

東日本大震災を教訓に防災機能・危機管理体制の向上を

背景と課題

東日本大震災の発生

東日本大震災から一年半以上が経過しました。東日本大震災は、マグニチュード9.0という日本観測史上最大の巨大地震であり、その直後に発生した大津波によって、多くの犠牲者・行方不明者を発生させるなど、岩手県・宮城県・福島県の沿岸地域を中心に大きな被害をもたらしました。

航空関係では、仙台空港が津波によって冠水し、旅客ターミナルの1階部分の浸水、貨物ターミナルビルでの火災など、空港機能が失われました。その他の東北・関東地方の空港でも地震によって航空機やターミナルビルが損傷しました。また、震災発生時には羽田・成田両空港などにおいても多くの方々が空港を利用していましたが、地上交通機関の混乱によって、翌日まで利用者が空港に滞留せざるを得ない状況でした。そのような中、空港勤務者は、利用者の安全な場所への誘導、食料・毛布の配布など、空港ビル会社と連携した迅速な対応が求められました。また、運航に関しては、首都圏空港の滑走路が一時閉鎖されたため、多くの便が他空港へのダイバート（目的地外着陸）を余儀なくされ、受入空港でも緊急対応がとられました。

震災による航空産業への影響

仙台・花巻・茨城空港を除いて震災発生翌日には東北・首都圏の空港では運用が再開され、地震と津波によって分断された道路・鉄道に代わり、空港が人命救助・緊急物資輸送等の重要な拠点として、民間航空の他、自衛隊、海上保安庁、米軍などにも活用されました。そのため山形、福島などの空港は、運用時間を24時間に拡大して、最大限活用できる環境が整備されました。そのような中で本邦航空会社は臨時便を多数運航し、救出・医療支援者、救援物資の無償搬送を行うなど、救難・復旧対応に公共交通機関としての役割を果たしてきました。

震災・津波対応を踏まえた課題

東日本大震災はこれまでの想定を超える規模・範囲で発生し、甚大な被害をもたらしましたが、今後の大震災への備えとして今回の震災・津波対応を踏まえ、行政・事業者ともに災害対策について改めて考え直す必要があります。

まずは空港における利用者への対応について、特に首都圏空港では空港ビル会社と事業者の連携が十分に取れず、利用者を混乱させてしまいました。災害発生時における迅速かつ明確な指示が全ての利用者に周知されるよう、体制を整備する必要があります。また、空港の耐震性の向上やアクセスも含めたライフライン（電気・水道・ガス・航空燃料・ガソリン・軽油など）確保など、震災が発生した場合においても空港の機能を一定程度維持できるよう、施設面に関する見直しも必要です。

震災後のレビュー、検討の状況

東日本大震災発生から一定期間経過後、複数の空港において震災対応に関す

るレビューや今後の震災発生に向けたシミュレーション、訓練等が行われています。しかしながら、各空港や自治体の判断で行われているため、実施状況にはばらつきがあり、国としての方針や実施状況の把握には不足があると言えます。また、管制上の課題については、関係者間で共有されている状況にはありません。

2011年6月に「空港の津波対策検討委員会」を国土交通省航空局が設置し、10月には今後の津波対策の方針が示されましたが、その内容は緊急避難対策の構築が中心になっています。

また、社会インフラ上の防災拠点として、空港の機能拡充を目指すのであれば、その責任主体や財源についても適切に役割分担される必要があります。

2012年8月に閣議決定された新たな社会資本整備重点計画では、東日本大震災を受け、プログラムの先頭に「災害に強い国土・地域づくりを進める」という項目が掲げられています。また航空関連では、緊急物資輸送や人流・物流の拠点となる空港の耐震対策や液状化対策を推進することが示されています。

空港の津波対策【①緊急避難体制の構築】

- 最大規模の津波に対して、避難行動を基本とした対策を講じ、空港内の旅客、関係職員及び周辺からの避難住民等の人命を保護する。
- 地上走行中の航空機に対して、適切な指示と情報提供により誘導し、旅客等の生命を守る。

1. ターミナル地区の旅客、周辺住民、空港関連職員等の避難対策

<p>津波避難計画の策定</p> <p>関係者で協議会等を設置し、下記項目について事前検討・調整</p> <p>【避難実施判断基準の設定】 津波警報発表時の波高情報を基にして避難指示の判断基準、伝達等の体制を予め設定。</p> <p>【避難場所の設定】 旅客ターミナルビル、事務所庁舎等を中心に、空港のどこからでも避難できるように場所を設定。構造要件（高さ、強度）を確認。</p>	<p>【情報入手・伝達手法の確保】</p> <p>気象庁発表の津波情報などの正確な情報について確実に入手。旅客等に対して、無線系通信、館内放送、屋外放送、口頭伝達など、複数手段を確保し避難指示等について確実に伝達。</p> <p>【避難者への対応】</p> <p>津波警報の継続により孤立が予想され、浸水しない場所に食料等を備蓄し、外部アクセス手段を確保。</p>	<p>体制・役割分担等</p> <p>空港管理者、ターミナルビル会社、エアライン、周辺自治体、警察、消防、自衛隊等関係機関で役割分担を行うとともに、連絡体制を明確化し、避難活動の実施体制を確立。</p> <p>訓練等の実施</p> <p>避難計画の実施を確実なものとするため、空港関係者による教育・訓練を組織的に継続。</p>
---	--	---

2. 地上走行中の旅客機内の乗客・乗員の安全確保

津波警報が発表された際に滑走路及び誘導路上にある旅客機については、旅客等の安全確保のため、速やかに旅客ターミナルビルに戻るよう誘導することが原則。但し、限られたケースではあるが、ターミナルまで戻ることが困難な場合に、パイロットが「安全のために離陸する」ことを選択する可能性があることも想定しておくことが必要。

【情報提供の実施】

地上走行時の安全の確保等の観点から、津波の来襲状況や路面の安全状況に関して出来る限りの情報を収集し、パイロット等に提供する。

収集・提供する情報の例

- ・気象庁の発表する津波規模、津波到達予想時刻等の情報の確実な入手・提供
- ・誘導路、滑走路等の路面の状況に関する各種情報（大きな損傷の有無等の目視情報等）
- ・上記以外でも各空港における安全走行のために有益な情報を、必要に応じて入手・提供

出典：国土交通省「空港の津波対策の方針」平成23年10月

今回の震災は、あらゆる面で想定外だったと言われています。しかしながら、公共交通機関で働く者として利用者の安全確保のための対応や事業継続のための緊急対応などに問題はなかったか、これまでの災害対応マニュアルに不足はなかったかなどの観点で、今回の震災対応を今後に向けた教訓として活かす必要があります。

今後日本においては、首都圏直下型地震、東海・東南海・南海地震など大規模な地震が予想されていますが、それらの災害の発生を想定して、災害対象となった空港の機能低下あるいは停止を前提としたシミュレーションを管制も交えて行う必要があります。特に今回の震災同様、首都圏空港が閉鎖された場合、多くの便が他空港へのダイバートを余儀なくされ、国際線であれば、受け入れ空港での入国手続きが発生し、また日本の空域内での運航を制限することも考えられます。シミュレーションは大規模かつ広範囲にわたりますが、関係者の防災意識・危機管理意識の向上の観点からも早急を実施すべきと考えます。

これら東日本大震災のレビューや今後の震災発生に備えたシミュレーションや訓練については、各空港や自治体任せにせず国として方針を掲げることにより、実施状況や内容に大きなバラツキを発生させないことが重要です。また、管制との連携については、極めて重要な課題であり、早急に検討を行うべきと考えます。

防災拠点としての空港の活用と対応

今回の震災において、道路・鉄道が寸断され、移動手段が限られた中で、空港の防災拠点としての重要性が改めて認識されました。特に、DMAT(災害医療派遣チーム)や人員・物資の輸送拠点として活用されたことや、仙台空港の場合、利用者はもちろんですが、地元住民の方の緊急避難場所としても重要な役割を果たしました。今後、災害発生時の対応等について国や各自治体で検討する場合には、空港の果たすそのような役割も踏まえる必要があります。

2011年10月に「空港の津波対策検討委員会」から示された津波対策の方針は緊急避難対策が中心となっています。羽田・中部・関空などの海上に位置する拠点空港については、規模の想定が困難なことや対策の現実性という観点から難し

さはあるものの、避難対策に留めることなく、空港の施設や機能の維持についても検討が必要と考えます。

また、震災発生時のライフライン確保の体制を整備しておく必要があります。特に今回の震災を踏まえ、燃料などの備蓄量や備蓄方法等、改めて検証する必要があります。

さらには災害発生時の緊急避難的な空港アクセス整備についても検討する必要があります。例えば今回の震災の場合、羽田空港は道路と鉄道でのアクセスが寸断され、陸の孤島となりましたが、今後船舶での移動・輸送手段の確保についても検討の余地があると考えます。

また空港で働く者として、自分たちの空港がどのような災害対策を実施し、避難経路を設定しているのかなど、個人が防災意識を持ち、平時から職場などで共有を図っておくことも非常に重要です。

行政の迅速かつ柔軟な対応

災害発生時は、これまでの慣習や運用ルールにとらわれない、臨機応変な対応が求められます。行政においても同様であり、利用者・従業員の安全・安心の確保を最優先し、人道的な観点から平時の規制や運用ルールに縛られることなく迅速かつ柔軟な判断と対応が必要です。例えばダイバート先空港でのCIQ対応があり、航空局・財務省・法務省・厚生労働省・農林水産省が利用者の安心・安全確保を第一に考えて連携をとることが必要です。

防災拠点としての空港の機能拡充に対する責任と財源のあり方

社会インフラ上の防災拠点として空港の機能を拡充する際は、その役割・責任のあり方について、エアラインや空港ビル等の事業者中心の従来の考え方に拘ることなく、防災という位置づけに相応しいものとすべきです。具体的には、国や自治体が責任主体となり、そして、備蓄品の確保など航空輸送としての役割を超える部分については、空港整備勘定以外から拠出するよう検討すべきと考えます。

空港の津波対策【②施設被害軽減・早期復旧対策】

- 発災後3日以内に、救急・救命活動や緊急物資輸送活動等の拠点として活用するために最低限必要な施設を利用可能とする。
- 様々な復旧活動に関わる関係機関との間の協力体制を構築し、空港機能の早期復旧を図る。

(1) 漂流物対策

- シミュレーションに基づく漂流物の事前想定と、これに基づき、作業実働部隊との間の除去作業体制・計画を策定
- 漂流物の炎上による二次災害を防止するための対応策について検討



漂流物(車両・土砂・瓦礫等)による被災状況

(2) 電源の早期復旧

- 迅速な仮設発電設備等の配備のための搬入計画の策定
- 発電施設等の収納部分の水密性向上



非常用発電設備の被災状況



セキュリティエリアの確保

(3) セキュリティエリアの早期確保対策

- 民間航空機の運航に必要なセキュリティエリアを早期に確保するため場周柵の復旧計画を事前に策定

(4) アクセス確保や排水作業実施

- 道路部局との連携により空港へのアクセス道路を早期に復旧
- 津波によって冠水した状況を早期に回復するため、河川部局等との連携により、早期に排水作業を実施

出典：国土交通省「空港の津波対策の方針」平成23年10月

便利で利用しやすい空港づくりに努めるべき

背景 と 課題

利用者の立場から

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ています^{*31}。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、各空港からは依然として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、その結果、パッセンジャー・ボーディング・ブリッジ (PBB) 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分台で結ぶ目標を掲げ、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ずに過ぎず、具体的な時期・スケジュールは未定のままです^{*32}。

また、関西国際空港については、新関西国際空港株式会社が設立され、基本方針の中では伊丹空港とあわせた一体的、効率的な運営に加えて、空港へのアクセスの充実が掲げられています。国や地方自治体など、関係者間が連携を図り、アクセスに関する問題にどう対応するのか、注目されます。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道路の案内板や標識の改善についても要望があがっており、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。

提言

利用者の声を活かした空港作り

空港はユニバーサルデザインを考え方を基本として、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あり、第三者機関に定期的に評価させるしくみ等の検討が必要です。具体的には、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、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、自家用車でのアクセスに対しても、空港接続道路の安全性確保と同時に、適正料金で利用できる駐車場を整備し、利便性を大きく向上させることが重要です。

空港へのアクセス向上

「魅力ある空港」の実現には空港アクセスの充実が必要です。羽田空港と成田空港を一体的に活用し、国内線・国際線の乗り継ぎの利便性を高めるためには、都心と羽田間を結ぶ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、訪日観光客も含めた利用者の視点から、適正な運賃や充実したダイヤ、わかりやすい表示など、利便性を高める工夫が必要です。

また、関西地区の動向(四つ橋線・なにわ筋線・関西リニア)についても、利用者の視点を重視し、国土交通省内(鉄道局)の横断的な調整や、自治体、空港会社と連携を図ることが必要です。

新たな空港アクセスモデルの検討と推進

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、いかに両立させ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。そのためには、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の研究・検討が必要です。具体的な例としては、観光政策と連動し、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の検討や、空港とアクセス事業者間でのインセンティブ制度の導入、訪日観光客の移動動向やニーズ分析等、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。

*31 バリアフリー法新旧基本方針(平成23年度改正)における目標:参考資料31(P.68)

*32 成田・羽田両空港間及び都心と両空港間のアクセス改善に関わる調査結果:参考資料32(P.68)

安心して働くことのできる空港づくりに向けて

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、制限区域内事故の発生状況に関する分析が行われています。

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おり、設置率は少しずつ向上していますが、設置を検討していない、あるいは検討段階にないとしている空港も多く、全体では設置状況はまだ不十分です。

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。

車両港内免許の取り扱い

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、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の改善を求める声が上がっています。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。

提言 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。空港制限区域内事故防止対策検討会においては、目の前の運用改善や現状分析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。加えて、事故の推定原因の多くが人為的ミスであるとの分析結果もあることから、制限区域内で働く全ての関係者に対して十分な教育を行うとともに、

危険箇所を認識するためのハザードマップの作成も有効であると考えます。

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促進に向けた提言^{※33}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、順次光を反射する塗料などを使用した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。

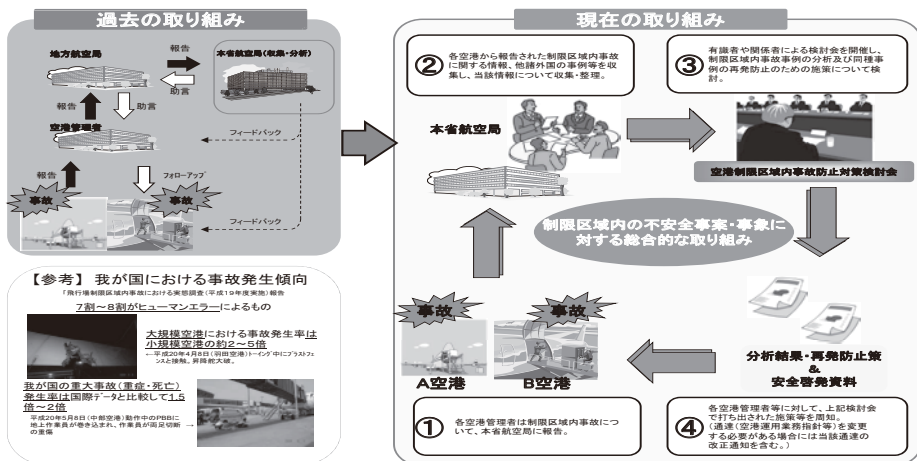
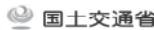
災害発生・雷接近ケース等では一律的な情報発信が必要

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、暴風等の天候不良時、警報は国(航空局)が中心となり一律的に実施すべきです。これにより作業員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。

ランプバス・車両港内免許の共通化

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、車両交通の基本ルールは共通であることから、「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し、全国共通化を検討すべきです。また、保安上可能であれば、ランプバスの全国共通化についても検討すべきと考えます。

空港制限区域内事故防止対策検討会について



「空港制限区域内事故防止対策検討会について」 (出典：国土交通省)

※33 旅客搭乗橋(PBB)の安全性向上についての提言(平成22年 国土交通省)：参考資料33(P.69)

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、東日本大震災やタイ洪水の影響が一旦落ち着いた後も、欧州債務危機や円高による輸出の伸び悩みが見られるものの、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。

加えて、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。

現在は貿易関連手続きに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、電子運送状の導入に向けた航空会社や航空貨物代理店の取組みが進められていますが、今後も手続きの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全ての交通モード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。

我が国航空物流のグランドデザイン（概要）

★平成20年4月より、航空会社、フォワーダー、荷主企業等の参画の下、「航空物流に関する懇談会」を開催し、その検討成果として、我が国の航空物流の今後目指すべき方向性、アクションプラン等を盛り込んだ「我が国航空物流のグランドデザイン」を策定した。
★本グランドデザインを指針として、具体的施策の策定、実行、評価及び改善を実施することにより、関係者の連携・協働による施策の総合的・一体的な推進を図っていく。

問題意識

- 我が国全体の国際競争力の維持・向上
- 我が国航空物流産業の振興
- 空港インフラの有効活用
- 利便性・効率性の向上

視座

- アジアの中での競争力向上
- 我が国の航空物流産業の競争環境
- システムとしての航空物流
- 物流の中の航空 ー海上輸送との競合・連携・統合ー

基本指針

- アジアの成長と活力の取り込み**
我が国の航空物流産業の新たな成長戦略として、今後急速な増大が見込まれるアジア発着の航空貨物需要を積極的に取り込んでいく。
- 航空貨物の輸送プロセスの効率化・円滑化の促進**
我が国の航空物流産業の国際競争力強化に向けて、航空会社、フォワーダー及び行政機関の連携により、航空貨物輸送プロセス全体を一層効率的かつ円滑にしていく。
- 航空輸送の特長を活かした多様な物流サービスの実現**
多様な荷主ニーズに的確に対応するため、ハード・ソフト両面におけるイノベーションを推進し、航空貨物輸送の特長であるスピードと品質を一層向上していく。また、海上・陸上輸送との連携等により、総合的・複合的かつ高度な物流サービスを実現していく。
- 戦略的な空港の物流機能の強化**
大都市圏拠点空港については、アジアの大規模空港を意識し、物流機能の24時間化に加え、貨物の集約化や国際物流拠点の形成等を通じて、競争力のさらなる向上を目指していく。また、地方空港については、規模・ロケーション等それぞれの特性を考慮した戦略的な活用を進めていく。

アクションプラン（中長期目標）

- 我が国航空物流産業の国際競争力の強化**
我が国航空物流産業の成長戦略として、今後も増大が見込まれるアジア発着貨物の取り込みや航空自由化等の環境整備を通じ、国際航空貨物市場における競争力の向上を目指す。
- オペレーションの共同化・集約化**
トータルコストの削減、リードタイムの短縮、空港内の混雑緩和、環境負荷の低減等の観点から、荷主、フォワーダー、航空会社等の連携・協力の下、航空貨物輸送におけるオペレーション（積み付け、保管、輸配送等）の共同化・集約化を推進する。
- ICT（情報通信技術）を活用したイノベーション**
サプライチェーン・マネジメントの高度化に対応した高品質な物流サービスを提供するとともに、航空貨物輸送におけるオペレーションの効率化を実現するため、航空貨物情報（個人情報、位置情報、運行情報、セキュリティ情報等）の電子化及び関係者間での共有化を推進する。
- グリーン物流の推進**
地球環境保全意識の世界的な高まり、燃油価格高騰によるコスト増大等への対応として、航空貨物輸送に係るCO₂排出の一層の削減、エネルギー消費の効率化等を実現する。
- セキュリティ強化と貿易円滑化の両立**
セキュリティ強化と貿易円滑化の両立を目指す国際的な動きに対応し、我が国産業の国際競争力強化を図るため、輸出入手続の更なる簡素化、物流事業者のコンプライアンス体制確保等を推進する。
- 航空貨物輸送機材の高度化**
ハンドリングの効率化、輸送品質の向上、環境負荷の低減等の観点から、新たな航空貨物輸送機材（コンテナ、パレット、地上支援機材等）の設計・開発・導入により、物流システムのイノベーションを推進する。
- Sea&Air（シー・アンド・エア）輸送の推進**
国際物流サービスに対する荷主ニーズの多様化、燃油価格高騰によるコスト増大等に対応するとともに、我が国空港・港湾の国際物流ハブ機能の強化を図るため、海上と航空の連携によるSea&Air（シー・アンド・エア）輸送を推進する。
- 首都圏空港の物流機能拡充**
2010年供用開始に向けて成田国際空港の北伸事業及び羽田空港の再拡張事業を推進するとともに、成田・羽田両空港の一体的活用を通じた首都圏全体の物流機能の最大化・24時間化を実現する。併せて、空港貨物地区等の混雑緩和、空港周辺の物流関連施設との有機的連携、成田・羽田間の物流円滑化等を推進する。
- 関西国際空港の国際物流ハブ機能の強化**
関西国際空港においては、アジア発着貨物を中心に、国際トランジット貨物の戦略的誘致、深夜貨物便ネットワークの拡充、海上輸送との連携等により、国際物流ハブ機能の強化を図る。
- 中部国際空港の利活用推進**
中部国際空港においては、日本経済をリードする中部圏のもののづくり産業の活力と継続的發展のため、深夜貨物便を含めた国際ネットワークの拡充、新規航空貨物の開拓、総合保税地域を活用した物流機能の高度化等により、空港の利活用を推進する。
- 地方空港の戦略的活用**
地方空港においては、規模、地理的条件等の地域特性に応じて、国内流通拠点、国際中継拠点、地域産業振興拠点等としての多様な発展可能性について検討を行う。更に、それぞれの発展可能性に応じた地方空港の戦略的な活用支援により、地域の活性化を図る。
- 空港を核とした物流拠点の形成**
空港を核とした物流拠点（航空ロジスティクス・パーク）の形成を目指して、空港貨物地区内の物流機能向上に加えて、空港周辺地域におけるアクセス改善、物流効率化、貿易手続の簡素化、物流関連産業の集積等を推進する。そのため、空港管理者、航空会社、フォワーダー、地元産業、関係行政機関等の参画による、地域的な協働システムの構築を図る。

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。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。

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、2009年は香港、仁川空港（ソウル）、ドバイに次ぐ第4位、2010年では第7位、2011年では第10位と年々順位を下げ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、中長期的なグ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インテグレーターによるハブ基地構想が予定されていますが、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ありますが、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、業界としての電子運送状に代表される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、関空）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。

米国向け旅客便搭載貨物の検査強化

米国9.11法に基づき、米国向け旅客便搭載貨物に対する検査については、2012年12月以降、日本の保安基準に加えて米国運輸保安庁（TSA）基準の保安検査が航空会社に義務付けられます。7月には、米国と日本の検査基準の差異を指摘され、国としても対応策を講じていますが、TSA承認が下りない場合、保安検査強化に伴う新たなコスト負担のみならず、スムーズな航空貨物物流を妨げられる懸念があります。今後は、航空会社・荷主・フォワーダーを含む関係者の連携を図りTSAから確実に承認を取れるよう万全な対策を講じる必要があります。

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。