して言っているわけではないのですけれども、いろんな形での着陸料の減免とか、空港施設の減免とか、要するに賃借料の減免と

か、そういった形として地方とエアラインあるいは地方には自治体としての空港ビルとか入っていますけれども、そういったところが協力してやっていくというのは当然あってしかなるべきですし、それは別に否定されるものではないのではないかと思います。

【篠辺氏】 全日空でございます。例えば、搭乗率保証みたいなもの、どんどんやる会社の考えというのは持っているわけではなくて、これは1つの選択肢で判断したことです。ので、使い方だと思います。一方、座長が言われたとおり、当時とまた環境が違いますよねということでは、私どもは交通基本法のとときに少し発言させていただいたのですけれども、今までは利益が出ている路線を持っていることで、これを赤字補てんの原資として赤字路線も維持する、そんな無理する必要ないじゃないかといいいながらも、数少ない会社で日本のネットワークを維持してきましたし、それが役割だということで踏ん張ってきましたけれども、もう時代は変わってきて、そうした内部補助でやっていく仕組みそのものが限界に来ていますということを表明しております。ですから、そのことを突き詰めると、この搭乗率保証制度をやらないのかということよりも、こういうことも含めて、どうやって赤字路線は赤字をなくしながら路線維持ができるような仕組みにしていくのかというのは、今現在ないアイデアも含めてやっていかないと、今の日本の国内事情から見ますと、新幹線網が充実してきますし、我々の予測では、国内交通網がどんどん発展するような環境にはないと思っていますので、もっと工夫をする必要があると思います。せっかくここまでネットワークをつくってきたので、むしろこれを強みにするというのも例えば私どもでは何とかならないのかと考えております。撤退するのは、それはそうなのだけれども、やはり逆に持っている路線の数を強みに、例えば海外と結びつける。これは羽田の国際化を当社が従来から主張していた根拠にはなっている部分なのですけれども、そうした形も含めて何とか活性化につなげる。ただ、最後はビジネスライクに見ていかなければならない要素という比重はどんどん膨らんでいるというのが現実だと思っております。

【委員】 それぞれの方がおっしゃった低廉なコストで高品質のサービスを、あるいは公平性をというのは、利用者の立場としては非常にほんとうにもっともなところで、そういうところがどんどんできてくれば、利用者としてもとてもありがたいということだと思いますけれども、ただこれを実現していくためには、先ほどから出ているような創意工夫をして、収益を拡大していく、あるいはコストを下げっていくということをしないとなかなかこのすべての要求は満たせないわけなのですよね。そうすると、ここで何人の方がおっしゃったように、民間の知恵を導入するだとか、あるいはこの良循環を生み出すという

ことが求められるわけなのですけれども、これも民間の知恵が入ってくれば直ちにそうなるというわけでもないということで、おそらく今、少しずつおっしゃったところに関係するのですけれども、何かやはりここで発想を変えていくことをしていかないとなかなかこれだけコストを下げても収益を上げていくというのはできないだろうと。もちろん、そこに新しい民間のアイデアを持っている人が入ってくるということは重要なのですけれども、今お話を伺っていると、先ほどの内部補助のことも含めていろんな規制だとかルールだとかというものがそういうものを阻む要素が幾つかあるとすると、それはこの機会に変えられるものは変えたほうがいいだろうと思うのですけれども、とりあえず今パッと思いつく範囲で結構なんですけど、何かこういうところがやはりポイントで、ここを変えればかなり動きやすくなるのではないかとということがおありでしたら、ちょっと教えていただきたいのですけれども。

【座長】 特に空港にかかわる部分ですね。

【委員】 ええ、そうですね。もちろん空港に。

【座長】 エアライン系全部の話をしたらきりが無いんで。

【委員】 空港の経営に関して、効率化あるいはコストを下げたり、あるいは自由度を高めるということで何かここがなかなかネックだなということをお感じでしたらと。

【佐藤氏】 済みません、先ほどもちょっと冒頭の説明の中で申し上げたのですけれども、ほんとうに例えばお客様がアライバル便着かれて、ターンテーブルでバゲージをピックアップして帰られるというところのスペースについては、先ほど申しましたように、空港ビルに払う定額が決まっております、それに対してお客様何名運んだかということで、そこを利用しているエアラインが何%負担するかというところで今お支払いしているという構図なのですけれども、これをまた言うとエアラインのエゴだと言われて誤解されてしまうと困るのですが、やはり今お客様増えても減っても空ビルに入ってくる収入は全く変わりません。そうではなくて、先ほど申しましたように、これはお客様からいただくのではなくて、我々エアラインが空ビルに支払う一つのフォーミュラとして頭数幾らでお支払いするというのにやり方を変えれば、多分もっとお客様を増やさなくてはというところも含めて空ビル側のインセンティブとか、逆にいったら、そういったところの動機づけというのが強化されるのではないかとというのが先ほど申し上げたとおりでございまして、今までそういったところについて、あまり注目されていなかったのかもしれませんが、そういう新しいメカニズムを入れ込んでいくというのは、一つの具体的な例としていいの

ではないのかなとは思いますがけれども。

【篠辺氏】 個別の事例ではないのですけれども、やはり収入とか費用を透明化するというのをまずやらないといけない。私どもは民間だから効率化できているかという、今日はマスコミの方おられるでしょうけれども、「エアラインなんか競争力ないじゃないか」という指摘を受けているわけで、それもいろんな指標を使って外と比べると「あなたたち、コスト、こんなものに見えるよ」という指摘をいただいているわけです。これは我々にとっては、少なくともバネにはしなければいけないわけで、説明責任も果たすとなりますので、それはやはりいろいろな形で空港運営の現状をタイムリー、スピーディーにエアラインもわかるのであれば、これはこうしたほうがいいのではないかとこれは勘弁してくれよ、そんなに費用かかっているのはおかしいではないかという指摘はできます。まずはこの透明化ができやすいことは期待しているのですけれども、今現在だって透明化されると、自動的にコスト、これは無駄だよねと思うところは皆さんやるはずです。分かなければ、無駄かどうかとも認識できない場合があると思いますので、私はまず透明化を頑張るというのはマストだと思っています。

【有森氏】 済みません、スカイマークから一言だけ。要は、空港はその地域の窓口といいですか、産業の活性化の起爆剤になると思っておりますので、重要な位置づけにあると思います。よって民営化イコール毀誉褒貶というか、利益が上がれば空港の管制も含め、職員も含め、収益が上がったら配分する、ボーナスが出るとか、そういうのをきちんとやるのも1つかと思います。今、空港さえあけていれば別にもう食っていけるよとそういうのではなくて、前年よりも搭乗者数が増えた、みんなで分けようじゃないかとか、そういうような形にするのも1つかと思います。

【座長】 時間の都合もありますので、〇〇さんと〇〇さんにご質問を出していただいでよろしいですか。お2人いただいて、関連するところをお2人ないし3人ぐらいの方からお答えいただくということで。

【委員】 済みません、質問というよりは感想なのですけれども、先ほどからお聞きしていると、やはり搭乗率保証は例ということで、それをするかしないかはニュートラルということだとは思いますが、お話を聞いていると、やはり地方自治体と航空会社さん、エアラインさんがお互い協力してやっぺらっぺらと。ところがあくまでもパイの関係であるということだと思っております。それは現状の前提では仕方がない。現状の前提というのは、空港があつて、そこに独占的な機能があつて、そこを運営しているところが

あると。ところがそれを例えば自治体さんもターミナルを運営するところを自治体さんが入札というか競争することができれば、そこに対して、いや、搭乗率保証はこれだけでいいよと。むしろターミナルに対して何かをさせるという仕事をさせて、これは別に1例であって、どうせお金を出すのであれば、ターミナルにやらせてターミナルが今度は各社さんと交渉する、もしくはターミナルがそのお金をどういうふうにするかということを使ってやらせることによって空港という固定した施設に対しての競争原理をオペレーターで入れて、そのオペレーターが民間発で使って、今度は各社さんとやるというダイメンションが今そこが欠けているのかなという気がしまして、それが各社さんにとってそれで民間と民間との競争原理もしくは発意によってさらに行くという、そこを変えないといけないのかなということを感じました。感想です、済みません。

【座長】 ありがとうございます。

では、どうぞ。

【委員】 空港運営に非航空系収入と航空収入があるのと同じように、エアラインの場合も当然航空の本体と、それから非航空系収入というのがあるわけですが、事業といますか収入というか非航空系事業ですよね、今、いわゆる貨物だとか物販だとかレストランとかいろいろなことをやっていらっしゃるわけですが、まずどれぐらいの割合でそういうようなものがあるのかということ。どうしてそれを聞きたいかといいますと、これからそういったものがどんなふうにならぬ非航空系の事業を伸ばしていこうとされているのかということにも関連しながら、例えば空港運営をこれからもう一度上下一体あわせて非空港、空港をやっていく場合に、やはりエアラインがどれぐらい関与してられるのか知りたいです。今お聞きしますと、ビルの利用料の問題、それからまたビルの中で営業もしていらっしゃる、物販もしていらっしゃる、出資者でもありという、いろいろな絡み方をしているわけなのですから、どういうふうに関与していくのがいいと思っていられるのでしょうか。それからそれに関連して、例えば非航空系の事業にも、ある程度何かの、こういう事業はいいけれども、こういう事業は関連したとしてもやめておくべきだというような規制を入れるべきだと思っていられるのでしょうか。それともむしろ、海外なんかもっと航空系、非航空系でこんな付帯設備もあり、こういったところが中に埋もれているので、もっと積極的にこういうこともやるべきではないかというお考えもあれば、お聞かせいただきたいと思います。

以上です。

【篠辺氏】 少し先生のご質問、幅広いので、少しご紹介ということで、私どもは国内旅客事業それから国際旅客事業、それから貨物事業、その他と分けますと、全日空の場合は大体国内で収入が6割ぐらい、国際の旅客で2割、09年なんかで見るとまた環境悪いので、2割に下がってしまったというのはあるんですが、そのようなイメージです。貨物事業は、国際と国内合わせて約1割です。そうすると残りがその他で、これはいわゆる航空に全く関係ないのもまざっていますので、それがその空港絡みが1割なのかというと、もっともっと小さいのです。空港とのかかわり合いになりますと、やはり今の数字で見ても、全体の占める割合の旅客事業ですとか、あるいは貨物事業みたいなものがほとんどになります。確かに私どもも機内販売ですとか、空港でグループ会社が売店をやったりしておりますけれども、そこにも事業性は見ていますけれども、そこが今後大幅に伸びるといふよりは、根っこの旅客事業ですとか、貨物事業がどう成長するか。その場が空港なものですから、友釣れになって附帯するものにもチャンスが出てくる。

ただ、昨今の国内線の事情を見ますと、国内貨物事業で例えば私どもは貨物専用機を基本的には飛ばしていません。全部旅客機の下腹のベリーと呼んでいるものだけなのです。普段からこれは空きスペースが多くなります。残念ながら、貨物での収入については、国内についてはあまりよくなくて、もっと知恵が要るなどは思っていますけれども、一方、こうした問題は、ダイヤを旅客に合わせてつくってしまして、貨物に合わせたダイヤをつくっていませんので、どちらをとりますかという問題にもなっております。ただ、空港サイドには貨物にかかわる附帯施設をつくってくれとお願いも当然してきている関係で、今申したことでいえば、そのわりには貨物がないですよねということの指摘を受ける場合もあったり、我々も貨物分野でももっと地元と協力して首都圏や関西地方に運ぼうという取り組みはやっていますけれども、やはり順番は旅客事業をどれだけ活性化するかというのがどうも一番早いのではないかというのを、ここは感想なんですけれども、持っております。

【座長】 ちょっと時間の都合がありまして、恐縮でございます、ここで一旦エアラインさんとのやりとりは中断させていただきます。

済みません、大変お待たせを申し上げましたけれども、航空連合さんのほうからせっかくお越しいただきましたので、ご意見をいただいてということにしたいと思っております。

## (6) 航空連合 会長 山本 大博 氏

【山本氏】 では、お時間の関係もありますので、空港の運営のあり方に関する委員会委員の皆様、本日はお招きいただきましてありがとうございます。この大変な重要な政策である空港運営のあり方の検討の議論の中で、常々申し上げておりますけれども、空港で働く者、業界で働く者の代表として、航空連合に発言の機会を与えていただいたことを感謝いたします。また、労働組合と申し上げましても、私たちそもそもは航空会社の社員、関連会社の社員でございます。いずれ、会社に戻らなければならないという立場もございますけれども、本日はエアラインの経営陣の主張される争点、論点と大きく異なる目新しいものを出せるかどうかはわかりませんが、やはり経営者の視点では、優先度に変化があったり、失念しているようなこと、また、このような場では発言しにくいような内容もあったようですので、働く者の立場からこのような空港運営なら支持できるとか、この考えは一緒である、また、この観点は忘れてはならないという気づきを与えられるような提言ができればと思っております。

本日の説明内容は、2ページ目になります。まずは航空連合について、済みません、時間がない中ではございますけれども、少し紹介をさせていただきたい。そして私たちのつくっている産業政策提言のプリンシパルといいますか、原則としての考え方のご紹介、そして本テーマである空港運営の形態の見直しに当たっての提言を3、4、5の3点、そして提言のまとめという形でご提案をしたいと思います。

では、3ページの資料を見ていただきまして、航空連合について組織概要をご紹介したいと思います。先ほど、この会場に入ったときに、随行員と間違われるぐらい若い会長でございますし、組織としても若い航空連合でございます。ちょっと紹介をさせていただきたいと思っております。航空連合はJALグループとANAグループの労働組合が大同団結をいたしまして、99年に結成をされた航空労働界を代表する産業別労働組合でございます。航空会社には、皆さんご案内のとおり、1社に複数労組がある場合が多いですけれども、ANA、JAL内のそれぞれの最大の労働組合が加盟をしている組織でございます。組織としては、客室乗務員と整備士をはじめとする地上職の組織になります。なお、いわゆる新興エアラインでは、北海道のエア・ドゥの労働組合、そして沖縄では空港ビルの労働組合も入っているということでございます。そして観光業も含めた航空関連産業で働く64組織、約3万6,000人で構成され、JALや全日空だけの主張ではなくて、グループ外

のエアラインの労組とも産業全体を一緒によくしていこうという観点で産業基盤の強化に向けた産業政策提言活動をしてございます。上部団体としては、連合、そして陸海空の交通運輸の労働組合で構成する交運労協といったものにも加盟をしているところでございます。

次のページの活動概要になりますけれども、今期で航空連合は12年目を迎えますが、今年は産業政策の実現をとおして、安心して生活できる強固な産業基盤を目指そうとスローガンに掲げて活動を進めております。産業政策の実現に向けては、より安全で、利用しやすい航空輸送を実現し、航空及び航空関連産業が健全に発展していくことを目指して、毎年産業政策提言として我々の意見をこのような冊子に取りまとめておまして、国交省をはじめとする政府・民主党、関連各所に要請行動を行っておるところでございます。この冊子は後ほど皆様にお配りしたいと思います。また、この検討会でのテーマとなっております空港整備、空港運営のあり方などについては、空港整備財源のあり方に関する提言の中で航空連合結成以来、課題認識を持ち、発信をしてきているところでございます。

次のページに移りますが、5ページになります。空港整備勘定の見直しというところ、これも触れさせていただきたいと思いますが、私たちが結成以来、一貫して主張していることが空港整備勘定の見直しでございます。今検討会のテーマである空港へのあり方の見直しそのものは、空港整備勘定の見直しと切り離して考えることができないと考えておりますのでスライドを2枚使って先にその考えについて、ご説明をさせていただきたいと思っております。

スライドは皆さんにお配りしているのと一緒でございます。2ページ使ってご説明をします。現在のような空港整備、空港運営の状況をつくった大きな要因の一つとして、空港整備勘定のプール制にあると私たちは考えています。各エアラインの方もおっしゃっていただきましたけれども、まずはプール制を廃止して、現時点での着陸料、空港使用料などの歳入と空港整備や維持運営費などの歳出部分の関係を明確にすることが必要です。その上で必要性の見直しを含めて歳出部分を徹底的に削減し、その結果、余剰となった歳入部分、特に公租公課を見直して、利用者への還元を進めていくべきと考えております。

昨年秋の事業仕分けにおいて、空港整備勘定は廃止の方向性、一般財源化というものが長期的には示されておりますけれども、現状のまま一般財源化してしまうと、空港使用料などの軽減のモチベーションが働かずに、利用者への還元というのが今後困難になってしまうと考えています。したがって、歳出、歳入の関係の明確化、そして財源そのものの規

模の見直しをして、空港整備勘定廃止へ進めていくべきと考えています。なお、羽田空港のような国家的なプロジェクトといえるようなものに対しては、純粋一般財源の投入を積極的に行うべきと考えております。

次のスライドになります。6ページでございます。これは空港整備勘定、過去の空整特会を各要素に分けて歳入、歳出で山積みにした関係の透明化、明確化をイメージしたのになります。お金には色がついていないということのため、航空連合はこういう関係付けをしています、航空局はちょっと違う関係付けをしています、皆さんいろいろひもつけをしておりますけれども、このように考えておまして、項目ごとに分けますと、一番上の航空機燃料税は来年度から3年間限定で軽減ちゃんとしてほしいということになっておりますけれども、そもそも新たな空港整備のための税と考えますので、既に役割を終えて必要ないもの、廃止を前提に考えるべきと考えています。着陸等の収入については、各空港の独自収入として、その空港の維持運営費などに充てるべきと考えております。あとは、今日は論点には出ていませんでしたけれども、航援料等については、管制、航空路整備等に充てて、収支の透明性を高めて、一つの手法としては独法化等を、運営を完全に独立することも考えられるということ。純粋一般税源については、ナショナルミニマムの観点で政策路線、具体的には離島航空路線に対する補助や国家プロジェクト的な空港の整備などに使うべきということ、この考えは交通基本法のヒアリングの中でも航空連合として申し上げさせていただいております。

続きまして7ページになります。ようやく本日のヒアリングの目的でございます空港運営形態の見直しに当たっての考え方でございますが、まず私たちは供給サイドの視点だけではなくて、広い意味での利用者の目線でそのあり方を検討することが極めて重要であると思います。それでは、利用者には選ばれる魅力ある空港とはどのような空港となりますと、1点目は安全性が十分に確保されていること、2つ目が利便性の高さが確保されていること、3点目が費用対効果の高い運営が行われていることと航空連合は考えます。

8ページに移りまして、1点目の安心・安全な空港の実現に向けてでございますけれども、空の安全を守る上で、事業者の安全運航に対する努力というものはもちろんでございますけれども、空港の保安体制の充実というものが重要となっております。これは過去の制限区域内への不法侵入の事例であったり、国際テロ・未遂事件の列挙でございますが、こういった不法侵入の事例はなくならず、また国際テロ、ハイジャック等は国家をターゲットとした行為に発展をしてございます。今までは、航空保安というものはエアラインや

空港会社、そういった各主体が責任を分担して行っているところでございますが、事業者の立場では費用負担に限界がある、また今後予想される空港運営事業者にすべて任せるといっても限界があると思います。またお客様との関係では、そういった保安に対する強制力というものを行使することに限界も感じているところでございます。また、検査場の金属探知機のところに人がいないなど、空港の混雑等のサービス低下にもつながってしまっていると考えておりますので、国が費用負担を含めて、責任を持って各空港の保安体制を構築すべきと考えているところでございます。

ページをめくっていただきまして9ページですが、労働組合の立場としては、働く者にとっての安全・安心も非常に重要ということで、近年、制限区域内での作業中に負傷する事故も増加傾向でございます。また、航空機や空港施設の損傷事故も後を絶たないということで、写真に載せてございますのは、飛行機から乗り降りする際に使用するパッセンジャー・ボーディング・ブリッジの外観でございますが、タイヤのところにある黄色い柵というものは、監視員がタイヤの下敷きになった事故を受けて設置されたものでございます。航空機を相手に働く者としては、安心して働くことができるよう、労働安全の観点からの対応も空港の運営事業者に対して求めていきたいと考えております。

続きまして、2点目の利用しやすい空港の実現に向けてということですが、4点ほど提起をさせていただきます。まずは空港アクセスの改善ということで、いろいろなところでも出ているようなアクセスの時間短縮、その他アクセスの改善ということ。そして2つ目がユニバーサルデザインの推進ということで、体の不自由な方や外国人を含めたすべての人にとってやさしい空港を担保していただきたいということです。昨今では、無料LAN環境などの通信施設も対外国人に向けては必須となっていると把握しております。

続きまして11ページになりますが、空港の利便性、そして価値を考える上で運航ダイヤやネットワークというのは重要な要素だと考えておりますので、そのために必要なこととして首都圏上空空域の活用と航空管制官の処理能力の向上というものが必要だろうと考えています。首都圏上空空域の解放が進み、首都圏の管制の忙しさの中でも給料の差がなかなか上がっていない管制官のモチベーションが上がるようなインセンティブの仕組みがあれば、首都圏空港発着便の飛行時間の短縮や航空経路の増大につながり、より多くの便が運航できるようになる。そして発着枠が増大し、またその増大した発着枠を有効に活用ができるようになるということです。なお、今日はあまりエアラインの方々是指摘しておりませんでしたけれども、その重要な競争資源である発着枠ということに関しては、私た

ちは空港や行政に過度の裁量権を持たせず、公平公正で透明な配分決定ルールが必要と考えております。

また、特に混雑空港など、いわゆる新興エアラインであったり、LCCに過度に偏った、頼った優遇策というものもあってはならないということ。いつまでが新興エアラインとして優遇すべきだということもきちんと議論をしていただきたいと考えております。また先ほど空ビルの出資、エアラインの出資についてお話がありましたけれども、空港会社への出資と影響力の行使というものもきちんと航空会社として、していただきたい、していくべきだと考えています。これはきちんと出資しているエアラインが束になって牽制し合わずに一致して空港ビル、そして今後の空港運営事業者に対して主張をしていく、利用者の立場で主張をしていくということ、航空連合も全日空、JALグループ、その他のグループの労働組合が一致してできていますので、経営の方にもしっかりとやっていただきたいということです。空ビルの段階であれば、例えばカウンターであったり、ラウンジの位置取りといったところで済んだかもしれませんが、空港運営事業者となると、今度は発着枠の配分に対して大きな裁量権を持つということになるおそれがありますので、ここはしっかりとしていきたいということでございます。スライドのほうには書いてない部分ですが、強調させていただきたいと思います。そして、人の流れだけではなくて、航空貨物の高速化を生かせる貨物施設などの機能改善ということも空港の利便性、価値向上に資するものと考えてございます。

12ページでございます。3点目、コストパフォーマンスの高い空港の実現に向けてということです。あの空港をまた利用したい、この空港に乗り入れたいと利用者、そして事業者を感じさせるためには、適正な料金による適正なサービスの提供が大きな要因を占めている。適正とは、言い換えれば納得感ということだと思います。そのためにどのような空港運営が必要なのかについて2点、提起をいたします。

13ページでございますが、まずは諸外国では既に実践されている内容でございますし、各エアラインの方々も主張がございましたけれども、個別空港の独立した空港運営への転換が必要というところでございます。空港別収支算出の共通ルールを策定して、地方管理空港も含めたすべての空港ごとの収支を明確にすること、透明化です。そして、私たちは上下とは言わずに、エアサイド、ランドサイドと言っていますけれども、その運営を一体化すること。そして空港ごとの独立採算を基本として運営として行う。これは運営形態にもかかわらずということです。そうした上で徹底した効率化により、支出の削減を図り、

利用者負担、着陸料、駐車料金、テナント料等の軽減につなげていく必要があります。

そして14ページは、空港ごとの独立採算を進める上で課題と考えられる点についての考え方を列記しております。羽田にかかわる借入金の償還とございますが、読み上げたいのは、この赤字空港への対応というところでございます。今現在発表されている空港別収支を見て赤字空港、こんな空港は必要かとか、いろんなマスコミの論点もございますけれども、独立採算後の収支が赤字の空港への対応としては、収支が黒字か赤字かという点のみで必要性を考えるのではなくて、その空港が持つ公共性、地域経済に与える影響など、その外部経済の効果も考えて、補助の是非も含め、幅広い観点から議論を行う必要があるということでございます。

最後になりますけれども、15ページです。空港の地域との連携という観点です。空港が独立して運営を行っていくためには、飛行機を利用するお客様だけでなく、その地域の人々にとっても必要とされる存在であるべきと考えています。空港がお荷物であった時代から共生をしていくのだという視点が必要ということでございます。また地域に根ざした空港となるべきで、その地域の人々が飛行機を利用しなくても空港に行くような環境整備も必要ということで、先ほど能登空港の例が出ておりましたけれども、そういったことも必要だということ。こういった取り組みによって、空港が地域とともに活性化すれば結果として、私どもの立場では雇用の創出にもつながるのではないかと考えております。書いておりませんが、税金も取られるというイメージよりは納めたいと思うものに変えていこうと政府が考えていると言っております。騒音対策費の給付であったり、給付する状態から逆に空港があることによってメリットを得ている方々、広くそういった方々から徴収ができるような体制への転換が必要だと考えてございます。

最後まとめてございますが、このような観点、最初のところは空港整備勘定の見直しと不可分の関係にあるので、この両者を同時に進めていかないと、この検討会の結論が今後十分に生かされないのではないかと考えておりますので、できれば今後の検討会において、もしくは相応な場において空港整備勘定の見直しについても取り上げてご議論いただきたいと考えています。そしてこの検討会の結論が国管理空港にとどまることなく、地方管理空港も含めた日本の空港運営全体に波及させることが必要ということ、そして2点目は、こういったこれまでに述べた利用者目線での運営が担保されるならば、運営形態としては、いろんな形があるのだろうというのが私たちの結論でございます。いずれの形態であっても、利用者そして事業者から選ばれることが最も重要と考えますので、そのためには安全

性、利便性、効率性を追求した運営を念頭に置いて検討を進めていただきたいと思います。

資料は以上なのですけれども、一応労働組合の立場から補足、1点だけ申し上げますと、例えば空港で働いている、飛行機を飛ばす仕事にかかわる人々について、私たちは組織をしております、いわゆる管制官であったり、空港事務所の職員の方については組織できておりません。ただ、空港の民営化ということについては、空港で働く公務員の方々の身分の関係等、将来にも大きく影響することですので、あまり論点として挙がってきていませんけれども、十分な配慮をお願いしたいということを労働者代表として一言最後に申し上げたいと思います。

以上で航空連合からの提言を終了いたします。少し時間かかりましたが、よろしくお願いいたします。

**【座長】** どうもありがとうございます。また別の立場からの視点をいただきまして、ありがとうございました。そうしましたら、ちょっと時間、押しておりますけれども、皆様のほうからご質問等ありましたら、質疑応答をさせていただきたいと思います。

**【委員】** どうも貴重なご提言ありがとうございます。今、山本会長のほうからのご提言にございました中で発着枠の問題であるとか、あるいは路線選定の問題とか、空港経営において、これまで民営化なり何なりを進めていくというときに、その空港事業者にいろいろな自由度を与えたほうが空港経営として魅力が高まるというご議論がこれまでもございました。具体的に例えば、発着枠の設定であるとか、路線の設定であるとか、そういうものを空港の運営事業者というのか、そういったところがある程度企画をするとか、差配をするというようなことが現実的に可能なかどうか。そしてそういうものを、これは航空連合というよりはエアラインの方に伺いたいのですけれども、そういうことに対して、どういうふうエアラインとしては受けとめられるのか、そこら辺を伺いたいのですけれども。

**【山本氏】** 空港事業者が第2の裁量権を持った行政になっては困るということが現実でございます。そういった差配をすることを否定するわけではないですけれども、利用者としてエアラインがきちんと主張を持って協議ができるような体制をつくっていけば解決できるのではないかと考えています。

**【委員】** できればちょっとエアラインのお立場から、そういうことをどういうふうにご考えておられるのかというのをちょっと承らせていただけますか。

**【佐藤氏】** ちょっと質問の意味を理解しているかどうかなんですけれども、現実問題

として、日本の国内の空について申し上げれば、ほんとうに空もばんぱんで全く発着枠がなかなかとれないよというのは、多分地方空港ではなくて、羽田しか、成田が今後どうなっていくかというのでもあると思いますけれども、時間値の問題を若干脇においておけば、羽田だけなので、じゃあ羽田について羽田のJATCOさんが発着枠を差配するというところについて、それが民間企業として、そういう形を決定するというのは、何と申しましようか、違和感はありますねという感じですね、やはり。

【篠辺氏】 これについては、まず、世界の空港で、出発・到着のスロットについてどういうルールで配分しているかというスタンダードに基づいてやるべきだと思います。あとは今、佐藤さんが言われたように、非常に混雑している空港、場合によってはスロット自体を取引までしているような例が国際的にはあるわけです。ですからそこについては、公正公平の観点が失われるような形はどのエアラインにとっても、良くないわけで、基本的にはできるだけ世界でこれが一番いいやり方でエアラインとやりとりして決めているのだということであれば、そういうやりとりでも構わないと考えます。問題は、混んでいる空港はちょっと何か考えが要るぞということだと思っております。

【委員】 ありがとうございます。

【内山氏】 それから路線の話が出ましたが、国内路線は一応自由ということになっておりますので、空港がそれを差配するというのは、制度的にもおかしいし、そういう考え方はないだろうと。国際の場合は国の認可になっておりますし、これは空港そのものとは関係のない話かなと思っております。

【座長】 あと1問ぐらいだけ、お時間ございますが、ほかの方。

【委員】 よろしいですか。

【座長】 どうぞ。

【委員】 テロ・ハイジャックの安心・安全のところで、これは国家をターゲットとした行為であるから費用負担も含めて国が一義的に責任を負うべきだと書いてあり、そうかもわかりませんが、これは具体的にいうと、お話の中でお客様なので、なかなか強く言えないのだというようなご表現もあったと思うのですが、これは国家公務員がやるべきだと、こういうふうにお考えなのでしょうか。それとも費用負担の話が重点なのでしょうか。それはどういうふうに理解したらよろしいのでしょうか。

【山本氏】 基本的には費用負担という考えで私ども組み立てはしてございますけれども、それで実際目的が達成させられないのであれば、アメリカのようにTSAがやるとい

うことも必要なのかもしれませんが。

【座長】 どうもありがとうございました。非常に広い範囲の議論を今日のエアラインの方々、それから航空連合の方々、ほんとうにエアラインの方も少しずつ違う立場でお話しいただきましたので、我々も大変参考になりました。ほんとうにありがとうございました。

それでは、お時間も参りましたので、進行を事務局のほうに戻させていただきます。

## 閉 会

【空港政策課室長】 どうもありがとうございました。

それでは最後に、市村政務官のほうから閉会のあいさつを申し上げたいと思います。政務官、よろしくお願い申し上げます。

【市村政務官】 ただいまご紹介賜りました市村でございます。途中から参加でございましたが、本日も第4回目ということ、また今日は特にエアラインの皆様にお越しいただきまして、心から感謝を申し上げます。この検討会は、ほんとうに今後の成長戦略の中でいかに空港需要を高めていくか、そのときにいかに効率的に合理的にやっていくのかということを追いかけていくということもあると思っています。今日までいろいろご意見賜りましたことを私も途中からでございましたけれども、しっかり受けとめておりますので、また引き続き、今日のこの場に限らず、ぜひともいろいろご意見を賜りたいと思う次第でございます。特に発着枠の問題につきまして、私もこの立場になってからいろいろなところでいろいろご意見をお聞きしておりますので、いろいろとまた教えていただきまして、万が一にも国土交通省に過度な規制があってはならないと私は思っております。やはりもっと自由にやれるようにしなくてはならないと思っておりますので、そういう観点からいろいろとまたご意見を賜れば幸いですでございますので、よろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。

【空港政策課室長】 それでは本日、第4回目の検討会は、これにて終了させていただきます。次回につきましては、また後日、事務局のほうから詳細についてご連絡差し上げたいと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。本日は皆様、ご多忙のところ、ご出席賜りましてありがとうございました。