

(議事要旨) 第13回交通政策審議会航空分科会

日時：令和8年3月3日(火) 13:00～15:00

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】

- 本文中の「利用者」は、航空機を利用する意味での利用者なのか、それとも空港を利用する、乗客以外も含めた利用者なのか、整理すべき。
- 被災した地域への中継拠点としての重要性とともに、空港周辺に災害が及んだ場合の周辺住民の避難や保護の拠点としての活用を記載するほうが良いのではないか。
- 18ページ36行目「突然の運休や減便に伴う需要変動リスク」は「供給変動リスク」ではないか。
- 空港アクセスについて、三大都市圏、特に成田、羽田ではキャパシティの不足が予想されているため、空港アクセス鉄道のネットワーク網をより広げた形で想定していく必要があるのではないか。航空局と鉄道局が一体となって財源確保とともに取り組んでいただきたい。
- 前回の議論でも強調したが、グランドハンドリングについて、資格の審査、参入要件の設定などは、今後安定的な経営という意味では非常に重要と考えられるため、引き続き関係者間で継続的に議論いただくよう期待している。
- 資料1-1の7ページ「空港アクセス」について、深夜早朝便では大変煩雑になると推察されるが、交通事業者の担い手不足にはどのように対応していくのか。国と交通事業者が連携しても担い手不足の解消に直結するのかどうかは見取れない部分もあり、それが労働者にとって不安要素となるのではないか。
- 今後、概ね5年をめどに見直しをしていく方針ということだが、もう少し抜本的な見直しが必要な箇所がないかの検証は必要ではないか。今回15年ぶりということもあるが、働き方も大きく変わっているので、今後も議論していきたい。
- 空港駐車場混雑の解決策として、「空港関係者と連携し料金施策により需要をコントロールする」「駐車場の機能強化」といったことが示されているが、価格がかなり上がった例もあるので、これ以上価格を上げずに駐車可能台数が増えるというのが望ましい。

- JAPAN RAIL PASS のような訪日外国人旅行者の地方分散・国内移動に魅力的な新しい仕組みを、航空において、国が作るということを検討してはどうか。
- 18 ページに空港機能を支える事業の運営のあり方が記載されている。グランドハンドリングや給油等、様々なビジネスが空港で行われている中で、特に自動化に関しては、世界中で取り組まれている。もう少し踏み込んで、空港発のイノベーションを促進するぐらいの力強さを秘めたような方向性で記載できないか。
- 空港の将来ビジョンというのは極めて重要。空港の将来ビジョンの性質と責任関係を明確にすることで、素晴らしい取組みが今後進んでいくのではないか。
- 22 ページに防衛庁との関係が記載されているところ、国境離島について、防衛的な観点から何か書けないか。
- 15 ページ 22 行目「国においても必要に応じて規制・制度の見直しや支援等を実施」と記載されているが、充電場所の確保がボトルネックになって自動運転の拡張が進まないのではないかとということも指摘されているので、規制・制度の見直しに加え、インフラ整備等の支援も国において取り組むことが大事ではないか。
- 14～15 ページ「環境負荷の低減」に関する記載の中で、SDGs や ESG が出てくるが、これらは環境分野以外も関わるのではないか。グローバルな視点を持っている人から見ると閉鎖的な印象を与え、誤解を与えてしまわないか。
- 基本方針を具体的な施策に落とし込む場合に、利用者目線を常に頭に描き、それを踏まえて実行いただきたい。
- 今後、5年で見直しという方針だが、少し長いのではないか。2～3年の時点で、どういう効果があったのか、どういう問題点が浮き彫りになったのかということを中間的にまとめて、それを利用者も含めて情報公開していただきたい。
- 「航空ネットワーク」という言葉が度々出てくるが、訪日外国人旅行者の観光需要喚起や離島航路、災害時の他交通モードとのリダンダンシー等を考えると、狭い概念となってしまっている。今後、他の交通機関とどうやって交通ネットワークを形成して国民生活の向上、安全に努めるかという視点が必要ではないか。
- グランドハンドリングを充実させることによって航空、遅延対策等がしっかり対応できると考えられる。今後、ぜひともさらに力量を入れて対応いただきたい。