

第13回交通政策審議会航空分科会

令和8年3月3日（火）

国土交通省（中央合同庁舎3号館）

1 1 階 特 別 会 議 室

【企画室課長補佐】 それでは定刻となりましたので、ただいまから第13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「第12回航空分科会における主な御意見等」、資料1-2「パブリックコメントにおける主な御意見等」、資料2「新旧対照表（案）」、資料3「『空港の設置及び管理に関する基本方針』改正案」、資料4「改正概要」を御用意しております。不具合等ありませんでしょうか。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は、真ん中の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きますので、そのタイミングでお話してください。終わりましたら、電源を切っていただくようお願い申し上げます。

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。

本日は委員14名のうち10名に御出席いただいております。うち、羽藤英二委員、原田文代委員におかれましては、オンラインにてご参加していただいております。加藤一誠委員、菊間千乃委員、宮島香澄委員、矢ヶ崎紀子委員におかれましては、本日、御欠席と伺っております。御出席の委員の皆様のご紹介につきましては、お手元の座席表をもって代

えさせていただきます。併せて、委員14名のうち10名の御出席により、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】 山内でございます。よろしくお願いいたします。それでは、議事に入りたいと思いますけれども、本日の議題が「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。それでは早速ですけれども、事務局からまずこの内容について御説明をいただきまして、その後に順次意見交換としたいと思います。それでは、航空局から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、航空局航空ネットワーク企画課の指田より、御説明申し上げます。

本日、議題となっております空港の設置及び管理に関する基本方針につきましては、去る1月14日、前回の航空分科会におきまして御議論いただきました。その際にいただきました御意見については、資料1-1ということでまとめております。その後、それを踏まえまして所要の修正をした上で、1月28日から2月26日の間、パブリックコメントの形で御意見を募っております。それにつきまして、概要を1-2で御紹介しております。さらにそれらを踏まえまして、あと委員の皆様方からの個別の御意見も踏まえまして、資料3ということで基本方針の改正案というものを御用意しておりますので、順次御説明したいと考えております。

それでは、まず、資料1-1を御覧ください。前回の航空分科会におきましていただきました御意見の御紹介でございます。右側に対応案につきましても付記をしております。まず、総論でございますけれども、全体的に利用者ファーストの観点に立って記載をしてほしいといったような御意見、あと短期的に網羅的な議論ができるかというのは難しいところもあるので、抜本的な見直しの議論をお願いしたいという意見、また、様々な課題をこういう場で確認する重要性といったことの御指摘、あとは5年・10年先に明らかに起こりそうな課題を見据えた先出しが必要ではないかといった御意見がございました。個別の課題については、首都圏空港の機能強化につきましては、成田空港の機能強化の御説明がありましたけれども、羽田など周辺空港との連携というのが非常に大事だということ

で、役割分担、戦略の策定が要るといったような御指摘がありました。

2 ページ目を御覧ください。国内航空についてでございます。国内線が一部の時間帯に集中しているということは、利用者目線でいっても不便であるということの御指摘、あとは、最近では航空便が定時に飛んでくれない、利用者の満足度がそれによって下がってしまうということで、発着容量を数字ありきで考えるのはよくないのではないかという御意見。

次のページでございます。3 ページ目でございます。インバウンド、国際観光旅客税についてでございます。ここは複数の御意見をいただいております、財源確保、財源措置に踏み込む必要があるという御意見、あとは距離別で税率を変えるべきではないかといった御意見ですとか、3,000円では足りないのではないかといった御意見等がございます。右側に記載ございますけれども、国際観光旅客税につきましては、税制改正大綱におきましてなるべくできるだけ早期に結論が得られるように税率の見直しの検討を行っていくということで記載がされております。こういったことも踏まえまして、議論がなされる際に今回御提起いただきました御意見についても、反映していきたいと思っております。また、一番下ですけれども、訪日外国人の視点が足りないという御指摘もございました。

次のページ、4 ページ目でございます。グランドハンドリングについての御意見です。中身が事業者任せではないのか、国のサポートというのが必要だという御意見、またAIとかロボットといったことについても記載を含めるべきではないかという御意見、また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の議論が必要だといった御意見などがございました。次のページも続きでございます、むしろグラハンの利便性の向上という観点では、利用者の方にも呼びかけをして、改善すべきこともあるのではないかとといった御意見などがございました。その他、表記の是正といったようなこと、あるいは成田での人材確保、あるいは人手不足、自動化等の御意見がございました。

次のページでございます。6 ページ目、保安検査でございます。実施主体が移行するというところでございまして、保安料について実質的には利用者の負担は前後で変わらないということですが、誤解を招かないようにという御指摘、また実施主体の移行が空港ごとに段階的に行われますので、全体の移行時に方針との整合性がとれていないということにならないようにという御意見、また保安検査の方々の態度の改善ということの御指摘がありまして、それが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とといったような御意見がございました。また、保安検査の実施主体の移行の理由を

明確にすべきという御意見もございました。

あと、羽田空港での衝突事故についてでございます。安全が一丁目一番地だということでありまして、立体的な教育プログラムに教訓を組み込んでいくべきではないかという御意見、また羽田の事故でお客様の努力ということも大きいという話もあるので、そういったこともしっかり伝えていくべきといった御意見がございました。

続きまして、7ページ目でございます。空港アクセス、駐車場でございます。深夜早朝便に対応した交通アクセスの確保に向けといった記載がございますけれども、担い手不足がなかなか厳しい中で事業者がどこまで対応できるかという点が不安だという御意見、あとは空港における違法な白タク、名義貸しの抑止ができる書きぶりという御指摘、また空港リムジンバスなんかも値上げをしているというケースもありまして、公共交通の運賃もにらんだ上で全体的にモーダルシフトの施策を空港のほうでも図っていくということを考えるべきという御意見、また羽田の空港アクセス線につきましてもしっかり対応すべきという御意見などがございました。

続きまして、8ページ目です。空港の防災機能についてということでございます。まず、A2-BCPについては必要に応じて見直していくべきということに記載すべきという御意見、また目標の欄に防災機能の観点を書いたほうがいいという御意見、また火山への対応を入れなくていいのかという御意見もございました。コンセション空港につきましては、コンセションに変わってどう変わってきたかといったこと、あとは民間委託の効果も空港ビルの運営にも反映させていくべきといった御意見がございました。

地方空港につきましては、改修ニーズが高まっている一方で原資の確保は課題ということで、空港の経営全体を考える議論が要するという御意見、また自治体管理空港につきましても、前回の案だと改正は一切行わないという案でございましたけれども、例えば離島空港の扱いなど書けることがあるのではないかという御意見がございました。

最後のページ、9ページですけれども、空港間連携でございます。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という御意見、また首都圏・近畿圏・中部圏以外のほかの地域の空港間連携ということも記載が要るのではないかという御意見、また、最後にですけれども、国際線トランジットという表現があったんですけれども、表記を適正化すべきという御意見、あと地方公共団体が周辺なのか関係なのかといったことの表記に関する御意見、また需要予測の見直しに関する御意見などをいただいたところでございます。

以上が資料1-1でございます。

続きまして、資料1-2を御覧いただきますと、パブリックコメントに寄せられた御意見の一覧ということで、かいつまんで御紹介をしたいと思っております。まず、1ページ目の1番ですけれども、空港の耐災害性、防災拠点機能を強化とありますけれども、具体的にどういう対応なのかという御質問、また自動運転トローリングトラクターという表現がございますけれども、例えばランプバスとかほかのGSE車両についても自動運転化が進んでいるということを指摘する御意見、また3番ですけれども、周辺環境対策・地域共生策という表現の趣旨をお尋ねする御意見、また4番ですけれども、落下物対策について空港側に補償対応が求められるのであればその根拠などは何かという御質問でございました。

また、第6の空港間連携についてでございますけれども、5番として、三大都市圏というものの定義は何か、6番ですけれども、密接な関係というのはどういうことか、7番ですけれども、三大都市圏以外の圏域の連携についても書くべきという御意見、8番ですけれども、関空統合法の基本方針におきましても今回と同様の改正を希望するということ、伊丹空港の長距離路線の規制緩和も必要と考えるという御意見、また空港アクセスにつきましては、9番ですけれども、新千歳空港、福岡空港、丘珠空港、あるいは佐賀空港においてアクセスの向上について御意見がありました。

続きまして、2ページ目です。10番です。安全についてでございますけれども、空港に最優先で求めるのは安全だということで、それを重視した構成にすべきという御意見、また空港管理者や空港運営権者でなく国、国土交通省に第一義的責任があるということを書くべきという御意見、また12番ですけれども、国家安全保障について記載すべきではないかという御意見、13番ですけれども、平時における自衛隊の空港使用について定めないのかという御意見、14番ですけれども、アメリカ合衆国という表記についてどの機関なのかという御質問といったものがございました。

次、3ページ目でございます。その他ということです。15番を御覧いただきますと、人口減少が進む中でなぜ拡大と分散なのかと、外国人が出てしまった場合に空港の維持が不可能になるのではないかという御意見、16番ですけれども、費用対効果の説明というのが必要ですけれども書いていないのではないかという御意見、17番ですけれども、民間空港の運営まで国が介入することには反対という御意見、18番は空港が公共インフラから営利施設に変質することは問題だという御意見、19番はガバナンスの確保に

向けた取組とありますが具体的にどうということかという御意見、20番、空港機能施設の指定に関して支配権の移転が生じるなどといった影響がある場合は考慮要素とすべきではないかという御意見、21番ですけれども、国が国内線の経営の悪化は需要の不足が原因であるので公金投入で支えるべきという御意見、22番ですけれども、小型ビジネスジェットのスポットの運用を改善すべきという御意見、23番ですけれども、運航クルー向けのアクセス権の事前付与やパス発行のオンライン化等を図るべきという御意見、24番は民間機への給油の依頼について柔軟に対応という御意見、以上でございます。

これに加えまして、本日御欠席でいらっしゃいますけれども、矢ヶ崎委員から書面で御意見を賜っておりますので、口頭で御紹介させていただきます。朗読をさせていただきたいと思います。

方針案は、航空需要の多様化や担い手不足などの変化を踏まえ、網羅的に記載されていると思います。その上で下記のとおりコメントを申し上げます。まず1つ目、訪日外国人旅行者の地方誘客促進につきましてです。地方空港では関係者と一体となった空港全体のマネジメントの推進が重要ですが、その前提として地方公共団体や地元経済界はもとより観光地域づくり法人（DMO）も関与し、利用料割引や助成等だけに依存しないよう、魅力的なデスティネーション形成と旅行需要の創出を進め、地域ぐるみで安定的な国際航空路線へと育成していく機運と体制が不可欠です。空港の効果的・効率的運営は地域全体の課題だとの認識が高まることを期待します。これが1つ目。

2つ目はA2-BCPの不断の強化でございます。今年の冬の記録的な雪害は空港・鉄道・道路等に甚大な影響を及ぼしました。温暖化の進展によって被害の発生場所、規模、頻度は増加する可能性があり、A2-BCPに基づく安全・安心の確保の重要性は増していくと思います。特に良質で安定した積雪が見込める地域が世界的に減少していく中で、北海道等の我が国のスノーリゾートへの人気の高まりが想定されます。旅行需要の動向を踏まえ、空港アクセスを含めて災害対応能力をさらに強化すべき空港を特定し、着実に対策を講じる必要があると思います。

3つ目、検疫体制の強化でございます。訪日外国人旅行者の中には検疫違反に該当する食品・食材等を持ち込む人が少なくないのが実態です。我が国の農業や生態系に大打撃が生じないように、検疫体制のより一層の強化が求められます。特に訪日外国人旅行者の地方誘客を促進するに当たっては、地方空港においての体制強化を期待します。

続きまして4つ目、利用者の理解や協力というコーナーでございます。11番に記載

をされました利用者側の理解や協力という内容は大事な内容であり、もう少し具体的な言葉が入ると分かりやすいと思います。保安検査等の円滑な運営、カスタマーハラスメント対策、危機現場での安全確保など、利用者の理解・協力が状況改善や危機を乗り切る際の重要な要素になってきます。以上の御意見を賜りました。

これらを踏まえまして資料3でございますけれども、基本方針の改定案ということで最新版を御紹介したいと思います。パブコメにかける案、前回の分科会での御審議案からの変更点を中心にかいつまんで御紹介をしたいと思います。しております。

資料3、まず1ページ目でございます。9行目の辺りから御覧いただきたいと思えます。空港政策の背景でございますけれども、アジア域内の各国地域では国家戦略として航空需要を取り込むための空港整備が進められている。我が国でも後塵を拝することなく、官民が一体となって拠点空港の機能強化とネットワークの充実を着実に図ることが必要だといった趣旨を記載しているものです。

続きまして、4ページまで飛んでいただきまして、ここは空港の設置及び管理の意義について記載したところですが、15行目以降を御覧いただきたいんですけども、2030年までにインバウンド6,000万人、消費額15兆円に拡大する等の政府目標があるということを踏まえ、オーバーツーリズムを回避しつつ持続的に観光客を受け入れるためには、航空ネットワークを生かした地方誘客によりインバウンドのフローを構造的に変えていく必要があり、玄関口となる空港がネットワーク構築に寄与していくことが求められるといった記載をしております。

続きまして、5ページまで飛んでいただきまして、ここは空港の設置及び管理の目標に関するコーナーでございますけれども、③番をまず御覧いただきますと、空港の積極的な活用によりインバウンドの受入拡大や各地域の産業クラスター形成の促進を図り、もって地域の活力の向上に資するというふうに記載をしております。また⑤番、7行目でございますけれども、空港の耐災害性や防災拠点機能を強化することで空港周辺の地域防災力の向上、国土強靱化への貢献をするといったことを記載しております。

続きまして、6ページ目を御覧ください。19行目以降を御覧いただきたいんですけども、ここは空港関係者の役割を主体ごとに列記しているコーナーでございますけれども、横串の記載を入れております。空港は極めて多様な主体が整備及び運営に関わっている。したがって、例えば関係者の協議により空港の将来ビジョンを策定する等、これを通じて全体最適の観点から相互の連携協力を確保しつつ、必要な取組を計画的に進めていく

ことが望ましいといったことを記載しております。

続きまして、さらに飛んで8ページ目を御覧ください。ここは既存ストックを活用した空港機能の高質化というコーナーでございます。②番を御覧いただきますと、ここはバリアフリー、ユニバーサルデザインについて記載したところですが、末尾に訪日外国人旅行者の増加に対応して多言語表記・案内のほか、多様多様なサービスへの対応にも努めるといった記載を加えております。また、③番でございますけれども、真ん中辺りからでございますけれども、混雑・集中問題を回避しつつ、訪日外国人旅行者の受入拡大を含む国際観光交流の促進等を図る観点から、ターミナル諸施設の機能向上を推進するといった記載を加えております。

続きましては同じページ、8ページの35行目以降を御覧いただきたいんですけども、空港は、空港そのものが観光客の来訪目的施設になるほか、地域住民の日常生活の中で移動目的以外の来訪施設となることも踏まえて、利用者利便の増進でありますとか空港運営の強化といったことを推進していくという記載を加えております。

続きまして、9ページ目でございます、②番、16行目からでございます。インバウンドの地方誘客に当たっては地方空港への国際線の就航拡大と、地方空港と拠点空港を結ぶ国内線の利用促進の双方が必要だといったこと、また先ほど矢ヶ崎委員の御意見の御紹介にもありましたけれども、DMO等も一体となった全体としての空港マネジメントを推進するといった記載を加えております。

続きまして、③番でございます。離島についての記載でございますけれども、ここにつきましては島民生活の安定や離島振興に加えて有人国境離島の保全などの観点から、例えば島民の利用負担の軽減や観光客誘致による需要拡大など利用の推進策、あるいは空港の地域の受入体制の強化に努めるといった記載を加えているものでございます。

続きまして、10ページ目を御覧ください。ここはコンセッションについての記載でございます。効果的、効率的な空港の運営を実現していく上でコンセッション事業の導入というのが有効な手段の一つであるということ。また、コンセッション導入が当面困難と見られる空港においてもより効果的、効率的な運営手法を選択し、空港経営改革に取り組んでいくことが重要といった記載を加えております。

続きまして、11ページ目を御覧ください。ここは航空利用者の便益の増進についての記載でございます。個別の話題になります。例えば②番、10行目を御覧いただきますと、交通アクセスの確保についてでございますけれども、空港からの鉄道の輸送力強化・

速達化といった表現、あとは多様な旅客需要に対応した空港アクセスの確保に努めるといったことを記載しております。あと④番、ここは駐車場の混雑問題でございますけれども、追記した部分としては料金施策による需要コントロールといったことを追加しておりますのと、あとは末尾に白タク行為やルールに従わないレンタカーの貸渡し等が行われないう空港関係者が共同で取り組むという記載を加えております。

次の⑤番につきましては、訪日外国人旅行者を含む国内外の旅行者へ観光情報の提供を空港で行う等の対応をするといったことの記載、また⑥番、28行目ですけれども、空港内において訪日外国人旅行者の増加等、利用者ニーズの変化も勘案し、ハード・ソフト両面で航空利用者にとって分かりやすく円滑な旅客動線の確保に努めるといった表現を加えております。また30行目に、以前は国際トランジット、国際線トランジットという表現がありましたけれども、そこを所要の修正をしております。

続きまして、次のページ、12ページ目を御覧ください。⑨を御覧いただきますと、ここは旅客が空港に滞留する場合についての記載でございますけれども、訪日外国人旅行者を含めた旅客への適切な情報提供等が必要だといった記載、また⑩番ですけれども、航空や空港の円滑な運営の観点から、例えば遅延回避のための円滑な搭乗に資する利用者側の理解や協力についても積極的に呼びかけていくこととするという記載を加えております。

続きまして、12ページの26行目辺りからでございますけれども、物流機能の強化についての記載ということで、ここに道路、港湾、鉄道等の他の輸送モードに係るインフラとの連携というのをしっかり念頭に置くという記載を加えております。

続きまして、13ページ目でございます。ここは②番ということで、保安検査の実施主体移行についてでございます。20行目以降でございますけれども、理由というか今回移行に至る背景を書いております。厳しさを増すテロ等への対応、あるいはインバウンドをはじめとした需要の増大といったことに対応するためには、さらなる保安レベルの向上や業務の効率化を推進する必要がある。このためには空港の特性を十分に把握し、空港を一元的に管理する立場の空港管理者等に実施主体を順次移行するといったことでまとめております。

続きまして、14ページ目でございます。14ページ目は、前のページから水際対策について記載したところなんですけれども、これも御意見がありましたので、動植物の検疫に関する水際対策という表現、3行目ですけれども、追加をしています。また、同じページの⑦、11行目ぐらいからですけれども、A2-BCPにつきましては自然災害の激甚

化・頻発化等の環境の変化も踏まえ、不断の見直しを図るという記載をしております。

続きまして、同じページの環境負荷の低減、31行目の辺りからですけれども、ここにつきましては、空港分野においては持続可能な開発目標（SDGs）の達成も視野に、環境への影響を低減させ、空港の持続可能性を確保するといった記載をしておりますのと、次のページに参りまして15ページ目、②番、5行目ぐらいからですけれども、いわゆるESG投資の機運が高まっている中、空港においても脱炭素化をしっかりと推進していくといった記載を加えています。

続きまして、同じページの6番のDXの推進につきましては、16行目の辺りですけれども、顔認証、自動化、AI等の最新技術を積極的に取り込んでいくといった記述を追加しているということでございます。

続きまして、飛んでいただいて17ページ目でございますけれども、ここは情報開示・透明化、ガバナンス（企業統治）の確保についてでございます。33行目の辺りから御覧いただきますと、空港会社、空港運営権者及び空港機能施設事業者は民間事業者でありつつも公共性の高いインフラ運営を担っている。関係するステークホルダーからの幅広く、また高い信頼を得る必要があり、かつ短期的な利益判断にとらわれず中長期的視点に立った経営姿勢というのも求められるといったことの記載を追加しているということでございます。

続きまして、18ページ目に繰っていただいて11番、地方公共団体の管理する空港における運営の在り方というところでございます。追加箇所、2か所でございます。11行目の辺り、先ほどからも御説明しましたけれども離島空港につきましてです。島民生活の安定、離島振興、有人国境離島の保全等の観点があるといった記載を加えていますのと、あとは17行目の辺りですけれども、経営の観点では空港へのコンセッション事業の導入を含めた空港経営改革を推進するといった記載を追加しております。

続きまして、12番の空港機能を支える事業の運営の在り方というところの記載でございます。これは23行目辺りから御覧いただきたいんですけれども、保安検査なんかも含まれますけれども、こういった空港業務というのは、空港利用者に直接接する業務につきましては、適切に提供されなければ満足度にも影響を与えるという記載を加えております。それに続いて、航空運送事業者からこういった空港事業者へ委託等が行われる場合においては、安全・安心な運行に当たり十分な事業遂行能力を有する者を選定してほしいということ。あるいは、処遇改善や労働環境の改善を含めて業務が適切に行われていることを不

断に確認することが望ましいといったような記載等を追加しているという箇所がございます。

また、さらに下の36行目からでございますけれども、突然の運休や減便に伴う需要変動リスクについては、関係者が連携して適切に分担するといったことが期待されるといったこと。また、次のページの2行目からですけれども、空港側におきまして、関係者の協議の場を設けるなどして取り組むことでリーダーシップを発揮して、トータルとして空港サービスの提供が改善するように取り組んでいくことが重要といったことを追記しております。

続きまして、先ほどちょっと触れましたけれども、地方公共団体というワーディングの使い分けについて御紹介をしたいと思います。今、19ページを開いていますけれども、13番の協議会の活用のコーナーの17行目、あるいはその下の第四のところの29行目に地方公共団体という記載がございます、これらは地域と連携して空港の利活用を促進していくといったような文脈で書いているところでありまして、こういうところはある程度広域的な協力体制というのが求められるであろうということから、関係地方公共団体という整理をさせていただきました。

一方、次の第五でございますけれども、これは航空機の運航により生ずる障害の防止等というところがございます、ここはむしろ空港のマイナス面にも着目をしてきめ細かに対策を講じるべきといった趣旨の記載でございます。ここはむしろ主体をフォーカスする必要があるという観点で、20ページ目の10行目でございますけれども、空港周辺の地方公共団体というふうに整理をいたしました。

最後に第六の空港間連携について御紹介をしたいと思います。主に記載を変更した点を御紹介したいと思います。ここは成田、羽田、関空、中部について記載しておりますけれども、24行目以降ですけれども、こういった主要空港が全体としてさらなる国際競争力の強化に取り組んでいくという趣旨の記載を加えていますのと、29行目以降ですけれども、首都圏、近畿圏、中部圏のそれぞれの域内において域内に存する他の空港も含めて空港運用の最適化を図り、機能を最大化していくという記載、また32行目からですけれども、三大都市圏以外の地域においても、密接な関係を有する空港については空港機能の最大化の観点から連携を図っていくことが望ましいということ、総論だけ書かせていただいております。

最後に、首都圏空港の連携の在り方について記載しているところの変更点を御紹介しま

す。21ページ目の4行目ですけれども、成田空港につきましては三国間流動需要のさらなる取り込みに向けて取り組んでいくといったような記載の追加、また9行目からですけれども、新幹線等の乗り継ぎ拠点を含む都心部及び羽田空港との鉄道・道路アクセスの強化に取り組むといった記載、また11行目におきましては、羽田空港におきましてもターミナルの再編・整備を進めるということ、あとは空港アクセス鉄道の強化を進めるといった記載をしております。

その上でということで、両空港の航空ネットワークの形成を図りつつ、両空港間の旅客・貨物の移動の一層の円滑化を実現することで、一体として首都圏空港としての国際競争力を大幅に強化していくといった記載を今回、追加をしております。

基本方針の主な修正点は以上でございます。御審議を賜ればと思っております。よろしくお願いいたします。

【山内分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、今事務局から資料内容について御説明がありましたので、これについて皆さんから御質問、御意見を伺いまして、議論したいと思っております。それで、今日は割合時間がありまして、一応、事務局からの指示では1人当たり6分程度ということで御発言願いたいと思っておりますけれども、あまり長くなりますと時間があれですので、大体その辺りを目安で御発言いただきたいと思っております。資料3については前回議論して、その意見を反映して、それからパブコメをかけて、それを反映したということでありまして。最後のところでまたいろいろ伺いたいと思っております。いかがでございましょう。どなたか発言の御希望いらっしゃいますか。

ウェブの方は手挙げでも入れていただくと、事務局から私に連絡をいただくことになっておりますけれども、手挙げの順番が前後することはありますけれども、その辺りは御容赦いただくということで、いかがでしょうか、どなたか。

竹内委員、どうぞ。

【竹内委員】 竹内でございます。御説明ありがとうございました。これまで、今日も御報告くださったように、様々な意見を取り入れてくださって、ブラッシュアップがかなり進んできたので、本当にいいものが出来上がって、特に内容についてどうこうということではもう私は特にはありません。ただ細々した言葉の使い方の点でチェックしてもらいたいなり、あるいはここどうだろうかという点があるので、そこをお話申し上げたいと思っております。

まず最初に、利用者という言葉があちこちでみられるんですけども、それは航空の利用者なのか、あるいは空港の利用者なのかという点です。例えば具体的な事例を申し上げますと5ページの33行目のところに空港運営権者とは書いてある④のところですか。最後のところに利用者の便益の増進と書いてある、この利用者というのは空港運営権者から見れば空港をたくさん利用してもらいたい、つまり飛行機に乗る必要はなくて空港自体に魅力を感じる、そういう方々までこれは含めているという意味であれば空港利用者ということになります。あるいは11ページの(1)のタイトル、航空利用者(旅客)の便益のところを書いてある、この場合には空港の利用者というのは入れなくていいのかというようなどころのチェックですよ。

要するに利用者という言葉が一体どちらの意味で言っているのか、航空機を利用する意味での利用者になっているのか、あるいは空港を利用する、つまり乗る人以外の人も含めた利用者になっているのか、というところをもう一度チェックしていただいて、分かりやすくするといいのではないかと思います。これが1点目でございます。

それから2番目は、14ページのところになりますが、たいしたことではないんですけども、9行目、⑦自然災害、いろいろな災害とかが発生したときに空港ビル拠点の機能についてです。これは道路について東日本大震災ではあった話ですけども、そういう被災した地域への中継拠点としての重要性とともに、空港はもしその周辺に災害が及んだときの周辺住民の避難とか保護の拠点にもなり得ると思いますので、その点についてどこかに書いてあったらいいのですけれども、私見落としているかもしれませんが、もし書いていなかったらそういう役割ですね。よく中学校や小学校が避難の場所になったりしますが、空港となるともっと大規模になるはずですから、もし書いていなければ何かあったほうがいいのかと思ったのが2点目でございます。

それから、3点目は18ページ、これは単に文言だけの話になるのですが、18ページの36行目になります。「さらに、突然の運休や減便に伴う需要変動リスクについて」と書いてある、これは供給変動リスクではないかと思うのですが、その点をチェックしていただくと有り難いです。以上、私から3点申し上げました。以上です。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す。

事務局いかがですか。

【航空ネットワーク企画課長】 竹内先生、ありがとうございます。いずれも御指摘の

とおりでと思います。個別にお答えしますと、1点目につきましてはおっしゃるとおりでして、先ほど御紹介しましたが、今回、8ページ目に御紹介しましたように空港そのものが観光客の来港目的施設になるほか、地域住民の方の日常生活の中で移動目的外の来訪施設になることを踏まえという記載を加えております。したがって、おっしゃるように航空便を利用する方だけを対象に言って利用者と言っているか、もうちょっと広く言っているかということについては再度整理が必要だと思しますので、確認をさせていただきたいと思っております。ありがとうございます。

あと、2点目につきましては、中継拠点という点につきましては今先生に御指摘いただいた14ページ目の⑦のところに、救急救命活動や緊急物資の人員の輸送拠点ということで記載をしておりますが、御指摘があったような空港の周辺の方の避難拠点としての機能につきましては、4ページ目の意義のところなんですけれども、23行目からでございますけれども、これまでの災害において空港が住民避難拠点として機能した例もあるという記載をしておりますが、いずれにせよ記載の整理を考えていきたいと思っております。

最後に18ページ目の点につきまして、需要ではなくて供給ではないかという御指摘、そのとおりでと思います。ここは削除する等、所要の修正を行いたいと思っております。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。よろしいですかね。

【竹内委員】 はい。結構です。

【山内分科会長】 それでは、次の発言者はリモートで、羽藤委員にお願いしたいと思います。羽藤さん、どうぞ。

【羽藤委員】 どうもありがとうございます、先生。私は2点でありますけれども、まず14ページ目でございます。ここに、A2-BCPですかね、書かれておまして、今、ちょうど中東のほうでは数万便がキャンセル、数十万人が旅行中に足止めという状況に陥っているということを考えますと、様々な危機的な状況、災害も含めて、空港ターミナル周辺では空港だけではなくて周辺のホテルも含めた、ためておく機能をどういうふう to 実現していくのかということが重要だということが明らかになっております。

こうしたことをA2-BCPというもので実現していくということで、書き込んでいただいているということで、これは非常に良いことだと思う反面、現実の空港のオペレーションではコンセッション契約によって成り立っているところもございますので、こうした対応をすればするほどコストはかさむことになるわけですので、しっかりとこの辺りのと

ころを実現しているのかというチェック機能を、ぜひ充実させていただくことをお願いしたいということと、あと今の政府の中ではかなり地域経済クラスターということが言われております。ただ、マイクロンの東広島空港とかTSMCの熊本空港、Rapidusの千歳とか、あるいは半導体だけではないとするとトヨタとか日産の工場がある北九州空港みたいなところ、あるいは孤立する空港という意味では島嶼部の沖縄とか南西諸島のほうの空港、こういうものについてはこのA2-BCPというものをより高い角度で実現していく必要があるのではないかと思いますので、ストレステストをきっちりしていただきながら、どの空港でこうした対策をやるのかというところについて、一步二歩踏み込んだ形で何とかお書きいただく、あるいは対処していただけないかと思った次第です。

あともう1点は20ページ目の空港のアクセスのところです。このところはかなり前回もいろいろな先生方から、私も含めて議論になったところですが、三大都市圏、特に成田、羽田のところではキャパシティが既に足りなくなるということも予想されておりますので、空港アクセスの鉄道のネットワーク網というものをより広げた形で想定していく必要があるように思います。鉄道側の需要予測、そして空港側の需要予測を組み合わせる形でアクセス網の計画をよりしっかりと充実させていくことが重要だと思いますので、航空局と鉄道局が一体となった形で財源の確保とセットでぜひお願いでき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。

事務局、何かお答えありますか。

【大臣官房技術審議官】 一つ目のA2-BCPの件でございますけれども、毎年、災害等が起こった後に振り返りをしてA2-BCPのマニュアルに反映させたり、さらにはA2-BCPのマニュアルの中で必須とされている項目、留意とされている項目について、それぞれの空港でのA2-BCPに記載されているかというチェックもしておりますので、そうしたチェック機能を引き続き強化してまいりたいと思っております。

【羽藤委員】 ありがとうございます。チェックしているということで確認しました。ありがとうございます。

【山内分科会長】 では、2点目。

【航空ネットワーク企画課長】 2点目でございます。御指摘等、承りまして、ありがとうございます。おっしゃるように、鉄道のアクセスがしっかり供給力が十分であることは大変空港においても死活的に重要でありますので、鉄道局ともしっかり連携してしっか

り計画的に進めていくということが大事だという御指摘だと承りました。ありがとうございます。

【山内分科会長】 よろしゅうございますか、羽藤さん。

それでは、次の発言者はリモートで原田委員が御希望でございます。どうぞ、原田さん、御発言ください。

【原田委員】 ありがとうございます。政策投資銀行の原田でございます。今回、方針のほうにしっかりこれまでの議論を反映いただいているということを確認しております。どうもありがとうございます。その上で、私、前回大きく3点ほど申し上げましたので、その確認をさせていただきたいんですが、まず1点目は特に韓国とか台湾、その中でも北米・アジア間でのトラフィックの競争力維持強化の観点から、首都圏2空港の役割分担と機能強化をしっかり戦略に入れていただきたいということ。これは資料の21ページの、特に成田国際空港においては以下、アジアの国地域のほかの主要空港と比較してみたいなことまで書いていただいたので、大変ありがたいと思っております。

2点目に申し上げたのは地方空港の話でございます。今後人口減の中で改修ニーズが高まる地方空港の機能維持という観点から、コンセッション導入を促進する等で経営改革、資金確保を進めていただきたいというお話で、これも18ページにしっかり反映いただいていると思います。

3点目、これを実は一番前回強調させていただいたつもりなんですけれども、グラハンに関してでございます。前回私が申し上げた趣旨は、グラハンの事業者がいわゆるフラグメント化というか、すなわち小規模な事業者がそれぞれ実施していて必ずしも効率的ではない場合があるということをお願いしたんですけれども、その観点から例えばカーボンニュートラル、それからDX、AI投資などの対応を念頭に、ある意味適切な規模の事業者さんにしていくような体制の構築を検討してはどうかというような趣旨で発言をさせていただきました。

この点については、18ページの十分な事務遂行能力を有する者を選定するかどうか、委託側と受託側の間における取引の適正化というような、こちらで表現をいただいているのかと理解をいたしました。これで間接的にカバーされているというふうに読めるので、必ずしも何か具体的にさらに突っ込んだ文言に修正していただくという趣旨ではないんですけれども、申し上げた趣旨については今後、安定的な経営という意味では非常に重要かと思っておりますので、引き続き関係者間で継続的に議論をしていただくように期待

しております。私からは以上です。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す。3点目ですかね。

【航空ネットワーク部長】 ありがとうございます。1点目、2点目はしっかり盛り込ませていただいております。3点目につきましては、過去にグラハン事業者の例えば登録制を導入するなどによって一定の資格審査をすべきではないかという議論があったのも確かでございます。ただ当面は、まずはキャパ不足にしっかり対応すべきだということと、本来の責務を持っているエアライン等がしっかり監督の中で見ていくべきではないかという議論の中で、一旦、制度の見直しは見送られた経緯がございます。

よって今回の案におきましては、18ページ、御指摘のあった25行目から27行目辺りにその趣旨を明記させていただいておりますけれども、いただいた資格の審査、あるいは参入要件の設定などについては、中長期的な課題としてしっかり我々も認識をして、今後も状況の推移を見守りつつ、必要な対策を練っていきたいと思っております。

【原田委員】 ありがとうございます。よろしく願いいたします。

【山内分科会長】 ありがとうございます。それでは、そういう形で。

今、リモートの方、お二人御発言されましたので、対面の方で御発言を御希望の方、いらっしゃいますか。

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。様々な意見を取り入れていただき、本当に感謝申し上げたいと思います。

その中で、自分の発言のところを踏まえて何点かお伺いしたいと思いますけれども、資料1-1の7ページ目の空港アクセスの関係について少しお尋ねしたいんですけれども、深夜早朝便となりますと空港アクセスが大変煩雑になってくると思いますけれども、前回も言いましたけれども交通事業者の担い手不足といったところ、それに対してどういうふうに対応していくのか。対応案については、交通事業者とも連携して対応していくという書き方というか説明になってはいますが、それが本文の中でどこをどういうふうに見ていくとそういうふうに見えるのかというのがよく分からない。

例えば国と交通事業者が連携をしたとしても、担い手不足の解消に本当に直結するのかどうかというところは見て取れないということがありますし、それがそこで働く労働者にとってもすごく不安になっているところでもありますから、そこについて少し教えていただければと思います。

また、今回のこの改正は15年ぶりということでありましたけれども、本文の中におおむね5年をめぐりにまた見直しをしていくというような旨がありますけれども、もう少し抜本的な見直しが必要な箇所があるのかなのかということの検証というのはどうしても必要になってくると思うんです。今回15年ぶりでありまして、働き方とかもすごく変わっているので、違う箇所でも見直さなければいけない部分というのはかなり多くありますので、そこについて少し皆さんと一緒に相談をしていきたいと思っております。

最後のこの文章だけではなかなか理解ができない部分がありまして、できればこれに分かりやすいパワーポイントか何かでの解説書みたいな、ヒントがいただけるようなものを作成をお願いしたいと思っております。以上です。

【山内分科会長】 事務局、お願いいたします。

【航空ネットワーク企画課長】 手分けしてお答えをしたいと思います。まず1点目、私からお答えをしたいと思います。おっしゃるように特に深夜のアクセスということありますと、担い手不足の問題というのは非常に課題でございます。もちろんこれは深夜だけではなくて一般的に担い手不足というのは非常に深刻だということでございます。おっしゃるように交通事業者と連携して対応していくということなんですけれども、それで十分なのかということもありますし、これは打ち手側の決定的な打ち手というのはなかなか難しいところもありますけれども、しっかり一朝一夕ではなくてしっかり取り組んでいくということだと思います。記載の反映し方等の要否については検討させていただきたいと思っておりますけれども、御主旨としては承らせていただきました。ありがとうございます。

【航空ネットワーク部長】 より骨太な見直しの議論が必要だということでもあります。まず5年に1回と書いてあるのに制定以来、メジャーな見直しを行ってこなかったというのは我々も反省しているところでありまして、今後は着実に世の中を反映した定期的な見直しというのはしっかりやっていきたいと思っています。また、23ページにも書いてございますけれども、より機動的に見直す必要がある場合には必ずしも5年を待たずにやっていくんだということだと思います。今回の一連の御意見を頂戴していく中でもより深遠な課題、あるいは先を見据えた議論の必要性というのは我々も感じておりますので、また改めてこの分科会なのか、あるいは個別の有識者会議の場なのか、それぞれのテーマに応じて御相談申し上げたいと思っておりますけれども、機動的に議論は進めてまいりたいと考えております。

3点目、せっかくつくっても大部の文書であって、現場に浸透しないと意味がないでは

ないかということであります。まさにこの基本方針をつくる意義というのは、空港というのはたくさんの方々が有機的に結びついて機能している施設でございますので、皆さんが同じ方向を向いて同じ問題意識を持って頑張っていただけるための、ある種の道しるべということで今回の改定をさせていただいているものでありますけれども、この浸透に向けて現場の説明会、あるいはシンポジウムみたいなものがあるのか、御指摘のあったような何か解説するようなマテリアルが必要なのか、これ我々も工夫をしていきたいと思っておりますので、また御相談をさせていただければと思います。

【山内分科会長】 以上でございますか。ほかに。

どうぞ、松尾委員。

【松尾委員】 2点、意見させていただきます。11ページに空港利用者の利便の増進という箇所がございますが、④に自家用車を利用した空港来訪者の増加による空港駐車場の混雑が課題となっているというふうな記載がございます。この解決策としまして、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というようなことや、駐車場の機能強化というふうなことがございますが、ここで抜本的な解決策として駐車場を増やすといえますか、駐車可能台数を増やすというふうなことも含まれているのでしょうか。それについてまず、お聞きできればと思います。

【航空ネットワーク企画課長】 ありがとうございます。ここの記載では、駐車場の機能強化と書いているところは抜本的な容量の増大、例えば用地の確保、あるいは立体駐車場の整備といったことを含めて記載をして、機能強化というふうに表現しております。

【松尾委員】 分かりました。価格がどんどん上がって利用者が利用しにくいとなると問題ですので、価格は今回かなり上がったということもございますので、これ以上上げないけれども駐車できる車両が増えるということが望ましいことかと思えます。

それと、9ページにございます②のところ、来日外国人旅行者の更なる地方誘客に当たってはということで、地方空港への国際線の就航拡大というふうなことがあるんですが、なかなか地方空港へ国際線が就航するのは難しいということもございますが、この点に関して航空会社のほうとしての努力等についてはあまり見えてこない文章になっているんですが、これは国内線利用促進というふうな言葉のところには日本の本邦航空会社の内容、努力をしてもらうということを含んでいるのでしょうか。その辺りがよく分からないんですが。

【航空事業課長】 航空事業課長の庄司でございます。実際問題、地方からの国際線と

いうところで、本邦社で今就航している事例は極めて少ない状況ではございますが、航空会社として就航の努力は進めているところではございます。一例としては先日、沖縄の航空会社ですけれども J T A が那覇から台湾に飛ばすというフライトを新設しておりますし、新規航空会社の中でも地方空港からの国際線というものをチャーターという形でまず始めている、そういう事例は増えつつございます。国内線がなかなか厳しい中で国際線に活路を見いだすという動きは各社でございますので、実態的にはそういう動きが進むのではないかと考えておりますし、必要な環境整備は航空局でも進めてまいりたいと思っておりますが、国内線であれ国際線であれ、一義的には路線の改廃は航空会社の判断になりますので、今流れとしてはそういう動きが出ておりますが、そういうものを必要に応じて支援してまいりたいと、このように考えております。

【松尾委員】 分かりました。外国からの来日外国人旅行者の方は、以前であればジャパンレールパスというものを皆さんお持ちになっていて、これが 2023 年の 10 月に価格が約 70% 引き上げられたということで一部の方には人気がなくなったということはあると思います。現状でもやはり外国の方にお話を聞きますとこれを買って持っているということは大変多いようなふうには聞きます。ジャパンレールパスではなくてジャパンエアパスみたいな感じで、航空会社さんもこのような努力をなさることはできないでしょうか。地方都市においても、何でこんなところにいるんだと思うぐらい大荷物の方もいらっしゃいます。そういったリピーターの方を対象に、魅力的に見えるようなパスなどの新しい仕組みをつくるということも考えてもいいのかと思ったりしておりますので、御検討いただければと思います。以上です。

【航空ネットワーク部長】 国内線の全利用者のうちの外国人の利用というのは 2.5% にとどまっているという状況でありまして、エアラインさんのもっとここは増やしていかなければいけないという御認識だと思えます。同時に地方も、どうしても地方の首長さんは逆の直行便にはすごく熱心に取り組んでいらっしゃるんですけども、実際の数字を見ると成田、羽田、関空で 75% の訪日外国人を受けていますので、ここからいかに地方に来ていただくかという部分について実際御自身の、あるいは空港を管理しているところとしてもより御努力をエアラインと一緒にやっていただきたいというメッセージを込めたことで、その 2 軸が必要なんですよということをあえて申し上げます。

エアラインさんも当然、いろいろなチケットの開発であつたり割引等々もありますし、先般、J R 東と J A L さんが提携をしていくという発表もございましたけれども、鉄道と

のいろいろ協力関係も深めながら、新たなマーケットの開拓をしていく機運は生まれつつあるのかと思っておりますので、こうした流れはどんどん応援をしていきたいと思っております。

【山内分科会長】 よろしいですか、松尾委員。ありがとうございました。

そのほかに。どっちでも。

【屋井委員】 会長と目が合いましたので、屋井です。どうもありがとうございました。大変、適切に加筆修正をいただきましたので、抜本改定を早めにしてほしいというふうに言いながら、私はコメントしていたんですけども、結構いろいろなところが変わってきたというふうには思っています。大変よくなってきたと思います。

そういうこともあるので、2点だけ申し上げます。1点目は単なる自分の個人的な意見なんですけれども、18ページ辺りに空港機能を支える事業の運営の在り方ということで委員の方々から様々な御意見もあって、グラハンの関係もそうです。給油もあるいろいろなビジネスが空港の中で行われているわけで、その中の特に自動化といいますか、省人化、自動化に関しては今まさに世界中で取り組んでいるところでもあるし、日本もそうですけれども、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どこかに秘めたような方向感で書けないか、書いてほしいなということ。そういう方向感を持たないと、今の極めて厳しい労働環境と人手不足とか様々な中で、事業者さんに任せて頑張らなさいと言うだけでも厳しいかと思えます。この辺りの書き方がいろいろ変わってきたものですから、せっかく変わるんだったらそういうニュアンスも多少、欲しいと思ったのが1点目です。

それからもう1点は、すばらしい加筆をしていただいたのが6ページの先ほど御紹介があった19行から22行のところであります。これも抜本改正を行うならこういう類の事柄はぜひ欲しいと思っていたことを入れていただきましたので、これでもう満点というか十分なんです。けれども、今回の方針全体を見ますとここに関して2点だけ申し上げたいのは、一つは責任とか役割の分担ということ、もう一つは目的との対応ということなんです。こういう方針を決めた後には各空港がこの方針に従ってというか、配慮しながらしっかりとした取組を様々にしていくということが当然求められるわけで、6ページ以降の幾つかの箇所には空港管理者とか空港運営権者を中心にして取り組むんだということがたくさん出てくるんです。

ところが、まさに基本方針の目標が書いてあるところに出てくる役割の、これは分担が

書かれているわけでありませけれども、その最後に入れた4行、これは改めてみんなで協議して例えばビジョンを策定しましょうというふうに読めるんです。けれども、ここで言っている空港の将来ビジョンというのは極めて重要で、空港そのものの在り方、将来に向けて在り方を束ねていく、あるいはこの後ろに出てくるDXがあったり運営の話がいろいろありますけれども、そこで空港管理者が中心となりながら取り組んでいくような事柄の根拠になったり、指針になったりするものだと思うんです。

だから、例えば今現実につくられている空港の将来ビジョンというのはそういったものが多いのかもしれないけれども、改めてここで国の方針としてこういうものがあつたらいいのではないかというときの空港の将来ビジョン、特にこの6ページという場所を書いてあるビジョンはもう少し高めであってほしいと思う。少なくともここに「空港管理者、あるいは空港運営権者が中心になって」という、そういう言葉が入ってきて、さらに言うとな何のためにつくるビジョンかという、その前に目標を6つつくりましたので、この中には防災の関係も入れていただきましたけれども、極めて重要な取組を連携してやらなければいけないわけです。それはみんなで協力しましょうだけではなくて、主体となって責任を持って取り組むというスタンスも要るということでした。ここにぜひ何のためにとということで目標、「6つの目標を踏まえた」とか、何かそういう言葉も同時に入れていただくとこの空港の将来ビジョンの性質と、それから責任関係が非常に明確になって、素晴らしい取組が今後進んでいくのではないかと思います。この2番目のところはぜひ御検討いただければありがたいと思います。以上です。

【山内分科会長】 事務局、いかがでしょう。

【航空ネットワーク部長】 まず、DX化ですけれども、これは御指摘のとおりでありまして、我々も非常に強い危機感を持っております。技術開発と併せて各エアラインさんの中期ビジョンの中でも随分位置づけが進んできましたけれども、経営の方針としてDX化をしっかり進めていくんだという経営の強いコミットメント、それから各社ごとではなくて特に空港などの面的に、横割的に進めていくということ、この辺りが非常に今後の実装化に当たって重要だと思っておりますので、その辺りの危機感がもう少し出るように記載を工夫すべしという御指摘だと思いますので、検討してみたいと思います。思いとしては今申し上げたようなことにしっかり問題意識を持っておりますので、それがうまく表現としてお伝わりできるように工夫したいと思っています。

それからビジョンにつきましては、幾つかの空港では自治体が中心となってビジョンが

掲げられているところがございます。例えば茨城であれば茨城県が茨城空港のビジョンをつくったりしています。よって、必ずしも空港管理者が主体としてやるのがいいのか、空港を抱える自治体がこういう空港であってほしいという思いを込めるのがいいのか、この辺りについてはまだ我々も完全にこのパターンでいこうというふうに決め切っているものがないがゆえに、少しふわっとした書き方になっています。

我々の問題意識としては、御指摘のように、いろいろなテーマについてこれからやっていかなければいけないことがあるんだけど、先ほど申し上げたように空港はあまりに多様な方々が関わっていらっしゃいますので、みんなで共通してこの空港をこういうところにしていきたいと思いますというのを共有できるような、そういう協議の場や文書というのが必要だということについては我々もそのとおりだと思いましたが、こちらの分科会の議論としてもそういったコンセンサスがあったと思いますので、ここまで書かせていただいているところであります。

いずれにせよ少しふわっとし過ぎている部分が、御指摘のようにあると思いますので、どういうことについて、あるいはまたこれは単にできたらいいよねみたいな文章ではなくて、具体的に目標と関係者の役割分担というのが記載されたものであるべきだということころは、もう少し踏み込んで書ける工夫をしてみたいと思っております。以上です。

【山内分科会長】 よろしいですかね。ありがとうございます。

ほかにいかがですか。では、花岡さん。

【花岡委員】 花岡です。ご説明ありがとうございます。前回、指摘させていただいた訪日外国人が国際線旅客の7割以上になっている状況を踏まえて、いろいろなところを加筆修正していただいて、十分反映されているので、とてもよくなったと思います。

また、地方管理空港についても離島空港の件等を書き加えていただいたので、もう私としては十分よくなったと思っているんですが、細かい点でひとつコメントです。9ページの21行目に離島の件で追加していただいたところで、有人国境離島の保全などの観点をに入れていただき、これは本当に重要なんですけども、国境離島という話になってくると国防というか防衛の話が出てきます。22ページの防衛省との関係が以前のバージョンからそのまま書かれていまして、国境離島になると空港よりは港湾のほうが大事なんですけれども、もし可能であれば防衛的な観点から何か書けるのであれば書いてもいいのではないかと思ったところです。

あとは、すごく細かいところですが、15ページの22行目の空港DXについて、ここ

も十分修正されていて良いと思ったんですけども、22行目の最後に、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あるんですけども、規制と制度だけではなくインフラの整備、具体的にはDXによって電動化が進んできて、別の自動運転の委員会で私は委員を長らく担当していますけれども、指摘されているのは電源の確保という問題で、電源はどうしても投資費用がかかるので、国の支援が必要と思っています。現時点では充電する場所がボトルネックになっており、自動運転の拡張が進まないのではないかという点も指摘されているところなので、規制・制度の見直しプラス、インフラ等の支援、あるいは別の表現が必要かもしれませんけれども、そこを国においてやっていただければということも大事かと思ったところです。

あと最後、パブリックコメントにも面白い意見というか、偏った意見も見られますけれども、パブリックコメントは反映させるものなのか、意見を伺った上で伺って終わりなのか、パブリックコメントの意見が反映された部分はあまりないような気もしたんですけども、パブリックコメントの扱いというのは実際どうなるのかということも教えていただければと思います。以上です。

【航空ネットワーク企画課長】 花岡先生、ありがとうございます。3点、お答え申し上げます。まず、1点目でございます、有人国境離島の話をご追加させていただきますけれども、防衛の観点についての御指摘ということでございます。これこそパブリックコメントでも一部そういう指摘があるんですけども、なかなか防衛的な観点での空港の利用というのは、いわゆる民生利用を前提とする空港の設置及び管理に関する方針に書き込みをするというのは、正直なかなか難しいところがありますということが前提としてあるんですけども、御指摘いただいたような離島などではまさに有人国境離島としてのある意味存在の前提というようなこともありますので、こういったことぐらいいれば書き込みができるかということで記載をしておりますのと、あとまさにいみじくも御指摘をいただきました22ページにあります平時の自衛隊とかの利用に関しましては、ここにありますが特定利用空港の枠組みというのがあります、そこでの円滑な実施に関する枠組みというものにのっかって協定を結んでやっているというところもありますので、実際なかなかそのぐらいかと、書けるのはという、そんな感じで正直思っているところでございます。それが1点目です。

あと2点目でございますけれども、DXに関してまさに御指摘いただいた電源の話は、これは非常にいろいろな空港管理者及びグラハン事業者、航空会社等から多く御指摘をい

ただ、御要望もいただいております。これはしっかり考えていかなければいけないと思っております。もちろん支援等をやっていくということではあるんですけども、前提としてインフラの整備をしっかり、要するにバックヤードになるインフラの整備というのをしっかりやるべきだという趣旨のことは、何がしか反映するというのはあるかと思っておりますので、反映させていただきます。

あと3点目に、パブリックコメントの取扱いについて御照会いただきました。これは、2月26日までに賜ったものでありますので今回は御意見だけの開陳にとどめてはありますが、実際の取扱いとしては4月1日頃に恐らく順調にいけばこの基本方針を策定して公表するという段階の、その公表の段階で対応の方向についても記載をすることになってはいると、基本的には御意見として承ることもあるかと思っておりますけれども、反映できることについては反映するというので、例えばごく些末で大変恐縮なんですけれども、今回で言うと3番にあります周辺環境対策という表現の御指摘がありますけれども、平仄をとりますと「周辺」を削除するのが平仄がとれているということで、今回削除して反映してもう既にあるんですけども、そういうことなど必要に応じて反映できるものは反映したいと思っております。そこは今日の御意見も賜った上で、事務局でいろいろ対応したいと思っております。以上です。

【山内分科会長】 よろしいですか。

【花岡委員】 はい。

【山内分科会長】 次は、鎌田委員。

【鎌田委員】 鎌田です。御説明、ありがとうございました。私、前回、欠席してしまつたので、その後も御説明いただいたりしているのですが今頃こんなことを言うてはいけないのかもしれないんですが、9ページの3行目に効果的かつ効率的な空港の運営というのがあるんですけども、その下に①から⑧まで書かれているんですが、効率的というのは分かるんですけども、何の効果の効果的なのかというのが読み取れないというか、それぞれ違うのか、1番目、2番目、3番目とかでそれぞれ効果が違う話をしているのか、それとも包括的に何かの効果を考えていてその効果的という意味なのか、その辺りが読み取りにくいと思つた。効率的というのはその後も出てきたりするので分かりやすいんですけども、私の理解不足でしたらすみません。

あともう一点なんですけれども、14、15ページに環境負荷の低減ということが書いてあって、SDGsとかESGというのが出てくるんですけども、環境はもちろんSD

G s、E S G、特にEのところに入ると思うんですが、S D G sもE S Gもそれ以外の話もあると思います。例えば、多様性とかダイバーシティなんていうのもまさにそうですし、例えばE S Gに関して言うとその後の17ページにガバナンスというのが出てくるんですけども、Sのソーシャルの部分が全く出てこないのと、S D G sのところも8ページ目に多様性、包括性が確保されるとか、誰もが安心して利用しやすいという、利用者に関しては出てくるんですけども、働いている方の多様性とか、あるいはモチベーション、離職率とか就労環境とか、ちりばめられてはいると思うんですけども、環境のところにはしかこれが出てきていなくて、ほかのところに出てくるのがソーシャルの部分がないというのは、昨今の流れからしてどうなのかと思いました。感想ですので、何か反映とか新たにつくってくださいという意味ではないんですけども、何となく国際的なグローバルな視点を持っている人から見ると閉鎖的というか、何となく、考えてないわけではないんでしょうけれども誤解を与えてしまわないかと思いました。以上です。

【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点目に御指摘いただきました効果的かつ効率的な空港の運営という文言なんですけれども、これは実は空港法の第1条の目的の一番最初に出てくる文言でございます、法律の文言なのでそのまま使っているというところがあります。解釈については若干私見も踏まえて申し上げると、ここで言う効果的というのはつまり空港を適切に運営・設置をすることによって、そもそも空港が果たすべき権能とか機能というのが恐らくいろいろあって、例えばより多くのお客さんを受け入れるとか、地域と共生して発展するとか、いろいろな恐らく目的があって、そういうことをしっかり効果として、空港がそもそも果たさなければいけない役割を十分に発現するという、そういうことを目指しているという趣旨であるというふうに理解をしております、確かにそれぞれについていろいろこういう側面だったらこうという解説があるんだと思いますけど、趣旨としてはそういうことだろうと思っているということでございます。

それと、2点目に御指摘をいただいたS D G sとかのE S Gということで、おっしゃるように確かに環境以外の分野というのもいろいろあって、恐らく空港も社会の、C S Rと言っていいのかわかりませんが、そういう観点で申し上げますと、環境だけではなくてダイバーシティとかいろいろな観点に即した意識を持って投資も行うし、経営もそれに即して経営をしていかなければいけないということでもありますので、若干そういう意味ではテーマがいろいろにまたがると。環境のところを書いてあるとむしろ狭く解しているの

ではないかというような御指摘があるかもしれないと思うので、考えてはみたいと思いますが、趣旨としてはそういう世の中の意識の高まりにしっかり空港もキャッチアップしていかないといけないということを何がしか表記したいという、そういう趣旨でございます。以上です。

【山内分科会長】 よろしいですかね。ありがとうございます。

それでは、篠原委員。

【篠原委員】 篠原でございます。この方針案そのものには異論はございません。私の主張もかなり入れていただいているので、これを了としたいと思います。問題は今後なんですけれども、これをまた具体的な施策に落とし込んだ場合に、実行する場合に、私も前から申し上げているように、これは馬鹿の一つ覚えみたいなものなんですけれども、利用者目線を常に頭に描きながら、踏まえながら、具体的な施策に落とし込んでいただきたいということを改めて、改めて、3回、5回言うとあれだから2回にしておりますけれども、ひとつよろしくお願いを申し上げます。

それで、5年で見直しということのようなんですけれども、さっき池之谷さんからも話がありましたけれども、ちょっと長いんじゃないですか、スパンが。2年、3年ぐらいのところは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心に中間的にお出しいただいて、まとめていただいて、それを利用者も含めてちゃんとそういう情報を公開するという、ディスクロージャーですね、これをぜひやっていただきたいと思っております。

これはあと、質問なんですけれども、前にお話しいただいたかもしれせんけれども、何でこの基本方針案が15年もずっと改正されずにこのまま来ていたのか。10年ひと昔と言って、それを超えてまさしく15年というのは浦島太郎の世界に入ってしまうわけじゃないですか。これが何でこんなにそのままになっていたのかといういきさつを教えてください。前にお話があったかもしれせんけれども。

それから全然話が違うんですけれども、もう一点はアメリカとイスラエルによるイラン攻撃による邦人の退避の問題です。今、飛行機の救援機とかチャーター機か、前にも民間機がなかなか行けないので自衛隊機だという話で議論になりましたけれども、その辺りは何か政府部内で、あるいは国交省の中で何か具体的に検討されていることがあるのか、どういう今議論の状況なのか、分かればですよ、これはもう分かればでいいです、教えてください。以上でございます。

【山内分科会長】 事務局、お願いいたします。

【航空ネットワーク企画課長】 すみません、分担して回答させていただきます。まず、利用者目線の御指摘、ありがとうございます。まさに施策にこれを落とし込む際もこの利用者目線ということはしっかり御指摘いただきまして、ありがとうございます。今日は幹部もそろっておりますので、コメントとして受け止めさせていただきたいと思いません。しっかり取り組んで……。

【篠原委員】 秋田さん、よろしく。

【航空ネットワーク企画課長】 ありがとうございます。それと、あと見直しの期間でございますけれども、御指摘いただいたように、5年は長いという御指摘、もったもかと思っております。本文の末尾に見直しの改定の時期を待つことなく臨機応変に対応することとするというふうに書いておりますけれども、御指摘いただいたように2年とか3年とか、具体的なやり方はこれからですけれども、しっかり検証といいますか振り返りとそれを踏まえた見直しをしっかりとやりたいと思いません。

【篠原委員】 いや、その途中まででどういう効果がもう既に出たかとか、そういうやつもしっかり発信してもらいたいです。

【航空ネットワーク企画課長】 かしこまりました。情報の発信もしっかり心がけて扱ってまいりたいと思いません。ありがとうございます。

【篠原委員】 よろしくお願いします。

15年になったいきさつ。

【航空ネットワーク部長】 それは、この15年、20年の間にも様々な航空行政をめぐる変化があつて、それこそ羽田・成田の首都圏空港の機能強化であつたり、近年でもグラハンの担い手確保の問題だつたり、今もまさに国内線の在り方の検討というものをやっていますけれども、個別の課題についてそれぞれ検討会なり審議会を開いて解決策を練ることを優先してきた結果にすぎないと思いません。全体を俯瞰して、このように再整理するという視点がこれまで欠けていたというのはもう反省でしかありませんので、今後はこれまでの15年の分、今回、何とかアップデートしたところだと思いますので、しっかり効果測定をし、PDCAを回しながら、不断なアップデートをしていきたいと思っております。

【篠原委員】 分かりましたけれども、やはり長期計画がしっかり更新されていって、それで短期のいろいろな施策に落とし込まれていくんだから、順序が逆だと思うんですよ

ね。ひとつよろしく願いいたします。

【航空局次長】 最後に邦人退避の関係は、昨日、与党で関係の会議がございまして、私が出席をさせていただきました。その場で外務省さん、邦人退避の関係は外務省さんでのほうで。

【篠原委員】 それは今日ですか。

【航空局次長】 昨日でございますが。

【篠原委員】 昨日。

【航空局次長】 昨日の午後でございますが、邦人保護の関係を御担当ということで御説明されているところをかいつまみますと、まずイラン、それからイスラエルにつきましては過去も邦人退避をしているという、そういう意味では実績があるということでございますので、まずそのところをさらに今回もやるのかどうかということについては、いろいろ検討されていると伺っているところでございます。報道を見させていただきますと、イスラエルからヨルダンに向けては陸路で5名ほどと伺っておりますが、退避を御希望される邦人の方については移動がなされているというような報道はされているということでございます。その後について今は特段、外務省さんのほうから我々のほうに何か救援便の依頼が来ているという、今の状況ではないという状況。

【篠原委員】 いずれにしてもそういう状態になるでしょう。

【航空局次長】 なりますれば、それは外務省さんのオペレーションに我々も協力してまいると。

【篠原委員】 自衛隊の関連もありますし。

【航空局次長】 自衛隊もちろんあろうかと思えます。自衛隊のほうでも必要な準備はいろいろと御検討されているかと思えます。

【篠原委員】 まだ具体的な方針は出てないということですね。

【航空局次長】 それはまだ我々のほうで聞こえているということにはございません。

【篠原委員】 イラン・イラク戦争のときもトルコの飛行機が日本人も運んでくれたというので、それから日本とトルコの友好関係というのはより強まったという歴史もありますから、またそのところはしっかり踏まえて対応してもらいたいなと思えます。

【航空局次長】 ありがとうございます。

【篠原委員】 ここは国交省だけで決められる問題ではありませんから、政府全体の問題だと思いますけれども、よろしく願いします。

【航空局次長】 トルコとの関係は現在も運航がされているというのが、今の現状というところでございます。

【篠原委員】 イラン・イラク戦争のときですね。

【航空局次長】 そのようですね。分かりました。

【篠原委員】 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した。

これでひと渡り皆さんに御発言いただいて、事務局と議論していただいたと思います。追加的に何か御発言の御希望等ございますでしょうか。よろしいですか。

どうぞ、竹内委員。

【竹内委員】 多少お時間あるようなので、特にどこに書き込んでくれという話ではなくて、大きな話というのか、大所高所というと大げさですけども、考える点があります。この方針の中に書かれている言葉で度々出てくるのが航空ネットワークという言葉です。ところが今日の議論もいろいろお伺いしているとあるのは、例えばJRとのコラボによって訪日外国人客の観光の需要の喚起をすとか、それからほかには離島航路について船との代替関係とか、それから災害のときにはほかの交通モードとのリダンダンシーとかレジリエンスの話などがたくさん出てくるわけですね。

となると、我々がこれから見ていく考え方というのは、航空ネットワークという考え方は狭い概念で、航空ネットワークというよりは交通ネットワークといいますかね、つまりほかの交通機関とどうやってネットワークを形成していった国民生活の向上、安全に努めるかという視点が必要ではないかと思うわけです。だから、今後、長期的にはほかの交通機関とのネットワークの形成というところまで考えていければいいと思うので、そのようなことがもし書き込んでいよいよであれば一番最後にでも少しあってもいいかもしれません。航空の世界だけでとどまらないネットワークの形成ということも将来的、長期的には考えていく必要があるのではないかということ、いろいろなお話を伺いながら最後に思った次第です。以上です。

【山内分科会長】 何かありますか。

【航空ネットワーク部長】 御指摘の問題意識は私どもも持たせていただいています。地域公共交通に関してはいわゆる縦の事業法に対して横軸で、地域で面で捉えようという法制度もでき、サバイバル補助のような横断的な補助制度も持っているんですけども、幹線に関して言えば航空は航空法、鉄道は鉄道事業法、高速バスは道路運送法という

縦の法制度しかなくて、横で議論するというのではなく、基本的に言わばレッセフェールに委ねられていたという世界なんだと思います。

特に欧米では、例えば三時間圏は基本的に新幹線が担えば航空は主役じゃなくてもいいといった議論もあるように承知していますが、逆に離島であればどうなのかとか、あるいは地方間で鉄道が十分に結んでいないような地域においては逆に航空の役割が期待されるのではないとか、いろいろな視点が、先生の御指摘のようにあるんだと思います。

今後、航空だけでネットワークを考えていくのか、日本全国の幹線交通体系という視点で考えていくのか、ここは今後の人口縮小時代の大きなテーマだと認識しておりまして、さすがに空港法の体系での基本方針ですので、あまり踏み出ると授權の範囲を超えているということにもなりますけれども、問題意識としてはしっかり我々も持って、これから関係局とも議論していきたいと思っております。

【山内分科会長】 先生、よろしいですか。

【竹内委員】 はい、結構です。

【山内分科会長】 私の知っている限りでは、まず昔々、総合交通体系というのがあって、昭和40年代ぐらいにそういう議論がありましたけれども、それからずっと交通のネットワーク論もそうだし事業論もそうだし、どんどん変わってきた中で、15年ぶりに空港でそういう議論をして、おっしゃるような指摘が出てきているのかと思いますけれども、私の知っている限り、総合政策局で交通機関間のコーディネートというか総合化というのか、そういうことを少し勉強したいというようなことを伺っています。ですので、おっしゃったように航空法、空港法でなかなか言えないところはそういったところで議論しながら、それをフィードバックしていくのかと思っておりますので、私が聞いている限りであって本当かそうか知らないけれども、その必要性があるということだけ指摘したいと思います。ありがとうございます。

一つだけ、さっき屋井先生がおっしゃった6ページのところは、すごく私は重要だと思っています。それで、我々は経営とかで言うと経営戦略論というのがあって、経営戦略論の最初に経営戦略とは何かということが出てくる。それは、簡単に言ってしまうと企業がちゃんと将来ビジョンを持って、そこに向かってどういうふうに進んでいくか、そのときにどういうリソースが利用できてどういう組織でやっていくかということを考えて、その下にそれぞれの戦術、打ち手があるという、そういう体系なんです。それで、屋井さんがおっしゃったのは、私の理解ではそういうことをちゃんと書いたほうがいいのではないかと

ということだと思し、それから田口部長がさっきお答えした後半の部分というのはそういうことを言っていたんです。なので、そういうところを少し書いていただいたらいいかと思っています。それぞれの空港で戦略を持つんだらうなど、こういう意味であります。

ありがとうございます。余計なこと言いましたけれども、そのほかに何か御発言、御指摘、ございますか。どうぞ。

【池之谷委員】 交運労協の池之谷でございます。今回の基本方針の中に様々入れていただいていますけれども、とりわけグラハンの関係についてもかなり厚く入れていただいていると思っています。先ほどこの間、15年間かかった理由としていろいろな小委員会だとか、グラハンの問題だとか、そういったところの会議があったとお伺いいたしました。ぜひとも今回入れていただいたグラハンの関係については、小委員会になるのか、またここになるのか分かりませんが、グラハンをきちんと充実をさせることによって航空であったり、また遅延対策だったり、そういったところがしっかりなると思いますので、ぜひともここはさらに力量を入れて対応していただければと思います。これは本当にお願いだけです。すみません。

【山内分科会長】 何かありますか。

【航空ネットワーク企画課長】 ありがとうございます。池之谷委員の御指摘、ありがとうございます。おっしゃいましたようにグランドハンドリングにつきましては、これも持続的な発展に向けた空港業務の在り方検討会という検討会を航空局で別に回しております。昨今、コロナ期の前ぐらいからですけれども、グラハンの担い手不足というのが非常に深刻化してということで、空港がそもそも維持できないレベルまでであったということ为背景に進めている検討会でございます。1回、中間取りまとめを行っておりまして、ビジョンもつくって、そこで進めておりましたけれども、そういうような枠組みもございますので、しっかりグラハンの在り方ということについてはそういったことなども参照しつつ、検討していく必要はもちろんあると思っておりますので、またその際に御相談させていただければと思っております。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。

他にいかがですか。よろしゅうございますか。

ありがとうございます。それでは、多く貴重な御意見をいただきまして、ありがとうございました。本日の審議はここまでとさせていただきたいと思っております。

それで、御相談ですけれども、今日御意見いただきました点について、基本方針の改正

案への反映も含めまして、大変恐縮でございますけれども、私、分科会長に御一任いただければと思いますが、よろしゅうございますか。

ありがとうございます。それでは、御賛同いただきましたので、私のほうで事務局と調整の上、基本方針の改正案を取りまとめさせていただきたいと思います。それで、今後、私のほうで本日取りまとめられました意見を審議会の会長へ報告するという、こういう手だてになります。その上で、大臣に答申するというところでございます。答申の手続につきましては事務局と相談して決めること、こういうふうにさせていただきたいと思います。

それでは、予定していた議事は以上ということでありますので、この先の進行は事務局にお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【企画室課長補佐】 山内分科会長、議事の進行、ありがとうございました。委員の皆様、お忙しいところ御審議いただきまして、誠にありがとうございました。答申につきましてはまた別途御連絡させていただければと思います。

最後に本分科会の閉会に当たりまして、航空局長の宮澤より御挨拶を申し上げます。

【航空局長】 委員の皆様、本日とそれから前回の航空分科会の2回にわたって、空港の設置及び管理に関する基本方針の改正について大変貴重な御意見をいただきまして、我々としても改めて問題意識を明らかに持つことができたと思います。誠にありがとうございました。

本日の議論でもありましたけれども、そもそも航空分科会の開催が2年ぶりということでありまして、その間、個別テーマでの会議体の開催はありましたけれども、前回、それから今回も御指摘をいただきましたとおり、こうした個別施策を縦糸・横糸を通して大局的な視点から整理をする機会の重要性ということを改めて痛感したところでございます。また、そもそもこの基本方針自体も抜本改正がおおよそ20年ぶりということでありまして、これも今日の議論にもありましたけれども、やはり変化の激しい世の中ということでもありますので、常に内容を見直すということの重要性、それからさらに先を読んだ新たな方向性の打ち出し、こういうようなことの重要性ということも痛感をしたところであります。引き続き、本基本方針は、原則はおおむね5年ということではありますけれども、それを待つことなく、今日も御議論のあった実際の施策の評価であるとかその結果の発信ということも含めて、きっちり対応していきたいと存じますので、引き続き御指導を賜りますようよろしくお願いをいたします。

今回の一連の議論で改めて痛感をしましたものを、ごくごく事例ではありますけれど

も、一つは担い手不足、国内線の需要減少、こういう人口の減少というものがもたらす危機であるとか、あるいは訪日外国人旅行者の拡大を含めて国際的な交流拡大の流れを積極的に取り込んで我が国の成長につなげていくということの重要性、それから我が国の安全保障、防災減災、国土強靱化への対応といった、空港が果たす国民の安全・安心の確保へのニーズの高まりというようなことがあると思います。これも今日の議論でも何度も出てきたと思いますけれども、空港、航空というのは言うまでもなく大変多くのステークホルダーの連携、協働というものによってその機能が発揮できるというものであります。我々の役割への期待というものがますます高まる中で、こういう観点から関係者が目指すべき今後の方向性について一定の整理ができたということは、大変意義深いことだと考えております。

本日いただきました御意見につきましても最大限改正案に盛り込ませていただいて、山内分科会長とも御相談をさせていただいた上で、改定基本方針の本年4月1日の公示適用に向けて進めさせていただければと思います。簡単ではございますけれども、私の御挨拶といたします。本当にありがとうございました。

【企画室課長補佐】 ありがとうございました。

閉会に当たりまして、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、委員の皆様への御了解を得た上で、後日、ホームページに掲載させていただきます。

それでは、以上で第13回……。

【篠原委員】 すみません。ホームページだけでも、固有名詞が出て公開してるの、いつも。固有名詞は出していないですか。

【企画室課長補佐】 例年は出しています。これまでは出しているところでして。

【篠原委員】 出しているんですか、いつも。議事要旨と議事録と両方ありますよね。

【企画室課長補佐】 議事要旨は出しておりませんで、議事録は出しているという形です。

【篠原委員】 名前を出しているのね。はい、分かりました。

【企画室課長補佐】 委員の皆様へメール、ファクス等で照会させていただきまして、後日、ホームページに掲載させていただきます。

それでは、以上をもちまして第13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 —