

2007年8月22日

大韓航空 旅客マーケティング  
金森 慶多

題目：規制改革事項に関する意見交換について

## 規制改革事項に関する意見

(旅客)

### 1. オープンスカイについて

国籍航空社を保護するためにオープンスカイに踏み切れなかったことがグローバル化を遅らせて要因と思われ、各国が拳って空港のハブ化を推進している現状を見ると一層その感がする。

また、オープンスカイは世界的な趨勢でありどの国ともそうあるべきと思われるが、幸い日韓間においては先の航空協議で東京を除きオープンスカイとなったことは画期的な事で、他国との航空協議においても同様の動きになるものと見ている。

ただし、各国の主要都市が空港を整備しハブ化を推進している状況を見ると、将来的にも東京がそうならないのは世界から乗り遅れる要因となり、極東の中心が近いうちに中国にシフトすると見るのが一般的ではなからうか。

### 2. 羽田空港国際化について

国際化するに当たっては施設の整備が急がれるところであり、現在日韓間で昼間の国際チャーター便を運行しているが、金浦空港のターミナルと比較するとあまりにも貧弱に見える。

また、成田空港との二元運営となるわけだが、羽田・成田間のアクセスが極めて重要で、なるべく早い時間で結べるよう関係交通機関に働きかけて欲しい。

### 3. 地方空港について

地方空港は国内線をMAINとして作られているところが多く、札幌・沖縄(羽田を含む)のようにターミナルが国際線として機能していないところが多い。

日本がグローバル化を目指す方向として地方の国際定期便・チャーター便の運行を奨励しているにも拘わらず、この有様ではとても実現が難しく思え、VISIT JAPAN(2010年まで1,000万人)を成功裡に進める進めるためにも前倒しで工事にかかってもらいたい。

### 4. 着陸料について

グローバル化を目指すには、空港における着陸料の軽減が航空社から叫ばれているところだが、恐らくこのままの状態では上記したようにアジアのハブとして取り残されることとなるのではないかと人事ながら危惧している。特に大阪、名古屋等は、成田・羽田の枠が増える2010年頃にはかなりの航空社がそちらに移動するか他国に逃げてしまい、国内線だけで運営していける状況ではなくなるのではないか。

〔貨物〕

## 1. 羽田/金浦貨物運営状況

チャーター便貨物運営当初より、羽田空港内輸出入通関不可能状況下、輸送貨物は第3/4需要に規制され運営が許容された。

# 羽田空港内輸出入通関不可能=羽田到着/出発PAXが成田税関を通過し出入国させる事と同意通常国際貨物運営は該当出入国空港付近に代理店等の貨物施設が設備され、物流が潤うものであり(海外でも同様)首都圏の場合、成田付近貨物地区に集局運営され国際貨物の大部分は成田でコントロールされている現況である。

東京-ソウルの飛行時間は約2時間程度であるのにも拘わらず、成田-羽田転送時間及び羽田での搭載待機時間を含めると成田発より数倍所要時間が必要であり、荷主は当然成田発を望む。

## 2. 羽田空港発物量に対する到着地限定規制撤廃

(今後の航空供給と需要の関係)

2010年から11年にかけて首都圏空港が拡張運営され航空供給は増大していく趨勢であるが、航空貨物需要は右肩上がりの成長は予測しがたい状況である。(供給増 - 需要減の悪循環)

- 日本企業においては、本社機能/Marketingが日本に存在するだけで、物流は中国/東南亜等の生産地を起点に動く流れ
- 海運/陸運の業務節次の変化及び緑ナンバー海外商用走行可能等の規制緩和が進行しており、航空貨物の物量が減少しているのが現状

貨物施設の不備及び物量増加が見込めない現状下、羽田運営を成功的に進行する為には、多くの物量が動く根本土台を創る事前準備が必要であり、現在の第3/4輸送の限定規制が羽田本格国際化の足かせとなる事になるのではないかと懸念される。