

米国における空港整備事業制度と21世紀に向けた空港整備に関する議論

杉村佳寿*・石倉智樹*・広瀬宗一**

要 旨

日本における空港整備を取り巻く状況は近年特に厳しく、公共事業抑制論が世論としての確固たる地位を固めていくなか、中央政府の内部監査機関である総務省行政評価局、外部監査機関である会計検査院により、過去の空港整備における需要予測値と実績値との乖離等について指摘されたことは空港整備に対する批判に追い打ちをかける形となった。しかしそれと同時に、一部の空港の容量限界がボトルネックとなり今後の日本の航空輸送の発展ひいては日本経済への影響も含めて、空港整備の必要性を肯定する意見も一方では存在する。整備を仮定すると、ボトルネックを解消し得るような空港整備には、海上での建設を伴う大規模投資が必要となることは必然であり、現状スキームでは資金調達が極めて困難な状況にあると言わざるを得ない。これまでは変則的な資金調達スキームを採用することにより同様の問題を解決してきたが、羽田空港の沖合展開事業の借入金については現在でも元利償還中であるためこれ以上の借入金は将来世代への負担を増すことになり、また初期投資に伴う支払利息により財務状況が悪いくことを鑑みれば、関西空港と同じスキームでの資金調達は検討を要する。すなわちこれまでの資金調達スキームをそのまま踏襲する訳にはいかず、明確な資金調達方法は用意されていない。

以上のように日本の空港整備事業制度は大規模投資の必要性が高まったときに資金調達ができない等の大きな課題を抱えており、現状の事業制度の見直しに対する検討が必要な時期に差し掛かっている。幸か不幸か、日本における航空行政あるいは航空分野の研究は欧米諸国に比べ遅れていると言われている。したがって、欧米諸国の実態を参考にすることは検討に際し大きな価値が存在すると考えられる。

航空先進国である米国では、1990年代後半から21世紀に向けた戦略として空港整備のあり方や民営化について様々な議論がなされている。本稿では、資金調達面を中心とした米国の空港整備事業制度の特徴を踏まえた上で、近年なされた議論とその結果とも言えるFAIR21の立法化について整理し、もって今後の我が国の空港整備事業制度の検討に資することを目的とする。

キーワード：空港整備事業制度，米国，資金調達，FAIR21

* 空港計画研究室研究官

** 空港研究部長

〒239-0826 横須賀市長瀬3-1-1 国土技術政策総合研究所

電話：046-844-5032 Fax：046-844-5080 E-mail：sugimura-y2dg@ysk.nilim.go.jp

The System of Airport Development and Arguments about that of 21st Century in The United States

Yoshihisa SUGIMURA *
Tomoki ISHIKURA*
Munekazu HIROSE**

Synopsis

The recent situation around the airport development is very severe in Japan. While the opinion that public works should be controlled to be lower level comes to get a firm position as a public opinion, both the Administrative Inspection Office that is the internal inspection organization of the Central Government and the General Accounting Office that is the outside inspection organization pointed out that past demand predictions were different from actual results, which made the criticism for the airport development be severe. On the other hand, another opinion that admits the necessity of the airport development exists because the capacity restrictions of major metropolis hub airports prevent Japanese aviation transportation from growing smoothly and may effect to Japanese economy. If assuming the development of major metropolis hub airports, the big investment should be necessary because of the difficulty to construct offshore airports. It is so difficult for the present scheme to raise funds for such a big investment. Though same problems were solved by adapting irregular raising scheme up to now, adapting past scheme is difficult. The reason is that much loans of the Special Account of Airport Development is difficult considering the principal and interest paid for Haneda offshore expansion project or that financial condition of Kansai airport is very severe because of the interest associated to the capital investment. In short, the previous way to raise funds for the development of major metropolis hub airports is not determined.

As mentioned above, Japanese system of airport development has big problems, so, now is the time of consideration to revalue the present system. Fortunately or unfortunately, Japanese aviation policy or research is said to be behind that of Western countries. So, to refer the aviation situations of Western countries seems to be very important to consider the revaluation.

In the United States that is an advanced country in aviation side, there were many arguments about the way to develop airports or the privatization of airports as a policy for 21st century. In this paper, the characteristics of American airport development system and the recent arguments about airport developments are summarized. The aim of this paper is to support the consideration of revaluing Japanese airport development system.

Key Words: System of Airport Development, The United States, Raising Funds, FAIR21

* Researcher, Airport Planning Division, Airport Department

** Director, Airport Department

National Institute for Land and Infrastructure Management, Ministry of Land, Infrastructure and Transport
Nagase 3-1-1, Yokosuka, 239-0826 Japan

Phone : +81-46-844-5032 Fax : +81-46-844-5080 E-mail : sugimura-y2dg@ysk.nilim.go.jp