

第12回交通政策審議会航空分科会

令和8年1月14日（水）

国土交通省（中央合同庁舎3号館）

11階特別会議室

【企画室課長補佐】 それでは定刻になりましたので、ただいまから第12回交通政策審議会航空分科会を開催いたします。御出席の皆様方には大変お忙しいところ御参加いただきまして誠にありがとうございます。事務局を務めます航空局総務課企画室の渡邊でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず初めに、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。ウェブにて御参加されている皆様におかれましては事前に送付した資料を御確認ください。お手元に議事次第、委員名簿、配席図、資料1-1「空港・航空政策の現状」、資料1-2「空港・航空政策の現状（参考資料）」、資料2-1「『空港の設置及び管理に関する基本方針』の改正について」、資料2-2「新旧対照表（案）」、資料2-3「『空港の設置及び管理に関する基本方針』改正案」を御用意しております。不具合等はありませんでしょうか。ありがとうございます。

さて、開会に先立ちまして、航空局長の宮澤から御挨拶を申し上げます。

【航空局長】 皆さん、こんにちは。航空局長の宮澤でございます。

委員の皆様におかれましてはお忙しい中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。また、日頃から航空行政全般にわたって様々な御指導、御助言を賜りまして、この場をお借りしまして厚く御礼を申し上げます。

本日は、直近の空港・航空政策における主要課題への対応状況を御報告するとともに、これを踏まえた「空港の設置及び管理に関する基本方針」の改正について御意見を頂戴したいと考えております。非常に大きな話でございますが、この基本方針は平成20年の空港整備法から空港法への見直しのタイミングで、この空港法の規定に基づいてこの年、平成20年12月に定められたものでありますけれども、当然のことながら、策定当時からこれまでの間、空港・航空政策を取り巻く環境につきましては大きく変化してまいりました。

例を挙げますと、人口は本格的な減少時代に突入して少子高齢化が進行すると。観光立国政策が全面的に展開して、平成20年当時は800万人強だった訪日外国人旅行者数は4,000万人を超えるレベルに増加しています。それから地球温暖化の進行による自然災害の頻発化・激甚化。東日本大震災あるいは熊本地震、能登半島地震、こういった大規模な災害の発生。それから新型コロナウイルスの蔓延による旅行需要の一時蒸発。あるいは急速なデジタル化・モバイル化の進行。周辺地域における安全保障環境の変化。こうした大きな変化がございます。

その中で空港・航空政策においても、羽田空港におけるD滑走路や国際線ターミナルの供用開始。それから東京オリンピックの開催に伴う羽田の新経路の設定。訪日外国人受入れ体制の強化。それからオープンスカイ、航空自由化の進展。LCC、ローコストキャリアの参入促進。空港民営化、コンセッションの推進。無人航空機、空飛ぶクルマといった新技術への対応。こういった対応が行われてまいりました。

そして現在、アジア近隣諸国のハブ空港との間では空港間競争がさらに激化すると。こういう中で成田空港の第2の開港プロジェクト、これがまさに国家プロジェクトとして進められようとしているところであります。これによってついに首都圏空港の年間容量は100万回のオーダーとなってまいります。

また、訪日外国人旅行者数の増加や高付加価値品の物流活性化、こうしたことによって国際線需要は好調である一方で、人口減少の影響はいろいろなところに出ておまして、国内線は旅客の伸び悩み等から深刻な構造問題に直面しているところでございます。日々の安全な運航を支えるグランドハンドリングや給油の人材、あるいは保安検査の人材、こうしたところの確保もますます難しくなっているところでございます。

さらに近年では空港関係事業者のコンプライアンス問題も指摘されて、国民の皆様の信頼回復が改めて重要となっているところでございます。

こうした例に見られるように、大きな時代の変化に対応して空港・航空行政が新たな局面に突入しようとしている、こういうタイミングにあると認識しておりますけれども、そうしたタイミングでこの基本方針をしっかりとアップデートして、関係者の問題意識を揃えつつ、改めて同じ方向を向いて歩んでいくための環境を整える必要があると考えております。

やや遅きに失したと言われても仕方がない状況かなと反省しておりますけれども、本日はぜひ委員の皆様から忌憚のない御意見を頂戴したいと考えておりますので、どうぞよろし

くお願い申し上げます。

【企画室課長補佐】 ありがとうございます。

本日はウェブ形式と対面形式を併用して開催しております。

オンラインで御出席の皆様におかれましては、御発言の際は挙手ボタンやチャット機能を御使用いただき、御発言時以外につきましてはマイクとカメラをオフにさせていただくようお願いいたします。

会場の皆様におかれましては、御発言いただく際には挙手をお願いいたします。マイクを御使用になる場合につきましては、トークのボタンを押していただくとマイクに赤いランプがつかますのでお話しください。終わりましたら電源を切っていただくようお願いいたします。また、お手元のない方につきましては、事務局よりマイクをお渡しにお伺いしますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

なお、本会議については会場及びウェブにて報道関係者の方も傍聴されております。ウェブにて傍聴される方はマイクとカメラをオフにさせていただくようお願いいたします。

それでは、次に委員の皆様を御紹介させていただきます。

航空分科会長、一橋大学名誉教授、山内弘隆委員でございます。

【山内分科会長】 山内です。

【企画室課長補佐】 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長、池之谷潤委員でございます。

【池之谷委員】 池之谷です。

【企画室課長補佐】 慶應義塾大学商学部教授、加藤一誠委員でございます。

【加藤委員】 加藤でございます。

【企画室課長補佐】 弁護士、菊間千乃委員でございます。

【菊間委員】 菊間です。よろしく申し上げます。

【企画室課長補佐】 政治解説者、ジャーナリスト、篠原文也委員でございます。

【篠原委員】 篠原です。よろしく申し上げます。

【企画室課長補佐】 東京女子大学現代教養学部教授、竹内健蔵委員でございます。

【竹内委員】 竹内でございます。よろしく申し上げます。

【企画室課長補佐】 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻教授、羽藤英二委員でございます。

【羽藤委員】 羽藤です。よろしく申し上げます。

【企画室課長補佐】 東京科学大学環境・社会理工学院融合理工学系教授、花岡伸也委員でございます。

【花岡委員】 花岡でございます。よろしくお願いいたします。

【企画室課長補佐】 株式会社日本政策投資銀行常務執行役員、原田文代委員でございます。

【原田委員】 原田でございます。よろしくお願いいたします。

【企画室課長補佐】 慶應義塾大学理工学部教授、松尾亜紀子委員でございます。

【松尾委員】 松尾でございます。よろしくお願いいたします。

【企画室課長補佐】 日本テレビ放送網株式会社社長室、宮島香澄委員でございます。

【宮島委員】 宮島です。よろしくお願いいたします。

【企画室課長補佐】 東京科学大学特任教授、一般財団法人運輸総合研究所所長、屋井鉄雄委員でございます。

【屋井委員】 屋井です。よろしくお願いいたします。

【企画室課長補佐】 一橋大学大学院経営管理研究科教授、鎌田裕美委員、東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授、矢ヶ崎紀子委員におかれましては、本日欠席と伺っております。

以上、航空分科会委員の御紹介となります。

併せて、本日は委員14名のうち12名に御出席いただいております。交通政策審議会令第8条に規定されている定足数に達していることを御報告申し上げます。

それでは議事に入りたいと思います。恐れ入りますが、報道関係者の方々、カメラ撮りにつきましてはここまでとさせていただきます。

それでは、以後の進行は山内分科会長にお願いしたいと思います。山内分科会長、どうぞよろしくお願いいたします。

【山内分科会長】 どうも山内でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、早速ですけれども本日の議題ですね。これは先ほど局長からお話がありましたけれども、「空港・航空政策の現状について」それから「空港の設置及び管理に関する基本方針の改正について」であります。基本方針の改正については、令和7年12月11日に国土交通大臣より交通政策審議会への諮問がありまして、同月17日に交通政策審議会から航空分科会へ付託という形になりました。このため、本分科会で委員の皆様の御意見を頂きたいと思っております。

まずは航空局から議題1及び議題2をまとめて御説明いただいて、その後に順次御発言を頂く、意見交換をすることにしたいと思っております。それでは航空局から御説明をよろしくお願いいたします。

【航空ネットワーク企画課長】 それでは航空局より御説明を2つの議題について申し上げたいと思っております。私は航空局航空ネットワーク企画課の指田と申します。よろしくお願いいたします。2つ議題がございますけれども、説明につきましては私から一気にさせていただきます、質疑につきましては担当分野に応じまして担当者もしくはその幹部から申し上げたいと思っております。

では、1つ目の「空港・航空政策の現状」につきましては資料1-1を用いて御説明を申し上げます。主要な課題ということで11ほどピックアップしておりまして、これ以外の議題につきましては参考資料という形で1-2にも添付がございますが、1-2のほうは説明を割愛いたします。意見交換の際に御参照いただければ幸いです。それでは1-1に従いまして資料を御説明します。

まず1つ目でございますけれども、首都圏空港の機能強化でございます。3ページ目を御覧ください。近隣のアジア諸国との空港間競争が熾烈になっております。韓国のインcheon空港をはじめ、滑走路やターミナルビルの整備・拡張が続いております。いずれの空港についても24時間運用という点が特徴かと思っております。

続いて4ページ目でございます。申し上げた今の背景は、アジア地域の旺盛な航空需要ということでございまして、左下でございますけれども、北米-アジア間の旅客流動はここ20年で約1.7倍に伸長すると見込まれております。こうした需要の取り込みは我が国でもしっかりと、競争に取り残されないように、要となる首都圏空港の成長を追求していく必要がございます。

次の5ページ目に参ります。首都圏空港の機能強化でございます。段階的に増枠を図っておりまして、羽田空港におきましては約49万回の年間発着容量を実現しております。成田空港につきましても地域の皆様の御理解を得ながらさらなる機能強化を進め、年間発着容量50万回の実現を図ることとしています。

6ページ目でございます。成田空港についてでございます。地元合意に基づいて機能強化を実施中ということですので、2,500メートルのB滑走路を延伸して3,500にすることと、空港南に新たに3,500のC滑走路を新設する計画で、年間発着容量50万回ということでございます。1時間当たりの発着容量も72回から98回ということで、ピ

ーク時間帯の発着容量の拡大ということでございます。

7ページ目をお願いします。空港の能力を高めるには滑走路だけでは足りないということで、例えば旅客取扱施設につきましてもワンターミナル化として機能の集約を、また貨物の取扱施設についても新貨物地区への集約と空港隣接地との一体的運用を企図しております。また、アクセスにつきましても、鉄道の単線区間が一部ございますので複線化とか、あとは空港駅部の改良なども必要になっております。

続きまして8ページ目でございます。羽田空港でございます。こちらは第1ターミナルと第2ターミナルの南側に接続するコンコースを設ける計画がございます。この2つのターミナルの北側、左側におきましてはサテライトの延伸をする計画もございます。

続きまして9ページ目でございます。羽田空港のアクセスでございます。一つはJR東日本の羽田空港アクセス線の整備によりまして、東京駅と羽田空港の間を18分で結ぶ計画です。あと京急につきましては、羽田空港に引上げ新線を整備いたしまして、時間当たり6本の運行本数を9本に拡大する計画でございます。空港の敷地内におきましては、空港整備事業としてトンネル躯体等の基盤施設の整備を私どもで行っているところです。

続きまして国内線のあり方に関する資料です。11ページ目をお願いいたします。コロナ禍以降、国内線事業の全体が大変厳しい状況でございます。旅客数としては戻ってはいるんですけども、政府支援を除いた実質的な営業損益では赤字に転落していると。これは物価高や円安などで運航コストが増える一方で、高単価のビジネスのお客様などが減って、構造的になかなか利益確保が難しい状況でございます。構造改革のために今、有識者会議で御議論いただいております。

12ページ目でございます。航空ネットワークの維持・拡充は競争を通じて図られるのが基本ではありますけれども、その結果、左の真ん中辺にあるように、2社が運航する路線ですと特定の時間にスケジュールが偏るなどの状況でございます。これに対しまして、路線維持が困難な路線につきましては、ダイヤ調整、便数調整、コードシェア等の協調施策による対応が効果的でありますけれども、独禁法の扱いは整理が必要になりますので、そこを現在検討を行っているものでございます。

次、13ページ目でございます。航空機の定時性向上についてでございます。コロナ前より定時性は国内線はちょっと低い水準で推移しておりまして、要因は様々でありますけれども、定時性確保は公共交通機関として信頼性確保に必要な事項でございます。航空会社サイドにおきましては、余裕を持った飛行時間あるいは折り返し時間の設定、あと予備

機材の確保などを行っております。管制の側でも、西方面から羽田に到着する場合に、房総半島回りから一部北陸回りに変更する等の対応を取っていることがございます。空港サイドでも、どういう要因で遅延し、どのくらい遅延があるのかといったことのアナウンスをしっかりとすることを働きかけています。

続きまして3つ目でございます。インバウンドでございます。訪日外客の状況でございます。これは先ほど紹介がありましたけれども、2025年は11月までの数字で3,907万人ということで、既に史上最高という状況でございます。一方で外国人の延べ宿泊数を見ますと、大体7割が東名阪の三大都市圏に偏在しておりまして、都市圏ではオーバーツーリズムも顕在化していることもありますので、地方分散がテーマとなっております。

16ページ目でございます。国際観光旅客税に関してでございますけれども、これは昨年末の税制改正大綱におきまして1人当たり1,000円から3,000円に引上げをする方向となっております。今年7月以降の適用ということでございます。使途としては、真ん中にございますけれども、混雑対策のほか、地方部への交通ネットワークの機能拡充といったことも項目が追加されています。

次のページを御覧いただきますと、航空・空港分野での適用対象ということでございます。これは航空会社にもこの税の支援が適用できるようになったことと、あとは国内線も支援対象になっている点が特徴かと思われまます。具体的な事業としては、そこにありますように、搭乗手続の迅速化、グランドハンドリングの省人・省力化、あるいは空港ターミナルの機能向上、アクセスの輸送量強化等が対象になってございます。

続きましてグランドハンドリングについてでございます。19ページを御覧ください。業務内容が非常に多岐にわたり、事業者様も非常に多岐にわたっておられますけれども、これは航空機の運航に不可欠な業務でありますけれども、非常に労働集約的という特徴がございます。人材確保・育成や処遇改善を進めると同時に、DX化による生産性向上も車の両輪で進める必要がございます。

20ページを御覧いただきますと、従業員数の傾向でございます。コロナ期に一、二割ほど人員の減少がございましたけれども、足元ではコロナ前水準に戻っていると。しかしながら、採用後3年未満の職員が四、五割を占めるなどの職員構成にありまして、育成と定着が課題になっております。

21ページ目を御覧ください。航空分野で外国人材の受入れを行っております。具体的にはグランドハンドリング、航空機整備の2分野で受入れをしておりまして、4,400

人という枠がございますが、昨年6月時点では1,800名程度が従事しております。現在、ピンクの囲いがあります3つの業務につきまして業務追加をすべく、政府全体で検討が進んでいるところでございます。

22ページ目を御覧ください。DXについてでございます。真ん中下でございますけれども、昨年12月にはトーイングトラクターの自動運転レベル4の実用化が羽田空港、成田空港の両空港で開始されました。それ以外にも左下にあるような実用化の技術がございまして、各空港にこれをいかに展開し、量的拡大を図るかといった点がポイントになってまいります。また、右側ですけれども、コンテナの手荷物の積付け作業に人手がかかるんですけれども、この自動化についてもNEDOの支援を頂きながら官民一体で開発を進めている状況でございます。

24ページを御覧ください。航空燃料についてでございます。これは一昨年の夏スケジュールにおきまして、航空燃料の供給ができずに就航ができないケースが全国で週140便発生いたしました。これが観光振興の足かせになりませんように、関係業界あるいは関係省庁でタスクフォースを立ち上げて行動計画を作成いたしました。内容は下にお示しのとおりでございますけれども、大きく申し上げますと、航空燃料そのものの不足に対する対応と、あとは航空燃料を輸送するロジスティクス、例えばローリーとか船とか給油作業員といった不足、その2つにそれぞれ対応を強化してきたということでございます。

その結果、25ページを御覧いただきますと、昨年秋時点で就航増便に至らない事例は週11便というところまで来ている状況でございます。一方で、今後も航空需要は増大していく中で燃料不足という話が出てくる可能性もございます。安定的に供給が継続するよう、不断なく取り組んでいく所存でございます。

続きまして6番、保安検査の実施主体の移行でございます。27ページでございます。保安検査は我が国では航空会社が現在実施しておりますけれども、そういう国はなかなかなくなってきておりまして、実施主体を空港管理者に移行する方向で検討しております。具体的には空港ごとに、真ん中ですけれども、ロードマップを作成して移行することになっていまして、優先的なモデルケースにつきましては来年度、すなわち今年ですけれども、移行することになっております。費用についてはこれまでどおり航空会社と空港管理者が折半して負担するということですが、これまで航空会社が自腹で負担していた分を含めて、保安料の形で一括徴収することになっております。

続きまして7番目でございます。羽田の事故の関係でございます。29ページです。羽

田の滑走路上で航空機同士が衝突する事故がございました。これを踏まえまして航空法改正がございまして、左の真ん中に記載がございすけれども、滑走路の安全確保策が講じられることとなりました。さらに、一定の場合に離着陸を行うパイロットに対しては訓練修了を義務づけることも行っております。

30ページを御覧ください。続きまして能登半島の地震についてでございます。地方管理空港であります能登空港が被災いたしました。様々復旧がある中で、災害輸送の拠点となる空港のいち早い復旧も一緒にやる必要があるということが教訓でありまして、これを受けて、災害時におけます工事代行・権限代行制度を創設しております。また、平時におきましても高度の技術や機械力を要する工事を代行できるようにしております。同時に、自治体の技術系職員の方の確保・育成にも取り組んでいくことにしております。

次に32ページをお願いします。次はSAFについてでございます。昨年より国産SAFの生産・使用が開始されております。この普及につきましましては関係事業者と省庁からなります官民協議会を組成しております。これは需給双方に目標量を設定する一方で、設備投資支援あるいは税額控除ということで普及を促しているわけではありますが、今後は国際競争力のある価格でSAFをどう提供できるかといった点が課題になっております。

続きまして34ページでございます。空港駐車場の混雑についてでございます。近年、自家用車で空港に来訪する方が増えまして、空港駐車場で混雑が深刻になっております。また、空港駐車場にはレンタカーなどが最近増えていまして、そこは新たな機能確保も求められています。これに対しまして昨年12月に航空局より4つの柱からなる取組案を提示しております。

例えばということで1つ目ですが、泊車、車を泊めて利用される方の料金は例えば引き上げる一方で、短期間利用は値下げする等、料金施策によって需要をコントロールすること。2つ目は、駐車場の運営者の方において区画の見直し、混雑状況の表示、あるいは周辺の駐車場と連携した混雑対策といったことに積極的に投資していただくこと。3つ目は、これらでも混雑が解消されない場合は立体駐車場の建設を含むキャパシティの拡大を迅速に進めること。4つ目が、公共交通の利用促進といった駐車場運営者以外の方が行うような混雑対策事業に対しても、駐車場で得た利益を寄附等で貢献していただくという実行も促していきたいと思っております。

続きまして36ページ目です。ガバナンスについて、冒頭挨拶でも御紹介があったものがございます。近年ガバナンスに対する意識は非常に高まっておりますけれども、空港関

係者についてもインフラ自体、公共性が高いわけですが、そこにあるような空港会社、空港運営権者、空港機能施設事業者といった民間事業者が管理を担っておりまして、こうした方々にガバナンスに関する取組の実効性をしっかり取っていただく必要があるということでございます。

37ページ目でございます。今申し上げた空港機能施設事業者と申しますのは、空港法におきまして指定制度が導入されておりまして、指定に当たりましては、そこにありますけれども、適正かつ確実な計画を有する、そして十分な経理的な基礎及び技術的能力を有することが要件になっております。現在、その表にございます32の事業者が指定されています。

続きまして38ページ目でございます。コーポレートガバナンスにつきましては、左にありますけれども、上場企業については東証のコーポレートガバナンス・コードが上場の条件になっているわけですが、いろんな事業者さんがいらっしゃるということでございます。また、各分野におきましても業界団体がガバナンスコードを取りまとめる動きが進んでおりまして、そこにお示ししていますような例えば監査法人、大学法人、スポーツ団体、放送事業者といったところで取組がなされています。

次のページに放送事業者の事例を示しております。これはコーポレートガバナンス自体は分野共通の側面が多いということでもありますので、放送事業者の業務内容が空港と関係あるというわけではないですが、最も直近で検討がされているということで御紹介しています。放送事業者については昨年6月から総務省が検討会を設けていまして、最終取りまとめの段階にあると伺っています。この中で、事業者さんのガバナンス確保は各事業者さんが推進すべきだとした上で、業界全体の信頼性を確保するために、業界団体が指針の策定等で積極的に役割を果たすことが言われております。また、行政の側は個別の介入にならないように留意した上で、経理的基礎が脅かされる等の重大な事案の場合に限って対応すべきという提言がなされています。

40ページでございます。この取りまとめの中では、人権尊重あるいはコンプライアンス確保に着目した上で、業界団体が参加事業者にどんな適合を求めるのかといったことについても一例が示されています。記載は一部の抜粋でございますけれども、例えば各事業者さんにおいて方針やルールを策定し遵守等を求めるといったこと。あるいは社外取締役や監査役等が実効的に経営を監督する等、適切な経営が行われるようにすること。さらには、広く積極的に情報を開示し、ステークホルダーと丁寧な会話をして信頼性を確保する

ことといった点が挙げられまして、こういったことを参照しながら我々もガバナンス確保を考えてまいります。

最後に42ページ目でございます。国際民間航空機関、ICAOの新理事会議長の就任でございます。国交省出身の大沼俊之氏が就任いたしまして、今年1月に就任しております。国連の専門機関の日本人トップは2人目ということでございます。ICAOは民間航空に関する国際ルールの策定などにも取り組んでおります。今後、私ども航空局としても、このアドバンテージをどう政策に生かしていくかを考えていくことが課題だろうと考えております。

以上が1つ目の議題の御説明となります。

続きまして、2つ目の「空港の設置及び管理に関する基本方針」の改正について御紹介いたします。まず資料2-1を御覧ください。冒頭にも御紹介がありましたけれども、この「空港の設置及び管理に関する基本方針」と申しますのは、2008年に空港法が制定された際に、これに基づいて新たに策定したものでございます。一定の法的効果を持っているものでございまして、下の箱書きを御覧いただきますと、これは国土交通大臣が策定し公表するとなっておりますけれども、それに当たりまして交通政策審議会の御意見を聴取することが法定されているということでございます。網かけの部分に具体的にこのようなことを定めるという項目が法定されている次第です。

続きまして2つ目のページでございます。先ほどの冒頭の挨拶とも重複しますが、基本方針の見直しはこれ中でおおむね5年ごとに行うとされてはいますが、一昨年に総合的な防衛体制の強化のための特定利用空港に関する手続の記述を追加することにとどまっております。その際も全体的な見直しの必要性について御意見を頂戴しておりました。今年4月から保安検査について先ほど申し上げたように空港管理者に移行することはございますけれども、先ほど宮澤から御紹介したような様々な市場環境の変化をしっかりとキャッチアップしていくことと、空港・航空政策におきましても成田空港の第2の開港プロジェクト、あるいはその国際線の問題、いろいろございます。国としての空港政策をこれらを踏まえてアップデートし、改めて示す必要がございます。今後も環境の変化は非常にドラスティックでありますので、新たな施策ニーズが生ずることに応じて不断に見直しを行ってまいりたいと考えております。

資料2-1は以上でございます。

それで具体的な基本方針の改定案でございますが、資料2-2に新旧対照表をおつけし

ていますのと、資料２－３は改正後の溶け込みの案文をお示ししています。全体像を把握していただけますように、本日は資料２－３を用いてかいつまんで改正点を御紹介したいと思います。必要に応じて新旧も御参照ください。

例えばその１ページ目の「はじめに」でございませけれども、８行目の辺り、訪日外国人旅行者が大幅に増加していることの記載がございませ。こういうことも実は２００８年の策定当時はまだ今ほど多くなかったということで記載がなかったものですから、反映しているものでございませ。

次に例えば２ページを御覧いただきますと、留意事項で１４行目以降でございませけれども、空港運営権者という記載がございませ。これは空港コンセッションという運営を担当する企業さんを指定しているわけですがけれども、この運営権者という概念もこの基本方針の中になかったということで反映していることの御紹介です。

さらにページが進んで、例えば４ページ目を御覧いただきますと、ここは空港の設置に関する意義の記載でございませ。ここに例えば５行目以降ですがけれども、激変する世界情勢の中で接続性を高めて経済安全保障を確立する必要がある、あるいは１５行目以降ですがけれども、大規模災害が頻発する中で緊急物資・人員の輸送拠点として、事前防災、減災、その他復旧復興に役割を果たして国土強靱化に貢献するといったことを反映しています。

続いて、同じページの目標の部分の④を御覧いただきますと、ここでは空港全体のカーボンニュートラルについても特に規定が今までありませんでしたので反映していることとなります。

次の５ページ目を御覧いただきますと、空港関係者の役割を羅列しておりますがけれども、例えば⑦を御覧いただきますと、ここで主体としてグランドハンドリング事業者を位置づけております。次のページにまたがりまして、⑨を御覧いただきますと、アクセスに関しましてもレンタカー事業者、駐車場運営者という方々を位置づけしているということでございませ。

次、７ページ目を御覧いただきまして、安全・安心の確保といったコーナーであります。②を御覧いただきますと、防災・減災、国土強靱化の観点から、空港において耐災害性強化あるいは防災拠点強化といったことを図る必要性を記載しております。

続きまして次の３番でございませ。②を御覧いただきますと、ここはバリアフリーについて記載がございませがけれども、ここもジェンダー主流化等、様々なユニバーサルデザインの必要性がありますので、そういった記載を反映しているということでございませ。

続きまして9ページまで飛んでいただきまして、これは効果的・効率的な空港の運営のコーナーでありますけれども、例えば⑧を御覧いただきますと、ビジネスジェットにつきましてもこの間普及が浸透しておりますので、例えばターミナル、旅客動線の確保等の利便性向上について書いております。

同じ9ページ目、施設の維持・機能向上につきましても、新技術の導入による点検業務の効率化、あるいは施工にICTを使うといったことも記載しています。

次のページでございまして、利用者利便の増進ということです。10ページ目でございます。④を御覧いただきますと、空港駐車場の混雑が課題になっておりますのでそれに取り組むと。あるいはレンタカーも増えているので利便性向上に努めるといったことを記載しています。

11ページ目に移っていただきますと、⑦ですけれども2行目、顔認証技術等、最新のデジタル技術を積極的に活用しつつ、搭乗関連手続の円滑化・迅速化を図ると。続いて⑧ではCIQについても同様のことを記載しています。⑨でございましてけれども、遅延とか欠航があった場合に、二次交通が確保されない場合などで旅客の方が空港に滞留するケースもございました。こういった場合の対応をしっかりと取るべきといったことも記載しております。⑩は定期運航につきまして、これは利用者利便の中核をなすものという位置づけをしています。

次は物流についての記載でございます。これもいろいろ記載がございましてけれども、例えば真ん中、25行目以降、新モダルシフトということで、旅客便の空きスペースなどを使ってCO2排出削減に貢献するといったことを反映したり、対応として、32行目でございますけれども物流のデジタル化といったことですか、税関関連事務の簡素化といったことを挙げております。

続きまして12ページ目、安全・安心の確保でございます。②、21行目を御覧ください。旅客の保安検査の実施主体を航空運送事業者から空港管理者・空港運営権者へ順次移行するために計画的に調整するという事です。あと③ですけれども、これはドローンです。無人航空機による侵入事案がございましたので、機能確保のために必要な措置を講じると。④につきましては、30行目ですけれども、羽田での衝突事故を踏まえた教訓についての記載。⑤については水際対策です。コロナがございましたので、これにつきましても、次のページの1行目でございますけれども、空港施設の柔軟な運用、あとは内閣感染症危機管理統括庁というものが新しくできていますので、そことの連携ということでござ

います。あと⑦には、8行目ですけれども、事業継続計画「A2-BCP」の策定といったこと。あと⑧として、13行目、緊急災害対策派遣隊、TEC-FORCEの運用といったこと。⑨は災害時の権限代行。⑩は、経済安保法におきましても空港は基幹インフラとなっていますので、必要な設備の導入の際の届出審査の実施。⑪は、サイバーセキュリティ法でも重要インフラとなっていますので、これもしっかりやっていくことを規定しています。

5番でございますけれども、環境負荷の低減でございます。ここも脱炭素ということも反映してまして、例えば②、一番下の行からですけれども、航空脱炭素化推進基本方針という別の方針がございますけれども、こういったことなどにも基づき、次のページにあって、空港における脱炭素化ということで、灯火のLED化あるいは空港車両のEV化などをするとといったこと。あとはSAFでございますけれども、導入促進に向けて空港関係者も参画するということでもあります。

あとDXにつきましては、次の6にございますけれども、技術の実装化をスピード感を持って進めること。あとは空港関係者がこれを中心になって進めていくことが記載しております。

続きまして8番、34行目からでありますけれども、ここは空港会社の運営のあり方について記載していたところでもありますけれども、空港運営権者という方が出てきていますので、その記載も追加する形で反映しているものになります。

続きまして9番の空港機能施設事業の運営のあり方につきましては、次の16ページを御覧いただきますと、指定の際に確認すべき事項として、8行目でございますけれども、ガバナンスの確保に向けた取組が行われていることを確認すると記載しております。

これに関連しまして次の10番でございますけれども、ガバナンスの確保ということを追記しております。これは24行目からございまして、民間事業者が公共性の高いインフラをやっているということで、ガバナンス確保の取組の実効性の確保が必要。指針等の策定や遵守の宣言、社外取・監査役等が監督する仕組みを含めた適正な経営の確保、積極的な情報開示等に努めることを記載しています。

続きまして次の17ページの12番、空港機能を支える事業の運営のあり方ということで、ここにはグランドハンドリング、給油事業等の空港業務について、12行目以降ぐらいですけれども、賃上げを含む処遇改善等により人材を確保するといったこと。あとは多重下請構造である取引の適正化が必要ということも記載しております。さらには外国人材

の活用も含めた人材の確保・育成、あとは資格の共通化、資機材の共有化等の協調領域の拡大、あとはDXといったこと。さらには、需要の変動リスクを適切に分担するといった取組への期待も記載しております。これらについては空港サイドで主体的に関与して取組を進めていくべきということが末尾に記載してあります。

あとは18ページ目を御覧いただきますと、ここは周辺環境対策について記載したコーナーでありまして、従前は騒音負荷などの軽減について記載がございましたけれども、22行目辺りを御覧いただきますと、航空機からの落下物対策も非常にテーマになっておりますので、記載を追加しております。

最後に、地理的、経済的または社会的観点から見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事項がございます。ここは記載していますように、いわゆる拠点空港と呼ばれるところの役割について記載しております。柱書きには、例えば8行目ですけれども、人流・物流の両面で3国間の流動需要の積極的な取り込みを図るといったことを記載しています。

1として、首都圏空港については、先ほど申し上げましたように年間発着容量を100万回にすると15行目辺りに記載がございますのと、21行目以降ですけれども、両空港の一体的運用を可能とするデュアルハブとしての機能強化を図ることを記載しています。

2番の近畿圏における空港におきましては、31行目の辺りでございますけれども、3空港全体で年間50万回の発着容量確保を目指すことを記載しています。

次の20ページ目です。中部圏の連携のあり方でございます。これも中部空港の完全24時間運用の実現、安定的な輸送機能の確保等に向けた代替滑走路の整備等の推進といったことを反映しているものでございます。

すいません、ちょっと走りながらの御紹介になりましたが以上になります。改正点につきましては、冒頭申し上げましたけれども、新旧表も御参照いただきながら御質疑いただければ幸いです。

以上です。よろしく申し上げます。

【山内分科会長】 どうもありがとうございました。ほぼ時間どおりで御説明いただきありがとうございます。

それでは、この内容について皆さんの意見交換に移りたいと思います。70分ぐらいあるんですけども、お一方6分ぐらいの計算になりますので、そういう感じで御発言いただければと思います。別にその制限をするわけではないですけども、なるべくそのぐら

いでということをお願いしたいと思います。いかがでしょう。どなた様でも結構でございますので御発言を御希望の方は。篠原さん、いきますか。

【篠原委員】 これ全般に方向性はよく出ていると思うんですけれども、やっぱり保安検査の料金ですね、今まで航空会社が半分負担していたと。それを施設側が全部負担すると。そうなる利用者負担が倍になるんでしょうか。そういうところがこれははっきりしないこと。

それから、空港の離発着の時間で全部航空会社が夕方とか朝に集中している問題ですね。これは航空会社の立場からすれば一番お客の多いところに飛行機を飛ばしたいということによく分かるんですけれども、これも利用者から見ると、その間の便で使いたいということもこれがないという不便さですね。これを何か解決する方法、独禁法の問題もあると御指摘がありましたけれども、方法はないものか。例えば補助金制度みたいなものを使うとか、何か方法はないのか。私自身もこれは結構、飛行機の便が朝から夕方に、地方の空港は特にそうですね、便数が少ないところはすごく集中して、間がないんですよ。それで移動にえらく困ることがよくあるんですけれども。その辺も利用者目線の立場から少し検討していただくようなことはできないのかなと思います。

これは全般にやっぱり空港の問題、航空の問題は業者の方の負担の問題とか、いろんなそういう関わるところがどうしても議論として中心になるんですけれども、やはり航空を利用する利用者がいるということね。これを常にファーストに置いて、そのためにこれをどうしたらいいのかという視点・観点をもう少し強めてもらいたいなと思います。

具体的に今2つの点を挙げましたけれども、よろしくをお願いします。

【山内分科会長】 ありがとうございます。事務局、いかがですかね。

【航空事業課長】 航空局航空事業課長の庄司と申します。

今2点目に篠原先生がおっしゃいました朝夕への集中の問題、こちらについてお答えをさせていただければと思っております。先ほどの事務局の資料にもございましたけれども、今複数の航空会社で飛ばしているところについてどういった調整が可能かという議論を、別途有識者会議で、本分科会にも参加いただいている竹内先生はじめ、各先生方に御指導いただきながら進めているところでございます。

資料1-1でいいますと12ページでございます。こちらにございましており、今ダイヤで、例えば朝とか夜の時間帯で複数の航空会社で重複しているようなケースがございます。そこを例えば調整して一部の便を昼に持っていく場合に、これまでは航空会社間でダ

イヤの調整が難しい状況にございました。先生がおっしゃっていただいたように、これは利用者の利便の観点からも改善が求められる部分でございますし、現状非常に厳しい国内線の収支状況からしても、やはり需要を分散させて収支を改善する意味からも検討すべき政策課題かなと考えてございまして、今般この有識者会議においては、ここで航空会社間のダイヤ調整が可能となるような公正取引委員会の一定の解釈を頂ける方向で今議論を進めているところでございます。

いずれにしましても、これは航空会社からすると非常に厳しい状況ではあるんですが、御指摘いただいたように、利用者の利便性を併せてどう確保するか。そういった観点も含めて議論を進めていただいているところでございまして、本日の御指摘も踏まえた検討をさらに深めていきたいと、このように考えてございます。

【篠原委員】 はい、よろしく。

【航空保安対策室長】 航空保安対策室の甲斐と申します。

1点目の保安料の質問に関してお答えさせていただきます。こちらの保安料の改定につきましては、今回は主体の移行に関するものでございますけれども、従来航空会社が負担していた分も含めて一括で徴収する形に改めるということでございます。なので、概念的には旅客、利用者の負担が増えるものではないということで考えております。

いずれにしても、旅客、利用者の。

【篠原委員】 増えるんじゃないですか。

【航空保安対策室長】 これまで航空会社が負担していた分がございましてけれども、それをまとめて徴収する、一括して徴収する形になりますので、旅客自体の負担は増えないことになろうかと思えます。

【篠原委員】 今まで航空会社が負担していたと、半分をね。

【航空保安対策室長】 航空会社が半分を、はい。

【篠原委員】 それを今度はどこが。

【航空保安対策室長】 航空会社から保安料という形で国のほうに納めてもらう形になります。

【篠原委員】 それでその分は航空会社はどこから取るんですか。

【航空保安対策室長】 航空会社はもともと旅客から取っていた分がそのまま航空会社を経由して国に入る形になります。

【篠原委員】 利用者からすると変わらないということですか。

【航空保安対策室長】　　そうですね。

【篠原委員】　　負担は。

【航空保安対策室長】　　負担は変わらないということなので。

【篠原委員】　　トータルで。

【航空保安対策室長】　　はい。

【篠原委員】　　そうだと、この書き方がちょっとその辺がはっきりしていなかったの
読みにくいんですね。

【航空保安対策室長】　　その辺は丁寧に利用者に対しても説明していこうと思っ
ております。

【篠原委員】　　やはり、例えば国際観光旅客税、これは日本人も含めて全部ア
ップしますよね。けどその分パスポートの取得の費用を減らそうというようなこと
で、お互い両方でプラスマイナスをやっていますよね、やろうとしていますよね。
この保安料の場合はそういうこととは関係ないですね。

【航空保安対策室長】　　そうですね。

【篠原委員】　　実質的には利用者が負担するのは同じだという。

【航空保安対策室長】　　同じだという、はい。これまでと変わらないという
ことでございます。

【篠原委員】　　そのところをもうちょっと書き込んでおいてもらわないと、
この書き方ではちょっと誤解を招くと思いますよ。よろしくをお願いします。

【航空保安対策室長】　　はい。

【山内分科会長】　　よろしいですかね。ありがとうございます。では池之谷
さん、どうぞ。

【池之谷委員】　　交運労協の池之谷でございます。

今回の改正については、時代に合わない内容であったりそういったものをブラ
ッシュアップするのがメインだとは聞いていますけれども、今の説明を聞いてい
ながらも、やっぱり15年ほど見直していないそんな中では、空港や航空のあり
方、そこでの働き方、それは大きく変わっています。説明資料の空港・航空
政策の現状を見ただけでも課題点はかなり多くあるんだろうなとは感じてい
ます。今回の見直し、短期間での議論で全体を網羅できるかどうかはかなり
疑問が残ります。やっぱり抜本的な見直し議論を今後お願いしたいと思
います。

また、令和8年度から保安検査の実施主体の移行が開始されるとありますけれども、令和8年度からはあくまでも先行事例として数か所の移行と聞いています。そのような中で、方針の改正を行ったときに全体移行の際に整合性が取れなくなってしまうところが出ないかが不安とか心配をしていますので、そこら辺の配慮をお願いしたいと思います。

次に改正案について3点ほど申し上げたいと思いますが、資料は2-2で申し上げたいと思います。

まず12ページからの航空利用者の利便の増進の中で、深夜早朝に対応するために交通事業者と連携とありますけれども、交通事業者においても担い手不足は深刻であって、深夜早朝便に対応するためにはさらなる担い手の確保が必要となってきます。また、空港自体が24時間稼働となりますと、その旅客を運ぶ交通事業者、接続アクセスの交通事業者がどこまで対応できるかはやっぱり不安が残るところであります。そういった面からいっても、交通事業者に対する支援策などについて記載をすることが必要だと思います。

また、昨今大きな問題となっています空港における違法な白タクであったり名義貸し、そういったところを抑止できる、そういう見方ができる書きぶりがよいと思います。

また、22ページ目の空港機能を支える事業の運営のあり方、この中にグランドハンドリングの記載があります。意見交換をした中で随分中身を丁寧に書いていただいたなと思いますし、それについては感謝を申し上げたいと思います。御存じのとおりグラハンについては、コロナでの大量退職後、増えつつございますけれども、全体的にはまだ担い手の確保には至っていない状況にあります。加えて、新たな採用者の経験不足も相まって、日常的な運航の遅延の発生の一因になっています。

空港の事業を持続可能なものとする重要性の記載はありますが、その中身は事業者による賃上げを含む処遇改善、また空港会社、空港機能施設事業者による空港内の労働環境改善を求めており、事業者任せの感はやっぱり強く感じています。先ほど丁寧に書いていただいたと言いましたけれども、もう一步踏み込んで国としてのサポートを明記し、事業者また国との一体感をアピールする必要があるのではないかと思います。

最後になりますけれども、全体的に進めるためには財源確保また財源措置に踏み込んでいかなければならないと思います。国際観光旅客税については増額を図られたということではありますが、やはりその使い方であったりその分配の仕方などについては、航空局独自では書き切れないのは理解できますけれども、ニュアンスが伝わるような書きぶりの工夫が必要ではないかという感じがあります。

以上、僕からは3点です。

【山内分科会長】 ありがとうございます。これについてお答えはいかがですか。どちらからいく？

【航空ネットワーク企画課長】 ネットワーク企画課でございます。

まず一番最初の御指摘でございますけれども、短期間でなかなか多くの 이슈を網羅するのはなかなか難しいということでもございました。これは恐らく議論をしっかりと経て反映するような事項もあるかもしれないと思っております、これは先ほど2-1で御説明申し上げましたけれども、不断にしっかりと見直しをすべく、議論を整えればしっかりこの基本方針にも反映していくことはしっかりと進めていきたいと思っております。

それと、1つ目に頂いた深夜の体制についてと、あとはグランドハンドリングの件とまとめて御紹介しますと、ここのグランドハンドリングのところにも記載がございますけれども、取引適正化のガイドラインを私どもは昨年12月に策定いたしました。これはいわゆる取適法と呼ばれる法律の施行に合わせて担保いたしましたけれども、ここにも基本方針に書いてあることよりもさらに詳細にいろいろ記載しておりますので、そういったこともしっかりと周知していく、実効性を図っていくことと、あと支援のお話もございました。これもしっかりともちろん着実に図っていききたいことと、基本方針にどう反映するかはちょっと検討させていただきますけれども、取引適正化とか処遇改善等にしっかりと支援をしてまいりたいと考えているということでもございます。

以上です。

【航空ネットワーク部長】 御指摘の、もっと時間をかけて議論すべきではないかという点については、何せこれまで改正を抜本的に行ってこなかったのはもう反省しかないので、今回の保安検査の主体に移行の部分、これは先ほど御指摘があった部分ですが、今は航空会社による保安検査と書き切ってしまうものですから、これを4月1日に合わせて順次移行すると書き換えておかないと、4月1日からの移行も読めなくなるということで、今改正を4月1日に間に合うようお願いしているところでございます。まず、保安検査の部分に関してはあくまで計画的な移行に向けた調整をするという書き方をしていますので、全部の空港がこの瞬間に切り替わるということがないように、そういった誤解を招かないように記載は工夫をさせていただいているところでございます。

また、今回のこの分科会の中での様々な御指摘を踏まえて、より議論を深めて抜本的な書きぶりの変更が必要だというものが出てきた場合には、今回の基本方針の最終パラにも

書いていますけれども、5年に1度のタイミングを待たずに改めて分科会での御議論をお願いさせていただいて、それをまた反映させていただくことをやっていきたいと考えております。

【山内分科会長】 よろしいですか。ありがとうございます。ほかの方で御発言を御希望はいらっしゃいます？ どうぞ、羽藤さん。

【羽藤委員】 東京大学の羽藤です。どうも御説明いただきましてありがとうございます。

何点かありますけれども、まず、安全のことです。やはり空港は安全が非常に一丁目一番地と申しますか大事と考えると、滑走路の安全で訓練の義務づけは非常にすばらしい取組をやられているなと思った反面、訓練の裾野は非常に広いところもございます。JALさんが御巢鷹山の事故の教育センターとかそういうものを設けられていて、あれは非常によくできていますけれども、ああいう航空会社さんの頑張りに対して、そこにあの滑走路の事故なんかのものも織り込んでいくであるとか、もっと立体的な教育プログラムにそういうものを組み込めるような支援も少し、民間側の努力に対して公的な資金を少しマージしていくことで、より裾野の広い安全教育を目指していくような可能性もあるのではないかなと思ったのが1点目です。

2点目は駐車場の問題ですが、確かに私もいろいろ空港を使うんですが、非常に混んでいて毎回毎回結構困っていて、数年ぶりに別の空港に行くとめっちゃめっちゃ駐車場が大きくなっていたりして驚かされます。これは空港の需要が増えているんだなということを実感して非常にいいようにも思う反面、やっぱり駐車場の混雑プライシング、それで追いつかないのであれば新規建設、これは分かる反面、じゃあバスの料金はどうなっているのかという問題ですね。

バス事業者さんの場合は競争相手があまり意識しなくてもいいこともあって、非常に空港へのリムジンバスを値上げしているところも多くございます。この辺り、値上げの申請が容易になっていることもあると思いますが、特に地方都市なんかで地元客の車利用、駐車場利用に、公共交通の運賃が上がっていることで拍車をかけている部分もあるんじゃないかと考えると、ダウンズ・トムソンのパラドックスとかは経済学でよく知られていますけれども、むしろ公共交通側の割引、バスで来るとマイレージと接続するとか、このモーダルシフト施策の推進を空港法の中でもどういうふうに扱っていくのかはトータルでぜひ見ていただきたいし、重要ではないかと思った次第です。

3点目にそのマルチモードということ言えば、成田空港の機能強化に出資300億円、大変いいことですけれども、それでもキャパシティにやっぱり首都圏は限界がある中で、羽田とか周辺空港との連担が非常に重要だと思います。

例えば以前から言われていることではありますが、新幹線のようなもので成田から新宿ですとか、あるいはリニアが来る品川、この辺りのアクセスを抜本的に変える、直接つなぐようなこと。あるいは物流であれば、自動物流道路みたいなことが最近言われていますけれども、成田と羽田の間の貨物をそういうものでつないでやる。こういう抜本的な計画も必要ではないかと思った次第です。

19ページ目に羽田と成田の陸上交通の接続とかは首都圏のデュアルハブ、あるいは関西でいけばトリプルゲートのようなことだと思いますが、ここの間の高速ネットワーキングの検討は非常に重要だし、そういう時に財源の話が非常に問題になってくるわけですが、国際観光旅客税が税率を1,000円から3,000円に上げたいというのはいろんな意見はあると思うんですが、私自身はこれは肯定的に捉えたいとは思っておりまして、国際的な基準で考えると、短距離の航空需要と長距離の航空需要に対して空港の利用時間は明らかに違うわけですね。だとすると、長距離のものについては長時間利用しているのだから、この税率についても3,000円でなくてももう少し上げてみるとか、それによって得られる税収を安全面であるとかアクセスの改善といったところも含めて、便益の還元という意味でいろいろ考えていくようなところも大事ではないかと思いました。

あと最後、グランドハンドリングのところですが、これは保安検査もそうですけれども、昨今フィジカルAIの話が相当伸びてきているのは、皆様、中国をはじめいろんな研究開発で御存じのことと思いますが、やはり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、フィジカルAI、ロボットというものを抜きにして成り立ち得ないのではないかとことを考えると、やはり中長期的には人とフィジカルAIが混合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、空港法あるいは空港を維持していく財源の中で、そこの研究開発にもより明示的に予算を盛り込みながら、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。ここにフィジカルAI。ただ、残念ながらこの法律の中にはこのAIとかフィジカルAIという言葉はあまり入っていないようですので、その分、経済安全保障とか防災とかそういう言葉はしっかり入っていて今回の改正はすばらしいと思うんですが、ぜひAIとかフィジカルAIという言葉も入れていただいて、現実的により効率的でオペレーションコストが

安くなる、人手を使うべきところは使いながら足りないところはロボットを使っていくような、中長期的な構想に向けての機運を高めるような基本の改正に結びつけていただけたらと思った次第です。

私からは以上でございます。

【山内分科会長】 ありがとうございます。事務局、いかがですか。

【交通管制部長】 まず安全のところについて、交通管制部からお答えさせていただきます。

御指摘いただきました誤進入対策を含めて、そういった安全対策でございますけれども、羽田空港の事故対策の検討委員会で中間取りまとめを頂きまして、5本柱の提言を頂いております。それに従いまして、例えば誤進入を検知してそれを知らせるために施設ですね、滑走路に誤進入したときに灯火、ランプで知らせるような施設を整備したり、あとは管制官について監視する人と調整する人を分けて、専念できるような形で増員を頂いたり、あるいは滑走路の通過、横断が多いような大きな空港につきましては、ランウェイセーフティチームということでいろんな関係者、滑走路横断には空港会社、航空会社、それから管制機関、いろんなところが関係していきますので、そういった人たちが一堂に会して情報共有とか議論とかをできるという、そんなチームを設けていくようなことで進めておるわけでございます。

今御指摘いただきましたように、航空会社さんが行っておられる取組にジョインしてやっていくようなこともあろうかと思っておりますので、そういったところをいろいろと情報収集させていただいて、もうちょっとできることがないか、そういった観点で検討していきたいなと考えております。ありがとうございます。

【航空ネットワーク部長】 何点かコメントさせていただきます。

まず、AIについては非常に重要なキーワードだと思っておりますので、DX化に関してはいろいろと記載を加えていますけれども、一つの手段として追記ができないか検討したいと思っております。

また、国際観光旅客税のお話を頂きましたが、使途として空港におけるDX化を支援するために使うのは大きな柱に位置づけておりますので、これから、人手不足のお話もたくさん頂いておりますけれども、それを補う観点からもDX化を思い切って進めていく起爆剤にしたいなと思っております。

また、空港間の連結ですけれども、成田のアクセス強化のお話の中で詳しくは触れなか

ったんですが、押上から都営浅草線を通じて品川、羽田方面に連結できないかということも一つの検討テーマになっていまして、そういう意味でも成田と地方への送客拠点をうまくつないでいくことはしっかり取り組んでいきたいと思います。なかなか一気に新幹線とカリニアは、過去に新幹線の計画はありながら今の現状ですから、中長期的な課題かなと思います。まずは今のスカイライナーをより使い勝手のいいものにしていく。そのためにも、国際観光旅客税の使途の一つとして空港アクセスの改善に使えることが今回認められておりますので、この財源もうまく活用しながら具体化を進めていきたいと思っています。

駐車場の問題は非常に実は根深くて、特にコンセッションが実現していない空港においては駐車場の運営主体とターミナル会社とみんなばらばらになってしまっていて、その間での資金の流れができない形になってしまっている。さらに、バス事業者を含めたアクセス事業者はまた別の事業体ですから、ここがうまく回っていなかったのも、今回、先ほどの説明の34ページの中で、寄附というちょっと異様なやり方ですけれども、駐車場で上がった収益分を公共交通の利用促進のために使える道筋は示しております。

また、本文の10ページの中でも公共交通の利用促進をトータルで図るべきだということとは示しております。結局、空港単位で実情がまたそれぞれ違いますので、例えば鹿児島空港においては今、駐車場混雑の対策検討会をつくってまして、その中でバス事業者さんも含めた利用促進とか、バスの利用料金と駐車場の利用料金のあり方の問題とか、その辺をトータルに空港の様々な関係者が入った対策会議を立てながら、それぞれ個別に解決策を導いていくのかなと思っています。しっかりその問題意識は持っておりますので、その点は10ページの今の案の中にも盛り込ませていただいております。

【山内分科会長】　　ということでよろしいですか、羽藤さん。

【羽藤委員】　　はい。

【山内分科会長】　　それじゃあ、さっき原田さんが手を挙げられたので、こちらのシリーズで原田さんから。

【原田委員】　　御説明ありがとうございます。事前の打合せの内容も反映いただいた部分もございまして感謝しております。ありがとうございます。

その上で、今回本当に様々な課題というか話題を羅列していただいて、カバーの範囲は広いなと改めて思っているんですけども。一つ一つのこの大きな課題をいろんな例えば検討会、あり方検討会とか有識者会議とか、それぞれ御議論が進むと思うんですが、やは

りこういう場でお互いに矛盾がないかとか、そごがないか、それからタイミングは合っているかというものをこういう場で検討することは大事だなと改めて思っております。

ちょっとこの案につきまして3点ほど、私どもとして注目しているところをコメントさせていただきます。

1点目は既に御指摘もありますが、やはりグラハンの強化は不可欠だなと思っております。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、国内線は縮小という逆行現象ではあるものの、全体として言えるのはビジネス需要からレジャー需要に需要が変化しているのは言えると思います。そういう意味でグラハン会社にも、要するにビジネスとレジャーでは例えば荷物ですとかいろんな動線も違うので、そういうことも含めて、需要をレジャー中心になったらそちらに寄せていくような体制が求められているのかなと思っております。

そういう意味では、ビジネス需要、レジャー需要というところ、やはりレジャー需要のほうの料金負担力とかいろんなことを考えていくと、グラハン会社をより効率的に、かつ、先生もおっしゃっていましたがけれども、業務のDX化は避けられないところかなと思っております。

ただ、空港の実情を見ますと、大規模な空港ではグラハン会社は航空会社さん系のグラハン会社と多数の小規模事業者が競合していて、新規参入も見られていますので、大変激しい価格競争が発生しております。その結果やはり、先ほど賃金の値上げというお話もありましたがけれども、人材確保も難しくなりますし、本当に競争が激しいので、むしろ一社一社が効率化投資をやっていくことは難しくなっているかなと思っております。

中規模な空港、小規模な空港を見ますと、代理店方式になって航空会社さんと結びつきの強い中小の地元の事業者さんが受託していて、そういう意味ではオペレーションが抜本的に効率化しようというような状況にもなかなかかなりにくいですし、ここにおいて人手不足も深刻になっているかなと思っております。

そういう意味で、全ての空港に共通する問題ですけれども、やはりプレーヤーが非常にフラグメンテッドというか、業界としてプレーヤーが多過ぎることはあるのかなと思っております。やはりグラハン会社さんを一遍に減らすというような言い方はちょっと乱暴過ぎますけれども、やはり健全な再編は必要なのかなと考えております。

欧州の空港などは私どもも投融資して見ておりますけれども、空港の会社さんによってグラハン会社を空港としてコントロールしていくような体制が出来上がっているような事例もありますので、どうやってグラハン会社さんの質と、それから過剰な競争を防ぐ

ような方向性は議論の必要があるのかなと思います。

2点目ですけれども、首都圏空港の競争力強化の件でございます。これはもう本当に重要だと思っています。お隣の韓国や台湾では、やはり国家戦略の下で空港会社それから航空会社、行政が一体となって、この空港はどういう位置づけだということの役割が明確化して、それに伴った投資が進められているという理解です。その結果、北米ーアジア間、非常に交通の多いところで、大韓航空さんとかエバー航空さんが日本勢のシェアを上回っているような数字も見られます。

そういう意味ではこの非常に大事な需要を日本に呼び戻す戦略が不可欠だと思いますけれども、首都圏の羽田と成田の役割分担をきっちりしていくのは非常に重要なのかなと思います。今国際線が羽田にかなり集中していますけれども、そもそも羽田は多数の国際線間の乗換えのハンドリングを前提にしていなかったため、例えばバゲージのハンドリングキャパシティーが不足しているというお話も私どもは聞いております。

ですので、アジアのハブ間競争に勝っていくためには、この成田の機能強化も最大限な好機と捉えて、行政・航空会社・空港が連携して成田と羽田の役割分担を、全部どっちに持っていくというような極端な話ではないにせよ、こういう目的だったらこの空港だよねというような戦略の策定が必要かなと考えております。

3つ目は地方空港ですけれども、私も今銀行で南九州の担当をしております、先ほどお話のあった宮崎、鹿児島それから離島の空港などをよく利用するんですが、やはりターミナルが、これから非常に老朽化して建て替えですとか改修ニーズが非常に高まっています。一方で、建設費も高騰していて非常に皆さん苦しい状況ですし、さらに国内線の便数調整とか機材が小型化していますので、一層地方空港は厳しくなっていくのかなということを懸念として持っています。なので、空港のターミナルビルの改修原資の確保が喫緊の課題かなと私どもは考えています。

なので、空港の収入を増やすような手だても考えていかなければいけないと思うんですけれども。例えば、先ほども羽藤先生から御指摘がありましたが、駐車場収入って日本の場合にはあまり主要な収入源にはなっていないくて、私どもの手元の数字では大体6分の1程度という数字なんですけど、英国などでは駐車場収入が全体収入の3分の1を占めているような空港もございます。なので、先ほどのダイナミックプライシングで、駐車場需要それから航空需要も例えば新幹線との競合区間などではダイナミックプライシングがすごく生きてくると思いますので、個別の政策を積み上げていくこともそうですけれども、空港

の経営自体を全体的に考えるような御議論もあるといいのかなと思います。

すいません、長くなりましたけれども、以上です。

【山内分科会長】 ありがとうございます。では事務局からお答えいただけますか。

【航空ネットワーク企画課長】 それでは事務局から。私から1つ目と3つ目を回答させていただきます。

1つ目がグランドハンドリングについての御指摘でございました。これは今御紹介いただきましたように、グラハン業界を空港別に見ていきますと、いわゆる大都市にあるような空港につきましても、御指摘いただいたようにかなり多くの事業者さんの参入がありまして、これは競争がかなり激しい状況であります。一方で地方の空港などに行きますと、先ほども御紹介いただきました代理店方式などもありますけれども、大体どこかの指定の、特にエアラインにぶら下がっていることが多いですけれども、事業者さんが1社もしくは2社が独占的にやっているということで。例えば国内便が埋まってしまうと、新しく国際線の就航のオファーがあってもグラハンがなかなか用意できないといったことが生じるといった構図になっているという理解であります。

そういった業界構造をしっかりとよく見て、また改善の方向に持っていくことも大事なことで、さうだろーと思っておりますけれども、その中で、やはりDXもそうなんですけれども、結構重要だと思っておりますのはいわゆる協調領域の拡大であります。特に大手の2社がやっているような例えば地方空港であれば、協業ということで例えば資格を共有化、ここにも記載で先ほども紹介しましたけれども、資機材の共有化といったことをしっかり進めていただいております。エアライン傘下のグラハンさんもその協調がこれからは大事だということは非常に御認識も頂いていると思っておりますので、それはしっかり促していきたいということ。

あとは、やはり空港側が例えば機材の保有主体であるとか、そういうグラハンのいわゆる事業の実施に関して主体的に関与していくことは非常に大事だと思っております。こういうこともしっかり促していきたいということでございます。先ほどの競争の激しいところについても協業を促していくのが一つの処方箋になるのかなと思っております。

あと3つ目の地方空港でございますけれども、御指摘をまさに頂きましたように、駐車場の収入は確かに空港の中ではかなりの収益事業だと言われていまして、一般的には免税店と駐車場がかなり収益事業だと言われておりますけれども、地方空港でコンセッションでない場合は運営主体がばらばらになっていることがありますのと、あとは駐車場ですと国

有地を貸し付けて事業をやっていることもありますので、どうしても稼ぎ過ぎをちょっと抑制しているような側面もあります。一つの処方箋としては、コンセッションを導入すれば空港の運営全体をパッケージで見ることができますので、そういう収益事業でしっかり伸ばして空港全体の管理に充てることになるわけですが、それ以外の空港につきましても、先ほど御紹介申し上げたような駐車場の混雑緩和の対策などを活用して、しっかり財源の確保は努めていきたいと思っております。

以上です。

【航空ネットワーク部長】　　ちょっと補足しますと、コンセッションが進まない空港が幾つかまだありまして、それをどういうふうにこれから進めていくのかは一つの課題としては感じております。地元のいろんな事情で取り組めていないところがあるやには伺っておるんですけども、それについてトータルで俯瞰的に空港運営をやっていく意味では、やはりコンセッションに一つのメリットがあると思っておりますので、その課題認識はしっかり我々としても持っているところであります。

成田と羽田の役割につきましても、今の平成20年に策定されたものの中では、成田は国際線の基幹空港、羽田は国内線の基幹空港という基本的な役割分担と書いてありまして、これはさすがに今の現状に沿わないということで今回直させていただいておりますけれども、それぞれ50万回の発着量を持つ2つの空港を1つの都市圏に持っている都市はアジアではないと思うんです。これは非常に我が国あるいは東京にとっての強みだと思いますので、改めてその両空港をどんな形で使っていくのかというところについては、まさにさらなる議論の深掘りが必要だなと我々も認識をしております。

羽田は特に首都圏にいらっしゃる方々あるいは国内の乗り継ぎに使われる方には圧倒的に便利な部分がありますが、一方で成田も貨物の専用機が下りられる空港でもございますし、しっかりフレイターがついているという意味では国際物流は圧倒的に成田に強みがあります。また、発着量に余裕ができてくれば、LCCのような高効率の運用を求めるところは当然成田を志向しますし、御指摘いただいている国際線から国際線への乗り継ぎ需要に取り組んでいくのが、今後のまさに我々の空港政策あるいは航空会社としても伸び代の部分だと思っておりますので、そういう点でもやはり成田のメリットは非常に強い部分があると思います。

このようにそれぞれの空港が強みあるいは弱点を持っていますので、これをうまく補いながらトータルとしてどういう首都圏空港施策をつくっていくのかは、改めて皆様方の御

意見も賜りながら議論する必要があるのかなと思っています。

今回のこの基本方針はあくまで課題のある種のインデックスでございまして、御指摘いただいたように、今回御議論をお願い申し上げているのは、現時点でこのインデックスに欠けている部分がないとか、あるいはあまりにも現実から離れてしまっているものがないかというところをチェックいただいております。今の首都圏空港の役割分担であるとか、あるいは先ほどの保安検査であるとか、それぞれのテーマごとにはまた深掘りのための検討をやっておりまして、そういうものが複雑に組み合わさってきて、またそちらの個別の検討の結果で一部こちらの基本方針に吸い上げるものがあれば、5年の改正を待たずにその都度反映させていくという、こういうことかと思っております。

【山内分科会長】 ありがとうございます。だんだん時間が逼迫してきたんですけども、国会答弁と同じで答弁時間も少し短くお願いして。じゃあ、宮島さん、どうぞ。

【宮島委員】 どうもありがとうございます。まず、今回示された基本方針につきましては、まずはすぐに決めなければいけないものということを前提にとてもまとめられていると思います。ただ、今まで遅れていらっしやったと自覚というんですか、思われていて、だったら今は今の課題を解決するだけではなくて、もうこの先、5年10年、見ていれば明らかに起こりそうなことに関して先にやっていく必要があると思います。そうじゃなくても、ある方向を決めてそこに世論も含めて納得を引っ張ってくるには一定の時間が必要ですので、様々な課題に関してはまず先出しが必要だと思います。

今回国際観光旅客税を上げたことに関しては、一部はそれが不満の人はいるかもしれないけれども、全体としては納得感を持たれていると思います。やっぱりもっとしっかり空港を維持してもらわなければいけない。そういう意味からすると、距離によってのさらなる上積みとかまだ余裕はあると思うので、検討していただきたいんですけども。そのためには、今回税を上げたことで何と何がどうよくなってプラスになったかということをしつかり示していくことがまず必要だと思います。

それからグラハンの問題に関しましては、これまでの委員の方もいろいろおっしゃったので大体同じですけども、人の確保は、航空業界は人気があるので一旦今回みたいにならちょっと人が増えると安心しちゃうところがあるんじゃないかと疑っております。だけれども、日本全体としてもどの業界も明らかな人材確保の競争が激しくなる。今後もっと激しくなることが明らかであることを考えると、増えたからいいという余裕を見せている余裕は全くなくて、さらに減ったときにどうしていくか。まさにAIもそうですし、一般の利

用者に呼びかけても改善していくべきことがあるんじゃないかと思います。

例えば極端かもしれないですけども、利用する人たちの理解を得て変えられることがないかどうか。例えば荷物なんかを見ていると、コンテナ化は無理だとは思うんですけども、あまりにもいろいろな荷物がいろいろな形で来ることで多分負荷がかかっていると思うんですね。ですけども、例えば一般の人にも、こういった便に乗るんだったらこういった形のこれぐらいの荷物が推奨される。例えばパターンは幾つかあると思うんですけども、形をそろえるほど協賛的にはいかななくても、何というか、あまりぐちゃぐちゃな普通と違うものはやめてほしいとか、やっぱりあまりにも形や状況が違うものについては追加のお金をちょっとだけ取るとか、グラハンの人たちの負荷をできるだけ利用者の努力によっても減らせるという道をちょっと考えるのはどうかなと思いました。

利用者ができることはほかにもあると思っていて、これは今回の空港の議論とは関係ないですけども。この前の羽田の事故の後、つまり乗客の努力によって大分よかったことがあったというようなお話がありました。2年前の事故の後、乗客の努力によって分かったことはいろんな人に共有してほしいということをお願いしました。今それがどうなっているかなと思っていて、今、飛行機に乗って特にその影響は感じないですが、今はその評価がまだということを知っているんで、たっただけ今出せるものはないのかもしれない。

ですけども、飛行機に乗るということは普通の人から見てもイレギュラーなことなので、自分たちが安全のため、あるいはしっかり飛んでもらうためにできることというような意識はあると思うんですね。ですので、そこにうまく働きかけて、靴を履くとか、何かよく分からないですけども、特に事故がセーフになった理由のことにしっかりと伝えることが、もう2年たちやいましたけれども、この後でもやっぱり必要なんじゃないかと思います。国民にとって空港はサービスを受けるだけじゃなくて、自分たちの国力とかビジネスとか、全ての土台だということは分かると思うので、そういったところにも訴えかけていただきたいと思います。

以上です。

【山内分科会長】 それでは事務局から御回答を。

【航空ネットワーク企画課長】 ありがとうございます。まず1点目と2点目についてお答えしたいと思います。

旅客税の件につきましては、御紹介申し上げましたように来年度から拡充ということでありますので、どうそれによってよくなったのかということの見え方・見せ方は、私ども

も意を砕いていきたいと、もちろんしっかり支援をしまいたいと思っています。

2つ目のグランドハンドリングにつきましては、おっしゃるようにお客様の側でも工夫してちょっと負担を下げるような、一部でもですね、やり方はあるのかもしれないと思います。ただ、一つ中核のポイントはやはりDX化かなと思っています。やっぱり需要の繁閑でまた人員の必要量が変わるのはあまりサステナブルではないので、そこはしっかり進めていきたいということを感じている次第でございます。御指摘もありがとうございます。

以上です。あともう一点は。

【安全部長】 安全部長の石井でございます。

あの羽田の事故の件につきまして、事故直後から、乗客の皆さんにいわゆる亡くなった方がいなかったということで、乗員も含めてですね、見事な脱出だったというところで、幾つかの要因につきましては航空会社や我々も一緒に分析している中で、やはりお客様の行動のよかったところは新聞報道等でも取り上げていただいているところでございます。

一方で、運輸安全委員会でも今事故調査がまだ進んでいるところでございます。その中でまた見えてくる課題が可能性としてはゼロではないところで、我々も今そういうところをウオッチしつつ、航空会社ともさらに安全性を高めるというところで、お客様の誘導とかそういったところについてさらに考えられるところはないかという話は日常的にさせていただいているところで、そういったところを各社の訓練の中に反映するとか、そういったところを今併せて議論はしているところでございます。

【山内分科会長】 ありがとうございます。それでは今、右側、右翼が終わって、今度は左翼。どうぞ。

【加藤委員】 細かいところばかりですが、気になったところを申し上げます。14ページ1行目に「国際線トランジットや国際線と国内線との乗継ぎ」とあるのですが、「国際線と国際線、国際線と国内線の乗継ぎ」とか、表記をあわせたほうが良いです。

17ページですけれども、一番最後にA2-BCPがあります。A2-BCPはたしか、策定してそれを不断に直していくという表現があったかと思うので、策定し、連携を強化する、同時に、A2-BCPを必要に応じて見直していくという表記を書きいただくといいかなと思います。

3つ目ですけれども、23ページで5行目、「多重委託構造である」とあるのですが全部が全部、多重ではないかなと思いますので多重委託構造も見られるということで、いか

がでしょうか。

最後に、1ページの現状認識のところ、現在、国内線が厳しいという議論をしていると、競争が大事だという話にもなります。ここでもアジアとの競争とありますが、前提条件の違う国と競争しているとか、競争環境が大きく変わったと感じています。すなわち、競争はその前提が大事なのです。その中でどのような政策をやっていく、と言うべきかと。国内線の政策的な議論にしても、市場にまかせて政策的な介入は不要ではないか、という意見を聞くことがあるものですから、我々はなぜ、こういうことをやる必要があるという説明が必要です。航空会社の経営に無用に介入するのではないということを書いていたきたいと感じました。

【山内分科会長】 ありがとうございます。御指摘で事務局どうですか。

【航空ネットワーク企画課長】 いずれも非常に貴重な御指摘をありがとうございます。反映を検討したいと思います。ありがとうございます。

【山内分科会長】 ありがとうございます。大変助かりました。それではこちらの方で、どうぞ。

【菊間委員】 ありがとうございます。私も感想めいた話になってしまうんですけども。まず1つ目が定時性のところです。本当にびっくりするぐらい定時に飛んでくれないなということが最近思うところです。以前は日本の航空会社は遅れないところが一番の強みだったように感じていたんですけども。最近朝、羽田から地方に出発するときに、機材トラブルで30分ぐらい遅れていると、これは帰りの飛行機も遅れるかなと思って、夕方仕事を終わって空港へ来ると案の定さらに遅れていることがあって、やっぱり1日の間で回収できない。朝起こった遅れがずっと玉突きで起こってしまう状況が何でなんだろうということが疑問です。気象条件であればしょうがないと思いますが、機材トラブルでの遅延が多いように感じます。13ページを見て、いろいろ今はこういうことがあるんだなということが分かったんですけども。

こういう状況の中で、6ページでこれから発着量をもっと増やして最大1時間98回でやっていくときに、もちろん滑走路は増やすんでしょうけれども、数字を目指していくことで、より遅延が頻発したときに、利用者の不満というか満足度は下がっていくので、ここはセットでないと、その数字ありきではなかなか難しいかなという気がしました。

あと、保安検査の話ですけども、私は日本の飛行場は空港会社を含めてとても満足度が高いんですけども、唯一嫌なのが保安検査で、なぜ保安検査の人たちは冷たい顔で利

用者を見るんだろうと思いませんか。全員が犯罪者であるかのような振る舞いをされると
いうか、靴を脱ぎなさいとか何とか出しなさいとか。ものすごい数の人たちを効率的に検
査しなければいけない中、保安検査で働いている方たちも毎日毎分同じことを言うことで
いらいらするのは分かるんですが、さっきどなたかおっしゃいましたけれども、やっぱり
空港を使うことってイレギュラーな方もたくさんいて、お年寄りがいたり、言葉が通じな
い外国人の方だったりいろんな方がいますから、保安検査は、空港利用者と空港の最初
のタッチポイントだと思いますので、保安検査の満足度を上げることで空港に対する印象
はものすごく変わると思います。

もちろん、危険物等を持ち込もうとする人たちを止めるために、厳しくチェックするこ
とは大事ですけれども、それと利用者に対する態度は違うと思います。保安検査場で働く
皆さんに対して、そこで働くことがどれだけお客様の心情に影響を与えるのかというところ
も含めた話をぜひしてほしいと思います。

そして、これははどこにつながるかというとガバナンスの話につながるんですけども、
空港で働く人たちの労働環境がきちっとしていないと、もちろんお客様のことを考えて空
港は運営してほしいけれども、サービスをするということは、サービスをする側の方たち
がまず自分の労働環境が満たされていたり満足できる状況じゃないと笑顔ひとつも出ない
と思いますので、その改善もぜひ考えていただきたいと思いました。

以上です。

【山内分科会長】 ありがとうございました。どうぞ。

【航空事業課長】 航空事業課の庄司でございます。

1点目の定時性の問題についてお答えをさせていただければと思います。御指摘いた
だいた資料13ページが関連の取組でございますが、まず大前提といたしまして、これは現
状もそうですし、今後空港の発着容量が増えるようなときも、その容量を超えて飛行機を
飛ばすことは我々は致しておりません。

ではなぜ遅延が起きてしまうかというのと、一つの要因は、最近例えば天候、ゲリラ豪雨
みたいなものがずっと空港の上で発生してしまうみたいな、天候の激甚化みたいなところ
があるのが一つ。もう一つは、コロナを経て急速に需要が回復した過程で、例えば航空会
社が十分な予備機材を持っていない。一旦遅延が起きてしまうと玉突きで遅延の連鎖が起
きてしまう。これが予備機があれば途中で吸収して遮断することができる。こういったこ
とが今できないような状況になってございます。

なので、13ページの取組で予備機材の増加もありますけれども、実際に例えば激甚化する天候みたいなものにも対応して、実績に応じてダイヤを組むと。あらかじめそれを織り込んでダイヤを組めば遅延が発生しないわけでございますので、今まで理論で組んでいたものに加えて、実績に応じて折り返しの時間を設定する、飛行の時間を設定する、こういった取組も含めてやっていきたいと思っております。

ただ、御指摘のように飛行機の信頼性を損なうこと、これは航空局としても非常に重大な問題だと思っておりますし、航空の利用離れにもつながりかねない重大な問題だと思っておりますので、これに限らず引き続き取組を深めてまいりたいと思っております。御指摘ありがとうございます。

【山内分科会長】 ありがとうございます。もう一点は？ どうぞ。

【航空保安対策室長】 御質問いただいた保安検査の質的・量的向上の件ですけれども、保安対策室としてもスマートレーンの導入とか、保安検査員の賃金の引上げ等をやっているところでございまして。そういう取組を進めながら、航空会社、検査会社と意見交換しながら、さらにどういうことができるのかということを検討していきたいと思っております。やはり先生がおっしゃるとおり、保安検査員の方の対応とか、そういうことは重要かと思っておりますので、検査会社も含めてどういうことができるのかを検討してまいりたいと思っております。

【山内分科会長】 よろしいですかね。ありがとうございます。では松尾さん、どうぞ。

【松尾委員】 この資料、大変よくできていると思います。どうもありがとうございます。

2030年の訪日外国人旅行者6,000万人ということが随分前に決められていたかと思いますが国交省航空局としていろいろなことが後手後手になっているなということが分かります。

例えば最初のほうにあります、空港へのアクセス線です。これは2016年にという話がありますけれども、まだ両方とも、ちょっとだけ工事が進みまして2031年に空港アクセス線が来ますとかという話があるんですが、大分時間がかかっております。国策としてアジアの中での勝ち組になる空港とするのであれば、国が一致団結して国交省の下に全ての業者、企業をまとめる必要があるかと思っております。多分ほかの国は国策として国の権限でもってやっているようですが、国交省としてばらばらの会社さんをうまくまとめることができないのかと思っております。その点は今後期待したいと思っておりますので、よろしくお

お願いしたいと思っております。

それで国際観光旅客税、これ1,000円だったのが一体いつなんだろうと思うんですが、1,000円になったのはいつなんでしょう。何年前なんですかね。15年ぐらい前ですか。もっと前ですか。

【航空局次長】 記憶が確かであれば2019年。

【松尾委員】 2019年ですか。

【航空局次長】 はい。

【松尾委員】 それでも1,000円でかなりお安い。それまではなかったんですか。

【航空局次長】 ございませんでした。

【松尾委員】 そうですか。

【航空局次長】 最初は1,000円も高いんじゃないかみたいなことはちょっと。余談ですが当時担当課長をしまして、1,000円を御理解いただくのに大変苦労したのが、当時はそんな状況でございまして。3,000円が先ほどのコメントを頂いて、そこは私としては大分隔世の感は感じておるところでございます。

【松尾委員】 ああ、なるほど。

【航空ネットワーク部長】 2019年の1月からです。

【松尾委員】 ああ、そうですか。大昔に国際線に乗るときにお金を払いに行ったような気がするんですが、あれは何だった。空港利用料ですかね。

これ、アジアのいろんな国でやっているかと思うんですけれども。アジアというか全世界的にあるんですが、アジアの中では1,000円とか2,000円前後ぐらいかと思いますが、ヨーロッパやオーストラリアはかなり高い金額であるかということも、今調べたら出てきました。

これを使うところがどういったことかと17ページを見ますと、これは無人化・自動化の機器の導入ですとか、省人化・省力化ですとか、ターミナルの機能向上といったことで、これはいろんな設備を導入することになります。設備が入ると、その導入をただけではなくて、これはメンテナンスの費用も継続的にかかることになります。私は1,000円が3,000円で足りるのかなと。

本当にこの最新の、先ほどから話がありましたけれどもフィジカルAIですとかDXを進めることがあったときに、本当にちゃんとその予算を考えた上で、それを継続的にメンテナンスして、これから4,000万人だったものが6,000万人になるときに足るも

のになるのかということはいはかり考えて、今いろいろなものが値上がりしているの、よくないということはあるかもしれませんが、それは海外に行かれることと今どきの物価の上昇を考えると、ある程度金額が上がっていくのも仕方がないのかなという気も致します。この金額は弾力的に今後値上げがあったとしても、こういった省力化・省人化に向けた取組という意味で、あまり気にすることなく上げるところは上げなければいけないのではないかと、私はそのように感じております。

人を雇うときに、東京地区で働きたいことがかなり多いという話は聞いております。そういう意味で羽田はまだいいのかと思います、成田とかいいますとちょっと離れておりますので、その辺は難しいかと思ひます。人を集める意味では、収入にもよりますけれども、そういったこともあるのかと思ひます。

空港の駐車場のことが出ておりましたが、昔は1,500円ぐらいだったんですが、今2,800円ぐらいになりました。去年の8月ぐらいですかね、そのくらいに値上がりして、倍近くになったわけです。私はよく空港を車で利用するんですが、その時に最近はちょっと空いていることがよくあって、よかつたなと思ひています。多少減ってきているように思ひますが、その辺の実際の実態はどうなのでしょう。大体午前の10時になると全部満車になるのが、今は空車があるところもありますので、これは期待されたような効果が出ているのではないかなと感じております。

いろいろなことを申し上げましたが、何しろこれは国策と思ひてぜひ国交省でまとめて方針をきちんと決めていただかないと、ばらばらとお願いしてもしょうがないと思ひます。

なお、ふだん利用していると、浜松町の駅、外国の方が多分、全部タクシーを使うと高いので浜松町まで行こうかなと思ひると、浜松町で降りてトランクを持ってタクシー乗り場がないんですよ。これは何年もないんです。これが日本の玄関かと思ひると、本当に毎回嫌な気持ちでびっくりしています。東京はおもてなしの国なので、こういったことも含めて動線を考えた施策をちゃんと考えていただきたいなと思ひております。

以上です。

【山内分科会長】 ありがとうございます。どこからお答えいただけるのかな。

【首都圏空港課長】 首都圏空港課長、川島でございます。

2点、まずアクセス整備についてでございますけれども、御指摘のように、アクセス線、鉄道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形になっておりまして、そういった方々との意見調整とか、様々な調整が発生するというところでございま

すし、また財源も非常に確保が重要だということでございますので、そういった観点からも調整に時間がかかることは事実でございます。

ただ、そういう中でやっぱり国としてしっかり役割を果たしていくことは非常に大事だと思いますので、そういった観点で羽田についても成田についても我々でいろいろと調整の労を取らせていただいている状況がございます。

それから駐車場料金でございますけれども、羽田の駐車場のお話かと思っておりますけれども、御指摘のように8月、それから国際線地区については10月から、それぞれ料金値上げが発生してございますけれども、実感としてそういったことがあるということでございますけれども、データとしても少し長期の利用が減って、それから短期の利用の方々が増えたようなデータもございまして、そういった意味では料金施策によってデマンドコントロールがしっかり取れて、利用者の利便性が上がったと認識しているところでございます。

ただ、この値上げの効果がどこまで持続するのかなとか、そういったことについてもよく見ていく必要があるのかなと思っております、継続的にモニタリングはしていきたいと思っております。

【山内分科会長】 よろしゅうございますか。どうぞ。

【航空局次長】 旅客税について頂いたものは、制度を持っているのは観光庁でございますので、観光庁にもよく共有させていただければなと思っておりますことと、実際、観光旅客税を導入するときのこういう検討会の委員長は実は山内先生でございまして、先生から「新税は悪税って言われるんだよな、君」と言われたのを、先生の顔を見て思い出したのでございますが。今やコメントを頂くと大分その悪税感もなくなっているのかなということもありますので、そういうことも含めまして観光庁によく申し伝えたいと思っております。

【山内分科会長】 ありがとうございます。屋井さん、どうぞ。

【屋井委員】 屋井ですけれども。今日、羽田空港から浜松町に着きまして、確かに今貿易センタービルの建て替えで、なくなっていまして。たまたまタクシーがいたので助かりましたけれども。

どうもありがとうございました。資料2-3ですけれども、抜本的な改定の取組を比較的早い時期にやっていただけることを大いに期待したいという前提で、ほんの数点だけお話しします。

一点は、空港が災害時にある種防災拠点としてしっかりと機能していくんだという、2

011年の東日本以降そういうケースが増えてきましたし、そういう方向感で今は空港の整備も行われているところでもあります。その辺りを国土強靱化との関係でしっかりと書いていただいているのは大変結構だなと思って見ておりました。

その上で、今の文章上はしっかりと4ページの中ぐらいにその辺りが前書きとして書かれていて、そして7ページの基本的な事項という、具体的に進めていく中の2番目、ここでもしっかりと書かれている。それ以上に、早期の復旧・復興を支えていくんだという、ここまで踏み込んで書いているのはすばらしいなと思います。

そうなりますと、ちょっと考えてもらいたいと思ったのは目標ですけれども、4ページにある目標。ここはやはり空港の設置・管理の目標ということで非常に総括的なことが書かれているわけですが、この中に今のこの視点が明確に入っていないんです。1項目立てることまではしなくても、例えば一つの案としては、③のあたり、「空港の積極的な活用により地域経済の活性化」云々とありますけれども、「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」とか、何かどこかに防災あるいは災害に強いという観点等、その方向感を入れてもらえると全体がつながってくると思います。そこは一点お願いしたいと思います。

それから人手不足とか自動化は私も、羽藤先生ほど激しくは主張しませんけれども、そういうものをぜひ前向きに書いていただくのはとてもいいなと思うんですが、場合によっては抜本改正の時に期待したいところでありまして、そこは多くを言わないつもりです。

もう一点だけ。環境負荷の低減とか、それを踏まえて第四、第五、これは法律に基づくところということで、空港と周辺地域との連携とか、それから騒音問題等もありますから、周辺における騒音その他云々という。この辺りで変えてくれというわけでもないんだけど、関係地方公共団体という言葉に変えましたよね。僕の見るところ、羽田があるから周辺自治体という言葉を変えたのかなと勝手に思っているんですけども。

やっぱり周辺自治体には周辺自治体という配慮すべき、さっきの災害の問題もそうだし、地方空港なんかを見ると結構そういう面もあるので、関係地方自治体という言葉遣いに、法律用語に合わせていくのでも別に悪くないんだけど、元のままでもいいななんていう気もしました。これは質問でもない単なる感想だけれども、羽田のことが幾つも出てくるんだけど、羽田だけの問題じゃなくて、地方空港、福岡も大阪もいろいろ課題を持っているし、全体に配慮するのがこの空港設置・管理方針なので、そこら辺は別に今のままでもよかったかなと思います。

一方で、この機会に消してもらったほうがいいなという文章も結構あるんですけどもね。やはり2008年というあのタイミングでかなり書き込んだことが今の時代には合わなくなっていることもありますので。特に需要の予測の不断の見直しなんていうことも当時としてはしっかりやらなきゃいけないと言っていたことでありますけれども、今はもう少し総合的に判断して、その必要性を見極めようという時代感でもありますので、そういうものはぜひ次回また検討して書き換えていただければ大変ありがたいと思いました。

以上です。どうもありがとうございました。

【山内分科会長】 ありがとうございました。御対応は何か。

【航空ネットワーク部長】 1点目の目標のところは修正の方向で検討したいと思います。あと、周辺自治体のところもうまく書き方が工夫できないか、検討してみたいと思います。ありがとうございます。

【山内分科会長】 そういうところでよろしい？ じゃあ花岡さんと竹内さん、手短にお願いします。

【花岡委員】 花岡でございます。

先ほど質疑の中で欠けている視点がないかというお話があったので考えたのですが、2つ思いつきました。

一つは訪日外国人の視点が足りないということです。今、国際線の利用者は、7割が訪日外国人で、日本人は3割しか使っていないんですね。せいぜい羽田が6・4ぐらいで、成田も関空も全空港を合わせても概ね7・3なのですが、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全体的にほとんど入っていないので、この状況を空港の運用にどう反映していくかという点は考えなくてはいけないかなと思います。事前打合せの時に思いつかなかったので申し訳ないですけども、書かれていないことに気づきました。現状の内容で対応できるかもしれませんが、外国人から見た空港利用という視点を、基本方針として入れないといけないと思いました。

2点目は、資料2-3の11番の地方公共団体の管理する空港における運営のあり方です。ここは2008年版から修正を一切していないことに気づきました。全国の97空港のうちの65空港が地方管理空港ですが、ほとんど対象外のような書きぶりにも見えます。地方管理空港の視点、特に離島空港は共通の問題もありながら、本日ほとんどの委員の方がコメントしていたのは、ふだん利用している羽田とかの話です。地方の中でも離島空港などは遊休時間、使っていない時間が長く、これから路線がさらに減っていくと空いてい

る時間はどうするのかという問題や、防災に活用するなど、いろんな視点が実はあるような気がするのです。

細かい点は具体的に思いつかないところもあるのですが、地方管理空港について、主要空港と共通している問題は構わないですけれども、特有の問題があれば、この機会に11番の項目に書き加えていくべきだと思います。人口減少下にあつて国内線しか就航していない空港が状況次第では使われなくなるような事態がこれからはあり得るので、そういった点を踏まえて、将来に備えて考えていくべき内容を少し書き加えたほうがいいのかなど思いました。

最後にもう一つはコメントです。今回の修正で、空港運営権者、コンセッション記述が入ったのですが、空港運営権者になってよかったことは、先ほど出てきた駐車場の問題とか、空港運営権者はすごくしっかり考えているんですね。ある空港の運営権者のアドバイザーをしているのですが、コメントすればすぐに対応します。仮に空ビルだったら、関係ありませんというような状況だったんですけども、そこの変化はとても大きいです。ここでは空港機能施設事業者と書いてありますが、いわゆる空ビルですよ。コンセッションによってどう変わってきたかということは、基本方針に書くべきことじゃないかもしれませんが、これは民間委託の効果だと思うのです。そういったプラスの部分も書くことによって、空ビルの運営にも反映させていくような形で今後の空港政策を考えていくといいんじゃないかと思った次第です。

以上です。

【山内分科会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【航空ネットワーク企画課長】 手短かに回答します。

まず1点目でございますけれども、インバウンドにつきましては、かなりもう数字が違っているということで、序文の部分とかは若干反映はしたんですけども、おっしゃるようにまだ反映し切れていない部分があるかもしれませんので、そういう観点での見直しはしたいと思います。

2番目ですけれども、地方空港につきましては、地方の空港ですね、これにつきましては確かに何か共通項として求められているものがあるのかどうかということは確認してみたいと思います。

3番目につきましても、コンセッションといわゆる空ビルがやっているような場合との違いみたいなこと、だからコンセッションをやった場合のメリットということなのかもし

れませんし、それを補うためにどうするかということかもしれませんけれども、そういう観点で追記ができないかということ、あるかどうかは検討させていただきたいと思います。ありがとうございます。

【山内分科会長】 よろしいですか。竹内さん、どうぞ。

【竹内委員】 御説明ありがとうございました。もう時間もないのでお答えは特にあえて求めるものではありませんけれども、3点ばかりお話しさせてください。

1点目、7ページの2の②、防災・減災のところのお話で台風や豪雨等と地震災害はあるんですけども、富士山の話があるので火山は入れなくていいんですかという話が1点目です。

それから2点目は12ページになるんですが、一番ここは肝のところだと思うんですが、4の②、権限を移すという話です。このところのなぜそれをしなきゃいけないかという理由があまり強く出ていないんじゃないか。何かそれは既定路線みたいにかかれていてころがあって、なぜ航空会社でなくてはいけないのか、というところがもう少し明確に書かれればいいんじゃないかというところが2点目です。

それから3点目は19ページですが、ここでは連携の話が首都圏、近畿圏、中部圏とあります。この3つだけでいいんでしょうか。例えば典型ですと福岡・佐賀・北九州なんていう話もありますし、空港の配置図から見ると、成・羽の距離なんて見てみれば、そういう距離を持っているところの地方空港は結構あつたりするんですね。大館と秋田などもそうだし。規模感は違いますけれども、そういう連携という意味では同じなので、競争もするし、協調もするしというところの、資源の無駄遣いもしないようにしなきゃいけないしというあたりの協調もあるかと思えますから、この3地域だけで限定するのはいかなものかなと思ったのが3点目です。

以上でございます。

【山内分科会長】 ありがとうございます。特にお答えはよろしいですか。

【竹内委員】 私は特に構いませんけれども。

【航空ネットワーク部長】 手短に。火山を書き込まない理由は特にないと思いますので、御指摘を踏まえて修正したいと思います。

また、いろんな地域にも空港間連携の必要があるんじゃないかという。まだその土壌が十分に生まれていない地域もあるものですから、この基本方針の中に例えば福岡・佐賀・北九州でこれをやりなさいということまでは書けないと思いますが、その他の地域において

もそういう視点が大事だということは御指摘のとおりだと思いますので、何らかそういった視点を入れていきたいなどは思っております。

保安検査の部分は確かに既に検討会での結論はある意味前提として書き込んでしまっている部分がありますので、検討会でも議論されているそういった移行の必要性も入れていきたい。菊間委員からも御指摘のあった空港の運営のトータルの中で保安検査を位置づけていく視点も、そういう中で何らか書けるんじゃないかなと思っております。

【山内分科会長】 大体皆さん御発言いただいたかなと思いますけれども、よろしいですかね。もう時間も大体来ていますので、この辺で質疑は終了したいと思うんですけども。

伺っていて、やはり満遍なくいろいろ御意見を頂いたと思っております。安全保安、それからグラハンの問題とか機能強化の話もあったし。それでその前提となるのが、やっぱり皆さんお金の話になる旅客税なんですよ。旅客税は3,000円にこの間うまくいったんですけども、個人的にはもっと上げてもいいと思っておりますけれども。

それよりも大事なのは、これが大変難しいので航空局に言ってもというか、これは全省でやらなきゃいけないだと思うんですけども、旅客税の法律は財務省じゃない法律で、ここの国交省でつくった法律で国税を取るという極めて異例の構造になっていて、その代わり使途がかなり限定されています、法律で。それで今伺っていると、やっぱりもうちょっとその使途とか全体像を議論しないといけないのかなと。それは多分航空局だけじゃないんだと思うので。だけれども航空局が主導してそれをどういうふうに変えていくかという議論を全省的にやっていただければと思います。

ただ、こういうお金はパンドラの箱で、議論し始めるといろんなことが出てくるから、そんな簡単じゃないのはよく分かっているんですけども、それはやっぱり皆さんの御要望というか、問題提起に応えるにも非常に重要ではないかと思っておりますので、すぐにはできないと思っておりますけれども、頑張ってくださいと思います。これは個人的な意見であります。

ありがとうございました。それでは質疑はこれで終了にしたいと思います。航空局において基本方針の変更を御検討いただくということで、今の方針でお願いしたいと思います。それで、検討を踏まえて加えた点については、次回、各委員に御報告いただいて、その上で審議結果を分科会として交通政策審議会長に報告することになりますね。よろしく願いいたします。

予定していた議事は以上でございますので、ここから先の進行は事務局でお願いしたいと思っております。よろしくお願いたします。

【企画室課長補佐】 山内分科会長、議事の進行をありがとうございました。

頂いた御意見を踏まえまして、基本方針の改正に向けて取り組んでまいりたいと思っております。

それでは、本日につきましてはこれにて閉会とさせていただきます。閉会に当たり、事務局から御連絡いたします。本日の議事概要と議事録につきましては、委員の皆様の御了解を得た上で、後日ホームページにおいて掲載させていただきます。また、次回の開催につきましては、改めて委員の皆様と御調整の上、御連絡させていただきます。

以上をもちまして第12回交通政策審議会航空分科会を閉会いたします。本日は御多忙のところ御参加いただきまして誠にありがとうございました。

— 了 —