

## 財源問題について

### ．空港整備特別会計の現状

#### 1 ．空港整備特別会計の歳入・歳出構造

空港整備特別会計においては、歳入として、一般会計から受け入れる一般財源及び航空機燃料税収入の 11/13 相当額（2/13 相当額は一般会計から空港関係地方公共団体に対して譲与）、航空事業者等から徴収する空港使用料（着陸料等、航行援助施設利用料）、財政融資資金からの羽田空港沖合展開事業に係る借入金等がある。

歳出としては、空港整備事業（大都市圏拠点空港、一般空港の整備）、環境対策事業、航空路整備事業、空港等維持運営費等がある。

近年、大都市圏拠点空港の整備に投資の重点化を図っており、平成 14 年度予算においても、空港整備事業費の約 74 %を占めるに至っている。

歳出規模としては、最近では 5,000 億円に満たない程度の規模で推移しており、平成 14 年度予算においては 4,577 億円となっている。

【資料：1 - 1 ～ 4】

#### 2 ．平成14年度予算の概要

平成14年度予算における歳出については、関西国際空港 2 期事業、中部国際空港等の大都市圏拠点空港整備のために約 1,300 億円の資金が必要となった。また、羽田空港沖合展開事業に係る財政融資資金の元利償還金が約 1,000 億円となっ

た。

このため、最大時（平成8年度）には約1,360億円あった一般空港の整備については663億円とし、また、最大時（昭和57年度）には約1,000億円あった環境対策事業についても180億円とする等、他の歳出項目について徹底的な見直しを行った。

歳入については、政府全体として、徹底した歳出削減が進められ、平成14年度予算においては大幅に公共事業関係費が削減（対前年度比10.7%減）され、空港整備についても他の公共事業と同様、一般財源が削減され、対前年度174億円減の1,464億円（対前年度比10.7%減）となった。

また、空港使用料（着陸料等、航行援助施設利用料）については、米国同時多発テロの影響により、対前年度27億円減の2,166億円となった。

なお、平成14年度予算は、平成13年度第2次補正予算とあわせて、所要額が確保されるに至っている。

【資料：1 - 5、6】

## ．今後の空港整備特別会計の基本的方針

### 1．今後の空港整備特別会計の見通し

平成15年度以降も、羽田空港東旅客ターミナルの整備、中部空港の整備、成田空港の平行滑走路等の整備、関西空港2期事業等の大都市圏拠点空港の整備に、数年間程度は多額の資金が必要となる。また、羽田空港沖合展開事業に係る財政融資資金の元利償還金も、今後10年間程度は毎年約1,000億円が必要になると考えられる。

このため、歳入がこのまま現状で推移とした場合、一般空港整備に年間約700億円、空港等維持運営費、航空路整

備費等に年間約2,000億円の歳出が継続されるとしても、大都市圏拠点空港の整備には最大でも年間約1,300億円程度しか支出できない状況にあると考えられる。

さらに、こうした状況の中で、空港容量の制約により航空ネットワークの形成・拡充にとってボトルネックとなっている羽田空港について、再拡張事業を早期完成させることにより空港容量の大幅な増加を図ることが喫緊の課題であるが、そのためには膨大な事業費が必要である。

【資料：2 - 1】

歳入については、政府全体で、徹底した財政構造改革が進められており、「構造改革と経済財政の中期展望について（平成14年1月25日閣議決定）」の中で、「国の公共投資については、その時々を経済動向を勘案しつつ、「改革と展望」の対象期間を通じ、景気対策のための大幅な追加が行われていた以前の水準を目安に、その重点化・効率化を図っていく」とされ、また、「経済財政運営と構造改革の基本方針2002（平成14年6月25日閣議決定）」においても「公共投資については、「改革と展望」を踏まえつつ、一層の重点化・効率化を推進し」とされた。このため、平成15年度予算においても、公共事業関係費の厳しい抑制が予想される。

また、空港使用料収入についても、主要な収入源である羽田空港に係る空港使用料については再拡張事業により空港容量の制約が解消されるまでの間は増便ができないため、空港使用料収入の大幅な増加は期待できない状況にある。

【資料：2 - 2】

このように、空港整備特別会計においては、大都市圏拠点空港の整備を早急に行う必要があるため、今後数年間、多額の資金不足が続くことが予想される。

このため、空港整備特別会計において、より一層の投資の重点化・効率化、歳出の各項目の徹底した見直しに努めると

ともに、歳入増加のための方策を検討する必要があると考える。

## ２．歳出のあり方

### （１）歳出の基本的考え方

今後は、緊急性が高く、早期実現による事業効果の大きい大都市圏拠点空港の整備に、より一層の投資の重点化を図るとともに、歳出項目の更なる徹底した見直しを行うことにより、一般空港整備、環境対策、航空路整備、空港等維持運営費等について、事業費の削減に努める必要がある。

### （２）一般空港整備事業の採択の厳格化

一般空港の整備については、その配置的側面からの整備は既に概成したものと考えられ、今後の一般空港の整備については、従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組み合わせや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移していく必要がある。

このため、地方空港の新設については、「国土交通省における公共事業改革への取組」（平成13年6月公表）の中で地方空港の配置は概成しつつある状況を踏まえ、「今後の地方空港新設については離島を除き抑制」という方針を明確にしたところであるが、引き続きこの方針を維持する必要がある。

また、一般空港の滑走路新設・延長事業の新規採択については、代替手段の検討を含む必要性の十分な検証、候補地選定、施設、空域等の空港計画の十分な吟味、概算事業費の精査や費用対効果分析の徹底とともにＰＩを導入する等を行って、真に必要なかつ有用なものに限定して事業化することが必要である。

【資料：２－３】

### 3．新たな財源措置

2．で述べたとおり、投資の一層の重点化、事業実施の効率化、歳出各項目の徹底した見直し等に努めるとともに、これらによってもなお不足する部分については、下記の方策を含め新たな財源措置を検討する必要がある。

#### ( 1 ) 一般財源の拡充

空港整備財源は、これまで着陸料等の利用者負担を中心に賄われてきたところであり、一般財源は 1,464 億円（平成 14 年度予算）で、空港整備特別会計の歳入全体の 32.0 %、公共事業関係費全体に占める割合は、1.75 %となっている。

近年、公共事業関係費に占める空港整備費の割合は、増加傾向にあるものの、依然として他の公共事業分野と比べて低い水準にとどまっている。

【資料：2 - 4、5】

平成15年度以降も更なる公共事業関係費の抑制が予想される。しかし、空港、特に大都市圏拠点空港は、我が国が世界の諸都市と競争するための社会システム、ライフラインとなるものであり、その整備は、我が国の国際競争力の向上や経済発展に大きく寄与することとなる必須の公共事業であり、飛躍的にその重要性を増してきている。

このため、公共事業関係費が抑制される状況下においても、都市の魅力と国際競争力を高める都市再生等の観点から、緊急性の高く、早急な実施による事業効果の大きい大都市圏の空港整備事業に対して、一般財源を重点的に配分すべきである。

【資料：2 - 6 ~ 8】

## ( 2 ) 着陸料軽減措置の取扱い

現在、2種A空港・共用飛行場の着陸料については、平成11年4月より2 / 3に軽減され、羽田空港の地方路線に係る着陸料については、平成13年4月より2 / 3に軽減されたところである。本軽減措置の期限は平成14年度末までであり、その取り扱いについて検討する必要がある。

なお、検討に当たっては、以下の点を十分に留意する必要がある。

これまでの着陸料軽減措置の政策効果の検証については、当該軽減措置が、国内不採算路線の維持、羽田空港の地方路線の維持に効果があったかという地方航空ネットワークの維持・拡充の観点、航空会社自らが経営合理化に取り組んだかという観点から、十分な検証が必要であること。

また、航空会社の経営状況が必ずしも良好ではない中で、当該措置が地方路線の維持のために今後どのような効果を持ちうるか十分な検証が必要であること。

着陸料軽減措置による空港整備特別会計の減収効果は、平成14年度見込みで約300億円、今後の5年間見込みで約1,500億円となり、大都市圏拠点空港の整備に相当の資金を要する空港整備特別会計に対して与える影響は極めて大きいこと。

【資料：2 - 9、10】

## ( 3 ) 国、地方負担比率の見直しの検討

現在、国が全額を負担して整備している空港については、地域への経済波及効果、雇用創出効果等、周辺地域に大きな利益をもたらすこと、他の公共事業一般においても受益者たる地方も一定の費用負担を行うのが通例であること等

を十分に勘案し、国と地方の負担割合にあり方について検討する必要がある。

特に、羽田空港の再拡張事業は、周辺地域に大きな利益をもたらすこと、さらに、再拡張後の余裕枠の活用による国際定期便の就航により、周辺地域に更に大きな利益をもたらすこと等に鑑み、地方負担を導入する方向で検討する必要がある。

空港の配置的側面からの整備は概成し、今後は高質化、活性化に資する施設の整備が中心となる。また、既存ストックの有効活用による利用者利便の一層の向上や地域の活性化の取り組みとの連携を図り、地域の実情、ニーズに応じて空港整備を進めていくに当たっては、地方が果たす役割が極めて大きいと考えられる。このため、空港の高質化、活性化に資する施設の整備について、国と地方の負担割合のあり方について検討する必要がある。

【資料：2 - 11】

#### （４）跡地売却収入

羽田空港、名古屋空港及び北九州空港に係る跡地については、売却処分に向けて必要となる利用計画、処分手続きについて、地方自治体等との協議を進めていく必要がある。

跡地売却収入は、空港整備特別会計の収入となり、空港整備のための財源として有効活用すべきである。

#### （５）国際拠点空港の民営化による株式売却収入

国際拠点空港を民営化することにより、将来的には株式売却益が空港整備特別会計の収入となるが、この株式売却収入は、我が国の大都市圏拠点空港整備のための財源として有効活用すべきである。