

# 年頭の辞



国土交通省航空局

局長 田村 明比古

平成27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、航空分野においてもさまざまな出来事がありました。大きな事故も無く航空の安全が守られたことは、航空に携わる皆様の日々の努力の賜であり、改めて関係者の皆様に感謝申し上げます。

我が国においては、平成20年をピークに人口減少の局面に入っています。昨年には、今後896の自治体が「消滅可能性都市」になるとの推計が注目を集めるなど、この問題が広く認識され、政府として、50年後に1億人程度の人口を維持することを目指すこととなりました。このような状況において、我が国が持続可能な成長を果たすためには、アジアを始め世界の成長を取り込むことが重要であり、国内外の交流人口の増大を通じた地域活性化が不可欠といえます。

特に、昨年は訪日外国人旅行者数が1,300万人を超えて過去最高となったところであり、5年後の2020年に向けて、2,000万人の高みを政府全体として目指しているところです。また、2020年オリンピック・パラリンピッ

ク東京大会を成功に導くとともに、同大会を契機としてその先の世代へと受け継がれるような遺産を残していくことが重要です。

航空は、国内外の交流の最前線を担うことから、「経済財政運営と改革の基本方針2014」や「日本再興戦略」改訂2014」等の政府方針においても、航空への強い期待が盛り込まれています。昨年6月の交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめも同様の認識に基づくものであり、①航空ネットワークの構築のための強固な基盤づくり、②充実した航空ネットワークの構築と需要の開拓、③質の高い航空・空港サービスの提供の三本柱について、中長期的に目指すべき方向性を示していただきました。今後、航空産業と航空行政が一丸となって、これを具体化していく時期にきています。

まずは、一つ目の柱である「航空ネットワークの構築のための強固な基盤づくり」ですが、航空局の大きな取組の一つとして、首都圏空港の機能強化があり、平成26年度中の羽田・成田両空港の合計年間発着枠の75万回化を最優先課題として着実に実施しているところです。

羽田空港については、国際線旅客ターミナ

ルビルの拡張や航空管制業務実施体制の充実等により、昨年3月末に国際線を3万回増枠しました。これによりアジア長距離や欧米を含む高需要・ビジネス路線を24時間展開しております。また、昨年12月11日にC滑走路延伸部分が供用されました。引き続き、際内トンネルの整備を進め、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年度中にLCC専用ターミナルを整備し、年間発着枠30万回化を実現します。なお、本年4月8日にその供用を開始する予定です。

また、75万回化達成以降においても、首都圏の国際競争力の強化、地方への世界の成長力の波及、訪日外国人旅行者2,000万人の政府目標や2020年オリンピック・パラリンピック東京大会への万全な対応のため、首都圏空港の更なる機能強化に向けた取組も進めているところです。具体的には、昨年7月に「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」において、羽田空港における滑走路運用・飛行経路の見直しや成田空港における管制運用の高度化等の機能強化方策に係る技術的な選択肢がとりまとめられました。これをもとに、昨年8月には、「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」を設置し、関係自治体や航空会社等の関係者と協議を開始しました。引き続き、首都圏空港の更なる機能強化の具体化に向け、精力的に関係者と協議を進めてまいります。

空港経営改革については、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手続を進めているところです。昨年12月より優先交渉権者の選定プロセスを開始したところであり、平成28年春頃の運営委託

開始を目指します。また、そのほかにもさまざまな空港において、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。

更に、昨年開港20周年・75周年を迎えた関西国際空港・大阪国際空港は、本年7月には新関西国際空港株式会社が一体運用を開始し4年目を迎えます。この間、新会社は、関西国際空港において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・改修等を通じて、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、このような取組を背景に、平成27年度中のコンセッションによる運営委託を目指し、昨年7月の実施方針の策定・公表、11月の募集要項等の配布開始等、着実に準備を進めており、航空局といたしましても、引き続き関係者と協力して取り組んでまいります。

一般空港等については、那覇空港において、更なる沖縄振興を図るため、昨年1月、滑走路増設事業に着手したところです。オリンピック・パラリンピック東京大会が開催される平成32年3月末の供用開始を目指し、引き続き本事業を推進してまいります。また、福岡空港については、ピーク時に慢性的に発生している航空機の混雑を解消するため、滑走路増設に係る環境影響評価の手続を引き続き実施するとともに、その事業化については、福岡空港における空港経営改革（コンセッ

ション等)を踏まえた適切な財源の確保を前提とし、平成27年度予算編成の中で適切に対応してまいります。加えて、ターミナル地域再編事業を着実に実施し、空港の利便性向上等を図ってまいります。

一方、航空管制については、航空交通の安全性を最優先としつつ、航空交通の処理能力の向上と更なる効率化等を目指し、航空路管制空域を上下に分離する国内空域の抜本的な再編に着手します。併せて、統合管制情報処理システムの整備により、バックアップ機能の強化等を図ることとしております。

我が国の航空業界においては、パイロット等の不足への対応が重要な課題となっております。特に、LCC等の航空会社は、急速な事業拡大等により、短期的なパイロット不足に直面しており、昨年、想定外の病欠等により減便や欠航が発生したことで、パイロット不足が社会的にも注目を集めることとなりました。また、今後の航空需要の増大や大量退職等に伴い、我が国航空業界における中長期的なパイロット不足の発生も懸念されております。さらに、整備士についても、航空需要の増大等に伴い、短期的、中長期的な不足への対応が課題となっております。

こうした状況を踏まえ、基本政策部会及び技術・安全部会の下に設置された、「乗員政策等検討合同小委員会」において、パイロット、整備士・製造技術者の養成・確保に係る方策の検討が進められ、昨年7月にとりまとめが行われました。その中で、短期的なパイロット不足への対策としては、即戦力となるパイロットの確保を図ることとされており、既に、自衛隊操縦士の活用等の短期的な対策に着手しております。また、中長期的なパイロット不足への対策としては、若手パイロ

ットの供給拡大を図るべく、自社養成の促進、私立大学等の民間養成機関の供給能力拡充、航空大学校のさらなる活用等の対策が挙げられており、昨年8月に設置された「航空機操縦士養成連絡協議会」、「航空機整備士・製造技術者養成連絡協議会」等の場を活用して関係者と連携しつつ、具体的な内容等の検討・実施に早急に取り組んでまいります。

次に、基本政策部会とりまとめの二つ目の柱である「充実した航空ネットワークの構築と需要の開拓」に関連する取組をご紹介しますと思います。

まず国際航空分野ですが、オープンスカイの推進については、昨年は、カンボジア・ラオスとの間で航空協定の実質合意に至り、日・ASEAN間での協議も開始されました。今年に予定されるASEANの単一航空市場化も念頭に、地域航空協定の締結を目指し、協議を進めてまいります。今後も、我が国との往來の増加が見込まれる国・地域とのオープンスカイをさらに拡大してまいります。

これまで顕在化しなかった航空需要の開拓という観点からは、LCCはますます重要な役割を果たすことが期待されます。平成24年に本邦LCCが就航を開始して以降、LCCの旅客数は年々増加しており、現在は国内線旅客のLCCシェアは約8%となっております。人口減少により伸び悩みが予測される国内航空市場では、LCCの低運賃の新たな航空サービスにより、これまで顕在化しなかった旅客需要の創出効果が期待されます。航空局で実施したLCC旅客の実態調査では、約二割の方が「LCCがなければ旅行していなかった」と回答しており、新規需要を創出しています。さらに、観光需要の掘り起こしにも貢献が期待され、アジア地域等からの訪日旅行を新たに喚起

し、訪日外国人客の増加にも寄与しています。

航空局ではこれまで、LCCターミナル等の施設整備など、LCCが参入しやすい環境整備に取り組んでまいりました。引き続き、関係者のニーズを的確に把握しながら、LCCを含めた航空会社が我が国の航空市場へ参入しやすい環境整備に取り組んでまいります。

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についても、現在、更なる利用促進に向けて取り組んでおります。昨年9月に羽田空港の国際線旅客ターミナル内に専用CIQ施設等を備えたビジネスジェット専用動線がオープンしました。また、同月成田空港に新たな空港内アクセス道路を整備し、ビジネスジェットが利用可能な駐機スポットを増設しました。これにより、海外からのビジネスジェットによる訪日者数の増加などの効果が期待されます。

2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催期間中、これまでの開催事例を見ると、多数のビジネスジェット機が飛来することが想定されます。羽田・成田両空港はもとより、他空港も活用しながら、ビジネスジェット需要の受け入れに万全を期していくよう、検討を進めてまいります。

また、航空インフラの海外展開も重要な課題です。創設3年目となる「航空インフラ国際展開協議会」を中心に、更に具体的な成果が得られるよう、官民連携して取組を実施してまいります。昨年は、我が国企業の海外進出促進を目的として、太田大臣と我が国企業によるモンゴルでのトップセールス、坂井前大臣政務官が参加したインドネシアでのセミナーなどを実施し、実際にいくつかの国で案件が動き始めています。本年も、案件の上流

段階から積極的に関与していけるよう、フィリピンにおいて官民が連携したビジネスセミナーを実施するとともに、これまでの活動により形成された海外プロジェクトを確実な成果に繋げるよう取り組んでまいります。

地方航空ネットワークの安定的な確保については、昨年「地方航空路線活性化プログラム」を創設し、現在対象路線において需要喚起に向けた取組を実施しています。そして、これまでも実施してきた着陸料・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引き続き施策を講じるとともに、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。

基本政策部会とりまとめの三つ目の柱である「質の高い航空・空港サービスの提供」については、特に安全なサービスの提供が、施策の全ての前提であり、利用者を取り巻く安全に係るリスクを低減する不断の取組が求められます。

航空会社に対する体系的な審査・監査を通じ、引き続き航空機の運航及び整備が安全に実施できる体制を確保していくことに加え、これまでの、単に規則の遵守を求める安全対策だけでなく、事前予防的な取組も強化する必要があると考えております。

国産旅客機開発プロジェクトについては、昨年10月に行われたMRJのロールアウト式典において飛行試験初号機が披露され、平成27年度第1四半期の初飛行を目指して開発が進められているところです。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、型式証明の審査等を着実に実施してまいります。

また、現在飛行検査機拠点である羽田空港から中部空港への移転を平成26年度末までに完了させ、平成27年度から中部国際空港を拠点として飛行検査業務を着実に展開してまいります。さらに、老朽化した飛行検査機を更新するとともに、より効率的な飛行検査を実施してまいります。

事前予防的な取組の強化については、昨年4月からは、安全指標及び安全目標値の設定をはじめとする航空安全プログラム（SSP）の取組を開始し、また、昨年7月には航空安全情報自発報告制度（VOICES）を導入しました。これらの施策を通じて、航空会社のみならず、管制業務提供者や空港管理者等も含めて、幅広い関係者が継続的に取り組むことで、トータルとしての安全性の向上や、事前予防的な取組の強化を図ってまいります。

また、テロ対策等の航空保安対策もますます重要になっています。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。

加えて、自然災害の猛威も度重なる中、空港の防災・減災対策もしっかりと取り組む必要があります。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、南海トラフ地震等広域的災害を想定した空港施設の災害対策のあり方についてハード・ソフト両面から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。

最後になりましたが、航空局といたしましては、ご紹介しましたとおり、航空の安全・安心のための取組を更に充実・強化し、より一層質の高い航空輸送サービスの実現を目指し、幅広い施策に取り組んでまいります所存です。本年も引き続き、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、年頭の挨拶といたします。

平成27年1月1日