

[1] 首都圏空港整備

首都圏空港の容量不足は早期に解消すべき

問題点

日本における航空需要は、旅客・貨物ともに国内線・国際線のいずれにおいても持続的な成長が続くと予測されています。

国内航空旅客の年平均伸び率は 2007 年度以降 2012 年度まで年平均 3.4%と見込まれています。国際航空旅客も 2007 年度以降 2012 年度まで年平均 5.1%と予測されており、既に発着回数が限界に達している羽田空港に加え、成田空港についても 2008 年頃には再び発着容量が限界に達すると見込まれています。（国土交通省需要予測）

羽田空港の再沖合展開については、現在、2009 年の供用開始が見込まれています。これにより羽田空港の発着容量は約 1.4 倍へと拡大することとなりますが、現在の容量が逼迫した状況を緩和するための継続的な努力と新滑走路供用時期の前倒しが求められます。

羽田空港の容量拡大により当面の発着容量不足は解消すると見込まれますが、機材の小型化による運航頻度の増加や新規参入航空会社の動向次第では、横田空域の返還や空港運用の改善等を更に進める必要があります。

首都圏空港容量の拡大は最優先の「国家プロジェクト」であり、早期に実現する必要があります。

＜世界の大都市圏における拠点空港の整備水準＞

	人口 (万人)	空港数	滑走路 (本)	利用者数 (万人)
ロンドン	710	4	7	10,242
パリ	850	2	6	6,340
ニューヨーク	1,990	3	9	8,679
首都圏 (1 都 3 県)	3,340	2	羽田：3 成田：1+1 (暫定)	8,000

日本の首都圏空港容量が、広大な後背地圏に見合っていないのは明らか。

国外に目を転じれば、欧米諸国は言うに及ばず、中国・韓国をはじめとする近隣アジア諸国でも、基幹空港の整備を緊急度・重要度の高い「国家プロジェクト」と位置づけ、産業の国際競争力向上や国際社会における自国の位置づけを確保すべく、国家予算を大幅投入し、4,000m 級の滑走路を 2 本以上有する巨大空港の整備を強力に推進しています。

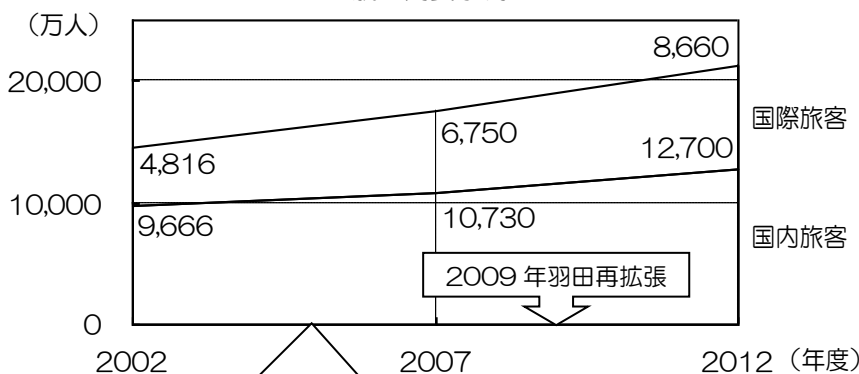
国際拠点空港と位置づけられる成田空港については、かねてより航空連合が求めてきた暫定滑走路の 2,500m 化を、北側延伸により国土交通大臣が指示し、現在、2009 年度中の供用開始を目指しています。

また、現在年間 20 万回とされている発着容量を 22 万回に増やす時期も、延伸の完成時期にあわせるとしています。

現在、あらゆる経済活動はグローバルな交流を通じて展開されていますが、こうした国際交流の増大は、21 世紀の国際社会における日本の経済活動の大きな原動力とも言えます。国際交流を支える最も重要なインフラである首都圏空港は、日本が世界の国々や諸都市と競争していくためのライフラインとも言えるべきものであり、その空港の容量不足解消が遅れば、日本経済の将来にも、大きな不安を残すことになりかねません。

首都圏の発着枠の制約を早期に解消することで、多様な経営構造を持つ航空会社の参入が可能となり、運航機材の小型化等も見込め、地方路線を含め需要に応じた柔軟なネットワーク構築が見込まれます。これにより、利用者利便の向上のみならず、地方経済への波及効果も期待できます。

＜航空需要予測＞



羽田・成田で国内、国際旅客の約 6 割を占めるため、首都圏空港容量の拡大が最大の課題

羽田再拡張と成田平行滑走路の一日も早い完成が必要です。

首都圏空港整備のあり方

日本の経済活動を支える重要なインフラである首都圏空港は、今後も増大が見込まれる国内・国際航空需要に適切に対応していく必要があります。首都圏空港整備を国家としてのライフラインの整備と位置づけ、早期に容量拡大を実現する必要があります。

世界的に東アジア地域への渡航需要が高まる2008年の北京オリンピックの開催前に、首都圏と東アジア地域を結ぶ路線を拡充することは、「2010年に1000万人の訪日外国人誘致」を目指すビジット・ジャパン・キャンペーン(VJC)の目標達成に向けても有益であり、成田・羽田両空港で計画されている容量拡大時期の前倒しが強く求められます。

公共投資の無駄を省いて利用者や財政の負担を軽減するため、完工までの期間短縮はもちろん、既存インフラの有効活用や、PFIの導入などにより、効率的な整備・空港運営を行なっていく必要があります。

首都圏のいずれの空港も1つの空港で今後の国内・国際航空需要の増加に対応することは難しく、多大な利害調整と費用が必要な首都圏第3空港を視野に入れても、今後の発着容量拡大は容易ではありません。

今後は、貴重な首都圏空港容量の使い方について、国内線・国際線利用者の利便性、羽田国際線の重要性、地方にとっての羽田国内線の重要性、国際的に妥当性のある成田・羽田のすみ分け基準の必要性等を十分に踏まえながら利用者や事業者、働く者が参加して国民的な議論を深めていく必要があります。

羽田空港の容量拡大

航空連合がその結成以来、強く求めてきた羽田空港の再沖合展開については、政府・関係自治体の合意により、2009年の供用開始に向けて大きく動きだしました。

羽田空港の容量不足が日本の国内航空のボトルネックとなっていることや完成時の経済波及効果の大きさから、公共事業全体の中でも優先的に進めるべきものと位置づけ、事業コストを抑えつつ、工期の短縮を図るために、工法の工夫や一般財源の柔軟な投入など、一層の努力が求められます。

また、再沖合展開に伴う騒音問題解決のために、D滑走路の角度が変更されましたが、安全を前提に、計画通り40.7万回の発着回数を確保するための運用方法の確立が望まれます。

同じ首都圏空港である成田空港について、大きな容量拡大が見込めない中、首都圏の国際線需要に対応するためにも羽田空港の国際化は必要です。

ただし国際化にあたっては、今後予想される国内線需要の拡大や機材の小型化による他頻度運航の可能性を見極めながら、ニューヨークやロンドンの各空港で行なわれているように、ペリメーター(距離規制)などによる空港間の役割分担の明確なルール設定を行う必要があります。

既に運航されている国際チャーター便の出発・到着時のCIQ混雑は、早期に解消する必要があります。羽田空港の国際化は施設の整備のみならず、旅客サービスの充実や航空保安体制の強化などを適切に進めていく必要があります。

成田空港の機能強化

提 言

成田空港については、2004年度から民営化され、今後の経営努力による着陸料の引き下げや、利用者利便の向上が期待されています。また、北側延伸により使用できる機材や路線の制約は一定程度解消されることとなりますが、誘導路の複線化も滑走路の2500m化にあわせて行なうとされており、空港にとって最も重要な発着枠の拡大には時間がかかる状況となっています。

近隣諸国の大空港に対して競争力のある国際拠点空港を完成させ、日本の国際競争力を強化していくためにも、平行滑走路の2,500m化を急ぐ必要があります。地元との共生を図ることを前提に、将来的には平行滑走路の国際標準(4,000m)化も目指していく必要があります。

また、平行滑走路への誘導路が1本しかないことにより、事故につながりかねない混乱が生じている問題については、平行滑走路の効率的な運用による発着枠の拡大という観点からも、早急な解決を求めます。

成田空港は、全国の空港・港湾の中で国際貨物の取り扱い額が最も多い貿易の最重要拠点です。現在分散化している貨物関連施設は、効率的な運営ができるよう、施設の集約化を進めるべきです。

羽田空港再拡張事業の概要



(出典：国土交通省「航空政策を展望する」)

[2] 今後の空港整備

既存空港の処理能力活用と質的向上を進めるべき

問題点

関西圏の拠点空港である関西空港については、2007年の供用開始を目指すべく第Ⅱ期事業が推進されていますが、関西空港の利用実績は、開港以来、予測を下回って推移しています。

2004年度の国際線の発着便数についてはSARSの影響があった前年比で増加していますが、国内線については、より利便性が高く需要が多い伊丹空港へのシフトが見られ、2004年度実績は年間16万回の発着容量に対し、10.3万回程度にとどまっています。今後も2005年2月に開港した中部国際空港との競合が懸念される他、神戸空港が開港（2006年2月）を控えており、国際線・国内線需要が他空港へシフトする可能性も否定できません。

国土交通省も2007年時点での発着回数予測を、従来の年間16万回から、13.6万回に下方修正しており、加えて、滑走路占有時間の短縮などにより、関西空港の発着容量は現行の年間16万回から18万回まで拡大可能との試算もあります。



また、第Ⅱ期事業により発着容量は年間23万回に拡大しますが、現在の伊丹空港と関西空港の発着回数を合計しても21万回にしかありません。将来にわたる航空需要への対応や、国内線・国際線の乗り継ぎ利便を確保する国際空港としての必要性は認めるにしても、既に発着容量の限界が見込まれている首都圏空港と違います。

需要の急激な伸びが期待できない状況下、公共事業の重点化が求められる中で、

各空港に求められる役割を検証し、既存インフラの効率的運用等、一層の有効活用を進めるべきです。

関西空港第Ⅱ期事業の工事を急ぐ必要が本当にあるのでしょうか。

関西国際空港は、現在およそ2,100億円もの多額の累積損失を抱えています。2004年度は開港後、初めて当期利益を計上しましたが、空港整備特別会計から拠出されている年間90億円もの補給金が必要なければ利益をだせる状況にはありません。さらに、2005年度は減損処理を行うとして、約190億円の当期損失を予定しており、未だ経営改善が必要な状況が続いています。

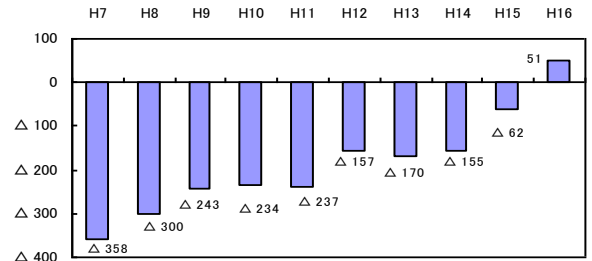
第Ⅱ期事業が完成しても大幅な需要増加は見込めず、地元負担により結果として地域・地元経済へも深刻な打撃を与えかねない状況です。

一方、伊丹空港は、関西空港に比べてアクセスが良く、関西圏の国内航空旅客の7割が集中しています。結果として座席利用率も伊丹空港の方が高く、路線・便数も関西空港から需要の高い伊丹空港に自然とシフトしています。

国土交通省は2005年4月、伊丹空港の騒音対策を理由に就航機材の制限やYS代替ジェット枠の見直し、長距離路線の就航自粛などの運用変更をはじめました。結果として、利用者利便を過度に制限することとなれば、関西救済策との非難は免れません。

現在、日本国内には95もの空港があり、うち68空港に定期便が就航しています。全国の人口カバー率で見ても、最寄り空港へのアクセス60分圏内が約75%を占め、120分圏内では約97%に達しています。交通政策審議会航空分科

関西空港（株）経常損益の推移 (単位：億円)



会の答申(2002年12月)においても、「地方空港の配置は、事業実施中の空港を加えると概成していることから、今後の地方空港の新設は離島を除き抑制する」と報告されているとおり、国内の地方空港については、一部の離島を除き、既に一定の整備が完了していると言えます。

その一方で、1990年代に入ってから供用が開始された空港を中心に、乗り入れ便数や利用旅客数が、当初計画の見込みを大きく下回っているのも事実です。国土交通省の調査では、全国80の地方空港のうち51空港で、2000年度の国内線旅客数の実績が第7次空港整備計画(1996~2002年度)の需要予測を下回っていたとの報道がありました。総務省の報告もあり、国土交通省として空港需要予測の精度向上を図っていますが、現在建設中の地方空港の需要予測はそれ以前のものであり、必要性には大いに疑問があります。

今後の空港整備においては、政府の社会資本整備重点計画(2004年10月)にあるとおり、「従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組み合わせや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移す」ことが強く求められていますが、事業継続中の空港についても、採算性と既存インフラの有効活用という視点で再検証する必要があります。

需要動向を踏まえ、見直すべきは見直すという柔軟な対応を。

関西圏の空港のあり方

関西圏の航空需要は、当面の間は現状の処理能力で対応が可能です。関西圏の空港のあり方については、関西空港と中部国際空港との競合による旅客・貨物の推移や2006年2月に予定されている神戸空港開港後の需要動向を把握した上で、各空港の特徴や課題を踏まえ、利用者利便向上の観点で国民的な議論が行なわれるべきです。その中で、行政には、国民・利用者の判断を十分に尊重する姿勢が求められています。同時に、近接する空港間において安全な運航を担保できる管制方式と運用の構築を進める必要があります。

関西国際空港運営の 抜本的見直し

当面の間、現状の処理能力で対応できる関西圏においては、神戸空港や中部国際空港の開港などによる需要動向の変化を見極めた上で、関西3空港の役割分担について議論を進める必要があります。第Ⅱ期事業については、採算面での貢献が期待できない以上、滑走路とⅠ期島を結び連絡路のみの整備にとどめるべきです。

関西国際空港株式会社は、用地造成を含む巨額の建設費用のための借入金返済や金利といった負担を抱え、現在のしくみでは採算性の確保は困難で、抜本的な経営状況の改善は見込めません。従って、空整特会からの補給金など利用者・事業者の負担による内部補助を続けるのではなく、第Ⅱ期事業を進める前に、空港用地の国有化など、空港運営に関する抜本的なスキームの見直しを図るべきです。また、東京・丸の内界隈のビジネス街並みとされる高額な賃借料を見直し、魅力的な施設を誘致して非航空系収入を増やすべきです。

伊丹空港のあり方

伊丹空港は、関西空港とともに関西圏の基幹空港であり、アクセスも良いことから関西空港の2.2倍以上の国内線旅客

に利用されています。中心が北部にある大阪の経済構造からも、伊丹空港の機能縮小は、関西経済へ悪影響を及ぼす危険性をはらんでいます。

政策決定に際しては、関西空港救済を目的とした行政主導の対応ではなく、利用者利便や騒音問題の軽減と経済振興のあり方等について利用者や地域住民などの意見を把握し、十分なコンセンサスを得る必要があると考えます。また、今後、就航路線・便数など供給に影響を及ぼしかねない運用の変更を行う場合には、航空各社の対応が十分に行なわれるようリードタイムを設け、利用者利便を損なわないよう配慮すべきです。

伊丹空港の着陸料については、従前から騒音値を加味して決められてきており、騒音値の増減に対応すべく、少なくとも2003年4月に行われた値上げ以前の水準に戻すべきです。

甘い需要見通しに基づいて計画が進められてきた事例も多く、現在建設中の静岡空港についても、羽田・中部といった拠点空港との競合が予想されることから、事業性が確実に確保できるとは言えない状況です。

開港前の空港については、至近の動向を織り込んだ当初計画の再評価を行い、既に着工しているものも含めて是々非々で見直し、中断すべきものは中断すべきです。

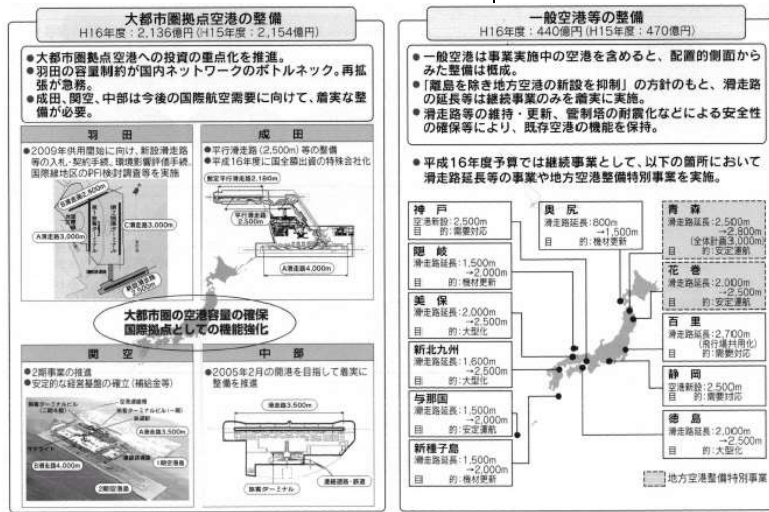
需要が開港前の見通しを下回ったため、路線維持が難しくなった空港の一部で、航空会社と地元行政・経済界などが路線維持や需要の底上げのために協力するケースが現れています。既に開港した空港については、その事業性を高めるためには、地元自治体や関係団体の努力も必要となっています。

既存空港の質の向上

地方空港に関しては、ネットワークの

整備は概ね終わっており、今後は、効率的で利便性の高い空港づくりを目指すべく、就航率向上や地上交通アクセスの改善など質の向上などに施策の中心を移すべきです。

例えば、防衛庁が管理している共用空港の一部では、航空局と自衛隊の運用時間が異なっているケースがありますが、これらは旅客利便向上のために運用時間を長い方に合わせるなど、多額のコストをかけずとも省庁間の調整により空港としての質の向上が果たせる事例となり得るのではないのでしょうか。



(出典: 国土交通省「航空政策を展望する」)

新たな空港のあり方

巨額の投資を必要とする空港建設においては、国土全体の交通ネットワークの観点から、その必要性について十分に検討する必要があります。事業性が見込めない新空港の建設は、逼迫している空港整備財源へマイナスの影響を与えるばかりか、結果的には地域経済をはじめ、納税者・利用者への大きな負の遺産となりかねません。

特に、地方空港においては、これまで

提
言

[3] 空港整備財源

空港は国の社会資本財

問題点

空港整備には巨額の資金が必要になりますが、その多くが財政投融资などの借入金で賄われており、償還は空港整備特別会計から行われることとなります。例えば、羽田空港の再拡張事業では、滑走路整備事業費

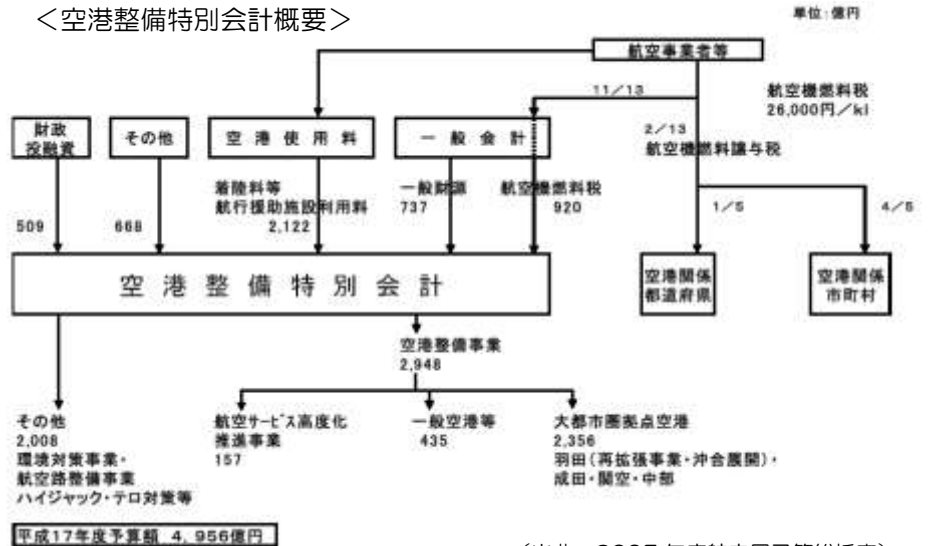
約 6,900 億円のうち、50%を財政投融资、20%を地方公共団体からの無利子貸付で手当てすることとしており、2005 年度の空港整備特別会計予算 4,956 億円に匹敵する額の借入金が見込まれています。

一方、国の一般財源からの費用投入は公共事業費 7 兆 5,310 億円のうち、737 億円で、全体に占める割合は、わずか 0.98%程度に過ぎず(道路 22.55%、治山・治水 14.28%、港湾 3.43%)、2005 年度の空港整備特別会計の歳入に占める一般財源の割合は 15%に過ぎません。加えて、歳出の 3 割程度が行政費用である空港職員の給与・旅費を含む「空港等維持運営費」に充てられています。

また、空港整備特別会計は、空港使用料(着陸料、航行援助施設利用料など)や航空機燃料税などの公租公課を主な歳入源とするという特定財源で賄われています。そのため、日本の航空の公租公課の水準は、極めて高位のまま推移しています。

一般財源の大幅投入で利用者負担を軽減するべきです。空港整備特別会計は廃止するべきです。

< 空港整備特別会計概要 >



(出典: 2005 年度航空局予算総括表)

世界主要空港の国際線着陸料(ジャンボ機)を比較すると、日本の国際空港は海外主要空港の 2~10 倍程度となっています。また、事業者が支払うその他料金を含めて比較しても、ニューヨーク(JFK)に次いで高い水準となっています。空港使用料などを受益者である利用者・事業者が一定程度負担することは当然ですが、諸外国との比較でその水準が高位にあることは問題です。

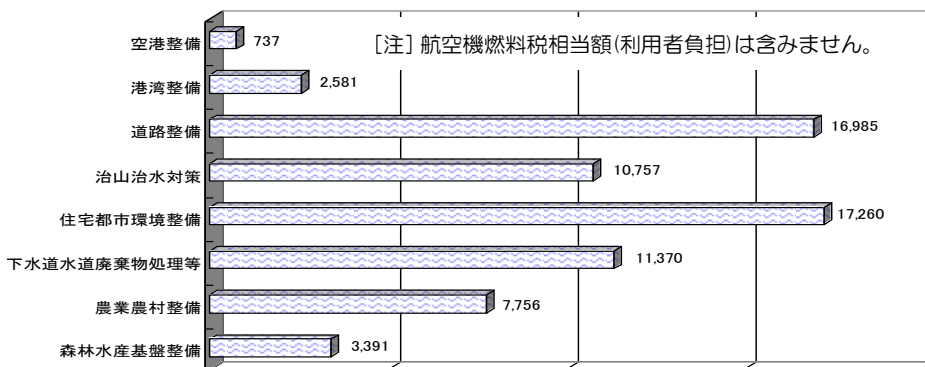
さらに、日本では航空機燃料税が国内線で徴収されていますが、日本以外の主要国で同様の税金を課しているのは米国

のみです。しかも、米国と比較しても、その税額は、20 倍近く(26,000 円/キロ)にもなっています。

結果として、日本の航空会社の 2003 年度全営業費用に占める公租公課(着陸料、航行援助施設利用料、航空機燃料税)の比率は約 12%と、世界平均の 2 倍、米国の 5 倍とされています。

日本の空港整備は、利用者・事業者の極めて過度な負担に支えられており、このままでは本邦航空産業の国際競争力の低下はもとより、日本の国際拠点空港や主要都市の国際競争力も失われかねません。

< 2005 年度公共事業予算 >



一般財源を大幅に投入し、硬直的な特別会計を見直す必要があります。

空港整備特別会計の廃止と一般財源の大幅投入

空港整備は、国土交通体系整備および国の国際競争力確保という国益の観点から、国家プロジェクトとしてとらえる必要があります。しかし、その短期的かつ巨額の資金需要に柔軟に対応しようにも、現在の利用者・事業者負担を中心とする特別会計の枠組みでは、財源の確保に限界があります。

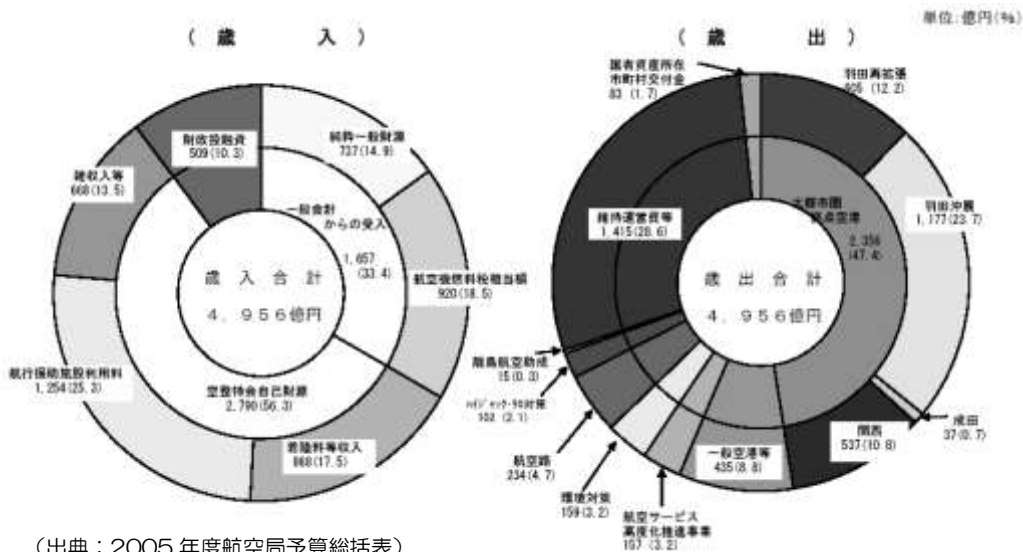
借入金とは2004年度末で1兆円規模に膨らんでおり、これを現在の特別会計の枠組みでは利用者・事業者負担によって償還することになります。この借入金は、空港という重要な社会資本財の整備に使用した費用であり、その償還についても一般財源を投入すべきです。また、空港等維持運営費に含まれる空港職員の給与・旅費は、本来行政費用であり一般財源で担うべきです。

すべきです。

また、空港用地については国有化した上で、空港施設の運営は駐車場・空港ビルなどの附属施設を含め空港毎に民営化をし、効率性を高めるべきです。さらに、地域独占性の高い空港会社は、事業内容が不透明となっており、結果、高額な賃料となっていることから、透明性の高い効率的な運営を推し進めることで、利用者・事業者の負担軽減を図るべきです。

**提
言**

<2005年度 空港整備特別会計の歳入・歳出>



(出典：2005年度航空局予算総括表)

また、空港整備特別会計は、空港をつくり収入源を拡充することで安定的な財源が確保されるという構造であるため、国内航空ネットワークの構築期には機能してきたと考えられます。しかし、国内の空港が概成した現在、日本の空港整備はネットワークの拡充から質の向上に視点を移すべきであり、航空ネットワークの基盤作りを担うという空港整備特別会計はその役割を終えたといえます。

私たちは、現在の空港整備特別会計を廃止し、利用者・事業者の負担する範囲と、公共事業予算全体の中での投資配分とを抜本的に見直して、首都圏空港整備などの重要かつ緊急性の高い国家プロジェクトに対して一般財源を大幅かつ柔軟に投入するしくみを構築すべきと考えます。

空港整備特別会計の財政投融资からの

空港整備特別会計 廃止までの対応

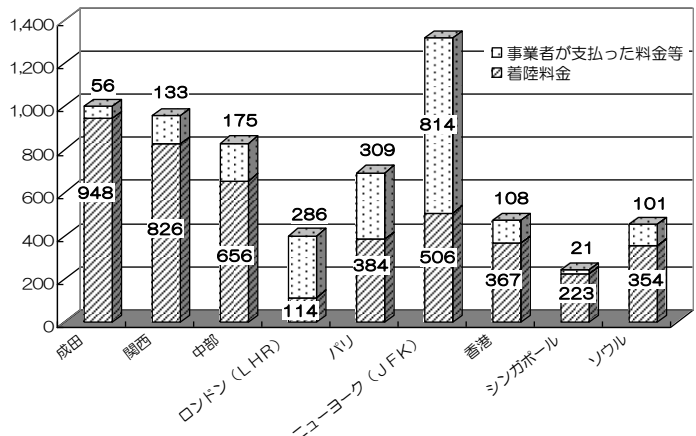
空港整備特別会計の廃止までの対応として、まず事業性が見込めない地方空港の建設は凍結し、重要な社会資本財である首都圏空港整備へ重点的に資金を投入

空公公課の引き下げ

空港など航空にかかわる空公公課を利用者・事業者が負担することは当然ですが、過度の負担が利用者の利便性、ひいては日本の航空産業、国際拠点空港や主要都市の国際競争力を低下させることのないように、その水準は適正なものとする必要があります。

一般財源の大幅投入と同時に、航空機燃料税の廃止、着陸料・空港使用料の引き下げなど、空公公課を諸外国並みに引き下げて、適正水準とすることにより、日本の航空産業の競争力を高め、健全な航空産業の発展をもって利用者利便や国益の向上に貢献するべきと考えます。

<世界の主要空港の着陸料比較 B747-400試算 (単位: 千円) >



※ IATA AIRPORT & NAVIGATION CHARGES MANUAL (2005.3.11改定) をもとに NAA が作成

[4] 空港運営

空港運営は経営が不透明で合理化努力は不十分

問題点

公共性の高い事業を地域独占的に営んでいる空港運営は、利用旅客・航空会社等の全ての利用者にとってメリットがあるよう、透明性の高い効率的な運営が求められます。

しかしながら、我が国においては、空港ビルの経営実態については情報公開が十分でなく不透明となっており、滑走路やエプロン等の空港基本施設運営については空港整備特別会計を財源とした空港整備を行っているため、一部の拠点空港を除き空港毎の収支が明確ではありません。結果、空港ビルの賃料は高額となり、運賃や食事代、商品代を高いものにし、利用旅客の負担となり、また、着陸料等の空港使用料も世界的に見て高い水準に止まっています。

海外においては、空港運営の効率化を目的とし、民営化が進んでいます。運営を効率化し集客能力を向上し、主に飲食店等の商用施設での売り上げを伸ばすことにより得た利益を、施設の維持・拡充と空港整備のための財源に還元することにより、サービス向上と空港利用料等の引き下げを図っています。

公共独占事業である空港は、運営の効率化と透明性を図り、料金の適正化を実現する必要があります。

＜イギリスとオーストラリアにおける民営化例＞

空港	イギリス (LHR・GTW・STN 等)	オーストラリア (SYD・MEL・BNE 等)
運営主体	BAA	民間企業連合体
主な民営化の目的	<ul style="list-style-type: none"> 公的部門の規模縮小 効率性と顧客対応向上 非航空事業拡大 経営の自由度確保 	<ul style="list-style-type: none"> 民間航空の健全発展 効率的開発と運営 空港業績の客観的評価の容易化 空港利用者と一般大衆の利益に正当な配慮を払った空港経営に係る規制確立
主な民営化の評価	<ul style="list-style-type: none"> 運営コスト削減等の経営効率化 非航空収入の増大による収入の最大化の実現 コスト削減・収入増による空港使用料引き下げ 	<ul style="list-style-type: none"> 国家財政への貢献 商業活動の活発化 料金規制により航空系料金は抑制されたが非航空収入料金が新設された

また、空港間の競争力の向上や民間資本導入による政府財政負担の軽減等の効果が期待されています。

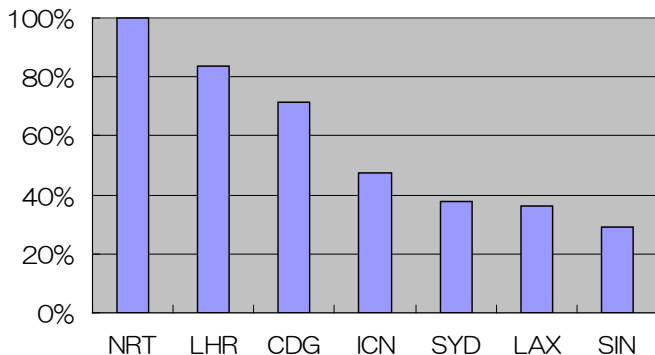
我が国における多くの空港では、ターミナルビル・駐車場等の「ランドサイド」と、滑走路・エプロン等の「エアサイド」の運営主体は分離しています。その結果、

収益性の高いランドサイドでの収入（非航空収入）が航空利用旅客と航空会社という空港本来の利用主体に還元されない仕組みとなっています。

また、関空についてはランドサイド・エアサイドを一体運用していますが、空港整備の費用負担が重いなか、非航空収入を空港整備のための財源に還元していないため、空港使用料の引き下げについては根本的な解決の目処が立たない状況となっています。

我が国においても、早急に空港運営を効率化し、全ての空港利用者にとって魅力ある空港作りを進めなければ、国内の航空産業の発展を妨げるだけではなく、アジア諸国が国家的なプロジェクトとして戦略的に空港整備を進めている中、国際的な空港間の競争力も失うこととなりかねません。

＜世界の主要空港 不動産賃料比較＞



※ 成田空港を100とした場合
(2004年の単価に基づく、航空連合調査値)

民営化を推進し、効率的な空港運営を目指すべきです。

効率的な空港運営を

我が国において、民営化空港については、より効率的な運営により非航空系収入を増やし、空港の基本施設（滑走路等）を整備する財源にも還元することが求められています。

便を誘致し、その結果空港の利用旅客が増え、非航空収入が更に拡大するというサイクルが確立されています。

民営化空港に対し、公益性を確保できる公的な枠組み導入を

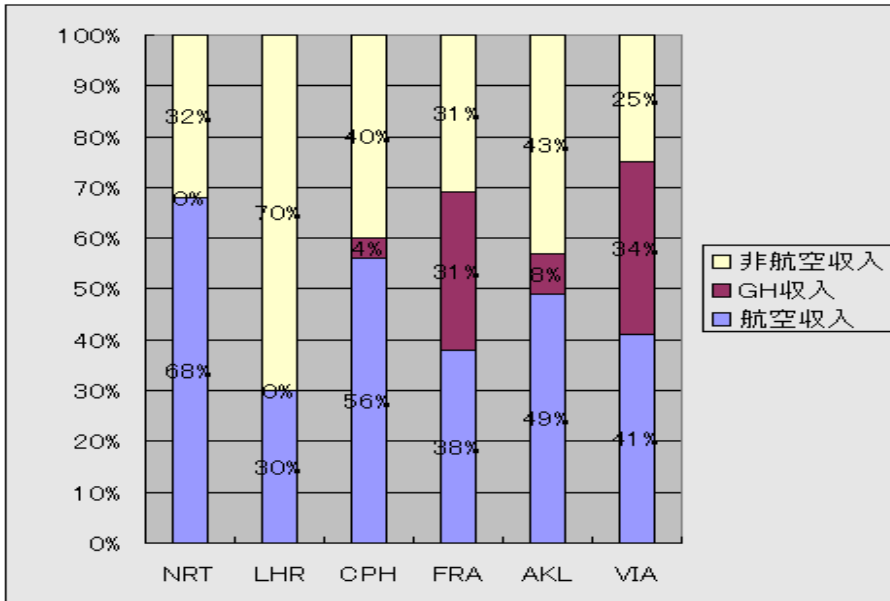
同時に、料金決定プロセスの透明性を確保するため、規制対象となりうる料金の範囲と料金算定ルールを明確にし、それに関する情報の開示についても検討を進める必要があります。

我が国においても鉄道や通信事業等の公共的独占事業については、料金適正を目的とした価格規制、事業者間または事業者と利用者との紛争を処理する制度ならびに、これら2つの制度の実効性を実質的に担保する情報公開制度が整備されています。

我が国においては成田・中部・関西が民営化空港となっていますが、例えば、「成田国際空港株式会社法」では「利用者の利便向上」を空港会社の目的としています。これは言うまでもなく世界一高い着陸料等の空港使用料の軽減をはじめとする空港利用サービス向上を目指すべきであると理解できます。

しかしながら、我が国の民営化空港においては、その他の公共的独占事業と同様な公益確保に向けた公的な諸制度は存在していません。実効力をもって、我が国の民営化空港の公益性を確保していくための、公的な諸制度の整備が急務となっています。

＜成田ならびに、民営化されている海外空港の営業収入内訳＞



※ GH収入：一部空港においては、空港当局がグランドハンドリング役務を提供しており、その収入。

我が国における空港ネットワークは既に充足しており、今では「どんぶり勘定」とも言える空港整備特別会計の役割は終わりました。今後の空港整備については今までの「量」（ネットワーク確保）から「質」を追求することが求められています。

効率的かつ透明性のある運営を行うことにより、全ての利用者にとって魅力ある空港作りを目指すべきです。空港の収益性を高め、適切な収入還元を行うことが、利便性向上そして競争力向上へと繋がります。

なお、海外における民営化の成功例の一つであるロンドン・ヒースロー空港では、飲食店、構内販売、駐車場等から成るランドサイドでの収入（非航空収入）が営業収入の約7割を占めています。非航空収入の拡大により、航空会社が支払う着陸料等を引き下げ、より多くの航空

空港経営の自由度を保つため、料金決定に関しては行政による関与は最小限に保つべきです。しかしながら、独占の弊害が利用者に及ぶことを避けるため、プライスカップ制等の必要最低限のルール導入に向けた検討を開始すべきです。

＜イギリスとオーストラリアにおける事例紹介＞

イギリス (LHR・GTW・STN等)	オーストラリア (SYD・MEL・BNE等)
<p>《料金適正化の制度》</p> <p>主要空港の空港使用料についてはプライスカップ制度を導入</p>	<p>《料金適正化の制度》</p> <p>主要空港の空港使用料についてはプライスカップ制度を導入</p>
<p>《情報公開に関わる制度》</p> <p>空港の財務諸表は、会社法規定された情報に加えて、航空局の定める情報を開示しなければならない。</p>	<p>《情報公開に関わる制度》</p> <p>料金監視制範囲：空港事業者に対し、料金、利益、コストに関する情報の報告を義務づけ、航空機と旅客用の施設・業務等の料金について、公的機関が監視。</p>

[5] 空港づくり

空港利便向上には、まだまだ改善の余地がある

問題点

日本の高齢化は、諸外国と比べても既に最高水準にあり、まもなく国民の5人に1人が65才以上になるようになっています。約10年後には4人に1人の割合になると予想されています。加えて、身体障害者数(割合)も、増加傾向にあり、2001年の全身体障害者数は3,327千人にのぼっています。これら高齢者、身体障害者比率の増加をみると、空港施設を利用する際にできるだけ時間や労力をかけずに済む、ユーザーフレンドリーでバリアフリーな「人にやさしい」空港づくりがますます重要になってきています。

2000年に、「交通バリアフリー法」及び「移動円滑化基準」が施行され、ターミナル施設の移動円滑化基準への適合については、1日当たりの平均的な利用者数が5千人以上であるターミナル施設に関し、2010年までに、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、トイレがある場合には身体障害者対応型トイレの設置等の移動円滑化を原則としてすべてのターミナル施設について実施としています。また、これ以外のターミナル施設についても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、身体障害者等の利用の実態等を踏まえて移動

ユニバーサルデザインを取り入れた「やさしい空港づくりを進め、空港利便の向上を図るべきです。

<「旅客施設における音による移動支援方策に関する研究会」資料より>

意見内容	回答数(人)
職員対応に任せている、職員対応がよい	63
目的の航空会社カウンターまでの誘導がほしい	26
広すぎる、複雑	8
単独では利用しない	8
案内所までの誘導がほしい	6
既に種々の音があり、これ以上は混乱のおそれがある	4
エスカレーターに関する案内に工夫が必要	3
時間に余裕を持っていく	2
鉄道-空港間の引継ぎが良かった	1
鉄道-空港間の引継ぎをしきれなかった	1
ロビーで待たされ、トイレ・買物ができない	1
意見なし	4

※ この表は、2002年に国土交通省で行なった視覚障害者の移動に関して、各種の交通ターミナルへの調査からまとめられたものです。

(主に都市部に住む視覚障害者93人への聞き取り調査)

円滑化を可能な限り実施するとしています。

国土交通省の調査によると、身体障害者(視覚障害者)によるターミナルの評価は比較的良好とされていますが、評価内容を見れば、空港や航空会社のスタッフによる人的サポートによるところが大きく、今後はハード面の整備が急務と

なっています。

空港の利便性向上には、空港へのアクセスの改善も欠かせません。羽田空港-成田空港間は、2010年開業を目標に成田新高速鉄道の整備が行われていますが、旅客利便をより向上させるには、都心での乗り入れ駅をどこにするかがポイントになります。伊丹空港にはモノレールが乗り入れています、中心部(梅田、難波)へは乗り換えが必要で、実質的にはバスに頼らざるを得ません。名古屋、鹿児島、広島などでは、利用者数が多くても電車などが直接乗り入れておらず、公共交通機関はバスかタクシーしかない空港も数多く残っているのが現状です。

ランプ内における労働安全や作業環境などに対する対策を図っていくことも、利用者及び働く者の視点から重要であり、まだまだ工夫の余地があると考えます。

<空港の主要駅からの所要時間(利用者数の多い主要10空港)>

空港名	主要駅	電車・モノレール	バス
羽田空港	東京駅	30分	40分
成田空港	東京駅	60分	80分
関西空港	大阪(梅田)駅	50分	60分
福岡空港	博多駅	5分	-
新千歳空港	札幌駅	40分	80分
伊丹空港	大阪(梅田)駅	20分	30分
那覇空港	県庁前駅	13分	20分
名古屋空港	名古屋駅	-	30分
鹿児島空港	西鹿児島駅	-	60分
広島空港	広島駅	-	50分

