



NEWS

No: 13

2010年4月12日

日本の航空業界の競争力回復に向け、コスト効率改善を提言

[東京] IATA(国際航空運送協会)は本日、前原誠司国土交通大臣との会談を受け、以下の声明を発表しました。

IATA 事務局長兼 CEO のジョバンニ・ビジニャーニは「IATA は、インフラを効率化し日本の航空業界の競争力を高めるという前原国土交通大臣のビジョンを全面的に支持いたします。その実現のためにはコストの問題を解決することが喫緊の課題です。IATA は本日、日本の航空業界の競争力回復に向けて重要な役割を果たしている日本政府と対話を始めました」と述べました。

ビジニャーニは 2,400 円/トンに設定された羽田空港の国際線向け着陸料の再考を求め、以下の問題提起をしています。「着陸料は ICAO(国際民間航空機関)の原則に従って設定される必要があります。この原則は、料金設定における透明性の確保、相互補填の禁止、利用者との協議を定めています。国際線と国内線の運航は同じインフラが使用しており、国際線の着陸料を国内線よりも割高に設定する正当な理由はありません。むしろ、発着頻度が高まることで単価は下がるはずです」。

「羽田の着陸料を高く設定すると、輸送能力拡大により単価が下がるという一般的な料金設定の流れに逆行してしまいます。また、東京市場をターゲットとする羽田と成田がコスト面で競争し効率性を高める機会を失うことにもなります。さらに、両空港は成長著しい中国市場へのハブ空港となるべく香港、仁川、上海、北京などと競争する必要がありますが、成功例の一つであるシンガポールのチャンギ空港の 2 倍以上のコストがかかるのであれば、こうした立場を確立することは非常に難しくなります」。

IATA は一貫性のある航空政策を求めています。ビジニャーニは「インフラは利用者の需要に応えなければなりません。政治的理由で建設された空港設備の費用を、航空会社が支払い続けることはできません。例えば、関西では年間 3,600 万人の乗客が伊丹・関西・神戸空港の滑走路計 5 本を利用していますが、シンガポールでは年間 3,700 万人の乗客の需要に 2 本の滑走路のみで対応し、はるかに低いコストでハブ空港を運営しているのです」と説明しています。

日本は、世界で最も急速に成長している航空市場、中国に隣接する成熟市場です。過去10年間で、中国の国際線市場の提供座席数は1週あたり50万席から140万席へと成長していますが、日本の国際線は、1週あたり120万席から130万席とほとんど変化がありませんでした。「アジア太平洋市場で競争していくためには、日本は航空業界を強化する必要があります。米国とのオープンスカイ協定の締結は歴史的な出来事であり、IATAは日本政府が自由化をさらに推し進め、市場アクセスや資本規制など旧態化した規制を緩和するよう求めるIATAのイニシアティブ「アジェンダ・フォー・フリーダム (Agenda for Freedom)」に参加するよう呼びかけています。日本最大の航空会社が更生法の適用を受けている現在、日本政府には、産業の自由化と同時に、競争力回復のためコスト問題を迅速かつ積極的に解決していくことが求められています」。

IATAは日本航空の再建を注意深く見守っています。「日本航空の再建プロセスにおいて、IATAは日本航空と緊密な協力体制を構築していきます。日本航空の債務保証により、IATAはグローバル決済システムを通じた業務を通常通り執行しています。日本航空はコスト削減、競合他社との格差解消に向けて厳しい決断を迫られることが予想されますが、日本の空港インフラの高コストは同社の競争力改善の妨げとなっており、再建成功のためにもこの問題は避けて通れません」とビジネスマンは述べています。

またビジネスマンは、日本の空港と航空会社の2010年末までの搭乗券100%バーコード化実現に向けた協力体制について「旅客処理における新技術導入で、日本は常に世界をリードしてきました。今後は貨物輸送オペレーションの電子化(e-freight)推進においても、税関を含めた全ての関係者の協力を仰ぎながらリーダーシップを発揮していただきたいと思います。これによりコスト削減とプロセスの効率化が実現し、日本の航空貨物輸送分野の発展に資するものと確信しています」と述べています。

《本件に関する問い合わせ先》

IATA コーポレート・コミュニケーションズ
アンソニー・コンシル
+41 22 770 2967
corpcomms@iata.org

クレアブ・ギャビン・アンダーソン(株)
深草、西岡
03 5404 0640