

「大阪国際空港の在り方」に関する定期航空協会の意見

1. 大阪国際空港の在り方について

1) 基本的考え方

大阪国際空港（伊丹空港）における環境問題に関しては、その歴史的経緯並びに重要性について、当協会としても十分認識している。

しかし現時点においては、伊丹空港周辺自治体は空港機能の維持を要望しており、地元経済界は空港を活用した地域の活性化を求めている状況にある。また、伊丹空港の運航規模の大幅な削減は現実的ではないと考えられることから、騒音対策地域の大幅な縮小も困難であり、環境対策費用の大幅な削減は期待できない。

現在、国内線利用旅客のうち2割近くが乗降する伊丹空港は、国内航空ネットワークの中核である。この伊丹空港の機能を縮小することは、利用者利便性を著しく低下させることに加え、航空ネットワークの縮小を招くことで、結果として関西圏のみならず日本経済全体へ大きな悪影響を及ぼすことが懸念される。

従って定期航空協会としては、今般「大阪国際空港の在り方」として提案された空港機能の縮小案に対し反対する。

なお、将来的な伊丹空港の在り方については、地元との十分な話し合いを行い、これを踏まえた上での慎重な議論がなされる必要がある。

また、関西圏における三空港の在り方については、各空港の将来展望や関空会社の経営状況、さらには成田空港の民営化や羽田空港の再拡張といった首都圏空港を含めた財源問題等と併せ、国家的見地から総合的に検討していく必要があるものとする。

2) 伊丹空港機能縮小への反対理由

(1) 利用者利便性が著しく低下すること。

伊丹空港は関西空港と比較して、空港へのアクセス時間が短く費用も低廉であることから、利用者の嗜好性の高い空港である。この機能を縮小することは、利用者利便性を著しく低下させることになる。【資料1】

実際に、関西2府3県全体での国内線利用者のうち7割以上が伊丹空港を利用し、また両空港発着便の搭乗率比較では、伊丹空港発着便が関西空港発着便を5～8ポイント上回っている。【資料2・3】

(2) 関西空港には伊丹空港の代替性がないこと。

関西空港は利用者の嗜好性が低いことに加え、航空会社にとっても運航コストが高く、伊丹空港の代替とはならない。【資料4】

実際に、伊丹空港と関西空港の運航回数・提供座席数・運航路線数の格差は年々拡大してきており、現在の関西空港の延べ路線数は、伊丹空港の約半数にまで減少している。【資料5・6】

(3) 航空ネットワークの縮小で経済全体への悪影響が懸念されること。

伊丹空港の機能が縮小した場合、まず採算性の低いローカル線からの撤退が考えられるが、関西圏と地方都市間の航空ネットワークが縮小することは、関西経済のみならず地方経済にも悪影響を及ぼす。

一方、ローカル線ではなく高需要の幹線を減便・縮小すれば、旺盛な航空需要に対応できないことで利用者利便性を阻害することに加え、高速交通体系の大動脈が縮小され、日本経済全体にとって大きなマイナス要因となる。

また、この場合、東京線や福岡線の減便は航空と新幹線との競争を減退させ、結果として交通利用コストの高止まりを引き起こす可能性があり、ひいては我が国産業競争力の一層の低下を招くことも懸念される。

【資料7・8】

なお、上記した・いずれの場合も、伊丹空港から関西空港へ移転する便は限られると考えられ、関空会社の経営改善には寄与せず、また本邦航空企業にとっても、効率的な事業運営が阻害されることで国際競争力が低下する。

3) 各騒音軽減方策の問題点

(1) 機材の制限(3発機、4発機の制限)

高需要の幹線に大型機を投入できないことで需給のアンバランスが生じ、利用者利便性を大きく低下させる。

また、需要状況と投入機材のアンマッチは、航空会社の事業運営上の効率性をも阻害し、社会全体として大きな経済的損失を生じさせる。

*参考：現在、伊丹＝東京に4発機を就航させているJAL・ANAは、計14往復のうち12往復をB747で運航しており、1便あたりの提供座席数は約530席(両社平均、2002年11月ダイヤ)である。特に朝夕は恒常的に満席状態となっているが、仮にこれをB777に置き換えると、年間提供座席数は2～3割減少する。

*参考：伊丹空港発着の高需要路線の小型化は、当該路線での供給不足をもたらすと同時に、伊丹路線を運航していた大型機が低需要路線に就航することを意味し、ここでは逆に供給過剰が発生することになる。

(2) 枠制限の在り方の見直し(最大50枠のジェット枠のプロペラ枠への振り替え)

中小型ジェット機での運航路線をプロペラ機で代替し、同様の供給量を確保するためには、ジェット機の数倍の機材手当てや新たな生産体制(乗員・整備等)の構築を要する。

また、航空機は同一路線を往復運航しているのではなく、1日の中で多様な路線を運航していることから、伊丹路線をプロペラ化した場合の他路線の機材繰りについても十分な検証が必要となる。

(3) 航空会社への騒音排出量の割り当て

減便または機種変更により、上記(1)・(2)と同様の問題が発生する。

(4) 長距離路線(概ね1,000Km以上)の大阪国際空港への就航制限

路線距離によって騒音量に差異はないため、長距離路線の発着制限は騒音量の減少にはつながらず、環境対策効果は期待できない。

利用者の需要動向や選好性等の市場ニーズと関係なく、人為的に特定路線を移転させることは、資源配分の最適化の観点からも妥当ではない。

*参考：1,000km以上の路線には高需要である札幌線や沖縄線が含まれ、これらの旅客数は伊丹利用者全体の約13%を占める(2001年度)。

2 . 環境対策費の負担の在り方について

- ・伊丹空港の環境対策費の負担として、伊丹空港の着陸料を引上げることに
ついては、以下の理由からその妥当性に問題があり、再考を求めたい。

(1) 環境対策費の二重負担となること。

特別着陸料と普通着陸料の一元化の経緯等からすれば、環境対策のための伊丹空港の着陸料の引上げは、明らかに環境対策費の二重負担である。

- ・空整特会の環境対策費の財源であった「特別着陸料」は、1998年以降、「普通着陸料」と一元化され、現在の「着陸料」となった。この一元化の背景としては、伊丹空港のように環境対策を必要とする空港の代替として、環境対策を空港整備に織り込んだ関西空港のような海上空港が建設されるようになり、環境対策費と空港整備費とを区別し難くなってきたことが理由の一つとされている（「空港使用料に関する有識者懇談会報告（1996.6.18）」）。
- ・確かに、環境対策費と空港整備費を明確に区分することは困難な場合もあるが、着陸料への一元化の際、当時の特別着陸料と普通着陸料とを概ねそのまま合算した経緯からすれば、現在の着陸料には環境対策費相当分が含まれていることは明らかである。
- ・また、現在でも、伊丹空港を始めとする多くの空港においては、空港整備とは別に、従来と同様の環境対策が実施され、その財源には着陸料が充当されている。
- ・こうした現状からすれば、伊丹空港の環境対策費に充てることを目的に、伊丹空港の着陸料を値上げすることは、環境対策費の「二重負担」を求めることに他ならない。【資料9】

伊丹空港の環境対策費相当分も関西空港の空港整備費相当分も、既に着陸料という形で負担しており、この意味からもやはり二重負担となる。

- ・現在、関西圏においては、「伊丹空港の環境対策費」のほか、「関西空港の建設費」も伊丹空港の環境対策的な側面を有しており、環境対策について言わば二重の支出が行われているとの議論もある。
- ・しかしながら、伊丹空港の環境対策費相当分に加えて、関西空港の空港整備費相当分についても、着陸料（さらに関西空港においては極めて高額な賃借料）という形で、現在、航空会社（ひいては利用者）が負担を行っているところであり、こうした負担に加えて、伊丹空港の環境対策費のために更に着陸料負担が増加するとすれば、これはやはり二重負担であると言わざるを得ない。

(2) 利用者負担がさらに突出した高水準となること。

既に我が国における利用者負担は世界に突出しており、伊丹空港でも約98億円(2001年度、航空三社グループ計)の着陸料を支払っている。利用者負担がこれ以上増加することについては、容認できない。【資料10】

(3) 伊丹空港発着路線の運賃値上げにより、伊丹・関西の両空港が「マルチエアポート 注」でなくなること。

注 同一都市圏の複数空港を同一空港とみなし、運賃(予約変更が可能な運賃)を同一に設定することで、利用者が自由に空港を変更できるようにする制度。現在、ニューヨーク・ロンドン・パリ・東京・大阪など世界の空港で運用されている。伊丹空港路線と関西空港路線の運賃に差異が生じることは、両空港がマルチエアポートとならない(同一空港とみなすことができない)ことを意味する。

利用者利便性が著しく低下する。

- ・マルチエアポートでなくなった場合、旅客が利用する空港を伊丹/関空間で変更する時には「搭乗路線の変更」となり、払い戻し・再発券の手続き・手数料負担が発生する。これにより、現在、東京=伊丹/関空路線で実施しているシャトル運賃は実質的に機能しなくなり、さらに回数券の相互利用もできなくなることで、利用者利便性は著しく低下する。【資料11】

関西空港利用の低下を招く。

- ・東京=大阪はビジネス路線であるため回数券の利用者が多いが、両空港がマルチエアポートでなくなった場合、多くの旅客は利便性が高い伊丹空港発着便の回数券を購入し、そのまま伊丹便を利用するものと予測され、関西空港の利用は減少するものと考えられる。

* 参考：東京=大阪線のサンプリング調査によると、東京=伊丹路線を利用した旅客のうち、東京=関空の航空券を所持していた旅客はわずか2%であった。他方、東京=関空路線を利用した旅客の23%は伊丹路線の航空券を所持していた(いずれも予約変更可能な運賃を利用する旅客を対象とした調査)。

このことから、東京=大阪線を利用する旅客の多くは、東京=伊丹路線の航空券を購入し、伊丹便が満席あるいは運航していない時間帯において関空便を利用していることがわかる。【資料12】

なお、運賃ではなくこれを「特別料金」として徴収する方法については、以下の理由により航空会社にとっての選択肢とはなり得ない。

特別料金としての妥当性に欠ける。

- ・航空保険特別料金のように、旅客あたりのコストが比較的明確であり、かつ一時的あるいは臨時的に発生するコスト増加部分を「特別料金」として利用者に転嫁する場合と異なり、旅客あたりの負担額（原価）を特定することが困難で、かつ恒久的あるいは極めて長期間にわたりコストとして発生するものについて「特別料金」として旅客に転嫁することは、妥当性を欠く。

利用者への説明責任を果たすことができない。

- ・特別料金を設定する場合には、利用者に対してその徴収目的が伊丹空港における環境対策費を賄うことにある旨を明示することが必須である。
- ・しかし、「環境特別料金」と着陸料の値上げ額、さらには、徴収目的である伊丹空港の環境対策費の間に金額的整合をとることは困難であり、利用者への説明責任を果たすことができない。
- ・また、空港維持運営費のうち「環境対策費」のみを料金化する理由、さらには、伊丹空港利用者だけに環境対策費の負担を求め、同様に多額の環境対策費が発生している福岡空港や成田空港の利用者にはこれを求めない理由（環境特別料金の設定は原因者負担原則による）についても、実際に料金設定と徴収を行う航空会社としては、利用者に説明することができないと考える。
- ・なお、過去において、利用者から徴収した「ジェット特別料金」とくに納める特別着陸料との差額、及び特別着陸料と環境対策費との差額に関して、さらには料金徴収そのものの妥当性について社会的に批判を受け、これが廃止に至った経緯がある。【資料13】

航空会社のシステム対応が困難である。

- ・特定空港の発着路線を対象として「特別料金」を設定する場合、システムの改修に長期間を要するため、この時期に決定したとしても、来年度からの運用は到底不可能である。なお、特定路線に対する特別料金の設定は、システム開発及びメンテナンスに多大な費用を要する。

以上