

第10回交通政策審議会航空分科会基本政策部会

日時：平成25年10月30日（水）18：00～20：00

場所：中央合同庁舎3号館 11階 特別会議室

主なご指摘：

<LCC、ビジネスジェット等への対応についてのご指摘>

○首都圏空港の夜間時間帯の発着枠を活用するために、地方空港の夜間時間帯の活用も考えていくことが必要。

○例えばLCCターミナルの品質など、LCC各社が空港に対して望むサービス水準を考慮しながら、LCCがフルサービスの航空会社とコスト面で勝負できる環境を整えていくことが必要。

○利用者の支払意思がさほど高くないLCCに対しては、空港側が広く薄くLCCを受け入れながら、空港使用に係る収入をどう賄うかという視点での対策が重要であるが、一方でビジネスジェットについては高品質なサービスの提供と相応の対価の確保という逆の視点が重要であり、LCCの戦略とビジネスジェットの戦略の違いが明確にわかるような方向性で考えていく必要。

○LCCとビジネスジェットの違いに関しては、差別化されたサービスの品質に対して、適切に価格差別を行う観点から、着陸料や他の公租公課等の価格の差別化についても考えるべき。

<観光施策との連携についてのご指摘>

○香港からある九州の地方空港に就航している飛行機にビジネスクラスがなく、航空が制約となって香港の富裕層が観光で訪れる機会を逸したという事例を耳にしたが、航空と鉄道等の輸送手段とが連携して足らざる部分を補い、こうした機会をしっかりととらえていくことが重要。

○日本の空港の入国審査は世界的に見て速い方であるが、将来、東京オリンピックのときに、米国並みの重い警備にすると非常に混雑するおそれがあり、保安体制については検討が必要。

○成田空港の到着の動線が複雑でわかりにくく、殺風景でもある。通路がおもてなしだという観点を考えるべき。

- 関西空港をはじめとして、夜間の空港から市街地へのアクセスを考えるべき。
- 観光分野では、人の動きが世界的に見て大きく変化してくるところが注目点であり、C I Qの体制整備など地方空港の利便性の改善やファーストレーンの検討は重要。また、今後、多文化・多言語の訪日客の増加が考えられ、こうした人たちへのおもてなしの観点が重要。
- ドバイ、チャンギ、仁川などの海外の空港のように、カジノのような施設を設置するようなことが本当に良いことなのか疑問。成田空港や関西空港だけでなく地方空港も含めて空港の魅力というものの本質を考える必要。
- 日本は台風・地震など様々な災害が起こり得るが、そうした非常時に外国人はどんなに不便しているかという感覚を持つべきであり、航空会社や空港がサポートするという発想で考えていくべき。

<管制空域と航行援助施設利用料のあり方についてのご指摘>

- 特に混雑している首都圏空港の容量を考えたとき、地上にエプロンや滑走路を増やして地上の容量を増やすことはできても上空の空間を物理的に増やすことは出来ないため、航空路・空域の再編は長期的に重要。また、ターミナル空域と航空路空域の役割分担も重要。
- 管制系の収入と交通量の関係が分析されている中で、交通量が機数で比較されているが、飛行距離など管制サービスの提供量とコストに対応した交通量の指標も必要。
- 管制系の収入に関し、コストが賄われているかどうかも重要であり、仮に賄われていない場合は、収入確保の方策も検討すべき。I C A Oの考え方は1つの標準的な考え方として有効ではあるが、我が国が置かれている地理的な状況も考慮した見直しが必要。
- 管制についても、平常時の処理可能機数の検討だけではなく、災害等の非常時におけるリスク最小化の検討も強調されるべき。

以上