

# 「空港インフラへの規制のあり方」について

---



2008年9月8日

定期航空協会

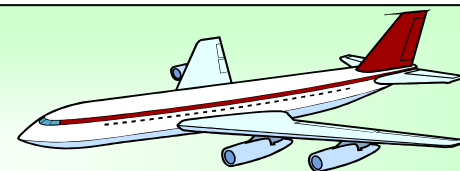
# 1. 定期航空協会の概要について



定期航空協会は、国内の定期航空会社16社で構成されており、我が国航空運送事業の健全な発展を促進することを目的として、航空運送事業に関する調査、研究等に取り組んでいます。

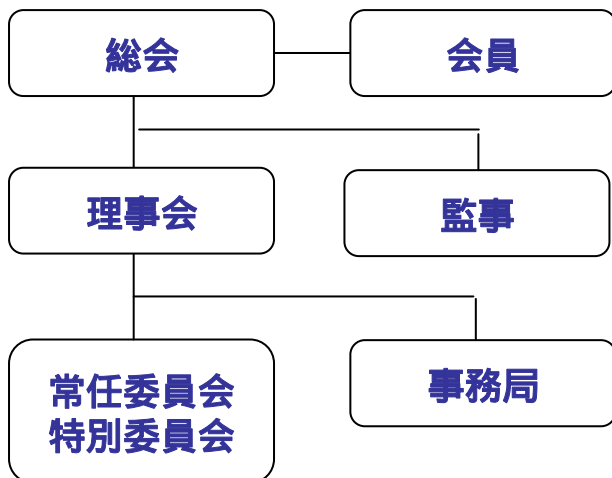
## 【主な活動】

航空運送事業に関する調査、研究  
政府、国会、政党等に対する陳情、要望  
航空利用者等への広報活動  
法務関係諸問題に関する事項  
その他本会の目的を達成するために必要な事項等



JALグループ6社、ANAグループ5社、日本貨物航空、北海道国際航空、スカイネットアジア航空、スターフライヤー、ギャラクシーエアラインズ (以上16社)

## <体制>



## <役員>

会 長	西松 遙	株式会社日本航空 代表取締役社長
理 事 長	辻岡 明	
専務理事	坂尻 敏光	
理 事	山元 峯生	全日本空輸株式会社 代表取締役社長

### < 常任委員会 >

- ・企画委員会  
(企画、空港、貨物、環境、旅客各小委員会)
- ・広報委員会
- ・法務委員会
- ・技術委員会(整備、運航各小委員会)

### < 特別委員会 >

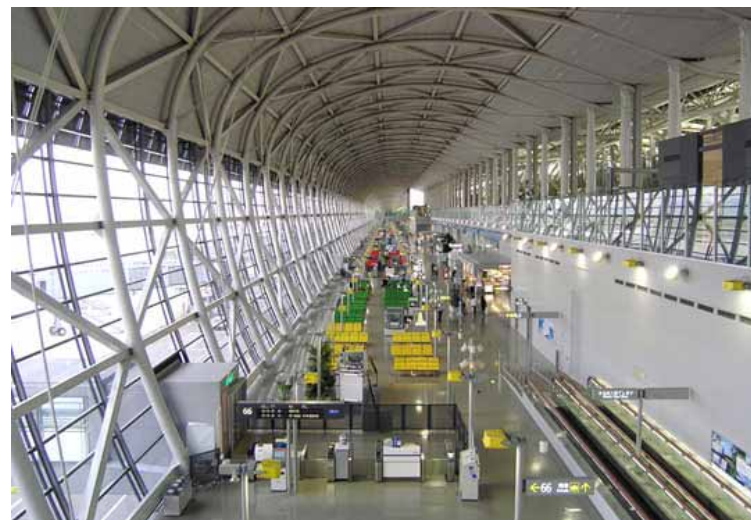
- ・安全委員会(安全小委員会)

## 2. 航空会社の基本的スタンスについて



- 空港に対しては、適正な料金やサービスの水準を確保するための仕組みやルールを確立することが必要です。

- ・ 空港は、利用者、航空会社、国、いずれにとっても重要なインフラであり、その空港に利用者や航空会社が求めるものは、良いサービスを適正な価格で利用できることです。
- ・ 一方で、空港は、地域独占性があるため、競争による料金水準の低廉化やサービスの向上といった市場原理が働かない傾向があります。
- ・ したがって、適正な料金やサービスの水準を確保する仕組みやルールを確立することが必要です。



### 3. 適正な料金水準の確保について



■ 適正な料金水準を確保するためには、利用者が料金の設定根拠や妥当性を検証できる仕組みが必要です。

- ・ 現行の届出制や上限認可制は、利用者が料金の設定根拠や妥当性を検証できる仕組みになっていません。
- ・ 料金算定の基礎となる情報を航空会社を含めた関係者に開示し、他空港との比較検証を行い、料金を決定する仕組みを構築すべきです。

■ 利用が不可欠な施設、設備の使用料は、すべて料金規制の対象とすべきです。

- ・ ボーディング・ブリッジや給油施設、一部空港の旅客取扱施設といった運送、運航にとって不可欠な施設でも料金規制の対象になっていないものが存在します。
- ・ これらの施設においては、「高ければ使わない」という市場原理が働かないため、料金規制の対象とする必要があります。

## 4. 適正なサービス水準の確保について



■ サービス水準について、利用者の視点で体系的に評価し、向上させる仕組みが必要です。

- ・適正なサービス水準の確保については、各空港会社やターミナルビル会社の個別の努力に委ねられています。
- ・空港の公共性といった特性に鑑みると、利用者の視点から、求められるサービス水準を定義し、現状を把握、分析し、フィードバックする仕組みが必要です。



ICAO(国際民間航空機関)やEUにおいては、適正な料金やサービス水準を確保するために、前述の内容が指針として既に設定済み、もしくは今後設定される見込みです。

## 5. 空港ターミナルビル会社等の運営について



- 民間の空港ターミナルビル会社等も、空港会社と同様の視点を持って適正な規制のあり方を検討する必要があります。

・空港ターミナルビル会社等も、空港会社と同様に、公共性や地域独占性という特性を有しており、空港会社と同様の観点から、適正な規制のあり方を検討する必要があります。

