



「航空政策を展望する」

(要旨)

航空に関する懇談会

はじめに

今、航空に求められていること

かつて航空は、車と言えば「ロールスロイス」のような一部の利用者のためのぜい沢なサービスでしたが、現在では国内だけでも年間1億人近くの間人が利用する、ファミリーカーのような国民の足として定着し、高い公共性を有するに至りました。経済のグローバル化が進展し、中国やアジア諸国が目覚しく成長するなか、四方を海に囲まれた我が国においては、航空輸送は、我が国の経済社会の活性化や国際競争力の向上のため、国家としても必要不可欠なものとなっています。

我が国の航空業界は、大幅な規制緩和により、産業全体として構造転換期を迎えています。さらに景気低迷や国際的なリスクの高まりが重なり、ますます改革の速度を速めなければならない状況に追い込まれております。

空港を活かす取り組み

今日、ほぼ全国をカバーするだけの空港が整備されておりますが、需要の集中している大都市圏における拠点空港の機能強化が必要です。特に、全国の航空ネットワークの要である羽田空港では既に容量が限界に達しています。羽田空港の再拡張事業を実施することは、いわば国家の命運をかけた大変重要な事業であり、一刻の猶予も許されません。世界各地で拠点空港の大規模な整備が急ピッチで進められています。空港は我が国の発展の要であることから、その整備のあり方は、規模やスピードの面でこうした世界の動きを上回るような大胆な計画をもって実現していく必要があります。

また、インフラは作って終わりではなく、利用されて初めて価値の出るものです。空港についても、これからはいかに使うかという視点で考えることが必要です。そのためには、空港だけでなく、空港までのアクセスや地域経済の活性化、観光立国との連携等、従来の行政の枠組みを超えた新しい行政の取り組みも必要となってくるでしょう。

航空の発展を祈念して

今回の「航空に関する懇談会」は、このように航空産業の面、空港整備の面、その他社会経済情勢の面で多くの課題に直面している航空分野について、各界の有識者から幅広く自由な意見を出してもらうために設けられました。この1年を通して5回の懇談会で議論してきたことをここにまとめることとしましたが、これが我が国における航空の発展の一助になれば幸甚です。

平成16年6月

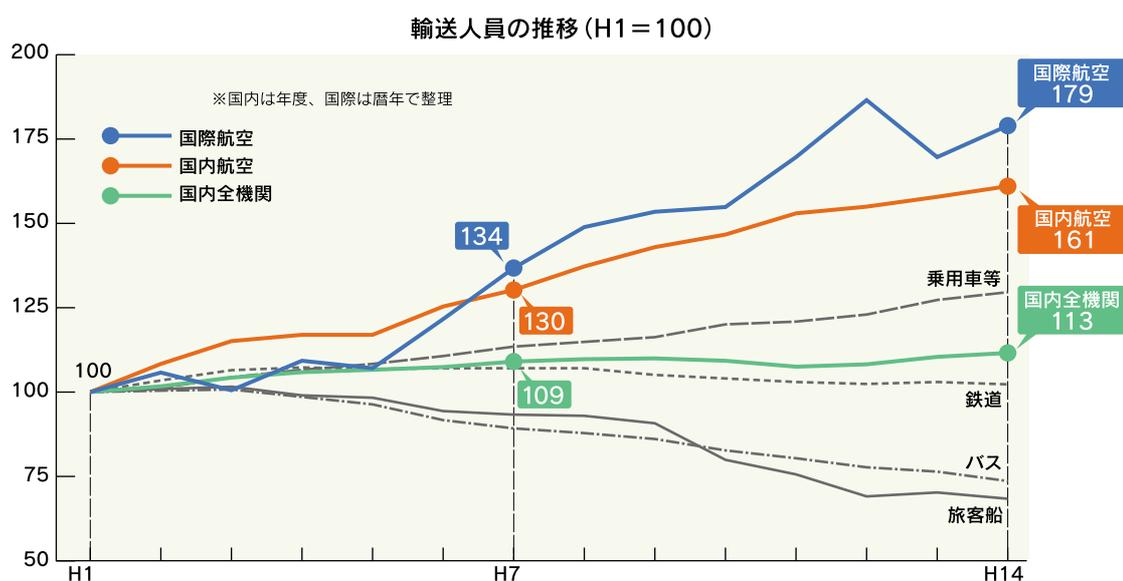
航空に関する懇談会
座長 **椎名 武雄**

✈️ 空港整備を始めとする航空問題に対応するためには、国家戦略が必要。

国家戦略の方向性については、インフラ間の連携、観光立国、国産航空機開発、マクロ経済の活性化、公共性の確保等様々な視点からのアプローチが考えられる。政府の推進する観光立国に航空は不可欠であり、他の輸送機関やインフラとの連携も重要である。観光については、インフラ整備のみならず、人を惹きつける構想力も必要。また、時間軸の重要性やマスコミの役割の重要性も忘れてはならない。

✈️ セキュリティの強化が不可欠。 航空の現場における安全性の確保も重要。

国際的にテロのリスクが高まっており、国としてセキュリティ強化に取り組むことが必要である。本人認証や手荷物検査に新技術を活用すれば、安全の確保と同時に迅速なチェックを行うことが可能となる。さらに今後は、サイバーテロへの対応も真剣に考えることが必要。また、整備や運航のアウトソーシング等が進んでいるが、現場のモラルやノウハウの低減により安全が犠牲にされることがないように、しっかり管理することが必要。



✈ 社会経済情勢の変化に対応した航空産業の変革・競争力強化が必要。

航空産業のあり方については、競争の促進、需要の創出、新規と大手の役割分担、航空会社の構造変化、利便性の向上等の視点からのアプローチが考えられる。

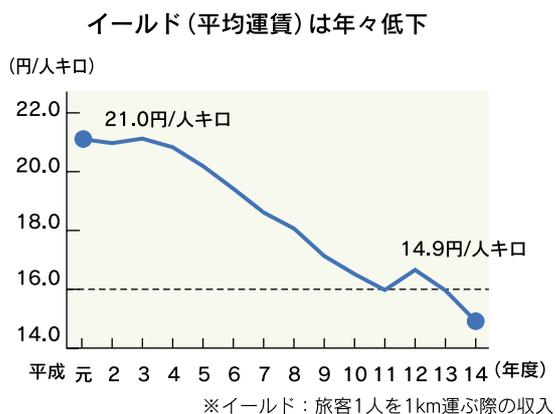
規制緩和による航空運賃の低廉化や新規航空会社の参入により、航空輸送市場は裾野が広がり、市場構造も大きく変化している。スケジュール重視の利用者や運賃重視の利用者等、市場のセグメント化が進んでおり、マーケットの構造に対応した航空会社の対応が見られる。また、航空運賃については、安くなっているものの、必ずしも実態が十分把握されていない。

航空産業の競争力強化のためには、コスト削減やサービス向上が必要である。公租公課については、航空会社の負担感が大きく、コスト削減の観点からはその負担を軽減することが有効であるが、公租公課は全ての航空会社にとって共通の条件であり直ちに競争力に結びつくものではないという指摘もある。

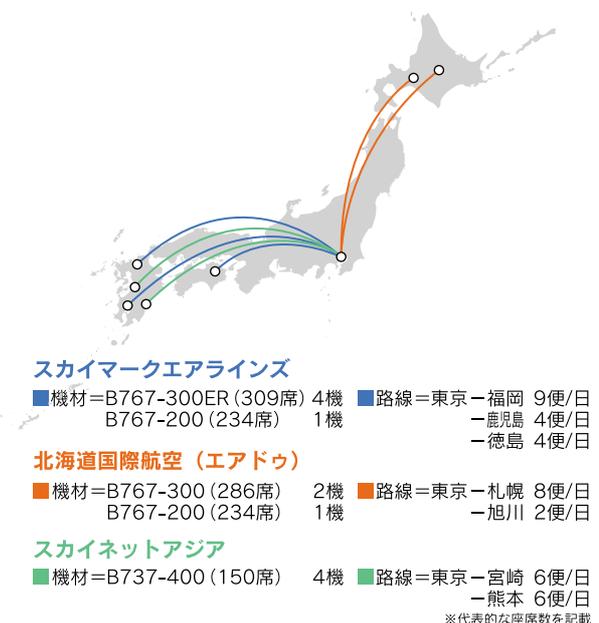
✈ 航空の特性を活かした利便性の高い航空ネットワークの構築が必要。

国内航空ネットワークを考えると、地方路線の拡充が必要。この場合、公共交通機関として積極的に地方間の路線を拡充するだけでなく、羽田からの地方便を増やすことにより羽田経由で地方間の移動を確保することも考えられ、着陸料で配慮することにより運航を促すことも考えられる。

今後の航空ネットワークについては、機材の小型化によるネットワーク拡充が期待されるが、機材小型化の推進にはパイロットの養成やコスト削減等の環境整備や経営努力が必要である。また、海外とのネットワークでは、我が国との経済的連携が強まっている中国を始めとする東アジア圏でのネットワークが重要となってくる。



主な新規航空会社の就航路線(H16.4)



✈️ 空港整備は、国の責任でしっかりと行うこと。特に羽田空港の再拡張事業は早期に実現すること。

羽田空港再拡張事業については、早期に実施することが重要であり、そのためには一般財源の投入や地方公共団体の費用負担が必要である。再拡張事業は、航空ネットワークのボトルネックの解消や景気浮揚効果により、全国的にメリットがあるが、特に東京は一極集中の利益を得ており負担の適正化が必要という指摘もある。財源問題に関連し、空港整備特別会計については、予算配分の重点化や仕組みの根本的見直しの必要性について指摘がある。

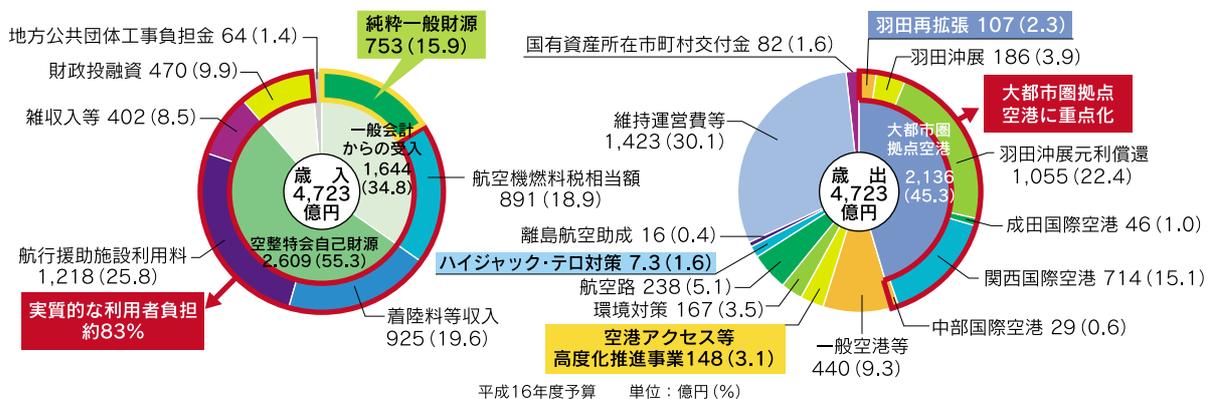
再拡張事業の実施には民間のノウハウを活用してコスト縮減に努めるべきであるが、PFIでこれだけ大規模なものは例がなく慎重な検討が必要である。また、国民の理解を得るためには、技術的な話だけでなく、夢のある大きなビジョンや空港のデザインコンセプトを明確にすることも重要である。

再拡張後の羽田空港への国際線就航については、我が国の活性化の観点から積極的に進めるという考え方と、国民生活に必要な国内便を優先する観点から限定的に留めるという考え方がある。また、首都圏における国際航空需要に対応するためには、成田空港の早期整備も重要である。

✈️ 関西圏の空港問題については、最適運用を実現するため利用者の立場に立って3空港をうまく活用することが必要。

関西の空港問題については、関空・伊丹・神戸の3空港の最適運用を実現するために全体の調整や明確な役割分担が必要という考え方がある一方で、新幹線との競争やその他の市場原理を重視すべきという考え方もある。いずれにしても、利用者の視点に立って、国際線と国内線の乗り継ぎに配慮することが必要。また、過去の経緯を十分に踏まえた対応が求められている。

空港整備特別会計の歳入・歳出

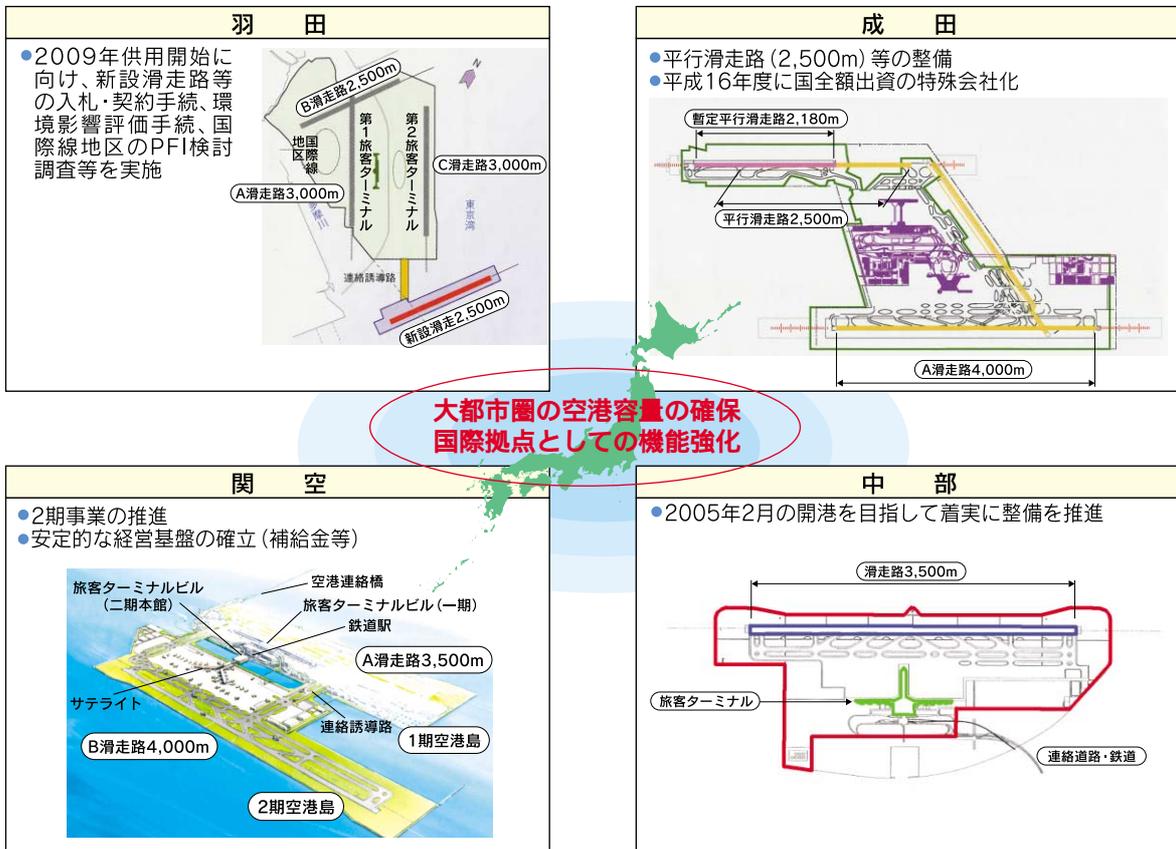


✈️ 空港経営は、ターミナルビル等におけるサービス改善による収入増加を図り、空港全体で経営を考えるべき。

空港経営については、着陸料等の航空系収入だけでなく、ターミナルビル等からの非航空系収入を含め、総合的に考えるべきである。非航空系収入の増加に伴い、着陸料を国際的な競争力のあるレベルに下げることが可能となる。空港整備特別会計については、不採算空港を抱え既に破綻しており、個別空港ごとに自力で経営を成立させる仕組みを考えるべきという指摘もある。関空会社については、経営努力により着陸料等を下げることや、金利等経営努力以外の部分で工夫することが考えられる。また、空港は機能面だけでなく、ショッピングやサービス、文化面を含めた総合的な環境作りが重要である。運用時間の延長やビジネスジェットの利用増加への対応も今後求められるだろう。

✈️ 空港アクセスは非常に重要。特に成田－羽田間はアクセス改善が必要。

利用者の観点からは、ドア・ツー・ドアの全体で移動を捉えることが必要であり、空港アクセスが重要である。特に、鉄道との連携は重要であり、海外の事例の研究やリニアカー等新技術の開発による高速アクセスの実現についても対応が求められている。個別空港のアクセスについては、特に成田 - 羽田間のアクセス改善を求める声が多い。その他、利用者の視点に立て、荷物を持って移動する場合や国際線と国内線の乗り継ぎに配慮することが必要。



✈️ 航空交通管理の高度化による安全性向上と容量拡大・効率性向上が必要。同時にシステムの高度化に対応した人材の育成が重要。

横田空域や管制区域の見直しにより、効率的な飛行経路を実現することが必要。

新技術の導入については、海外の動向に左右されることなく国としてしっかり推進すべきである。ただし、新技術の導入にあたっては、対応する機材の準備を考慮した計画的な導入を図る観点も必要。また、技術の進歩にあわせた人材の育成が重要である。

航空輸送サービスの質の向上

空港アクセス等航空サービス高度化推進事業の創設 H16年度 148億円（新規）

航空輸送サービスの質の向上を図り、観光立国の実現等に資するため、空港へのアクセス改善、バリアフリー化など更に使いやすい空港機能の充実、ILSの高カテゴリー化など空港運用の高度化、国際線施設の拡充等を実施。

空港アクセスの改善

関空連絡橋通行料金に関する社会実験



アクセス料金
時間の面で
問題あり

関空連絡橋の通行料金の引下げ
実験の実施
↓
航空旅客・関空訪問者等の増大
効果の検証

あわせて、道路行政と連携しETCを利用した場合の関空連絡橋と阪神高速道路公団等の有料道路の乗り継ぎ割引及び関空駐車場料金割引に関する社会実験の実施を検討

空港の運用の高度化

快晴時



霧の中でも着陸可能に



国際旅客の利便性向上



ハングル語の案内はないのかな？



これなら分かるし便利だ！



利用者の利便性向上

空港におけるバリアフリー（歩道ルーフの例）



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	佐藤友美子	サントリー(株)不易流行研究所部長
飯島 英胤	東レ(株)特別顧問	椎名 武雄	日本アイ・ピー・エム(株)最高顧問
井手 隆司	スカイマークエアラインズ(株)取締役副会長	玉置 和宏	毎日新聞社論説委員
大橋 洋治	全日本空輸(株)代表取締役社長	寺島 実郎	三井物産戦略研究所所長
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)	鳥海 巖	(株)東京国際フォーラム代表取締役社長
リチャード・クー	野村総合研究所主席研究員	松田 英三	読売新聞東京本社論説委員
コシノジュンコ	ファッションデザイナー	屋井 鉄雄	東京工業大学教授
今野 吉信	共同通信社論説委員	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。役職名等は平成16年3月時点のもの)



発 行：国土交通省航空局
連絡先：東京都千代田区霞が関2丁目1番3号
霞が関合同庁舎第3号館
電 話：03 (5253) 8908