

国土交通省成長戦略会議の報告書が5月にまとまった。報告書は①従来の航空政策が、国土の均衡ある発展の名の下、国内各地に空港を作り路線網を広げることが主眼としてきた②そのための仕組みが、地方空港建設に厚めの資金配分を可能とする特別会計の空港整備勘定と、収益路線からの内部補助を前提に不採算路線を含むネットワーク

航空政策の改革を着実に

日本総合研究所理事 翁 百合

拡充を航空会社に求める行政であったととらえている。

その結果、首都圏空港強化の遅れ、空港と航空会社の高コストかつ赤字



体質、真に必要な路線網を維持する仕組みの

機能不全が顕在化していることは、まさに指摘されている通りである。日本航空はその象徴と言える。

報告書で、徹底的なトップンスカイの推進、羽

田・成田空港の強化、民間の知恵と資金を活用した空港経営の効率化などが提言されたことは、航空政策の転換に向けた第一歩であり、こうした施策が着実に実現されていくことを期待したい。

わが国の航空会社の競争力強化の観点からは、オープンンスカイの実現と国際航空事業の規制緩和を早期に図り、アジア路線など収益が期待できる路線の拡充を図ることが不可欠であろう。採算の合わない地方空港の建設を続ける仕組みであった

空港整備勘定の抜本改革も欠かせない。新たな空港整備の必要性が大きく低下した以上、空港使用料引き下げに加え、わが国の航空会社の収益の足かせとなっている航空機燃料税も見直すべきだ。

燃料税の目的税としての位置づけを見直し、航空会社の競争力確保と環境負荷の観点から、他の交通手段のエネルギー関係諸税とバランスのとれた水準とすることが必要ではないか。こうした改革は他の特別会計にも波及させる必要がある。