

小泉内閣への提言 その 8

羽田空港再拡張の早期実現を

2001 年 11 月 9 日
社団法人 経済同友会

< 基本的考え方 >

政府は、「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」において、今後の社会資本整備のあり方について改革の方向性を示している。これまでの硬直的な公共事業を改め、わが国の将来を見据えた 21 世紀型の戦略的社会資本整備を行うことが課題である。その中で、我々は、新しい時代の重点的・集中的社会資本整備として、首都圏の空港整備こそが最も重要な事業の一つであると考えている。長期を見据えれば、東アジアのハブ空港を目指し、第 3 空港の可能性を含めて、首都圏の本格的空港整備が必要である。そのための長期ビジョンの策定を進めつつも、まずは羽田空港の再拡張を総合的に推進し、早期に実現することが国益の観点から重要である。その理由は以下の 3 点である。

1. 国民の基本的インフラとしての首都圏空港整備

魅力ある首都圏の再生

ヒト・モノ・カネが自由に移動するグローバルな経済社会において、首都圏空港の利便性の向上は、国際企業の国内投資の増加や情報集積、金融マーケットの活性化をもたらす、国際競争力の向上を通じた魅力ある首都圏の再生につながる。それは、わが国経済全体の再活性化の起爆剤ともなりえる。

地方都市の利便性の向上

羽田空港の再拡張で、首都圏の空港容量不足が緩和されれば、羽田空港と地方の空港を結ぶ航空ネットワークの拡充が可能となり、首都圏のみならず地方の利用者にとって利便性が向上すると共に、これまで整備されてきた地方空港の効率性を高める。つまり、羽田空港の再拡張は、首都圏だけではなく、地方都市の利便性の向上につながり、わが国経済全体の活性化をもたらす。

2. 利便性の向上および国際競争力の強化

近年多くの国で、超近代的大型空港が建設されてきている。東アジア各国でも、上海、香港、ソウルといった各地で国家戦略の一環として巨大ハブ空港が新たに建設されてきた。しかし一方、わが国の首都圏空港、とりわけ成田空港はあまりにも脆弱である。都

心部からの空港アクセス、国内線との乗換え、滑走路本数とターミナルの規模と容量など利用者にとってのコストと利便性は、東アジア諸国の空港に比べて大きく見劣りする。

また、わが国の空港整備は過度な利用者負担の原則に基づいて行われてきた結果、成田空港の国際線着陸料は世界に突出して高い水準となっており、空港の国際競争力を失いつつある。羽田空港の再拡張と再国際化(注)は、成田空港の本来計画通りの平行滑走路供用と合わせ、利用者の利便性を改善するとともに、わが国の国際競争力を向上させる。

(注)国土交通省は、「羽田は国内線、成田は国際線の拠点空港である」とした上で、「羽田再拡張により増える空港容量を活用して、国際線の受入れの可能性について検討を行う」ことを既に表明している。経済同友会としては、国内線の拡充を最優先の課題と捉えつつ、羽田空港の再国際化の具体的あり方について、今後検討を重ねる予定である。

3. 経済活性化と雇用の拡大

羽田空港の再拡張は、経済の活性化と雇用の拡大をもたらす。21世紀におけるわが国の発展につながる公共事業への重点配分という構造改革のプロジェクトとして推進することで、経済回復に向けた一つの契機となることが期待される。

< 具体的提言 >

羽田空港の再拡張問題については、すでに国土交通省をはじめ東京都、千葉県、神奈川県などが、関連民間業界とともに検討を重ねている。今後は、国家戦略との位置づけを明確にした上で、これまでの検討の成果を踏まえつつ、政府が高度の国益の立場からより主体的に取組み、推進することを強く求める。

1. 羽田空港の再拡張を総合的に推進する

今年度中に最終案を決定する

国土交通省の提示する再拡張案を基本に、工期を5年程度に短縮した最終案を今年度中に正式決定する。

空港基本施設整備を一般財源で措置する

必要な用地造成と滑走路などの空港基本施設整備の財源については、これまでのように財政投融资などからの借入れによる利用者負担ではなく、国の責任において、一般財源で措置する。羽田空港の再拡張費用を約1兆円と見積もった場合、5年間で工事を完了することとすれば、年間約2,000億円の財政措置が必要となる。なお、当然のことながらこの措置は、社会資本整備に関わる予算の増加によることなく、使途の組換えにより重点配分されるべきである。一般財源で措置することにより、利用者負担の軽減はもちろんのこと、航空運賃の低下による経済の活性化につながる。

東京湾における船舶航行の安全性を確保する

東京湾における国際及び国内物資の海上安定輸送のために、安全な船舶航行を確保することが不可欠である。安全な水路の維持のためには、関連自治体の個別の行政区画を超えて東京湾全体をマクロで眺め、その最適・最善活用を図るべく、国益の立場に立って、航空・海運両業の調和的かつ安全にして利便性ある方策を考える必要がある。

2. 成田空港へのアクセスを改善する

羽田空港の再拡張は、成田空港を含めた首都圏空港の再整備としての位置づけを明確にする。よって、羽田空港と成田空港のアクセスの向上に取り組む。北総開発鉄道の成田乗り入れ、及び都営浅草線の東京駅接着について、目標年次を明示した上で早期に実現するとともに、現在閉鎖中の成田空港南ゲートの活用によるアクアライン・東金道路経由のアクセスの改善策を早急に作成する。

3. 東京上空の通過問題を解決する

現在、羽田空港を離発着する航空機のほとんどは千葉県上空を通過している。羽田空港の再拡張と再国際化を推進するために、政府及び東京都には、東京都の上空通過を可能とすべく、騒音問題など諸課題の解決にむけた積極的取組みを強く求める。

以 上