

空港運営のあり方について ～働く者からの提言～

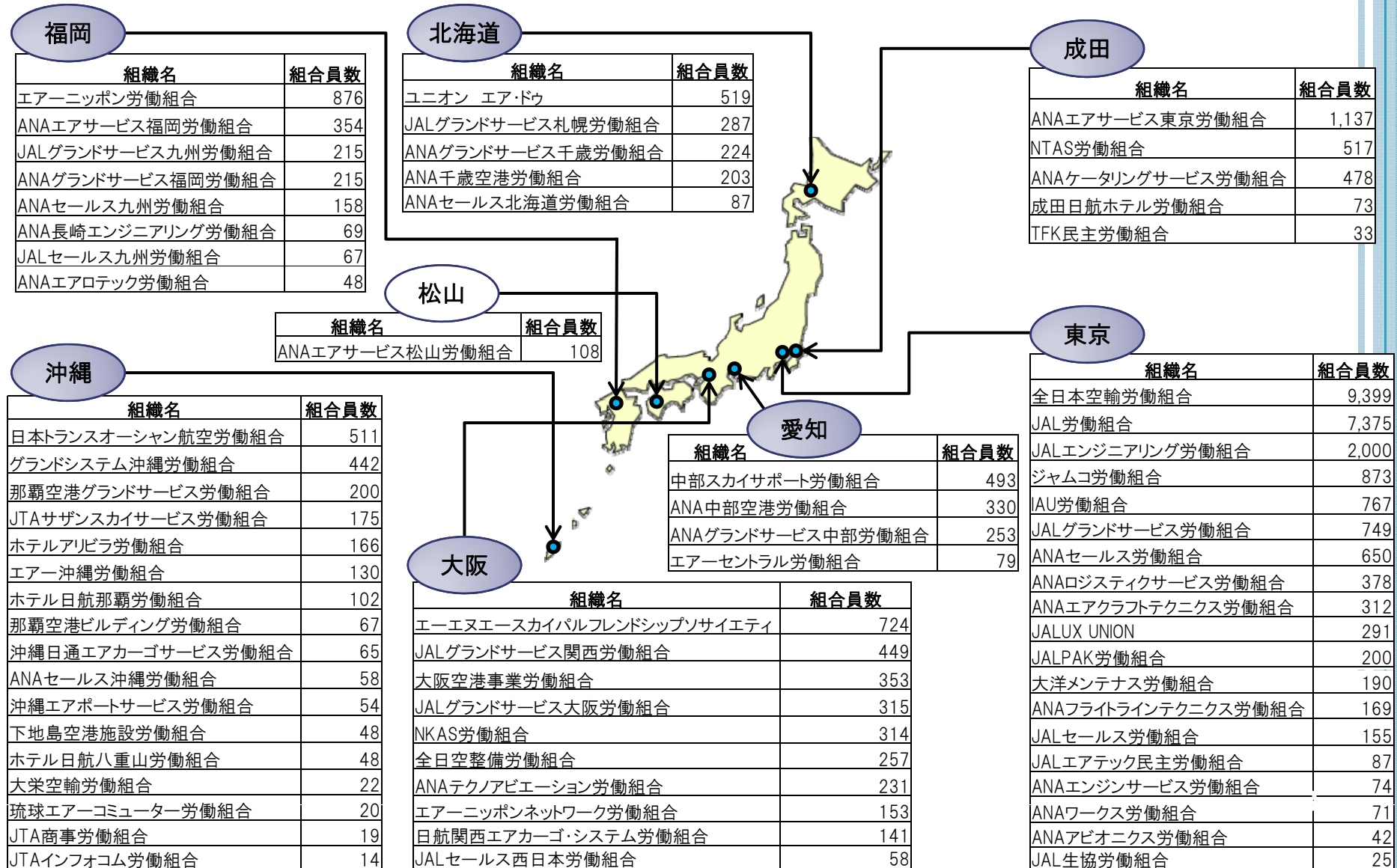


2011年2月25日

航空連合

1. 航空連合について
2. 空港の運営形態の見直しにあたって
3. 安心・安全な空港の実現に向けて
4. 利用しやすい空港の実現に向けて
5. コストパフォーマンスの高い空港の実現に向けて
6. まとめ

1. 航空連合について (1) 組織概要



2011年2月現在、64労組、36,143名（上部団体：連合、交運労協に加盟）

1. 航空連合について (2) 活動概要



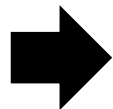
【航空連合第12期運動方針】

《スローガン》

産業政策の実現をとおして、安心して生活できる強固な産業基盤をめざそう！

《重点取組項目》

- ①産業基盤の強化をめざし、産業政策の実現に取り組めます。
- ②雇用の確保と、労働条件にかかわる課題解決に取り組めます。



2010-2011産業政策提言

Part I. 航空行政、空港整備と財源

公平な競争環境の整備、空港整備財源/空港運営/空港整備のあり方、航空ネットワークの維持、運営

Part II. 航空安全政策

航空安全、航空保安、事故調査、空域と管制方式、機内迷惑行為の抑止、手荷物と貨物、航空機整備

Part III. 利用者本位の空港造り

空港の利便性向上、空港アクセス、貨物物流

Part IV. 観光政策

観光振興

Part V. 環境政策

航空業界の環境への取り組み

Part VI. 地方別政策

1. 航空連合について (3) 産業政策提言



【空港整備勘定の見直し①】

現在の空港整備勘定は
その役割を終えた
(プール制は廃止を)

歳入と歳出の
関係透明化

歳出の徹底的な削減に
よる歳入の見直し
(特に公租公課)

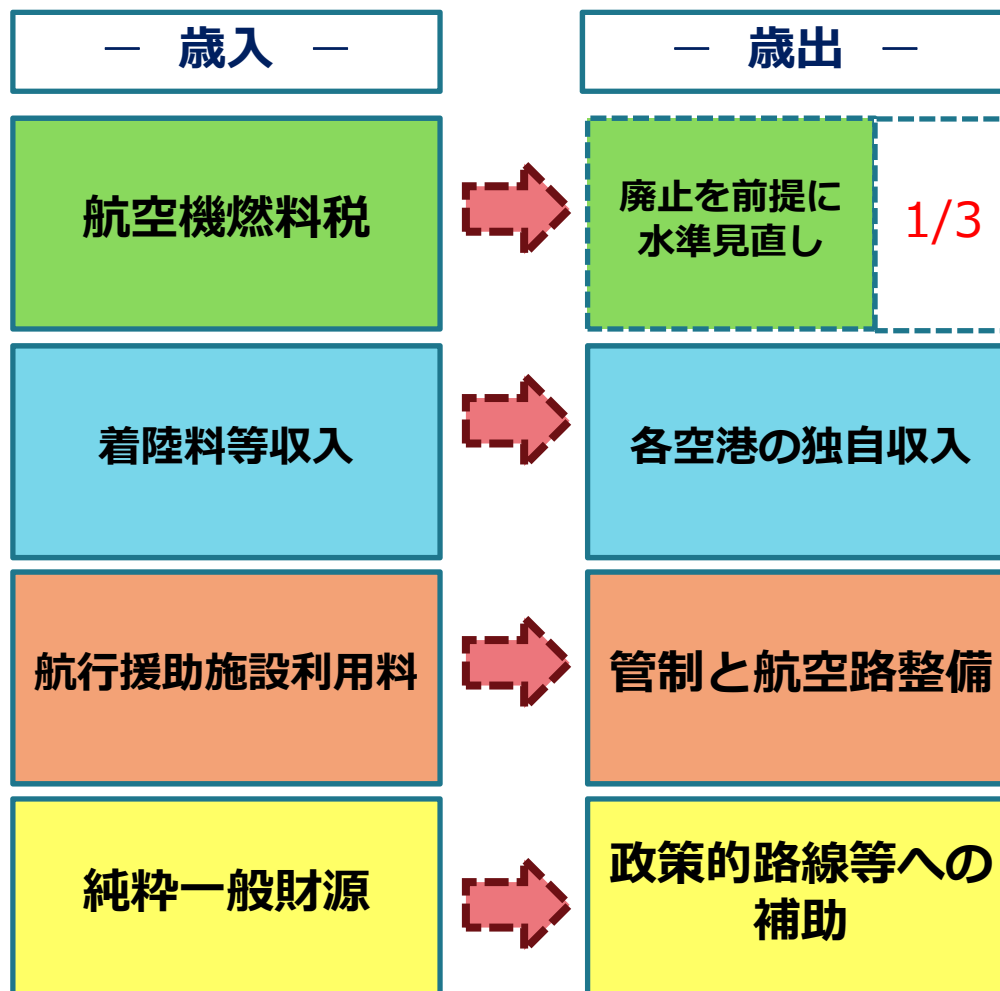
★事業仕分けで「空港整備勘定の廃止」の方向性が示されているが、まずは歳出と歳入を見直すべき。

★受益者負担の原則は維持しつつも、羽田空港のような国家的プロジェクトに対しては純粋一般財源の投入を積極的に行うべき。

1. 航空連合について (3) 産業政策提言

【空港整備勘定の見直し②】

《歳入と歳出の関係明確化》



2. 空港の運営形態の見直しにあたって

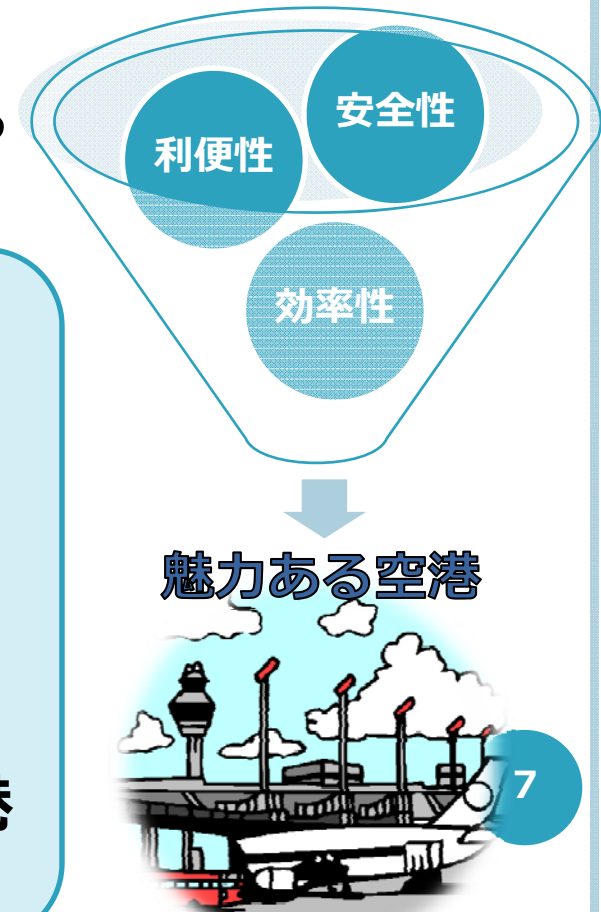
空港運営形態の見直し、空港民営化を検討するにあたり、利用者（お客様・働く者）目線を忘れてはならない。

✈️ 利用者に選ばれる魅力ある空港とは？

安全性 安心・安全な空港

利便性 利用しやすい空港

効率性 コストパフォーマンスの高い空港



3. 安心・安全な空港の実現に向けて



(1) 航空保安体制の強化


《制限区域内への不法進入事例》

発生年月日	発生空港	概要
2006.4.8	神戸	一般人が車でフェンスを突き破り、エプロンを走行
2007.10.31	千歳	運送事業者トラックが貨物地区から制限区域内に進入
2008.8.27	羽田	一般人が貨物地区から制限区域内に進入
2009.12.12	福岡	自転車に乗った一般人が貨物地区から制限区域内に進入
2011.1.11	広島	一般人が2メートルのフェンスを乗り越え、駐機場内に進入



《国際テロ・未遂事例》

発生年月日	発生国・都市	概要
2001.9.11	ニューヨークなど	同時多発テロ事件
2006.8.10	ロンドン	液体爆発物を機内に持ち込み爆発させる計画が判明（未遂）
2009.12.25	米国	デルタ航空機内での爆破テロ行為（未遂）
2010.10.29	イエメン	米国向け航空貨物の中に爆発物が入っていることが判明（未遂）
2011.1.25	ロシア	モスクワの空港での爆破テロ事件

 テロ・ハイジャックは「国家」をターゲットとした行為。費用負担も含め、国が一義的に責任を負うべき。

 オープンスカイの進展、訪日外国人の積極的誘致のなかで、航空保安体制の強化は、一層重要になる。

3. 安心・安全な空港の実現に向けて



(2) 空港制限区域（ランプエリア）における安全確保

近年、空港制限区域内での作業中に負傷する事故が増加傾向にある。
また、航空機や空港施設の損傷事故も後を絶たない。



ヒューマンエラーの撲滅を図るとともに、補修工事の徹底、誘導路表示や車両通行帯の路面表示の改善、避雷用グランドアースポイントの設置など、国・空港運営事業者・航空運送事業者が連携し、対策を講じる必要がある。



4. 利用しやすい空港の実現に向けて

(1) 空港アクセスの改善

- ✈️ 空港アクセスの時間短縮とストレスフリーの実現。
深夜早朝時間帯のアクセス改善。
- ✈️ 空港運営会社と航空運送事業者、航空局、鉄道局、道路局、自治体との連携による課題解決。



(2) ユニバーサルデザインの推進

- ✈️ 外国人も含めたすべての人にとってやさしい空港。

4. 利用しやすい空港の実現に向けて

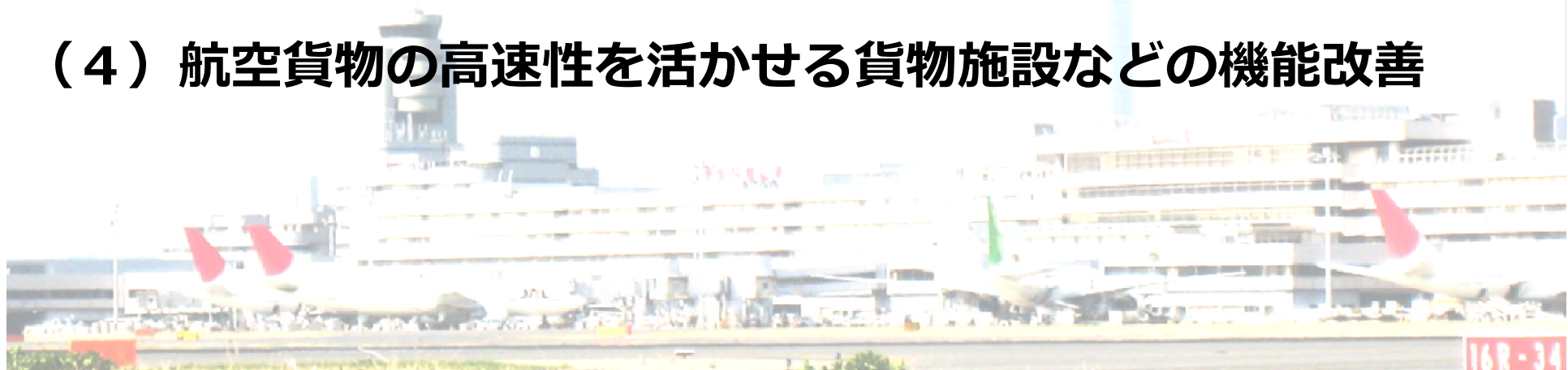
(3) 空域・管制処理能力の拡大

- ✈ 首都圏上空空域のさらなる活用
- ✈ 管制官の生産性向上に資する施策の実施



- ✓ 安全性の向上
- ✓ 利便性の高い運航ダイヤの設定
- ✓ ネットワーク拡大自由度の増加

(4) 航空貨物の高速性を活かせる貨物施設などの機能改善



5. コストパフォーマンスの高い空港の実現に向けて



コストパフォーマンスの高い空港とは、

適正な料金で適正なサービスが提供される空港のこと。

結果として空港利用促進・事業者の参入促進につながる。

そのためには次の視点で検討を進める必要がある。

5. コストパフォーマンスの高い空港の実現に向けて

(1) 独立した空港運営

透明化

- 空港別収支算出の共通ルールを策定し、地方管理空港も含めた全ての空港ごとの収支を明確にする。

一体化

- エアサイド（滑走路・エプロン）とランドサイド（ターミナル・駐車場）の運営を一体化する。

独立採算

- 運営形態にかかわらず、空港ごとの独立採算を基本として運営を行う。

効率化

- 徹底した効率化により支出の削減を図り、利用者負担（着陸料・駐車料金・テナント料等）の軽減につなげる。

5. コストパフォーマンスの高い空港の実現に向けて



【関連課題】

《羽田空港に係る借入金の償還》

羽田空港に係る借入金の償還（約1兆円）については、償還方法の見直しも含め、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。また、独立採算運用後の羽田空港の収益からの返済、N A A株の売却益の投入も選択肢として考えられる。

《赤字空港への対応》

独立採算後の収支が赤字の空港への対応としては、収支が黒字か赤字かという点のみで必要性を考えるのではなく、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る。

5. コストパフォーマンスの高い空港の実現に向けて

(2) 地域との連携



★観光振興などによって地域を活性化させ、空港利用者の増加を図ることができる。

★飛行機を利用しなくとも、空港に行くような施設・サービスを提供することも重要。
(地域生活に根ざした空港)

★空港利用者の増加、地域の活性化は結果として雇用の創出にもつながり、好循環が生じる。

6. まとめ

- ✈️ 空港運営のあり方に関する検討は、空港整備勘定のあり方に大きく関係する。航空連合が結成以来主張を続けてきた空港整備勘定の抜本的な見直しとあわせて進める必要がある。
- ✈️ これまでに述べた利用者目線の空港運営が担保されるのであれば、民営化・コンセッション・地方自治体による運営など、運営形態は一律である必要はない。