

第12回航空分科会における主なご意見等

	主なご意見等	対応案等 ※基本方針における修正を行っている場合は、資料2の 頁数・行数を記載
総論		
1	<p>空港・航空の問題は、事業者の負担の問題が議論の中心となるが、利用者ファーストで、利用者利便のためにはどうしたらよいのかという観点を強めてほしい。</p>	<p>空港・航空政策の検討に当たって、航空会社や空港会社、グランドハンドリング事業者等の事業者のみでなく、利用者目線で施策の検討を着実に行ってまいりたい。</p>
2	<p>今回の基本方針改正は時代にあっていない部分を改正するということがメインとのことだが、15年見直していないなかで、空港・航空のあり方やそこでの働き方等は大きく変わっており、様々な課題がある。短期間で網羅的に議論ができるのか疑問。抜本的な見直しの議論を今後お願いしたい。</p>	<p>今回の議論も踏まえ、抜本的に見直す必要がある事項が発生した場合には、改めて分科会でのご議論をお願いさせていただく。</p>
3	<p>様々な課題がある中、それぞれ検討会や有識者会議で議論が進むかと思うが、お互いに矛盾がないかやタイミングがあっているかなどについて、こういう場で確認することは重要と感じた。</p>	<p>本基本方針は不断に見直すこととしており、引き続き航空分科会でご議論いただきたい。</p>
4	<p>今の課題を解決するだけでなく、この先、5年、10年見ていれば明らかに起こりそうな課題に関して、先にやっていく必要がある。そうでなくても、ある方向を決めて、そこに世論も含めて納得をもらうには一定の時間を要するため、様々な課題に関して先出しが必要。</p>	<p>P5-27 2030年までの目標等、目指すべき方向性及び実施すべき施策を追記。</p>
首都圏空港の機能強化		
5	<p>マルチモードということで、成田空港の機能強化への300億円出資はよいが、それでもキャパシティに限界がある中で、羽田など周辺空港との連関が重要。例えば成田から新宿や品川へのアクセスを抜本的に変えたり、物流自動ルートなど成田と羽田の貨物をつなぐことを考えるべき。こうした高速ネットワークを検討することは大事である。また、近隣諸国では国家戦略の下で空港の位置づけ・役割を明確化したうえで投資が進められている。アジアのハブ間競争に勝っていくためには成田の機能強化は最大限の好機ととらえて、関係者で連携して、成田と羽田の役割分担・戦略の策定が必要。</p>	<p>P31-20 , P31-26 都心部及び東京国際空港との鉄道・道路アクセスの強化や、成田国際空港・東京国際空港間の旅客・貨物の移動の円滑化を実現する旨追記。</p>

	主なご意見等	対応案等 ※基本方針における修正を行っている場合は、資料2の 頁数・行数を記載
国内航空のあり方、定時性向上について		
6	国内便が朝と夕方に集中するなど、一部の時間帯に集中している問題について、利用者視点では、その間の時間に便がないのは不便。補助金制度の活用など何らかの方法はないのか、利用者目線で検討いただきたい。	ダイヤ調整等、国内航空のあり方については、別途有識者会議で議論しているところであり、利用者の利便性確保のため、引き続き検討を進めていく。
7	日本の航空会社は遅れないことが強みと感じていたが、最近は定時に飛んでくれない。発着容量を増やすなかで、より遅延が頻発しないか。遅延により利用者の満足度がより下がっていく。発着容量の数字ありきで考えるのは良くないのではないか。	定時性については、航空会社等、関係者間で連携しながら、その向上に向けた取組を行っているところであり、利用者の利便性確保のため、引き続き、遅延対策を進めていく。

	主なご意見等	対応案等 ※基本方針における修正を行っている場合は、資料2の 頁数・行数を記載
インバウンド、国際観光旅客税について		
8	財源確保・財源措置に踏み込む必要がある。国際観光旅客税は増額となったが、その使い方・分配の仕方等について、航空局独自では書き切れないだろうが、ニュアンスが伝わる書きぶりの工夫が必要ではないか。	<p>国際観光旅客税については、令和8年度与党税制改正大綱において、「今後、更なる観光施策の強化・充実を図るための財源確保の必要性や、今回の税率引上げによる旅客の負担感、事業者の実務等を勘案した上で、税率の見直しについて、できるだけ早期に結論を得られるよう検討を行う」とされていることから、引き続き、議論の進捗にあわせてご指摘の事項についても検討してまいりたい。</p> <p>また、国際観光旅客税財源を充当する具体的な施策・事業については、「国際観光旅客税の用途に関する基本方針等について」に基づき、民間有識者の意見も踏まえつつ、検討されているものであるが、引き続き議論をしてまいりたい。</p>
9	財源について、国際観光旅客税を1,000円から3,000円にあげるとのことだが、国際的基準で考えると、短距離移動と長距離移動とでは空港の利用時間が異なることから、長距離の場合はその分、税率を引き上げてよいのではないか。それによって得られる税収を安全面やアクセス面に還元することを考えてはどうか。	
10	国際観光旅客税をあげたことに関して、全体としては納得感をもたれているだろう。空港をしっかり維持してもらわなければならないという意味から、距離による更なる上積みなども検討いただきたい。そのためには、今回の引き上げで、何がどうよくなったのかをしっかりと示していくことが必要。	
11	国際観光旅客税は設備の導入に使われるということだが、設備を導入すると維持も必要になる。3,000円で足りるのか。省力化・省人化に向けた取組という意味で、弾力的に額を上げていかないといけないのではないか。	
12	国際観光旅客税の用途が限られている。用途や全体像の議論を全省的にするべきではないか。	
13	訪日外国人の視点が足りない。国際線の利用の7割が訪日外国人。訪日外国人が国際線旅客として空港を利用するという視点が入っていないため、これを空港の運用にどう反映していくかは考える必要がある。	

	主なご意見等	対応案等 ※基本方針における修正を行っている場合は、資料2の 頁数・行数を記載
<p>グランドハンドリングについて</p>		
14	<p>コロナでの大量退職後、増えつつあるが、全体的には、まだ担い手確保には至っていない。加えて、新たな採用者の経験不足も相まって、日常的な遅延の発生要因にもなっている。空港業務を持続可能なものとすることの重要性については記載があるものの、その中身は事業者まかせと感じる。国としてのサポートを明記し、事業者・国の一体感をアピールする必要があるのではないか。</p>	<p>P27-17 国を含め、空港管理者等が中心となってトータルとして空港サービスの提供が改善するよう取り組むことが重要である旨追記。 P22-22 空港DXに対する国における規制・制度の見直しや支援について追記。</p>
15	<p>グランドハンドリングや保安検査について、空港の中長期的なオペレーションの担い手は誰が中心になるかという点、フィジカルAI・ロボットを抜きにして成り立ち得ないのではないか。人とフィジカルAIが混在しながら仕事の分担をしていく。それに向けた研究開発を考えていくことが重要。改正案にはAI等についてはあまり入っていないので、ぜひ入れていただきたい。</p>	<p>P22-14 顔認証、自動化、AI等の最新技術を取り込む旨追記。</p>
16	<p>グラハン強化は不可欠。国際線はLCCが成長を牽引している一方で、国内線は縮小し、また、全体としてはビジネス需要からレジャー需要に変わっている。グラハンにとってもビジネスとレジャーとでは、荷物や動線など特徴が異なるが、今後はレジャーを主軸とした対応が求められているのではないか。グラハン業務のDX化も重要。大規模空港は激しい価格競争が発生しており、人材確保も難しくなっているほか、中小規模の空港では航空会社との結びつきの強い地元の事業者が受託していることから、オペレーションを抜本的に効率化しようともなりにくく、人手不足が深刻化していく。欧州の空港では空港会社がグラハン会社をコントロールしているような事例もあるので、グラハン会社の質を担保しつつ過剰な競争を防ぐことについて議論の必要がある。</p>	<p>P26-28 航空運送事業者が十分な事業遂行能力を有するグラハン事業者を選定することが望ましい旨追記。</p>

	主なご意見等	対応案等 ※基本方針における修正を行っている場合は、資料2の 頁数・行数を記載
グランドハンドリングについて(続き)		
17	<p>グラハンに関して、日本全体として人材確保競争が激しくなっており、さらに減ったときにどうしていくかを考える必要がある。AIも有効だが、利用者にも呼びかけて改善すべきこともあるのではないかと。例えば、こういった便に乗るならば、こういった形が推奨されるなどのアナウンスや、形が違う荷物については追加料金をとるなど、利用者の努力によってグラハンの負荷を減らすといったことを考えるのはどうか。</p>	<p>P17-4 利用者側の理解や協力を積極的に呼びかける旨追記。</p>
18	<p>「多重委託構造である」とあるが、「多重委託構造がみられる」という表現のほうが良いのではないかと。</p>	<p>P27-5 ご指摘のとおり修正。</p>
19	<p>東京で働きたいという声があり、羽田の人材確保は問題ないと思うが、成田の人材確保は難しいのではないかと。</p>	<p>グランドハンドリングについては、引き続き、人材確保や職場環境改善等の取組とあわせて、空港業務DXといった生産性向上の取組を支援していく。</p>
20	<p>人手不足や自動化は抜本改正のときに期待したい。</p>	<p>今後の改正の機会に向けて検討してまいりたい。</p>

	主なご意見等	対応案等 ※基本方針における修正を行っている場合は、資料2の 頁数・行数を記載
保安検査について		
21	保安料について、実施主体移行後の旅客負担は変わらないのであれば、この資料からはその点を読み取りづらい。実質的には、利用者の負担が変わらないということであるならば、その点をしっかりと書き込んでいただく必要がある。この記載では誤解を招く。	利用者視点に基づき、利用者に理解いただけるよう、丁寧に説明をしていく。
22	令和8年度から保安検査の実施主体の移行が行われるのは数力所と聞いている。基本方針の改正を先に行った場合、全体の移行時に整合性がとれていないということにならないか。	「順次移行すべく、計画的に調整を進めること」という表現としており、今後の制度設計を踏まえ、必要に応じ、適宜基本方針に反映していく。
23	危険物等の持ち込みを厳しくチェックすることは重要だが、保安検査の人たちの利用者への態度は改善できないのか。保安検査は空港利用者と空港の最初のタッチポイントであることから、保安検査場の満足度を上げることで、空港全体の印象も変わるのではないか。また、空港で働く人たちの労働環境が満たされないと、利用者への態度も改善されないため、その改善も考えてほしい。それがガバナンスにもつながると思慮。	P26-26 利用者と接する空港業務が空港の満足度に影響を与えることや、その処遇改善等の重要性についても追記。
24	保安検査の実施主体移行の理由を明確にするべき。	P19-12 実施主体移行の目的を追記。
羽田空港航空機衝突事故		
25	空港は安全が1丁目1番地と考えると、滑走路の安全で訓練の義務づけは素晴らしい取組である。一方で、訓練の裾野は広く、JALが御巢鷹山事故の教育センターを設けているが、こうした航空会社の取組に滑走路事故なども織り込んでいくなど、もっと立体的な教育プログラムに組み込めるような支援をできないか。	航空会社の取組等についても関係者と相互に安全性を高める取組が可能か検討していく。
26	羽田の事故で被害が大きくなかったのは、乗客の努力も大きいという話もある。評価がまだと伺っているが、しっかりと伝えるということが必要と考える。 国民にとって空港はサービスを受けるだけでなく、国力の土台だということはわかると思うので、そういったところに訴えかけていただきたい。	現在も運輸安全委員会による事故調査が継続しているが、本調査の状況も見つつ、航空会社とも、さらなる安全性の向上については日常的に議論を進めているところ。

	主なご意見等	対応案等 ※基本方針における修正を行っている場合は、資料2の 頁数・行数を記載
空港アクセス、空港駐車場について		
27	<p>「深夜早朝便に対応した交通アクセスの確保に向け、アクセス交通事業者と連携協調」とあるが、交通事業者においても担い手不足は深刻であり、更なる担い手確保が必要。また、空港自体が24時間化となると、そこへ旅客を運ぶ交通アクセス・交通事業者がどこまで対応できるかも不安が残る。そういった面から、交通事業者への支援策についても記載が必要と考える。</p>	<p>深夜時間帯における空港アクセスについて、空港サイドにおいても、交通事業者とも連携して対応していく。</p>
28	<p>空港における違法な白タクや名義貸しの抑止ができる書きぶりにできると良い。</p>	<p>P15-29 いわゆる白タク行為やルールに従わないレンタカーの貸し渡しが行われぬよう関係者が取り組む旨追記。</p>
29	<p>駐車場の問題について、駐車場の混雑プライシングや新規建設はわかる一方で、値上げしている空港リムジンバスも多い。公共交通の運賃があがっていることで自家用車利用に拍車をかけているのではないか。公共交通側の割引など、モーダルシフト施策の推進を空港法の中でもどのように扱っていくのか、トータルで見えていただきたい。</p>	<p>公共交通の利便性を向上させるため、駐車場運営者が駐車場で得た収益を空港関係事業者等へ寄付すること等も認めているところ。 公共交通や空港駐車場の料金体系も鑑みながら、公共交通の利用促進や駐車場の混雑緩和等、空港利用者の利便性向上に向けて取り組んでいく。</p>
30	<p>(羽田の)空港アクセス線が進んでおらず、航空局の対応が後手後手になっていると感じる。国交省のもとで企業をまとめて、国策としてやっていく必要がある。</p>	<p>アクセス線の整備に関しては鉄道事業者のみならず多様な関係事業者が関与することから、引き続き、国において調整を進めていく。</p>

第12回航空分科会における主なご意見等

主なご意見等		対応案等 ※基本方針における修正を行っている場合は、資料2の 頁数・行数を記載
空港の防災機能について		
31	A2-BCPは不断に見直すということになっていたと思うので、「必要に応じて見直していく」ということを書いたほうが良いのではないかと。	P20-23 「不断の見直しを図る」旨追記。
32	「第一 2 目標」の③にも空港の防災機能の観点を盛り込んだほうがよいのではないかと。例えば「空港の運営に伴う環境負荷を軽減し、地域の防災力を高め、周辺地域との共生を図る」のように防災または災害に強いという観点などを入れたほうが良い。	P7-6 空港周辺の地域防災力向上、国土強靱化に貢献する旨追記。
33	「第二 2 空港の保安対策、防災・減災、国土強靱化の観点からの安全・安心の確保」について、台風や豪雨等、地震災害は記載されているが、火山への対応は入れなくて良いのか。	台風・豪雨・地震対策のような減災の取組と異なり、火山対策については、発災時の対応に向けた取組を実施しており、具体的には降灰対策型の路面清掃車の配備等の取組も行っているところ。引き続き、必要な施策について検討をしてみたい。
コンセッションについて		
34	空港ビル会社からコンセッションになってどう変わってきたか、民間委託の効果を空港ビル会社の運営にも反映させていくかたちで考えていくとよいのではないかと。	P13-14 コンセッションの推進について追記。
地方空港について		
35	地方空港について、ターミナルビルが老朽化し、改修ニーズが高まっている。一方で、改修原資の確保が課題であり、空港の収入を増やす手立てを考えていく必要がある。空港の経営自体を全体的に考える議論もあるのではないかと。	P13-14 コンセッションの推進について追記。
36	地方公共団体の管理する空港における運営のあり方について、改正が一切行われていない。特に離島空港は遊休時間が長いため、防災として活用するなど、その時間をどうするかを検討し、地方空港特有の問題を今回の機会に書き加えるべきではないかと。	P26-10 離島空港の取組を追記。 P26-19 空港経営改革の推進について追記。

	主なご意見等	対応案等 ※基本方針における修正を行っている場合は、資料2の 頁数・行数を記載
空港間連携について		
37	アジアとの競争に関して、前提条件や競争環境が変わったということを書くべき。	P1-13 アジアの各国・地域との前提や環境の違いを追記。
38	首都圏・近畿圏・中部圏の空港間連携の記載があるが、九州など他の地域の連携について記載はなくてよいのか。	P30-27 三大都市圏以外の地域においても連携を図る旨追記。
その他		
39	「国際線と国際線、国際線と国内線との乗継ぎ」と表記を合わせたほうが良い。	P16-11 ご指摘のとおり修正。
40	第四・五で「周辺地方公共団体」を「関係地方公共団体」に修正しているが、そのままでもよいのではないか。	P29-28 「関係地方公共団体」を「空港周辺の地方公共団体」に修正。
41	策定当時書き込んだことが今の時代には合わない部分もある。需要予測の不断の見直しは当時としてはしっかりやる必要があると言われていたが、今は総合的に判断し必要性を見極めようという時代感であり、次回の見直しの際に考えてもらいたい。	引き続き検討してまいりたい。