

PART I 空港整備とその財源のあり方

[1] 首都圏空港整備：首都圏の空港容量は、恒常的に不足しています。

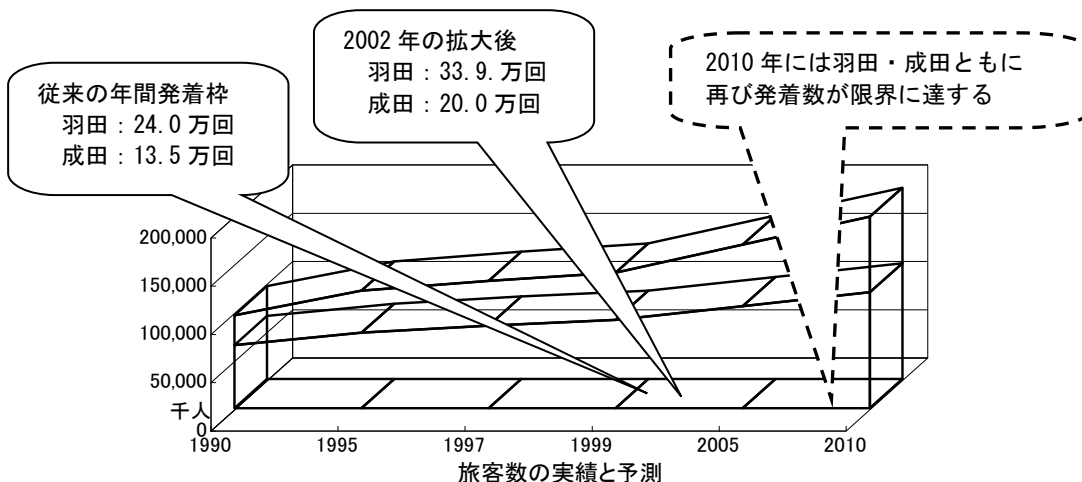
首都圏空港容量の拡大を、 最優先の「国家プロジェクト」として 強力に推進すべきです。

背景と課題

長引く日本経済の低迷の中でも、日本の航空利用者数は順調な伸びを示しています。昨年の米国同時多発テロの影響で、一時的な減少は生じていますが、中長期的には今後も成長が続くと予測されます。

一方で、利用者の約6割が集中する羽田空港・成田空港においては、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供用開始など、2002年には容量が一定程度拡大されましたが、国内航空旅客の年平均伸び率は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）、2010年には羽田空港・成田空港ともに再び発着容量が限界に達すると見込まれています。



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、利用者利便の向上に加え、地方経済への波及効果も期待できます。

<建設が進むアジアの近隣空港（計画値）>

	滑走路 (本数)	滑走路 (長さ)	発着回数 (千回)
韓国・仁川	4本	3,750m~4,200m×4	530
上海・浦東	4本	4,000m×4	320
シンガポール	2本	4,000m×2	340
クアラルンプール	4本	4,000m×4	370以上
成田	2本	4,000m+2,500m	200

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、韓国をはじめとする近隣アジア諸国は、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、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。

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（2000年は世界第22位）、国際旅客の利用者数では1993年の世界第4位から2000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。

このような状況は、東京の国際都市としての機能を低下させ、ひいては日本経済の将来にも大きな不安を抱えるものと言えます。

<世界の大都市圏における拠点空港の整備水準>

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

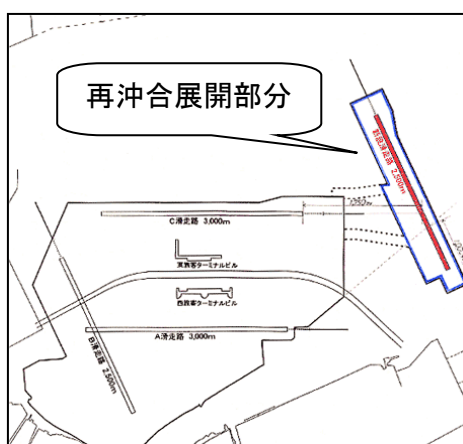
日本の首都圏空港容量が、広大な後背圏に見合っていないのは明らか！

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結成以来、強く求めてきました。

2001年12月、国土交通省と東京都が合意し、羽田再沖合展開は実現に向けて大きく動き出しましたが、一般財源の大幅投入による、早期完成が望まれます。

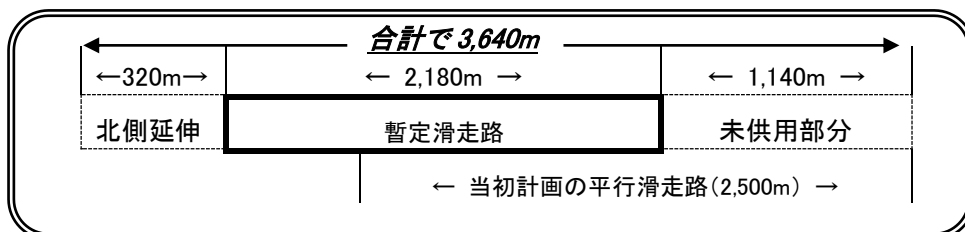


羽田空港の再沖合展開が実現すれば、路線・便数の増加や競争の一層の促進で利便性が高まるとともに、既存の地方空港の有効活用や、首都圏と地方間の人流・物流の活発化による、地方経済の活性化も期待できます。

成田の平行滑走路の早期完成

暫定滑走路が供用開始にはなったものの、成田空港の容量は諸外国の主要空港と比較し、依然として貧弱であり、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。

そのためにも、使用できる路線および機材に制約がある2,180mの暫定滑走路の北側延伸策により、早急に2,500m平行滑走路を完成させ、さらには未供用部分と合わせることで、国際標準である4,000m級平行滑走路に近づけていくべきです。



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増加などを通じた、観光産業振興と雇用創出に繋がるとともに、人流・物流の拠点として、日本経済を活性化させることとなります。

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し、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、その機能を相互に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便に拡大されましたが、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（出入国管理）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。成田空港と都心を30分台で結ぶ成田新高速鉄道が2010年の完成に向けて動き出しましたが、都心とのアクセス向上のみならず、羽田空港－成田空港間のアクセス改善効果も期待されています。

首都圏第3空港

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の4本の滑走路、成田空港の2本の滑走路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。

羽田再沖合展開、成田4千m級平行滑走路の完成を急ぐ。

PART I 空港整備とその財源のあり方

[2] 関西空港と中部空港：将来的な空港運営・採算性の検証も必要です。

巨額の投資を要する空港建設には 必要性、緊急度、需要予測などの 十分な検証が欠かせません。

背景と課題

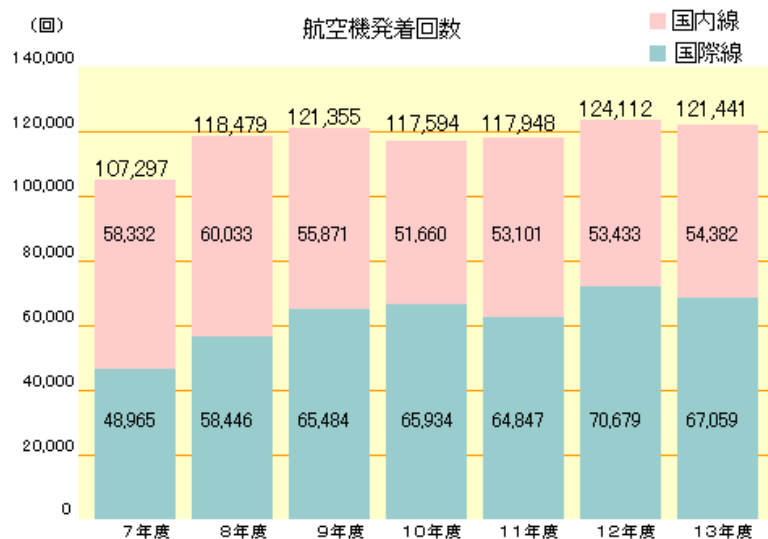
2007年の供用開始を目指す関西空港の第Ⅱ期事業については、総事業費で1兆4,200億円の投資が必要と見込まれています。投資額は、第Ⅰ期事業で既に1兆5,300億円にのぼっており、第Ⅱ期事業を合わせると約3兆円という巨額なものとなります。

関西空港の利用実績については、開港以来、予測を下回って推移しており、年間16万回の発着容量に対し、2001年度実績は12万回程度にとどまっています。

さらに、2002年4月の成田暫定滑走路供用開始に伴う関西空港から成田空港へのシフトも起きており、国土交通省も2007年時点での発着回数予測を、従来の年間

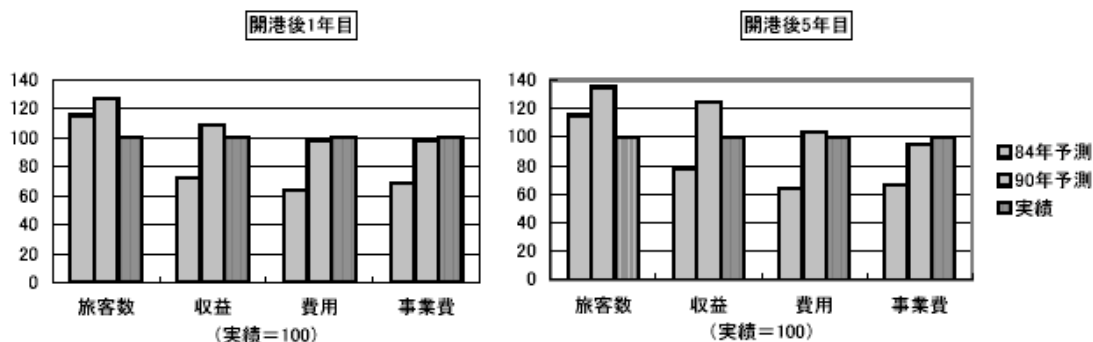
16万回から、13.6万回に下方修正しています。

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、国土交通省でも検討会の設置に向けた調整が進められています。



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、公共事業の重点化が求められる中で、現時点における緊急性は疑問です。

< 関西空港の事業予測と実績 >



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 22 万回にしかありません。既に発着容量の限界が見込まれている羽田・成田の首都圏空港と違い、需要の急激な伸びが期待できない状況下において、工事を急ぐ必要が本当にあるのでしょうか。

	関西	伊丹	羽田	成田
発着回数(万回)	12.3	10.3	25.6	13.4

一方、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、1,900 億円を超える多額の累積損失を抱えており、2001 年度だけで損失が 170 億円増加するなど、既に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。

国土交通省は成田・関西・中部国際の 3 空港の平準化を目的に「上下分離方式」を提唱していますが、これはまさに、こうした関西国際空港株の窮状の中で、巨額の費用を要する第Ⅱ期事業に成田の利益を注ぎ込むことが目的であるのは明確であり、空港ごとの採算性が不透明になるばかりか、内部補助のしくみを残すことになり、大きな問題があります。

中部国際空港は、2005 年の供用開始予定に向け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目指す必要があります。

す。

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

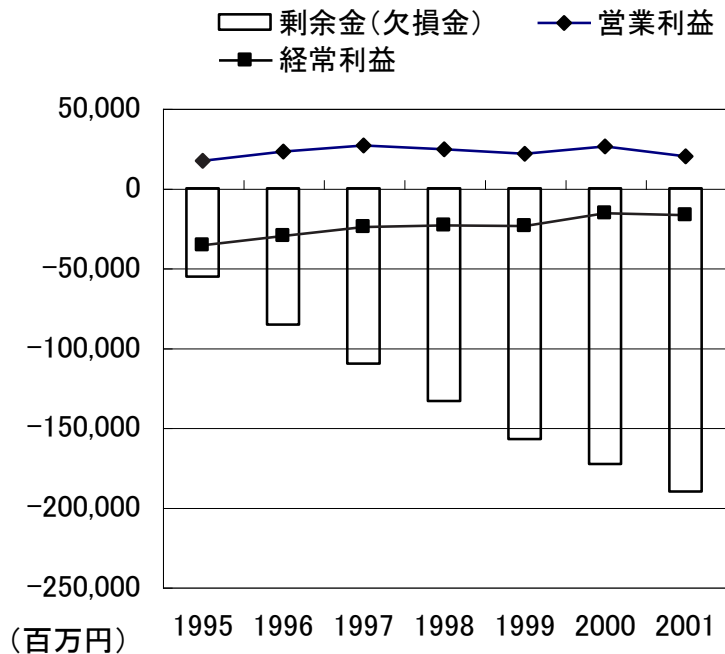
国家財政の再建に向け、社会的にも公共事業の見直しが唱えられている現在において、必要性の再検証が必要であることは、空港整備でも同じです。

空港容量問題が逼迫している首都圏と違い、当面の間は現状処理能力で対処できる関西圏においては、まずは伊丹空港を含む、既存空港の最大限の有効活用を考えるべきです。

また、関西国際空港の設置運営と関西国際空港株の経営状況については、需要予測・経営予測の見通しの甘さなどが会計検査院からも指摘されています。

さらに第Ⅱ期事業については、「大量の需要増加は見込めず、経営に極めて大きな影響を及ぼす」とされており、地元経済・利用者への深刻な影響が懸念されます。

関空会社の業績と欠損金



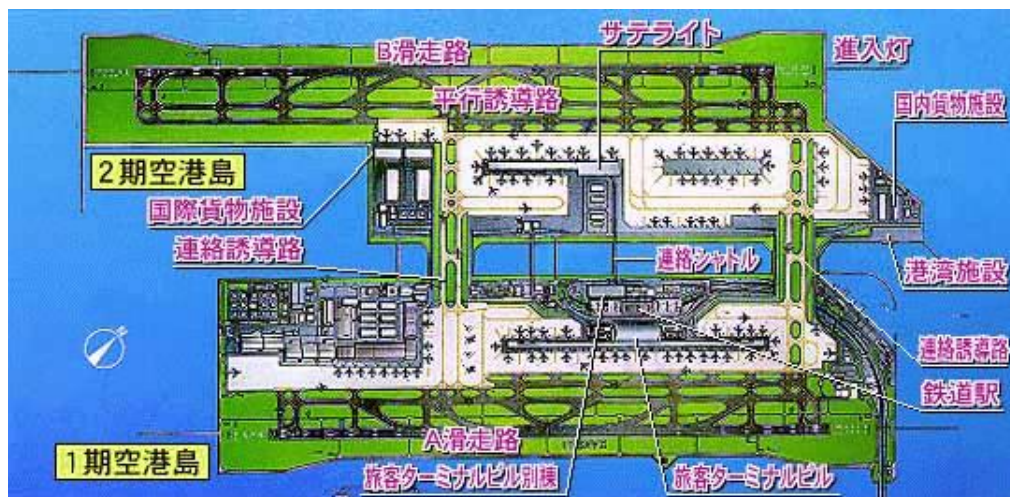
こうしたことから、関西国際空港第Ⅱ期事業については、将来的な空港運営に関する採算性の再検証が不

可欠です。

さらに、関西国際空港(株)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あり、経営状況の改善は見込めません。

したがって、第Ⅱ期事業を進める前提条件として、空港用地の国有化と空港運営の真の民営化など、空港運営に関する新たなスキームを構築すべきです。

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べきであり、埋め立て以外の工事の一時中断や、供用開始時期の延期も検討すべきです。



中部国際空港の効率的な建設・運営

中部国際空港は2005年の供用開始を目指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を考慮し、現名古屋空港から中部国際空港への一元化を図るべきと考えます。

関空Ⅱ期は抜本的に見直し、需要動向も踏まえ柔軟な対応を。

PART I 空港整備とその財源のあり方

[3] 地方空港の新設：日本には既に 94 もの空港があります。

国内の地方空港は既に概ね整備 されています。これ以上の 地方空港建設は凍結すべきです。

背景と課題

現在、日本国内には 94 もの空港があり、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、ジェット機による定期便が就航する空港がそれぞれ 2 つ設置されています（離島を除く）。

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。こうしたことから、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実態です。

国土交通省の調査によると、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す。

例えば大館能代空港の年間利用者数は、1999 年度、47 万人の見込みに対し実績は 15 万人に過ぎず、2000 年度は 14 万人に減少しています。また、福島空港は 2000 年度で 61 万人と、需要予測値 128 万人の 48% にとどまっています。

現在でも、静岡・神戸空港をはじめ 4 つの空港建設が進められてい

ますが、その需要予測はかなり過大なものとなっており、必要性には大いに疑問があります。

さらには、新福岡空港についても、現在検討が進められています。



では、どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

地方空港の建設は凍結すべき

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。

特に、地方空港においては、至近の動向を織り込んだ需要・収支予測を改めて精緻に行い、当初計画の再評価についても実施する必要があります。

一部の離島を除き、必要な地方空港の整備は概ね完成しています。事業性が見込めない新空港の建設は、ただでさえ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。

甘い需要見通しや地元への利益誘導などにとらわれず、再評価の結果も踏まえ、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。そして、限りある空港整備財源を最優先課題である首都圏空港への投資に充てるべきです。

静岡空港・神戸空港

静岡空港は 2006 年春の開港を目指して用地造成工事が進められており、1,900 億円の総事業費が見込まれています。

静岡県では、開港を予定している 2006 年に、国内線で 128 万人、国際線で 43 万人の年間利用者を見込んでいます。しかしながら、県内には新幹線駅が 6 つあり、高速道路も縦断しています。さらに、羽田・名古屋といった大規模拠点空港との競争にもさらされている状況下、静岡県の見通しはあまりにも楽観的です。

神戸空港は 2005 年度の開港を目指して工事が進められています。海上埋立て空港であるため、総工費は静岡空港をはるかに上回る 3,500 億円となっています。

神戸市によれば、神戸空港の需要予測は開港時で年間 340 万人、2010 年には 420 万人と見込まれています。

しかしながら、近畿圏には既に伊丹空港・関西空港があり、加えて関西空港の需要予測が下方修正されている状況下、神戸空港の需要予測も極めて楽観的と言わざるを得ません。

また、同一圏内に 3 空港が至近距離で設置されることによる、管制上の制約も指摘されています。

<楽観的な予測には大いに疑問あり！>

	静岡空港	神戸空港
設置者	静岡県	神戸市
着工	1998 年 11 月	1999 年 9 月
供用開始	2006 年春	2005 年度
総事業費	1,900 億円	3,500 億円
需要予測	年 171 万人 (2006 年度)	年 420 万人 (2010 年度)
路線便数予測	国内 6 路線・22 便/日 国際 9 路線	国内 10 路線・30 便/日

静岡空港・神戸空港ともに、その需要予測に大きな疑問があり、結果として収支の大幅な悪化が懸念されます。

したがって、既に着工している部分も含めて建設を一旦凍結し、正確な需要予測・収支予測を再度行った上で、その必要性・緊急性については国民的な議論の中で計画を再検証すべきと考えます。

新福岡空港

新福岡空港建設に関しても、実態を踏まえた需要・収支予測を行うとともに、日本全体の空港整備や公共事業における優先順位を含め、十分な国民的議論を尽くした上で必要性を判断すべきです。

その前提として、新北九州空港や佐賀空港とのアクセス改善や機能分担など、まずは利便性の観点から評価の高い現福岡空港を最大限に活用する方策についての検討を行うべきと考えます。

建設中の静岡・神戸を含め、地方空港の建設は凍結すべき。

PART I 空港整備とその財源のあり方

[4] 空港用地：海上空港の用地造成は国土形成です。

国土交通省の提唱する 「上下分離方式」には反対です。 空港用地は国費で造成すべきです。

背景と課題

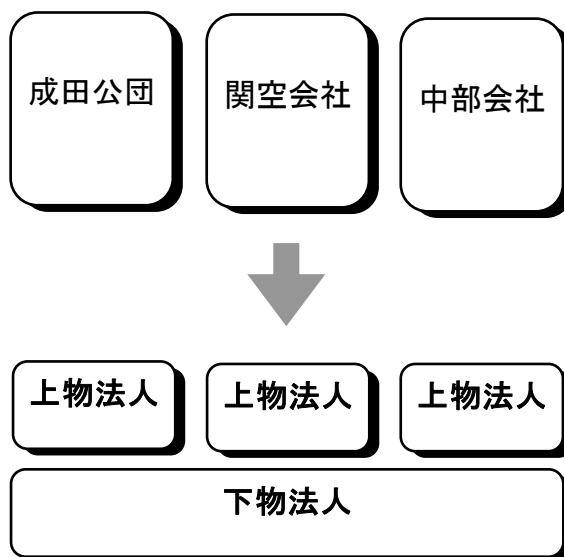
国土交通省は、成田・関西・中部の3つの国際拠点空港の整備・運営について、政府の「民間に委ねられるものは民間に委ねる」との基本原則の名の下に、空港の管理運営を行う「上物法人」と、土地・基本施設を整備・保有する「下物法人」とに再編成する「上下分離方式案」を提唱しています。

同案では、空港の管理運営を担う上物法人は空港ごとに民間に委ね、旅客ターミナルなどの施設を保有し、着陸料も上物法人が決定するとしています。

一方で、空港の整備や大規模改修などを担う下物法人はひとつの公的法人とし、土地、滑走路などの基本施設を保有し、上物法人に貸し付けるとしています。

国土交通省は、2002年8月に公表した「交通政策審議会 航空分科会中間とりまとめ」の中でも、早期完全民営化の実現可能性などの観点から同案が現実的で適

国土交通省の上下分離案



切と評価し、2002年末には最終結論を持つとしていますが、同案の最大の問題点は財務状況が全く異なる3空港の下物法人を一つの法人へ統合させようとするところにあります。

統合された下物法人は「特定債務等処理勘定（仮称）」と呼ばれる内部補助のしくみを持っており、空港ごとの採算性、責任の所在が曖昧になってしまいます。この内部補助のしくみによって成田空港の利益が巨額を要する関空の第Ⅱ期事業に注ぎ込まれ、本来なら引き下げられるはずの成田空港の着陸料が高止まりする可能性が高いと言えます。

加えて、着陸料は民営化される各上物法人が自由に設定するとしていますが、現実には下物法人の設定する土地の賃借料の水準に縛られ自由度が相当制約されるなど、同案は多くの問題点を抱えています。

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。

統合案に含まれる関西空港や中部空港にしても海を埋め立てて建設されています。

そして、その用地造成費用は、空港使用料や航空機燃料税という形で、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・事業者で負担するのでは整合が取れません。

空港用地の造成は「国土形成」そのものであり、国土交通大臣も「国際拠点空港の整備は国の責任として全部を国費で行うべきである」と



関空の用地造成費用は2兆円
(Ⅰ・Ⅱ期：推計)

衆議院国土交通委員会で答弁しています。

この財源問題に手をつけずに、上下分離を絡めて巨額の用地造成費用を3空港間でつけ回しするだけでは、根本的に何も解決できません。

ではどうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

「上物」は事業運営の抜本的な見直しを

公共施設で独占事業を営む空港ビル経営には透明性が必要です。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べきです。

そのためには、民営化をはじめ、独立採算制の導入、PFIの活用や空港・空港ビル・駐車場を一体的に運営する形態などについても検討を行うべきです。

現在、日本でも民間の資金やノウハウを活用した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運営の効率化、コンセッション収入など航空とは直接関係のない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。

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。

「下物」（空港用地）は国費で造成を

民営化などの導入により空港運営を見直す場合に大前提となるのは、その「上物」が機能するために、用地部分は国（公）有地とし、「上物」に対して適切な料金水準で賃借することです。

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／㎡（年間）

空港用地は国費で造成し、健全な空港運営を行える枠組みに。

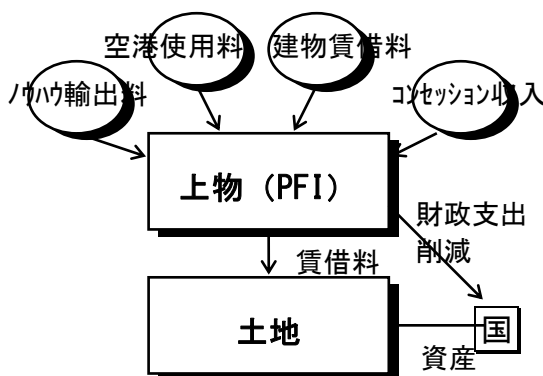
名古屋： 約 3,200 円/m² (〃)
 などとなっています。しかしながら、関西空港で名古屋の小牧より周辺地代が高いとも思えません。実際の賃借料は約 25,000 円/m² です。



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（I期）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。

空港整備特別会計で、用地の造成・取得費用を含めた費用の大半を航空の利用者・事業者には負担させる枠組みになっていることが、国際標準とかけ離れた日本の公租公課や割高な賃借料の大きな要因となっており、この枠組みを見直さない限り、「上物」は機能しえません。

そもそも、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あることから国費で造成すべきです。



空港運営における責任と権限の明確化

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ます。

その上、空港間で赤字をつけ回しするしくみを作る

ことは、責任の所在が曖昧になり、今まで以上に経営努力が行なわれなくなると私たちは考えます。

個々の空港が、それぞれ責任と権限をもって運営にあたり、経営の合理化努力により健全な事業運営が行えるしくみをつくることが、私たちは重要だと考えます。

PART I 空港整備とその財源のあり方

[5] 空港整備財源：空港は国の社会資本財です。

一般財源の大幅投入で利用者負担を軽減すべきです。 空港整備特別会計は抜本的見直しが必要です。

背景と課題

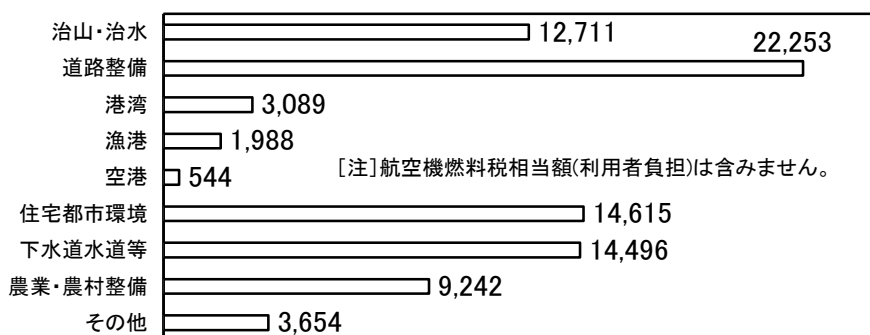
空港は重要な社会資本であり、その整備は、国土交通体系構築の観点から、国家プロジェクトであると言えます。したがって、空港整備にあたっては、国の政策として必要な資金を調達し、利用者・事業者も適切な費用負担を行って、円滑に推進する必要があります。

しかし実際の空港整備は、着陸料、航行援助施設利用料、航空機燃料税など、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行われています。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0.65%程度に過ぎません。

国土交通省交通政策審議会航空分科会でも、委員から「航空行政に使われている予算は、道路、農林水産省関係と比べてあまりにも少ない」「プロジェクトごとにやっていくのはどうか」との意見が出されています。

2002年度公共事業予算

単位:億円



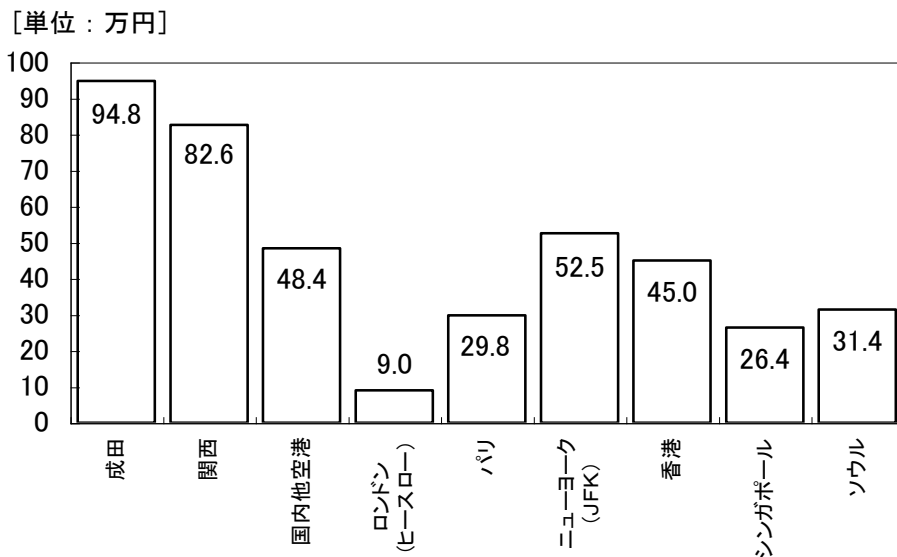
また、空港整備に要する巨額の資金を賄うために、日本の航空の公租公課、すなわち利用者・事業者負担の水準は、極めて高位のまま推移しています。

例えば、国内線運賃における日本の利用者の平均公租公課負担比率は21%、同一距離の特定路線で比べると米国の約1.8倍にも及ぶとの試算も出されています。

空港の使用料などを受益者である利用者・事業者が一定度負担することは当然ですが、その負担水準が諸外国と比較すると突出して高いことは問題です。

世界主要空港の国際線着陸料（ジャンボ機）を比較してみると、平均でも日本は海外の約3倍となっています。同様に国内線着陸料も、海外主要空港の2～10倍以上となっています。

国際線着陸料比較



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/キロリットル）の20倍近く（26,000円/キロリットル）にもなっています。

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同時に、日本の航空産業の国際競争力が低下し、国際拠点空港と主要都市の国際競争力も失われかねません。

では、どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

空港整備会計の抜本的見直しと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重要性は増してきており、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は極めて大きいと言えます。

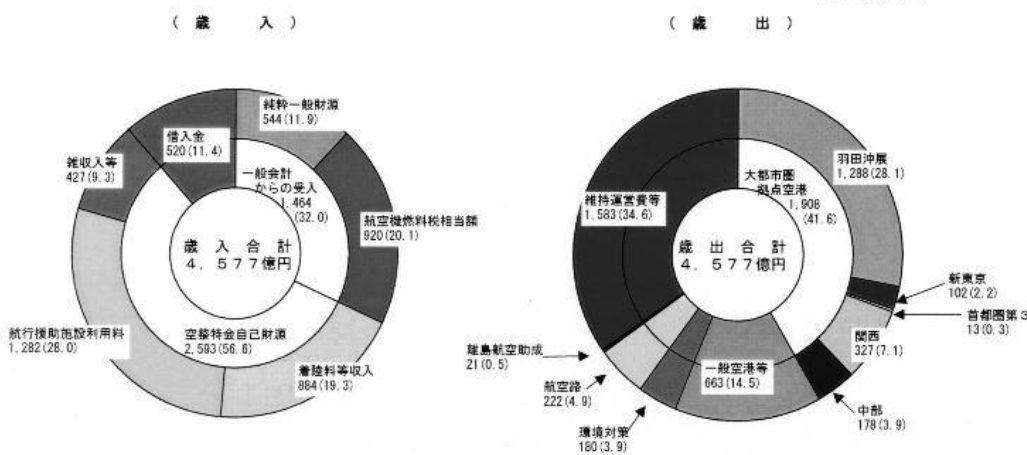
私たちは、空港建設の財源を利用者・事業者の負担に求めるばかりでなく、国土交通体系の整備および国際競争力確保という国益の観点から、国家プロジェクトとして、一般財源を大幅に投入する必要があると考えます。

また、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。

従来型の固定的な空港整備計画と空港整備特別会計は、廃止を視野に入れて見直すべきです。

空港整備特別会計の歳入・歳出規模（平成14年度予算額）

単位：億円（%）



公共事業全体の中で案件の重要性に応じて投資に優先順位をつけ、利用者・事業者の負担する範囲を見直して、首都圏空港など個々のプロジェクトごとに、一般財源を大幅かつ柔軟に導入するしくみを構築する必要があります。

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。

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、臨機応変に一般財源を投入すべきです。

また、2002年度の空港整備特別会計の3割以上が、公務員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。

これは言わば行政費用と考えるべきであり、そのような費用までも利用者・事業者負担とするのではなく、早期に一般財源化を図る必要があります。

公租公課の引き下げ

空港など航空にかかわる公租公課を、利用者・事業者が適切に負担することは、ごく当然のことです。

しかし、利用者・事業者の過度の負担が、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、航空機燃料税の見直し、着陸料の引き下げなど、公租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



献すべきと考えます。

PART I 空港整備とその財源のあり方

[6] 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

**人にやさしく、
効率的な空港づくりを進め、
利用者利便の向上を図るべきです。**

背景と課題

高齢化社会の到来もあり、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。

空港の利便性に関して、アクセスは大きな問題です。成田空港は、東京駅まで特急列車でも 60 分もかかります。現在、成田新高速交通などのアクセス強化が計画されていますが、実現までには時間を要します。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。利用者数 7 位以下の空港では、宮崎空港を除いて電車・モノレールが直接乗り入れている空港はなく、公共交通機関はバスかタクシーしかありません。

< 主要空港の主要駅からの所要時間（利用者数上位 10 空港） >

利用者数順位	空港名	主要駅	電車・モノレール	バス
1	羽田空港	東京駅	30 分	40 分
2	成田空港	東京駅	60 分	80 分
3	関西空港	大阪（梅田）駅	50 分	60 分
4	福岡空港	博多駅	5 分	—
5	新千歳空港	札幌駅	40 分	80 分
6	伊丹空港	大阪（梅田）駅	20 分	30 分
7	那覇空港	（市内中心部）	（建設中）	20 分
8	名古屋空港	名古屋駅	—	30 分

航空連合 産業政策提言

9	鹿児島空港	西鹿児島駅	—	60分
10	広島空港	広島駅	—	50分

バリアフリーに関しては、1日の平均利用者数5,000人以上の空港(全22ターミナル)の中で、交通バリアフリー法に基づく基準に適合しているターミナルは、わずか5%に過ぎません(2005年度での達成目標:70%)。

一方、IT技術による利用者利便の向上に向けた取り組みとして、成田空港を中心に「e-エアポート構想」が進められており、2002年度には、

- ①高速インターネット接続環境の創出
- ②利用者への総合的な交通情報提供
- ③チェックイン手続きの迅速化や移動制約者のための移動支援

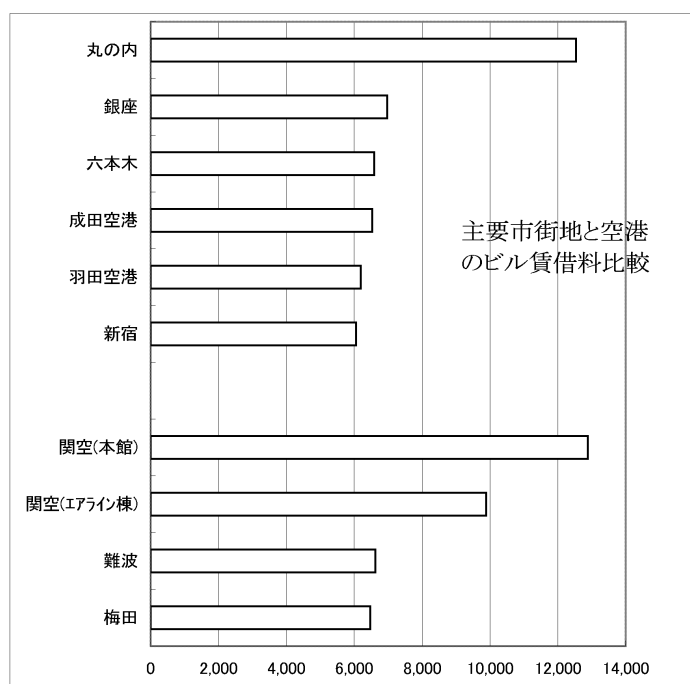
について、行政と民間が協力して実現を図るとしています。

しかし、技術先行の感は否めず、成田空港が2001年から進めている「CS(顧客満足)推進活動」で把握している利用者ニーズとの関連は不明確です。また、空港としての全体最適化の観点から、事業者間のサービス競争に過度にとらわれないよう注意する必要があります。

また、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、効率的・効果的に運営される必要があります。

したがって、空港ビルについては、公共性の高い事業を独占的に営んでいる以上、より透明性の高い効率的な経営が求められますが、収支や運営の実態に関する情報開示は十分とは言えず、経営実態が不透明です。

その結果、経営の合理化努力が行われているとは言えない状況にあり、空港ビルの賃借料やレストランなどのテナント料は市街地一等地並み、あるいはそれ以上という異常な状況になっています。こうした高額な賃借料は、高価な運賃や食事代、商品代として利用者の負担となっています。



では、どうしたら良いのか。私たちはこう考えます。

空港へのアクセス改善

空港アクセスの面では、他の交通モードとの連繋、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－成田空港間が高速鉄道で結ばれば、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。

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。

バリアフリー化の推進

バリアフリーの観点からは、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。

国土交通省によれば、多くの空港が「エレベーター・エスカレーター・スロープの設置率は100%であるが、早期に設置されたため基準に適合していない」「特にエレベーターの基準への適合が遅れている」という状況にあり、早急に対策を講じる必要があります。

また、交通弱者のみにとどまらず、外国人を含めて利用しやすい空港とするためには、各種案内をはじめ表示の改善などにも取り組む必要があります。

空港の利便性向上と、空港運営の効率化を進める。

「e-エアポート構想」の円滑な推進

「e-エアポート構想」は、利用者利便の向上に大きく寄与することが期待できる、最先端の取り組みです。

構想を推進するにあたっては、真に利用者の視点から空港の利便性を向上させるためにも、利用者ニーズに沿って実施する必要があります。

また、これまでのように各事業者の競争による各社個別でのサービス向上のみにとどまらず、事業者や行政といった枠組みを超えて行政と民間が一体となり、社会資本整備の一環として推進して、空港全体としての最適なサービスを実現し、利用者本位の空港づくりと空港競争力の向上を図る必要があります。

空港運営やターミナルビル事業運営の見直し

公共施設で独占事業を営む空港ビルの経営には透明性が必要であり、経営実態を開示して経営の合理化努力を行うべきです。

その上で、それぞれが責任と権限を持って効率的な経営を行うことにより、利用しやすい空港づくりにつなげ、空港の有効活用・活性化と競争力向上を図る必要があります。

そのためには、空港運営の民営化や独立採算制の導入、PFI（民間資金・ノウハウ）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べきであると考えます。

