

便利で利用し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年度までは、1日あたりの利用者が5,000人以上の空港を対象に、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ました。2011年度以降は、1日あたりの利用者数が3,000人以上の空港を対象を拡大し、取組みを継続しています。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」空港作りが益々重要になります。

空港施設のバリアフリー化などの取組みに対して、国土交通省は他交通モードに比べて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おり、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関わらず、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・ブリッジの傾斜が基準より大きくなる空港も見受けられます。

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。

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。特に国土交通省成長戦略では、「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。しかし、現状として

は、乗り換えが発生することや、直通運行でも2時間弱を要し、利用者にとって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」では、都心と羽田を20分台で結び目標を掲げ、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。

また、関西空港については、国や地方自治体を含めた関係者間の連携が図られていない結果、料金の高さなど、アクセスに関する問題が引き続き指摘されています。その他にも、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

利用者の声を活かした空港作り

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、できるだけ早期にバリアフリー化を進めるよう、国土交通省が指導を行うことが重要です。

また、お客様に再び空港を訪れたいと思っただけにするためには、お客様の声を集め、改善に向けた活動を継続していくサイクルの確立が重要です。高齢者や、空港の利用機会が少ないお客様の声にもこだわるとともに、訪日需要喚起の観点からも、外国からのお客様に対してアンケートを実施するなど、幅広い層の方に「利用しやすい」空港づくりを目指す必要があります。実現にあたっては、空港は保安や施設などの制約もありますが、規制の見直しなど既存概念に

捉われることなく検討を進めていくことが重要です。

加えて、自動車でのアクセスを希望する利用者への対応としても、空港接続道路の安全性確保と同時に、適正な料金で利用できる駐車場を整備することで、利便性を大きく向上させることができます。

羽田空港のアクセス向上

羽田空港—成田空港間を一体的に活用し、国内線・国際線の乗り継ぎの利便性を高めるためには、都心と羽田間を結び短絡線の整備を早期に実現することが必要です。実現にあたっては、充実したダイヤと適正な運賃の設定など、利便性を高める横断的な工夫が必要です。

また、24時間化による深夜早朝時間の活用の観点からも、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ることができる柔軟な体制の構築が必要です。

新たな空港アクセスモデルの検討

鉄道やバスなどのアクセスを担う事業者にとっては、収益性確保の観点も重要であり、空港アクセスの利便性を向上させる公共性の観点との両立を、いかに図ることができるかが、アクセス改善の実現性を高める上では重要です。多くの空港が同様の問題を抱えており、空港・利用者・アクセス事業者などあらゆる利害関係者がメリットを享受できる新たなモデルを研究・検討する必要があります。例えば、観光政策との連動だけでなく、航空利用者以外のお客様にも継続的に空港に来ていただけるようなモデルなど、空港活用策についてあらゆる角度から考える必要があります。

安心して働くことのできる空港作りに向けて

背景と課題

国内空港における制限区域内事故の件数は1年当たり200件を超え、働く者の負傷、航空機や器材の損傷が発生しています。2008年5月に中部国際空港で発生した、警備員とPBBの接触により両足を切断した重大な人身事故などを背景に、2009年1月から「空港制限区域内事故防止対策検討会」が開催され、メンバーは行政・空港ビル・事業者から選出されています。

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。PBBのタイヤガードは、新規・改修工事にあわせて順次取り付けが行われ、一部の空港では既存の施設への取り付けも行われていますが、全体では設置状況は未だ不十分です。

また、現状では落雷警報は各事業者の判断に委ねられており、外航機のハンドリング時に混乱を来すケースも見受けられます。避雷用アースポイントについても、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す。

他にもランプエリアの迅速な補修工事に加え、誘導路表示や車両通行帯等の路面表示の改善、狭隘な連絡通路や作業エリアへの対策など、ほとんどの空港で、まだ改善の余地があると考えます。

ランプパスの取り扱い

今般の大震災発生時にも行われたように、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、講習会の頻度・申請にかかる時間等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の検討が必要です。

提

ランプエリアでの安全確保

言

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。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。

PBBの安全性向上については、2010年1月に空港制限区域内事故防止対策検討会からタイヤガードの普及が促進されるよう努めるべきといった提言が行われており、速やかな設置が望まれます。

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です。

避雷用アースポイントについては、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。

災害発生・雷接近時には一律的な情報発信が必要

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、大規模災害発生時や雷接近等の天候不良時、警報は国（航空局）や空港会社を中心となり一律的に実施すべきです。これにより事業者は一律的な情報を共有し、迅速な対応をとることができます。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。

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・試験の開催頻度を増やすとともに、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。

【各地方航空連合における主な要望項目】 *詳細はPartVII 地方別政策参照

地方航空連合名	要望項目
航空連合北海道	滑走路・誘導路の降雪対応等の改善、PBB 地上可動エリアの安全対策・ステップ滑り止め対策
航空連合成田	雷・地震発生時の一律的な警報実施、ランプ内 AED 設置、車両通行帯に視認性の高い塗料の使用
航空連合東京	ランプにおける国際線ターミナルへの導線改善、不具合箇所の早期改善、スポット停止線の統一
航空連合愛知	PBB 装着時間の短縮及びオーバーランの削減、利用者・働く者に対する避難指示・連絡体制の確認・整備
航空連合大阪	夜間及び雨天時における各種マーキングの視認性強化、作業区域の照明の設置・増設
航空連合福岡	車両通行帯の幅の拡大、PBB タイヤガードの設置・PBB の改修または更新、ランプの水はけの改善
航空連合沖縄	台風・塩害対策としての GSE 格納施設の整備、緊急時警報の国による一律の実施、PBB タイヤガード設置

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、東日本大震災後の物流の動向には注視が必要なものの、2008年のリーマンショックからの回復基調は継続しており、中長期的にも貨物需要は拡大していくと見られています。

最近では、SCM（サプライチェーン・マネジメント）に代表される在庫管理や物流の効率性に重点を置いたビジネスモデルが一般化してきており、高速性に優れた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。加えて、東日本大震災による生産拠点の被災や電

力不足などの影響によって、日本を経由しないビジネスモデルの検討も進められており、かつて阪神淡路大震災の際に神戸港から仁川や香港にシフトした海運貨物の流れが、復興後も戻らなかった教訓を活かし、航空貨物の高速性をより強化した、国をあげた取組みが急務です。

具体的な課題としては、関西国際空港第二滑走路の供用開始や首都圏空港の発着枠増加などに合わせて、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が、それらの空港の機能を活用して、総合的に貨物量を増加させるまでには至っていないことがあげられます。また、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。

また、貿易関連手続きの簡素化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

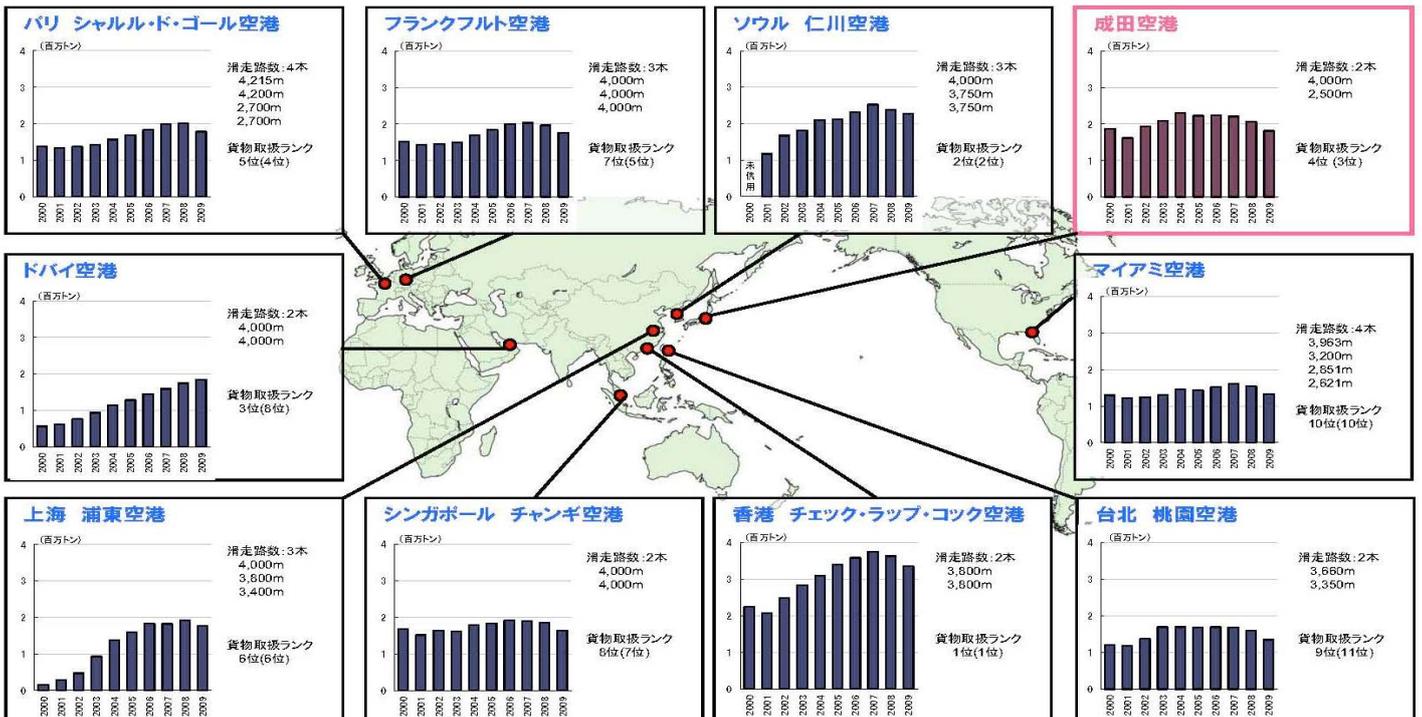
います。

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にとって大きなボトルネックとなっています。

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年にいち早く稼動を開始しました。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。

世界の国際貨物取扱量上位空港(年次推移)



注) 0内は、2008年の順位
出典: 「Worldwide Airport Traffic Report」(各年版 Airports Council International) 等より作成

(出典: 国土交通省)

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。特に国際物流全体で捉えれば、海運同様に手続きの簡素化・効率化を進めていく視点も重要です。

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。

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、2009 年は香港、仁川空港（ソウル）、ドバイに次いで第 4 位となっており、国際競争力の低下が懸念されています。我が国の国際航空物流拠点としての国際競争力向上に向けて官民が一体となって早急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、中長期的なランドデザインの見直しにより、分散化を解消する必要があります。

関西空港は二期島への貨物施設展開を図ることとしていますが、施設分散化に伴う利便の低下を最小限にすべく、民間事業者と十分に協議することが必要です。

また、羽田空港が国際化されましたが、

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民間の意見を取り入れながら、継続的に利便性の向上を図ることも必要です。

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。例えば中部空港に設置された総合保税地域をモデルケースとして活用し、水平展開していくことも有効と考えます。

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、支援・促進策も重要です。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の「官」と荷主などの「民」が連携し、「モノ」が動くよう総合的な物流政策を早急に検討すべきです。

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、「各種行政手続きのワンストップ化・シングルウィンドウ化」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たにもかかわらず、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。関連省庁の状況に応じた柔軟な対応が望まれます。

また、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。

さらに、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整備の一方で、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。2011 年度から、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り、一部改善が図られましたが、高速性・利便性のさらなる向上のためには、対象貨物の梱包・積み付け要件に更なる柔軟性が求められます。

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。