

# 国内航空輸送における 規制緩和政策の再考察<sup>1</sup>

格付け 制度による安全文化の構築

明治大学 戸崎肇ゼミナール（4年）

阿藤雄馬 他23名

2005年12月

<sup>1</sup>本稿は、12月3日、4日に開催される、ISFJ（日本政策学生会議）、「政策フォーラム2003」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、戸崎肇教授（明治大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得べき誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。（タイトルに脚注をつけてください。脚注は、「挿入」→「脚注」→「脚注」「自動脚注番号」、フォント8、脚注のフォントに関しては、以下同じ。）

# 要旨

昨今の航空産業において、安全上のトラブルが毎日のように報道される等、問題が表面化している。我々は、この問題は、規制緩和による航空会社の経営環境の変化が関係しているのではないかと考える。そこで、本論文では規制緩和の経緯、問題、それに対し現在執られている政府の対策を考察した上で、我が国における安全文化構築のための政策提言を行う。

我が国では、規制緩和によって航空会社の路線への新規参入や運賃設定が原則自由化された。また、整備、検査など安全規制に関する合理化も積極的に行われた。これにより、各航空会社間の競争が促進され、旅客数の需要喚起、運賃の低廉化・多様化、航空会社の経営の効率化という様々な効果が得られた。しかし、特に既存の大手航空会社などは利益を確保するために経営の効率化を余儀なくされ、経営効率化を促進するため、不採算路線からの撤退を行い、幹線への運航へシフトさせたり、人員削減、外注化の促進を行ったりしている。これらは、現在の地方路線問題や安全性の欠如という問題に少なからず影響していると我々は主張する。

これらの問題に対し、政府は地方路線撤退においては補助金付与、減税、着陸料値下げ、1便・3便ルールといった政策を執っている。また安全性の欠如に関してはトラブルの要因・背景を分析する委員会を設置、監査部門の新設、マニュアルの整備など様々な対策を行っている。

このような状況の中で、収益性確保のためのコスト削減は民間企業にとっては当然のことであるが、交通産業において安全性の確保は絶対条件である。また、羽田空港の新D滑走路の供用開始などを控え、今後の航空輸送量の増加が予定されている現状や、我々のアンケート調査によると消費者の安全性への関心が高い昨今の状況を考慮し、国内航空の安全性の確保、または、航空会社、乗客を含めて「安全第一という意識が根付いた文化」を確立させることは我が国の航空輸送にとって非常に緊急性の高い課題であるといえる。

安全文化構築のためには、今までのような国からの受動的な規制ではなく、国民全体が安全性確保に対して能動的になるような政策提言でなくてはならない。そこで我々は、航空会社の安全に関して有識者・航空会社従業員・乗客がそれぞれの視点から航空会社を評価し、その結果によって航空会社の格付けを行う制度の創設を提言する。この制度によって、消費者は航空会社の安全性に関して信頼できる情報を得ることができ、また従業員は労働環境改善のきっかけにもなる。そして何よりも航空会社の安全意識が高まることになるであろう。

我々はこの提言により、国民の安全への意識が更に高まり、安全第一という意識が根付いた文化が確立されることを期待する。

## 目次

### はじめに

## 第 1 章 我が国の航空規制緩和

- 第 1 節 (1. 1) 規制緩和の経緯
  - 第 1 項 (1. 1. 1) 参入面の規制緩和
  - 第 2 項 (1. 1. 2) 運賃面の規制緩和
  - 第 3 項 (1. 1. 3) 安全面の規制合理化
- 第 2 節 (1. 2) 規制緩和の効果
  - 第 1 項 (1. 2. 1) 参入面での効果
  - 第 2 項 (1. 2. 2) 運賃面での効果
  - 第 3 項 (1. 2. 3) 経営面での効果
- 第 3 節 (1. 3) 規制緩和による問題
  - 第 1 項 (1. 3. 1) 地方路線への影響
  - 第 2 項 (1. 3. 2) 安全に関する問題

## 第 2 章 現在執られている問題解決のための政策

- 第 1 節 (2. 1) 地方路線に対する政策の現状
- 第 2 節 (2. 2) 安全に対する政策の現状

## 第 3 章 安全性格付け制度の確立

- 第 1 節 (3. 1) 安全性確保のための政策の必要性
- 第 2 節 (3. 2) 格付け制度の枠組み
- 第 3 節 (3. 3) 格付け制度の運営方法
  - 第 1 項 (3. 3. 1) 任意による格付け制度
- 第 4 節 (3. 4) 格付け制度に期待される副次的効果
- 第 5 節 (3. 5) 格付け制度実施方法
  - 第 1 項 (3. 5. 1) 有識者の役割
  - 第 2 項 (3. 5. 2) 航空会社従業員の役割
  - 第 3 項 (3. 5. 3) 乗客の役割
  - 第 4 項 (3. 5. 4) 評価項目の設定

## 第 4 章 これからの課題

- 第 1 節 (4. 1. 1) 有識者の公平な選出制度の確立
- 第 2 節 (4. 1. 2) 格付け制度の国際線への拡大
- 第 3 節 (4. 1. 3) 社会全体での安全文化の確立

## 参考文献・データ出典

# はじめに

現在、我が国では金融や電力、ガス等の様々な規制改革が行われているが、航空産業は他産業に先駆け、1985年以降に参入面・運賃面等の規制緩和が段階的に行われてきた。そして2000年2月に改正航空法が施行され規制緩和が完成し、参入面・運賃面に関して原則自由化がなされた。これにより航空産業は、参入面では新規参入航空会社が続々と誕生し、また運賃面においても各社が自由な発想で様々なサービス、運賃設定など趣向をこらした戦略を行う事が可能となり、年々競争は激化している。

規制緩和が行われた事により、各航空会社の経営環境は大きく変化した。それにより、主に既存航空会社である日本航空（以下 JAL）、全日本空輸（以下 ANA）は大きな経営の見直し、効率化を余儀なくされた。既存航空会社がとる経営効率化のための方法は、主に2つの傾向が見られる。1つ目は地方路線を減便・撤退させ、幹線の増強を行う事によって収益の確保を行う方法で、2つ目は人員削減を積極的に行い、さらに整備の外注化・簡略化の推進を行う方法である。

これは利益追求を目的とする企業の姿としては望ましいと考える。しかし、2005年3月17日に JAL グループに対して業務改善命令が出されるなど、特にここ1、2年は安全上のトラブルが続発している。確かに我が国では死亡を伴う航空事故は1985年以降起こっていないが、管制上のミスなどの航空会社以外によるものを含め、最近の航空に関するトラブルが以前に比べ多いように感じられる。昨今のこうした安全上のトラブルは、規制緩和による経営環境の変化が大きく影響しているのではないだろうか。現状では世界一安全と謳われた我が国の航空産業のかつての信頼は揺らいでいると言わざるを得ない。我々は航空の安全性確保に向け早急に対策を講じる必要があると主張したい。

監査の強化なども有効な対策であると思われるが、これまでの政府による上からの押しつけ型規制による安全性確保だけではもはや時代遅れである。21世紀の我が国における安全性の確保のために、産・官・民が一体となり、安全性確保に向けて能動的に行動していけるような政策が必要である。

そこで本論文では、規制緩和の経緯を確認したうえで、規制緩和による問題点とそれに対する政府の対策を考察し、それをもとに国内航空輸送の安全について国民が自ら高い意識を持ち、我が国に「安全文化の構築」を行うための政策提言を行う事を目標とする。

# 第1章 我が国の航空規制緩和

本章では、まず、国内航空産業においてどのような規制の緩和、合理化が行われてきたかを論ずる。

1985年以降、我が国では段階的に航空の規制緩和がなされてきた。1998年にはダブル・トリプルトラック化基準の完全撤廃、2000年には運賃の届け出制への変更が行われ、航空産業において参入面、運賃面で自由化が行われた。また、安全規制に関する合理化も積極的に行われている。これにより、参入面では新規参入航空会社が誕生し、運賃面では運賃の低廉化・多様化がなされ、経営面では航空会社の経営の効率化がなされた。競争が生まれ、航空会社は利益を確保するために経営の効率化を余儀なくされた。特に既存の大手航空会社などは、経営の効率化のために、より収益性の高い路線へ運航を集中させたり、従業員の削減を行うなどしている。それらは、現在の地方路線の減便・撤退の増加や、安全性低下の問題とも関連性があると考えられる。

## 第1節 規制緩和の経緯

### 第1項 参入面の規制緩和

我が国の戦後の航空産業は1953年以降、政府の規制下にあり、保護された産業であった。しかしながら、内外情勢の影響から航空産業の保護規制であった45・47体制<sup>1</sup>を見直す声が高まり、1985年12月、45・47体制の廃止が決定された。これが航空業界の規制緩和の始まりである。

45・47体制が撤廃されたことによって、ANA、日本エアシステム（以下JAS）が国際線に進出し、また国内線ではANAが運航していた需要の高い路線にJAL、JASが進出するなど路線ごとにダブル・トリプルトラック化<sup>2</sup>が実施され、日本の民間航空事業における競争は段々と激化していった。ダブル・トリプルトラック化基準は1986年の時点では年間需要70万人以上、100万人以上の路線であったが、1992年にはそれぞれ40万人以上、70万人以上の路線、1996年にはさらに20万人以上、35万人以上の路線と段階的に規制が緩和され、多くの路線において2社、または3社の参入が許可されるようになった。そして、1997年にはこれらの基準は廃止され、遂に参入面に関しての完全自由化が達成された。

### 第2項 運賃面の規制緩和

一方で、運賃面に関しても段階的に規制緩和が行われた。それ以前は運賃の設定は各航空会社の収支の均衡を防ぐために国の認可が必要であった。しかし1995年、価格の競争を推進するために各航空会社が一定の範囲内で運賃を自由に設定できる幅運賃制度が導入された。幅運賃制度は一定の幅という制限はあるものの、我が国の航空産業に価格競争をもたらした。2000年2月には国内航空市場の競争促進

<sup>1</sup> 1972年に①JALに国際線及び国内幹線、②ANAに国内幹線及びローカル線、③東亜国内航空(後の日本エアシステム)がローカル線を運航することを明示し、事業分野を棲み分ける事により航空会社間を過当な競争から守るために作られた、我が国の民間航空事業の発展を支えた制度。

<sup>2</sup> 路線の需要規模・空港整備の状況に応じ、1路線に運航できる航空会社数を2社、または3社にする制度。

を目的として改正航空法が施行され、需給調整規制の廃止による路線の参入・撤退の自由化や、運賃設定が認可制から届出制になり、参入面・運賃面での完全自由化が達成された。現在の我が国の航空業界は既存・新規航空会社を交えての熾烈な価格競争が繰り広げられている。

## 第3項 安全面の規制合理化

参入面や運賃面の規制が緩和されると共に、規制緩和の流れの中で、主として運航や整備などの外注化を中心とした安全に関する規制も合理化がなされた。

まず航空機の安全確保のための検査制度に関しては、1952年の航空法制定以来、基本的な枠組みは変更されず、一機毎に国が検査を行っていた。しかし、民間能力の向上、国際的な相互承認の進展等、航空機の検査制度を取り巻く内外の情勢変化に伴い、1998年に航空機検査制度の合理化を図るために航空法の一部が改正された。国は航空機の整備・検査、整備・改造等の能力について一定の技術上の基準に適合すると認められた事業場を認定事業場として設けた。そして認定を受けた事業場が確認した航空機については、耐空証明の更新・修理改造において国の検査が省略できることとなった。また、航空機の運航及び整備業務の管理に係る業務は航空会社自ら実施することを前提としていたが、「受託者に十分な安全管理能力があり、委託者及び受託者の責任の範囲が明確である場合」には、運航と整備業務の管理の受委託を認める許可制度が設けられた。これにより運航全般や整備に関し、受託者が提供する航空機、乗務員、マニュアルに基づいて、一括して受委託が行えるような仕組みが出来あがった。

次に整備士の共用についてであるが、従来、飛行間点検の業務の確認行為に関し、専ら自社に勤務する整備士が行うよう指導されてきた。しかしこれでは、1日1、2便程度しか運航されない地方空港にも整備士を配置しなければならず、合理的とは言い難い状況であった。そこで、一定の要件の下に、二事業者間の確認整備士を共用することが1993年以降認められている。

また、整備士制度に関しても航空技術の発達、航空機器の信頼性の向上等により、保守を中心とした整備業務が拡大してきたことから、従来の整備に係る資格制度が見直された。2000年に施行された法律で、日常に発生する保守及び軽微な修理をした航空機について航空法19条第1項<sup>1</sup>の確認の行為を行える航空運航整備士が新たに創設された。

その他、運航乗務員に関しても機長路線資格制度の合理化、技能照明の実地試験のシミュレータ化、長距離運航の乗務時間制限の適正化、乗員の乗務年齢制度の緩和がおこなわれており、各航空会社の経営効率化に大きく貢献している。

次節からは、これまで述べてきた様々な規制緩和が、我が国の航空業界にもたらした効果と問題を、参入面・運賃面・航空会社の経営面に分け考察する。

## 第2節 規制緩和の効果

### 第1項 参入面での効果

1998年に参入規制の撤廃が行われた事により、原則として新規航空会社の参入が可能となった。我が国では1998年にスカイマーク・エアラインズ、北海道国際航空（エア・ドゥ）が新規参入したことを

<sup>1</sup> 条文より：第19条(航空機の整備又は改造)：

1:耐空証明のある航空機の使用人は、当該航空機について整備(国土交通省令で定める軽微な保守を除く。次条において 同じ。)又は改造をした場合(第16条第1項の修理又は改造をした場合を除く。)には、当該航空機が第10条第4項第1号の基準に適合することについて確認し又は確認を受けなければ、これを航空の用に供してはならない。

2:第11条第1項ただし書の規定は、前項の場合に準用する。

皮切りに、フェアリンク、スカイネットアジア航空等が相次いで参入した。また、2006年3月には新北九州空港の開港とともにスターフライヤーが参入予定である。新規航空会社は参入当時、大手航空会社からの略奪的価格設定などによって、厳しい戦いを強いられたが、近年スカイマーク・エアラインズを筆頭に新規航空会社は順調に路線数を増加させ、また国内事業者数も順調に増加している。

国土交通省政策評価委員会が2004年に発表した「政策レビュー『国内航空における規制緩和』」（以下政策レビュー）によると、新規参入路線は他の路線に比べて旅客数において、圧倒的に高い上昇率を記録（図1）している。また新規参入路線単体の乗客数の推移をみても、1998年に新規航空会社が参入してから羽田—福岡路線では5年間で127万人（図2）、羽田—札幌路線では5年間で96万人の旅客数の増加が見られる。（図3）

以上より、規制が緩和され、新規参入航空会社が誕生した事により、我が国の航空の需要が喚起されたといえる。

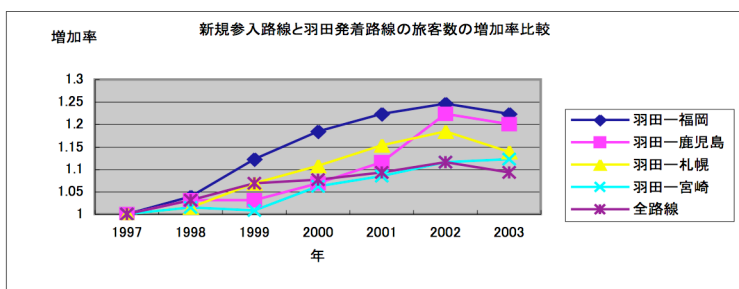


図1 新規参入路線と羽田発着路線の旅客数の増加率比較

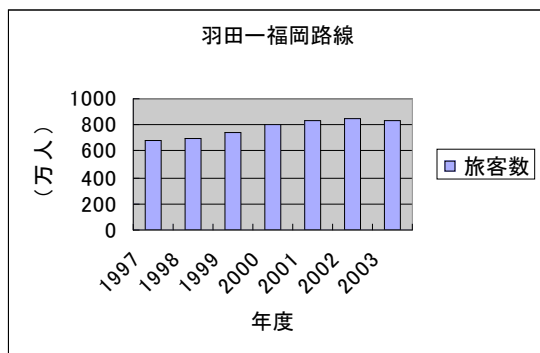


図2 羽田—福岡路線の旅客数の推移

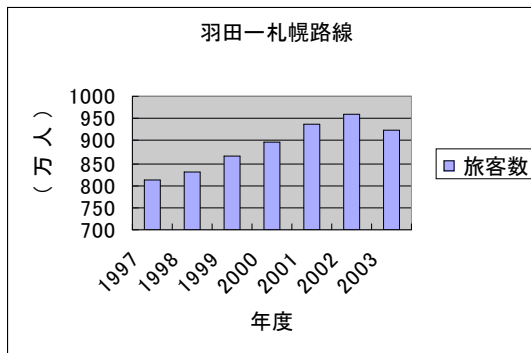


図3 羽田—札幌路線の旅客数の推移

図1. 2. 3 共に「政策レビュー『国内航空における規制緩和』」より作成

## 第2項 運賃面での効果

2000年に航空法が改正され、運賃・料金が認可制から届出制に変更された。これにより現在の国内航空輸送は、運賃設定が実質的に自由化されている。航空会社間では価格競争が促進され運賃の低廉化が進み、今日、新規航空会社と既存航空会社、あるいは既存航空会社間では熾烈な運賃値下げ競争が繰り広げられている。図4から分かるように我が国の国内運賃水準は、1991年まではほぼ横ばいであるが、それ以降は年々低下しており、2000年に一時運賃水準が上がったものの、1989年から2004年の間にイ

ールド<sup>1</sup>は約 6 円下落している。このように、運賃設定が自由化され、我が国の航空運賃は確実に下落したといえる。

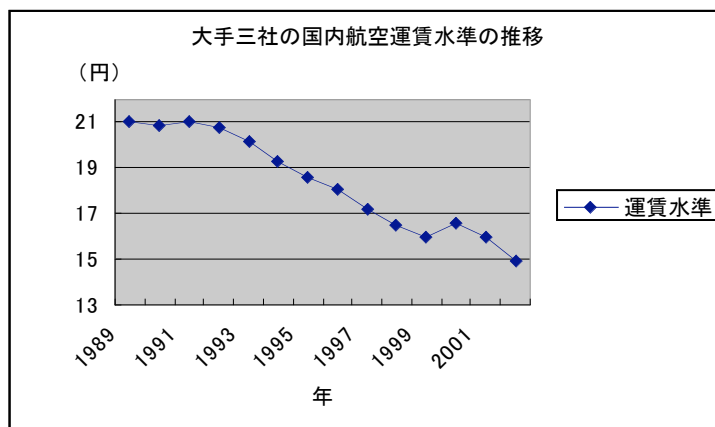


図 4 大手三社の国内航空運賃水準の推移

「当面の羽田空港の望ましい利用のあり方について」より作成

また、航空法の改正により、多様な割引運賃を設定する事も可能になり、ユニークな割引制度を通じた価格競争やサービス面での競争も行われ、運賃形態の多様化が促進された。表 1 は運賃形態の変化をまとめた表である。1994 年以前は 3 種類しかなかった運賃種別が、2004 年以降には 14 種類に増加し、その結果利用者は自らのニーズに合わせて多様な運賃形態を選択できるようになった。

表 1 運航形態の推移

年度	運賃形態	計(種)
～1994 年	普通運賃・往復割引・回数券運賃	3
1995 年～	普通運賃・回数券運賃・事前購入割引 (1995・5～)・特定便割引 (1996・9～)	4
2000 年～	普通運賃・往復割引・回数券運賃・事前購入割引・特定便割引・バーゲン型運賃 (2000・4～)・インターネット割引 (2000・5～)・チャトル往復運賃 (2000・9～)	8
2001 年～	普通運賃・往復割引・回数券運賃・事前購入割引・特定便割引・バーゲン型運賃・インターネット割引・チャト	13

<sup>1</sup> イールド: 「旅客キロあたりの旅客収入」(1 人の旅客を 1km 運送することによって得られた運賃の平均)のこと。様々な水準の運賃の加重平均値を示す指標。



	ル往復運賃・チケットレス割引 (2001・6～) ・パスデー割引 (2001・7～) ・結婚記念日割引 (2002・4～) ・ 1日乗り放題 (2002・12～2003・3) ・突然割引、タイム割引 (2003・4～)	
2004年～	普通運賃・往復割引・回数券運賃・事前購入割引・特定便割引・パーゲン型運賃・インターネット割引・シャトル往復運賃・チケットレス割引・パスデー割引・結婚記念日割引・突然割引、タイム割引・マイル割引 (2004・4～) ・特別席専用運賃 (2004・12～)	14

出所：平成16年度政策レビュー結果（評価書） 国内航空における規制緩和～改正航空法による規制緩和の検証～ を元に作成。

### 第3項 経営面での効果

前項までは、参入面と運賃面に関しての考察を行った。これらによって国内航空産業に競争がもたらされ、各航空会社は競争に打ち勝つためコストを削減し、これまでの経営体質を改める事が必要となった。その意味では、規制緩和は各航空会社の経営効率化にも寄与したといえる。図5、図6は国内旅客数の推移と国内運航空会社の営業収入・営業費用を表したものである。1996年ごろから営業収入・営業費用はほぼ横ばいであるが、国内旅客数は増加している。これは規制緩和以降に起こった価格競争によって、それまでと同じ経営を行うと収益が圧迫されてしまうため、航空会社が経営の効率化を行った結果であると考えられる。

以上の理由で規制緩和は航空会社の経営面の効率化を促進させる大きなきっかけとなったといえる。

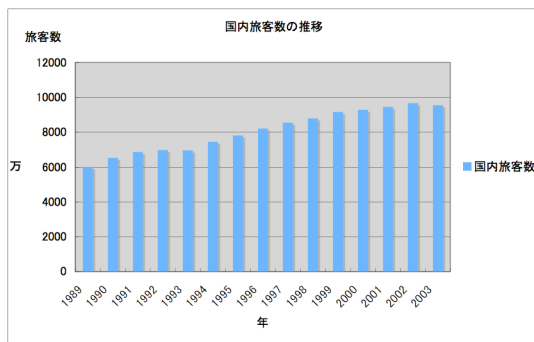


図5 国内旅客数の推移

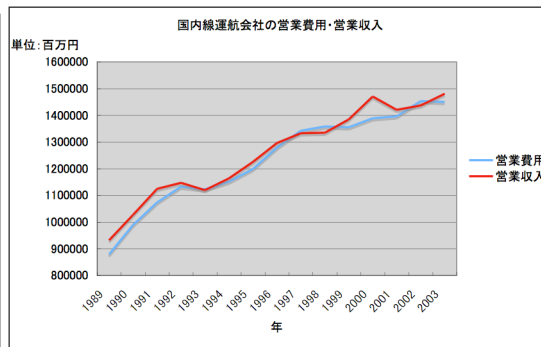


図6 国内路線運航会社の営業費用・営業収入

出所：航空運輸統計年報（国土交通省）全日空、日本航空ジャパン、日本トランスオーシャン航空、エアーニッポン、スカイマーク・エアラインズ、スカイネットアジア航空のデータの合計より作成

以上、これまで述べたように規制緩和の結果、航空会社間での競争が生まれ、我が国の航空産業に有益な効果をもたらされたことを確認した。しかしながら、我々は規制緩和によってもたらされたものは良い事ばかりではないと考える。次節では規制緩和によって起こった問題点を考察する。

## 第3節 規制緩和による問題

### 第1項 地方路線への影響

航空輸送は、国民の重要な生活基盤として、また、経済発展のための産業基盤として必要不可欠な公共交通機関である。特に地域的要因により交通手段の制約が多い離島地域では、航空路線は離島住民や地域の産業を支える重要な交通手段として定着している。しかしながら現在半数以上の路線が赤字であ

り、激しい競争下において収益を確保したい航空会社にとってはお荷物的存在となっており、減便・撤退する路線が増えていると考えられる。

政策レビューでは、路線の幹線へのシフトを国内航空の規制緩和による変化としている。報告書によると、我が国の国内線の運航便数は1997年から年々増加している(図7)が、逆に路線数に関しては年々減少している。(図8) また、1997年から幹線<sup>1</sup>における路線数は約1.4倍近く上昇しているものの、非幹線では約1.1倍にとどまっている。(図9) さらに、図10、図11から分かるように便数ベースでは、路線数、総便数共に1日3便以下の路線は1997年から平成2003年にかけて減少している。以上のことから、我が国の運航便数は、毎年右肩上がりに上昇しているが、運航便数の伸びは幹線の増強によるもので、航空会社は1~3便の少便数路線から撤退し、より収益の高い幹線を増便する傾向にあると考えられる。

これにより航空に頼っていた住民の足の確保や地域振興が脅かされているといえる。

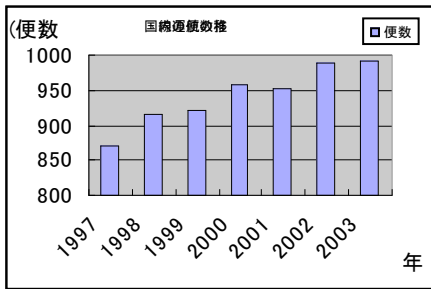


図7 国内線の運航便数の推移

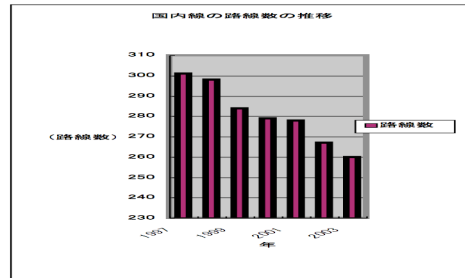


図8 国内線の路線数の推移

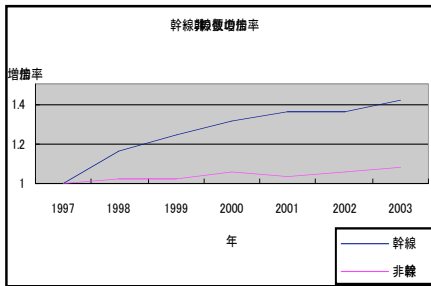


図9 幹線・非幹線の便数の増加倍率

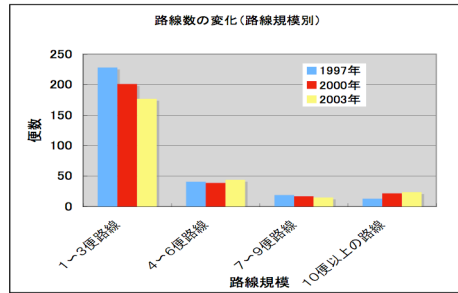


図10 路線数の変化 (路線規模別)

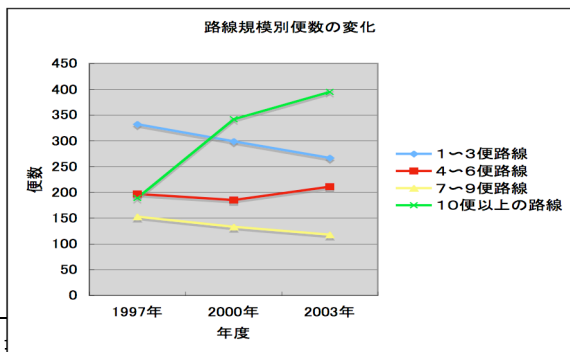


図11 路線規模別路線数の変化

る路線を指す。

出所：国土交通省による平成 16 年度政策レビュー結果（評価書） 国内航空における規制緩和～改正航空法による規制緩和の検証～ を参考に作成。

## 第2項 安全に関する問題

規制緩和によって航空会社間での競争が起こり、消費者にとっても有益な効果が現れた。その一方で、近年、我が国の航空会社においてヒューマンエラーや機材不具合などによる安全上のトラブルが報道などでも多く取り上げられている。その原因の 1 つとして、規制緩和による、新規航空会社の参入や航空運賃の低廉化といった競争の激化といった経営環境の変化が関係していると我々は主張する。JAL や ANA などの既存大手航空会社は規制緩和によって航空会社間で競争が始まった時点から、経営の効率化を余儀なくされた。具体的にその経営効率化は人件費を削減することによって行われているといえる。図 12 は、JAL の従業員一人当たりの営業収入、図 13・14 は JAL の営業収入・従業員数を示した図である。

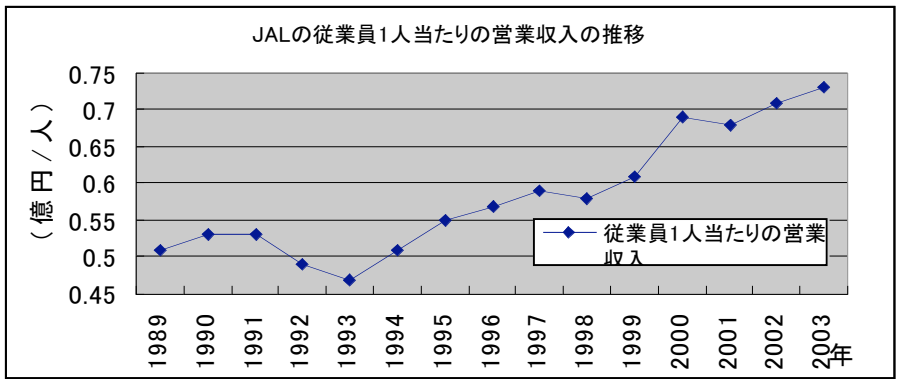


図 12 JAL の従業員 1 人当たりの営業収入の推移

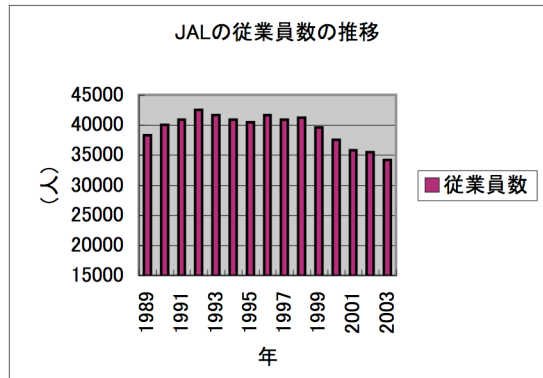
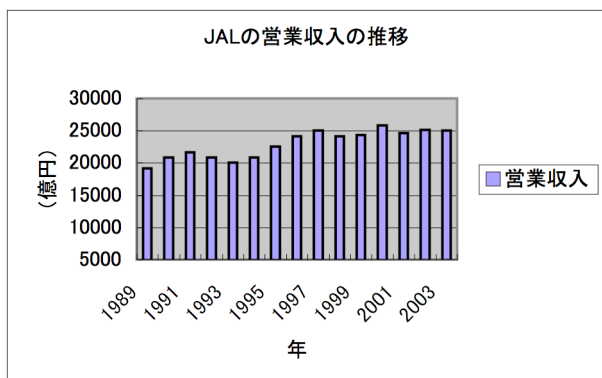


図 13JAL の営業収入の推移

図 14JAL の従業員数の推移

出所：政策レビュー P17~P19 より引用

図 12 から、1993 年頃から JAL の従業員一人当たりの営業収入は年々増加していることが分かる。しかしながら、営業収入は 1993~1996 年の間は増加しているがそれ以降ほぼ横ばいである。(図 13) それに加え、新規参入航空会社が登場した 1998 年以降は大幅に従業員数が減少していることが分かる。(図 14)

外注化や人員配置の適正化はいわゆる「悪」では決して無く、経営効率化の為の 1 つの有効な策である。しかしながら、その運用を誤ると事故の増加につながり、最悪の事態へとつながりかねない。

また、近年ヒューマンエラーによる事故が目立っているが、その要因としては安全意識の低下や教育・訓練不足、マニュアルに対する理解不足といった理由が挙げられる。実際に 2004 年 12 月~2005 年 2 月に航空労組連絡会が実施したアンケート<sup>1</sup>では半数以上の航空会社従業員が「安全は低下した」、「人員が不足している」と回答している。その他にも「定時制の確保へのプレッシャー」や「教育・訓練不足」などの現場の声がある。このように規制緩和によって経営環境が変化経営の効率化を進めるに当たり、安全への意識が低下していると考えられる。規制緩和により自由な経営判断が可能となるのは理想的な事である。しかしその一方で、それに対する管理体制が確立されていないと、安全性の軽視へとつながる恐れがある。

「自由」の裏には「責任」があり、航空業界においてはその「責任」とは乗客を目的地まで安全に運ぶ事である。「自由」化時代の我が国の航空産業では、航空会社が自発的にその責務を負う必要がある。

次章では、自由化時代の我が国において、規制緩和の問題点を克服するために政府が行っている政策について検証する。

<sup>1</sup> (資料 4-2) 航空労組連絡会からの意見 (航空労組連絡会資料)  
([http://www.mlit.go.jp/koku/04\\_outline/08\\_shingikai/13\\_anzentaisaku/h170711\\_img/07.pdf](http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/08_shingikai/13_anzentaisaku/h170711_img/07.pdf) 2005 年 11 月 8 日アクセス)参照

## 第2章 現在執られている問題解決のための政策

本章では前章で述べた規制緩和によって生じた問題に対し、現在政府により執られている政策について論ずる。

まず、地方路線に対する政策は主に3つに分けられる。一般の地方路線に対しては着陸料軽減・固定資産税を軽減する政策。離島路線に対しては運航費補助・機体購入費補助・空港使用料軽減・燃料費減税・固定資産税軽減といった政策が行われている。さらに羽田空港と地方空港を結ぶ路線を確保するために、1便ルールや3便ルールが設けられている。

安全に対する政策としては、国土交通省は航空輸送安全委員会を設置し、ヒューマンエラーや機材不具合への対応策や航空会社に対する監査・監督体制について検討している。また2007年から航空安全情報管理システムの運用を予定している。

### 第1節 地方路線に対する政策の現状

前章第3節第1項では規制緩和により地方路線の減便・撤退が問題となっていることを述べた。ここではそのような問題に対して政府が行っている政策について考察する。

地方路線一般に対しては「地方航空ネットワークの維持・拡充のため」という観点から①国管理の2種A空港等の着陸料を10分の7に軽減(表2)、②羽田空港の地方路線に係る着陸料を2分の1から10分の9に軽減(表2)、③130t未満のジェット機について固定資産税の軽減率を、平成16年度から当初3年3分の2を当初3年2分の1に引き下げるといった施策を実施している。

表 2 着陸料軽減措置の体系

		到着			
		1種		2種A・共用	
		羽田	伊丹		
出発	1種(羽田・関空・成田・伊丹)		軽減なし	4/3	7/10
	2種A・共用	幹線(新千歳・福岡)			
		非幹線			
	2種B・3種		9/10・3/4・7/10・1/2		

出所:「我が国における航空サービスの展望と課題」より作成

地方路線の中でも、離島路線は住民の足として不可欠であり、且つ不採算路線が多いために政策的な路線維持が必要とされている。離島路線に対する政策として挙げられるのが、運航費補助・機体購入費補助・空港使用料軽減・燃料費減税・固定資産税軽減である。表 3 は運航費補助と機体購入費補助の予算の推移である。空港使用料は一般路線の 16 分の 1 から 6 分の 1、燃料費税は一般路線の 4 分の 3、固定資産税は 4 分の 1 から 3 分の 2 に軽減されている。この政策の結果、なんとか離島路線の維持が図られている。しかしながら未だに半数以上が赤字の路線であり、多くの航空会社が累積赤字を抱える厳しい状況となっている。このため今後も引き続き国と地方自治体が一体となった路線維持対策が必要であるといえよう。

表 3 離島航空事業助成費

単位:(千円)

	1993	1994	1996	1997	1999	2000	2001	2002	2003	2004
機体	56,558	47,565	1,590,840	1,909,485	1,854,753	1,621,865	894,551	1,659,467	1,183,809	1,151,549
運航費	-	-	-	-	489,971	496,652	389,291	439,423	448,163	444,928

出所:「数字でみる航空2005」より作成

次に、羽田と地方を結ぶ路線に対する政策が挙げられる。政府は地方ネットワークを維持するため、これらの路線に配慮した発着枠の配分を行ってきた。さらに 1 便ルールや 3 便ルールといった特別なルールも設けている。1 便ルールとは羽田空港と各空港を結ぶ路線を最低 1 便は確保するための政策で、最後の 1 便を減便するときは当該路線を運航する他の航空会社を募集するというものである。実際に、2002 年 11 月、ANA が羽田—山形路線を廃止した際、この 1 便ルールに基づき、国土交通省が当該路線発着枠を使用して羽田—山形路線を運航する航空会社を募集した。その結果、日本エアシステムが 2003 年 4 月から運航を開始し現在も継続しているという例がある。規制緩和後、各航空会社は地方路線の減便・撤退を行ってきたが、羽田空港においては規制緩和以前から開設されていた路線は廃止されていない。また、3 便ルールとは 1 日 3 便以下の少便数路線をグループ化し、減便時にはそのグループ内の路線にのみ転用可能とするという政策である。現在 1 日 3 便以下の路線は 16 路線であるが(表 4)、4 便以上の路線が減便により 3 便以下になる場合も当該路線を本ルールの対象とすることができる。この 3 便ルールにより、今以上にネットワークが縮小するのを防止する一方で、少便数路線のなかでも有望な路線についてはさらなる充実を図ることができるという利点が考えられる。この 3 便ルールは 2004 年 9 月に導入されたばかりであるが、現時点では適用された事例がない。以上のことから、これらのルールは航空会社に対して地方路線撤退への抑止力を持つと考えられる。

表 4 1 日 1~3 便の羽田路線

1 日あたり便数	路線名
3 便	三沢八戸・八丈島・南紀白浜・佐賀・石垣
2 便	大館能代・大島・能登
1 便	紋別・中標津・稚内・山形・石見・奄美大島・宮古島・久米島

『航空輸送統計年報』より作成

以上が地方路線の維持のために行われている政策である。次節では安全性確保に対する政策について述べる。

## 第2節 安全に対する政策の現状

前章で述べた通り、航空会社の運営や事業形態が規制緩和による競争の拡大に伴い経営効率化のためのコスト削減、新規航空会社の増加や整備の外注化により多様化・複雑化している。その中でヒューマンエラーや機材不具合などにより、航空輸送や航空管制のトラブルが報道などでも多く取り上げられ、航空輸送の安全性が脅かされている。

コスト削減による人員削減や整備の外注化は経営の効率化を図るには欠かせないものである。しかし行き過ぎたコストの削減は、事故の原因となり安全性を低下させる。ここでは政府が行っている安全に関する政策について紹介する。

国土交通省は航空輸送の安全性の信頼を回復するために、航空輸送安全対策委員会を設置し、最近の安全上のトラブルの要因、背景などを客観的に分析した上で、ヒューマンエラーや機材不具合への対応策、航空会社に対する国の監督・監査体勢のあり方について検討している。具体的には現在、国内の航空会社は、航空法に基づき航空事故数や事故につながりかねない重大インシデントや修理が必要な故障などの情報を国土交通省航空局に届けているが、管制官の指示の聞き間違いなど、事故につながらなかったミスも航空会社の操縦士や整備士らが自発的に国土交通省に報告すれば、法令違反があっても業務停止の行政処分を軽減する新制度などを検討している。

またヒューマンエラー等による事故・トラブルを未然に防止するため、航空会社に対する輸送安全対策を強化すると共に、航空管制のためのシステム改善等といった総合的な安全向上のための施策を強化・推進している。具体的な輸送安全強化の取り組みとしては、監査専従部門の新設（JAL、ANA、新規航空会社に各5人の専従監査員の設置）、マニュアルの整備や担当職員の研修の充実、事後対応型から予防的安全行政への転換、ヒューマンエラー対策の強化のための教育訓練方式の確立や航空英語能力証明制度の導入などがある。

整備の外注化に関して航空輸送安全対策委員会では、諸外国の制度と同等に航空会社の委託先を当該委託業務に関わる国の認定事業場へ限定することの制度化、外注整備における不具合情報の国による積極的な収集、航空会社による委託管理の適切性についての国の監査の重点化など、今後の整備の外注化の進展への対応のあり方について検討が必要だという考えを示している。

しかし現在の国や航空会社の安全に対する政策は利用者には伝わりにくく、まだまだ情報は不透明な部分がある。こういった状況を踏まえ、国土交通省は航空安全情報管理システムの運用を2007年から開始する予定である。これは航空事故やトラブルに関する詳細なデータを収集・分析し、安全基準の見直しや各航空会社の監査に反映させるものである。その方法とはこれまでの事故や重大インシデント、機体の故障に関する情報に加え、新たに人的ミスについても航空会社から情報を一元的に集める。これにより今後は各航空会社が業務改善に役立て、利用者の監視の目を強め、安心して航空サービスが利用できるよう情報は可能な限りインターネットを通じて公開する。

## 第3章 安全性格付け制度の確立

ここまで、航空市場における規制緩和の効果と新たに生じた問題、そして現在行われている政策について考察してきた。その上で我々は、航空の安全性確保に対し早急な対策が必要であると考えます。

航空業界の持続可能な安全性確保のためには、産・官・民が一体となり、能動的に行動していきけるような政策が必要である。そこで我々は、有識者、航空会社従業員、航空輸送利用者の三者が航空会社の安全性について評価し、格付けを行う制度を確立させる事を提言する。この制度は航空会社が任意で参加できるものあり、能動的な安全意識の向上が期待できる。

これをもとに国内航空輸送の安全について国民が自ら高い意識を持ち、我が国に「安全文化の構築」を行う事を目標とする。

### 第1節 安全性確保のための政策の必要性

我々が安全性の確保を主張する最たる理由として第1章第3節2項で挙げた、国内航空の安全性の低下が挙げられる。昨今のマスコミ報道でも頻繁に取り上げられる航空会社の安全上の問題からも分かる通り、国内航空において事故が多発しており、航空事故調査委員会の統計では、今年度は10月28日の時点で昨年度の航空機事故と重大インシデントの発生件数を上回っている。2004年度は2001年以降最悪の件数を記録した。航空事故<sup>1</sup>(1993年～2005年10月28日までの公開)・重大インシデント<sup>2</sup>(2001年～2005年10月28日までの公開)・イレギュラー運航<sup>3</sup>(2000年～2005年8月までの公開)の件数を次ページ表5～7に示した。

<sup>1</sup>航空事故：航空法第76条に定められている「航空機の墜落、衝突又は火災」、「航空機による人の死傷又は物件の損壊」、「航空機内にあるものの死亡(病死、自殺、他殺等を除く)又は行方不明」、「航行中の航空機の損傷」、「他の航空機との接触」を指す

<sup>2</sup>航空法第76条の2に定められている「ニアミス・その他航空事故が発生するおそれがある」と認められる事態

<sup>3</sup>運航の安全に直ちに影響を及ぼすような異常事態ではなく、例えば、離陸後に目的地を変更した場合(機材の不具合等によるものに限る)、出発地に引き返した場合(機材の不具合等によるものに限る)、滑走路を閉鎖する必要があるような運航があった場合(滑走路点検のため閉鎖するものを除く)などを指す。



表5 重大インシデント数

＜イレギュラー運航＞	
年度	件数
2000年	195
2001年	231
2002年	236
2003年	201
2004年	218
2005年	160

表6 航空事故数

＜航空事故＞	
年度	件数
1993年	12
1994年	15
1995年	21
1996年	24
1997年	17
1998年	23
1999年	15
2000年	11
2001年	9
2002年	13
2003年	15
2004年	17
2005年	8

表7 重大インシデント数

＜重大インシデント＞	
年度	件数
2001年	3
2002年	3
2003年	12
2004年	12
2005年	12

\*データ出所：国土交通省航空局ホームページ

<http://www.mlit.go.jp/koku/koku.html> 2005年11月9日 アクセス

上の表6から航空事故の数は増加していないものの、重大インシデントは2001年以降増加している。また、イレギュラー運航も2日に1回は起こっている現状がある。大事故にはなっていないものの、航空の安全性が損なわれてきている事は事実である。

幸い、我が国では死亡事故は20年間起きていないが、現在増加している事故がこのまま続けばいつ死亡事故が起こっても不思議ではない。また、JAL ウェイズが2005年8月に起こした、機体の破片が落下した事故を見ても、航空事故は航空機だけの問題ではなく、落下した破片が市街地に落ちるなどの2次災害が起こる危険性もある。

また、スカイマーク・エアラインズ等は羽田—那覇路線の運賃値下げを発表する等、幹線の値下げを発表しており、国内航空の価格競争は激化する一方である。価格競争が激化すれば、前章で述べたとおり、航空会社は更なる経営効率化を迫られ、安全に対する費用も更に削減される可能性も考えられる。また、2009年には羽田空港の新D滑走路の供用開始が予定されており、年間の発着能力が現在の28.5万回から40.7万回と約1.4倍に増強される。このように、国内航空の運航便数が格段に上昇する見込みがある中で、安全性の対策は極めて急務である。

我々が行ったアンケートにおいても、航空利用者の83%に上る人々が航空会社の安全性に関する問題に関心があり(図15)、早急に対策が必要である。また、2007年から安全情報管理システムが運用されるが、現段階での安全に関する情報だけでは不十分であるといえる。

以上の理由により、次節では国内航空の安全性向上のための政策提言を行う。

表 8 アンケート結果

1,航空の安全性に関する問題に関心があるか		2,搭乗中に不安を感じたことがあるか	
ある	507	感じた	279
ない	101	感じない	329
3,航空会社を選ぶ基準は何か(2つ選択可)		4,航空会社に格付けが付きたら選択基準にするか	
運賃	397	する	508
安全性への信頼	372	しない	100
サービス	131		
マイレージ・マイル	116		
その他	13		

アンケート概要

実施期間：2005年9月16日～11月1日

実施方法：羽田空港内及びE-mailにて年齢・性別無作為に実施

サンプル数：608

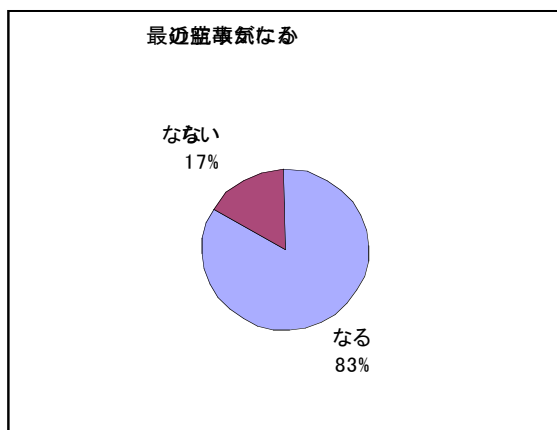


図 15-1 航空の安全性の問題に興味があるか

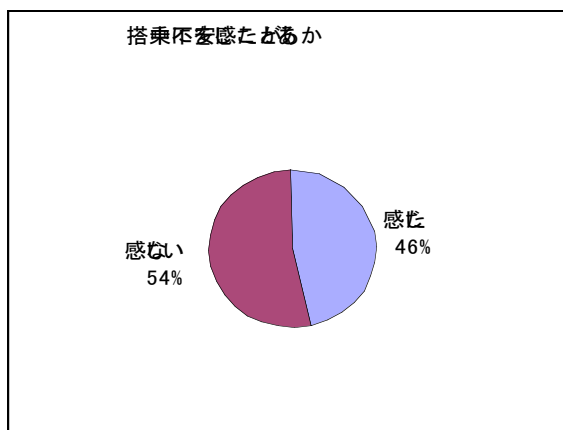


図 15-2 搭乗中に不安を感じたことはあるか

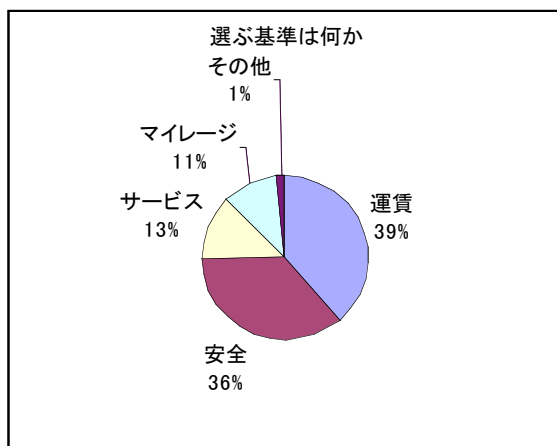


図 15-3 航空会社を選ぶ基準は何か

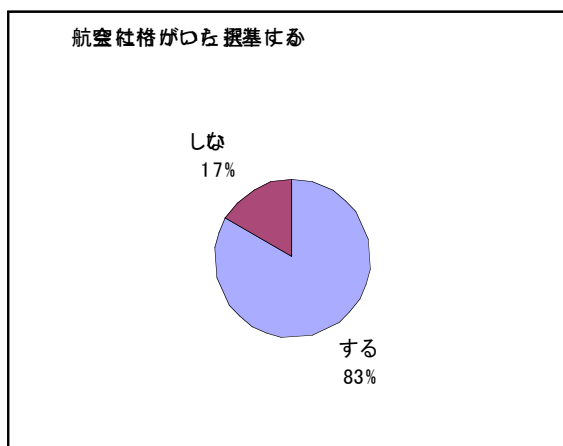


図 15-4 航空会社に格付けが付きたら選基準にするか

## 第2節 格付け制度の枠組み

航空における安全性を高める政策として容易に考えられる手段の1つに、これまでの安全規制を更に強め、強制的な抜き打ち監査や、業務改善命令等の処罰の強化を行うことが挙げられる。

安全性を高めるためには航空会社への監査は重要であり、2005年に提出された国土交通省航空輸送安全対策委員会による報告書「国内輸送の安全性確保に向けて」においても、①リスク手法を活用した体系的な監査手法の導入、②立ち入り検査の強化③監督責任職員の能力向上、④監査マニュアルの整備といった提言が行われている。しかしながら、我々はこのような「受動的」規制だけでは短期的な改善は期待できたとしても、持続可能な安全性強化は望めないと考える。

航空業界の持続可能な安全性確保を目指すには、国民全体が「能動的」に安全への関心を持ち、意識を高めていけるような、「安全第一という意識が根付いた文化の構築」のための政策が必要である。また、現代の航空産業に価格競争が起こっているように、航空会社に対しても「安全の競争」が起こるようなシステムを構築する必要がある。

具体的には有識者・航空会社従業員・乗客による複数の視点から航空会社の安全対策について評価を行い、その結果に基づき国が格付けを行う。それを広く公開する制度を確立させる事を我々は提言する。

このシステムの下、格付け制度が航空産業に浸透し、乗客が格付け制度を航空会社選択の基準として用いるようになればなるほど、全ての航空会社が安全に対する意識を持たざるを得なくなる。その結果航空会社が安全改善への努力をすれば、航空会社は消費者からの信頼を得られ、それと同時に乗客にとっては、より安全な航空輸送での移動が可能となる。また、航空会社従業員は、自らの所属する航空会社を評価することを通じて労働に関する意見を主張するきっかけともなる。以上の結果として国民の安全への意識が高まり、我が国において安全第一という意識が根付いた文化が構築されることが期待される。(図16参照)

次節はその実施方法について論ずる。

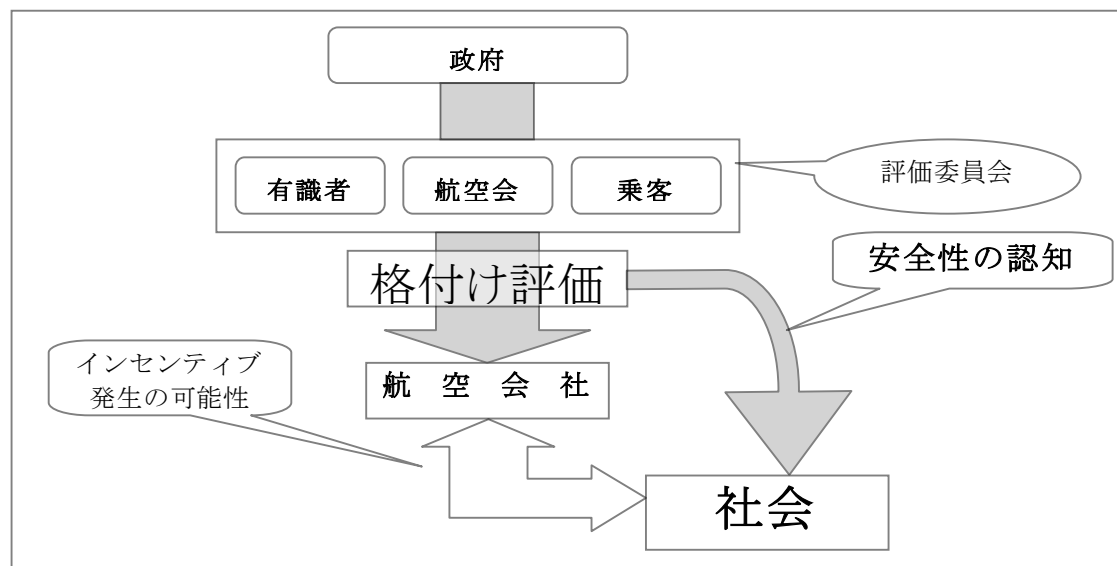


図16 格付け制度のスキーム

## 第3節 格付け制度の運営方法

### 第1項 任意参加による格付け制度

我々は航空会社への格付け制度を導入するにあたり、航空会社が任意に制度に参加する方式をとるか、格付けへの参加を強制する場合の2通りの方法を考えた。

結論から述べれば我々は格付け制度の参加は任意とした方が有効であると主張する。これまで述べてきたように、現在まで我が国では第1章で論じたとおり事業面での大幅な規制緩和が行われ、航空会社間で自由な競争が行える環境が整えられてきた。一方で、安全面に関しては規制の合理化は行われてきたものの、規制を残し安全の確保に努めてきた。よって現在の国内航空市場では安全に関しては未だ規制下であり、実質上の無競争状態にあるといえる。各航空会社はホームページなどで独自の整備制度や、安全管理システム(SMS: Safety Management System)<sup>1</sup>等を紹介しているものの、消費者の目からは未だ遠い。更に、このような制度が敷かれている現在においても事故が増加しているという現状がある。我々の提言が目指すところは、現行の制度自体の改善やそこで働く一人一人の航空会社従業員の意識向上も踏まえ、包括的に国内航空の安全性を向上させることにある。それには能動的な安全性への意識改善を促し、これまで価格競争が激化してきたのと同じように、安全性の向上に対する競争を生じさせる必要がある。

もしも航空会社の安全性への格付けへの参加を強制した場合、これまでの規制のように、「評価されるから安全性を基準まで高める」といった受動的な安全対策にとどまってしまう可能性がある。これでは持続可能な安全性向上は見込めないと考える。加えて、「第3回『国土交通省航空輸送安全対策委員会』」では、「国が航空会社の格付けを行うことは市場操作に当たる」と指摘されている。そのような問題を解決するためにも、この格付け制度の理念に共感し、格付けを受ける事に同意した航空会社のみを参加の対象とする。委員会では国による格付け制度には評価が恣意的となってしまうという弊害も取り上げられている。この問題については、実際に評価を行うのは国ではなく、有識者、航空会社航空会社従業員、乗客が各々の立場に立って評価を行うため、その問題は最小限に食い止められるものと考えられる。

一方、制度への参加を任意にすることで予想される不安点として、格付けの結果によっては、航空会社に不利になる結果となる事も考えられるため、航空会社が格付け制度への参加を敬遠し、多くの航空会社が参加する確証がないということが挙げられる。しかし、図15の結果のとおり我々が行ったアンケート調査では83%の人々が、格付け制度ができたなら航空会社選択の基準とすると答えており、現在航空の安全性への消費者からの関心は非常に高いといえる。このように消費者の安全への関心が高まっている中、航空会社が自社の安全性をアピールできる絶好の機会を逃すとは考え難い。加えて、次節で述べるような航空保険料の値下げ等、この格付け制度から派生する副次的なインセンティブが発生する事も大いに考えられる。

上記の理由から、我々が提言する格付け制度への参加は任意とすることが望ましいと考える。

<sup>1</sup>カナダ、英国、オーストラリア、米国では義務化がされている我が国でも17社が既に導入しており、制度の具体的な定義や基準は今のところ無く、各航空会社の自主性に任されている。航空輸送安全対策委員会ではSMSの強化が提言されている。

## 第4節 格付け制度に期待される副次的効果

我々が提言するこの格付け制度は国民だけではなく、航空会社にとっても様々な副次的な効果が得られる可能性がある。その中で、最も考えられる効果は航空会社が安全への取り組みが熱心であることを消費者へ伝える手段としてなり得る点である。

1つの例として環境認証制度である ISO14001 を例に挙げる。深刻化した環境汚染やエネルギー問題に対して、国際的な環境規格や経営倫理規格の認証のもとに、市場評価・選別を通じて自主的な問題解決を促進していく試みとして発行された ISO14001 は、黒澤正一氏（2001）<sup>1</sup>によれば、環境汚染を事前回避することができるだけでなく、取得した企業・組織に対して、ビジネスパスポート効果や企業イメージの向上を与えるといった効果があるとしている。

ISO14001 と我々が提言する格付け制度を一概に比較することはできないが、格付け制度が定着することによって能動的な安全対策が行われる文化が構築されるだけでなく、例えば航空会社が掛けている保険料の一部が割引されるなど、様々な効果が見込むことができる。このような副次的効果が、結果的に消費者へ料金という形で反映される可能性も大いに考えられる。

## 第5節 格付け制度実施方法

これらの格付け評価は、信頼性を確保する意味で一見政府が直接航空会社に対し評価を下すべきであるとも考えられる。しかしながら、安全第一という意識が根付いた文化確立のためには、前節で述べたスキームを有効に運用し、評価者がそれぞれの立場に合わせた評価基準の下に評価を行う必要がある。また、前述のように、『第3回「国土交通省航空輸送安全対策委員会」の議事概要について』<sup>2</sup>では、政府が航空会社を直接的に格付けするのは市場の操作に当たる可能性が考えられると指摘されている。よって我々が提言する格付け制度では、有識者、航空会社従業員、乗客が各々の立場から広い視野に立って航空会社に対し評価を行う制度を目指す。本節では各評価者がどのような項目で評価を行うのかを述べる。

### 第1項 有識者の役割

有識者は制度面から航空会社の安全管理体制の姿勢や、今後義務化される安全管理システム(SMS: Safety Management System)等、安全への様々な制度自体を客観的な視点から評価し、組織として安全への対策がなされているかを評価する。評価は国土交通省が保有しているデータや、監査の結果などから行う事を想定している。

特に、マニュアル面、訓練面では、システム自体の評価を行う必要があり、これを有識者が評価する。有識者はこれまでにあったような懇談会形式で召集、格付けチームとして航空会社の評価を行う事になる。

### 第2項 航空会社従業員の役割

この制度の中で航空会社従業員は、安全管理システム等、それらの制度が形式上のものだけではなく、現場レベルで正しく運営されているか、もしくは有効に機能しているかを内部的視点から評価する。政策レビューにおいても、安全対策の制度に対して、現状の制度が十分に機能しているか疑問を投げかけている。我々は、これらを判断するには、その制度の下で働いている従業員が評価を下せば航空会社の安全対策の実態が把握できるものと考えた。また、近年の航空事故に関しては、

<sup>1</sup> 黒澤正一氏（2001）,p44-p53

<sup>2</sup> ([http://www.mlit.go.jp/koku/04\\_outline/08\\_shingikai/13\\_anzentaisaku/h170728\\_img/07.pdf](http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/08_shingikai/13_anzentaisaku/h170728_img/07.pdf)) 参照

航空輸送安全対策委員会による VTA 分析<sup>1</sup>においてもヒューマンエラーや機体不具合に起因するものが多数を占めるとされ、その背景には社内風土や実質的な労働環境が影響していると考えられる。第 1 章で述べた通り、航空労組連絡会が実施したアンケートでは、半数以上の航空会社従業員が「安全は低下した」と回答している。航空会社の経営効率化を目的とした人件費削減により、航空会社従業員に対するの待遇が悪化し、過労などによってヒューマンエラーが増加する事を防ぐため、評価には労働基準法が遵守されているかについても項目に加える。

以上の調査はアンケート形式を想定しているが、個人の自発的な報告を期待するためには、全て匿名性を保つ必要があり、情報源である社員の身分の保護がなされるべきであると考えられる。欧米では匿名による報告制度が機能しているが、我が国の現状の制度では、うまく機能していない。これを踏まえ、本制度ではアンケート形式で匿名での意見の吸い上げを試みる。本制度では、アンケートの結果が会社の格付けに直結するため、これまで以上に航空会社の問題解決への意欲が高まることが予想される。

### 第 3 項 乗客の役割

乗客に関しては、実際に飛行機に搭乗した際に、安全への航空会社の姿勢がどのようなものだったかを評価し、消費者としての評価を下す。

航空の最終利用者は消費者であり、その消費者の安全を守るために、本論文における議論はなされているといえる。であるとすれば、乗客も我が国の航空の安全について高い意識を持ち、自らの安全を高めていける制度に参加するべきであると我々は提言する。

具体的に、乗客は搭乗時に機内の安全設備に関する説明が理解できたかどうか、また、飛行中トラブルが生じた場合、現在置かれている状況の説明がなされているかどうかを判断し評価をする。

乗客に関しても航空会社従業員同様、アンケート形式での評価を想定しており、飛行機での移動時間を利用してアンケートに記入する方式が最も現実的であると考えられる。イメージとしては、国際線では、路線によって搭乗した際に入国審査カードを配布し、乗客が記入するシステムがある。そのシステムを用いてアンケートを行う。

### 第 4 項 評価項目の設定

前項までのポイントを踏まえ、我々は次ページの評価項目テーマを作成した。(表 9) 有識者、航空会社従業員、乗客が行った以下の評価を集計し、その得点によって航空会社を評価格付けを行う。

我々が提言する評価項目はまだ草案の段階であるが、評価項目テーマは各評価者共に、エラー対策、安全制度、マニュアル面、訓練面にわけ、それぞれの立場から評価を下す。それに加え、従業員は労働時間等の就業環境に関しても安全に大きく関わる法規面からも評価を行う。

また、これらの評価はイエス・ノー方式ではなく、点数加算方式である事が望ましいと考える。そうする事により、安全に関してより細かい評価が可能となり、航空会社にとってもより安全性に関して高い目標を設定することが出来る。

表 9 格付け評価基準案

評価項目		
------	--	--

<sup>1</sup> 国土交通省 第 2 回航空輸送安全対策委員会配付資料(資料 2-2) 安全上のトラブルの VTA 分析 ([http://www.mlit.go.jp/koku/04\\_outline/08\\_shingikai/13\\_anzentaisaku/h170711\\_img/04.pdf](http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/08_shingikai/13_anzentaisaku/h170711_img/04.pdf) 2005 年 11 月 8 日アクセス) 参照

<p>1) 有識者</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ エラー対策</li> <li>・ 安全制度</li> <li>・ マニュアル面</li> <li>・ 訓練面</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ エラーが起こるとい前提で対策が執られているか。</li> <li>・ エラーが起こったときの分析能力が長けているか。</li> <li>・ 外注から戻ってきた機体をチェックする制度が確立しているか。</li> <li>・ ASHI-NET 等の安全情報共有制度に加盟しているか。</li> <li>・ マニュアルが誰にでも理解できるよう明確されているか。</li> <li>・ 訓練の効果がある事を確認する制度があるか。</li> <li>・ TEM訓練を導入しているか。</li> </ul>
<p>2) 航空会社 従業員</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ エラー対策</li> <li>・ 安全制度</li> <li>・ マニュアル面</li> <li>・ 訓練面</li> <li>・ 法規面</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 社内での情報共有制度が整っていると感じるか。</li> <li>・ 安全風土が確立されていると感じるか。</li> <li>・ 他社のエラー情報を把握できる環境か。</li> <li>・ マニュアルがわかりやすいか。またそれを理解しているか。</li> <li>・ 訓練が効果的と感じられるか。</li> <li>・ 法定労働時間が守られているか。</li> </ul>
<p>3) 顧客</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急時取るべき行動の説明等、安全に対する説明がしっかりなされているか。</li> <li>・ 緊急時の対処が適切になされていたか。</li> <li>・ 機体等の設備（椅子・シートベルト等）に問題がなかったか。</li> <li>・ 飛行中の機体に関して、現状報告があったか。</li> </ul>

## 第4章 これからの課題

---

### 第1節 有識者の公平な選出制度の確立

本論文において我々は格付け制度の枠組みを提言した。しかしながら、前章で述べたとおり政府が選出した有識者による評価では、それがたとえ評価の一部であっても評価が恣意的になってしまう恐れがあるが、現状では本論文で述べた方式が最も有効な方式である。しかし、この制度が真に全ての航空会社に平等に運営されるためには、評価委員の公平な人選が必要となる。極論を述べれば、平等に評価委員を選出するためには国民選挙を行うことが必要であるが、それは非現実的と言わざるを得ない。よって、今後この政策を効果的に実施するためには評価委員会の平等的な選出方法を確立させる必要がある。しかしながら、現時点では、その条件を完全に満たすことは不可能であり、航空会社を格付けする第三者的機関の設置が必要である。

### 第2節 格付け制度の国際線への拡大

本提言は主に国内路線を対象に行った。しかしながら、国際社会が進むにつれ、国際線の需要も伸びている。国民の安全を守るためには、国際線にも目を向けるべきであると考ええる。我々は将来的には、国際線として我が国に乗り入れている海外航空会社にも、本提言のような制度を導入することが望ましいと考える。

### 第3節 社会全体での安全文化の構築

我々は、航空会社が能動的に安全性の確保へ取り組める、安全第一という意識が根付いた文化の構築へ向けての提言を行った。本提言によって、航空会社の安全への意識が高まり、事故が減少することが考えられる。前章での我々が行ったアンケートにおいても、航空会社選択の基準において、運賃を最も重要な選択基準にするといった回答が最も多かった。そのことから分かるが、未だ我が国の航空では安全面よりも運賃面の方が有力な判断基準となっている。これは航空だけではなく、あらゆる選択において、安全は軽視されがちなのではないだろうか。この政策提言は安全第一という意識が根付いた文化の構築の一步を踏み出すツールであり、これを定着させることが今後の最大の課題であるといえる。

そのためには、このような制度を他産業にも広げていく必要がある。安全の重要性は、他の業界においても決して無視できる問題ではない。航空業界だけでなく、交通産業を初めとする、全ての業界においてこのような制度が活用された時、安全第一という意識が根付いた文化の構築がなされたといえるであろう。

社会全体に安全第一という意識が根付いた文化を定着させることが今後の最大の課題であるといえる。



そのためには、この制度を他の業界にも広げていく必要がある。国際線への適用、またそれに伴う諸外国航空会社へも格付けを行うことができるようになれば、安全への意識はより高く保つことができるようになるといえる。

安全の重要性は、他の業界においても決して無視できる問題ではない。航空業界だけでなく、交通産業を初めとする、全ての業界においてこのような制度が活用された時、安全第一という意識が根付いた文化の構築がなされたといえるであろう。

## 参考文献

## ① 《先行研究》

著者名 (発表年) 「タイトル」『収録雑誌名』号数、ページ数

*Author (year), "title," in review, publisher, volume, page-page*

国土交通省(2005), 「国内航空における規制緩和～改正航空法による規制緩和の検証～」『平成 16 年度政策レビュー結果 (評価書)』

航空輸送安全対策委員会(2005), 「航空輸送の安全確保に向けて」

## ② 《参考文献》

著者名 (発表年) 『書名』出版社

*Author (year), "title," in book, publisher (press), page-page*

酒井正子 吉野源太郎 山内弘隆(2005), 「制約下における日本の航空事業—新規航空会社の今後をめぐって」『運輸と経済第 65 巻』(5), 財団法人運輸調査局, p4-p11

谷口礼史(2005), 「新規航空会社の現状と今後の展望」『運輸と経済第 65 巻』(5), 財団法人運輸調査局, p28-p34

国土交通省航空局(2003), 航空に関する懇談会資料『我が国における航空サービスの展望と課題』p8, p29, p31, p32.

黒澤正一(2001)『ISO14001 を学ぶ人のために[環境マネジメント・環境監査入門]』, ミネルヴァ書房 p44-p53.

環境格付プロジェクト(2002), 『環境格付の考え方-環境格付のステークホルダーと評価理論』, 税務経理協会, p45-p65.

古城誠(2003), 「日本の航空運賃規制」『航空券シリーズ No.421』, 航空政策研究会

中野宏幸(2005), 「公共交通の顧客の価値観の構造分析—顧客主義からとらえた公共交通—」『運輸政策研究 vol.8』(1), 財団法人運輸政策機構, p22-p30

国土交通省(2005), 「航空交通の安全に関する施策」『国土交通省交通安全業務計画』, p33-p41

井出秀樹(2003), 「航空自由化と料金競争」『ていくおふ SPRING2003』, 全日本空輸(株), p2-p7

柳川隆(2003), 「新規への略奪価格」『ていくおふ SPRING2003』, 全日本空輸(株), p8-p15

山内弘隆(2004), 「2003 年航空業界を振り返って」『航空券シリーズ No.430』, 航空政策研究会, p21-p32

栗田まさこ 助川康 高橋一則(2004), 「交通分野における企業の社会的責任(CSR)のあり方に関する研究」『PRI REVIEW2004 年秋季』, 国土交通省国土交通政策研究所, p10-p17

## ③ 《参考 WEB》

国土交通省航空局ホームページ(2005), 『航空労組連絡会からの意見 (航空労組連絡会資料 4-2)』

[http://www.mlit.go.jp/koku/04\\_outline/08\\_shingikai/13\\_anzentaisaku/h170711\\_img/07.pdf](http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/08_shingikai/13_anzentaisaku/h170711_img/07.pdf) 2005 年 11 月 8 日アクセス

国土交通省航空局ホームページ(2005), 『第 3 回「航空輸送安全対策委員会」の議事概要について』

[http://www.mlit.go.jp/koku/04\\_outline/08\\_shingikai/13\\_anzentaisaku/h170728\\_img/07.pdf](http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/08_shingikai/13_anzentaisaku/h170728_img/07.pdf) 2005 年 11 月 8 日アクセス

国土交通省航空局ホームページ(2005), 『第 2 回航空輸送安全対策委員会配付資料 (資料 2- 2) 安全上のトラブルの VTA 分析』

[http://www.mlit.go.jp/koku/04\\_outline/08\\_shingikai/13\\_anzentaisaku/h170711\\_img/04.pdf](http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/08_shingikai/13_anzentaisaku/h170711_img/04.pdf) 2005 年 11 月 8 日アクセス

国土交通省ホームページ(2005), 『平成 18 年度航空局関係予算概要 安全情報管理システムについて』

[http://www.mlit.go.jp/koku/04\\_outline/06\\_yosan/h18\\_gaiyou\\_img/03\\_40\\_anken.pdf](http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/06_yosan/h18_gaiyou_img/03_40_anken.pdf)

<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/01/010812/05.pdf>

<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/15/150829/02.pdf> 2005 年 10 月 24 日アクセス

電子政府の総合窓口ホームページ, 『法令データ提供システム』

<http://law.e-gov.go.jp/cgi-bin/idxsearch>. 2005 年 11 月 8 日アクセス

#### ④ 《データ出典》

著者名『書名』

当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会『当面の羽田空港の望ましい利用のあり方について』

国土交通省『航空輸送統計年報』

財団法人日本航空協会『航空統計要覧（2003 年度）』

国土交通省航空局『我が国における航空サービスの展望と課題』

航空振興財団『数字で見る航空 2005』

国土交通省ホームページ『航空事業の現状と課題（資料編）』

国土交通省航空局ホームページ『イレギュラー運航情報』2005 年 10 月 9 日アクセス

航空・鉄道事故調査委員会『重大インシデントに関する統計』『航空事故に関する統計』2005 年 10 月 9 日アクセス