

Part
Iその財
源の
あり
方
空
港
整
備
と

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。

[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です。

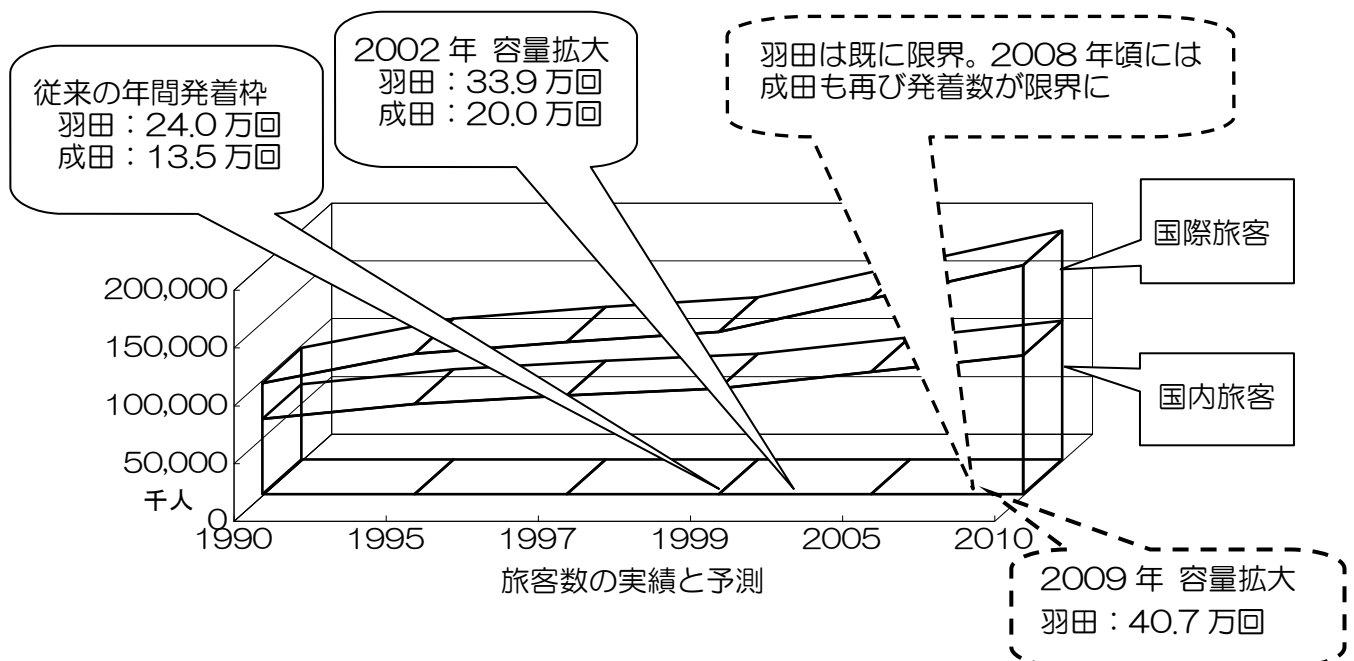
背景と課題

2001年の米国同時多発テロや2003年のイラク戦争・SARSなどの影響から、一時的には減少が生じているものの、日本の航空利用者は、中長期的には今後も持続的な成長が続くと予測されます。

利用者の約6割は羽田空港・成田空港に集中していますが、国内航空旅客の年平均伸び率は2007年度までが1.6%、それ以降2012年度までは4.2%と見込まれています。国際航空旅客も2012年度まで年平均4.8%～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。

(2002年の交通政策審議会答申)

羽田空港の再沖合展開については、財源の目処がついたことで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不可欠な状況です。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ために国民的議論を上げていく必要があります。



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は、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。

一方、国際拠点空港と位置づけられる成田空港では、発着容量が逼迫している中においても暫定滑走路の当初計画である2,500m化すら未だ実現の目処がついていません。

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うべきものであり、その整備が遅れば、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。

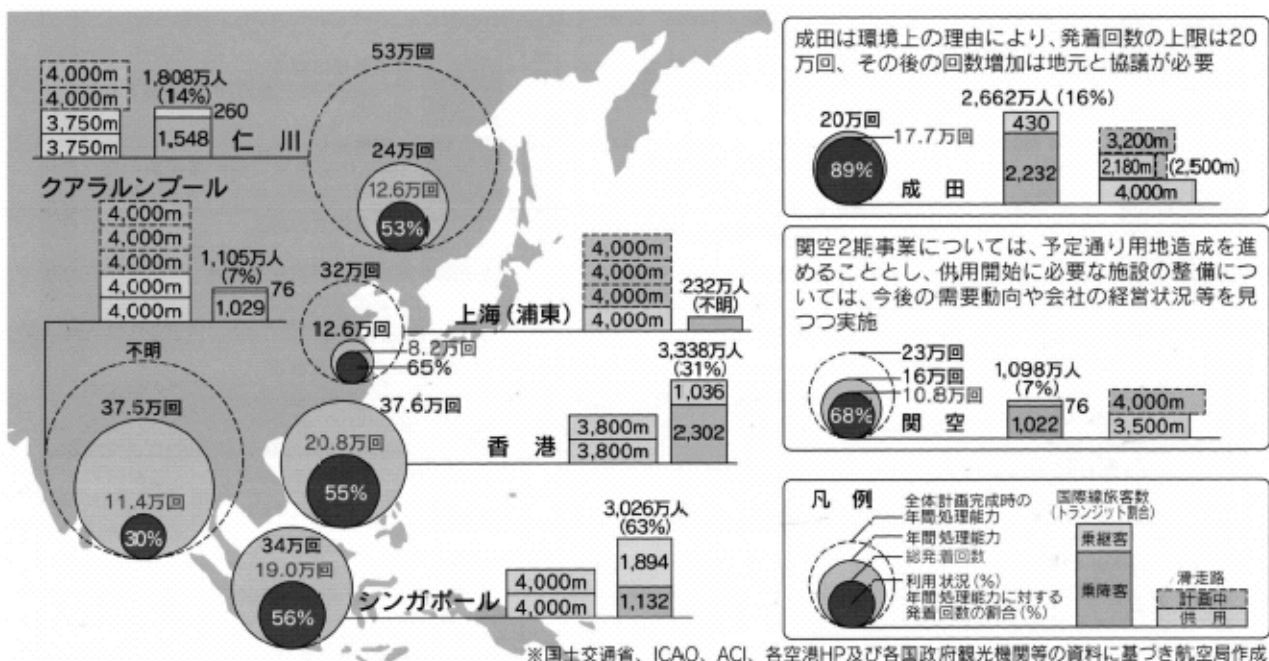
首都圏の空港容量を拡大することで発着枠の制約がなくなれば、多様な経営構造を持つ航空会社の参入が可能となり、運航機材の小型化等も見込め、地方路線を含め需要に応じた柔軟なネットワーク構築が見込まれます。これにより、利用者利便の向上のみならず、地方経済への波及効果も期待できます。

＜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、広大な後背地圏に見合っていないのは明らか！

＜アジア各国における大都市圏拠点空港の整備状況＞



出典：国土交通省「航空政策を展望する」

では、どうしたらよいのか？

首都圏空港整備

首都圏空港については、国内線・国際線のネットワークを構築する上で重要な社会資本（公共）財であることから、産業の国際競争力強化、地方経済の活性化、観光立国といった政府の重要政策との関係を念頭に、国家プロジェクトと位置づけ、容量の拡大を急ぐ必要があります。

す。

同時に、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、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。

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、2009 年を待たずに完成させるべく取り組む必要があります。

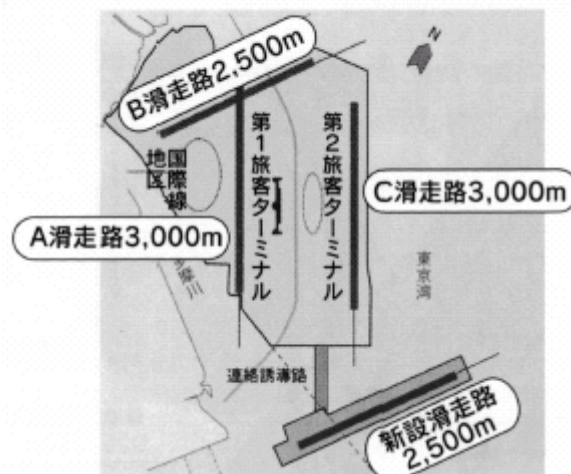
公共事業コストを抑えながらも、工期を短縮するために、工法の早急な決定や一般財源の柔軟な投入など、一層の努力が求められます。

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。

再沖合展開の前倒しは必要ですが、その完成まで羽田空港の容量不足を放置していいということではなく、現状を可能な限り改善することも重要です。

現在、羽田の発着枠は、出発 32 枠／時、到着 29 枠／時となっており、より少ない到着枠の制限を受けていることから、到着機の滑走路占有時間を短縮するため、高速離脱誘導路の拡充整備を行なう必要があります。

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」

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。

成田空港の機能強化

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。しかしながら、2002 年に供用が開始された暫定滑走路は長さが 2,180m しかなく、使用できる機材に制約があるなど、空港にとって最も重要な問題については未解決のままとなっています。

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、早急に平行滑走路の 2,500m 化を実現させ、将来的には国際標準である 4,000m 級平行滑走路に近づけていく必

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。また、南部貨物地区の動植物検疫については、早急な施設の整備が必要です。

首都圏空港のあり方

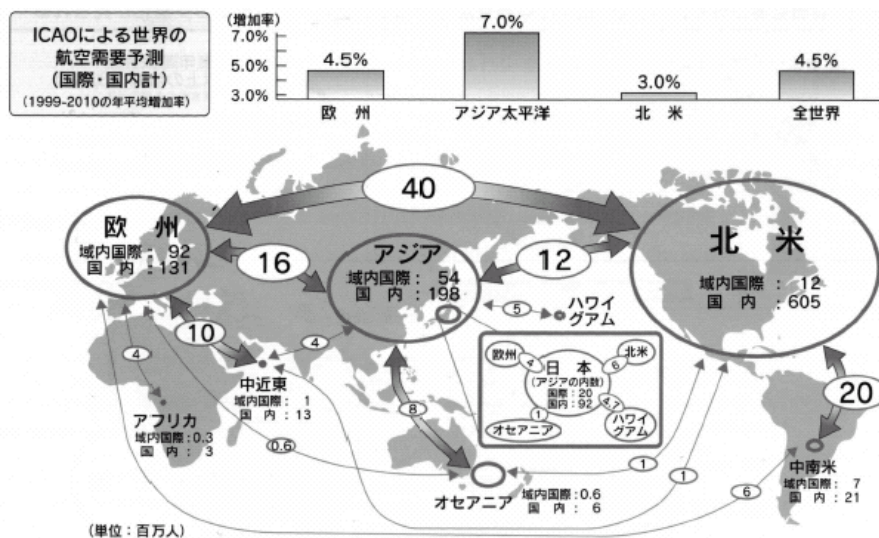
日本の経済活動を支える重要なインフラと位置づけられる首都圏空港は、まさにライフラインであり、今後も増大が見込まれる国内・国際航空需要に適切に対応していく必要があります。

首都圏のいずれの空港も 1 つの空港でこれ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。

<世界の航空旅客流動>



出典：国土交通省「航空政策を展望する」

Part
Iその財
源の
あり
方
空
港
整
備
と

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な運用等、 一層の有効活用を進めるべきです。

[2] 空港整備：既存空港の処理能力の活用と質的向上を進めるべきです。

背景と課題

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期事業が推進されようとしています。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。

より利便性が高く需要が多い伊丹空港へ国内路線のシフトが見られるだけでなく、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、2002年度実績は年間16万回の発着容量に対し、10.8万回程度(前年比90%)にとどまっています。さらには、中部国際空港(2005年2月)、神戸空港(2005年度中)が開港を控えており、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。

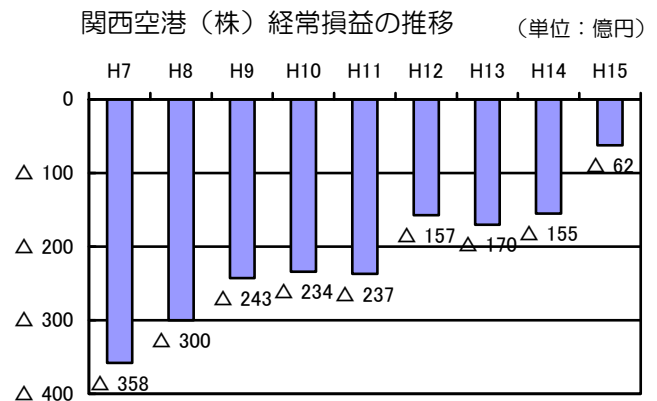
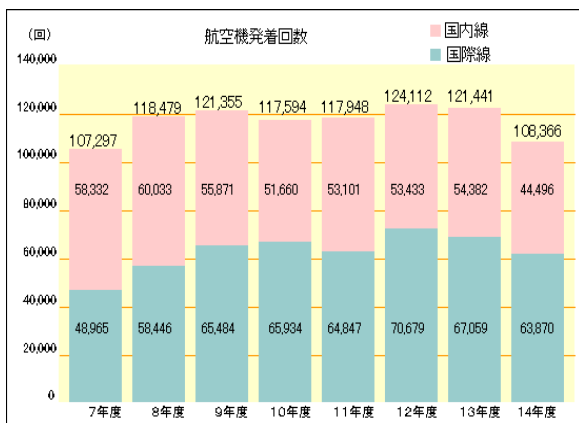
国土交通省も2007年時点での発着回数予測を、従来の年間16万回から、13.6万回に下方修正しており、加えて、滑走路占有時間の短縮などにより、関西空港の発着容量は現行の年間16万回から18万回まで拡大可能との試算もあります。

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、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、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2,150億円もの多額の累積損失を抱えています。

2003年度は空整特会から年間90億円の補給金が拠出され始めたことにより、経常損失は減少しましたが、未だ健全な経営状況とはいえない状況にあります。

第Ⅱ期事業が完成しても大幅な需要増加は見込めず、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シフトしています。

国土交通省は、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計画していますが、利用者利便を過度に制限することとなれば、関空救済策との非難は免れません。

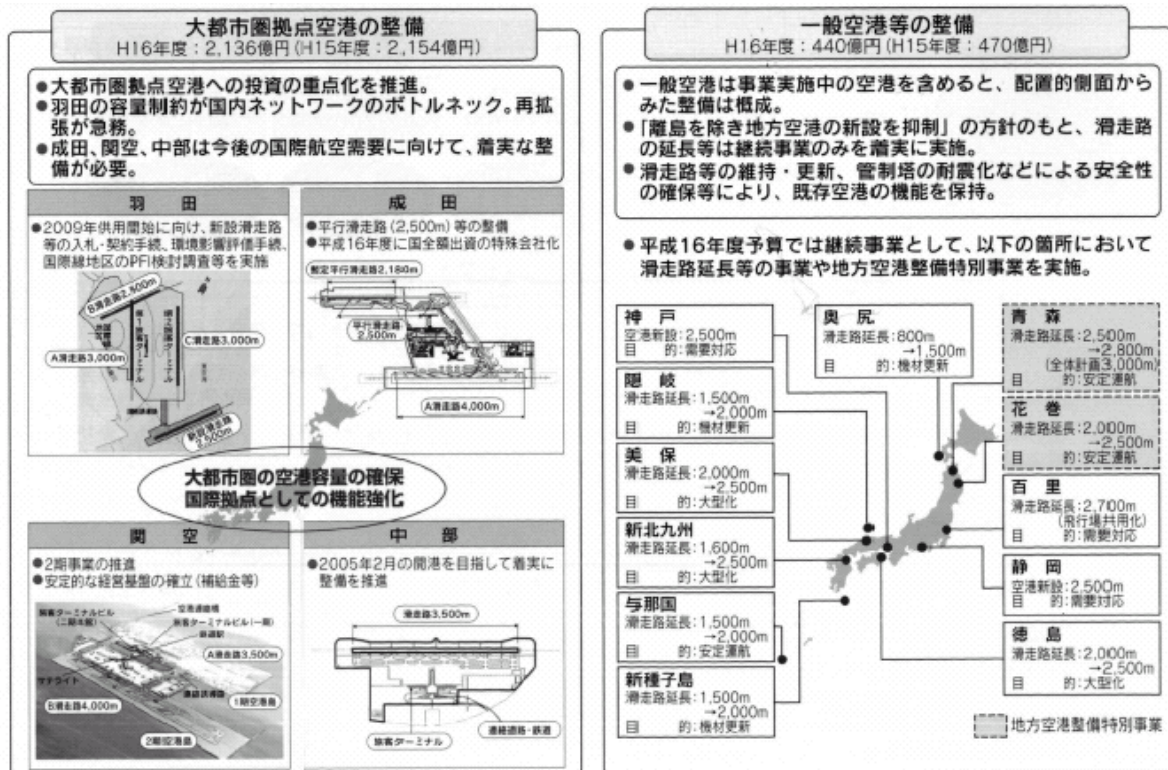
現在、日本国内には95もの空港があり、うち68空港に定期便が就航しています。全国の人口カバー率で見ても、最寄り空港へのアクセス60分圏内が約75%を占め、120分圏内では約97%に達しています。交通政策審議会航空分科会の答申(2002年12月)においても、「地方空港の配置は、事業実施中の空港を加えると概成していることから、今後の地方空港の新設は離島を除き抑制する」と報告されているとおり、国内の地方空港については、一部の離島を除き、既に一定の整備が完了していると言

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。現在、建設中の地方空港の需要予測も楽観的なものであり、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。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。

＜我が国の空港整備の概要＞



出典：国土交通省「航空政策を展望する」

では、どうしたらよいのか？

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。2005年に予定されている神戸空港や中部国際空港開港後の需要動

向を把握した上で、利用者利便向上の観点から、関西圏の空港のあり方を考えるべきです。

関西国際空港の第Ⅱ期事業の抜本的見直し

当面の間、現状処理能力で対処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期事業の必要性や採算性の確保が明確になるまでは、埋め立て以外の工事を凍結すべきです。

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、補給金など利用者・事業者の負担による内部補助で第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。さらには、管制基準値の見直しや、高速離脱誘導路など施設面の整備による滑走路占有時間の短縮など、既存設備での発着容量の拡大を検証すべきです。

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、空港の利便性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、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なう場合には、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。

中部国際空港の運営

中部国際空港は2005年2月の供用開始が予定されていますが、国際線・国内線の乗り継ぎ拠点としての発展とともに、成田・関空といった他の先発民営空港に範を示す先進的か

つ効率的な運営が期待されます。

民営化された各拠点空港が切磋琢磨していくためには、行政による空港間の競争環境の整備が必要です。

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。

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、至近の動向を織り込んだ当初計画の再評価を行い、甘い需要見通しや地元への利益誘導などにとらわれず、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。

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。

静岡空港の建設見直し

総事業費 1,900 億円が見込まれる静岡空港は、2007 年春の開港を目指して用地造成工事が進められていますが、現時点では用地取得が完了していません。静岡県は、開港初年度に、国内線で 106 万人、国際線で 32 万人の年間利用者を見込んでいますが、県内には新幹線駅が 6 つあり、高速道路も縦断している上、羽

田・名古屋（中部）といった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。

工事の進捗を既成事実化することなく、一旦建設を凍結し、改めて県民全体での議論を行うべきです。

	静岡県想定	航空連合想定			
国内線需要	106 万人	35 万人	定期 28 万人 B737	4 便/日	利用率 62%
			ミュータ- 7 万人 DHC-8	4 便/日	利用率 62%
国際線需要	32 万人	8 万人	外国航空会社 B737	1 便/日	利用率 70%
総需要	138 万人	43 万人			

福岡空港の今後

国内屈指の高い利便性を有する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い、その上で、必要に応じ、新北九州空港や佐

賀空港との機能分担、アクセス改善を含む総合的かつ冷静な議論を行なうことが期待されます。

Part
Iその
空
港
の
財
源
の
整
備
と
あり
方

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廃止すべきです。

[3] 空港整備財源：空港は国の社会資本財です。

背景と課題

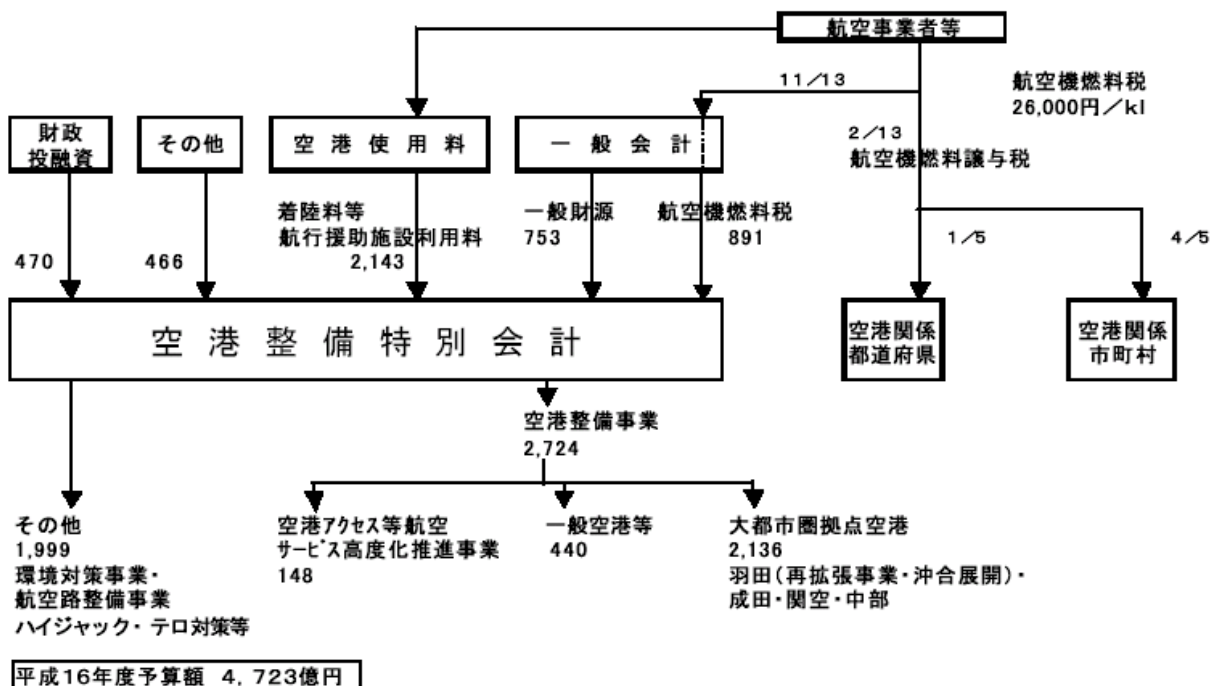
日本の空港整備は、空港使用料（着陸料、航行援助施設利用料など）や航空機燃料税などの公租公課を主な歳入源とする空港整備特別会計という特定財源で賄われています。この空港整備特別会計は、空港をつくり収入源を拡充することで安定的な財源が確保されるという構造であるため、国内航空ネットワークの構築期には機能してきたと考えられます。

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。

空港整備には巨額の資金が必要になります。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になります。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、平成 16 年度の空港整備特別会計予算 4,723 億円に匹敵する額の借入金が予定されています。

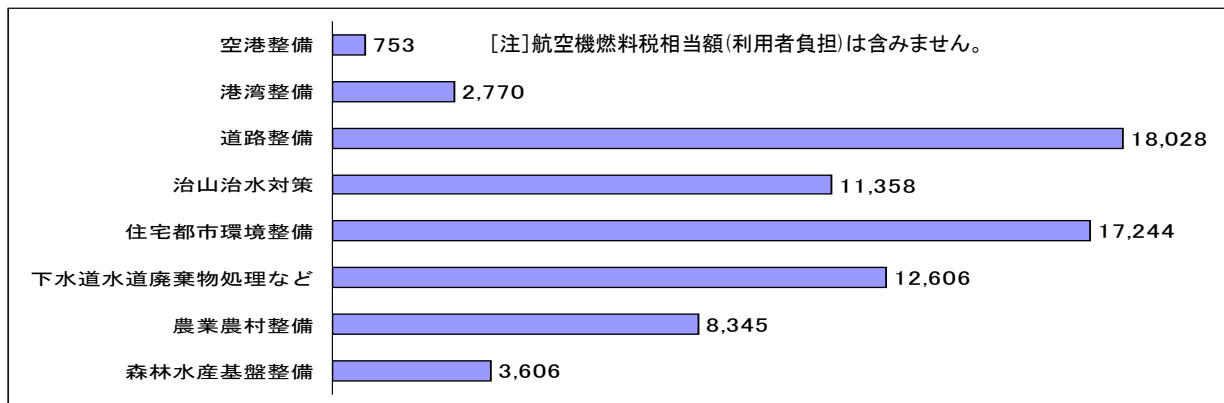
＜空港整備特別会計概要＞

単位：億円



出典：平成 16 年度航空局予算総括表

<2004 年度公共事業予算>



一方、国の一般財源からの費用投入は公共事業費全体（7 兆 8,159 億円）のわずか 0.96% 程度（753 億円）、また、2004 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 16%に過ぎません（港湾整備 72%、道路整備 43%）。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歳入の多くを公租公課に頼っているため、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。

世界主要空港の国際線着陸料（ジャンボ機）を比較すると、成田空港や関西空港は海外主要空港の 2～15 倍程度となっています。

同様に、国内線着陸料も海外主要空港の約 2～10 倍程度となっています。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

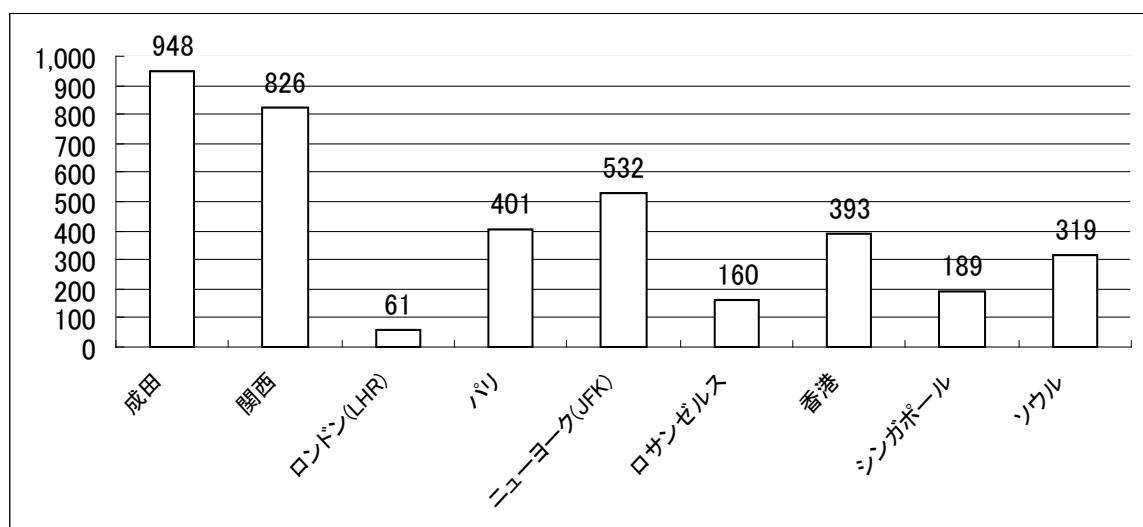
ることは当然ですが、諸外国との比較でその水準が突出していることは問題です。

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の 20 倍近く（26,000 円 / キロリットル）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、空港や主要都市の国際競争力も失われかねません。

<世界の主要空港の着陸料比較（2003 年 8 月）> B747-400 試算 [単位：千円]



では、どうしたらよいのか？

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・事業者負担による特別会計の枠組みでは、財源の確保に限界があります。

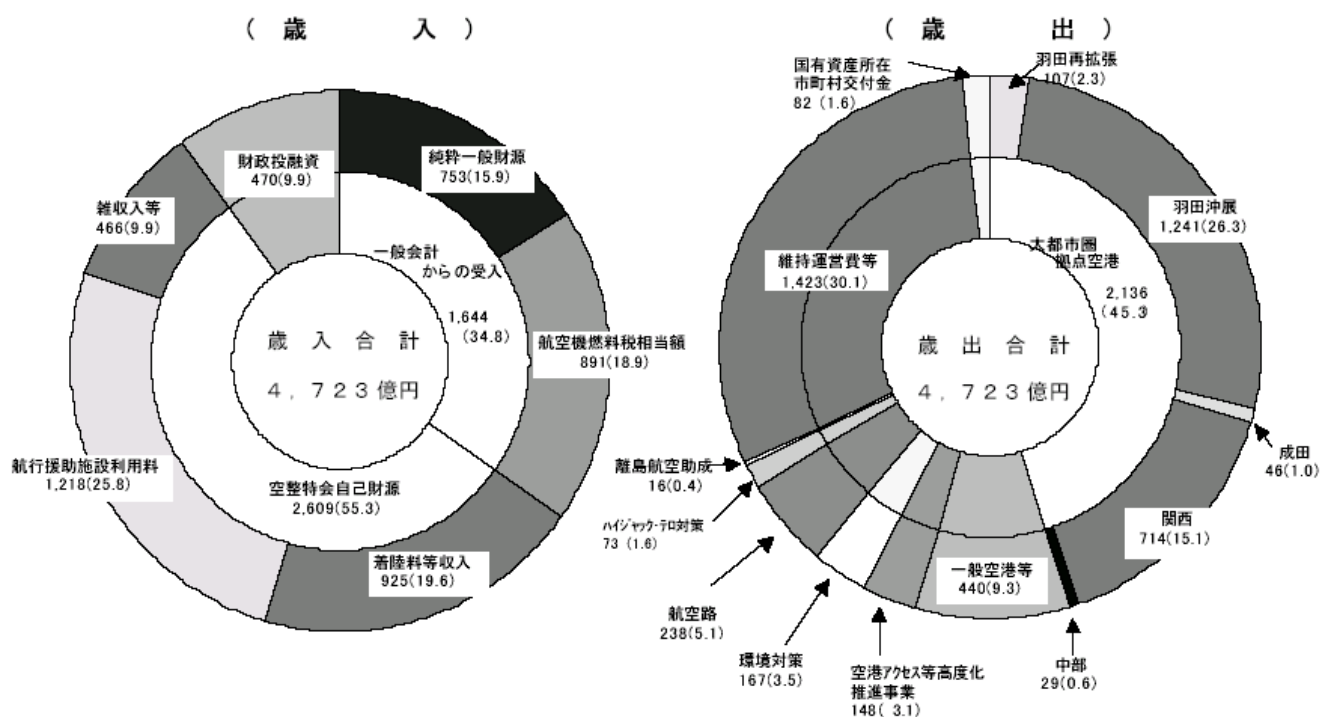
私たちは、現在の空港整備特別会計を廃止し、利用者・事業者の負担する範囲と、公共事業予算全体の中での投資配分とを抜本的に見直して、首都圏空港整備などの重要かつ緊急性の高いプロジェクトに対して一般財源を大幅かつ

柔軟に投入するしくみを構築するべきと考えます。

空港整備特別会計の財政投融资からの借入金金は2003年度末で9,000億円を超えており、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。

<2004 年度 空港整備特別会計の歳入・歳出> 単位：億円（％）



出典：平成 16 年度航空局予算総括表

一般財源を大幅に投入し、硬直的な特別会計を見直す。

空港整備特別会計廃止までの対応

事業性が見込めない新空港、特に地方空港の建設は、逼迫している空港整備財源へ悪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。

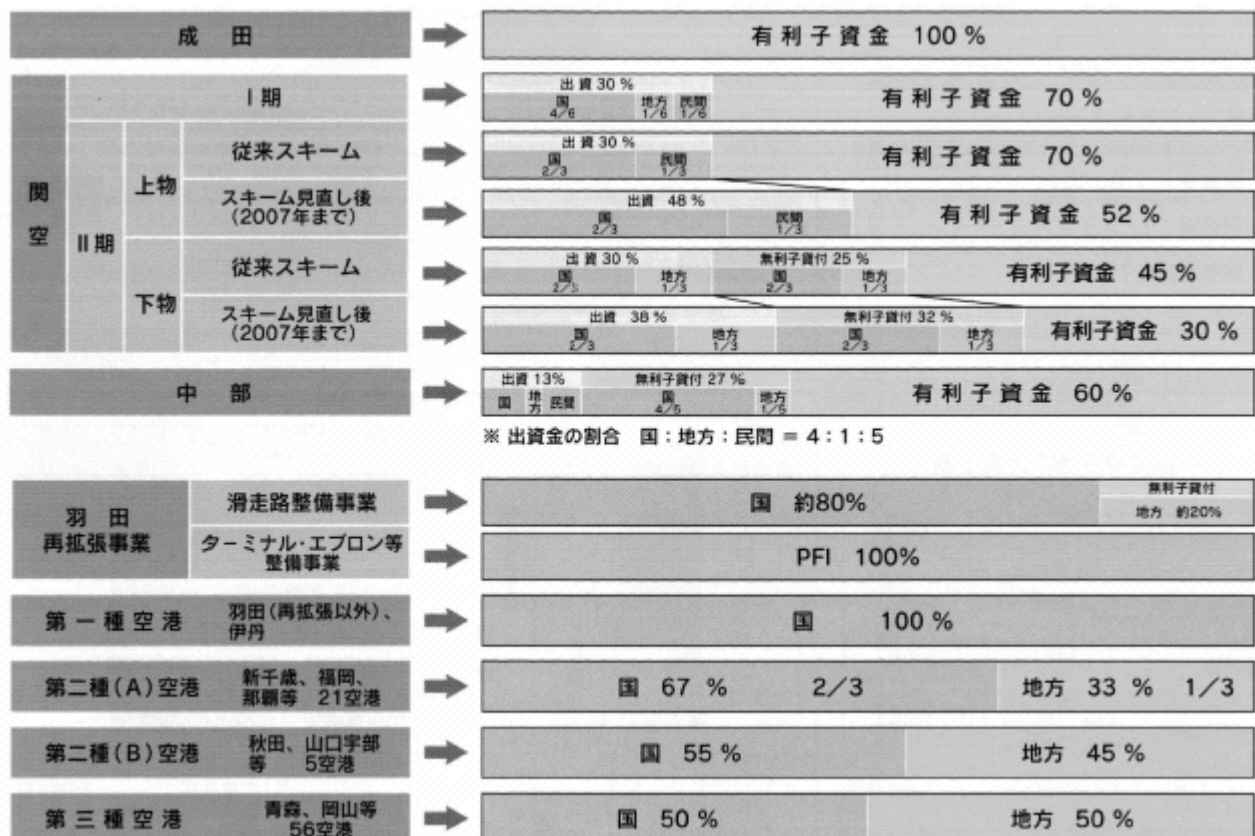
空港整備特別会計の廃止までの対応として、まず事業性が見込めない地方空港の建設は凍結し、重要な社会資本財である首都圏空港整備へ重点的に資金を投入すべきです。

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。

<空港整備の財源スキーム>



出典：国土交通省「航空政策を展望する」

Part
Iその
財
源
の
あ
り
方

空港運営の効率化を図り、 全ての利用者の 利便性向上を図るべきです。

[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です。

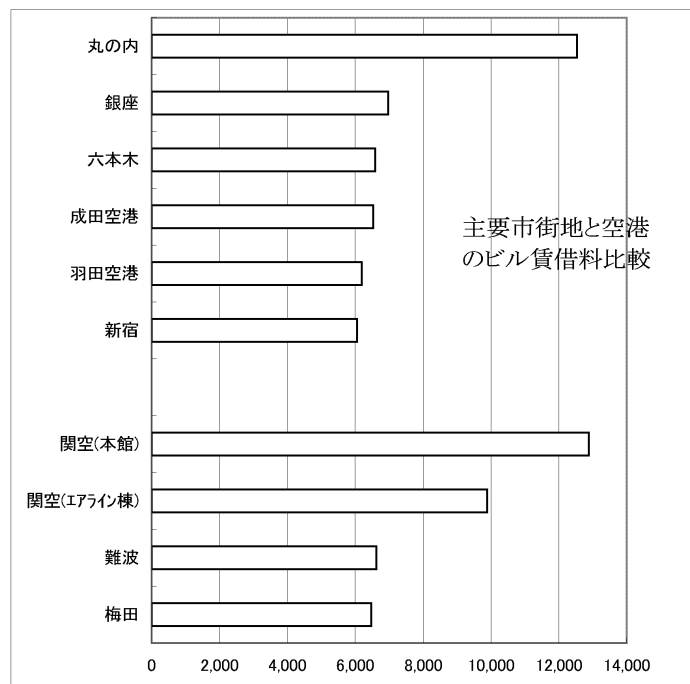
背景と課題

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し、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。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、成田、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。

＜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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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



では、どうしたらよいのか？

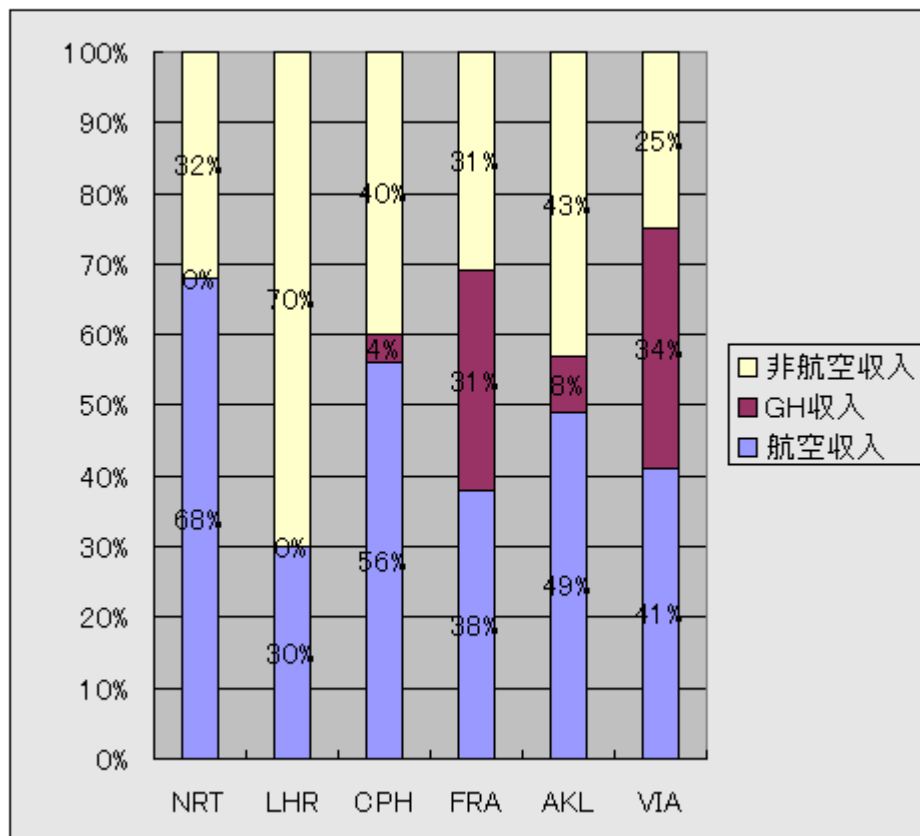
空港運営の見直し

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。

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。

＜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＞



（注）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。

民営化を推進し、効率的な空港運営を目指すべきです。

非航空収入と航空収入の一体運用

我が国において、すでにランドサイドとエアサイドが一体運営されている空港については、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。

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。

空港のアクセス整備・優良テナント誘致等を推進し、効率的な運営に基づき空港の「質」、如いては収益性を高めるために、役割を終えた空港整備特別会計に替わり、民間活力を取り入れた空港運営の「民営化」を我が国においても進めるべきです。

公的料金規制等に関する検討

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。同時に、料金決定の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。

<イギリスとオーストラリアにおける運営上の主な規制>

イギリス (LHR・GTW・STN 等)	オーストラリア (SYD・MEL・BNE 等)
・ 政府が重要施設の売却等に関する拒否権の発動が可能な「黄金株」を保有 ・ 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	・ 持ち株比率の規制 ・ 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 ・ 空港運営計画・環境管理計画の作成と政府への提出を義務化



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。

[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ります。

背景と課題

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才以上になろうとしています。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。これら高齢化、身体障害者の実勢をみると、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、航空旅客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5千人以上である航空旅客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航空旅客ターミナル施設について実施するとしています。また、これ以外の航空旅客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円滑化を可能な限り実施するとしています。

＜「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、平成14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)

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の評価は比較的良いとされていますが、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、今後はハードウェア面の整備が急務となっています。

空港の利便性向上には、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交通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、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



では、どうしたらよいのか？

バリアフリーの推進

ユニバーサルデザインの観点から、高齢者・障害者などの交通弱者や、外国人や子ども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。

空港ビルは、バリアフリー推進途上であるものの、バリアフリー基準の未適合部分の改修について、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。

航空事業者は、保有する車椅子やベビーカー、PBL 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。

また、外国人を含めて利用しやすい空港とす

るためには、各種案内表示には英語に加え中国語、ハングルでも表記するとともに、国内外で標準化、共通化されたピクトグラムを多く用いる必要があります。

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。

<航空連合 空港旅客部会のバリアフリー調査において未適合項目が多いもの>

○階段

- ・踏み面端部と周辺の色分けで識別が容易ではない

○エレベーター

- ・出入口戸にガラス等の窓がない、開扉延長機能を有していない

○エスカレーター

- ・上端、下端の付近に進入可否の表示がない
- ・昇降口で3枚以上の踏み段が同一上にならない

○国際旅客施設

- ・筆談用メモの準備がなされていない

(対象空港：千歳、成田、羽田、関西、伊丹、福岡、沖縄)



〔車椅子カウンター〕



〔分かりやすい表示、見やすい表示〕

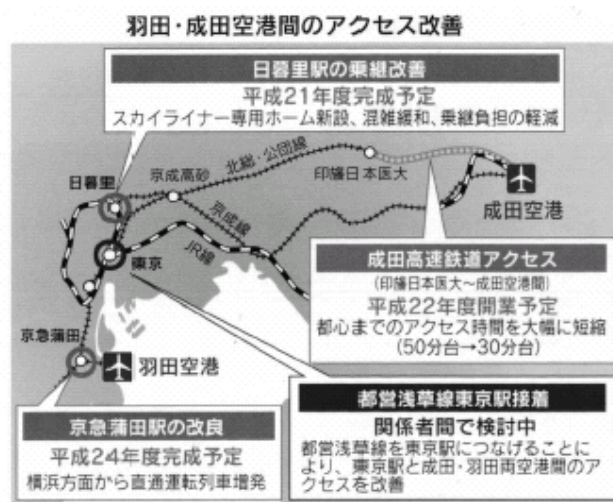
ユニバーサルデザインを取り入れ、空港利便の向上を図る。

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。加えて、旅客利便をより向上させるには、東京駅への乗り入れなどの工夫も必要であると考えます。

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。



出典：国土交通省「航空政策を展望する」

ランプ内における利便向上、環境への配慮

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こと)すべきです。

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、空港公団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、ランプ内の作業者は、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。落雷警報装置を応用することで、羽田空港にて

発生した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。

最後に、環境への配慮も重要です。ディーゼル車など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



についても検討すべきと考えます。