

第2回交通政策審議会航空分科会基本政策部会

日時：平成24年12月10日（月）15：00～17：00

場所：中央合同庁舎3号館 11階 特別会議室

主なご質問・ご意見：

＜航空を取り巻く社会情勢等に関する補足について＞

○規制の自由化のレビューについて、マクロだけでなく路線ごとの状況や他モードの影響も考慮して詳細なデータを基に検証すべき。また、事業者の経営状況の変化等も踏まえた分析とすべき。

○燃料費の上昇等により、運賃とコストがどのように変化したか。公租公課の軽減措置は、これらに対しどのように影響したか。

○過去のデータだけではなく、今後の見通しについてはどうか。LCCの参入の影響はどうか。

○過去の需要予測モデルが現状をうまく説明できるかのチェックが必要。モデルが説明可能な範囲を検証する良い題材にもなる。

＜航空政策のフォローアップについて＞

○施策の効果や社会情勢等の変化の分析に関して、利用者の利便性や消費者の満足度の向上にこれらがどの程度寄与・影響したのかという観点からのデータも必要。

○航空分野も量から質の向上の段階に差し掛かっているのではないか。その一つとして、管制の向上などにより欠航・遅延を減らして可用性を高めることが可能なのであれば、政策の大きな柱になり得るのではないか。欠航等の際の地上交通との連携などにも、政策的に工夫の余地がないか。また、これからの時代、事業者間の連携性の高い航空サービスというものが求められるのではないか。

○空港の今後の整備運営のあり方については、空港経営改革に見られるような効率性の視点と防災・ネットワークのあり方等の公平性の視点とを分けて考えるべきではないか。

- 空港経営改革などの施策について、旅客需要が頭打ちの傾向なども踏まえ、各地域の特性に応じたあり方を考えていくべき。
- 空港の質の議論に関して、地方の人口が減少する一方、国際競争力の強化が求められる中、限られた財源の下では、思い切ったメリハリをつけることも考えるべきではないか。
- 税の負担軽減に関連して、航空機燃料税の海外の事業者の負担はどうか、また、燃費の良い機材への更新が考慮されているか。着陸料の軽減率が空港ごとに異なる理由は何か。軽減の効果の事前評価など、軽減の根拠はどうか。地域と空港が一体となった振興策として、集客施設としての空港のあり方も考えるべき。
- 滑走路と空港ビルを一体的に運営することの具体的なメリットが聞きたい。また、観光の促進に関して、各空港の取り組みは十分な評価が進んでいないのではないか。地域と空港が一体となった振興を考えるのであれば、本格的に取り組む観点が必要。
- 東京管制部の空域の混雑や首都圏空港の発着枠の拡大という状況にある中での管制官の数の減少は何を意味するか、問題がないということの良いのか。また、羽田空港の発着ターミナルに関する情報提供が不足している経験をしたので、改善を提案したい。
- 空港経営改革について、課題認識が明確にされたわけであるから、法案の帰趨にかかわらず、改革の方向性に沿って出来る範囲で進めるべき。空港改革のスケジュールが遅れてはいけない。
- 地方都市はコンパクト化が志向されており、都市政策と空港政策を両立させる観点が必要。また、空港を不動産と同じように捉えたとき、証券化手法で中長期の投資対象として資金が集まるポテンシャルは十分ある。