

利用者利便の向上と航空産業の発展のために

航空連合はこう考える!

＝ 2002～2003年度 産業政策提言 ダイジェスト版 ＝

航空連合は、2002年10月の第4回定期大会で「産業政策提言」を採択し、より安全で利用しやすい航空輸送の実現などを目指しています。

航空連合の提言をダイジェストで紹介いたします。

目 次

Part I	【1】 首都圏空港	… 1ページ
	【2】 関西空港と伊丹空港	
	【3】 静岡・神戸・新福岡空港	… 2ページ
	【4】 空港づくりと空港運営	
	【5】 空港用地	… 3ページ
	【6】 空港整備財源	
Part II	【1】 航空保安	… 4ページ
	【2】 機内迷惑行為	
	【3】 空域と管制	… 5ページ
	【4】 事故調査	
	【5】 航空機整備	
	【6】 手荷物と貨物	
Part III	【1】 競争促進と航空行政	… 6ページ
	【2】 航空輸送サービスの充実	
	【3】 政策路線の維持運営	
	【4】 貨物物流	… 7ページ
Part IV	【1】 訪日外国人旅行者の誘致	… 7ページ
	【2】 余暇時間	

《2003年1月発行》



航 空 連 合

〒144-0041 東京都大田区羽田空港 1-6-5 第5総合ビル

TEL 03-5708-7161 E-MAIL avinet05@jfaiu.gr.jp

FAX 03-5708-7163 ホームページ <http://www.jfaiu.gr.jp/>

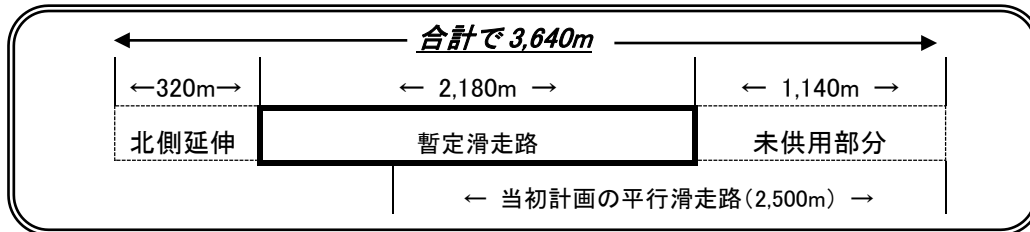
Part I 空港整備とその財源のあり方

● 首都圏空港 ～最優先の国家プロジェクトとして整備を急げ！～

日本の航空需要は今後も成長が予想され、このままでは成田空港・羽田空港ともに2010年に再び発着容量が限界に達すると予測されています。

成田空港暫定滑走路の国際標準 4,000m 級化は、喫緊の国家的課題

使用機材の制約をなくし、人流・物流拠点機能と空港・都市としての競争力を向上させ、日本経済の活性化につなげるためにも、暫定滑走路の北側延伸策と未供用部分解消により、早期に4,000m級平行滑走路完成を実現することが必要です。



羽田空港の再沖合展開による容量拡大も、最重要の国家プロジェクト

完成後は路線・便数の増加と競争促進による利用者利便の向上や、地方空港との人流・物流促進による地方経済活性化も期待できることから、早期完成が望まれます。

工法については、経済性を重視するとともに、選定プロセスの透明性確保も必要です。

限られた財源の中、需要増加への対応には羽田・成田の相互補完も不可欠

両空港間を結ぶ鉄道アクセスを改善し、両空港を一体的に運用することも必要です。

● 関西空港と伊丹空港 ～既存インフラの有効活用を！～

関西圏では既存の関西・伊丹両空港を有効に活用することによって、当面の間、需要への対応が可能です。

利便性の高い伊丹空港を最大限に活用すべき

利用者利便向上の観点からも、アクセスが良く、関西圏の国内航空旅客の7割が集中する伊丹空港を国内線拠点空港として最大限活用すべきであり、国土交通省の縮小案には反対です。

また、騒音対策費について、これ以上の利用者負担は国際標準から見ても言語道断であり、利用者への転嫁には反対です。

◆利用者割合

全利用者を100として各地域・空港の利用者割合を算出

地区	伊丹	関西	計
府北	31	6	38
府南	6	8	14
大阪府計	37	15	52
兵庫県	22	6	28
京都府	7	2	9
奈良県	5	2	7
和歌山県	1	3	4
2府3県計	72	28	100

関西空港はその採算性確保が先決であり、第Ⅱ期事業を抜本的に見直すべき

関西国際空港(株)は深刻な経営難に陥っています。第Ⅱ期事業が完成しても大幅な需要増・収入増が見込めないことから、逆に地域・地元経済へも深刻な打撃を与えます。

まずは空港用地国有化など、空港経営に関する新たなスキームを構築するとともに、平行滑走路の供用開始時期(2007年予定)は需要に応じて延期を検討すべきです。

● 静岡・神戸・新福岡空港 ～必要性の再検証を！～

日本には94もの空港があり、一部の離島を除き既に一定の整備は完了しています。不必要な空港建設を凍結し、限りある空港整備財源を首都圏空港整備に集中投下するためにも、必要性については是非で国民的な議論をすべきです。

静岡・神戸など地方空港は建設を凍結すべき

静岡空港は、1,900億円の総事業費見込みのもと、2006年春の開港を目指して工事が進められています。しかしながら、羽田・名古屋といった大都市拠点空港との競争に加え、県内を高速道路が横断し、新幹線駅が6つもある静岡において、国内線・国際線合わせて年間171万人もの利用者が本当に見込めるのでしょうか。

一方、伊丹・関西両空港のある関西圏で、神戸空港の建設が、海上埋め立て空港ゆえに3,500億円にもものぼる事業費を投入して行われています（2005年度開港予定）。年間340万人の需要予測以前の問題として、必要性自体に大いに疑問があります。



新福岡空港建設に関する十分な議論を

建設が検討されている新福岡空港も、必要性に関する十分な国民的議論が必要です。まずはその前提として、利便性が極めて高い福岡空港の最大限に活用する方策や、新北九州空港・佐賀空港など近隣空港との機能分担について検討すべきです。



中部空港は効率的な建設・運営を

2005年開港予定で建設が進む中部空港については、効率的な建設・運営が求められます。

完成後は、国内線・国際線の乗り継ぎなど利用者利便のためにも、現名古屋空港から中部空港への一元化が必要です。



● 空港づくりと空港運営 ～利便性・効率性の確保を！～

空港アクセスやバリアフリーという点で、空港の利便性は十分とは言えません。

また、空港ビルの経営実態は不透明であり、空港の効率的運営に向けた経営の合理化努力は不足しています。

空港アクセスの改善とバリアフリー化の推進を

空港の利便性向上のためには、鉄道アクセスの充実を図る必要があります。また、交通バリアフリー法に基づく基準への適合を進めることも重要です。



空港運営やターミナルビル事業の見直し

効率的な空港運営のためには、公共施設で独占事業を営む空港ビルの経営実態を開示し、経営の透明性を高めて、合理化努力を促すべきです。

また、民営化、PFI（民間資金・ノウハウ）活用、独立採算制導入、空港とビル・駐車場といった付属施設との一体化など、効率的な運営体制の構築も必要です。

● **空港用地** ～空港用地は国土の形成です！～

巨額の空港用地造成・取得費用の大半を航空利用者・事業者に負担させる枠組みになっていることが、国際標準からかけ離れて高い日本の公租公課（着陸料・航行援助施設使用料・航空機燃料税など）や割高な空港施設賃借料の大きな要因です。



空港用地は国費で造成を

大規模埋め立て事業は国費（公費）で行われるのが一般的ですが、空港用地は違います。

特に海上での用地造成はまさに「国土形成」であり、それらを含めて大都市拠点空港の用地は基本的に公の資産で公共性が高いことから、国費（公費）で造成すべきです。

関空の用地造成費用は 2 兆円
（Ⅰ・Ⅱ期：推計）

● **空港整備財源** ～過度な利用者負担の抜本的見直しを！～

公共事業予算全体に占める空港整備予算のシェアは 0.65%と極めて小さく、重要な社会資本である大都市拠点空港の整備費用の大半は利用者・事業者が負担しています。

2002年度公共事業予算

単位:億円

治山・治水	12,711	22,253
道路整備		
港湾	3,089	
漁港	1,988	
空港	544	〔注〕空港には航空機燃料税相当額(利用者負担)は含
住宅都市環境	14,615	
下水道水道等	14,496	
農業・農村整備	9,242	
その他	3,654	

そのため、利用者は国際的に見て

極めて高額な公租公課の負担（国際線着陸料は海外平均の約 3 倍、国内線運賃に占める平均公租公課負担率は米国の約 2 倍）を強いられています。

一般財源の大幅な投入を

大都市拠点空港の整備を早急に進め、日本全体の国際競争力向上や経済の活性化を図るためにも、また利用者負担を軽減し、利便性を向上させるためにも、首都圏空港など個々のプロジェクトごとに一般財源を大幅かつ柔軟に導入するしくみをつくり、公租公課を国際標準レベルまで引き下げる必要があります。

空港整備特別会計は廃止も含めた見直しを

大都市拠点空港整備に伴う一時的かつ巨額の資金需要に対応するのに、現行の硬直的な特別会計の枠組みでは限界です。

公共事業予算の 84%を占める国土交通省は従来の縦割りから脱却し、プロジェクトの重要性に応じて投資に優先順位をつけた上で、必要な資金を一般財源から臨機応変に確保すべきです。



Part II 航空安全政策

● 航空保安 ～9・11 テロを風化させてはなりません！～

9・11 同時多発テロは、航空需要を減少させたにとどまらず、世界経済に少なからぬ打撃を与えました。テロ・ハイジャック対策はもはや民間事業者のレベルではなく、国や国民をいかにして守るかという課題であるにもかかわらず、国土交通省は「航空保安は航空事業者の責任」という従来のスタンスを変えようとしません。

国の一義的責任を規定した「航空保安法」の制定を

国が航空保安に関する施策の策定・実施について一義的責任を負うことを規定した「航空保安法」の制定が必要です。

具体的には、航空保安にかかわる基準の策定、検査施設の整備・維持管理、検査員の資格要件・訓練基準の策定、保安検査の指導・監督、保安検査に要する費用負担は国の義務とすべきです。



関係者の義務を明確に

現在は曖昧な国、空港設置管理者（国・地方自治体など）、空港ビル、航空事業者、旅客・荷主の各々の義務を明確化するためにも、罰則を伴う「航空保安法」が必要です。

● 機内迷惑行為 ～「機内迷惑行為防止法」の早期成立が必要です！～

航空局・事業者・航空連合で構成される国土交通省の「機内迷惑行為防止検討委員会」が2002年5～6月に旅客を対象に実施したアンケート結果は、次のとおりでした。

- 10人に4人近くの方が機内迷惑行為への遭遇経験あり
- 調査したすべての迷惑行為において、「特別な立法が必要」との回答数が有意な差をもって「不要」とした数を上回っている（10人中6～7人が立法化を求める）
- 「特別な法律が必要」との回答者のうち、4人に3人は「罰則の新設・加重が必要」と回答

機内迷惑行為を抑止するための法制化を

密閉された特殊な空間である航空機内での迷惑行為が急増しています。航空の安全性が脅かされ、多くの利用者が著しい不利益を被っているにもかかわらず、刑事罰を伴う法律が日本にはありません（米国、英国、韓国などでは既に法律があります）。

現行刑法で処罰できない以下の行為を刑事罰の対象とするよう、法整備が必要です。

- ① トイレ内や通路をはじめ、禁煙の場所で喫煙すること
- ② 携帯電話など禁止された携帯用電子機器を使用すること
- ③ 乗務員、旅客に対するセクハラ行為
- ④ 酩酊による粗野または乱暴な言動



民主党は航空連合の要請に応え、2001年11月に「機内迷惑行為防止法案」を議員立法として国会に提出しましたが、与党の反対により審議に入ることができず、継続審議のままです。

利用者や客室乗務員の支持を得ているこの法案を一刻も早く成立させ、迷惑行為の発

生を抑止して、航空機の安全性、快適性をより一層高める必要があります。

● 空域と管制 ～空域の再編と管制の一元化を図るべきです！～

日本の空は、民間機の航空路と自衛隊・米軍の訓練・制限空域が隣接しており、複雑に入り組んでいます。



民間機優先の空域再編と航空管制の一元化を

今後も増加が予想される民間航空交通に対応し、自衛隊・米軍の訓練空域の縮小や沖合への移転など、民間機の飛行ルートを優先した空域の抜本的な再編が必要です。

航空管制についても、民間空域は国土交通省、自衛隊空域は自衛隊、米軍空域は米軍が各々担当していて複雑なことから、管制の国土交通省への一元化も必要です。

● 事故調査 ～再発防止の観点での体制強化が必要です！～

事故発生時に最も問題になるのが、事故調査と犯罪捜査との競合です。

事故調査機関の独立性確保と体制・権限強化、「免責処分制度」の導入を

当事者の刑事責任を追及する犯罪捜査ではなく、原因究明を目的とする事故調査を優先させることが、同様の事故やインシデントの発生を抑える観点から必要です。また、より多くの情報を正確に集めるためには、当事者からの事情聴取にあたり、故意や重過失でない限り刑事訴追を免除する「免責処分制度」を導入することも検討すべきです。

さらに、事故調査機関を国土交通省から独立させるとともに体制や権限を強化して、日本版 NTSB（米国国家運輸安全委員会）を設置すべきです。

● 航空機整備 ～システム認証の徹底と諸外国との調和を！～

日本の航空機整備に関する諸制度は、国際標準にマッチしていません。

「システム認証」の徹底と諸外国との制度の調和を

航空事業者の整備システムを国土交通省が認証する「システム認証」を徹底することにより、事業者・行政の双方が効率的かつ自律的に安全を確保すべきです。

また、整備士資格や機体整備、部品修理に関する制度が日本と諸外国とで異なり、同一型式の航空機を整備するにもかかわらず重複した資格認定や承認手続きが必要とされていることから、諸外国との制度のハーモナイズ（調和）を図る必要があります。

● 手荷物と貨物 ～安全対策の取り組み強化が必要です！～

機内持ち込み手荷物制限の徹底は不十分で、具体的な対策が求められます。

機内持ち込み手荷物制限の徹底と航空貨物の安全確保への取り組み強化を

制限を超えた手荷物の機内持ち込みは、緊急時の脱出や乱気流の際、安全上の大きな問題となるため、航空事業者の協議体での取り組みや、利用者への周知が必要です。

また、航空貨物においては、特に無申告危険物の撲滅に向けて、危険物の荷主責任を法律で規定するとともに、情報提供や教育を行う専門機関を設置すべきです。

PartⅢ 利用者本位の航空政策

● 競争促進と航空行政 ～政策決定過程の透明性確保を！～

自由化を踏まえた行政の転換は十分に行われておらず、裁量の余地を残しています。

行政の裁量の余地を残さない客観性のあるルールづくりを

公正かつ有効な競争環境をつくるためには、混雑空港の発着枠の配分といった競争要件の決定に関して、行政の裁量の余地を残さない客観性のあるルールづくりが必要です。

ルールづくりにあたっては、有識者や利用者・労働者の代表など幅広く委員を集めた審議の場を設け、十分な時間をかけて、事務局案の追認ではなく委員主導の議論を重ねた上で決定するとともに、その審議過程も公開すべきです。

● 航空輸送サービスの充実 ～利用者本位での利便性向上を！～

「より早く、便利で、安価な」航空輸送サービスの提供が求められています。

シャトル便の改善・拡大を

東京＝大阪間の「シャトル便」のダイヤを規則的に設定し直すとともに、伊丹空港への集約や「シャトル便」対象路線の拡大を行い、利用者利便の向上を図るべきです。

また、空港カウンターや発着ゲートを統一するなど、従来の発想にとらわれず、利用者の立場で考えた抜本的な改善策を検討する必要があります。

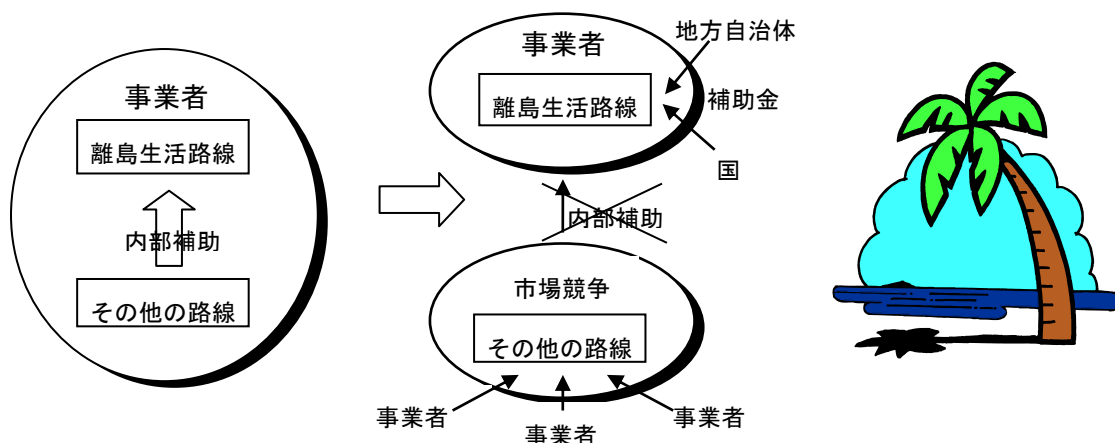
● 政策路線の維持運営 ～路線の維持のためのルールづくりを！～

政策路線の基準は明確ではありません。運航費補助のしくみも曖昧です。

離島生活路線を政策路線として、国・地方自治体が運航費を補助すべき

離島生活路線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、一般財源を十分かつ適切に確保する必要があります。

その上で、国と地方自治体とが役割を分担し、双方が負担すべきです。



● 貨物物流 ～迅速かつ低コストな物流システムの構築を！～

国際物流への依存度が高い日本で、航空貨物の高速性が十分に活かされていません。

拠点空港整備と、IT 活用による迅速で低コストな物流システム構築を

ハード面では、成田空港を国際物流基地と位置づけ、中長期的かつ広い視点での施設・設備の整備・拡充を図り、狭隘化・分散化を解消すべきです。また、中部・関西両空港と成田空港との機能・役割分担を明確化し、効率的な貨物輸送のインフラ整備を日本全体として図る必要があります。

ソフト面では、まず行政手続きの簡素化・効率化を図るとともに、最新のインターネット技術の活用などによる EDI（電子処理）化、高速化を促進すべきです。

PartIV 観光政策

● 訪日外国人旅行者の誘致 ～「観光後進国」からの脱却を！～

日本は世界有数の観光資源を保有しているにもかかわらず、国際観光収入は世界第 31 位に過ぎません。訪日外国人の増加は、多大な経済波及効果が見込まれることから、内需拡大や雇用創出、地域経済活性化に大いに寄与することになります。



広報宣伝の充実など訪日外国人増加のための施策強化を

サッカーW 杯中に行われたような二国間交流の促進、マスコミやインターネットなどを活用した日本の魅力の情報発信、コンベンションやイベント・映画ロケの誘致、ビザの相互免除拡大や発給手続きの簡素化・迅速化、旅行費用低廉化のための割引運賃・料金の拡充といった施策が必要です。

また、CIQ（出入国手続き）の改善、特に外国人入国手続きの混雑緩和も必要です。

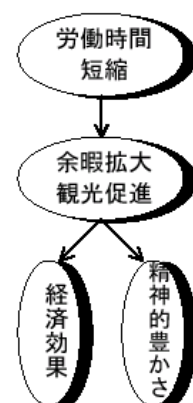
● 余暇時間 ～余暇拡大は財源の要らない景気対策です！～

日本は世界有数の経済大国ですが、先進国と比べ余暇時間が少なく、旅行などを通じた「ゆとりある生活」のための環境整備が必要です。

余暇拡大や連休化推進により、旅行機会の拡大を

国民のゆとり、豊かさを実現するためには、余暇を増やして旅行機会などを拡大することが重要です。

そのためには、年間総実労働時間 1,800 時間の早期達成、「空の日」（9月20日）の祝日化、ハッピーマンデー（3連休化）の拡大、有給休暇の取得率向上と連続取得促進、「子ども有給休暇制度」の導入、学校の夏休み時期を地域ごとにずらすなどの環境整備が必要です。



◆ 航空連合「2002～2003 年度 産業政策提言」の全文と地方別政策については、ホームページ (<http://www.jfaiu.gr.jp/>) をご参照ください。