

健全な競争環境を実現し、航空産業の発展につなげる

問題点

日本の航空業界の規制緩和は、1986年の『45・47体制』廃止以降、緩やかに進められてきました。特に、2000年には航空改正法が施行され、運賃の自由化や需給調整規制の完全撤廃など、航空業界は本格的な自由競争の時代を迎えたとされています。

その中で、1999年にスカイマークエアラインズと北海道国際航空が、国内線では35年ぶりとなる新規参入をはたしました。その後もスカイネットアジア航空、そして、2006年にはスターフライヤーが国内線に参入しました。

この間、航空連合は、安全監視体制や航空保安体制の強化など安全にかかわる規制の強化を求める一方、競争促進によって利用者利便の向上と航空産業の健全な発展を図る観点から、事業運営にかかわる規制の緩和を求めてきました。

一方、米国テロ以降、危機・変動リスクに対応できない大手航空会社の経営の脆弱さが明らかになり、固定費の大きさや硬直的なネットワーク・生産体制、労務問題などが指摘されました。このことは、欧米を中心にローコストキャリア（以下、LCC）の台頭を招く現状に現れています。日本の航空行政や大手航空会社も同じ認識に立ち、大手経営に自助努力を求め、一方では「競争促進枠」など新規航空会社との競争促進を図る政策の実施なども行われてきました。

しかし、日本の航空自由化による新たな市場開拓やお客様の利便性向上は小さく、欧米でのLCC対大手航空会社のビジネスモデルにおける競争が生み出したものに比べれば、その成果は極めて小さいと言わざるを得ません。加えて、主要路線での過剰な運賃競争や単なるコスト削減競争を招き、運航品質にも課題が生じているのが実態です。現状では、自由化への政策転換や健全な競争を促す環境整備は不十分なものと言わざるを得ません。

その背景として、羽田空港など混雑空港の発着容量の制限が、航空会社の自由な路線参入・撤退や増減便、新規航空会社の参入を難しくしており、自由な競争環境の創出を阻んでいることがあるのは言うまでもありません。

また、空港要件や公租公課など、新規航空会社が新たなビジネスモデルを実現するための環境を創出するための政策も不十分であるといえます。

さらには、そのような環境を背景に、行政が空港発着枠の配分に際しての裁量権を持ち続けていることなど、いわば需給調整に代わる市場介入手段を残していることも問題であると考えています。

現在、欧米、アジアを中心に世界的にLCCが台頭し、多くの大手ネットワークキャリアは厳しい経営環境に置かれています。2007年3月にカンタス航空の

子会社であるジェットスターが日本に参入することを表明するなど、今後はLCC参入による日本への影響が懸念されま。特に、2009年の再拡張時には、羽田空港から定期国際線の就航が可能となり、アジア域内での競争環境は大きく変化することが予想されます。

今後は、このような環境変化も見据えた上で、安全運航の確保を基本命題に、迅速かつ的確に時代の要請や消費者のニーズを捉え、利用者利便の向上と日本の航空産業の活性化を実現する航空行政が求められます。

一方、事業者にも自由な競争のもとでの業界の健全な発展に努力する姿勢が求められており、大手・新規航空会社の双方に明確な経営戦略の策定や、運航品質への厳しい姿勢、さらには企業活動や競争下におけるコンプライアンスの徹底も求められています。

また、労働界としても、新たな競争環境の中で、安全をはじめとする運航品質の確保や健全な競争を支える航空政策や事業者の経営戦略を厳しくチェックする必要があります。そのためにも航空で働く仲間作りをさらに進めていく必要があります。



航空行政には、事業者の安全監視機能の強化と、市場原理が十分に機能するための環境整備にむけた舵取りを果たすことが求められます。

ます。

公正な競争環境を実現する観点から、事業運営にかかわる行政の役割、規制のあり方については、最小限にとどめるとともに、反競争的な企業行動の防止や競争条件の基礎インフラなどの社会的規制に関しては、客観性のあるルールづくりが必要だと考えます。

特に、混雑空港の発着枠配分は、競争条件のインフラと言える資源の配分であり、より透明な決定プロセスを整備し、利用者の視点を重視し、行政の裁量の余地を残さない方式とすることが必要です。

2009年に予定されている羽田・成田空港拡張時にも、透明性の高いルールの設定が求められます。

また、審議会、委員会を通じた重要な政策決定に際しては、有識者や利用者・労働者の代表など、幅広く委員を集めた場を設け、形式的なものにとどまることなく、十分な時間をかけて実質的な議論を重ねた上で決定する必要があります。

さらに、利用者や住民の意見を適切に反映するパブリック・インボルブメントは、現状では募集の周知や政策への反映が十分とはいえず、国民的な合意形成を

競争環境の整備と国際競争力の向上を実現する航空行政と、事業者の健全な姿勢により、航空産業の真の発展をめざします。

図る手段として機能させるために抜本的な改善が必要です。

健全な競争創出にむけて

新規航空会社と大手航空会社の競争の現状や、新たな低コスト航空会社の設立に関わる課題などを踏まえ、今後に向けてより健全な競争環境を整えるための政策を検討する必要があります。また、近い将来にアジア域内での厳しい競争が予想されることから、その環境への対応や競争力を高めていく必要もあります。

まずは、国内の自由な競争環境を阻害している課題を明らかにするとともに、日本の航空会社の競争力が劣位にある状況をつくりだしている要素を取り除く政策の実現が求められます。

短期的には、空港使用料、航空機燃料税などの公租公課の過度の負担を見直すなどの国内政策、中期的にはきたるべきアジア共同体、アジアの航空市場を想定し、国際間の競争環境を整備するために公正なルールや運航品質をチェックする仕組みづくりが求められます。

求められる経営者の姿勢と健全な業界体質

行政の庇護の中で育成されてきた事業

者も、もたれ合いの構図から脱却し、利用者利便の向上に向けて各々の役割を適切に発揮しているのか問い直すべきです。

新たな航空会社の設立によるコスト競争だけの構図ではなく、ビジネスモデルの違いによる戦略軸の明確化による競争をめざすことが、利用者利便の向上や航空業界の発展につながると考えます。

また、健全な競争環境の下で企業活動が行われ、航空業界全体の発展が図られるためにも、公共性の高い産業として、コンプライアンスの徹底はもちろん、安全をはじめとした運航品質への厳しい姿勢など、利用者や社会の理解が得られるような経営者の的確な認識と正しい姿勢が求められます。

定期航空協会（事業者団体）は、行政の裁量権の下で各社が牽制し合うことなく、航空産業の健全な発展に向けて諸課題の解決に取り組んでいくよう、主体的に環境整備に努める必要があります。

内閣府 規制改革・民間開放推進会議にて改定された「規制改革・民間開放推進3か年計画（2005年3月25日閣議決定）」における、羽田新滑走路供用（2009年）に際しての競争促進の為の発着枠配分のあり方に関する取り組み方針は以下のとおりです。現在、同会議にて調査・検討が進められています。

可能な限り、早期に第4（新）滑走路を供用した際の競争促進の為の発着枠の配分に関するルールの策定に着手する。その際、ルールについては定量的で誰にも分かりやすいものとするとともに、事業者が経営計画等を策定する際の指針となるよう当該ルールは将来の配分にあたって普遍的に適用できるものとなるようにする。また、新規参入者の定義と扱いについて見直し、有効競争の促進を図る。

離島生活路線維持の制度の見直しが必要

問題点

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。

一方で、私たちは国民の移動する権利である「交通権」の保障と行使を目指して、いわゆる「交通基本法」の必要性を訴えています（2002年6月、民主党と社民党が共同で法案を衆議院に提出）、その観点からも、政策的に維持すべき航空路線（以下、「政策路線」と表記）に対しては、その維持のためのルールが必要と考えています。

国土交通省は、離島航空路線の維持対策として、「幹線などの高需要路線に比べて競争力が弱く、コスト面で割高な離島路線については、地域的な航空ネットワークの維持及び活性化を図る観点」から、総合的な支援策を講じています。

<運輸政策審議会航空部会答申での「離島航空路線」の定義>

(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、日常生活に必要な不可欠な機能を有する都市までの路線。

離島航空路線については、維持のための助成として、航空機購入費補助制度（機体補助金、運航費補助金）や支援措置が行われていますが、その補助水準については必ずしも十分とはいえません。

米国では地域航空ネットワークを維持するためにEAS（不可欠路線運航サービス）が法制化されており、採算性の乏しい地方路線を維持しています。EASでは、ある一定の基準を満たす路線を運航している航空会社に対して、赤字額に適正な利益（費用の5%相当）を加えた額を助成しています。一方、わが国における離島航空事業助成としての運航費補助制度は、「路線収支経常損失の9割を上限」として、「部品費（運航費における物件相当部分）」を補助するしくみになっています。しかし、小型航空機の部品費は高額ではないため、実際には経常損失の3

～4割程度の補助にとどまっており、路線維持が難しい状況にあります。

また、その補助方式は、国の負担割合を1/2以内とし、しかも利用者・事業者が財源の大半を負担している空港整備特別会計から支出されており、残りは地方自治体が負担しています。

また、混雑空港である羽田空港の発着枠を、一部の地方路線に対して政策的に割り当てることも行っています。このような措置は、政策的に維持すべき航空路線に対しては、そのための方策を講じるという考え方に基づくものといえますが、具体的な選定基準や補助のあり方は明確とは言えません。

<離島航空事業助成>

項目	補助方式・措置内容	対象路線
機体補助	・機材購入費の9割×45/100※を補助（※沖縄は75/100）	・離島路線
運航費補助	・航空機に関わる部品購入費用を1/2の範囲内で補助（経常損失の9割を上限）	・前年度経常損失の離島路線で、要件を満たす路線
その他	・航空機固定資産税を1/3～2/3に軽減（離島路線、6年間）	

<沖縄路線に対する国の補助・支援措置>

項目	補助方式・措置内容	対象路線
着陸料	・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	・本土-那覇 ・国の管理空港-那覇
航援料	・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	・本土-那覇 ・本土-離島 ・那覇-離島 ・離島-離島
航空機燃料税	・沖縄路線を1/2に軽減	・本土-那覇

提

政策路線の選定

言

航空自由化の一方で、地域住民の日常生活に不可欠な路線は、エッセンシャルサービスとして維持すべき「政策路線」として、対象路線と具体的な選定基準を

明らかにする必要があります。さらに、実際の選定に際しては、公正かつ透明なプロセスが求められます。

その上で、「政策路線」の維持に必要な具体的な方法を明確化する必要があります。また、政策路線に対しては、混雑空港（羽田・伊丹・成田・関西の4空港）におけるスロットも確保する必要があります。また、それ以外の路線に関して、何らかの理由で支援や補助を行う場合には、その目的や効果を明確にし、それに応じた負担主体やしくみを検討するべきと考えます。

離島生活路線の維持

私たちは、「政策路線」は「離島生活路線」に限定すべきと考えます。そして、その路線維持のための補助制度は、ナショナルミニマムの観点から国が主体となり、一般財源を確保し行う必要があると考えます。また、国の基準に満たない路線に関しては、地方自治体が必要に応じ補助することが基本です。

離島における住民の生活に必要な旅客輸送を確保するということが補助制度の目的であることを考えれば、補助の対象は部品の購入費ではなく、当該路線収支経常損失を基本にすべきです。

政策路線の基準を明確にし、離島生活路線維持のルール見直しを行うべきです。

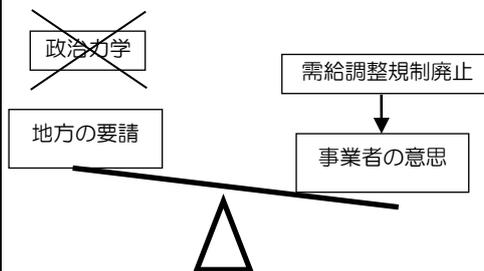
政策路線 = 「離島生活路線」 + ~~地方路線~~

地方路線は市場競争に委ね、国が路線の制定に関与すべきではない

したがって、米国の小地域での航空サービスに対する助成政策も参考にし、少なくとも路線収支経常損失を国が一般財源から補助するよう、制度の見直しを求めます。

政策路線以外の地方路線

「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。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。



その場合、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。

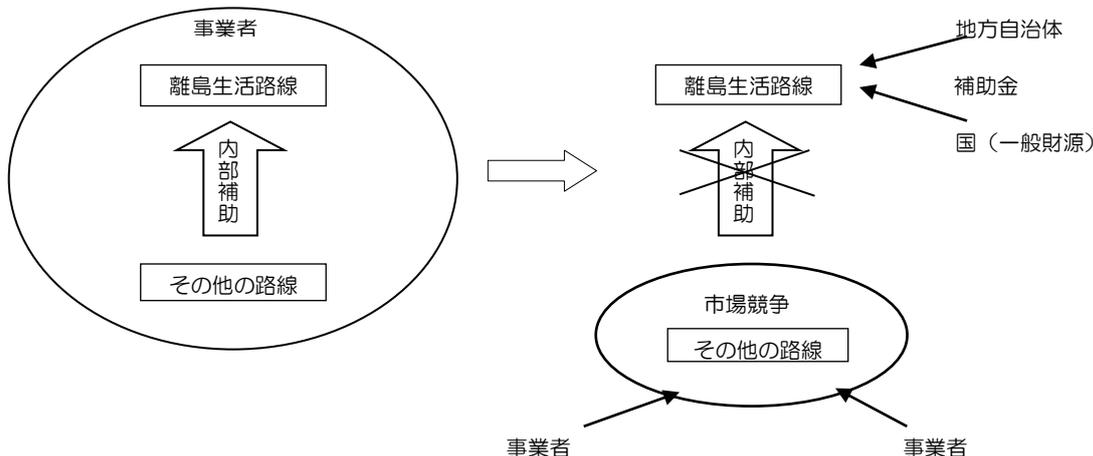
一方、地方自治体の財政は厳しい状況にあり、その中で地方路線を維持するためには、利益還元方策を確立することや、現行の国の支援措置を一層拡充するなどの工夫も必要です。

路線維持のための環境整備

「政策路線」やそれ以外の地方路線も含めて、必要な路線を維持するために、民営化などによる地方空港運営コストの削減や、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ることも重要です。

離島航空事業助成の制度とは別に、政府の沖縄振興策として着陸料や燃料税の軽減など、沖縄路線に対する支援措置も行われています。

現在の支援措置に関しては、国が主体となって実施すべきです。国際的に突出して高い公租公課の水準から見ても、少なくとも現在の支援措置は継続すべきと考えます。



[3] 貨物物流

航空貨物の「高速性」は十分に発揮されていない

問題点

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 30%強にも達しています。

2002 年 4 月には成田空港暫定滑走路の供用が開始され、また 2005 年 2 月には、中部国際空港が開港し、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、こうした企業の効率的物流戦略に対応することが求められています。

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進んでいますが、分散化による利便性の低下はより深刻化しています。

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 240 万トン）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。

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

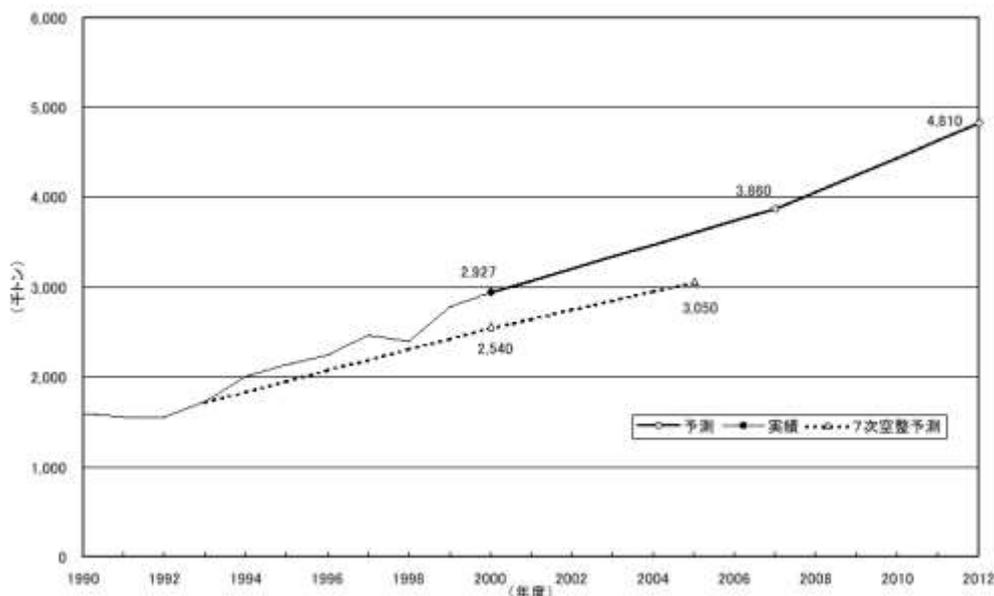
価に実現するシステム環境が構築しやすくなっています。

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、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。

日本の国際航空貨物輸送実績および輸送量予測の推移＞



提

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、税関の開閉庁に左右されず物流を行うことができます。その結果、道路渋滞や上屋混雑の緩和、さらには搭載予定の確実性など物流システムの構築が期待できると考えます。

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。

具体的には、まず国際物流基地としての成田空港の位置づけを明確にした上で、

ハード・ソフト両面での環境整備を図り、国際競争力のある物流システムを実現すべきです。

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。

国土交通省は、先般懸案となっている成田空港の貨物施設について、再配置も含めた計画策定を行うため、2006～2008 年度に調査を行い「2009 年の羽田再拡張後の貨物需要の動向を踏まえた成田・羽田をはじめとする我が国における国際航空物流機能のあり方について調査を行う」との方針を示しましたが、スピードをもって検討していくことが望まれます。

また、2009 年の羽田空港の国際化に向けた対応については、利便性向上を視野に入れ、成田空港・中部空港・関西空港との機能・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ことが求められています。

第二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）建設も迅速な物流実現において有効な手段と考えられます。中部空港に設置された総合保税地域の有効活用により、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。

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、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、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」を早期に実現するべきです。

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。

また、こうした IT 技術を活用した開庁時間の柔軟化、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、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。

