

# 『交通政策審議会航空分科会答申（平成19年6月21日）』

「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について」～戦略的新航空政策ビジョン～①

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等も踏まえ、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等に向けて、選択と集中により真に必要な事業に投資の重点化を図りつつ、戦略的な新航空政策を推進。

## 首都圏における空港のあり方

- 再拡張事業完成前の羽田空港において、上海虹橋とのチャーター便、北京オリンピック期間中の臨時チャーター便の実現を図るとともに、深夜早朝時間帯の国際旅客チャーター便等を推進。  
また、特定時間帯において、国際旅客チャーター便の実現を図る。
- 再拡張(2010年10月)後の羽田空港、北伸(2010年3月)後の成田空港
  - 再拡張後の羽田空港について、
    - 増加する発着枠により国内航空ネットワークを拡充。
    - 昼間時間帯において、国際旅客定期便を供用開始時に3万回就航。  
(路線は、国内線の最長距離を目安とする距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も判断し、羽田にふさわしい路線を、近いところから検討し、今後の航空交渉により確定)
    - 深夜早朝時間帯において、騒音問題等に配慮しつつ、貨物便も含めた国際定期便を就航させ、首都圏における国際空港の24時間化を実現。
  - 成田空港について、北伸事業により増加する発着枠(2万回)を戦略的に活用してグローバルな航空ネットワークを拡充するとともに、都心とのアクセスを改善。
  - 羽田と成田の一体的活用に向けて、両空港の有機的連携を強化。
- 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。
- 百里飛行場の整備、横田飛行場の共用化に向けた取組みの積極的な推進。

## 近畿圏における空港のあり方

- 関西空港のあり方
  - 我が国初の本格的24時間空港として、フル活用を推進。
  - 連絡橋料金の引下げをはじめとするアクセスの改善、物流施設の二期島への展開や構造改革特区制度の活用等による物流効率化策について検討。
  - 関西国際空港株式会社の財務構造の抜本的改善について、そのあり方を検討。
- 関西三空港における役割分担のあり方
  - 関西3空港懇談会において了承された役割分担の下で、3空港の利活用を推進することが適当。
  - 伊丹の空港整備法上の位置付けに関しては、3空港の役割分担を踏まえ、空港整備法上の空港種別の在り方の見直しの必要性等の論点を踏まえ、引き続き検討。

## 中部圏における空港のあり方

現在は滑走路1本のため週3日深夜にメンテナンスのため閉鎖されており、深夜貨物便等の推進のためには、将来に向けて、完全24時間化を検討し、フル活用を図る必要。そのためには地元の努力による需要の拡大を図りつつ、中部圏における空港間の役割分担を踏まえ、長期的な視野に立って中部空港の機能向上のあり方を検討。

## 三大都市圏以外の地域における空港のあり方

- 地域における拠点的な空港は、その機能の充実や、ネットワークの充実に向けた活用を推進。
- 福岡空港及び那覇空港は、2010年代には空港能力の限界への到達が見込まれることから、段階的に進められている総合的な調査の結果を踏まえ、抜本的な空港能力向上のための施設整備を含め、将来需要に適切に対応するための方策を講じる必要。
- 一般空港は、その質的な充実を図るとともに、観光振興のためにもその利用を促進し、既存ストックを最大限活用する必要。

# 『交通政策審議会航空分科会答申（平成19年6月21日）』

「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について」～戦略的新航空政策ビジョン～②

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等も踏まえ、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等に向けて、選択と集中により真に必要な事業に投資の重点化を図りつつ、戦略的な新航空政策を推進。

## 航空保安システムのあり方

1. 今後の航空交通量の増大に伴う空域の混雑等に対応するため、横田空域の削減や関東空域の再編による空域の拡大、ATM（航空交通管理）センターや管制システムの機能強化、RNAV（広域航法）等の新技術を活用した運航方式の導入等を総合的に推進。
2. 航空管制の安全性向上のため、予防安全の見地に立った安全管理システム（SMS）の導入、管制官やパイロットのヒューマンエラー防止等のための各種支援システムの充実強化、リスク分散等による危機管理能力の強化を推進。
3. 将来の航空保安システムについて、ICAO、欧米、アジア諸国等との国際連携を強化するとともに、産学官連携により新技術・新方式の調査・研究開発・評価を戦略的に推進。

## 既存空港の高質化、安全安心の確保、維持更新、物流機能の強化

1. 既存空港の高質化を図るため、①就航率の改善、定時性の確保、②鉄軌道系も含めた空港アクセスの利便性の向上、③ユニバーサルデザイン化の推進、④国際化に対応したターミナル諸施設の機能向上、⑤観光情報提供機能の拡充、⑥小型機材に対応した整備等を推進。
2. 航空セキュリティの確保や向上のための取組みを着実に推進。
3. 地震災害時に緊急輸送の拠点となる空港等について、早急に耐震化を推進。
4. 老朽化が進む既存施設について、ライフサイクルコストの縮減を図りつつ、計画的な更新を推進。
5. 首都圏空港・関空・中部等における航空物流の機能強化。

## 国際拠点空港の運営体制等のあり方

- 国際拠点空港の完全民営化にあたっては、安全で利用者利便に沿った事業の安定的継続のため、経営の自主性の確保を尊重しつつ、公共的な役割や独占・代替不可能であるという特性を踏まえ、
- ①国の空港政策と空港会社の事業計画との整合を担保するような仕組みを構築すべき。
  - ②着陸料等については、一定のルールにより適正な水準を確保すべき。
  - ③外資の株式保有や大量株式保有に関するルールの制定、拒否権付株式の発行等を検討すべき。
  - ④環境対策・地域共生策等の実施を確保する方策を講ずべき。
  - ⑤適正な経営情報等に基づく十分な監視が行われるための措置を講じるべき。
  - ⑥各国際拠点空港毎の設立の経緯等に起因する課題について整理すべき。

## 空港整備特別会計のあり方

1. 空港整備特別会計の他の特会との統合の円滑な実施と事務・事業の合理化・効率化を推進。
2. 将来において、空港整備特別会計の独法化等の検討を行うにあたっては、
  - ①着陸料等の自己収入を歳出が大きく上回る状況が続き、独立採算は当面困難。多額の借入金の償還目途をつける必要。
  - ②航空管制は、交通警察と同様に公権力の行使、ハイジャック・テロ・有事の対応、米軍や自衛隊との空域調整等が必要。といった論点に加え、国内航空サービスが基幹空港による有機的ネットワークの構成により初めて適切に機能することや、空港をいかに効率的に運営していくかという点についても検討が必要。
3. 空港整備特別会計の保有する国際拠点空港の株式の売却収入については、大都市圏拠点空港の国際競争力強化、空整特会の財務状況等の諸課題を踏まえつつ、その具体的な活用方策を検討。

## 空港の整備及び運営に関する制度のあり方

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、国際拠点空港をはじめとする空港の適正な運営を確保するための仕組みを早急に検討。