

空港規制の見直しについて

2013年10月29日

一般社団法人 日本経済団体連合会

規制見直しの必要性

➤ 航空需要増加への対応

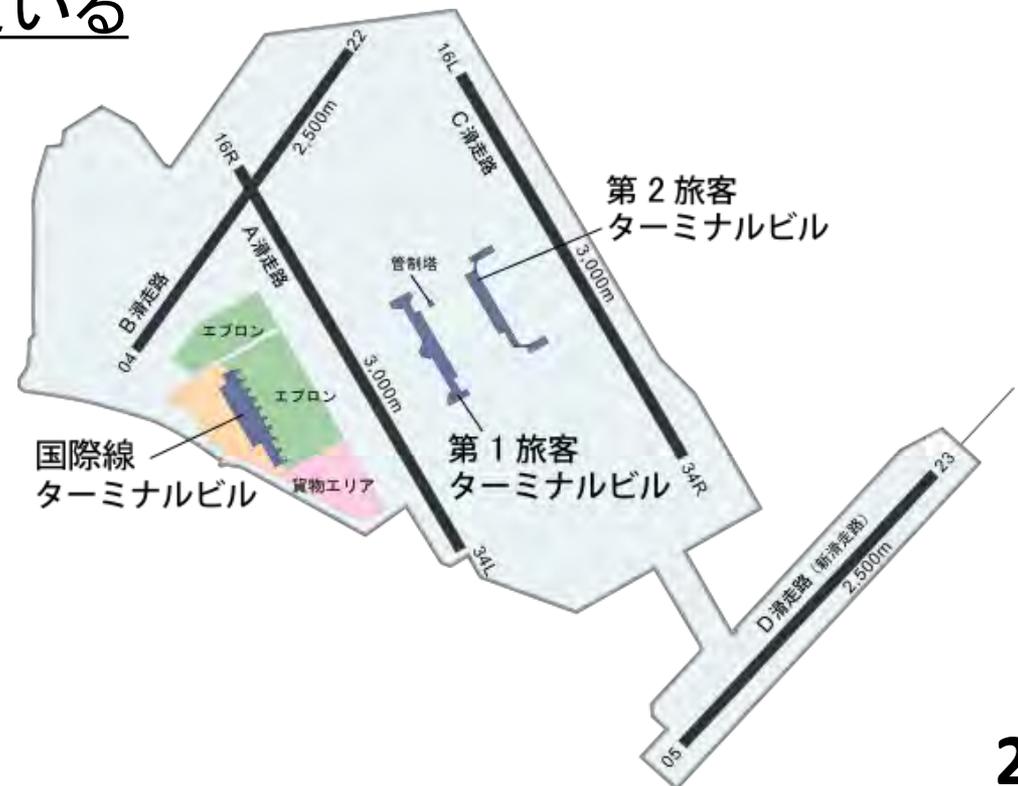
- 今後、人口減少・少子高齢化の進展により内需は低迷。特に地方部においてはその傾向が顕著
- 産業・都市の国際競争力強化に向けて、高成長を続けるアジア諸国をはじめ、今後増加が見込まれている世界の国際航空需要の取り込みが不可欠
- 観光立国の実現、地域活性化の観点に加え、2020年のオリンピック・パラリンピック開催による訪日外国人の増加も踏まえ、航空サービスを利用して訪日しやすい環境を整備

➤ 多様化するニーズへの対応

- LCCやビジネスジェット等、多様化する航空サービス需要への対応が必要

首都圏空港の発着に係る規制の現状(羽田空港)

- 沖合いを埋め立てて建設したため24時間離着陸が可能
- 4本の滑走路を利用し、風向きや時間帯に応じた複雑な管制コントロールを実施
- 管制処理能力の観点から、発着回数に5分、15分、30分、1時間ごとの規制値が設定されている

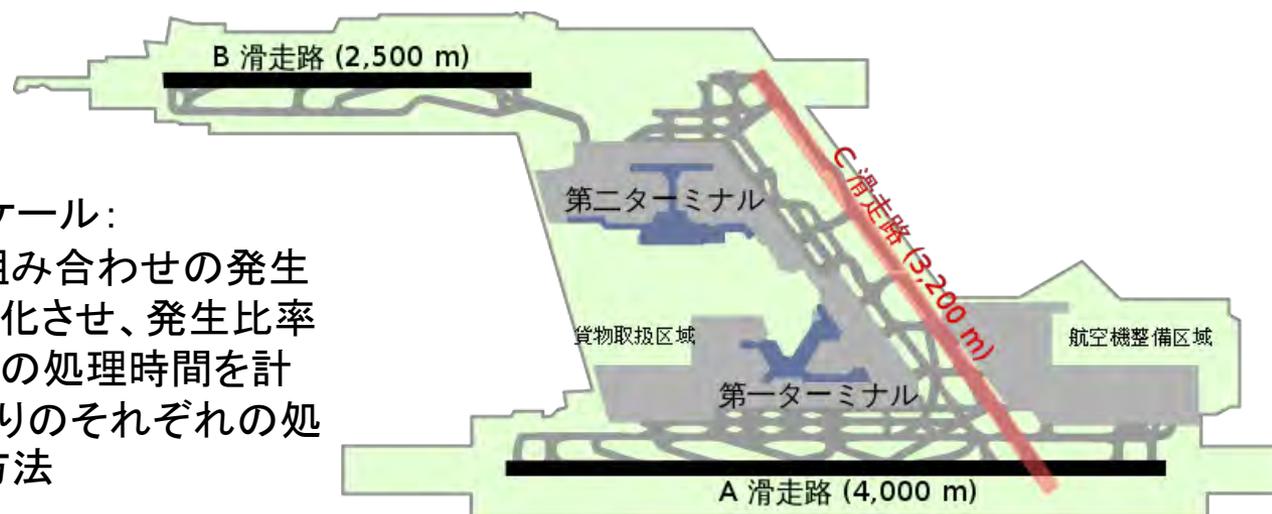


首都圏空港の発着に係る規制の現状(成田空港)

- 内陸に位置することから周辺への騒音軽減を目的として、深夜時間帯(23時から翌朝6時)は離着陸不可
- 一週間あたりの発着回数制限(A滑走路、B滑走路の合計)
- 管制処理能力の観点から、離着陸回数も30分ごとに制限が設けられており、A滑走路、B滑走路それぞれ、あるいはAとBを組み合わせた規制値を設定
- 出発・到着の需要の偏りに対応したスライディングスケールを導入

※スライディングスケール:

離陸機、着陸機の組み合わせの発生割合をランダムに変化させ、発生比率に応じた離陸と着陸の処理時間を計算し、単位時間あたりのそれぞれの処理機数を算出する方法



要望：羽田空港の発着規制の緩和

- 羽田空港の発着枠規制は、管制処理能力を踏まえたものであり、定時運航に寄与しているが、首都圏空港の競争力強化のため、さらなる処理能力の拡大を要望
- 管制処理能力のさらなる向上に加え、成田空港で導入されているスライディングスケール(運用方向別の滑走路処理容量算定シミュレーション)の導入など、単位時間あたり発着枠の柔軟な運用を検討
- さらに中長期的な課題として、横田空域の活用や騒音対策等を前提とした首都圏の空域利用などを検討

地方空港等における出入国手続きの利便性向上

要望

- 地域活性化・観光立国の実現に向けて、出入国手続き（CIQ）の係員が常駐していない地方空港等において、業務の一元化や省庁間連携等により、CIQの利便性を向上させる

要望理由

- CIQは、財務省（税関）、法務省（出入国管理）、農林水産省・厚生労働省（検疫）の専門知識を有した審査官が担当
- 国際線の定期便が存在しない、あるいは少ない地方空港では、CIQの係員が常駐しておらず、国際線の到着便にあわせて係員が派遣されている状況
- しかしながら、派遣可能な人員、時間等の制約により国際線の発着時刻が左右される、あるいはCIQ手続きにかかる時間が長くなるという課題が存在

その他の課題

- ビジネスジェットの受け入れ促進
 - CIQの円滑化
 - 成田空港へのヘリコプターの直接乗り入れ
- 羽田空港国際線旅客ターミナルの拡充
 - 訪日外国人増加、東京オリンピック開催に向けた対応
 - 入国審査における自動化ゲートの活用
- 空港コンセッション
 - 民間活力の活用による空港運営
- 国際航空貨物のセキュリティと物流円滑化の確保
 - 新KS/RA制度への対応
- トランジット・ビザ発給方法の見直し
 - 主要国際空港での発給、ネットによる申請・受給など