

第 9 回交通政策審議会航空分科会

日時：令和 2 年 2 月 21 日（金）16：00～18：00

場所：中央合同庁舎 3 号館 11 階 特別会議室

主なご意見：

【航空ネットワークの強化・更なる成長】

<総論>

- 成田空港の第三滑走路について自治体や住民との協議を経て、基本計画の改定、変更許可が行われるなど、航空分野においてここ数十年で最も顕著に変わったのは国民との関係性という点でよい。国の努力もあり、ネガティブエフェクトをシェアするという合理的な方向にシフトしているのはよいことである。
- 空港からのアクセスなど、空港に降りた後の動きも含めてインバウンドの質を上げていくべき。複眼的な視点が必要である。
- インバウンドがアジアにシフトしすぎなのではないか。昨今の中国と韓国からのインバウンド減少で、国際路線が偏っていることの脆弱性が顕在化している。航空路線の配分や誘客プロモーションについて欧米豪など他の地域も含めて平準化が必要ではないか。
- コンセッションや首都圏空港の容量拡大も一段落ついてきたので、立ち止まって次のステップを考える時期に来ている。航空機燃料税の軽減措置が今回 2 年間延長されたが、空港整備勘定のあり方について将来の財政需要も踏まえて大きな方向を考えるべきで、空港政策の総ざらいをするときといえる。
- コンセッションなどを通じて国内空港では快適性を高める取組が進められているが、欧米ではテロなどのセキュリティを考慮して、できる限り滞留時間を短くするようにしている。そうした世界の動向も踏まえて、未来視点で空港をどのようなものにしていくか考えていくべき。
- 西側からの航空需要が高まっており、横田空域の有効活用なども含めて積極的に取り込むべき。
- 航空産業について、フルスケールの航空機そのものなどだけでなく、航空機部品で世界と勝負している中小企業もある。そうした企業も地域の雇用や GDP に貢献しており評価すべき。
- 国産旅客機の開発において、欧米当局と、BASA（航空安全に関する相互承認協定）を締結したことは素晴らしい成果と言え、もっとアピールしてよい。

<地方空港関連>

- 主要 7 空港については、それぞれの空港の機能強化だけでなく、共同事業化も含めて近隣空港との連携を強化すべき。
- インバウンドを伸ばすためには、国際線と国内線のネットワークが重要である。資料 P.6 の図の C（地方空港への国際線誘致）と D（国内航空ネットワークの充実）に関してももっと

目を配る必要がある。地方空港をどう膨らませ、国内航空ネットワークをどう回していくかが重要な視点である。

- 地方空港間に格差もあるので、DMO など様々な関係者と共同で地域を考えていくことが重要ではないか。
- 地方都市から地方都市への移動は簡単ではない場合がある。全ての移動手段を使って、どこへでも簡単に移動できるような目標を掲げることは、地方の維持や活性化にとって重要である。

<ビジネスジェット関連>

- ビジネスジェットを使おうにも、空港のキャパシティの問題がある。Point to point 型のネットワークモデルをもっと推進していく必要があるのではないか。そうなれば、中規模程度の都市に魅力を感じてもらえるのではないか。
- 小型なプライベートジェットを地方空港の空いた時間などに利活用する方法を真剣に検討してほしい。

<ドローン関連>

- ドローンはここ数年で急激に様々な産業に使われるようになってきている。官民、他省庁が連携したルールメイキングがなされているが、今後も安全を維持しつつ利用を促すように、官民が協力した新しい制度づくりが必要である。
- ドローンが復興時の状況把握や救急救命物資の輸送などで注目されている一方で、ヘリコプターなどの低高度で飛行する有人航空機との安全が問題になっている。有人機からの目視だけでは危ないため、無人機だけでなく、有人機側にも簡易に位置情報を発信・把握できるシステムの搭載が必要。

【大規模自然災害等への対応】

- 災害多発国の我が国において、有事の際もサービスの低下を生じさせないようにすべき。
- 巨大空港は一つの都市のようなものであり、非常時に留まらずに出て行くように、簡単には言えないのではないか。
- 整備する際には、災害などにも問題ないと言っているが、一昨年台風第 21 号による関西国際空港への被害を振り返ると、福島第一原発の反省を活かせていない。技術に対する見方が緩くなっていないか。
- 「A2-BCP」については、空港の貨物地区に関してもしっかり検討してほしい。

【脱炭素社会の実現】

- CO2 排出量については、全体のパイの中で航空の総量が少ないという単純な数値だけではなく、飛行機の搭乗率によって原単位は異なるはずであり、過疎地域のバスであれば飛行機より原単位が多い可能性もある。そのようなことを考慮しつつ、欧州のように戦略的に検討を進めることが重要。
- サステナビリティは大きなトレンドであり、サステナビリティを踏まえた航空戦略について、

- 国全体としてのマスタープランを検討するべきではないか。
- 航空機の CO2 排出に対する批判は欧州の知識人層にも広がっている。飛行機に乗っている部分だけではなく、観光業界などと連携して MICE などツアー全体とした削減の取組を考えていくべき。
 - CO2 排出に関して航空が占める割合は少ないが、意識している姿勢はよい。バイオジェット燃料も一つだが、もっと幅広い視点から考えて日本としても具体的に取り組んでいくべき。第 5 次エネルギー基本計画は 2030 年 2050 年の電力構成について再生可能エネルギーを主力にするとしておりその流れも見据えた検討を行うべき。
 - CO2 の削減にバイオジェット燃料は避けられない。民間業者が燃料自体や使用するパイプラインなどに係る国際規格を取得できるような支援をお願いしたい。
 - 航空管制システムなどを含めて CO2 削減に取り組んでほしい。
 - 今 ICAO に出しているステートアクションプランは、ただの施策の寄せ集め感がある。改定の際には、プロアクティブに取り組んでもらいたい。

【航空人材不足への対応】

- 小さい頃の原体験が重要なように、人材確保には高校時代の職業体験が有効ではないか。
- 地域と連携して、観光とセットで空港だけに閉じない、新しいロールモデルを示せないか。
- ハンドリング業界の待遇改善について、国として適正な取組になるような指針を示す等の対応をしてほしい。
- 生産性向上のため、人材確保だけでなく、自動化についても実証実験の範囲を拡大して効果検証をしていってほしい。