



NEWS

No: 13

日本の航空インフラに対する広い視野での考察が必要に -オリンピックは大変重要な変化を促す好機-

2017年3月9日(東京) - 国際航空運送協会(以下、IATA)は日本に対し、2020年東京オリンピック開催および観光業界のさらなる成長に向けて、広い視野での考察と業界全体での広範な協議を通じ、航空インフラ整備の必要性を強調しました。

日本は、訪日外国人旅行者の獲得に対し攻めの目標を掲げています。2016年の訪日外国人旅行者は、およそ2400万人を記録しています。オリンピック開催年である2020年には、日本は4000万人の訪日外国人旅行者を想定しており、およそ700億ドル(約8兆円)の経済効果を見込んでいます。そして2030年には6000万人の訪日外国人旅行者と1300億ドル(15兆円)の経済効果を目指しています。

インフラ整備の費用

インフラ整備を計画的に成功させることが、日本の観光業を引き続き成長させるための重要なカギとなります。東京羽田国際空港のネットワークを発展させたこと、仙台空港、大阪の関西国際空港と伊丹空港を民営化したこと、およびコスト削減とインフラの最適化を行うことで競争力を改善するという、継続的な努力の成果として順調な発展が進んでいます。

IATAの事務総長兼CEOであるアレクサンドル・ドゥ・ジュニアック(Alexandre de Juniac)は、このほどの来日に際し、在日米国商工会議所で行われた[スピーチ](#)の中で以下のように述べました。「つい最近まで日本の空港は、最も空港利用料の高い空港でした。今日では、安いとは言えないものの、関西空港と成田空港については、これまで最も費用の高い10の空港に入っていましたが、それぞれ13位と23位にまで順位を下げました。あるべき方向に向かっているとと言えますが、とりわけ時代に逆行して利用料を上げている羽田空港については、まだ課題が残されています。」

価格設定を行う際には、公共の利益および商業的利益の均衡を適切に保つことを確実に保証できるように、IATAは空港の経済的規制を要請しています。国のインフラの中でも最も重要なものとして、空港は国際的な競争力を築く役割を果たす必要があります。しかし、独占的なサービスプロバイダーであるため、必ずしもそのようにはなっていると限りません。

ドゥ・ジュニアックはさらに次のように述べています。「航空会社にとってこれは現実に存在する問題なので、競争の激しい環境で勝ち残っていくために、航空会社はリストラや業務効率化の改善を図ってきまし

た。そうした努力を通して、2000 年以降で平均して 45%も航空運賃の値下げを行いながらも、収益率を改善しています。その反面、同時期の空港のコストは、世界的に 29%もアップしているのです。」

日本における空港民営化の最初の結果は良好なものでした。ここ数週間で、関西空港と仙台空港の価格引き下げに関する合意に署名がなされています。ドゥ・ジュニアックは「特に日本ではまだ公式に経済的規制が定まっていない中で、これは幸先の良いスタートであると言えるでしょう。日本が今後、長期的に効果を上げるような一定の方法を見出せることを期待しています。日本の発展には世界の航空社会の視線が熱く注がれています。」と述べています。

効率性とキャパシティ

競争力および手ごろな価格を保つことに加えて、空港は市場の需要を満たすために効率性を高め、また十分なキャパシティを保つことが必要です。こうした成長に向けた準備を整えるために、IATA は日本の航空インフラの競争力を更に高めるための総括的な計画の立案を推奨しています。

- **スマート・セキュリティ:** 2017 年 1 月に関西空港においてスマート・セキュリティが日本で初めて導入されました。セキュリティ・システムがより効率的になったことにより、搭乗客の顧客満足度が改善されました。成田空港でもスマート・セキュリティの導入に関する評価が完了し、ドゥ・ジュニアックは 2020 年の東京オリンピック開催に間に合わせて、日本がスマート・セキュリティ導入のモデルとなることを推奨しています。
- **ターミナルの効率化:** 日本は国内運航におけるセルフサービス技術は世界を牽引する一方で、まだ訪日外国人旅行者が利用できないサービスが数多く残されています。東京オリンピック開催前にターミナルの効率化を最大化するべく、IATA は日本の空港に対し、訪日客が利用できるモバイル搭乗券、自動チェックイン機(KIOSK)、自宅で印刷できる手荷物タグの導入を優先することを推奨しています。
- **空域の効率化:** IATA は、空域のキャパシティを 2 倍にするという約束を実行するため、CARATS (将来の航空交通システムに関する長期ビジョン) の支援を表明しています。空域は東京に特有の制約であり、IATA は東京都心部上空の空域を広げることで混雑を緩和するよう政府に要請しています。長期的視点に立てば、アメリカ軍当局との協力により東京の主要な空域を制御できるようになり、さらなるキャパシティを生み出すと考えます。
- **ターミナルの低コスト化:** 関西空港および成田空港における「LCC ターミナル」の実現を通じて、IATA は重要なキャパシティが強化されるはずだと認識しています。しかし、同時に将来の開発に対する費用対効果にも十分に注意を払わなければならないと警告しています。「どの航空会社も低コスト化を図りたいと考えています。そこで、特定のビジネスモデルに沿った新たなインフラを構築する前に、まずは現行の設備で最大限にキャパシティを高めるべきだと考えます。そしてターミナルを建造する前に、適切なコスト配分および旅客と長期的に良好な関係を築くことが必要不可欠となります。」とドゥ・ジュニアックは述べています。
- **羽田空港と成田空港の役割調整:** 東京は今後も日本の主要な玄関口であり続けます。需要に沿って上手く調整を行い、明確な将来の展望のもとにキャパシティを発展させるために、日本の首都における 2 つの空港、羽田空港と成田空港の役割を長期的視点から明確にする必要があります。

トランジットの利便性が必要不可欠に

ドウ・ジュニアックは「オリンピックは大きな節目であり、必要な改善策を実行するきっかけとなります。しかしそれはあくまで、毎年日本へ 6000 万人の訪日外国人旅行者を呼び込むという大きな目的に焦点を当て、長期的かつ広範な視点から練られた計画の中のプロセスの一部として行うことが不可欠です。そして日本のビジネスおよび日本人と世界とのつながりを効率的に保ち続けることが求められます。」と述べています。

航空業界は日本の GDP の 1.8%を占めています。韓国では 3.1%です。「観光業界が急速に拡大していることがこのギャップを埋める手助けとなるでしょう。そのほとんどは LCC(格安航空会社)の短距離飛行による利益です。これは確実に市場のニーズに合致しており、今後も成長を続けるでしょう。しかしその他の重要な市場についても見落としてはなりません。長距離路線および ハブ空港のトランジットの利便性も、将来の成長につながる潜在的な可能性があります。しかし、適切な条件を整える必要があります。十分なキャパシティ、効率的なオペレーション、適切なコストが求められます。日本の航空業界の潜在的可能性について隅々まで理解するためには、広い視野での考察と明確な長期的見通しが必要です。改善の余地はまだあります。航空業界が健全であれば経済的・社会的利益が生まれ、それによって人々の生活の質が向上します。航空業界にはビジネスのフリーダムが必要なのです」とドウ・ジュニアックは述べました。

なお、日本滞在中、ドウ・ジュニアックは日本の国際空港協議会でも[基調講演](#)を行いました。

以上

—IATA (国際航空運送協会)—

- IATA (国際航空運送協会) には約 265 社の航空会社が加盟し、世界の定期運航のうち約 83%を IATA 加盟航空会社が占めています。
- メディア向けのニュースのフォローはこちらから : <http://twitter.com/iata2press>

■本プレスリリースに関する問い合わせ先■

IATA 広報代理 エデルマン・ジャパン: 松崎、岩崎

Tel: 03-4360-9000 / Fax: 03-4360-9001 / Email: IATAPR@edelman.com