

21世紀にふさわしい

空港整備と財源のあり方について

～ 大規模空港整備への公共事業費の重点的配分に向けて ～

2001年8月
定期航空協会

目次

はじめに	1
1. 航空輸送の現状と今後の見通し	2
2. 空港整備の課題	3
3. 空港整備財源の現状	5
4. 一般財源による大規模空港整備の必要性	7
5. 提言	8



わが国の航空利用者数は、今や1億4千万人を超え、今後も高い成長が期待されています。地方空港の配置は基本的に完了し、空港整備に残された課題は大規模空港、とりわけ需要が最も集中する首都圏の空港整備を早急に進め、容量不足というボトルネックを解消することにあります。

首都圏の空港容量拡大は、航空会社間の競争を一層促進し、運賃の低下と利用者利便の向上をもたらします。また、ボトルネックの解消による便数の増加は、既存空港の効率性を高め、空港や航空路を利用するコストを低下させます。そして、これらの効果は、航空ネットワークを通じて全国に波及します。

これまで、わが国の空港整備への公共事業費配分は、著しく低い水準に位置付けられてきました。しかし、大規模空港の土地、滑走路などの基本施設等は、国の基本的な社会インフラでもあり、かつ、その整備の経済波及効果は極めて大きいことから、全額を一般財源で賄うことが適当と考えます。

他方、経済波及効果が比較的小さく、その範囲も限定的な事業については、ナショナルミニマム確保の観点から必要な場合を除き、空港整備特別会計から資金を拠出すべきではないと考えます。

また、公会計制度の改革を通じて、空港整備特別会計について、企業会計原則に沿った財務諸表を作成・公表し、一般財源と着陸料などの使われ方を国民や利用者に分かりやすく開示するとともに、なお一層の効率性を高める努力を行うことも重要な課題となっています。

定期航空協会では、昨今のわが国の経済社会を取り巻く動きを踏まえ、21世紀にふさわしい空港整備と財源のあり方について検討を重ねてきました。

ここに述べる公共事業の重点化と空港整備・運営の効率化を進めることで、「競争の進展」と「世界に突出して高い航空利用者負担の適正化」の双方が実現し、これらによる人流・物流コストの低減が、わが国の経済活性化に大きく貢献するものであると考えます。



航空利用者は年間1億4000万人(2000年度国内・国際線合計)を超え、航空は国民の足として定着しています。

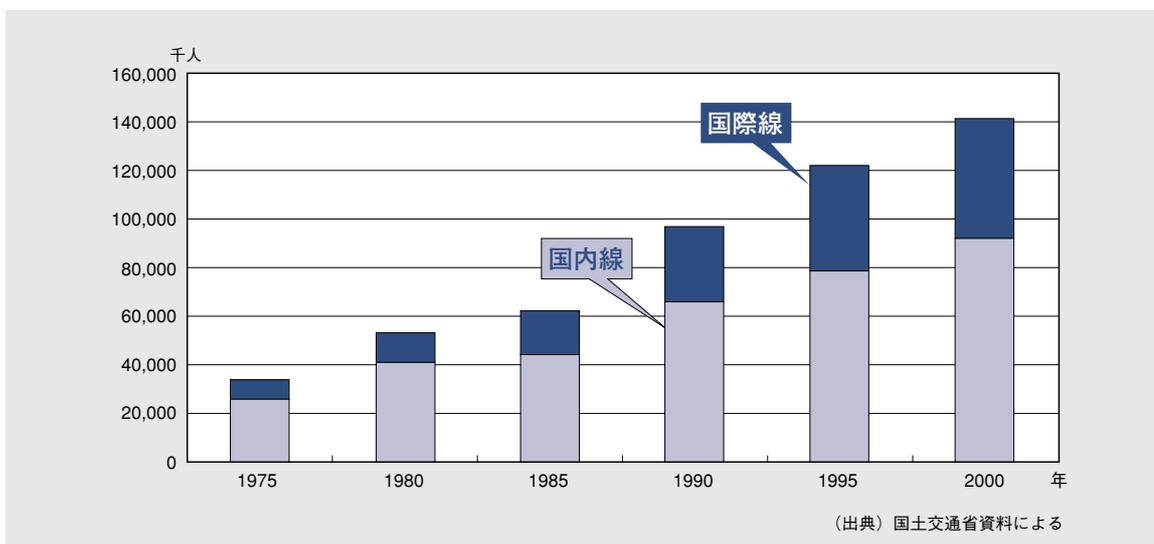
【図表1参照】

将来的にも航空需要は増大することが予想されています。

【図表2参照】

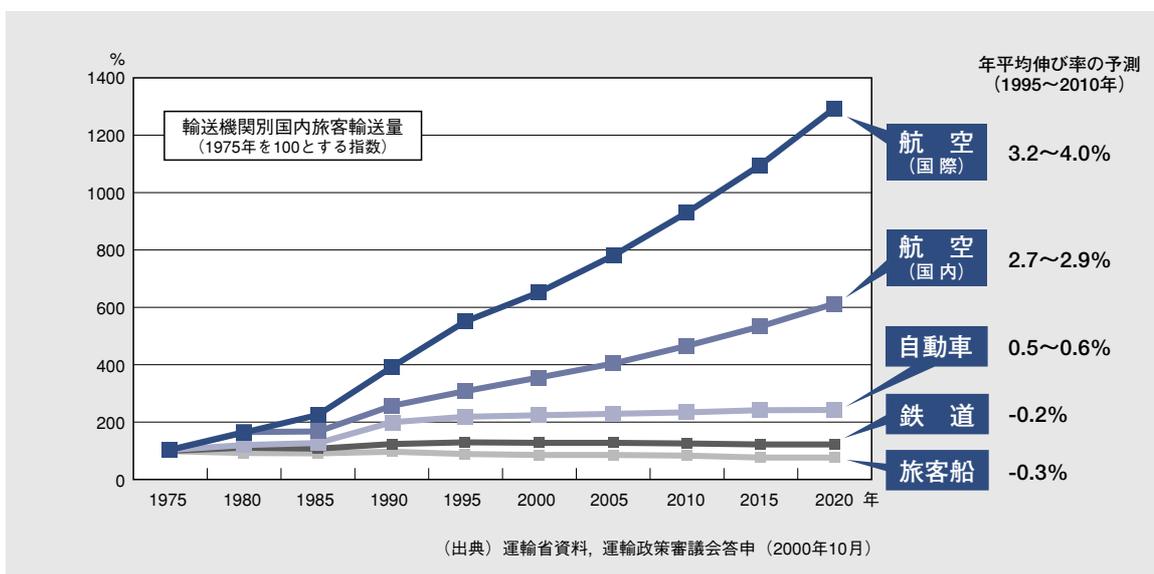
図表1 航空利用者の推移

国内・国際線ともに旅客数は堅調に推移(1975~2000年度の年平均伸び率5.9%)し、全体の旅客数は1億4000万人を越えています。



図表2 輸送機関別輸送実績と需要予測

航空需要は今後とも増大し、2020年には2000年対比で国内線1.7倍、国際線2.0倍に達すると予想されています。



2

空港整備の課題

地方空港の配置・整備はほぼ完了していますが、将来的に航空需要の増大が予想される中、大都市圏の空港整備は未だ十分とは言えず、その整備が喫緊の課題となっています。とりわけ、旅客および貨物需要の6割が集中する首都圏における空港容量の不足が航空輸送に大きな制約（ボトルネック）となっています。

【図表3参照】

図表 3 羽田空港の空港容量



**ボトルネックの
解消は…**

- 競争促進による**運賃の低下**および**利便性の向上**
- 既存空港の発着回数増による**便当り空港使用料の低減**
- 需要の顕在化による**大きな経済波及効果**



経済波及効果……………**約8兆4000億円** (注)
 雇用創出効果……………**約71万人・年**
 (2000～2010年度の累計)

(注1) 2010年度の羽田空港潜在旅客数を7000万人* (1999年度実績5227万人) として計算
*首都圏第3空港調査検討会資料(2000.9.26)より
 (注2) 運輸省(1994年)「景気低迷下における我が国経済に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

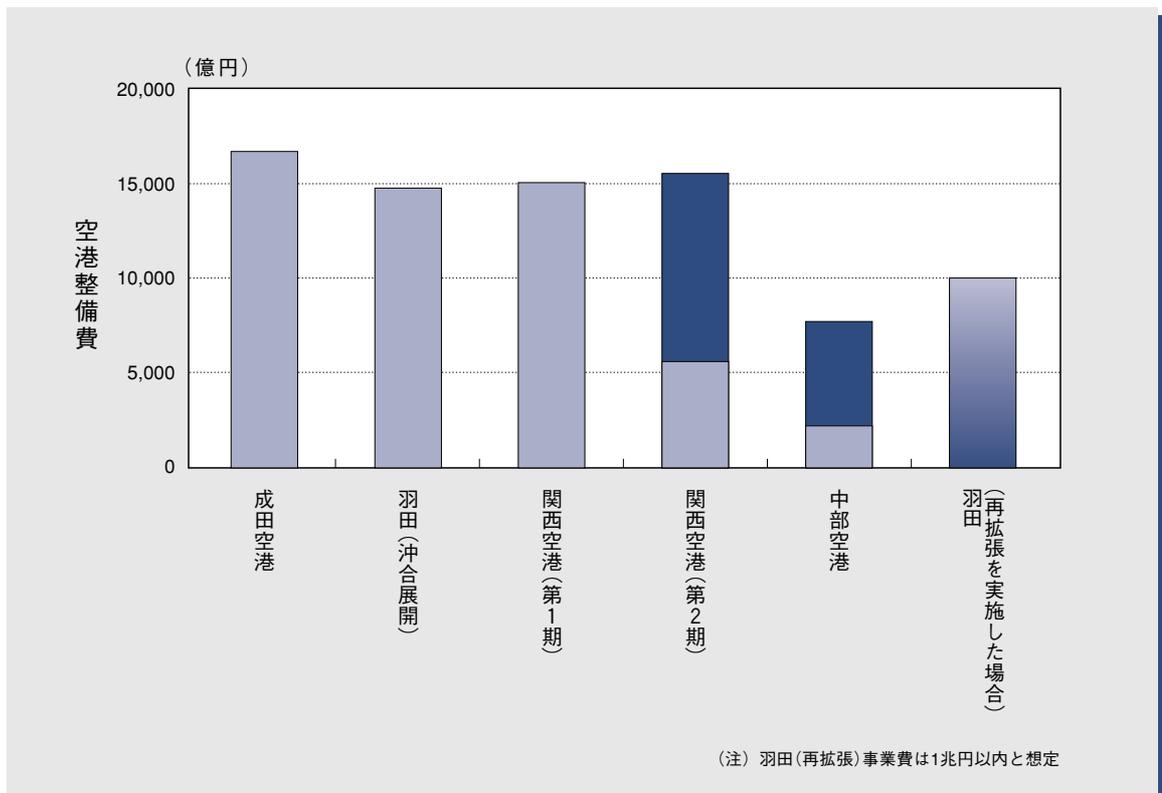


■ 巨額な大都市圏の空港建設資金

今後の大規模空港（羽田・成田・関空・中部）の整備に必要とされる資金は、総額2.5兆円規模になります。

【図表4参照】

図表 4 大規模空港整備費の概要



- 2001年3月までの空港整備費 (5.5兆円)
- 今後必要となる空港整備費 (2.5兆円規模)

(参考) 社会資本整備と経済・財政との整合性について

①新世紀型の社会資本整備～豊かな国民生活や力強い経済活動の基盤となる、効果の大きい社会資本を最も効率的に整備する仕組みを確立しなければならない。

(経済財政諮問会議基本方針 2001年6月)

②各種経済機能が集積した東京をはじめとする大都市圏における様々な経済活動のボトルネックの解消を早期に実現し経済全体の低コスト化・スリム化を促進する必要性が高い。

(自由民主党「21世紀の公共事業を考える有識者会議」2000年11月)

3

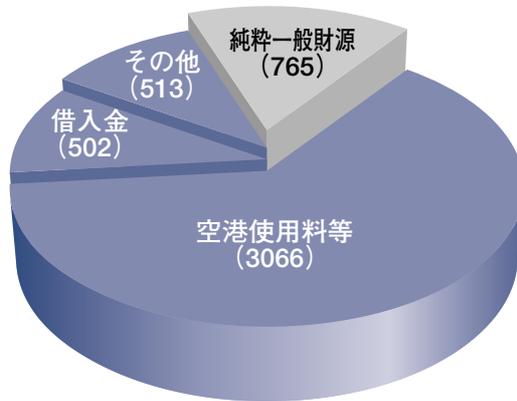
空港整備財源の現状

■ 空港整備費と公共事業費シェア

わが国の空港整備の大部分は、空港整備特別会計（空整特会）によって賄われており、その予算規模は約4850億円（2001年度）となっています。このうち純粋一般財源は765億円（2001年度）で、予算額の約16%、公共事業費全体に占める割合はわずか0.8%に過ぎません。【図表5/6参照】

図表 5 空整特会歳入内訳

利用者負担^{*}は空整特会歳入のうち約84%を占めています。^{*}着陸料・航行援助施設使用料・航空機燃料税・借入金等を含みます。わが国の国際線着陸料は諸外国と比較して3倍の水準にあります。また、航空機燃料税の水準は米国の20倍となっているなど、利用者負担は世界に突出して高くなっています。【(巻末資料) 参考1/2参照】

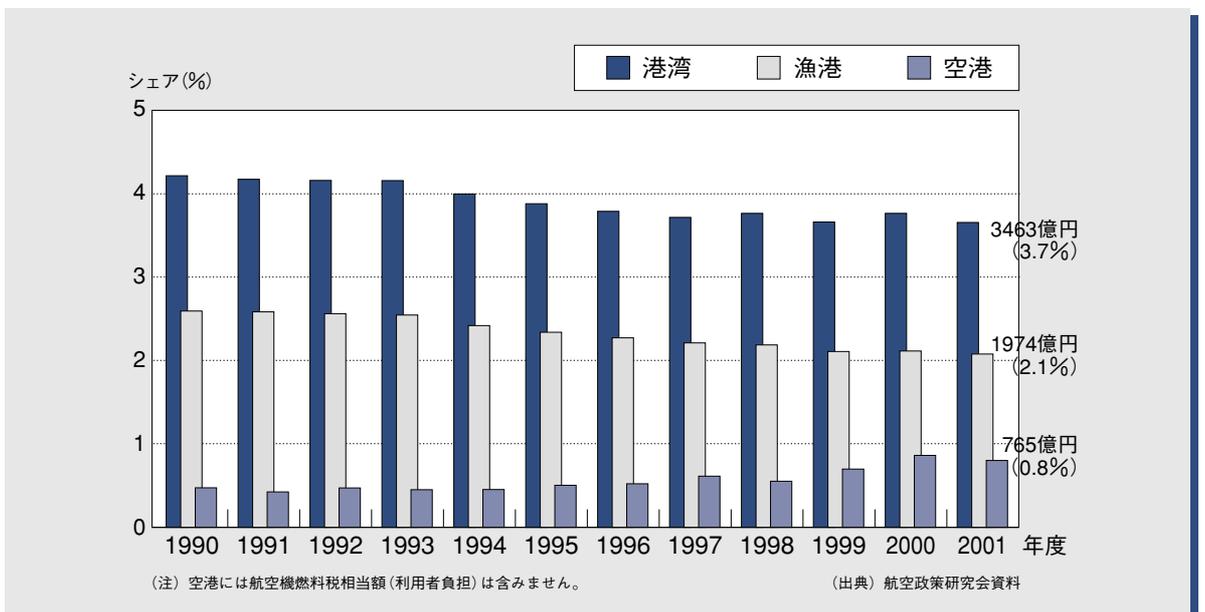


航空利用者負担

括弧内は2001年度予算 (億円)

図表 6 港湾・漁港・空港に対する純粋一般財源投入比率

近年、公共事業費に占める空港整備費の割合は漸増傾向にあるものの、港湾・漁港整備費と比較しても極めて低い水準となっています。





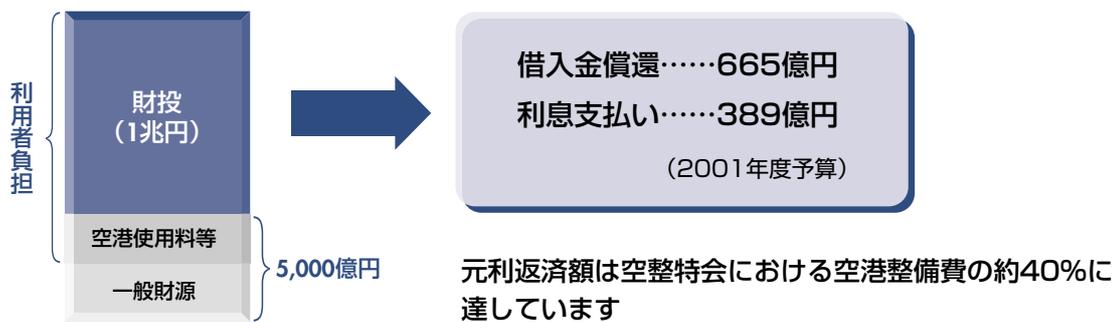
■ これまでの大規模空港整備の財源スキーム

羽田・関空等の建設・整備に投入される一般財源は極めて少なく、必要資金の大半は財政投融资等の借入金によって賄われてきました。

これら借入金の残高は2.5兆円(羽田1兆円、成田0.5兆円、関空1兆円)に達しており、その大部分は利用者の負担となります。

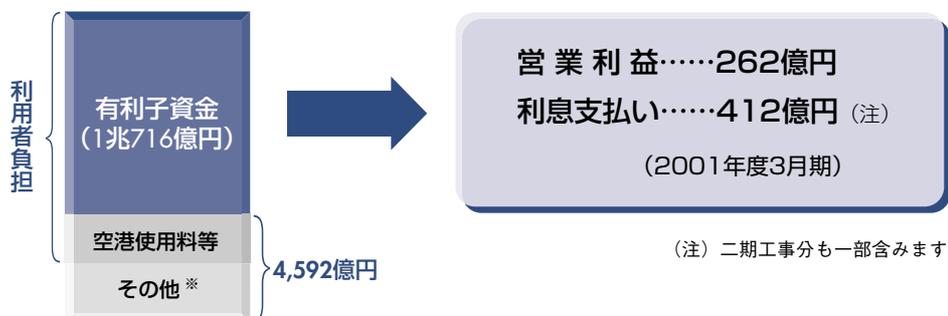
羽田(沖合展開)

総事業費1.5兆円の約2/3は財投資金が充てられました。その結果、現在の債務残高は約1兆円となっており、これらは基本的に全て利用者負担によって償還されます。



関空(一期)

総事業費1.5兆円の70%は財投・民間からの借入金等の有利子資金が充てられました。その結果、現在の債務残高は約1兆円となっており、その大部分は利用者負担等によって返済されます。



*一般財源および地方公共団体・民間からの出資

関西国際空港(株)は、営業利益を計上しているものの、膨大な借入金に対する金利負担が重荷となっています。今後さらに、二期工事を含めた関西国際空港の整備には、巨額な資金が必要になります。



今後も高い成長が期待される航空輸送における最も重要で緊急の課題は、大都市圏、とりわけ需要の最も集中する首都圏の空港容量を拡大することにあります。

一方、空整特会の主たる財源である着陸料などの利用者負担は、世界に突出して高い水準となっています。また、これまでに、大規模空港整備に対して2.5兆円を超える借入金が入入されています。そのうち空整特会の債務残高は約1兆円となっており、その元利金の返済額は、空整特会における空港整備事業費の約4割に達しています。

今後、大規模空港の整備を進めるにあたり、これ以上を借入金に頼ることは、特会の歳出構造を硬直化させるだけでなく、中長期的に国民負担を増大させることとなります。

国家財政が逼迫する中、限られた公共事業費を効果の大きい分野に重点配分することが求められていることから、羽田空港の再拡張をはじめとするわが国の経済社会全体に広く波及効果をもたらす大規模空港整備には、過去の経緯にとらわれることなく、一般財源を重点的に投入することが必要であると考えます。



- 1 大規模空港の土地と滑走路などの基本施設等の整備については、全額を一般財源で賄う。
- 2 関西空港に対し、企業としての自立的経営が成り立つよう、整備費用の大部分を航空利用者が負担するスキームを見直し、一般財源等による財政支援を行う。
- 3 経済波及効果が比較的小さく、その範囲も限定的な空港整備については、ナショナルミニマム確保の観点から必要な場合を除き、空整特会から資金を拠出しない。



【 効 果 】

将来にわたって必要不可欠な「国民の財産」である大規模空港の容量を一般財源によって拡大することで、中長期的には、空港整備に対する一般財源の投入額を削減することが可能となります。

また、大規模空港の容量拡大は、航空運賃と利用者負担の低減をもたらします。

- 航空会社間の競争促進による**運賃の低下・利便性の向上**
- 既存空港の発着回数増による**便当り空港使用料の低減**
- 公共事業費の適切な配分による**利用者負担の軽減**

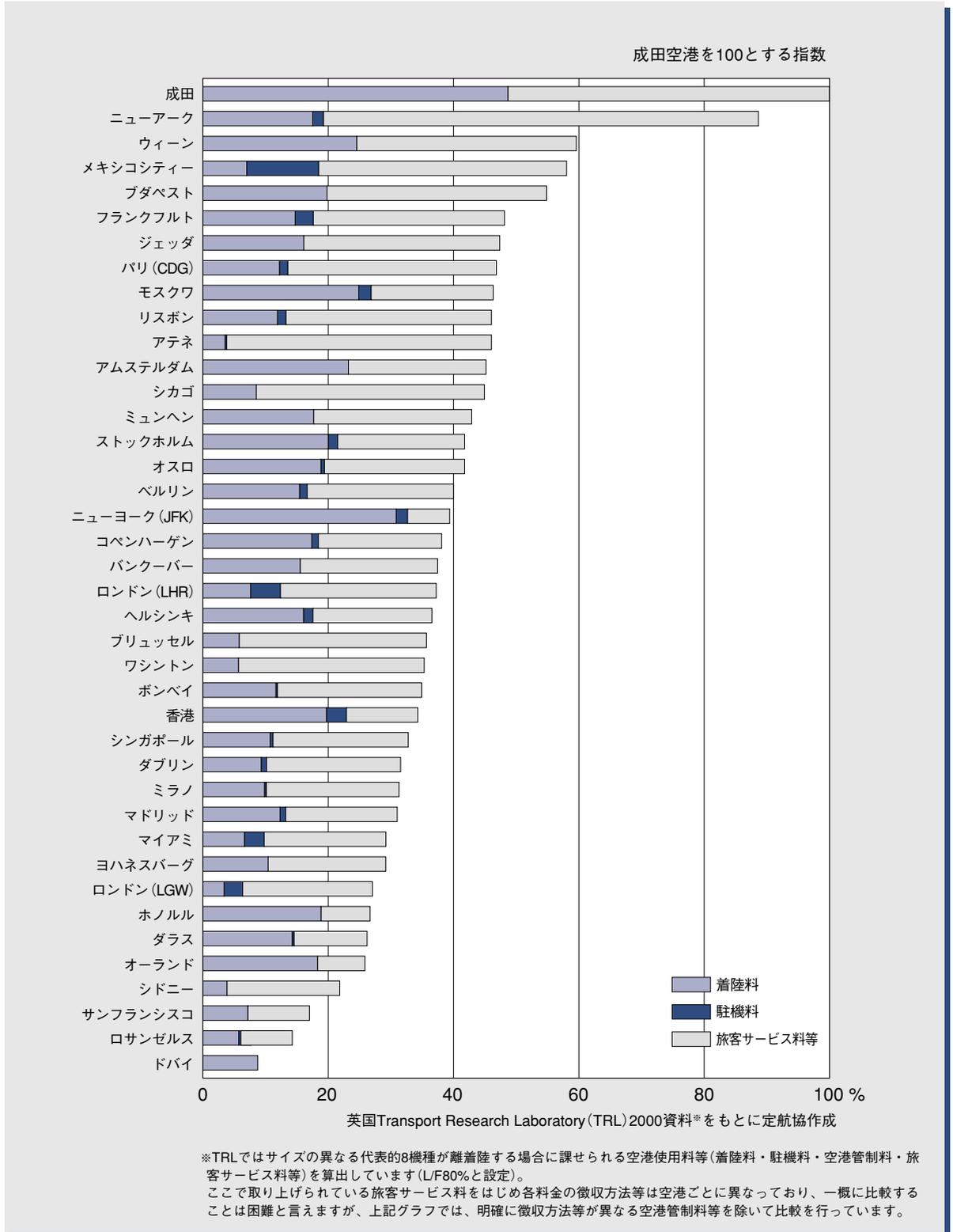
大規模空港における供給制約という「航空輸送のボトルネック解消」とともに、「運賃の下落、利用者負担の軽減」による需要喚起効果によって、高い潜在的成長力を持った航空需要が顕在化することが予測されます。

そして、需要の拡大によってもたらされる経済効果は、航空ネットワークを通じて広く全国の産業に波及し、わが国経済の活性化に大きく貢献するものと考えます。

(巻末資料)

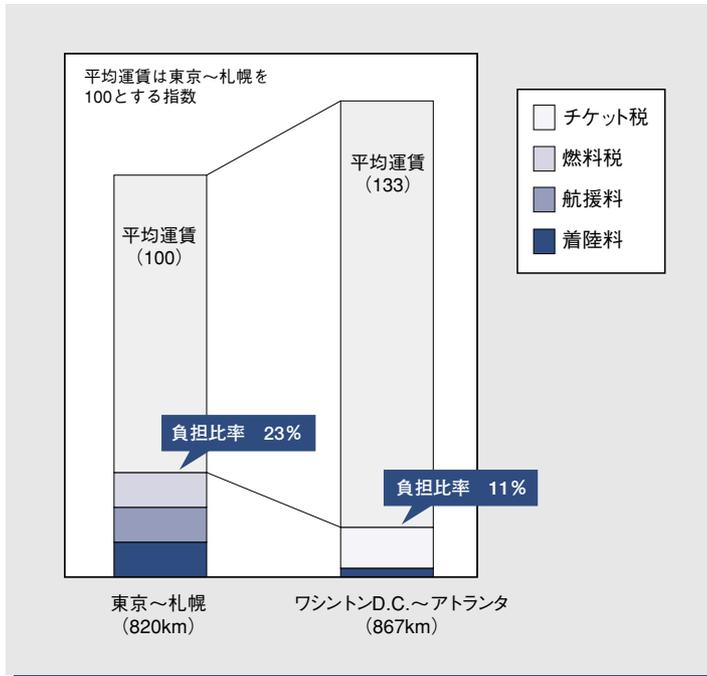
参考 1 世界主要空港における空港使用料等の比較

成田空港における空港使用料等（着陸料・駐機料・旅客サービス料等）でみた場合、旅客の負担は世界に突出して高い水準となっています。





参考 2 国内線平均運賃に対する空港使用料等の日米比較



東京～札幌線のお客様一人あたりの支払運賃(平均運賃)に対する空港使用料等の負担比率は、同等程度の距離帯のワシントンD.C.～アトランタ線に比べて極めて高い水準にあります。

- (注1) 着陸料は、B767-300型機(最大離陸重量130トン)として算出
- (注2) お客様一人の各負担額については、B767-300型機(272席)において搭乗率65%として算出。
- (注3) 燃料税額は、B767-300型機の当該区間の平均燃料消費量推定により日本26,000円/KL、米国4.4セント/ガロンとして算出。
- (注4) 米国におけるチケット税額は、平均運賃額×10%。
- (注5) 為替レートは1USD=107.8円(2000年1月～12月平均値)。
- (出典) 米国：BACK INFO(2000年1月～12月)
日本：航空3社データ(2000年度)

参考 3 空整特会の予算概要(2001年度)

(単位：億円)

歳入			歳出		
区分	歳入額	構成比	区分	歳出額	構成比
1. 一般会計から	1,638	33.8%	5. 空港整備事業	2,796	57.7%
○純粋一般財源	765	15.8%	○大都市圏拠点空港	2,009	41.4%
○航空機燃料税	873	18.0%	・関西国際空港	408	8.4%
			・中部国際空港	202	4.2%
			・東京国際空港	1,258	26.0%
			事業	204	4.2%
			借入金償還※	1,054	21.7%
2. 空港使用料	2,193	45.3%	・新東京国際空港	129	2.7%
○着陸料等	908	18.7%	・首都圏空港	12	0.2%
○航行援助施設	1,285	26.5%	○一般拠点空港	787	16.2%
3. 借入金(財政投融资)	502	10.4%	6. 環境対策事業	230	4.7%
4. 雑収入等	513	10.6%	7. 航空路整備事業	216	4.5%
合計	4,846	100%	8. 空港等維持運営費※※	1,591	32.8%
			9. 離島航空事業助成費	13	0.3%
			合計	4,846	100%

※ 支払金利を含む
 ※※ 空港等維持運営費には、国が設置・管理する22空港の維持・運営費、管制保安業務の維持運営費(人件費を含む)、空港用地借料等が含まれます。

(出典) 国土交通省資料による

〒105-0014

東京都港区芝3-1-15

芝ポートビル8F

定期航空協会

TEL 03-5445-7136

FAX 03-5445-9527

