

論 点	主な対応状況	今後の課題
1. 国全体の政策と航空行政との関係 - 官邸との連携 - 他のインフラとの連携 - 観光立国の必要性	○ 積極的な情報発信活動 ○ 観光立国の推進	○ 官邸との連携 ○ 物流全体のあり方の検討 ○ 空港と港湾の一体的運営
2. 空港整備・空港経営 - 空港整備の費用負担のあり方 - 羽田再拡張事業の費用負担問題 - 羽田再拡張事業の施工手法 - 空港経営問題 - 空港アクセス・乗り継ぎ - 羽田の国際化 - 空港容量・航空路容量	○ 羽田再拡張の事業スキーム提示 (自治体の負担、PFIの導入等) ○ 3万回を目途に羽田を国際化予定 ○ 着陸料の軽減措置を予算要求 ○ 空港アクセス等の改善 ○ 大都市圏拠点空港への重点投資	○ 空整特会のあり方の検討 ○ 空港経営の改善策、利用者への利益還元 ○ 日本・地域の特徴を活かした空港デザイン ○ 成田 - 羽田アクセスの改善 ○ 横田基地の空域問題の解決
3. 航空サービス - 航空産業のあり方 - 小型機へのシフト - ビジネスジェットの普及	○ 航空事業経営基盤強化のための総合対策プログラムを策定	○ 新規参入航空会社の競争基盤整備 ○ 機材の小型化による低コスト・多頻度運送の実現 ○ ビジネスジェットへの対応

航空に関する懇談会 第2回までの論点と対応

論 点	対 応
1. 国全体の政策と航空行政との関係 (1) 総論 (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。() ・透明性を高めた議論をし、その内容を伝えるマスメディアの役割も重要。() ・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。() (インフラ全体の連携) ・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。() ・航空だけでなく、港湾や道路、さらには情報インフラ等国全体のインフラ整備を全体としてどのように構成するのかを考えていくべき。() ・国家戦略としての視点がないと国民は納得しない。航空だけでなく、他の公共事業との連携や文化面等いろんな視点で考えることが必要。() ・羽田の再拡張については、国土交通省のいろんな部分の連携が重要。羽田にはバスのネットワークもあり、マルチモーダルのハブとして乗り換え旅客等をどう扱うのかを検討すべき。() ・羽田と成田、空港と港湾の一元管理等、有機的連携により需要に対処していくことが必要。() (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ことが必要。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	● 今後の課題 ● 今後の課題 - ○ マスコミ等への情報発信を実施中 大都市圏拠点空港への重点化 - 省内で物流検討委員会を設置 - アクセスで他の公共事業との連携 (16 年度予算要求)、更なる連携については今後の課題。 ○ 空港アクセス等航空サービス高度化推進事業の創設(16 年度予算要求) ● 今後の課題 ○ 観光立国の推進(16 年度予算要求)、観光立国行動計画策定(15.7)

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。()

・経済のボーダーレス化や観光ビジネスを考えると空港整備は国家戦略の一つ。()

2. 空港整備・空港経営

(1) 空港整備の費用負担のあり方

(空港整備の費用負担全般)

・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。()

・一般財源が少なく、利用者負担3分の2という構造について、根本的なパラダイムの変換が必要。()

・空整特会の仕組みはもはや限界であり、それぞれの空港が自助努力によって収益を上げられる仕組みを作るべき。()

(羽田再拡張の費用負担問題)

・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。()

・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。()

・インフラの費用負担は便益の帰着する者が負担するという正論で行くべき。利用者、地元自治体、全国(一般財源)など多様な財源の組み合わせを考えることが必要。()

・羽田再拡張をすれば東京都は、例えば、固定資産税の代わりに国が払っている国有資産等所

○観光立国の推進、国際拠点空港の整備(16年度予算要求)

-

○一般財源からの受入れ増加(16年度予算要求)

●今後の課題

●今後の課題

●今後の課題

○羽田再拡張事業課要求(16年度予算要求)

○羽田再拡張の事業スキーム打出し(16年度予算要求)

在市町村交付金の収入が増加するはずであり、これだけでも 10 年で数百億になるのではない か。地方に受益がある以上、費用負担すべき。() ・関空や中部は地元自治体が負担しており、羽田についても地元の負担が必要。() ・羽田の再拡張の必要性を国民に分かりやすく説明することが必要。東京だけでなく、地方の視点 も入れて議論すべき。関空や中部を踏まえると、民間資金の活用や地方負担も必要。() ・羽田再拡張の必要性は理解するが、一方で我が国全体の国土計画を考慮し、これ以上東京に 資金を投入すべきか否か良く検討すべき。東京は会社の本社組織が集中しており、税収も集 中。自治体は受益するだけでなく、コストも負担すべき。また、非航空系収入を増やして財源確 保につなげることも検討すべき。() ・羽田再拡張については、国としてきちんと行うという体当たりの姿勢が必要。空整特会は従来、 利用者負担で賄ってきたが、9000 億円という羽田再拡張の実施に当たり、利用者負担を中心と する枠組みに限界があることが明らかになってきており、制度の根本的な見直しが必要。() (羽田再拡張工事の施工手法) ・羽田再拡張事業の施工には、民間活力を導入すべき。() ・PFI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。() ・PFIは、これまで最大でも 1000 億円程度の事業しか実施しておらず、はるかに規模の大きな羽 田の再拡張をPFIで実施するには困難な面がある。性能発注で、かつ設計・施工を一体で行う 一括発注の場合、発注者の意図と異なる部分も出てく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負責任、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。()	○ 羽田再拡張の事業スキーム打出し (16 年度予算要求) ○ 検討調査を実施(16 年度予算要 求) ○ 来年度の入札に向けて、設計施 工一体の入札方式について具体 的に検討中
(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。() ・空港の非航空事業収入を含めたトータルな利益を利用者に還元する等、駐車場も含め空港全体 のマネジメントのあり方についても検討が必要。() ・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。()	● 今後の課題 ● 今後の課題 ● 今後の課題 ○ 着陸料の軽減措置(16 年度予算要 求)

・羽田の国際化に当たっては、国際的感覚につながる美意識が必要。日本の特徴を活かした個性あるデザインが必要。() ・空港利用者が楽しめる空間を作るためには、ショッピングやサービスも重要。一種の街づくりであり、トータルな感性により、空港内の環境を総合的にコントロールし、日本の得意なものを売るとの発想が重要。() (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・乗り継ぎ ・東京 - 大阪間の移動でも、飛行機に乗っている時間は短い、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。() ・成田 - 羽田間のアクセス時間を70分にすると言っているが、新幹線、あるいはリニアでさらにアクセス時間を短くする構想がいないのか。東京湾横断道路等も視野に入れ、公共事業間のシナジー効果を考えた総合戦略が必要。() ・通関等ソフト面の充実を図りながら、空港の乗り継ぎを改善し、国全体としての航空ネットワークを充実させることが必要。() (4)その他 (羽田の国際化) ・我が国の活性化の観点から、羽田の国際化については前広に考えるべき。() ・首都圏の航空需要の増加にどう対応していくかという長期ビジョンが必要。国内線と国際線はトレードオフの関係にあり、羽田での国際化は限定的に考えるべきではないか。() ・2012 年まで羽田空港の需要を予測しているが、それ以降も需要は増加するのではないかと消費	● 今後の課題 ● 今後の課題 成田民営化によるサービスレベルの向上 ○ 空港アクセス等航空サービスの高度化推進事業の創設(16 年度予算要求) ○ アクセス鉄道事業中(16 年度予算要求) ● 今後の課題 ● 今後の課題 空港アクセス等航空サービスの高度化推進事業の創設(16 年度予算要求) 羽田の国際化については、3 万回程度を目途に活用していく
---	---

者の立場から見ると、機材を小型化して地方便も頻度を増やす方が便利。国民生活に必要な国内便を優先した上で国際線の容量を決定すべき。() ・羽田の再拡張には新規参入の促進と国際化の二つの目的があるが、国際化を優先すれば新規参入の枠は減り、競争の促進を制約する可能性がある点を考慮すべき。() (空港容量・航空路容量) ・羽田再拡張後の発着回数は政府が公表している年間 40.7 万回よりも増加できるという意見もあり、正確な情報の公開が必要。() ・空港の容量だけでなく、横田の空域の共用化で空域を拡大すれば、航空路容量も増え、経路の短縮にもなりコストも削減できる。() ・将来的にさらに首都圏の航空需要を処理することを考慮しなければならない。() (空港整備財源の効率的利用) ・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。() <u>3. 航空サービス</u> (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、競争の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、利便性が重要。() ・日本の航空会社は営業費用に占める公租公課の割合が高い。一般財源を確保すること等により是正すべき。() ・日本の公租公課の割合が高いというが、同じ空港を使っている以上、どこの航空会社も競争の上では条件は同じ。空港使用料が上がれば、最終的には運賃に転嫁されるが、航空会社としても人件費の削減等により吸収し、競争が進展する余地はあるはず。()	羽田の国際化については、3 万回程度を目途に活用していく 正確な理解を得てもらうため、必要な情報を公開していく 横田の空域返還について交渉を進めていく 首都圏第3空港調査中(16 年度予算要求) ○一般空港を抑制し、大都市拠点空港に重点化 - 航空会社の経営基盤強化のためのプログラムを策定(15.8) ●今後の課題 - ○空港アクセス等航空サービス高度化推進事業の創設(16 年度予算要求) ○着陸料の軽減措置(16 年度予算要求) -
--	--

(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。() ・小・中型機について、発着枠を拡大して、低コストで高頻度に運航することが可能になれば、日本の航空業界も変革する。() ・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。() ・空港整備が進めば、中型機で多頻度の運航を行う、きめこまやかなサービスの提供が可能となる。中型(100～150人乗り)の国産旅客機の開発を我が国の産業パラダイムの変革との関連でとらえるべき。() (3)ビジネスジェットの普及 ・アジアでもプライベートジェットの利用が増加しているが、現在の成田・羽田空港ではほとんど利用できない。事態は多少緩和されてきているようだが、一層の改善を望みたい。() ・ビジネスジェットについては機内での関税・出入国手続きを可能にする等ソフト施策も含めサービスを充実させることが必要。()	● 今後の課題 ● 今後の課題 ● 今後の課題 ● 今後の課題 ● 今後の課題 ● 今後の課題
--	--

(注) ○ :対応中、 ◯ :一部対応中、 ● :今後の課題、 - :主に政府以外の主体による対応