

年頭の辞



国土交通省航空局長

前田 隆平

平成21年の新春を迎えるにあたり、一言新年のご挨拶を申し上げます。

昨年は、ハード・ソフトの両面から空港利用者の利便の向上及び安全の確保を図るための総合的な法律にするため、空港整備法を空港法へ改正いたしました。燃油価格の高騰に加え、米国の金融危機に端を発する世界的な景気減速等の影響など空港を取り巻く社会経済情勢が大きく変化している中、今後の空港政策の道筋を示す大きな意義を持つものと考えております。また、飛行場部から空港部への組織改正を行い、新たな空港施策を展開するため総合的な空港施策推進体制の強化を行いました。空港は、整備から運営へ大きな転換を迎えた一年でした。

本年も、航空行政のさらなる発展のため、気を引き締め、安全・安心の確保に万全を期すとともに、新時代の様々なニーズ等に対応して、多方面にわたる諸施策を迅速かつ機動的に展開し、航空の発展に努めてまいります。

それではここで、航空行政が当面する重要課題につきまして述べてまいります。

第1に、空港の整備と活用について申し上げます。

冒頭でも触れましたが、空港政策の重点が

整備から運営にシフトしていることを踏まえ、既存ストックの活用、空港機能の高質化、利便の向上及び安全の確保を通じて我が国の国際競争力の強化及び地域の活力向上に寄与すべく、昨年6月の通常国会において、「空港整備法及び航空法の一部を改正する法律」が成立し、空港運営の更なる充実・効率化を図ることとしております。また、同年7月には、「空港整備法」を改称した「空港法」に基づき空港の適正な運営を確保すること、首都圏空港の一体的・戦略的活用を推進すること、空港の活用を通じた周辺地域振興を騒音対策と一体で取り組むこと等により、総合的な空港政策を推進するため飛行場部を組織改正し、空港部を発足いたしました。

空港法において国土交通大臣が定めることとされている「空港の設置及び管理に関する基本方針」につきましては、空港の設置及び管理の意義及び目標や、空港の整備、運営に関する基本的な事項等を定めるべく、昨年7月より交通政策審議会航空分科会において審議を行い、航空政策全般と基本方針との整合を図るなどの工夫を施しつつ、同年12月には分科会における審議を踏まえ、「空港の設置及び管理に関する基本方針」が策定されたところであり、今後同基本方針に基づき、空港の整備及び運営を進めてまいります。

本年4月からは、空港法に基づいて利用者の利便に資する空港運営を図ることを目的とする空港供用規程の認可制度や利用者利便の向上及び安全の確保を図るべく空港関係者間で連携した取り組みを行うための協議会制度、空港機能施設の適確な運営を確保するための空港機能施設事業者の指定制度、空港の安全を確保することを目的とする空港保安管理規程の届出制度等が実施に移される予定であり、現在その準備を進めているところです。

空港インフラへの規制のあり方につきましては、内閣官房長官及び国土交通大臣の下に有識者研究会を設置し、様々な専門分野から構成された委員により活発にご議論いただいた結果、昨年12月に報告書が取りまとめられました。本報告書により、成田国際空港株式会社の完全民営化等について、一定の方向性を示していただいたことは大変意義深く、今後、航空局といたしましても、本報告書の内容を踏まえ、適切に対応してまいりたいと考えております。

大都市圏拠点空港について少し具体的に申し上げますと、まず羽田空港につきましては、首都圏の旺盛な航空需要に対応するとともに、国際競争力強化のため、羽田空港の再拡張事業を引き続き推進してまいります。新設滑走路の整備につきましては、平成19年3月に本格着工し、24時間365日の突貫工事を行っております。現空港を運用しながらの難工事ですが、平成22年10月末の供用開始に向け、着実に推進してまいります。また、これと併せて国際線ターミナル地区の整備をPFIの手法により進めるとともに、現空港についても誘導路・エプロンの新設、空港アクセスの改善など機能向上を図ってまいります。

成田国際空港につきましては、増大する国際航空需要に対する容量不足の解消等を図るため、現在2,180メートルである暫定滑走路を北側に延伸し、2,500メートルとする事業を平成

22年3月末までに達成することとしており、現在そのための整備を推進しているところです。

関西国際空港につきましては、平成19年8月2日に二本目の滑走路が供用開始され、我が国初の完全24時間運用の国際拠点空港となってから一年余りが経過いたしました。利用状況については、昨年の上半期までは概ね順調に推移したものの、下半期に入り燃油価格の高騰に加え、米国の金融危機に端を発する世界的な景気減速等の影響を受けて、国際線・国内線ともに運休や減便等の動きが出るなど厳しい状況となっております。平成21年度政府予算案には、関西国際空港株式会社への補給金の交付等の他、フル活用に向けた今後の整備の進め方を確立するための調査が盛り込まれたところです。また、二期事業につきましては、厳しい財政事情の中で、限定供用にかかる用地造成事業を引き続き実施できることとなりました。今後は二本の滑走路をフル活用するとともに、会社の財務構造の抜本的改善等を図ることによって、関西国際空港の国際競争力を強化することに本格的に取り組んでまいります。

中部国際空港につきましては、本年2月に開港4年目を迎えます。昨年は、燃油費の高騰に加え、米国の金融危機に端を発する世界的な景気減速等の影響によって中部国際空港においても減便や運休がみられ、中部国際空港株式会社が平成20年度中間決算で開港以来初の損失を計上するなど厳しい一年でした。引き続き、地元関係者と一体となって利用促進に向けて積極的に取り組み、将来の完全24時間化を目指してまいります。

大阪国際空港につきましては、国内線の基幹空港という位置付けのもと、環境と調和した都市型空港を目指すことが必要であると考えております。このため、引き続き必要な環境対策を行う一方、騒音対策区域の見直し等を適切に進めてまいります。

一般空港等につきましては、航空ネットワークの充実や、これによる地域の振興等を図るため、継続中の滑走路延長等の事業を着実に実施するとともに、既存空港の機能を保持するため、滑走路・誘導路等の基本施設、無線施設・航空灯火等の航空保安施設などの更新・改良を着実に実施してまいります。また、将来的に需給の逼迫が懸念される那覇・福岡空港につきましては、抜本的な空港能力向上のための施設整備等の検討を進めてまいります。さらに、ターミナル機能の拡充や就航率の向上など、空港機能の高質化を推進するとともに、大規模地震災害時等において航空ネットワークを維持しつつ、災害復旧支援を行う拠点としての機能を確保するため、拠点空港等において、基本施設等の耐震性の向上を推進いたします。加えて、空港と周辺地域との調和ある発展を図るため、法定協議会において、地元自治体や空港関係者等との連携を強化しながら、空港を活用した地域振興策の検討を行う等、空港及び周辺地域の活性化並びに地域との共生に向けて必要な施策に取り組んでまいります。

横田飛行場の軍民共用化につきましては、平成18年10月より日米両政府によるスタディーグループに参加し、軍民共同使用に関する検討を進めており、今後とも、米国側の新たな動きを注視しつつ、関係省庁等とともに、その実現に向けて取り組んでまいります。

第2に、国際航空について申し上げます。

アジア・ゲートウェイ構想に基づき、平成19年の韓国及びタイに続き、昨年1月にマカオ・香港、5月にベトナム、7月にマレーシア、9月にシンガポールとの間で、空港容量に制約のある我が国の首都圏関連路線を除き、相互に乗り入れ地点及び便数の制限を廃止することを内容とする航空自由化を実現することで合意いたしました。

今後とも、自由化に向けてアジア各国と着実に交渉を進めることとしております。

また、首都圏空港における国際航空機能の拡充につきましては、昨年5月の経済財政諮問会議において、国土交通大臣から「首都圏空港の国際航空機能拡充プラン」を提案したところであり、その内容を盛り込んだ「経済財政改革の基本方針2008」が、同年6月に閣議決定されました。これに基づき、首都圏空港を一体的に活用して国際航空機能の最大化が実現できるよう、各国との航空交渉を本格化させているところであり、引き続き、平成22年の成田の約2万回の国際線の増枠、羽田の昼間約3万回・深夜早朝約3万回の国際線の就航に向けた航空交渉に取り組んでまいります。

第3に、航空の安全について申し上げます。

我が国の定期航空会社における乗客の死亡事故は昭和60年の御巢鷹山事故以来発生しておりませんが、今後とも、安全の確保が航空行政の基幹であることを常に念頭に置きつつ、航空の安全性に対する国民の信頼が揺らぐことのないよう、我が国航空会社に対して安全管理体制の充実等による事故・安全トラブルの防止を求めていくとともに、安全監査等による監視を行ってまいります。また、今春にも稼働予定の航空安全情報管理・提供システムを活用するなど、関係者間の安全情報の共有の促進を図ること等により、一層の予防的安全対策の推進を図ってまいります。さらに、平成19年の那覇空港における中華航空機炎上事故などを受け、我が国に乗り入れる外国航空機についても安全対策強化を推進し、航空輸送の安全性のさらなる向上に努めてまいります。

YS-11以来約半世紀振りとなる国産旅客機開発プロジェクトにつきましては、昨年3月に事業化が正式決定され、現在設計が進められているところですが、製造国政府として、その安全

性を確保するため、型式証明の審査を着実に実施してまいります。

さらに、中長期的には航空需要の伸びが予想されていること、団塊の世代の退職が既に始まっていること等から、今後航空従事者の不足が見込まれるため、航空大学校において基幹乗員の養成を継続的に実施する等、安全な航空輸送を担う良質な航空従事者を安定供給するための施策を引き続き推進してまいります。

第4に、航空保安対策について申し上げます。

米国同時多発テロ事件以降、空港における警戒態勢を最高のレベルに引き上げ、危険物の機内持込を防止するための厳格な乗客検査の実施等、航空保安対策の強化を推進しております。このような取り組みは、民間航空機を対象としたテロ活動の未然防止に大きな成果を挙げたところですが、平成18年8月の英国当局による航空機爆破テロ計画摘発を受け、液体性爆発物という新たな脅威への対応が全世界的な課題となっており、ICAOのガイドラインを踏まえ、我が国においても、欧米で既に実施されていた液体物等の機内持込制限を一昨年3月1日から全ての国際線で実施しております。また、昨年7月の北海道洞爺湖サミットにおきましては、サミット開催中、特別警戒期間を設定し保安対策を強化するとともに、サミット会場周辺に飛行制限区域の設定を行う等、関係機関との連携を積極的に実施し、航空保安対策を強化したところです。さらには、従来出発ロビーの旅客カウンターのみで行っていた旅券の本人確認について、サミット開催以降、恒久的措置として、搭乗ゲートでも実施することといたしました。

一方、平成18年4月以降、空港における車両侵入を始め、制限区域内への不法侵入事案が多発していることから、現在、車・人の不法侵入対策の強化に取り組んでいるところです。海外においても、平成19年6月に英国グラスゴー空

港において車両突入事案が発生、9月には独フランクフルト空港等への爆弾テロ未遂事案が発生するなど、航空保安をめぐる情勢は依然として厳しい情勢にあることから、我が国としても、今後とも航空関係者等と連携を図りつつ、航空保安体制の一層の強化を図ってまいります。

また、平成22年10月の東京国際空港D滑走路及び新国際線ターミナル地区供用開始に際して厳格な警備体制を構築するべく、その準備をしているところです。

第5に、航空輸送事業について申し上げます。

航空運送事業を取り巻く環境につきましては、昨年前半は燃油価格の高騰が大きな問題となり、後半には米国サブプライム問題に端を発する世界的な景気後退の影響を受けて、航空需要が大幅に落ち込むなど厳しい状況が続いております。

一方、最近では燃油価格の沈静化など、将来に向けた明るい要素も見られるところです。

このような中、航空運送事業に係る航空行政の取り組みといたしましては、平成22年10月末の供用を目指している羽田空港の発着枠の配分のあり方や、国際航空に関する独占禁止法適用除外制度のあり方について、有識者による懇談会を開催し検討を進めているほか、航空会社の経営改善や地方路線の維持・活性化等の課題についても検討を深めていきたいと考えております。

また、航空貨物分野においては、昨年4月より、荷主企業、航空フォワーダー、航空会社等の航空物流関係者と行政との間で「航空物流に関する懇談会」を開催しており、本年3月までに「我が国の航空物流のグランドデザイン」を策定し、航空物流施策を一体的・戦略的に推進してまいります。

今後引き続き、我が国航空市場の動向を注視し、航空サービスの一層の向上と航空会社

の経営基盤の強化に資するための施策に精力的に取り組んでまいります。

最後に、航空管制保安業務について申し上げます。

航空交通につきましては、航空交通量の増大や利用者ニーズ等に対応し、安全確保を最優先としつつ、円滑かつ効率的な運航の実現を図っております。

まず、平成19年以降相次いだ滑走路誤進入事案等を踏まえ、平成21年より着手する滑走路状態表示灯システム（RWSL）の整備を始め、ハード・ソフト両面にわたり各種の対策を講じるなど、航空管制業務等の安全性を確保してまいります。

羽田空港の再拡張事業や成田空港の北伸事業に伴う首都圏の今後の航空交通量の増大に的確に対応するため、引き続き関東空域の再編、管制処理能力向上のための次期管制システムの整備等に取り組むとともに、羽田空港における新しい管制塔の整備や管制官の訓練等を着実にを行い、再拡張事業による空港能力の拡大に向け万全を期してまいります。

また、航空交通管理センターにおいては、計画的な空域管理機能、新たな交通流管理機能の導入等、第二段階の整備計画を外国管制機関とも連携しつつ順次展開しているところであり、より一層安全で効率的な交通流の形成を図ってまいります。

より経済的かつ環境にも配慮した飛行経路の設定を早期に実現するため、RNAV（広域航法）経路の導入計画を一年前倒しすることといたしました。引き続き本計画に基づき、RNAV経路の設定を着実に進め、飛行経路の短

縮による消費燃料やCO₂排出量の削減、就航率の改善等を実現してまいります。

さらに、運輸多目的衛星（MTSAT）を利用して洋上空域における管制間隔を短縮し、交通容量の拡大や運航効率の向上を図ってきたところです。引き続き隣接する外国管制機関との調整等を進め、短縮された間隔によるシームレスな運用の拡大を図るとともに、離島空港の就航率向上等衛星を利用した航法サービスの提供拡大に取り組んでまいります。

平成22年には、米軍が進입管制業務を実施している嘉手納ラプコンが航空局に移管されます。移管準備要員の訓練を着実に進め、円滑な業務の移管に向け全力で取り組んでまいります。

昨年4月には、我が国唯一の航空保安職員養成機関である航空保安大学校が羽田空港内から関西国際空港対岸のりんくうタウンに移転いたしました。この移転に併せて最新の訓練機器を導入し、訓練の効率化や高度化を図っているところであり、今後とも航空の安全を担う優秀な航空保安職員の育成強化を進めてまいります。

以上、縷々申し上げましたが、私ども航空局といたしましては、前向きでわかってもらえる航空行政を心がけ、安全・安心のための取り組みをさらに強化し、より一層質の高い航空輸送サービスの実現を目指して、様々な施策の推進に最善の努力を尽くす所存でありますので、ここに改めて皆様の力強いご支援とご協力をお願いし、あわせて日々の航空の安全とこれからの航空の発展を祈念いたしまして、年頭のご挨拶といたします。

平成21年1月1日