

平成19年6月8日

国土交通省  
航空局監理部総務課  
航空企画調査室 空港分科会御中

在日米国商工会議所（ACCJ）  
トランスポーター・ロジスティクス委員会  
東京都港区麻布台2-4-5メソニック39MTビル10階

「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策  
について答申案（素案）」に関する意見

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素は格別のご高配を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、平成19年6月1日付で公表されました「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について答申案（素案）」に関しまして、交通政策審議会航空分科会がこの答申案をまとめられましたことに在日商工会議所（ACCJ）は敬意を表しますとともに、意見を述べさせていただく機会に感謝いたします。

今回のご意見募集に間に合うような形で早急にまとめました意見を、以下の通り提出いたします。今後の検討におかれましてご高配を賜りますようお願いいたします。

ただ残念なことに、このように包括的な答申案に対する意見を受け付けてくださる期間が1週間であり、業界としての意見を網羅する形でまとめるには難しいものがありました。次回の答申案作成が5年後であることもふまえ、後日もう一度今回の答申案に関して意見を述べさせていただく機会と今後のフォローアップの討議に参加させていただく機会をご検討くださいますようお願い申し上げます。

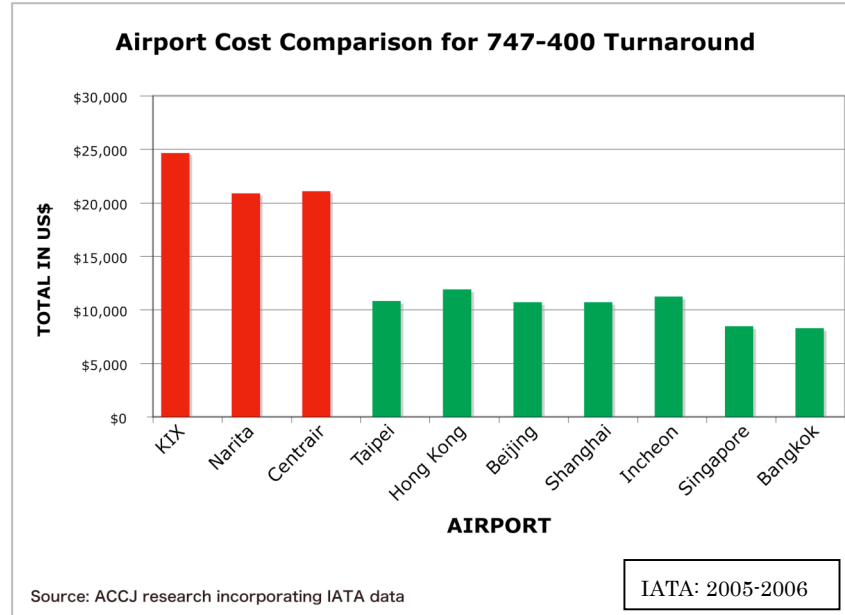
敬具

「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について」  
 答申（素案）に関する意見

住所	〒106-0041 東京都港区麻布台2-4-5 メソニック39MTビル10階
氏名	(ふりがな) トランスポーターション・ロジスティックス委員会
職業 (会社名又は所属団体名)	在日米国商工会議所 (ACGJ)
電話番号	03-3433-7358
意見1	包括的視点に欠ける国の空港計画  政治的背景と包括性に欠ける計画により、商業の中心地からはるかに離れた地域での空港の過剰建設が発生している。
理由1	羽田空港と成田国際空港の拡張計画が進行する一方、北九州、神戸、静岡(建設中)などの地域で、これらをはるかに上回るレベルの空港処理能力が追加されてきた。しかし、これらの空港は既存の空港の隣接地域内にあり、新たに建設された空港が経済的に成り立つための十分な需要は存在しない。  また、不適切な運航ネットワーク計画により、国内線から国際線への乗り継ぎが困難となっている。日本には、ほとんどの国に存在する国際線と国内線を結ぶ大規模で総合的なハブ空港が存在しない。国際線を利用する場合、大部分の利用者は地方都市から国内線を利用して東京または大阪に向かい、そこから国際線に乗り継ぐことになるが、国内線空港から国際線空港までは電車やバスで長時間の煩雑な移動を行わなければならない(東京では羽田空港から成田国際空港、大阪では大阪国際空港(伊丹空港)から関西国際空港)。  関西国際空港では、近くの伊丹空港が国内線専用空港として引き続き稼働していることで、関西国際空港からの国内線路線網はかなり限定的なものとなり、日本の国内空港から関西国際空港を経由して国際線へ乗り継ぐことを難しくしている。これに加え、2006年2月には神戸空港が開港し、関

	<p>西国際空港までの距離は伊丹空港と関西国際空港との距離とほぼ等しく、結果として関西国際空港に発着する国内便がさらに減少してしまった。公共投資によって建設された2つの空港が、関西国際空港と競合し続ける限り、関西国際空港に対する多額の公共投資に見合う成果は今後も期待できないと予測される。</p> <p>海外から日本の地方都市へ空路で移動する際の不便さは、これらの地域における経済発展や投資誘致の阻害要因となる。実際に、ソウルの仁川空港を経由するコースが最も便利な移動コースとなる場合も少なくない。</p> <p>日本は、国内線と国際線を結ぶハブ空港だけでなく、国内線を結ぶハブ空港を増やす必要がある。特に、東京以外に国内線のハブ空港がないことにより、羽田空港の航空機処理能力が限界に近づいている。国内2都市間で運航される国内線の多くは、直行便を維持するに足るほどの利用客の確保は困難である。熊本－青森間(および同様の都市間)を移動する利用客は、羽田空港で航空便に乗り継ぐ。しかし羽田空港での発着枠はすでに過密状況にあり、ピークの時間帯には増便の余地はない。もし羽田空港以外の空港を利用できるとすれば、より効率的な乗り継ぎが可能になり、利用客の増加や増便によるニーズへの対応が可能になると予測される。</p>
意見2	<p>アジアー高い航空利用料金の見直し</p> <p>航空機の性能の向上によって日本への寄航が必ずしも必要でなくなりつつある昨今、日本の突出して高額な空港利用料金は、日本にとって深刻なデメリットとなっている。</p>
理由2	<p>以下に示す2つの比較は、日本の3つの主要国際空港(成田国際空港、関西国際空港、セントレア)の空港利用料金が、アジア地域で競合する各空港に比べて顕著に高額であることを示している。</p> <p>この比較には、航空機への給油に対する給油施設サービス料金が含まれているが、この料金は通常、空港運営会社ではなく給油サービス会社によって徴収される。これらの料金は「コンセプション料金」とみなされ、空港利用コストの比較分析では除外される場合が多い。しかし、他の空港利用料金との比較では、この給油施設料金が大きな割合を占めることも少なくないことから、ACCJは空港利用コストについてバランスの取れた正確な比較を行うために、この料金を含めることが妥当であると判断した。ACCJが作成した最初の比較表は、成田空港と米国東海岸の間の5,900海里に相当する距離を飛行するボーイング747の一般的な合計ターンアラウンド(寄</p>

港)料金の明細であり、これには着陸、乗客の降機および搭乗、給油にかかる料金が含まれる(注:燃料自体の料金は除外)。



### 空港別747-400離着陸費用比較

空港 →	KIX	Narita	Centrair	Taipei	Hong Kong	Beijing	Shanghai	Incheon	Singapore	Bangkok
着陸料	829,730	774,150	659,020	96,456	25,961	4,372	4,372	3,236,000	3,394	58,855
駐機料	0	79,400	0	11,116	1,248	656	656	37,560	0	3,162
照明料	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	437	437	111,584	n/a	n/a
搭乗橋使用料	14,600	13,000	13,500	4,032	n/a	320	320	128,866	320	9,600
手荷物取扱施設使用料	118,800	78,520	159,300	1,384	n/a	n/a	n/a	559,025	n/a	n/a
その他	n/a	n/a	n/a	15,547	5,605	250	250	n/a	n/a	n/a
(通貨)	JPY	JPY	JPY	TWD	HKD	US\$	US\$	KRW	SGD	THB
小計	963,130	945,070	831,820	130,535	32,814	6,035	6,035	4,073,035	3,714	71,617
(USドル換算レート：2006年6月)	113.00	113.00	113.00	32.04	7.76	1.00	1.00	946.00	1.58	38.14
<b>空港各費用小計 (USドル)</b>	<b>\$ 8,523</b>	<b>\$ 8,363</b>	<b>\$ 7,361</b>	<b>\$ 4,074</b>	<b>\$ 4,229</b>	<b>\$ 6,035</b>	<b>\$ 6,035</b>	<b>\$ 4,306</b>	<b>\$ 2,351</b>	<b>\$ 1,878</b>
燃料設備料	\$ 7,380	\$ 5,372	\$ 5,382	\$ 3,998	\$ 1,852	\$ 926	\$ 926	\$ 1,390	\$ 2,185	\$ 1,592
航行援助施設使用料	\$ 1,838	\$ 1,838	\$ 1,838	\$ -	\$ -	\$ 431	\$ 431	\$ 246	\$ -	\$ 951
<b>航空会社負担費用 (USドル)</b>	<b>\$ 17,741</b>	<b>\$ 15,574</b>	<b>\$ 14,581</b>	<b>\$ 8,072</b>	<b>\$ 6,081</b>	<b>\$ 7,392</b>	<b>\$ 7,392</b>	<b>\$ 5,941</b>	<b>\$ 4,536</b>	<b>\$ 4,421</b>
旅客負担費用 (現地通貨)	2,650	2,040	2,500	300	153	90	90	17,000	21	500
旅客負担費用 (USドル)	\$ 23	\$ 18	\$ 22	\$ 9	\$ 20	\$ 11	\$ 11	\$ 18	\$ 13	\$ 13
フライト毎旅客負担費用 (USドル)	\$ 6,918	\$ 5,326	\$ 6,527	\$ 2,762	\$ 5,816	\$ 3,310	\$ 3,310	\$ 5,301	\$ 3,921	\$ 3,867
<b>総計 (USドル)</b>	<b>\$ 24,659</b>	<b>\$ 20,899</b>	<b>\$ 21,108</b>	<b>\$ 10,834</b>	<b>\$ 11,897</b>	<b>\$ 10,703</b>	<b>\$ 10,703</b>	<b>\$ 11,242</b>	<b>\$ 8,457</b>	<b>\$ 8,288</b>
旅客一人当たりの費用	\$84	\$71	\$72	\$37	\$40	\$36	\$36	\$38	\$29	\$28

\*Shanghai's Pudong Airport

IATA: 2005-2006

Assumptions:

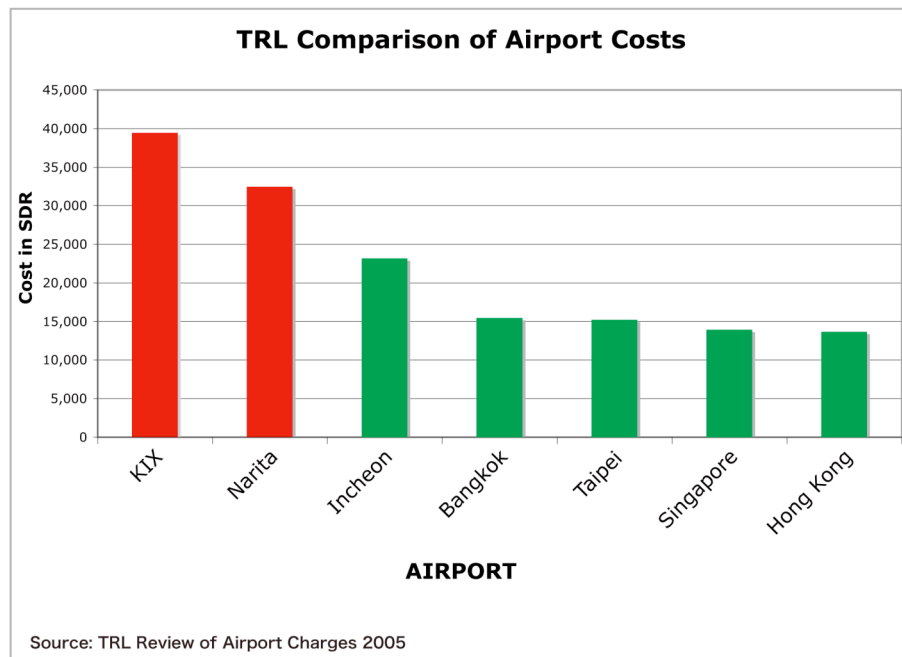
1. Aircraft MTOW = 396,890 kgs.; NRT noise level = D; BHS at Terminal 1 South Wing
2. Available seats = 393; Pax number = 295 (75% load factor); Excludes all those categories of passengers who are exempt from charges.
3. 2 hour turn around used.
4. Certain charges excluded (eg. air navigation charges, check-in / gate counter rentals, CUTE charges, etc.).
5. GST, VAT and any other govt. taxes are excluded.
6. Fuel-related fees for 5,900 nautical miles flight requiring 305,200 lbs or 46,306 gallons of fuel.
7. Thailand Terminal Navigation Fee based on AEROTHAI member rate.
8. China Terminal Navigation Fee based on 500 km flight distance.

Source: ACCJ research incorporating IATA data

上記グラフおよび表のとおり、関西国際空港のターンアラウンド料金は、日本を除いた場合にアジア地域で最も高額となる香港空港のほぼ2倍となっている。成田空港とセントレアの利用料金は、香港空港よりも約60%高い数値となった。乗客1人あたりでは、関西国際空港は84ドルとなり、バンコクやシンガポールのほぼ3倍に相当する。

2つめの比較では、こうした調査で引用されることの多い英国の民間調査機関Transport Research Laboratory (TRL) が作成した空港コストの分析を使用している。TRLは、国際線に使用されている代表的な8機種ジェット航空機の2時間のターンアラウンドに対する料金の総額を算出している。TRLは、この計算結果をSDR (Special Drawing Right: 特別引出権) と呼ばれる複合通貨で表している。

TRLの“Review of Airport Charges 2005”にはセントレアは含まれておらず、燃料施設料金も含まれていないが、関西国際空港と成田空港の空港コストが、アジア地域で競合する他の空港に比べて突出して高額であることが分かる。香港空港との比較では、関西国際空港の空港コストは約3倍となり、成田空港のそれは235%となっている。



日本の空港の利用コストの高さは、旅客および貨物輸送を通じて消費者へ悪影響をおよぼしている。すなわち、最終消費者にコストを転嫁することが可能であることから、航空機利用者の伸び悩みや旅行産業への影響、企業のコスト増加が発生する。また、このコストを旅行業者や貨物輸送業者が負担する場合には、旅客やビジネスに対する効果的なサポートを提供できなくなり、その競争力が低下する。これによって経済面でのメリットが減少し、日本の国際競争力が低下することになる。

**意見3**

**成田空港の利便性向上と経営の透明化**

便数制限の根拠となっている成田国際空港と周辺自治体との間で締結された合意の大部分は、空港民営化のはるか以前に締結された合意である。日本政府は、特に飛行禁止時間帯について、強い姿勢で地域コミュニティとの交渉に臨む必要がある。

1978年から2004年3月31日まで、政府機関である新東京国際空港公団(Narita Airport Authority: NAA)が成田国際空港を運営していた。NAAは2004年4月1日に株式会社化され、現在は政府を唯一の株主とする有限責任の株式会社となっている(企業名は「成田国際空港株式会社(Narita International Airport Corporation)」となったが、略称としては引き続きNAA

	<p>を使用している)。NAAは「民営化企業」であることを表明しているが、株式会社化後の現在でもその株式の100%を政府が保有していることから、どのような国際的定義をもってNAAはまだ民間企業ということは出来ない。</p> <p>2005年度、NAAは147億円(約1億3,170万ドル)の純利益を計上し、NAAの唯一の株主である日本政府に対して1株当たり1,000円、総額で20億円(1,780万ドル)の株主配当金を支払うことを発表した。</p> <p>しかし「株式会社化」後も、NAAの経営管理と運営に関する次のような課題はほとんど解決されていない。</p>
理由3	<p><u>1. 経営監督機関の不在</u></p> <p>経営監督機関は、公益企業や独占企業を監督する政府系または非政府系の機関である。この種の監督機関は通常、独占的な力の濫用を防ぎ、適切なサービスを維持することを任務とする。成田国際空港は日本の主要国際航空ゲートウェイとして機能し、首都圏での国際線サービスをほぼ独占しているが、独立監督機関による監視をまったく受けていない(国土交通省が引き続き成田国際空港の業務規制を担当)。</p> <p>大部分の民間空港は、いわゆる「自然独占」状態にある。株式会社化または民営化された空港に対する経営監督の必要性は、国際航空業務の向上と規制を目的とする国連の国際民間航空機関( International Civil Aviation Organization :ICAO)によって確認されているだけでなく、ICAO策定の空港経営監督指針も公表されている。</p> <p>NAAは独占的な空港運営会社として機能しているにもかかわらず、経営監督機関の監視を受けていないことから、ACCJはNAAの唯一の株主である日本政府への株主配当金の支払いを時期尚早と考える。</p> <p><u>2. 実態にそぐわない便数制限</u></p> <p>成田国際空港では、(航空機の騒音が現在よりも大きかった)1978年の開港時に周辺住民との間で締結された騒音防止協定により、23:00から翌朝06:00までの時間帯の航空機の発着が禁止されている。この夜間飛行禁止時間は貨物サービスの提供を制約するだけでなく、観光地向けの低コストの夜間利用の航空便をも制限することから、利用可能な旅客航空便の数が減少するとともに、成田国際空港の共通コスト上昇の原因となっている。さらに、成田国際空港の2つの滑走路は、1970年代に周辺住民との間で締結された合意により、空域への進入および離脱ポイントが1か所のみ</p>

に制限されている。世界各地の平行滑走路を備えたこの種の大規模空港では、滑走路ごとに離着陸用の飛行経路を設定しており、の空港処理能力は飛躍的に増大している。

こうした制限の結果、成田国際空港の各滑走路の離着陸回数は、国際航空運送協会(International Air Transport Association:IATA)が算出した世界最高レベルの管理がなされている空港の平均値である年間200,000回を大きく下回っている。成田国際空港では、距離の長いA滑走路の年間離着陸回数は135,000回で、距離の短いB滑走路の年間離着陸回数はわずかに65,000回である。

この滑走路利用状況は、東京と他国間の航空便に関する新たな国際協定への合意や、既存の協定の自由化および拡大に対する決断を日本政府がためらう理由の1つである。さらには、この非効率的な滑走路の利用状況により、空港利用者と航空会社が負担するコストが大幅に上昇している。実際に37にのぼる国が成田国際空港への乗り入れを希望しているが、主に離着陸スロット(発着枠)の不足がその実現を阻んでいる。

### 3. B滑走路の延長

2006年10月、NAAは、成田国際空港のB滑走路を現在の2,180mから2,500mに延長する工事を始めた。B滑走路は、その短さから多くの大型航空機による利用が不可能であり、滑走路の延長によってB滑走路を利用できる航空機は増えるものの、一部の大型航空機にとっては依然として短すぎるため利用できない。当初のB滑走路延長計画では、滑走路を南方に延長することが予定されており、実際にかなり以前にはコンクリート敷設工事の一部が実施された。しかし、南伸予定地の土地所有者の一部が土地の売却を拒否したため、NAAは北伸への計画変更を余儀なくされた。2005年7月時点でのNAAの試算によれば、滑走路の北伸により建設コストは大幅に増大して330億円となり、南伸の場合よりも約140億円増となるだけでなく、建設工事期間は3年から6年と倍もかかる。

NAAは航空業界との会合において、B滑走路の2,500mへの延長について、B滑走路の使用が可能になる航空便の増加で得られる追加収益だけでは、滑走路延長プロジェクトに要する330億円のコストをカバーすることはできないと述べている(この見解は、この延長が今後の航空会社に対する料金引き上げの根拠となるという論議の中で、NAAが表明したものである)。しかしACCJは、この延長工事が財務面での問題点を検討することなく開始

	<p>されたことを残念に思う。</p> <p>この延長プロジェクトには、第2誘導路の建設など、航空会社への便益の提供とNAAの収益改善に寄与する要素も含まれるが、プロジェクトの各要素に対するコスト分析を行うことなしに実際の便益を判断することは難しい。航空各社の度重なる要請にもかかわらず、NAAはこのプロジェクトのコストおよび予測収益に関する明細を開示していない。</p> <p>ACCJは、B滑走路延長計画が、当初予定されていた南伸工事のための滑走路用地の収用に日本政府が反対したことが大きな原因となって、北伸に変更されたことから、このプロジェクトにかかるコストの大部分は成田国際空港の利用者ではなく、日本政府が負担するべきであると考えている。</p>
意見4	<p>羽田空港の国際化プロセス</p> <p>羽田空港は、東京都心から電車や車でわずか30分に位置する日本で最も利用客の多い空港である。しかし、日本国政府は1978年の成田国際空港の開港以降、一部の例外を除いて羽田空港における国際定期便の就航を禁止している。ただし、この制限は、第4滑走路の建設完了が予定されている2009年または2010年に見直される予定である。羽田空港の国際化により、成田国際空港との直接的な競合がさらに激しくなるであろう。国際旅客定期便を成田国際空港に就航させている外国航空会社の羽田空港へのアクセスはかなり限定的になると予測される中で、乗客は羽田空港を圧倒的に好むために、航空会社の中に勝者と敗者が出てくるであろう。国土交通省がこのような問題に差別なく開かれた透明性の高い方法で前向きに対処することが肝要である。羽田空港の国際空港化には、次のような様々な懸念が存在する。</p>
理由4	<p>1. <u>2010年に向けての透明性の欠如</u></p> <p>羽田空港では、第4滑走路に加えて国際線用の旅客ターミナルと貨物ターミナルの新設工事が予定されている。しかし、これらのプロジェクトや国際線運航便の大幅な増加は、運航規定、飛行禁止時間帯、スロット配分、騒音規制、飛行経路案などの重要問題に関する十分な透明性が確保されないままに進められている。外国航空会社は競争面で不利な立場に置かれることがないように、高い透明性が保たれることは不可欠である。</p> <p>2. <u>23:00から5:59だけに許可される国際チャーター便</u></p> <p>現在、23:00から05:59の時間帯に、10便までの国際チャーター便の運行が</p>

	<p>許可されている。日中は日本国内を運行し、夜間は羽田空港に駐機する航空機を持つ日本の航空会社にとっては、この時間帯の国際チャーター便の運行は現実的な意味を持つ。しかし、外国の航空会社は日中に日本国内を飛行している機材がないことから、夜になっても羽田で駐機している機材をもたないため、23:00から05:59の時間帯にチャーター便を運航することは現実的でない。したがって、羽田空港での国際チャーター便に関する現在の運航ルールは、差別的であると同時に、米国を含む外国の利益を阻害すると言える。さらに、航空会社間での競争によって生まれる他の選択肢を利用客から奪うという不利益をもたらしている。</p> <p>3. <u>羽田空港における国際貨物便の欠如</u></p> <p>神奈川県や西東京の国際貨物便利用者は、羽田空港での国際貨物サービス拡大によって大幅な利便性の向上を期待できる。しかし、日本国政府が公表した概要によれば、第4滑走路完成後の国際貨物便の運航は23:00から05:59の時間帯に制限される。このような規制は、国際貨物便に関する羽田空港の有用性を大幅に引き下げる。羽田空港の価値を最大化するには、国際貨物便の運航時間帯を拡大する必要がある。</p> <p>4. <u>国際線ビジネスジェット機に対する羽田空港の厳格な利用制限</u></p> <p>主要な国際ビジネスセンターである東京には、ビジネス機、特に国際線ビジネス機を快適に使用できる都心に近い空港が必要である。羽田空港は理想的な立地条件を備えているが、その利用は厳しく制限されている。国際線ビジネス機の羽田空港への到着は23:00から05:59の時間帯に制限されているだけでなく、到着の7日前までに着陸スロットの使用を申請する必要がある。また、日本に到着した外国登録のビジネス機が日本国内を結ぶ2地点を飛行する場合には、飛行の3日前までに許可を申請する必要がある。一方、日本の航空局は、日本で登録されているビジネス機による国内の飛行については、飛行当日の通知を許可している。さらに、羽田空港にはビジネス機専用のターミナル施設(FBO:Fixed Base Operator)を備えるべきである。</p>
意見5	<p>セントレアと小牧空港の一元化による利点</p> <p>セントレアの長期的な成功と、日本の航空システムの将来のために、中部地域の近距離便や通勤便を含む、全定期旅客便を一元化した空港を実現することが極めて重要である。これにより空港への地元民間・公共投資を守り、同地域に、より便利な航空サービスを提供することが可能とな</p>

	<p>る。また、地元への経済効果の波及も期待することができる。</p> <p>全定期旅客便の運航を中部国際空港へ移管して、はじめて各航空会社が充実した国内線網を運航できる旅客数を確保することが可能となる。国際線と多彩な国内線の接続が同一空港で可能となることから、セントレアは、乗り継ぎ旅客にとって、日本でもっとも便利な国際空港となり、さら多くの海外からのビジネスを誘引できる可能性を持っている。</p>
理由5	<p>1. <u>経済成長を妨げている二重の空港システム</u></p> <p>日本最大の都市、東京と大阪には共に2つの空港が存在する。しかしながら、ほとんどの場合、国際線と国内線の乗り継ぎを、同一空港でできないのが日本の現況である。羽田空港(東京)と伊丹空港(大阪)は、ほぼ国内線専用として機能している。また、日本における特定国際空港である成田、及び関西国際空港からの国内線は、便数や就航都市で限られたものとなっている。そのため、東京や大阪での国内線と国際線の乗り継ぎは不便で、時間もかかるものとなっている。どちらの都市においても、旅客は預け入れて荷物を受け取り、バスまたは電車の乗車券を購入し、60分から90分かけて別の空港へ移動し、再度、チェックインしなければならない。この行程には用意に2時間を要し、外国人旅行者にとっては特にわかり難いものでもある。</p> <p>一方、諸外国では、国際線と国内線の乗り継ぎが同一空港で行われているのが通例である。したがって、日本の空港は競走上不利な立場にあり、日本政府の掲げる訪日外国人を倍増させるという目的にも反している。この状況はかなり深刻で、特に海外から日本の多くの地方都市へ行く場合、第三国の空港、多くの場合、韓国のソウルにある仁川国際空港で乗り継ぎをした方が速く、利便性もよいのである。例えば新潟からホノルルへ行く場合、ソウル経由であれば、65分の乗り継ぎ時間で、11時間弱で到着することが可能である。これに対し、成田で乗り継ぎをする場合はおよそ13時間も要してしまう。</p> <p>2. <u>セントレアへの定期旅客便の一元化がもたらす愛知県へのメリット</u></p> <p>セントレアは、中部地域の日本の中央という立地を活かして、日本国内の空港システムをも改善できる可能性を持っている。なぜなら、この空港は充実した国内線網を旅客に提供することにより、国際線の増便をも可能とするからである。航空会社は、乗り継ぎ可能な国内線網の規模が十分な場合、国際線の就航を検討する。したがって、セントレアにとっても、名古屋地域からの旅客に加え、地方からの国際線乗り継ぎ旅客が重要な意味を</p>

持つのである。事実、日本の地方都市への、そして地方都市からの多くの国際線旅客は、その乗り継ぎの利便性から成田や関西国際空港よりもセントレアを主要空港として利用するようになることが十分可能である。県営名古屋空港（小牧空港）での定期旅客便運航の継続は、これらの旅客を2つの空港に分断し、乗り継ぎの利便性を悪化させることになる。また、航空会社は同一都市で、2つの空港へ就航する意味がないため、この状況は国際線と地方国内路線の縮小を招き、両方の空港の機能を制約することになると予想される。

中部国際空港にも関西での過ちが繰り返される危険性がある。関西国際空港は当初、国際線と国内線の両方を取り扱う予定だった。ところが、国内線の便数と就航都市数は開港以来、年々減少していった。空港としてのビジネスと利用者の利便性を最大化するために、関西国際空港への国内線は、国際線乗り継ぎ旅客と関西地域へ国内旅客の両方を輸送しなければならない。

セントレア開港後も、小牧空港での定期旅客便運航を継続させれば、関西のように2つの空港がそれぞれ国内線と国際線を取り扱うという状況になり、地元民間・公共投資の価値を下落させる事態になり得ることを懸念する。

注記：本意見書で意味する定期便の定義には、ゼネラルアビエーションやビジネスアビエーションなどの定期便以外の運航は含まれていない。小牧空港でのこれらの航空便の運航継続は定期旅客・貨物便を扱う空港としてのセントレアの役割を阻害するものではないと考える。