

航空ネットワーク検討会議（第4回）議事録

日時：平成29年12月25日（月）

15時00分～16時40分

場所：ポールスター 2階 セレナード

（阿部航空局長）

ただいまより、第4回航空ネットワーク検討会議を開催いたします。本日は大変お忙しい中、ご出席をいただき誠にありがとうございます。事務局を担当しております北海道総合政策部 航空局長の阿部です。よろしくお願いいたします。

本日の会議は2時間程度とし、17時頃の終了を予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

本日の委員の出席状況であります。委員12名のうち、8名にご出席いただいております。過半数に達しておりますことから、会議が成立していることをご報告いたします。

なお、遠藤委員は交通障害により遅れて出席する予定となっております。

それでは、議事に入ります。これからは石井委員長に進めていただきますので、よろしくお願いいたします。

（石井委員長）

みなさんこんにちは。年末のお忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。

早速議事に入らせていただきます。最初に「北海道交通政策指針（仮称）」の検討状況についてでございますが、航空ネットワークに関する新たなビジョンと並行して策定を進めている交通政策に関する新たな指針に関しまして、本日午前中に総合交通政策検討会議が開催されまして、「北海道交通政策指針（仮称）」の原案について議論が行われましたので、事務局からご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

（河内交通ネットワーク担当課長）

交通企画課の河内と申します。どうぞよろしくお願いいたします。今お話があったとおり、交通政策検討会議でご議論いただいた北海道交通政策指針につきまして、骨子につきましては前回11月21日の航空ネットワーク検討会議でも報告させていただいておりますけれども、今回は原案ということでご説明させていただきたいと思っております。

お手元の資料1-1の交通政策指針の原案という1枚もののペーパーですが、タイトル下には、ヒトとモノの流れが加速する、北海道の新たなステージを創る、安全・安心、便利で快適な交通ネットワークを道民みんなで実現する、といった指針の基本スタンスを

掲げてございます。

それから1番の策定の趣旨でございます。北海道新幹線の開業やインバウンドの急増、JR北海道の事業範囲の見直しなど、交通を取り巻く環境変化に的確に対応しながら、行政、交通事業者、道民などが一体となって施策を推進し、本道のさらなる発展を支える交通ネットワークを実現するため指針を策定するものでございます。

計画期間は北海道新幹線の札幌開業が予定されております2030年度までとしてございます。

それから2番目に「交通ネットワークの現状と課題」ということで、人口減少、広域分散型社会、労働力不足や災害への対応、それから陸海空のネットワーク強化、ヒトとモノの動き、インバウンドも増えてございますし、あるいは道産食品の需要も増えており、ヒトとモノの移動を更に加速していくという課題を掲げてございます。

次の3番目「交通ネットワーク形成の基本的な考え方」でございますが2030年頃を見据えた目指す姿といたしまして、世界と地域をキーワードとして「世界をひきつけ、地域の未来を創る交通ネットワークの実現」を掲げてございまして、その上で、本道の公共交通が直面する課題などを踏まえ、「世界をつなぐ」など4つの施策の基本方向を設定し、人流と物流が一体となった効率的、効果的な施策を展開するとともに、5つの重点戦略を設定いたしまして本道のさらなる発展を加速していくものでございます。

その次は、4番目に「道民の暮らしや経済活動を支える公共交通ネットワーク」ということで、広大で広域分散型の本道において、地域づくりと一体となった交通政策を効果的に展開していくために、骨子から新たに加えた項目でございますが、3つの交通ネットワーク形成圏を設定して取組を進めていきたいということでございまして、詳細は後ほど指針本体の方で触れさせていただきたいと思っております。

それから5-1の重点戦略でございます。2020年の東京オリンピック・パラリンピックや民族共生象徴空間の開設、あるいは空港の一括民間委託などを見据えまして、指針策定後の3年間は、交流人口の一層の拡大が期待されるなど、本道の確かな発展を支える重要な時期であると捉えまして、この3年間で集中的に取り組む施策をまとめてございます。

骨子の段階では、インバウンド加速化など4つのテーマでございましたが、今回「災害に強い交通戦略」を独立させまして、5つの戦略として設定し、効果的な施策展開を図ることで、将来を見据えた戦略的な交通ネットワークの実現を目指していきたいと考えております。

5-2が施策の展開でございまして、2030年まで長期的に取り組む施策でございます。真ん中の現状と課題を踏まえながら、人流と物流が一体となって進める施策を取りまとめございまして、例えば1の「世界をつなぐ」では、グローバル化に対応した交通・物流ネットワークの充実強化に向けて、右側の施策のポイントにあるように、成長するLCCなど国際航空路線やクルーズ船の戦略的誘致、鉄道と航空路線の連携による新たな広域周遊ニーズの創出などを掲げてございまして、2番目の「競争から共生へ」というところで

は、事業者等の連携による移動の円滑化、輸送の効率化の促進に向けまして、鉄道とバスなど交通機関の連携によるスムーズな移動の実現、駅や空港など交通結節点からのアクセス交通の整備などを掲げてございます。

3の「地域を支える」は、人・地域を支える持続可能なネットワークの構築に向けまして、まちづくりと連携した持続的で地域に最適な交通ネットワークの構築など、それから4番目の「リスクに備える」は、災害に強く生産性の高い交通・物流の実現に向けまして、代替交通も含む防災・減災対策の強化と国土強靱化への貢献、それから災害発生時の連携体制の強化、人材の確保・育成などを掲げてございます。具体的な内容は、後ほど本体をご覧くださいと思います。

最後に、7と8の推進体制と点検・評価というところでございます。多様な主体が相互に連携・補完するとともに、それぞれの役割を果たしながら、関係者が一体となって施策の展開を図っていくこととしておりまして、また、重点戦略については目標を設定いたしますとともに、PDCAサイクルに基づいて、定期的に施策の点検・評価を行います。さらに、交通を取り巻く環境変化に的確に対応するため、毎年度、進捗状況を把握し、運輸交通審議会でご審議をいただきながら、計画的な推進に努めるとともに、必要に応じて柔軟に見直しを行うこととしてございます。

指針の本体の方で、若干追加でご説明申し上げたいと思います。資料1-2、86ページの冊子で大冊となっておりますが、その6ページでございますけれども、重点戦略ということで、5つの重点戦略ごとに取組をまとめてございます。7ページに「インバウンド加速化戦略」ということで、交流人口の飛躍的な拡大をリードし、世界のヒトが行き交い、北海道にインパクトをもたらす交通の実現を目指しまして、航空路線の誘致など、インバウンド、アウトバンド双方の観点から交流人口を拡大する取組や、全道各地をスムーズにつなぐアクセス整備など、観光客の周遊を促す取組を進めることとしてございます。

8ページの「国際物流拡大戦略」ということで、北極海航路など世界をつなぐダイナミックな物流ネットワークの実現を目指しまして、戦略的な国際航空路線や国際航空貨物の拡大など海外成長力の取り込みと、道内産業の活性化・高度化を進めるものでございます。

次の9ページ「シームレス交通戦略」では、鉄道やバスなど公共交通の連携による利便性が高くストレスのない移動の実現を目指しまして、交通事業者や関係団体、自治体などの連携強化により、利便性の向上に向けた取組をモデル的に進める、それから、住民の意識改革により、公共交通の利用促進・定着を図るものでございます。

10ページが「地域を支えるヒト・モノ輸送戦略」ということでございまして、人口減少のもとでも、地域の暮らし・産業を支える安定的かつ持続的な交通・物流ネットワークの確保を目指しまして、貨客混載輸送の拡大ですとか、人材確保・育成、自動走行やドローン輸送などの技術革新の活用、ラストワンマイルの共同輸送など、輸送の効率化などを進めていくものでございます。

11ページは「災害に強い交通戦略」ということで、地域や交通事業者の連携により、

災害時にも安心できる信頼性の高い交通の実現を目指しまして、災害時に迅速・的確に対応できる交通・物流関係者などの連携強化でありますとか、インバウンドをはじめとした来道者が増加する中で、災害時にも安心して旅行を続けられる情報提供体制の強化などを進めるものでございます。

次に、12ページでございますけれども、先程少し触れましたけれども、道民の暮らしや経済活動を支える公共交通ネットワークにつきまして、交通ネットワークは周辺エリアと密接につながっておりまして、広域的、全道的な観点からも捉えていくことが重要でありますことから、下の表の北海道型公共交通ネットワークの基本イメージにあります幹線、広域、生活圏の3つの階層を基本として、3つの交通ネットワーク形成圏を設定し、各圏域において、関係者が一体となって取組を進め、北海道全体の活性化を促進する交通ネットワークの実現を図るものでございます。

13ページの上の方に地図でエリアを示しておりますけれども、例えば道央・道南では、新千歳空港や新函館北斗駅の二大ゲートウェイをはじめ、国際拠点港湾などにより、国内外から多くのヒトやモノを呼び込む役割を果たしておりますことから、将来的には、圏域内の循環を促進する交通ネットワークの整備を進め、他の圏域にも効果を波及させ、本道経済を牽引することを期待しているということでございます。道北、道東についても同様に記述をしてございます。

それから14ページからは、3つの圏域ごとに地域の現状と課題、地域づくりの方向性、交通の現状と課題、今後の方向性を整理しております。例えば、17ページが道央・道南地域の今後の方向性でございます。インバウンドなどへの対応といたしまして、空港や新幹線駅などの交通結節点から主要都市や観光地等へスムーズに移動できるようネットワークの拡充など、それから地域住民の円滑な移動の確保として、住民の公共交通利用に向けた意識醸成を図るとともに、通学や通院などの日常生活を支える生活交通の維持・確保などを掲げてございます。

また、その下には各交通モードの方向性をお示しておりますけれども、鉄道のところは白書になってございまして、年明けに開催予定の、同じく小委員会の位置づけでございますけれども「鉄道ワーキングチーム・フォローアップ会議」の検討結果を踏まえて、この部分については記載することとしてございます。

あとはそれぞれ具体的な施策展開をこの後に記載しておりますので、後ほどご覧いただきたいと思っております。説明は以上でございます。

(石井委員長)

どうもありがとうございます。ただ今の説明につきまして、ご質問等ございましたらお願いしたいと思います。

よろしいでしょうか。意見交換のときに必要があれば、ご発言いただければと思います。

それでは次に進みたいと思っております。議事2でございます「北海道航空ネットワークビジ

ジョン（仮称）」の原案について、これも事務局からご説明をお願いいたします。

（中島航空企画担当課長）

北海道航空局の中島でございます。それでは、私の方から「北海道航空ネットワークビジョン（仮称）」の原案についてご説明申し上げます。

資料2-1をご覧ください。ビジョン原案の概要版で内容を説明申し上げたいと思います。この原案につきましては、前回のこの検討会議におきまして、ビジョンの骨子案についてご議論いただき、多くのご意見を頂戴したところでございます。いただいたご意見を基に骨子に肉付けをしまして、原案としてまとめさせていただいたものでございます。

まず1番、ビジョンの考え方でございますが、策定の趣旨といたしましては、将来にわたって北海道の航空ネットワークを持続的に発展させていくためには、航空会社をはじめ多様な主体が将来像を共有して、これまで以上に連携・協働した取組を進めていく必要があることから、北海道における航空ネットワークのめざす姿とその実現に向けた方策を明らかにするという趣旨で、このビジョンを策定しております。

このビジョンは、道が主体となって取り組む施策以外の内容も盛り込んでおりますが、関係者がめざすべき方向を共有する、いわば羅針盤のような性格を持つ計画としておりますのでご理解いただきたいと思います。

ビジョンの性格につきましては、今しがた説明のありました「北海道交通政策指針（仮称）」が上位計画となり、航空のビジョンは施策別の計画といった位置づけのものでありまして、計画期間につきましても指針に基づきまして、北海道新幹線の札幌開業が予定される2030年度までをその期間としまして、必要に応じて見直しをするということにしております。

続きまして2番「航空を取り巻く状況」というところですが、これについては、世界の航空輸送の現状、日本の主な航空政策、そして北海道における航空ネットワークの状況というものをまとめております。具体的には、世界における旅客数の増加・需要予測といったもの、そして日本におきましてはオープンスカイであるとか空港の経営改革でありますとか航空を取り巻く施策あるいは取組の状況、そして本道における航空路線の状況、旅客数の状況などについて記載しているところでございます。

こういった状況、現状認識を踏まえて、どのような航空ネットワークの姿をめざしていくのかということでございますが、それが次のページにまとめております。

3番「めざす姿」の「未来をリードするHokkaido型航空ネットワークの実現」ということでございますが、そこに書いてあるようにHokkaido型航空ネットワークとはなんぞやということですが、中身といたしましては、交流の密度や流動性を上げて北海道の経済を牽引すると同時に、しっかりと道民のくらしや医療を守っていく航空ネットワークの形成でございます。具体的にはそこに3つの絵が書いてありますが、左から国際路線、真ん中が道内路線、右側が国内路線というネットワークの3層構造をしっかりと築き上げて

いく中で、そういったものを目指していくということでございまして、実現に向けた5つの視点というものをそこで設定しております。

一つは経済・産業をリードするための「新たな人の流れをつくるネットワークの形成」、そして「海外・道外へ向けた航空貨物輸送の拡大」。それが一つ目、二つ目の視点です。三つ目の視点としては、安心な暮らしを次世代へつなげるための「生活と医療を支える路線の維持・確保」。四つ目の視点として、利用者本位の空港ということで「空港の機能強化と利便性向上」。そして、その四つの視点と大きく関わってきます推進エンジンといたしまして、五つ目の視点「地域と一体となった戦略的な空港間連携」という、この五つの視点を掲げております。その五つの視点に基づきまして、4番の「施策展開」を図っていくという流れになりますが、まず、視点の①「新たな人の流れをつくるネットワークの形成」というところでは、航空ネットワークの充実・強化に向けて、例えば航空需要の創出に向けた稼ぐ地域協働モデルの構築、それから発地・着地双方向による利用促進でありますとか、新しいところで言いますと、新規路線就航に向けたトライアル運航の実施といったものを検討していきたい。そして右側に行きまして、札幌圏と道内地方空港を結ぶ路線の充実でありますとか、あるいは東アジア路線を中心とした道内地方空港の利用促進ですとか、そういったきめ細かい利用策、充実強化策を打ってまいりたいというような方向性を示しております。

それから視点の②、海外・道外へ向けた航空貨物輸送の拡大ということで、一つは航空輸出の強化・拡大、これについては輸出拡大に向けた国際路線の誘致でありますとか、新千歳空港を中心としたそういった取組の強化、それから国内の小口貨物輸送の促進といった、例えば荷主・フォワーダー・航空会社の3者による連携輸送モデルの構築に向けた取組を進めていく、こういったものを打ち出しております。

それから視点の③、生活と医療を支える路線の維持・確保ということで、一つは離島路線の維持が左側に書いてあるのと、離島ではないけれども代替交通機関が限られる地域の路線の維持、こういった地域について新たな運航支援制度を検討していく必要があるのではないかと打ち出しをしております。

それから視点の④、空港の機能強化と利便性向上ということで、一つは新千歳空港の強化と、新千歳以外の地方空港も管理・運営形態の検討など強化を図っていく必要がある。そして、空港を中心とした交通アクセスの充実、多様な交通モードの連携、それから利用者本位の空港ということで、コンシェルジュ機能の充実、災害に備えた機能強化といったような施策の方向性を打ち出しております。

それから視点の⑤、ここは7空港の一括民間委託との関係の取組を掲げております。SPCとの協働ということ、それに伴いまして今回の定例道議会で条例が可決されました北海道航空振興基金の活用といったようなこと、そして圏域として捉えた空港間連携というものをお合わせまして、ダイナミックに戦略的な空港間連携を行っていくという施策をここにグルーピングしております。

視点の⑤が終わりまして、その下に数値目標を掲げております。国内線利用者数、国際線利用者数、離島路線の利用者数、国際貨物取扱量ということで、いずれも道が既に公表している各種計画の数値を使っておりまして、これはいったん設定いたしまして、今後、情勢の変化等に応じて、必要に応じて見直して参りたいと考えております。

続きまして5番「各空港の将来展望」ということで、道内の13空港の各論を書いておりますけれども、これにつきましては昨年12月に道が策定いたしましたいわゆる北海道発の提案をベースに書いております。これについても一括民間委託の動きが出てきますので、今後必要な場合には各地域と協議しながら必要な見直しを図って参りたいと考えております。

最後に推進体制ということですが、SPC、航空会社、多様な主体、ステークホルダーと航空を支えていくということ、それから必要な見直し、上位計画であります「交通政策指針」と一体的に推進管理を行って北海道運輸交通審議会のご意見をいただきながら、必要に応じて見直しを図っていきたくと考えております。

ビジョンの原案については以上でございまして、続きまして資料2-3をご覧ください。今後のスケジュールをお示ししております。本日12月25日開催のこの第4回の検討会議で原案についてご審議いただいた後、1月に原案のパブリックコメントを行う予定でございまして。そして第2回の運輸交通審議会が開催されますが、それに向けてこのビジョンの原案を提出していくわけですが、その際にはパブリックコメントの状況なども踏まえた形で、もう一度委員の皆様にはその状況について了承、確認する作業する作業を一度行っていきたくと思っておりますが、そのやり方ですとか時期、進め方等については石井委員長とも相談しながら進めてまいりたいと考えております。そして2月のその運輸交通審議会で答申案をご審議いただいた後、道議会の議論を経て道としてのビジョンを決定して参りたいと考えております。今後のスケジュールについては以上でございまして。

(石井委員長)

どうもありがとうございます。今のご説明に対しまして質問がございましたらお願いします。

よろしいでしょうか。今日、「北海道交通政策指針」と合わせて説明がございましたけれども、全体を方向づけるのが「北海道交通政策指針」で、これに基づいた個別のものとして航空ネットワークビジョンと、物流についてもあるということなので、3つのものが同時並行で走っているということで、物流の方は「北海道交通政策指針」の実質的にほぼ一部を構成するような格好になっておりまして、それに対して、こちらの航空ネットワークビジョンの方は独立性が少し強い部分があると。ただ、いずれにしても一体的なものだということで位置づけられているということだと思います。午前中の議論に私も参加したんですけれども、委員の方からはこの一体的なところが少し見えにくいというような議論もございましたが、同時並行でやっているからよくある話の面があると思っておりますが、そ

の辺りは事務局とも整理をして、一体的にきちんとまとまっているというような整理が必要なところがあるかと思しますので、そこは議論を任せていただいて、内容に関わるものではなくて、どうつなぐかという話でございますので、その部分は別途対応させていただくことを考えたいと思っております。

それでは、意見交換ということで皆様のご意見をうかがって、その上で今後の進め方等についてご相談させていただきたいと思っております。

今日は途中退席とお伺いしておりますので切通委員から口火を切っていただければと思います。

(切通委員)

意見交換の口火ということで、前回欠席しまして、その後いろいろと情報をいただきながらネットワークビジョンを見させていただきました、事務局の皆様にご大変ご努力いただいて、前回計画を割と手厳しくいろいろなところで批判してきたのですが、それに比べて今回のネットワークビジョンは極めて具体的な部分が多くて、明るいものがあるところが素晴らしいと感じたところでございます。事務局の皆さんのご努力に改めて感謝申し上げます。

何が良いかと具体的にいいますと、ビジョンというと普通は曖昧な言葉が多いというのが我々シンクタンクでも実感しているところなんですけれども、今回はビジョンでありながら具体的な事業を視野に入れた上で事業を列記されているなという印象を持ちます。逆に言えば事務方の首を絞めるといいますか、非常に来年度以降大変になるだろうと思っておりますが、それだけの決意だということで実感しておりますので、それを我々として何とか支えて行けたらなというふうに思います。

また、1回目のときに政策検証といいたいまいしょうか、過去の政策を検証すべきだというお話をさせていただきましたが、今回時間的な都合もあるということもありますし、あまりチクチクやっても未来に繋がらないというのはそのとおりだと思いますので、それはそれで良いんですけれども、今回の前半部分は資料的価値が高くて、おそらく10年後ですとか見直したときに、前半部分がこういう考えで作ったんだなというバックデータやそのときのポイントというものを整理されていて、そこらへんがシンクタンクの者からしてもすごく出来が良いもので、我々も勉強させていただきたいなというふうに思ったところであります。

あと、ビジョンのところ、リーズナブルなという言葉を使って、なかなか政策で航空運賃に踏み込むというのは、かなり難しい部分があるだろうなというふうに察します。実際、進めて行くところについては、交通事業者さんとの調整がある中で、かなり難しいなとは思いますが、そこに果敢に記載されたということで一道民としても強い期待を持っているところでございます。

で、3点ほど意見と言いましょうか、3、4点、少しコメントさせていただければなと思っております。細かい話なんですけれども、例えば23ページに貨物の小口輸送のところを記

載されています。石井先生と一緒に書かせていただいた本にも少し触れさせていただいたんですけども、航空貨物に関してというのは、実証実験をかなりされているかと思いません。それは運輸局だったり、開発局だったり、あるいは道庁さんだったりとかあります。それで輸送技術は色んなところで磨いていっちゃって、事業者さんもいろいろと勉強されていて。ただ、実際に物流の現場の人、商社だったりとか、現場のバイヤーさんと議論すると、その輸送技術で困っていたりする事例が多々あるなど実感しております。ですので、輸送技術のこれまでの知見を情報共有するとか、そういったことがですね、例えば輸送技術の情報の共有化の取組を進めるとか、情報の共有化というところも一つのスタートかなと思いますので、実際に海外とやりとりされている方のお話を聞くと輸送技術に困っているということがありますので、今ある情報で良いので、それを共有して情報提供するだけでもすごく道産の食品の輸出にも貢献できるのかなと感じた次第です。

続いて、ユニバーサルデザインの記述も私が主張していたことを記載させていただいて大変感謝しております。28ページに記載があるかと思えます。ただですね、正直申し上げますとユニバーサルデザインというのは、段差解消とか心のバリアフリーで済む話ではないのではないのかなと思います。ここに書いてある28ページの文言を見ますと、おそらくどこの空港もやっているよというふうに答えると思いますし、これからの伸びは期待できないのかなと。今以上やるのは難しいのかなと感じます。では何をすればいいのかという中々難しいところだとは思いますが、私が普段実感していることとしましては、当事者の目線を重視してとか、当事者の気持ちや当事者の目線で課題だとかを把握してとか、具体的には一緒に現場検証や意見交換しながらというのが有効かなというふうに過去の実感として持っているんですけども、UD（ユニバーサルデザイン）を標榜するのであれば、単に段差解消するだけでなく、当事者と一緒に寄り添って、その利用者目線で検討していくのが重要じゃないかなと思いました。これは一つの意見としてご理解いただければと思います。

三つ目としましては、これはやや残念な部分ではございますが32ページ目の規制緩和のところではございます。まさに未来志向の取組に向けた検討というところで規制緩和の推進とあって、これも第1回目で申し上げましたが、北海道の地方空港の政策が日本の地方空港の政策をリードしてほしいという思いがあります。ここの部分はこういうことを進めるのがその一端になろうかと思いますが、当初私が発言させていただいたカボタージュの部分については記載を見送ったというふうに認識しております。まあ当然だと思いますし、なかなかそういう航空会社さんがいっぱいいますよというふうに私が手を挙げていう話ではないので、掲載しないこと自体は私は異論はございませんが、今後の見直しとか、今後の社会情勢だったりとか、様々な可能性を視野に入れて、カボタージュも含めてですけども、ここにも含めて、規制緩和に向けて、もちろん安全性重視した上でですけども取り組んでほしいなと思います。

最後に感想めいたことなんですけれども、人口減少の取組ということでいろいろな自治

体さんと日々やりとりをしています。地方創生の取組の一環でいろいろな取組をしています。まち・ひと・しごとの申請書を一緒に考えたり、補助金の申請を一緒に考えたりするんですけど、キーワードして政策間連携ということをよく言われます。政策を一つ打つのではなく、他の政策と有機的に繋げて人口減少対策をしましょうということなんですけれども、まさに空港というのは政策間連携を体現できるものじゃないかなというふう思います。空港単体では決してなりえない、稼げないですね。相手方の空港がないとネットワークも張れないし、空港の周りの後背地がなければその空港には誰もこない。なので、空港が空港の分野あるいは運輸部門だけ考えるのではなくて、それ以外も積極的にですね、関わっていく必要があるのが空港なのかなと思います。そういった面で政策間連携を体現していくということで地方創生、人口減少などにかなり期待されるインフラだと思しますので、そういうインフラがですね、今回のビジョンではあくまで航空・空港ということで、その域は超えているかという、なかなか超えていないかなというふうなところがありますが、今後このビジョンを実現していくためには、空港以外、あるいは空港のフェンスの外との連携というのが非常に重要になってくるかなと思いますので、その辺非常に難しいとは思いますが、航空の分野、空港の分野に限らず、見直しの際にはそういった連携も視野に入れていただければなというふうに思います。

最後に1点だけ、前回欠席していたからわからないのですが、31ページの数値目標が国際貨物取扱量が2万トンとなっていますが、それ以外は、すごく細かい数字だなと。なんか根拠あるのかなと思ったんですけども、最後に教えていただければと思います。以上です。

(石井委員長)

ありがとうございます。今、質問があったところをすみません。

(中島航空企画担当課長)

国内線、国際線については既に北海道総合計画が策定されておりまして、この数字を使っております。それから離島は有人国境離島法が施行されたことに伴う地域計画というものがありまして、この計画の数字。貨物につきましては昨年12月の北海道発の提案で道が打ち出した数字を使っております。それぞれ既にある計画の数字です。

(石井委員長)

今の点はよろしいでしょうか。

カボタージュの話も個人的には私は興味はございますけれども、どこまで具体的に書くかということという、まあちょっと踏み込めなかったというのものもあるのかなと思います。

最後に政策間連携というご意見をいただきましたけれども、その部分というのは午前中の会議でも交通に関しても各モードの連携というのは、結構大きなテーマのひとつで議論

があるので、書いてはあるんですけども、書き方としてこの程度の書き方が良いのか、もう少し踏み込んだ方がいいのかというところは、ちょっと考えるべき、午前中との整合性というところではあるかなと思っていますので、そういう趣旨がきちんと反映されるような書きぶりというのは工夫をさせていただければと思います。どうもありがとうございます。

(中島航空企画担当課長)

一点訂正です。国内線につきましては、総合計画ではなくて北海道発の提案から按分を出しております。すみません、訂正します。

(石井院長)

それでは、橋屋さん次ご発言をお願いしてもよろしいでしょうか。

(橋屋委員)

たいへん良く纏まっていると思いますし、具体的に意見というのはありません。前回の骨子案の中で少し触れた点だけを繰り返しになりますが、骨子のところでしっかりと言葉として出ていたアウトバウンドの推進というところが、少し弱くなってしまったんじゃないかなど。受入れということだけではなくて、双方向利用ということをもう少し前回よりももっと鮮明に出るのかなと思ったら、ちょっと逆行した感じが気になりました。ただその1点のみですので、全体としての仕上がり、まともには特段異議を唱えるところはありません。以上です。

(石井委員長)

ありがとうございます。ちょっと書いてはあるんですけども、ニュアンスの問題なり、力点の置き方というか。発地着地双方による利用促進という、これは結構意見を出していただいている部分の一つだったと思いますので、書きぶりについては改めて見てみるとしまして、概要版の2枚目のところですね、一応載ってはいるのですが、航空ネットワークの充実・強化の二目が発地・着地の双方向による利用促進となっていて、現実としてアウトバウンドの方が大事だということについての記載はないので、そこはちょっと工夫の余地があるかなと思います。どうもありがとうございます。続きまして黒木さんご発言をお願いいたします。

(黒木委員)

紋別市の黒木でございます。今、お二方の委員さんからもありましたように、うまくまとめたいただいたなというふうに思っております。ちょっとその中で私なりに気になったところといいますか、構成的な部分ですけども、13ページでめざす姿、3つの具体像、

5つの視点が14、15ページで書かれていて、16ページで施策一覧ということになっているんですけども、19ページで5つの視点に基づく現状分析、課題の確認、それから施策の具体的なものが出てきているという中で、流れでいくと(1)の施策一覧と(2)の5つの視点に基づく施策というのを入れ替えた方がわかりやすいかなというふうにちょっと感じました。現状・課題があって施策があって、最後にその施策の一覧、そしてまとめたという形がどうなのかなというのがちょっと1点思いました。そういう形で先に打ち出して強調しているといいますか、色々意図があるとも思うのですけれども、そんなふうに思った人もいるということでご理解いただければと思います。

それからビジョンのめざす姿というのがいろいろ書かれて、皆さんから出た意見がかなり網羅されていると思うのですが、ビジョンができた後、これをいかに実現に向けていくかというのが大事なかなと思います。めざす姿なので全部が全部そうそう簡単に実現されるとは思わないのですけれども、この中で共通認識といいますか、まず何から全体として手をつけていったほうが進みやすいのかとういうようなこと。例えば、実施計画のようなもの、そういったものでスケジュール感の共有ですとか、何かそういうものができれば更に連携しやすいのかなと感じました。以上です。

(石井委員長)

構成の話は全体を見直す中で検討していただくということと、めざす姿自体は少し長い目線で書いているということを前提に、当面というか、重点的に最初に何をやるのかというご指摘かと思えます。交通政策指針は、すぐやるものと少し長い目線でやるものを分けて書いているのですけれども、逆に航空の方はそうしない方が何となくリアルだなと僕自身はそういう思いがあったんですけれども、とはいえ当面何をやらなくちゃいけないかみたいな論点についてどうするかというのは、ご指摘のとおりだと思いますので、その部分は必要に応じた修文等を考えるということで対応させていただきたいと思えます。どうもありがとうございます。続きまして天野さんお願いいたします。

(天野委員)

中標津町の天野でございます。よろしく申し上げます。私も大きな意見というのはございませんけれども、その中でまず航空貨物輸送の拡大というところで、ここはすごく今後伸ばしていきたいなというところがございます。生産年齢人口の減少というのは絶対なことですので、それを埋めるためにも、いかに貨物を航空で使って活性化をしていくかというところに非常に期待をしているところがございます。お話の中では、千歳空港に貨物を集約して世界に海外にというお話でございましたけれども、荷物の生産をしているのは地方でございます。そこからいかに千歳空港に集めるかという部分で、この文章の中にも書いてありますけれども、小型機材の割合が非常に増加してきて、貨物量が減少するという、どうしてもそういったところが否めないわけですけれども、それをいかにうまく

千歳空港に持って行くか。生鮮食料品が主なものでございますので、そこを時間をかけずにということを見ると、やはり航空機と切っても切れない政策かなというふうに感じていますので、ここの展開というのを非常に期待しているというところでございます。

もう1点、19ページの中で、航空ネットワークの充実・強化というところの一つ目ですね。航空需要の創出に向けた稼ぐ地域協働モデルの構築という中で、いろいろな各種団体が一体となって地域資源の磨き上げですとか、観光プロモーションに取り組むことで相乗効果を生み出す。まさにここに書いています「稼ぐ地域協働モデル」の構築を進めるといふものでございますけれども、皆さんそれぞれは民間事業者の方もいますので、稼ぐというところにはご理解をいただけるのかなと思いますけれども、こういった人たちがまとまったときに稼ぐという部分をいかに皆に見せていくかと。それぞれの一団体が稼ぐのではなくて、まとまった中での稼ぐモデルというのはどういったことなのかと将来展望なんかもわかるように、絵というか漫画的なもの、そういうものも一緒に示していただくと、非常に皆さんにわかっていただけるかなと、稼ぐとはどういうことかという展開モデルを、将来展望を絵で示していただけたら、わかりやすいかなと感じたところでございました。

それと、自分の空港のところで大変恐縮ですけれども、新規路線といえますか、特に最近話題となっておりますLCC等の乗り入れという部分が、私の空港のところで必要な取組の中で欠落してしまったかなと反省しているところでございますので、後ほど事務局の方ともお話しさせていただいて、盛り込ませていただければと考えております。あと二次交通の話ですね。以上です。

(石井委員長)

ありがとうございます。19ページのところの稼ぐ地域協働モデルというところで、どこまで具体的なところを示せるかというのは、少し難しい面があるかと思っておりますけれども、絵はちょっと厳しいかもしれませんが、まあ少し言葉として補うような部分があればそれを少し議論したいと思います。たぶん地域によって違うというか、必ずしも明確にこれだというのは、ある程度決めて書いている部分ではないので、その範囲でお許しをいただければと思います。どうもありがとうございます。

ご意見を続けてお伺いしたいと思います。次は佐藤さんご発言をお願いいたします。

(佐藤委員)

レンタカー協会の佐藤でございます。前回の会議は欠席をしまして申し訳ございませんでした。今、ご説明をお伺いした中では、きちんとまとまっているのかなという感じを受けております。我々の業界は、空港ネットワークという観点からしますと、フェンス外のところで、いかに利便性を上げていくかということがキーになるのかなと思っております。特に利用者に分かりやすい乗り場とか、位置の関係等々を今後において具体的に明確に示していただくことが必要なのかなと。特にその部分だけお願いをさせていた

だいて、私の意見とさせていただきたいと思います。

(石井委員長)

民間委託みたいなことを踏まえると、今のご指摘は理解できるんですけども、要はフェンスの外と絶対的に区切る必要はない話なので、そこは今はそうだということと、これからはずっとそうあり続けなければいけないというのは別の話だと思いますので、むしろ必要に応じて、中に入れるべきだという議論も旅客の皆さんの利便性ということを考えたらあり得るし、できない場所もあるけれども、できる可能性がある場所もありますから、そういうようなご意見としていただいた方が良いかないという印象でございます。

遠藤さんお願いします。

(遠藤委員)

ピーチアビエーションの遠藤です。今回のネットワークビジョンの取りまとめ原案を拝見させていただきまして、骨子といいますか一番の要旨の部分が非常に納得性のある内容だなと感じました。ビジョンなので具体的内容というのは、それぞれの項目で今後まとめていくことになると思うのですが、先程も触れられていましたが、地域の中での例えばエアラインであったり、空港ビル会社であったり、二次交通事業者、経済団体、自治体等が一体となって地域協働で取り組んで行くという稼ぐ地域協働モデルについては、僭越ながら私どもの会社も規模は決して大きいものではありませんが、こういった形で地域経済の活性化を図って行くということで、取り組んでいるところでございますので、まさにこれが北海道でやっていくのに非常にふさわしいやり方、取り組み方なのではないかなと思っております。これを実際にどう推進していくかという所で、推進体制という所について、資料の最後のパートにもある程度役割分担が出ているわけですが、多分それぞれの組織ごとの役割が記されているところですが、いざ色々始まってみると、結構当事者である自分も含めて分かりにくくなってしまいます。どういった会議体みたいなものがあるかとか、そういった所も進めて行く中で常にリストアップして見える化するようなことで共有化を図られると、ここは何をやっているところなのかとか、そういうのが常時、意識ができるようになって、より良く進めていくことができるのではないかなと思いますので、細かい点ではありますが、申し述べさせていただきます。それと要望レベルの細かい話ですが、各ステークホルダーの中の一つに「空港ビル会社」という表現があるのですが、特に北海道の7空港の運営権委託というのがあるので、従来の日本の空港は空港ビル会社だったわけですけど、いわゆる空港会社、ビルだけでない上下一体で経営されていく会社がここ北海道でも生まれようとしているところなので「空港会社(ビル会社)」というふうにした方が、気持ちがよりすっきりして良いかない、より民間マインドを持ってやっていかれようという気持ちが出るのかなと思いますので意見とさせていただければと思います。あと、先程切通さんからご質問があったところで答えが聞こえなかったのもう一度伺いたいのです

が、目標のところ国内の航空利用者の目標は何からとられたものでしたでしょうか。それを質問とさせていただいて、同じ事の繰り返しのところを二つほど申し上げてしまうのですが、人材については3回目の議論で私から意見をさせていただいて、航空業界及び空港の様々な業務従事者の裾野の拡大というところもぜひ盛り込んでいただきたいということで、本文として触れていただいているところですが、ここに触れられていることに更に加えて、今回盛り込まれるかは別として、北海道は地理的な広大な土地を有していて、北なので冬期の天候条件というのは課題としてあるかもしれませんが、広大なこの土地を活かした航空従事者の育成に何かできること、北海道ならではのできることというものではないのかなと思ったので言及させていただきたいのと、国内の利用旅客数の目標設定にもよるかもしれないのですが、個別空港のところ、新千歳空港について2回目の議論でも意見を申し上げたのですが、「更なる新千歳の拡大を」ということを別の会議で申し上げたら、春の増枠でも大変だったのにそんなに簡単に要望するなどお叱りをいただいた場面もあったのですが、とは言うものの、北海道の全体の魅力、それを間違い無く牽引していえるのは新千歳だと思いますので、今でも2,400万人の利用者がいるわけですが、それを更に数割単位で5年、10年のうちには伸ばしていくぐらいを見据えた環境整備はやはり非常に大きな効果があるのではないかなと思いますので、今回のビジョンへの盛り込み方としては、こういうふうに触れて欲しいという特定の要望は無いのですが、常に新千歳以外の成長ももちろん従来以上に力を入れて私どもも取り組んで行きますが、札幌新千歳の更なる活用というところは個々具体の施策を考えて行く中では、やはり重点項目の一つとして位置づけて捉えていければ良いのではないかなと思っております。6項目意見させていただきました。

(石井委員長)

ありがとうございます。数字の説明を。

(中島航空企画担当課長)

国内線の数値目標につきましては、出展は昨年12月に道が策定いたしました「北海道における空港運営戦略の推進」というものが出ておりまして、これは一括民間委託に向けたいわゆる「北海道発の提案」といったものです。

(石井委員長)

数字の扱いについては、全体の枠組みとしては、新千歳ももちろん増えていただくということですが、地方空港とセットで増えるというようなイメージと言いますか戦略を民間委託でも求めていくということなので、数字については率直に言うと、あまりミスリードしないようなタイプの数字に押さえるということで、既存の数字を使っているという側面もあろうかと思っておりますので、言葉としてはやっぱりおっしゃったようなニュアンス

が不十分であればもう少し盛り込むようなことが必要なと思いますので、少し議論させていただければと思います。

(阿部航空局長)

ただ今の質問の中で乗員の関係がございましたけれども、例えば19ページのところをご覧いただきたいと思うのですが、現状・課題の最後でありますけれども、操縦士関係が非常に問題になっているということを踏まえて、次の20ページの中段になりますけれども安定運航を支える人材の確保といったことで書かせていただいております。当然、航空会社さんを主体としながら、学術関係機関いろいろところが連携して取り組んでいかなければならない課題だというふうに考えているところでございます。

また、新千歳空港の機能強化ということでは26ページに少し書かせていただいているんですけども、新千歳空港の発着枠の拡大の関係でありますとか、或いはターミナルの容量の問題等々を書かせていただきながら、引き続き新千歳空港だけでなく、道内13空港全体の更なる機能強化が必要だという観点で私どもは捉えているところでございます。

(石井委員長)

新千歳空港を核として地方空港の乗降客を増やせるという、遠藤委員はおっしゃったのはそういう意味合いかと思っておりますので、当然そういう戦略、戦術になるとは思っておりますので、言葉の部分については少し足りない部分があれば考えてみたいと思います。

宮坂委員お願いいたします。

(宮坂委員)

全体的には前回も少し申し上げさせていただいたのですが、欧米も含めた海外路線も道内路線も、道外国内路線もというところが、全部という感じが総花的で大丈夫のかなというふうにも思う部分もあるんですけど、今回はより具体的に書いていただいたことで、総花と言うよりは、過不足の無いビジョンなのかなと理解をしました。ただ、どなたかもおっしゃっておられましたように、たくさんあるが故にどれを優先するのか、具体的に何をやっていくとかそういった所は、この航空ネットワークビジョンの一翼を担う航空会社としても一緒に取り組んでいけたら良いなと思っております。今回は特に共感した所がありまして、ビジョンの考え方の策定趣旨のところ、多様な主体が将来像を共有するんだということが非常に重要だなというふうに思っております、すごく素晴らしいなと思っております、こういうのが稼ぐ地域協働モデルというところに繋がっていくのだというふうに理解いたしました。加えて少しだけ言わせてもらいますと、稼ぐ地域協働モデルを考えるに当たって、どうしても観光の交流人口を増やそうということが割とやりやすい部分もあって、そこに集中しがちなんですけど、やはり中長期的に見ていく中では、双方向の利用促進に資するような産業の誘致とか、あるいは道外への輸出とか、

そういう産業経済の交流人口を基盤として着実に作っていくことが割と重要なことでもあるなど。その基盤を作った上で観光の交流人口を更に乗っけて盛り上がっていくといったところが重要ななと思いました。

(石井委員長)

最後の論点は特に大事な部分かと思しますので、先程の具体性を欠いているという表現ぶりの問題も含めて、そういう要素を少し入れた方が良いという話になるのかなとお聞きしましたので、どうもありがとうございます。

若松さんお願いいたします。

(若松委員)

日本航空の若松でございます。よろしく申し上げます。皆さん様におっしゃられていましたとおり非常に良くまとめていただいていると思ひまして、そういう意味では、航空局の阿部局長以下、皆さんには大変なご尽力をいただいたと思っております。この場をお借りし御礼申し上げます。特に資料2-1にコンパクトにエッセンスというかまとめていただいていると思ひますけれども、良くまとまっている中に非常に具体性がある、例えば4の施策展開の視点①の「航空ネットワークの充実・強化」の最初の「航空需要の創出に向けた稼ぐ地域協働モデルの構築」という所に、私も含めて皆さんおっしゃられたような、航空需要が創出された時の受益者が、こういう人達が居て、こういう人達が一体となって協働モデルを作っていくことが必要だという所がすごく具体的に明記されていることとか、「気軽に何度でも来てもらえる北海道旅行の発信」とありますけれども、これもご発言されていた方がいたと記憶しております。その他諸々、非常に具体的で良いというのが率直な感想です。ただ、私もお話ししようかなと思つたら、やはりお話された方がいるんですけども、具体的であればあるほど自分達の首を絞めるという所があるとやはり思っております。私も委員として参加させていただいている以上、作った後は全て道庁の皆さんにお任せというのもお恥ずかしいし、私がこの後こういうふうには作られたもののように責任を持てるのかというスキームは全く分かりませんが、作ったものをきちんとレビューして、このめざす姿に向かっていないようであれば、一体何が原因で向かっていないのかというところが、然るべきタイミングできちんとレビューされて是正されていくということが一番重要なところなんだと思ひました。例えば、視点③に「生活と医療を支える路線の維持・確保」とあって「代替交通機関が限られている地域の路線の維持」とありまして「地方路線を対象とした新たな運航支援制度の検討」の中に、エッセンシャル・エア・サービスや搭乗率保証など新たな運航支援制度の導入に向けた検討と具体的に書かれています。ただ私の記憶している限りエッセンシャル・エア・サービス若しくは搭乗率保証を導入しようとするとなればそれなりに予算措置も必要になってくると思ひます。そこがどのように、どのようなプロセスを経て予算がきちんと組まれていくのか見ていか

ないと、まさに絵に描いた餅になってしまうと思います。それからそのページの一番下にあります「災害等に備えた機能強化」の最後のところに「大規模災害時における人や物資の輸送等に備えた体制整備」とありますけども、これも大規模災害が起きた時に整備されていなかったでは遅いので、日頃からどのようなタイミングでそういった体制整備がなされているのか、最初の会議で各航空会社がそういった大規模災害に備えてどういったお客様のハンドリングの体制がとられているのか、そういったものが事前に行政によってチェックされても良いのではないかぐらいのことをお話したんですけども、そこまでいかにしても、何らかのチェック機能が大規模災害が起こる前にきちんととられているかという所もきちんとしたタイミングで見ていくべきだと思います。最後に、視点⑤「地域と一体となった戦略的な空港間連携」とありますけれども、7空港の一括民間委託のところで「SPCとの協働による北海道全体の航空ネットワークの充実・強化」とありますが、民間委託となると、まさに民間企業が運営権を受託するわけですから、当然儲けも追求しなければいけないということになりますと、受託した会社と、もう少し広い視点を持って7空港若しくは残り6空港も含めた13空港でいかに全体最適をどう取るかというところのバランスも誰かがきちんと見ていかないとバランスが崩れてしまうのではないかと思います。いずれにしても、こういった細かい所を然るべきタイミングで一つ一つ見ていく、レビューしていく、是正していくことが必要だと思います。その観点で、資料2-2というこの分厚いページにまとめていただいた1ページ目の「はじめに」の(3)に「計画期間と柔軟な見直し」とあって、「なお、ビジョン推進の点検・評価や社会経済情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて柔軟な見直しを行う。」とありますので、できればどういったタイミングで、どういったプロセスで、このビジョン推進の点検と評価、見直しをされるのか、そこまで突き詰めて作って、今回の検討会議を終わりとするのが望ましい姿だと思います。以上でございます。

(石井委員長)

ありがとうございます。最後のご発言として然るべき論点をご呈示いただいて大変ありがとうございます。どうレビューするか、基本的には検証しながら必要なものは変えていくことは当然きちんとやっていかなくてはいけないと思います。防災の問題もおっしゃったような観点でどうするかという議論も必要かと思います。実は私も委員の一人として、何点かだけお話を申し上げようと思っていた一点が、今ご指摘をいただいた地方路線を対象とした新たな運航支援制度の検討のところでございます。ツールも含めてというか、要は基金の造成ということも具体化されてある程度、資金的な裏付けもあって独自の政策ができるという前提で書いていただいているものですから、より具体的な政策の踏み込みが今回あって、それが特に具体性があることの裏付けだと思うんですけども、率直に言って、やはり政策的なお金の使い方というのは赤字補填の類いはやはりやるべきではないというのが、私は基本的なルールとして置いた方が良くはないかということで、あくま

で期間を限って何かを実現するための、最初リスクを下げたあげるといいますか、やはり航空に関しては、離島とか制度的な枠組みがあるものは別ですけども、戦略的にやるものはある程度サンセットと言いますか、一定期間で実現できるという前提でやるという事がやはり基本ではないかと思うんですね。そうでないとやりきれないと言いか、お金も無尽蔵にあるわけでもございませんから、前提としてそのことだけは置いてもらった方が良くないかなというところがございます。具体的にこの二つの制度を書いて導入に向けて検討すると言くと、まさに赤字補填してでも維持するということを前提にしてしまうものですから、それはちょっと踏み込み過ぎの部分があるかなということで、3年間搭乗率保証みたいなことをやれば自立するんだという前提であればやっていただいても全然問題ないので、やはりそういう前提をちょっと置いた制度検討というところ、ここだけは修正していただきたいというのが僕個人としての意見なものですから、たまたま一致していると思うのですけれども、全体のバランス、予算的な制約がある中で、事務局にご検討をいただいて、やはりきちんとやる事をやるという枠組みを特に制度的なところは裏打ちした書き方をした方が良くないかなと思っておりますので、見直しを一緒にさせていただければと思います。委員の一人として思ったのは今の話と、役割分担のところ、住民というか利用者というか、企業とか個人が利用者になるのかもしれないんですけども、そこが書いていないので、それはやはりあった方が良くないかなというところがございます。利用者がいて、関係者が利用者の利便性なりのためにやっていくというロジックだと思っておりますので、そこだけ見直しをお願いできればと、私個人の意見として申し上げたいと思います。

参与の皆様から特にご意見がございましたら。

(道商連 福井部長)

道商連 福井でございます。よろしくお願いたします。私からは5点あります。まず1点目なんですけれども、さきほど交通政策指針の方で、重点戦略5点を2020年までにとということであるんですが、やはり航空ネットワークビジョンのほうでも、どれが該当するのかは少なくともわかるようにしておいたほうが良い気がします。航空ネットワークビジョンでは2020年までに何やるのって言われたときに説明できるものがあった方が良くないと思っておりますので、そこは整理した方が良くないと思っております。

それとまず、資料2-2のほうで、まず19ページのところで、さきほどアウトバウンドのお話があったんですけども、私もアウトバウンドの部分はもう少し肉付けした方が良くないと感じています。今、道庁さんとも一緒にやらせていただいているんですけども、子ども向けにパスポートの取得助成ですとか、海外研修旅行への助成なども含め事業としてやっておりますので、経済、産業的な増加もそうですけれども、やはり将来の利用者になる子ども達の利用機会の提供みたいなものも、ひとつビジョンの中に考えてみても良くないかなと考えています。エアラインの皆様にも前々からアウトバウンドの必要性、重要性とい

うのはお話しいただいていますので、アウトバウンドという文字自体が少ないので、もう少し肉付けいただいたほうが良いかなと考えています。

次が28ページですね。先程切通さんからもありましたけれども、ユニバーサルデザインの推進のところ、もしかするとですけども、7空港の民間委託をしたときに、7空港だけ統一したデザインということがあり得なくはないと思うんですよね。ですので、13空港全体が北海道統一のデザインみたいなところが本当は望ましいと思いますので、段差解消とかもありますけれども、案内表示、表示関係の部分については、北海道統一した形でというのがあったほうが望ましいかなと思います。

それと、29ページの上ですね。⑤の現状と課題の「また」のところ、「SPCと道、各地元関係者が協力し合う、緊密な連携の仕組みを構築する必要がある。」ということで、今回の基本スキームにもパートナーシップ協定という部分が謳われていますので、我々としてもSPCに何か必ず要望するとかではなくてですね、一体となって空港の利用促進、あるいは航空の利用促進というのを図っていかなくてはいけないと思っていますので、ここは大変重要だと思っています。

それと30ページで、運航情報などの集約・発信というのがありますが、先般、運輸局さんが中心になっていただいて「旅の安全情報」というサイトをオープンしていただいたのですけれども、非常に、私も各方面にご案内したら評判がよくて、あれをもっと進化させていくような取組も必要なのかなと思います。あと、JR北海道さんの札幌駅西コンコースに新千歳空港の運航情報の掲示板が12月1日に付いたんですけども、スマートフォン持っているからわかるでしょ、では済まされないとしますので、ああいった情報ツールの充実っていうのも大変重要なかなと思っています。私からは以上です。

(石井委員長)

ありがとうございます。13空港の連携と一体性確保みたいな話は、大事な論点の一つなんですけれども、どうやって実現するかといったところが見えにくいところがあって、SPCの思召というところと変ですけども、意思によって左右される部分も現実には多分あるわけです。だから左右されたくないところがあるんだとしたら、それは政策提言しないといけないところで、それは一体何かと言うところで、今のお話のようなことが重要なのか、例えば、道経連の最初の議論のときも、どう連携するかということ言えば、道管理空港、離島空港は別で良いと思うんですけども、離島ではない2空港についてはSPCを指定管理者に考えるみたいな話も議論の余地はあって、一体運営ということが重要だったら、そういうことも含めて考えていくことが必要だということで、どこに力点を置くかというところと言うと、少し絞り切れていないところがあるから今の福井さんのご指摘になったと思うんですけど、でも、それを今の時点でどこまで書くべきかということも、率直にいうと非常に難しい部分があるかなということで、ある程度議論はしながら、今盛り込めることを上手に盛り込むようなことになるのかなという感じではありますが、おっ

しゃるところは非常に重要な論点になっていますので、事務局と議論させていただければと思います。あとの点もおっしゃったようにそのとおりのところが多いと思います。どうもありがとうございました。

他にはいかがでございますか。委員の皆様で言い忘れたこととかはよろしいですか。

野竹委員からご意見をペーパーでいただいたのでお願いします。

(中島航空企画担当課長)

本日ご欠席の野竹委員からご意見をいただいておりますのでご紹介いたします。

概ね委員の皆様の思いとお考えは各テーマともまんべんなく網羅されていますが、平たくなってしまうのが気になります。目玉は何なのか、皆さんで議論くださればと思います。

視点①から④はこれまでもあったものであり、その延長線上かと思いますが、視点⑤は7空港+ α (アルファ) という、避けては通れない重要なフレーズです。新たなスキームでのイノベーションを全体に波及させたいところです。

「空港間連携」という言葉がとてもひっかかります。顧客は空港間を移動するのではなく、空港と各地域から地域、そして最後に空港という動きをするので「空港/地域間の連携」のようにしなければ狭くなってしまいます。

交通連携について触れる箇所は多くありますが、全て空港到着後の拠点周遊のことを記載しているようです。移動の動脈を航空局だからといって航空のみで捉えるのではなく、JR、公共バス、二次交通などによる複合動脈の一つとしての航空であるという論旨を加えられないでしょうか。

航空の流動を活性化させることは地方創生に他ならず、その本質にも触れるべきだと思います。

以上でございます。

(石井委員長)

ありがとうございます。難しい論点を提示していただいていますけれども、空港間連携という言葉が空港/地域間連携、どちらがわかりやすいのか微妙なところではございますけれども、おっしゃっている趣旨はそういう部分があるのは事実だと思いますし、全体の交通ネットワークの中で他の機関ともいろいろな面で連動しているというところについても、多少触れ方が弱いといえれば弱い部分があるかなと。意識をしていないわけではありませんし、全体の議論の中ではそういう位置づけがかなりはっきり書いてあるので、それを前提に書くところの程度の話になるというのが本当のところだと思うのですけれども、逆に言うと共通的に書かなければいけないところがどこまでかということもございますので、全体の交通体系の中での航空の位置づけ的なことは全体の指針の方に割とはっきり書いてあって、それを必ずしもビジョンの方にそのまま文章として踏襲していないという問題点で

しかないところが多いので、そこは平仄を合わせる必要があるところは合わせるということでカバーさせていただいて、そういうことが含まれていることが記述できるように検討させていただければと思います。

今日、骨格的なところについてはある程度合意形成ができたのかなという一方で、個別のところは少し修文等の対応が必要な部分があったと思いますので、会議の開催の都合等もあるものですから、どう反映させるかにつきましては、事務局と相談させていただいて原案を修文等々させていただきたいと思いますが、私の方にご一任ということでお願いさせていただいてもよろしゅうございますか。

それでは、今日の議論を反映させた形で修正させていただきまして、再度皆様にご連絡を取らせていただければと思います。それでは事務局にお返しいたします。

(阿部航空局長)

長時間にわたりご議論いただき、ありがとうございました。委員、参与の皆様には、これまで4回にわたり貴重なご意見を賜り誠にありがとうございます。委員長からご発言いただきましたとおり、本日のご議論を踏まえ、原案の修正をさせていただくとともにパブリックコメントの手続きに入らせていただきますのでよろしくお願いいたします。本日は誠にありがとうございました。