

[1] 空港整備財源

# 日本の空港は整備から運営の時代に

## 問題点

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おり、国内、国際を問わず、早く確実に人と物を運ぶ航空ネットワークの充実が求められます。その最も重要なインフラである空港を見れば、日本国内には既に 97 もの空港があり、数の面では十分と言えます。したがって、一部離島を除いて今後は新たな空港整備に対する投資は必要なくなります。

国の政策という面で見れば、首都圏の空港容量拡大が完了する 2009 年以降は、政策の力点を空港整備から空港運営へとシフトさせる必要があります。

空港運営を議論していくための観点として、「空港整備財源のあり方」「効率的で透明性の高い空港運営」の 2 点が挙げられます。

空港整備財源である空港整備特別会計の歳入に占める純粋一般財源の割合は、14.3% (2006 年度予算) と低い水準になっています。歳入の半分以上は空港使用料や航空機燃料税などの公租公課で賄われており、日本の空港整備は利用者・事業者の負担で支えられています。

### 空港整備財源のあり方

羽田空港の第 4 滑走路建設<sup>※2</sup>が終われば、空港整備に対する投資という形で空港整備特別会計から支出する必要がなくな

なるため、空港整備特別会計に余剰が発生することが予想されます。

この余剰分を不必要な投資に回すことなく、利用者負担の軽減につなげることが重要です。

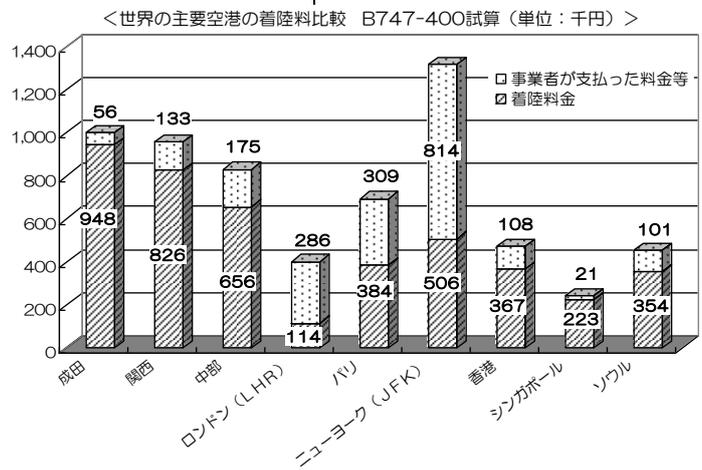
また、行政改革推進法で示された特別会計改革方針では、2008 年までに空港整備特別会計とその他 4 特別会計（道路整備、治水、港湾整備、都市開発資金金融通）の統合が示唆されています。その結果、空港整備特別会計の余剰分が他事業へ振り向けられる可能性があります。更に、航空機燃料税の一般財源化も議論されており、注視が必要です。

### 効率的で透明性の高い 空港運営

日本では、民営化空港を除き、空港ごとの収支は明確になっていません。また、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が分離しており、個別の空港全体での運営が効率的に行われているかどうかを把握するのは難しい状況です。

空港のターミナルビルは主に空港ビル会社が経営していますが、その経営実態に関する情報公開は不十分です。経営状況のチェックが十分に行われないため、ターミナルビルの賃料は高額になり、運賃や食事代、商品代が高止まりする一因となっています。逆に言えば、ランドサイドで稼ぐことができる非航空系収入は収益性が高くなりますが、エアサイドの運営主体は別なため、滑走路やエプロンの整備費（空港整備特別会計から支出）には回っていきません。結果、非航空系収入はターミナルビル会社の利益に止まってしまい、空港整備特別会計の支出を減らすことができず、利用者・事業者負担の軽減にはつながらないという悪循環が発生しています。



※1 空港整備特別会計：参考資料 1 参照

※2 羽田空港第 4 滑走路建設 (羽田再拡張工事)：参考資料 2 参照

※3 空港の民営化：参考資料 4 参照

※4 プライスキャップ制：参考資料 5 参照

# 提 言

## 空港整備財源のあり方

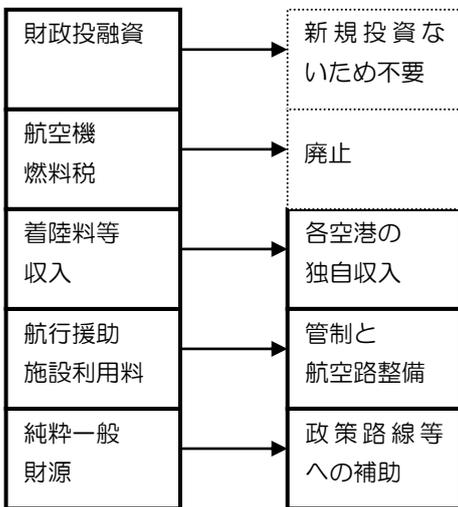
国内の空港が概成した現在、日本の空港整備はネットワークの拡充から質の向上に視点を移す必要があり、航空ネットワークの基盤作りを担うという空港整備特別会計はその役割を終えたと言えます。

したがって、歳入と歳出の関係が不透明なプール制という枠組みは、廃止も含め抜本的な見直しを行い、歳入と歳出の関係を透明性が確保できる形態に移行する必要があります。

具体的には、羽田の再拡張工事が完了した後は、大規模投資が必要なくなる以上、水準が高い公租公課を少しでも引き下げるためにも、海外でもあまり類の無い航空機燃料税は廃止する必要があります。

更に、着陸料収入は各空港の収入として、空港運営の主たる財源と位置づけ、航行援助施設利用料は管制と航空路整備の原資とすべきです。

### <歳入と歳出の明確化>



離島生活路線を中心とする政策路線や、赤字の空港の運営に対する最低限の助成は、明確な助成基準を策定した上で、一般財源を投入すべきです。

## 今後新たな空港整備は必要ありません。これからは、効率的で透明性の高い空港運営が求められます

### 効率的で透明性の高い 空港運営

空港はランドサイドとエアサイドの一体運営を行い、空港ごとの収支を明確にし、空港運営の透明性を高めるべきです。

また、空港の維持運営費や、滑走路の増設・延長、誘導路整備などの追加投資についても、各空港収益からの投資を原則とすることで、経費の効率化や投資効果の精査が実施されるようになるため、無駄な経費の削減や投資抑制等が行われ、利用者負担の軽減につながります。

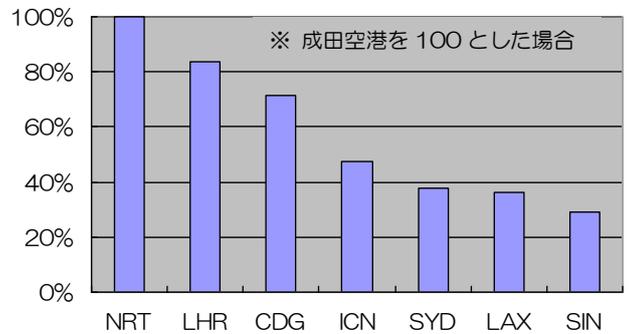
更に、民営化が可能と考えられる空港は民営化<sup>※3</sup>し、飲食店、構内販売、駐車場などの非航空系収入を拡大させることで着陸料を引き下げ、より多くの航空会社を誘致するというサイクルを確立されるものと考えられます。

成田空港など国が株式を売却できる可能性のある場合は、売却益を財政投融资の借入金返済に充てることで、空港整備特別会計の借入金負担を軽減することができます。

空港経営の自由度を保つため、空港使用料の決定に関する行政の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<sup>※4</sup>など必要最低限のルールは必要です。

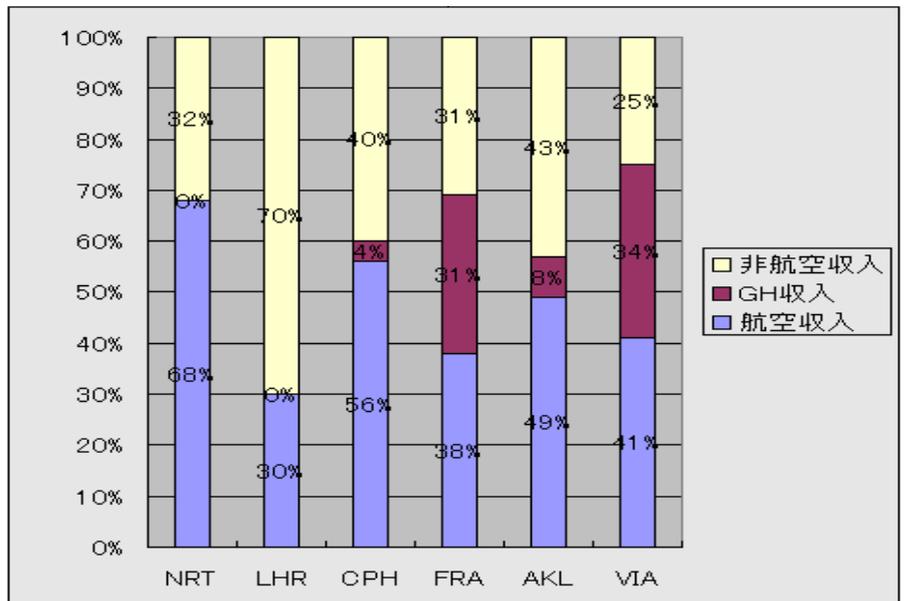
同時に、料金決定プロセスの透明性を確保するため、規制対象となりうる料金の範囲と料金算定ルールを明確にし、それに関する情報の開示についても検討を進める必要があります。

<世界の主要空港 不動産賃料比較>



(2004年の単価に基づく、航空連合調査値)

### <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：一部空港で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

[2] 空港整備のあり方

# 過大な投資を押さえ既存インフラの有効活用を

## 問題点

### 首都圏の空港整備

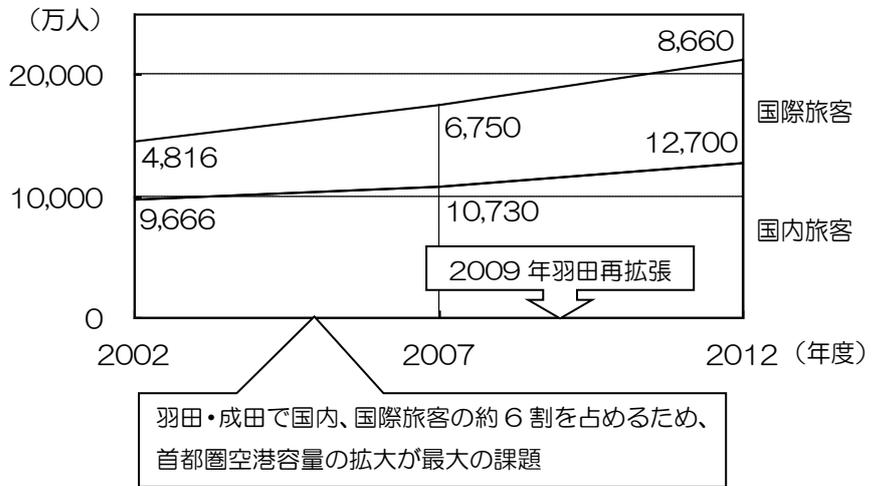
日本における航空需要は、旅客・貨物ともに国内線・国際線のいずれにおいても持続的な成長が続くと予測されています。

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。また国際航空旅客も同じ期間で年平均 5.1%の伸びと予測されています。(国土交通省需要予測)

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。

羽田空港の第4滑走路建設(羽田再拡張工事)は2009年12月まで、成田空港B滑走路の2,500m化(成田平行滑走路延伸)<sup>※5</sup>は2010年3月までの供用開始を目標としています。

<航空需要予測>



しかし、羽田は漁業権交渉、成田は騒音問題と周辺住民との合意形成が難航しており、計画遅れが懸念されています。

### 今後の空港整備のあり方

首都圏以外の空港整備については、現状で十分に数は足りています。国の社会資本整備重点計画(2003年10月)には、「一般空港については離島を除き新設を抑制するとともに、従来の量的拡大

から、ハード・ソフトの組合せや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実重点を移す」とあり、この方針を具現化する必要があります。

また、空港新設のみならず、滑走路の増設や延長についても、同様の考え方を適用し、必要性を十分に検証することが重要です。

<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。

※5 成田空港B滑走路2,500m化(成田平行滑走路延伸)：参考資料3参照

※6 羽田空港で整備された高速離脱誘導路：参考資料6参照

※7 横田空域の一部返還：Part II [4] 空域と管制方式参照

※8 関西圏の3空港：参考資料7参照

※9 P I (パブリック・インボルブメント)：参考資料8参照

# 提 言

## 首都圏の空港整備

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」を目指すビジョン・ジャパン・キャンペーン(VJC)の目標達成に向けても有益です。本来であれば、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を行うべきですが、現状を見れば、少なくとも両空港とも計画に間に合わせる事が求められます。

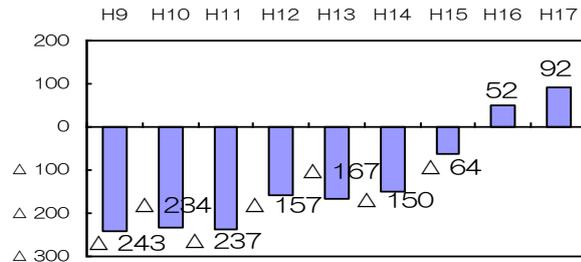
羽田空港については、同じ首都圏にある成田空港が平行滑走路の延伸を行っても大きな容量拡大が見込めない中、国際化が必要と言えます。ただし、今後予想される国内線需要の拡大や、機材の小型化による多頻度運航の可能性、国内線の貨物需要を見極めながら、ペリメーター（距離規制）や定期国際線発着回数の制限、深夜の貨物便対応など、明確なルール設定が必要となります。

## 羽田再拡張と成田平行滑走路延伸の一日も早い完成が必要です

### 関西圏の空港

関西圏の3空港<sup>※6</sup>については、地上交通に対する競争力の確保を前提に、役割分担について議論を進める必要があります。

＜関西空港（株）経常損益の推移＞（単位：億円）



特に関西空港は、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、現在の仕組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。年90億円程度の補給金では対症療法に過ぎないため、補給金を廃止した上で、空港用地の国有化など、空港運営に関するスキームの見直しを図るべきです。

特に現在建設中の静岡空港は需要予測に疑問があり、かつ、空港用地の買収も完了していないため、建設を中断した上で、国民的な議論を行い中止することも検討すべきです。

福岡空港、那覇空港は現在の空港容量では将来需要に対応できないとして、P1（パブリック・インボルブメント）<sup>※9</sup>を実施し検討が行われています。

また、百里飛行場は共用化が決まり、整備事業が実施されており、更に横田飛行場も共用化に向けて議論が行われています。

これらの空港に限らず地方自治体や国が、今後余剰が見込まれる空港整備特別会計を狙って、新空港建設や滑走路増設・延長を画策する可能性があります。

需要が逼迫するのであれば、現在のインフラをいかに有効活用するかを検討することが第一に求められます。その際には、現在の管制処理が本当にこれによいのかという視点など、これまでのルールに固執することなく幅広い観点から検討すべきです。

また、どうしても新規投資が必要であるならば、先に述べたとおり、空港整備特別会計から支出するのではなく、各空港の収益を原資とし、不足分は必要とする地方自治体が出資、更に不足であれば、国が一般会計から投資するという形態を基本とすべきです。

＜成田空港B滑走路の3,640m化＞



成田空港については、B滑走路の2,500m化で止まることなく、地元との共生を図ることを前提に、将来的には3,640m化も目指していく必要があります。

2009年の容量拡大までにも、少しでも発着枠が拡大できるよう様々な観点から検討することが必要です。羽田空港で整備された高速離脱誘導路<sup>※6</sup>や、今後予定されている横田空域の一部返還<sup>※7</sup>など、環境変化を有効活用し、できるだけ多くの発着枠を捻出できるよう努力が求められます。

### 今後の空港整備のあり方

新たな空港建設は原則として必要ありません。

＜空港の整備計画＞（2006年度予算ベース）

空港名	滑走路長 (m)	設置管理者	供用目標
静岡（新設）	2,500	静岡県	2009年3月
百里（共用化）	2,700	防衛庁	2009年
美保（延長）	2,000→2,500	防衛庁	2008年度
徳島（延長）	2,000→2,500	防衛庁	2007年度
与那国（延長）	1,500→2,000	沖縄県	2006年10月
新石垣（延長）	1,500→2,000	沖縄県	2013年3月

[3] ユニバーサルデザイン

# 利用者・事業者の声を聞き人にやさしい空港づくりを

## 問題点

日本の高齢化は、諸外国と比べて既に最高水準にあり、国民の5人に1人は65才以上の高齢者が占め、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、身体障害者数も増加傾向にあり、身体障害者数は351.6万人（H18年版障害者白書）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、「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」が施行されて以降、航空連合としてもきめ細かく空港ターミナル施設の状況を把握し、積極的に移動円滑化基準への適合に対する提言を行ってきました。

各空港では基準への適合に加え、AED（Automated External Defibrillator：自動体外式除細動器）の設置など、施設等ハード面の整備は徐々に進められています。また、成田空港では、公式ホームページにて空港内施設のバリアフリーインフォメーションを案内し、羽田空港では空港ビル会社社員を対象にバリアフリー研修を行うなど、人々情報等ソフト面での対応も図られています。

2006年6月には、「ハートビル法」（高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律）と「交通バリアフリー法」（高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律）を統合した新たなバリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）が成立しました。これにより総合的・一体的な対応、つまり空港ターミナルビルの「点」としての対応だけでなく、地域一体となった「面」としての対応が求められるようになっていきます。

## 提言

### ユニバーサルデザインの推進

近未来の高齢者比率や身体障害者数の増加、及び観光立国を目指す中で増加が予想される外客訪問者への対応を踏まえて、空港は「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」のユニバーサルデザインの考え方を基本として、環境の改善及び整備を進めるべきです。

その具体策の一つが、バリアフリーの取り組みです。国土交通省の調査によると、身体障害者（視覚障害者）による空港ターミナルビルの評価は比較的良いとされていますが、色覚障害者に対応した施設の充実化など、バリアフリー推進途上と言えます。バリアフリー基準に未適合な部分に対して、よりスピーディーな対応を行い、空港施設の更なる利便向上を図るべきです。

国土交通省は、新たな交通バリアフリー法に規定する適合基準に関して、周知及び理解を求めるとともに、整備計画等に関する指導が重要です。

航空事業者は、保有する車椅子やベビーカー、PBL（パッセンジャー・ボーディング・リフトバス）などの増設に加え、空港ごとに共有化し、不足を補い合うような運用の工夫も必要です。

これらの取り組みを効果的に進めるためには、空港ごとに設置しているバリアフリー協議会を有効に活用し、利用者や事業者の声にも耳を傾けて的確に現状把握を行って、全体最適な整備計画を立案し具現化することが重要です。

### 各空港における主な要望

#### 伊丹空港

- ・身障者駐車場からの安全な導線の確保

#### 羽田空港、成田空港

- ・車椅子利用者や視覚障害者に配慮した案内板、案内機能を設置

#### 成田空港

- ・車椅子利用者用のカウンター、電車バス券売機の設置

＜「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とくれなかった	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)

[4] 空港アクセス

# 便利でスムーズなアクセスルートの整備が必要

## 問題点

### 空港へのアクセスの実態

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。現在、羽田空港—成田空港間は、2010年4月開業を目標に成田新高速鉄道の整備が行われています。

伊丹空港においては、モノレールが乗り入れています。大阪の中心部（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、丘珠などでは、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。

また、空港によっては空港接続道路の混雑の緩和や、ターミナルビルへのアクセス道路の分岐・合流地点の案内板や標識の改善についても要望が上がっています。利便性向上のみならず安全性確保の観点からも周辺道路のきめ細かい整備が必要とされています。

## 提言

### 鉄道アクセスは乗り継ぎ利便の向上を

空港アクセスの面では、他の交通モードとの連携、中でも環境にやさしく、確実性、高速性に優れる鉄道アクセスを充実させる必要があります。

特に首都圏においては、羽田空港—成田空港間を高速鉄道で結ぶことで、両空港を一体的に運用することができ、国内線・国際線の乗り継ぎの利便性も高まります。

また、単に高速性や待ち時間の短縮を求めるだけでなく、混雑空港での早朝・深夜便の時間帯のアクセス改善や、接続ターミナル駅における空港にアクセスする交通機関との乗り継ぎ利便性の向上も重要です。さらに、空港接続道路についても、アクセスとしての確実性を確保すると同時に、適正な料金で利用できる駐車場を用意することで、利用者の利便を大きく向上させることができます。



出典：国土交通省「航空政策を展望する」

### <各空港における主な要望項目>

空港名	要望項目
羽田空港	・空港周辺道路における第1ターミナルビルと第2ビルの案内板の改善
成田空港	・空港入り口付近から第2ゲートまでの行き先表示の改善 ・空港入り口ゲートの混雑緩和 ・空港ターミナル周辺での路上駐車撲滅
関西空港	・連絡橋の強風対策 ・関西空港と大阪市内、および伊丹空港とのアクセス時間短縮に向けて、阪神高速淀川左岸線の早期建設と、16号大阪港線から環状線への北向き連絡通路の整備
福岡空港	・空港周辺道路の渋滞緩和のため、短時間利用のしやすい駐車料金設定
丘珠空港	・地下鉄の新規開線等、公共交通機関の充実化 ・空港勤務者が必要とする駐車容量の確保
伊丹空港	・大阪市内中心部へのアクセス道路である阪神高速11号池田線の渋滞緩和
那覇空港	・航空機の出発・到着時刻を考慮したモノレールダイヤの設定

[5] 空港の利便性向上

# 利用しやすく働きやすい空港整備に努めるべき

## 問題点

### 利用者の立場から

手荷物検査場や出入国手続きの際の混雑、飲食店舗の営業時間や、割高な料金等、空港ターミナルビル内の施設に対し、多くの問題点や不満の声が寄せられています。

利用者にとって利便性の高い空港づくりを促進するという視点で、こうした声に耳を傾け、改善に向けた努力を行うという姿勢が不足しています。

### 働く者の立場から

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す。具体的には、ランプ内の誘導路の安全性向上、ランプ内の誘導路表示や車両通行帯等の路面表示の改善、航空機用グランドアースポイントの設置、落雷警報装置の設置など、ほぼ全ての空港で、まだまだ工夫の余地があると考えます。

## 提言

### 利用者の要望にスピーディーに対応すべき

より地域と一体となった空港運営と利用者の拡大、ターミナル経年変化による不具合改善など、空港の利便

性向上には、空港を利用する利用者の視点と空港で働く従業員の視点を、これまで以上に活かした対応が不可欠です。

利用者の視点を吸い上げる仕組みとして、空港整備要望を活用したエアラインからの意見反映の仕組みは整っています。今後は、より多くの利用者の知恵を活用する仕組みを検討し、よりスピーディーに課題へ対応することで、利用者にとって利便性が高く地域から活用される空港づくりをめざすべきです。

### ランプ内車両通行の円滑化

オープンスポットにおける利用者の誘導は、バス案内が中心となります。ランプ内道路には、旅客案内用のバスのみならず、業務用車両である低速車両（コンテナ車等）なども混在して走行させているため、旅客案内用のバスの円滑な誘導

の妨げになることもあります。

旅客利便の観点から、可能な限りランプ内道路を片側二車線として、旅客案内用のバス・レーンと低速車両・レーンを設置し、かつ制限速度についても工夫（連絡道路については高速設定とするなど）すべきです。

### 雷対策はランプ内安全の喫緊の課題

また、ランプ内における利用者の安全確保、作業員の安全の観点から緊急時の警報などは国（航空局）が中心となり一律的に実施すべきと考えます。

香港の空港では、落雷警報装置を全スポットに設置し、空港公園と気象庁との連携により警告を発する仕組みをとっています。これにより、ランプ内の作業員は、タイムリーに情報を把握でき、迅速な対応をとることができます。

また、落雷警報装置を応用することで、羽田空港や神戸空港など続発する不審者のランプ内侵入の事例など、緊急時の情報伝達のツールにも役立てることができそうです。

さらに、落雷対策については、機体帯電防止用のアースポイントの設置が不十分な空港もあり、実態把握とともに早急な対応が必要です。

### 環境への配慮

環境への配慮も重要です。中部空港など一部ではハイブリットカーの利用が義務付けられた空港もあります。今後は、ディーゼル車などを多用している空港では、電気車両の導入など環境対策を推進するとともに、電気車両などを購入した場合の税制優遇措置の拡大についても検討を進めるべきです。

＜各空港における主な要望項目＞

空港名	要望項目
羽田空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>空港内の飲食・サービス施設の値下げと競争力の高いサービス</li> <li>空港内救急医療施設の充実</li> <li>空港内に空港勤務者のための託児所設置</li> </ul>
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>気象状況に応じた空港運用時間の柔軟な対応</li> <li>飲食店街再編、営業時間の延長</li> </ul>
関西空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>ターミナルビル内賃借料の引き下げ</li> </ul>
福岡空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>ランプエリアの女性従業員用トイレの増設</li> <li>航空機用グランドアースポイントの設置</li> </ul>
新千歳空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>ターミナル内のエレベーターの増設</li> <li>出入国ブースの拡大、保安検査機器の増設</li> <li>ランプ内への融雪、排水槽の設置</li> <li>空港勤務者が必要とする駐車場容量の確保</li> </ul>
伊丹空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>夜間の発着制限時間の延長</li> <li>直線距離が長い通路へのムービングウォークの設置</li> </ul>
那覇空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>貨物エリアの拡大と上屋、冷蔵施設の充実化</li> </ul>