

PART I 空港整備とその財源のあり方

[1]首都圏空港整備：羽田、成田とも航空需要に対応できていません。

首都圏の空港容量の拡大を、 最優先の「国家プロジェクト」として 早急に進めるべきです。

背景と課題

日本の航空利用者数は、2000年度には1億4,000万人を超え、日本経済の長期低迷の中でも順調な伸びを示しています。

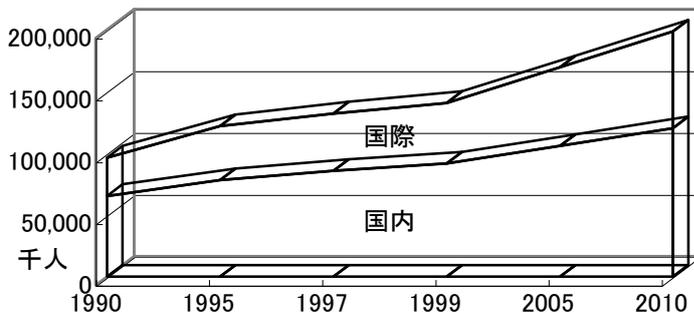
一方で、利用者の約6割が集中する羽田・成田においては、いずれもその需要に十分に対応できない状況が続いてきました。

羽田空港の処理容量値の見直しや成田空港の暫定滑走路着工など、容量拡大にむけた整備が進んではいますが、国内航空旅客の2010年までの年平均伸び率は2.7～2.9%、国際航空旅客では同じく3.2～4.0%と予測されており(2000年の運輸政策審議会答申)、このままでは首都圏空港の容量不足を解消することはできません。

<羽田・成田の年間発着枠(万回)>

	羽田	成田
(従来)	24.1	13.5
2000年7月	32.0	—
暫定滑走路供用後	—	20.0
2002年7月	33.9	—

旅客数の実績と予測



長期需要予測のハイケースを表示
(運輸政策審議会・答申資料より)

2000年2月に国内航空の需給調整規制が廃止され、新規参入・退出や増減便が原則として自由化されましたが、羽田空港の発着枠に制約がある現状では、結果として「市場原理と自己責任に基づいた、日本の航空産業の競争力強化と、利用者の多様なニーズへの対応」を実現することはできません。

首都圏の空港容量が拡大され、発着枠の制約がなくなれば、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可能になり、地方経済への波及効果をもたらします。

日本は、国際ハブ空港の建設に関して大きく遅れをとっています。中国、韓国をはじめ近隣アジア諸国は、国際競争力のある空港整備を緊急度・重要度の高い「国家プロジェクト」と位置づけ、需要や雇用創出といった国民の利益を将来にわたり確保していくためにも、国家予算を大幅に投入し、その整備を強力に推進しています。

一方、成田空港は、年間の発着回数では年々その順位を下げており（1999年は世界第20位）、国際旅客の利用者数では1993年の世界第4位から1999年には第8位、国際貨物取扱量でも1996年に世界一の座を香港に奪われたまま今日に至っています。

このような現状は、東京の国際都市としての機能をはじめ、日本経済の将来に大きな不安をもたらします。

現に、東京の国際会議の開催回数は、パリやロンドンには比べようもなく、同じアジアの都市であるシンガポールやソウルにも及ばない現状は、国際空港の比較劣位も影響しているものと考えます。

<世界の大都市圏の空港比較（1997年実績）>

	滑走路	発着回数 (千回)	利用客数 (千人)
ロンドン・ヒースロー	3本	430.7	57,849
パリ・ドゴール	3本	395.5	35,103
ニューヨーク・JFK	4本	336.3	31,355
成田	1本	122.3	237,41

<都市別にみた国際会議開催数>

	開催数	順位
パリ	247	1
ロンドン	160	4
シンガポール	140	5
香港	84	14
ソウル	65	24
東京	63	27

では、どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

羽田再沖合展開の早期完成

航空連合は、首都圏の航空需要への対応策として、完成までに要する時間や経済性、利便性の観点、また東京の「都市再生」の観点からも、羽田空港の再沖合展開を強く求めてきました。

また、その具体案に関しては、技術革新や環境変化を踏まえた管制シミュレーションや港湾機能への影響などを十分に検証し、東京都の上空通過や東京港機能の一部シフトなども視野に入れて、最も容量を拡大できるものにすべきと考えます。



<再沖合展開の国土交通省試案の一例>

羽田空港の再沖合展開が実現すれば、路線・便数の増加や競争の一層の促進で利便性が高まるとともに、既存の地方空港の有効活用や、首都圏と地方の間を移動する人流・物流が活発になることによる地方経済の活性化も図ることができます。

羽田・成田以外の首都圏第3空港の建設に関しては、再沖合展開後の羽田空港を最大限に活用した上で、改めて長期的な需要予測を行い、その必要性を検討すべきと考えます。

成田の平行滑走路の早期完成

成田空港の容量は諸外国の主要空港と比較し極めて貧弱であり、近隣諸国の大空港に対して競争力のある国際空港を早期に完成させる必要があります。

2,180mの暫定滑走路(2002年4月供用開始予定)では使用できる路線や機材に制約があるため、少なくとも当初計画の2,500m滑走路を完成し、さらに国際標準である4,000m級滑走路を備える必要があります。

成田空港の機能向上は、増加する日本人海外旅行者への対応や訪日外国人の増加などを通じ、観光産業振興と雇用創出に繋がるとともに、日本が人流・物流の拠点となり、日本経済を活性化することができます。

羽田・成田両空港の最大活用

国民の利益や利用者の利便向上の観点から、羽田・成田の両空港を最大活用することで、首都圏の国内・国際の航空需要への対応を図ることが必要です。

空港容量や需要動向など今後の環境変化を踏まえ、羽田空港は国内線需要、成田空港は国際線需要への対応を基本としつつも、より柔軟に、相互にその機能を補完し合うべきです。

羽田空港は、2002年4月に国際チャーター便が週70便に拡大される見通しですが、早朝・深夜時間帯をはじめ、国内線で活用困難な発着枠を国際線で活用することは両空港の有効活用に繋がることから、CIQなどのインフラ整備も含めて対応を図るべきと考えます。

また、発着容量のさらなる拡大に向けて、基準値や管制方式の見直し、管制能力の一層の向上、空域・飛行ルートの見直し、誘導路・駐機場の整備による滑走路占有時間の短縮などを引く続き検討するとともに、政府専用機など公用機使用枠に関しても、その利用実態を踏まえた有効活用の検討を行うべきと考えます。

さらに、両空港の最大活用のためには、その間のアクセス改善も進める必要があります。

羽田ー成田間を高速鉄道で結べば、両空港を一体的に運用できるとともに、国内線・国際線の乗り継ぎ時間短縮や運用時間に応じた柔軟な使い分けなど、利用者利便の向上に大きく資することが

羽田再沖合展開、成田4千m級平行滑走路の完成を急ぐ。

できます。

PART I 空港整備とその財源のあり方

[2] 新たな空港の建設：地方空港の整備は既に概ね完了しています。

空港建設は巨額の投資を要する 公共事業であり、必要性、緊急度、 需要予測などを十分検証すべきです。

背景と課題

関西空港の建設に要する投資額は、第Ⅰ期事業で既に1兆5,000億円、さらに現在進行中の第Ⅱ期事業を合わせると2兆6,000億円という巨額なものです。

公共事業の重点化が求められる中で、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、現時点における緊急性は疑問です。

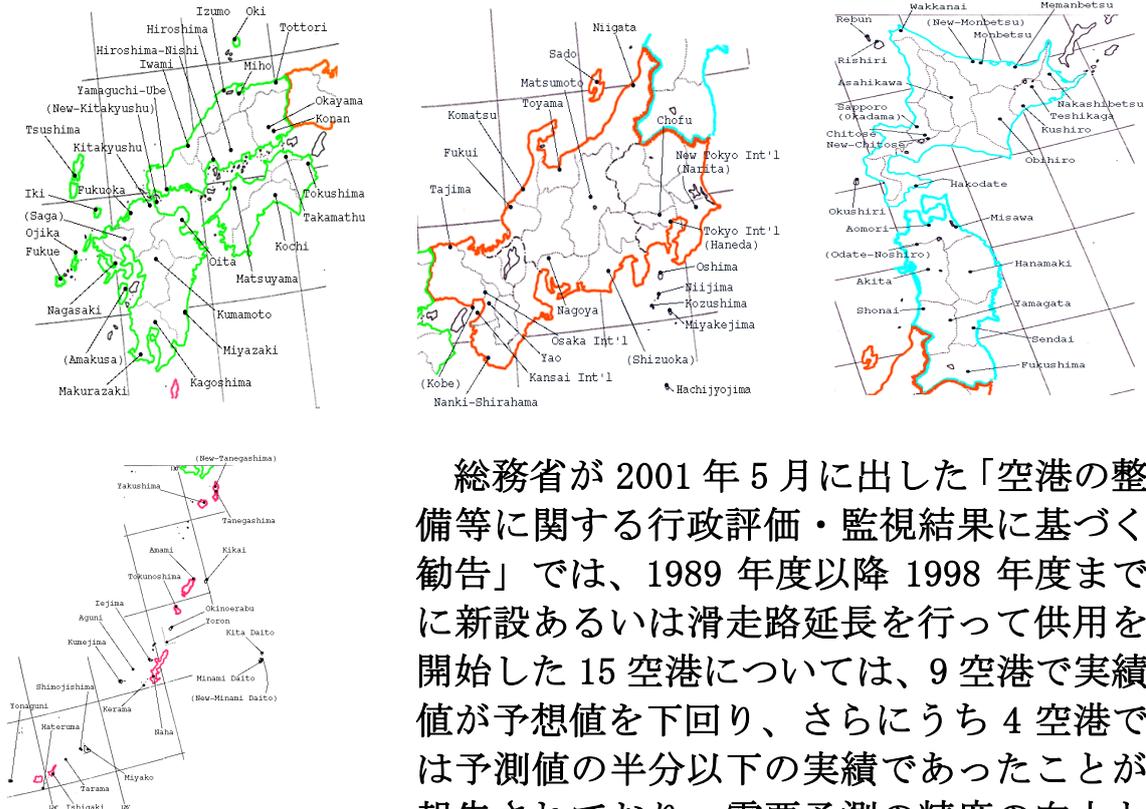
一方、現在、関西国際空港(株)は用地造成を含む巨額の建設費用の返済や金利負担を強いられているため、多額の累積損失を抱えており、その経営を成り立たせることは極めて困難な状況にあります。また、関西圏には、伊丹空港に加え、建設の是非が問われている神戸空港もあり、同一地域内での相次ぐ空港建設や拡充には疑問もあります。

中部国際空港は、2005年の完成をめざして建設が進められていますが、中部圏の後背地需要だけでは不十分であり、日本全国の空港との接続利便性を重視した空港運営をめざす必要があります。

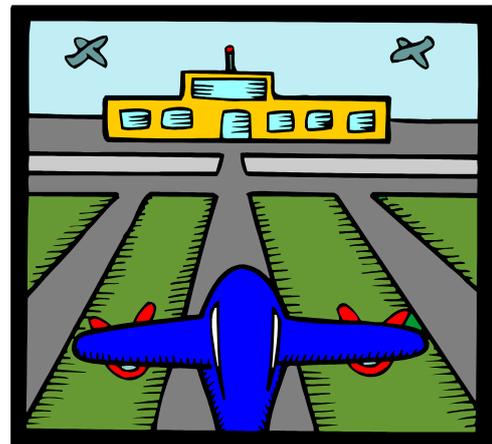
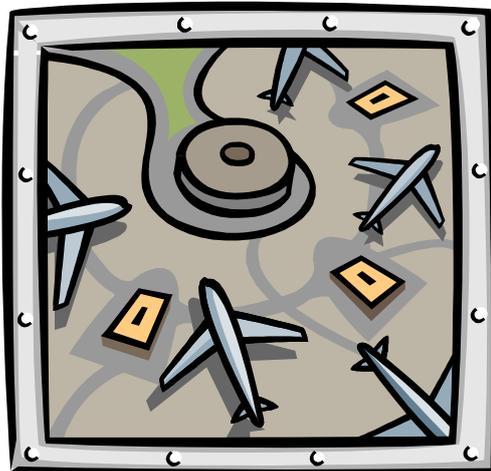
また、新福岡空港に関しても、現在の福岡空港を廃止することを前提に検討が行われていますが、需要予測や近隣空港との役割分担、

現空港とのアクセス利便性比較などの点で、疑問があります。

ところで、日本国内には既に 93 の空港があり、うち 67 空港に定期便が就航しています。また、青森、秋田、山形、鳥取、島根、福岡の各県には、それぞれ2つの空港が設置されています(離島を除く)。日本の国土の大きさを考えれば、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。



総務省が 2001 年 5 月に出した「空港の整備等に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」では、1989 年度以降 1998 年度までに新設あるいは滑走路延長を行って供用を開始した 15 空港については、9 空港で実績値が予想値を下回り、さらにうち 4 空港では予測値の半分以下の実績であったことが報告されており、需要予測の精度の向上と透明性の確保の必要性が指摘されていま



では、どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

関西国際空港の第Ⅱ期事業の抜本的見直し

現在、日本経済再生の観点から成長分野への公共投資の重点化が叫ばれていますが、空港建設事業に優先順位順位を付ければ、首都圏の空港容量拡大のプライオリティが最も高いことは明らかです。

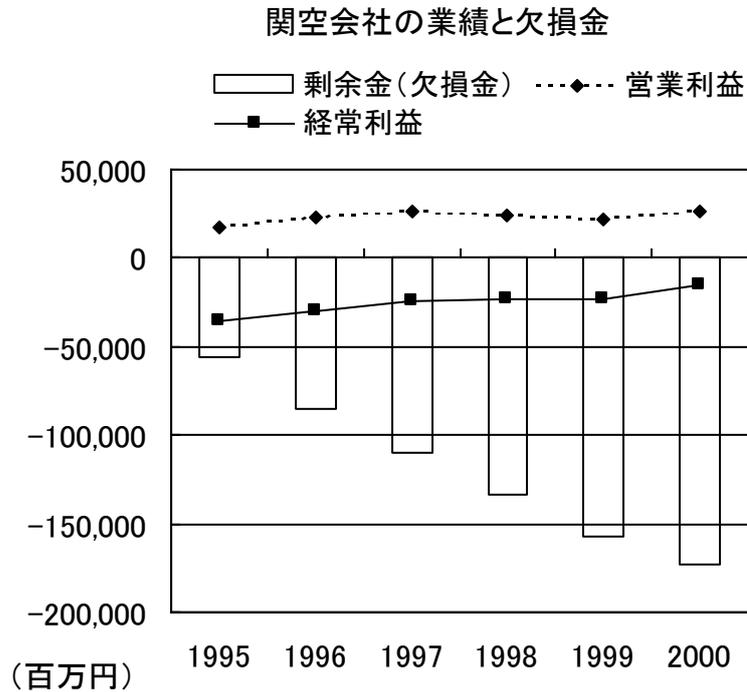
関西国際空港第Ⅱ期事業については、将来的な空港運営に関する採算性の検証が必要です。

関西国際空港㈱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だけでも負担が大きく、現在のしくみでは採算性の確保は困難です。

上下分離方式によって空港用地を国有化するなど、空港運営に関する新たなスキームを構築することが、第Ⅱ期事業を進める前提条件であると考えます。

また、平行滑走路の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るべきです。

関空曰期は抜本的に見直し、静岡・神戸などは凍結する。



中部国際空港の効率的な建設・運営

中部国際空港は 2005 年の供用開始をめざして建設が進められていますが、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。

また、需要規模や利用者利便の観点からは、現名古屋屋空港を廃止し、中部空港への一元化を図るべきです。

地方空港の建設は原則凍結

空港建設においては、航空・鉄道・高速道路など、各交通モードの役割分担を広い視野で捉え、需要や投資効率について精緻な分析を行った上で、空港新設・拡張の必要性を判断すべきです。

新たな空港の建設や既存空港の拡張に関しては、至近の動向を織り込んだ需要・収支予測を改めて行い、当初計画の再評価を実施する必要があります。

私たちは、再評価の結果を踏まえ、地方空港の整備計画を、静岡空港、神戸空港など既に着手したものも含めて是々非々で見直し、中止すべきは中止し、中断すべきは中断すべきです。

静岡・神戸の両空港とも、その需要予測や収支資金計画、空域などに関して大きな疑問があります。このような空港建設は、納税者である地域住民はもちろんのこと、利用者・事業者や国民全体に対し、将来にわたって負担を生じさせる結果になると考えます。

新福岡空港の建設に関しては、需要予測や資金調達、アクセスなどの利便性、他空港との役割分担などの観点から、その必要性を十分に検討すべきです。特に、需要予測の根拠や日本全体としての国際空港の配置、新北九州・佐賀空港との広域での役割分担といった点について、国民的な議論が必要です。

PART I 空港整備とその財源のあり方

[3] 空港づくりと運営：空港の利便性と空港運営の効率性は不十分です。

「人にやさしい」空港づくりと、 より効率的な空港運営を行うことで 利用者利便の向上を図るべきです。

背景と課題

空港はその建設にあたり巨額の投資を要しており、完成した空港は、利用者にとって「利用しやすい」空港であるとともに、効果的・効率的に運営される必要があります。結果として利用者の利便性を損なっているのであれば、巨額の投資を行ってきた社会インフラが有効に活用されていないことに他なりません。

高齢化社会の到来もあり、空港に着いてから飛行機に乗るまで、飛行機を降りてから空港を出るまで、いかに短く、わかりやすく、快適にするか、またリーズナブルな料金で利用できるか、といった観点での使いやすさを向上させることはますます重要になっていきます。空港施設を利用するにあたって、できるだけ時間や労力をかけずに利用できる、ユーザーフレンドリーかつバリアフリーな「人にやさしい」空港づくりが求められています。

空港の使いづらさの点では、空港へのアクセスは大きな問題です。羽田空港は、1998年の京浜急行乗り入れによって品川・新橋・日本橋と直結し、改善が図られましたが、モノレールも東京発着ならばもっと便利です。成田空港には鉄道が乗り入れています。東京の中心部からは遠く、東京駅まで特急列車でも60分を要しています。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ない状況です。名古屋空港に至っては鉄道が乗り入れておらず、バスかタクシーしか公共交通機関はありません。

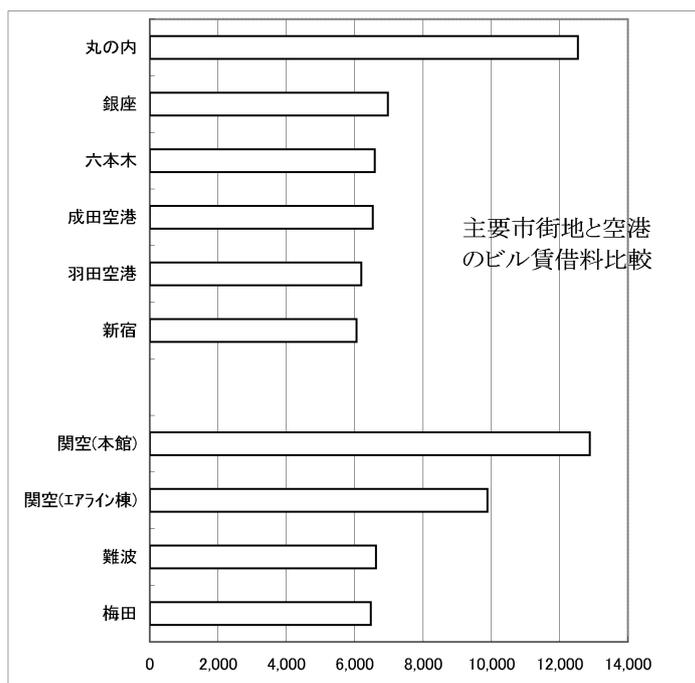
<主要空港へのアクセス（所要時間）>

空港名	発着地	年間乗降客数	電車・地下鉄	モノレール	バス
千歳	札幌	1,840 万人	36 分	—	80 分
仙台	仙台	335 "	建設中	—	40 分
羽田	東京	5,434 "	日本橋 26 分	浜松町 22 分	45 分
成田	東京	2,567 "	60 分	—	80 分
名古屋	名古屋	1,060 "	—	—	30 分
伊丹	大阪	1,594 "	—	千里中央 13 分	30 分
関西	大阪	1,989 "	難波 30 分	—	60 分
広島	広島	319 "	—	—	50 分
福岡	福岡	1,910 "	天神 11 分	—	—
長崎	長崎	306 "	—	—	60 分
宮崎	宮崎	334 "	12 分	—	24 分
鹿児島	鹿児島	614 "	—	—	60 分
那覇	那覇	1,123 "	—	建設中	20 分

※年間乗降客数が 300 万人以上（1999 年）の空港について記載

空港ビルについては、経営実態が不透明です。独占的に事業を営んでいる以上、透明性の高い、効率的な経営が求められていますが、現状では、その情報開示すら十分ではありません。

一方で、空港ビル賃借料やレストランなどのテナント料が市街地



のまさに一等地並み、あるいはそれ以上という実態は異常です。

こうした極めて高額
の賃借料は、結局は運賃や食事代、商品代を高いものにし、利用者の負担となるだけでなく、もっと有効活用、活性化できるはずの空港を、単に航空利用者の乗り降りの場にとどめてしまう大きな要因となっています。

では、どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

利用しやすい空港づくり

「利用しやすい」という点では、利便性、機能性、快適性の点から、さらに利用者本位を徹底していく必要があります。

特にバリアフリーの観点からは、動線をできるだけ短くするとともに、エレベーターや動く歩道の増設が必要であり、空港内の全ての施設を車椅子でそのまま利用できるようにする必要があります。高齢者・障害者などの交通弱者や、外国人を含めた、すべての利用者にとって使いやすい、「人にやさしい」空港づくりが必要です。

また、案内などの各種表示も、外国人を含めてわかりやすくする必要があります。

加えて、拠点空港においては、空港で長時間を過ごす乗り継ぎ旅客用の施設（仮眠室、映画館、子どもの遊び場など）充実も考えるべきです。

空港へのアクセス改善

空港アクセスの面では、空港における他の交通モードとの連携、中でもエネルギー効率が良く、確実性、高速性で優れる鉄道とのアクセスを充実させる必要があります。また、空港への最終アクセスとなる交通機関への接続を図るターミナル駅での利便性の向上や、特に混雑空港では、早朝・深夜便の時間帯のアクセス改善を図ることも重要です。

また、首都圏においては、羽田―成田間が高速鉄道で結ばれれば、両空港を一体的に運用することができ、内際の乗り継ぎの利便性も高まります。

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ともに、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。

空港の利便性向上と、空港運営の効率化を進める。

空港運営やターミナルビル事業運営の見直し

空港は、赤字になれば税金が投入されますが、その収支や運営の実態に関する情報開示は不足しています。結果として、経営の合理化努力が行われているとは言い難い状況にあり、この点では、個々の空港が、それぞれの責任と権限をもって運営にあたるのが重要と考えます。

また、公共施設で独占事業を営む空港ビルの経営にも透明性が必要です。経営の合理化努力を行うとともに、その経営実態を開示するべきです。

そのためには、民営化や独立採算制の導入、PFIの活用、さらには空港・空港ビル・駐車場を一体的に運営する形態についても検討するべきではないでしょうか。



	設置管理者	運営主体
日本	<ul style="list-style-type: none"> 空港整備法に基づき国および地方自治体が設置管理 別途法律を定め、公団、株式会社が設置管理 	<ul style="list-style-type: none"> ①国（羽田、伊丹、千歳、福岡、那覇） ②地方自治体（大島、三宅島、八丈島など） ③公団（成田） ④株式会社（関空、中部）
米国	<ul style="list-style-type: none"> 州、郡、市などの地方政府 公団や複数の地方政府で構成された組織 	<ul style="list-style-type: none"> ①地方政府（ホノルル、シカゴ・オヘア、ロサンゼルスなど） ②複数地方政府（ダラス・フォートワース、サンフランシスコなど） ③ポートオーソリティ（JFK、ニューヨーク、ラガーディア、オランダなど）
英国	<ul style="list-style-type: none"> 民営化政策により、民間会社（国出資、民間100%出資あり） 	<ul style="list-style-type: none"> ①英国空港会社（ヒースロー、ガトウィック、スタンステッド） ②民間100%出資会社（イーストミッドランド、リバプールなど）
フランス	<ul style="list-style-type: none"> 公団（国が100%出資） 地方空港は、国が設置し、地元の商工会議所が管理 	<ul style="list-style-type: none"> ①公団（シャルルドゴール、マルセイユ）

PART I 空港整備とその財源のあり方

[4] 空港整備財源：空港は国の社会資本財です。

一般財源で国費を大幅に投入する。 硬直的な空港整備特別会計は 廃止を含めて見直すべきです。

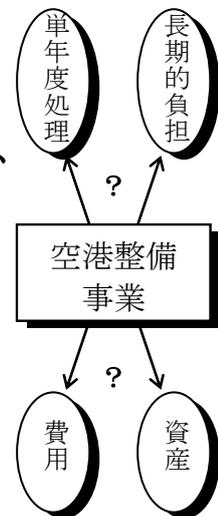
背景と課題

大都市拠点空港整備、国際ハブ空港整備はまさに「国家プロジェクト」であり、また、地方拠点空港整備も、国土交通体系の整備という点では同様の意義があります。

私たちは、こうした空港を、航空の公租公課を歳入源とする空港整備特別会計という小さな枠組みを中心に整備していくのではなく、「国の政策」として必要な資金を調達し、国の社会資本財として是々非々で整備を進めること、そして、その利用者・事業者が適切に費用負担をしていく中で、空港という重要な社会資本整備を円滑に進めていくことが重要であると考えます。

現行の空港整備特別会計の歳入は、空港使用料、国内航空機燃料税、航行援助施設利用料などの公租公課を中心としており、一般財源からの純粋な国費投入は、公共事業費全体のわずか0.8%に過ぎません。

一方、その歳出は、大都市拠点空港整備事業や地方空港整備事業、環境対策事業、航空路整備事業、さらには空港等維持運営費、離島航空事業助成や借入金償還などとなっています。

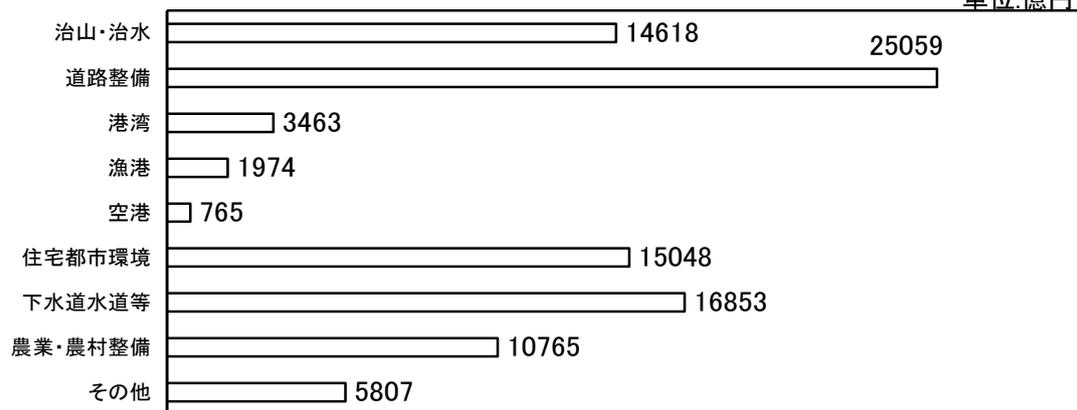


<2001年度 空港整備特別会計 歳出>

大都市拠点空港整備	1,344 億円	
関西空港 政府出資金	(231 億円)	資産
" 政府無利子貸付金	(174 ")	資産
" 国直轄事業費	(3 ")	資産
中部国際空港 政府出資金	(32 ")	資産
" 政府無利子貸付金	(128 ")	資産
" 国直轄事業費	(43 ")	資産
新東京国際空港 政府出資金	(109 ")	資産
" 国直轄事業費	(19 ")	資産
東京国際空港 事業費	(205 ")	資産
" 建設利息	(388 ")	費用
首都圏空港調査費	(12 ")	費用
地方空港整備 (用地、滑走路、施設費など)	787 億円	資産
環境対策 (防音工事、移転保障、緩衝帯など)	230 億円	費用
航空路整備 (運輸衛星、管制システムなど)	216 億円	資産
空港等維持運営費 (給与、旅費、維持費など)	1,591 億円	費用
離島航空事業助成	13 億円	費用
借入金償還	665 億円	負債
合 計	4,846 億円	

2001年度公共事業予算

単位:億円



(注)空港には航空機燃料税相当額(利用者負担)は含みません。

では、どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

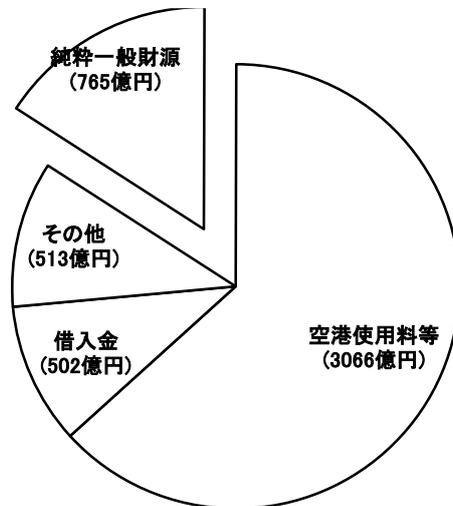
空港整備に対する一般財源の大幅投入

グローバル化の進展とともに社会資本としての空港の役割が近年さらに重要性を増しています。また、大都市拠点空港の整備は他の公共事業に比べ、その経済波及効果や将来に向けた社会資本財としての価値が大きいと言えます。

しかしながら、1兆円を超える農村整備事業や、同じ交通インフラとしての港湾整備と比較して空港整備への公共事業費の配分は少な過ぎます。

空港建設には巨額の資金を必要としますが、その財源を特別会計に頼るこのままのしくみでは、今後の空港整備がさらにいびつなものとなってしまいます。

私たちは、空港建設の財源を利用者・事業者の負担に求める硬直的な空港整備特別会計に限定することなく、国土交通体系の整備および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、一般財源を大幅に投入する必要があると考えます。



2001年度予算空整特会歳入内訳

一般財源で国費を大幅に投入し、硬直的な特別会計を見直す。

空港整備特別会計の抜本的見直し

空港建設に伴う一時的かつ巨額の資金需要に柔軟に対応するためには、現在の硬直的な特別会計の枠組みでは限界です。一般財源を大幅に投入するとともに利用者・事業者の負担する範囲を見直し、空港整備特別会計については廃止を視野に入れて見直す必要があります。

特に大都市拠点空港の用地造成については、必要な時期に必要な財源を確保するために、臨機応変に一般財源を投入すべきです。大都市拠点空港の整備が一段落すれば、空港整備財源を縮小することも容易に可能となります。

また、2001年度の空港整備特別会計の歳出内容を見ると、3割以上が公務員である空港職員の給与や施設維持などの空港等維持運営費に充てられています。行政費用ともいえるこうした費用についても早期に一般財源化を図るべきではないでしょうか。

一般財源を大幅に投入し、硬直的な空港整備特別会計のあり方を廃止を含め抜本的に見直すことで、空港建設に伴う資金需要に柔軟に対応でき、ひいては運賃の低下と利用者負担の低減を実現させることが可能になると私たちは考えます。

不要な従来型の空港整備計画

必要な国内の地方空港が概ね整備された現在、どこに空港を建設するかではなく、国土交通体系の整備という観点から、既存の空港をどのように活用するかが問われています。

したがって、従来型の空港整備計画はもはや不要であり、個々のプロジェクトに是々非々で柔軟に対応することが重要であると考えます。

PART I 空港整備とその財源のあり方

[5] 用地造成・取得費用：空港用地の造成は国土形成です。

空港用地は国費で造成すべきです。
過度の利用者・事業者負担を見直せば
運賃は低下し利便性が高まります。

背景と課題

昨今、日本における空港建設は、用地取得の難しさや騒音問題などから海上に建設する方式が主流となっています。

東京国際（羽田）空港は沖合に展開しましたし、関西国際空港や中部国際空港にしても海を埋立てて建設されています。

そして、その用地造成費用は、空港使用料や国内航空機燃料税といった形で、航空の利用者・事業者が主に負担していますが、出来上がった用地を私たちが所有するわけではありません。

一方、空港以外にもさまざまな大規模埋立て事業がありますが、それらは国費（公費）で行われるのが一般的です。その利用者・事業者は、その土地を購入でもしない限り、造成費用を負担することはありません。

空港用地も同じように埋立て地であり、公共性も高いのに、その造成費用の大半を利用者・事業者負担とするのでは整合がとれません。

空港用地の造成は「国土形成」そのものです。



関西国際空港では、第Ⅰ期・第Ⅱ期を合わせ約 2 兆 6,000 億円の事業費が必要となりますが、そのうち 2 兆円は用地造成費用と推計されます。

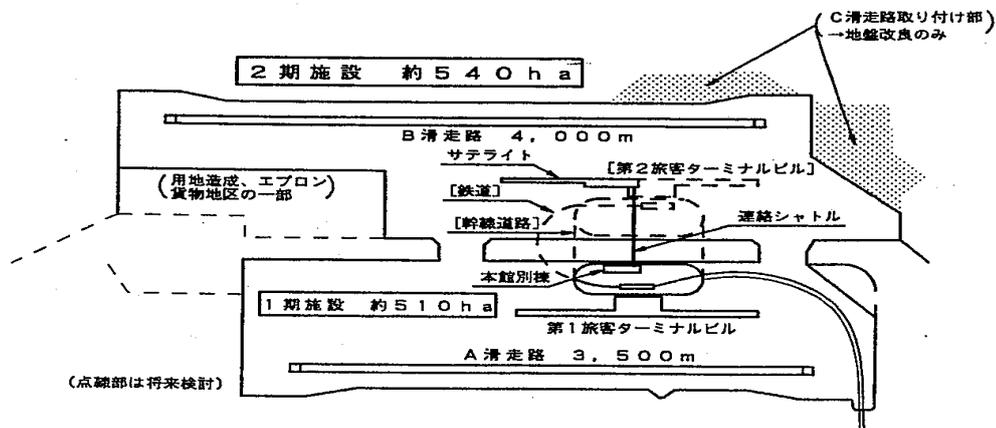
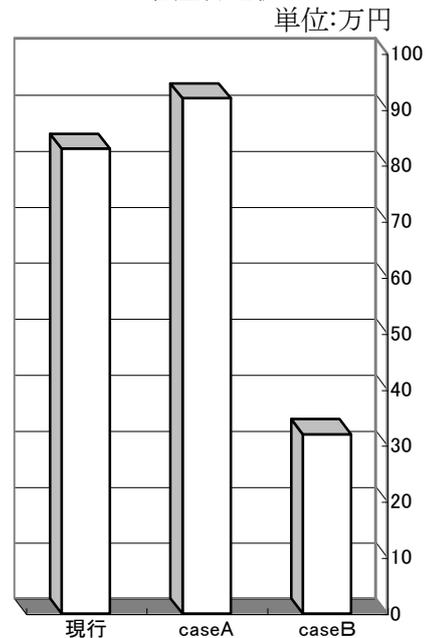
	第Ⅰ期事業（～1994年）	第Ⅱ期事業計画（～2011年）
規模	約 510ha	約 530ha
滑走路	3,500m×1本	4,000m×1本
年間離着陸回数	約 16万回	約 23万回(18万回：2007年～)
事業費	約 1兆 4,580億円	約 1兆 1,100億円
うち用地造成	(推計) 1兆 600億円	(推計) 9,000億円

この総事業費を1回当りの航空機の離着陸回数で単純に割ると、第Ⅱ期事業が終了する 2011 年まででは約 92 万円 (caseA)、開港後 50 年間では約 25 万円となります。

一方、造成された用地は国有地とし、その年間土地賃借料を成田空港の平均値 2,500 円/m²とした場合、2011 年まででは 1 離着陸当り約 32 万円 (caseB)、開港後 50 年間では約 19 万円となります。

ちなみに、現在の関西国際空港の B747 機の国際線着陸料は約 83 万円となっています。

着陸料比較



では、どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

空港用地は国費で造成

日本の公租公課が国際標準とはかけ離れた水準となっていることや、空港ビル賃借料などが割高であることの大きな要因は、空港用地造成・取得費用を含めた空港整備費の大半を航空の利用者・事業者が負担しているからだとも私たちは考えます。

海上での空港用地造成はまさに「国土形成」であり、それらを含め空港用地は基本的に公の資産です。したがって、その土地を使用する利用者・事業者は、賃借料を支払って使用するのが普通の考え方ですが、現在の空港整備特別会計では、その造成・取得費用も含めて取り扱われています。

一般的に国有地を賃借する場合、その賃借料は周辺地域の地代と同程度です。空港の場合も、基本的にはこの考え方が採られており、

成 田：約 2,000 円～3,000 円/m²（年間）

名古屋：約 3,200 円/m²（ 〃 ）

などとなっています。関西空港では、名古屋の小牧より周辺地代が高いとも思えませんが、実際の賃借料は約 25,000 円/m²です。

関西空港の使用料が極めて高額（前掲）になっているのは、用地造成費用を含めた巨額の建設費を、1兆円を超える他人資本で賄い、その費用回収と利払いを使用料で回収しようとするスキームで計画されたからです。



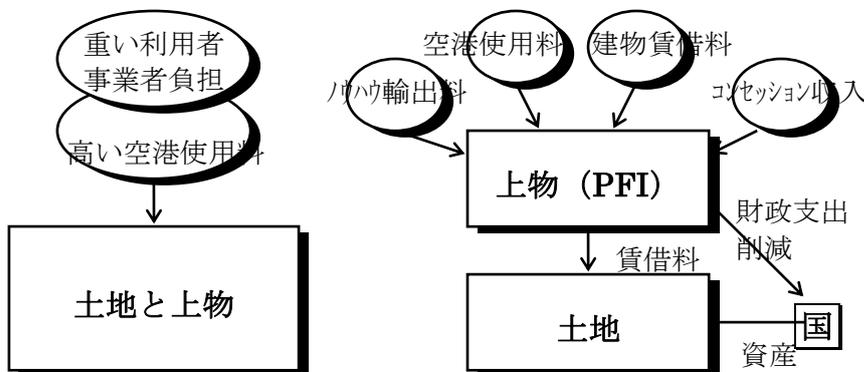
この基本的スキーム(=用地費用も含め建設費を利用者・事業者が負担)は、株式会社、公団、公有といった形態の違いこそあれ、他の空港でも同様であり、それが世界一高い空港使用料の大きな要因となっています。

PFI手法の導入

現在、日本でも PFI 手法による社会資本整備が話題となっていますが、空港についても、いわゆる「上物」だけを PFI 方式で建設・運営すれば、建設コストの削減や民間ノウハウの活用、セッション収入などその他の収入の極大化も含め、採算性があり、かつ適切な空港使用料で運営することが十分可能だと私たちは考えます。

その前提は、用地部分は国(公)有地として適切な料金水準で賃借することですが、そもそも用地は公の資産ですから問題はなく、一方「上物」部分の建設費は民間資金で賄われますから、財政支出の削減にもつながります。

1986年に民営化されたロンドン空港は、成田空港の10分の1以下の着陸料で大きな利益をあげており、その経営ノウハウを世界に輸出するまでに成功しています。



空港用地は国費で造成し、過度の利用者負担を見直す。

PART I 空港整備とその財源のあり方

[6] 航空の公租公課：日本の空港使用料は世界一高額です。

国内航空運賃の 1/4 が公租公課です。

**公租公課を諸外国並みに引き下げ、
競争環境を整えることが必要です。**

背景と課題

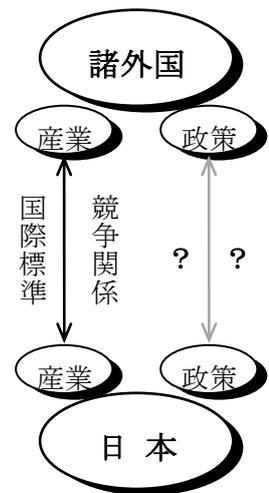
グローバル化の進展にあわせ、国内の価格やサービスであっても、常に国際標準（グローバルスタンダード）との比較で議論されるようになってきました。

電力や通信など公共性の高い料金でも、あるいは金融サービスでも、さらには国の税金に至るまで諸外国と比較され、その効率性や公平性が論じられるようになってきました。

航空運賃に関しては、もともと国際競争にさらされていた国際線はもとより、国内線についても諸外国と比較され、その中で、実勢運賃は大きく引き下げられてきました。ここ 10 年間で実勢単価は国際線で約 40%、国内線で約 25%下落しています。

一方、航空の利用者に課されている公租公課は、羽田空港の地方路線にかかわる着陸料の軽減など、わずかにその一部が限定的に引き下げられたとはいえ、依然、高水準のまま推移しています。

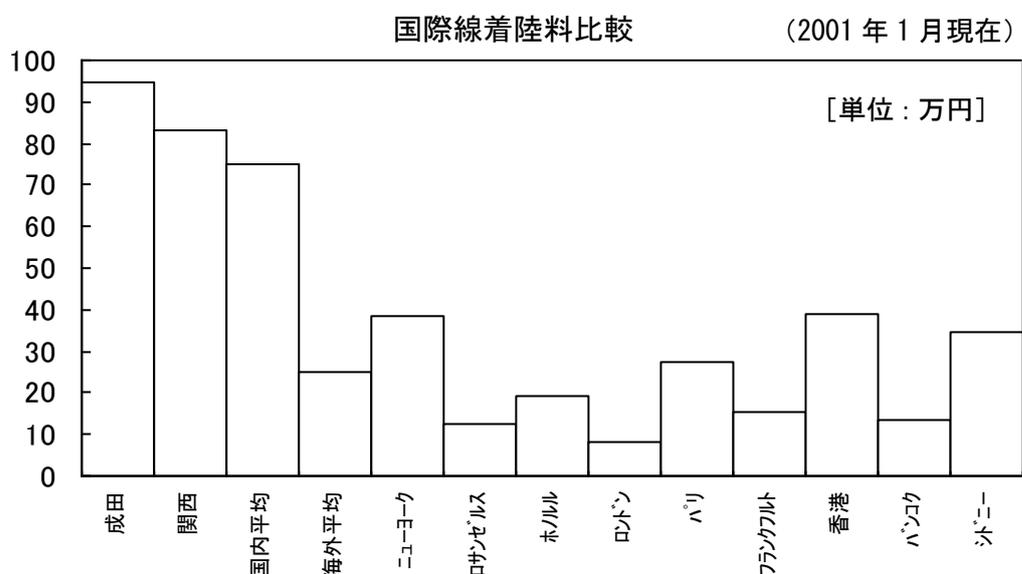
産業や企業、そこで働く労働者に「国際標準」や「競争力強化」が求められる状況下、国の政策も、それに見合うものが求められるのではな



いでしょうか。

空港の使用料などを受益者である利用者・事業者が負担するのは当然ですが、問題は、その負担水準が諸外国と比較すると突出して高いことです。

このような公租公課の水準は、社会資本としての空港整備に巨額の資金が必要であるにもかかわらず、その財源を主に特別会計に頼っていること、つまり、利用者・事業者負担で賄っていることにあります。この結果、利用者・事業者は、極めて過度な負担を強いられていると言えます。



上のグラフは世界主要空港の国際線着陸料（ジャンボ機）の比較ですが、平均でも日本は海外の約3倍となっています。同様に国内線の着陸料も、海外の主要空港の2～10倍以上となっています。

また、日本では、世界でも他に例を見ない高額な航空機燃料税が国内線で徴収されています。

その税額は、日本以外の主要国で唯一燃料税を課している米国（約1,400円/キロメートル）の20倍近く（26,000円/キロメートル）にもなっており、利用者・事業者は諸外国と比して極めて重い負担を強いられています。

では、どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

公租公課の引き下げ

航空の公租公課については、利用者・事業者が、空港や航行援助施設の使用料、あるいは騒音などの環境対策費を含む広義の施設使用料として、あるべき水準を適切に負担していくのは、ごく自然のことだと私たちは考えます。

ただ、ここで重要なのは、民間の施設であれば、利用者のみ負担としても、市場原理のもと、割高であれば利用されなくなるだけですが、公共性の高い施設の場合、直接的な利用者だけでなく、国民や地域の住民が、広く浅く負担をしていかなければ適切に維持していくことはできないということです。

空港などにかかわる公租公課（＝使用料金）は、国または地方自治体が一元的に定めていますが、空港の性格が、言わば地域独占であるが故に、利用者にとって適切な料金という観点からその水準を考えてきたことはなく、また諸外国との比較において、その適正水準を検討することもなかったと言えるでしょう。

さらに、空港の公共性の高さに着目して、その負担を広く浅く国民・住民に求めてきたこともなく、逆に、未だに



「航空は金持ちの利用するもの」という過去の考え方を踏襲し、利用者に過度の負担を強いていると言っ

でも過言ではありません。

その結果、日本の航空産業における公租公課は世界一割高な水準（前掲）となっており、空港整備特別会計における利用者・事業者負担の割合は85%にもものぼっています。これは、財源の約8割が国費と地方自治体負担金で賄われている港湾整備と比較すると、極めて大きな格差があります。

また、公共性が高く、経済波及効果が極めて大きいにもかかわらず、空港整備への一般財源の投入規模は、国の公共事業予算全体のわずか1.7%（航空機燃料税を除いた純粹一般財源は0.8%）に過ぎず、港湾（3.7%）や漁港（2.1%）の整備に比べても大きく見劣りがします。

こうした重い公租公課は、結果として航空運賃として利用者負担につながっており、航空需要の拡大、ひいては日本経済の活性化の阻害要因となっているといっても過言ではありません。

航空各社は、これまで人件費を含めて相当の自助努力を行ってきており、運賃水準は大幅に引き下がってきています。しかしながら、国内線運賃の約1/4を公租公課が占めていることからわかるとおり、高額な公租公課がさらなる運賃引き下げを妨げる要因のひとつとなっています。

私たちは公租公課を諸外国並みに引き下げ、事業者・利用者の過度な負担を見直すことにより、日本の航空会社の競争環境を整え、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べきであると考えます。

公租公課を諸外国並みに引き下げ、競争環境を整える。

PART I 空港整備とその財源のあり方

＜航空連合のこれまでの取り組み＞

各年度の政府予算に対する概算要求の策定時期に合わせ、政党、国会議員、財務省、国土交通省、定期航空協会、航空各社、関係自治体や空港ビルなどに対して「空港整備財源の見直しと首都圏空港整備」を求める要請書や署名を提出するなど要請行動を展開し、政策実現を強く訴えてきました。

とりわけ静岡県と神戸市に対しては、航空連合第2回定期大会において採択した特別決議（右ページ）に基づき、質問状を提出するとともに、現在進行中の空港建設の一旦凍結を求めました。

また、民主党との勉強会・意見交換や国土交通省との交渉などを通じ、首都圏空港整備の促進や空港整備財源の抜本的見直しの重要性を、ことあるごとに訴えてきました。

さらに、羽田空港再拡張を求める東京都とも意見交換を行い、首都圏空港容量拡大に向けた再沖合展開の必要性を確認しました。

航空連合の政策提言については、以下の前進が見られました。

首都圏空港容量の拡大

- ・ 国土交通省は、首都圏第3空港調査会を開き、羽田、成田に次ぐ首都圏第3空港の建設の代替案として、羽田空港を再拡張する案を正式に提示しました。
- ・ 羽田空港の処理容量値が滑走路占有時間の実測値に基づいて見直され、2000年7月より31便の増便が実現し、2002年7月よりさらに26便の増便が可能となる予定です。
- ・ 成田空港では、2,180mではありますが暫定滑走路の供用が2002年4月に予定されています。

公租公課の引き下げ

- ・ 羽田空港の着陸料については、2001年度から当分の間、地方路線に限り2/3に軽減されました。また、2000年7月から3年間の時限措置として、早朝深夜便に対し一部軽減が図られています。
- ・ 関西空港の着陸料については、国内線の新規路線と早朝深夜時間帯の増便分、国際線の増便分について、2000年度から2年間の時限措置として、若干軽減されています。さらに、2001年度から2年間の時限措置として、国際線着陸料が8.7%軽減されています。

首都圏空港の容量大幅拡大と地方空港の建設凍結を求める特別決議

日本には、グローバルスタンダードに見合った国際空港は1つもなく、中国・韓国をはじめ近隣アジア諸国が大規模拠点空港を次々と建設しているなか、このままでは日本の空港は国際航空ネットワークのハブとしての地位を失い、アジア、世界のローカル空港に成り下がってしまうことは必至である。

日本が航空の要衝としての地位を確保し、アジア・太平洋地域における人・文化・物流の架け橋としての機能を果たして、国際的な都市間競争に打ち勝っていくためには、伸び行く日本人海外旅行者や訪日外国人、国際貨物の需要に対応し得る、競争力のある国際ハブ空港の整備を、特に首都圏において急ぐ必要がある。

また、国内航空についても、羽田をはじめとして大都市拠点空港はいずれも満杯の状態が続き、旺盛な需要に対応できていない。

競争のさらなる促進や国内航空ネットワークの拡充などによって利用者利便の向上を実現し、地方を含む日本経済全体の活性化を図るためには、まずはその最大の障害となっている首都圏空港容量の制約を、できるだけ早く解消する必要がある。

一方、日本には既に93もの空港があり、空港ネットワークは概ね出来上がっているにも拘わらず、神戸や静岡といった地方空港が続々と建設されている。

需要面や緊急度、投資効率から見て、これらの空港の必要性には大いに疑問がある。公共事業の見直しが叫ばれるなか、空港整備も必要な投資に重点的な資源配分を行うべきであり、首都圏をはじめとした大都市拠点空港への投資が何よりも優先されなければならない。

私たち航空連合は、航空産業・航空関連産業に働く者、利用者・国民の立場から、次の3点の速やかな実現を強く求め、総力を挙げて取り組む。

1. 成田空港については、国際標準に見合った長さを持つ2本目の滑走路を整備し、国際ハブ空港としての機能を強化する。
2. 首都圏第3空港については、羽田空港の再沖合展開を最優先とし、空域の見直しも含めて具体化に向け早急に着手する。
3. 神戸や静岡など地方空港については、建設を一旦凍結し、国土交通体系全体の視点に立って、国民的議論の中で計画を再検証する。

以上、決議する。

2000年10月12日

航 空 連 合
第 2 回 定 期 大 会