

## (議事要旨) 第12回交通政策審議会航空分科会

日時：令和8年1月14日(水) 15:30~17:30

場所：中央合同庁舎3号館 11階 特別会議室

### 【空港の設置及び管理に関する基本方針の改正について】

- 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。
- 「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。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。
- 台風や豪雨等、地震災害は記載されているが、火山は入れなくて良いのか。
- 「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。
- 「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。
- 最近で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。
- 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が読み取りづらい。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。
- 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カ所と聞いている。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。
- 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。2年前の事故のあと、それを共有してほしいと申し上げた。評価がまだと伺って

いるが、飛行機にのるということは普通の人にとってイレギュラーなことなので、自分たちの安全のため、しっかり飛んでもらうためにできることをしなくてはならない、という意識はあるはず。そこにうまく働きかけて、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働きかけていただきたい。
- A2-BCP は不断に見直すということになってきたかと思うので、「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。
- 地方管理空港について、改正が一切行われていない。特に離島空港は有閑時間が長いため、防災として活用するなど、その時間をどうするのかを検討し、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。国内線しか飛んでいない空港は今後使われなくなっていく可能性がある。
- 空港機能を支える事業の運営のあり方として、グランドハンドリングの記載があるところ、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を感じる。もう一步踏み込んで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。
- 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こと、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。空港を維持していく財源の中で、その研究開発にもより明示的に予算を盛り込み、人手不足の中、どうやって安全に、円滑に空港のオペレーションをしていくのかの視点も重要。残念ながら改正案には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。
- グラハン強化は不可欠。国際線はインバウンド需要が中心となってLCCが成長を牽引している一方で、国内線は縮小し、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、各社が効率化投資をすることが難しい。欧州の空港を参考とし、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。

- 「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。
- 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、そのままだでもよいのではないか。空港だけではなくて、全体に配慮する必要がある。
- 首都圏空港の競争力強化について、韓国や台湾では国家戦略の下で、空港会社、航空会社、行政が一体となって、空港の位置づけ・役割を明確化させ、それに伴った投資が進められている。日本においても、首都圏の羽田と成田の役割分担をきっちりしていくということが大事。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。
- マルチモードということで、成田空港の機能強化への 300 億円出資はよいと思うが、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ることや、自動物流道路のような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。
- 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記載はなくてよいのか。
- 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。抜本的な見直しの議論を今後お願いしたい。
- 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。
- 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・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。
- 改正案について、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。

- 国際観光旅客税の使途が限られている。使途や全体像の議論を全省的にすべきではないか。
- 国内便が朝と夕方に集中など一部の時間帯に集中している問題について、航空会社の視点ではそれでよいのかもしれないが、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。
- 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。