

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年度までの達成目標に向け、各空港において法に沿った幅や傾斜での通路の整備、スロープやエレベーターの設置、視認性の高い表示設備の導入等の施設改修が行われています。今後高齢者、体の不自由な方の比率が増加していくことを考えると、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。

空港施設のバリアフリーやユニバーサルデザインの取組みに対して、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が、各空港からは様々な課題が挙がっています。法の制定だけでは不十分な状況です。一例として、機材の小型化が進んでいるにもかかわらず、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）の傾斜が基準より大きくなるという空港も見受けられます。

また、2010年10月には羽田空港のD滑走路・新国際線地区の供用が開始されますが、拡張に伴う地上走行経路の変更などにより、定時性への影響が危惧されます。また内際ターミナルが離れていることから、利用者の乗り継ぎ利便性向上も課題であり、今後注視が必要です。

他空港を含め、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。補修工事

に加え、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、空港勤務者は頻繁に他空港への転勤や出張が発生しますが、ランプパ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がっています。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の工夫できないか検討が必要です。

提

言

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、バリアフリー新法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、更なる利便性向上を進めるべきです。そのためには2010年度以降も新たな目標値を設定し、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あると考えます。

航空事業者は、保有する車椅子やベーカー、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。

また、体の不自由な方だけではなく、外国人の訪日促進事業にも関連して、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。

ランプエリアでの安全確保

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組みが必要です。中部国際空港で発生した警備員とPBBの接触による重大な人身事故（2008年5月）などを背景に、2009年1月から開催されている「空港制限区域内事故防止

対策検討会」においては、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とることが重要です。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。

ランプエリアにおける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の補修工事が必要です。また、夜間および降雨時の安全確保の観点から、一部空港では光を反射する塗料による視認性の高い路面表示の検証がなされていますが、検証結果をふまえ、順次路面表示の更新を行っていくべきと考えます。

雷対策は喫緊の課題

雷接近時、ランプ内における利用者および作業員の安全確保の観点から、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については、航空連合の要望に沿って、設置が進められていますが、未だ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。

ランプパス・港内免許の共通化、手続き簡素化

ランプパ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・試験の開催を増加させるとともに、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。7 月からは成田新高速鉄道が運行を開始し、成田空港と日暮里間が 51 分から 36 分と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。羽田空港と成田空港間直通的「アクセス特急」も運行していますが、1 時間 43 分要するため、国が唱える「羽田と成田の一体運用」の観点からも、利用者にとっては未だ便利とは言えません。「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になりますが、建設に関わる総費用が 4,000 億円とも言われており、財政事情から実現の時期等については未定の状況です。

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ります。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。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の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必要があります。いずれの場合も、航空局・鉄道局・道路局・自治体など、行政内の関連する組織間の連携を強化し、利用者の利便性を高めるための横断的な工夫が必要です。

特に、国土交通省成長戦略においては「首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化」の中で「両空港の一体的活用を推進するため、両空港から都心、両空港間のアクセスを改善し利便性の向上を図る」考えが示されています。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・国際線の乗り継ぎの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、充実したダイヤと適正な運賃の設定も期待されるところです。

また、単に高速性や待ち時間の短縮だけでなく、混雑空港での深夜早朝時間帯のアクセス改善も重要です。特に、羽田空港の国際化、24 時間化で深夜早朝時間の活用が具体化する中、当該時間帯におけるアクセスについても検討が必要です。具体的には、お客様に加え、空港で働く者も含めた利用者の目線で鉄道、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し、中期的には、航空会社のダイヤと連携を図り、柔軟な対応を図ることができる体制の構築が必要です。

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
新千歳空港	・ 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に向けた、空港駐車場の料金見直し（短時間駐車料金の引き下げ）
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）
関西国際空港	・ 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いため、一時停止や注意喚起の標識の設置

航空貨物の「高速性」は官民一体で取組むべき

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、2008年の景気低迷からようやく回復傾向にあり、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/2008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。

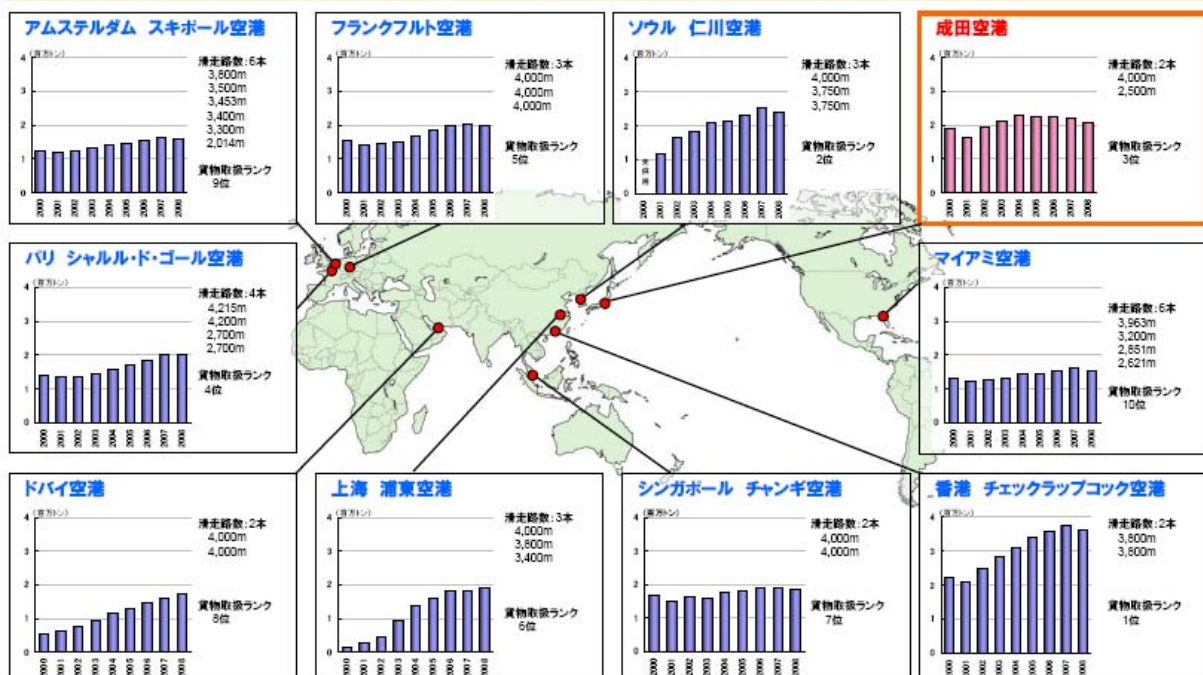
貿易関連手続きには多くの書類と時間を要しており、迅速で予見可能なリードタイムの実現を求める企業（メーカーや物流サービス事業者）にとって大きなボトルネックとなっています。

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。至近では2010年2月にバージョンアップがされましたが、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引き続き研究していく必要があります。

世界の主要国際空港の航空貨物取扱量（年次推移）



迅速かつ低コストな物流システムの構築

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、さらには予約便搭載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、仁川空港（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いて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し、かつ羽田においては 24 時間対応可能な通関体制とするなど、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、羽田空港発着の国内線ネットワークを活かした地方発着需要喚起のため、税関手続き等を簡素化するなど、高速性向上に向けた検討も必要です。さらに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。

加えて、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。

物流政策は、空港内施設の整備や道路の整備など、ハード面の整備だけでなく、それを活用する企業に対する税制措置など、ソフト面の施策も重要です。従って、国土交通省成長戦略で国際航空物流の活性化に向けた戦略的なオープンスカイを進めていくとしていますが、経済産業省や財務省など他省庁、ならびに企業と連携し、「モノ」が動くよう、総合的な物流政策を早急に検討していく必要があります。

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。リーマンショック後の不況により物量が大幅に低下していた時は問題になっていませんでしたが、現在は物量が回復してきているため、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ますが、主要国際空港に到着し、且つシールドコンテナおよびビニールシートにより密閉してパレット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。