

## 「地球温暖化対策推進大綱の評価・見直しに関する中間取りまとめ」

### に関する定期航空協会のコメント

8月13日に公表された「地球温暖化対策推進大綱の評価・見直しに関する中間取りまとめ」には、温室効果ガスの排出状況や大綱に基づき実施されている対策・施策の進捗状況の評価とともに、大綱の見直しに際して検討されている様々な追加施策についても述べられている。

その中で、「各区分や部門にまたがる横断的対策・施策」に掲げられている温暖化対策税制については、本邦航空企業に与える影響が大きいことから、その導入に強く反対する。また、夏時間（サマータイム）の導入については、国際航空路線のダイヤ設定に係る制約があるため、所要の条件整備が必要不可欠である。

#### 1. 温暖化対策税制について

昨年8月に公表された「温暖化対策税制の具体的な制度の案」（報告）に対してもコメントしているが、以下に詳しく述べるとおり、航空機燃料に新たな課税を行ったとしても、温室効果ガスの削減にはつながらないばかりか、環境と経済の統合効果は期待できず、さらには、本邦航空企業の国際競争力にも多大な影響を与えることとなるので、温暖化対策税制の導入に強く反対する。

航空機燃料に「価格インセンティブ効果」は働かない

- ・航空輸送は今や国民の足として定着しており、燃料価格の上昇を理由に安易に減便や運休をすることはできない。
- ・現時点で、代替燃料は存在しない。
- ・温室効果ガスの削減には燃費効率の優れた航空機への更新が必要不可欠であるが、新たな課税による費用の増加は、多額の投資を伴う機材更新の足枷となる。

航空分野における国内での税収活用は限られる

- ・航空機及びエンジンは、事実上欧米社主導で開発されているため、税収を国内のみで有効活用することはできない。航空機の技術革新は世界的な枠組の中で議論される必要がある。

本邦航空企業の国際競争力の低下を招く

- ・現在わが国の国内線航空機燃料には、既に世界でも稀で高額な航空機燃料税（26,000 円/kl）が課せられている。
- ・京都議定書を批准していない米国や、温室効果ガスの削減義務を負わない韓国、中国をはじめとするアジア諸国の航空企業は、本邦航空企業の主たる競争相手であり、新たな課税は、本邦航空企業の国際競争力に極めて大きな影響を与える。

なお、本邦航空企業は、これまでも燃費効率の優れた航空機への更新や燃料消費量を抑制する効率的な運航に努めてきており、その結果、大綱に定められた航空部門の削減目標（旅客キロ当たり CO2 排出量を 2010 年度までに 1995 年度比で 7% 削減）は、既に達成している。

## 2 . 夏時間（サマータイム）の導入について

1999 年 2 月に開催された「地球環境と夏時間を考える国民会議」第 5 回中央国民会議においても取り上げられているが、サマータイム導入に伴い対応すべき課題として「国際航空路線の発着時刻の調整」がある。

日本にサマータイムが導入されると、国際線の日本発着時刻の調整が必要となるが、そのためには、以下に述べる問題点への手立てを講じる観点から、所要の条件整備が必要不可欠である。

国際線のダイヤは世界標準時間（UTC）を基準として決定される

- ・国際線のダイヤは、国際航空運送協会（IATA）にて夏冬年 2 回のシーズン毎に、UTC を基準としたルールで調整が行われている。
- ・調整に当たっては、各社が保有している UTC を基準とした既存の時間帯の発着枠（ヒストリックスロット）を保証することが、IATA のガイドラインに定められている。

一方、成田空港には日本のローカルタイムを基準とした制限がある

- ・成田空港には、空港周辺的环境対策として、日本のローカルタイムを基準としたカーフェュー（利用時間規制）、日枠規制、深夜に向け段階的に縮小される発着枠規制といった厳しい制限が設けられている。

サマータイムが導入されると発着調整は困難を極め、欠航も発生

- ・ 仮に、日本にサマータイムが導入されることとなり、IATA ルールに基づいて UTC 上のヒストリックスロットを保証することとした場合には、成田空港の全ての便の発着時間が日本のローカルタイム上 1 時間繰下がることとなる。この結果、例えば、サマータイム導入前 22 時台の便は 23 時台となるが、成田空港での発着規制がサマータイムの導入前後で変わらないとすれば、これらの便は全てカーフェューにより運航できないことになる。また、20 時台の便は 21 時台に、21 時台の便は 22 時台になるため、深夜に向けて段階的に縮小する発着枠により、これらの時間帯の便の一部も運航することができなくなる。仮に、これら夜間に発着していた便を早朝に移行することができれば運航は可能となるが、利用者利便の著しい低下、航空企業の機材繰り等から、極めて困難である。
- ・ 一方、サマータイム導入後も、日本のローカルタイムでヒストリックスロットを保証しようとするれば、相手先である海外の空港での発着時刻を全て 1 時間繰り上げることが必要になる。しかし、海外の相手先空港の多くも混雑していることから、こうした発着時刻の調整は困難を極めることは必至であり、調整できない場合は、本邦航空企業であるか外国航空企業であるかを問わず、一部の便の運航ができなくなるような事態が発生することとなる。

所要の条件整備が必要不可欠

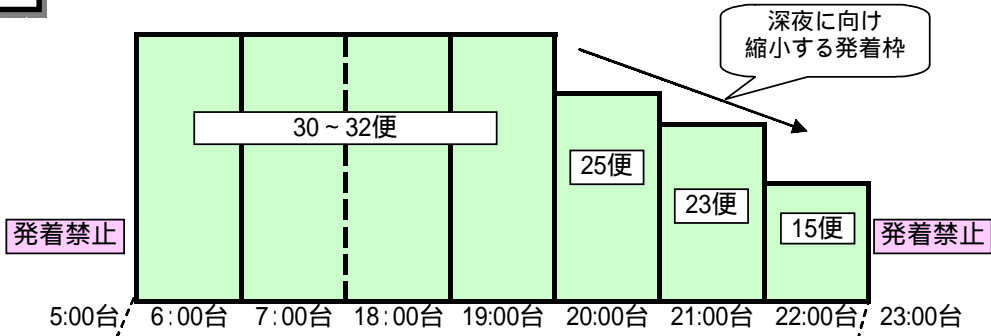
- ・ いずれの場合にせよ、一部の便が運航できなくなることにより、利用者利便が著しく損なわれることになるほか、運航できなくなった外国航空企業の反発が国際問題に発展するような事態も十分想定される。
- ・ したがって、サマータイムの導入に当たっては、内外航空企業や相手国の航空当局などの関係者の十分な理解と協力を得るなど、所要の条件整備を行うことが必要不可欠である。

以上

## サマータイム導入による成田空港発着便への影響【概念図】

- ・機材制限の無い成田空港A滑走路の発着枠は、ほぼ満杯の状況である。
- ・成田空港には安全性や環境への配慮から、1時間当たりの発着回数に制限が課せられており、23:00～翌06:00までは発着禁止となっている。

現在



サマータイムが導入され、UTC上のヒストリックスロットを保证する場合

