

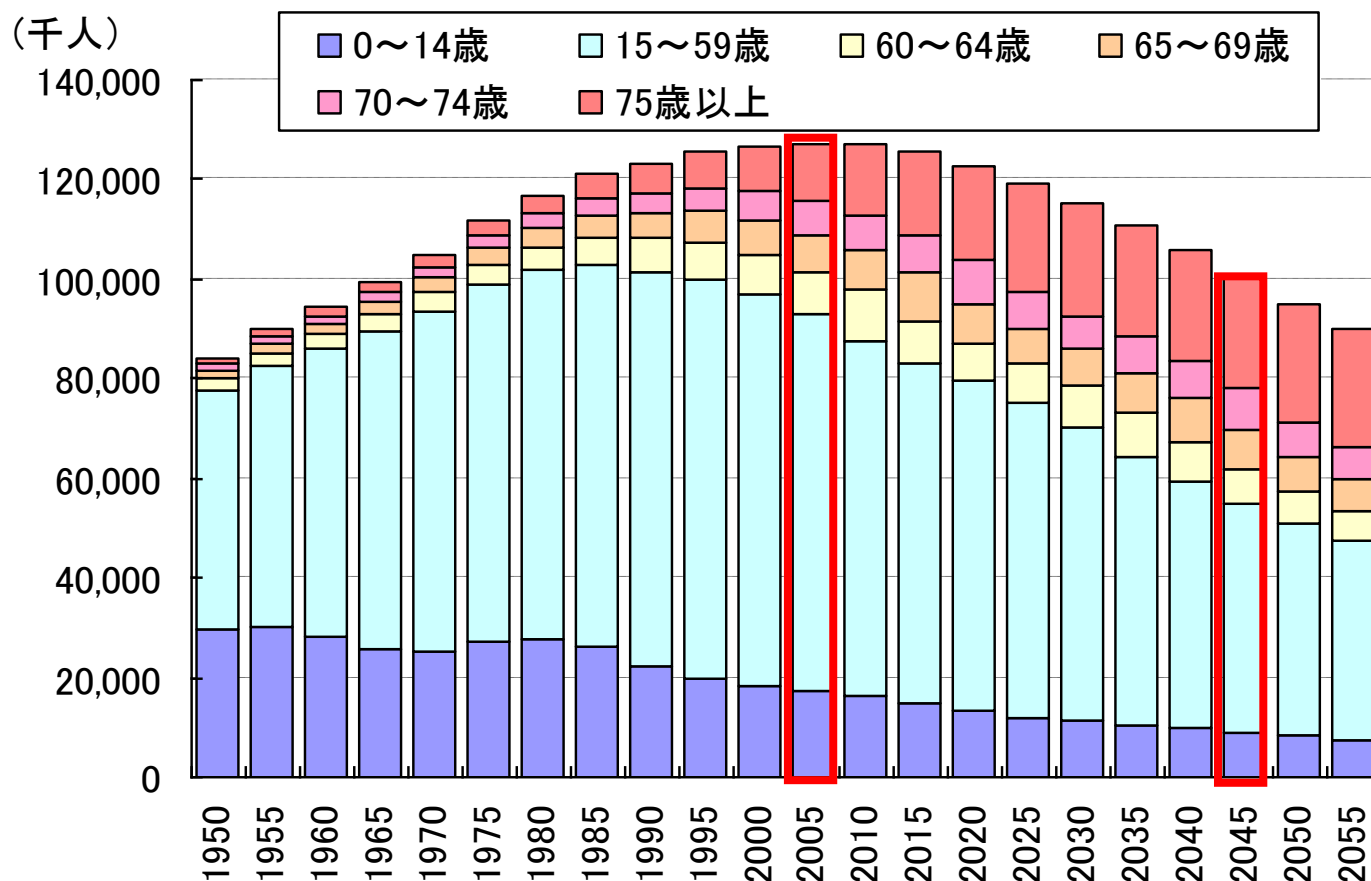
参考資料① 前回資料の総論部分

国土交通省 航空局
平成24年12月

1. 航空を取り巻く社会情勢の変化について

1. 人口減少の推移・予測

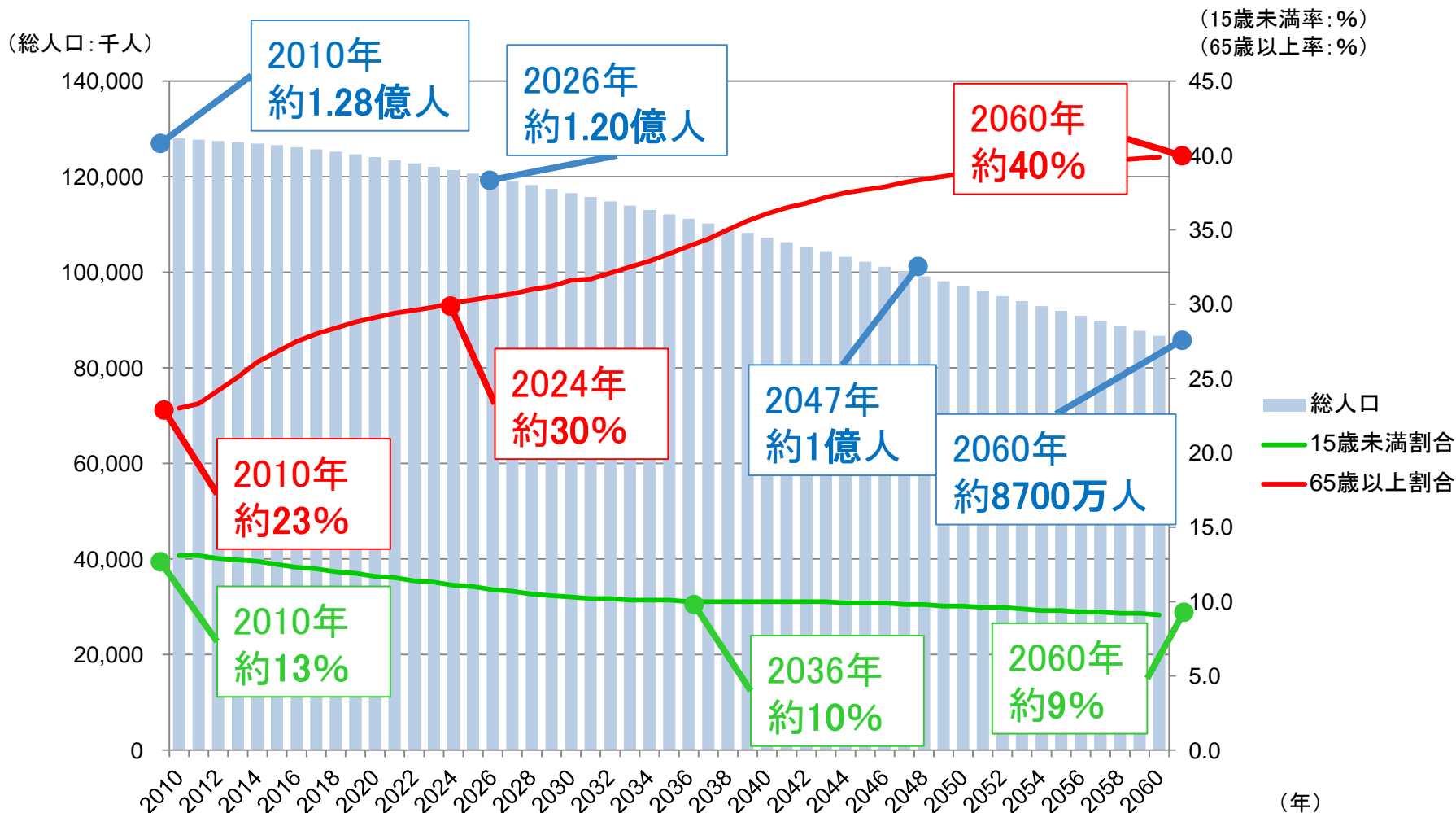
- 日本の総人口は、これまで増加してきたが、2005年を境に減少局面に。
- 今後、さらに人口減少が進み、2045年には1億人程度となる見通し。



出典：国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口(H18.12) 中位推計

1. 人口減少・少子高齢化の推移・予測

- 今後、人口減少が進み、2047年には1億人程度となる見通し。
- 少子高齢化が急速に進行しており、2060年には総人口の約40%が65歳以上になる見通し。

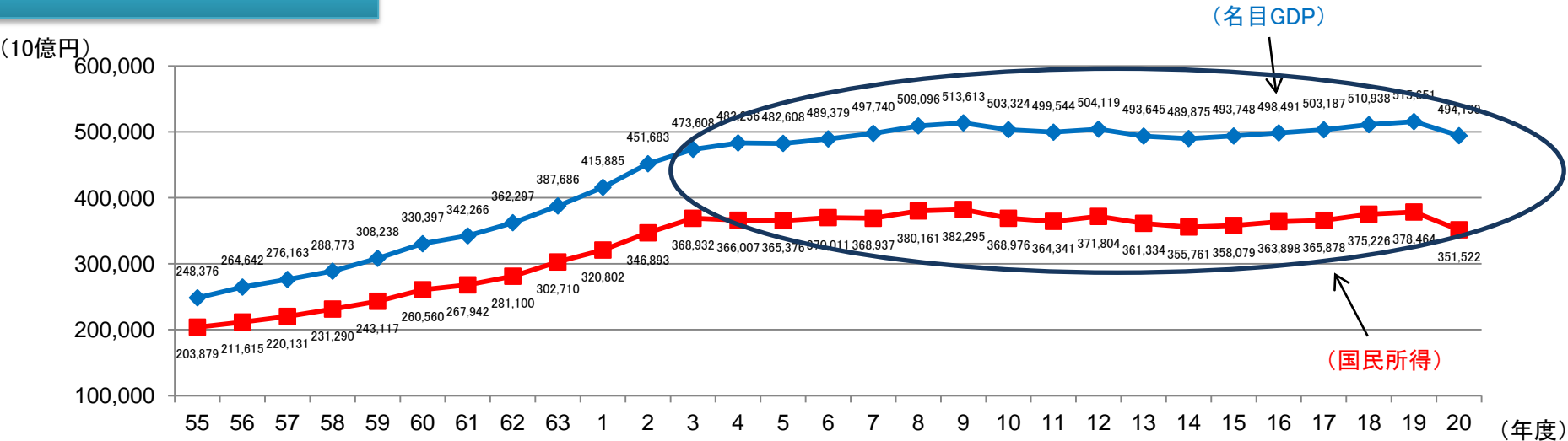


(国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(中位推計))

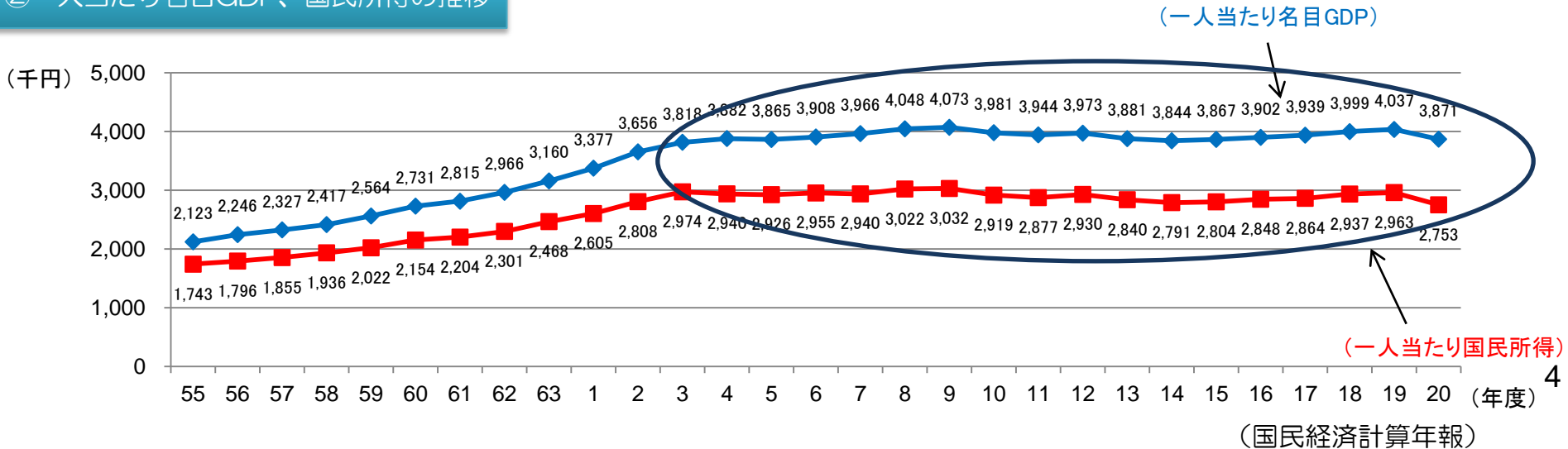
1. 我が国の経済状況の推移

■ 我が国の経済は、ここ20年近く伸び悩んでいる状況。

①名目GDP、国民所得の推移



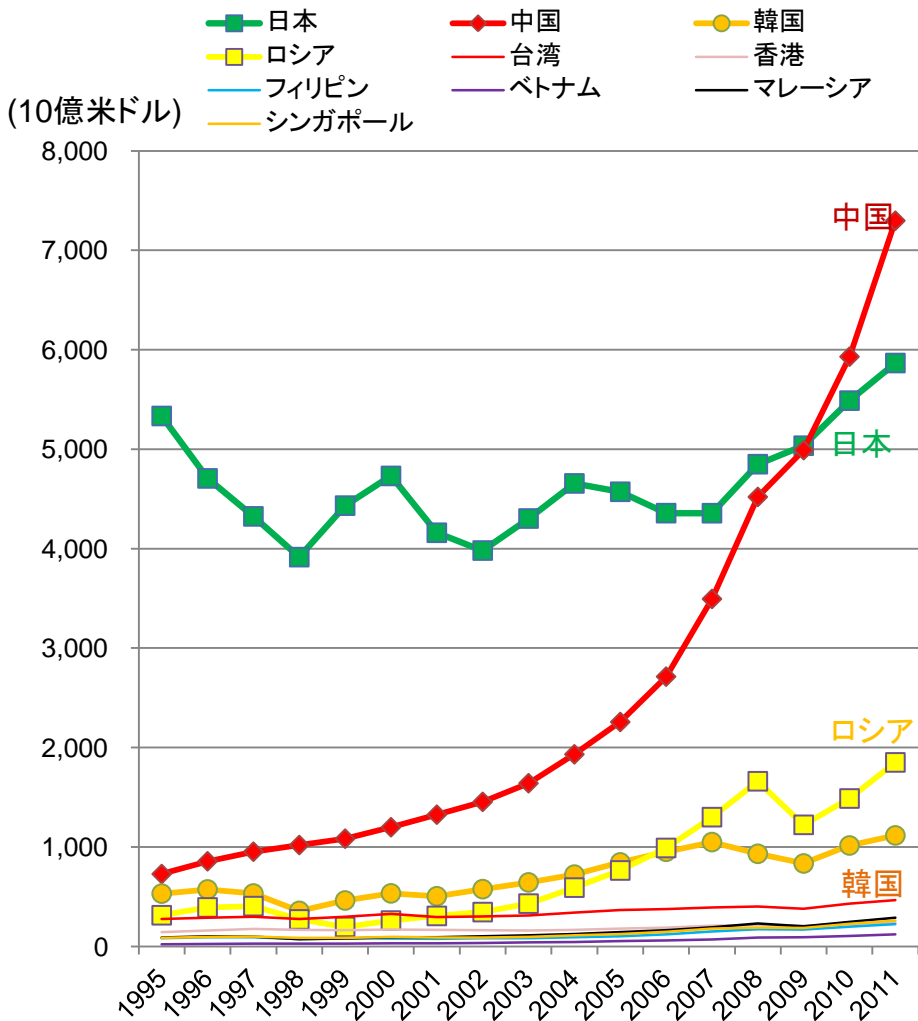
②一人当たり名目GDP、国民所得の推移



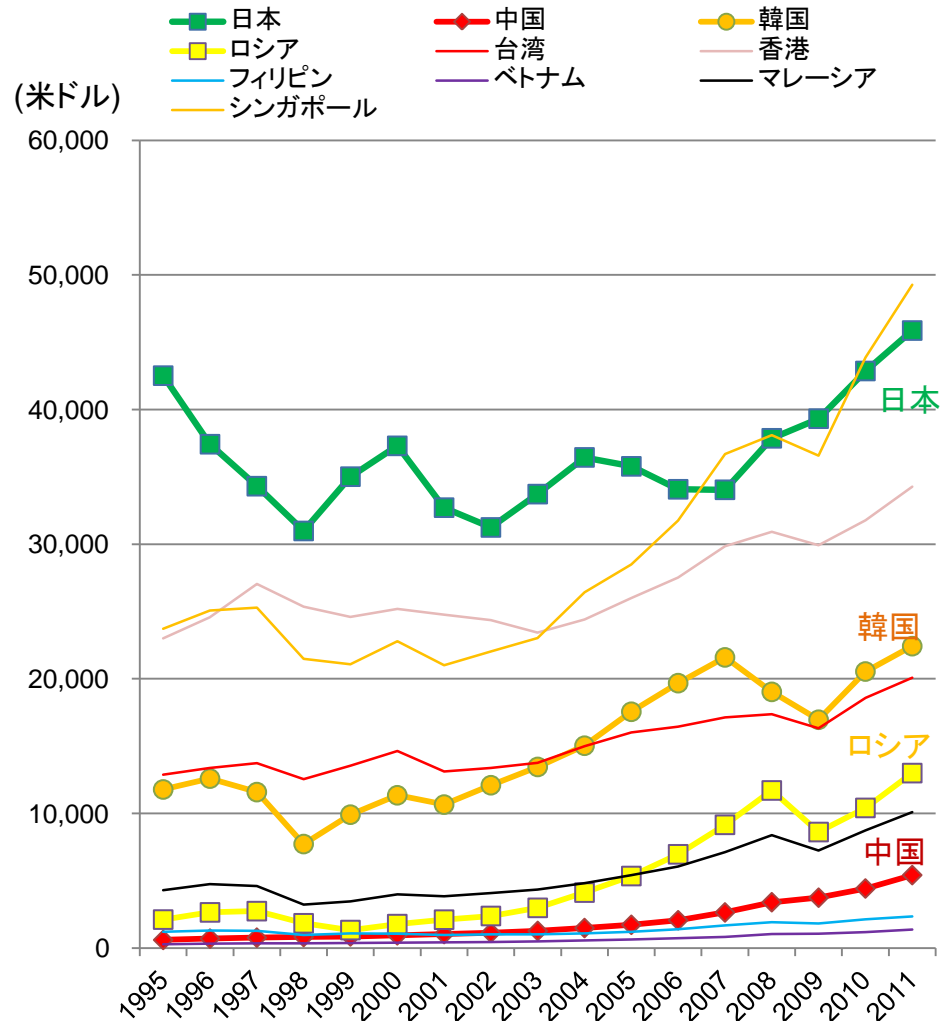
1. 海外諸国の経済状況の推移

■ 一方、他のアジア諸国は急激に経済成長。

アジア諸国のGDP（名目）の推移



アジア諸国の一人当たりGDP（名目）の推移



出典: IMF 「World Economic Outlook Database October 2012」より国土交通省作成

※以下のデータはIMFによる推計
 日本、中国、韓国、ロシア、台湾、香港 : 2011年
 フィリピン、ベトナム、マレーシア、シンガポール : 2010年、2011年

1. 我が国の経済的地位の低下

- その結果、世界における我が国の経済的地位は低下。

一人当たりGDPの世界ランキング推移

2000年	2011年
3位	17位

【出所】IMF World Economic Outlook Database

世界GDPに占めるシェアの推移

1990年	2011年
14.0%	8.4%

【出所】IMF World Economic Outlook Database

IMD国際競争力順位の変遷

1990年	2012年
1位	27位

【出所】World Competitiveness Yearbook

1. アジアの拠点としての魅力

- アジアにおいて拠点としての魅力が低下したが、2011年には盛り返している面もあり、一定のポテンシャルを有していることがうかがえる。

〈各拠点機能ごとに、アジア地域で最も魅力を感じる国・地域を選択〉
 (主要7カ国の数値のみ抽出、各拠点機能の1位、2位、3位に各々マーカ-を付している)

2009年度実施調査



2011年度実施調査

	日本	中国	インド	韓国	香港	シンガポール	タイ
アジア地域統括拠点	12%	① 41%	9%	2%	② 15%	② 15%	0%
製造拠点	1%	① 64%	② 13%	2%	2%	2%	2%
R&D拠点	② 23%	① 33%	③ 18%	4%	2%	7%	0%
バックオフィス	9%	① 36%	② 20%	1%	9%	③ 14%	1%
物流拠点	3%	① 61%	③ 8%	1%	7%	② 12%	1%
金融拠点	12%	① 33%	7%	3%	② 24%	③ 16%	0%
販売拠点	8%	① 47%	6%	3%	② 14%	③ 12%	0%

	日本	中国	インド	韓国	香港	シンガポール	タイ
アジア地域統括拠点	16%	① 33%	5%	0%	③ 17%	② 17%	2%
製造拠点	③ 6%	① 67%	3%	0%	0%	4%	② 8%
R&D拠点	② 27%	① 48%	6%	0%	0%	③ 15%	0%
バックオフィス	10%	① 35%	9%	0%	② 13%	③ 11%	2%
物流拠点	③ 5%	① 64%	1%	0%	3%	② 6%	③ 5%
金融拠点	③ 14%	① 34%	5%	1%	③ 14%	② 16%	2%
販売拠点	② 17%	① 34%	5%	0%	③ 16%	14%	2%

※各拠点ごとに国・地域を一つ選択
 ※回答企業180社(日本進出済30社含む)から無回答企業を除く百分率

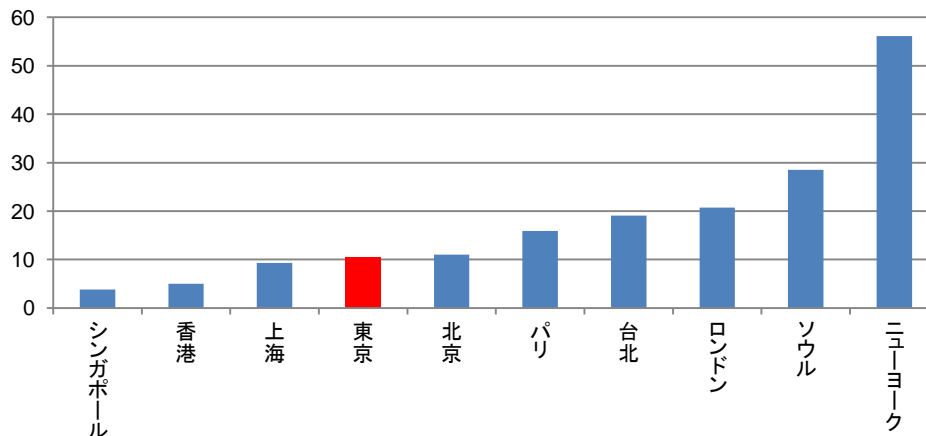
※各拠点ごとに国・地域を一つ選択
 ※回答企業207社(日本進出済46社含む)から無回答企業を除く百分率

1. 東京の国際競争力

○ アジア経済の成長を牽引するアジア諸都市が台頭してきているが、東京も安全・安心、効率性・正確性、文化的活力といった面で一定のポテンシャルは有している。

安全・安心

人口当たり殺人件数(件/100万人)



【出典】森記念財団「Global Power City Index-2011」

効率性・正確性

交通・インフラ(航空輸送量、登録タクシー数、交通事情等に基づく指標)

東京	6位
香港	7位
ソウル	9位
北京	12位
上海	15位
シンガポール	17位

【出典】Pricewaterhouse Coopers Cities of Opportunity 2011

文化的活力

文化的活力(エンタテインメント、食ビジネス、芸術の充実度)

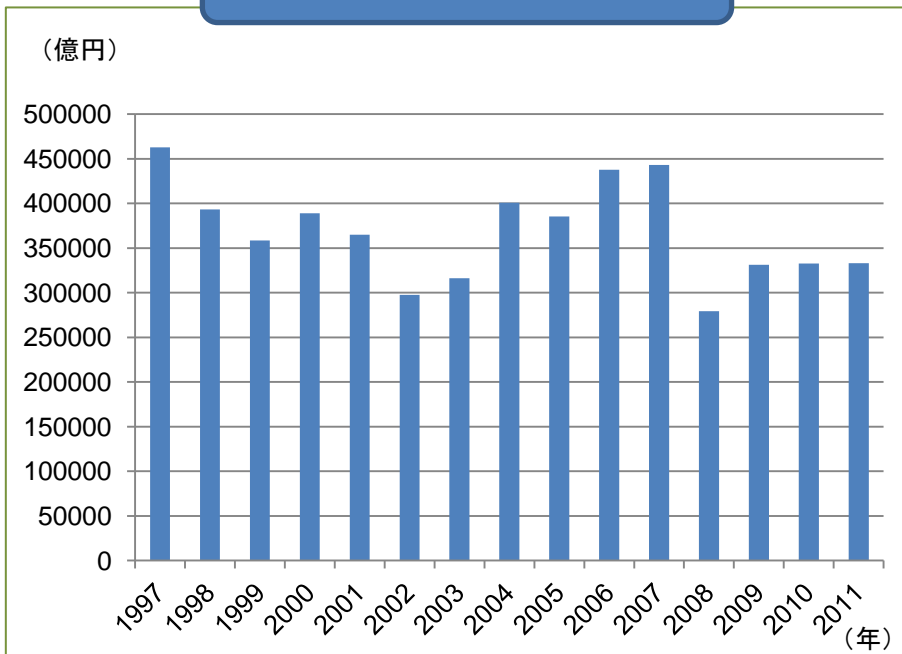
東京	6位
香港	13位
シンガポール	17位
ソウル	19位
上海	21位
北京	24位

【出典】Pricewaterhouse Coopers Cities of Opportunity 2011

1. 国内設備投資と対外直接投資の推移

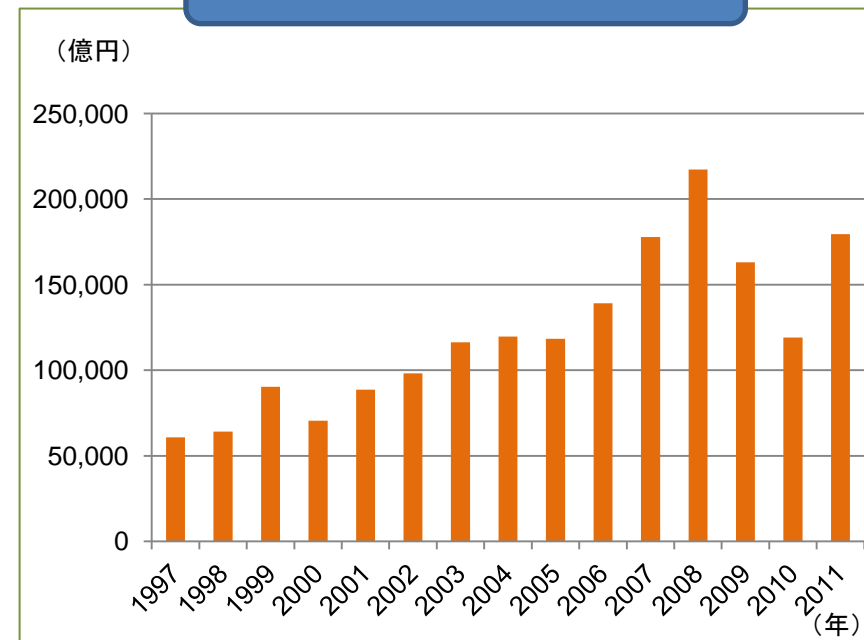
- 我が国の国内設備投資額は停滞ぎみであるが、対外直接投資額は増加傾向にある。

国内設備投資額の推移



【出所】財務省「法人企業統計季報」より作成

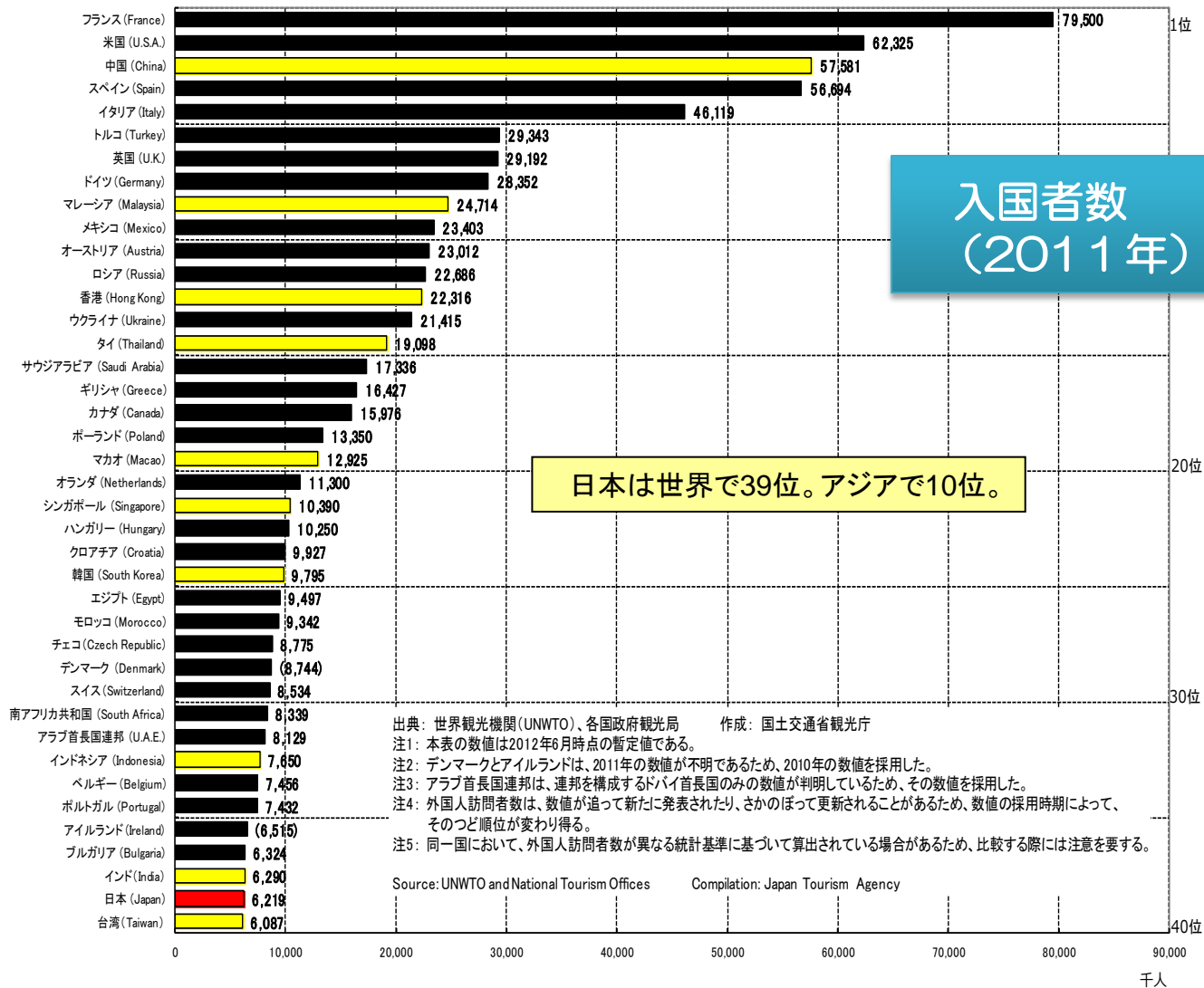
対外直接投資額の推移



【出所】財務省「国際収支統計」より作成

1. 世界各国・地域からの入国者数の国際比較

- 観光面においても、特に外国人旅行者の受け入れにおいて、他のアジアの主要国に比べ、遅れをとっている状況。



1. 観光立国の実現に向けた最近の動き

■ 近年、観光立国の実現に向けた動きが加速。

平成15年	4月	ビジット・ジャパン・キャンペーン開始
平成18年	12月	観光立国推進基本法が成立（全会一致）
平成19年	6月	観光立国推進基本計画を閣議決定
平成20年	10月	観光庁設置
平成21年	7月	中国個人観光ビザ発給開始
	10月	「訪日外国人3,000万人プログラム」を打ち出し（平成22年度予算概算要求）
	12月	第1回「観光立国推進本部」を開催
平成22年	5月	国土交通省成長戦略会議 取りまとめ
	6月	<u>新成長戦略～「元気な日本」復活のシナリオ～</u> を閣議決定
平成23年	3月	東日本大震災 発生
	5月	日中韓サミット首脳宣言（2015年までに三箇国間の人的交流規模を2,600万人に拡大）
	8月	「日本再生のための戦略に向けて」を閣議決定
	12月	「日本再生の基本戦略 ～危機の克服とフロンティアへの挑戦～」を閣議決定
平成24年	3月	観光立国推進基本計画を閣議決定
	7月	「日本再生戦略」を閣議決定

・「観光立国戦略」が11の戦略分野の一つに選定される。

（重点施策：訪日外国人旅行者の増大に向けた取組、受入環境水準の向上）

- ・オールジャパンの訪日プロモーションの推進
- ・外国人の出入国審査の迅速化に資する方策の検討・促進 等
- ・外客受入環境の整備

（重点施策：観光需要の喚起）

- ・ニューツーリズムの振興
- ・戦略的な観光地域づくりの推進
- ・MICEの誘致・開催の推進
- ・休暇改革の推進 等

1. 観光立国の実現に関する目標

○ 国際観光の拡大・充実

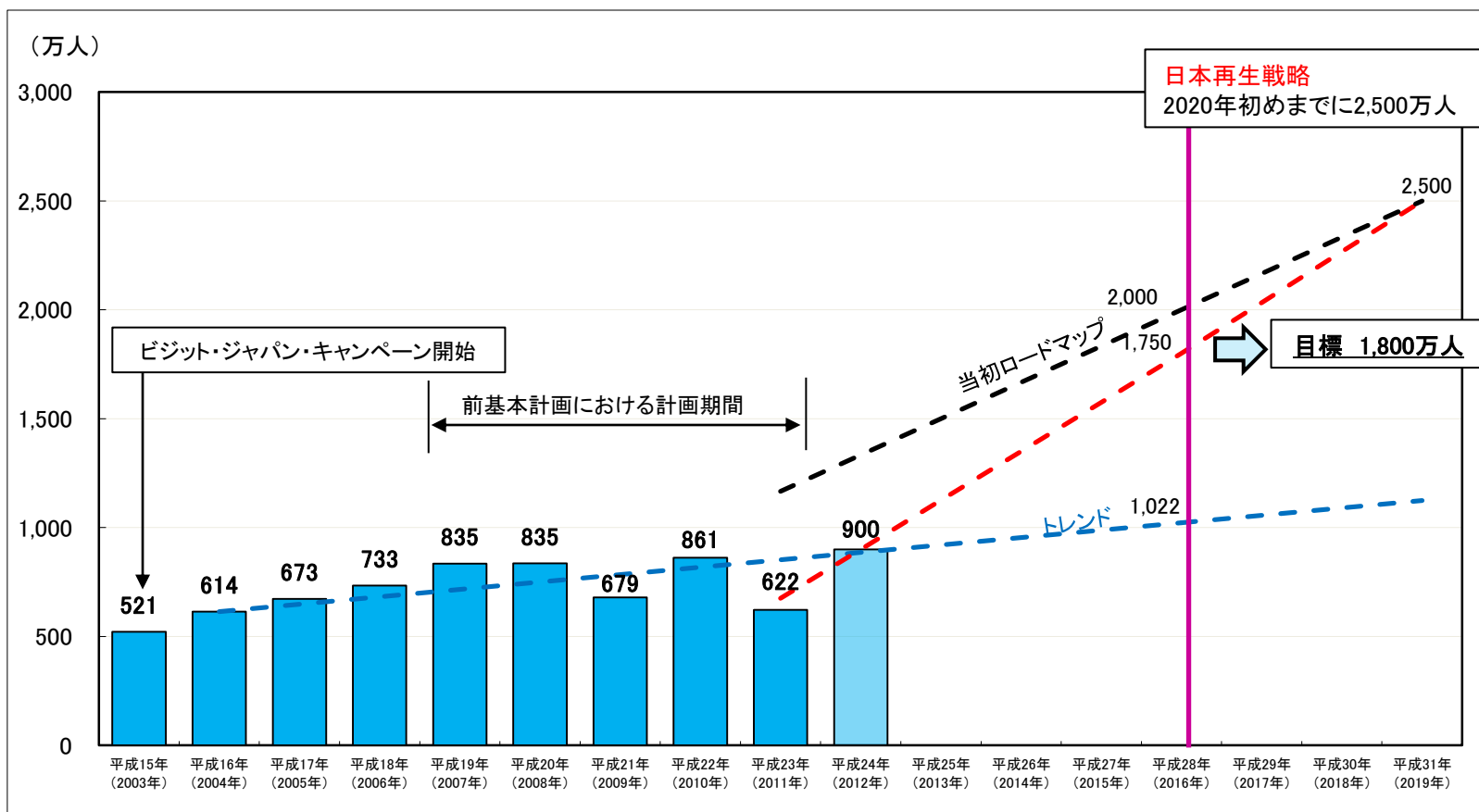
訪日外国人旅行者数

平成28年(2016年)までに**1,800万人**にする。

[平成22年(2010年)実績:861万人]、平成23年(2011年)推計:622万人]

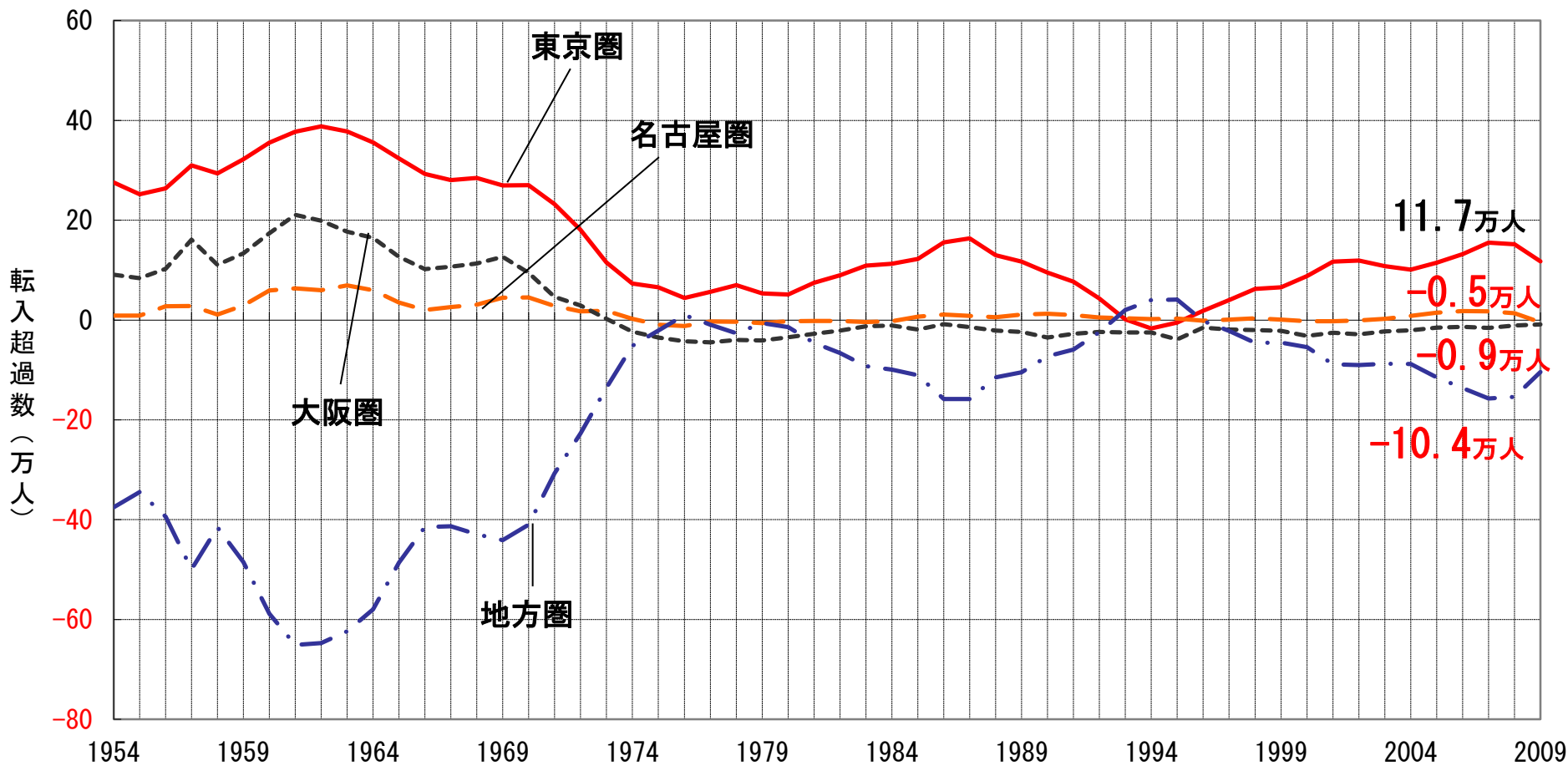
【考え方】

平成32年(2020年)初めまでに2,500万人とすることを念頭に、平成28年(2016年)までに1,800万人にする。



1. 三大都市圏及び地方圏における人口移動

■ 地方圏から三大都市圏への人口流出が断続的に続いており、近年も止まらない状況。



(出典) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」をもとに国土交通省国土計画局作成。

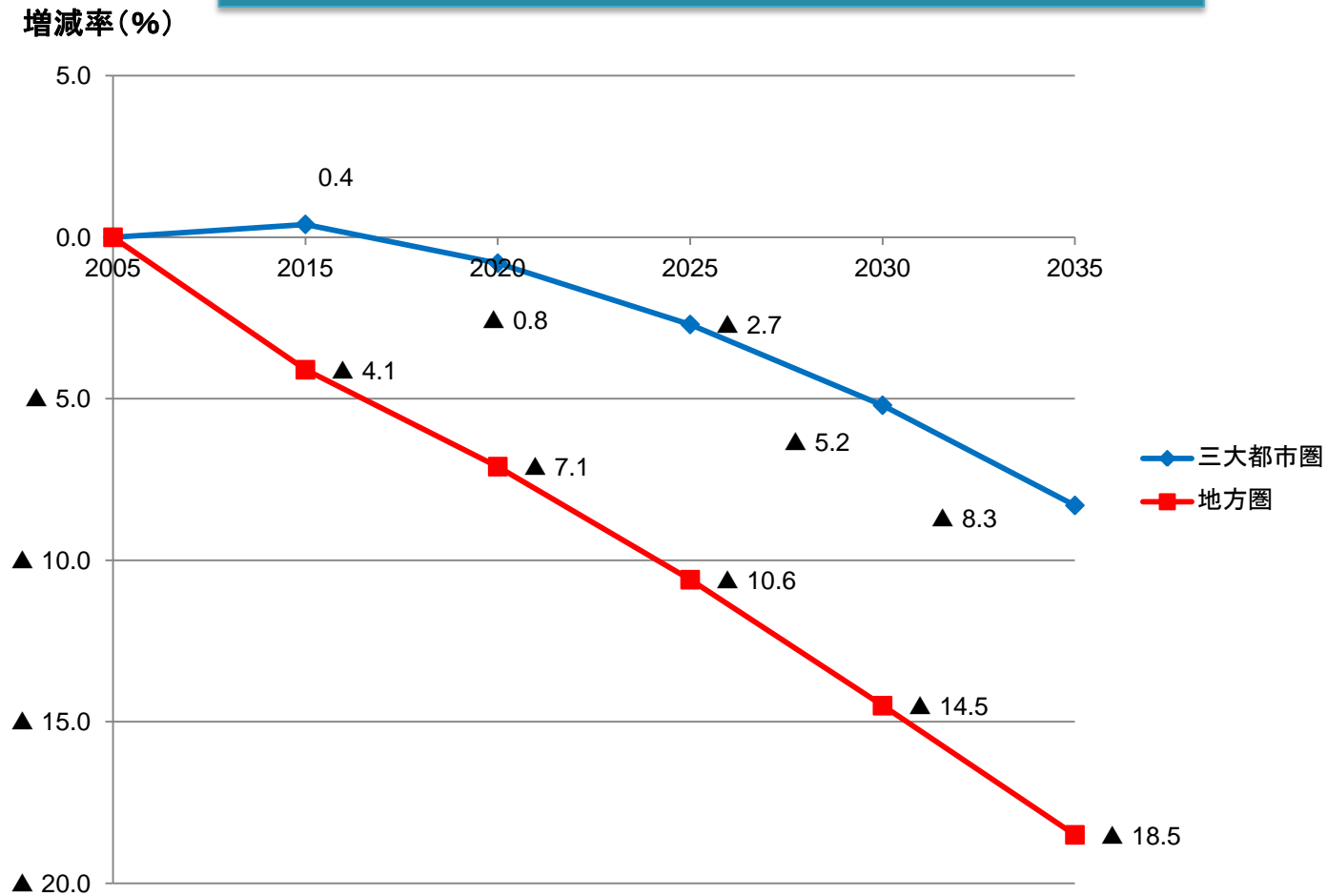
(注) 上記の地域区分は以下のとおり。

東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県 名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県 大阪圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
 三大都市圏：東京圏、名古屋圏、大阪圏 地方圏：三大都市圏以外の地域

1. 三大都市圏及び地方圏における人口予測

- 人口減少は、特に地方において顕著。

三大都市圏と地方圏の人口増減率（推計）



出所：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所

「日本の都道府県別将来推計人口(平成19年5月推計)」により国土交通省作成

三大都市圏：東京圏(埼玉・千葉・東京・神奈川)名古屋圏(岐阜・愛知・三重)関西圏(京都・大阪・兵庫・奈良)

地方圏：三大都市圏以外

1. 地方における高齢化の進展

■ 高齢化についても、地方圏においてより進行している状況。

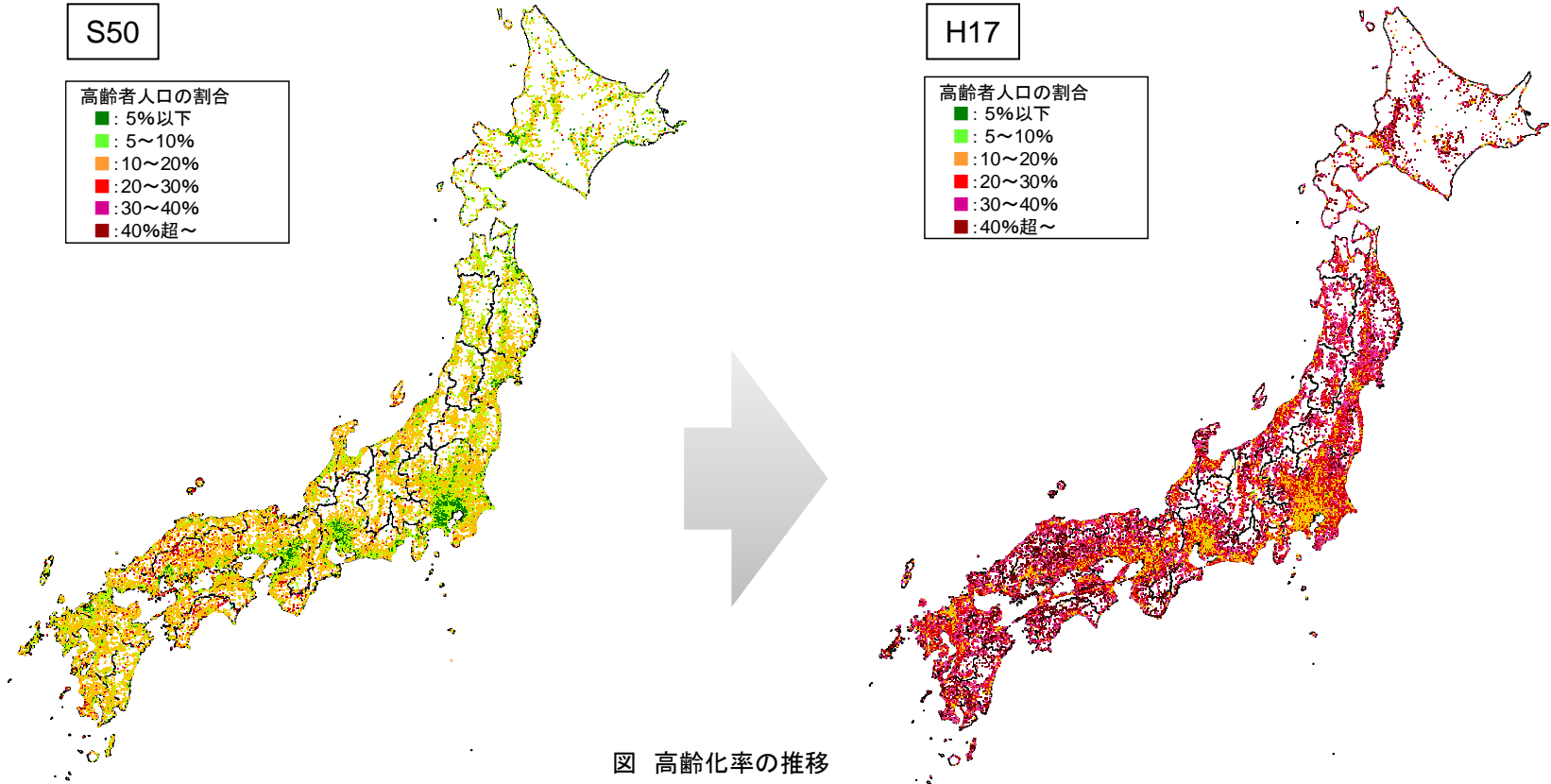


表 圏域別の高齢化率の推移

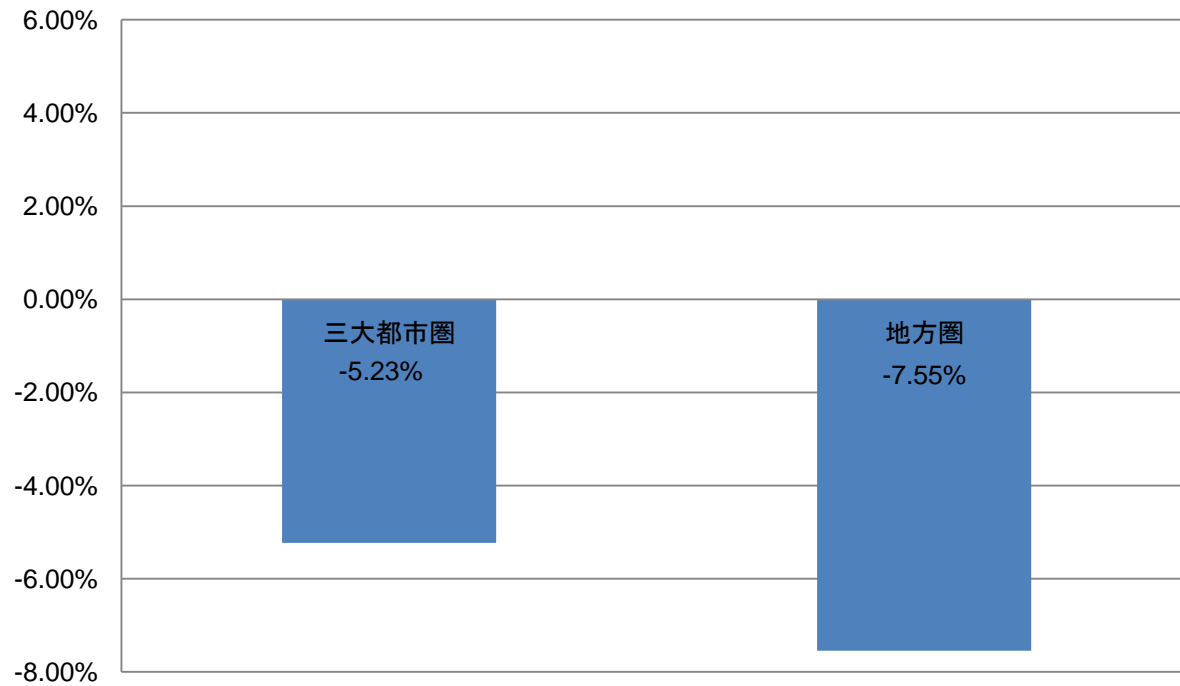
	S50	H17	差(H17-S50)
全国	7.9%	20.1%	12.2%
都市圏内	7.4%	19.2%	11.8%
都市圏外	11.2%	27.7%	16.5%

注) 高齢者人口とは、65歳以上人口。
 注) 都市圏は、「都市・地域レポート2005」により設定された85都市圏を用い、平成18年度末の市町村合併により、既に都市圏に編入された区域を合わせて都市圏と整理した。

1. 地方経済の推移

- 経済面においても、三大都市圏以外の地方圏で特に地域別GDPの減少が見られ、地方経済は深刻化。

地域別GDPの推移（99年→09年の成長率）



データ : 内閣府HP「県民経済計算」

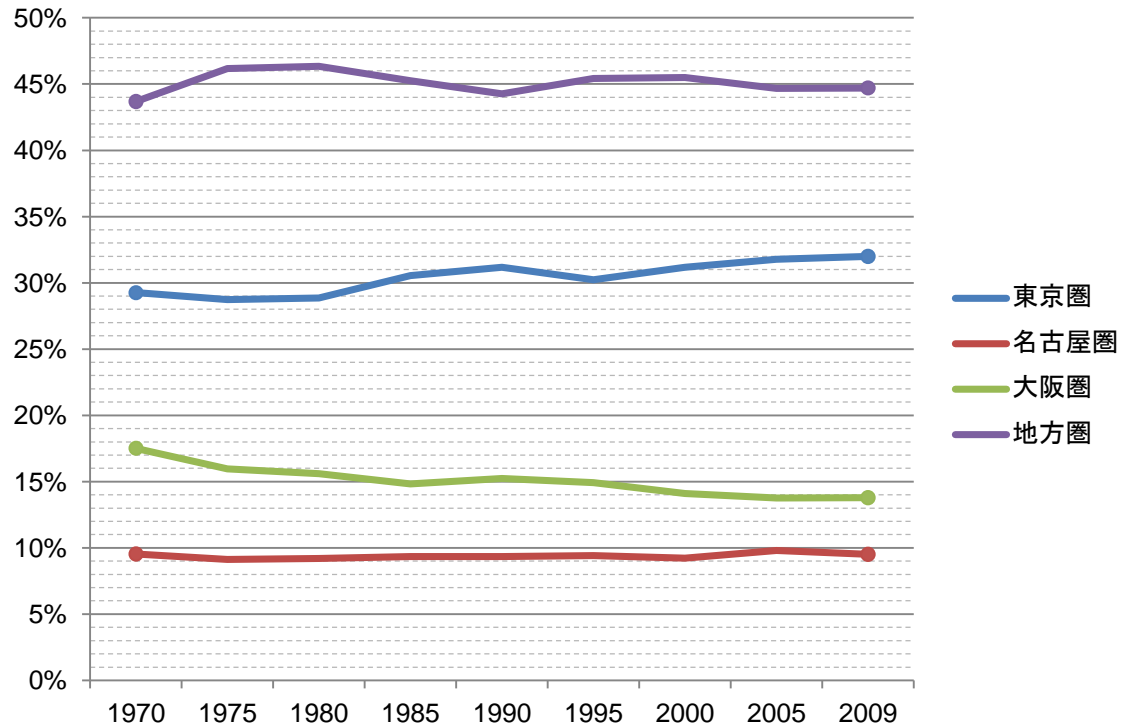
三大都市圏 : 東京圏(埼玉・千葉・東京・神奈川)名古屋圏(岐阜・愛知・三重)関西圏(京都・大阪・兵庫・奈良)

地方圏 : 三大都市圏以外

1. 地方経済の推移(地域別GDPのシェア)

- また、地域別GDPのシェアについては、長期の傾向を見ると、東京圏へのなだらかな集中傾向がある中、他都市圏及び地方圏のシェアが低下あるいは横ばいとなっている。

地域別GDPシェアの推移（1970年→09年）



データ : 内閣府HP「県民経済計算」

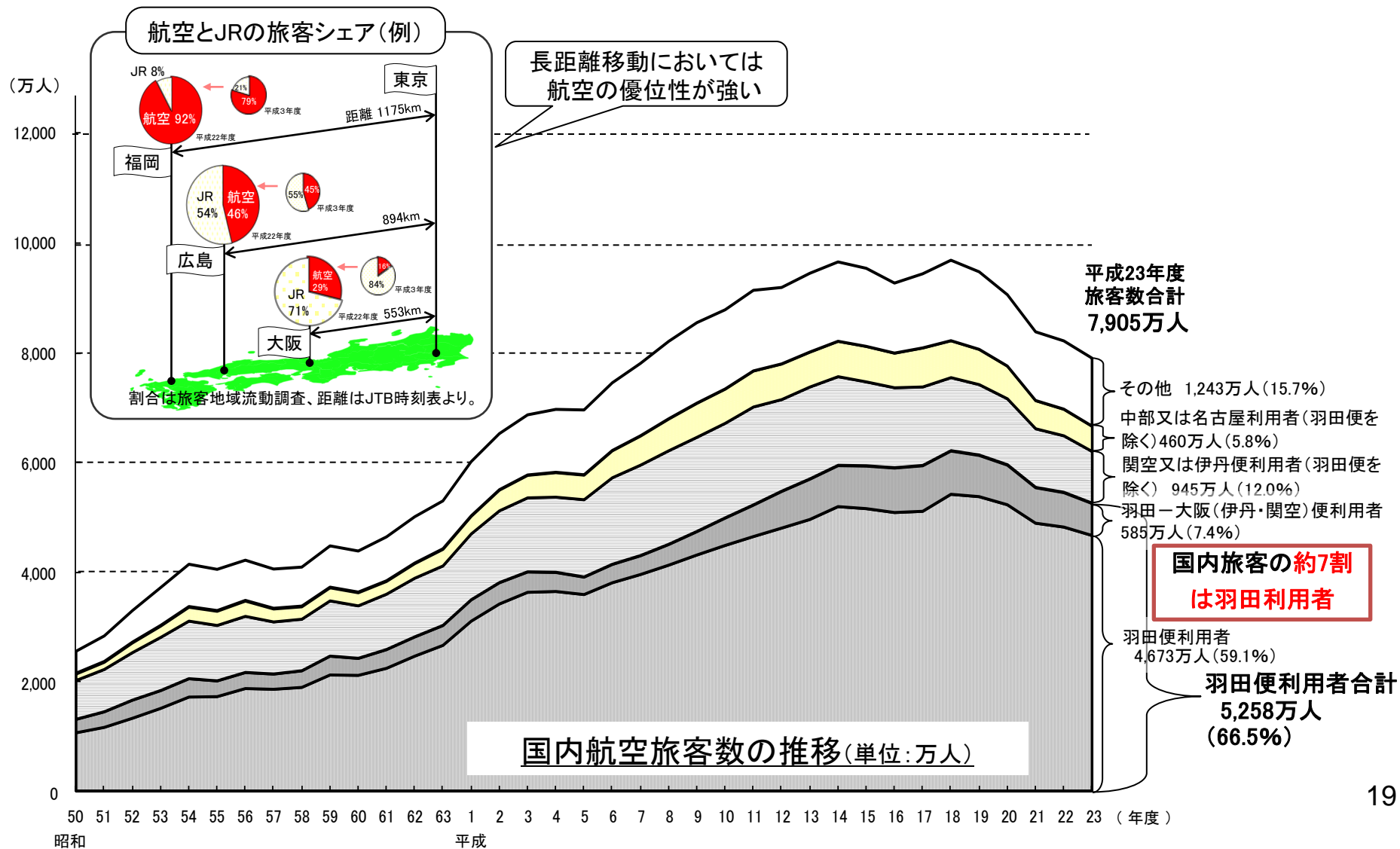
三大都市圏 : 東京圏(埼玉・千葉・東京・神奈川)名古屋圏(岐阜・愛知・三重)関西圏(京都・大阪・兵庫・奈良)

地方圏 : 三大都市圏以外

2. 近年の航空分野における状況について

2. 国内航空旅客輸送の動向

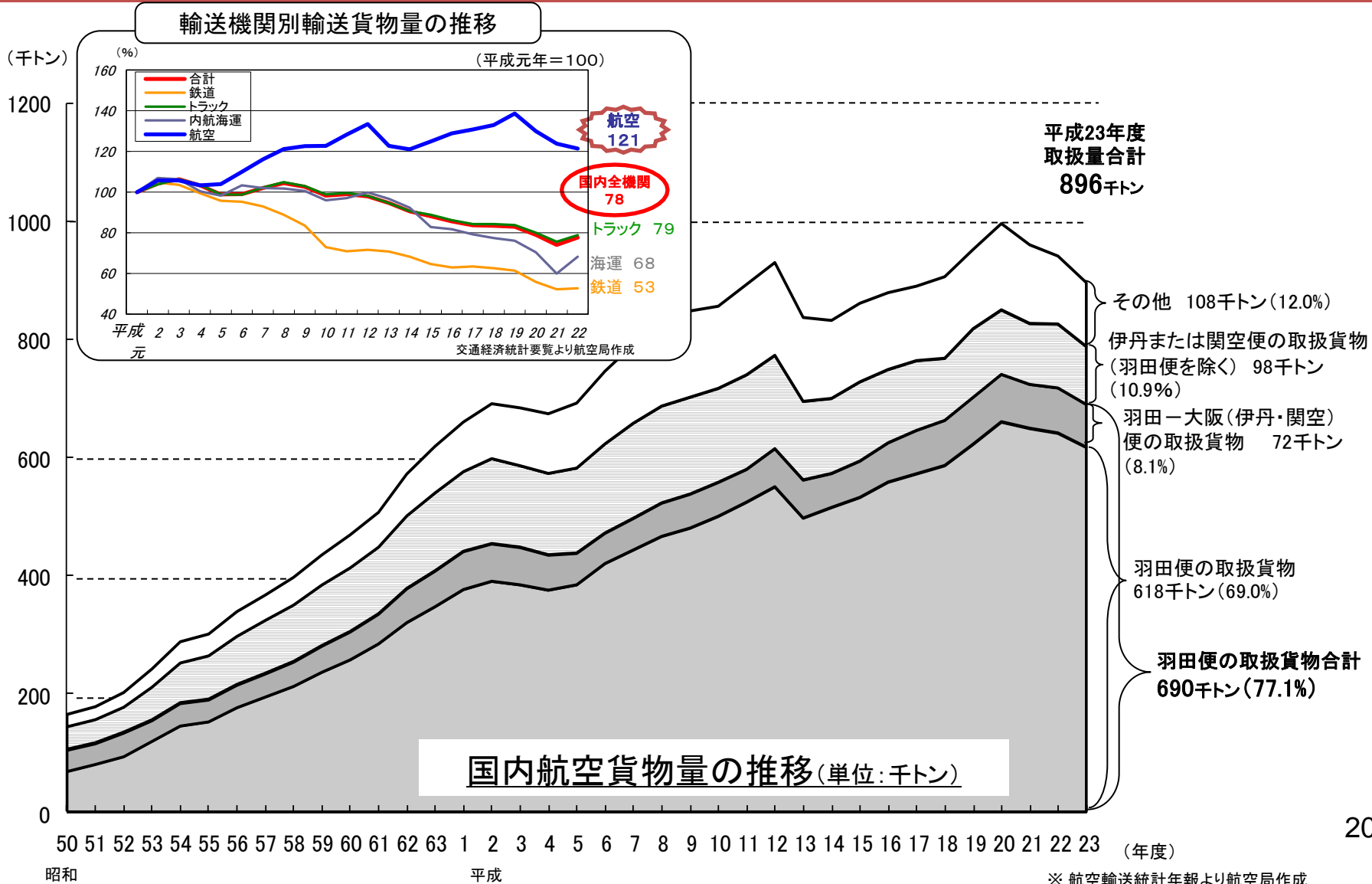
国内航空旅客数は増加傾向にあったが、燃油価格高騰の影響により平成19年度より減少に転じ、平成20年秋のリーマンショック以降の世界的な景気後退、平成23年3月の東日本大震災の影響を受けさらに減少している。また、国内全体の利用者の約7割は羽田空港の利用者である。



※ 航空輸送統計年報より航空局作成

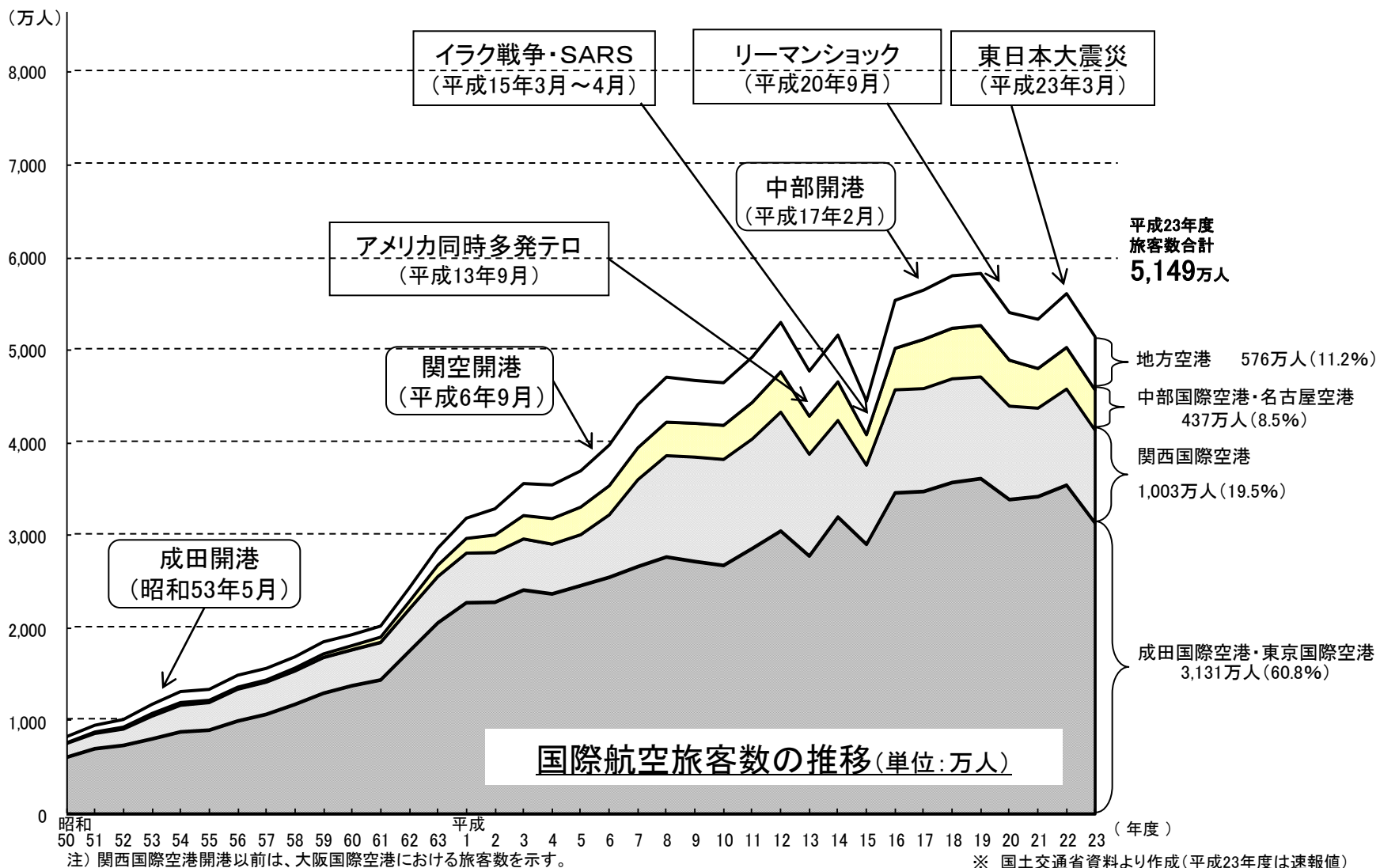
2. 国内航空貨物輸送の動向

国内貨物輸送に占める航空の割合は0.02%と極めて少ない(トンベース)が、全体の貨物輸送量が減少傾向にある中で堅調に増加してきた。しかしながら、近年は、機材の小型化や路線撤退等に伴い、平成20年度をピークに減少傾向にある。路線別では、羽田便関係が全体の77%を占めている。



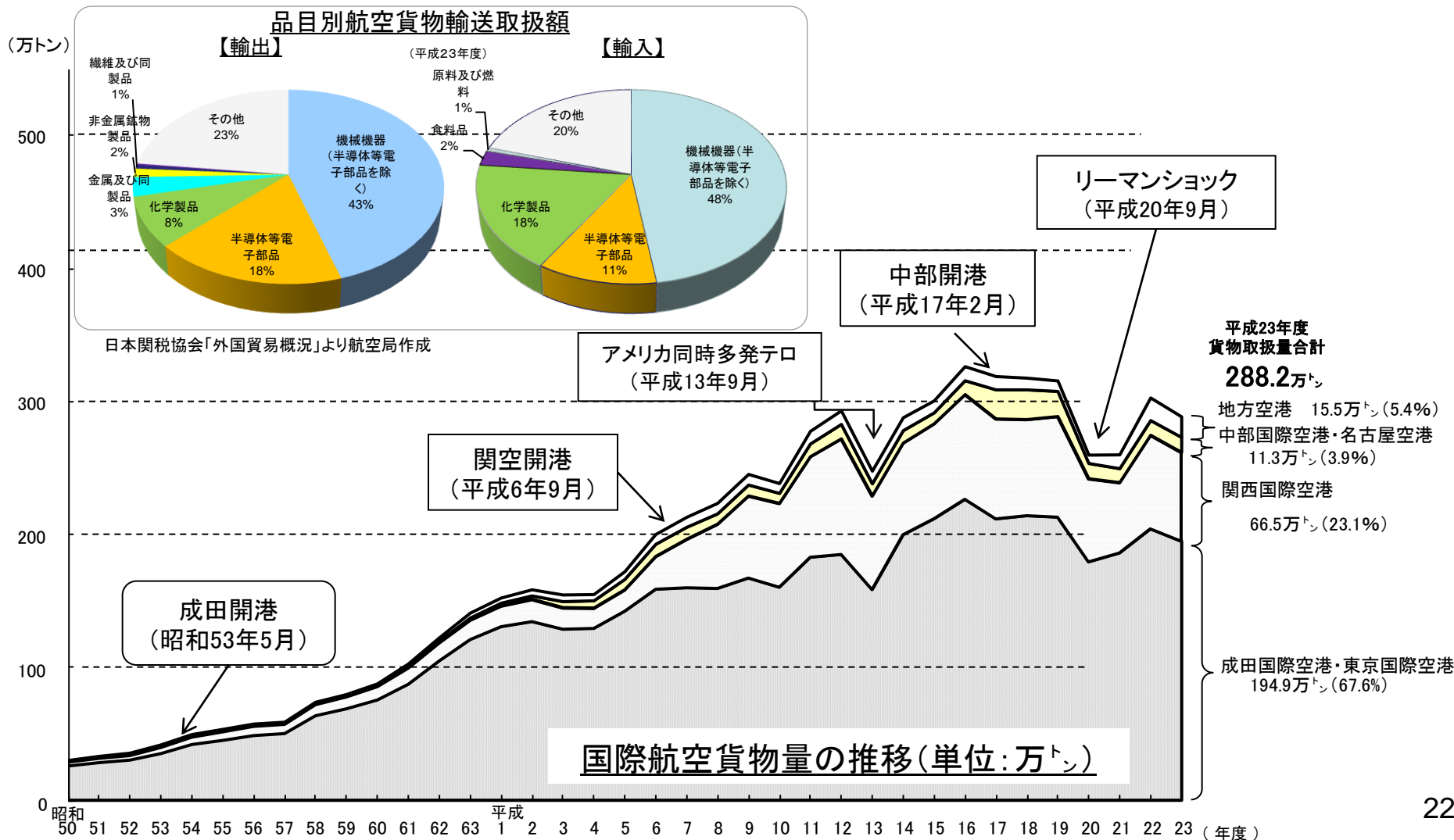
2. 我が国の国際航空旅客輸送の動向

我が国の国際航空旅客需要はこれまで右肩上がりで増加傾向にあったが、平成13年以降のテロ、紛争、景気後退の発生毎に一時的な落ち込みが見られたほか、平成23年度では、平成23年3月の東日本大震災を受け減少している。



2. 我が国の国際航空貨物輸送の動向

我が国の国際航空貨物輸送は、経済のグローバル化に伴い、機械機器・半導体等電子部品の輸送を中心に増加してきた。平成20年秋のリーマンショック以降の世界的な景気後退を受けて大きく減少した。その後は回復傾向にあったが、欧州債務危機や円高等の影響により伸び悩んでいる状況である。



注) 関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における貨物量を示す。

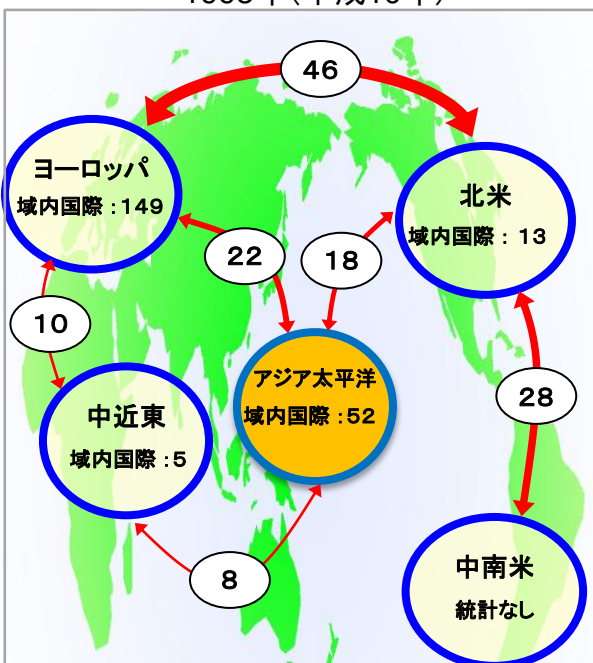
国土交通省航空局「日本出入航空貨物路線別取扱実績」より作成

2. 世界の航空旅客流動

1998(平成10年)～2008年(平成20年)の10年間における航空旅客流動(域内国際)の推移を見ると、アジア太平洋地域や中近東地域の伸びが著しい(アジア太平洋地域:2.3倍、中近東地域:3.6倍)

○世界の航空旅客流動の推移(主な地域の流動を抜粋)

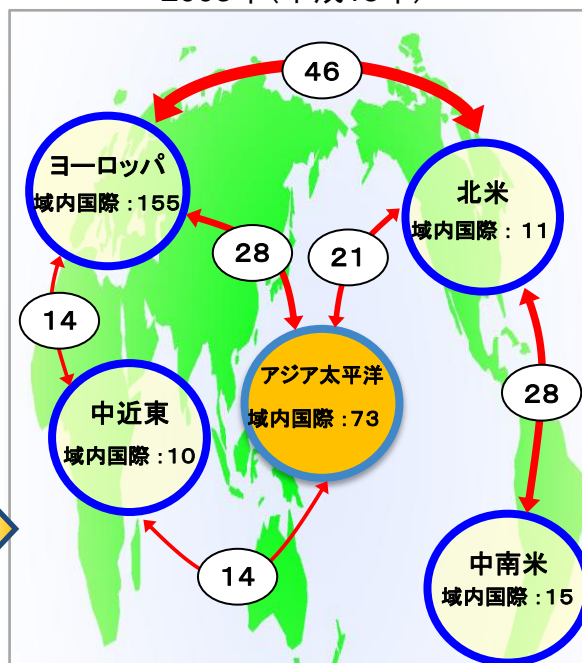
1998年(平成10年)



○1998年(平成10年)の国際航空旅客取扱実績ランキング

順位	1	2	3	4	5
国名	ロンドン(ヒースロー)	パリ(シャルル・ド・ゴール)	フランクフルト(メイン)	アムステルダム(スキポール)	香港(チェクラップコップ)
順位	6	7	8	9	10
国名	ロンドン(ガトウィック)	シンガポール(チャンギ)	成田	ブリュッセル	チューリッヒ

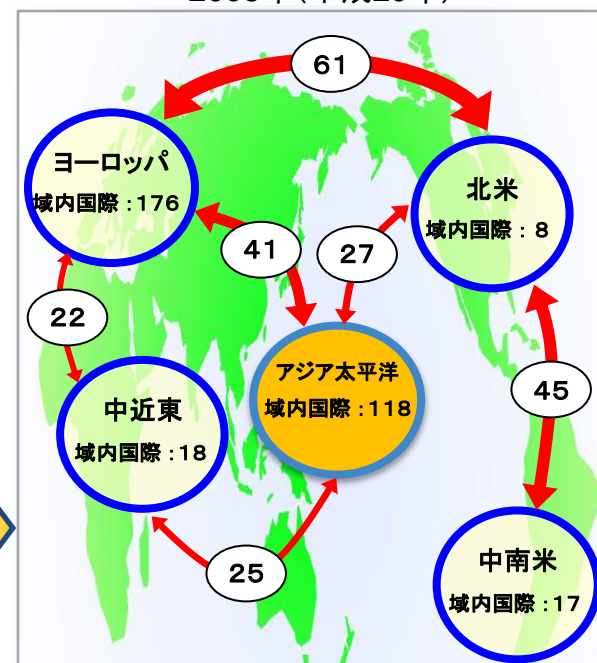
2003年(平成15年)



○2003年(平成15年)の国際航空旅客取扱実績ランキング

順位	1	2	3	4	5
国名	ロンドン(ヒースロー)	パリ(シャルル・ド・ゴール)	フランクフルト(メイン)	アムステルダム(スキポール)	香港(チェクラップコップ)
順位	6	7	8	9	10
国名	ロンドン(ガトウィック)	シンガポール(チャンギ)	成田	バンコク(ドンムアン)	ソウル(仁川)

2008年(平成20年)



○2008年(平成20年)の国際航空旅客取扱実績ランキング

順位	1	2	3	4	5
国名	ロンドン(ヒースロー)	パリ(シャルル・ド・ゴール)	アムステルダム(スキポール)	香港(チェクラップコップ)	フランクフルト(メイン)
順位	6	7	8	9	10
国名	ドバイ	シンガポール(チャンギ)	成田	ロンドン(ガトウィック)	バンコク(スワンナプーム)

(単位:百万人) 23

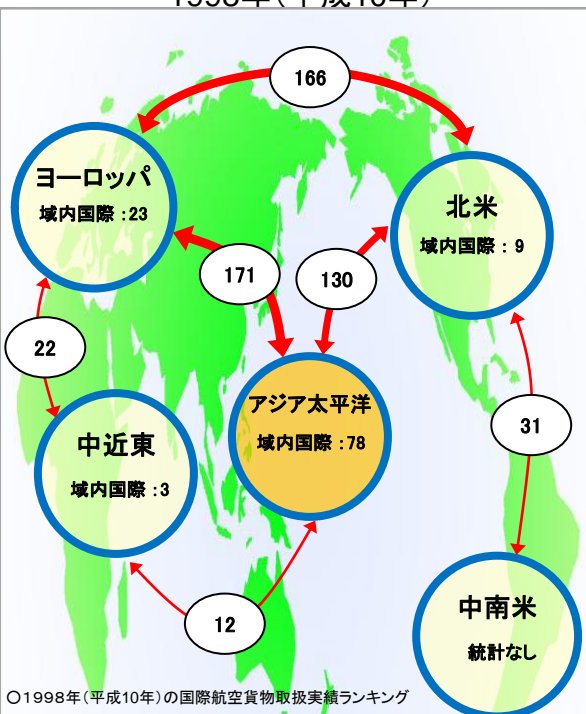
※ IATA(国際航空運送協会)「World Air Transport Statistics(2009)」より航空局作成

2. 世界の航空貨物流動

1998(平成10年)～2008年(平成20年)の10年間における航空貨物流動(域内国際)の推移を見ると、他の地域が減少・伸び悩んでいるのに対し、アジア太平洋地域や中近東地域の伸びが著しい。(アジア太平洋地域:2.3倍、中近東地域2.3倍)

○世界の航空貨物流動の推移(主な地域の流動を抜粋)

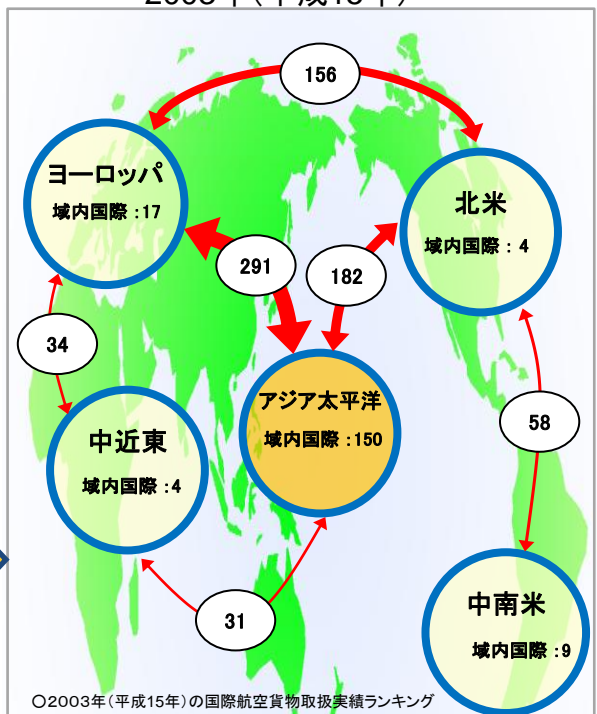
1998年(平成10年)



○1998年(平成10年)の国際航空貨物取扱実績ランキング

順位	1	2	3	4	5
国名	香港(チェク ラップコップ)	成田	マイアミ	シンガポール (チャンギ)	フランクフルト (マイン)
順位	6	7	8	9	10
国名	ロンドン(ヒース スロー)	ソウル(金浦)	アムステルダム (スキポール)	ニューヨーク (JFK)	アンカレッジ

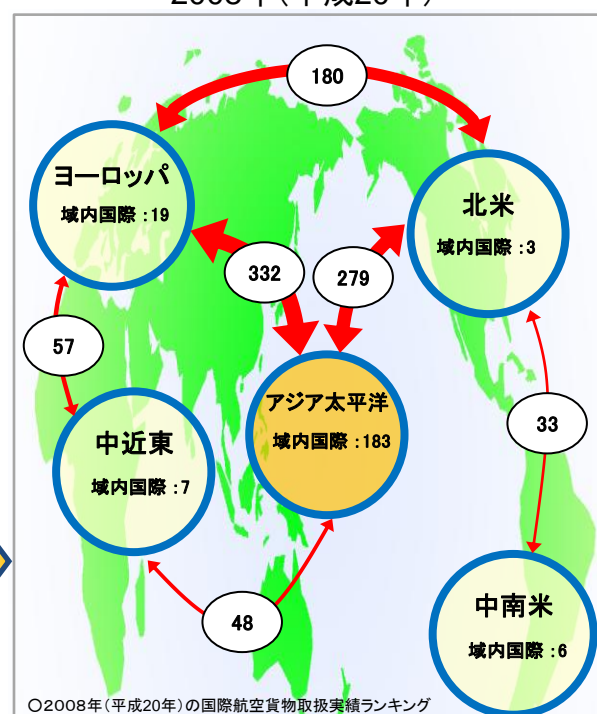
2003年(平成15年)



○2003年(平成15年)の国際航空貨物取扱実績ランキング

順位	1	2	3	4	5
国名	香港(チェク ラップコップ)	成田	ソウル(仁川)	アンカレッジ	シンガポール (チャンギ)
順位	6	7	8	9	10
国名	フランクフルト (マイン)	台北	パリ(シャル ルド・ゴール)	マイアミ	アムステルダム (スキポール)

2008年(平成20年)



○2008年(平成20年)の国際航空貨物取扱実績ランキング

順位	1	2	3	4	5
国名	香港(チェク ラップコップ)	ソウル(仁 川)	成田	パリ(シャル ルド・ゴール)	フランクフルト (マイン)
順位	6	7	8	9	10
国名	上海(浦東)	シンガポール (チャンギ)	ドバイ	アムステルダム (スキポール)	マイアミ

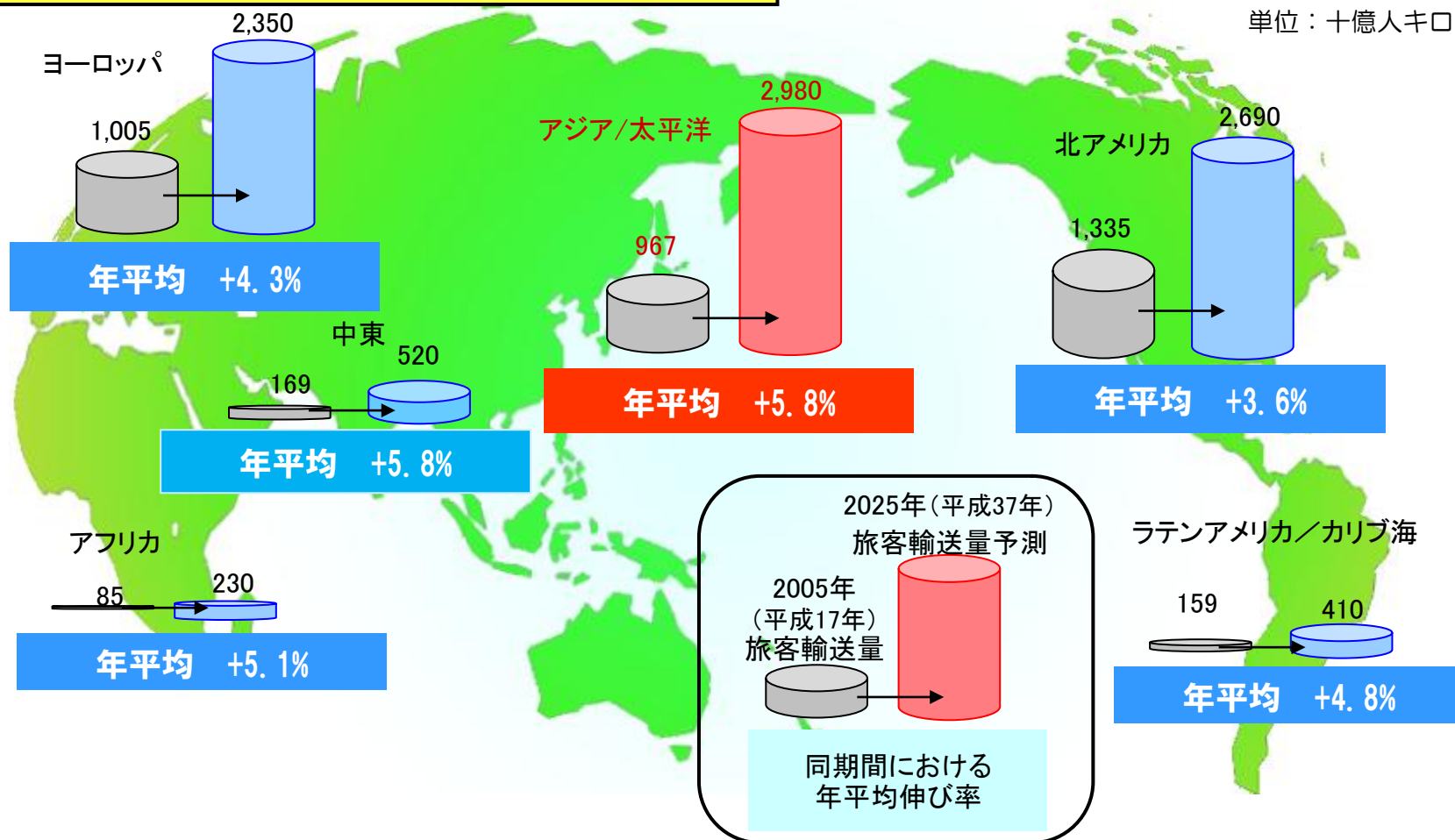
※ IATA (国際航空運送協会)「World Air Transport Statistics(2009)」より航空局作成

(単位:億トンkm)

2. 世界の航空旅客輸送量予測（2005年～2025年）

2025年（平成37年）までの世界の航空旅客輸送において、最も伸びが著しいのはアジア太平洋地域（年平均+5.8%）であり、輸送量も2005年（平成17年）に比べ約3倍に増加し、世界最大の航空市場に成長。

航空輸送量の大幅な増加（国際・国内計）



3. 近年の航空政策の変遷について

3. 2000年以降の航空分野の主な施策について

2000年

国内航空に関する規制緩和

- ✓ 参入制度の緩和(需給調整規制から事業ごとの許可制へ)
- ✓ 運賃制度の緩和(許可制から事前届出制へ)

<規制緩和後に新規参入した航空会社>



2002年～

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」が閣議決定(2002年6月25日)。

- ✓ 羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図ることとされる。

2007年～

アジアゲートウェイ構想(2007年5月16日)決定

2007年～

「経済財政運営の基本方針2007」が閣議決定(2007年6月19日)。

- ✓ 首都圏空港を除くオープンスカイを推進

2007年～

交通政策審議会航空分科会答申(2007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～

2008年

空港の整備及び運営に関する法制度の見直しについて(2008年6月18日法律公布・一部施行)

2010年～

国土交通省成長戦略(2010年5月17日)決定、航空分野の6つの戦略を策定

2010年～

「新成長戦略」が閣議決定(2010年6月18日)。

- ✓ 首都圏空港を含むオープンスカイを推進

2012年～

日本再生戦略が閣議決定(2012年7月31日)。

これまでの航空政策を大転換し、アメリカ流のいわゆるオープンスカイではない、国際的に遜色のない航空自由化<アジア・オープンスカイ>を、スピード感を持って戦略的に推進。

具体的には

航空自由化(アジア・オープンスカイ)による戦略的な国際航空ネットワークの構築

◆関西国際空港、中部国際空港

- 国際拠点空港として、ふさわしい路線の開設や増便が実現できるよう、アジア各国との間で互いに、旅客・貨物分野双方について、事業会社、乗入地点、便数の制約をなくす「航空自由化」を二国間交渉により推進。

◆地方空港

- 観光振興等を推進するため、自由化交渉を加速化。交渉妥結前でも、路線開設や増便等を暫定的に認める。安全の確認、CIQ、自衛隊等との調整を除き、実質的には届出化、国際旅客チャーター便を促進。

◆首都圏空港

- 当面戦略的に活用するとともに、将来の容量拡大等をにらみ、さらに自由化について検討。

※まず、中国をはじめとするアジアの各国との自由化交渉を推進。

羽田の更なる国際化、大都市圏国際空港の24時間化

◆羽田再拡張前

- 昼間:上海虹橋とのチャーター便、北京オリンピック期間中の国際臨時チャーター便等を実現。
- 深夜・早朝:新たに特定時間帯を含め、欧米便を含む国際チャーター便を積極的に推進。

※特定時間帯:20:30-23:00の出発、6:00-8:30の到着。協議を開始。

◆羽田再拡張後

- 昼間:供用開始時に3万回。
- 深夜・早朝:騒音問題等に配慮しつつ、貨物便も含めた国際定期便の就航(欧米便も可能)を推進。

◆首都圏空港の一体的運用、国際空港24時間化等

- 成田・羽田の効率的・一体的運用を一層推進。
- 羽田の昼間の国際線は、距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も合わせて判断。(これまでは、国内線の最長距離を目安)
- 首都圏空港(成田・羽田)の容量拡大に向けて、可能な限りの施策を検討。
- 国際空港の深夜早朝利用を促進し、フル活用を推進。
- 羽田ー関空ー海外の路線展開・乗継利便を改善。

- 配置的側面からの空港整備の概成等により、空港政策の重要課題が「整備」から「運営」へシフトしつつあることを踏まえ、空港における利用者利便の向上を図るため、平成20年に「空港整備法」を改正して、名称を「空港法」とするとともに、空港基本方針の策定、空港の区分の見直し、協議会制度やターミナルビル事業者に係る指定制度等による空港の適確な管理の確保等所要の措置を講じた。

空港をめぐる社会経済情勢の変化



東アジア地域における
空港整備の進展による
空港間競争の激化

【最寄りの空港までアクセス所要
時間と全人口に占めるシェア】

2時間以内の地域：95%

航空需要が着実に
増大する一方、配
置的側面からの空
港整備は概成



空港利用者の
ニーズの多様化
や高質化

空港政策の重要課題は「整備」から「運営」へシフト

「空港整備法」を「空港法」とし、空港の効果的かつ効率的な利活用や適切な管理のための制度的な枠組みを整備

空港法の概要

空港基本方針の策定

- 国土交通大臣は、空港の設置及び管理に関する基本方針を策定し、公表。
- 基本方針を定めるに当たっては、交通政策審議会の意見を聴取

空港周辺地域や空港関係者との連携強化

- 空港の利用者利便の向上のための協議会制度を創設

空港の適確な管理を通じた空港利用者の利便の向上

- 空港の区分の見直し
→ 第一種、第二種、第三種としていた区分を見直し、各空港の果たしている機能や役割に応じて、空港の設置管理者や費用負担ルールを規定。
- 空港ターミナルの適確な運営の確保
→ 国管理空港において航空旅客ターミナル施設、航空貨物ターミナル施設、航空機給油施設の建設・管理を行う者を指定。旅客取扱施設利用料の上限認可等の措置により、指定された事業者の適確な運営を確保。

利用者本位の空港運営に

空港利用者のさらなる利便性の向上を実現！

我が国の成長に貢献する航空政策へ

I 日本の空を世界へ、アジアへ開く(徹底的なオープンスカイの推進)

- 成田の30万回化に係る地元合意を前提に首都圏空港を含めたオープンスカイを推進。
- 国際航空物流の活性化のため、従来の枠組みを超えた抜本的な自由化を推進するとともに、フォワード・チャーター等に係る規制を緩和。
- 観光立国の実現、LCC(格安航空会社)はじめ新規参入促進のため、アジアの諸国・地域を最優先に新たな枠組みの合意を目指す。

II 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

- 羽田の24時間国際拠点空港化を進め、国際線枠を9万回とし、欧米・長距離アジアを含む高需要・ビジネス路線を展開。
- 成田は、30万回化を機に、更なる国際線ネットワークの強化とともに、国内フィーダー、LCC(格安航空会社)やビジネスジェットの受け入れ等の機能強化によるアジア有数のハブ空港化。

III 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

- 中期的には、空港関連企業と空港の経営一体化及び民間への経営委託ないし民営化により、空港経営を抜本的に効率化。
- 短期的には、空港整備に係る各歳入・歳出の在り方の見直しを通じ、小型機の優遇等、時代の要請に応じた着陸料体系を再構築。

V 真に必要な航空ネットワークの維持

- 地方が主体となった地方路線維持方策の実現。
- 市場メカニズムを活用した新たな手法による羽田の発着枠の配分。

IV バランスシート改善による関空の積極的強化

- 関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生するため、伊丹も活用しつつ、バランスシートを抜本的に改善。
- これにより、貨物ハブの実現やLCC(格安航空会社)の誘致等、関空の特色を活かした戦略的経営を実現。

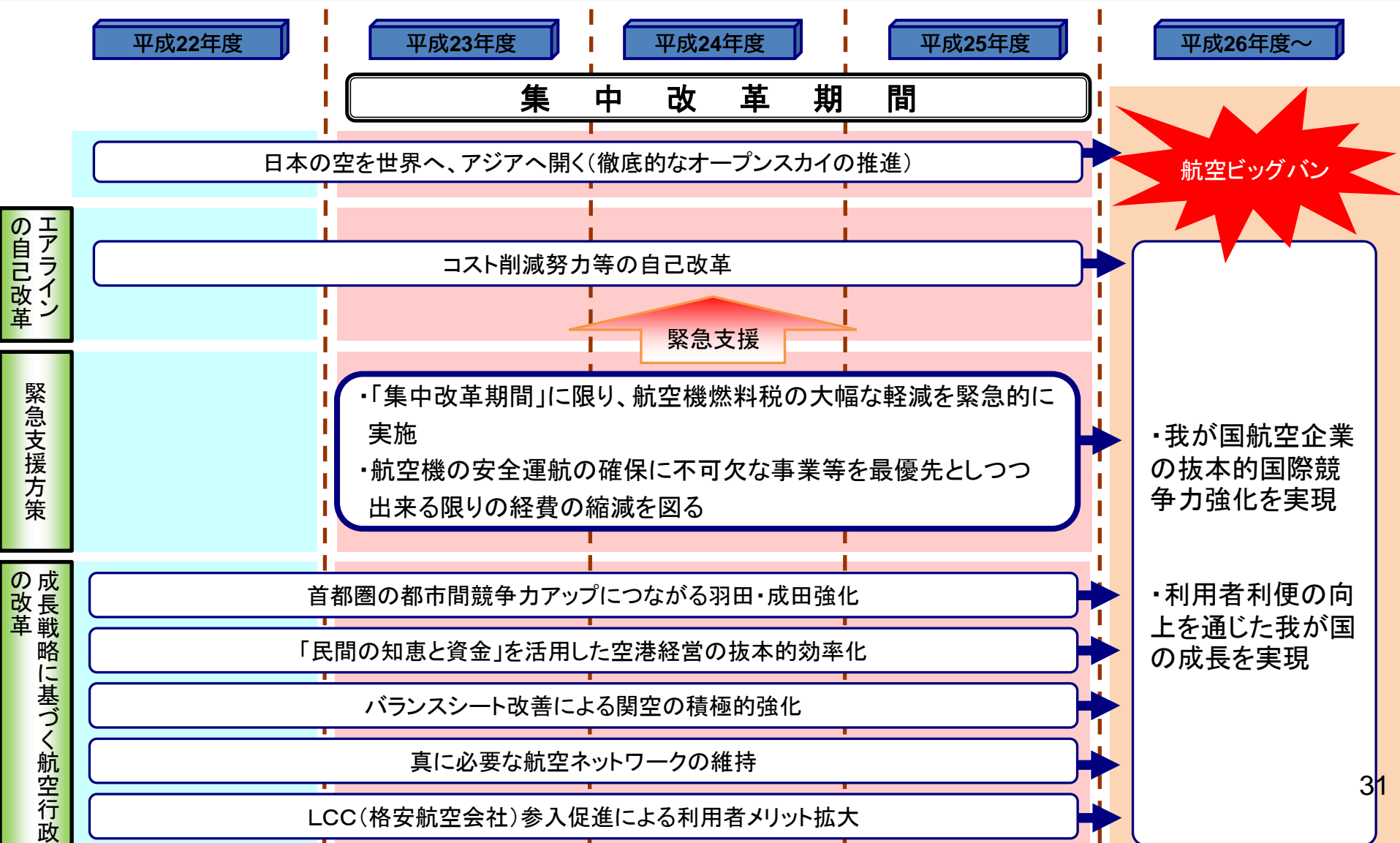
VI LCC参入促進による利用者メリット拡大

- 拠点空港におけるLCC(格安航空会社)専用ターミナルの整備検討。
- 国際動向に迅速・的確に対応した技術規制の緩和等による航空会社の低コスト化支援。

利用者利便性の向上を通じた我が国の成長を実現

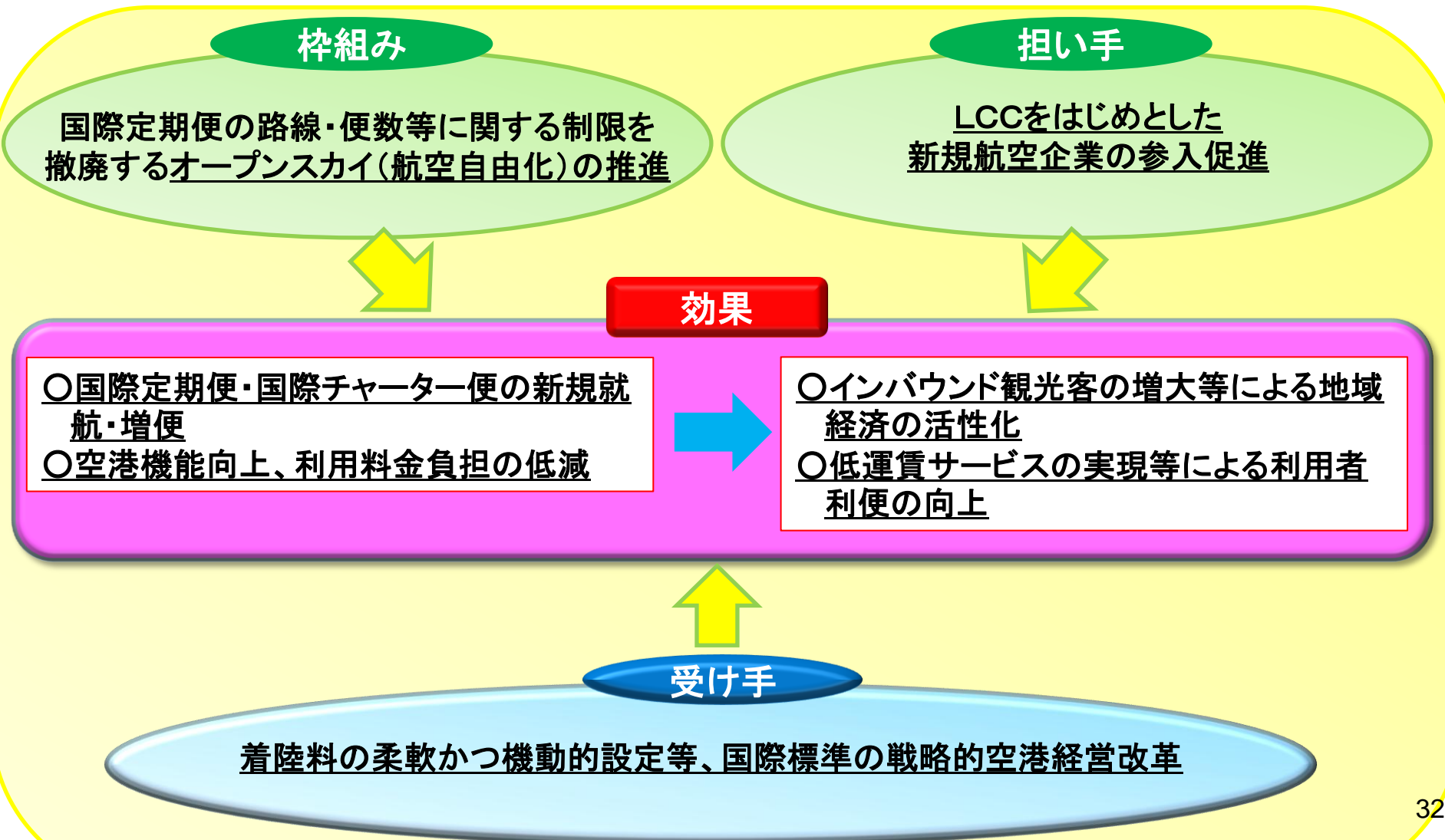
3. 我が国航空企業と航空行政の集中改革

国土交通省成長戦略会議に基づいて、国際競争力強化の観点から、平成23年度から3年間(首都圏空港(羽田・成田)の発着枠の増加が完了するまでの期間)を「集中改革期間」と位置づけ、航空行政として緊急的な支援を実施。



3. 航空分野における成長戦略～三位一体の航空・空港政策～

航空分野における成長戦略においては、首都圏空港（羽田・成田）の発着枠の増加を背景に、以下のとおり、三位一体の取組を進めているところ。



3. 日本再生戦略の概要【航空関係部分抜粋】

日本再生戦略(航空関係部分抜粋)(平成24年7月31日閣議決定)

○観光立国戦略

訪日外国人旅行者の増大に向けた取組、受入環境水準の向上

- ◆ オープンスカイをアジア以外の地域・国にも対象を広げて展開 する
- ◆ 首都圏空港の強化や関空の再生と国際競争力の強化に努めるなど国際航空路線の拡充等に伴う受入環境水準の向上を図る。

観光需要の喚起

- ◆ LCC(Low-Cost-Carrier)やビジネスジェットの参入を促進 するべく環境整備に取り組む。
- ◆ 安全性の確保を前提とした航空会社のコスト削減に資する技術規制の見直し を行う。
- ◆ LCCの参入促進にも資するよう、国管理空港等の経営改革の実現を進め、柔軟な着陸料体系の構築等を通じて地域活性化の核となる真に魅力ある空港の実現を目指す。

【2020年までの目標】

新規需要の喚起により航空需要の底上げを図り、国内外航空旅客輸送に占めるLCCの割合を欧州並み(2~3割程度)とする

○国土・地域活力戦略

大都市等の再生と災害に強い国土・地域の構築

- ◆ 「選択と集中」の考え方にに基づき、首都圏空港等・国際戦略港湾の機能拡充・強化や大都市圏拠点空港へのアクセス改善、(中略)、真に必要なインフラの重点的な確保を図る