

今後の空港政策の課題について



2002年5月10日

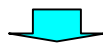
定期航空協会

1. 基本的考え方



我が国の空港政策における重要課題

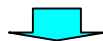
- 1) 首都圏における空港容量の早期拡大
- 2) 空港や航空路の整備・運営の効率化と透明性の向上
- 3) 空港整備の重点化と財源の見直し



航空企業間の自由な競争の促進

利用者負担(着陸料・航行援助施設利用料・航空機燃料税等)の引下げ

(資料1)



低コストで高い利便性のある航空輸送サービスの利用機会を国民に提供する環境の創出



交通インフラ利用コストの低減を通じた我が国経済の活性化

2. 個別課題について

1) 首都圏における空港容量の早期拡大



航空輸送は、今や国民生活や産業活動に欠かせない存在

(国際旅客:5,256万人、国内旅客:9,198万人、国際貨物:293万トン、国内貨物:93万トン。いずれも2000年度データ)

中期的に大きな伸びが予測される成長分野

(国際航空分野の1995～2010年の年平均伸び率の予測は3.2～4%)

(資料2)

他方、需要の6割以上を担う首都圏の空港容量は恒常的に不足

首都圏空港容量の拡大 = 喫緊の課題

羽田空港の再拡張の早期実施

成田空港の容量の一層の拡大及び完全空港化

羽田・成田発着枠制約解消の効果

- a. 規制緩和政策(参入・撤退、運賃設定の自由化等)の実効性確保
- b. 羽田路線便数増による全国の空港運営効率の向上
- c. 1便あたり空港使用料等の引下げと競争促進による航空運賃の低廉化・路線便数頻度増を通じた利用者数の一層の拡大

2) 空港や航空路の整備・運営の効率化と透明性の向上



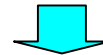
整備(建設、拡張等)効率の向上

我が国における大都市圏の空港整備費用は極めて高額

羽田(沖合展開)	: 約1.5兆円	関空1期(滑走路1本)	: 約1.5兆円
香港(滑走路2本)	: 約1.1兆円	ソウル(仁川・滑走路2本)	: 約0.8兆円
上海(浦東・滑走路1本)	: 約0.2兆円		

(Jane's Airport Review, Flight International等より作成のデータを1USD=120円で換算)

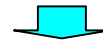
整備費用は空港使用料等を通じ国民、産業界の負担に直結



- a. 既存空港を最大限有効活用することにより新規投資を抑制
- b. 空港整備事業費の削減 (中部国際空港の例)
- c. 整備期間の短縮

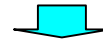
運営効率の向上

我が国の空港整備費は、諸外国に比し高額



既存空港の稼働効率向上による利用単価の引き下げが重要

(資料3)

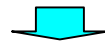


- a. **滑走路処理容量算出方式や運用方法の改善、空域の見直し**
(例:羽田における滑走路処理容量算出方式の見直し) (資料4 - 1、2)
- b. **1時間あたり発着回数の増加**
(環境問題等で1日あたり発着回数の増加が困難な場合でも、需要に合ったダイヤの設定が可能)
- c. **空港や航空路の維持運営に係る費用の把握と効率化の目標設定**
(成田・関空以外の空港では個別の収支が把握されていない)

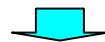
透明性の向上 = わかりやすい情報公開の推進

現状：個別空港毎、管制に係る収支、資産・負債状況が把握されていない

- 国管理の空港並びに管制に係る収入・費用については、すべて空港整備特別会計で一括経理されている。
- 地方管理の空港に係る収入・費用については、各地方公共団体の一般会計で一括経理されている。
- いずれも単年度会計が採用されているため、バランスシートが作成されていない。



- 個別空港毎、並びに管制について、企業会計方式に準じた財務諸表の作成・公表**
- 空港内事業(旅客ターミナルビル、給油施設、駐車場等)の独占性・公共性に鑑み、事業者に対する一部上場企業適用基準による財務諸表の公開**



空港や航空路の維持・運営効率の向上

3) 空港整備の重点化と財源の見直し



空港整備の重点化 (限定的な財源の有効配分)

- a. 首都圏空港整備への集中的財源投入
- b. すでに概成していると考えられる地方空港については、安全・効率化に資する整備に対し財源を投入

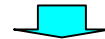
整備財源の見直し

最重要課題

巨額の資金を要する羽田再拡張事業の財源問題

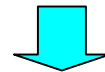
羽田空港沖合展開事業 (1984年～継続中)

本事業は空港整備特別会計で行われているが、事業費のほとんどが空港使用料と借入金(返済原資は空港使用料)によって賄われ、国費の投入がほとんどなされていない。



その借入残高は約1兆円。2002年度における元利金負担は、空港整備総事業費2,571億円のうち41%に相当する約1千億円(元本返済692億円、利払368億円)。

(資料5)



羽田再拡張事業財源のあり方についての新たなスキームの検討が必要

- 羽田の再拡張は、広く全国に航空輸送の利便性の向上と8兆円以上（注）にも上る経済波及効果をもたらすもの。
 - 少なくとも空港用地については、**純粹一般財源で措置するだけの十分な正当性あり。**

（注）2000年度から2010年度までの累計額。運輸省（1994年）「景気低迷下における我が国観光産業が与えている影響とその対応に関する緊急調査」に基づく試算。

- a. **国家財政の逼迫の折、空港整備に対するこれまで以上の一般財源を投入するためには、事業別・省庁別予算配分の見直しが必要不可欠。**

2002年度については、空港整備費に対する純粹一般財源投入額は544億円（対前年 29%）。公共事業費全体（8.4兆円）に占める割合はわずか0.65%。
（資料6）

- b. **公共財産としての空港を魅力ある投資対象とするようなスキームを構築した上で、空港建設への民間資金活用を検討。**