「空港の設置及び管理に関する基本方針」の一部を改正する告示案に関する意見募集の結果について

令和８年４月２日
国土交通省航空局

国土交通省では、令和８年１月28日から令和８年２月26日まで「空港の設置及び管理に関する基本方針」の一部を改正する告示案に関する意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、13件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げるとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

１．実施方法

① 募集期間：令和８年１月28日（水）から令和８年２月26日（木）

② 周知方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）（http://www.e-gov.go.jp/）の「パブリックコメント（意見募集中案件一覧）」欄に掲載。

③ 意見提出方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）、電子メール又は郵送

２．意見数

提出意見数13件

３．お問い合わせ先

国土交通省航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課　意見募集担当

（別紙）

御意見の概要及び国土交通省の考え方

（1件の御意見が複数の論点に係る場合は、論点ごとに概要を記載しております。）

	御意見の概要	国土交通省の考え方
1	「第一　空港の設置及び管理の意義及び目標に関する事項」の「２目標」に「空港の耐災害性や防災拠点機能を強化」とあるが、具体的にどういった対応を想定しているのか。	台風や豪雨等に備えた浸水対策、地震災害時における緊急物資等輸送拠点としての機能確保、滑走路、航空保安施設等の耐震性向上のほか、各空港において策定する事業継続計画（A2-BCP）に基づく連携強化、災害時に迅速かつ円滑な対応を可能とする訓練の実施、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）や災害復旧工事等に関する業務を国が行うことができる権限代行制度の適切な運用等を想定しております。
2	「第三　空港の運営に関する基本的な事項」の「６　空港ＤＸの推進」に「自動運転トーイングトラクターや自動ボーディングブリッジ等の先進資機材の導入等」と記載されているが、将来的なランプバスや他のＧＳＥ車両についての自動運転化についても解釈できるよう、「自動運転トーイングトラクター」の部分を「自動運転車両」または「自動運転ＧＳＥ」としてはどうか。先行して導入が進んでいるトーイングトラクターを限定列挙し、他は“等”で読むという理解でよいか。	御理解のとおり、先行して導入が進んでいる自動トーイングトラクターや自動ボーディングブリッジを例示しているところであり、その他今後自動化が想定される資機材については、“等”で整理しております。
3	「第三　空港の運営に関する基本的な事項」の「８　空港会社及び空港運営権者の運営のあり方」に、現行方針では「環境対策・地域共生策の適切な実施」と記載があった部分を「周辺環境対策・地域共生策の適切な実施」と改正する趣旨は何か。	現行方針の「環境対策・地域共生策の適切な実施」に表現を戻しました。

4	「第五　空港の周辺における騒音その他の航空機の運航により生ずる障害の防止及び損失の補償並びに生活環境の改善に関する基本的な事項」に「航空機からの落下物に係る補償等の充実」とあるが、空港側に補償対応が求められるのであれば、その根拠や、具体的に対応が求められる水準、内容等は何か。	平成 30 年に「落下物防止等に係る総合対策推進会議」でとりまとめられた「落下物対策総合パッケージ」において、空港運営者等は「航空機落下物被害者救済制度」による補償や、「航空機落下物見舞金制度」による給付を行うこととされております。 なお、「落下物対策総合パッケージ」については、こちらのページ（https://www.mlit.go.jp/common/001227643.pdf）もご参照ください。
5	「三大都市圏」がどの地域を指すのか、定義が定まっていないのではないか。	当該文章の前の文章において、「首都圏、近畿圏、中部圏」について触れており、これらの３つの圏域を指しております。
6	「地理的、経済的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する空港」は、何と密接な関係にあるのかを明確化すべきでないか。	当該文言は空港法第３条第２項第６号の条文を引用しており、地理的に同一の経済圏に存在する等の観点から、近しい関係にある空港同士のことを指しております。
7	三大都市圏以外の圏域（北海道、九州北部 等）における空港相互間の連携についても記載すべきではないか。	三大都市圏以外の地域においても、連携を図っていくことが望ましい旨を記載しております。
8	「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針」についても、空港法の基本方針と同様の改正を希望する。また、伊丹空港の国内長距離路線規制緩和も必要と考える。	いただいたご意見は今後の施策の推進に当たって、参考にさせていただきます。
9	新千歳空港では、８両編成化や複線化、苫小牧方面に新線を伸ばすことが必要と考える。福岡空港や丘珠空港では、地下鉄延伸に期待する。また、佐賀空港に西九州新幹線の新駅をつくることもよいのではないか。	空港からの鉄道の輸送力強化・速達化について記載しているところであり、今後の施策の推進に当たって、参考にさせていただきます。

10	空港に最優先で求められるものは安全であるにも関わらず、本基本方針は空港のサービスや利便性の向上を重視したものとなっている。安全の確保を重視した構成にすべきではないか。	御指摘のとおり、空港の整備及び運営においては、安全の確保が最重要であり、本基本方針の全ての項目に関わることから、「安全の確保はすべての活動に対して優先されるべき大前提である。したがって、国、空港管理者、空港運営権者、航空運送事業者を含め空港の整備及び運営に関連するすべての者は、このことを肝に銘じて取り組まなければならない。」と記載しております。
11	国家の安全に係ることであるにも関わらず、国土交通省はその責任を回避し、交通や物流、機体と設備の管理を主な任務だととらえている点は問題である。空港管理者や空港運営権者ではなく、国（国土交通省）に第一義的責任がある旨を記載すべきでないか。また、テロ、ハイジャックから航空の安全を守るため、自衛隊、警察と、施設の整備時点から運営に至るまで連携する義務があることを記載すべき。	国は、国管理空港の設置及び管理に関する責任者として、空港における安全・安心の確保を図るとともに、国以外の空港管理者や空港運営権者に対し、指導監督を行い、空港における安全・安心の確保を図ることと記載しております。 また、テロ・ハイジャック等の防止に当たっては、関係者間との調整により、実施に万全を期する旨を記載しております。
12	物の管理のみを指す「経済安全保障」ではなく、「国家安全保障」について記載し、国土交通省が責任を有していることを明らかにすべきではないか。	国家安全保障に係る具体的な戦略等については、国家安全保障会議等で議論され、「国家安全保障戦略」が定められているところです。なお、激変する世界情勢の中で、我が国と世界各国・地域との接続性を高め、経済安全保障を確立していくことも重要であり、現下の厳しい財政事情に鑑みつつ、必要となる我が国の内外の航空ネットワークの強化や航空運送の活性化等を図るべく、空港の能力を量的にも質的にも最大限に発揮させる施策を講じることが喫緊の課題となっております。
13	平時における自衛隊による空港使用について明確に認めていないのではないか。	本基本方針においても記載をしておりますが、安全保障環境を踏まえた対応を実効的に行うため、自衛隊・海上保安庁の航空機が平時から必要な空港を円滑に利用できるよう、国土交通省と防衛省と空港管理者との間に「円滑な利用に関する枠組み」を設け、必要な調整を実施しているところです。

14	「第七　その他」の「１　共用空港における整備及び運営等」において、「自衛隊」と「アメリカ合衆国」と同列に記し、アメリカ合衆国のどの機関なのか限定も無く、日本国側の経由省庁の限定も無いことは問題ではないか。	空港法附則第２条において、共用空港は「自衛隊の設置する飛行場及び日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定第二条第四項（ａ）の規定に基づき日本国政府又は日本国民が使用する飛行場であつて公共の用に供するものとして政令で定めるものをいう。」とされていることから、本基本方針においても「自衛隊」と「アメリカ合衆国」と記載しております。
15	少子化により人口減少が進む中、なぜ「選択と集中」ではなく「拡大と分散」する方向に向かうのか。外国人労働者が働ける場を増やしたいからではないか。外国人労働者が日本から出ていった場合に、空港の維持が不可能になる可能性を想定すべきではないか。また、国際線が就航する空港を増やすということは国が海外への逃走手段を政策として増やすことになるのではないか。	「航空は、国内の地域間交流、世界との往来、観光を含む交流や物資の輸送等のための不可欠の交通手段として、国民生活の向上や地域経済の活性化にも大きな役割を果たすものであり、このような航空の機能が十分に発揮されることが我が国の競争力や地域活力の源泉となり、アジアの玄関口として国際的な交流促進に対する貢献にもなる。すなわち、航空ネットワークの強化、利用しやすい航空輸送の確保等は、生活・産業レベルの向上や我が国の競争優位をもたらし、国際的責務を果たすことにもなるもの」です。こうした考え方から、今後の空港の中長期的な整備及び運営のあり方を定めていくこととしております。
16	行政政策では、費用対効果の説明が必須にもかかわらず、総投資額や費用対効果、回収見込みの具体的数値が示されておらず、政策の合理性が証明されていない。	航空局においては、それぞれの施策の性質を踏まえた上で適切な評価を行っております。例えば、新規事業の採択時などにおいては、費用対効果分析をはじめとする定量的・定性的な分析を行っております。引き続き、施策の効率性や透明性の向上を図ってまいります。
17	民間空港の運営にまで国が介入することには反対である。国は民間企業の管理体制を確認するのみとし、運営に介入すべきではない。	空港会社は効率的で自立した経営や創意工夫を生かした空港の整備及び運営を行い、また、空港運営権者においては、民間の資金や能力を活用することで効率的かつ効果的に創意工夫を生かした空港の運営等を適切に行うことと記載しております。

18	民間運営（コンセッション事業）を推進しているが、民間企業の目的は利益最大化であり、利益が出なければ事業は打ち切られる。空港が公共インフラから営利施設へ変質することは、公共政策として重要な問題ではないか。	効果的かつ効率的な空港運営を実現していくうえで、コンセッション事業の導入を空港経営改革における有効な手段の一つとして推進しているところです。一方で、空港は公共性の高いインフラであることから、本基本方針においても国の役割として「空港運営権者に対して、事業運営が適切に行われるよう関係法令に基づく必要な施策を適切に講じること」を明記しております。
19	空港機能施設事業者の指定において、「ガバナンス（企業統治）の確保に向けた取組が行われていることを確認すること」との記載があるが、具体的にどういった取組を確認することを想定しているのか。	例えば、「ガバナンス（企業統治）確保のための指針等の整備と遵守の宣言、社外取締役・監査役等が監督する仕組みを含めた適切な経営の確保、不適切事案の速やかな公表を含めた国民に対する積極的な情報開示の実行等に努めること」等を想定しております。
20	空港の旅客ターミナルは極めて高い公共性を有していることから、空港機能施設事業者の指定・更新・重要な変更時の審査・判断に際し、支配権の移転が生じている、又は生じる蓋然性がある場合には、その内容が空港の公共性、安全・安心、長期安定運営に与える影響を考慮要素とする旨を明示すべきではないか。	御指摘のとおり空港会社、空港運営権者及び空港機能施設事業者は、民間事業者でありつつも、公共性の高いインフラの運営を担う存在であることから、「関係するステークホルダーからの幅広く、また高い信頼を得る必要があり、かつ、短期的な利益判断にとらわれず、中長期的視点に立った経営姿勢」が求められる旨を追記しました。
21	国内線経営の悪化は日本国民の実質賃金低下による需要不足が原因である。短期的な対策として、電気ガス代の補助金と同様に、公金投入で航空業界を支えるべきではないか。	いただいたご意見は今後の施策の推進に当たって、参考にさせていただきます。
22	小型ビジネスジェットが急増している中、スポットの運用を改善することで駐機可能台数の増加も見込まれると考えられる。小型ビジネスジェット機の需要拡大に対応し、空港全体の運用効率向上および利用者利便性の向上を図る観点から、前向きに検討いただきたい。	「⑧　ビジネスジェットが受入れ可能と見込まれる空港においては、専用のスポット（航空機を駐機するために定められた場所）やターミナル、旅客動線の確保等のビジネスジェットの利便性向上のための取組を推進することとする。」としているところであり、いただいたご意見は今後の施策の推進に当たって、参考にさせていただきます。

23	運航クルー向けの包括的アクセス権の事前付与や、臨時パス発行のオンライン化、事前申請の設定、利用者向けガイドライン作成、制限区域内の送迎・搬送手段の確保などをご検討願いたい。	いただいたご意見は今後の施策の推進に当たって、参考にさせていただきます。
24	空港によっては前営業日までに給油を依頼しなければならず、大変不便であり、特に報道機など、突発的な運航が発生した際に利用が難しくなってしまう（結果的に利用できない）点は、課題と考える。民間機への給油の依頼について、柔軟に対応を願いたい。	いただいたご意見は今後の施策の推進に当たって、参考にさせていただきます。