

交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ(案/骨子)

1. はじめに(航空産業と航空行政の使命・これから目指す方向性)

- 人口減少・少子高齢化が本格化する中で持続的な経済成長を果たすには、国内外の交流の活性化が不可欠。航空がその最前線を担う。
- 航空を巡る多様なニーズにきめ細かく対応し、航空利用者に対して安全・円滑な航空サービスを確保することが、日本の航空産業とそれを支える航空行政の使命。
- アジアをはじめとする海外諸国が急成長を遂げ、中国・ASEAN 諸国等では、中間層の増大が見込まれる。世界の航空需要は増大し、それを取り込もうとする航空企業間や拠点空港間で国際競争が激化。
- 世界経済の力強さを梃子に、日本の航空産業が発展することで、我が国の産業や都市の国際競争力の強化、2000 万人の高みを目指す訪日外国人旅行者の増加、日本全国の地域活性化等に貢献。
- このため、日本の航空システムの長所を伸ばしつつ、更に「日本の空を世界に開く」べき。その中で、国際航空の環境変化に機敏に対応しながら、戦略的に我が国の航空企業や空港の国際競争力を向上することが求められる。
- 我が国の航空企業が、国際競争に対し後手に回っていると見られがちな対応から一歩踏み込んで、航空ニーズの創造を積極的に進めることができるようにすることが必要。
- 航空行政には、市場環境や将来動向等をにらみながら、ボトルネック解消のための環境整備として、航空・空港インフラに係る処理能力向上をはじめとする利用環境の改善、必要な規制や枠組みの見直し、航空企業等を巡るコスト環境の改善といった取組を実施することが求められる。
- 本とりまとめは、2. で、航空ネットワークを支える空港・管制・航空企業の基盤を強固なものとするための方策について述べた後、3. で航空ネットワークをどのように構築し、需要を開拓していくかについての方策、また、4. で質の高い航空・空港サービスの提供をいかに確保していくかについての方向性を示した。

2. 航空ネットワークの構築のための強固な基盤づくり

- 我が国の航空需要は、アジア等での航空需要の増大を受け着実な伸びを予想。国際線需要は2022年度までに約4-6割の増加、国内線需要は人口減少等で横ばいから微減。日本再興戦略が目指す経済成長を加味すると、さらなる増加があり得る。
- 航空需要の顕在化には、国内外の航空企業が潜在的な航空需要を積極的に創造できる環境整備が必要。一方で、他国と比べ、ネットワーク規模、旅客数、運賃やコスト等の水準で優位にあると言えず、改善が急務。
- このため、我が国の航空市場の競争を更に促進することが重要であり、航空行政は、地域の協力を得つつ諸施策を講じることが必要。一方、国際競争力を培うには、熾烈な競争環境の中で体力を磨く航空企業の自助努力が最大の鍵であり、その創意工夫を促すことも必要。

【我が国の空港及び管制の処理能力向上・空港の活性化】

（首都圏空港の更なる機能強化）

- 平成26年度中に羽田・成田両空港で約75万回化が実現する見通しだが、航空需要の着実な伸びで、概ね2020年代前半には、首都圏の航空需要がその空港処理能力のほぼ限界に達する見込み。現時点でも航空会社が希望通りに就航できない時間帯が発生。
- 東京五輪、更にもその先を見据え、首都圏空港の更なる機能強化が必要。現在、小委員会で技術的な選択肢の洗い出し中。今後、検討に基づき施策の具体化を進めるべき。
- 同時に、羽田・成田両空港の特性を最大限活かした両空港間の役割分担の議論も必要。今後、小委員会における容量拡大の検討結果等も勘案し、両空港が強みを活かしながらともに発展し得るような役割分担のあり方についての検討が必要。

（首都圏空港以外の国際拠点空港等の機能強化）

- 首都圏以外の拠点空港では、例えば、関西空港や中部空港を中心に、LCCや訪日外国人旅行者の受入れのゲートウェイ、地場産業の強みを生かした国際航空貨物の拠点としての機能強化や、そうした利用を促す経済的施策に関する検討が重要。関西国際空港及び大阪国際空港についてはコンセッション（完全民間運営化）に向けた事業価値向上のための取組を着実に推進。

1 ○ 空港処理能力が限界に達しつつある、那覇空港と福岡空港は、抜本的な空
2 港能力向上のための機能強化が急務。那覇空港の滑走路増設の着実な事業推
3 進、福岡空港の抜本的な空港能力の向上の検討が必要。

4
5 **(管制処理能力の向上及び航行援助施設利用料の見直し)**

6 ○ 航空需要の着実な伸びを受け、2025年頃には国内空域の現行の管制処理能
7 力を超過が見込まれる。このため、国内の航空路空域等の抜本的な再編、具
8 体的には、①管制空域の上下分離、②複数の空港周辺の空域（ターミナル空
9 域）の統合の検討が必要。

10
11 ○ 航空会社が負担している航行援助施設利用料については、国内飛行に比べ、
12 国際飛行や上空通過の負担が軽く、料金負担のバランスが取れていないとの
13 指摘。ICAO（国際民間航空機関）の推奨体系や他国の料金水準等も照らしつ
14 つ、必要な見直しの検討が必要。

15
16 **(空港経営改革の推進)**

17 ○ 昨年成立の民活空港運営法は、内外の交流人口拡大等による地域活性化を
18 図ることが目的。同時に、民間の知恵と資金の活用により、国管理空港等の
19 空港経営を健全化する取組。

20
21 ○ 運営の民間委託を進めるには、仙台空港のようなリーディングプロジェクト
22 を着実に推進し、地域にもたらされるメリットを、地域の関係者に分かり
23 やすく示していくことが重要。

24
25 ○ 運営の民間委託が当面行われる予定のない空港を含め空港経営改革を進
26 めるため、国が管理する空港について、以下の取組が必要。

- 27 ・ 諸外国の空港におけるサービス水準も意識しつつ顧客満足向上のため、
28 幅広い関係者の多様な意見・提案を反映させる仕組みを導入
- 29 ・ 空港運営効率化や利用者利便改善に関する空港事務所の取組の強化
- 30 ・ 空港別収支の早期公表
- 31 ・ 空港管理者と並んで空港運営の主体となっている空港ターミナルビル会
32 社への中期経営計画等策定の働きかけ

33
34 ○ こうした取組は、空港や地域の関係者による航空需要の顕在化の取組と相
35 まって初めて効果を発揮。空港経営改革の取組と航空需要喚起の取組を車の
36 両輪として進めるべき。

- 1 ○ 運営の一体運営が実現している空港では、率先して料金上の創意工夫等に
2 積極的に取り組むべき。

4 【我が国の航空企業のコスト競争力向上の環境づくり】

- 5 ○ 我が国の航空企業のユニットコスト（1座席1km当たりの営業費用）は、
6 諸外国の航空企業と比べ依然高水準。我が国の航空企業の国際競争力強化の
7 ため、ユニットコスト全体の低減を強力に進めることが喫緊の課題。

- 8
9 ○ その点、我が国の航空市場で大きく影響を及ぼすと考えられるのは、我が
10 国におけるLCC市場の成長。LCCや大手航空企業等による多様な航空ネット
11 ワークの構築の中で、それぞれのコスト水準がともに低下していき、我が国
12 の航空企業全体として国際競争力が高まっていくことが重要。

- 13
14 ○ また、我が国の公租公課等については、中間とりまとめのとおり、相当部
15 分を欧米並みに航空利用者から直接徴収する体系へ移行することも考えら
16 れ、諸課題を整理した上で、具体的な方策を検討。

- 17
18 ○ しかし、ユニットコスト全体に占める比率を考えると、ユニットコスト全
19 体の低減に公租公課等による取組は一定の効果があるものの、それだけで十
20 分でない。何より、国内外の航空企業間の競争を促進し、厳しい経営環境の
21 中で企業体力を磨いていくことを通じ、我が国の航空企業の自助努力を強力
22 に促進することが有効。

- 23
24 ○ なお、公租公課の見直し以外にも、安全の確保を大前提とした必要な規制
25 の見直しを不断に進めることも必要。

27 【操縦士・整備士等の養成・確保】

- 28 ○ 操縦士は、航空需要の増大や大量退職で中長期的に不足となる恐れ。LCC
29 等や地域航空会社では、現実の深刻な課題。整備士も、LCC等や地域航空会
30 社では不足に直面し、かつ、中長期的に養成・確保を容易にする環境整備等
31 が必要。MRJの生産本格化や航空機整備事業の国内拠点整備の観点からも、
32 整備士や製造技術者の養成・確保が不可欠。

- 33
34 ○ 別途小委員会でなされた中間とりまとめに基づき、操縦士については、操
35 縦士養成機関の供給能力の大幅拡充（短期：自衛隊操縦士の民間活用（割愛）
36 再開や外国人操縦士の活用、中長期：航空大学校を活用しつつ、航空会社の
37 自社養成や民間養成機関の拡充）や健康管理体制の充実等による現役操縦士
38 の有効活用を検討すべき。整備士については、短期的には、整備士資格制度・

1 運用の見直し等、中長期的には資格制度のあり方等を検討すべき。製造技術
2 者については、公的な認定制度の創設等の検討や、整備士、製造技術者の養
3 成・確保に係る産学官の連携強化等を検討すべき。

4 5 **【環境面への配慮】**

6 **（航空機騒音対策の推進）**

- 7 ○ 現在、航空機の発着回数が増加する中でも、航空機騒音による影響は軽減。
8 国際的には、ICAO で①航空機の騒音軽減、②空港周辺の土地利用計画及び管
9 理、③騒音軽減運航方式、④運航制限をバランスよく組み合わせて実施すべ
10 きことを推奨。我が国でも、地域住民の理解と協力を得ながら総合的な航空
11 機騒音対策を講じていくべき。
- 12
- 13 ○ 今後、発着容量の拡大を行う空港では、低騒音機の運航促進のため空港使
14 用料体系等の経済的手法の導入可能性について検討すべき。また、発着回数
15 の増加で新たに騒音影響を受ける地域や影響が増大する地域がある場合、必
16 要な対策の検討も必要。騒音軽減運航方式についても、海外の事例も参考に
17 しつつ、新たな方式の導入も含め、検討を進めるべき。
- 18
- 19 ○ なお、運営が民間委託された国管理空港の周辺環境対策は、国管理空港運
20 営権者が空港運営を行う中で一体的に実施することを基本とするが、その内
21 容や規模は、各空港の実情に応じ個別に検討されるべき。

22 23 **（航空分野における低炭素化）**

- 24 ○ 国内航空分野では、低燃費機材の普及、運航方式の効率化や、空港におけ
25 る環境配慮技術の導入、代替航空燃料の普及促進を図ることが必要。このう
26 ち、代替航空燃料の普及促進については、価格や国内生産体制の確立等の課
27 題の克服を目指す国内の関係者間の取組を推進。ICAO での国際的な専門家の
28 検討にも積極的に関与。
- 29
- 30 ○ 国際航空分野では、経済的手法の導入が課題。ICAO で昨年、市場メカニズ
31 ムを活用した世界的な排出削減制度の構築を決定。国際民間航空条約は、締
32 約国間の差別待遇を避けるのが原則。実態上も、新機材の保有率や燃費等で
33 先進国と途上国の差が見られず、区別して扱う意義はない。世界各国の航空
34 企業に公平な制度が構築されるよう、議論のリーダーシップを積極的に取っ
35 て行くべき。
- 36

3. 充実した航空ネットワークの構築と需要の開拓

【我が国の国際航空ネットワークの充実に向けて】

（アジアの主要空港の国際航空ネットワークとの比較）

- 首都圏空港の国際線旅客数は平成 23 年に仁川やバンコクに逆転された。アジアの主要空港における、①アジア域内の路線ネットワークが着実に増加、②自国の航空企業が航空ネットワーク展開に大きく寄与、③乗継旅客を積極的に取込んでいる、といった点がその要因。

（我が国の国際航空ネットワークの目指す姿）

- まず、成長著しいアジア、とりわけ ASEAN と我が国を結ぶ国際航空ネットワークを充実させるべき。これらの路線は訪日外国人旅行者の誘致に大きな役割。LCC 等でアジアの諸都市と全国の空港を結ぶネットワークの形成により、訪日外国人旅行者を全国で受け入れることを可能に。
- 我が国の航空政策は、直行便需要の路線を念頭に置いてきたが、一步踏み込み、アジア＝北米間等、国際・国際間の乗継需要の積極的な取込みを図るべき。国内航空ネットワークを活用して国際・国内間の乗継需要を取込み、地方にも利便性向上の果実を広げることが可能。国内外の航空企業が需要を自律的に創造していくよう、航空行政は、その積極的な後押しとなるソフト施策を、一体的に推進することが必要。

（我が国の航空企業による国際航空ネットワークの充実）

- 我が国の産業・都市の国際競争力強化や訪日外国人増加等に貢献するには、我が国・海外の航空企業を問わず、我が国の航空ネットワークが拡充し、航空サービスの選択肢が増えることが必要。
- 一方、我が国の航空企業が国際航空ネットワークを充実することは、①我が国の利用者に利便性が高いネットワークの構築、②我が国のナショナルブランドに基づく安心感の醸成、③災害等で海外の航空企業が運航を忌避しても運航を継続、といったメリット。海外の例も踏まえると、我が国の航空企業が充実した国際航空ネットワークを構築していくことも重要。
- 現在の我が国の航空企業は、主に日本人のビジネス旅客を中心とした渡航需要に基づいて営業展開してきた結果、航空企業間で就航先や時間帯が似通り、限られた需要を巡って競合。我が国の航空企業が創意工夫に基づいた独自の航空ネットワーク戦略を展開することが必要。

1 ○ その際、アジアを中心とした訪日外国人旅行者の取り込みを念頭に置いた
2 ネットワーク戦略と訪日外国人の多様なニーズを重視した営業戦略が推進
3 されることが重要。従来型の航空市場の中で、我が国の航空企業が限られた
4 市場をめぐる過度な競争を展開し体力を消耗することは、国際競争上も不利
5 なだけでなく、利用者利便の低下にもつながることが懸念される。アジアと
6 至近な西日本や沖縄の空港や、海外空港にネットワークの拠点を置くことも
7 視野に、LCC や国際的な企業間連携等を活用した多様な国際航空ネットワー
8 クの展開を見据えることが考えられる。

9
10 ○ 我が国の航空行政も、従来は、日本人のビジネス需要を中心とした、アウ
11 トバウンドの直行需要を念頭に行われてきており、上記のように限られた需
12 要をめぐる競合している我が国の航空企業の営業展開の改革を促すような
13 視点が欠けており、取組が不十分だったことは否めない。

14
15 ○ 我が国の航空企業が、限られた需要をめぐる営業展開から脱皮し、新たな
16 国際航空ネットワークを充実させ、国内外の航空需要を広く取り込めるよう、
17 航空行政は、健全な競争環境の確保に努めつつ、航空企業の取組を積極的な
18 後押しすべき。

20 【国際航空ネットワーク構築に向けた戦略的方策】

21 （より開かれた国際的な枠組みの構築）

22 ○ 我が国に航空路線が就航していない国・地域との路線の開設を促すため、
23 オープンスカイの合意国の拡大が必要。また、2015年に単一航空市場が実現
24 する見込みである ASEAN との多国間航空協定の締結に向けた交渉の推進と、
25 同時に我が国と ASEAN 諸国の航空企業間の連携を模索すべき。

26
27 ○ オープンスカイ合意済の国・地域に関しては、今後、首都圏空港の容量拡
28 大策とそれを受けた羽田・成田の役割分担の整理を踏まえ、引き続き緩和の
29 方向で見直しを行うべき。

30
31 ○ 混雑空港であることに起因して発着枠が設定されているケースでは、航空
32 企業が自発的に発着枠を取得できる環境整備が必要。事業者間で発着枠が効
33 果的に利用されるための、経済メカニズムによる配分ルールを導入する可能
34 性についても検討を進めるべき。

35 36 （我が国の航空企業の国際航空ネットワーク戦略の構築）

1 ○ 我が国の航空企業は、どの航空企業も未就航の国・都市への新規路線を目
2 指す、新規開拓指向の緻密な戦略を確立することが必要。それを前提とし、
3 我が国の航空企業が、戦略に沿ってネットワークを構築するに当たり、

4 ① 我が国の航空企業のネットワーク戦略の後押しとなる航空協定上の枠組
5 みの設定

6 ② 首都圏空港で発着枠のピーク時間帯の強化を可能とする発着容量拡大

7 ③ 機材の円滑な活用に資する規制の見直し

8 ④ 我が国の航空企業が独自の戦略に基づいて未就航の国・都市への路線を
9 開設するためのインセンティブの付与

10 等、航空行政が積極的な後押しを行うべき。

11
12 ○ 我が国の航空企業の現在のコスト構造で新規開設が難しい路線について
13 は、我が国の航空企業がセカンドブランドとなるLCC等の航空会社を設立し、
14 親企業とコードシェアを実施して全体でネットワークを相互補完する、とい
15 った方策の可能性の検討が望ましい。

16
17 ○ 世界の航空市場では、海外航空会社との資本関係構築、海外での新規企業
18 立ち上げ等で、国際航空ネットワークや航空関連事業を拡充する動きが盛ん。
19 我が国の航空企業等のこのような取組の側面支援の検討も必要。

21 【これからの我が国の航空ネットワークの構築に重要な役割を果たすLCC】

22 ○ LCCは、航空を利用しなかった者の利用を促し、あるいは航空の利用機会
23 を増加させる点で、これまで顕在化しなかった航空需要の開拓に貢献。航
24 空・観光関連産業の創出や活性化を通じた地域振興への貢献や大都市圏にお
25 ける空港利用の分散も期待。

26
27 ○ 我が国では平成24年にLCC事業が開始。伸び悩みが予測される国内航空
28 市場における低運賃の新たな航空サービスによる市場の成長、日本人海外旅
29 行やアジア地域等からの訪日旅行の喚起による我が国の国際航空市場の成
30 長へ貢献。

31
32 ○ そのため、LCCの低コストかつ高頻度運航の両面を促す観点から、ボトル
33 ネットの排除を積極的に進めていくことが必要。コスト面では、低コストの
34 専用ターミナルの整備や、空港利用に不可欠なコストの低減、高頻度運航に
35 関しては、技術規制の不断の見直し、就航率向上に必要な空港施設の整備、
36 ニーズ等を踏まえた地方空港の運用時間延長等、の環境整備を実施すべき。

37 38 【観光振興と一体となった航空ネットワークの構築】

- 1 ○ 訪日外国人旅行者 2000 万人の高みを目指し、訪日旅行需要の掘り起こし
2 と航空路線ネットワークの展開が、軌を一に行われることが重要。訪日外国
3 人旅行者が 2000 万人となると、首都圏以外への観光需要が増加していくと
4 考えられるため、首都圏空港での国際線・国内線の乗継利便性向上のほか、
5 LCC 等を活用した関西空港や中部空港、その他地方空港での受け入れのため、
6 観光政策と一体でそれらの空港への訪日旅行の誘導を進めることが必要。
7
- 8 ○ 具体的には、例えば、オープンスカイ施策や航空路線の展開を、訪日プロ
9 モーションや査証要件の緩和等と一体的に行うこと、あるいは、空港での日
10 本ブランドの展開等の魅力の発信や、ファストレーン整備等の出入国手続の
11 円滑化・迅速化、空港アクセスの充実、便利で賑わいのある空港利用環境の
12 創出といった受入環境の戦略的な整備が必要。また、訪日旅行により航空需
13 要の増加が期待される新規路線の開設を促すといったインセンティブを与
14 える仕組みの導入を、観光庁と検討すべき。
15
- 16 ○ 観光地の側では、訪日旅行を地方に誘致する場合、広域の観光ルートの設
17 定が鍵となる。複数の空港や他モードの交通機関が広域で連携して国内外の
18 航空需要を創造しようとする取組を促進する仕組みを検討すべき。
19
- 20 ○ 東京五輪開催時には、世界からの来訪者を、首都圏空港のみならず全国で
21 受け入れるが重要。過去の開催事例も踏まえ、必要な対応の着実な実施が必
22 要。
23

24 【ビジネスジェットの就航促進】

- 25 ○ グローバルな企業活動の重要なツールであるビジネスジェットの普及は、
26 企業活動の拠点や新たな投資先としての魅力の向上により、我が国の国際競
27 争力の強化や、MICE 等を契機とした訪日旅行の促進に貢献。しかし、我が国
28 のビジネスジェット機の保有機数や発着回数は、諸外国と比べ非常に少ない。
29
- 30 ○ 特に、乗り入れ希望の多い首都圏空港では、利用環境の改善が急務だが、
31 現状の発着枠等の状況では大幅な改善は困難。したがって、首都圏空港の更
32 なる機能強化の議論の中で抜本改善を検討することが必要。一方、現在の環
33 境で実施可能な取組は順次進めるべき。羽田・成田両空港を最大限に活用で
34 きる着陸料等の料金のあり方も検討すべき。
35
- 36 ○ 東京五輪開催期間中には、多数のビジネスジェット機の飛来が想定。羽
37 田・成田両空港はもとより、他空港も活用しながら万全に受け入れられるよ
38 う、今から検討を進めるべき。

【我が国の航空貨物ネットワークの充実】

- アジア太平洋地域は世界最大の国際航空貨物市場であり、貨物量の増大が見込まれるが、我が国の航空貨物量は国際・国内とも伸び悩み。
- 今後の我が国の航空貨物ネットワーク拡大に当たり、アジア＝北米間等の国際トランジット貨物の取込み、農林水産業が成長産業に位置付けられていることも踏まえた生鮮品輸送の取込み、総合特区制度を活用した各地域の成長産業の重点的な育成・振興を支える航空物流機能の強化、といった点を考慮すべき。
- 航空行政は、航空貨物ネットワーク構築が進むよう、ボトルネックとなっている制度の見直しやその働きかけを進めるべき。空港管理者は、空港使用料体系の見直しや空港施設の利便性向上等を積極的に検討することが必要。

【航空インフラの海外展開】

- 航空インフラの海外展開は、新興国の成長の取込みだけでなく、海外空港の運営経験のフィードバックによる国内航空関連産業の活性化、航空分野での貢献を通じた我が国の国際的地位の向上といった、多面的な意義が存在。
- また、インフラ海外展開を通じた周辺国の航空インフラの改善は、我が国の国際航空ネットワークの強化や安全性向上に寄与。管制分野における航空インフラの海外展開は、シームレスな航空交通の実現に向けた国際連携の強化への貢献も期待。
- 我が国の提供する航空インフラの強みである製品・サービスの高品質さを不断に磨く努力と海外にうまくアピールする戦略や、官民の連携体制を強化し、案件の上流段階から積極的に関与していく取組が必要。

【地方航空ネットワークの安定的な確保】

- 地方ネットワークの維持については、中間とりまとめの方向性を受け、平成 26 年度予算で「地方航空支援方策パッケージ」が創設された。これらの施策を引き続き着実に実施すべき。また、中間とりまとめで指摘された支援の必要性を客観的に判断する手法についても引き続き検討。
- 地方空港路線の需要が十分でない場合に、各地方空港が連携して拠点空港を経由した乗継利用を促進し、地方間の航空需要を喚起する取組も重要であり、そうした連携の取組を積極的に評価すべき。

4. 質の高い航空・空港サービスの提供

- 我が国の最大の強みは、優れた品質の施設・サービスを提供する能力であり、それを武器に航空サービスの質的向上をあまねく不断に追求すべき。

【航空・空港サービスの安全の確保】

- 事前予防的な取組の強化や安全に関する情報の積極的な発信、新規に設立され、又は我が国に乗り入れた企業や、新技術等が採用された航空機に対する重点的な監査・審査・監視等を実施すべき。
- 施設数の増加や老朽化の状況を踏まえた、空港施設の維持管理・更新の適切な実施や、効率的な維持管理のための技術開発等、また、災害対策について、耐震化等の事前対応だけでなく、各空港でのBCP（事業継続計画）策定、広域な災害発生時の空港機能のあり方の検討が必要。
- 航空保安対策に関しては、国際基準に従った検査や監視の充実を図る一方、安全性を損なわないという大前提の下に利用者利便を確保することも重要。

【空港の利用環境の改善】

- 我が国の空港は、航空利用者、事業者、地域社会のいずれにとっても使い勝手の良い「選ばれる空港」を目指すため、コスト面では、着陸料等だけでなく事業者間で課される空港利用コストの低減を、航空利用者の利便性に関しては、①空港施設の改善等による乗継時間短縮、②利用者目線での動線改良等空港の空間マネジメントの改善、③深夜早朝時間帯における航空利用者の受入体制の確保とサービスの充実、④空港施設のバリアフリーの推進と空港アクセスまで含めた一体的なバリアフリー環境の創出等を、ニーズに応じて積極的に行うべき。
- 特に、訪日外国人旅行者にとって使い勝手の良い空港が実現されていることが不可欠。諸外国の空港のサービス水準を意識しつつ、上記①～④や、多言語化にとどまらない案内表示の分かりやすさ、世界各国の旅行者の至便に資する施設・サービスの充実に努めるべき。④のバリアフリーの推進に関しては、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を控え、基準への適合はもとより、バリアフリー化された動線の複雑化、心のバリアフリーといった、より高いレベルでの対応に努めるべき。また、地域社会の生活の拠点としての空港機能の充実も進めるべき。

【空港アクセスの強化】

1 ○ 空港アクセスは、アクセスネットワークの規模、価格、運行頻度、所要時
2 間、安定性といった指標や、空港からアクセス機関、アクセス機関からさら
3 に先の交通機関へのシームレスな移動の可否、特に幹線鉄道や高速道路との
4 円滑な接続を含め、総合的に評価されるべき

5
6 ○ 三大都市圏では、新幹線との接続性の向上を含むアクセス鉄道網の充実に
7 向けた検討、安価で充実したバスアクセス網の構築と深夜早朝時間帯におけ
8 るアクセスの充実が必要。特に首都圏空港では、更なる機能強化の議論と並
9 行して他モードとも連携し、利用者の視点でアクセス改善に向けて検討すべ
10 き。

11
12 ○ 地方空港では、一部の空港で公共交通機関による空港アクセスが大きく低
13 下する事例も発生。自動車運送事業者等への運航委託による空港管理者や空
14 港周辺地域の関係者による空港アクセスの主体的な提供やレンタカー利用
15 の円滑化等地域の関係者による対策の強化も必要。

16
17 **【シームレスな移動やイレギュラー時の適切な対応の確保のための事業者間連携】**

18 ○ 事業者が競争を意識するあまり連携が不十分だと、結果として利用者が円
19 滑なサービスを受けられず、シームレスな移動が実現しない。

20
21 ○ また、イレギュラー時に事業者間の連携が不十分だと、利用者のサービス
22 水準は大きく低下。

23
24 ○ 事業者間の連携に基づいた商品やサービスを提供することは、最終的に各
25 事業者プラスに働くことを認識し、取組を進めるべき。

1 5. おわりに

2 ○ 今回のとりまとめを受けた具体的な施策・制度のあり方は、今後、時期・
3 効果等の明確な目標を立てて実施に向けて積極的に取り組むべき。

4
5 ○ 政策の実施や航空企業等の事業活動について、利用者・国民の十分な理解
6 を得るため、多様な情報を分かりやすく「見える化」することが求められて
7 いる。航空分野に関する情報の分析・公表の実施体制の強化を強く希望。

8
9 ○ このとりまとめに基づく取組については、航空分科会やこの基本政策部会
10 でフォローアップを実施。