

## 【第3回空港整備部会報告】

## 交運労協の空港整備に対する考え方について

2002年5月10日（金）

全日本交通運輸産業労働組合協議会（交運労協）

## 1. 今後の空港整備の基本的考え方について

- (1) 重要な社会資本である空港の今後の整備のあり方を考えるにあたっては、日本経済全体への波及効果や財政状況、ならびに日本の国際競争力の観点から捉える必要がある。
- (2) 容量の逼迫している首都圏（羽田・成田）空港の整備は、こうした観点から緊急度・重要度の高い国家プロジェクトである。
- (3) 現在の硬直的な空港整備特別会計の枠組みでは、機動的な空港整備は不可能である。従来型の固定的な空港整備計画ではなく、首都圏空港など個々のプロジェクトごとに、公共事業全体の中での優先順位に基づき、一般財源を大幅かつ柔軟に投入する仕組みが必要である。そのためにも、日本全体の航空ネットワークをどのように構築していくかという視点がより強く求められる。空港配置を全体として調整していく枠組み作りが必要である。

## 2. 国際拠点空港の整備について

- (1) 成田空港については、少なくとも当初計画どおり2,500mの平行滑走路の完成を急ぐとともに、国際標準である4,000m級滑走路を早急に整備する必要がある。
- (2) 関西空港については、採算性の観点から空港用地の国有化が第2期事業を進める前提条件と考える。また、需要動向を踏まえ、埋め立て以外の工事の一時中断や、供用開始時期の延期も検討すべきである。
- (3) 大都市拠点空港については、用地を国有化した上で、運営は付帯施設を含めて空港ごとに民営化し、透明性と効率性を高めるべきと考える。  
国土交通省の提唱する「上下分離方式」に関しては、空港整備財源の問題解決にならないばかりか、空港ごとの採算性、責任の所在が曖昧になり、かつ内部補助の仕組みを残すことから、反対である。

### 3. 国内空港の整備について

- (1) 羽田空港の再沖合展開については、利用者利便の向上および既存施設の有効活用の観点から、1日も早く完成させる必要がある。  
また、羽田空港を十分に活用するためには、横田空域の返還や東京都上空通過の実現が必要であり、これらに関しても早急に着手すべきである。
- (2) 一方、地方空港については、既に着工しているものも含めて一旦建設を凍結し、至近の動向を織り込んだ正確な需要・収支予測を改めて行って、必要性を再検証する必要がある。あわせて、その具体的基準づくりが求められる。
- (3) 特に静岡・神戸の両空港については、需要・収支予測や空域などに関して大きな疑問がある。  
静岡空港の需要予測には、羽田・中部空港に対する競争力や新幹線・高速道路との分担が十分織り込まれていない。  
神戸空港に関しては、関西空港の第2期事業が進められている中、需要面のみならず、輻輳する空域での安全性の面でも問題があると考えられる。  
これらのことから、国の調整能力が求められるところである。

### 4. その他

- (1) 空港運営にあたっては、空港ごとの採算性を明確にするとともに、空港本体のみならず空港ビル、駐車場などの付帯施設も含めた一体的な運営を行って収支を改善し、利用者に還元する必要がある。
- (2) 少なくとも、公共施設で独占事業を営む空港ビルや空港関連施設の経営には透明性が求められることから、経営の合理化努力を行うとともに、経営実態を開示する責任がある。
- (3) 交通政策審議会航空分科会や空港整備部会は、今後の空港整備計画に関する方策を審議する、国民にとって大変重要な機関である。  
従来の審議会のように行政主導に陥ることなく、政治介入も排除した、利用者・納税者・国民の視点に立った闊達な議論を経て、社会的に評価される結論を導き出していただきたい。

以上