

【交通政策審議会航空分科会空港整備部会ヒアリング資料】

「中間とりまとめ」に対する 交運労協の考え方

2002 年 9 月 17 日

全日本交通運輸産業労働組合協議会（交運労協）

- 1 . 国際拠点空港の上下分離方式 P . 1
- 2 . 首都圏空港整備とその財源 P . 4

関空 2 期事業については、需給見通しを改めて精査する必要があります。

- 総需要の動向
- 成田空港への、暫定滑走路供用開始による国際線需要のシフト（7 月の国際旅客数は前年比 79%、成田は 108%）
- 中部空港への、開港（2005 年予定）後の国際線・国内線需要のシフト（乗り継ぎを含む）

既存の滑走路を最大限に活用することも必要です。

- 管制基準値の見直し（羽田・成田で実施済み）、施設（高速離脱誘導路など）の整備による発着容量の拡大
- 伊丹空港の発着容量拡大の可能性

さらに、関空の採算性を確保するためには、事業の抜本的な見直しが必要です。

- 空港用地の国有化が 2 期事業を進める前提条件
- 埋め立て以外の工事を一時中断し、供用開始時期（2007 年予定）を延期すべき

「上下分離方式」の前提となっている、「関空 2 期事業については予定どおり工事を着実に推進する必要がある」との考え方には同意できません。

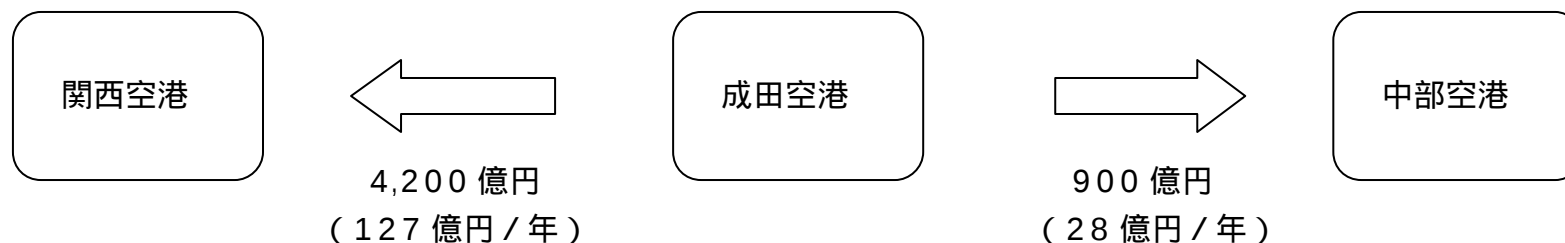
空港の上物法人の完全民営化は、効率性・透明性を高める手段として賛成です。

そのためには、民間が出資しやすい制度設計が必要です。

- 民間が投資しやすい形態について、投資する側に立ったシミュレーションが必要
- 3 空港に加え、羽田、伊丹をそれぞれ上下分離する案
「成田と羽田」「関西と伊丹」をセットにしてそれぞれ上下分離する案 についても比較検討すべき
- 国土交通省の「上下分離方式」について、下物法人全体と羽田、伊丹両空港の収支試算結果も明らかにすべき
- 独占事業である空港内駐車場や空港関連施設（ビル、熱供給、通信など）も含めた上物法人とすべき

成田・関空・中部の 3 空港を合わせた下物法人は内部補助であり、反対です。

- 空港整備財源の問題解決にはならないばかりか、空港ごとの採算性、責任の所在が曖昧に
- 「特定債務等処理勘定」で成田の利益が関空 2 期に注ぎ込まれ、引き下げられるはずの成田の着陸料は高止まり



国土交通省の「上下分離方式」では、完全民営化は困難です。

- 最も民営化しやすい成田には、「特定債務等処理勘定」の重い負担
(航空局試算：33年間で5,100億円、年平均では154億円、航空系収入1,322億円/年の12%は関空・中部へ)
- 上物法人が自由に設定できるはずの着陸料は、下物法人の設定する賃借料に縛られ、裁量が大幅に制約される

「上下分離方式」に絡めた3空港の負担平準化の考え方は、理解できません。

- 3空港はそれぞれ別の経緯で建設されたものであり、内部補助によって平準化する根拠なし
 - ・成田 = 特殊法人(公団) [出資比率：国100%]
 - ・関空 = 特殊会社(株式会社) [出資比率：国2/3、地方自治体1/6(1期)、民間1/6(1期)]
 - ・中部 = 指定法人(株式会社) [出資比率：国2/5、地方自治体1/10、民間1/2]
- そもそも3空港の需要エリアは異なっており、敢えて競争条件を平準化する必要なし

3 空港を含む大都市拠点空港は、一般財源を投入して下物(用地)を国有化した上で、上物(空港 + ビル・駐車場など付属施設)の民営化を進めるべきと考えます。

- 特に海上空港である羽田(再沖合展開)、関西、中部の用地埋め立ては国土の拡張
- 大都市拠点空港整備は日本の国際競争力を高め、経済を発展させる国家的意義が大

羽田空港の再拡張による容量拡大が最重要課題であることに、異論はありません。

- 路線・便数の増加や競争の一層の促進で、利用者の利便性がさらに向上
- 既存の地方空港の有効活用や、首都圏と地方との間の人流・物流の活発化で、地方経済も活性化
- 容量拡大のためには、東京都の上空通過や民間空域の拡大を進めることも必要

成田空港の平行滑走路を国際標準の 4,000m 級とすることも、喫緊の課題です。



- 人流・物流の拠点としての機能を高めることで、空港競争力、都市競争力が向上
- 訪日外国人増加を通じた観光振興と雇用創出で、日本経済が活性化
- 成田空港と羽田空港とを結ぶ鉄道アクセスを改善し、羽田空港との一体的な運用を検討すべき

首都圏空港のボトルネックの解消は、日本経済全体の活性化のために不可欠です。

- 羽田・成田両空港を最大限に有効活用するための投資、施策を最優先すべき

首都圏空港整備による受益者は、航空利用者だけではありません。

- 「中間とりまとめ」にもあるように、日本全体の国際競争力向上や経済発展、地域の活性化が図られる
- 一方、利用者負担は国際的に見て極めて高額（国際線着陸料は海外の約 3 倍、航空機燃料税は米国の約 20 倍）

空港整備特別会計への純粋一般財源の投入は、わずか 544 億円です。

- 公共事業予算全体における空港整備のシェアは、0.65%（港湾は 3.70%、漁港は 2.38%）
- 空港整備特別会計歳入に占める純粋一般財源の割合は 11.9%（港湾整備特別会計では 74.5%）
- 日本の国際競争力を強化していくためのライフラインとしては、空港も港湾も同じはず
- 来年度概算要求でも、空港整備の国費要求額は今年度の 118.4%に過ぎない（省内でのシェアは 2.05%→2.19%）

首都圏空港整備を早急に進めるためには、一般財源の大幅な投入が必要です。地方

空港新設が終わった今、空港整備特別会計は、廃止を含め抜本的に見直すべきです。

- 空港整備に伴う一時的かつ巨額の資金需要に対応する上で、現行の硬直的な特別会計の枠組みでは限界
- 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が必要
- 公共事業予算の 84%を占める国土交通省において、縦割りを脱却し、首都圏空港整備に必要な財源を確保すべき
- 空港の運営・維持管理は、特別会計によるプール制をやめて独立採算制とし、透明性の確保と責任の明確化を