

**「空港の設置及び管理に関する基本方針」
の策定にあたって**



2008年9月4日

定期航空協会

1. 今後の空港整備のあり方について



(1) 首都圏空港容量の拡大について

- 首都圏における空港の処理容量は、おおむね10年後には限界に達することが予想されており、さらなる容量拡大に向けた措置を速やかに講じるべきである。
- 具体的には、空域・航空路の見直し、管制能力の向上等と併せて、発着容量の拡大に資する誘導路、駐機場、ターミナル等の整備を速やかに実施すべきである。

(2) その他の空港の整備について

- 空港整備が概成している中で、今後の滑走路の延長、新設、移転といった大規模整備のニーズに対しては、需要を十分に精査した上で、既存ストックの有効活用を第一義として慎重に検討すべきである。

2. 空港機能の高質化と利便性の向上等について



- 就航率向上のため、ILSの高カテゴリー化や双方向化等の全天候運航型の空港インフラや、滑走路への誤進入防止など安全の向上に資する機能について、各空港におけるニーズを考慮した上でその整備を推進すべきである。
- 利用者の利便性を向上させるため、都市と空港のアクセス改善に積極的に取り組むべきである。
- 空港を活用した地域振興の取り組みについては、航空会社としても協力を惜しむものではないが、基本的には「まちおこし」の一環として、地元による、より一層の創意工夫が重要であり、その負担を航空利用者に求めることのないよう留意すべきである。

3. 空港の安全対策について



- 不法侵入、ハイジャック防止などの航空保安対策は、国家に対するテロ防止が目的であり、これらの費用は航空会社や利用者ではなく、国が純粋一般財源によって負担すべきである。
- 空港の耐震対策は、必要性を精査し明確化した上で、その要否を判断すべきである。尚、実施する場合には、国として必要な緊急時のインフラ確保、危機管理との目的に鑑み、国が純粋一般財源によって費用を負担すべきである。



4. 空港の財務体質について



(1) 空港整備特別勘定の透明性の向上等について

- 「空港の維持運営」については、空港毎の財務諸表を作成、開示し、収支の透明化を図ることによって、空港毎に「その規模に見合った歳出規模」にあらためていくことが必要である。
- 「空港の整備」については、整備事業を目的や内容に応じて評価し、これに基づいて、空港毎の国の負担・補助を決定、公表するなど、明確な基準に基づく透明性の高い予算配分ルールを設定すべきである。

(2) 関西国際空港株式会社の財務体質の抜本的な改善について

- 関空会社の財務状況は、自らの営業努力の範囲を超えており、経営の再建と利用者負担の軽減のために、財務体質を抜本的に見直すスキームの検討が必要である。

5. 首都圏空港の役割分担、連携の確保について



- 羽田と成田を一元的に捉え、首都圏空港としての機能を最大限に引き出して活用すべきである。その中で、羽田空港は、昼間時間帯は国内線拡充分の十分な発着枠を確保した上で、時間価値の高い近距離国際線で活用すべきである。また、成田空港は国際線基幹空港として活用し、更なるネットワークの充実を図るべきである。(日本航空)
- 羽田空港については、昼間時間帯における発着回数や就航地の制限撤廃も含め、更なる国際化を推進するべきである。また成田空港については、国内線の更なる充実を図るべきである。(全日本空輸)
- 羽田空港については、貨物専用便についても、如何なる地点へ如何なる時間帯でも就航できるよう開放すべきである。また、羽田と成田間の貨物輸送が自由に行われるよう関税法等の規制緩和を進めるべきである。(日本貨物航空)