

[1] 公平な競争環境の整備

- 競争環境を整備し、産業の健全な発展を実現すべき
- 公租公課の見直しなど、本邦航空会社と外国航空会社の公平な競争環境の整備が必要

現状と課題

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。その後、2000年に改正航空法が施行され、運賃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ました。^{※1}

このような環境変化を受け、国内線に新規航空会社が参入しましたが、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。

また、首都圏空港の発着容量不足により、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が困難であったことなどから、航空自由化によってもたらされた成果は不十分なものに留まっていますが、現在では段階的に容量が拡大しています。

羽田空港では国内線発着枠が2013年夏ダイヤより年間約2万回増加し、各社に配分されました。その際、公平な環境の下での競争を促進するという観点から、経営基盤を確立した既存新規航空会社と大手航空会社は同様に扱う考えが示されました。また、2015年度には、首都圏空港全体では74.7万回の年間発着枠へとさらに拡大されました。羽田空港は、2014年3月末に国際線旅客ターミナルが再拡張され、国際線の年間発着枠が6万回から9万回へと、昼間帯の発着容量が大幅に拡大されました。そのような中、2014年6月には首都圏空港のさらなる機能強化に向け、交通政策審議会航空分科会のもとに設置された技術検討小委員会において、74.7万回化以降の発着枠拡大について技術的な選択肢が公表されました。

航空政策の基本的方向性

国土交通行政に関しては、2010年5月に「国土交通省成長戦略」が決定され、その中で「航空分野」と「観光分野」は、日本の成長を実現する上で「優先的に実施すべき事項」として、できる限り早期かつ着実に実施すべきものと位置付けられました。具体的には「徹底的なオープンスカイの推進」、「羽田・成田の強化」、「空港経営の抜本的効率化」、「LCC参入促進による利用者メリット増大」などの戦略が掲げられています。

また、2013年11月には、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する基本理念を定めた「交通政策基本法」^{※2}が制定されました。2014年6月には、交通政策審議会航空分科会基本政策部会（以下、基本政策部会）のとりまとめ^{※3}が発表され、日本の空を世界に開くこと等により、アジア等の世界経済の成長を日本に取り込み、日本経済の一層の発展を図るとの考え方が示されています。

これを受けて、2015年2月に閣議決定された「交通政策基本計画」では、首都圏空港の年間合計発着枠を、さらに最大7.9万回増加させることや、国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合を2013年時点の7%から17%まで引き上げる等、交通基盤整備に向けた2020年度までの中期目標が掲げられています。

また、2016年6月に閣議決定された「日本再興戦略2016」^{※4}においても、観光先進国の実現に向けた航空に関する施策を推進し、観光を日本の基幹産業に成長させることが盛り込まれています。

オープンスカイの推進

日本のオープンスカイ協定は、現在28の国・地域で合意しており、各国・地域との合意状況を日本発着総旅客数における割合で見ると94%に達していま

す。また、ASEAN航空市場の統合が進められており、日本とASEANとの間で国際航空市場の変化に迅速に対応するため、地域的な航空協定の締結に向けた調整が進められています。

成田空港は年間発着回数が27万回に引き上げられた2013年夏ダイヤよりオープンスカイが実現され、二国間輸送が自由化されました。首都圏空港を除く空港では二国間輸送の自由化に加え、相手国で旅客・貨物を積み込み、第三国へ輸送する以遠輸送も自由化されています。

一方、海外では中東の航空会社が競争力を増していますが、欧米の航空会社からは、国から航空会社への支援が過剰であり公平な競争環境が確保できないという主張がなされており、オープンスカイ協定の見直しが求められるなど、世界の航空自由化の動向に変化も見られます。

LCC新規参入・就航路線の拡大

首都圏空港発着枠の拡大とオープンスカイの推進によって、アジアを中心としたLCCの日本への就航も増加しています。2012年に就航した本邦LCCは新規需要を創出しており、今後も増機や国際線展開などにより、事業を拡大していく見込みです。また、外資系のLCCも国内線に参入しています。^{※5}

LCC専用ターミナルは、那覇空港及び関西国際空港では2012年下期から、成田空港では2015年4月から供用が開始されています。今後は新ターミナルが2016年度中に関西国際空港で供用開始、中部国際空港で整備される予定です。

航空機燃料税の軽減措置

航空連合は結成以来、本邦航空会社と外国航空会社の公平な競争環境整備の観点から、国内線にのみ課せられている航空機燃料税の廃止を前提とした水準の見直しを継続的に関係各所に働きかけてきました。その結果、平成23年度税制改正において、本邦航空会社の国際競争力確保の観点から、「緊急支援方策」として2011年度から3年間、航空機燃料税が1キロリットルあたり26,000円から18,000円に軽減されました。平成26年度税制改正においても、利用者利便向上のため、地方航空ネットワークを中心に、より一層の充実を図る必要があるとの認

識により、2014年度から3年間、軽減措置が延長されることになりました。

基本政策部会の中とりまとめでは「航空機燃料税の軽減措置は、激化する国際競争に対峙しながら、国内ネットワークを維持する点で機能してきた」と評価している一方、「空港整備勘定における歳出の面からは、空港の防災対策や老朽化対策の必要性が高まっており、そのバランスも考慮する必要がある」としています。また、総務省管轄の航空機燃料譲与税(4,000円/k)は見直しの対象となっておりません。

提言

航空産業の発展と行政の役割

国が観光を基幹産業に成長させるといふ大きな方針を掲げている現在、海外との交流を担う航空産業の重要性は増えています。特に航空政策は、国土交通省内の政策だけに留まらず、国家戦略の影響を一層受けやすくなっており、今後は現場の実態を政府の中核に伝える重要性がますます高まります。また、国家戦略に関わるテーマについては省庁横断的な視点で検討することや、国・地方自治体など関係者間での連携を強化することなどについて、航空産業・航空行政が積極的に提言していく必要があります。

一方、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が求められます。そのためには、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、最小限に留めなければなりません。また、取り巻く環境の変化に応じて、規制やルールを柔軟に見直していくことも必要です。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と考えます。

混雑空港の発着枠配分は、まさに競争条件のインフラと言える資源の配分です。利用者の視点を重視した、透明で公平な配分決定プロセスを整備することで、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。

オープンスカイ、LCC参入とイコールフットイング

航空連合は、オープンスカイの推進は国際的な潮流であると認識していますが、日本においても自由競争を促進させる前提として、本邦航空会社と外国航空会社との公平な競争環境の整備(イコールフットイング)が必要と考えています。

具体的には公租公課の軽減であり、特に国内線にのみ課されている航空機燃料税を含め、公租公課のあり方や水準の見直しは不可欠です。なお、航空機燃料税は、空港の早急な整備・拡充のために設けられた税金であり、空港が概成した現在においては、すでにその役割を終えています。時限的な軽減措置に留めることなく、最終的な廃止に向けて、空港整備財源の全体像を見据えて段階的に引き下げるなど、検討を深めるべきです。また、航行援助施設利用料は、制度構築時から環境変化を踏まえ、本邦航空会社に負担が偏らないようにすべきです。

「基本政策部会とりまとめ」においても、「我が国の航空企業が世界に伍する航空ネットワークを構築するためには、ユニットコスト全体の低減の取組を強力に進めることが課題である」としており、「公租公課の低減による取組は一定の効果がある」としています。一方、「航空会社の自助努力を強力に促していく」ことや、「公租公課を利用者から直接徴収する体系への移行」も含めて諸課題を整理し、具体的な方策を検討することも示されていますが、空港整備勘定の抜本的な見直しにつながるよう、今後の検討を加速させる必要があります。

LCCは、世界で市場のシェアを急速に伸ばしています。国土交通省成長戦略や「基本政策部会とりまとめ」では日本への参入を促進させるため、専用ターミナルの整備、技術規制の緩和、着陸料体系の再構築などが記載されています。これらの施策は、空港会社の判断に委ねられる部分もありますが、行政の立場としては、LCCだけを優遇するような施策は、公平な競争環境の整備の観

点から控えるべきです。特に交通政策基本計画では、LCCに関する具体的な数値目標が掲げられていますが、数値目標達成だけを前提としたような施策は実施されるべきではありません。

新たな負担に関する動向

社会的な背景や国際的な動向を踏まえ、新たな負担に関する検討・議論も行われています。その一つに、日本では超党派の議員連盟が国際連帯税^{※6}を国際線航空券に課税する航空券連帯税という形で導入することを検討しています。このような負担は様々な選択肢の中から国民的議論とともに検討されるべきですが、フランスや韓国など、ごく一部の国での実績を背景に導入しやすいという理由が先行しており、議論や検討は不十分です。

また、飢餓や貧困などの地球的規模の問題解決の財源として航空券に課税することは、受益と負担の関係が不明確であり、合理性に欠けています。観光政策を国の成長戦略に掲げていることと相反し、航空産業の健全な発展を阻害する懸念もあるため、導入に強く反対します。

また、CO₂削減対策の一つである排出権取引制度や平成29年度末まで延長されている空港内の特殊車両に対する軽油引取税の減免措置、消費税の増税に対する負担軽減策などについても、今後航空産業に与える影響を考慮しつつ、状況を注視していきます。

労働組合の意見反映

審議会、検討会などを開催し、重要な政策課題について議論する際は、有識者だけでなく、利用者・働くものの代表など幅広く意見聴取できる機会を設ける必要があります。また、形式的なものとはせず、十分に時間をかけながら実質的な議論を重ね、方向性を導き出す必要があります。審議会等で得られた結論は、施策の実行にあたって十分尊重されるべきです。

【参考資料】

- ※ 1 「国内航空分野における参入規制緩和の経緯」・「45・47体制」(p.62)
- ※ 2 交通政策基本法案 (p.63)
- ※ 3 交通政策審議会 航空分科会 基本政策部会とりまとめ (p.64)
- ※ 4 骨太方針、成長戦略、一億層活躍プラン 航空関係部分抜粋 (p.65)
- ※ 5 LCC旅客数・シェアの推移(国内線、国際線) (p.65)
- ※ 6 国際連帯税(航空券連帯税) (p.66)

[2] 空港整備財源と空港整備のあり方

- 歳入と歳出の関係を明確にし、徹底して歳出を削減すべき
- 航空機燃料税は空港経営改革の進捗等にあわせて段階的に見直しを行い、最終的には廃止すべき

現状と課題

空港整備に関する行政の動向

空港整備勘定^{※7}は、航空輸送需要の増大に対処し、空港整備の促進と維持運営の円滑化を図るとともに、受益と負担の関係を明確にした上で、必要な財源を確保するために1970年に設置された特別会計です。現在の主な歳入は、航空機燃料税や空港使用料（着陸料、航行援助施設利用料など）であり、事業者負担によって7割以上が賄われています。このような歳入を、プール制という内部補助の仕組みによって、各空港の整備および機能向上、安全・保安対策、借入金の償還、維持運営費等に配分しています。^{※8}

プール制による運用は、航空需要が右肩上がりに上昇し、空港の新規建設および航空ネットワークの拡充が必要だった時代には、有効な手法と言えます。しかしながら、現在、日本国内には97もの空港があり、空港整備が概成したと言えるなか、今後、既存空港を有効活用し、航空需要を拡大していく観点で、政策の力点は「整備」から「運営」へとシフトしており、そのための財源のあり方についても、抜本的な見直しが必要です。

2008年10月に空港整備法が改正され、新たに空港法が施行され、「空港の設置および管理に関する基本方針」が策定されました。その中では、今後の空港整備について「配置的側面からの整備は全国的に概成し、離島を除き新設を抑制する」、「今後は将来需要への的確な対応、空港機能の高質化、耐震、防災保安の確保が求められる」と記載されています。また、効果的かつ効率的な空港運営の必要性についても言及していますが、財源見直しの必要性は触れられていません。

今後の空港整備事業について

政府が2016年3月30日に公表した「明日の日本を支える観光ビジョン」^{※9}では、現状の2倍から3倍の訪日外国人旅行者を受け入れるために、首都圏空港の容量拡大や地方空港のゲートウェイ機能の強化が示されています。しかし、訪日外国人旅行者の急増によって、地方空港を中心に国際線施設等の想定処理能力を超える事象が生じています。^{※10}このような状況に加え、さらに多くの旅行者を受け入れる目標を掲げているにもかかわらず、日本の空港全体を俯瞰した適正な受入体制の構築に向けた空港整備のあり方や中期的な計画は示されていません。

また、国土交通省は今後、空港の新設は抑制しつつも、首都圏空港の機能強化や航空管制の機能維持・向上および防災対策・インフラ老朽化への対策の必要性が高まっており、これらも踏まえた財源のあり方が課題であるとしています。

こうしたなか、羽田空港では飛行経路の見直しに必要な誘導路等の施設整備や、滑走路の耐震対策等が実施されています。成田空港では国や地元自治体が参加する協議会が、3本目の滑走路増設に向けた本格的な検討を進めています。

那覇空港については、2019年度の完成を目指して沖合の第2滑走路増設に着手しています。総事業費は約1,993億円であり、沖縄振興の重要性から予算の約半分に一般財源が投入されています。

福岡空港については慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を抜本的に解消するため、全長2,500mの滑走路増設事業に新規着手することが決まりました。総事業費が約1,643億円（他に民間事業費約200億円）で、財源については空港経営改革（コンセッション等）を進めることにより、適切に確保することとされています。

社会資本整備事業特別会計の廃止

2007年3月に成立した特別会計に関する法律（特会法）に基づき、5年間をかけて特別会計の統廃合が進められることとなり、道路整備特別会計や治水特別会計等を含む社会資本整備事業特別会計に関しては、原則廃止され、2013年には一般会計化されました。しかし、2012年1月に閣議決定された「特別会計改革の基本方針」に基づき、空港整備勘定については、空港経営改革の取り組みや、羽田空港の債務の返済状況を見極めるまでの間、自動車安全特別会計の下に経過勘定を設置し、一般会計と区別されることとなり、現在に至っています。

空港整備勘定の見直しに向けた具体的な動き

2010年5月に民主党政権下で示された国土交通省成長戦略では「民間の知恵と資金を活用した空港経営の抜本的効率化」の実現のため、「空港整備勘定の各歳入・歳出のあり方の見直し」が示され、2011年7月の「空港運営のあり方に関する検討会」報告書では、「空港整備勘定については空港経営改革の進捗に合わせて役割が限定されていく」と航空連合の提言に沿った内容が記載されました。

2013年6月には「民活空港運営法」が成立し、附帯決議に空港経営改革を空港整備勘定の負担軽減につなげることが盛り込まれました。他方、空港整備勘定の歳出の約20%を占めている羽田空港の拡張に係る借入金の単年度の償還金は、今後、年平均で約20億円程度減少していくことが見込まれています。^{※11}

航空需要予測手法の見直し

2010年5月の事業仕分けで、航空需要予測関連委託業務について、これまでの予測調査と実態の乖離について徹底的に分析し、結果を公表するよう判定されました。これを受けて、2011年4月に分析結果が公表されるとともに、今後の需要予測手法の改善策も示されました。乖離分析ができる資料が残っていないとの理由で2002年度に予測を実施した北九州空港の分析のみによって、航空需要予測手法の改善策が示されましたが、分析資料としては十分とはいえません。

提言

空港整備財源の見直しの方向性

国内の空港が概成した現在、事業者からの負担を主な財源とし、プール制の枠組みで航空ネットワークの拡充および基盤作りを図る空港整備勘定は、その役割を終えています。今後はプール制の枠組みを改め、歳入と歳出の関係を透明化し、現在の歳入規模を前提に使い方を検討するのではなく、徹底した歳出削減を行い、削減分の公租公課を引き下げ、利用者への還元を進めなければなりません。

また、空港経営改革は空港整備勘定のあり方に大きく関係することから、空港整備勘定の抜本的な見直しと合わせて進めるべきです。「民活空港運営法」成立により、今後、各空港が滑走路部分と空港ビル・駐車場などの経営を一体化し、空港ごとの独立採算とすることで空港整備勘定に依存しない空港運営へ移行することが可能となります。運営委託後は運営権対価（コンセッションフィー）が増加し、着陸料等の収入が減少する空港整備勘定の歳入と、当該空港分の維持費等が減少する歳出の両面から、空港整備勘定全体に短期的、中期的にどのような影響があるか課題を整理する必要があります。

また、歳出面では、羽田空港の拡張に係る借入金の単年度の償還金が今後減少してくることを踏まえ、歳入規模の縮小を検討すべきです。一方、空港の老朽化や耐震対策の必要性が高まっている現状では、空港全体の維持・管理に関する中長期計画を策定し、内容を厳しく精査することで歳出を適正化すべきです。

歳出の削減には、以下の視点が必要であり、空港整備財源をどのように賄っていくかの検討もあわせて必要です。

- ①空港運営の主たる財源として、着陸料収入を各空港の収入とし、各空港で独立した運営を行い、効率化を進める。
- ②航空機燃料税については2011年度からの軽減措置が、2014年度から更に3年間延長されているが、空港経営改革の推進にあわせて段階的な見直しを行い、最終的な廃止に向けて見直す。
- ③空港周辺環境対策事業に関しては、航空機の騒音レベルの低下を踏まえ、その必要性や水準について見直しを行う。そ

の際に空港関係地方自治体に譲与されている航空機燃料譲与税も含めた関連する財源の管轄および責任の所在を明確にした見直しを行う。

- ④空港等維持運営費等に関しては、徹底した情報開示を行った上で、適正化する。
- ⑤航空保安対策に関しては、広く国民生活にまで影響を及ぼすことから、純粋一般財源を充当する。

⑥航行援助施設利用料は本邦航空会社に負担が偏らないよう見直した上で管制と航空路整備に関する財源とし、管制については独立行政法人化も視野に入れ、透明性のある運営体制を構築する。

⑦羽田空港の拡張に係る借入金の償還については、単年度における償還額を減額できるような見直しを検討する。

以上を踏まえ、今後は空港整備勘定の抜本的な見直しの工程表を明示すべきです。

空港インフラと純粋一般財源

2016年度の公共事業費全体に占める空港整備費の割合は約1%に過ぎず、道路整備(28%)や港湾整備(4%)に比べて低い状況です。しかしながら、観光先進国を目指している現在、空港が日本経済や国民生活にとって非常に重要な役割を果たしていることは明らかです。羽田空港のような国民経済・生活全体に影響を与える空港の整備については、国益を担う国家的プロジェクトとも言え、純粋一般財源の投入を積極的に行うべきです。

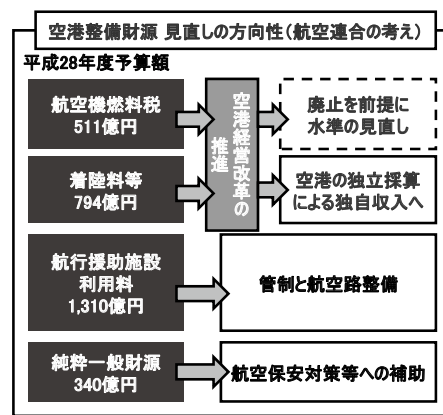
空港整備勘定の一般財源化に反対

社会資本整備事業特別会計の見直しと同様に、空港整備勘定が一般財源化された場合、用途に制限がなく歳出と歳入の関係が不明確となり、利用者・事業者負担の軽減が困難になります。加えて着陸料等の空港使用料は、航空サービスの対価であり、受益と負担が明確であることから、一般財源化すべきではありません。過去に航空機燃料税の一般財源化が検討されましたが、航空機燃料税は、多種多様な道路関連税制と違い、受益と負担の

関係が大きく限定されています。また、空港整備とい

【参考資料】

- ※ 7 社会資本整備事業特別会計 空港整備勘定 (p.67)
- ※ 8 平成29年度国土交通省航空局関係予算 概算要求額 (p.68)
- ※ 9 「明日の日本を支える観光ビジョン」新たな目標値/航空関係部分抜粋 (p.69)
- ※ 10 地方空港における国際航空ネットワークの展開 (p.70)
- ※ 11 羽田空港の拡張に係る借入金の償還について (p.70)



う本来の目的は既に果たしており、一般財源化ではなく廃止すべきです。

今後の空港整備と財源のあり方

今後、新たな空港整備は原則必要ありません。滑走路延長なども含めて、今後は国が全国の空港整備のあり方を示した上で、個別空港への投資については、需要予測を精査し、慎重に検討すべきです。仮に需要が逼迫する場合でも、管制処理能力向上による発着容量の拡大など、既存ストックでの対応を基本に幅広い観点から検討すべきです。その上で必要であれば、空港整備勘定ではなく、各空港の収益を原資とし、不足分は地方自治体による負担を基本とすべきです。

福岡空港の滑走路増設については、コンセッションによる財源確保を前提に事業が進められていますが、需要に見合った発着枠が確保できるか、エプロン整備や航行支援なども含めて十分に検討すべきです。加えて空港整備を目的としたコンセッションの手法について国として分析を行い、空港整備勘定に依存しない空港整備のあり方や課題について検討する必要があります。那覇空港の第2滑走路増設については、一部に純粋一般財源が充当されていることは一定程度評価できますが、供用に際しては、自衛隊との間で、利便性および騒音対策の観点から民間優先の施設配置と運用を実現していくことが必要です。中部国際空港の滑走路増設の検討については、需要予測を十分にに行い、慎重に対応すべきです。

[3] 空港運営のあり方

- 民間委託等の運営形態に関わらず、空港経営改革を推進し、成功例の早期実現を
- 全空港の空港別収支を迅速に公表すべき

現状と課題

空港別収支の開示

日本では会社管理空港（成田・中部・関西）を除き、空港ごとの収支は明確にされていませんでしたが、航空連合は、全ての国内空港の収支を明らかにすべきと主張してきました。2009年6月、空港別収支の算出方法のあり方を検討すべく、交通政策審議会航空分科会に空港別収支部会が設置され、2006年度国管理空港の空港別収支の試算結果が公表されました。2014年度分空港別収支は2015年度中に公表され、これまでより迅速に開示されました。^{※12}

また、地方自治体管理空港の収支については、およそ80%弱が開示されています。今後は試算ではなく、空港運営の実態を反映した収支算出が求められており、全ての空港の収支状況を正確に把握できるかが課題と言えます。

空港運営の現状

国内の空港（会社管理空港を除く）では、空港ビルや駐車場などのランドサイドと滑走路やエプロン部分のエアサイドの運営主体が分離しており、個別の空港全体での運営が効率的かどうかを把握するのは難しい状況であり、空港運営を見直す上では大きな課題と言えます。

空港ターミナルビルは、主に民間会社や第3セクターが、駐車場は財団法人が経営していますが、その経営実態に関する情報公開は不十分です。ビルの建設費用も含めて、経営に関する情報が公開されていない場合が多く、ターミナルビルの賃料や空港内売店・レストランの価格が妥当なのか判断ができない状態にあります。

空港ターミナルビルの運営においても経営感覚および地元住民の主体的関わり

の不足により、空港を活用した内外の交流人口拡大による地域活性化が十分に図られてこなかったことも事実です。

空港運営はエアサイド、あるいはランドサイド単独で成り立たせることは不可能であり、相互に補完して「空港」の機能を果たしています。従って、ターミナルビルも駐車場も空港の一部と考え、それぞれの収支を一体的に捉える必要があります。

「民生活空港運営法」の成立

「空港運営のあり方に関する検討会」の報告書における「航空系事業と非航空系事業の経営一体化」や「民間の知恵と資金の導入とプロの経営者による空港経営の実現」などの方針を踏まえ、2013年6月、第183回通常国会で「民生活空港運営法」が成立しました。^{※13}この法案では「地域の交通基盤としての空港を活用し、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る」、「民間の知恵と資金の活用により空港経営を健全化する」という目的が明示されました。

今後、本法に基づく空港経営改革の推進によって、空港整備勘定に依存しない空港運営が可能となり、航空機燃料税や着陸料等の公租公課の軽減に向けた環境整備が進んでいくことが望まれます。

仙台空港の民間への運営委託

宮城県が仙台空港の民間運営による活性化を震災復興の原動力と位置づけ、2014年度から運営権者の選定プロセスに着手し、2015年12月に東急・前田建設・豊田通商グループと運営権の実施契約を締結しました。新会社は2016年2

月からビル事業、7月から空港運営事業を開始しました。国の審査においては、LCC向け

の施設整備による新規需要獲得や、鉄道・バス事業者との連携による空港アクセスの改善、空港ターミナルビル内の商業施設の拡充が評価されました。

関空・伊丹空港の運営権委託とその他の空港の動向

2012年7月、関西国際空港と大阪国際（伊丹）空港が経営統合し、発足した新関空会社は、両空港の事業価値最大化に取り組んできました。具体的には、伊丹空港におけるプロペラ機発着枠の低騒音ジェット機への転換や国内長距離便の就航、関西空港における国内外のLCC就航や貨物ハブ空港戦略等が展開されました。これらを踏まえ、経営統合に基づき運営権を売却することで、関空債務の早期・確実な返済を行うとして、2015年12月にオリックスとヴァンシ・エアポートコンソーシアムが設立した関西エアポート（株）と新関空会社が運営権の実施契約を締結し、2016年4月から関西エアポート（株）による運営が開始されました。今後は、債務返済と民間の経営能力活用による関空の国際拠点空港としての再生・強化が期待されます。

また、その他の空港については、国管理空港では高松空港が2018年度からの運営委託に向けて手続きを進めています。さらに、福岡空港や広島空港、地方管理空港の神戸、静岡、旭川等で検討が進められています。北海道では新千歳空港、函館、釧路、稚内といった道内4空港と一部の地方管理空港を一括で運営権委託する手法についても地元で検討が進められています。^{※14}

空港満足度調査の実施

運営の民間委託が当面行われる予定がない空港においても、幅広い関係者からの多様な意見・提案を反映させる仕組みを導入し、空港経営改革を推進する必要があります。2014年度には、「基本政策部会とりまとめ」を受けて、国管理空港の利用者や航空事業者を対象とした空港の満足度調査が実施されました。

【参考資料】

※12 空港別収支 2014年度 (p.71)

※13 民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案 (p.72)

※14 国管理空港の運営委託（コンセッション）に関する検討状況・運営委託のスキーム (p.73)

提言

空港運営の方向性

地方管理空港も含めた全空港の収支の継続的な開示と共通ルールの策定が必要です。また、基本政策部会とりまとめに「空港別収支の早期公表の実施」が明記されており、今後はより迅速な収支の公表が必要です。

国管理空港の空港別収支の試算結果では、企業会計ベースで多くの空港が赤字に陥っていることが明らかになりました。しかしながら、黒字か赤字かという点だけで、その空港の必要性を論じるのではなく、試算結果をもとに採算性を意識することで、効率的な運営を実施していくことが求められます。

全ての空港毎の収支を明確にした上で、ランドサイドとエアサイドの一体運営を行い、運営形態に関わらず、空港毎の独立採算を基本として運営し、その上で、徹底した効率化により支出削減を図り、利用者負担（着陸料・駐車場・テナント料等）の軽減につなげる必要があります。

こうした空港利用者の負担軽減によって、航空会社の路線便数を誘致することで航空ネットワークが維持・拡充され、それに伴い、空港利用者が増加し、非航空系収入（商業施設・駐車場等）の増収につながり、それが再び利用者の負担軽減の原資につながる、といった正のサイクルを確立していくことが必要です。

特に、ターミナルビル収支はエアサイド収支を上回る場合もあると推測されるため、ターミナルビル経営が空港全体の収支を大きく左右する可能性があることから、旅客ターミナルビル等の飲食店、構

内販売、駐車場など、これまでの既成概念にとらわれない施策を講じる等により非航空系収入を拡大させることが重要です。

他方、耐震対策やバリアフリー対応など、空港の高機能化等のために追加投資が必要な場合には、各空港の個別収益からの投資を原則とすることで、経費の効率化や投資効果の精査が実施されるようになります。その結果、無駄な経費の支出や投資の削減につながり、利用者負担が軽減されると考えます。

空港経営改革のさらなる推進

空港は地域へ多大な経済波及効果をもたらす存在です。空港経営改革の推進は、社会全体における喫緊の課題の一つであり、観光先進国を目指すうえでの重要な要素でもある地域活性化に貢献できるものと考えます。空港の収益源となる路線便数の維持や誘致ができるよう他空港を牽引していく効果を発揮できる成功例の早期実現が求められています。特に国は仙台空港の成功事例を継続的に分かりやすく他空港へ展開すべきです。具体的には航空業界以外からの参入によるランドサイドの収益向上策や、FSC、LCCなどエアライン誘致における顧客管理の充実などが参考になると考えられます。一方、エアサイドにおける安全・保安面での施策の確実な実施や、運営会社の人材育成を含めたエアサイド業務のノウハウの獲得、蓄積も重要な課題であり、仙台空港の今後の状況を注視する必要があります。民間委託のプロセスに関しては、方針決定から委託までの手続きや委託先選定の手続きの簡素化に加えて、各空港の運営委託の目的や特徴に応じたノウハウの蓄積など、国全体での空港経営改革の

の委託を進めることができます。

加えて、民間委託が行われる予定がない空港においても、先般実施された満足度調査の分析を深め、活用することが重要です。その際は、国から各空港に対する積極的な働きかけが求められます。個別空港の評価をフィードバックするだけに留まらず、第三者による客観的な視点で空港横断的な分析を行い、経営感覚や地域の参画感の向上につながる具体策を検討し、全国に水平展開するなど、満足度調査の結果を最大限に有効に活用すべきです。また、満足度調査の結果に加えて、働くものの意見も参考にした中期経営計画を策定することなどにより、空港経営改革を進めていくことも重要です。

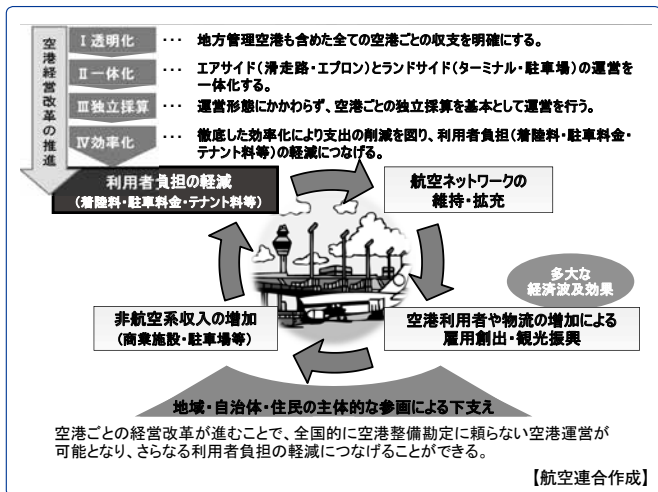
特に、空港経営改革による地域経済の活性化（雇用創出・観光振興等）には、地方自治体・地元経済界が主体的に関わり、地域住民で空港を支えていく、という地域社会全体の覚悟が不可欠です。地域と連携を図りながら空港経営改革を推進していく必要があります。

関西圏の空港運営のあり方

コンセッションの実現を通して、関西国際空港が空港整備勘定からの補給金による救済に頼らない経営に改善したことは、航空連合の主張に即したものと考えます。一方、伊丹空港は運営権委託前の新関空会社の基本方針の中で廃港も含め将来のあり方を検討することが示されていますが、航空連合は伊丹空港を廃港するのではなく、今後は両空港の事業価値を高めていくべきだと考えます。また、神戸空港も含めた「関西3空港」のあり方について、十分な議論を行い、整理をする必要があります。

赤字空港への対応

空港運営については、独立した経営を行い、まずは効率的な経営を目指すべきと考えます。自助努力のみで需要拡大を図ることが難しく、収支改善が極めて困難な空港については、その空港が持つ公共性・地域経済に与える影響など、補助の是非も含め、幅広い観点から議論を行う必要があります。ただし、補助の仕組みについては、内部補助ではなく、外部からのチェックが可能であり、透明性が確保される仕組みとする必要があります。



[4] 首都圏空港の機能強化(空港容量の拡大)

- 首都圏空港の機能強化は重要であり、首都圏上空の空域活用など、既存ストックを有効活用し、早期に実現すべき
- 新たな滑走路の整備に関しては、需要予測を精査し、慎重に検討を行うべき

現状と課題

アジアにおける
国際ハブ空港間の競争

近年、アジアにおける大規模国際空港の台頭により、国際ハブ空港間の競争が激化しています。首都圏空港の国際線旅客数は2013年に仁川（インチョン）やバンコクに逆転されました。過去5年間（2007～2012年）の国際線旅客数は、アジアの主要空港で年平均4～7%増加していますが、首都圏空港の増加率は1%弱にとどまっています。「基本政策部会とりまとめ」では、その要因として①アジアの主要空港でアジア域内の路線ネットワークが着実に増加している、②アジアの主要空港では自国の航空企業が航空ネットワーク展開に大きく寄与している、③アジアの主要空港が乗継旅客を積極的に取り込んでいるといった点をあげています。背景には、これまでの限定的な首都圏空港の発着容量があると考えられます。

今後のアジア各国における空港整備について、韓国の仁川空港では2017年12月に37基の旅客ターミナルビルを有する2つ目の旅客ターミナルビルが完成する予定であり、最終的には滑走路5本、年間発着量74万回を目指しています。また、中国の北京では2019年の開業を目指し、北京首都第二空港を建設していることに加えて、上海浦東空港では、第3ターミナルの建設が進められています。香港チェック・ラブ・コック空港は2023年を目指し第3滑走路の新設に着手しています。シンガポールのチャンギ空港は2017年完成予定の第4ターミナルに続き、第5ターミナルと第3滑走路の建設に着手しており、アジアのハブ空港の競争は激化しています。

これまでの首都圏空港の
容量拡大に向けた取り組み

日本における首都圏空港容量の拡大に向けた成田空港B滑走路の2500m化および2010年10月の羽田空港再拡張に伴う航空交通量増への対応として、国としても関東の空域を大きく覆う横田空域の再編と、その後の羽田・成田空域および周辺空域の再編が段階的に進められてきました。

2014年春に実施された羽田空港の増枠により、発着回数は44.7万回にまで増加しました。加えて、成田空港も2015年3月末に発着回数を30万回に拡大したことで、羽田空港と成田空港を合わせた首都圏空港としての発着回数は、74.7万回にまで引き上げられました。

なお、羽田空港においては、都心に密接しているという地理的条件により、航空機の騒音問題がかねてからの大きな問題となっているため、東京湾内を旋回しながら上昇する飛行経路を設定しています。都心の市街地上空を飛行できないことは、効率的な飛行経路を検討する上でボトルネックとなっていることも事実です。

成田空港では地元への騒音などの配慮から離着陸制限（カーフェュー）が6時から23時までと定められてきましたが、LCCが運用時間内に到着できず欠航が続いたことから、天候などのやむを得ない理由に限り23時台の離着陸を認める運用が2013年3月31日から開始されました。

国土交通省
「首都圏空港の機能強化策」

交通政策審議会航空分科会のもとに2014年6月に設置された「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」（以下、技術検討小委員会）にて検討されていた「首都圏空港の機能強化策」について、技術

的な選択肢が公表されました。その中で、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催等を考慮しない段階において需要予測を実施した結果、最も需要が低い場合においても2020年代の半ばには羽田・成田の両空港を合わせた、現状の約75万回の発着枠では発着容量が不足するという予測に基づき、2020年までと2020年以降の2つの時間軸に分けて技術的な選択肢が提示されました。^{※15}

2020年までについては、羽田空港は「内陸部上空も活用した滑走路運用・飛行経路の見直し」や、「駐機場、誘導路、旅客ターミナルビル等の施設面で必要となる対応」によって、最大で現在よりも約3.9万回増の約48.6万回の発着容量を試算しています。成田空港は、「管制機能の高度化」「高速離脱誘導路の整備」「夜間飛行制限の緩和」等によって、最大で現在よりも約4万回増の約34万回の発着容量を試算しています。いずれの空港においても、既存の空港機能を最大限に活用する選択肢が示されています。平成28年度航空局関係予算では、具体化に向けた検討に必要な調査・設計費が計上され、2020年までの施策を中心に検討が深められています。特に飛行経路の見直しについて、国土交通省は関係自治体と協議を行うとともに、より多くの住民に幅広い理解を得られるよう対話形式での説明会を2つのフェーズに分けて開催してきました。第1フェーズで寄せられた意見をもとに、第2フェーズでは音響施設等を使用し、より実態に近づける説明方式にするなど、説明方式の工夫に加え、飛行経路案の一部修正が行われています。^{※16}

一方、2020年以降については、発着容量を精査中ですが、羽田・成田両空港ともに「滑走路増設の検討」があげられており、成田については「既存滑走路の延長の検討」も示されています。これを受けて、2015年9月に千葉県、成田市など周辺自治体、成田空港会社、国土交通省による「成田空港に関する四者協議会」が立ち上げられ、同年11月には、第3滑走路をB滑走路の南側に整備する案と、B滑走路を北側に延伸する案を今後の議論の素案とし、さらに調査・検討を進めていくことが確認されています。

※17

提言

首都圏空港機能強化の重要性

日本が少子高齢化を迎える中、アジアの成長を取り込み、訪日外国人の増加など、成長戦略を着実に推進していくことが国として求められています。2016年3月に政府が決定した「明日の日本を支える観光ビジョン」では、これまでの実績も踏まえた上で、訪日外国人旅行者について、2020年に4,000万人、2030年に6,000万人という新たな高い目標が設定されました。日本は島国であり、外国人旅行者の受け入れには、航空産業が果たす役割が大きく、航空需要の増加が航空関連産業の基盤強化、発展につながるという考えに立った上で、アジア域内における国際ハブ空港間の覇権争いが激化している現状も踏まえれば、首都圏空港の機能強化は国の最重要課題のひとつとして取り扱うべきだと考えます。

首都圏空港容量の拡大に向けた2020年までの施策

技術検討小委員会で示された2020年までの施策に関しては、既存ストックの有効活用という観点から、航空連合の考えと方向性は合致しています。具体的には、さらなる発着容量の拡大を実現していく上では、効率的な飛行経路の設定が不可欠です。特に首都圏上空の空域活用は空港容量の拡大にとって重要な一手となり得ることから、昨今の航空機の性能向上による騒音レベルの低下を踏まえつつ、今後は空港容量の拡大と適切な騒音対策を講じていく必要があります。その際には地元住民へ十分に情報を提供し、丁寧な合意形成を図る必要があります。また、2017年度以降、新飛行経路運航に向けた工事費や環境対策費を予算要求に盛り込む上では、運航する航空事業者へヒアリングを行うとともに、地元住民に十分配慮される内容とするなど、官民一体となって検討すべきです。

2020年以降の拡大に向けた検討

「明日の日本を支える観光ビジョン」で設定された訪日外国人旅行者数の目標の達成には、2015年比で約2,000万人の増加が必要です。しかし、2020年まで

の首都圏空港機能強化策で見込んでいる約8万回の発着容量増のみでは、この目標を実現することは困難だと考えます。

技術検討小委員会では2020年以降の施策に関しては、羽田、成田ともに新たな滑走路の整備も検討されています。特に成田は国も積極的に関与しており、注視が必要です。航空連合は、今後、新たな空港の整備は原則必要なく、個別空港への投資については、需要予測を精査し、慎重に検討すべきだと考えます。

仮に需要が逼迫する場合でも、管制処理能力向上による発着容量の拡大、例えば羽田空港における飛行経路見直しの適用時間帯の拡大など、既存ストックでの対応を前提に、あらゆる可能性を徹底的に検討すべきです。

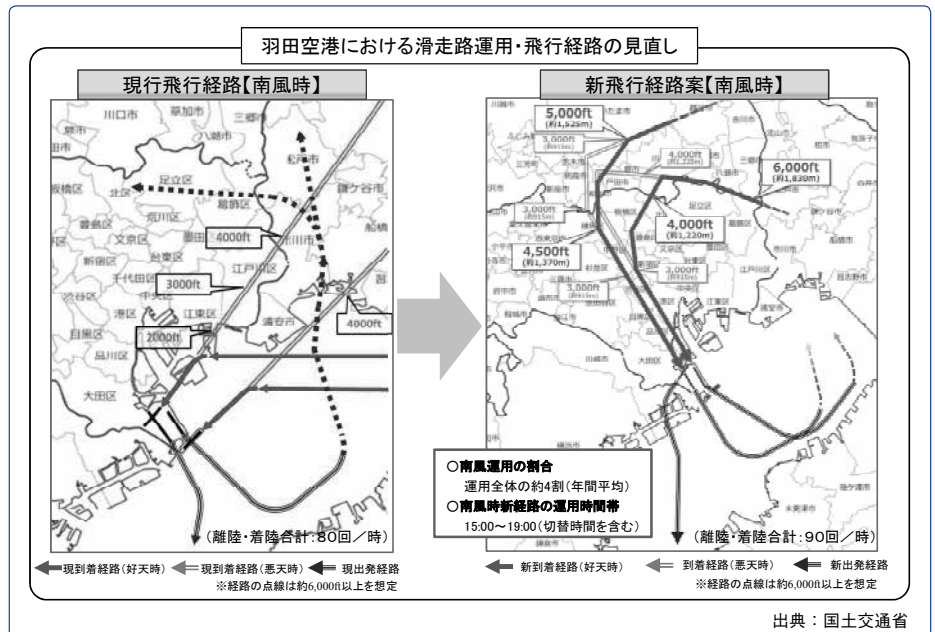
それでも、さらなる整備が必要な場合には、特に首都圏空港の新たな滑走路の整備は、予算規模が莫大になることが想定されることから、技術的な検証を継続して十分に行うべきです。そして、歳出については国民全体で首都圏空港機能強化の必要性を共有し、国益を担う国家的プロジェクトとして、純粋一般財源の投入を積極的に行うことを検討すべきです。

拡大後の首都圏空港容量の活用について

国際的に競争力のある首都圏空港機能

を実現するためには、大前提として国際航空ネットワークの充実が求められ、単に容量を拡大するだけでなく、路線開設に向けた環境の整備が必要です。具体的には、首都圏空港における発着枠のピーク時間帯の強化を可能とする容量の拡大が必要です。そのためには、羽田と成田が強みを活かしながらともに発展し得る役割分担の明確化が重要です。加えて未就航の国・都市への路線開設や低騒音機の使用、羽田空港における深夜早朝枠の使用に対するインセンティブの付与などが考えられます。

また、アジアの主要空港では、乗継旅客を着実に取り込むことで、直行便の需要だけでは採算が合わない路線の就航を可能としてきたと考えられます。日本においても首都圏空港を中心に、乗継時間の更なる短縮、動線の改良、施設やサービスの充実に加えて、乗継旅客を対象とした短期滞在旅行の提供等を行い、日本を最終目的地としない利用者からも選ばれる空港を目指す必要があります。また、国内線と国際線の乗継の利便性を高めることも重要であり、利用者のターミナル間の移動によるストレスを軽減させる設計とすることや、首都圏空港間のアクセスの充実など、空港会社やアクセス事業者と国が連携して将来の空港のあり方を検討していく必要があります。



【参考資料】

- ※15 首都圏空港の機能強化について (p.74)
- ※16 羽田空港機能強化に係る環境影響等に配慮した方策 (p.74)
- ※17 成田空港の更なる機能強化に係る検討状況 (p.75)

[5] 離島・地方航空ネットワークの維持、運営

- 離島生活路線の維持運営に向けた路線収支損失分の全額を補助すべき
- 地方空港における国内線の維持・充実や国際線の充実にに向けた地方自治体の主体的な取り組みを国として支援すべき

現状と課題

日本における路線維持、撤退の変遷

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もと、需給調整規制廃止後は、路線撤退・縮小、参入は原則、航空会社の判断に委ねられることになりました。

2013年12月に公布・施行された交通政策基本法は、交通が国民生活や経済活動の基盤であることから、交通に関する施策の基本理念及びその実現を図るための具体的事項を定め、国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにし、交通に関する施策を総合的・計画的に推進していくことで、国民生活の安定及び経済の健全な発展を図ることを目的としています。

生活インフラとしての離島路線・地方観光の活性化に資する地方路線

政策的に維持すべき航空路線（以下、政策路線）に対しても、その維持を目的としたルールが必要です。特に離島航空路線は、離島住民にとっての生活インフラとして不可欠なものであり、政策路線としてナショナルミニマムの観点から検討が必要です。

離島空港については、国土交通省が

2007年6月に答申した交通政策審議会航空分科会答申において、島民生活の安定や離島振興などの観点から、就航率の向上施策、必要な施設整備等を着実に推進していく必要があるとしています。

また、「明日の日本を支える観光ビジョン」では、『地方創生回廊』を完備し、全国どこへでも快適な旅行を実現」と記載されており、地方間を結ぶ路線は重要な社会インフラであり、首都圏空港と地方を結ぶ路線と合わせて、路線維持・充実の必要性が高まっています。

さらに、地方空港の活性化の観点では、国内線を維持していくことに加えて、国際線路線の就航も重要です。国は、平成28年度予算において、地域が実施する国際線誘致等の取り組みと協調して、国管理空港の国際線の着陸料を軽減し、地方部における国際線ネットワークの充実に資する目的で「地方空港におけるインバウンド拡大に向けた着陸料軽減制度」を新たに創設しました。

路線採算性を重視する航空会社

航空業界は、LCC参入の本格化、整備新幹線の延伸など厳しい競争環境に加えて、為替や原油市況等の外部環境に影響を受ける事業構造であり、各社とも採算性を重視して路線の改廃を検討せざるを得ない状況にあります。地方自治体を中

心に路線維持を求める声が強い中で、2010年度までは、地方間を結ぶ路線は減少傾向にあり、公共交通機関としての社会的責務を十分に果たすことが困難でした。

国内大手2社は国際線を成長の柱として位置付け、国内線の需給適合を推進しており、路線収支に基づく撤退判断は厳格化しているものの、

近年では一定の歯止めが掛かっています。

離島・地方路線維持関連制度の検討状況

2013年7月に報告された「基本政策部会の中間とりまとめ」では、航空ネットワークの路線維持について、「今後は国として、地域の取り組みを支援しつつ、必要な路線を支える様々な施策を講じていくことが必要である」と報告され、平成26年度予算において「地方航空支援方策パッケージ」(以下、支援パッケージ)が創設されました。

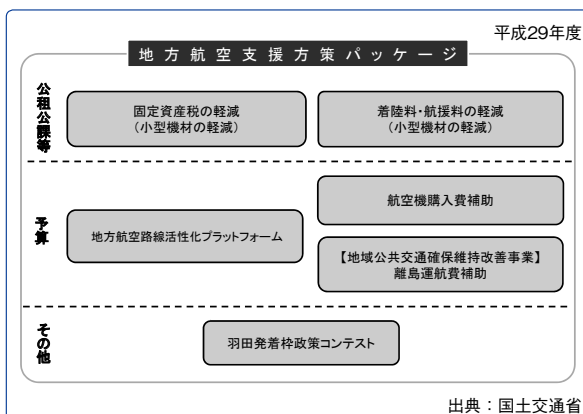
離島航空路運航費補助制度

支援パッケージの中では、離島航空運航費補助制度として2011年に設定された「地域公共交通確保維持改善事業」の拡充が定められています。また、本制度は、部品購入費を上限とする制約をなくし、当該路線の路線損失額に着目した仕組みであり、2014年度からの施策として、島民運賃割引の基準運賃の引き下げ、および割引運賃対象路線の要件緩和（適用路線を一島一路線から一島二路線へ）が実施されています。財源についても航空連合が主張してきたとおり、空港整備助定ではなく、一般財源から拠出されることになったことは前進と言えますが、路線収支損失分の全額負担とはなっておりません。加えて、運航費補助の対象路線は、経常損失が見込まれる路線のうち、最も日常拠点性を有する路線とされており、対象路線が1路線に限定されています。

離島路線以外の地方路線

離島以外の条件不利地域に対する支援策である「地方航空路線活性化プログラム」(以下、活性化プログラム)では、公募により選ばれた8路線について、モデル的取り組みとして2014年度から実証調査が開始されており、2016年度を最終年度として効果を検証し、他の地方路線へ波及させていくこととされています。

また、地域の活性化や地域主体の地方路線充実に資する目的として2014年夏ダイヤから開始された羽田発着枠政策コンテストは、2015年12月の「羽田発着枠政策コンテストにおける取組の評価検証に係る懇談会」の評価を受け、路線ごとに2年または3年の延長が決まりました。



提言

路線選定に対する基本的な考え方

航空路線の維持、撤退、開設に関しては、基本的に航空会社の判断に委ねられるべきと考えます。公共交通機関として路線維持に対する自助努力が前提であることは言うまでもありませんが、一方で航空会社は民間企業であり、事業運営を大きく左右する路線選定に対する自由度は確保されなければなりません。

離島生活路線の維持運営

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、ナショナルミニマムの観点から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、選定に際しては、公正かつ透明なプロセスが必要です。

航空連合は、政策路線は「離島生活路線」に限定すべきと考えます。離島で生活する国民にとって、離島生活路線は必要不可欠な移動手段であり、航空会社の内部補助に頼るのではなく、ナショナルミニマムの観点から、国が責任を持って補助する必要があります。

離島生活路線の維持運営については、「支援パッケージ」において、現在の補助スキームである地域公共交通確保維持改善事業の拡充が示されていますが、運航費補助については「実績損失見込額」と「標準損失額」のいずれか低い額の範囲内となっています。離島路線が住民の重要な移動手段であることや、交通政策基本法の目的である国民生活の安定、経済の健全な発展を実現することを踏まえ、運航費補助を含めた対象路線の拡大と、各路線収支の実経常損失額の全額を補助の対象とする仕組みを構築する必要があります。

離島生活路線以外の地方路線の活性化に向けた仕組みづくり

本邦航空会社は、生き残りをかけて不採算路線からの撤退を余儀なくされてきましたが、特に地方との関係では、自治体がネットワークの維持・拡大を求めている中、航空会社が批判にさらされることも少なくありません。そもそも自由化によ

る競争促進と地方航空ネットワークの維持というテーマは両立が困難との指摘もあります。

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、地方自治体と航空会社が事前に公正かつ透明な協議を行い、決定する仕組みが必要です。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。加えて、自治体が主体となって地域における人流・物流が持続的に活性化する需要喚起・利用促進策を行う必要があります。

「活性化プログラム」等の強化

離島路線以外の地方路線への支援策として展開してきた「活性化プログラム」が2016年度で最終年度を迎えます。本プログラムでは、既存の地方路線を対象に国としてのモデル的な取り組みに関する実証調査が行われています。地方自治体の取り組みを国として支援していくべきという航空連合の主張に沿ったものですが、実証調査の結果を踏まえ、より早期に他路線への展開を図りつつ、制度としての恒久化を本格的に検討すべきと考えます。また、現在は既存路線が対象となっていますが、これまでに多くの地方路線が縮小されてきた経緯を踏まえれば、将来的には、撤退路線や新規路線の開設も対象に入れるべきであり、あわせ

て現在は年間10万人以下としている当該路線旅客数の制約についても見直しを検討すべきと考えます。

加えて、羽田発着枠政策コンテストをモデルとし、地域の取り組みに対する発着枠配分を継続的に実施することで、地域主体の地方路線の充実を図るべきです。

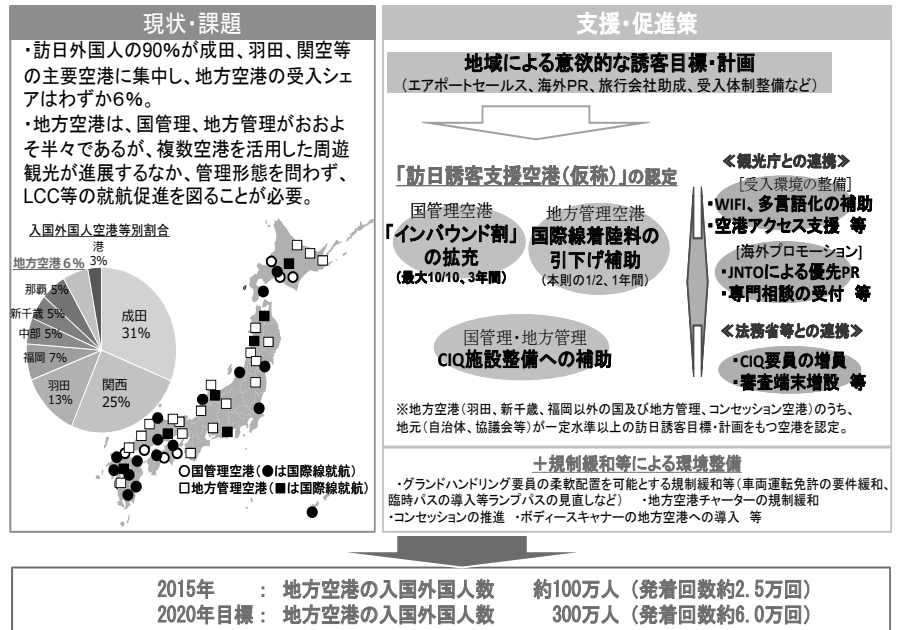
近年、インバウンド需要が大幅に増加するなかで、地方路線・地方空港については、地方空港と海外とを直接結ぶ外国航空会社の路線だけでなく、首都圏空港に入国した外国人旅客の地方への誘致として果たす役割も着実に大きくなっています。観光振興や空港整備など他の政策と合わせて、路線維持・拡充に関わる国・自治体による支援の重要性は一層高まっているものと考えます。

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、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航空機燃料税の軽減等が行われている沖縄路線への支援措置については、数年毎の見直しではなく、恒久的な措置とすべきです。

【地方空港におけるLCC等就航加速・緊急パッケージ】



出典：国土交通省

[6] 航空関連産業を支える人材の確保、育成、定着

- 乗員政策等検討合同小委員会の検討は、働くものの意見も十分に考慮し、よりスピード感を持って検討を進めるべき
- 産業全体の魅力向上に政策、労使課題の双方から取り組むべき
- 航空産業に関心を持ってもらえるよう、広く発信することに加えて、適正な規制の見直しによって、人材の確保、育成、定着を進めるべき

現状と課題

航空需要のさらなる増加

国際民間航空機関 (ICAO) の予測では、今後、世界的に航空需要の増大が見込まれており、それに伴い、特にアジア・太平洋地域において操縦士や整備士の需給がひっ迫することが見込まれています。

日本では「明日の日本を支える観光ビジョン」の目標達成に向け、国際線を中心とした航空需要の増大が見込まれています。国内線においては、人口減少や他交通モードとの競争の激化等により、機材の小型化・多頻度化が進んでおり、操縦士や整備士を中心とした人材の需要が増大すると見込まれています。

また外国の航空会社は日本に独自の空港ハンドリングの体制を持っていないことに加え、LCCも自社体制ではなく外部に委託する傾向にあり、これらの航空会社の増便に対しては、既存の空港ハンドリング会社が受入体制を構築する必要があります。そのため、既存各社における要員確保、生産量の拡大にあわせた体制の構築が一層求められています。

乗員政策等検討合同小委員会

航空需要の増加に加えて、日本の主要航空会社における操縦士・整備士の年齢構成を見ると、現状では40代から50代に分布が偏っています。15～20年後の2030年頃にはこれらの層が大量に退職する時代を迎えるため、新たな人材が安定的に供給されなければ、日本の航空会社にとって、中長期的に深刻な人材不足となる恐れがあります。

国土交通省は「基本政策部会とりまとめ」において、上記の課題認識を示

し、有識者による「乗員政策等検討合同小委員会」を立ち上げました。その取りまとめにおいては、国の果たすべき役割を明確にし、短期的・中長期的な対策の方向性が示されました。さらなる具体化に向けては、産官学によるワーキンググループで検討が継続されています。その検討を踏まえ、産業の魅力を発信するしくみとして操縦士および整備士・製造技術者の職業を紹介するWEBサイト (skyworks) が立ち上げられました。

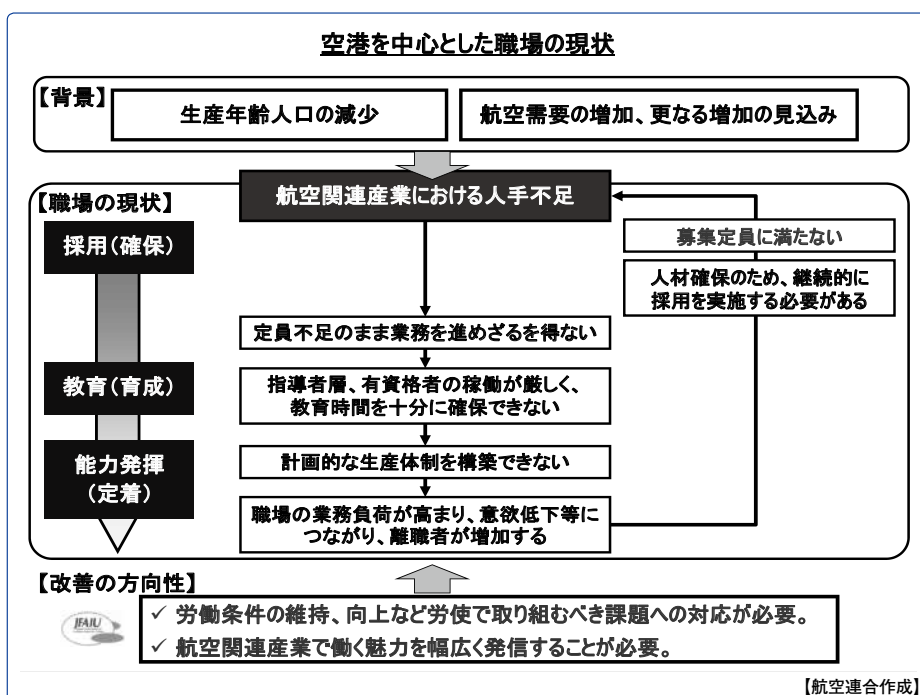
産業全体における人材の不足

操縦士・整備士以外においても、空港や貨物のフロントラインを支える人材を中心に「人材の採用が計画的に進まない」、「離職率が高く、一部の資格者の勤務が連続し、休暇が取得できない」、「資格者の養成に向けた若手への教育の時間を十分に確保できない」など、人材の確保、育成、定着に課題を抱えています。

各社で様々な対策を講じていますが、地方空港では、外航の地上業務を受託できる十分な体制がないため、一部の外航が就航できないなど、運航に関する具体的な影響が生じています。こうした実情に対して、「明日の日本を支える観光ビジョン」では、観光産業の基幹産業化、観光先進国を目指すため、「地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進」に向けて、グランドハンドリング要員の機動的配置を可能にする基準の柔軟化に取り組むとしています。これを受けて国は、空港間で地上業務を応援しやすい制度のあり方として、港内免許やランプパスの基準等の検討に着手しました。

また、保安検査や給油に関する業務など、民間企業が担っている領域の人材に加えて、航空管制官や航空管制情報官など、運航に関連するすべての人材の適正な確保、育成、定着がなければ運航の維持、拡大が難しいことを関係者全体で共有する必要があります。

他業種では、本格的な人材不足に備え、労使で協力して人材確保に向けて取り組んでいます。例えば同じ運輸業界では、バスやトラックのドライバー不足に対して、安全性を担保した上で大型免許や二種免許取得要件の緩和を国に対して求めるなど、具体的な取り組みと成果も表れています。航空産業においても他産業の取り組み事例を参考にし、労使で協力した取り組みが一層求められます。



提言

乗員政策等検討合同小委員会のとりまとめ

運航乗務員や整備士の育成については、期間や費用を要するため行政が課題認識を持ち、対策の方向性が示されたことは航空連合としても一定程度評価できると考えます。

一方、具体化に向けた検討には事業者も含まれていますが、今後は働くものの意見も十分に考慮し、職場の実態をより正確に把握した上で官民が一体となって推進すべきと考えます。特に整備士の効率的な資格者養成や資格適用業務範囲の明確化による資格者のさらなる活用など、早急に検討を進めるべきです。

また、製造技術者に係る認定制度の創設や中長期的な整備士・製造技術者の資格制度や養成のあり方の検討については、「中長期的な対策」として示されていますが、検討のスピードを速めて、可能な限り早期に具体的な施策を実行に移すべきだと考えます。

航空関連産業で働くことの魅力の向上と発信

幅広く志願者を募るには、若年層に航空業界で働くことに対する関心を持ってもらうことが重要です。そのためには、関係各所と連携を図りながら、若年層の関心を高めるためのキャンペーンを実施することが有効です。操縦士や整備士・製造技術者についてはskyworksを通じた情報発信がされていますが、継続的に内容の充実を図り、周知を徹底するとともに、その他の職種も含めて、より一層産業全体での魅力を発信できるように検

討すべきです。加えて、航空専門学校等と連携し、各種イベントを定期的、継続的に開催していく必要があります。

航空連合は、働くものの視点に重点を置き、現在、航空業界に関心を持っていない方も含めた幅広い対象に向けて、航空産業の魅力をホームページやSNS等を活用して発信していくとともに、航空関連産業への関心を高めるイベントを企画し、継続的に開催していきます。

加えて、働くものが産業や仕事に対する魅力を感じ、長く働き続けるためには、人材育成の充実や労働条件の維持・向上、働きやすい環境整備等が重要です。具体的には魅力ある職場・会社づくりに向けて「現状の課題は何か」、「どうすればより魅力が高まるか」といった観点で労使が一層努力して取り組む必要があります。また、航空連合としても引き続き加盟組合と連携を図り、産業全体の労働条件の維持・向上に取り組むことに加えて、空港への育児施設の設置や休憩室の拡充など、施設面での要望の実現に取り組み、魅力ある職場づくりと産業全体の魅力向上に取り組んでいきます。

産業全体の生産性向上に寄与する適正な規制のあり方

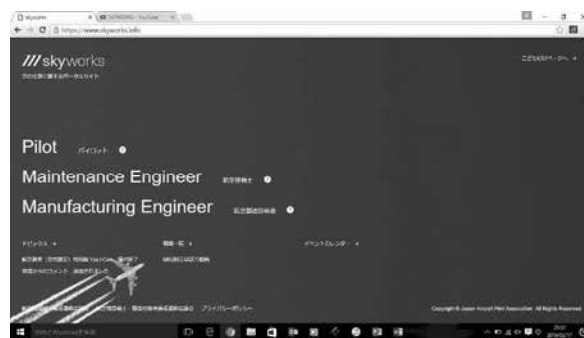
今後の航空需要の増加や少子化による人材確保における課題に鑑み、既に資格を持ち、経験のある人材がいかに効率的、生産的に仕事をできるかという観点も重要です。特に各社労使だけでは解決できない産業全体に関わる規制やルール

に関しては、技術の進歩や国際標準の動向も踏まえ、安全性を確保した上で適宜見直しを図っていくことが重要です。

航空連合はこれまでも働くものの視点から提言を行っています。具体的にはランプパスや港内免許の取得手続きの簡素化により、臨時便などの一時的な需要の増加等に対して空港間での応援が可能となり、生産性が大きく向上します。また、空港内車両の免許について、現在は空港ごとに基準が異なっていますが、道路交通法の範囲外の資格に統一することで、人材の確保、育成、定着が容易になると考えられます。現在、国でランプパスや港内免許のあり方について検討されていますが、早期の実現に向けて取り組みを進めるべきと考えます。

「日本再興戦略2016」においても、第4次産業革命を実現する上で、民によるビジネスモデルの作り込みと官による規制・制度改革を進めるとされています。航空産業においても、産官学で連携した検討を進められるよう、空港における安全性を担保した上で、ランプ内や施設面での自動化、ITの活用による生産性向上に率先して取り組むべきです。そのためには、国が主体となって諸外国の動向や規制のあり方について積極的に情報を収集し、対応を図る必要があります。

(スマホからの閲覧も想定したサイト構成)



(YouTubeにおけるskyworksチャンネル)



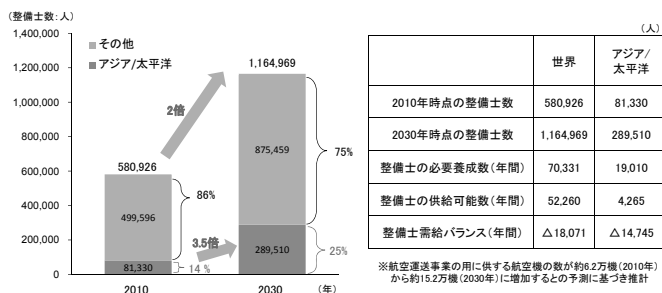
<http://www.skyworks.info/>

出典：国土交通省

国際的な整備士の需要見通し

国土交通省

- 世界的な航空需要の増大に伴い、国際的に2030年には現在の2倍の整備士が必要とされると予測されている。
- アジア/太平洋地域では、2030年に現在の約3.5倍の整備士が必要とされると予測されている。



出典：ICAO「Global and Regional 20-year Forecasts: Pilots-Maintenance Personnel-Air Traffic Controllers」

出典：国土交通省