

# 年頭の辞



国土交通省航空局

局長 田村 明比古

平成26年の新春を迎えるにあたり、一言ご挨拶申し上げます。

昨年一年を振り返りますと、お蔭様で大きな事故がなかったことは、航空関係者の皆様の日々の安全運航に対するご努力の賜であり、深く感謝申し上げます。

ただ、正月早々に発生したボーイング787型機のバッテリートラブル事案は、昨年前半における大きな出来事でありました。大きなけがをされた方がいなかったのは不幸中の幸いでありましたが、数ヶ月にわたる運航停止は、利用者、そして航空会社に多大な影響を及ぼしました。本事案については、製造国である米国等の関係国及び我が国の航空関係者と昼夜を分かたず緊密に連携し、その原因究明及び再発防止策を検討し、安全・安心の確保に万全の措置を講じて運航再開に漕ぎつけました。その後相当の期間が経過しておりますが、大きなトラブルは報告されておられません。

言うまでもなく、航空の安全確保は航空行政の要諦です。本年も、航空の安全確保には最優先で取り組んでまいります。

一方、我が国の経済に目を向けますと、ひ

と頃の低迷期を脱却しつつあるように見えますが、これから本格的な少子高齢化・人口減少の時代を迎え、国内の需要だけに頼ってはいない大きな成長が望めない状況に変わりはありません。我が国は、産業・都市の国際競争力の強化、訪日外国人の増加等により成長著しいアジア等世界の成長力を取り込むとともに、諸外国の成長力を国内各地域に波及させ、地域の活性化を図る必要があります。このため、国際・国内の航空ネットワークを拡充し、利用者が航空サービスを多様な選択肢の中から利用できるような環境整備を行うことが航空行政に求められています。このような問題意識の下、航空政策に関しては、平成25年6月に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針」や「日本再興戦略」等に基づき、首都圏空港の機能強化、オープンスカイの推進、空港経営改革、LCCなどの多様な企業の参入促進等に引き続き取り組んでまいります。

首都圏空港の機能強化については、平成26年度中の羽田・成田両空港の合計年間発着容量の75万回化を最優先課題として着実に実施することとしています。羽田空港については、平成25年度末に国際線を3万回増枠し、アジア長距離や欧米を含む高需要・ビジネス路線

を24時間展開することとしており、国際線旅客ターミナルの拡張等の整備を行うとともに、航空管制官の増員等所要の体制を確保してまいります。また、引き続きC滑走路延伸事業の整備等を着実に進めるとともに、新たに際内トンネルの整備に着手し、国際・国内乗継機能の強化を図ります。成田空港については、平成26年度中の空港容量30万回化の実現に向け、LCC専用ターミナルの整備や管制方式の高度化等に取り組みます。今後とも、国際線ネットワークを一層強化するとともに、国内フィーダー路線の拡充、LCCやビジネスジェット等の新たなニーズへの対応強化等を図り、アジアのハブ空港としての地位を確立します。

また、2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催、さらにはその先を見据え、首都圏空港の更なる機能強化について、具体的な方策の検討に着手したところです。昨年11月、交通政策審議会航空分科会基本政策部会の下、有識者で構成する首都圏空港機能強化技術検討小委員会を設置し、平成25年度中に技術的な選択肢について、短期的及び中長期的な観点から、特段の制約を設けずに洗い出しを行う予定です。その結果等をもとに、平成26年度以降、地元自治体や航空会社等の利害関係者も含めた検討の場を設け、具体的な選択肢の精査と関係者との合意形成を行っていくこととしています。

オープンスカイの推進については、現在、26カ国・地域と合意し、日本発着総旅客に占める割合は94%となっています。今後は、オープンスカイ対象国をさらに拡大するほか、協定未締結のカンボジア・ラオスとの間の航空協定についても、着実に協議を推進してまいります。また、2015年に予定されるASEANの単一航空市場化も念頭に、地域的な航空協定の締結を目指し、日・ASEAN間で協議を進め

てまいります。

空港経営改革については、昨年公布・施行した「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」（民活空港運営法）に基づき、現在、仙台空港において、宮城県をはじめとする関係者と調整しつつ、公共施設等運営権制度（コンセッション）を活用した民間への運営委託の実施に向けた具体的な検討を進めているところです。今後、さらに調整を進め、平成26年度当初にはPFI法に基づく実施方針を策定し、事業者の選定手続に入っていきたいと考えています。また、そのほかにもいくつかの空港において、民間への運営委託による空港の活性化方策について検討が行われているところです。航空局としては、民活空港運営法を活用し、地域の実情に応じ、民間の知恵と資金の活用や航空系事業と非航空系事業の一体的経営等を通じて空港経営改革を推進し、地元と緊密に連携協力して、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図ってまいります。

さらに、関西国際空港・大阪国際空港については、平成24年7月に新関西国際空港株式会社のもとで経営統合され、一体的に運用されております。新会社は、関西国際空港においてはLCC拠点化や貨物ハブ空港戦略、大阪国際空港においてはプロペラ機枠の低騒音機枠化やターミナルビルの一体運営等を通じて、両空港の事業価値の向上に積極的に取り組んでおります。新会社は、このような取り組みにより、早ければ新年度にもコンセッションの実施を目指しているところであり、航空局といたしましても関係者と協力して取り組んでまいります。

中部国際空港につきましては、国際拠点空港として、将来の完全24時間化という課題を見据え、国際競争力の強化に向け関係者と協力して取り組んでまいります。具体的には、

民間主導の効率的な空港運営の利点や内・際乗継の便利さを活かし、低コストで利便性の高いサービスの実現に取り組むとともに、地元関係者を中心に進められている利用促進の取組と連携して、航空需要拡大のための環境整備を進めてまいります。また、飛行検査機拠点の羽田空港からの移転事業についても着実に進めてまいります。

一般空港等については、那覇空港において、将来需要に適切に対応した空港能力の向上を図るため、本年1月、滑走路増設事業に着手する予定です。本事業は、国内外の観光客数や国際航空貨物取扱量の増加による沖縄振興にも大きく寄与すると期待されており、着実に事業を推進してまいります。また、福岡空港については、抜本的な空港能力向上のため、滑走路増設に係る環境影響評価の手続きを引き続き行ってまいります。加えて、ターミナル地域再編事業も着実に実施してまいります。

また、空港と周辺地域との調和ある発展を図るため、必要な騒音対策をはじめ周辺環境対策を行ってまいります。

加えて、空港の防災・減災対策として、航空輸送上重要な空港につきましては、庁舎・管制塔等及び最低限必要となる基本施設等の耐震化を実施し、広域的かつ大規模な災害等が発生した場合における空港機能等のあり方についても検討を進めるとともに、空港施設の維持管理・更新を着実に実施してまいります。

LCCは、平成24年に就航を開始して以降、旅客数は徐々に増加しており、LCCの参入が国内線の需要の伸びに貢献するとともに、訪日外国人旅客の増加にも寄与しています。航空局としてはこれまで、航空技術の進歩やLCC等新たな事業運営形態に対応した技術規制の見直しやLCCターミナル等の施設整備支

援等によりLCCの参入促進を進めてきたところですが、これらはもとより、安全面を中心に指導監督等を通じて適正な事業運営を担保し、利用者から安心・信頼が確保されるようにしていきたいと考えています。

現在、交通政策審議会航空分科会基本政策部会において、航空政策の方向性について幅広くご議論いただいておりますが、昨年7月に公租公課のあり方及び地方航空ネットワークの維持方策を中心に中間とりまとめをいただきました。公租公課については、我が国航空企業の国際競争力の強化と国内航空ネットワークの維持回復を図るため、現行の航空機燃料税の軽減措置を延長することとしております。また、旅客数を基準とした着陸料体系の導入及び着陸料に係る提案割引制度の新設も行います。

地方航空ネットワークについては、地域の主体的な取り組みのうち、国として評価したモデル的取り組みについて実証調査を行う「地方航空路線活性化プログラム」の新設をはじめ、小型機材に係る着陸料・航行援助施設利用料や固定資産税の軽減、航空機購入費補助の増など、離島、そしてその他の条件不利地域も含め、多様な支援策をパッケージにして講じてまいります。

基本政策部会においては、引き続き、国際航空需要等の今後の新たな需要への的確な対応、航空利用者の安全・安心の確保、事業者間の連携や他モードとの連携の促進等様々な課題を含め、今後のあるべき航空政策の総合ビジョンを、平成25年度末の取りまとめを目指してご議論いただいております。これらの成果については、適切に施策に反映させてまいります。

なお、今後の航空需要の拡大や大量退職等によるパイロット・整備士等専門技術者の人

材不足が、短期的にも中長期的にも、我が国航空産業の持続的成長に支障をきたすことが懸念されております。このため、昨年12月に基本政策部会及び技術・安全部会の下に、「乗員政策等検討合同小委員会」を設置し、パイロット、整備士並びに製造技術者等の養成・確保に係る方策について検討を行い、本年夏前を目途に結論を得ることとしております。

航空の安全については、航空会社等における安全管理体制の強化を図るとともに、安全監査等を通じた航空会社に対する監視・監督を適確に実施し、予防的安全対策を推進してまいります。

また、本年4月より、航空会社や空港管理者等の安全管理の取り組みとその安全達成度を国が継続的に監視・評価し、安全監督を行う仕組みである航空安全プログラム（SSP）の運用を行っていくこととしております。

さらに、冒頭申し上げたボーイング787型機のバッテリー事案を踏まえ、新技術等に適切に対応するため、航空機の運航安全に関するリスクを適確に把握・管理し、これに基づく航空機の検査や航空会社の監視・監督を実施するなど、航空機の安全対策の強化を図ってまいります。

国産旅客機開発プロジェクトについては、製造国政府として、その安全性を確保するとともに、着実な開発が図られるよう、航空局としましても型式証明の審査等を着実に実施してまいります。

航空保安対策については、国際民間航空機関（ICAO）の国際基準に適合した対策を実

施していくとともに、利用者の利便性にも配慮した効率的かつ効果的な施策を進めてまいります。

航空管制につきましては、航空交通の安全性を最優先としつつ、交通容量の増大や利用者ニーズの多様化に対応した処理能力の更なる向上を図るため、航空機側の性能向上と調和のとれた航空交通システムの整備や空域再編等の効率化の検討を進めてまいります。

インフラ国際展開につきましては、アジア等の成長を積極的に取り込むべく、政府一体として取り組んでおり、昨年5月にはインフラ輸出戦略、6月には成長戦略における国際展開戦略が策定され、一層の推進を図っております。航空分野につきましても、官民協働で推進するため、「航空インフラ国際展開協議会」を昨年4月に設立し、官民連携して海外プロジェクトの獲得に向けて取り組んでおります。我が国が強みを有する空港整備・運営や管制システム等について、ソフト・ハード一体として海外展開を推進してまいります。

最後になりましたが、航空局といたしましては、航空の安全・安心のための取り組みを更に強化し、より一層質の高い航空輸送サービスの実現のために努力してまいります。本年も航空関係者の皆様のご理解とご協力をお願いし、あわせて、日々の航空の安全と発展を祈願いたしまして、年頭の挨拶いたします。

平成26年1月1日