

パブリックコメントにおける主なご意見等

改正の趣旨の確認

1	「第一 空港の設置及び管理の意義及び目標に関する事項」の「2 目標」に「空港の耐災害性や防災拠点機能を強化」とあるが、具体的にどういった対応を想定しているのか。
2	「第三 空港の運営に関する基本的な事項」の「6 空港DXの推進」に「自動運転トーイングトラクターや自動ボーディングブリッジ等の先進資機材の導入等」と記載されているが、将来的なランプバスや他のGSE車両についての自動運転化についても解釈できるよう、「自動運転トーイングトラクター」の部分に「自動運転車両」または「自動運転GSE」としてはどうか。先行して導入が進んでいるトーイングトラクターを限定列挙し、他は“等”で読むという理解でよいのか。
3	「第三 空港の運営に関する基本的な事項」の「8 空港会社及び空港運営権者の運営のあり方」に、現行方針では「環境対策・地域共生策の適切な実施」と記載があった部分を「周辺環境対策・地域共生策の適切な実施」と改正する趣旨は何か。
4	「第五 空港の周辺における騒音その他の航空機の運航により生ずる障害の防止及び損失の補償並びに生活環境の改善に関する基本的な事項」に「航空機からの落下物に係る補償等の充実」とあるが、空港側に補償対応が求められるのであれば、その根拠や、具体的に対応が求められる水準、内容等は何か。

「第六 地理的、経済的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する空港相互間の連携の確保に関する基本的な事項」について

5	「三大都市圏」がどの地域を指すのか、定義が定まっていないのではないか。
6	「地理的、経済的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する空港」は、何と密接な関係にあるのかを明確化すべきでないか。
7	三大都市圏以外の圏域（北海道、九州北部 等）における空港相互間の連携についても記載すべきではないか。
8	「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針」についても、空港法の基本方針と同様の改正を希望する。また、伊丹空港の国内長距離路線規制緩和も必要と考える。

空港アクセスについて

9	新千歳空港では、8両編成化や複線化、苫小牧方面に新線を伸ばすことが必要と考える。福岡空港や丘珠空港では、地下鉄延伸に期待する。また、佐賀空港に西九州新幹線の新駅をつくることもよいのではないのか。
---	---

パブリックコメントにおける主なご意見等

安全について	
10	空港に最優先で求められるものは安全であるにも関わらず、本基本方針は空港のサービスや利便性の向上を重視したものとなっている。安全の確保を重視した構成にすべきではないか。
11	国家の安全に係ることであるにも関わらず、国土交通省はその責任を回避し、交通や物流、機体と設備の管理を主な任務だととらえている点は問題である。空港管理者や空港運営権者ではなく、国(国土交通省)に第一義的責任がある旨を記載すべきでないか。また、テロ、ハイジャックから航空の安全を守るため、自衛隊、警察と、施設の整備時点から運営に至るまで連携する義務があることを記載すべき。
12	物の管理のみを指す「経済安全保障」ではなく、「国家安全保障」について記載し、国土交通省が責任を有していることを明らかにすべきではないか。
13	平時における自衛隊による空港使用について明確に認めていないのではないか。
14	「第七 その他」の「1 共用空港における整備及び運営等」において、「自衛隊」と「アメリカ合衆国」と同列に記し、アメリカ合衆国のどの機関なのか限定も無く、日本国側の経由省庁の限定も無いことは問題ではないか。

パブリックコメントにおける主なご意見等

その他、空港・航空政策全般について

15	少子化により人口減少が進む中、なぜ「選択と集中」ではなく「拡大と分散」する方向に向かうのか。外国人労働者が働ける場を増やしたいからではないか。外国人労働者が日本から出ていった場合に、空港の維持が不可能になる可能性を想定すべきではないか。また、国際線が就航する空港を増やすということは国が海外への逃走手段を政策として増やすことになるのではないか。
16	行政政策では、費用対効果の説明が必須にもかかわらず、総投資額や費用対効果、回収見込みの具体的数値が示されておらず、政策の合理性が証明されていない。
17	民間空港の運営にまで国が介入することには反対である。国は民間企業の管理体制を確認するのみとし、運営に介入すべきではない。
18	民間運営(コンセッション事業)を推進しているが、民間企業の目的は利益最大化であり、利益が出なければ事業は打ち切られる。空港が公共インフラから営利施設へ変質することは、公共政策として重要な問題ではないか。
19	空港機能施設事業者の指定において、「ガバナンス(企業統治)の確保に向けた取組が行われていることを確認すること」との記載があるが、具体的にどういった取組を確認することを想定しているのか。
20	空港の旅客ターミナルは極めて高い公共性を有していることから、空港機能施設事業者の指定・更新・重要な変更時の審査・判断に際し、支配権の移転が生じている、又は生じる蓋然性がある場合には、その内容が空港の公共性、安全・安心、長期安定運営に与える影響を考慮要素とする旨を明示すべきではないか。
21	国内線経営の悪化は日本国民の実質賃金低下による需要不足が原因である。短期的な対策として、電気ガス代の補助金と同様に、公金投入で航空業界を支えるべきではないか。
22	小型ビジネスジェットが急増している中、スポットの運用を改善することで駐機可能台数の増加も見込まれると考えられる。小型ビジネスジェット機の需要拡大に対応し、空港全体の運用効率向上および利用者利便性の向上を図る観点から、前向きに検討いただきたい。
23	運航クルー向けの包括的アクセス権の事前付与や、臨時パス発行のオンライン化、事前申請の設定、利用者向けガイドライン作成、制限区域内の送迎・搬送手段の確保などをご検討願いたい。
24	空港によっては前営業日までに給油を依頼しなければならず、大変不便であり、特に報道機など、突発的な運航が発生した際に利用が難しくなってしまう(結果的に利用できない)点は、課題と考える。民間機への給油の依頼について、柔軟に対応を願いたい。