

## 答申素案に対するご意見募集の結果（概要）

## 〈ご意見募集の概要〉

募集期間 6月1日（金）～6月8日（金）（計8日間）

募集媒体 国土交通省ホームページ

提出者数 25名

## 〈ご意見の概要〉

## ◎ 首都圏における空港のあり方

- ・ 羽田と成田の連携強化という観点から、将来における両空港の一体的運営を視野に入れた検討を行うことも有用。
- ・ 首都圏における中期的な容量拡大に向けた施策について、今後その具体案や優先事項を明確化すべき。
- ・ 成田空港のアクセス機能を向上すれば、国内空港としてさらなる活用を図ることが可能であると考えられる。
- ・ アジア地域との交流や競争がますます進展する中、利便性の高い羽田空港の国際空港機能を拡充し、国民の利便性を向上すべき。
- ・ 羽田空港の容量制約の緩和を図るため、首都圏以外の地域における国内線の乗継ぎ機能を強化すべき。
- ・ 運送事業者の発着枠に押され、報道機関の任務の遂行に支障を来すことは問題であり、災害救助等の公的機関や報道等の社会的に重要で公的な側面を持つ機関の発着枠の確実な確保を図るべき。
- ・ 首都圏第三空港の建設投資に関しては、プロジェクトの意義や性格を明確にし、その事業方式や財源について多角的に検討すべき。

## ◎ 近畿圏における空港のあり方

- ・ 関西国際空港の国際競争力の強化が可能となるよう、国費の一括投入等により、早急に財務構造の抜本的改善をはかるべき。
- ・ 騒音問題の根本的解決、再開発による地域の発展、不動産売却益による関空の財務体質強化等を実現するため、中長期的には伊丹空港の廃止と跡地売却益による関空の経営基盤の強化などを検討すべき。

- ・ 関西圏における国内長距離便は、本来、関空に集約すべきであり、需要の神戸空港へのシフトを防ぐため、神戸空港の国内長距離便を規制すべき。
- ・ 大阪国際空港は関西圏における基幹空港であり、将来的に国際線の就航を希望する意見もあることから、国が第1種空港として直轄で管理・運営する基幹空港としての機能を維持し、その役割を果たすべき。
- ・ 利用者利便や地域の活性化を図るため、伊丹空港について、運用時間の延長、発着枠の増枠、ジェット枠や機材制限の廃止、近距離国際線の就航、国内長距離便の充実等といった措置を講ずべき。
- ・ 神戸空港は今後も旺盛な需要が見込まれることから、発着回数の増加と時間延長を推進すべき。
- ・ 地方空港の国際化が進展していることを踏まえ、神戸空港からの近距離国際線・国際チャーター便の就航を認めるべき。

◎ 中部圏における空港のあり方

- ・ 利便性の向上や競争力の強化のため、県営名古屋空港の定期旅客便を中部国際空港に移管すべき。

◎ 航空保安システムのあり方

- ・ 横田空域等軍用空域のさらなる開放とともに、次世代航空管制システムの導入等を図り、首都圏における空域の再編を推進すべき。
- ・ 運航支援の方法を検討する際には、広く利用者の要望を調査するとともに、民間が提供している情報も活用した、より利用価値のある情報を提供すべき。
- ・ 航空管制は、危機管理とともに、国民へのサービスを重視する事が重要であり、国民の満足度を基準とした政策評価を航空管制に取り入れるべき。
- ・ RNAVの導入やVORの縮退については、広く利用者ニーズ等を調査して検討すべき。

◎ 既存空港及び航空保安システムの機能向上等のあり方

- ・ 小型機材による輸送なども念頭においた視点を追加すべき。
- ・ 災害時における取材のための使用等といった公的需要にも対応できるような施設整備が必要。

◎ 国際拠点空港の運営体制のあり方

- ・ 国際拠点空港の外資による買収を防止するため、外資の持株比率を一定割合以下にすると法律で規定すべき。
- ・ 国際拠点空港の適正な事業運営には、適切なガバナンスの仕組みが必要であり、料金規制を設け、安全性やサービス水準を監視することが必要。
- ・ 完全民営化後の国際拠点空港について、自由で創造的な経営を損なわずに、公益性を確保するためには、整備を促進するような料金規制等を通じインセンティブを付与するのが適切。
- ・ 空港は騒音等の負の経済や内陸地の開発を伴うため、環境対策・地域共生策は空港事業を営む上で不可欠であるが、空港会社のみ負担とせず、国の一般財源の投入等といった費用対策が必要。

◎ 空港整備特別会計のあり方

- ・ 空港、特に羽田や国際拠点空港のような大規模インフラは、外部経済性が極めて大きいので、羽田の債務償還のために一般財源を投入すべき。
- ・ 空港整備特別会計については、当分の間独立採算が困難であっても、長期的には収支改善がみこまれるので、独立行政法人化等の具体的あり方を多角的に検討すべき。
- ・ 空港種別の矛盾、プール制を含め、空港整備法のあり方について検討し、透明性の高い補助金の付与や適正な空港区分を行うことが必要。
- ・ 第3種空港を含めた空港全体について貸借対照表を含めた財務諸表を作成し、公表すべき。
- ・ 航空管制については、個別収支を明らかにし、航行援助施設利用料でカバーできる範囲を示すべき。
- ・ 安全性の確保という観点から、航空管制を国自らが責任を持って取り組む必要があるのは当然であるが、政策・規制と執行はそれぞれ別組織が担う方が効率性が向上するのではないか。

◎ 空港使用料及び航行援助施設利用料のあり方

- ・ 本邦航空会社の競争力を考えた場合、空港使用料のほか、航空機燃料税が重い負担となっている。
- ・ 給油施設サービス料金等も含めた空港使用全体に係るコストの軽減を図るべき。