

## 「第1回 空港運営に関する有識者懇談会」議事録

日時 平成23年10月27日(木)

15:30~17:30

場所 道庁別館10階企業局会議室

### 《 座 長 あ い さ つ 》

#### 【佐藤座長】

皆様の互選によりまして、懇談会の座長になりました佐藤です。今朝の北海道新聞を見ましたら、1面の左側にですね、新幹線の並行在来線についてバス転換するという記事が出ていました。これは日本全国でも初めての例でありまして、鉄道ではなくバスという案を、この時期に北海道が出すというのは非常に画期的であります。それを巡って色々な議論が起こってくる。たぶん色々な形での賛否があるわけです。それと同時に、今日この懇談会の目的であります民間の知恵と資金を活用した空港経営について、これまた賛否両論があります。こういうことが何で続くんだろうということを考えていたわけですが、それでふと気がついたのが、実は高校時代の世界史で習ったフランス革命におけるアンシャンレジーム、旧体制の打破という事態に、今至っているということ、古い体制、古い権力が時代に合わなくなってきた、それを見直そうという、それでフランスは大革命になって、日本は命を戦わせるような革命ではないが、ある意味では大革命に匹敵するようなことが起きているような気がします。その背景は、やはり人口の減少だろうと思います。人口減少という我が国の特性を見た時に、交通の有り様を根本的に考えなければならない。そう見たなら、この懇談会は、非常に重い、責任のあるものになると考えた次第です。これから色々な形でのご意見をお聞きしていきますが、どこかに交通革命の先駆けを北海道からやるんだというそういう志を持って是非議論をしていただきますなら、次の世代に誇りうる資産を残し得るんでないかなという気がしています。そういうことで司会・進行をさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

### 《 意 見 交 換 》

#### 【佐藤座長】

ただ今から資料をもとにいたしまして、今日は第一回目でございますので、委員の皆様方の忌憚のない意見をお伺いしていきたいと思っております。そもそもこの懇談会の目的は何かから質問されても結構です。私はこう思うということを含めて、いろんな形でこの空港に関わること、交通に関わることについてご発言をいただきながら、最終的には資料1にあるように、北海道の航空ネットワークを低下させない仕組み、国管理空港における空港運営の見直しの方向性、またその具体的な手法を考え、提案し、そしてさらに国管理空港以外の道内空港全体のあるべき姿について、私たちの懇談会の意見をまとめていければと思う次第であります。資料1は私たちにかせられた宿題であります。これは何回も何回も確認して、進めていきたいと思っております。

最初は、石井先生から順番にまわって、フリートーカーの形にさせていただきたいと思っております。

## 【石井委員】

北大の公共政策大学院におります石井と申します。直接は地域経済とか地域政策というものをやってきておりますが、もともと政策金融にいたということもあって、民間化ということも地域活性化の一つの手法として勉強してきたというところがございます。空港に関しては、むしろ航空業界の動向というようなことも踏まえながら、空港というものを考えたいという視点と、特に北海道の経済の発展というような視点で空港問題を捉えていきたいというところで、空港問題も考えていけないといけないということがございます。

ご承知のとおり、高速交通体系、北海道に関しては基本的には、今現在、空港だけに依存するという形でございますから、空港の持つ意味というのは非常に重要だと、私自身も認識しております。逆に言うと、全体の今回の国における検討過程というものを、私なりに見ていきますと、ある意味、国土政策全体が国土の均衡ある発展ということで、むしろ地方をある程度優先的に発展させていくというような思想、これが基本的には従来からの国土政策の一貫した方向だったかと思うんですが、ある種その結果としての、過剰施設、過剰設備ということが、相対としては問われはじめておまして、空港についてもそういったことも問題点の一つとしてあげられながら、こういった検討に入ったという経過だったかと思えます。要すれば、ある種均衡ある発展というところから、むしろ日本としての競争力をどう確保するかということに、空港政策自体も軸足をおかなければならない。ある種、そういった問題認識を強く持った中で、一連の提言をされたのではないかというふうに私自身は認識しております。

そういったことから言うと、やはり国自体もたぶん重点化ということで、重点化するとしたら羽田を圧倒的に重視するということが、一般的な状況からいうと、方法としては明らかではないかと推測している次第でございます。やはり北海道としても、ある種そういった動きの中で、相対としての機能をむしろどう強化していくのかというようなことが非常に重要ではないかと。ネットワーク機能を低下させないということが、この懇談会の設置目的にうたわれておりますが、ある意味ではある種、今のまま守っていくという姿勢だけでは、むしろ機能低下が避けられないのではないかと考えております。その意味で、全体に課せられた課題もたぶん重点化と効率化ということで、そのための手法としての民間化というような流れがうたわれたというふうに思うわけであります。そういうことも模して考えると、北海道に関しては、新千歳というものが改めて、コスト的な問題も含めて、非常に競争力のある空港であるということが、一連の検討の中でも明らかになったわけですから、その部分をむしろ積極的に地域経済を強くするために使うという視点が一つの重要な視点ではないかと。私自身はこういったことの検討が始まる前から、新千歳単体の上下一体民営化ということを考えたらどうかということ、実は主張していたんですが、全体の流れの中では、国管理空港全体をどう考えるかということが、国自身の問題提起でもあったということですし、どのように上下一体化を考えるかというようなことを現実的に考えていくと、むしろトータルとしての現在価値が下がる、安いある種経営主体に渡して、それをブラッシュアップして、どんどん強くするというようなことが、現実的な方向ではないかということで、できるだけ一体的な民間化というようなことを考えるのが現実的には非常に重要な一つの視点だろうというふうに思います。ただし、その際にやはりトータルとして本当に必要なもの、あるいは必要性に少し疑問が生じるもの、もしくは人口減少というような中でなかなか一致が難しいもの、こういったものについては、今ということではないですが、やはりあぶり出しながらトータルとしての経営改革をしていくという視点も重要ではないかということで、だいたいばらばらのことを申し上げましたが、いくつかの視点を並行的に入れながら、是非、この懇談会での検討を、私自身も考えながらしていきたいと考えております。

### 【北村委員】

私はいかにして道内の航空ネットワークの維持を目指していくかという発想で議論に入っていきたいと思っております。

国で空港の上下一体化を推進するような方針が示され、各空港での上下一体の収支バランスが明らかになってきました。空港民営化の検討が進められる場合、現在の赤字空港はどうなるのか。事業の受け手がいない空港はそのまま廃止になってしまうといった最悪のケースまで考えられます。

国では今のところ地方空港の存廃まで考えた議論を進めているわけではないようですが、道内航空ネットワークのあり方を考える時には、赤字空港をそのまま放置して良いのかという議論も常に念頭に置かねばなりません。但し、赤字といっても、どのような考え方に拠る赤字なのかという点も大事なポイントです。

日本の空港は、極端に申し上げますと羽田空港以外は全て赤字という構造ですので、単に赤字だからという理由で空港運営をやめてしまうと羽田空港しか残らず、全ての国内航空路線が無くなってしまうということにもなりかねません。どの程度ならば許容される赤字なのか、あるいは再配分されるべき赤字なのかといった点を考え、それでもなお残る赤字をどのような仕組みで負担して空港運営を続けていくのか。

国から最終的なゴールイメージが示されていない状況で、道内での議論を進めていくのはやや難しい面もあるかと思えます。しかし、このような議論をしっかりとクリアしておくことが、次の対応を考える上で大変重要になると思っております。

新千歳空港の民営化だけが先行してしまい、他の道内空港が取り残されてしまうという姿が、ある意味で北海道にとって最悪のシナリオかもしれません。しかし、新千歳空港の収益で他の空港の赤字をカバーするとしても、現実に事業主体が違う状況で実際の運営が可能なのかといった疑問も残ります。空港機能を残すのであれば、赤字の空港では黒字化に向けた努力を行う。その上で次のステップを考えていかなければ、なかなか話が前に進んでいかないのでは。このような取り組みを通じて答えも自ずと見つかるのではないかと思います。

### 【北山委員】

私は、観光にいろいろ携わっておりますので、そういう観点から発言させていただきますと、日本には空港は98もあって、いわば唯一のハブ空港を持たない国、この失われた10年というのは、まさに航空政策の、あえて勇気を持って発言させてもらおうと、失敗というのは非常に大きかったのではないかと、個人的には思っております。また、北海道的に見ましても、新幹線がない、あるいは全国の半分程度にしか整備されていない高規格道路というハンディキャップの中では、非常に空港のあり方、航空政策というのは極めて重要で、国の検討委員会において、最も重要な地域はまさしく北海道で、この国の考え方にうまく便乗して北海道のハンディを詰めるという方向で、この懇談会が進むといいなと。北海道にとって、地域に有利な方向に進んでいったらいいのではないかと基本的に思っています。

議論の進め方につきましては、二つほど整理がついていないので質問させていただきたいと思うのですが、基本的には国管理空港の議論なんですけど、他の県と異なり、北海道には市管理空港と、道管理空港がありまして、そもそも議論のスタート時点からそれを含めて議論していくという手法をとるのか、国管理空港を進めながら、その他の空港を議論

していこうというのか、その辺によっては議論の進め方が多少変わってくるのではないかなというのが一つあります。

それからもう一つは、率直に言いまして、黒字なのは新千歳だけで、頑張っても黒字にできそうなところはせいぜいあと二つあればいいかなという程度。個人的に言わせてもらおうと、そうなってくるとバンドリングというか、複数空港の一体経営というのは、最も北海道にとっては重要な課題になってくるだろうと思います。ですから、この複数空港の一体経営ということ抜きでは、北海道の場合は他府県と違いまして、この問題を議論できないのではないかと考えております。まだまだ勉強しなければいけないことはたくさんあると思いますが、皆様方のいろいろご指導を受けながら、責任を果たしていきたいと思います。

#### 【佐藤座長】

最初の質問の部分について、議論のスタートですから、これについて非常に大事な部分でありますので、この点について事務局からこの懇談会の進め方を改めてご説明をいただきたいと思います。

#### 【武田部長】

一番最初に冒頭で、副知事からのご挨拶にあったことと、それから佐藤座長からも話があったと思うのですが、国の方は国管理空港という切り口で話しを進められておりますが、私もはあくまでも、道内の航空ネットワークがどうなるのか、どうあるべきなのかということに立脚するというところでこの懇談会を開催させていただいておりますので、そこは区分けしないで、道内ということを考えていただきたいと思います。

それと二つ目のご質問は各論になる部分ですので、まず、現状はどうかということをしっかりご議論いただいた上で、じゃあその後どうしていくんだという方法論のところ、今おっしゃったことがくるのかなと思う次第です。

#### 【佐藤座長】

道内全体の空港を考えるとということが基本方針という説明がありました。ただ、初めから道内全体を考えたら、それこそ收拾がつかないために、国管理の空港について、どういう道があるかということ徹底して議論した上で、それを踏まえながら道内空港への適用とか、いろんな形の応用という、そういう進め方で整理できるかなとふと思っておりまして、進め方の部分と、議論の対象はちょっと違ってくると思います。それについては、また、懇談会の中でいろいろと意見等をお伺いしていきたいと思います。

#### 【田村委員】

佐藤座長がアンシャンレジームの打破をなさるといっているので驚いたのですが、ケインズの有名な言葉に「社会の改革を阻止しているのは既得権益とかではなく固定概念である。その固定概念は政治が打破するんだ。」というのがあります。地方分権の時代、地域住民から、地方自治体からわが国の閉塞感を打破しようという佐藤座長の一声に、私も気合いを入れていかなければならないと思った次第です。

そういう意味では、固定概念に縛られたものが山ほど空港にもありまして、例えば「紋別空港は採算性が取れない」と多くの方は言います。実態を一言で言えば、紋別空港を管理しているのは、空港の隣にあるラーメン屋のおばちゃんでありまして、それくらい低コストで頑張っている。このように、北海道にある13空港はそれぞれに経営の工夫がありまして、空港が持つ公共性に関わることについて地元は官任せではなく、自助努力をしている。固定概念を捨てて、北海道の13空港それぞれをしっかりと見てみる

必要があるというのが私のこの懇談会への要望です。今回、国から道に一つ大きな問いかけがありました。佐藤先生は、何が国よと私は言うと思ったのですが、いいチャンスだからやってみようと言われたのでびっくりしたのですが、私も、空港、航空の先進地域である北海道からオールジャパンに向けて、新しいメッセージを出すというよいチャンスかなと思います。

私は、国の「空港運営のあり方に関する検討会」の提言は、世界中にある方法の中の一つ空港運営を示したものと考えています。まず、世界中には、多様な空港運営の方法があることから、我々は検討する必要があると思います。また、民営化という言葉も、注意深く使うべきと考えています。例えば、千歳空港について、外国の会社が経営権を獲得した場合、そこにどんな問題が起きるのか。これまで北海道では、鉄道も高速道路もない地域は、航空サービスを充実させてきた。例えば、HACの機体を地方自治体買って与えている事例は、兵庫と北海道しかありません。このように、知事の強い意志で、北海道の多くの地域に航空サービスを提供してきた。勿論、議会も同意し、道民も税金を使うことに賛成してきた。しかし、もし私が民営化された千歳空港運営会社の社長なら、会社の利潤を上げることが最大の目的ですから、道内各地からのローカル路線への心遣いは後回しにするでしょう。混雑している時間帯には飛ばさせませんし、ターミナルビルが一番離れたところを使ってくださいと言うでしょう。そこで、もしも民営化の条件として、契約において道内各地からのローカル路線の扱いを規定すると、千歳空港を買おうとする人が出なくなるのでしょうか。知床、釧路湿原とワンセットにした海外観光パックを考える会社が応札してこないのでしょうか。このあたり、民営化について、国際線や国内線も含めた企業の需要予測などを相当読み込んで、買い手が現れる、しかも競争が行われる仕組みを作る必要があります。

それからもう一つ、民営化の怖さは、必要があるときはいいのです。需要がなくなったら撤退してしまうことで、この需要リスクを誰が持つのかという意思決定はしておかなければならない。それは、世界になくて、日本にだけある特殊な交通事業者の仕組み、すなわち「独立採算制」への配慮です。例えば、アメリカのエッセンシャル・エアー・サービスは、航空会社に対して赤字額に適正な利益を加えた額を助成することによって路線の維持が図られるという制度があります。日本は離島補助以外それがありません。赤字路線について、わが国の航空会社は温情的にかつ地方自治体の補助を受けて運行しています。空港が民営化されると地方自治体からの公租公課の減免もなくなるため、航空会社は民営化された空港会社の動きに合わせて、採算性重視で路線を選択してくるでしょう。空港民営化の議論は一見、空港の話ですが、航空会社と地方自治体との関係にも強く関係する内容であることに留意する必要があります。

重ねて申し上げますが、空港の民営化について北海道から新しい方向性打ち出すためには、固定概念を払拭して、虚心坦懐に現場を見ることかなという気がしております。

#### 【永田委員】

私は、道商連の方のたまたま政策委員長をした関係もありまして、小委員会をこの空港問題についてやりました。その座長、小委員長ということになったんですが、もう一つは私は女満別空港ビルの社長をしております。これは北見商工会議所の会頭が当て職として社長に就任という仕組みを作っており、私が社長になって本年で4年になりました。そういう形できておる空港でありまして、そんな部分では、私は空港ビルの不動産業というんでしょうか、こういう立場でものを考えていきたいと思っております。しかしながら、私は青年会議所時代から昭和60年に青年会議所の理事長をやりました、当時、北海道にお

ける新長計画がスタートした時に、これは私も勉強させていただいた。それがコンピュータという話があつた辺りから少しずつ出てきて、そしてそれに基づいて、遠い地域ですね、札幌の人たちの感覚でない田舎の感覚でこうしたらいいのではないかと、いろいろな新規政策に近いものを、私は青年会議所時代に作らせていただいて、たまたまそれは政策委員長をやった関係で、JCにも経済政策というのがありまして、これの委員長をした関係でやらせてもらって勉強しました。だいぶん提言をしたつもりであります。

今回、特に今までいろいろな話をお聞きしまして感じることは、上下一体という本来の意味は何だったんだろうかというのが一つであります。それと、道でなく国の人の考え方があります。実は儲からないところは儲からないんです、この空港というのは。ご承知のとおり、儲かるところは黙っていたって儲かるようになっていくんです。それは何かというと、飛行機が飛んでくる、一つの魅力のある地域にある空港というふうに限られてくると思います。すると人と人との流れがありますので、人がたくさんいるところの横の繋がりがである。だから、地方において我々、どういうことを考えていかなければならないかということに繋がってくるのではないかと思います。そうした場合には、実は、紋別の話がよく出てくるわけではありますが、本当に十数万人しか年間乗らない。ところが今回、東京便がなくなりました。札幌便1便に変更になりまして、そこを経由して東京へ行きなさい。そうすると、実際また紋別の乗降はどうなんだろうかと、女満別へ来て乗るような状況になるのではないかと思います。そうすると、赤字、黒字の話の以前の話になってきて、先ほど、田村先生がおっしゃられたように、やはり何らかの地域に対する手当をしていただかなければ維持はできない。だから、じゃあなくすのかということ、交通の一つのネットワークの基盤がほとんどない地域です。鉄道はありません。高速道路繋がっていません。高規格道路も中途半端です。そうすると、道路もない、上もない、下もない、海はちょっと遠すぎます。そういうことを考えていると、人間がそこに住むために飛行機が飛んでいるんであって、人間がいなくて飛行機は飛ばさないだろうと。そうすると、交通のネットワークというのは、人が住んでいるから、そこにいるということが大事であって、観光だとか産業があるから、そこにネットワークを作っていくんだという一つの右肩上がりの時の話とは別に、今度は弱者をどう守るかということをしつかり考えていかなければならない時代に入ってきたんだろうと思います。けども、私はそういう状況でありながら、国の今の政策全体に見てまして、TPPお化けみたいなのが出てきました、なんだかよく分からない話で周りを揺さぶっているし、それからまた、今回でもすべてお金をどうするかという震災後の部分で、特に金でしかものを考えられないような政策になりつつあるのかなという、嫌な方向に行っているような感じがしてならない。そのために、では地方の赤字の空港を潰してしまえ、という乱暴なことは言えないけども、私はそういうふうにしかとられない。ですから、これは本来、田舎に住む者と都会に住んでいる方々の感覚、皮膚感覚というのではなく、現実的な感覚が全くずれている、そういうふうには思っております。ですから、これは北海道にとっても、地方あつての札幌だと思っております。ですから、そういった部分を考えていけば、守るべきものはしつかり守っていなければならぬと思います。ただ、どうしたらいいか、私自身も考えると、いろいろ地域からの要望で、私が空港ビルの社長をやっているからだと思ふんですが、飛行機が小さくて乗れないから大きくしてくれとかくるわけです。ところが、女満別空港の場合は、JAL及びANAが便数を増やそうと考える方があります。飛行機会社全体が機材を小さくして回数を飛ばすこととして利便性を図っていくという方向に向かっていると思います。そうすると、荷物を運んでいたものが運べなくなっているという現状があります。私どもの地域を考えますと、サロマ湖でカキとかホタテがとれます。活きのいいものをコンテナに積んで空輸していた時がありました。ところが、今はコンテナが載せられない飛行機しかありませんの

で、そういう美味しいものを外に出していけない。せっかく美味しいものを作って、そういった基盤を国のお金で実は作っていただいたんですね。せっかくそういった環境を作りながら、それを運ぶ手立てがなくなってきているというのが現状です。そうした場合、北海道はやはり食に魅力のある地域でありますから、やはりそういったものを何とか外向けにいけるんだよということを出していかないと、地域の特色、特異性というものは薄れるのではないかなという感じもします。いろいろ細かいことを言っていたらきりがありませんが、そういう状況がありまして、私どもは空港ビルの立場でいいますと、不動産業ということでもあります。ですから、いかに経費をかけないでやるかということも、私自身は、武田部長が取締役をやっておりました。その時に、北村委員も私どもの取締役になっているわけですが、実はいろいろな経費の削減をやりました。それからまた、ピークは100万人だったのが70万人をきるような空港になりましたので、お客様のお土産品の購買も相当落ちています。そういった場合どうするのか。撤退したいというのが今のところ3社ほど出ています。そうすると、次に入ってくる場所がない。ところが、運良く現在のテナントが少し面積を延ばしたいということでもあります。2年前に、私ども実は将来的に考えて家賃を減免した経緯もございます。ですから、そういった努力をしながら、空港ビル全体でいきますと今のところは全く問題ない経営状況であるのですが、上下合わせると2500万円赤字だということでありまして、これはやはり魅力のあるところは民間企業は入りますが、赤字のところはそういったことがないだろうなと思います。

#### 【平岡委員】

札幌大谷大学の平岡でございます。空港問題というのは、真の専門家は私はいないと思っております。勉強しながらお話ができればなと思っております。空港にとってのお客様は、私は基本的に航空会社だと思っております。航空会社のお客様は利用者です。そういう発想でできてきたのが、諸外国の例だと思っておりますが、日本の空港というのはそういう形でできてこなかった。いわゆる撤退がない規制時代の中での空港整備と空港ビル、空港政策だと思うんですね。撤退がない前提で作ってきたわけです。先ほど、田村先生がケインズをおっしゃったんですが、「競争のルールが変わったんだから、過去の勝者は現在の敗者になるんだ」と、その一つがやはり航空のビッグバンのいわゆる規制緩和だというふうに思います。とうとうここまで来たかなというのが私の正直な感想です。

1978年でしたか、田中政権の時から、ご存じのように、たぶん北海道の空港というのは、基本的に最初は政策枠でできた空港ですよ。そんな路線別原価でいけば成り立たないところばかり飛ばしていたわけですよ。羽田の発着枠が付与されたからきたわけですよ。それが今度、参入と撤退が自由になって、路線別原価方式で決めていくということになりましたよね。簡単にいうと、陳情と需要で、便数飛んでた時代から、はっきりと収支で勝負しようかという時代になってきた。かつての、経営管理の方々というのは、役所との折衝があって、羽田の発着枠をもらってきたで済んできた。ところが、今は、MBAが、路線別原価、戦略的マーケティング、そんな視点で航空のネットワークを見る、そういう航空会社が変わっている中で、現在の空港ビルであったり、空港施設は旧来型の、ビジネスモデルとはとても言えないもので、そうした経営をしてなくて、いわゆる賃料が入ってきたと、これをどう変えていくかということだと、私は思っています。

この「空港経営改革の実現に向けて」という報告書は、実態を反映していない理念先行型の報告書だと私は思っています。その中で、たぶんそれぞれの都道府県というのは調査を始めたり、様子見だとか、どこからかモデルを持ってきてやっていくしかなんです。だから北海道はオリジナルのモデルをどうやって出すかということがひとつの大きなテーマになると思っています。

新千歳空港だったら行けるという議論があるのですが、私は千歳空港だけでも容易に行かないと思います。非上場の会社であっても、株式会社が出資してますから配当政策をどうするのか、簡単に言うと空港ビルの儲けを空港施設に突っ込めということですよね。私はそういう話だと思っています。空港施設は赤字ですよ。空港ビルは儲かってるんでしょ。空港ビルの儲けを空港施設で取って、どんぶり勘定で、ゼロサムゲームをやって下さいよと、そういうことになっている。かろうじて千歳だったらいけるんだらうなという感じだと思いますが、先ほど名前が出た空港ではとても無理だと思います。そしたらどうなるのかというと、3つしかないと思います。種別で行くのか、エリアでやるのか、単独でやるのか、この3つしかないと思っています。いろんな議論が出て結論はそこしかないと思います。

そして、もうひとつは、需要で分析したら、この空港は需要で成り立っていますから、じゃこの空港は残しましょう。需要が少ないから成り立ちませんね。じゃあ廃港には出来ませんから、出来る限りコストを下げて公的援助で残しましょう。こういう形になると、形は見えていると思います。

### 【吉田委員】

道経連の吉田でございます。こういうので一番最後に話すのはつらいのですが、ダブるところはご勘弁いただきます。私は基本的には、本当を言うと、空港のあり方というのは、空港の問題だけでやっていいのかなというのは、根本的に疑問を持っています。というのは、北海道はご存じのように、高速道路は高速道路、新幹線は新幹線、空港は空港、港は港、いつもこういう論議をされる時に、特化した形で論議される。けども、何となくそういう論議をする方々の共通の北海道の開発ビジョン、地域ビジョンを何となく前提にしているのは間違いない。ただ、前提にしているビジョンを非常にバフツとしたものではなくて、果たしてそれを前提にして間違いないのかなというのが、まず疑問としてございます。ですから、今回の空港のあり方を考えるに際して、良い機会ですから、是非、道内の高速交通網を地域活性化の中でどう考えていくかということ新しく根っこから論議したらいいんじゃないかなというのが一つです。それから、そうは言っても、今後の地域がどうなっていくかというのは、例えば、2030年に100万人くらい人口が減るという推測もありますが、そうなったときの各地域を細かく見ていくと、人が元気に住んでいるところとそうでないところがだんだん出てくる。そういう中で、地方空港のある地域が、どんな地域の姿を描くのか、これは相当実現的な創造性を持って見ていかないと、その地域における空港の価値というのが、どう変わっていくか見えないという意味で、非常に地域の政策ビジョンというものをもう一回見つめるなかで、本当の高速交通網をどうしていくのが一番ベターなのかということは合わせて検討していかなければならないなと思います。そういう中で、空港をどうしていくかということですが、空港も空港経営と路線を考えていかないと、なかなか空港の持つ価値をどうみていくかというのは分からないのだろうと思います。ですから、その際には空港経営という視点と、航空会社側の視点、それから利用者の視点、そして空港立地地域の住民が、空港をどう価値があると見ているのか、単なる旅客以外の価値、そういうことも含めて見ていかないと、空港の存在意味というのを失った中で、採算性ですとか、重要性ですとか、そちらの数字の方の論議に走っていったら、北海道の空港のあり方というのは見失うのではないかなという危惧を持っておりますので、私としてはそんな観点から今後の論議を考えていきたいなと思います。

先ほどの資料にもいくつか世界の民営化の事例が出ていましたけれども、我々もいろいろ探して勉強していますが、なかなか詳細が分かりませんので、世界の民営化されている事例なども情報としていただければ今後の検討の参考になるかなと思います。



**【佐藤委員長】**

各委員の方々からのご意見を伺いました。もう少し時間がありますので、意見の交換を続けていきたいと思えます。

最初に私の方から、平岡先生が空港のあり様として、種別、エリア、単独とおっしゃいましたが、種別というのはどういうものですか。

**【平岡委員】**

一種、二種のことです。

**【佐藤委員長】**

その種のことなんですね。その種で考えるか、エリアで考えるか、単独で考えるかということですね。

この後に、田村先生、ご意見無いですか。

**【田村委員】**

これから私が話すことは、今後の議論に影響しそうですので忘れてください。

航空・空港に関わる大学関係者は、Aチーム、Bチームという分類をすることがあります。Aチームというのは儲かる路線を担当するチームで、例えば、千歳を中心にローコストキャリアを使いながら国際線に進出してゆくといったもので、素敵な夢も描ける。これに対してBチームというのは、儲からない路線を担当するチーム。そして、現実には、AチームとBチームとをどのように納めるかという議論が重要です。

平岡先生の発言はAチームの議論です。この懇談会でAチームの議論をずっとしていくのも一つのアイデアだと思います。北海道を牽引するエンジンを作ると割り切れれば、私も賛成です。しかし、その後ろにBチームがいて・・・このBチームをどこまで引き連れてやるのか、引き連れないのかという話を、平岡先生は3つに分けられたのですが、そこのところの知恵出しが極めて重要な気になります。

**【永田委員】**

空港ビルの立場から言いますと、先日も自治体管理空港の会議がありまして、その中でこの件について、皆さんのご意見が欲しいということだったんですが、考え方が全然出てこなかったんですよ。40空港くらいの社長さんが集まったんですけども、ということは、見ますとですね、やっぱり、プロって書いてあるんですけども、経営のプロは私はどういう人がプロなのか分かりませんが、JALから来ている人、ANAから来ている人、出向者ですね。それから、また天下りっていうんでしょうか、悪い言葉ではなく良い言葉でいう天下りね、そういった方々がトップになられてるんですね。そうすると何年間かやれば、次の人に移っていくわけです。私もその一人なんですよ。ところが私は零細企業の経営者なものですから、何とかこの会社を良くしようとして頑張るんですね。そういった部分がちょっと違うのかなというふうに思って、意識が思ったほど無い。先程、田村先生がおっしゃったような感覚の人たちが大変多い、既得権益的な、それから安心して無理して行動をとらない。でもですね、一所懸命やってる会社もたくさんあるんです。いろんなことの誘致運動、それから飛行機の誘致じゃないんです。人をそこにに入れるためにどうするかって努力している所がたくさんあります。だけれども、中々飛んでこない、飛行機が飛ばなかったら、さっき言ったローコストキャリアの飛行機を

誘致するしか無い。先日も静岡空港の社長に話を聞きましたら、ほとんど大半が、九州・西日本だけだそうです。あとは全部ですね向こうからのチャーター便。それで、女満別空港と同じ70万人くらいの乗降客がある空港もあるわけです。それは、その空港で努力している結果なんですけども、やっぱり、黙っていても良いところ、それから、どれだけ努力しても中々うまくいかないところ、それぞれあるということ。けども、努力している人がいるということも確かで、それも分かっていたらいいと思います。

### 【石井委員】

当然、空港の公益機能と言いますか、特に北海道における空港ということでは、外部機能、外部効果を当然、相当程度見なくては行けない。吉田さんもおっしゃいましたが、総合交通体系の中で他の地域と北海道における空港の位置づけというのは当然違うというのは、そうなんだろうと思っています。あまり国の言った土俵にサッと乗るのは良いかどうかという議論もあるのかも知れませんが、売られたケンカを買うのが信条なものですから、どう買うかということがある種、北海道の持ち味、従来はどちらかという最後まで引き延ばしてですね、そのことが良い結果を生むということが、問題解決手法としてあったかと思うんですけども、やっぱりだんだんそうじゃなくなってきたのも事実なので、むしろ積極的に考えていかなくては行けない。今、永田さんもおっしゃったけども、やっぱり、全体が努力してきたわけではないというのは紛れもない事実ですし、どこがどうかは申し上げませんが、本当に全て同じ意味合いで必要なのか、まあ必要なのかという言い方が変なですけども、維持できるのか、30年残せるのか、これも真剣に考えなくては行けない論点だろうと思うんですね。やっぱり人口減少というのは結果でもあるけれども、むしろ空港問題にとっては原因と捉えざるを得ませんから、やっぱりそのインパクトっていうのをきちんと受けとめないと、トータル、例えば、全部残したから全部ある種ローカル空港が全部立ち行かなくなるみたいなことが起こりうるリスクだって当然あるわけですから、それは正にネットワークを、どう飛んでくれるかということに相当意識してある種重点化をどうするかっていう議論は一方では必要だと、まあプロセスとしていつどうするかというのは、ちゃんと議論しなくては行けない。

かたや頑張れるところがどこまで頑張れるかということも、やっぱり可能性として考えられることを全てやったらということ、やっぱりできなかったということも含めて、十分な面もあるだろうと、その部分のむしろプラスをどこまで乗せられるかという議論も、やっぱりもっと真摯にしても良いんじゃないかと。まあトータルの中で今よりある種、財政からの持ち出しが許容される少なさの中でどこまでの空港がきちんと維持できるか、そういう画は少なくとも議論としては、どこまでかは別として、出せる可能性は相当あるのではないかと。やっぱりそこをある種あぶり出して、どう結論づけるか。もちろん簡単じゃないわけですけども、端的に言えば、上ものもインフラビジネスですから、すごく乱暴なことを言えば、配当うんぬんといったって、賃料を高くしてしまえば、知らないよってことだってあるわけですね。要は適正利潤はどこかということからいうと、本来は国というのは、それ以上はむしろ賃料で回収しても良かったわけですね、今までは。それは、多分、やってこなかったわけですから、そういう意味の可能性というのは、いろいろあるのではないかと私は思っています。

### 【佐藤委員長】

田村先生が、Aチーム、Bチームという仕切りをしましてですね、Aチームであれば一応分り易いと、けどもBチームは無視できないだろうと。誠に道庁の事務局はメンバー構成は考えていると思います。多分、Aチーム的な方とかBチーム的な方、またその両方

を見渡す方ですとかいると思うんですね。それは、初めからレットルを貼ることはしないで、いろいろな形の意見を出し合ってやはりこの空港問題についてですね、空港ということの一つのきっかけに北海道の将来について是非、提案していきたいなと思うわけであり

#### 【北村委員】

座長から提案があった、議論の発散を防ぐためにもまず国管理空港に絞った議論から行うという進め方は良いアイデアだと思います。一方、道内の航空ネットワークを考えるとときには、HACはじめ航空会社の動向まで視野に入れた議論を行わねばならないのではないかと考えています。

#### 【佐藤委員長】

やはり13の中には丘珠も入っているんですね。当然それは考えますし、丘珠の生き様と言うんですかね、それはHACも含めて検討していくことになるだろうと思いますね。少なくとも対象外では無いということです。

#### 【北山委員】

私は、この際、我田引水ですけど、北海道に有利な方向に少しわがまま言うべきだと思うんです。先ほどから、議論の中に出てきている新幹線も高速道路もできてないところに飛行機くらいは、国は重点配分して当然だろうと、基本的にそういう方向に、一つは、一部ハード整備も追加だとか改善とか予算配分されれば、まだ、いけるということもあるわけですから、そういうところは議論の中で遠慮すること無いんじゃないかなということが一点。それから、北海道がどこの府県よりも有利なアドバンテージが一つありまして、これはインバウンド、諸外国のお客様が日本の中で一番来たがっているのは北海道ですから、そういう意味では、LCCを含めて国際線のいわゆる便数の拡大とか規制の緩和とかいう方向に持っていければですねまだまだ有利な状況を作り出せるんじゃないかと、どなたかもおっしゃってましたけど、トータルで画を描いていかないと個別の空港議論になると北海道が一番悪いと思います。

#### 【平岡委員】

結局、LCCの誘致とか、非航空収入というのは、一定の需要があって、田村先生のおっしゃるとおり、LCCであれば小型機で行けるは、着陸料は安い、それからボーディングブリッジは使いませんよと、空港施設使用料も下がってくる、だから航空収入なんてあてにならないんです。それから非航空収入だって、それは成田が非航空収入を上げて着陸料を下げるということは成り立ちますけれども、例えば女満別空港が非航空収入を上げるなんてことはありえない。ですから、やっぱり田村先生がおっしゃるようにBチームをどうふうにきちっと存続させていくかという議論が私は大事なので、Aだけってことで無いんです。その時に千歳にエアポートオーソリティみたいなものを作ってみんなぶら下がっていけるのかどうか問題だと私は言っているんです。それが、エリアでいくのか、種別でいくのか、単独でいくのかということを上申している。

それからLCCも一くくりにLCCと呼んでいますけれども、航空政策とか空港問題を議論するときには、航空会社の経営の本質論というのを押さえた議論をしないと素人議論になるんですね。例えば、このANA系のピーチアビエーションとエアアジアジャパンが並んでいるんですが、全然違うんです。似て非なるLCCですね。これを同じようにLCCで同列に扱うこと自体、正に素人論議なんです。ピーチアビエーションは関西空港で

すから、これは全日空が国際線を捨ててる空港じゃないですか。ところがこのエアアジアジャパンというのは、成田を拠点としてます。成田を拠点として、67%、連結小会社にしているということは、好き勝手に飛ばせませんよということです。これを同列に論じること自体私は問題があると。だから、単にLCCということを一くりにしないで、そういうことも含めてどういう路線にするか、私は国内線を基本的にする。外国需要もそうなんですが、所詮外需です。いわゆる吉田先生もおっしゃったように接合と接続によって需要を集積しながら、やっぱり基礎需要を、いわゆる国内の基礎需要、地域の基礎需要を集めてきて、きちっと路線の採算性のあるように持っていくというのが長期的なことになると。その間を中でこれをやっていくということが、非常に大きな課題であると思っております。

佐藤先生は国で行くと。ということになりますと、千歳は結構、星形に飛ぶ型になりますね。この時に、先ほど申し上げたように、単独で行くんですか、エアポートオーソリティで一つにまとめるんですか、結局そこしか、到底国の空港に焦点を絞ってもその二つしか無いじゃないですか。そこに道管理空港はどうしますか、市の管理空港はどうしますか、そういう話になるんじゃないでしょうか。

#### 【田村委員】

気になっているのは、除排雪の扱いです。新しい会社は、滑走路の除排雪もやるわけです。北海道の場合、費用の大体1/3か1/4が除排雪費です。その費用軽減方法や負担方法に知恵を出す必要がありそうです。北海道の特異性に留意して、民営化議論をするということです。私は調べていませんが、海外には工夫例は多いのではないのでしょうか。

#### 【佐藤委員長】

多分、そういう形で北海道特有の条件、それはやっぱり明示する必要があるなと思えますね。そういう点で本州の空港と北海道の空港とのやはり明確な差別化と言いましょか、ポリシーの違いというのはやっぱり北海道が考えて出すまでは、本州は誰も考えてくれないだろうと思います。

#### 【吉田委員】

今後、いろいろ考えるに当たって、欲しい情報が二つあるんですが、一つは、13空港の経営の中身の数字、これはいろいろ報道なんかでもいろんな形で出ているですけどもベースが合っていないように思えて、あれをどう見ていったら良いのか、それをきちっとベースを合わせた見方ができるようなデータがこれからの論議に必要なかと、是非その入手をお願いしたいというのと、それからもう一つは、これは航空会社の方の情報だと思いますが、各路線ごとに、各空港で正規料金の客がいったいどのくらいの割合でいるのかという、それはつまり、どんな人が何の価値でその空港を活用しているのかを見る一つの根拠になると。そういう各空港、路線別のですね利用者の種別と量、頻度とかですね。まあ、正規料金でどのくらい乗ってるのだろうというのが多分一番見やすいと思うんです。そうした情報も入手していただきたいと思えます。

#### 【佐藤委員長】

委員としての要望でありますので、事務局に特段の努力をお願いしたいと思います。その結果はまた別として。

最後に私から一言、言わせてください。ずっと見ていて、フラッシュバックを起こしているんですが、私が助手の時にですね、起きた問題で国鉄の地方交通線を廃止するしない

の問題があったんです。それで国鉄の改革をどうしようというときに、やはり当時運輸省は、国鉄が再建するに当たって一番ネックになるのは地方交通線だろうということで、それを一次、二次に分けて、これは、廃止するという基準を国の責任で進め、そして難儀したんですよね。今のこの国交省の空港の議論を見ますと、その努力を全く放棄しているんですよね。それで地方にど〜んと任せてしまってる。かつての地方交通線のような工夫もあるわけですよ。そしてさらにそのまったく議論しないで、民間の活力を導入するというのは、やっぱり議論としてですねプロセスが粗末だと。ある意味では、本当に国民のことを見てないと。何を言いたいかということ、その時、私は鉄道を廃止にするかしないかということの研究をしながらですね、私は廃止にしても良いという判断をしたんです。道庁の運輸交通審議会です。当時の教授の五十嵐先生が委員長をやってそしてさらにですね廃止絶対反対という美幸線の長谷部町長がいてガンガンやりとりして、それを助手として見ていてですね、それでやはり美幸線を守るという方々は政治生命をかけていると言うんですね、それに対して五十嵐先生は、あなたが政治生命をかけるなら、私は学者生命をかけますと言って命のやりとりをやってる分けです。それでですね学者生命のやりとりの一端を担って、鉄道でなくても良い、それは車という代替がある。そっちの方が地域住民はですね、利便性が高いし、その車を利用するという形で自分の生活設計をしている。鉄道が鉄道地域の生活設計の中におり込まれていない。ものすごい反対があった中で、地方交通線は廃止しても良いというようなことをやってきた経験があります。それで今見ると、地方交通線、一種、二種、やはりそれなりに意味があったと思っております。それと空港が違うのはですね、空港の場合はその代わりが無い。これは議論が別だと思っております。鉄道の代わりに自動車があるから自動車で生活ができるでしょうという論議が空港は同じように成立はしないのではないかと。そういう部分ですね欠落している。やはり北海道です。空港を、全部の空港を考えるにあたりましてですね、やはりそういう部分において各空港の実態をですね本当にきっちりと理解をした上で、そしてその上で、やはり学者生命のやりとりまでは無いと思っておりますけれども、やっぱり地域住民の人たちの中の本当のですね議論のやりとりが必要になってくると思っております。今回座長を引き受けるのは、かつて私の教授だった五十嵐先生がですねやったことを30年後にオレがやるのかというそういう感慨がありましてね、こういう交通をやる者の宿命なのかもしれないなと思って引き受けた次第でありまして、今の国交省の論議の進め方は極めて雑だということだけは言うべきでないかなと思っております。私たちのこの懇談会はその雑さだけは避けて行きたいなと思っております。

## 《今後の進め方、今後のスケジュールについて》

### 【佐藤座長】

ただいま、今後のスケジュールのお話がありましたが、これにつきまして何かご意見とかご質問御座いませんか。

### 【武田部長】

基本的に、この懇談会のまとめというものが、そのまま道の意見だったり、そのまま政策イコールということではなくて、いわゆるいろんなご意見、皆様のご意見はもちろんのこと、各道民の皆様、各界の皆様に提供しながらご議論を頂いた上で北海道の航空ネットワークのあり方というものをどういうふうにか考えるかというのを一つのアウトプットに考えている。

**【永田委員】**

そうしたらまとめるわけですね。それを元にしてねいろいろ、

**【武田部長】**

それを各界の方が、ご利用されるというのは、それは一向に構わないと思いますし、当然それは公表していく資料でございます。

**【佐藤座長】**

いまの話、まとめると来年3月までの間に議論をしてるんだと、そうすると、あとは今日出された資料の一部をですね、例えば、資料に使っても良いだろうか、そういうふうな要望とも受け止めたんですけどね。ですから多分この資料があってですね、この資料使わしててくれないかということを経済局に随時相談して、それで事務局の判断を仰ぐという形で・・

**【永田委員】**

実はですね、そういう意味ではなく、こっちの方、色々国の方でやっていた懇談会の資料を見てまして、議事録見てて受け方も国交省の考え方というのは、ここの皆さんのご意見を踏まえてどうにかしますという見方をされていて皆さんにまとめてもらいたいと思うような、自分たちは何も考えない様な言い方の中で進めているように私は思ってるんですよ。実際のことですよ。あの、議事録を読んでいますとね、だから・・

**【佐藤座長】**

自分たちというのは行政だということですか。

**【永田委員】**

行政です。全て皆さんに、あの、これ丸投げしている様な感じにしか見えなかったんですから、ここもそういう場になっちゃ、せっかく来て、これだけの方々が議論してるのに、それなりの活かせる方向を是非作ってもらいたいと思います。

**【佐藤座長】**

そういう意味では、丸投げでは全く空白で、懇談会だけの上であればですね、こんな座長いませんから、やはり一緒にですか、北海道としてのありようも含めて行政としての考えも明示する形で進めていくことになると思います。ただ、いずれにしても主導ではないだろう、例えば、どちらかという判断は最後は道が持つスタンス。

その他いかがでしょうか。もし何もなければ、本日の懇談会につきましては以上をもって終了させていただきます。それでは司会を事務局にお返しします。