

第8回交通政策審議会航空分科会

日時：平成24年7月19日（木）15：00～17：00

場所：中央合同庁舎2号館 16階 国際会議室

主なご質問・ご意見：

<今後の航空分科会の運営方針について>

- LCC参入等、航空を取り巻く環境が変化しているため、エアラインや利用者から様々な意見が出てくることが予想される。それらの意見をどのように政策評価に取り入れていくか考えていくことが必要。
- 最近の航空機はFMS(Flight Management System)を搭載して飛んでいるが、日本製の機材はなくブラックボックスの状態となっている。管制技術を磨くべく、FMSの国産メーカーを育て上げ、技術で欠けている面を補強することも考えていくことが必要。
- 他の分科会に比べると航空分科会はシステムティックに実施してこなかった。昨今、LCCの参入や関西・伊丹の統合など航空行政が変化しており、それに対応すべく効果的に分科会を実施していきたい。
- 高速道路でバス事故が起きたが、航空業界も他山の石として、規制緩和で何かひずみが起きていないかチェックしていくことが重要。
- 分科会はフレキシブルに専門家を入れて運営していきたい。
- 技術・安全面については、国家安全プログラムの中でICAOから方向性が打ち出されており、これを含めて技術・安全部会で機能させていきたいと考えている。
- 交通モードの中でも航空業界は国際競争も含めて特に変化が激しい業界であり、分科会を運営していく中で、航空行政が良くなることを期待している。
- 分科会の運営体制に異論はなく、賛成である。

<社会資本整備重点計画について>

- 拠点空港を結ぶ路線だけでなく、地方空港を結ぶ路線についても今後は重点的・具体的な施策を考えていく必要があると考えている。
- バイオジェット燃料については、エアラインが独自に検討に入っているという状況である。国によるバックアップ等が今後の施策の一つとして考えられる。
- 昨今の国際情勢の変化に伴い、世界的にはテロ・ハイジャック対策や

CIQ 体制が強化されている一方で、日本はその流れから取り残されるという懸念がある。社会資本整備重点計画（素案）には具体的な記述が乏しいが、保安対策についてはどのように進めていくのか。

- 航空分野での温室効果ガス排出対策の一つとして、バイオジェット燃料等の環境に優しい燃料の導入が考えられるが、バイオジェット燃料に関してどのようにお考えか。
- 空港アクセス強化については社会資本整備重点計画（素案）の中にいくつか記載がみられる。空港アクセスについては4月29日に起きた高速バスの事故のようなことが起こらないよう、安全で利便性の高いアクセスの確保が望まれるが、どのようにお考えか。

<最近の航空行政の動向について：関空・伊丹の経営統合について>

- 伊丹空港について、中央リニア新幹線の開通など周辺状況の抜本的な変化を見通し、その廃港も含め、将来のあり方を今後検討とあるが、検討期間は30年ぐらいのスパンで考えているのか。
- 関空は開港当時に比べ、欧州便が少なくなったように感じる。関空、伊丹が経営統合されたが、これによって国際線はどのように変化するのか。増便したとしてもアジアに偏りすぎていないのか。
- 伊丹は、大阪国際空港という名称になっているため、国際線を飛ばさない方針ならば、「国際」を取るなど、実態を表す名前にすることにより、世の中の人に伊丹の役割を知らしめたほうがよいのではないのか。

<最近の航空行政の動向について：航空産業の動向について>

- JALの経営問題について、国交省として競争環境を歪めていると考えているのか、または歪める可能性があると考えているのか。
- 自民党PTでも議題に挙がっているように、JALの利益の社会還元についてどのように考えているのか。
- JALに関連して、破綻スキームのあり方や、中長期的な視点でどのような方向でJALの経営を考えているのか。
- LCCが今後成長するかどうかは、首都圏空港がどの程度使えるのかによる。羽田・成田間や関空・伊丹間を直接つなぐルートがよくない。そのため、航空局だけでなく鉄道局と絡めるなり、国交省として仕組みを作ってメリットを出せるようにすることが必要。
- 成田、羽田がアジアのハブとなっているが、今後各国の空港も虎視眈々とハブ化を狙っている。アジアにおけるハブを維持するために、地方空港との連携が必要と考えるが、どのように考えているのか。

＜最近の航空行政の動向について：航空安全行政に関わる今後の課題＞

- 日本では事故に対する目は相当に厳しい。日本の国民性にあった安全行政を作ることのみならず、安定輸送についても適切に評価して、見える化することが重要。
- ICAO による次世代型航空安全に関する取り組みを導入することによって、日本の空の安全はどのように変化するのか。
- 安全を担保していくことはエアラインにとってコストとなるが、航空行政としてどのような安全のあり方が望ましいと考えているのか。
- 今回の技術規制緩和は、行政サービスの迅速化が多く、パイロットの 60 歳以上の互乗や、搭乗中における燃料の補給といった話は限定的であり、規制をものすごく緩めているというようなマスコミの報道はかなり偏りがある。LCC は安全性が問われることが多いが、航空事業は莫大な資金を投資して行う事業であり、事故が起きたら会社が存続できない事業のため、安全を犠牲にしてまで安くしたりはしない。

＜最近の航空行政の動向について：首都圏空港における航空保安業務の取り組み＞

- 北風時の富津沖海上ルートについて、これは RNAV 経路なのか。海ほたるを見ながら飛ぶというが、このような経路が VFR で可能とは思えない。また、7 倍という意味がよくわからない。
- 南風好天時における千葉市上空の経路について、交差しない経路にすることはできないのか。

＜最近の航空行政の動向について：航空安全行政に関わる今後の課題、首都圏空港における航空保安業務の取り組み＞

- エアラインの安全の維持のみならず、空港における安全の担保についても今後資金が益々必要となる中、着陸料などの公租公課をどんどん引き下げて、その資金はどこから賄うのか。エアラインはそのようなことをどんどん要望するのだろうが、収入がなくなれば安全性を危ぶむのは、空港についても同様である。
-
-