

[1] 空港の利便性向上

利用しやすく働きやすい空港運営に努めるべき

問題点

利用者の立場から

2006年6月に「新バリアフリー法」（高齢者、身体障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）が成立し、同年12月から施行され、2010年までの達成目標に向けて各空港において施設改修が行われています。昨今の高齢者、身体障害者比率の増加をみると、利用者重視の視点から空港施設の利用がスムーズに行える「人にやさしい」空港づくりが益々重要になってきます。

空港ごとに実施されているバリアフリーやユニバーサルデザインの取り組みに対して、国土交通省は全体的に良い評価をしています。しかし、各空港からは、エレベーター・エスカレーター・車椅子の数など様々な問題があげられており、単に法を制定しただけでは不十分です。

加えて、2020年の訪日外客2000万人という新たな目標を掲げた「ビジットジャパンキャンペーン」など外国人の訪日促進に向けて、文化や言語の違いを超えた外国人からも「利用しやすい」空港づくりを目指す必要があります。

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。

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。具体的には、誘導路の安全性の向上、誘導路表示や車両通行帯等の路面表示の改善、航空機用グラウンドアースポイント設置、落雷警報の迅速な伝達など、ほとんどの空港で、まだ改善の余地があると考えます。

提言

ユニバーサルデザインの推進

空港は「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」のユニバーサルデザインの考え方を基本として、環境の改善および整備を進めるべきです。

特に、バリアフリー基準に未適合な部分に対しては、空港ビル会社がよりスピーディーな対応を図る必要があります。また、国土交通省による空港のバリアフリー化に対する指導も重要です。

航空事業者は、保有する車椅子やベビーカー、パッセンジャー・ボーディング・リフトバス（PBL）などの増設に加え、空港ごとに共有化し、不足を補い合うような運用の工夫も必要です。

法対応にとどまることなくユニバーサルデザインの推進をスピーディーに進めるためには、利用者の視点を吸い上げる仕組みが必要です。空港整備要望を活用したエアラインからの意見反映の仕組みは整っていますが、国や空港ビル会社が、アンケートにより「お客様の声」をダイレクトに吸い上げて課題解決につなげるなど、更なる工夫や努力が求められます。

ランプエリアでの安全確保

ランプ内道路には、旅客案内用のバスのみならず、業務用車両である低速車両（コンテナ車等）なども混在して走行しているため、旅客案内用バスの円滑な誘導の妨げにもなります。安全性と利便性の両面から、既存のエプロンも含めランプ内道路を片側二車線化すべきです。

また、夜間および降雨時の車両通行は特に視界が悪くなるので、安全確保の観点から、車両通行帯には視認性の向上を目的とした蛍光色など光を反射する塗料による路面表示を検討すべきです。

2008年5月には、中部国際空港において、ランプ警備員とパッセンジャー・ボーディング・ブリッジ（PBB）との接触により重大な人身事故が発生しました。これを機に、PBBの走行に関する安全対策設備の改善など、ハード面の再発防止策を促進する必要があります。

雷対策はランプ内安全の喫緊の課題

雷接近時、ランプ内における利用者の安全確保、作業員の安全の観点から緊急時の警報などは国（航空局）が中心となり一律的に実施すべきと考えます。

香港の空港では、落雷警報装置を全スポットに設置し、空港公団と気象庁との連携により警告を発する仕組みをとっています。これにより、ランプ内の作業員は、タイムリーに情報を把握でき、迅速な対応をとることができます。

また、落雷警報装置を応用することで、続発する不審者のランプ内侵入時など、緊急時の情報伝達のツールにも役立てることができそうです。

さらに、落雷対策について、福岡空港では航空連合の要望に沿い、機体帯電防止用のアースポイントが設置されることになりましたが、その他の空港についても、国土交通省が自ら点検し、早急に対応することが必要です。



[2] 空港アクセス

便利でスムーズなアクセスルートの整備が必要

問題点

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。現在建設中の成田新高速鉄道の完成により、成田空港と日暮里間が51分から36分程度に大幅に短縮され利便性は高まるものの、羽田空港までは乗り換えが発生するため、所要時間は依然として1時間15分以上要します。

伊丹空港には、モノレールが乗り入れています。大阪の中心部（梅田、難波）へは乗り換えが必要で、実質的にはバスに頼らざるを得ません。関西空港では、大阪北部（梅田など）からのアクセスの悪さ、料金の高さが引き続き指摘されています。

鹿児島、広島、丘珠などでは、利用者数が多くても電車などが直接乗り入れておらず、公共交通機関はバスかタクシー以外の選択肢がありません。

また、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アクセス道路の分岐・合流地点の案内板や標識の改善についても要望があがっています。利便性向上のみならず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

鉄道を中心に乗り継ぎ利便の向上を

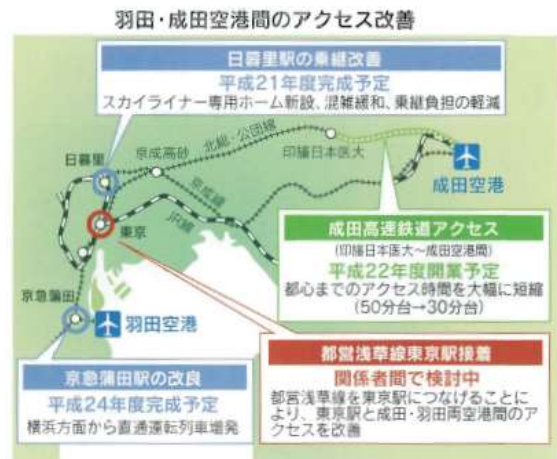
他の交通モードとの連携、中でも環境にやさしく、確実性、高速性に優れた鉄道アクセスを充実させる必要があります。但し、鉄道の乗り入れが物理的に困難な空港においては、航空会社のダイヤに応じたりムジバスなど他交通機関の時刻表の設定や乗り合いタクシーの誘致を検討するなど、お客様の利便性を高めるための工夫が必要です。

特に、首都圏において羽田空港ー成田空港間を一体的に活用し、定時性を確保した上で国内線・国際線の乗り継ぎ利便性を高めるためには、成田新高速鉄道の早期実現に加え、都営浅草線における追

い抜き線の整備など、羽田空港までの到達性を高める必要があります。

また、単に高速性や待ち時間の短縮だけでなく、混雑空港での早朝・深夜便の時間帯のアクセス改善も重要です。特に、2010年以降、羽田空港では深夜早朝時間帯の活用が検討される中、当該時間帯におけるアクセスについても鉄道、路線バス、乗り合いタクシーなど関係先を含め総合的に検討することが必要です。

接続ターミナル駅における空港にアクセスする交通機関との乗り継ぎ利便性の向上も重要です。さらに、空港接続道路についても、アクセスとしての確実性を確保すると同時に、適正な料金で利用できる駐車場を用意することで、利用者の利便を大きく向上させることができます。



出典：国土交通省
「航空政策を展望する」

<各空港における主な要望項目>

空港名	要望項目
千歳空港	・早朝初便を利用する空港ターミナルビル利用者の利便性向上のためのアクセス改善
成田空港	・空港通りから新空港自動車道に進入できる ETC 車用スマート IC の設置 ・空港周辺の不法駐車削減のため、空港駐車場の料金見直し（短時間駐車場の料金引き下げ）
羽田空港	・早朝、深夜便の時間帯のアクセス改善（国際化と 24 時間空港への対応）
関西空港	・リムジンバスについて、回数券を同額区間であれば振替使用出来るよう改善し、また IC カードも利用可能に。 ・大阪市内、伊丹空港とのアクセス時間短縮に向けて、阪神高速淀川左岸線の早期建設と、16 号大阪港線から環状線への北向き連絡通路の整備
福岡空港	・空港周辺道路の渋滞緩和のため、30 分単位での駐車場料金の設定（短時間利用の促進）
伊丹空港	・大阪市内中心部へのアクセス道路である阪神高速 11 号池田線の渋滞緩和
那覇空港	・国内線ターミナルと貨物ビルとの合流地点、国内線ターミナル道路の 3 階と 1 階の合流地点で、車両事故の危険性が高く、一時停止や注意喚起の標識を設置し、事故の危険性の軽減

[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約 30% にも達しています。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）に代表されるビジネスモデルの導入を推進しており、今後も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

す。既に周辺アジア諸国では、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り組みの遅れが指摘されています。

具体的には、2007 年 8 月の関西国際空港第二滑走路の供用開始、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おり、今後、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。

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。

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 250 万トン/08 年秋現在)以上の能力を持っていますが、貨物上屋は 2 箇所集中しており、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。

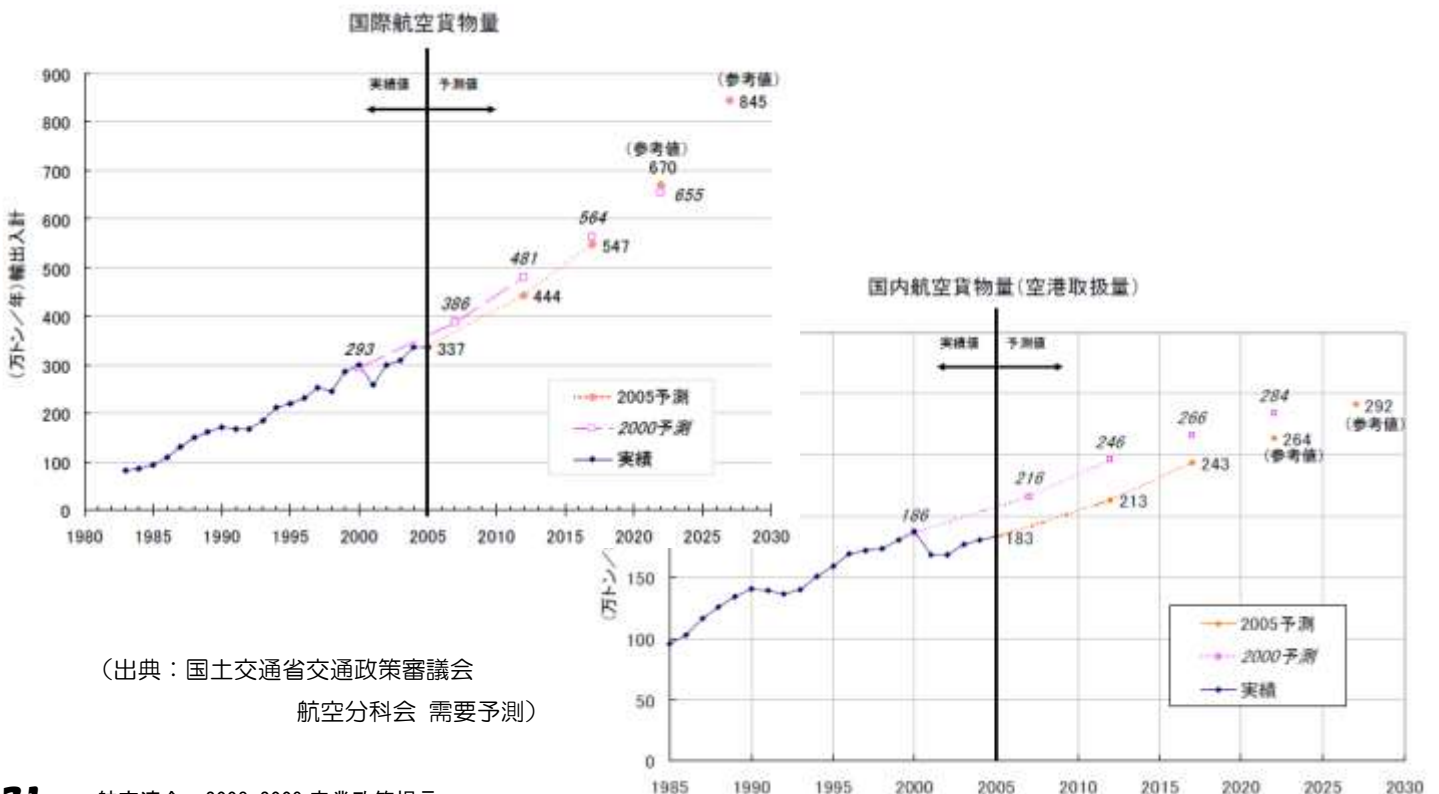
また、貿易関連手続きの改善を進めることにより、SCMなど企業の効率的物流戦略に対応することも強く求められています。

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。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)

提 言

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、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、さらには搭載予定の確実性の向上などが期待できます。

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。

国土交通省は 2008 年度末までに「我が国航空物流のグランドデザイン」を策定すると発表しました。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、2006 年は香港、ソウルに次いで第 3 位となっており、国際競争力の

低下が懸念されています。官民一体となり十分な議論を行った上で、我が国の航空物流につき迅速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、現在の分散化を解消する必要があります。

関西空港は貨物ハブ空港を目指し、二期島への貨物施設展開を図ることとしていますが、施設分散化に伴う不都合を最小限にとどめるため、民間利用者と十分に協議することが必要です。

また、2010 年の羽田空港の国際化に向けては、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点点として、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、成田一羽田間の保税運送は簡易な方式とするなど、両空港を補完しながら物流システムを構築できるような法整備を検討すべきです。また、施設設備などは事前に民間の意見を徴収した上で決定することも必要です。

さらに、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。特に中部空港に設置された総合保税地域が有効活用されれば、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

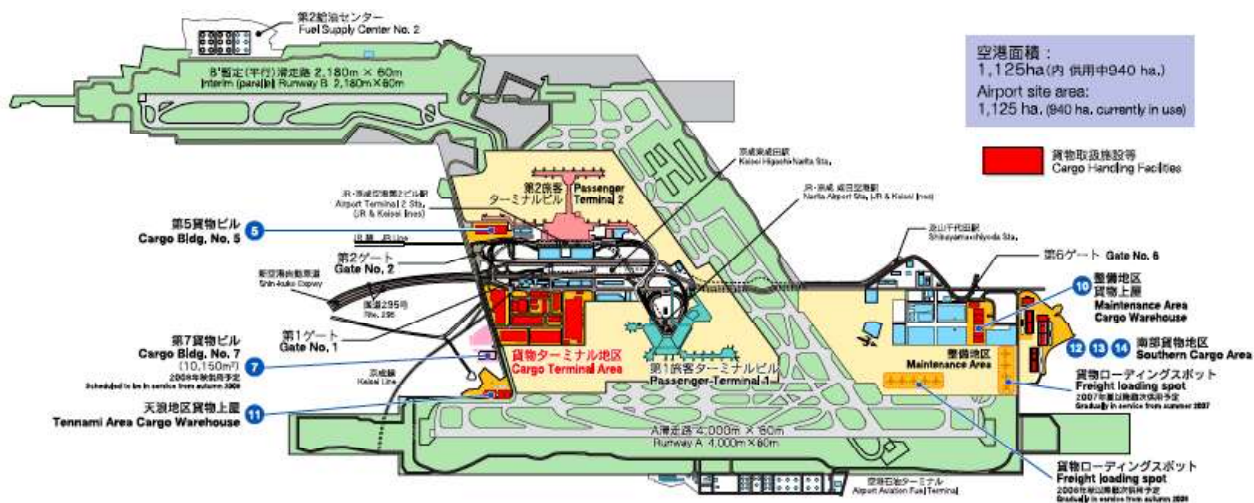
ソフト面の整備においては、これまで各省庁で個別にシステム化が進められてきた結果、多くの課題が残されているシステム間のリンクについて整備を行い、行政手続きの簡素化や効率化を図る必要があります。

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。

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必要となった拠点空港（成田、中部、関西）では夜間の通関が増加したものの、税関の人員不足により十分な効果を発揮できていません。今後、関連省庁の応需能力拡充が望まれます。また、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。



成田空港 貨物施設 (出典: NAAパンフレット Narita air cargo terminal)

[4] 競争促進と航空行政

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いた結果、その弊害として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十分ではありません。

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ます。空港発着枠の配分は航空会社の経営に直結しますが、現状では、行政が首都圏空港の発着枠配分に際して裁量権を持ち続けており、需給調整規制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。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」「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、航空連合の主張と合致している部分もあります。しかし現時点では、空港法の国会審議などを通じた部分的な議論に留まっています。

また、この3ヵ年計画には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

込まれています。これらについては「航空安全基準アップデートプログラム」として具現化されています。航空連合として「運客一体化条件」については、労働法制との整合性や労働条件の悪化につながる事が無いよう、航空局に要請を行っており、今後注視が必要です。

アジア・ゲートウェイ構想で掲げられた「航空自由化の推進」「羽田空港の国際化の推進」についても、地方空港への外国航空会社の乗り入れ自由化や、羽田からのチャーター便として金浦（ソウル）、虹橋（上海）、香港、北京線が開設されるなど、徐々に具現化されつつあります。

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。2010年の羽田・成田の容量拡大により首都圏の国際線発着枠が拡大される際、LCCが参入する可能性もあり、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、日本への影響も懸念されます。

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、2007年6月の交通政策審議会航空分科会^{※24}の答申を部分的に進めたばかりであり、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6参照

※24 航空政策審議会航空分科会：参考資料1参照

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介入、規制については、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す。今年度中には「発着枠配分にかかわる有識者懇談会」を立ち上げ、具体的検討をスタートすることになっていますが、より透明な決定プロセスを整備することで、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ように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、最終案を決定する前に国民的な合意形成を図る手段の検討が必要です。

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、まずは、日本の行政当局として、世界に比べて突出して高い空港使用料や国内線のみで課せられる航空機燃料税など、過度な公租公課の負担を見直し、国際的に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す。今後、航空自由化への流れを踏まえれば、海外航空会社に対しても、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。

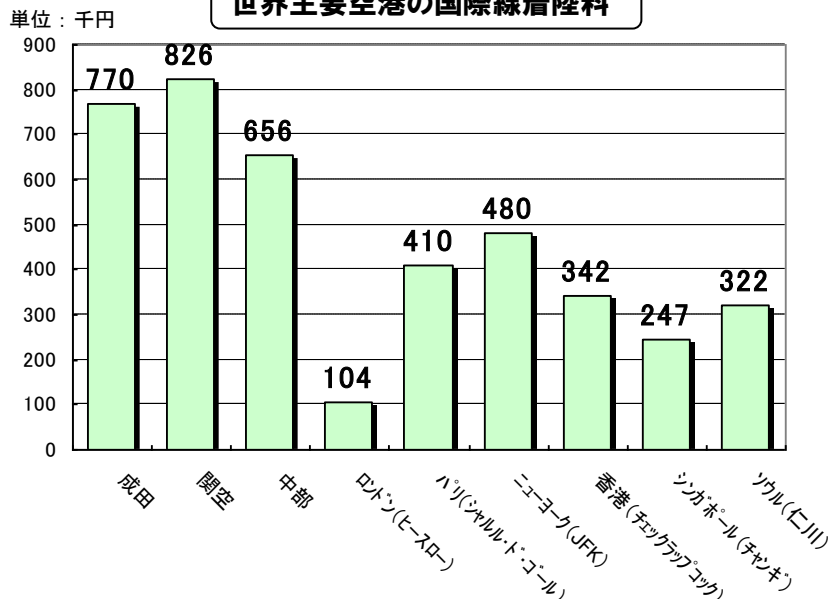
新たな航空会社設立など、コスト競争だけの構図ではなく、ビジネスモデルの違いによる戦略軸の明確化によって競争優位をめざすことが、利用者利便の向上や航空業界の発展につながると考えます。

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。今後、空港発着枠の増大により産業全体の生産量拡大が予想されますが、運航乗務員や整備士の養成など、運航品質を十分担保できる生産体制の整備が不可欠なことは言うまでもありません。

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



前提条件 : B747-400 MTOW 395t
 為替レート : 1GBP = 201.98 円, 1EUR = 158.98 円, 1USD = 100.84 円
 1HKD = 13.25 円, 1SGD = 73.28 円, 1KRW = 0.10 円

※IATA AIRPORT & AIR NAVIGATION CHARGES MANUAL (2008,2 改訂) を元に作成