

2005年4月13日
定期航空協会

「京都議定書目標達成計画（案）」に関する定期航空協会の意見

2005年3月に公表された「京都議定書目標達成計画（案）」（以下、計画案という）に対する当協会としての意見は下記のとおりである。

記

計画案第3章第2節第1項「温室効果ガスの排出削減、吸収等に関する対策・施策」の中にも記載されているとおり、本邦航空企業はエネルギー効率の良い新規機材の積極的な導入等により、業界の環境自主行動計画や政府の地球温暖化対策推進大綱の目標を、2002年度時点で既に達成する効果を挙げている。

航空業界としては、計画案に定める原単位当りの温室効果ガスの新たな排出量削減目標の達成に向けて引き続き努力をしていく所存であり、政府においては、機材の導入・改修支援に加え、飛行ルート of 直行化・短縮化など、温室効果ガス排出量の削減に資する制度の積極的な整備をお願いしたい。

一方、第3章第2節第2項「横断的施策」の一つとして「環境税」と「サマータイムの導入」が掲げられているが、「環境税」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、「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多大な影響を及ぼすため、所要の条件整備が必要不可欠であると考えます。

1. 環境税について

2003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）」や2004年9月に公表された「地球温暖化対策推進大綱の評価・見直しに関する中間とりまとめ」に対してもコメントしているが、以下の理由により、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、環境と経済の両立効果は期待できず、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、環境税の導入に強く反対する。

- (1) 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。
- (2) 航空分野における国内での税込活用は限られる。
- ・ 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、税込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。
- (3) 本邦航空企業の国際競争力に多大な影響を与える。
- ・ 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の低下を招くなど多大な影響を与える。

2. 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を導入するに当たっては、国際線の日本発着時刻の調整が必要であり、成田空港などの混雑空港における有効時間帯の発着枠の確保は利用者利便や国際競争力を維持する観点から、極めて重要な課題となる。この課題に対応するためには、以下のような条件の整備が必要不可欠である。

(1) 国際線のダイヤ設定の現状及びサマータイム導入による影響について

国際線のダイヤ設定の現状

- ・ 国際線のダイヤは、世界標準時間（UTC：Coordinated Universal Time）を基準として国際航空運送協会（IATA：International Air Transport Association）にて夏冬年2回のシーズン毎に調整が行われている。
- ・ サマータイム期間は、欧州型（3月最終日曜日～10月最終日曜日）と北米型（4月の第1日曜日～10月最終日曜日）に大別されるが、国際線のダイヤは、欧州型に合わせ、夏ダイヤ・冬ダイヤが調整・設定されている。
- ・ ダイヤ調整に当たっては、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。

- ・ 特に、成田空港では、空港周辺の環境（騒音）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（23時～6時までの利用時間規制）、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ため、ダイヤを変更する上で特段の考慮が必要となる。

サマータイム導入による影響（概念図参照）

- ・ 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、成田空港における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。同様に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。また、これら夜間に発着していた便を早朝6時台に移行することは、利用者利便の著しい低下、相手国との調整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ならば、相手先である海外空港の発着時刻を全て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おり、発着時刻の調整は困難を極め、仮に調整ができない場合には、本邦航空企業であるか外国航空企業であるかを問わず、週200便以上の便が運航できなくなる事態が発生する。
- ・ いずれの場合にせよ、相当数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。

(2) サマータイムの検討の際に解決すべき課題について

成田空港などの混雑空港における発着枠の確保が必要

- ・ 前述のような影響を避けるためには、成田空港などの混雑空港における各社の発着枠を確保することが必要不可欠である。

その他所要の条件整備が必要不可欠

ア．必要な発着枠の確保に目途を立てた上で、さらに導入には2年程度の準備期間が必要

- ・ 具体的には、混雑空港に乗り入れている各航空会社にサマータイム導入を案内後、各社が計画の変更を検討し、その計画を持ち寄ってダイヤ調整を行うための期間が合計で2年程度必要となる。また、他業種と同様に、大規模なシステム改修のための準備期間も必要となる。

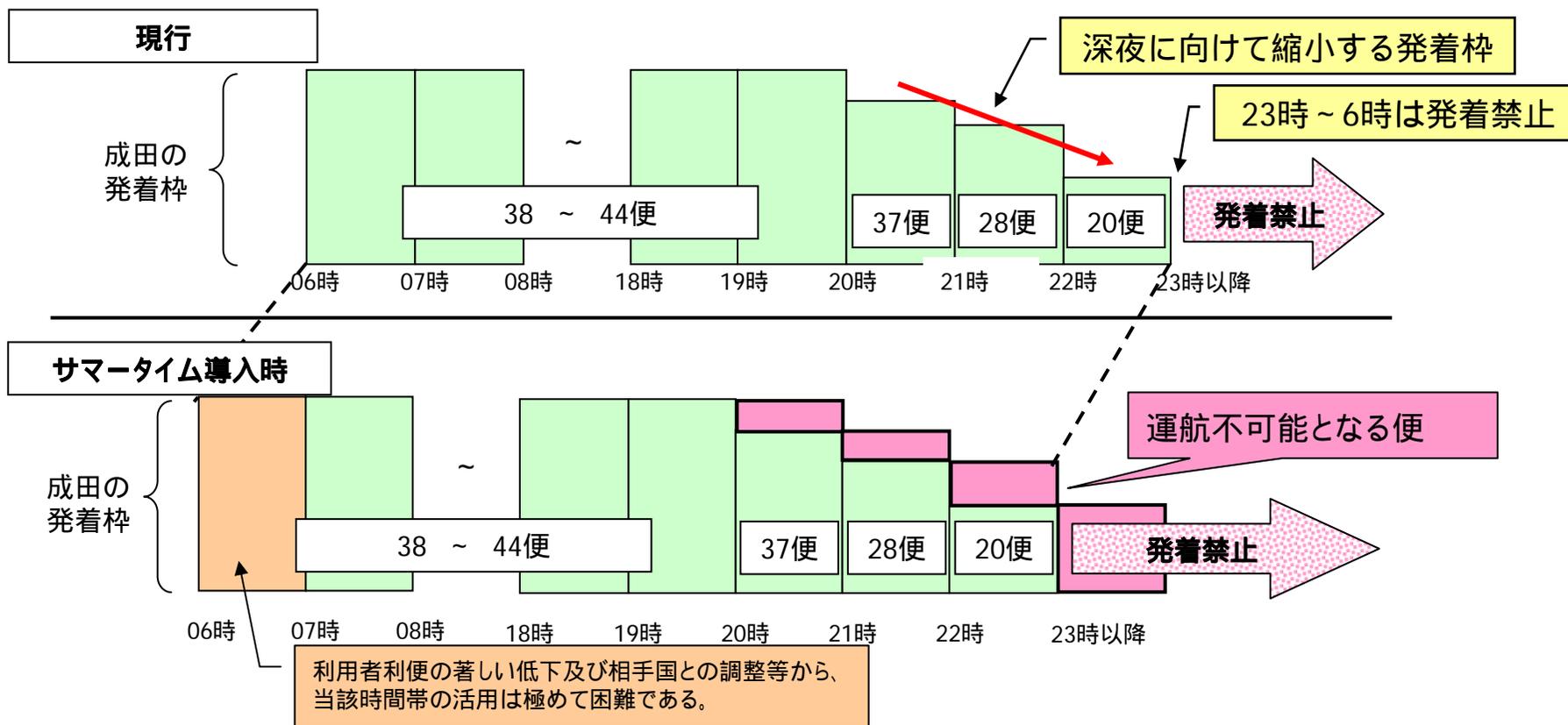
- イ．サマータイム期間は3月最終日曜日での切替え（欧州型）とすべき
- ・ 国際線のダイヤ期間は「欧州型」（3月最終日曜日～10月最終日曜日）と同じ期間で設定されていることから、日本でのサマータイム期間を欧州型にて設定すれば、全期間を通じてサマータイムに合った発着時間を設定することが可能となり、利用者利便が向上する。さらに、学校の春休み期間中に切替える欧州型の方が学童等へ与える影響も少なくなることから、サマータイムへの切り替えは3月最終日曜日とすべきである。

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】



成田空港においては、夜間・早朝に発着規制が存在し、発着枠もほぼ満杯であることから、サマータイムが導入された場合、週200便以上の便が運航できなくなるような事態が発生する。



影響を受ける各社の発着枠が確保できなければ、外国航空会社の反発により、国際問題に発展するような事態も十分想定される。

ダイヤ調整を実施する際には、海外相手空港の発着枠の調整も必要となるが、海外でも多くの混雑空港があり、接続にも影響を与えるため、調整は容易ではない。