

第1回懇談会における主要論点について

1. 国全体の政策と航空行政との関係

(1) 総論

- ・ 時間軸を考えると限られた財源の中で優先順位をつけることが重要。
- ・ 国として最も効率的に人・モノを運ぶため、物流体系全体を見て、国の財源をどのように配分すべきかという視点が必要。
- ・ 公共事業の予算制度は、グローバル化への対応ができていない。空港、港湾、漁港を総合的に見る必要がある。
- ・ 中長期的には、アジア圏内でも小型機で各都市を結び、欧米と同じような高密度のネットワークを展開すべき。

【官邸との連携、マスコミの役割】

- ・ 空港の問題は、我が国の競争力の問題であり、国、総理がやるべきこと。
- ・ 国土交通省の戦略が必ずしも国全体の戦略になっていないのではないかと。官邸等のリーダーシップが必要。
- ・ マスコミの社会的な影響力が非常に強くなっている。社会における責任を認識し、情報発信すべき。

(2) 観光立国の必要性

- ・ 日本は貿易立国であり、外貨獲得のためにも観光立国を国策として真剣に考える必要がある。そのためにも、道路や鉄道のような国内問題とは異なる航空については、国際戦略の一環として捉えて空港整備を行うことを考えるべき。
- ・ 国際観光、特に訪日旅客の需要喚起の問題は重要であり、空港容量不足については、国家的なインフラという観点から、国で対応すべき問題。

2.空港整備 空港経営

(1)空港整備の費用負担のあり方

- ・ 空港整備は国の責任のもと行うべき問題であり、一般財源による整備は必要。
- ・ 空整特会でやるべきこととやらなくていいことの整理が必要。例えば管制の人件費については、一般会計でいいのではないか。

【羽田再拡張事業】

- ・ 空整特会は 9000 億円の借入れを抱え、収入が増えないギリギリの状況。羽田再拡張を実施するためには今までの仕組みを根本から変える議論をすることが必要。
- ・ 羽田再拡張事業については、経団連、経済同友会の両者から2年前に提言をしたが大きな動きがない。
- ・ 羽田の再拡張事業については、利用者負担だけでは限界があり、一般財源の投入が必要。
- ・ 事業による受益の範囲や度合い、関空・中部で地元が負担していることなどを考えると、羽田の再拡張事業については、国の責任で行うのはもちろんのこと、関係自治体も費用負担すべき。
- ・ 羽田再拡張事業の施工には、民間活力を導入すべき。
- ・ PF については、性能発注であり、発注者と施工者との間に齟齬が生じることもあるので慎重に検討すべき。
- ・ 工法については、設計施工の一体化、瑕疵があった場合の請責任、競争入札というシステムにより行うことが必要で、更に検討が必要。

(2)空港経営

- ・ 空港会社の経営についても、増収の努力、効率化を図っていくべき。規制緩和できるところはしていくことが必要。
- ・ 航空系の収入だけではなく、非航空系の収入で稼ぐという考えが必要。
- ・ 国家的戦略のもと、競争力のあるレベルに着陸料を引き下げるべき。

【国際的に見た成田のサービスレベル】

- ・ 成田空港のサービスレベルは上海よりも低い。現時点でゲートウェイとしての地位があるから安泰だ、という認識は甘い。

(3)空港アクセス

- ・ 東京 - 大阪間の移動でも、飛行機に乗っている時間は短いですが、アクセスを含めると新幹線と一緒にになる。利用者の立場から見ると、アクセスの問題は重要。
- ・ 成田空港アクセスの改善を図っていくべき。
- ・ 海外から来た人が、日本国内の他の地方に行く場合、成田から羽田に行かないといけないのは不便。使う側の立場に立って空港の機能分担について見直すべき。

(4)空港整備財源の効率的使用

- ・ 事業費シェアの見直し議論は昔からあるものの大きな進展がなく、むしろ空港整備の予算をいかに効率的に使うかという各論での議論が必要。

3.航空産業

(1)航空産業の特徴、あり方

- ・ 航空産業は、需要や景気の変化に対して非常に脆いが、規制緩和が進み、このような変化に対して、政策的に支援できない状態。長期的な視点で、航空会社の構造的な変化が必要。
- ・ 新規航空会社の参入は厳しく、条件整備について改めて考えることが必要。
- ・ 航空運賃は利用者からすると複雑。
- ・ 新幹線との競争に勝つためにも、いかにサービスを高めるかを考えることが必要。便数やアクセスも含め、便利さが重要。

(2)機材投入基準の見直し～小型機へのシフト

- ・ 機材を小型化し、頻度を上げることで十分なサービスを提供することが必要。