

提言の骨子

[1] 空港整備とその財源のあり方：詳細は【PART I】を参照

首都圏空港整備

羽田空港も成田空港も満杯で、航空需要に対応できていません。
⇒ 日本の経済全体や国際競争力の阻害要因になっています。



羽田空港：再沖合展開 成田空港：4,000m級の平行滑走路整備



両空港を最大限に活用し、需要に対応する必要があります。
羽田は国内線需要、成田は国際線需要への対応を基本としつつ、容量や需給を踏まえ、より柔軟に、相互に機能を補完しあうべきです。



羽田空港の再沖合展開が実現すれば、

- ・ 路線や便数の増加、一層の競争促進で、利便性が高まります。
- ・ 既存の地方空港を有効に活用することができます。
- ・ 人流・物流が活発になり、地方経済の活性化が図られます。

成田空港に4,000m級の平行滑走路ができれば、

- ・ 増加する日本人海外旅行者に対応することができます。
- ・ 訪日外国人の増加で、観光産業振興と雇用創出が図られます。
- ・ 日本が人流・物流の拠点になり、日本経済が活性化します。

関西空港と中部空港

関西空港：Ⅱ期事業は、採算性の観点から、空港用地の国有化などスキームの抜本的な見直しが必要です。
供用開始時期については、需要動向も踏まえて柔軟に対応すべきです。

中部空港：国際線・国内線の乗り継ぎ拠点としての機能を重視するとともに、できる限り効率的な建設・運営が必要です。

地方空港

日本には、もう既に 93 もの空港があります。
⇒ 日本の空港ネットワークは、概ね出来上がっています。



国土交通体系の視点に立ち、各交通モードの役割分担を広い視野で捉えた上で、需要や投資効率、安全性について精緻な分析を行い、必要性を判断すべきです。

静岡・神戸空港：需要予測や収支資金計画、空域に関し、大いに疑問があります。
建設を一旦凍結し、再検証する必要があります。

新福岡空港：需要予測や利便性、北九州・佐賀空港との役割分担などについて、十分な議論が必要です。

空港整備財源

空港整備への純粋一般財源からの国費投入は、公共事業費全体のわずか0.8%に過ぎません。

⇒ 空港整備費用の85%を利用者・事業者が負担しています。

しかし、経済波及効果や社会資本財としての価値が大きい大都市拠点空港の整備は「国家プロジェクト」です。



最優先すべき社会資本整備として一般財源から国費を大幅に投入し、機動的に大都市拠点空港の整備を進める必要があります。特に、空港用地の造成は国土形成であり、国費で負担すべきです。

そのためには、硬直的な空港整備特別会計を、廃止を含めて抜本的に見直さなければなりません。

また、特別会計に裏打ちされた従来型の空港整備計画は、もはや必要ではなく、プロジェクトごとに柔軟に対応すべきです。

公租公課

日本の航空の公租公課は、世界に類を見ない高水準です。

- ・ 国際線着陸料 海外平均の約3倍
- ・ 国内線航空機燃料税 米国の20倍近く（課税は日米伊トのみ）



空港整備財源を見直し、一般財源を大幅に投入することによって、公租公課を国際標準並みに引き下げるべきです。

- ・ 運賃引き下げにより、利便性が向上します。
- ・ 諸外国の航空産業と同じ条件で競争できる環境が整います。

空港運営

赤字であれば税金が投入されるにもかかわらず、空港の収支は明らかにされていません。

一方、空港ビルの賃借料は都会の1等地並みか、それ以上です。



空港のみならず、空港ビルや駐車場を含めて一体的に運営し、経営の合理化努力を行うとともに、実態を開示すべきです。

また、PFIや独立採算制の導入、民営化も検討する必要があります。

空港アクセス

- ・ 空港における他の交通モードとの連携、特に便利で環境にもやさしい鉄道の乗り入れを推進する必要があります。
- ・ 羽田ー成田間が高速鉄道で結ばれれば、両空港を一体的に運用できるとともに、乗り継ぎの利便性も高まります。

空港づくり

- ・ バリアフリーを徹底し、人にやさしい空港づくりが必要です。
- ・ 緊急医療体制の整備や救急車の配備など、安心して利用できる空港づくりを進める必要もあります。



提言の骨子

[2] 航空安全政策：詳細は【PART II】を参照

空港保安施設

空港の管理責任体制には曖昧な部分があり、ハイジャックの再発防止策はまだ十分とは言えません。
特に手荷物の検査体制には、ハード・ソフト両面で不備があります。



国が総括責任者の立場に立ち、主体的に対策を講じるとともに、国・空港ビル・航空会社の責任を明確にする必要があります。
また、空港保安に対する法的規制も検討すべきと考えます。
手荷物検査については、実態に即した効果的・効率的な体制とする
とともに、国の一般財源からその費用を支出すべきです。

空域・管制

日本の空は、民間機の空域と自衛隊・米軍の訓練・制限空域が混在
しています。
航空管制も、国土交通省、自衛隊、米軍の3者に分かれています。



民間航空交通量の増加を踏まえ、民間機を最優先にして空域を抜本
的に見直す必要があります。
航空管制も、管制システムの高度化を前提に、国土交通省に一元化
すべきです。
嘉手納ラブコンについては、早期返還を求めます。

事故調査

事故調査は、原因究明と再発防止を最優先に行われるべきです。
そのためには、

- ・ 監督官庁から独立し、強力な機能と権限を持つ「日本版 NTSB」を設置する必要があります。
- ・ 事故調査が警察の犯罪捜査に優先されるしくみも必要です。
- ・ 正確な情報を得るため、「免責処分制度」を導入すべきです。

航空機整備

国と事業者の役割・責任を明確化した上で、システム認証を徹底し、効率的に安全を確保すべきです。

事業者：自己監査機能を強化

行政： 事業者の整備システムと自己監査機能を監視

国際標準を踏まえた諸外国とのハーモナイズ（調和）も重要です。

機内安全

機内迷惑行為は、増加の一途をたどっています。

⇒ 日本では、1 日平均約 1.5 件の迷惑行為が発生しています。



迷惑行為を抑止し、航空機や利用者の安全を守るため、「機内迷惑行為防止法」をワールドカップ前に成立させる必要があります。

処罰の対象： 喫煙、禁止された電子機器の使用、セクハラ行為、威嚇・暴言、乗務員の職務妨害 など

機内持ち込み手荷物の制限を徹底することや、危険品を安全に運ぶための体制づくりも必要です。

提言の骨子

[3]利用者本位の航空政策：詳細は【PART III】を参照

シャトル便

2000年7月、東京－大阪間でスタートした航空3社によるシャトル便ですが、利便性を高めるためには次の施策が必要です。

- ・規則的なダイヤ設定（毎時00分発、30分発など）
- ・伊丹、関空に分かれている大阪での発着空港を、伊丹に集中
⇒ 伊丹、関空の路線の棲み分けの抜本的な見直し
- ・空港における共通カウンターの設置と専用ゲートの設定

離島生活路線

規制緩和により、路線の参入と撤退が自由になりました。
ナショナルミニマムを確保する観点から、離島生活路線の維持は不可欠ですが、そのための補助は不十分です。



国や地方自治体による、路線を維持するに足る支援措置が必要です。

物流政策

成田空港をはじめ、航空貨物の増加に対応した施設整備が必要です。
手続きの簡素化やIT技術の活用によるスピードアップも重要です。



日本がアジアの物流拠点となり、日本経済の活性化に貢献します。

提言の骨子

[4]観光政策：詳細は【PART IV】を参照

訪日外国人旅行者

2000 年、海外に出た日本人は 1,782 万人を数えましたが、日本に来た外国人は 476 万人（世界 36 位=1999 年）、約 1/4 に過ぎません。

訪日外国人旅行者の経済波及効果は 3 兆 7,000 億円、21 万 4,000 人の雇用も生み出しています（1999 年、JNTO 調査）。



訪日外国人を増やすことで、相互理解を促進するとともに、地域経済の活性化と雇用の創出を図ることができます。そのためには、

- ・ マスコミや IT も活用した、日本の魅力の世界中へのアピール
- ・ コンベンションやイベント、映画ロケの誘致
- ・ ビザの相互免除、ビザ発給手続きの簡素化・迅速化
- ・ 割引運賃・料金の導入など旅行費用の低廉化 などが必要です。

日本人の余暇時間

日本人の生活のゆとり、豊かさを実現するためには、余暇を増やし、旅行の機会を拡大することが必要です。そのためには、

- ・ 年間総実労働時間 1,800 時間の早期達成
- ・ ハッピーマンデー（3 連休化）の拡大
⇒ 経済波及効果は、3 連休 1 度につき 3,500～5,000 億円
- ・ 「空の日」（9 月 20 日）の祝日化
- ・ 「子ども有給休暇制度」の導入 などが必要です。