

[1] 空港の利便性向上

利用しやすく働きやすい空港作りに努めるべき

背景と課題

利用者の立場から

2006年12月に「バリアフリー新法」が施行され、2010年までの達成目標に向けて各空港で施設改修が行われています。昨今の高齢者、身体障害者比率の増加をみると、利用者重視の視点から「人にやさしい」空港づくりが益々重要になってきます。

空港のバリアフリーやユニバーサルデザインの取り組みに対して、国土交通省は他の交通モードに比べると進んでいると認識しています。しかし、各空港からは、エレベーター・エスカレーター・車椅子の数など様々な問題があげられており、単に法を制定しただけでは不十分です。

さらに、近年は機材の小型化が進んだにもかかわらず、大型機用駐機場の使用を余儀なくされ、結果、パッセンジャー・ボーディング・ブリッジ（以下PBB）の傾斜が大きくなるという空港も見受けられます。特に中部国際空港では、バリアフリー新法の基準を満たしておらず、安全上問題があると言わざるを得ません。

加えて、「ビジットジャパンキャンペーン」など外国人の訪日促進に向けて、文化や言語の違いを超えた外国人からも「利用しやすい」空港づくりを目指す必要があります。

また、従来から、手荷物検査場や出入国手続きの際の混雑、飲食店舗の営業時間や、割高な料金等、空港ターミナルビル内の施設に対し、多くの問題点や不満の声が寄せられています。

利用者にとって利便性の高い空港づくりを促進するという視点で、一層の改善に向けた努力が求められます。

働く者の立場から

働く者の視点からは、ランプ内における労働安全や作業環境などに対する対策を図っていくことが重要です。具体的には、誘導路の安全性の向上、誘導路表示

や車両通行帯等の路面表示の改善、航空機用グランドアースポイント設置、落雷警報の迅速な伝達など、ほとんどの空港で、まだ改善の余地があると考えます。

また、空港勤務者は頻りに他空港への転勤や出張が発生しますが、ランプバスや車両港内免許は、空港ごとに取得する必要があり、改善を求める声が挙げられています。保安・安全レベルを確保しつつ、円滑に業務を進めるために何らか工夫できないか検討が必要です。

提

ユニバーサルデザインの推進

空港は「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を基本として、環境の改善および整備を進めるべきです。

特に、バリアフリー基準に未適合な部分に対しては、空港ビル会社がよりスピーディーな対応を図る必要があります。また、国土交通省による空港のバリアフリー化に対する指導も重要です。

航空事業者は、保有する車椅子やベビーカー、パッセンジャー・ボーディング・リフトバス（PBL）などの増設に加え、空港内の事業者間で共有化し、不足を補い合うような運用の工夫も必要です。

さらには、法対応にとどまることなくより水準の高いユニバーサルデザインを推進することが重要です。

ランプエリアでの安全確保

2008年5月中部国際空港において、ランプ警備員とパッセンジャー・ボーディング・ブリッジ（PBB）との接触により重大な人身事故が発生しました。それらのランプ内事故を背景に、「再発防止策の検討、安全キャンペーン等の啓発活動」を目的として、航空局主催の空港制限区域内事故防止対策検討会が2009年1月から開催されています。

ランプ内の安全対策については、ハード・ソフト両面からの取り組みが必要です。検討会は目の前の運用改善にとどまることなく、行政、空港ビル管理者、事業者が連携し、より本質的で効果的な対応を検討することが重要です。また、行政は全国的な情報収集を行い、各空港への水平展開や指導にも注力すべきです。

空港内走行帯の老朽化や地盤沈下による凸凹等、安全上問題がある場合は、早期に補修工事が必要です。実際に羽田・成田では業務に支障をきたしています。

また、夜間および降雨時の安全確保の観点から、車両通行帯には蛍光色など光を反射する塗料による路面表示を実施し、視認性を向上させるべきです。

雷対策は喫緊の課題

雷接近時、ランプ内における利用者の安全確保、作業員の安全の観点から警報は国（航空局）が中心となり一律的に実施すべきです。外航などの受託を複数の会社が実施しているケースでは、エアラインもしくは事業者による退避命令の差異が現場の混乱を招くこともあります。

避雷用アースポイントの設置に関しては、航空連合の要望に沿って、空港土木設計基準が改定され設置基準が定められました。しかし現在は、殆どの空港が給油用アースポイントのみという状況であり、雷の発生頻度や便数で優先順位を設けるなど考え方を整理した上で、早期かつ計画的に設置すべきと考えます。

ランプバス・港内免許の共通化、手続き簡素化

ランプバスは取得手続きの簡素化を目指す必要があります。車両港内免許については「講習・試験の開催頻度増」をはじめ、初めて港内免許を取得する場合を除き「各空港の特性のみの講習とする」「事業者への講習・試験の代行」など、申請方法や講習を簡略化すべきです。ま

た、保安上可能であれば、ランプパスや
車両港内免許の全国共通化についても検
討すべきと考えます。

便利でスムーズなアクセスルートの整備が必要

背景と課題

空港への アクセスの実態

空港の利便性向上には、空港へのアクセスの改善も欠かせません。現在建設中の成田新高速鉄道の完成により、成田空港と日暮里間が51分から36分程度に大幅に短縮され利便性は高まるものの、羽田空港までは乗り換えが発生するため、成田ー羽田間の所要時間は依然として1時間15分以上要します。「首都圏空港（成田・羽田）における国際航空機能拡充プランの具体化方策についての懇談会」にて、都心と羽田を20分台で結ぶことを目標として、短絡線の整備を含めたアクセス鉄道の実現により、両空港間の所要時間を50分台に短縮することが検討されていますが、まだ検討ルート案が選定されたに過ぎず、実現の時期・スケジュールは未定のままです。

伊丹空港には、モノレールが乗り入れています。大阪の中心部（梅田、難波）へは乗り換えが必要で、実質的にはバスに頼らざるを得ません。関西空港では、大阪北部（梅田など）からのアクセスの悪さ、料金の高さが引き続き指摘されています。今般、地元財界・自治体・鉄道各社間でなにわ筋線の建設に対する必要性が一致しました。これが開通すれば、大阪中心部と関西空港が30分台でつな

がることとなりますが、実現の時期等については未定です。

鹿児島、広島、丘珠などでは、利用者数が多くても電車などが直接乗り入れておらず、公共交通機関はバスかタクシー以外の選択肢がありません。

また、航空連合の地方組織からは空港接続道路の混雑の緩和や、ターミナルビルへのアクセス道路の分岐・合流地点の案内板や標識の改善についても要望があがっています。利便性向上のみならず安全性確保の観点からも周辺道路のきめ細かい整備が必要です。

提

鉄道を中心に乗り継ぎ利便の向上を

言

他の交通モードとの連携、中でも環境にやさしく、確実性、高速性に優れる鉄道アクセスを充実させる必要があります。但し、鉄道の

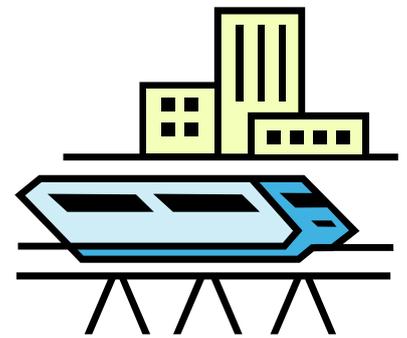
乗り入れが物理的に困難な空港においては、航空便のダイヤにに応じてリムジンバスダイヤを設定することや、乗り合いタクシーの誘致を検討するなど、お客様の利便性を高めるための工夫が必要です。

特に、首都圏において羽田空港ー成田空港間を一体的に活用し、定時性を確保した上で国内線・国際線の乗り継ぎ利便性を高めるためには、都心と羽田間を結ぶ短絡線の整備を早期に実現することが

必要であり、その際には、適正な運賃の設定も期待されることです。

また、単に高速性や待ち時間の短縮だけでなく、混雑空港での早朝・深夜時間帯のアクセス改善も重要です。特に、2010年以降、羽田空港の国際化・24時間化で深夜早朝時間の活用が検討される中、当該時間帯におけるアクセスについても鉄道、路線バス、乗り合いタクシーなど関係先を含め総合的に検討することが必要です。また、羽田空港の国際線・国内線の乗り継ぎ時間の短縮と移動手段の方策についても、利用者の目線に立った検討が求められます。

接続ターミナル駅において、空港にアクセスする交通機関との乗り継ぎ利便性の向上も重要です。さらに、空港接続道路についても、アクセスとしての確実性を確保すると同時に、適正な料金で利用できる駐車場を用意することで、利用者の利便を大きく向上させることができます。



<各空港における主な要望項目>

空港名	要望項目
千歳空港	・早朝初便を利用する空港ターミナルビル利用者の利便性向上のためのアクセス改善
成田空港	・空港通りから新空港自動車道に進入する ETC 車用スマート IC の料金見直し ・空港周辺の不法駐車削減のため、空港駐車場の料金見直し（短時間駐車場の料金引き下げ）
羽田空港	・早朝、深夜便の時間帯のアクセス改善（国際化と 24 時間空港への対応）
関西空港	・各交通機関の利用料金の見直しや関空連絡橋利用料の軽減
伊丹空港	・モノレール阪急間の乗り継ぎ切符（仮称）の設定
福岡空港	・空港周辺道路の渋滞緩和のため、30 分単位での駐車場料金の設定（短時間利用の促進）
那覇空港	・国内線ターミナルと貨物ビルとの合流地点、国内線ターミナル道路の 3 階と 1 階の合流地点で、車両事故の危険性が高く、一時停止や注意喚起の標識を設置し、事故の危険性を軽減

[3] 貨物物流

航空貨物の「高速性」は十分に発揮されていない

背景と課題

日本の産業構造は国際物流への依存度が高く、国際航空貨物輸送の日本全体の貿易額に占める割合は約30%にも達しています。足下の貨物需要は、景気低迷の影響を受け、大きく低下していますが、中長期的に見れば今後も貨物需要は拡大していくと見られています。

最近では、世界各国の企業が国際競争力強化のために、SCM（サプライチェーン・マネジメント）に代表されるビジネスモデルの導入を推進しており、今後も高速性に優れる国際航空貨物輸送の重要性は一層高まるものと思われま

す。既に周辺アジア諸国では、今後の国際航空貨物需要の増大を見込んで、空港整備や物流施設整備が大規模かつ戦略的に進められており、我が国における国際航空貨物輸送に関する取り組みの遅れが指摘されています。

具体的には、2007年8月の関西国際空港第二滑走路の供用開始、さらに2010年度の首都圏空港の発着枠増加により、国際航空貨物輸送量は今後も増加

していくと予測されており、今後、積極的に大都市拠点空港の物流施設を整備するとともに物流機能の24時間化を進めるという方向性が示されています。

一方、日本における国際航空貨物輸送の一大拠点である成田空港では、施設の狭隘化への対応は徐々に進んでいますが、分散化による利便性の低下は依然として深刻な状況です。

世界最大の貨物取扱能力を誇る香港国際空港では、取扱能力が約300万トンと、成田空港(約250万トン/08年秋現在)以上の能力を持っていますが、貨物上屋は2箇所に集中しており、利便性も成田空港に比べて非常に高いというのが現状です。また、シンガポールのチャンギ国際空港では、貨物地区内の道路整備や十分な用地確保によって渋滞対策や物量増への対応等、利便性の維持・向上が図られています。

また、貿易関連手続きの改善を進めることにより、SCMなど企業の効率的物流戦略に対応することも強く求められています。

貿易関連手続きには多くの書類と時間

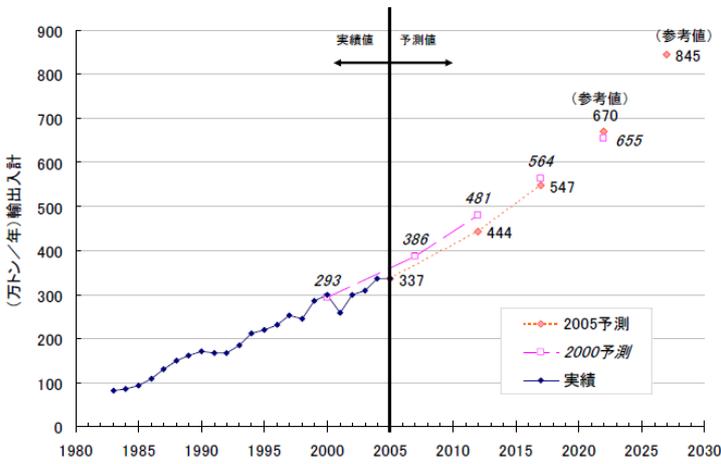
を要しており、迅速で予測可能なリードタイムの実現を求める企業（メーカーや物流サービス事業者）にとって大きなボトルネックとなっています。

IT技術の急激な進歩により、昨今はシステム間のデータ連携を容易に、かつ安価に実現するシステム環境が構築しやすくなっています。

貿易関連手続きの迅速化を図るためにも、手続きのIT（システム）化・EDI（電子データ交換）化を推進し、データの集積・共有・活用を図ることは有効と考えられ、コスト削減も期待できます。

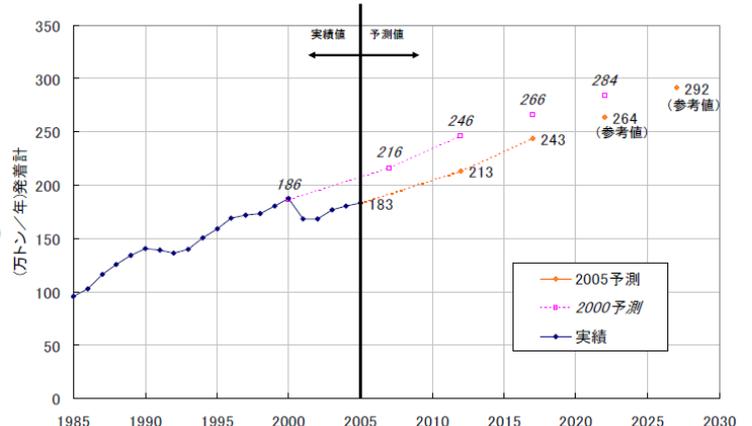
日本においてはNACCS（通関情報処理システム）が税関手続きにかかわる業種すべてに対応するシステムとして1978年にいち早く稼働を開始しました。現在は2010年2月のバージョンアップを控えていますが、利用料金の引き下げ、他国・他省庁・民間利用者のシステムとのインターフェースの拡充など、新しいビジネスモデルへの対応も含めて利便性向上のためになお改善の余地が残されています。

国際航空貨物量



(出典：国土交通省交通政策審議会
航空分科会 需要予測)

国内航空貨物量(空港取扱量)



提

迅速かつ低コストな物流システムの構築

言

世界経済のグローバル化と新しいビジネスモデルに対応し、日本全体および日本企業にとって国際競争力のある国際航空貨物輸送を実現するために、ハード・ソフト両面の環境整備を図り、迅速かつ低コストな物流システムを構築する必要があります。

そのためにも民間のニーズや EDI 化などの実態も踏まえた上で、行政が中心となって物流に関するグランドデザインを設計し、民間も含めて全体最適なシステム・業務プロセス・空港機能のあり方およびコスト負担のあり方について合意形成を図るべきです。

特に、輸出関連の通関制度については、事後報告制度を導入することで、貨物のリードタイム短縮に効果があります。その結果、道路渋滞や上屋混雑の緩和、さらには搭載予定の確実性の向上などが期待できます。

大都市拠点空港の重点整備と機能・役割の明確化

ハード面の整備においては、第一に国際航空貨物輸送の拠点である大都市拠点空港の重点的な整備と機能・役割の明確化を図るべきです。

国土交通省は 2008 年度末に「我が国航空物流のグランドデザイン」を策定しました。成田空港は 1995 年の国際貨物取扱量で世界第 1 位でしたが、2006 年は香港、ソウルに次いで第 3 位となっており、国際競争力の低下が懸念されています。官民一体となり十分な議論を行った上で、我が国の航空物流につき迅速に検討していくことが望まれます。

成田空港については、国際物流基地としての位置づけを明確にした上で、中長期的かつ広い視点での施設・設備（代理店が展開を進めている場外施設、周辺道

路も含む）の整備・拡充を図りつつ、中長期的なグランドデザインの見直しにより、現在の分散化を解消する必要があります。

関西空港は貨物ハブ空港を目指し、二期島への貨物施設展開を図ることとしていますが、施設分散化に伴う不都合を最小限にとどめるため、民間利用者と十分に協議することが必要です。

また、2010 年の羽田空港の国際化に向けては、成田空港・中部空港・関西空港との機能・役割分担の明確化と、日本だけでなくアジアの一拠点として、効率的な空港運用を図ることが求められています。具体的には、成田―羽田間の保税運送は簡易な方式とするなど、両空港を補完しながら物流システムを構築できるような法整備を検討すべきです。また、施設設備などは事前に民間の意見を徴収した上で決定することも必要です。

さらに、大都市拠点空港を中心とする高規格幹線道路などの整備や、メーカーによるディストリビューションセンター（物流基地）建設も迅速な物流実現において有効な手段と考えられます。特に中部空港に設置された総合保税地域が有効活用されれば、航空貨物の優位性を十分に発揮し、国際競争力の向上を図ることも可能となります。

インターネットの活用と EDI 化促進

ソフト面の整備においては、これまで各省庁で個別にシステム化が進められてきた結果、多くの課題が残されているシステム間のリンクについて整備を行い、行政手続きの簡素化や効率化を図る必要があります。

具体的には、最新のインターネット技術の活用による接続性向上と、NACCS を中核としたオープンかつ国際標準に準拠した EDI 化を促進し、「各種行政システムのワンストップ化」さらに、「ワンインプット化・オープンシステム化」を

早期に実現するべきです。

さらに、業界としての EDI 化の促進に加え、行政による中小企業・荷主の IT 化への後方支援が実現すれば、物流の活性化、物流コストの削減も可能となります。

関連省庁のサポート体制強化

2008 年 4 月から臨時開庁手続きが不要となった拠点空港（成田、中部、関西）では、夜間の通関が増加し、税関の人員不足により十分な効果を発揮できていない時期がありました。現在は、不況により物量が低下しているため、問題になっていないものの、今後の物量増加に備え、関連省庁の応需能力拡充が望まれます。

また、予備審査制度や簡易申告制度のさらなる拡充など、物流促進に向けたサポート体制の整備を進める一方で、欧米で進められてきたような貨物保安に関する管理体制強化を行いつつ物流の最適化を目指すことや、航空貨物輸送企業のコンプライアンス（法令遵守）や税関のリスクマネジメントの向上も物流システムの高度化には不可欠です。

輸入貨物として植物検疫を必要とする貨物を国内転送する際、原則としてファーストポートで検疫を実施することとなっているが、主要国際空港に到着し、且つシールドコンテナに収納されたものに限っては、三国間輸送貨物と同様に積替届等で保税転送が可能となるよう取扱うことが求められます。

現在は、特に夕方に到着した貨物の検疫にかなりの時間を要しており、到着当日の搬出ができないケースも見受けられます。



[4] 競争促進と航空行政のあり方

競争環境を整備し、産業の健全な発展を実現すべき

背景と課題

日本の航空業界の規制緩和は、1986年の「45・47体制」^{*19}廃止以降、緩やかに進められてきました。その後、2000年には改正航空法が施行され、運賃の自由化や需給調整規制の完全撤廃など、航空業界は本格的な自由競争の時代を迎えたとされています。

このような環境変化を受け、1999年にスカイマークエアラインズと北海道国際航空が、国内線では35年ぶりとなる新規参入を果たしました。その後も、スカイネットアジア航空、スターフライヤーが国内線に参入しています。

この間、航空連合は、安全監視体制や航空保安体制の強化など安全にかかわる規制の強化を求める一方、競争促進によって利用者利便の向上と航空産業の健全な発展を図る観点から、事業運営にかかわる規制の緩和を求めてきました。

しかし現時点では、日本の航空自由化によってもたらされた成果は、不十分なものに留まっていると言わざるを得ません。

その背景として、首都圏空港の発着容量不足が、航空会社の自由な路線参入・撤退や増減便、新規航空会社の参入を難しくしていることが挙げられます。また、空港要件や公租公課など、新規航空会社が新たなビジネスモデルを実現するための環境を創出するための政策も不十分であると言えます。

空港発着枠の配分は航空会社の経営に直結しますが、現状では、行政が首都圏空港の発着枠配分に際して裁量権を持ち続けており、需給調整規制に代わる市場介入手段を残していることも問題です。

羽田D滑走路、成田B滑走路の2500m化ともに供用が開始され、2010年には首都圏空港の発着容量は大幅に拡大していきます。既に、羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会が設置され、羽田空港再拡張後の国内線の発着枠配分について、議論がスタートしています。今後、どのようなルールに基づいた発着枠配分が行われていくのか注視が必要です。

羽田の国際線の発着枠・路線については、当初行政主導で進められたこと等、プロセス面に課題があったと考えます。

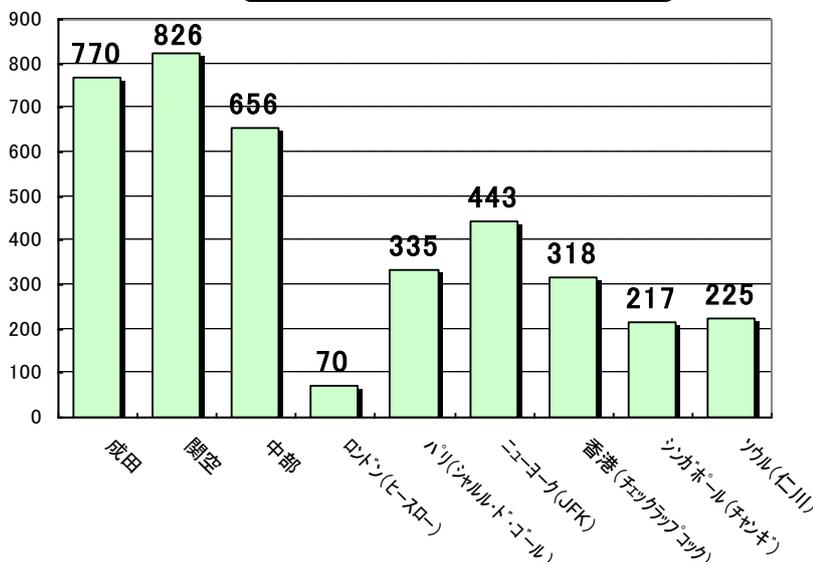
現時点では、国際線発着枠について、2010年再拡張時には昼間3万回、夜間3万回の枠が配分され、その後は国内線の使用状況を見極めながら拡大の可否を判断していくこととなっています。また、国際路線については、昼間は香港まで、深夜は距離制限なく今後の航空交渉次第となっています。

アジア・ゲートウェイ構想^{*20}で掲げられた「航空自由化の推進」「羽田空港の国際化の推進」についても、地方空港への外国航空会社の乗り入れ自由化や、羽田からのチャーター便として金浦（ソウル）、虹橋（上海）、香港、北京線が開設されるなど、徐々に具現化されつつあります。

海外では、欧米に加えアジアでもLCCが台頭し、多くの大手航空会社は厳しい経営環境に置かれています。2010年以降、羽田・成田の容量拡大により首都圏の国際線発着枠が拡大され、LCCが参入する可能性もあり、アジア域内での競争環境は大きく変化することが予想され、日本への影響も懸念されます。

単位：千円

世界主要空港の国際線着陸料



(前提条件)
B747-400 MTOW 395t

(為替レート)
1GBP = 201.98円、1EUR = 158.98円
1USD = 100.84円、1HKD = 13.25円
1SGD = 73.28円、1KRW = 0.10円

※ IATA AIRPORT & AIR NAVIGATION CHARGES MANUAL (2008.7改訂) を元に作成

提 言

競争促進と事業運営 に関する行政の役割

航空行政には、事業者の安全監視機能の強化と、市場原理が十分に機能するための環境整備にむけた舵取りが求められます。

そのためには、公正な競争環境を実現する観点から、事業運営にかかわる行政の介入、規制については、最小限にとどめなければなりません。

また、反競争的な企業行動の防止や競争条件の基礎インフラなどの社会的規制に関しては、客観性のあるルールづくりが必要と考えます。

混雑空港の発着枠配分は、正に競争条件のインフラと言える資源の配分です。首都圏空港、とりわけ羽田空港の発着容量拡大により日本の航空産業における競争環境は大きく変化する可能性があります。既に、羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会にて議論がスタートしていますが、より透明な決定プロセスを整備することで、利用者の視点を重視し、行政に過度な裁量の余地を残さないようにすることが必要です。

また、羽田空港の国際線の発着枠・路線については、成田と合わせて最適な利用者利便を確保することが必要であり、当初の運用を固定化することなく、柔軟なルール設定・運用が求められます。

行政の透明性向上に向けて

また、審議会、委員会を通じた重要な政策決定に際しては、有識者だけでなく、利用者・労働者の代表など幅広く意見聴

取できる場を設け、形式的なものにとどまることなく、十分な時間をかけて実質的な議論を重ねた上で決定する必要があります。

特に、労働者の働き方にかかわる政策については、行政として労働組合の意見を聞き反映していく姿勢が求められます。

さらに、福岡空港・那覇空港で実施されたパブリック・インボルブメント^{※21}については、地元中心にヒアリングが実施されており、広く航空利用者から意見集約されていません。最終案を決定する前に国民的な合意形成を図る手段の検討が必要です。

また、パブリックコメントは国民的な合意形成を図る手段として有効なツールに成りうるものですが、募集の周知や政策への反映が十分ではなく、改善が必要です。

健全な競争創出に向けて

これまでは、新規航空会社対大手航空会社、本邦航空会社対海外航空会社という視点でしたが、今後予想されるアジア域内でのLCCとの競合・日本国内への参入ということも加えて考えれば、まずは、日本の行政当局として、世界に比べて突出して高い空港使用料や国内線のみ課せられる航空機燃料税など、過度な公租公課の負担を見直し、国際的に健全な競争環境を整えるための政策を検討する必要があります。

更に、国際間の競争環境を整備する為に、公正なルール作りが必要です。特に航空会社の運航品質や安全対策のチェックは健全な競争創出の大前提です。今後、

航空自由化への流れを踏まえれば、海外航空会社に対しても、行政が責任を持って対応していく必要があります。

求められる経営者の姿勢と健全な業界体質

行政の庇護の中で育成されてきた事業者も、もたれ合いの構図から脱却し、利用者利便の向上に向けて各々の役割を適切に発揮すべきです。

公共性の高い産業として、コンプライアンスの徹底はもちろん、安全をはじめとした運航品質への厳しい姿勢など、利用者や社会の理解が得られるような経営者の的確な認識と正しい姿勢が求められます。

定期航空協会（事業者団体）は、行政の裁量権の下で各社が牽制し合うことなく、航空産業の健全な発展に向けて諸課題の解決に取り組んでいくよう、主体的に環境整備に努める必要があります。

更に、労働界としても、安全をはじめとする運航品質の確保や健全な競争を支える航空政策の実現に向けた取り組みを行うことで、産業の発展を目指していくことが重要です。また、事業者の経営戦略についても、経営体質強化のためのコスト削減の取り組みが、安易な人件費削減のみに片寄っていないかなど、厳しくチェックしなければなりません。そのためにも、航空業界労使において真摯な協議を行うとともに、航空で働く仲間作りを更に進めていく必要があります。

※19 45・47体制：参考資料19参照

※20 アジア・ゲートウェイ構想：参考資料20参照

※21 パブリック・インボルブメント：参考資料21参照

