

健全な競争環境を実現し、航空産業の発展につなぐ

問題点

日本の航空業界の規制緩和は、1986 年の「45・47 体制」※22 廃止以降、緩やかに進められてきました。そうした中でも、2000 年には改正航空法が施行され、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。

このような環境変化に対応して、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果たしました。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ています。

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。

しかし現時点では、欧米においてローコストキャリア（以下、LCC）対大手航空会社という構図から生み出された、新たな市場開拓や利用者利便の向上という成果と比較すると、日本の航空自由化によってもたらされたものは、極めて小さいと言わざるを得ません。逆に、主要路線での過剰な運賃値下げ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、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。

また、羽田空港・成田空港という首都圏空港の発着容量不足が、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いるため、空港発着枠の配分が航空会社の経営に直結することになります。現状では、行政がこの発着枠配分に際して裁量権を持ち続けており、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す。

更には、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言えます。

2007 年6月には、「規制改革推進のための3ヵ年計画」が閣議決定されています。内容としては、アジア・ゲートウェイ構想※23 の内容に加え、「羽田空港第4滑走路の発着枠配分透明化」※24 「成田空港の発着枠の有効活用」「空港整備特別会計の見直し等による空港整備・運営の透明性・効率性の向上」が挙げられており、航空連合の主張とも合致している部分もあります。一方で、航空会社の競争力向上のための環境整備として、「機材、従業員について、FAA 等との相互認証を行い、外国資源の活用を容易にする」「他の航空会社の従業員の活用を容易にするため、運客一体化条件（客室乗務員の責

任者と運航乗務員が同一会社でなければならないとする規則）に代わる、機長の指揮命令の実効性の担保手段の検討」など、働き方にかかわる内容も盛り込まれており、慎重な議論が必要です。

海外では、欧米に加えアジアでもLCCが台頭し、多くの大手航空会社は厳しい経営環境に置かれています。2007 年3 月には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など、今後はLCC参入による日本への影響が懸念されます。

また、アジア・ゲートウェイ構想では、アジア・オープンスカイに向けた航空政策の転換を提言しており、羽田一金浦（ソウル）のチャーター便に加え、羽田一虹橋（上海）のチャーター便の就航、さらに、2010 年の首都圏空港の発着枠増加時には、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。

しかし、現在の航空行政を見れば、このような環境変化への対応として、航空政策審議会航空分科会※25 の答申が出されたに止まっており、具体的な政策議論は今後の課題と位置付けています。

※22 45・47 体制：参考資料 22 参照

※23 アジア・ゲートウェイ構想：参考資料 7 参照

※24 羽田空港第4 滑走路の発着枠配分の透明化：参考資料 23 参照

※25 航空政策審議会航空分科会：参考資料 5 参照

行政の的確かつ 透明性のある対応

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。

混雑空港の発着枠配分、特に2010年に予定されている首都圏空港の増枠分の配分は、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、行政に過度な裁量の余地を残さない方式とすることが必要です。

また、審議会、委員会を通じた重要な政策決定に際しては、有識者だけでなく、利用者・労働者の代表など幅広く意見聴取できる場を設け、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。

特に、労働者の働き方にかかわる政策については、行政として労働組合の意見を聞き反映していく姿勢が求められます。

さらに、福岡空港・那覇空港で実施されているパブリック・インボルブメントについては、地元中心にヒアリングが実施されており、広く航空利用者の意見集約はなされていない状況です。また、募集の周知や政策への反映についても十分とはいえず、国民的な合意形成を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

これまでは、新規航空会社対大手航空会社、本邦航空会社対海外航空会社という視点でしたが、今後予想されるアジア域内でのLCCとの競合・日本国内への参入ということも加えて考えれば、日本の行政当局としては、これまでも課題として挙げられてきた空港使用料や航空機燃料税など、過度の公租公課の負担を見直し、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。

更に、国際間の競争環境を整備する為に、公正なルール作りが必要です。特に航空会社の運航品質や安全対策のチェックは健全な競争創出の大前提であり、行政が責任を持って対応していく必要があります。

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すべきです。

新たな航空会社の設立など、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って競争優位をめざすことが、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。

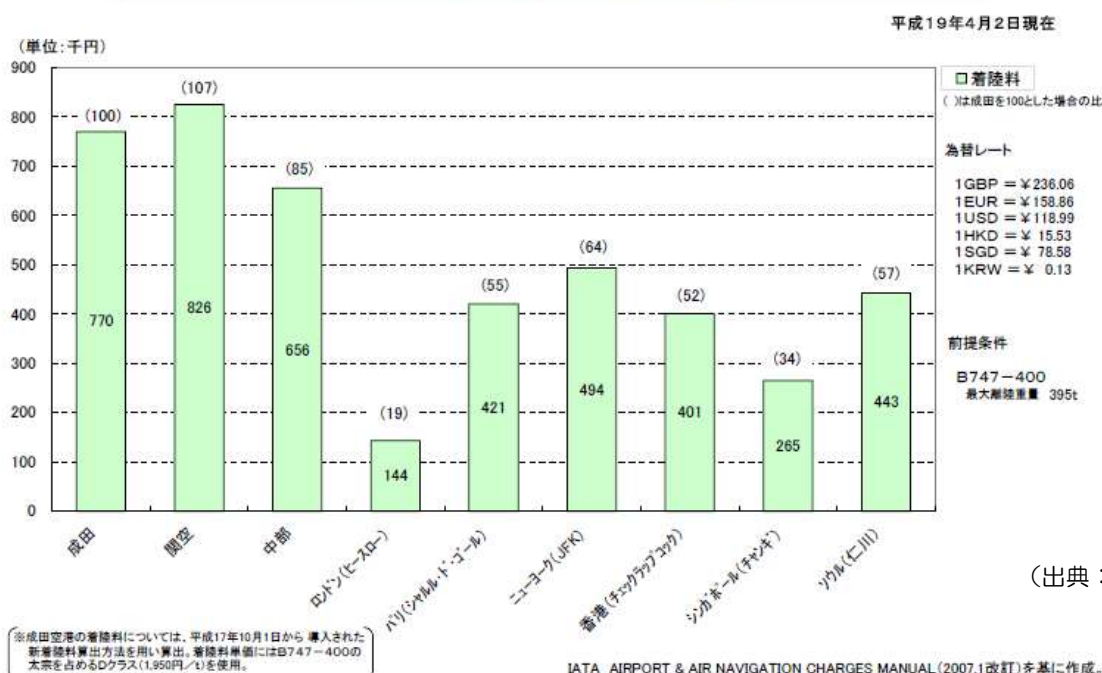
また、公共性の高い産業として、コンプライアンスの徹底はもちろん、安全をはじめとした運航品質への厳しい姿勢など、利用者や社会の理解が得られるような経営者の的確な認識と正しい姿勢が求められます。

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。

更に、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の実現に向けた取り組みを行うことで、産業の発展を目指していくことが重要です。また、事業者の経営戦略についても、経営体質強化のためのコスト削減の取り組みが、安易な人件費削減のみ

に片寄っていないかなど、厳しくチェックしなければなりません。そのためにも、航空業界労使において真摯な協議を行うとともに、航空で働く仲間作りを更に進めていく必要があります。

世界主要空港の国際線着陸料



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、その維持を目的としたルールが必要と考えています。

地方航空ネットワークの維持・拡大に対しては、観光立国の推進に寄与することを前提に財政面からの支援策として着陸料が軽減されますが、具体的な選定基準や補助のあり方は明確にはなっていません。

＜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。

離島空港については、国土交通省が2007年6月に答申した戦略的新航空政策ビジョンにおいて、島民生活の安定や離島振興などの観点から、航空ネットワークの維持や活性化などを図るため、就航率の向上施策、必要な施設整備を着実に推進していく必要があるとしています。

また、離島路線に係わる着陸料の軽減措置が示されたことに加え、沖縄発着路線に係わる着陸料は、平成24年までの期限付きで軽減措置が示されています。

しかしながら、競争環境が一層厳しくなる見通しにおいて、その前提となる離島路線の維持をどの様に行うのか具体的な政策は示されていません。

また、離島路線への運航費補助は、離島における住民の生活に必要な旅客輸送の確保に資するため、離島の日常生活に特に必要な航空路線に助成を行うこととなっていますが、助成対象となる路線についても明確な選定基準が示されるべきだと考えます。

＜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

政策路線の選定

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、具体的な選定基準と対象となる路線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必要です。

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、安定的な旅客輸送の前提となる路線維持のための具体策を示すべきです。

特に補助制度のあり方は、離島における住民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踏まえれば、当該路線収支経常損失を国が補助することを基本とした制度として再構築すべきだと考えます。

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

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。

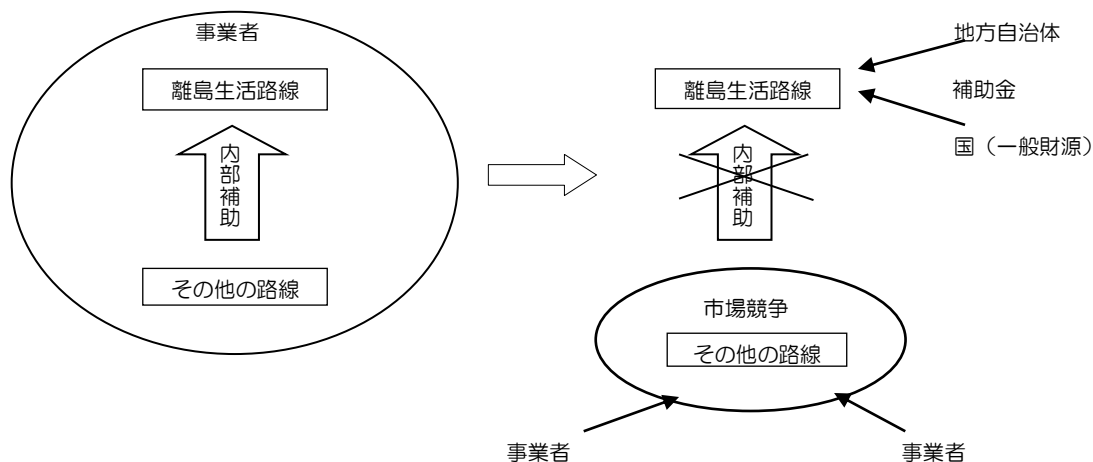
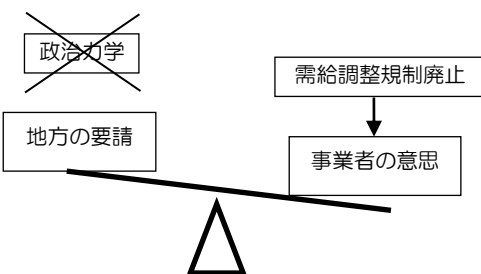
その場合、路線維持のために必要な運航費補助などの支援措置は、要請元である地方自治体による負担が基本と考えます。

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が行われている沖縄路線に対する支援措置については、5年毎の見直しではなく、恒久的な措置とすべきです。



[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。

2007 年 8 月には関西国際空港第二滑走路の供用が開始され、さらに 2010 年度の首都圏空港の発着枠増加により、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物流施設を整備す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。

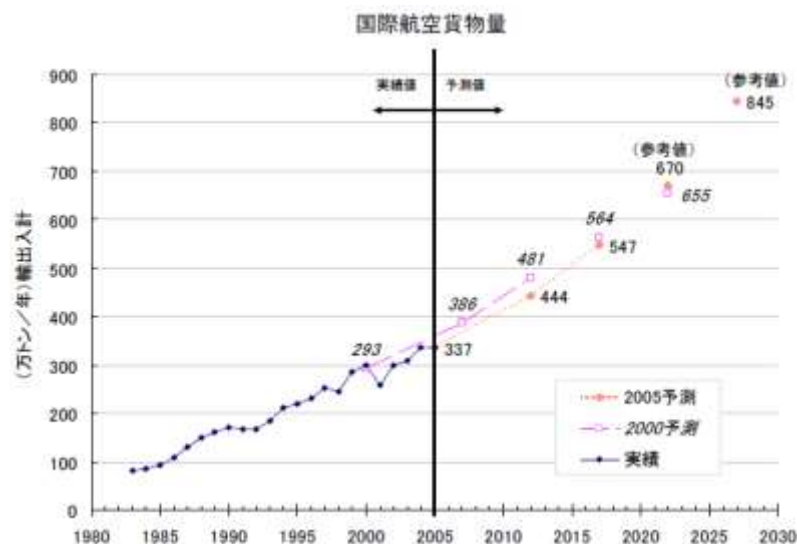
貿易関連手続きには多くの書類と時間を要しており、迅速で予見可能なリードタイムの実現を求める企業（メーカーや

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ました。現在は 2009 年のバージョンアップを控えていますが、利用料金の引き下げ、他省庁、民間利用者のシステムとのインターフェイスの拡充など、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なお改善の余地が残されています。



（出典：国土交通省交通政策審議会
航空分科会 需要予測）



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、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。

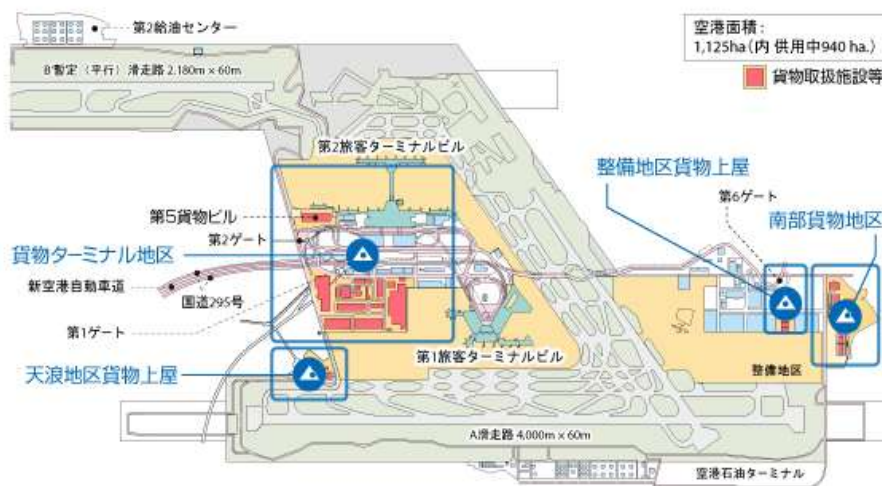
インターネットの活用と EDI 化促進

ソフト面の整備においては、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、拠点空港（成田、名古屋、関空）の税関 24 時間開庁化、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、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。



分散している成田空港貨物施設 (出典: NAA パンフレット)