

PART III 利用者本位の航空政策

[1]航空輸送サービスの充実：シャトル便の利便性向上が必要です。

航空輸送は最速の移動手段です。

**より便利な乗り物とするためには
真のシャトル便実現が必要です。**

背景と課題

2000年7月、航空3社による日本で初めてのシャトル便が、東京－大阪間でスタートしました。航空3社は、羽田空港の発着枠拡大に合わせ、東京－大阪間をこれまでの27便から35便に増便するとともに、便が全く飛んでいない空白時間帯を極力解消すべく、ダイヤの調整を行ってきています。また、ダイヤの一覧検索、空席案内、予約などが可能な3社共通ホームページの開設や共通カウンターの設置など、シャトル便の利便性向上に向け、さまざまな取り組みを行ってきました。

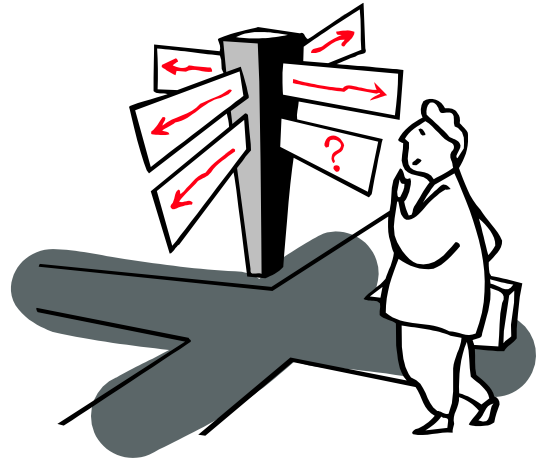
運輸省（当時）の諮問機関「大阪－東京航空シャトル便構想協議会」の報告書の中でも、「東京－大阪間を結ぶ交通路線は2大都市圏を結ぶわが国の大動脈であり、この間の円滑な移動を担保するための交通路線の充実は、産業、経済活動だけでなく、学術、文化など広く国民生活全般の発展を図る上で不可欠である。また、この路線において、複数の移動手段を整備・充実させることは、国土の危機管理の観点からも極めて重要である。」と、シャトル便の必要性を強く指摘しています。



航空シャトル便は米国を中心に発展し、海外でも広く運航されています。その多くは、空港に行けばいつでも飛び乗れるという発想から、ほぼ30分毎や1時間毎に出発するという「定時性」をもって運航されており、手荷物がなければチェックインカウンターでの手続きも必要なく、専用ゲートに直行できるしくみになっています。また、事前に予約をすることも可能ですが、そのニーズから予約なしで搭乗する旅客が多く、乗り遅れた場合でもすぐ後の同じ航空会社の便に振り替えが可能となっており、名実ともに真の航空シャトル便が運航されています。

一方、日本でスタートした東京－大阪間の航空シャトル便は、3社の発着時間に「定時性」がありません。同一時刻に2社が運航する時間帯もあれば、改善されたとはいえ未だ最大1時間20分も間の空いてしまう時間帯もあり、いつでも飛び乗れるという利便性からは程遠い状況です。これは、首都圏ならびに近畿圏双方における空港容量の制約から、増便やダイヤ調整が極めて困難な状況にあることに加え、大阪側の発着空港を統一せずに、伊丹空港と関西空港に振り分けていることが大きな要因になっています。

また、海外では単独の航空会社がシャトル便を運航していますが、日本の場合には1社で十分な発着枠を確保できないという空港制約から、3社共同でシャトル便を運航するという苦肉の策を講じています。そのために、空港で他社便への変更手続きを行う場合などには、分散した各社のカウンターでそれぞれ手続きを行う必要があり、また、他社便への変更が可能な運賃も一部に限られています。



シャトル便の実現により、利用者利便の向上が一定程度図られたことは間違いありません。しかしながら、真のシャトル便と呼ぶにはまだ遠く、航空輸送サービスをより便利で身近なものとするためには、さらなる努力と取り組みが必要です。

では、どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

東京－大阪間の旅客輸送人員を見ると、近年特に航空機による輸送の割合が上昇しており、航空旅客輸送のニーズはますます高まっています。

特にシャトル便の実現により総需要は確実に喚起されており、事業者は、このようなニーズに対応し、東京－大阪間でスタートした3社共同のシャトル便をより便利で身近なものとするために、さまざまな改善を図る必要があります。

規則的なダイヤ設定

まず、空港に行けばいつでも飛び乗れるというシャトル便最大の利便性を提供するために、ダイヤの重複や空白時間帯を解消し、例えば毎時00分、30分発とするなど規則的な「定時性」を確保することが最優先の課題であると考えます。

そのためには、3社間でのダイヤ調整にとどまらず、他の路線・便数を含めた見直しを徹底して行う必要があります。

特に、「利用したいときに利用できる」よう恒常的な満席便状態を解消するためにも、需要に応じた増便・機材変更や臨時便の設定を柔軟に行い得る体制を整える必要があります。

シャトル便の伊丹空港への集約

また、伊丹空港と関西空港に分散したシャトル便の路線設定を伊丹空港に集約する一方、関西空港にはそれ以外の路線を中心に発着させ、国際線のフィーダー（乗り継ぎ）便としても活用するなど両空港の役割を抜本的に見直すことも、利便性確保の観点からは重要です。

事業者は、真のシャトル便実現に向け、環境整備を進める。

空港での利便向上

また、羽田、関西および伊丹の各空港では3社の旅客カウンターが分散しており、シャトル便は飛び乗るものであるにもかかわらず他社便への変更の際には空港に着いてから長い距離を移動する必要があります。

これを解消するために、事業者は、シャトル便共通カウンターの設置にとどまらず、3社共同シャトル便は常に同一の専用ゲートから出発するようにし、そのゲートですべての手続きが完了できるようするなど、旅客利便の向上に向け、空港における手続き体制の一層の見直しが求められます。

シャトル便路線の拡大

航空輸送サービスの利便性を高めれば、都市間移動の多様な選択肢が提供されることとなります。

こうした観点からも、シャトル便を東京－大阪間のみならず、東京－広島間、東京－小松間、大阪－福岡間などにも展開していくことが有効と考えます。

その場合にも、特に近畿圏における2大空港の役割分担見直しが不可欠となります。

予約が不要となるなど本当の意味でのシャトル便の運航が可能となるためには、ダイヤ調整や増便を困難にしている首都圏、近畿圏における空港制約が解消される必要があります。

国土交通体系の整備という観点からも、その実現に向けて、国や行政が徹底した取り組みを行う必要があることは言うまでもありません。

PART III 利用者本位の航空政策

[2] 政策路線の維持運営：離島生活路線を維持するしくみが必要です。

**政策路線の基準は明確ではありません。
離島生活路線を維持するための
ルールづくりを早期に行うべきです。**

背景と課題

航空輸送サービスの健全な発展のためには、市場原理に基づく自由な競争環境が不可欠との認識の下、需給調整規制廃止後は、路線への参入・撤退は原則として事業者の判断に委ねられることになりました。

一方、国土交通体系整備の観点から、一部には政策的に維持すべき路線（以下政策路線）という考え方も残されました。

【答申の考え方】（1998年4月）

- ・ ナショナルミニマムの観点から真に地域住民の日常生活に不可欠な路線であり、地理的・気象的制約の高い離島路線で一定の要件に該当するもの。
- ・ 具体的には、代替交通機関がないか、あっても一定時間以上の所要時間がかかることや、日常生活に必要不可欠な機能を有する都市までの路線。

しかしながら、政策路線の具体的な選定基準については現時点でも明確にされておらず、これまでも路線の参入・撤退・維持を巡って事業者と地方自治体の間で話し合いが難航し、結果として「政治の力」が働くなど不透明な形で決着した例も少なくありません。

政策路線に対する運航費補助は、国と地方自治体が負担する考え方が示されていますが、負担の主体や財源確保は今後の課題となっています。

地方路線については、地域住民の利便性向上や地域振興などを目的とした、地方の強い要請があった場合は、路線維持のための検討が必要となりますが、運航費補助のあり方を含め、その具体的な維持方法は明確になっていません。

離島生活路線については、現在、その維持のため、国の運航支援措置（下表参照）が行われています。結果として、現時点でこうした路線からの撤退は避けられていますが、事業者は今でもギリギリのコストで運航しており、路線維持のために、さらなる効率化・経費削減を行うことは困難な状況です。

<国の現行支援措置>

項目	措置内容	対象路線
着陸料	<ul style="list-style-type: none"> ・ジェットを1/6に軽減 ・その他6t超を1/8に軽減 ・その他6t以下を1/16に軽減 	<ul style="list-style-type: none"> ・本土-那覇 ・国の管理空港-那覇
航援料	<ul style="list-style-type: none"> ・ジェットを1/6に軽減 ・その他を1/8に軽減 ・120円のを1/16に軽減 	<ul style="list-style-type: none"> ・本土-那覇 ・本土-離島 ・那覇-離島 ・離島-離島
燃料税	<ul style="list-style-type: none"> ・沖縄路線を1/2に軽減 ・離島路線を3/4に軽減 	<ul style="list-style-type: none"> ・本土-那覇 ・本土の一部-離島
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・航空機固定資産税を1/3~2/3に軽減（離島路線、6年間） 	

では、どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

離島生活路線維持のための財源確保

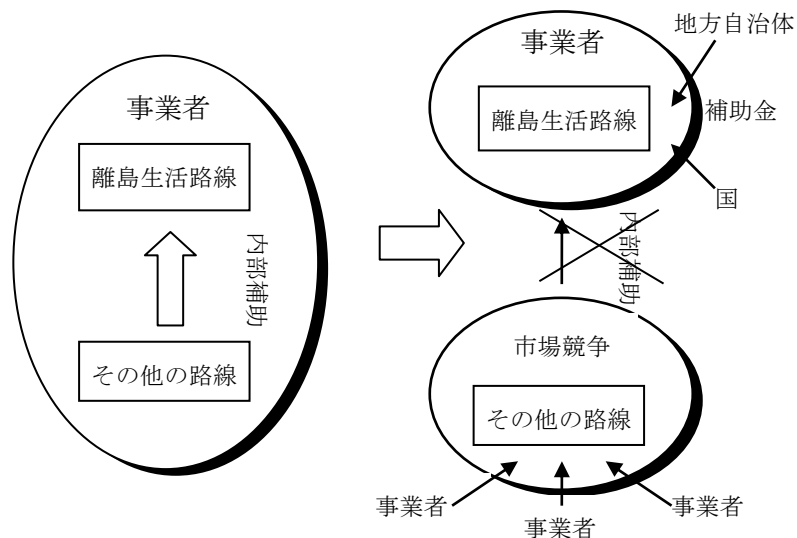
需給調整規制廃止後も、地域住民の日常生活に不可欠な路線を維持するために、政策路線およびそれ以外の地方路線維持に必要な具体的方法を、早急に明確化する必要があります。

政策路線については、まず、具体的な選定基準、対象路線を明らかにする必要がありますが、この場合、ナショナルミニマム確保の観点から、その対象は離島生活路線に限定すべきです。

さらに、具体的な路線選定にあたっての協議は、公正で透明な形で行われる必要があります。

また、選定された政策路線に関しては混雑空港（羽田・伊丹・成田・関西の4空港）においてもスロットが確保される必要があります。

私たちは、政策路線は離島生活路線に限定し、それを維持するための運航費補助についてはナショナルミニマムの観点から国が主体となり、国と地方自治体の双方の負担により行うべきであり、そのための一般財源の確保を十分かつ適切に行う必要があると考えます。



離島生活路線の維持に向け、早期のルールづくりを行う。

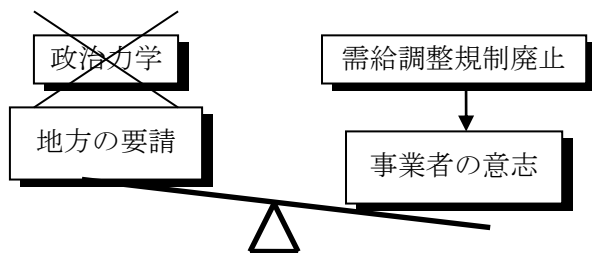
政策路線以外の地方路線の維持、撤退、開設に関しては、基本的に事業者の判断に委ねられるべきと考えます。その上で、地域住民の利便性向上や地域振興などを目的とした、地方の強い要請がある路線については、具体的な路線維持のためのルールを検討する必要があります。

この場合、需給調整は行わないのが原則ですから、あくまでも事業者の意志が尊重されることが不可欠であり、地方自治体と事業者が事前に公正かつ透明な協議を行い、決定するしくみが必要です。

また、路線維持のために必要な運航費補助などの支援措置は、要請元である地方自治体による負担が基本と考えます。

一方、地方自治体の財政は現在でも厳しい状況であり、その中で地方路線を維持するためには、その利益還元方策を確立することや、現行の国の支援措置を一層拡充したり、地方交付税の算定基準を見直すなどの工夫が必要です。

さらに、民営化などによる地方空港運営コストの低減化や、地方路線のみを運航する事業者にとって負担となっている運航乗務員の確保および養成コストの軽減策の検討など、さまざまな環境整備を進めて行くことが重要だと私たちは考えます。



PART III 利用者本位の航空政策

[3]貨物物流：物流増とスピード化に対するインフラ整備は不十分で

物流は経済・産業の基盤です。 ハード・ソフトのインフラ整備を図り、 迅速な物流を実現すべきです。

日本の産業構造は国際物流への依存度が高く、日本経済が伸び悩んだ1990年代においても、国際航空貨物輸送は約1.8倍に膨れ上がりました。その結果、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。

2002年5月には成田空港暫定滑走路の供用が開始されますが、国際航空貨物輸送は今後も増加していくと予測されていることから、積極的に大都市拠点空港の整備を進めることが求められています。

また、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）に代表される新しいビジネスモデルの導入を推進しており、国際航空貨物輸送においても、貿易手続きの改善などによって、こうしたスピード経営に対応することが求められています。

一方、日本の現状を見ると、国際航空貨物輸送の一大拠点である成田空港の貨物施設は、これまでの急激な貨物輸送増に対応して順次、整備・拡張が進められてきたものの、施設の分散化・狭隘化は解消されておらず、抜本的な問題解決には至っていません。

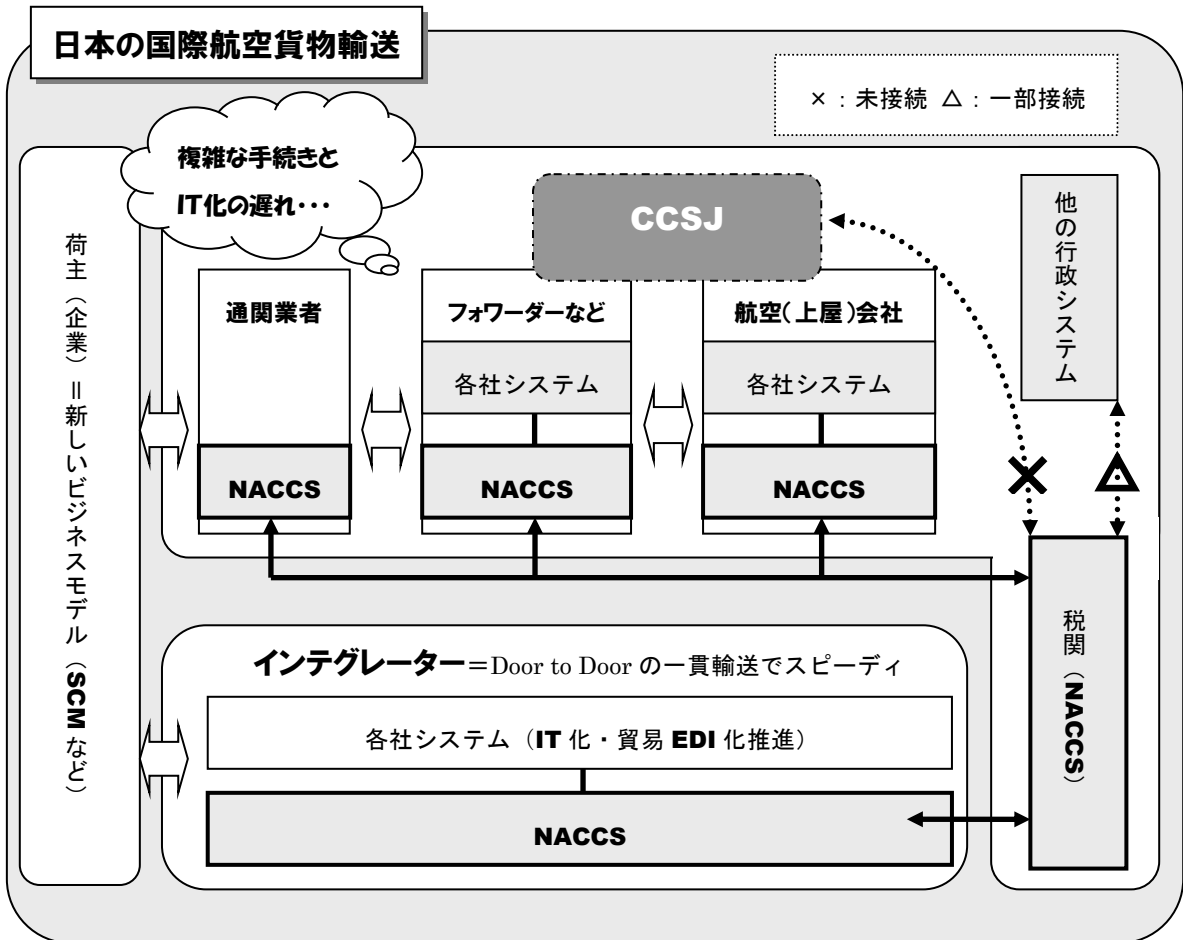
また、貿易関連手続きには多くの書類と時間を要しており、迅速で予見可能なリードタイムの実現を求める企業（メーカーや物流サービス事業者）にとって大きなボトルネックとなっています。

貿易関連手続の迅速化を図るためには、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・活用を図ることが有効と考えられ、コスト削減も期待できます。

日本においても 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、バージョンアップを行いながら今日に至っています。

しかしながら、NACCS と他の行政・民間システムとのインターフェイスは十分でなく、前述の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。

また、国際航空貨物輸送業界の横断的ネットワークとして構築された CCSJ (カーゴ・コミュニティ・システム・ジャパン) も、AIR-NACCS (航空貨物通関情報処理システム) と接続されていない、中小企業の EDI 化 (=CCSJ への参加) が進まないといった理由から、その機能が十分に利用されず、貿易関連手続きの非効率さやインテグレーターに対する競争力低下を招いています。



では、どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

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、行政当局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。

ハード面の整備においては、第 1 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。

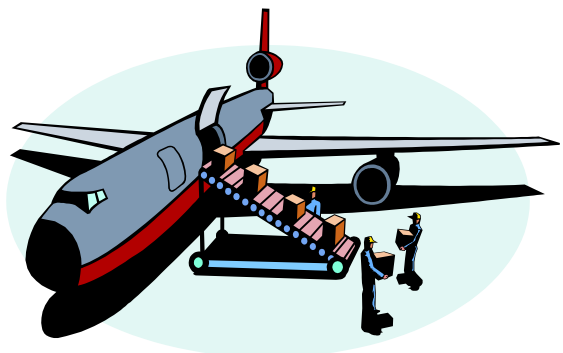
具体的にはまず、中長期的な観点から成田空港の貨物取り扱い施設・設備（周辺道路を含む）の整備・拡充を図り、狭隘化・分散化を解消する必要があります。

また過渡期（2001～2005 年）には、IT 技術も利用しながら貨物情報の集積・共有・活用を図ることによって、狭隘化・分散化によるデメリットを軽減し、作業の効率化を実現すべきです。

さらに、2005 年に開港する中部国際空港と成田・関西空港の機能・役割分担を明確にし、日本全体として効率的な空港運用を図るべきです。

第 2 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）建設も迅速な貨物物流実現において有効な手段と考えられます。

ソフト面の整備においては、まず行政手続きの簡素化

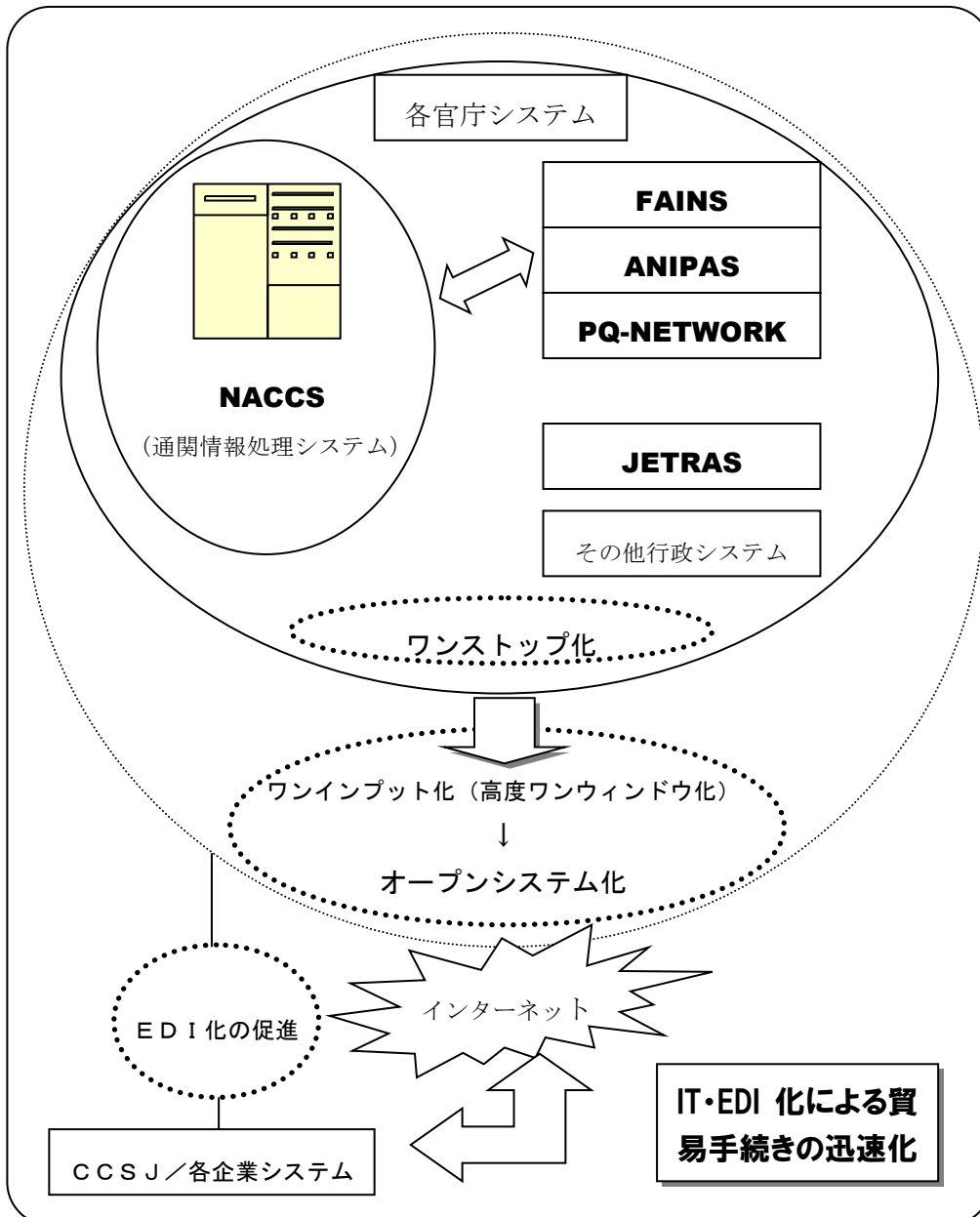


や効率化を図る必要があります。

具体的には、NACCS を中核とし、国際標準 EDI に準拠した形で、「各種行政システムのワンストップ化」→「ワンインプット化・オープンシステム化」を促進していくべきです。

また、こうした IT 技術の応用により、予備審査制度の拡充、開庁時間の柔軟化、税関のリスクマネジメントの向上に取り組む必要もあります。

加えて、航空貨物輸送企業においても、CCSJ を中心とした EDI 化の促進、コンプライアンス（法令遵守）の向上に取り組むべきです。



大都市拠点空港整備と、貿易手続きの迅速化を推進する。