

## アンケート（空港関係者に対する文書による意見等の照会）結果

### 【アンケート対象】

8月～9月にかけて、空港関係者（約200団体）に対し、文書による意見等の照会を実施

- ・ 航空運送事業者
- ・ 旅行業者
- ・ 物流業者
- ・ 荷主
- ・ 消費者団体
- ・ 旅客ターミナルビル事業者
- ・ 貨物ターミナルビル事業者
- ・ ハイドラント事業者
- ・ アクセス交通事業者
- ・ 地方公共団体                      等

### 【質問事項】

主として、以下の質問事項を念頭に置きつつ、アンケート対象者の特性（事業者であるか、事業者団体であるか、地方公共団体であるか等）、業務内容、活動地域等に応じて質問を追加・変更する等により質問事項を設定。

○空港法第3条第2項の基本方針記載事項に対する考えについて  
（特に）

- ・ セキュリティ／セイフティ確保における空港との連携のあり方について
- ・ 空港内及び空港周辺における環境対策に係る取組みについて
- ・ 地域と連携した空港の利用及び活用の促進に向けた取組みについて
- ・ 近接空港（成田と羽田、関空と伊丹と神戸）間の役割分担その他連携の確保について
- ・ 地域振興に向けた取組みについて
- ・ ユニバーサルデザイン等利用者の利便性確保のあり方について

○空港の整備、高質化、安全対策等に対する要望について

○空港を利用するに際し重視するポイントについて

○空港の地域における役割について

○航空分科会審議に対する要望について

○その他 等

### 【アンケート結果】

空港関係者からの意見等の照会結果は、別紙のとおり

○航空運送事業者.....1～20

○旅行業者.....21～27

○物流業者・荷主.....28～32

○消費者団体.....33

○空港機能施設事業者.....34～43

- ・旅客ターミナルビル事業者
- ・貨物ターミナルビル事業者
- ・ハイドラント事業者

○アクセス交通事業者.....44～45

○地方公共団体等.....46～84

## ○航空運送事業者

# 1. 空港法第3条第2項の基本方針記載事項を踏まえて記載することとなる内容について

回答
<p>今後はうまく機能していない空港の閉鎖も含めた日本の空港の再編を考えることも必要だと思われるため、空港の設置および管理の中に既存空港の評価を計る基準を策定するのはどうでしょう。</p>
<p>空港の安全管理に関して国土交通省、空港管理者、ならびに航空機運航管理者が相互に連帯を確保し、空港の設備管理や意義目標にたいして前向きに対応してゆくこととして十分に理解できうる内容であると考えております。</p>
<p>民間航空会社としては、空港の運営・整備とともに、空港を利用する客(海外旅行需要)の創出に向けた取り組みと、航空会社の運航費用を軽減する取り組みをお願いいたします。</p>
<p>○ 空港の目的を旅客および貨物の輸送に限らず、広く社会に対する貢献を意図すべきである。たとえば防災の観点から、震災時等の救難基地として機能するよう、空港スペースに余裕を持たせる。また、一般市民を航空に馴染ませるために「エアフロント」の考え方を取り入れ、スポーツ航空・レジャー振興の拠点と考える。          ○ 本邦独特のエアラインを上底とする逆三角形型の航空界の構造を、広く国民の理解の上にジェネラルアビエーションを底辺としたピラミッド型構造に変換し、航空従事者が小型機から大型機にステップアップしていく態勢を整える。          ○ 登録機中に占める割合が多く、社会的にも貢献している回転翼航空機について、空港整備上一層の配慮が望まれる。さらに、本邦において大きく立ち遅れているビジネスジェットの利用促進を構想に入れ、同時にFBO施設の拡充も重要課題とすべきである。</p>
<p>共用空港は対象となっていないようであるが、空港に準じた内容で共用空港も基本方針を示すべきである。</p>
<p>現在、空港法第3条 第2項の第7項目について原則は問題ないと思われるが、この7項目の詳細な内容及びこれを実施する団体を管理する事項も非常に大切ではないかと思われる。</p>
<p>資料4の交・政・審の答申内容を踏まえて、基本方針各項について記載されると考えますが、地域航空会社に係わる部分がやや手薄に思われます。羽田、成田等の混雑空港の重点整備は当然としても、地域住民の足として不可欠な地域航空の公共機関としての役割も今後更に重要度を増すと考えられるため、十分配慮した内容にして頂きたい。</p>
<p>空港法第1条の目的を具体的にするためにも同法第3条第2項の記載事項は必要であり、その内容については、目的趣旨に十分適合していると考えます。          当該「基本方針」に基づき、国、関係地方公共団体、関係事業者、地域住民その他の関係者の間で健全な議論・調整がなされ、日本国民にとって有益な空港設置および管理が行われる事を望みます。</p>
<p>利用者負担の軽減、利用者利便の向上、本邦航空・空港産業の国際競争力向上等の観点をご勘案いただいた上で、利用者および事業者の意見を十分反映させた形でお取りまとめいただきたい。</p>
<p>利用者負担の軽減、利用者利便の向上、本邦航空・空港産業の国際競争力向上等の観点から、利用者および事業者の意見を反映させて取りまとめいただきたい。</p>
<p>利用者および各事業者の意見を反映し、大都市と地方都市間等を小型機材で運航する輸送形態が近年増加していることなど、急激に変化する市場環境および多様な市場ニーズに柔軟に対応できる方針としていただきたい。</p>

我が国におけるビジネス航空産業は欧米諸国のみならずアジアの新興国と比してもその成長に遅れがみられ、結果として世界経済界のメインプレイヤーである諸外国の政財界要人等が思い通りに我が国へ飛来出来ない状況になっている。また、積極的に海外展開を図る我が国の企業にとっても、時間効率の高いビジネス航空を自由に利用出来ない状況にある。このように、我が国におけるビジネス航空の未成熟は、結果として我が国の経済活動を間接的に妨げることに繋がり、この事によるマイナス面での経済波及効果が懸念される。

ビジネス航空産業の未成熟の最大の理由は空港における硬直的な運用体制であり、これを先進諸国と比して遜色のない体制とする事によって、ビジネス航空産業は我が国航空業界において今後発展が見込まれる成長産業となり得ると考えられる。この点を踏まえ、基本方針の記載内容策定に際しては、ビジネス航空産業を健全に育成することを念頭に置き、先進諸国の例に倣いつつ、定期航空やゼネラルアビエーションとは異なる基準を用いてこれに対応することを要望する。

日本国内に空港が少なく、航空ネットワークを国として発展させるべき時代においての空港に関する基本方針では、現状の通りであると考え、航空ネットワークがほぼ国内外を通じて完成し、航空会社の運営により路線を選択するようになった現在、元来の空港の意義を再認識する必要がある。

空港とはその名の通り港であり、ほぼ各県に一空港が配置された現在では、各県の玄関であるとの位置づけであり、航空会社のみならず、海外、国内、個人、法人が一律に利用できる、利用しやすい玄関を構築する必要がある。

現状では各地方が意見を申し立てる事ができるとあっても、基本方針を逸脱したアイデアなどは反映しにくくなっている。その観点から、基本方針の中に空港の利用促進（航空会社のみならず、多様化する航空需要に対応するその地域独自、特有の必要事項）が関係地方公共団体より提案できる条項を盛り込んでほしいと考える。ビジネス航空に関して言えば、現在プライベート機と同様の取り扱いを受けており、いわゆるタクシーの乗降口、専用ゲートのようなものが設けられない状況にある。

空港における方針にいわゆるビジネス航空が盛り込まれることを期待する。

1—① 基本方針記載事項に関連してセキュリティ/セイフティ確保における空港との連携のあり方について

回答
<p>セキュリティ、セイフティ確保のためのハード面の充実はもちろん必要であるが 航空会社、ターミナルビル、上屋会社間の情報の共有、情報交換がもっと必要であると考えます。</p>
<p>現状の空港におけるセキュリティ検査は、ほぼ民間警備会社に委託されているが、より深い専門知識と公的権限を兼ね備えたセキュリティー要員が必要であると考えます。実際、多くの国では、軍隊とも思えるような職員がセキュリティー業務を行っているが、日本では日常のアンチハイジャック検査場においても、危険品を所持する旅客が、セキュリティー職員へ苦言を呈している場面が散見される。このような旅客に対しては、警備会社職員だけで対応しきれず、航空会社職員が説明・説得に借り出されている現実をご理解いただきたい。専門知識と公的権限を兼ね備えたセキュリティー要員の配置、または何らかの形により、航空会社の費用負担の軽減をご検討願いたい。</p>
<p>空港管理者が主体となって適宜運航管理者等と協力し、安全に関する取り組みをおこなっている事に関しては大変評価できる。 又、現在、成田空港におけるセキュリティーについては各種対応策がとられているところであるが、昨今の旅客のランプ内侵入の事案から、出来れば早急に搭乗橋からランプへの出入り口である扉すべてにたいしてテンキーなどの施錠を取り付け更なる安全策の徹底が望まれる。</p>
<p>運送事業者として、旅客の生命、財産はもちろんの事、自社の航空機等の財産の安全を確保する事は第一の基本的要件と認識しております。近年、公共交通機関としての航空需要は飛躍的に増大しており、空港全体の施設も拡張されておりますが、不特定多数の人が集まる施設として、空港機能の中核を担う施設及び制限区域にはその立入りについては厳重な管理システムの構築が不可欠です。本邦の全ての空港において生態認証システムによる交通立入りの管理体制の速やかな整備が必要だと思います。国家民間航空保安プログラムによると、飛行場は「制限区域」、「保安区域」、「クリーンエリア」、「SRA」、「ESRA」とそれぞれ区域ごとに設定根拠が示されており、全体的に見て、立入りに関しては相応の検査が取られておりますが、退去時の検査には余り重点が置かれていない様に見受けられます。関西空港において、中国人乗客が機内から搭乗橋を使いランプ内に降り、制限区域を移動し検問所を何等の検査を受ける事も無く通過できた事例が報告されておりますが、検問所において出入りにあたり、生態認証システム対応の機器が設置されていれば防げた事例ではないかと考えます。また、現時点において出国旅客の検査場の通過に際しては、当該旅客のみならず、地上職員も携帯品を含めてハイジャック検査の対象になっておりますが、ランプ制限区域に立ち入る際には交通パスにより本人確認がされておりますが、携帯品検査は実施されておられません。これは職員が通過する検査場によっては持ち込みの制限を受ける物を持ち込める場合と、持ち込めない場合があるという、齟齬をきたす事になります。例えば、機内清掃関係の職員がランプサイドからナイフ等を隠し持ち、搭乗橋から機内へと入り、座席に隠す事も可能となります。また、上記の携帯品の検査対象には税関職員は含まれておりませんので、税関職員は何等の身分照会、携帯品の検査を受けることなく航空機内への立入りも可能となっておりますので、この点も修正を図るべく点と認識します。国家民間航空保安プログラムによると、搭乗待合室は保安区域に入っておりますが、搭乗橋はこの対象にはなっておりません。この点も早急に変更する必要があると認識しております。空港勤務者のパスの発行にあたっては、EU加盟国においては申請者の犯罪履歴を照合している国もありますので、我が国においても立入りパスの発行にあたっては同様な資格審査も必要ではないかと考えます。</p>
<p>○セキュリティ/セイフティ確保については、昨今の不安全事故を鑑み、国際水準に適合する警戒態勢が必要であるが、空港利用者の利便の向上には、より効率的なセキュリティ・チェックシステムの導入等が望まれる。 ○鉄道・船舶と同様な公共交通機関としてのエアラインについては、厳重な保安システムは重要と思われ、利用者の理解も得られるが、特別警護を必要とする要人、一般旅客と直接の接触を避ける国内外の企業エグゼクティブ、高齢者及び身体障害者等については、セキュリティ・チェックの簡略化、特別動線の確保等が必要と考える。</p>
<p>我が社においては自社格納庫での運用となっているので現在空港との連携という意味ではセキュリティ関係の年1度の監査を実施している。 制限区域内についてはもっと空港と民間との連携をとり安全確実なものとし、結果、すべての空港利用者の安全と利便を優先に考えなければと思う。</p>
<p>セキュリティ/セイフティ確保は、空港管理者と使用者の連携で成り立つと考えますが、セキュリティ面での国等管理者の関与は、不法侵入阻止等部外者対策が主体であり、旅客や貨物検査等の個別検査は、会社側に依存しているのが実情であります。しかしながら、液体爆発物等国が関与し必要な機器を設置しないと対応困難なものも増加しており安全確保上や対テロ対策等の一環として、公的機関が必要な検査機器類を設置し、利用会社に運用(有料)を依頼し、連携を強めるのが現実的であると思料いたします。</p>

現在、国家民間航空保安プログラムに基づき、各空港の警備会社と連携の上、保安対策を実施している。H/Jおよび不法侵入等の保安対策については、国家に対するテロ防止を目的としていることから、係る費用は航空会社及び利用者負担ではなく、国費にて負担いただくべくご検討願いたい。

弊社は、「安全確保」が航空事業の根幹にあるという強い認識を持っており、機内持込制限品の保安検査の強化に取り組んでおります。しかしその一方で、特に繁忙期におけるセキュリティエリアの混雑による出発遅延が恒常的に発生しております。

つきましては、保安対策の強化に併せて、定時運航を確保するための混雑緩和対策を講じる必要があるものと認識しております。

- ・ 航空保安対策については、必要に応じ、質の向上を着実に推進すべきものと考えている。
- ・ 但し、不法侵入、ハイジャック防止などの航空保安対策は、国家に対するテロ防止が目的であり、これらの費用は航空会社や利用者ではなく、国が純粋一般財源によって負担すべきものと考えている。
- ・ また、空港の耐震対策は、必要性を精査し明確化した上で、その要否を判断すべきである。尚、実施する場合には、国として必要な緊急時のインフラ確保、危機管理との目的に鑑み、国が純粋一般財源によって費用を負担すべきである。

- ・ 航空保安対策については、必要に応じ、質の向上を着実に推進すべきものと考えている。
- ・ 但し、不法侵入、ハイジャック防止などの航空保安対策は、国家に対するテロ防止が目的であり、これらの費用は航空会社や利用者ではなく、国が純粋一般財源によって負担すべきものと考えている。

ビジネス航空に関わるセキュリティ確保については定期航空から独立して基本方針を記載していただきたい。ビジネス航空のセキュリティは、不特定多数の乗客に対するテロの不安とは違う。特定の人間のみが乗り込むため、各人間のセキュリティ確保ではなく、空港への不法侵入、航空機を利用した運航そのもののテロ脅威を防ぐ方面で考慮すべき。セキュリティ/セーフティの確保は最重要課題ではあるものの、ビジネス航空旅客と定期航空旅客を同じ動線にて取り扱う場合、ビジネス航空の最大のメリットである時間の短縮が図られず、その利用価値が低下する。現状の各空港における対応では、定期便旅客を優先する傾向すらあり、ビジネス航空旅客の不満は溜まる一方である。欧米諸国においては不特定多数が利用する定期航空旅客に対するセキュリティチェックは厳格化する一方、個別の特定旅客が利用するビジネス航空旅客に対しては、専用ターミナルや専用導線（車による直接シップサイドへの乗り入れなど）を用意するなどの対応がみられる。我が国においてもこれら欧米諸国と同様に、ビジネス機用ターミナルなどの専用施設による対応を図ることによって、ビジネス航空の柔軟性とセキュリティ/セーフティの確保の両立を図ることが望ましい。

1—② 基本方針記載事項に関連して空港内及び空港周辺における環境対策に係る取組みについて

回答
<p>新機材の導入をいち早く行いなるべく短い期間において機材の入れ替えをおこなうことによって低騒音、CO2の排出の低減、低燃費による燃料の節約に努めている。</p>
<p>弊社で使用している機材は、全て低騒音の新鋭機である。環境対策についての取組みには十分理解できるが、あくまで空港である以上、航空機の安全運航を最重要視することが必要である。過去に中部空港で起きたような周辺の環境を重視したあまり、野鳥が増え、鳥衝突事故が多発したような事例は再発しないよう取り組んで頂きたい。</p>
<p>現在、成田空港株式会社によってさまざまな環境対策が実施されており、たいへん評価できる。又、定例会議において、各運航管理者各社への報告も適宜行われており積極的な取組みの姿勢が感じられる。弊社としても世界規模で対応をせまられている環境に考慮した運航の一環として低騒音機材導入についても積極的に取り組んでおり、機体年数の比較的若い機材を確保して更なる環境対策に取り組む、よりよい環境のための努力を続ける所存である。</p>
<p>弊社は環境対策に係る取組みとして、積極的に低騒音でもある最新機材を導入しています。</p>
<p>環境保護の重要性を認識し、八尾空港エコエアポート協議会に参加し、活動することにより環境対策に取り組んでいます。</p>
<p>関西空港は沖合空港であり、近隣騒音問題は余り多くはないと理解しております。弊社は現行B737-300FREIGHTERで運航しておりますが、来年度はその1部をB737-400タイプへと移行し、少しでも騒音に配慮してこれを実行していくつもりです。</p>
<p>空港においては以前より駐機場にてAPUの使用を最小限に抑え、GPUを使用しています。また燃費効率が高く、CO2排出量の10%～20%削減を実現した最新鋭機であるエアバス社A340-300E型を今現在成田便および名古屋便で導入し、今後最新型A330型機の追加導入を推進し、さらに2014年には経済性と環境性能をより向上させた次世代機であるA350XWB型機の最新鋭機を導入することが決定し、さらなる環境保全に取り組んでおります。特に環境問題については積極的に取り組み、2001年には航空会社初の“環境マネジメントシステム”ISO14001取得をはじめ、機内やオフィスでのリサイクル活動を促進しています。また航空会社としての環境保全に主眼を置いた“サステイナブル・ディベロップメント”部門を設置し、同時に運航フライトにおける燃料消費量とCO2排出量の算出システム(エミッション・カリキュレーター)を立ち上げました。これは、具体的な数値を示すことにより、フィンランド航空が燃費効率の高い機材およびCO2排出量を抑制する最短の飛行ルートを選択していることを実感していただくことを目的としています。フィンランド航空は環境に配慮するエアラインとして、高性能機材の導入と最短ルートの採用により、燃費消費量と排出ガスの削減に努めています。</p>
<p>今後、環境対策については空港内及び空港周辺のみならず、全地球規模での取組みが必要不可欠の要件と捉えており、弊社は担当部門を中心に全社をあげて積極的に取り組んでおります。今後は本邦全ての空港で全乗り入れ航空会社に対し、駐機中のAPUの仕様を制限し、GPUによる騒音および、CO2等の排出の抑制を図る等の指導を行うなどの取組みも必要かと思えます。これについては各社ごとに消費燃料のコストとGPUの使用コストにより運用基準が異なると思えますが、GPUの使用料金の補助等のコスト軽減策が必要かと考えます。また、弊社では既に低騒音機材の導入、トイレ洗浄剤に環境負荷の少ない薬剤の使用等の環境対策を進めております。</p>
<p>○航空機の騒音の影響を極力少なくするSID/STAR、VFRトラフィックパターン等の設定が求められる。回転翼航空機についても、騒音の影響の少ないSID/STAR、VFRトラフィックパターン等の設定が望まれる。 ○一定レベル以下の低騒音機に対する着陸料の減額が望まれる。</p>
<p>周辺環境に係る問題は空港運営にあたっては永遠の問題である。空港を利用して事業を営む者からの意見とすれば、運営者も航空機の性能等を十分に理解して運営されればコストの問題を最小限で環境対策を可能にできるのではないかと思う。(例えば、大型機、小型機、ヘリコプター、ジェット、レシプロ等の性能を考慮する。)</p>



空港周辺における環境対策は、空港管理者も航空各社も従前から鋭意取り組んでおりますが、その努力とは裏腹に周辺地域住民との共生や連携の難しさも経験しているところであります。環境対策の企業側の取り組みとしては、低騒音機材の導入や飛行方式の改善等が実行されております。一方、地域との共生との観点からを地域住民と各種協議会等を通じ、空港規模や立地条件にあった活動を絶やさず継続実施することが大事であると考えます。弊社での取り組みとしては、VFRの利点を生かし、離陸時の飛行コースの分散や高目の進入角度での着陸等、騒音対策用飛行方式を導入し対応しております。

各空港において定められた運用時間を遵守することにより、空港周辺環境への配慮に努めている。

弊社は最新鋭の小型機材の導入により、使用燃料抑制による環境への配慮ならびに、機材の低騒音化を順次進めております。  
一方で、大都市圏拠点空港や主要地域拠点空港においては、空港運用時間および運航方式等による運航便数の制約が存在しており、旺盛な航空需要に応じきれない状況となっております。  
この状況に鑑み、空港周辺自治体や地域との新たな連携体制を構築しつつ、空港運用時間延長等により需要に応じた運航を促進させ、航空の総合的な発達ならびに地域経済の活性化を図るべきだと考えます。

基本的に、空港周辺地域との共生が引き続き不可欠と考えており、当社でも低騒音機材への更新の促進等、積極的に対応している。

基本的に、空港周辺地域との共生が引き続き不可欠と考えており、当社でも低騒音機材を導入し、対応している。

基本的に、空港周辺地域との共生が引き続き不可欠と考えており、当社でも騒音軽減運航方式の導入、地上電源車(GPU)の活用等、積極的に対応している。

基本的に、空港周辺地域との共生が引き続き不可欠と考えており、当社でも低騒音機材への更新の促進等、積極的に対応している。

ビジネス航空に使用される機材は多くが定期航空に使用される大型機材に比べ低騒音である  
ビジネス航空に関しては、機体の買い替えサイクルも運送事業者とは違いかなり早い周期で行われる。従って、最新のICAO基準に対応した機材であり、騒音値、環境対策も通常最新の基準を満足しているケースがほとんどである。近年エンジン、その他のEmissionに関する技術革新は目覚ましいものがあり、各機体（エアライン機、ビジネス航空機ともに）に関して、実態調査を行ってはどうか。現行の騒音基準であるStage IIIをクリアする機材以外は受け入れないことを基本とし、今後世界情勢に合わせてこの騒音基準を高めていくことによって空港周辺への騒音・環境対策を強化し、改善の姿勢をとり続ける必要がある。

1—③ 基本方針記載事項に関連して地域と連携した空港の利用及び活用の促進に向けた取組みについて

回答
<p>日本の中では 特に成田、羽田の大都市空港が航空会社にとって魅力のある空港であり関空、名古屋でさえ採算ベースにのせるのは難しい現状では地方空港は、ますます生き残れない。国内線国際線ともに事業の縮小が余儀なくされる現状では、地方空港はそれぞれの特性を活かした運営をするとともにオープンスカイといってももっと踏み込んだ 第五の自由を与えて大空港との競争力を持たないと地方空港は生き残れない。とくに邦人系、外国社 問わず、各デステーションにラインアップをもたせるのは無理なためのりいれた航空会社が1社でも2-3社とおなじ役割を持ったオペレーションができれば効率がよく空港も活性化する。</p>
<p>関西空港において、より一層地域と連携した空港利用を考える場合、空港連絡橋の通行料廃止を一番に取り上げるべきである。現在、関空内で閉鎖されている施設(アエロプラザ等)を有効利用し、通行料が廃止となれば、航空機を利用しない地域住民でも気楽に空港へ足を運ぶようになるだろう。そうすればおのずと関空自体が活気づき、地域活性化に寄与できると考える。実際に、年に数回の連絡橋無料日には、関空駐車場が満杯となり、駐車場待ちの訪問者がいる程である。行政または第三セクターが、地元住民・企業の動向を視野に入れた抜本的な対策を講ずることを願っている。地方行政の債務を補う目的で、空港連絡橋の通行料の値上げ、または課税など、空港利用者を財源に当てようとする構想は、空港活性化に逆行する行為であり、このことから大きな悪循環を招く危険性が包含していることを関係者は深く認識すべきである。</p>
<p>成田空港株式会社にて行われている地域の子供たちを対象とした絵画や書道の展示を空港内にて行っているなどの取り組みは地域のみならず空港を訪れた旅客や家族などにたいへん有効なよい取り組みとして挙げられる。出来れば、地域の特産品の展示や写真、ポスター等による宣伝を増やしさらなるアピールを強化してはどうかと期待する。</p>
<p>弊社は中国郵政集団のOne-Of-Memberでありまして、郵政業務の一環として関西空港に進出してきております。日本人民に対して我が中国郵政集団の理解を深めるために、間接的に各関連組織の広報(空港会社、税関、あるいは日本郵政)と積極的に交流しチャンスがあれば地元イベントに参加をしていきたいと思っております。</p>
<p>今後は既存空港の施設の整備において、細やかな需要予測を行い柔軟な機能の拡充を図るべきと考えます。ハードの整備に関しては例えば搭乗橋等は出来るだけ統一規格のタイプにし、新規あるいは増設時において費用の圧縮を図るなどが考えられる。地方空港においては空港周辺に広大な駐車スペースが確保できれば、定額の利用料金を設定し長期間の利用を促進する等。空港は関連事業として多くの雇用の機会を地域に提供することが可能な施設であり、地域特産物品の販促を目的とした、空港版「道の駅」ならぬ、「空の駅」の設置も観光客の誘致の観点から可能と考えます。</p>
<p>○航空需要に応じた空港運営が必要であり、空港利用者の利便の向上を今後も政策的に強化する必要がある。          ○定期航空以外のビジネス機等のGA機の需要が増加していることから、これら回転翼航空機を含むGA機の空港利用を検討課題として望まれる。          ○定期航空以外のチャーター機、ビジネス機を利用する旅客専用施設(FBO)の設置が望まれる。          ○空港運営に関わる民間活力の拡大採用のため、空港施設管理会社や指定給油業者等の独占的販売権の見直しによる競争適正化が望まれる。          ○空港周辺住民、地元企業の旅客サービス施設使用料(PSFC)免除又は減額が望まれる。</p>
<p>まず、アクセスが問題と思われる。当然、空港ではセキュリティが重要な課題である。1—②の問題も含まれるが、周辺住民が気軽に来場できる事、市街地中心部からの公共交通機関の発展も課題の一つであると思われる。又、飛行機を利用する人のみの空港であってはならないと思う。</p>
<p>地域と連携した空港の利用や有効活用の促進こそが、まさに共生そのものであると考えます。例えば、空の日に実施している展示即売会や絵画・写真展等のイベントを空港内に定置スペースを設け定期的実施したり、Pilot、整備士、CA等の職種の航空教室を(地方空港)でも積極的に開催する等、着手し易いところから実施するのも一案と考えます。また、空港機能そのものの活用なら、深夜の貨物便の受け入れ可能な空港では、積極的に受け入れるのも一策であるし、更には、答申内容に記載されているような海外格安会社の乗り入れを勧誘し、地元から格安券で直接海外旅行等を楽しめるよう官民一体となって積極的に仕掛けるのも少子高齢化の現状にマッチすると思えます。</p>

航空機を利用するか否かを問わず、誰もが気軽に利用できる「開かれた空港」を目指すことで、空港の魅力が上がると思います。

また、空港内テナントの売上等を空港運営費（整備）に宛てることにより、航空機の着陸料金を減免する等の工夫を検討すべきだと思います。そして、負担の軽くなった航空会社が運賃を値下げする事で利用客に還元し、更に航空利用率が上がるといった、正の連鎖を創って行くべきだと思います。

その為には、空港設置者と運営者および航空会社が一体となって、旅客利便性を高めるための策を真摯に検討し、空港全体をマネジメントする事が必要であると考えます。

一方で、現在の空港の運用面においては、既存大手よりも遅れて参入した新規航空会社の施設（チェックインカウンター、ゲート、スポット）の設置位置が、既存の大手航空会社に比べて利便性が劣るという事実があります。

航空機の利用者ニーズを考慮し、各社インフラ位置の一部見直しを含め、空港全体の利用促進および利便性を考慮する必要があると考えます。

空港における利用者の利便性や快適性の向上に向けて、地方自治体や空港を利用する他の関係者とも連携しつつ、貢献していきたいと考えている。

FB0は地域との連携を必要とする

ビジネス航空の分野では、地方空港に拠点を設けることができれば、格納、整備、レンタル、エアタクシーなどの事業を考慮している企業が存在する。現在の空港では、営業権のようなものが存在し、空港内での営業内容も限られたものになっているが、空港そのものを港と考えるのであれば、運送事業以外の利用（航空機に関連した事業にかぎったとしても）にも可能性が残る方針の策定が必要。特に国際ビジネス航空は、グローバル経済が伸張する中、海外より空港周辺地域へビジネスチャンスを持ち込む機能を備えており、同地域における経済活動の促進、ひいては雇用促進につながる可能性を秘めている。このことから、空港周辺地方自治体と活用面での一体的な取り組みが大切である。（愛知県の県営名古屋空港では、名古屋空港連絡協議会が核となって地方自治体と空港運営の連携をとっている）ビジネス航空の利用者は当該地域の有力企業等であることが多く、これら企業の業績の向上は地域経済に多大な影響を与えることとなる。地域の有力企業がビジネス航空を活用しその業容を拡大することは一空港の利害のみならず、地域全体の利益に大きく貢献することになる為、企業活動の効率化を最優先させる観点でビジネス航空に対する空港運営を考えて頂きたい。例えば、上述のビジネス機専用ターミナルの設置により、ビジネス航空旅客の空港/航空機へのアクセスを容易にしたり、地域の企業が保有するビジネス機の格納施設を各地方空港に設置したりすることが必要と考えられる。また、これらの運営を地元企業に任せることにより新たな雇用の創出にもつながる。

1—④ 基本方針記載事項に関連して近接空港(成田と羽田、関空と伊丹と神戸)間の役割分担その他連携の確保について

回答

航空会社にとってまた 航空利用業者も東京地区に2つ、京阪に3つの空港を使い分ける、また併用するのはコストだけがかさみ、メリットが出せない。成田は国際 羽田は国内といった枠組みをもっと緩やかにして、成田、羽田の深夜枠を含めた連携というより2空港の競争をもっとさせて航空会社等に使い勝手のよさで選択させることでもっと棲み分けができるのではないかと。

関西における三空港については、なぜ神戸と関空が一つの空港として集約できなかったかに尽きる。もし大阪中心部の近隣地域に国際空港が存在すれば、現在の懸案事項である、『関空離れ』は防げたはずである。しかしながら、関空、神戸空港が現在の位地に存在する以上、将来の有効利用を多方面から再考する必要がある。関空においては『国際線24時間空港』を基軸にして、着陸料を下げ、現在乗り入れの航空会社が増便しやすく、またLCCを含む新規航空会社が参入しやすい環境に転換すべきである。例えば『深夜運航時間帯の着陸料を半額以下に設定し、その旅客が24時間何時でも関空へアクセスできるよう公共交通を充実させる』などである。現在の関空は『24時間空港』とは名ばかりで、空港内店舗の殆どは21時半で営業を終了し、23時半を過ぎると大阪市内との公共交通機関でのアクセスは遮断されるなど、『国際線24時間空港』とは言いがたい。弊社が言うまでもなく、この点については何度も議論されていることは承知であるが、英断をもって改革が進む事を期待している。中部圏での中部空港のあり方についての欄の記載内容が少し現状とは違うように感じる。中部空港の国際線の現状は、運航している航空会社にとっては決して好調とは言いがたく、今後の中部空港の展望は、航空会社から見る限り現状のままではあまり期待は出来ないように思える。その点を踏まえ、早急に着陸料の再検討、その他施設使用料の値下げ等を行い、成田、関西空港より航空会社にとって少しでも魅力ある空港に改善する必要があると考える。さもなければ既存の航空会社でさえも、運行を維持することも難しくなることが予想される。

地理的要因から成田空港については新聞、その他の媒体でも取り上げられるように成田空港については近距離の国や地域への運行については空港までのアクセス時間がかかりかかるなどの観点もふまえヨーロッパ、北南米、中近東等の遠距離を成田空港、近距離のアジアを羽田空港とすみわけを行い利便性の向上と各地から空港まで成田、羽田間の更なるアクセス時間の短縮が望まれる。さらに、横田、百里基地など近隣の基地管理空港の有効な運用を検討し空域の有効利用と運航整備を進めるべきではないだろうか。又、これまでの長年の地元住民との交渉の歴史をふまえないければならないが、日本を代表する国際空港として離発着時間の制限などの要因は国際的な競争力に影響があるのは必至で、これらの解決なくしてアジアならびに世界の空港との競争には太刀打ちできないのが現状ではないだろうか。

首都圏では中長期的な観点から航空運送の需給のバランス及び位置関係を考慮した場合、成田と羽田空港の運用は今後も拡張していく事は必要不可欠なことと考えます。今後も成田空港の運用が制限される状況が続く中、羽田空港の沖合い展開が進み、24時間運用体制が国際線の特定路線に限られる事なくな可能になった場合、諸外国からの羽田乗り入れの要望が高まる事が予想されますが、成田の運用時間の延長等を含めこの要望にどのように対応していくのか、検討課題として重要視されると考えます。成田、羽田間を1時間程度で結べる新たな交通手段の整備も必要と考えます。

近畿圏においては当初関西空港開港において、伊丹空港の廃止の計画があったと聞き及びます。伊丹空港は位置的観点から近畿圏主要都市へのアクセスが関西空港に比べて便利であるとの観点から存続しておりますが、肝心の運用時間が騒音対策上制限されており、そのため関西空港が補完的な位置づけにある様に思われます。関西空港では国際線での運休、減便にとどまらず、国内線においても運休、減便が発表されており、今後の航空需要は当初の予想を下回ることが懸念されます。2本の滑走路を持つ本格的24時間運用空港としての存在価値を高めるためにも、巷間さやかれているように、伊丹空港の運用に関して抜本的に見直す必要もあるかと考えます。

現在関西空港からは近畿圏主要都市間に高速バス等による交通手段の整備も進められており、伊丹空港間との移動時間には大差がなくなっていると感じられます。国内線が関西空港への運航にシフトされれば、国際線間との乗継需要も確実に増えるものと考えられます。資料にもあるように、関西空港はその整備にあたっては有利子資金が充てられたため、毎年多額の利払いが発生しておりますが、安定的な経営基盤を確立するため財務体制の抜本的な改善が急がれます。この点からも国内線の伊丹空港から関西空港へのシフトが延いては国際線の増便にも繋がるのではと考えます。

神戸空港は近畿圏のみならず、中国、四国の主要都市にもアクセスが比較的短時間で可能な空港であり、仮に伊丹空港が縮小になっても国内線の補完空港として十分に機能できると考えます。また関西空港間においては高速のポートに交通手段も確保されており、渋滞のない確実な乗り継ぎも可能であると考えます。

中部国際空港は中部圏の企業が今後その生産拠点を日本国内に回帰した場合、物流の拠点として24時間運用空港として重要な意味を持つ空港になると考えます。

地元において2本目の滑走路の整備を求める意見が出ておりますが、この場合新設の滑走路を平行にするのか、クロスにするのか検証を要すると考えます。

近接空港間の役割分担、例えば国内線・国際線によって空港を分けるという考え方は、非現実的である。本来利用者を第一に考えて空港建設を行い、近接空港との連携を考えるべきである。

離島住民の足として、日々VFRで運航している弊社には、本アンケート内容は直接関連はありませんが、感覚論的に回答させていただきます。成田と羽田はそれなりに機能すると思いますが、関西圏の3空港は、神戸が出来たことで機能不全を起こしているような感じを受けます。関空と伊丹だけなら（某知事の暴論はともかく）棲み分けが可能だったと思いますが、今の神戸を生かすとなると、伊丹の飛べない時間帯を可能な限り取り込み、運用時間の長時間化により国内線の充実を図るしかないと考えます。（関空の存在意義、騒音対策、増員等諸問題が阻害要因として考えられる）

羽田空港と成田空港は首都圏空港として一元的に捉え、双方の機能を最大限に活用すべきと考え、その中で羽田空港においては、今後の国内線拡充に十分な発着枠（昼間時間帯）を確保願いたい。

発着便数の限られた首都圏空港においては、羽田と成田の主な役割分担を踏まえつつ、両空港を有機的に連携させる事により、近隣アジア諸国に負けないハブ空港として活用される事が望ましいと考えます。しかしながら、羽田空港の過度な国際化については、逆に国内線の発展機会を奪いかねないため、バランスの取れた内際枠の配分を行なうべきだと考えます。関西三空港においては各空港の旅客需要に鑑み、伊丹空港および神戸空港の活用による国内線ネットワークの維持・増進が認められるべきだと考えます。三空港の更なる有効活用により関西圏の経済が活性化され、関西空港の国際線利用率も増進するものと考えます。

・ 羽田と成田を一元的に捉え、首都圏空港としての機能を最大限に引き出して活用すべきである。その中で、羽田空港は、昼間時間帯は国内線拡充分の十分な発着枠を確保した上で、時間価値の高い近距離国際線で活用すべきである。また、成田空港は国際線基幹空港として活用し、更なるネットワークの充実を図るべきである。

・ 関西3空港（関空、伊丹、神戸）については、利用者目線に立って、より利便性の高い連携のあり方を検討していく必要がある。但し、検討にあたっては、関空会社の財務体質がボトルネックとなって伊丹と関空の役割が議論される傾向にあるため、まずは関空会社の財務体質を抜本的に改善することが重要である。

・ 羽田と成田を一元的に捉え、首都圏空港としての機能を最大限に引き出して活用すべきである。その中で、羽田空港は、昼間時間帯は国内線拡充分の十分な発着枠を確保した上で、時間価値の高い近距離国際線で活用すべきである。また、成田空港は国際線基幹空港として活用し、更なるネットワークの充実を図るべきである。

・ 関西3空港（関空、伊丹、神戸）については、利用者目線に立って、より利便性の高い連携のあり方を検討していく必要がある。但し、検討にあたっては、関空会社の財務体質がボトルネックとなって伊丹と関空の役割が議論される傾向にあるため、まずは関空会社の財務体質を抜本的に改善することが重要である。

・ 成田と羽田については、両空港を一元的に捉え、首都圏空港としての機能を最大限に引き出して活用すべきと考える。その中で、羽田空港は、昼間時間帯は国内線拡充分の十分な発着枠を確保した上で、時間価値の高い近距離国際線で活用すべきであり、成田空港は国際線基幹空港として活用し、更なるネットワークの充実を図るべきと考える。

・ 関西3空港（関空、伊丹、神戸）については、利用者目線に立って、より利便性の高い連携のあり方を検討していく必要がある。但し、検討にあたっては、関空会社の財務体質がボトルネックとなって伊丹と関空の役割が議論される傾向にあるため、まずは関空会社の財務体質を抜本的に改善することが重要である。

全国としてはほぼ各県に一つの空港が存在しており、空港の容量も比較的余裕がある為、今後は空港の持つべき役割を考慮しながら運送事業を含む多様化する航空需要を考慮して運営を図るべきだと考えるが、首都圏に関しては、成田、羽田以外の周辺各県（埼玉、神奈川、群馬、山梨等）に空港を備えておらず、空港過疎地域が存在している。それが羽田、成田集中の一因となっていることも事実。しかしながら、空港本来が果たすべき役割は首都圏でも同様であり、今後ますます多様化するニーズにどのように対応していくべきかが重要だと考える。国内外運送事業だけでも不足しがちな首都圏の発着枠であるが、官公庁、ビジネス機など、準公共的なニーズも考慮されるべきかと考える。羽田、成田での広範囲な受け入れ態勢とともに、防衛省の管轄する国民の財産である首都圏空港の共用化を空港の基本方針として考慮する事も必要かと考える。関西の3空港に関しては、各空港の位置づけを国が役割分担を決定するのではなく、国は基本方針（考え方）を示唆するのみとし、基本的には各空港（管轄地方自治体）と利用客のニーズに任せるのが本望であると考えられる。関西地区に3つの空港が存在する事は、多様化する航空のニーズに対応でき、且つ需要も期待できる国内唯一の地域であり、本来の利用者ニーズを満たすためにも、国による空港の区分を緩和し、各空港の方針、方向をその地域のニーズに合わせて決定できるようにするべきかと考える。（国際便、貨物、運送事業、整備事業、ビジネス航空等）欧米諸国に見られるように、近接空港間の役割を分担させることによってビジネス航空産業の育成を図ることができると考えられる。具体的には、首都圏の場合、すべてのビジネス航空利用者は羽田空港を利用したがるものの、当該空港には依然スロット規制や、時間規制、駐機場の制約など、ビジネス航空旅客の需要に100%応えることができない状況である。この為、成田空港やその他の首都圏空港と役割を分担することによって、例えば羽田空港では旅客の出入国に極力対応するものの、長期間の駐機や機体整備などはその他の首都圏空港に駐機場や格納庫を用意して対応する。更には、その他の首都圏空港から東京都心へのヘリコプターによるアクセスを可能にする法整備並びに都心部におけるヘリポートの整備を実施することにより、時間変更の多いビジネス機旅客にはスロット規制の少ないその他の首都圏空港で主に対応するなど、羽田を含む2～3空港が一体となって羽田空港単独では賅い切れない増大するビジネス航空需要に対応すると言った連携の在り方が考えられる。

関西圏においても同様に、伊丹空港でもビジネス機は受け入れるものの、やはり柔軟性を求めるビジネス航空旅客にはスロット制限が少なく24時間運用である関西空港の利用が最適であろうし、神戸空港の遊休地に格納庫を設けることによって我が国の企業が保有するビジネス機の整備基地とすることも可能であると考えられる。

1—⑤ 基本方針記載事項に関連して地域振興に向けた取組みについて

回答
<p>以前と比較して日本が航空会社にとって圧倒的に魅力のあるマーケットではなくなっているため、特に、日本にオペレーションすれば利益が出るということはもう一昔の話になってしまった。ただ、旅客に関して言えば、特にアジアに人たちは、目が肥えてきたため。かならずしも大都市へ行くことだけを目指していない。そのため、地方の観光資源をもっとプロモートしていけば地方へのダイレクト便をまだまだ掘り起こしできるのではないか。貨物も地方は東京、大阪名古屋と比べマーケットが小さいため、どれだけ効率の良いオペレーションができるかが鍵になり、地方空港のTRAFFIC RIGHTは完全自由化していかないと乗り入れる航空会社はなくなってしまう。</p>
<p>近年、弊社においては、北海道、東北、近畿、中国、九州、沖縄と各地方向けのチャーター便を積極的に運航しているが、各地の自治体からの強い要請は変わらず頂いている現状で今後も引き続き出来る限り要望にこたえるよう調整していく考えでそれらの運航により人や物の流れを活発化させるとともにそれによって生じる地域の観光振興の活性化にも協力できると自負しているところであるが、あわせて地域空港のCIQ体制の整備をぜひ積極的に行っていただきたい。</p>
<p>広告に対して十分な予算のとれる会社ばかりではない、地域に対してのPR活動は弊社単独ではまなまりませんので、例えば地域交流等Chanceを空港会社、あるいは地方役所が作っていただければ積極的に参加するつもりです。</p>
<p>資料にあるように地元と連帯をして積極的に取り組んでいくべきと考えます。国際線の新設は継続的なものが予測できる場合は積極的に取り組むべきと考えますが、昨今の燃料費の高騰等により、航空会社も不採算路線の運航に関しては運休等の方針を取っておりますので、我が国のように四季に富んだ多くの風光明媚な観光資産を持つ国としては季節による国際線チャーターの拡充を図り、ビジット・ジャパン・キャンペーンと連携していく事も必要かと考えます。</p>
<p>○定期航空会社の赤字路線からの撤退が進む中で、地方空港の空洞化が問題視されており、これら地方空港を活性化させるためにも、定期航空以外の航空運送事業会社機やビジネス機を積極的に受け入れるとともに、必要なインフラ整備を希望する。 ○実機の飛行訓練を行うことができる空港が限られており、混雑空港以外の空港での飛行訓練、特に小型ジェット機の受け入れを希望する。</p>
<p>地域振興に向けた取組みとして、現在は空港「空の日 フェスティバル」がメインであるが、当社としては各種学校等の格納庫見学、周辺住民への機体見学、中学生・高等学校生への職場体験実習などを実施している。</p>
<p>弊社の乗り入れ空港は、地域における広域的な交流拠点という一般的な地域空港の役割もさることながら、まさに島民の移動手段の場であり、足そのものの拠点であります。しかしながら、航空保安無線施設も航空灯火も無く、給油施設も一部空港で欠如している現状では、答申内容だけでは十分とはいえない点があります。島民の生活基盤の安定や離島振興の観点からも、航空ネットワークの維持が重要であると考えますが、現に路線撤退の話も現実化しており、何らかの対策が必要であります。そのような中、本年度末に予定されている離島空港のMSAS化はまさに光明であります。雨が降れば欠航となり、今までお客様に大変なご迷惑をおかけし、信頼を失墜しておりましたが、就航率の向上や安全面でも寄与するものと期待しております。</p>
<p>地方—首都圏間の航空路線を保持することにより地域社会の経済活動の発展に寄与するものと考えている。</p>

国内およびアジア圏から地方空港へヒト・モノの流れを活性化させるためには、乗り入れる航空会社の負担軽減策が不可避であると考えます。

着陸料金や航行援助施設利用料金の軽減および、航空燃料税の減免措置など、抜本的な対応策を望みます。また、2008年10月に新設予定の観光庁の取り組みに併せて、地方自治体等の自助努力により、地域産業の発達のみならず魅力ある街づくりを進める事が必要であると考えます。訪日外国人旅行客の増加ならびに観光による地域再生により地域経済が潤う事によって、国内線ネットワーク全体への波及効果も期待できると考えます。

空港を活用した地域振興の取り組みについては、航空会社としても協力を惜しむものではないが、基本的には「まちおこし」の一環として、地元による、より一層の創意工夫が重要であり、その負担を航空利用者に求めることのないよう留意が必要。

- ・ 空港を活用した地域振興の取り組みについては、航空会社としても協力を惜しむものではないが、基本的には「まちおこし」の一環として、地元による、より一層の創意工夫が重要であり、その負担を航空利用者に求めることのないよう留意が必要。
- ・ 離島における地域振興のため、新規空港建設の検討が進められているが、航空会社に負担が発生しないよう、運航費補助の拡充について、ご検討頂きたい。

空港を活用した地域振興の取り組みについては、航空会社としても協力を惜しむものではないが、基本的には「まちおこし」の一環として、地元による、より一層の創意工夫が重要であり、その負担を航空利用者に求めることのないよう留意すべきである

地方空港におけるビジネス航空機に対応する施設（専用ターミナルや格納庫、駐機場）の設置は、地元企業のビジネス航空利用を促進し、企業活性化につながり、かつ雇用の創出が期待できる。また、欧米諸国ではビジネス機を利用しやすい空港の近辺に当該企業の活動拠点（本社、工場、支店など）が設置されることも多く、企業誘致に大いに役立っている。さらに、最近世界的に爆発的勢いで普及しつつある超小型ビジネスジェット（VLJ）などを活用すれば、定期便では行き来しづらい地方都市間も極めて高効率に移動することができるため、地域間の人の流れに新潮流が起ることが期待される。また、東京にオリンピックを誘致する際にもビジネス機への十分な受け入れ態勢が整っていることが、開催都市選定に際して有効な条件と考えられる。現に北京にはオリンピックに合わせてビジネス機専用旅客ターミナルが建設されており、また、ロンドンにおいても混雑空港で有名なヒースローの機能を補完するために、ファーンボロー空港においてビジネスジェットを専門的に受け入れる体制が出来上がっている。現在空港の設計そのもの、利用方法そのものが、運送事業者のみを考慮しており、その他の多様化するニーズに対応していない。諸外国の空港では、個人、エアタクシー、訓練、整備事業、ビジネス航空などのあらゆる空港ニーズに対応し、空港本来のもつ『玄関、港』として機能している。日本においても、空港が本来持つべき機能、自由原則に則ったあらゆる利用者ニーズに対応した施設、あるいは運用方針が考慮されるべきと考えられる。それにより、空港周辺への事業投資、空港そのものでの新規事業、新たな産業の発展が見込まれ、ひいては地方の発展にもつながると考える。高速道路の展開により、各メーカーの配送センターが地方に進出したように、空港利用の自由度から、ビジネス機を利用して本社そのものを移転してしまう、あるいは地方事業所を空港周辺地域に設置するなどの効果が考えられる。



## 2. 空港の整備、高質化、安全対策等に対する要望について

回答
<p>航空機の大型化(A380, B747'8)がすすむのと同時に中小型機による効率の良い輸送が求められている。すべてが大型機を主体に考えたころよりもっと空港の高質化という意味ではSLOTの再編などによりもっと効率の良い空港運営ができるのではないかと。</p>
<p>関空の国際線増便、新規乗り入れを誘致するためには、既存のチェックイン、ゲート施設だけでは午前時間帯便の増加は不可能であると思われる。現在の年間発着回数を基にした場合、施設増加の判断は難しいと推測するが、将来的な拡張を見据えた新ターミナルビル建設の投資は必要であるかもしれない。</p>
<p>表題にある整備、高質化、安全対策については出来る対応を空港管理者ならびに運航社において行われているが、年々求められる対応にたいして最新の機械、技術、対応策を駆使して出切る限りすばやい行動をとることが求められる。特にソフト面、ハード面ともに常に見直し最適の対応を心がける必要がある。又、災害に対するライフラインの整備は待ったなしで行うべき優先課題であり官民一体となって早急に行うべき課題ではないだろうか。</p>
<p>現在の空港の利用者需要に応じた、更なる高質化及び国際基準に応じた安全対応の強化は不可欠。</p>
<p>空港の整備、安全対策等については空港の現状の存続を前提とした施策を期待しています。滑走路の短縮、閉鎖等は最終的な施策になると考えますが、そこで生計をたてている航空機使用事業者の存在を理解して頂きたい。</p>
<p>資料にも謳われているように空港自体はもちろんの事、関連インフラの整備は必要不可欠であると認識します。既に本邦へエアバス社A380機の就航も始まっており、今後も需要が高まる事は確実な状況であり関連施設の拡充が急がれます。また24時間運用空港が整備されるに併せて地上交通手段の確保、空港近辺での宿泊施設の拡充も必要不可欠な物と考えます。安全対策に関しては、アンケート1-①にも記載したように、高水準な体制の構築が必要と考えます。</p>
<p>○空港の高質化は、定期便利用者のみならず、空港に発着する航空機の旅客全てが公平なサービスを受用出来るものにならなければならない。定期航空のみが公共性の有る航空輸送システムとして扱われているが、ビジネス機を利用する旅客の多くは、単に企業の営利目的だけではなく、国益に影響を及ぼす程重要な経済活動を担っている。これらの企業活動を効率的に遂行するには、定期航空の利用では不十分であるため、独自にビジネス機を活用しており、必要不可欠な移動手段として欧米では広く認知されている。 欧米ではビジネス機専用施設(FBO)を整備している空港が多く、さらに、エプロンの一部を民間(地上ハンドリング会社)が運営、管理し、空港隣接用地でのサポート業務が行なわれている空港も多くある。従って、これらビジネス航空を考慮した空港の高質化の検討を希望する。 ○全国の空港に、回転翼航空機のVFR &amp; IFR運航の管制を飛行機と別に設ける措置を講ずれば、回転翼航空機は災害対応、ビジネス、観光ユースに大きく貢献できる機会が増大することについての考慮を希望する。</p>
<p>空港使用の手続きの簡略化・緊急で使用する場合のバックアップ体制・現実的なセキュリティ対策の向上を望む。</p>

弊社の運航する定期路線の4空港は、わずか1空港だけがIFR空港で、残りは全て航空保安無線施設も航空灯火もないVFR専用空港です。従って、以下の改善を希望いたします。

〈空港整備〉

- ・MSAS化に併せ、IMC時や日没後も17:00までの運航が可能となる航空灯火の設置。
- ・延長可能な空港では、滑走路を800mから1,000mへ延長。

〈高質化〉

- ・VFR空港の早期MSAS化の実現

一部空港で、空域調整や騒音対策が問題となっている。

- ・MSAS対応のための機材装備や機材更新費への補助金拠出

既に、国から機器設置の補助金を受けておりますが、付帯する諸費用も高額であり、まだ一部機材に留まっております。MSAS可能な機材への更新も含め、国や都からの継続的な補助を希望いたします。

- ・全空港での給油施設の設置

MSAS化によるIFR運航開始後は、VFR以上に燃料搭載が必要となるため、全空港で給油可能とすることにより、しいては就航率向上につながると考えます。

- ・地上アクセスの改善

現在は、全空港がタイヤに合わせた地上輸送手段（バス）もなく、旅客の自助努力で空港へアクセスしておりますが、タイヤに合わせた地上輸送手段（バス）の導入が喫緊の懸案事項です。

- ・ターミナルビルの拡張やランプでの雨対策

夏場は40便/日もあるため、手狭なターミナル内にお客様が入りきれず、外で搭乗の順番待ちや空席待ちをしているのが実態である。ランプ内の移動も傘使用であるが、ターミナル拡張と同様に今後の課題と考えております。

〈安全対策〉

空港機能や安全対策については、答申内容で十分と考えますが、セキュリティについては旅客や貨物の検査に問題点を抱えております。現在は、検査機器がないため、手作業により実施しておりますが、水溶性爆発物やテロ対策等対応困難な問題を抱えております。セキュリティ上設置が必要と思われる検査機器類は企業負担ではなく、国等の空港管理者が設置し、使用させる環境整備が必要と考えます。

空港の整備・高質化については、就航率向上のための全天候運航型のインフラ整備を空港特性に応じて進めていただきたい。

既存空港の利便性向上については、あらゆる面より検討をお願いしたいと考えます。

例としては、空港の精密進入化の促進による就航率の改善。および、エプロンのレイアウト改良による管制指示待ちの解消、管制空域の見直しを含めた航空路の短縮による定時性の向上を希望いたします。

また、空港ビルの施設については、後発の新規航空会社は大手の施設位置よりも利便性が劣る場所となっているため、動線がハンデとならないよう各社インフラ位置の一部見直しを含め、空港全体の利用促進ならびに利便性を考慮した改良を実施頂きたいと考えます。

また、地震大国である本国においては、空港の耐震性確保が重要な課題であると認識しております。空港の液状化対策などの必要な改良整備については、計画的に実施して頂きたいと考えます。

基本方針には大型飛行機（旅客機・貨物機）について書かれて一部に小型機（飛行機と思われる）のことが書かれている。ヘリコプターのことは全く考えられていないようである。 空港の大小、国際・国内を問わず、空港を造る際はヘリの回廊を確保してヘリコプターの離発着が容易にできるよう法を整備してほしい。

○空港の整備について

(1) 首都圏空港容量の拡大について

- ・ 首都圏における空港の処理容量は、おおむね10年後には限界に達することが予想されており、さらなる容量拡大に向けた措置を速やかに講じるべきである。
- ・ 具体的には、空域・航空路の見直し、管制能力の向上等と併せて、発着容量の拡大に資する誘導路、駐機場、ターミナル等の整備を速やかに実施すべきである。

(2) その他の空港の整備について

- ・ 空港整備が概成している中で、今後の滑走路の延長、新設、移転といった大規模整備のニーズに対しては、需要を十分に精査した上で、既存ストックの有効活用を第一義として慎重に検討にすべきである。
- ・ 就航率向上のため、ILSの高カテゴリー化や双方向化等の全天候運航型の空港インフラや、滑走路への誤進入防止など安全の向上に資する機能について、各空港におけるニーズを考慮した上でその整備を推進すべきである。

○高質化について

- ・ 利用者の利便性を向上させるため、都市と空港のアクセス改善に積極的に取り組むべきである。

○空港の整備について

- ・ 空港整備が概成している中で、今後の滑走路の延長、新設、移転といった大規模整備のニーズに対しては、需要を十分に精査した上で、既存ストックの有効活用を第一義として慎重に検討にすべきである。
- ・ 就航率向上のため、ILSの高カテゴリー化や双方向化等の全天候運航型の空港インフラや、滑走路への誤進入防止など安全の向上に資する機能について、各空港におけるニーズを考慮した上でその整備を推進すべきである。

○高質化について

- ・ 利用者の利便性を向上させるため、都市と空港のアクセス改善に積極的に取り組むべきである。

○空港の整備について

(1) 首都圏空港容量の拡大について

- ・ 首都圏における空港の処理容量は、おおむね10年後には限界に達することが予想されており、さらなる容量拡大に向けた措置を速やかに講じるべきである。
- ・ 具体的には、空域・航空路の見直し、管制能力の向上等と併せて、発着容量の拡大に資する誘導路、駐機場、ターミナル等の整備を速やかに実施すべきである。

(2) その他の空港の整備について

- ・ 空港整備が概成している中で、今後の滑走路の延長、新設、移転といった大規模整備のニーズに対しては、需要を十分に精査した上で、既存ストックの有効活用を第一義として慎重に検討にすべきである。
- ・ 就航率向上のため、ILSの高カテゴリー化や双方向化等の全天候運航型の空港インフラや、滑走路への誤進入防止など安全の向上に資する機能について、各空港におけるニーズを考慮した上でその整備を推進すべきである。

○高質化について

- ・ 利用者の利便性を向上させるため、都市と空港のアクセス改善に積極的に取り組むべきである。

## 1. 今後の空港整備のあり方について

### (1) 首都圏空港容量の拡大について

- ・ 首都圏における空港の処理容量は、おおむね10年後には限界に達することが予想されており、さらなる容量拡大に向けた措置を速やかに講じるべきである。
- ・ 具体的には、空域・航空路の見直し、管制能力の向上等と併せて、発着容量の拡大に資する誘導路、駐機場、ターミナル等の整備を速やかに実施すべきである。

### (2) その他の空港の整備について

- ・ 空港整備が概成している中で、今後の滑走路の延長、新設、移転といった大規模整備のニーズに対しては、需要を十分に精査した上で、既存ストックの有効活用を第一義として慎重に検討にすべきである。
- ・ 小型機材で運航する輸送形態が増加している中、既存ストックの有効活用として、小型機材の輸送形態に対応した施設整備（例：松山空港で試験運用されているエプロンルーフ等の事業推進、県営名古屋空港のサテライトを一例として小型機が使用しやすい専用エプロン/ターミナル整備）について推進する必要がある。

## 2. 空港機能の高質化と利便性の向上等について

- ・ 就航率向上のため、ILSの高カテゴリー化や双方向化等の全天候運航型の空港インフラや、滑走路への誤進入防止など安全の向上に資する機能について、各空港におけるニーズを考慮した上でその整備を推進すべきである。
- ・ 利用者の利便性を向上させるため、都市と空港のアクセス改善に積極的に取り組むべきである。
- ・ 空港を活用した地域振興の取り組みについては、航空会社としても協力を惜しむものではないが、基本的には「まちおこし」の一環として、地元による、より一層の創意工夫が重要であり、その負担を航空利用者に求めることのないよう留意すべきである。

## 3. 空港の安全対策について

- ・ 不法侵入、ハイジャック防止などの航空保安対策は、国家に対するテロ防止が目的であり、これらの費用は航空会社や利用者ではなく、国が純粋一般財源によって負担すべきである。
- ・ 空港の耐震対策は、必要性を精査し明確化した上で、その要否を判断すべきである。尚、実施する場合には、国として必要な緊急時のインフラ確保、危機管理との目的に鑑み、国が純粋一般財源によって費用を負担すべきである。

前述ではあるが、空港の本来の目的は、あらゆる利用者ニーズに答え、各地域の玄関としての公共施設的な役割を目指すべきかと考える。現在の空港施設は、そのうちの一部の需要（運送事業者の需要）を満たしているに過ぎず、それ以外の空港利用者は空港関係者が利用する関係者通路等を利用せざるを得ないのが現実。空港の利用ニーズは多様化しており、諸外国のようにあらゆる利用者が同様のサービスを受けられる、具体的には鉄道における一般車ロータリー、タクシーロータリーのような部分を備えるべき。それらについては、民間業者を活用する事で高質なサービスを提供できる。安全対策も現在の関係者通路を利用させるよりも、専用通路を確保して、それにあわせて必要な安全事項を管理するほうがより安全性が高まると考える。繰り返しになるが、これまでの空港整備では全く考慮されてこなかったビジネス航空に対する施設、サービス体制の構築が非常に重要。具体的にはビジネス機専用ターミナルによる出入国手続き体制の構築、ビジネス機用格納庫の設置、ビジネス機用駐機場の設置が必要。

### 3. 航空分科会審議に対する要望について

回答
どうしても成田、羽田、関空、セントレアのような大都市空港のあり方が先に議論されて、その他の空港は後回しのような印象があり、地方空港がそれら大空港と伍して競争するには何が必要か(ソフト、ハード面)検討していただきたい。
このように国際航空運送事業者から要望を聞いて頂く事は幸甚であるが、聞くだけでなく、これらの要望が論議・検討され、実現へ向けて前進する事を切望する。日本の国際空港が「利用コストが高いだけの空港」のイメージから、世界の航空会社から見て、競争力のある、魅力的な空港に変貌する様ご尽力いただきたい。
議論内容について、現実的で細かな内容まで網羅されていると感じられた。これらが、実際の今後の航空政策に確実に反映されることを強く期待する。
国際線の利用が限定されている羽田のアジア路線への更なる開放。
この種の審議は教養のある方たちで仕切れ、現場人間、汗を流した経験者が討論をしているとは思えません。今このアンケートにお答えしておりますが、全くわかりにくい質問設定であるし血のかようなアンケートとして意見陳述が捕らえてもらえるのかいささかギモンであります。いましてFREQUENTLYに質問設定を絞り込み、深く切り込むべき。
資料にもあるように、本邦乗り入れ航空会社としては、空港インフラの整備だけではなく、空港使用料金、航行援助施設利用料のあり方にも関心があります。成田空港では既に航空機の騒音レベルを着陸料に反映する料金体系を導入しておりますが、既存の航空会社が継続した運航を続けるためにもあらゆる料金体系の検討が必要かと思えます。
<p>○基本的に、国内・国際定期便／チャーター便による旅客及び貨物輸送を前提として検討されており、その他の航空分野に関わる考慮は殆どされていない。ビジネス航空の分野は、日本では未だ成熟しておらず、一部特権階級の贅沢品と評されてしまうことが多いが、国際的には必要不可欠な航空輸送手段として広く認知されており、欧米では定期便よりも優れたサービスが受けられるインフラを整えた空港が数多く存在する。企業のエグゼクティブの業務遂行のために、ビジネス機利用は最早国際的に普及しており、これらビジネス機に対する空港機能やサービスの充実が今後我が国の空港においても必要になるものと思われる。</p> <p>○回転翼航空機についても重要な航空システムとして捉え、首都圏空港の利用等を検討して欲しい。羽田空港は、公用機と常駐機以外の回転翼航空機の発着は認めておらず、成田空港については発着は可能であっても給油サービスが受けられず、また、有視界気象状態時の利用に限られている。離着陸に滑走路を使用しない回転翼航空機は、混雑空港であっても他のトラフィックに与える影響は少なく、空港の運用には支障を来たさないものと思われる。回転翼航空機は、災害発生時等には無くてはならない輸送手段であり、日頃から主要空港を活用出来る環境の整備を検討するよう希望する。</p>
現場で活動している人々の意見も多く取り入れ、より現実的な運営ができるようになる事を希望します。
様々な問題に対し、ワイドな視点から先じて論議し取りまとめていると考えますが、地域航空やその周辺地域の振興に必要なささいな問題にもメスを入れていただきたい。
特定の利用者・航空会社に偏りがでないよう、公平・公正な視点での議論を期待したいと考えます。

日本の空港運営に関しては新しいセクターであるビジネス航空の扱いについて議論していただきたい。

例：発着枠、スポット、駐機場の割り当て

FB0の施設と運営（定期便旅客とは異なる動線）

日本の空港は定期航空の運航のための構造になっている。著しいグローバル化社会でのスピードアップした経済・政治活動の日常化、国際テロの広がり、鳥インフルエンザの感染恐怖など、ビジネス航空は影響力を持つヒトの国際移動を滞らせない唯一の輸送ツールである。

よって、利用者（1機当たりの搭乗者数）の数を持って一律に優遇する従来の見方を変え、航空輸送に戦略的視点を組み入れた空港活用の見直しを議論していただきたい。ビジネス航空を支える空港施設環境が、定期航空のものと同等の地位にすることが必要である。

日本の航空分科会メンバーには、是非国際的にはビジネス航空も既に無視できない航空メンバーであり、米国のみならず、欧州においてもまた近年ではアジア各地域においてもその取り扱いの重要性が増していることを調査頂き、ビジネス機の取り扱いに関して考慮していただきたい。

#### 4. その他

#### 回答

アジアゲートウェイ構想をベースにしたOPEN SKYではすでに他のアジアの自由化には取り残されている実感があり、SIN, KUL, HKG, INDIAなどはほぼ完全な自由化がされている。韓国と日本の状況はとも似ていて表向きはOPEN SKYに突き進んでいるように見えるが、中身はあまりに限定的、両国とも第五の自由— 第九の自由といった権利には一切踏み込んでいない。他のアジアの空港と競争するには施設面での充実も必要であるがこれらの権利事項に踏み込まないと一層の遅れをまねくとおもわれる。

成田・関空・中部空港ともインターナショナル空港とはいえ、国際線から国内線への乗り継ぎが不便という声が多い。例えば、他国では既に荷物のトランスファーは税関通過後国内線へはその場でベルトコンベアに運ばれるが、日本の空港では搭乗客自身が運ぶというデメリットはきわめて大きい。乗り継ぎ搭乗客の負担を軽減し、ハード面だけでなくソフト面においても、搭乗者のより一層の利便性を図るべきである。

この審議によって、より良い空港になり、さらなる航空の発展につながることを祈念するところです。

空港機能や安全対策については、答申内容で十分と考えますが、セキュリティについては旅客や貨物の検査に問題点を抱えております。現在は、検査機器がないため、手作業により実施しておりますが、水溶性爆発物やテロ対策等対応困難な問題を抱えております。セキュリティ上設置が必要と思われる検査機器類は企業負担ではなく、国等の空港管理者が設置し、使用させる環境整備が必要と考えます。

#### (1) 首都圏空港に対する発着枠増の要望

海外主要都市の状況、羽田、成田の現状、そしてビジネス機の運航制限が緩和された場合のGDPを基にした将来の需要予測などを総合的に検討し、以下の発着枠（発着回数）を要望する。

	2007年（実績）	2010年（要望）	2013年（要望）	2017年（要望）
羽田空港発着枠	1,003 (0.34)	10,200 (3.0)	12,200 (3.0)	12,200 (3.0)
羽田空港昼間枠 （内数）	—	8,760	8,760	8,760
成田空港発着枠	1,446 (0.72)	2,200 (1.0)	2,200 (1.0)	2,200 (1.0)
その他の首都圏ビジネス 用空港発着枠	0	0	23,400	23,400
首都圏空港発着枠合計	2,449 (0.49)	12,400	37,800	37,800
首都圏潜在需要	145,900	164,100	184,600	216,000

( )内：各空港の総発着回数に占めるGA機発着枠比率

#### (2) その他の首都圏ビジネス機用空港に関する要望

羽田、成田両空港で増枠が認められた場合でも、世界的見地から予想される潜在需要の充足にはほど遠く、近い将来（2013年頃）羽田/成田空港に加えて首都圏にビジネス航空用の他の空港が必要になる事は避けられない。従って下記を要望する。

a. 2013年頃を目途に、羽田、成田両空港に加えて首都圏にビジネス航空用の他の空港を使用可能にする。

b. その他の首都圏ビジネス機用空港が備えるべき要件

— 軍用空港との共用等、必ずしも専用空港でなくてもよいが、必要な時に必要な所に運航する事が重要なビジネス航空としては、発着回数、発着時間帯（羽田が深夜に使えれば第3空港は必ずしも深夜は使用できなくてもよい）、駐機場等の制限が極力少なく、希望する時間に希望通り使える空港である事。

— 都心から遠くても車で1時間30分（できれば1時間以内）に到達できる距離にある事。

— 滑走路長はビジネスジェット機が離着陸可能な十分な長さを有する事。

（最低1,500～1,800m程度、国際長距離用には2,500m以上が必要）

— 開港時に、簡単なターミナル（乗客待合搭乗施設、運航乗員支援施設、

国際用はCIQ）が設置されている事。（その後ビジネス航空用空港として発展させるのであれば、航空機整備機能や格納庫の充実も重要）

上記を満足できる可能性がある候補空港としては、2(6)項でも述べているように現時点では、厚木、木更津、下総、横田が考えられる。

## ○旅行業者



# 1. 空港を利用するに際し重視するポイントについて

回答
<ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性・・・主要都市・目的地・自宅・事業所等からのアクセス手段、時間、コスト</li> <li>・空港内での乗り継ぎや国際空港～国内線空港間乗り継ぎの利便性、分かり易さ</li> <li>・空港の安全性(過去の事故事例とその対応方、自然災害、事件事故に対する備え・リスク管理の充実)</li> <li>・空港セキュリティー(警備体制の充実)</li> <li>・発着便数の充実、オンタイムでの発着</li> <li>・空港施設内設備の充実(インフォメーション、飲食店、コンビニ、土産店、本屋他) →待ち時間の過ごし方、空港内ショッピングの魅力UP</li> </ul>
<p>(1) 日本の玄関口、成田空港は、客観的にみて、アクセスの利便性、航空便の発着処理能力において、シンガポール、香港、仁川、バンコクより劣っていると考えます。</p> <p>具体的ポイントは</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①(都心から)遠い</li> <li>②狭い</li> <li>③(設備が)古い</li> <li>④24時間でない</li> <li>⑤滑走路が短い・少ない</li> <li>⑥着陸料・空港税が高い</li> <li>⑦タクシーが拾いにくい(特に近距離)</li> <li>⑧休憩、娯楽施設が少ない</li> <li>⑨関空、地方空港との乗継が不便など。</li> </ol> <p>これらは欧州(ヒースロー、ドゴール)の空港との比較でも同様です。</p> <p>(2)台風、大雪、地震などの緊急時の、各航空会社、地上アクセス(JR、京成、東京空港交通等)、地元ホテル、イミグレ、空港会社、等との連絡体制(協力体制・命令系統)が出来ておらず、お客様が不便・苦勞を被るケースが多いと考えます。</p> <p>(3)国際空港に求められる機能は、都心とのアクセス利便性やチェックイン(アウト)の迅速性、良好な乗り継ぎ等一般的な事項の他に、華やかな魅力を持つことが必要と考えられます。日本の成田や関空は、前者の機能である都心アクセス等はかなり改善されたが、アジアの代表的空港と比べ、魅力が相当見劣りすると思います。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① アジアの代表的空港は何れも飲食店やショップの数が多く、また空港建物内のデザインがその国の文化を強調した優れたものになっているため、集客施設としての魅力を有しており、利用客に良い印象を提供しています。</li> <li>② 旅客が好印象を持つことは、リピーター化、口コミによる他人の勧誘等、繁盛するために最も必要な要素であり、香港・シンガポール・バンコク空港等は、この点を非常に重視して造られていると思われます。</li> <li>③ 一般的な機能(都心アクセス等)の改善は大規模投資が必要なため、多くの労力と時間が必要です。したがって今後は、後者の魅力を持った空港造りに取り組み、世界のライバル空港に負けない日本の良さをPRすることが必要と考えます。</li> </ol>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港までのアクセスの利便性</li> <li>・国際空港の場合、国内空港への乗り換えの利便性</li> <li>・CIQを短時間で通過できること。</li> </ul>
<p>訪日外国人の利便性という観点から見ると、出入国際のスムーズな出入国審査(特に入国審査)、主要都市までのアクセスの良さ、都市までの廉価な交通アクセスの整備、帰国時の航空会社のチェックインのスムーズさ、空港内でのお土産屋・ショップの多様性など、外国人旅行者にとって空港滞在時間中、各施設・設備・サービスのハード・ソフト両面において快適でストレスを感じさせない空間であることを重視する。</p>

## 2. ユニバーサルデザイン等利用者の利便性確保のあり方について

回答
<p>旅客増加はビジネスの広がり(需要拡大)に繋がるため、積極的にハード・ソフト面ともに取り組みの推進をお願いしたい。</p> <p>以下取り組みの手段として(既に取り組み済みかも知れませんが)、</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・専門機関によるアンケートの実施(アンケート対象を絞り、各空港における課題の抽出、解決策の検討)</li><li>・空港におけるユニバーサルデザインガイドラインの設置(法整備?)</li><li>・グローバル化への対応(多言語の案内、事故事件対応等の多言語化への取り組み)</li><li>・ホスピタリティー強化(障害者、外国人、高齢者に対するケア…人、物、教育) →空港内で働く方々への教育</li><li>・専門担当者(障害者等への)の育成、配備</li><li>・安心して利用できる施設・設備の事前PR</li><li>・関係諸機関へのユニバーサルデザイン対応への啓蒙、周知</li></ul>
<p>(1) 空港からの二次交通が、日本は不便です。特にスーツケースなどの荷物を考慮しておらず、成田エクスプレスで東京駅に着いた時、スーツケースを抱えて、地上に出て、次の交通手段に乗り継ぐのは至難の業といえます。東京駅における貸切バス乗車に関しての駐車場の問題も何十年経ってもいまだに解決しておらず、不便です。</p> <p>(2) 成田空港でも「貸切バス駐車場」に関してVJC事業を進めているながらも、重視されていないのが現状ではないでしょうか。大型インセンティブなどの受入に関して、お粗末といえます。</p> <p>(3) 空港内標識の多言語表示、バリアフリー化が先のアジアの先進空港と比べて遅れており、いずれにしても、税関出口以降のスペースを拡張しないと根本的な解決にはならないと考えます。</p>
<p>・空港の場合、かなりユニバーサルデザインに配慮している。合格点に達している。 但し、空港に行くまでの交通機関等が立ち後れている場合もあるので、結果として、利用者にとって利便が良くないと言われているということもあるのではないかと。</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>・ハンディキャップの方々へのバリアフリーは当然だが、日本語表示だけでなく、最低限英語・中国語・韓国語は、表示を徹底してもらいたい。表示が日本語だけということは、外国人にとっては、大きなハンディキャップとなる。また、多言語表示に加え、ピクトグラム(絵文字)や音声ガイドの展開も必要である。</li><li>・旅客の動線の分かりやすさは、必須である。同時に大きな荷物を持って移動することを前提とした、通路幅の確保も必要。</li><li>・一部の空港では、実施されているが、段差のない空港施設、また、階段しかない通路の撤退など、ユニバーサルデザインと世界基準のバリアフリーを兼ね備えた空港を目指していただきたい。</li><li>・禁煙について、公共施設たる空港の禁煙化の徹底が望ましい。(外のバス乗り場周辺等を含む)実質完全禁煙は内外利用者の快適性や健康増進法に資するものである。</li></ul>

### 3. セキュリティ/セイフティ確保のあり方について

回答
<p>旅客のにとって空港の安全性は大前提のため確実に確保願いたい。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・各空港施設の有事緊急体制の明示(利用者に分かりやすく、目に付きやすく)</li><li>・障害者、外国人、高齢者に対する事故災害時の対応策</li><li>・地震、テロ、災害に伴う空港機能低下の際の代替手段確保(シミュレーション化)</li></ul> <p>安全性ではないが</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・内際乗り継時の手続き簡素化(プリチェック?)をはかる</li></ul>
<p>(1) 海外の空港(シンガポール)などでは機関銃を持った警備員がいるなど、セキュリティに関して、敢えて見せ付けるなどの強弱をつけて、安全を保っています。日本に関しては、一見嚴重そうであるが、本当に危険な人物・物等でも案外出入国していると思います。もっとプロのセキュリティを学んで欲しいと思います。</p> <p>(2) 空港ビルに入る前の関門、セキュリティチェックは仰々しいだけで効果に疑問で、あまりにも無防備すぎるのではないのでしょうか！?</p>
<p>・日本の空港は安全であると思うが、テロ対策等に万全を期すとともに、日本の先進的なITを活用し、最先端の航空管制システム等を整備するなどして一層安全性の向上を図って頂きたい。また、航空会社等に対する安全対策について指導を徹底して頂きたい。</p>
<p>旅行者の安全性の確保は大切であるが、渡航者本人への過度なセキュリティチェックは、日本の印象を悪くしかねない。但し、空港内では出発・到着までの安全を確保していただき、置き引きやスリなどの居ない安心な空港を望む。</p>

#### 4. 地域と連携した空港の利用及び活用の促進に向けた取組みについて

回答
<p>地域活性化の重要な役割を担っていると認識しており様々な取組みを今後も促進願いたい。          また、ただ単なる、ゲートウェイ機能ではなく、当該地域の良さを伝えるべく、利便性に合わせ「地域の顔」としての存在感を一層強く出して欲しい。</p> <p>①空港の郷土色豊かなグランドデザイン          地方空港は特に「郷土の匂い」「郷土のおもてなし」を感じさせるデザインを。          空港施設内外装、空港内レストラン等施設においてその地域の特色を生かしたコンセプト、デザインに改善をし、利用者に「〇〇〇に着いた」という感動を与える。</p> <p>②地域INFORMATIONの充実：          地域の名所、特産品 その土地ならではの伝統芸能、またその時期ならではの季節の祭り・イベント、着地型の体験商品等の案内等。          ガイドブックでは知りえない地域情報の伝達機能の拡充を望む。</p> <p>③訪日外国人受け入れ促進          地元自治体、観光産業関連団体との連携による促進策の検討          (チャーター便の設定、訪日外国人優遇策・多言語対応等)</p> <p>④空港～宿泊施設・観光産業施設受け取りサービスの拡充          手荷物、土産物を空港、宿泊施設、観光産業施設相互間で受け取れるシステム作り          *いずれにせよ市街地からの交通アクセスを担うJR各社や私鉄等との連携や宿泊施設、自治体、学校、観光産業団体、農林水産業施設等との連携が重要となる。</p>
<p>(1) 空港はその地区の最も強力なランドマークと言えますが、現在の日本では、地域と孤立しており、日本の良さを発揮出来ていないと思います。ハウジング・空港機能と連動したトータルな地域活性化プランが必要と考えます。          (2) 諸問題の中では比較的優先順位の低い問題かと考えます。</p>
<p>・当団体としては、旅行者、特に外国人旅行者の増加促進の観点から、地方空港により多くの定期便やチャーター便が乗り入れるよう促進している。地方空港等へのチャーター便等の乗り入れ要望があった場合、スピーディーに対応できるような体制を整備して頂きたい。          ・航空会社が空港周辺で観光を楽しむことができ、地域の活性化につながる施策を推進して頂きたい。</p>
<p>地域と連携した取組みとして、地域の名産品を紹介するコーナーがあることは了解をしているが、JNTOとしては、地域及び日本国全体のアピールの場として有効に活用させていただきたい。具体的には、全ての空港に「YOKOSO! JAPAN」の表示を到着ホールに目立つよう設置願いたい。</p>

5. 近接空港(成田と羽田、関空と伊丹と神戸)間の役割分担その他連携の確保について

回答
<ul style="list-style-type: none"> <li>・羽田の国際線発着拡充とその役割の明確化 (羽田&lt;昼間&gt;:アジア等近距離ビジネス路線、成田:豊富な国際線ネットワーク) 羽田空港に深夜早朝国際定期便を就航させ、羽田・成田首都圏国際空港の24時間化をはかる</li> <li>・羽田空港～成田空港間のアクセス改善(直通新路線開設:モノレール、リニア等)</li> <li>・成田空港へのアクセス改善…諸外国に比べ都心に出るまでの時間、費用の高さ 成田空港～都心までのアクセス改善(ノンストップの交通機関)</li> <li>・空港機能低下の際の成田・羽田、関空・伊丹・神戸の代替機能の明確化 (有事の際の対応シミュレーション化)</li> </ul>
<p>VJC事業の観点からは、国際空港と都心は近い方がベストと考えます。24時間のハブ空港とその補助的サブ空港を確立するべきではないでしょうか。現在はその機能が未完成のままですが、成田・関空が24時間ハブ空港の機能を持てば、おのずとその役割は明確になってくると考えます。</p> <p>(2) 都心から60kmと世界の常識から見て遠すぎる成田をいつまでも中心に置く発想では限界があります。羽田をさらに拡張し、国際化を進め、24時間化した成田が補完することが望ましいと考えます。両空港間のアクセスも40分程度に短縮することが理想です。</p> <p>(3) 地方空港から仁川経由で欧米、アジアに向かう渡航者が急増しているとのことですが、路線撤退が集中する関空が対抗するための政策が必要と考えます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・成田と羽田の場合、両空港間のアクセスを如何に改善するかが大きな課題と考える。最近の新聞記事に都営浅草線のバイパス線を作り、より短時間で結ぶといった計画が掲載されていたが是非とも実現してほしい。</li> <li>・羽田と成田どちらでも良いが24時間空港を実現したところを海外に向けての日本の基幹空港(ハブ空港)として位置づけるべきであると思う。肝心なのは国際競争力のある国際空港を作り上げるのが重要と考える。</li> <li>・関空の回りには、神戸、伊丹と狭い空域の中に密集している。この近さがそれぞれの空港の役割分担を考える際、難しくなる。また、最も重要な安全性という点も懸念される。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・各地域に満遍なく外国人旅行者が訪問し、地域において消費をしていただきたいのであるが、近接空港を日本のゲートウェイとしての機能だけではなく、近隣を一つの面として広域に地域の連携を図っていただきたい。近隣空港は、競争相手ではなく、共同体として、地域ごとに連携して外国人客誘致に対して知恵をしぼらない限り、アジアの競合国との旅客争奪戦争に勝ち抜いて行けない。</li> <li>・近隣空港の役割分担、特に運行路線や空港間の移動方法について、もっと分かりやすく外国人旅行者へ周知する必要があると思われる。(外国人旅行者には近隣空港間の違い、利用上の注意が十分に理解されていないと思われ、来日後、乗り継ぎなどでまごつくことが多い。)</li> </ul>

## 6. 空港と連携した観光振興に向けた取組みについて

回答
<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域観光の中核機能としての役割 特に地域の空港は、該当する都道府県のみならず、広く隣接する都道府県の観光振興の重要な玄関口である事を意識して欲しい。自県の観光地へのアクセス機能の確保だけでなく、広域連携を意識したバス路線の設定や、案内窓口としての機能を望む。</li> <li>・着地型現地ツアー・体験プログラムの情報発信機能の設置 近年、お客様の旅行のニーズとして非常に高まってきているのが、「地域オリジナル」の観光素材・体験プログラム、現地交流である。空港は正にその情報を人々に広く伝える場所として非常に最適で、今後は従来の「通過スポット」から「現地情報提供スポット」への転換を期待する。</li> <li>・地方空港での国際線チャーター取扱い拡大策の検討 (国、地方自治体、民間が一体となった取り組み、更なる予算付けと地元や日本の業者にお金が落ちる仕組みづくり)</li> <li>・訪日外国人VISA緩和の検討</li> </ul>
<p>現在、成田も関空も郊外に立地しており、これから世界に誇る伝統・自然観光を創設するのは難しいと考えます。それでしたら、カジノ、公営ギャンブルなどと組み合わせ、ギャンブルセンターなどの娯楽施設を創設してはいかがでしょうか？何かテーマを持った、観光創設をプランして、成田・関空地区の必ず宿泊するよう戦略を練るべきだと考えます。現状では残念ながら成田周辺で魅力的で競争力のある観光スポットは皆無です。</p>
<p>・海外との関係では、地方空港に海外からの定期便が乗り入れることは外国人旅行者の増加促進につながるとともに、相互交流が促進される。空港は鉄道の駅と同様、起点となることから、空港を起点とした、周遊ルートやモデルルートの策定や情報提供拠点としての整備が必要である。</p>
<p>既に、成田空港においては、トランジット客にむけての、地域の観光ツアー、いわゆるモデルルートの企画に参画しており、さらに関西空港のショッピングモールツアーの集客について全世界のJNTO事務所及びツーリストインフォメーションオフィスにて情報提供を行っている。今後も地域空港近隣へのツアー造成や集客募集にJTNOとしても協力していきたい。</p>

## 7. 空港の整備、高質化、安全対策等に対する要望について

回答
<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港内エンターテイメント施設・イベントの充実、向上</li> <li>・グローバル化に対応した設備、案内の向上</li> <li>・アクセスの充実 都心空港近隣での(割安な)パーキング施設拡充</li> <li>・首都圏空港24時間化実現に対する課題整理、解決策検討 (環境対策、安全対策、空港容量等)</li> <li>・各空港ともに安全対策の明示化、PRの実施</li> </ul>
<p>国際空港はその国の本当に玄関口です、日本の伝統・芸術・最新情報などの発信基地になって欲しいと思います。現在は、お土産販売等消費に力点が置かれ、情報の発信には、乏しいと考えます。</p>
<p>・拠点空港については、航空旅客、航空事業者等の需要に的確に対応して、適切に整備を進めて頂くとともに、ローカル空港は地域の観光振興にとって極めて重要な役割を果たしているため、地域と一体となって施設の充実、航空路線の確保に努めて頂きたい。</p>
<p>昨今の世論の環境へ配慮した、一部空港のエコ・エアポート化には賛同する。周辺環境や資源にやさしい空港作りを目指されるとともに、周辺地域住民との国際交流・経済活性化等を期待する。また、そのような最先端技術の見学・訪問地として世界中から人々が集うことを望む。</p>

## 8. 航空分科会審議に対する要望について

回答
<p>観光立国にふさわしい、他の国と比較しても勝る日本の顔としての国際空港を検討し、理想のあるべき姿を追求して欲しいと思います。現在は、現状に立脚した検討が主で、日本の理想のあるべき姿が議論されていないと考えます。</p> <p>日本の空港の競争力低下や諸問題は十年以上も前から議論し尽くされ、海外先進事例視察も多数経験済みのはず。そろそろ実現する時期ではないでしょうか。遅れば遅れるほどますますコストもかさみ、諸外国から取り残されてしまいます。</p> <p>観光立国にふさわしい、他の国と比較しても勝る日本の顔としての国際空港を検討し、理想のあるべき姿を追求して欲しいと思います。現在は、現状に立脚した検討が主で、日本の理想のあるべき姿が議論されていないと考えます。</p>
<p>・航空会社が支払う乗り入れ料を低減するとともに、アクセスを整備し、1日も早く24時間空港を実現し、アジアのハブ空港となるよう整備をして頂きたい。</p>
<ol style="list-style-type: none"><li>1. 空港を拠点とした2次交通の整備、拡充</li><li>2. 国内各国際空港の空港施設使用料の平準化(空港施設使用料の高い空港からの出発が回避されやすいことへの対応)</li></ol>

## 9. その他

回答
<p>空港は、本来機能重視で勝負すべきと考えます、空港への公共交通の低廉且つ正確なサービスで、目的地としての空港ではなく、手段としての空港です。安全・清潔・親切且つ便利を目指せばおのずと、本来の姿は見えてくるのではないのでしょうか？</p>
<p>観光立国推進戦略会議(牛尾治朗座長)において掲げられた2020年までに訪日外国人旅行者を2000万人にするという目標達成を念頭において空港の整備、運営のあり方等について検討を行っていただきたい。</p>

## ○物流業者・荷主



## 1. 会社の物流ネットワークの現状及び今後の見通しについて

### 回答

当社の国際物流においては、輸入がほとんどで、製品、原材料ともに東京、横浜港に65%、神戸、大阪港に30%、その他、名古屋、博多、苫小牧港に全体で5%の輸入量で各港から市場のお客様にお届けしております。

航空機輸送については、11月のフランスからのボジョレーヌーボーワインがほとんどでそれ以外については販売需要が増えて、緊急の場合にのみ 航空機輸送を実施しております。しかしながら海上輸送に比べましてコストが高いために利用は限られております。

今後についても、扱い量の増加の事態であっても、保管効率、保管料、輸送料金を勘案して、関東、関西の倉庫に輸入・保管をして全国に配送するネットワークを取る計画です。

海外12箇所、国内52箇所の拠点を構成し、情報の共有に努めています。特に、グローバル化が進む中、海外拠点との連携が重要と考えています。

- 全社レベルでサプライチェーンの構築とロジスティクスのしくみ見直しに対する期待が高まっており、昨年7月 本社内に初めて、グローバルロジスティクス本部を設置。全社課題となっている在庫の削減、ロジスティクスコストの低減、及び関連法規の遵守体制の構築を進めている。
- 製造会社のロジスティクス部門として、資材購買から生産、流通、お客様へのお届けまでの、End-to-Endで物流を全体最適の視点から一貫整理していく必要があり、現在、本社体制としては、調達・ロジスティクス部門との位置付けの下で一体運営を進めている。

## 2. 空港を利用するに際し重視するポイントについて

### 回答

ボジョレーヌーボー空輸については主に以下3点を重視しております。

- ・ロケーション(可能な限り市場に近い空港)
- ・キャパシティー(スロット・便数等を考慮して実施重量を納期内に下ろすことができる かどうか。)
- ・通関・食品検査体制(ボジョレーヌーボーという緊急性を考慮して航空機到着後少しでも早く空港より弊社倉庫までの配送を実施できるかどうか。

貨物便の有無

- 向け地別 便数 (弊社の拠点地に合うかどうか)
  - コスト(レート)
  - 発着時間
  - 利便性
  - 空港ファシリティ
- が重要ポイントと考えます。

① 貨物輸送に関して重視するポイントは下記のとおりです。

- 出荷元、もしくは最終仕向地(倉庫)に近い空港を利用  
⇒トータルリードタイム、トータルコスト及び安全面を考慮  
イレギュラーが発生時にも対応がしやすいため。  
例)工場が関西近辺であればKIX、福岡であれば福岡空港等
- 荷主は航空会社を指定する場合を除き、航空代理店がどの航空会社で混載を設定するかにより、利用空港が決まります。よって、リードタイム重視をしない、コスト重視の場合は、どの空港を利用するかはそれほど重視していません。

② 現状の懸念、課題、要望、

- 関西空港の路線が少なくなっています。よって、貨物の受けは関西空港ですが、成田への転送となり、リードタイムが長かつ、国内輸送時にはダメージ等の発生リスクがあります。
- 成田に路線が集中しているので、航空貨物も集まりますが、そのため、貨物の搭載作業の遅延や、スペース確保が困難にならないか、もしくは、バックログがでないかなどが懸念されます。

## 3. セキュリティ/セイフティ確保のあり方について

### 回答

当社としましては空輸という緊急性を勘案いたしますと、優良輸出入者制度や各国間の相互認証制度等を展開いただいた上で過度なセキュリティールール(例:出発の120時間前に空港に搬入する等)は避けていただきたいと考えますが、その上で必要なセキュリティー/セイフティの確保については実施すべきであると考えております。

特定貨物輸出者・RAの観点からも、セキュリティは、最重要案件です。

■ 航空機、及びそれに搭乗する乗客、搭載貨物の安全を守る事は第一と考えそれを目的とする制度、対応につきましては、従うべきと考えます。

■ 航空貨物輸送に関して、安全施策としての「安全宣言書」等の対応がありますが、例えば、航空代理店とインテグレーターとの対応が異なっている等、導入時に混乱を招きました。こういった制度改革は事前準備と早めの説明・実地検証を経た上での導入・徹底が必要ではないかと考えます。

■ 各国の対応が異なるのは当然としても、世界で事業展開している企業では、各国の最新の制度状況の把握が必要となっており、国レベルでもこのような情報を集約整理(貨物輸送に関する情報)する事に支援頂ければ大変有難い。

#### 4. 地域と連携した空港の利用及び活用の促進に向けた取組みについて

回答
前述の通り、当社の空輸につきましては輸入がメインであり、大消費圏である 関東、関西への輸配送が中心のため可能な限り市場に近い空港(特に羽田空港)をより多く利用できればと考えております。
当社は、中部圏の工場が多い為、セントレアの活用を促進していきたいと考えています。
■ 従来から出張時における関西空港の利用促進に取り組んでおり、海外出張者の関空利用率は直近3年間で10%以上向上するなど、成果をあげてきております。更に一層の機能強化の実現にむけ、地方自治体・経済界と連携し取り組み中です。 ■ 航空輸送の総物量に対し、在阪事業場からの物量が8割に達する当社としては、極力関空向けの混載に貨物集約し、スケールメリット活かしていきたい。従って、航空貨物については、従来より関空対岸のりんくう物流センターにグループ向の貨物集約拠点を設定し、国内輸送費と空港横持ち料の効率化を目指している。

#### 5. 近接空港(成田と羽田、関空と伊丹と神戸)間の役割分担その他連携の確保について

回答
関東圏につきましては羽田の24時間オープンが成田の補完となれば、望ましいと考えております。関西圏につきましては、ボジョレーヌーボーの関空到着後の国内転送をよりスムーズに実施するため、伊丹空港の持つ国内空輸網を関空に移管していただければありがたいと考えております。
成田・羽田の関係は、最重要課題であり、今後の展開にも影響大です。オペレーションが、2極化していく傾向が高く、コスト増にも繋がる懸念が大きい。
■ 関西空港は第二滑走路が出来たことにより、中国・香港等の深夜便運航など、次第に24時間空港としての利便性を発揮しつつ有ると考えます。アジアに近い国際拠点空港としてアジアゲートウェイの機能を強化すべくアジア・中国路線は充実していますが、一方で、航空会社の路線撤退が激しい欧米路線については、成田経由がスタンダード化するのではないかと危惧します。 ■ 関西において国際空港としての拠点は1つとすべきであり、さらに充実化してほしいと考えます。

#### 6. 空港と連携した物流強化に向けた取組みについて

回答
ボジョレーヌーボー到着後、空港内での簡易作業、空港から直接得意先様までの出荷ができる設備があればより空輸をするメリットが大きくなるのではと考えております。
Boatとの連携は、必要要件であります。近隣アジア諸国からの出荷は増大傾向にあり、いかにコストを下げ、LTを掛けずに運ぶかが課題です。
■ 関西空港の24時間化を利用して、急ぎの貨物につきましては、深夜便を有効活用しています。 ■ 輸入貨物を安全かつ迅速に扱うために、ULDでの引き取りをさらに推進するような体制を望みます(航空代理店の倉庫の施設も関係すると思います) ■ また空港の広域連携により更に貨物を取り込むことも、国際競争力を高める上で重要であり、空港へのアクセス改善、海空連携等が今後の課題と考えています。

## 7. 物流がグローバル化するなか、日本の空港の競争力強化に向けた取組みについて

回答
当社のボジョレーヌーボー空輸については欧州よりできるだけ早く、安価にまた安全に日本の空港まで輸送することが重要です。納期、安全性について考えれば欧州から日本への直行便をできるだけ多く利用したいと考えておりますが、コスト面、利便性(便数等)を考えればアジアのハブ空港を経由する便を多く利用せざるを得ない現状がございます。やはり成田と他アジアのハブ空港とを比較しますとインフラ面(24時間化)、コスト競争力が劣っているのではないかと考えております。
高品質、低コスト、セキュリティ、24時間対応可、港との連携対応が必要と考えます。
空港のみならず、港、国内輸送を含めた複合的な輸送モードがあれば、現在の「船」「航空」といった2者選択のみの状況から、新たなロジスティクスの構築が可能となると考えます。しかしながら、実際のところ、そのサービスを提供頂くサプライヤーが少なく、かつコスト面での問題もあり、実現性が困難な状況であると考えます。 ■ とにかく航空会社に便を張ってもらえなければ更に位置付けは低下すると危惧しており、具体的には、①空港コストの低減、②集荷力の向上、という大テーマに向け、国、地域、関連企業として、何ができるかに掛かっていると考えます。

## 8. 空港の整備、高質化、安全対策等に対する要望について

回答
過度なコストを投資するのはどうかと思いますがその中で空港までのアクセス、空港内のインフラを整備していただければと考えております。
高品質、セキュリティ強化が大事かと考えます。
■ 空港貨物上屋のハンドリングの質が落ちているのではないかと思います。 よって、輸出貨物の荷主としては、航空代理店の手によるULD積みつけを推進したく考えております。(貨物の安全面、並びに着地側でのリードタイム短縮)

## 9. 航空分科会審議に対する要望について

回答
■ 地方空港は本当に有意義な利用をされているのかどうか ■ 九州発、もしくは九州向けにつき、福岡空港を利用したくても路線がない、運賃が高い、航空上屋が狭いなど種々問題があります。

## 10. その他

### 回答

Sea&Air輸送につきましては時間とコストの関係で通常の空輸に比べてコストが安いのであれば実施も検討したいですが、通常の空輸に対してのコストメリットがないのであれば実施は難しいのが現状です。

■SEA&AIRは検討しておりますが、現状のBAF/FSCからコスト高となり、その割にはメリット(L/T短縮)も少ないと考えております。

■昨今の燃油サーチャージ(FSC)の高騰はそのまま荷主に直撃しており、運賃よりFSCの方が高くなる逆転現象が一部で発生しております。これは本当にサーチャージ見合いなのか、運賃の是正ではないかという疑問が出てきており、現行のFSC申請許可制度自体、見直しの時期に来ていると思います。

■関西空港における欧米路線の縮小化は近年目立っており、有効利用しようにも、荷主側では選択の余地がない状況になっております。

航空会社の諸事情はあるとは思いますが、成田以外の空港の戦略的活用を航空会社も考えるべきではないかと思えます。