航空業界の赤字体質改善について[1]

慶應義塾大学　櫻川昌哉研究会

２００９年１２月

市川利幸・岡田涼介・中山昇三郎・平山睦・吉川尚孝

[1]本稿は、２００９年１２月１２日、１３日に開催される、ＩＳＦＪ日本政策学生会議「政策フォーラム２００９」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、櫻川昌哉教授(慶應義塾大学)・上山信一教授（慶應義塾大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

要約

2009 年夏に公表されたデータにより国管理 26 空港のうち 22 空港が赤字であることが判明した。赤字の主な原因として挙げられるのが神戸空港や静岡空港といった空港建設、滑走路の過剰供給などの無駄遣いだ。こういった無駄遣いの背景にあるのが各空港の収入、支出を一括して管理している空港整備特別会計の存在だ。この会計制度では資金が非公表のプール制度で管理されているため、各空港の収支が不透明となっており甘い需要予測のもとで無駄遣いの温床となっている。また、空港整備特別会計による整備事業が非効率的であり、空港赤字の主な原因であることは国土交通省のデータを用いた回帰分析の結果からも証明できた。

では無駄遣いを無くすために空港整備特別会計を廃止すればいいのかというと、そう簡単な話ではない。今の地方空港は空港整備特別会計からの金がないと維持管理が困難なほど経営状態が芳しくないのだ。そこで私たちは各空港の利用者数の増加率をもとに、国からの援助金を割り振るという制度を提案する。つまり、これからは空港整備特別会計ではなく一般財源から空港経営に必要な費用を捻出するということだ。空港の維持管理に必要最低限の資金だけは保証し、あとは各空港が頑張った分だけボーナスを与える、これにより各空港は施設拡大に必要な資金を確保するために、利用者数を前年に比べて増やす努力をしなければならない。利用者数の増加率を伸ばした空港に投資をするという形を取ることで、これまでの甘い需要予測に基づいた過剰な整備を防ぐことができる。ただ、ここで必要な条件がひとつある。それは空港の民営化だ。各空港はより多くの資金を得るために利用者数を増やす努力をするわけだが、それには民営化によって、各空港がより自由度の高い空港経営をできるような環境作りが必要不可欠と考えるためだ。このように、私たちは、各空港に経営のインセンティブを与えて、かつ赤字体質を改善する政策を提言していく。

目次

はじめに

第１章　現状
１．１　日本の空港の赤字の現状

第２章　問題意識
２．１　赤字の原因
２．２　特別整備会計制度の存在
２．３　空港整備特別会計によるプール制が与える影響
２．４　甘い需要予測にもとづいた空港建設
２．５　滑走路、空港施設について
２．６　空港整備特別会計と整備事業の関係

第３章　先行研究と本稿の位置づけ
３．１　先行研究の内容、用いた理由
３．２　本稿の位置づけ

第４章　分析
４．１　分析の目的
４．２　空港整備特別会計に対する分析
４．２．１　空港整備費と着陸等収入の回帰分析
４．２．２　空港整備費と空港規模の回帰分析
４．３　分析による結論
４．４　国外空港の事例
４．４．１　国外空港民営化の成功例
４．４．２　国外空港民営化の失敗例

第５章　政策提言
５．１　効率的な空港経営の手法の提案
５．２　空港を民営化する際の経営方式

先行論文・参考文献・データ出典

はじめに

今夏､戦後から今に至るまでの長い間日本の政治の中心を担ってきた自由民主党から民主党へと政権交代が行われた｡そしてその民主党の政策として八ッ場ダムの建設中止などこれまで自民党が指揮してきた公共政策の大幅な見直しが行われようとしている｡中でも特に空港に対する扱いは日増しに大きくなってきている。東京では羽田空港のハブ化計画が進み、成田空港と高速鉄道で結び国際的な大型ハブ空港を目指す動きがある｡関西ではそれに対して大阪府知事が関西国際空港の処遇について直接国土交通大臣と会って会談を行いこちらも話題になっている｡航空会社では不振にあえぎ存続の危機にある日本航空に対して政府が巨額の支援金策を打ち出すなど各方面で様々なことが起きている｡今、まさに日本の航空業界は変革の時期を迎えているのである。

そこで今回私たちは赤字問題に揺れている国内空港について扱おうと思う｡国内の空港は国の予算である一般会計とは別枠の空港整備特別会計によってその整備事業にかかる費用を賄っているという現状がある｡この特別会計では全国の空港の収支を一括して管理しており、これによる無駄遣いと言わざるおえない非効率的な事業投資が行われてしまうのだ。この問題について私たちは本稿で扱う。

第1章 現状

１．１　日本の空港の赤字の現状

現在日本国内には 98 もの空港があり、空港整備法によって大きく４種類の空港にわけられている。１．拠点空港（会社管理空港・国管理空港・特定地方管理空港の３つ）２．地方管理空港３．その他の空港４．共用空港である。国土交通省が２００９年７月３１日に拠点空港の内の国が管理する２６空港の２００６年度の個別収支を発表したが、そのうち２２空港が赤字であることが分かった。**（図１より）**

<国管理の空港別営業損益（０６年度）>（図１）[2]

国管理の空港別営業損益（06年度）

空港名	営業損益	空港名	営業損益
福　岡	▲67.09	丘　珠	▲5.34
那　覇	▲54.72	八　尾	▲5.31
新　潟	▲23.09	大　分	▲5.01
羽　田	▲20.18	高　松	▲5.01
釧　路	▲18.19	徳　島	▲4.93
北九州	▲15.27	広　島	▲4.53
函　館	▲13.76	松　山	▲2.54
小　松	▲11.10	長　崎	▲2.16
仙　台	▲9.78	三　沢	▲1.75
稚　内	▲9.55	熊　本	1.89
高　知	▲7.57	鹿児島	2.07
美　保	▲6.54	新千歳	16.78
宮　崎	▲5.44	伊　丹	43.36

単位億円、▲は赤字、税金投入分を収入に含まない収支

特に赤字が大きいのは福岡の 67 億円、那覇の 54 億円、羽田 20 億円で、黒字なのは伊丹、新千歳、鹿児島、熊本の４空港だけだった。今回対象となったのは国が管理する空港のみの調査であり、株式会社及び地方自治体が管理する空港は対象とはなっていない。しかし、株式会社管理の下での大規模な空港は別として、国の管理より人口の少ない場所にある地方自治体の管理する空港も考慮すると赤字空港は更に増えると考えてもよい。現に別の方法で地方自治体が２００９年３月２８日に発表した資料に基づくと、５８の空港のうち約９割の５３空港が赤字を計上している。

[2] http://www.asahi.com/business/update/0730/TKY200907300474.html

空港の赤字問題が最近になって問題視されているのには訳がある。それは各空港の個別の収支状況が２００９年になるまで公表されていなかったことだ。日本の空港に関する収入・支出はほとんどが空港整備特別会計という国の一般財源とは別枠の会計制度によって一元管理されており、その内容が最近になるまで公表されなかったために空港の赤字は今まで明るみに出ることがなかったのだ。

第2章 問題意識

２．１　赤字の原因

１の現状で述べたように国内空港のほとんどが赤字問題を抱えているのが現状だ。赤字が起こる原因は一般的に収入面と支出面の２つが挙げられる。まず収入面について。例えば食品メーカーの場合、自社製品を食べた人が食中毒を起こすとそれによりブランドイメージが損なわれて売上が減少して赤字に陥ることがある。他には競合他社との競争に負けることによる売り上げが減少することが考えられる。次に支出面について。これは同じモノ・サービスを提供する際に必要以上のコストをかけてしまうことで赤字になる場合が挙げられる。簡単に言うと無駄遣いである。

では今回のような空港赤字はどちらの要因が強いだろうか。収入面について考えてみる。２００１年９月にアメリカで起きた同時多発テロによって世界中の航空会社、空港は大きなダメージを受けた。ヨーロッパなどの欧米諸国ではこの事件による大幅な減収による赤字で破たんした航空会社や空港があるほどだった。しかし空港の赤字そのものはテロ以前からあったと言われているため、収入面が赤字の根本的な原因だとは言いにくい。次に支出面について。それを考える前にまず空港整備特別会計という制度について押さえておかなければならない。というのもこの会計制度がこれまで空港の収支状況を不透明にしてきた張本人であるためであり、それが支出による赤字の原因ではないかと考えるからである。よって赤字の原因として支出面について検討するのは空港整備特別会計について説明してからにする。

２．２　特別整備会計制度の存在

では、今まで空港の収支を不透明にしてきた空港整備特別会計とは一体何なのだろうか。また何故このように赤字を毎年のように計上しているのに空港の経営は成りたっているのであろうか。空港整備特別会計とはそれまで一般会計または港湾整備特別会計によっていた空港の整備事業を、航空需要の増大に対処して空港の整備の促進と維持運営の円滑化を図るために、その経理を明確にすることを目的として昭和４５年に設置されたのが空港整備特別会計である。資金の流れとして、歳入としては、航空機燃料税の 11/13、成田と関空を除く第一種空港と第二種 A 空港から得られる航行援助施設利用料や着陸料と停留料などの空港使用料等、地方公共団体工事負担金、雑収入等、資金運用部資金がある。一方、歳出には、直轄事業と補助事業を含む空港整備事業、成田、関空、中部への出資金や無利子貸付、借入金の償還、維持運営費などがある。

この空港整備特別会計では、収入プール制になっており国の管理する空港で生じた収入は、全部一括して空港整備特別会計に集められる。つまり新たな空港建設や規模拡大にかかる費用のほとんどは国の一般財源からではなく、各空港の収益を集めた空港整備特別会計から捻出されているのである。もともとは空港建設による負債を返済していくための会計制度であったが、多くの空港では建設に伴う減価償却は１０年以上前に済んでおり、現在では収益性の高い空港がその他の空港の整備と運営を助ける内部補助システムになって利益を捻出した空港の収入が他の空港の維持･整備に使われているのが現状である。この制度により、本来空港の収支は空港ごとに計上されず、上図のように空港別に収支を計上したのは２００９年７月３１日が初めての試みであった。

このような空港整備特別会計制度を採用している限り、空港の歳入と歳出は不透明のままである。また、国管理の空港にプール金が補填されるのはまだわかるが、地方自治体の管理している空港にまで補填されている。このプール金によってあまったお金は必ずどこかに使われているのだ。

２．３　空港整備特別会計によるプール制が与える影響

空港整備特別会計についての説明が終わったところでもう一度空港赤字の原因として支出面について見てみる。２．２で説明したように空港の収入と支出は空港整備特別会計のプール制によって一括管理されていることが分かった。つまり赤字の空港が多ければ多いほど他の空港の足を引っ張ってしまい、さらに言えばそのような空港を作ることで空港全体が建設費用というコストと開港後の赤字の二重の赤字を背負うことになるのである。これまで各地で空港が建設や、地方空港の滑走路延長など多くの費用を空港整備特別会計から捻出していたことを考えると無駄遣いという支出面が空港赤字の根本的な原因であると言える。
以下では具体的にどのような支出の仕方が無駄遣いであり、赤字を引き起こす原因になったのかを検証していく。

２．４　甘い需要予測にもとづいた空港建設

日本には現在９８もの空港があり、大体の都道府県は１個の空港を持っている。しかし、このうちほとんどの空港は赤字を計上している現状で、日本という狭い国においてこんなにも空港がある価値はあるのだろうか。

今回は最近日本航空の路線撤退などのニュースで注目を浴びており、比較敵最近開港したばかりの神戸空港と富士山静岡空港について取り上げてみる。まず神戸空港を例にとって見ていく。現在関西地区には大阪、兵庫の２府県に伊丹、関西国際、神戸の３空港が集中している。関西空港・神戸空港ができた背景について。関西空港の第１候補地は最初は現在の神戸空港のある場所であったのだが、神戸市が空港建設に反対したため、騒音問題に配慮した結果、より交通の便が悪く多額の建設費がかかってしまう現在の泉州沖に建設された。しかしその後神戸市は神戸空港の建設を要望し、それを当時の大蔵省はすぐに認めたため２００６年２月１６日に神戸空港が関西圏３港目の空港として開港した。**（図２）**は２００６年から２００９年までの神戸空港の８月の年間旅客数と平均搭乗率をまとめたものである。これを見ると搭乗率が年々上昇している上に一般に航空会社の採算ラインであるといわれる搭乗率６０％を毎年超えているので一見経営は順調そうに見える。しかしこれは航空会社が需要に応じて使用する航空機を座席数の少ない機材に変更しているためであり、２００９年８月の利用者数はピークだった２００７年８月よりも約７万人も減少している。

利用者数減少という問題を抱える神戸空港だが空港建設を要望した神戸市はもともとどれくらいの需要を見込んでいたのだろうか。**（図３）**は２００６年から２００９年までの神戸空港の６月の利用者数と神戸市の試算した需要予測の達成率をまとめたものだ。これを見ると利用者数は年々減少しており、２００９年には目標の３分の２しか達成できていないことがわかる。しかもこの需要予測は神戸空港建設前の古いデータを用いており毎年更新されることがないことから、かなり甘い需要予測だったと言える。

〈神戸空港の２００６年から２００８年の毎年８月の平均旅客数と搭乗率〉**（図２）**[3]

	旅客数(人)	搭乗率(%)
2006年8月	243,979	65.82
2007年8月	292,552	74.7
2008年8月	249,344	75.7
2009年8月	223,670	79.8

[3] http://www.inouetsutomu.jp/kobeairport.htm

〈神戸空港の２００６年から２００８年の毎年６月の利用者数と神戸市が設定した需要予測の達成率〉（図３）[4]

神戸市の需要予測:265,833人		
	利用者数(人)	目標達成率(%)
2006年6月	210,395	79.1
2007年6月	231,674	87.1
2008年6月	200,592	75.5
2009年6月	176,829	66.5

次に２００９年６月４日に開港した富士山静岡空港について。富士山静岡空港は東京や大阪から新幹線により短時間で移動できる距離に位置するため、他の地方空港と違い東京便や大阪便といった多くの利用者を見込めるドル箱路線を運航することができない。この空港の需要予測は当初年間１３８万人を見込んでいたが、２００９年９月現在就航している便全てが満席の場合でも１１０万人しか見込めない。しかもこの需要予測も古いデータをもとに作成されており、なんと中部国際空港の開港をまったく考慮しないといういい加減さだ。また静岡県が日本航空に搭乗率が６０％を切った時に補助金を払う保障を付けていることからも航空会社からの人気のなさが伺える。

さらに今回扱った神戸・富士山静岡の両空港と広島西、松本、粟国、丘珠、奥尻空港については日本航空が２０１１年度までに運航路線やカウンター業務を含めた完全撤退を発表しており、今後も利用者数減少は必至であるといえる。

このように甘い需要予測のもと、空港特別整備会計によりプールされたお金を使い切るために国は各地に空港を建設し、無駄遣いをしているのが現状である。

２．５　滑走路、空港施設について

各都道府県に１空港という目標を達成した空港整備特別会計によるプール金は行き場を失ったように見えたが、今度は滑走路の本数や長さというところに目をつけていった。

まず、滑走路の本数の過剰について記述する。羽田空港の年間発着便数は２８万５０００便である。これを一日あたりにすると７８０便である。欧米諸国の空港の処理能力で考えると滑走路は３本もあれば１０００便発着することは可能である。ちなみにニューヨークにあるラ・ガーディア空港では３７秒に１便の離発着が可能だという。このデータは滑走路や駐車場の問題・騒音規制や隣接する軍用空域の影響などもあり単純には比較することはできないが、羽田空港は滑走路３本でもまだたくさんの飛行機を飛ばせる可能性を持っているといえる。しかし、現状としては２０１０年の完成に向けて４本目の滑走路の建設が進行している。また一日あたりの発着便数が３空港（関西・伊丹・神戸）合わせて約５４０便の関西地域では３空港合計５本の滑走路抱えているというように滑走路の発着能力をフルに活かしていないまま滑走路の本数だけ増やす、または実際の利用者数を把握する前に滑走路だけ作ってしまうといった滑走路の過剰建設とも取れるプール金の使い方がほかにも全国の空港で行われている。

次に、滑走路の長さの過剰について記述する。現在、いくつかの地方空港では滑走路の長さを既存の２５００ｍから３０００ｍにしようとする計画が進んでいる。３０００ｍというのはジャンボジェットが乗客・荷物ともに満載の状態でロンドンまで行くというような長距離の直行便の場合のみ必要な滑走路の長さである。しかし、地方空港では欧州への直行便の需要はほとんどなく、中型機でアジアへの短距離国際線を運航するためには２５００ｍの滑

[4] http://www.inouetsutomu.jp/kobeairport.htm

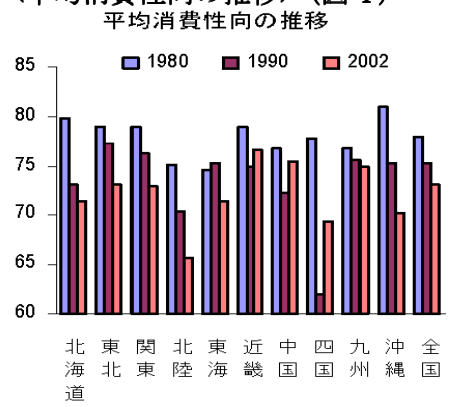
走路があれば十分であり今ある滑走路の長さで事が足りてしまうのだ。つまり、この滑走路延長計画自体無駄なのである。

欧米などでは地方空港のような小さな空港の作りは実に簡素化されている。たとえばターミナルから航空機に直接搭乗することができるボーディングブリッジはなく、滑走路はその空港を利用する小型機の利用を想定して必要最小限の長さしか確保していないなど空港の身の丈に合った施設を整備しているのだ。それが日本国内の場合、どんなに地方の空港に行ってもほとんどの空港でボーディングブリッジがありターミナルビルは豪華、滑走路も小型機には十分すぎるほどの長さがありとても身の丈に合った施設であるとは言い難い。

２．６　空港整備特別会計と整備事業の関係

空港整備特別会計により、空港の整備事業が行われているといわれているが、そもそも整備事業の有効性は二つの観点から評価することができる。ひとつは、短期の景気変動を調整するために行う公共事業的側面。次に、整備が完了し利用されることから生じる施設的側面である。

〈平均消費性向の推移〉（図４）



資料：総務省「家計調査年報」より MRI 作成
単位：%

前者は乗数効果によってその地域、またその過程を経て一国全体の生産や雇用を創造する。しかし、空港建設による公共事業を地方経済の活性化に用いようとしたとしても、地方の消費性向が下がってきたために、80 年代の空港建設ラッシュ時のような経済効果は、今後の建設時には期待できないといえる。（参照：**(図４)**、出所：三菱総合研究所）

また、乗数効果の第一項的役割を果たすゼネコンなどが、空港建設以前は債務超過な場合においては、得た利益を債務返済に充てるようになり、結果として消費性向の値が下がってしまい、乗数効果は期待できない。

〈アクセス時間による人口カバー率〉（図５）[5]

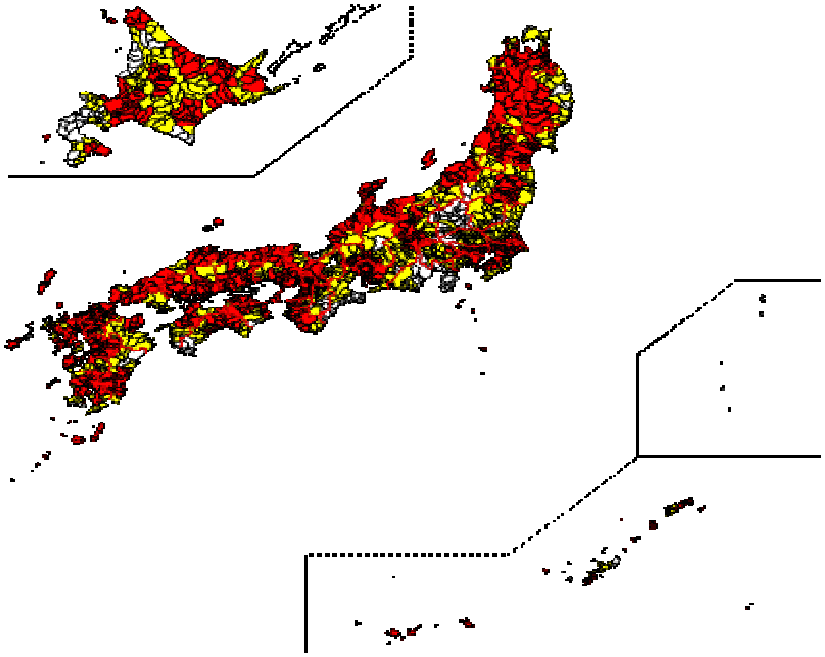
	人口（人）	1時間圏 カバー人口（人）	1時間圏 カバー人口率(%)	2時間圏 カバー人口（人）	2時間圏 カバー人口率(%)
北海道	5,627,737	4,596,329	81.7	5,424,952	96.8
東北圏	12,066,376	8,911,421	73.9	11,950,487	99.4
首都圏	42,379,351	25,908,823	61.1	40,150,421	94.8
北陸圏	3,107,347	2,674,608	86.5	3,054,318	98.3
中部圏	17,217,384	9,569,803	55.5	14,452,991	84.1
近畿圏	20,893,067	18,121,960	86.7	20,678,222	99.9
中国圏	7,675,747	6,707,286	87.4	7,629,719	99.8
四国圏	4,086,457	3,229,354	79.0	3,905,089	95.6
九州圏	13,352,934	11,087,102	83.0	13,054,004	98.1
沖縄県	1,361,594	1,056,359	78.3	1,342,818	98.6
合計	127,767,994	92,053,145	72.1	122,043,021	95.5

[5] 国土交通省ＨＰより　http://www.mlit.go.jp/

後者の施設的側面については、新たな空港建設や空港運営による、利用者の効用の向上や航空企業の新規客獲得の機会を与える可能性がある。利用者の効用向上に関して言えば、空港へのアクセスの良さがその尺度と考えうる。（**図５**）は地域ごとの空港の人口カバー率をしたものであるが（出所：国土交通省）、２時間圏の人口カバー率は概ね 90%以上である。つまり国内に住む人の９割は２時間以内で最寄りの空港に行くことができるということである。しかも航空需要の根幹を成すビジネスマンは空港まで２時間もかかるようなところにはまず住むことはなく、空港へのアクセスの良いところに住むのが一般的であるためこれ以上の空港建設により新たな航空需要が生まれるとは考えにくい。また、航空企業の新規客獲得について言えば、航空路線の多角化により規模の経済が失われ、逆に赤字が生じてしまう。実際に近年の不況の煽りを受けて上記でも既述したように路線規模の縮小が進んでいるのが現状だ。

以上の事柄より、今後の建設の必要性はないといえる。しかし、空港からのアクセス 2 時間圏内の人口カバー率 90%といった水準は、空港の公共性の面から維持する必要性がある。とはいえ各空港が各帳簿では赤字な状態に、赤字を理由に廃港にするのではなく、利用者の利便性を維持する程度に、空港整備特別会計のような財源により赤字を補てんする必要があるといえる。

<アクセス時間による人口カバー率（赤色は最寄りの空港まで１時間かかる地域。黄色は最寄りの空港まで２時間かかる地域。）>　（図６）[6]



２．１から２．６で記述したことから

甘い需要予測沿った空港整備が行われ、収益に反映されないような極めて非効率的な整備事業を行ってきた結果負債が膨らみ、作った空港がさらに赤字を抱えることでそれらと空港整備特別会計と通じて繋がる国内の空港全体の赤字が広がったといえる。また公共性の観点からも国内にこれ以上空港を新設する必要はないということがいえるだろう。

[6]国土交通省ＨＰより　http://www.mlit.go.jp/

つまり今後すべきことは不要な空港建設や滑走路延長などの無駄遣いをなくすこと、そして正確な計算に基づいた、確実に利用者増加につながるような整備事業を行うことが重要なのだ。

第3章 先行研究と本稿の位置づけ

３．１　先行研究の内容、用いた理由

「血税空港　本日も遠く高く不便な空の旅」森功著

本著では静岡空港、オープンスカイ、成田空港、空港整備特別会計など現在の日本の航空産業の実態について全般的に解説されており、私たち自身航空関連の知識がほとんどなかったため現状を把握するために役立てることができた。

「一気に分かる！空港の内幕」猪瀬直樹著

本著では主に現在の空港の管理体制の無駄を検証した上で空港の民営化の必要性を主張している。具体的には空港整備特別会計や国際空港の上下分離方式の空港運営などの具体的な問題や国内空港における無駄の検証や海外の空港の現状を比較対象として持ち出し日本の空港経営の欠陥を指摘している。この本を用いた理由については本書の内容が本稿の空港の赤字解消というテーマに類似しており、研究の参考になると考えたためである。

以上の 2 冊を軸に研究を進めてきた。

３．２　本稿の位置づけ

本稿では空港の赤字を解消するための政策を研究テーマにしている。先行研究のほとんどは空港の民営化を提唱しており、本稿でも民営化を軸に据えた政策を提言している。先行研究の場合、民営化の方法までは記述してあるが本稿では民営化に加えてプラスアルファの政策提言を行っている。具体的には民営化によって懸念される地方空港の公共性に配慮し、空港民営化後も空港整備特別会計が行っていた地方空港の現状の問題を解決する政策のひとつとして空港の民営化を考えているのはもちろん、先行研究と違い民営化せずに赤字を解消する政策提案にも取り組んでいる。具体的に述べるとこれまでのように空港整備特別会計のもと一括して運営するのではなく、地方単位での運営をすることで近距離の空港間での連携が高まり結果として国内空港全体の効率化につながるということだ。単に民営化を推し進めるだけだと空港間の競争の激化により空港間の連携が取りづらくなり、全体としては効率があまり上がらないことが懸念される。民営化一辺倒の考えではなく、民営化をひとつの赤字解消の解決手段として捉える点が本稿独自の考えである。

第4章 分析

４．１　分析の目的

ここまでで空港整備特別会計が空港赤字の原因であると、現在起こっている問題と空整特会の特性から私たちは推測している。ここでは空港整備特別会計が空港赤字の原因であると理論上言えるかどうかを証明しようと思う。

４．２　空港整備特別会計に対する分析

現状の部分で上げたように、国管理空港 26 空港のうち 22 空港が赤字を計上している。
国土交通省の HP 上に各空港の詳細な歳入と歳出の内訳が掲載されている。[7]

[7] http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/cab01_sg_000065.html

このデータのうち、各空港の損益計算書の歳出である営業損益項目に注目する。営業損益の項目としては、空港整備費・減価償却費・環境対策費・人件費・庁費等・土地建物借料・滑走路等修繕費等・国有資産所在市町村交付金がある。このうち空港整備費が新規事業に対する支出分を含んでおり、最も節約が可能で、空港整備費の恩恵をうけそうな部分と考えられる。
これを示すために、まず空港整備会計からの収入である着陸等収入と空港整備費が関係を持っているのかを調べる。その後、空港整備費と空港の規模を回帰分析して、実際に空港の規模が空港整備費に影響を与えているかを示し、赤字の原因が空港整備会計にあるということを数値としていて見ていく。その際、空港の規模を①空港の敷地面積②旅客数とおいて検討していく。

４．２．１　空港整備費と着陸等収入の回帰分析

〈国管理空港２６空港の着陸等収入と空港敷地面積の関係〉　（図７）

	着陸等収入(億円)	空港整備費(億円)
伊丹	13,820	1566
新千歳	8,813	1415
福岡	8,505	1234
那覇	2,283	662
稚内	100	101
釧路	359	334
函館	816	280
仙台	1,594	497
新潟	571	876
広島	1,692	633
高松	695	243
松山	1,139	251
高知	534	52
北九州	663	189
長崎	1,246	54
熊本	1,498	136
大分	923	79
宮崎	1,306	180
鹿児島	2,284	89
八尾	21	129
丘珠	39	46
小松	1,311	2029
美保	204	559
徳島	397	651
三沢	141	0

上の表は国管理空港の２６空港の着陸等収入と空港敷地面積を表したものである。
X＝着陸等収入、Y＝空港整備費とおいて、関係式$Y_i = \alpha + \beta X_i + u_i (i = 1,2,\cdots,n)$においてXがYに影響を与えているかどうかを有意水準５％で仮説検定を行う。
βの推定値$\hat{\beta}$と$\hat{\beta}$の標準誤差S_βを求めると、
βの推定値$\hat{\beta}$と$\hat{\beta}$の標準誤差S_βを求めると、

$$\hat{\beta} = \frac{(Y_i - \bar{Y})(X_i - \bar{X})}{\sum (X_i - \bar{X})^2} = \frac{7436839045}{1527510555} = 0.48686$$

$$S^2 = \frac{1}{n-2}[\sum (Y_i - \bar{Y})^2 - \hat{\beta}\sum (Y_i - \bar{Y})(X_i - \bar{X})] = \frac{1}{26-2}\left[412506531 - \frac{743683904.5}{1527510555} \cdot 743683904.5\right] = 2101522$$

（１）仮説の設定

$$S_{\hat{\beta}} = \frac{s}{\sqrt{\sum (X_i - \bar{X})^2}} = \frac{\sqrt{2101522}}{\sqrt{1527510555}} = 0.03709$$

$H_0 : \beta = 0$（Xが Yに影響を与えていない）
$H_1 : \beta \neq 0$（Xが Yに影響を与えている）

（２）有意水準と棄却行きの設定
H_1の型より、棄却域は両側とわかる。
有意水準が５％より、α＝0.05 より、
R＝｛t;t＜－2.064or t＞2.064｝

（３）検定の実施と結論

$$t=\frac{\hat{\beta}-0}{S_{\hat{\beta}}}=\frac{0.48686-0}{0.03709}=13.126$$

したがって、$t\in R$ となり H_0 を棄却して、H_1 を採択して、X＝着陸等収入が Y＝空港整備費に影響を及ぼしていることが分かる。

４．２．２　空港整備費と空港規模の回帰分析

① 空港整備費と空港の敷地面積の関係

〈国管理空港２６空港の空港敷地面積と空港整備費の関係〉　（図８）

	空港敷地面積(ha)	空港整備費(億円)
伊丹	1,300	1566
新千歳	719	1415
福岡	353	1234
那覇	326	662
稚内	96	101
釧路	160	334
函館	164	280
仙台	245	497
新潟	197	876
広島	398	633
高松	154	243
松山	135	251
高知	141	52
北九州	160	189
長崎	187	54
熊本	176	136
大分	148	79
宮崎	177	180
鹿児島	182	89
八尾	80	129
丘珠	92	46
小松	396	2029
美保	235	559
徳島	165	651
三沢	160	0
羽田	1271	21025

上の表は国管理空港の２６空港の空港整備費と空港敷地面積を表したものである。
このデータをもとにグラフを２つのグラフを作成してみた。

（図９）は２６空港のグラフである。
（図１０）は値がずば抜けている羽田を除いた２５空港のグラフである。
（図１０）に基づき、羽田を除いた空港で X＝空港敷地面積、Y＝空港整備費とおいて、関係式 $Y_i=\alpha+\beta X_i+u_i(i=1,2,\cdots,n)$ において X が Y に影響を与えているかどうかを有意水準５％で仮説検定を行う。

β の推定値 $\hat{\beta}$ と $\hat{\beta}$ の標準誤差 S_β を求めると、

$$\hat{\beta}=\frac{(Y_i-\bar{Y})(X_i-\bar{X})}{\sum(X_i-\bar{X})^2}=\frac{2402700.6}{1562245.4}=1.537979$$

$$S^2=\frac{1}{n-2}[\sum(Y_i-\bar{Y})^2-\hat{\beta}\sum(Y_i-\bar{Y})(X_i-\bar{X})]=\frac{1}{25-2}\left[7094292-\frac{2402700.6}{1562245.4}\cdot 2402700.6\right]=147782.1$$

$$S_{\hat{\beta}}=\frac{s}{\sqrt{\sum(X_i-\bar{X})^2}}=\frac{\sqrt{147782.1}}{\sqrt{1562245.4}}=0.3076$$

（１）仮説の設定

$H_0 : \beta = 0$（X が Y に影響を与えていない）

$H_1 : \beta \neq 0$（X が Y に影響を与えている）

（２）有意水準と棄却行きの設定

H_1の型より、棄却域は両側とわかる。

有意水準が５％より、 α＝0.05 より、

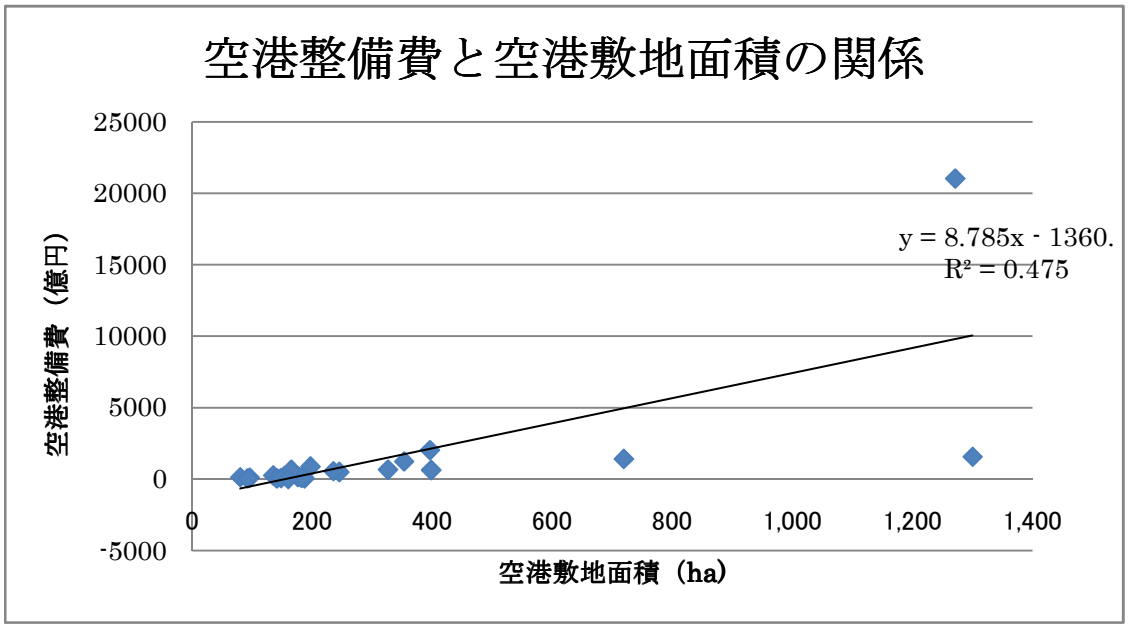
R＝ {t;t＜－2.069 or t＞2.069}

（３）検定の実施と結論

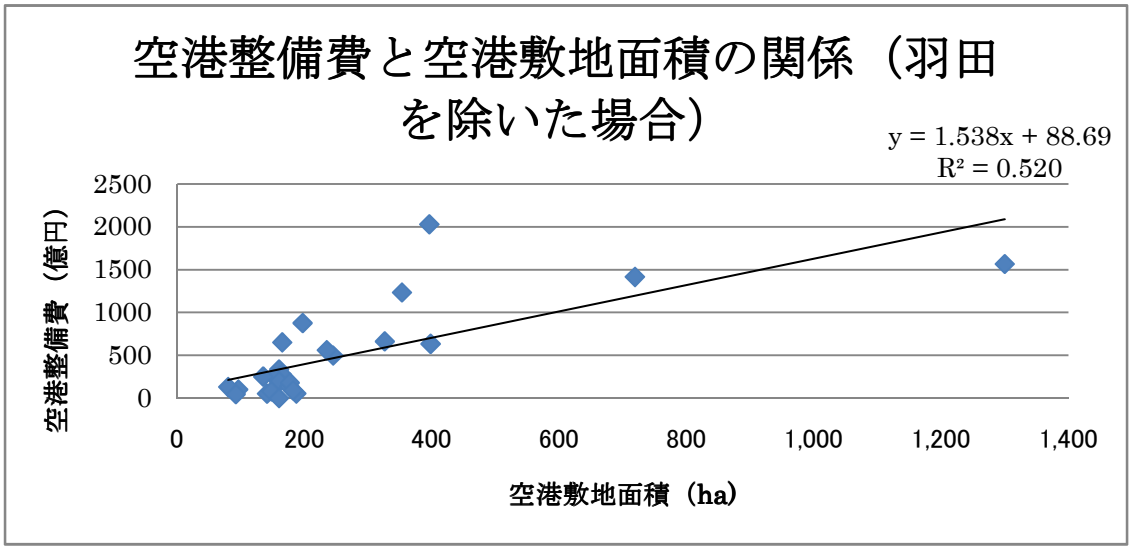
$$t = \frac{\hat{\beta} - 0}{S_{\hat{\beta}}} = \frac{1.53797 - 0}{0.3076} = 5$$

したがって、$t \in R$ となり H_0 を棄却して、H_1 を採択して、X＝空港敷地面積が Y＝空港整備費に影響を及ぼしていることが分かる。

<空港整備費と空港敷地面積の関係>（図９）



<空港整備費と空港敷地面積の関係（羽田を除いた場合）>（図１０）



② 空港整備費と旅客数の関係（旅客数データ[8]）

〈国管理空港２６空港の旅客数と空港整備費の関係〉　（図１１）

	旅客数（万人）	空港整備費（億円）
伊丹	1,684	1566
新千歳	1,854	1415
福岡	1,812	1234
那覇	1,450	662
稚内	23	101
釧路	91	334
函館	201	280
仙台	339	497
新潟	126	876
広島	334	633
高松	152	243
松山	275	251
高知	149	52
北九州	127	189
長崎	267	54
熊本	317	136
大分	188	79
宮崎	308	180
鹿児島	571	89
丘珠	38	46
小松	256	2029
美保	50	559
徳島	87	651
三沢	32	0
羽田	6,688	21025
八尾	0	129

上の表は国管理空港の２６空港の旅客数と空港敷地面積を表したものである。
このデータをもとにグラフを２つのグラフを作成してみた。
図１２は２６空港のグラフです。
図１３は値が抜けている羽田と旅客数が０の八尾空港を除いた２４空港のグラフである。
図１４に基づき、羽田と八尾を除いた空港で X＝旅客数、Y＝空港整備費とおいて、関係式 $Y_i = \alpha + \beta X_i + u_i (i = 1,2,\cdots,n)$ において X が Y に影響を与えているかどうかを有意水準５％で仮説検定を行う。
β の推定値 $\hat{\beta}$ と $\hat{\beta}$ の標準誤差 S_β を求めると、

$$\hat{\beta} = \frac{(Y_i - \bar{Y})(X_i - \bar{X})}{\sum (X_i - \bar{X})^2} = \frac{4522601}{7995641} = 0.5656$$

$$S^2 = \frac{1}{n-2}[\sum (Y_i - \bar{Y})^2 - \hat{\beta}\sum (Y_i - \bar{Y})(X_i - \bar{X})] = \frac{1}{24-2}\left[6957486 - \frac{4522601}{7995641} \cdot 4522601\right] = 199971$$

$$S_{\hat{\beta}} = \frac{s}{\sqrt{\sum (X_i - \bar{X})^2}} = \frac{\sqrt{199971}}{\sqrt{7995641}} = 0.158$$

（１）仮説の設定
$H_0 : \beta = 0$ （X が Y に影響を与えていない）
$H_1 : \beta \neq 0$ （X が Y に影響を与えている）
（２）有意水準と棄却行きの設定
H_1 の型より、棄却域は両側とわかる。
有意水準が５％より、 $\alpha = 0.05$ より、
R＝ {t;t＜－2.069 or t＞2.069}

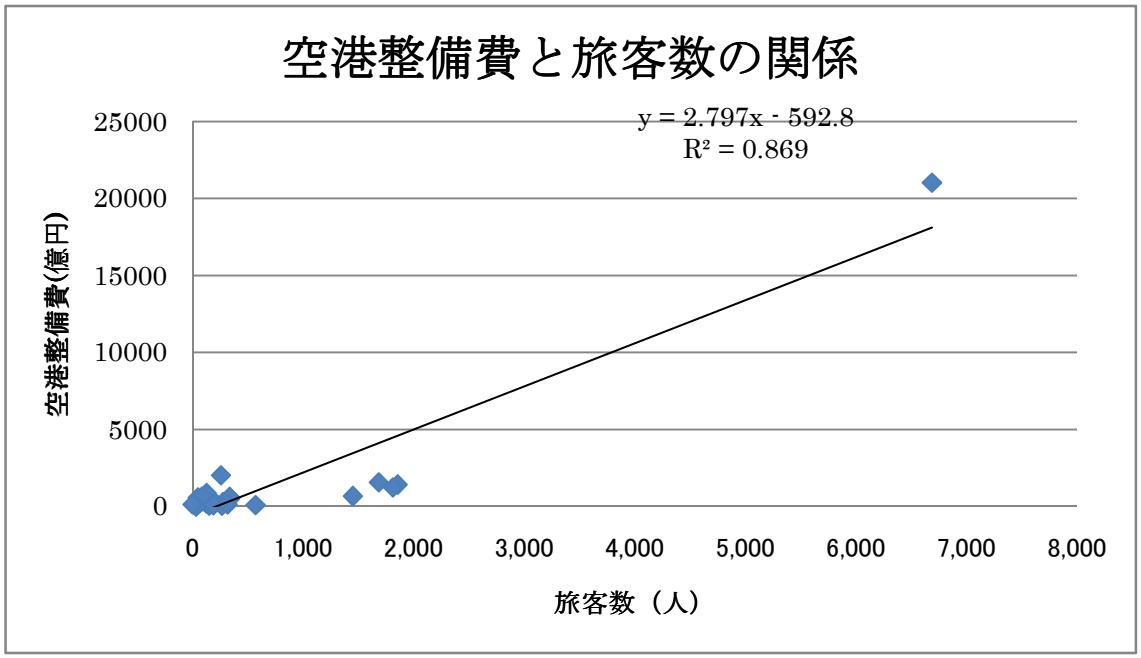
[8] http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/10_data/index.html

(3)検定の実施と結論

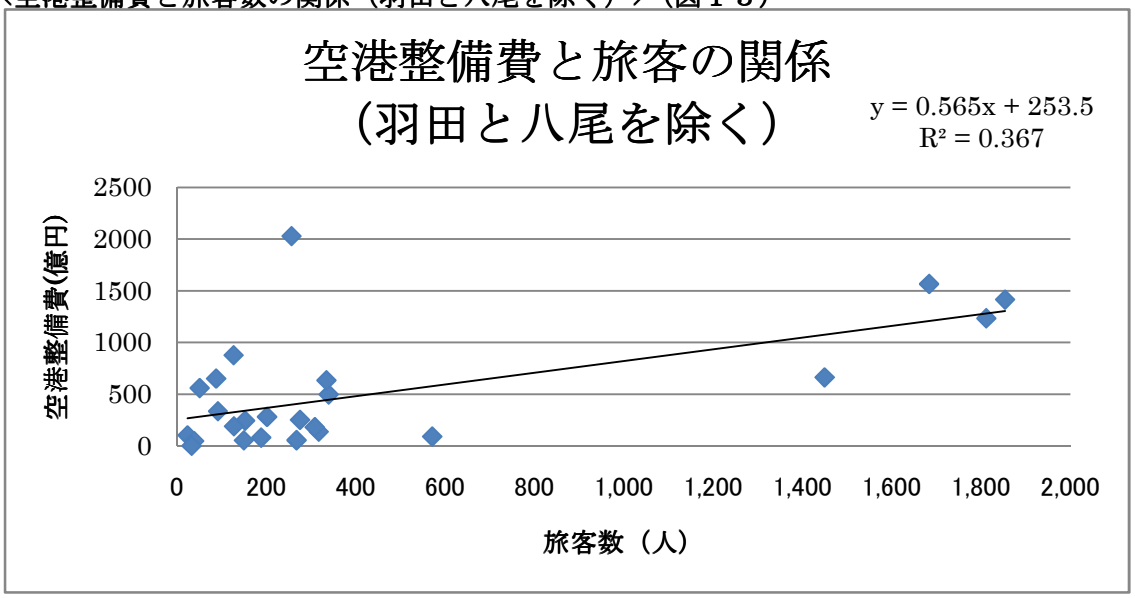
$$t = \frac{\hat{\beta} - 0}{S_{\hat{\beta}}} = \frac{0.5656 - 0}{0.158} = 3.5797$$

したがって、$t \in R$ となり H_0 を棄却して、H_1 を採択して、X＝旅客人数が Y＝空港整備費に影響を及ぼしていることが分かる。

<空港整備費と旅客数の関係>（図１２）



<空港整備費と旅客数の関係（羽田と八尾を除く）>（図１３）



４．３　分析による結論

４．１より、空港整備会計によってプールされたお金が空港整備費として使われていることが証明できた。また４．２より空港整備費は空港敷地面積と旅客数に依存していると証明できた。つまり、まとめると近似曲線より上にある部分の空港については、空港整備特別会計により空港の規模以上にお金を受け取っていて余計な費用を計上していると考えられる。

図９・図１０・図１２・図１３を見ると、近似曲線の上側に位置している空港としては図９・図１０（規模＝空港敷地面積）では羽田空港をはじめ、小松空港、福岡空港、新潟空港、徳島空港、新千歳空港などがある。図１２・１３（規模＝旅客数）を見ると、羽田空港をはじめ、小松空港、新潟空港、新千歳空港、美保空港、徳島空港、広島空港などがある。図１において営業損益で10億円以上の赤字を計上している、福岡・那覇・新潟・釧路・北九州・函館・小松の８空港のうち、福岡・新潟・羽田・小松空港の４空港が近似曲線より上にあることがわかる。

まず、近似曲線より下にあるが営業損益で10億円以上の赤字を計上している那覇・函館・釧路・北九州の４空港をみてみる。那覇空港については着陸料軽減の特例措置により着陸料当収入が少ない上、民有地を借りているために土地建物借料の負担が重いこと、釧路空港と北九州空港と函館空港については減価償却がまだ終わっていないことが赤字の原因といえる。

次に、近似曲線より上にあり、営業損益で10億円以上の赤字を計上している福岡空港、新潟空港、羽田空港、小松空港を見ていく。このうち福岡空港は環境対策費や民間からの土地の借入料がかさんでいることが赤字の原因であると考えられる。一方他の３空港である羽田空港は全体の営業損益に対する空港整備費の割合が40%、小松空港は８０%、新潟空港は３０%と明らかに空港整備費を多く計上している。

つまり、これらの空港においては赤字であり、かつ自分の空港の規模に見合っていないにもかかわらず、空港整備特別会計の恩恵を受けて新規事業などを行い、空港整備費を余計に計上しているといえる。

以上で空整特会の性質、実際のデータ分析の結果から判断して、空整特会が現在の空港赤字問題の原因であると証明できた。

では空整特会が空港赤字の原因だとするならば解体してしまえばいいのではないだろうか。その方法のひとつとして代表的な民営化があるので、空港の民営化について議論してみたいと思う。

４．４　国外空港の事例

４．４．１　国外空港民営化の成功例

まず海外で民営化して成功した空港をあげてみたい。世界で初めて大きな空港で民営化したのはイギリスで複数の空港を統括する公開有限責任会社BAA である。もともとBAA は1965年に、政府が全額出資した空港運営公団で、運営しており、サッチャー首相の小さな政府による民営化政策に伴い、1987 年にロンドン証券取引所に上場した際に、政府が保有株式を全て放出して完全に民営化された。

BAAは完全民営化によって高い経営の自由度を享受する一方、空港料金（空港使用料と旅客施設利用料）には、政府から独立した監督機関により、プライスキャップ制がかけられている。プライスキャップは、経営効率を向上させる仕組みをもつ料金上限規制である。

民営化後はプライスキャップにより空港料金が抑制されたため、BAAは空港の集客力を活かした商業事業に着目し、商業スペースを可能な限り拡大し、“エア・モール”（ショッピングモール化した空港）を築き挙げた。空港内でも、海外に進出し、オーストラリアのメルボルン空港や、オマーン空港などに出資していた。

民営化以来、2002年度までは、空港料金が抑制されてきたにもかかわらず、BAAは、1999年度までは、事業多角化により乗客数を上回る伸び率で収入を増加させている。1999年度からは、EU免税制度の廃止、WDFAや不採算事業の売却、米国同時多発テロ等により、収入の伸びは下落傾向を辿る。その後、戦略の転換の効果と大規模投資の実施による03年度からの空港料金の引上げが主たる要因となり、収入はプラス成長を回復している。収入内訳をみると商業収入の全収入に占める割合が５割強から４割まで低下する一方、空港料金収入が３割から４割に上昇している。つまり、事業多角化に傾いていたのを、集中的にある部分を投資することで収入は増加した。

またドイツのフラポートも海外で民営化が成功した代表的な空港会社である。フラポートはフランクフルト国際空港を運営する空港会社であり、2001年にドイツ証券市場へ上場を果たし、民営化された。とは言っても、公的セクターが発行済み株式の約6割を保有し、市場に流通している株は約36%に過ぎない。

フラポート株式会社法では、上場後30年間は公的セクターが51%以上の株式を保有することとされており、連邦政府は財政難からさらなる株式の売却に動いたとしても、州政府やフランクフルト市が株式の過半数を掌握し続ける。そこには、公共性確保の観点から完全民営化はさせないという政策と、敵対的買収に対する防衛策を採るという姿勢がある。

フラポートは、フランクフルト空港において乗継需要と貨物需要を獲得し、国際ハブ空港としての地位を確立することを最優先するフランクフルト空港は、他空港との競争状況が厳しいこと、キャパシティが限界に達していること、このため、フラポートは通常、外部業者や航空会社がおこなうグランドハンドリング事業を自ら営む。乗継時間45分を保証するのは、世界でもトップレベルであり、乗継率は近隣主要空港に比べ最も高い53%、貨物量も欧州の空港の中で最も多く、2004年度には220万トンを捌いている。対してBAAの貨物量は195万トンである。

フラポートは、世界戦略が成長戦略の基軸にある。これは、フランクフルト空港のみを所有することと、競争が激しい事業環境に対応するものだが、民営化以前からその活動は活発である。このことはパリ空港やスキポール空港ついても同様であるが、欧州の空港は、公的セクターが100%出資する事業体であっても、民間企業かと思うほど世界進出に積極的であるのが日本との違いであろう。

BAA同様、フラポートにとり、これら空港の利権をもつことは、成長性だけではなく、経営の全体的な安定性に繋がっている。特にフランクフルト・ハーン空港はフランクフルト空港と地理的にも離れ、格安航空会社をターゲットとするため、乗客数、貨物量とも飛躍的な成長を遂げており、フランクフルト空港を補完する役割を果たしている。

一方、フラポートは投資の失敗も経験済みである。フィリピンのマニラ空港のターミナル建設・運営プロジェクトでは、フィリピンの政権交代に伴い契約内容が変更され、2001年から2002年にかけて348.6百万ユーロの損失処理を余儀なくされた。2001年から02年にかけマニラ空港に関する不良債権を処理し、海外空港への投資判断を慎重にしてからは、株価は市場平均を上回り推移してきた。つまり、こちらも海外進出を積極的に行うよりも、慎重に運営している方が良い結果を産んでいるといえよう。

どちらの民営化空港も海外に事業を拡大して、最初はいい結果を出すのだが、途中失敗した後に、効率のいい投資が成功している。

４．４．２　国外空港民営化の失敗例

次に民営化が失敗した海外の空港の事例を挙げてみよう。例えば、チューリッヒ空港の場合、乗客の約６割をスイス航空に依存していたが、そのスイス航空が2001年９月のテロの影響もあり破綻したため大きな打撃を受けた。2002年7月にはチューリッヒ空港管制下にあった航空機がドイツ南西部で空中衝突するという事故もあり、2002年末の空港会社の株価は2000年末の１０分の１ほどにまで暴落した。

チューリッヒ空港は、2000年までは欧州のどの上場空港よりも早い成長を遂げてきた。1995 年から99 年の成長は37 ％と好調であったが、これは主にスイス空港 の戦略のおかげであった。こうした成長によりキャパシティの制約が発生し、その問題を解決するために50年間の歴史の中で最大の投資、15億米ドルを投じてキャパシティの増強に当たっていた。現在の空港の年間旅客取扱能力は1800 万人だが、これを2300万人へと増大する計画であった。しかし、02 年の旅客取扱実績は1800 万人を上回ることはない。これは97 年の数字と変わらない。このような落ち込みはテロとスイス空港 の破綻が要因である

9 月11 日以後のほんの数週間で発着回数が30 ％落ち込み、乗り継ぎ客も50 ％減ってしまった。その結果、収入が大幅に落ち込んだ。01 年は初めて空港市場で赤字を計上した年となってしまった。新しいホームキャリア、スイスインターナショナルエアラインズが現在運航しているが、実績面では大きな影響をいまだに受けている。例えば、02年上期の旅客数は前年同期比で24 ％の低下、また発着回数は15 ％、貨物量も22 ％低下している。株価も、テロ後は2 年前の民営化の発行価格の4分の1にまで落ち込んでしまった。

トロント第３ターミナルも民営化が失敗した空港の一つだ。トロント第3ターミナルは、1991年にエアポート・ディベロプメント・コーポレーションがBOTで建設、開業したものである。これは、1987年に民営化されたBAAが空港ターミナルをショッピングモール化して収益を大幅に増大させたという成功事例に倣い行われたものである。当初はBAAのように民間の経営ノウハウを活かしターミナルビルのショッピングモール化を積極的に進めていた。しかし湾岸戦争の直後であったため、旅客数の減少に見舞われ、その間に有力テナントを繋ぎ止めることができず相次いで撤退させてしまい、苦肉の策としてテナント料の引き上げを行ったところ訴訟問題にまで発展し、民営化事業は失敗、ターミナルは空港を運営するグレーター・トロント空港公団に売却された。

これは、期待していた戦略的梃子である空港ターミナルビルに関する民間の経営ノウハウが著しく欠如していたために起こった問題であると考えられる。

つまり目的を達成できない民営化は、このように社会に大きな混乱と損害をもたらすため、そもそも民営化の目的が使おうとしている戦略的梃子で充分達成可能かを慎重に議論する必要がある。

第5章 政策提言

５．１　効率的な空港経営の手法の提案

確かに空港は公共性を有するので、経済的効果がその地域に及べば多少の赤字経営でも構わないという意見もある。しかし、莫大な赤字がでていたとしても、国からそれが補填されるシステムが、不透明な会計の下、構築されている現状は、無駄な出費が出ることが予見されるし疑いももたれ、そして各空港の経営努力も計ることができない。また、昨今の特別会計の見直しの検討と、公共財の官から民へという世論の流れを踏まえて、以下の３つのステップによって、空港経営の見直しを提案する。
まず初めに空港整備特別会計の廃止。そして次に、公共財に対する新たな国からの補助金のシステムの構築。最後に、そのシステムの中でより効率的な経営を実行できることであろう民営化による空港運営の方法。これらの事柄について以下に記述していく。

空港整備特別会計の廃止
そもそも、空港整備特別会計は、昭和４５年に、それまで一般会計または港湾整備特別会計によっていた空港の整備事業を、航空需要の急速な増加に対応すべく空港建設を主たる目的として設置された。
この特別会計の当初の設置目的である、空港需要に対応することに関しては、我が国の空港の数は地方空港も合わせれば９０空港以上であり、空港から２時間圏内に居住している率は９０％を超え、１時間圏内についても７０％を超えている。（出所：国土交通省）また空港のキャパシティーについても諸外国に比べても見劣りはしていないし、需要に見合った規模の空港が多い。以上の点からこの特別会計の設置目的は達成されたと考えるのが通常であろう。
しかし、この特別会計が未だに存在する現在、その制度の乱用ともいうべき不必要なものに対する支出が指摘され、また都市部の黒字空港から地方の赤字空港への資金の補填という役割がその存在意義となっていることは否めない。
またプール制となっている空港整備特別会計では、空港ごとの財務諸表が作成されていない。そのため、どの空港が赤字なのか黒字なのか、今年度の初旬に公開されたとは言え、空港整備特別会計から各空港への交付金の内訳と配賦の方法は机上のものであり、その開示方法に統一性や透明性がない。それゆえ、各空港の財務諸表が一定の会計方針で作成・開示されず、それらの書類に関して適切な監査を経ていない現状では、各空港の経営努力についても不透明であるといえる。
以上のことから、建設の時代から運営の時代へと転換した現在では、効率的な空港運営を促すシステムと公共性の維持の両立が必要といえる。そこで、この特別会計を廃止し、配賦基準を明確にした新たな補助金の制度を提案する。

新たな補助金の制度
単に補助金の制度を作っただけでは、従来と変わらず経営努力が増えることが期待できないし、独立採算では慢性的な赤字経営になり、空港の維持が困難になる地方空港が生じることが予期される。そこで、各空港が経営効率を上げることの動機付けと、空港の

維持・整備費用についての、空港運営が財務的に安定して行えるまで、補助金の制度を設ける。将来的に財務状況が安定してきた時にはこの補助金制度を見直す。

上物に対する経営インセンティブ
発着回数、乗降客数、貨物の積載数。以上３つの値の前年比がプラスになるような経営努力をした空港会社には、次年度その空港の営業収益額の規模に応じて、奨励金を与える。これによって、発着回数や利用者数増によって、着陸料収入の増加による営業収益の改善や、乗客数と貨物数を増やすような経営をすることによって、利用者の利便性を向上させ、もって地域経済に貢献することが期待できる。
下物に対する整備費、修繕費の補助
空港は公共性を有する側面もあり、その維持が必要である。減価償却の進んでいない国保有の空港も多く、それらの空港が存続するためにも補助金が必要である。
この補助金制度は、空港の規模に比例して拠出額を決める。整備費・修繕費の全額を補助するわけではなく、規模に見合った一定額を補助金として拠出することによって、無駄な投資に対する抑制効果が期待できる。

民間企業による空港経営
効率的かつ自由な経営意思決定を可能にすべく、上下一体による株式会社形態の民営化を行う。
上下一体方式を採用する理由については後述するとして。株式会社形態をとる手法とその利点についてここでは記述する。まず拒否権付き種類株式と一部の取締役を選任する権利のある種類株式を国に保有させ、公共性を維持する。民営化初期では全株式を国が保有するが、将来的には一部株式を地方自治体、地元企業、市場に公開することによって、その地域の特徴を活かした空港をつくることができる。また、公共性のある企業は収益が安定していることが多く、投資対象としても需要があると考えられる。
また、株式会社形態をとることによって、会社法による財務諸表の開示と透明化を義務化させ、監査役設置によって経営に対する妥当性と適法性を監査させる。そして経営者も忠実義務や善管注意義務によって、会社の利益に相反するようなことなしに経営を行い、これによって、無駄な投資を抑制し、民間経営による効率的かつ自由な経営意思決定を可能になると考える。

５．２　空港を民営化する際の経営方式

空港整備特別会計を解体し、前項で述べた制度のもとで空港を民営化して運営する際の方法として、私たちは空港全体の一体経営を提案する。

現在の国管理の 26 空港のうち八尾空港(民間の定期便はなく自衛隊などが使用)を除くすべての空港が、上下分離方式(ターミナルビルは株式会社、滑走路は国管理)を採用している。さらに、26 空港のうち 19 空港の空港駐車場は、財団法人である空港環境整備協会が管理している。空港環境整備協会の管理下にない鹿児島空港などの空港の駐車場も地方自治体が管理していたり、他の民間企業が管理したりしている。つまり、現在の国管理の空港経営においては、上物・下物・駐車場の経営がすべて分離しているのである。

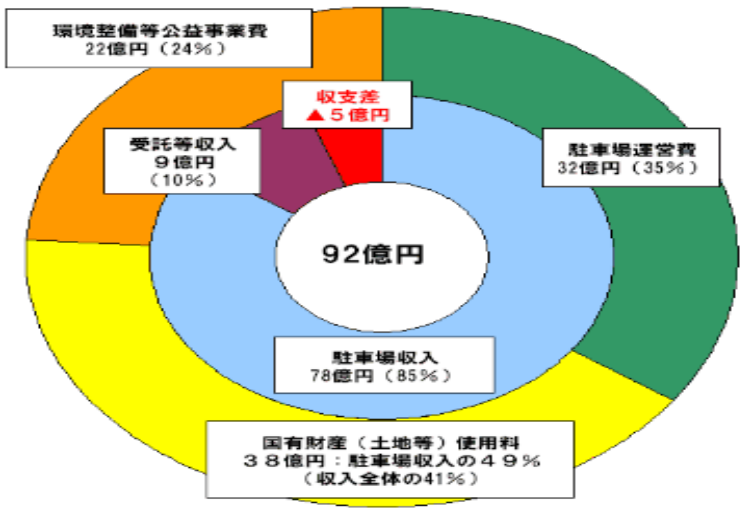
私たちは、以上のような上物・下物・駐車場の経営の分離が、空港経営を複雑なものにするとともに経営の自由度を狭めていると考えている。上物・下物・駐車場の経営の分離は、空港全体の経営として一貫しない投資を発生させたり、経営責任のあいまいさを露呈させたりしている。また、それぞれの経営が分離しているため、空港全体としての収支も非常に不透明であるし、実際にこれまでほとんど公開されていない。さらに、

空港環境整備協会が行っている駐車場の経営は、国や官僚の既得権益と化してしまっている。このような複雑で不透明な経営状況が空港整備特別会計を通じた無駄な投資などを呼んだと言ってもよいのである。したがって、私たちは、上物・下物・駐車場の経営を一体化させて民営化することで、空港全体としての透明性と効率性を向上させようと考えるのである。また、一体化経営による民営化は、前項で述べた、経営の自由度を高め、経営努力のインセンティブを強めようという制度と整合するものである。

一体化経営を行う場合に、駐車場の経営を一体化させることは特に重要であると考えている。ここで問題となるのが空港環境整備協会の問題である。さきほども述べたように、現在の国管理の 26 空港のうち、伊丹空港や福岡空港など 19 空港の駐車場を財団法人である空港環境整備協会が管理・運営している。その管理形態は、新千歳と羽田については少々異なっている。新千歳空港に関しては、3 つある駐車場のうち 1 つを空港環境整備協会が管理し、残りの 2 つを社団法人千歳観光連盟が管理している。また、羽田に関しては、4 つある駐車場のうち 2 つを空港環境整備協会が管理し、残りの 2 つを民間の羽田空港ビルディング株式会社が管理している。残りの 17 空港の駐車場はすべて空港環境整備協会が管理している。

空港環境整備協会は、昭和 43 年に設立された財団法人である。空港環境整備協会の目的は、「空港周辺の騒音や生活環境の改善と地域の活性化、そして、安全・安心を図り、空港の円滑な運営と周辺地域との共生と調和のある発展を目指すため、地方公共団体の要望を受けて地域住民のニーズに密着した空港環境整備事業などの公益事業を実施することを目的としています。」(http://www.aeif.jp/htmls/kyokai_gaiyo/index.html)というようなものである。つまり、空港周辺の土地整備や騒音対策などの環境整備事業を行うことが目的なのである。市場というものは、不完全なものであるから、外部不経済に対して公的機関が何らかの対策を行うことは確かに必要ではある。しかし、空港環境整備協会の仕組みには大きな疑問を抱かざるを得ない。平成 20 年度の運営状況の図を見ればわかるように、駐車場経営は大幅な黒字経営であり、その収入の半分を国が徴収し、残りを環境整備事業にあてている。つまり、空港環境整備協会を通じて、国は各空港の大きな収益源を奪っているのである。その国が、空港が赤字になって大変だと騒ぐのは非常におかしな話なのである。

<空港環境整備協会の収支の内訳>（図） [9]



[9] 財団法人　空港環境整備協会(http://www.aeif.jp/htmls/gyomu/index.html)より

空港環境整備協会の仕組みの本質は、空港整備特別会計のプール制と同じである。各空港の駐車場の収支を一括プールし、それを各空港の環境整備事業にあてるというものである。つまり、空港環境整備協会は、実質的に特別会計のような機能を果たしており、空港に関する特別会計が空港整備特別会計と空港環境整備協会とのふたつも存在することになるのである。さらに、環境整備事業の内容が、公園の整備、図書館の空調整備、巡回健康診断などといったわざわざ特別会計を作ってまで行うこともないような事柄が多い。さらに、空港周辺の土地整備や騒音対策のための整備がほとんど終了した現在では、このような特別会計を存在させる意義は薄い。定期的な騒音の調査などに関しては、空港環境整備協会のノウハウを各空港に内部化させ義務付けるなどの方法が考えられる。また、他の事業に関しては、本当に必要かどうか検討し、削減したり一般会計や地方自治体の財源で賄ったりするなどの方法が考えられる。空港環境整備協会は、空港から大きな収益源を奪い、国の既得権益、または官僚の天下り先として機能しているという面が強い。

したがって、私たちは、空港環境整備協会を空港整備特別会計とともに解体し、駐車場を上物・下物とともに空港の一体化経営に組み込むことを提案するのである。そうすることで、各空港の収支が改善されることが予測される。一方、国としても駐車場の土地を売却した際の大きな収入を見込めるほか、駐車場の収益を得られるようになった空港の収支が改善されれば、前項の制度で示した各空港への補助金の額も少なくて済むのである。

空港の一体化経営が実現すると、空港の資金や人材が一体化される。これにより、経営や投資など様々な面で改善が行われるだろう。空港全体の経営が一本にまとめられることで、経営者は、空港全体の状況を把握しやすくなり、上物・下物・駐車場の連動した経営が可能になる。これまでのように様々な面で上物と下物がお互いに調整しあわなければいけなかったことで発生していた時間的コストや事務的コストがなくなるのである。また、空港整備特別会計が解体されると同時に一体化経営が行われるため、これまでのように下物だけの判断で行っていた滑走路の延長などの不採算投資がなくなり、全体の利益を意識したより一貫性のある戦略的な投資が行われることが考えられる。さらに、人材が一体化されるため、経営責任が明確になるとともに、これまで二重になっていたような人件費の削減にもつながる。空港の収支もひとつにまとめて作成されるので、補助金の受入額や投資に対する空港全体への利益など、空港の経営実態をより明確に把握できるようになるのである。

空港の一体化経営は、最終的に利用者である私たちに対するサービスの向上という形で大きな利益を生むであろう。一体化経営により、下物の経営に関しても民間が行うようになるが、前項で述べた制度により下物の維持費や減価償却費に対しては、国から補助金が出るようになる。したがって、これまで下物の維持費や減価償却費にあてるために高く設定されていた着陸料や空港使用料が民間の裁量に任せられることになる。そうすると、空港は補助金をもらっているわけだから現在よりも空港使用料や着陸料を上げることはないであろう。むしろ、経営改善による着陸料や空港使用料の低下が期待できるのである。着陸料や空港使用料の低下により、私たちは航空チケットを現在よりも安く購入できるようになるのである。また、テナント料を下げて様々な店をターミナルビル内に誘致すれば、空港はさらに魅力的なものになるであろう。経営の自由度を大きくすることで、空港の可能性は、大きく広がるのである。

以上のように、前項で述べた制度との整合性、空港経営における無駄の排除、空港経営の透明性と効率性の向上という面からみて、空港の一体経営は非常に望ましいものであると言える。

先行論文・参考文献・データ出典

《参考文献》

・猪瀬直樹　著（２００２年)『一気に分かる！空港の内幕』　ＰＨＰ研究所出版
・森功 著　　（２００９年)『血税空港　本日も遠く高く不便な空の旅』　幻冬社出版
・佐藤芳彦　著（２００４年)『空港と鉄道 ： アクセスの向上をめざして』
交通研究協会出版
・谷川一巳　著（２００３年)『日本の空港なるほど事情 ： 国内空港の今がよくわかる!』
山海堂出版
・森浩，太田成昭，渡邊信夫　編著（２００２年)『空港民営化 ： 日本再生と生まれるビジネスチャンス』東洋経済新聞社出版
・杉浦一機著（１９９５年)『空港ウォーズ ： 日本は「大航空時代」に生き残れるか』
中央書院出版
・ファクタ出版株式会社　著（2009 年 8 月号月刊)『FACTA』2009 年 8 月号　ファクタ出版株式会社出版

《データ出典》

・　国土交通省ＨＰ『空港別収支の試算結果について』
http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/cab01_sg_000065.html
http://www.mlit.go.jp/common/000046774.pdf
・『いまどきの神戸空港』
http://www.inouetsutomu.jp/kobeairport.htm
・Asahi.com　ＨＰ　『羽田・那覇…国管理２２空港が赤字　黒字は４空港のみ』
http://www.asahi.com/business/update/0730/TKY200907300474.html
・財団法人　空港環境整備協会
http://www.aeif.jp/htmls/gyomu/index.html)