

「空港の設置及び管理に関する基本方針(案)」に対する意見募集の結果<概要>

「空港の設置及び管理に関する基本方針(案)」について、11月にパブリックコメントを実施したところ、多数の方からご意見を頂いた。その意見の内容とそれに対する対応の考え方(案)は、以下のとおり。

ご 意 見	対 応 の 考 え 方 (案)
<p>【全般】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航空運送事業者は空港の利用者であり、規制対象ではないという位置付けを基本方針に明記する必要がある。 	<p>基本方針は、空港法等関係法令の規定に従い、空港管理者を始めとする空港関係者間の相互の密接な連携及び協力の下にその目標を達成することを基本理念として定めるものであり、基本方針そのものによって何らかの規制の根拠となるものではありません。したがって、誰が規制対象か否かについては、航空法その他の関係法令の規定に従い定まるものであり、ご指摘の趣旨を基本方針に定めることはそぐわないと考えますので、原案どおりとしたいと考えます。</p> <p>なお、航空運送事業者に係るダイヤ、路線等の事業計画・運航計画、運賃その他の航空運送事業に直接関わる事項は、基本的には航空法の規制対象であり、空港法の規制対象ではないと考えています。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・国際線誘致に関して、海外の空港の先行事例から学ぶべきである。 	<p>〈はじめに〉においても、グローバルの視点の重要性に触れており、ご指摘の点に関しては、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>

<ul style="list-style-type: none"> ・航空保安システムの高度化を積極的に行うこと自体を方針として記載する必要はないか。 	<p>ご指摘の点に関しては、空港機能の高質化の方策の一つとしてILSの高カテゴリー化等についても触れているところであり、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・基本方針の達成度を今後どう評価していくかについての記述があると良い。 	<p>ご指摘の点に関しては、利用者の便益の増進のための取組に関し、3. (3)ハに「適切な目標を設定し、その実施状況を評価し、改善していくといった必要な取組を推進することとする。」との記述を行っており、そのような趣旨で取り組んでいきたいと考えております。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・空港の地域計画上の位置づけや空港別の計画策定を制度化することの検討を開始すべき。今後の戦略的かつ計画的な空港運営をどのように進めるかという仕組みを早急に検討すべき。 	<p>ご指摘の点に関しては、1. (2)〈空港関係者の役割〉①～③に「将来の空港のあり方を視野に入れつつ空港の整備及び運営を行い」等の記述を行っておりますが、ご指摘の趣旨については、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>

<p>・特に国管理空港について、空港全体を責任を持って一体的に運営管理する組織化が実現されるための検討を早急に開始する必要がある。</p>	<p>ご指摘の点に関しては、3. (1)の柱書きに「更に効果的に責任を持って遂行するための体制のあり方に関しては、「社会資本整備事業特別会計空港整備勘定において経理されている事務及び事業については、将来において、独立行政法人その他の国以外の者に行わせることについて検討するものとする。」とされていることから、その趣旨を踏まえ、今後適切に検討することとする。」との記述を行っており、そのような趣旨で取り組んでいきたいと考えております。</p>
<p>・一般の人々が飛行機操縦を余暇の一つとして楽しめるような環境を整備していくことを提案する。</p>	<p>飛行機操縦を余暇の一つとして楽しめるような環境を整備すること自体は、本基本方針の趣旨から見て記述することは困難と考えますが、ご指摘の点に関しては、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>
<p>はじめに 〈我が国の空港政策の課題と空港法〉 「整備」については、今後とも需要を厳格に見極めた上で、将来需要に対応するための施設整備・機能向上等を図りつつを「整備」については、今後とも需要を厳格に見極めた上で、将来需要に対応するための既存空港の施設増進・機能向上等を図りつつ」修正すべき。</p>	<p>ご指摘の点に関しては、「事業実施中の空港を加えると、配置的側面からの整備は全国的に見れば概成し、離島を除き新設を抑制することとして」いる旨明記している(2. の冒頭等)ところであり、原案どおりとしたいと考えます。</p>

<p>〈基本方針策定の趣旨と基本理念〉</p> <p>「～空港法第3条の規定に基づき、空港管理者、国、～」を「～<u>空港法第3条の規定に基づき、安全の確保を大前提に、</u>空港管理者、国、～」とされたい。</p>	<p>1. (1)【航空の安全の確保】において、「航空においては、ひとたび事故が生じれば多くの人命が奪われる可能性が高く、その安全の確保はすべての活動に対して優先されるべき大前提」としてありますとおり、安全の確保は航空活動の大前提であるとは当方も認識しており、ご指摘の点に関しては、原案でも既に考慮した上での記述となっておりますので、原案どおりとしたいと考えます。</p> <p>なお、ご指摘の箇所については、空港法第3条第3項に規定する基本理念を引用して記述したものであります。</p>
<p>〈基本方針策定に当たっての留意事項〉</p> <p>「地域の視点」の後に「騒音被害者の視点」を加えるべき。</p>	<p>空港周辺の騒音被害者の視点は「地域の視点」に含まれておりますので、文言は原案どおりとしたいと考えます。</p>
<p>【航空政策との整合・協動的取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回転翼航空機について、重要な航空システムとして捉え、航空政策上一層の配慮が望まれるため、それに沿った方針の追加を希望する。 ・回転翼航空機の旅客輸送において、羽田空港への乗入れが認められるとともに、成田空港を含めた両空港の受入れサービス(給油等)を希望する。 	<p>ご指摘の回転翼航空機を含めた新しい航空ビジネスへの適切な対応を視野に入れた取組については、3. (1)⑦に、「新しい航空ビジネスへの適切な対応も視野に入れて取り組むこととする。」と記述することとし、これに含まれていますので、文言は原案どおりとしたいと考えますが、個別の空港へのご要望も含め、ご指摘の点に関しては、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>

<p>1. (1)</p> <p>・「地方公共団体等の存在に支えられ」を「地方公共団体等の存在と騒音被害に苦しむ住民の忍耐に支えられ」に改められたい。</p> <p>・「図るべく」のの後に「周辺住民の騒音被害に配慮しつつ、」と追加されたい。</p>	<p>ご指摘の点に関しては、5. において「空港の運営に伴う環境負荷を軽減し、周辺地域との共存を図ることが極めて重要であり、このような観点から、これまで多様な環境対策及び地域周辺対策が実施されてきた」、「空港に対する周辺地域の理解を得ることが、空港の円滑な運営にとって重要である」、「成田国際空港については、(中略)国、空港会社及び地域の間で得られた理解と合意に基づいた地域共生策が進められてきており、今後とも、これらを尊重し、適切な施策が講じられることが必要である。」と記述することとしており、ご指摘の趣旨は既に反映されていると考えますが、引き続き周辺住民の騒音被害に配慮し、その理解を得るべく努めて参ります。</p>
<p>(2)</p> <p>①「安全・安心の確保等を図ることとする。」の後に、「同時に、騒音被害住民への対策、救済措置を充実させる。」を追加されたい。</p>	<p>ご指摘の点に関しては、5. において「空港の周辺における環境対策及び地域周辺対策を着実にを行い、空港に対する周辺地域の理解を得ることが、空港の円滑な運営にとって重要である。」とありますとおり、ご指摘の趣旨は既に反映されていると考えますが、引き続き環境対策及び地域周辺対策を着実に行って参ります。</p>

<p>⑦行政側が主体的に取り組むことを期待しており、次のような表現を希望する。 「空港管理者その他の関係者は、空港の適切かつ有効な活用に向け、ビジネス航空関係者や航空機使用事業者、防災・消防・警察ヘリ等の航空運送事業者以外の航空機使用者と連携・協力した取組に努めることとする。」</p>	<p>当該箇所においては、ビジネス航空関係者等の関係者の役割を記述したものであり、ご指摘の点に関しては、空港管理者の役割として、1. (1)において包括的に「利用者の便益の増進・・・に資するべく、空港の設置及び管理を行うこととする。」と記述するとともに、〈関係者の役割〉の項における①～③においても同趣旨を記述しておりますので、原案どおりとしたいと考えます。</p>
<p>CIQ機関、各空港にFBOなどのビジネス航空等の取り扱い業者を、受け入れ空港管理者とうまく連携できるようにすることが必要だと考える。</p>	<p>ご指摘の点に関しては、ビジネス航空への適切な対応等として、3. (1)⑦・⑧において、「⑦(略)新しい航空ビジネスへの適切な対応も視野に入れて取り組むこととする。」及び「⑧(略)ビジネス航空の利便性向上のための取組を推進することとする。」と記述しておりますが、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>
<p>2. (1) ①一般空港の整備の方針を明示すべき。</p>	<p>一般空港の整備の方針についても、2. (1)①において含めて記述しているものであります。</p>

<p>③滑走路延長／増設、ターミナルビルの増設等の追加投資については、既存のインフラを有効活用することを前提とし、必要性を厳しく精査すべき。</p> <p>また、それらの前提となる需要予測については、当分科会が2017年までの予測を行っているが、環境変化等を考慮し都度見直すことが必要であり、その旨基本方針に記載すべきと考える。</p>	<p>ご指摘の点については、2. (1)③において、需要予測の一層の精度向上に引き続き努めること、及び事業評価をより厳格に実施すること等により選択と集中を図り、投資を重点化していく旨記述することとしておりますので、原案どおりとしたいと考えます。</p>
<p>④空港アクセスについては、料金の低廉化についても記述すべき。</p>	<p>空港アクセスの料金の低廉化について、本基本方針の中で記述することには限界があると考えますが、ご指摘の点に関しては、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>
<p>(3)</p> <p>①空港を現状以上に特別に耐震化することは疑問。目的と内容を事前に公開した上で最小限とすべき。</p>	<p>平成19年4月に有識者によりとりまとめられた「地震に強い空港のあり方」において、地震災害時に空港には、緊急物資及び人員等の輸送基地としての役割、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保の役割が求められることが示され、また、これらの役割を果たすため、航空輸送上重要と考えられる空港においては極力早期に耐震性の向上が実現されるよう努めるべきとの考えが示されたところです。</p> <p>しかし、空港の耐震性の現況としては、大規模地震に対しても耐震性が確保される空港の割合は約1割強に過ぎないことから、地域的な空港分布等を考慮した上で、早急に耐震化を推進する必要があり、特に、航空輸送上重要と考えられる空港にお</p>

	<p>いては、今後概ね10年間を目途に耐震性の向上を図る必要があると考えております。</p> <p>また、空港の耐震性向上事業の実施に当たっては、事前に都道府県等と連携して、震災発生時に求められる空港の機能について協議しております。</p>
<p>②不法侵入対策について、想定しうる脅威、危険性との関係で、必要以上の施設とならないよう、客観的に検証できる仕組みを考えるべき。</p>	<p>不法侵入対策に係る施設整備については、過去の事案を踏まえて、同種事案の再発防止のための必要最小限の措置を講じてきたところであります。</p>
<p>(4) 節のタイトルを「航空管制から見た空港機能・能力の向上」など、より前向きな言葉と内容にするとよい。</p>	<p>当該箇所においては、空港側から見た施策を記述する体裁を取っておりますので、本節につきましても「(空港側から見た)航空管制業務等との連携の確保」とするのが適切と考えます。</p>
<p>「予め空港周辺の気象状況を精査し、航空機の運航の安全を確保することが必要である。」との内容を盛り込まれたい。</p>	<p>ご指摘の点に関しては、安全の確保が大前提であるとの記述や、2. (4)「空港の整備における航空管制業務等との連携の確保」の趣旨を踏まえ、適切に対応することが必要ではありますが、基本方針の対象範囲等を勘案すると、文言は原案どおりとしたいと考えます。なお、ご指摘の点に関しては、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>

<p>小型ビジネス用機材については、住宅密集地域上空に向けて、或いはからの離着陸が可能となることが望まれる。</p>	<p>飛行ルート自体について、本基本方針で記述することには限界があり、また、飛行ルートの設定に当たっては、空港周辺地方公共団体等との調整等が必要となるものであり、一律に記述することは適切ではないと考えられます。</p>
<p>3. (1) ①空港別財務諸表の公開の有無について触れるべき。</p> <p>③離島路線の運航支援として、公租公課の免除など、離島航空路の維持策に現状以上に踏み込む方針を示すべき。</p>	<p>空港運営の透明性の確保については、空港別収支の開示の検討を行っているところでありますので、文言は原案どおりとしたいと考えますが、ご指摘の点に関しては、今後の政策の参考にさせていただきます。</p> <p>離島路線の維持については、2. (1)②及び3. (1)③において、「②離島空港については、島民生活の安定や離島振興などの観点から、航空ネットワークの維持や活性化等を図るために必要な施設整備等を着実に推進することとする。」及び「③特に離島については、島民生活の安定や離島振興などの観点から、島民の足の確保や観光客誘致による需要拡大に向けた努力を行うなど離島航空路の利用の推進策やそれに対応した空港・地域の受入れ体制の強化に、これまでの離島航空路維持のための方策と併せて努めることとする。」と記述することとしております。</p>

<p>⑤</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「ビジネス航空の導入促進」の追加を希望する。 ・空港の設置及び管理に際してはビジネス航空への適切な対応を常に心掛けていただきたい。 ・我が国の航空運送事業者によるビジネス航空機を使用した公共交通手段としての運送事業の育成のために空港設置管理者の理解と強力が非常に重要。 ・地方の小都市と中核市を結ぶ小型機路線を充実させて、飛行機を「通勤列車」のように使うことを提案する。 ・ビジネス機の利用について我が国は著しく遅れをとっているので基本方針として推進されたい。 	<p>ご指摘の点に関しては、3. (1)に⑦として、ビジネス航空等新しい航空ビジネスへの適切な対応を視野に入れた取組について、「新しい航空ビジネスへの適切な対応も視野に入れて取り組むこととする。」と記述することとしております。</p>
<p>⑤「リージョナルジェットの誘致」に関して、地元の協力の例（能登空港など）を参考に地元による積極誘致を奨励するような文言を入れてはどうか。</p>	<p>リージョナルジェットを含め内外の航空路線の誘致等に係る関係者と一体となった空港マネジメントの推進については、3. (1)②において、「内外の航空路線の誘致等、関係者と一体となった空港全体のマネジメントを推進することとする。」と記述することとしております。</p>

⑥

・「専用スポットの確保等」の他、あわせて「専用施設(FBO等)の確保」についても取組推進を希望する。

・「航空交通量の増大に伴う駐機場の需要予測を行い、必要な駐機場の整備を行う。また、スポットの複数機使用や空地の柔軟な使用による既存ストックの有効活用をする。」等の配慮を検討すべき。

・空港利用者として「小型航空機の運航者」も明示するとともに、小型航空機運航者にも配慮した空港の「設置及び管理」「整備」「運営」を行うよう、基本方針に盛り込まれたい。

・地方空港においてビジネス機の格納・整備事業を展開できるように、これを阻害する規制の撤廃や地方空港管理者のビジネス航空に対する理解の増進と協力が望まれる。

・ビジネス航空の利用客などが動線、乗り込み手段、空港への出入りなどで、利用しやすくなるように、既存の施設の有効活用等も視野に入れて取り組むことを望む。

・FBOの設置ができない空港においては別の動線を設けることが望まれる。

ご指摘の点に関しては、3. (1)⑧において、「ビジネス航空の利便性向上のための取組を推進することとする。」と記述することとしており、ここに記載されているビジネス航空の利便性向上のための取組推進に含まれるものと考えますので、原案どおりとしたいと考えますが、個々の指摘の趣旨については、今後の政策の参考にさせていただきます。

<p>・現有する非常口、身障者用通路などの空港に既にあるゲートや通路の有効利用を推進し、ビジネス航空利用者が不便を蒙っている現状の解決が強く望まれる。</p>	
<p>・ある一定の大きさ以下の航空機は、所有者所在地など空港以外の場所を登録地とできる制度も検討されるべきかと考える。</p>	<p>航空機の登録地に係る制度のあり方については、本基本方針で記載することには限界があると考えますが、ご指摘の点に関しては、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>
<p>(3)イ⑦ 通関業務の煩雑さに関して具体的な方針を示すべき。</p>	<p>通関業務のあり方自体については、本基本方針で記載することには限界があると考えますが、ご指摘の点に関しては、今後の関係省庁との政策調整の際の参考にさせていただきます。</p>
<p>現在国際空港ではない国内の空港でも、常駐の必要性は無いが、CIQの対応が可能となるような方針が望まれる。</p>	<p>CIQの対応のあり方自体については、本基本方針で記載することには限界があると考えますが、ご指摘の点に関しては、今後の関係省庁との政策調整の際の参考にさせていただきます。</p>
<p>(4) 駐機エリア(ランプ)の安全確保について、基本方針案の修正、補強を求めたい。</p>	<p>ランプ事故対策を含めた空港内の安全の確保については、3.(4)①において、事前予防的な安全対策の導入や空港保安管理規程の策定を通じて、安全確保のために必要な措置を適切に講じることとして、その旨を記述することとしております。</p>

<p>(4)の記述は(3)よりも前に置かれるべき事項と考える。</p>	<p>1. (1)【航空の安全の確保】において、「航空においては、ひとたび事故が生じれば多くの人命が奪われる可能性が高く、その安全の確保はすべての活動に対して優先されるべき大前提」としてありますとおり、安全の確保は航空活動の大前提であることは当方も認識しており、今後の空港運営の基本となる既存ストックの有効活用に関する事項を(1)～(3)で記述した上で、その際に留意すべき事項の筆頭として(4)に安全・安心の確保を掲げるという構成をとったものであります。</p>
<p>「救急医療体制の整備及び確保」を掲げるべき。</p>	<p>救急医療体制の整備及び確保自体は本基本方針で記載することには限界があると考えますが、ご指摘の点に関しては、今後の関係省庁等との政策調整の際の参考にさせていただきます。</p>
<p>④「空港は不法入国」の後に「や覚せい剤・麻薬類等の密輸」を追加されたい。</p>	<p>ご指摘の趣旨につきましては、④の記述全体から見れば既に含まれていると考えられますので、文言は原案どおりとしたいと考えますが、ご指摘の点に関しては、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>
<p>(5) 「による障害の防止等の対策」の後に、「、さらに人体への負荷が大きいことが証明されている夜間の航空機1機毎の騒音に対する規制値(db(A))の導入」を追加されたい。</p>	<p>ご指摘の点に関しては、夜間の航空機による騒音の周辺住民の生活への影響に鑑み、いわゆるW値の算定に当たり、騒音値を昼間より10倍大きく算入しているところであります。</p>

<p>①</p> <p>・軍事空域の削減を努力することを掲げるべき。</p>	<p>軍事空域の削減自体は本基本方針の範囲外と考えますが、ご指摘の点に関しては、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>
<p>・「柔軟な経路設計が可能となることにより、」の後に、「騒音区域の拡大に注意しながら」を追加</p>	<p>(5)の柱書きのなお書き及び5.において、「周辺地域に騒音負荷等の影響を与える成田国際空港等の空港においては、航空機の低騒音化等の発生源対策を含め更なる軽減に向けた努力を行う」等とありますとおり、ご指摘の趣旨は既に反映されていると考えますが、ご指摘の点に関しては、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>
<p>(6)</p> <p>「航空気象観測及び予報の精度は、航空機の運航の安全を大きく左右し、また利用者の便益にも大きく影響することから、関係機関(気象庁)と十分な連携を確保する」との内容を盛り込まれたい。</p>	<p>ご指摘の点に関しては、〈はじめに〉における安全の確保が大前提であるとの記述や、3.(6)「航空管制業務等との連携」の趣旨を踏まえ、適切に対応することが必要であります。基本方針の対象範囲等を勘案すると、文言は原案どおりとしたいと考えます。なお、ご指摘の点に関しては、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>
<p>(7)</p> <p>「、環境対策」の後に、「(特に、騒音対策)」を、追加されたい。</p>	<p>ご指摘の点に関し、「環境対策」に「騒音対策」は当然含まれるものですので、文言は原案どおりとしたいと考えます。</p>

<p>(8)</p> <p>・(空港機能施設事業のあり方について)地元行政の施策の実現との整合性、地元住民の意見の反映、そしてビル事業者の自主性を尊重する体制の整備を講じる等の何らかの適切な文言の挿入と、それを踏まえた関係法令の適切なる整備をお願いしたい。</p> <p>・「今後も、創意工夫を発揮した的確な空港運営を可能ならしめるため、その自主性を最大限尊重した経営環境・体制整備を講じることとする。」を追加されたい。</p>	<p>ご指摘の表現は、これから民営化を進めようとする空港会社についての記述であり、既に民間企業として自主的に経営を行っている空港機能施設事業者については殊更記述する必要性は少ないのではないかと考えており、原案どおりとしたいと考えます。なお、その他の指摘の点に関しては、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>
<p>(10)</p> <p>平成 21 年度の航空局概算要求では、協議会制度に関連し空港周辺地域振興交付金の新設が掲げられている。</p> <p>この交付金の財源は、空港使用料や航空機燃料税といった利用者負担によって成り立っている空港整備勘定である。空港の活性化による地域振興を目的とするのであれば、必要な費用を地元で負担すべきである。いずれにしても利用者負担である特別会計を財源とした「新たなバラマキ政策」となりうる安易な交付金制度の創出には反対である。</p>	<p>「空港周辺地域振興交付金」の新設については、空港とその周辺の地域との連携の確保に関する施策の一つと位置づけられると考えますが、現在概算要求中であり、基本方針の中に明示的に盛り込むことは考えておりません。</p>

<p>(11) 空港運営は地域独占性が高く、その弊害が利用者に及ぶことを避けるためには、第3者が各種料金の妥当性やサービスを客観的に判断できるよう、会社法で求められる以上に情報を開示することが必要である。また、国管理空港だけでなく地方管理空港も含めた全ての空港を対象に、駐車場やターミナルビルも含めて収支を明確化することが必要と考える。</p>	<p>ご指摘の点に関しては、3. (11)において、空港運営に係る利用者への的確な情報の開示・提供等透明性の確保に努めることとしておりますので、文言は原案どおりとしたいと考えますが、個別のご指摘事項に関しては、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>
<p>5. ・「周辺地域に負荷が生じることは当面不可避であることから、」の後に「日夜騒音被害を我慢している住民一人一人への賠償制度の創設を含め、」を追加されたい。</p> <hr/> <p>・「空港管理者、周辺地方公共団体、」の後に「騒音被害を受けている住民、」を追加</p>	<p>ご指摘の点に関しては、5. において「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律等の法令に従い、移転補償・防音工事の実施等空港の周辺における環境対策及び地域周辺対策を着実に実行」と記述することとしております。</p> <hr/> <p>ご指摘の点に関しては、一般的に、対策の実施に当たり、関係者の間において、十分な情報交換等に基づき適切な方策が合意され、進められることが望ましいことではありますが、これもそれぞれの空港の周辺地域の事情、特色を踏まえて進められるべきものであり、当該箇所においてもその旨記述しているところでありますので、文言は原案どおりとしたいと考えますが、ご指摘の点に関しては、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>

<p>・「地域共生策が進められてきており」を「地域共生策を早急に実現し」と改められたい。</p>	<p>成田国際空港における地域共生策は現に進められてきておりますので、原案どおりとしたいと考えます。</p>
<p>6. アジアゲートウェイ構想が提案された背景や地方空港のオープンスカイが言われた背景を記述すると、この部分の説明が分かりやすくなるのではないか。</p>	<p>ご指摘の点に関しては、6. の柱書きにおいて、その旨を記述することとしております。</p>
<p>(1) ・以下のとおりビジネス航空についての記載の追加を希望する。 「本国のビジネス航空発展において、羽田空港、成田空港を活用できることが鍵である。平成22年の羽田、成田空港の拡張は、定期便とビジネス航空の発着枠を再検討できる機会であり、その後のビジネス航空発展における岐路と思われる。また、ビジネス航空は、空港整備運用の観点から、「新たな航空需要」と捉えられている。しかし、ビジネス航空需要は、多様な旅客ニーズに応じるために定期便と役割を補完し合う関係であり、定期便需要と表裏一体的に存在、増加してきたものである。 以上を踏まえた上で、定期便に限定せず、多様な航空ニーズに総合的に応える羽田、成田空港の整備運用が必要と思われる。」</p>	<p>ビジネス航空への適切な対応については、3. (1)⑦において、「⑦(略)新しい航空ビジネスへの適切な対応も視野に入れて取り組むこととする。」と包括的に記述することとしますので、文言は原案どおりとしたいと考えますが、個別の空港へのご要望については、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>

・ビジネス航空に関する羽田空港・成田空港の運営上の制限を緩和することを要望する。また、ビジネス航空専用スロットを設定し、年間数万回の受入枠を常に確保することが望まれる。

・羽田、成田発着枠の拡大に合わせ、ビジネス航空に対する一定数の枠を設けることが望まれる。

[注]①「合計約8万回の国際定期便を実現する」は「合計約8万回の国際定期便の増加(あるいは増便)を実現する」ではないか。

経済財政改革の基本方針2008(閣議決定)に沿った記述であり、また、「実現する」の記述で増便の趣旨を読み込んでおりますので、原案どおりとしたいと考えます。

(2)

・伊丹空港のジェット枠の路線をまずは概ね 500km 程度の（東京羽田・福岡を含む）路線に限定し、関西3空港全ての発着枠に余裕がある状態を実現・維持するべく、その後の伊丹空港の逼迫状況に応じて、適宜規制距離を見直していくことを提案する。

・関西空港については、空港用地の国有化等、空港経営のスキームを抜本的に見直すことが不可欠であり、基本方針には考え方をより明確に整理して、記載すべきと考える。

・大阪国際空港の発着枠等について、利用者の利便という視点にたった見直し等の施策を行うべき。

・関西3空港のあり方について、関西全体の利用増と利用者利便の向上のためにどうあるべきかの観点で再検討すべき。

・関西3空港のアクセスの改善・充実を基本方針に記載すべき。

6. (2)等に記述しているとおり、近畿圏における空港相互間の連携のあり方や関西国際空港株式会社の財務構造の抜本改善等の課題については、地元における議論も踏まえながら、利用者利便の向上、関西国際空港の国際競争力の強化や安定的な経営基盤の確立に向けて、引き続き検討し、結論を得られた際に、必要に応じ基本方針を改定することとしたいと考えています。

<p>関西方面行きの便数が増え利用者にとって利便性が高まることが重要であると考えてます。併せて関空便よりも大阪、京都方面へ行くのには便利な、伊丹空港との路線ができることを望みます。</p>	<p>個別の路線設定自体は本基本方針で記載することには限界があると思いますが、ご指摘の点に関しては、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>
<p>7. (1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来のビジネス航空等多様な航空需要の増大に対応するために、首都圏近郊の共用空港等の活用の実現を重要課題として、これに取り組む必要がある。 ・首都圏空港間のヘリコプターの乗り入れや、計器飛行進入の許可、更には市街地における夜間利用が可能なヘリポートの設置等が求められる。 ・主としてビジネス航空利用のための空港の設置運用されることが必須。特に首都圏では、軍用空港の共用化を早急に進めるべきと考える。 	<p>首都圏の航空需要の一翼を担う役割を果たすための共用空港等の活用のあり方については、7. (1)にあるとおり、関係者間において検討を進めることとしておりますので、文言は原案どおりとしたいと思いますが、個別のご要望については、今後の政策の参考にさせていただきます。</p>