

航空に関する懇談会の論点整理について

1．論点整理をまとめる趣旨

航空に関する懇談会は、平成15年5月23日に第1回を開催して以来、委員の方々を始めとする皆様の御協力により、今回を含め、平成15年度中に計5回開催することができました。

この間、我が国の航空の現状から空港整備や航空産業、空港アクセス、管制サービス等に至るまで、航空に関わる基本的事項を網羅的に御議論いただきました。

これまでの懇談会の中でいただきました御意見等につきましては、今後の行政サービスの向上へ反映させていくことはもちろんですが、さらに、第5回までの御意見を整理して公表することにより、我が国の航空分野が抱える課題や将来の展望について、国民の皆様の御理解を深めるために役立てたいと考えております。

このような考えに基づき、別添の通り、「懇談会における論点整理(案)」をまとめました。

2．論点整理とりまとめのスケジュール

2月25日	第5回懇談会開催。
3月1日ごろ	第5回における議論を反映させた論点整理案を作成の上、委員各位に発送。
3月12日まで	委員各位から論点整理案の内容について修正等の御意見をいただく。
3月中旬	事務局において、全体のレイアウトの決定、資料等の追加。
3月下旬	論点整理の最終版を委員各位に発送。
4月中旬	論点整理を小冊子に取りまとめ。
4～5月	次回懇談会開催。

(別 添)

懇談会における論点整理（案）

「航空に関する懇談会」における論点整理

1. 開催趣旨・開催経緯
2. 航空に関する懇談会委員一覧
3. テーマごとの議論及び対応状況
 - 3.1. 国家と航空行政(総論)
 - 3.1.1. 国家戦略
 - 3.1.2. インフラ全体の連携
 - 3.1.3. 観光立国
 - 3.1.4. 安全
 - 3.2. 航空産業・航空輸送サービス
 - 3.2.1. 航空産業のあり方
 - 3.2.2. 航空会社経営
 - 3.2.3. 航空ネットワーク
 - 3.2.4. 航空機材の小型化
 - 3.3. 空港の整備とサービス高度化
 - 3.3.1. 空港整備
 - 3.3.2. 空港容量
 - 3.3.3. 羽田空港再拡張事業
 - 3.3.3.1. 羽田空港再拡張事業(財源問題)
 - 3.3.3.2. 羽田空港再拡張事業(工法)
 - 3.3.3.3. 羽田の国際線就航
 - 3.3.4. 関空・関西三空港問題
 - 3.3.5. 空港経営
 - 3.3.6. 空港アクセス・乗り継ぎ
4. 今後の展望

1．開催趣旨・開催経緯

1.1 開催趣旨

航空をめぐる重要な課題が山積するなか、我が国の航空の今後のあり方について、様々な観点から幅広い意見交換を行う場として、航空局長の私的懇談会である「航空に関する懇談会」を開催し、各界の意見を反映した航空行政の展開を図る。

1.2 開催経緯

第1回 平成15年5月23日（金）

主な議題：我が国の航空の現状と課題について

第2回 平成15年6月23日（月）

主な議題：羽田空港について

第3回 平成15年10月8日（水）

主な議題：我が国における航空サービスの展望と課題

第4回 平成15年11月13日（木）

主な議題：「地域」から見た航空サービスのあり方について

第5回 平成16年2月25日（水）

主な議題：航空機の安全かつ効率的な運航について

2．航空に関する懇談会委員一覧

秋山 喜久	（社）関西経済連合会会長
飯島 英胤	東レ（株）特別顧問
井手 隆司	スカイマークエアラインズ（株）取締役副会長
大橋 洋治	全日本空輸（株）代表取締役社長
兼子 勲	（株）日本航空システム代表取締役社長 （第3回は新町副社長が代理出席）
リチャード・クー	野村総合研究所主席研究員
コシノジュンコ	ファッションデザイナー
今野 吉信	共同通信社論説委員
佐藤友美子	サントリー（株）不易流行研究所部長
椎名 武雄	日本アイ・ビー・エム（株）最高顧問
玉置 和宏	毎日新聞社論説委員
寺島 実郎	三井物産戦略研究所所長
○ 鳥海 巖	（株）東京国際フォーラム代表取締役社長
松田 英三	読売新聞東京本社論説委員
屋井 鉄雄	東京工業大学教授
山内 弘隆	一橋大学教授
吉野源太郎	日本経済新聞社論説委員

（　＝座長、○＝座長代理、50音順、敬称略）

3 . テーマごとの議論及び対応状況

毎回、委員の皆様から貴重な御意見をいただきました。ここでは、懇談会における御意見をテーマごとに分類して整理し、それぞれのテーマごとに国土交通省の最近の取り組みについて簡単に紹介いたします。

3.1. 国家と航空行政（総論）

3.1.1. 国家戦略

空港整備を始めとする航空問題は、一省庁の問題ではなく、国家戦略の必要性が強調されました。

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。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。
- ・ 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。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。
- ・ 空港整備と小型国産旅客機の開発は車の両輪。自動車以来の日本の新しいプロダクトの目玉として国産旅客機の開発を考えるべき。省庁を超えた大きな戦略が必要。

- ・ 今は民間企業が借金の返済を進めており、経済全体が縮小しているので、マクロ経済の観点からは、マネーサプライを増加させるためにも、国が借金をするべき。
- ・ 行き過ぎた自由、平等をどうするのかというのが今の国民の問題意識。航空や鉄道は公共性が非常に高いので、国は民と官のやることを峻別して、規制をするところは規制をすべき。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 成田のアクセス鉄道にしても、千葉では土地収用ができないため事業が遅れているが、こういう政治的な問題をもっとマスコミが取り上げるべき。

観光立国、地域活性化、都市再生という国策に沿った空港整備等を行うため、平成16年度政府予算案では、一般会計から空整

特会への受入を大幅に増加(前年度比7%増)し、大都市圏拠点空港の整備等に投資を重点化しました。

3.1.2. インフラ全体の連携

航空と航空以外の輸送機関やインフラとの連携の重要性についての指摘がありました。

- ・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。
- ・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。
- ・利用者負担偏重から一般財源負担拡充へとパラダイム転換するためにも、羽田と成田、空港と港湾を有機的にリンクさせることが重要。
- ・関西圏における人・モノの物流体系について、空港・港湾・道路を含めた全体のビジョンを示すべき。

平成15年10月、政府は、公共事業間の連携を強化するため、従来の事業分野別計画9本を一本化した社会資本整備重点計画

を決定しました。

3.1.3. 観光立国

島国の日本にとって、空港の整備は我が国の観光振興にも欠かせないことから、観光の観点からも意見がありました。

- ・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。
- ・観光立国のためには、国内観光も必要であり、運航時間帯や就航先等の面で地方路線を改善すべき。
- ・観光については、国家戦略として、ファンダメンタルズをしっかりと作り上げる構想力が必要。観光立国のためにも、官民が協力して、国際機関やシンクタンクを日本に引っ張ってくるべき。

政府では、観光立国懇談会の開催、ビット・ジャパン・キャンペーンの大々的な実施等により、観光立国を推進しています。

3.1.4. 安全

テロの発生等、国際的に治安情勢が緊迫する中、セイフティだけでなく、セキュリティについての意識が高まっています。

- ・ 航空運航のIT化に伴い、サイバーアタックへの対応や情報ネットワークの安全確保が重要であり、情報セキュリティに関しては、国家的な最優先課題として位置付けるべき。
- ・ 空港の利用客にとって、セキュリティが第一。9 1 1 (平成 13 年の米国同時多発テロ)、SARS 以来セキュリティが厳しくなっているが、バゲージコントロールの時間を短縮するために瞬時にチェックできる装置の開発が必要。航空会社に任せるだけでなく、国として目的意識をもって開発することが必要。
- ・ セキュリティについては、9 1 1 以降、乗客だけでなく国民へのセキュリティの問題になっており、国が中心となって取り組むべき。
- ・ 本人認証について、日本は特に外国人の入国に時間がかかっており、瞬時に認証できるシステムの開発が必要。
- ・ 本人認証システムについて、技術的な開発は進んでいるが、普及のためには、国際協調により国際的に方式を統一することが必要。
- ・ 日本全体として、アウトソーシングが進むことにより、現場のモラルが低下しているが、航空では一度事故があると取り返しがつかないので、アウトソーシングをする場合には安全への配慮が必要。
- ・ サービス産業の場合、パート社員よりも正社員の方が結果的に利益増加につながることもあり、現場のモラルは重要。

平成 16 年度政府予算案では、航空保安対策の強化を最重要項目に位置付け、空港警備の強化や最新の手荷物検査システムの導入等により、総合的な取り組みを実施しております。

3.2. 航空産業・航空輸送サービス

3.2.1. 航空産業のあり方

規制緩和が進む中、航空輸送は国民の足として着実に普及しており、時代の変化に即した航空産業のあり方について議論されました。

- ・ 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。
- ・ 航空産業の発展のためには、新たな需要創出が必要。

- ・航空産業は、国際的なカルテルが公認された規制産業であり、日本としてこの分野のあり方を議論することが必要。
- ・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。
- ・航空利用者の中には、スケジュール重視の利用者と、運賃重視の利用者の２タイプがあり、安定的な利用者利便の向上の観点から、新規航空会社と大手航空会社は役割分担が必要。
- ・新規航空会社の成長に合わせ、新規航空会社同士の役割分担やアライアンス形成を視野に入れた航空産業の発展が必要。
- ・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。

航空事業の経営基盤の強化を図るため、航空会社の自助努力を前提とした上で、イラク戦争・SARSによる影響への対応や観光立国の推進による航空需要の喚起等を内容とする総合対策プログラムを策定(平成15年8月)しました。

3.2.2. 航空会社経営

航空会社のコスト構造やアジア各社との競争等、航空会社が直面する問題について意見が交わされました。

- ・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。
- ・航空会社の費用のうち着陸料をはじめとする公租公課が約14%を占めており、国際競争上の重しになっている。
- ・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。
- ・着陸料については、結局のところ、企業利益と運賃水準のどちらを取るかの問題であり、事業者がそれぞれの果たすべき役割を考えて判断することが必要。
- ・航空産業の収益性は極めて低いが、アジアにおける競争力強化を視野に入れ、更なるコスト構造改革が必要。
- ・海運では、アジアとのコスト競争を乗り越えて安定期に入っているが、航空産業も昔の海運と同様の状況にあり、これを参考にすべき。
- ・航空運賃は利用者からすると複雑。
- ・航空運賃が下がっているというが、加重平均など実態に則して判断すべき。
- ・日本の航空会社のチケットは、日本国内

よりもロンドンで購入した方が安いなど、日本にいと何となく損をしている気になる。

航空会社各社における経営効率の改善が進む中、政府においても航空事業の経営基盤強化のための総合対策プログラム(平成15年8月)を策定しました。

3.2.3. 航空ネットワーク

国内の地方路線やアジア圏内のネットワーク構築・拡充の可能性について、意見が交わされました。

- ・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。
- ・中国では、杭州など成長の著しい地方都市との路線も考えるべき。
- ・ハブ・アンド・スポーク型ネットワークによる低廉なサービスと、小型機によるポイント・トゥ・ポイント型のビジネス向けサービスを両輪としたアジアの航空ネットワークの形成を視野に入れ、日本の国際マーケットの拡大と状況変化への対応を考えることが重要。
- ・地方空港同士のネットワークは需要が増加しなければ厳しく、羽田経由による地方空港間の多頻度サービスも視野に入れ

るべき。

- ・羽田再拡張後の容量拡大については、小型機による運航で羽田 - 地方路線の利便性を高めることが必要。
- ・航空は日常の足として定着しており、地方路線については、公共交通機関として担保する視点も必要。
- ・地方路線維持のためには、着陸料の水準は重要。
- ・日本の地方路線で採算が取れないのは、本当にマーケットがないからなのか、あるいは航空会社のコストが高いからなのか、検証するためのデータの公開が必要。

地方路線維持のため、平成16年度においても引き続き着陸料の軽減措置を実施しています。

また、平成15年7月の中国との二カ国協議の結果、日中間の航空輸送能力の増強が図られました。

3.2.4. 航空機材の小型化

我が国では小型機材の割合が少ないことから、機材の小型化により運航頻度を上げることなどが提案されました。

- ・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。
- ・航空機材の小型化は利用者にとってはあ

りがたいが、大型機材よりもコストがかかり、航空会社の経営的には困難。

- ・小型機の運航のためには人件費を下げる
ことが不可欠。パイロット等の養成に関
するノウハウや支援措置が必要。

平成 16 年度より事業化される羽田空港
再拡張事業により、国内航空のボトルネッ
クとなっている羽田空港の容量制約が緩和
され、今後は航空機の小型化にも対応でき
る余地がでてくると考えられます。

3.3. 空港の整備とサービス高度化

3.3.1. 空港整備

国家的な視点から、空港整備における国
の責任について意見が交わされました。

- ・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。
- ・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。
- ・現在の中国の勢いに加え、飛行機の航続
距離も伸びてくると、コストが高く使い

にくい成田を飛び越えて、北京・上海を
中心に考える航空会社や旅客が増加する。
そのような印象が一度できあがると手遅
れになるので、早急に成田のアップグレ
ード等を考えるべき。

平成 16 年度政府予算案では、一般会計か
らの受入額が 7 % 増加し、一般会計の公共
事業関係費における空港整備のシェアは
1.91 % から 2.12 % へ拡大しました。

3.3.2. 空港容量

空港容量については、特に国内航空のボ
トルネックとなっている羽田空港の容量
拡大の必要性が強調されました。

- ・新幹線との競争を前提に航空の需要を高
めていくためには、羽田の容量拡大が必
要。
- ・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。
- ・地方のネットワーク拡充のためには、羽
田の空港容量拡大が不可欠。
- ・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。
- ・各国から成田への乗入れ希望が多い。羽

田の再拡張も必要だが、成田も早急に完成させるべき。

羽田の空港容量を約 1.4 倍に増加させる羽田空港再拡張事業について、平成 16 年度政府予算案において事業化が認められました。

3.3.3. 羽田空港再拡張事業

国内航空ネットワークの最大のボトルネックである羽田空港の再拡張事業については積極的に意見が交わされました。

- ・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。時間がかかりすぎ。もっと早くやってほしい。
- ・羽田の再拡張事業については、東京の一極集中による集積のメリットを享受できるよう、時間軸を念頭に置きつつ進めるべき。
- ・羽田再拡張は、インフラのボトルネックを取り除くだけでなく、景気にもマネーサプライにもプラスになり、メリットは大きい。
- ・国際的な人・モノの流れが活発化している中で、空港がネックになって流れが滞ることは国の恥であり、羽田の再拡張事業は国家事業として、速やかに実施すべ

き。

- ・成田の平行滑走路と羽田の再拡張は、国と地域の活性化につながるので早く実現すべき。
- ・羽田再拡張の事業費 9000 億円は、民間経営のノウハウを活用し、さらにコスト削減する努力が必要。
- ・羽田再拡張ほど大規模な P F I は我が国では初めてであり、コスト削減のためにも、組織を超えた横の連携を深めることが必要。
- ・パリのシャルル・ド・ゴール空港は、ダイナミックで未来的なデザイン。日本でも空港ターミナルを建設する際には、ハードとソフトのバランスをとることが重要。

3.3.3.1 羽田空港再拡張事業（財源問題）

羽田空港再拡張事業の財源については、国や地方公共団体、利用者の負担のあり方について議論されました。

- ・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。
- ・羽田再拡張は、国家的重要事業と位置付け、着陸料の引き上げではなく、公共事業費の配分のあり方を見直すべき。
- ・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と。地方に受益がある以上、費用負担すべき。
- ・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。
- ・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。

3.3.3.2. 羽田空港再拡張事業（工法）

公共事業の執行の観点からは、史上最大規模となるPFIによる民間活力の導入などについて議論されました。

- ・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。
- ・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。

3.3.3.3. 羽田の国際線就航

再拡張後に羽田空港に発生する発着枠の余裕枠を国際線の就航に使うことについて議論されました。

- ・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。
- ・成田も羽田も今後さらに需要が伸びるが、羽田の国際線についても利便性の問題として捉えることが必要。
- ・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。
- ・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。消費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。

羽田空港再拡張事業については、関係地方公共団体からの協力も得て、平成 16 年度政府予算案において事業化が認められまし

た。平成 16 年度には、新設滑走路等の入札・契約手続、国際線地区の P F I 検討調査等を実施することとし、コスト縮減に十分配慮しながら、2009 年の供用開始及び国際定期便の就航に向けて取り組んでいます。

滑走路整備事業 (約 6,900 億円)

<財源スキーム>

- 整備事業費の約 2 割程度、概ね 1,300 億円について、地方公共団体が無利子貸付にて協力。 **特別措置法案を国会に提出**
- 残りの事業費については、総額概ね、国費（一般会計から受入）：財投 = 3 : 5 で手当て

<税制上の支援措置>

- 新設滑走路等に係る国有資産交付金の特例

ターミナル、I/F 等整備事業 (約 2,000 億円)

国際線地区のターミナル、I/F 等整備については、P F 方式により、民間活力を導入して整備

3.3.4. 関空・関西三空港問題

関空を始めとする関西圏における空港問題についても、委員の関心は高く、活発な意見が交わされました。

- ・国内線が関空から伊丹へシフトし、国内線 = 伊丹、国際線 = 関空と棲み分けが進んでいるが、関空・伊丹間の移動を考えると、国際線と国内線の乗り継ぎについて考慮するべき。
- ・関西三空港については、自由化の中で利用客の使い勝手の良い伊丹に路線がシフトする等、国の調整機能がなくなり、当初の役割分担が崩れているが、本当に市

- 場にまかせるだけで良いのか。国がもっと調整するべきではないか。
- ・全体最適を実現するため、3つの空港をうまく活用することが必要。
 - ・例えばパリではドゴール空港とオルリー空港とで役割分担が出来ており、関西三空港でも、きちんとした役割分担が必要。
 - ・関西三空港に限らず、空港を作るときにはコンセプトが重要。しっかりした理念やコンセプトに沿って役割を割り当てれば便利になるはず。
 - ・使い勝手以前の行政の問題として、関空の2期工事を進めるならば、伊丹に路線を集中させるのを行政が止めさせるべき。
 - ・もともと伊丹の環境対策として整備した関空の燃料税を伊丹の環境対策費に使うのはおかしい。
 - ・関空の整備にあたり伊丹空港を廃止する約束だったのが、いつの間にか棲み分けの議論になっており、航空当局の政策はおかしい。
 - ・航空局は関空の建設や伊丹存続の経緯等関空問題の総括を行うべき。
 - ・神戸はローカル空港として位置付け、神戸空港と関空・伊丹の接続のためのインフラ整備が必要。
 - ・空港だけでなく、空港間の道路整備や港湾との連携について視野に入れるべき。
 - ・関西圏での航空需要を増加させるため、経済交流・観光交流を通して人・モノの流れを活発化することが必要。
 - ・民間的な発想で、できるだけ施設使用料や着陸料を下げるができるように、まずは、関空会社自身の努力が必要。
 - ・関空への連絡橋の料金を安くして、関空島に来る人を増やし、非航空系収入を増加させ、それを原資に着陸料を下げるべき。
 - ・関空会社は償却前は黒字。会社の経営努力も必要だが、金利等経営努力以外の部分についての工夫も必要。
 - ・関空は西日本のハブ空港として、午前中と夕方に路線が集中しており、路線の少ない昼間だけ着陸料を下げてレジャー向けの路線を誘致する等の考え方が必要。
 - ・航空会社から見ると、国内線では新幹線との競争があり、飛行機の強みであるスピードを活かすためには、神戸空港と伊丹空港を利用せざるを得ない。
-
- 関空の2期事業については、今後の関西圏の国際航空需要に適切に対応するため、平成16年度政府予算案においても着実に整備を進めることとしており、用地造成は約9割(平成16年度末)進捗します。今後も、これまでの経緯や需要動向、関空会社の経

営状況、地元関係者の動向等を踏まえつつ、適切に対応していくことが必要です。

3.3.5. 空港経営

非航空系収入を視野に入れた空港経営、空港のデザイン、運用方法等、幅広い議論が行われました。

- ・ 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。
- ・ 空港については上物(ターミナル)と下物(滑走路)の全体で利益を生むことを考え、非航空系収入を増やして着陸料や空港施設使用料を下げていくことが必要。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 羽田は都会の代表であり、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。
- ・ 人の集まるところに文化があり、その点で空港は大きな責任がある。世界の人々が通過する場所として、空港から生まれる文化があっても良いはず。
- ・ 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。
- ・ 空港を整備するだけではなく、その後の運営により拠点性を高めていくことを考えることが重要。
- ・ 空港を民営化すると通常の企業よりも資本が大きくなり、外形標準課税についても大きな問題となるので、特例措置が必要。
- ・ 地方空港は早い時間に便が終わってしまうので、運用時間を延長することで利便性を向上すべき。
- ・ 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。

平成 16 年度政府予算案では、関空連絡橋の通行料金の引下げ実験の実施等を盛り込んだ、利用者の視点に立った高度な航空サービスの提供を実現するための新たな事業を創設しました。

3.3.6. 空港アクセス・乗り継ぎ

空港アクセスについては、空港の利便性に直接関わる部分であり、委員の問題意識は高く、活発な意見が交わされました。

- ・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。利用者の立場から見ると、アクセスの問題は重要。
- ・利用者にとっての使い勝手を良くするため、飛行場や飛行機の運用だけでなく、ドア・ツー・ドアで捉え、全体の中で航空利用のシームレス化を進めるべき。
- ・鉄道と航空は競争関係にあるが、アクセス面では両者の結びつきが国民に大きなメリットをもたらすものであり、より良い連携が必要。オランダのスキポール空港やドイツのフランクフルト空港でも空港アクセスが充実して利便性が高い。日本でも空港アクセスを鉄道の重要なネットワーク構想に組み込むべき。

- ・空港から市内への移動について、鉄道輸送との協力により利便性を向上させる観点から、空港の機能を見直すことが必要。
- ・日本の空港は、海外の空港に比べて、大きな荷物を持って移動する場合不便。
- ・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あるのではないかと。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。
- ・成田と羽田は交通アクセスを考慮に入れて、一体的に整備することが重要。
- ・成田と羽田をリニアカーで接続する等、空港への鉄道アクセスについては、国家的見地から改善すべき。
- ・羽田と成田のアクセスが悪いと、日本の地方空港から韓国の仁川空港経由で海外に出て行く人が増えるので、政府としての対応が必要。
- ・成田 - 羽田間のアクセスが最大の弱点であり、技術を駆使して、成田 - 羽田間を 15 分で移動できるくらいまでチャレンジすることが必要。

- ・羽田 - 成田のアクセスについて、バスでは時間が読めないのが欠点。
- ・地方に住んでいる人のためにも、羽田と成田のアクセス・乗継ぎを改善することは必要。
- ・羽田と成田の有機的な結合は重要。
- ・成田空港アクセスの改善を図っていくべき。
- ・アクセスにこだわらず、成田における国内線の接続を改善することが必要。
- ・羽田のアクセスについては、東急蒲田駅と京急蒲田駅を連絡する蒲蒲線の整備が有効。
- ・関空では深夜は貨物便が多いが、国際旅客便については深夜の利用もあり、その

場合バス等空港から都心へのアクセスを整備することが必要。

- ・関空は国際ハブ空港であるが、関空便のない近隣地域(四国等)にも国際化の恩恵を与えるよう、関空へのアクセスを改善するべき。
- ・静岡空港も新幹線の駅ができれば便利であり、一企業の議論だけで判断されるべきではない。

平成 16 年度政府予算案では、「空港アクセス等航空サービス高度化推進事業」が創設され、空港アクセス等について、今後重点的に取り組んでいくこととされております。

4．今後の展望

航空輸送サービスは、今や国民の足として定着し、国民生活・国民経済にとって欠くことのできない重要な機能を果たしております。

我が国にとって航空輸送の役割とは、第一に、国際ネットワークの拡充とサービス向上により、我が国を訪れる外

国人旅行者を倍増し、観光立国を推進すること、第二に、国内ネットワークの拡充とサービス向上により、都市と地方の交流、地域間交流を拡大し、国内観光を振興すること、また、これらによる地域経済への波及効果によって地域経済の活性化を促進すること、第三に、ボーダレス化が進展し、都市間の国際競争が激化する中、都市の国際競争力強化のための戦略的基盤として活用することが挙げられます。航空輸送サービスがこれらの役割を果たすことにより、我が国の経済社会の活性化・国際競争力の向上につながります。

我が国における航空輸送の役割

- 1．国際交流の拡大、観光立国の推進
- 2．地域間交流の拡大、地域の活性化
- 3．都市の再生



我が国の経済社会の活性化・国際競争力の向上

このような航空輸送の役割を踏まえ、平成 16 年度政府予算案では、空港整備事業は、引き続き大都市圏拠点空港の整備に投資の重点化を図ると

もに、一般空港等については継続事業を中心とした滑走路整備、機能維持・更新事業等の整備を行うこととしております。また、ハイジャック・テロ対策等航空保安対策の強化による航空輸送の安全性の向上や、空港アクセス等の航空サービス高度化のための事業に積極的に取り組むこととしております。

羽田再拡張事業の必要性や財源問題への考え方については、懇談会の中でも活発に議論され、政府予算案の中にもその内容が反映されております。また、空港アクセス等の重要性については、議論の中で再三指摘されましたが、これについては、空港アクセス等航空サービス高度化のための事業が新たに設けられることにより、これまでの枠組みを超えた取り組みが始められております。

このように懇談会での議論を踏まえ、既に政府の政策に反映されているものもありますが、懇談会の中では、さらに大所高所に立った長期的・国家的な観点からのご意見も多数いただいております。こうした御意見に対しては、行政においても今後の課題として積極的に取り組んでいく必要があると考えております。

平成 16 年度航空局関係予算の基本方針

- 1．大都市圏拠点空港の整備
- 2．ハイジャック・テロ対策等航空保安対策の強化
- 3．空港アクセス等航空サービス高度化のための事業