



欧州ビジネス協会  
在日欧州（連合）商工会議所

# 航空会社

主要な問題および提案



**高コスト**



# 高コスト

## 年次現状報告：進展なし

- ❑ 成田空港の着陸料を決定するための交渉の新ラウンドが今年進行中である。
- ❑ 2009年に行われた着陸料の小幅の引き下げは、同額の「旅客保安サービス料」を導入することによって可能になったにすぎない。
- ❑ 利用可能な発着枠数の最近の増加は、その結果としての空港単価の低下が航空会社にとっての着陸料低下として反映されるはずであり、したがって、さらなる引き下げが可能になるはずである。
- ❑ 空港が十分に利用されない場合、そうした空港を閉鎖または統合すれば、この問題の解決に貢献するはずである。



# 高コスト

## 年次現状報告：進展なし

- ❑ 日本がアジアのほかのハブ空港との競争力を保つためには、空港コストの50%もの削減を目指す新たな機構が必要である。
- ❑ 関西国際空港と伊丹空港を一つの持ち株会社へと統合する計画は歓迎される。
- ❑ しかし、この市場における大手航空会社の長期的プレゼンスを安定化するためには、関西空港の着陸料の大幅な引き下げがまだ必要である。



# 高コスト

## 提案

空港当局から課される法外なコストの引き下げに道を開くため、空港整備特別会計を廃止すべきである。空港でのセキュリティ対策のコストは、航空会社に課せられるべきではなく、それぞれの空港のバランスシートにおいて吸収されるべきである。成田と羽田で利用可能な発着枠数の増加は、運輸分野における政府の成長戦略への主要な貢献者である航空会社にとってコスト削減を意味すべきである。



# 空港インフラ



# 空港インフラ

## 年次現状報告：限られた進展

- ❑ 日本は、既存空港インフラの最適活用のための首尾一貫した計画を欠いている。
- ❑ 羽田の第4滑走路は2010年にオープンすることになっている。
- ❑ 国交省は、国際路線に新たに約6万の発着枠を割り当てており、夜間にアジア路線以外の発着を認めることにしている。
- ❑ しかし、こうした発着枠は、均等に割り当てられておらず、政府はローカル空港間および航空会社間の競争に及ぼす結果も考慮すべきである。
- ❑ 羽田が国際便に開放された暁には、羽田空港を実用的に利用できる時間枠をすべての航空会社が共有するべきである。



# 空港インフラ

## 年次現状報告：限られた進展

- 欧州の航空会社が日本の国内路線との乗り継ぎのために羽田を利用することが出来なければ、羽田空港をハブ空港と見なすことはできない。

## 提案

日本は、すべての利用可能な空港インフラの効率的利用のための計画を設け、羽田空港を日欧間のすべての便に差別なく開放すべきである。時間制限をもし設けるのであれば、離陸時刻(22時以降)に限定すべきであり、17時以降の着陸時刻には適用されるべきではない。現代の飛行機の騒音レベルは大幅に低下しているため、成田空港の夜間発着禁止時間帯の短縮を検討すべきである。



# 流通販売



# 流通販売

## 年次現状報告：進展

- 2010年9月、国交省は、国際航空運賃規制を緩和する措置をとった。
- その結果、航空会社は原則として、新しい運賃を設定したり、市場需要の変動やすべての販売チャネルにおける市場ネットフェアに応じて随時、運賃水準を変更したりできるようになるはずである。

## 提案

- 政府は、発表した変更を速やかかつ効率的に実施すべきである。
- 日本は、税金および利用料を含む最終(合計)消費者料金をすべての販売チャネルで公開させる可能性を検討すべきである。



JAL

日航再編



JAPAN AIRLINES

# 日航再編

## 年次現状報告：新たな問題

2010年1月以降、JALは会社更正手続に入っている。政府は、JALのさらなる資本再構成が競争に対して持つ含みを注意深く検討すべきである。

### 提案

- 政府は、日航更生計画の実施をつぶさに監視し、とりわけキャパシティと運賃設定の方面で市場のゆがみが生じる場合には、介入すべきである。
- 政府は、羽田の新しい便利な発着枠の利用が、JALの構想する会社再建の柱になるとのJALの宣言にとりわけ照らして、欧州の航空会社にとっての羽田空港への参入障壁を低減すべきである。

