

ヒアリング結果を踏まえた論点整理

平成14年11月
国土交通省航空局

ヒアリング結果を踏まえた論点整理

関西3空港の在り方について

ヒアリングでも意見が述べられたように、関西3空港の適切な機能分担や連携の在り方については、今後さらに、関係者間で検討を深めることが必要ではないか。

都市型空港としての大阪国際空港の望ましい姿について

大阪国際空港については、同一都市圏の中に関西国際空港が存在し、また関西圏全体としての空港容量に余裕があるため、騒音を軽減する方向に重心を移すことが可能な状況にある。

これに対して、ヒアリングでは、「これまで国としても大阪国際空港の活用拡大を図ってきた経緯がある」、「現在は環境問題と利用者利便のバランスの取れた運用がなされている」等の趣旨の意見も述べられたが、都市型空港としての大阪国際空港の望ましい姿は、どのようなものと考えるべきか。

騒音軽減を図るための空港運用について

騒音軽減の重要性自体は理解されているものの、ヒアリングにおいては、ジェット桝のプロペラ桝への振替や4発・3発機材の制限等、具体的な騒音軽減方策に関する意見には相違があり、さまざまな検討課題も指摘されている。

具体的方策の組み合わせや実施スケジュールに関する検討を深めようとする場合、騒音軽減の効果、経済的合理性等のほか、どのような点を考慮に入れて議論していくべきか。

空港整備法上の位置付けについて

空港整備法上の位置付けの見直しについては、これまでの歴史的経緯を強調しつつ、見直しを直ちに行うべき状況変化がないことを指摘する意見が強いが、見直しを行うことの意義や緊急性についてどのように考えるべきか。

環境対策費の負担の在り方について

大阪国際空港の利用者に環境対策費にかかる特別の負担を求めることについては、必ずしも否定的でない意見の中にも、受益と負担の関係の明確化等、国が説明責任を果たすことを求める意見が多かった。

このことを踏まえれば、負担を求める場合には、より丁寧な形で負担を求める理由や根拠を示すべきではないか。

(別紙参照)

大阪国際空港の着陸料の引上げについて

1. 15年度以降の空港整備特別会計

～構造的な歳入不足が見込まれ、着陸料収入の確保が必要～

本年8月の航空分科会「中間とりまとめ」においても指摘されているとおり、今後の空港整備については、羽田再拡張等の大都市圏拠点空港の整備を、緊急に、かつ、着実に実施していく必要があり、15年度以降はこうした重点的な取り組みが必要となっている。

このため、全ての空港整備事業について徹底した見直しを行い、必要な事業を選別して予算の縮減に努めるとともに、一般会計からの繰り入れの増額等に努めているところであるが、公共事業全体が抑制される中でこれらにも自ずから限度があることから、15年度以降の空港整備特別会計の収支均衡を図るためには、更なる事業の見直し等と併せて着陸料収入の増加を図ることが必要不可欠な状況となっている。

2. 着陸料の基本的な考え方

～プール制を維持しつつ、受益と負担のバランスへの配慮が必要～

空港は単体では機能せず、他の空港とともにネットワークを形成してはじめて有効に機能する。空港整備特別会計は、限られた財源を用いてネットワークを迅速に整備するため、全国の着陸料等の空港使用料をプールして必要な空港整備に重点的に投入する効率的、効果的なスキームとして、重要な役割を果たしている。

また、着陸料等の空港使用料は、「使用料」たる性格から、「空港利用の対価」として、受益と負担のバランスにも配慮していくことが必要である。

3. 環境対策費の負担の基本的な考え方

～原則として、プール制のもとで均一の負担とすることが合理的～

民家防音工事、移転補償等の狭義の環境対策費は、環境基本法に基づく環境基準（W値75）を上回る場合の対策費であり、既存空港については環境基準を極力満たすよう運用改善を図って対策費を縮小していくことが望ましく、今後、新設・滑走路延長等を行う空港につい

ては、原則として当初から環境基準を満たすよう整備すべきである。

こうした空港ごとの措置を前提とすると、受益と負担のバランスの観点からは、環境対策費については、個別空港ごとに負担水準を定めることが空港別の利用者（航空会社又は旅客）間の負担の公平にかなうという見方も可能である。

しかしながら、現在においては、全国的に見ると、当該地域に他に代替できる空港がない場合がほとんどであり、利用者は当該空港を利用せざるを得ない状況にある。このように他に代替できる空港がない場合には、全国ネットワークの一部をなしている当該空港の存立のために不可欠の環境対策費は、全国の空港利用者によって均一に負担される方がより合理的であり、受益と負担のバランスに欠けるところはないと考えられる。

4．大阪国際空港の環境対策費の負担の在り方

～特別な事情の下では特別の負担を求める合理性があるのではないか～

大阪国際空港は、同じ大阪都市圏内に環境基準をクリアできる関西国際空港を有しており、これら2空港については、航空会社においても「マルチエアポート」として自由に選択できる仕組みが整えられている。その中であって、大阪国際空港は、既成市街地内にあって環境負荷が高い反面、大都市中心部に近いという利便性が高く評価されてきており、こうした利用者の選択の結果として、環境対策が継続的に必要になっている側面があると考えられる。

また、関西国際空港は、大阪国際空港の騒音問題の抜本的な解決を図るため、多額の費用をかけて整備せざるを得なかったが、一方で、大阪国際空港については、航空需要に対応して引き続き本格的に運用されるとともに、近年かなり縮減されたとはいえ他空港に比較すれば著しく高い毎年100億円近い額の環境対策費が投じられている。

こうした特別な事情を考慮すれば、大阪国際空港の環境対策費については、そのすべてを全国の空港利用者による均一の負担によるのではなく、一定の部分についてはその利用者によって特別な負担を求めることとして、現行の大阪国際空港の着陸料を相当額引上げることにも合理性があると考えべきではないか。

もとより、こうした特別の負担は、大阪国際空港の利用を著しく制限するようなものであったり、その徴収により大阪国際空港の航空路線が他の輸送モードに対する競争力を失って利用されなくなるといった事態を招くものであってはならず、適正な水準に設定されるべきである。

5. いわゆる「2重負担」論に対する考え方 ～2重負担とは考えられない～

平成8年の「空港使用料に関する有識者懇談会報告（H8.6.18）」において、「関西国際空港の整備等に見られるように、環境対策と一体となった空港整備が行われるようになっており、環境対策と空港整備、すなわち特別着陸料と普通着陸料とを別立てとする必要性が希薄になっている。」旨が指摘され、現行の着陸料への一元化が行われて以降、着陸料は、環境対策費のみでなく、空港の整備・維持運営全般の費用を賄うことを目的に、空港使用の対価として徴収されている。

大阪国際空港の利用者が負担している着陸料が、既に環境対策費を含む整備・維持運営全般の経費に財源として充当されていることは事実であるが、空港整備特別会計については、一般会計から相当額の繰り入れをしてもなお、大幅な収支不足を生じるのが避けがたい状況となっているのが現状である。

このように、必要な支出を賄うために既存の着陸料収入では不足し、追加的な負担を求めざるを得ないという状況に至った場合には、利用者間の負担の公平の観点に照らし、当該負担の担い手を誰に求めることとするのが最も適当であるかという判断が必要となるものであり、「（既に負担しているので）追加的な負担は2重負担にあたる」との考え方は妥当性を欠くと考えられる。