

# 日本の空港運営の現状と課題\*

## Current Conditions and Subjects of Airport Management in Japan

上 村 敏 之

The Act on Airport Management through Utilization of Private Capabilities has been enacted in 2013. Through this Act, the national and local governments can entrust the right of airport management to private firms. This paper analyzes which airports would fall under the new Act by estimating the EBITDA and the number of airport passengers. Analysis results show that since the EBITDA of airports with at least 2.5 million passengers per year, pushing the airports into the black, is favorable, there there is a high possibility that private firms will become active in airport management.

Toshiyuki Uemura

JEL : R41, R42

キーワード : 空港、運営権、EBITDA

Keywords : airport, management right, EBITDA

### 1. 日本の空港の概要

2013年6月13日、「民間能力を活用した国管理等空港の運営法」(以下、民活空港運営法)が国会で可決、成立した。これにより、国や地方自治体が管理する空港の運営権を民間事業者に委託することができるようになった。

長らく日本の多くの空港は、国と地方の財政の枠組みで整備、運営がなされてきたが、今後は民間事業者に運営を委ねる空港がでてくると考えられる。この意味で「民活空港運営法」の成立は、日本の空港運営の転換点となった可能性がある。

---

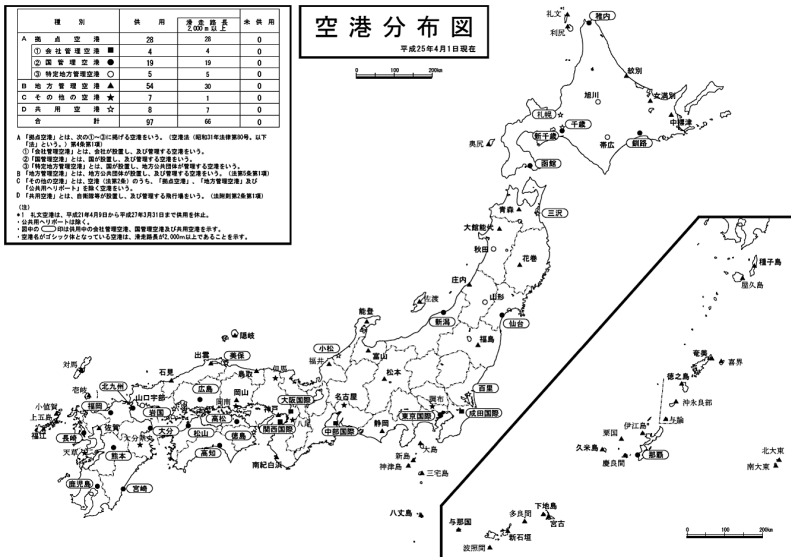
\* 本稿は2013年8月23日に韓国仁川市の松島コンベンシアにて行われた韓国地方財政学会での報告論文、および上村(2013)をまとめたものである。

「民活空港運営法」の成立の約 1 年前、2012 年 7 月 1 日に関西空港と伊丹空港が統合した。関西空港は開港当初から会社管理空港であったが、伊丹空港はもともと国管理空港であった。関西空港との経営統合により、伊丹空港は国管理空港から離脱した。統合空港は今後にはコンセッションによる運営権の売却が予定されている。「民活空港運営法」は、こうした関西空港と伊丹空港の動きを踏まえ、他の空港にも民間活力の導入を広げる意味をもっている。

図 1 は、日本の空港の分布図である。2013 年 4 月現在、空港法 (旧・空港整備法) にもとづく日本の空港は全国に 97 ある。近年、2 空港が廃港となったが、それ以前の日本には 99 の空港が存在していた<sup>1)</sup>。

日本の国内に 100 近くの空港が存在することに対しては、様々な議論があ

図 1 日本の空港の分布図 (2013 年 4 月現在)



備考) 国土交通省航空局の資料より引用。

1) 広島県が管理していた広島西飛行場は、定期路線があった空港としては初めて、2012 年 11 月 15 日に廃港となった。また、2009 年 9 月 24 日に廃港となった弟子屈飛行場は、北海道弟子屈町が管理していた。

る。日本は島国で離島も多いため、多数の空港が不可欠だと考えることもできる反面、効率性を無視した「一県一空港」のような“政策目標”が掲げられたことが過去にあり、それが空港の“乱立”をもたらしたという見解もある。実際、日本の総人口は減少局面にあり、すべての空港を今後維持することは難しいと考えられる。

さらには、日本の国土は新幹線網が発達していることから、国内の空港は新幹線と競合することが多い<sup>2)</sup>。近年でも、2011年3月12日に鹿児島=博多間の九州新幹線が全線開業した。また、2015年春には長野=金沢間の北陸新幹線、2015年末には新青森=新函館間の北海道新幹線が開業する予定である<sup>3)</sup>。新幹線網の発達には、国内の空港運営に少なくない影響を与えており、多くの空港が国内よりも海外に活路を見いだす環境を作り出している<sup>4)</sup>。

表1にあるように、日本の空港には種別があり、すべての空港を同列に論じることにはできない。特に重要なのは、会社管理空港、国管理空港、地方自治体

表1 空港の種別（2013年4月現在）

	会社管理空港	国管理空港	地方自治体管理空港
拠点空港 (国や空港会社等が管理する拠点空港)	成田、関空、中部、伊丹	羽田、新千歳、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、松山、高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇	<特定地方管理空港> 旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部
地方管理空港 (地方自治体が管理する重要な空港)			中標津、紋別、女満別、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、静岡、富山、能登、福井、松本、神戸、南紀白浜、鳥取、出雲、石見、岡山、佐賀、その他は離島空港
その他の空港 (自衛隊等との共用空港、コミューター空港等)		丘珠、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾	調布、名古屋、但馬、広島西、岡南、大分県央、枕崎、天草

備考) 国土交通省航空局の資料より作成。

- 2) この点は、航空網が発展しているアメリカとは好対照である。
- 3) いずれの新幹線も東京につながっている。
- 4) 2007年の「経済財政運営の基本方針」が、首都圏空港を除きオープンスカイ（企業数、路線及び便数にかかる制限を二国間で相互に撤廃すること）を推進したことも、地方空港の国際化に拍車をかけた。

管理空港の種別である。会社管理空港には、成田空港、関西空港、中部空港、伊丹空港の 4 つの空港があり、すべて拠点空港である。国管理空港にも、羽田空港を筆頭に拠点空港が多い。

その他の大部分の空港は、地方自治体管理空港である。そのうちの拠点空港は特定地方管理空港と呼ばれている。地方自治体管理空港の多くは、都道府県が管理しているが、なかには都市が管理している空港もある。たとえば、旭川空港は北海道旭川市、帯広空港は北海道帯広市、神戸空港は兵庫県神戸市が管理している。

このたびの「民活空港運営法」の対象となるのは、国と地方自治体の財政が大きく関わっている国管理空港と地方自治体管理空港である。すでに、いくつかの国管理空港において、この法律の適用が検討されている。地方自治体管理空港でも、動きを見せている地方自治体もある。

とはいえ、すべての日本の空港が、「民活空港運営法」の適用対象になるとは考えられない。本稿は、このたびの「民活空港運営法」が抱える課題を指摘し、日本の空港運営の今後を考察する。そのために、「民活空港運営法」成立の背景にある日本の空港に関わる財政制度を概観し、日本の空港における政府間関係の経緯と現状について解説する。

本稿の構成は次の通りである。2 節では、日本の空港をめぐる政府間関係の仕組みについて述べる。3 節では、近年の空港をめぐる動きで重要な意味をもった空港別収支について述べる。4 節では「民活空港運営法」について述べ、5 節では乗降客数による EBITDA の推計を行い、6 節では民間事業者が参入する空港の条件について考察して、本稿の結びとする。

## 2. 空港をめぐる政府間関係

空港整備および維持管理の負担には、国による補助率が定められている。表 2 は、空港整備・維持管理の負担を示している。整備事業の国の補助率は、再拡張事業以外の羽田空港（100%）、国管理空港（2/3）、特定地方管理空港（55%）、地方管理空港（50%）、その他の空港（40%）の順に下がってゆく。維持管理については、国管理空港は国が 100%、地方自治体管理空港については地方が

表 2 空港整備・維持管理の負担

	整備	維持管理
羽田空港（再拡張事業以外）	国 100%	国 100%
国管理空港（羽田空港以外）	国 2/3 + 地方 1/3	国 100%
特定地方管理空港	国 55% + 地方 45%	地方 100%
地方管理空港	国 50% + 地方 50%	地方 100%
その他の空港	国 40% + 地方 60%	地方 100%
共用空港	国 2/3 + 地方 1/3	国 100%

備考) 国土交通省航空局の資料より作成。会社管理空港の整備については個々に負担配分が異なるために省略したが、維持管理については会社の自己資金 100%である。

100%の負担率である。

表 2 にある国負担部分は、国の一般会計と社会資本整備事業特別会計によって支出がなされている。2008 年度より、それまで 5 つあった特別会計（治水特別会計、道路整備特別会計、港湾整備特別会計、空港整備特別会計、都市開発資金金融通特別会計）を統合し、社会資本整備事業特別会計がつけられた<sup>5)</sup>。図 2 に、社会資本整備事業特別会計の仕組みが示されている。

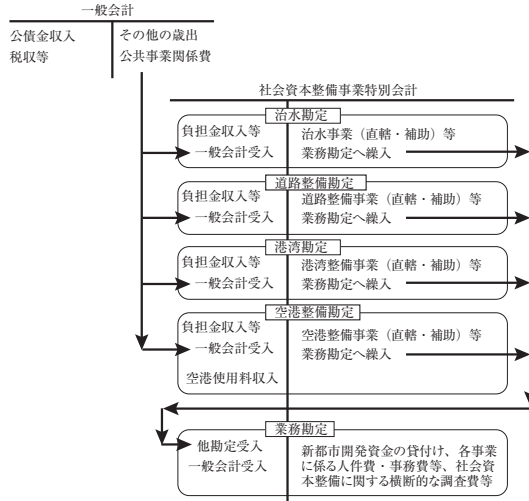
社会資本整備事業特別会計は 5 つの勘定に分かれている。治水勘定、道路整備勘定、港湾勘定、空港整備勘定、業務勘定である。このうち業務勘定は、他の勘定で横断的に行われる事業を担当している。空港整備事業を担当する空港整備勘定を含めた 4 つの勘定は、一般会計の歳出にある公共事業関係費から、一般会計受入などを歳入として、歳出にて直轄事業と補助事業を行う。

図 3 には、空港整備勘定をめぐる財政の仕組みを示している。航空事業者に対して航空機燃料税が課税され、その税収の 11/13 が航空機燃料譲与税として国の一般会計の歳入となり、残る 2/13 は空港関係の地方自治体の歳入（都道府県には 1/5、市町村には 4/5）となる。

空港整備勘定の歳入には、航空事業者に対する空港使用料（着陸料、駐機料、航行援助施設使用料）、一般会計より受入（航空機燃料譲与税+一般財源）、空港関係の地方自治体からの地方公共団体工事負担金収入などがある。これらの

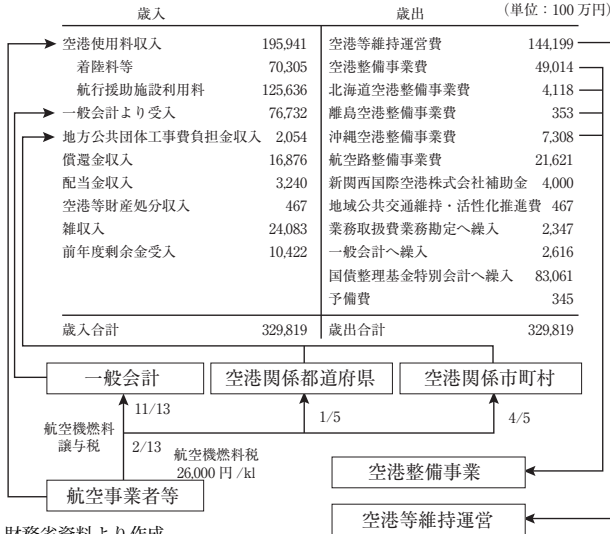
5) 特別会計改革の一環として、5 つの特別会計の統合が行われた。今後、社会資本整備事業特別会計は、廃止して一般会計に統合することが検討されている。

図 2 社会資本整備事業特別会計の仕組み



備考) 財務省資料より作成。

図 3 空港整備勘定をめぐる財政の仕組み (2013 年度当初予算)



備考) 財務省資料より作成。

歳入を財源として、歳出の空港等維持運営費や空港整備事業費が賄われている。

財源の一部に一般会計の一般財源が入っているものの、空港整備勘定の歳出の大部分は、航空事業者からの空港使用料や航空機燃料税、もしくは空港関係の地方自治体による負担金が財源である。したがって空港整備勘定は、受益者負担（利用者負担）の原理を強く意識した財政制度となっている。

とはいえ、空港整備勘定は、日本のすべての空港の整備・維持運営を網羅しているわけではない。原則的には、表2にある国の負担部分が、空港整備勘定より支出されている。すなわち、国管理空港の整備・維持運営、地方自治体管理空港の整備の補助である。

表1にあるように、羽田空港を筆頭にした国管理空港は、空港整備勘定という収入プール制ともいえる財政の仕組みをもつことで、一国全体で受益者負担（利用者負担）の原理が保たれるようになっている<sup>6)</sup>。空港整備勘定による受益者負担（利用者負担）の原理は、個々の空港においては、成立しているわけではない。

収入プール制の仕組みをもつことは、日本の国土に99もの空港を建設できた要因だと考えられるものの、首都圏を含む都市空港の整備を遅らせた要因になったという批判もある<sup>7)</sup>。このことが、空港を集中投資して建設してきた韓国や中国に遅れをとったという見解が主張されることもあった。

こういった背景から、一国全体での受益者負担（利用者負担）ではなく、個々の空港における受益者負担（利用者負担）の観点から、空港をめぐる財政のあり方を考え直す必要があるという意見が浮上してきた。

同様の問題は、地方自治体空港にも当てはまる、地方自治体管理空港の財政の仕組みは、ほとんどの場合、地方自治体の一般会計によって経理がなされている。一般会計において、航空事業者からの空港使用料や航空機燃料税が歳入を構成し、空港整備や維持運営の経費が歳出によって賄われている。一般会計であるから、他の事業とも混在する形となっている。

6) 過去の道路整備特別会計（現在は道路整備勘定）も、2006年度までは揮発油税などの税収を道路特定財源の歳入として位置づけて道路整備を行っていた。この仕組みも、一国全体での受益者負担（利用者負担）を意識して設計されている。

7) 上村・平井（2010）などを参照。

図 4 神戸空港の財政（空港整備事業特別会計）の歳入と歳出

歳入	歳出
着陸料	管理経費等
停留料	空港維持管理費
土地使用料	各種調査費
地方交付税	人件費・物件費等
県補助金	消費税
航空機燃料税譲与税	市債償還費
雑入等	予備費

備考）神戸市資料より作成。

地方自治体管理空港では、地方自治体の一般会計による管理であるから、空港単体の収支が住民の目からは見えにくいことが、批判の対象となってきた。そのなかで、兵庫県神戸市が管理する神戸空港は、一般会計ではなく特別会計によって経理がなされていることが、大きな特徴である。図 4 には、神戸空港の財政（空港整備事業特別会計）の歳入と歳出の項目を示している。

航空事業者からの着陸料と停留料、土地使用料、空港に関する地方交付税、県補助金、航空機燃料譲与税が歳入となっている。歳出については、空港の維持管理に関わる管理経費に加えて、空港整備のために起債した市債の償還費などが掲げられている。

神戸空港の建設については、住民の反対運動が大きかったこともあり、市税を投入しない（一般会計からの繰入を行わない）ことを条件に、空港建設が進められた経緯がある<sup>8)</sup>。住民への説明責任のために考えられた神戸空港の特別会計は、透明性の確保による「見える化」のみならず、収支を明確化して受益と負担を一致させる。また、行政のコスト意識の醸成、住民の空港への意識の醸成を狙うこともできる。

### 3. 空港別収支について

国管理空港は、基本的には空港整備勘定（旧・空港整備特別会計）により、整備・維持管理がなされてきたものの、特別会計による管理が個々の空港の経

8) 神戸空港の空港整備事業特別会計には、一般会計からの繰入は行われていないものの、新都市整備事業会計からの借入金が入ることで、収支のバランスを保っている状況にある。



営インセンティブを削いでいるという批判がなされた。日本の空港政策の課題が、整備から運営にシフトするなかで、空港運営の効率性を高めることに視点が移ってきた。その視点から、空港運営に関する情報の開示や、透明性の確保が重要になってきた。

そこで国土交通省航空局は2008年12月「空港の設置及び管理に関する基本方針」のもとで、2009年度より国管理空港の空港別収支の試算を公開している<sup>9)</sup>。通常の歳入・歳出のキャッシュフロー収支だけでなく、企業会計の考え方を取り入れた損益も試算として提示している。なお、空港別収支の作成対象は国管理空港と共用空港である。空港別収支の試算パターンには、以下の4パターンがある。

第一に、試算パターン①（一般会計財源非配分型）は、歳出や収益に空港整備事業費、空港整備経費、減価償却費や環境対策費を計上し、一般会計財源は各空港の自己財源ではないと考える。

第二に、試算パターン②（一般会計財源（航空機燃料税財源）配分型）は、歳入や収益に一般会計財源のうちの航空機燃料税財源を計上し、歳出や費用に空港整備事業費、空港整備経費、減価償却費や環境対策費を計上する。すなわち、航空機燃料税財源は、各空港の利用者負担の財源であると考えられる。

第三に、試算パターン③（純粹一般会計財源および航空機燃料税財源配分型）は、歳入や収益に一般会計財源を計上し、歳出や費用に空港整備事業費、空港整備経費、減価償却費や環境対策費を計上する。すなわち、一般会計財源は、各空港の整備のための財源であると考えられる。

第四に、試算パターン④（一般会計財源非配分かつ空港整備関係歳出・費用除外型）は、歳入や収益に一般会計財源、借入金や地方公共団体工事費負担金を計上せず、歳出や費用に空港整備事業費、空港整備経費、減価償却費および環境対策費を計上せず、維持運営費を計上する。

2010年度の空港別収支の対象は20の国管理空港、6の共用空港、合計26の空港である。試算パターン①の場合、経常損益で黒字は2空港、赤字は24

9) 以下、共用空港も国管理空港としてとらえる。

空港である。試算パターン②の場合、経常損益で黒字は 7 空港、赤字は 19 空港である。試算パターン③の場合、経常損益で黒字は 8 空港、赤字は 18 空港である。試算パターン④の場合、経常損益で黒字は 13 空港、赤字は 13 空港である。

なお、空港別収支の試算を考える際に、この試算が空港の基本施設のみの収支を表現していることに注意しなければならない。空港の施設は、滑走路、エプロン、誘導路といった基本施設と、旅客または貨物ターミナル施設や駐車場といった空港関連事業から構成される。これらの施設については、管理主体に違いがあることが、日本の空港の特徴となっている。

表 3 には、空港の管理主体が一覧されている。会社管理空港の場合、基本施設もターミナル施設も、空港会社が管理している。ところが、国管理空港と地方自治体管理空港の場合は、基本施設は国もしくは地方自治体が管理するが、ターミナル施設はほとんどの場合に民間事業者または第 3 セクターが管理している。

2010 年度は、空港関連事業の空港別収支も示された。基本施設の空港別収支は、ほとんどの空港の収支が赤字であったが、空港関連事業については、ほとんどの空港の収支が黒字である。

空港運営にとって、空港関連事業の空港別収支は重要な指標となる。特にヨーロッパの多くの国際空港は、空港の基本施設と空港関連事業を一体運用している。日本でも、成田空港、関西空港、中部空港といった会社管理空港では、一体運用が実現している。

**表 3 空港施設の管理主体**

	基本施設(滑走路、エプロン等)の管理	旅客または貨物ターミナル施設、駐車場の管理
会社管理空港	空港会社	空港会社
国管理空港	国	民間事業者または第3セクター
地方自治体管理空港	地方自治体	地方自治体、民間事業者または第3セクター
自衛隊または米軍が管理する空港	(滑走路等) 自衛隊または米軍 (エプロン) 国	民間事業者または第3セクター

備考) 国土交通省航空局の資料より作成。

基本施設と空港関連事業の一体運用が実現すれば、空港関連事業による収益によって、着陸料の引き下げを実現し、就航数と旅客を増やす戦略をとるなど、一体化のメリットを生かす空港運営が期待できると考えられている。ところが日本の場合、会社管理空港以外の空港では、一体化が実現していない。

2010年度の共用空港を含む国管理空港の基本施設と空港関連事業を合算した空港別収支を参照してみよう。試算パターン①では、経常損益の黒字が4、赤字が22である。試算パターン②では、経常損益の黒字が7、赤字が19である。試算パターン③では、経常損益の黒字が11、赤字が15である。試算パターン④では、経常損益の黒字が15、赤字が11である。合算によって黒字の空港が少し増えるものの、完全に基本施設の赤字をカバーするほど、空港関連事業の黒字は大きいものではないことが分かる<sup>10)</sup>。

#### 4. 民活空港運営法について

2013年6月13日に成立した「民活空港運営法」は、人口減少が進む日本において、空港を活用することで交流人口を増やし、地域活性化を進めることを目的としている。国管理空港は空港整備勘定（特別会計）が管理しており、そのことが多くの問題を抱えているという指摘を受けてきた。具体的は次のようなものである<sup>11)</sup>。

第一に、国による空港運営は経営感覚に乏しく、効率的な空港運営が実現できない。第二に、特別会計が収入プール制であるため、非効率な運営でも資金が確保できることが、空港運営のモラルハザードにつながっている。第三に、基本施設と空港関連事業が別々の主体で運営されていることが、空港運営と地域の発展を阻害している。第四に、国管理空港は地域とのつながりを重視せず、地域活性化に貢献する空港運営を行っていない。第五に、国管理空港の着陸料などは全国一律の料金設定になっており、地域の実情に合わせて柔軟に設定できない。

以上の課題を改善するために、「民活空港運営法」が成立した。改革の方法

10) Kato et al. (2011) および航空政策研究会 (2009)などを参照。

11) 上村 (2002, 2008a, 2008b)、上村・平井 (2010)などを参照。

は、1) 地域の実情に合わせた個々の空港による経営、2) 民間資金および民間の経営ノウハウの活用、3) 空港（基本施設）と空港関連事業の一体化である。

なかでも 2) 民間資金および民間の経営ノウハウの活用は、「民活空港運営法」のコアともいえる。具体的には、空港の土地などの所有権は国（もしくは地方自治体）が保持したまま、空港の運営権を民間事業者に売却し、両者は事業契約を結ぶことで、民間事業者に空港経営を委託する。空港を利用する航空会社などは、空港を運営する民間事業者に対して着陸料などの利用料金を支払う。

この仕組みは、公共施設等運営権制度（コンセッション）の空港への適用である。空港運営権は 30～40 年程度に設定されると見られており、委託を受ける民間事業者は、ある程度は自由に着陸料などの設定を行うことができる。

さらに、空港関連事業との一体化と自由度の高い経営によって、物販や駐車場などの空港関連事業による収益を着陸料の引き下げなどの戦略に使うことで、就航路線と旅客数の拡大を図り、地域活性化につなげることが期待されている。引き続き所有権を保有する国としては、災害などが生じた場合に、適切に関与できる仕組みを残すことができる。

なお、「民活空港運営法」は、国管理空港だけでなく、地方自治体管理空港にも適用できる。財政状態が厳しい国や地方自治体にとって、運営権の売却による資金調達が見込めるだけでなく、地域活性化への期待も大きいことから、地域の空港を適用対象としたい地方自治体も多い。

## 5. 乗降客数による EBITDA の推計

とはいえ、「民活空港運営法」が成立したからといって、日本のすべての空港に民間活力が入ることは、いまのところは考えられない。民間事業者がコンセッションに応じるには、いくつかのハードルをクリアする必要があるからである。民間事業者がコンセッションや委託に応じるには、そもそも対象となる空港に収益性と将来性が備わっているかが重要だからだ。

民間事業者は、営業ベースのキャッシュフローを示す EBITDA（利払前税引前償却前営業利益：Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and

Amortization) を参考にする。EBITDA は 1 年間の空港運営を通して得られたキャッシュフローを示している。一般的に運営権の金額は EBITDA の 10 倍程度だと考えられている。

図 5 では、国交省航空局から公開されている国管理空港の「空港別収支」と『空港管理状況調書』を利用し、年間の EBITDA と乗降者数との関係を図示した。EBITDA は「空港別収支」の営業損益+減価償却費で計測した。営業損益の求め方は以下の通りであるが、ここでの営業収益には、一般会計財源や航空機燃料譲与税を含んでいないことに注意すべきである。

営業収益＝着陸料等収入＋貸付料収入等

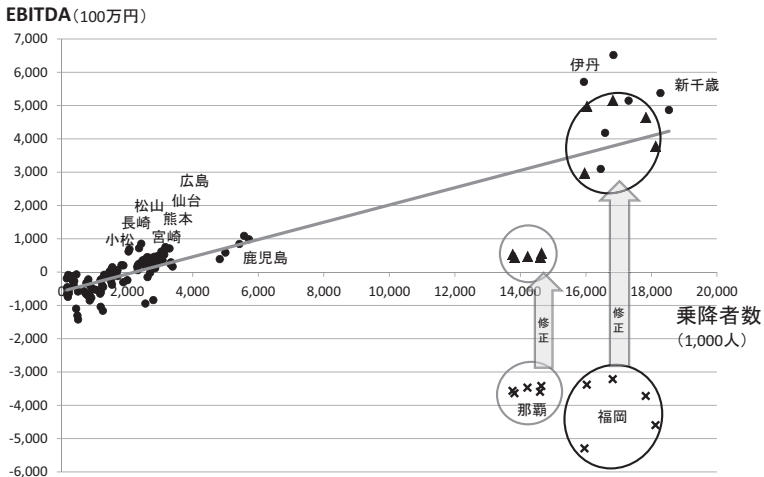
営業費用＝空港整備経費＋減価償却費＋環境対策費＋人件費＋庁費等

＋土地建物借料＋固定資産所在市町村交付金＋その他経費

営業損益＝営業収益－営業費用

なお、財投からの借入金により支払利息を負担する羽田空港と乗降者数ゼロの八尾空港はサンプルから除外した。また、民有地への地代負担が大きな福岡

図 5 空港の EBITDA と乗降者数の関係



空港と那覇空港については、地代の特殊要因を取り除くため、EBITDA に土地建物借料を加算して修正した。

以上のデータをプロットした図 5 によれば、年間の乗降客数と EBITDA には正の相関が見いだせる。そこで、下記のように EBITDA (単位：100 万円) を乗降客数 (単位：1,000 人) で回帰する推計を行った。( ) 内は t 値である。

$$\text{EBITDA} = -661.58 + 0.259 \times \text{乗降客数} + \text{年度ダミーによる効果} \\ (-3.398)(18.894) \qquad \qquad \qquad \text{補正 } R^2 = 0.753$$

この推計式によれば、乗降者数 250 万人以上の空港で EBITDA 黒字となる。黒字ならば民間活力導入の可能性が高い。2011 年の実績で年間 250 万人以上の乗降客数をもつ空港は、4 つの会社管理空港を除いて 8 空港である。

現時点での EBITDA が悪くても、経営の自由度を得られる契約が可能ならば、民間事業者の参入の可能性は高くなる。特に着陸料などの設定について、民間事業者が高い自由度をもつことができれば、将来の収益性を高めることができる。とはいえ、空港が地域独占であることを踏まえれば、航空運送事業者や利用者の負担増を避けるよう、行政は制度設計を行わねばならない。

さらに、一部の費用やリスクを国または地方自治体が引き受けることで、民間事業者の参入の可能性を高められる。たとえば福岡空港と那覇空港については、国が引き続き地代を負担すれば、EBITDA を黒字化できる。どこまでの費用とリスクを国または地方自治体が引き受けるか、それらの負担を受け入れることと引き替えに、地域経済の活性化を手に入れるか、その覚悟と判断が民間活力導入のカギを握る。

## 6. 民間事業者が参入する空港の条件

そもそも国土交通省航空局が公開している空港別収支は、民間企業の会計基準にもとづいて作成されているわけではない<sup>12)</sup>。そのために、コンセンションで運営権を買い取ろうと考えている民間事業者にとっては、空港別収支は参

12) 具体的には、国がもっている帳簿を機械的に勘定科目に振り分けて作成されているため、取引の仕訳から作成された収支になっていない。

考になるものの、どこまで信頼するべきかの判断が難しい。したがって、コンセッションを行うためには、民間企業の会計原則にもとづく損益情報が不可欠になる<sup>13)</sup>。

「民活空港運営法」が想定している空港の基本施設と空港関連事業の一体化は、空港経営としては望ましい形であるものの、実現には若干のハードルがある。すでに述べたように、日本の多くの空港では、空港の基本施設と空港関連事業の管理主体が異なっている。ターミナルビルなどの空港関連事業は、民間事業者か第三セクターが管理している。

この場合、民間事業者や第三セクターに出資している出資者が別にいる。多くの場合は地方自治体や経済団体であるが、出資者の賛同を得ることで、国もしくは地方自治体に出資金を集めなければ、基本施設と空港関連事業の一体化はできない<sup>14)</sup>。そのためにも、地元との調整が欠かせない<sup>15)</sup>。

また、図5のように、国管理空港の EBITDA を試算することはできるものの、大部分を占める地方自治体管理空港の EBITDA は示されていない。そもそも地方自治体管理空港には、他の空港と比較できる空港別収支は報告されていない<sup>16)</sup>。

地方自治体は、運営している地方自治体管理空港について、収支や損益の状況を公開している。しかし、それらは独自の取り組みにとどまっており、同じ前提で計算された収支ではなく、空港間の比較ができない。国管理空港の空港別収支と同様に、民間企業の会計原則にしたがうものでもない。

過去の様々な調査によれば、地方自治体空港は、国管理空港に比べて乗降者

---

13) 実際、伊丹空港が関西空港と統合した際には、国管理空港であった伊丹空港の収支を、民間企業の会計基準にもとづいた損益に修正する作業が行われた。

14) 特に羽田空港のターミナルビル会社（駐車場も管理）は、東証一部上場企業であり、多くの株主を抱えている。羽田空港の基本施設とターミナルビルと駐車場を一体化するためには、ターミナルビル会社の株式を集めるか、ターミナルビル会社に基本施設の運営を委託するか、どちらかでないといけない。

15) 伊丹空港のターミナルビルは、地元の調整を図ることで関西空港と伊丹空港の統合会社との一体化にこぎ着けた。静岡空港についても、静岡県がターミナルビル会社に出資することで一体化する検討がなされている。

16) 上村（2010, 2011）を参照。

数が少なく、収支が赤字であることが多い<sup>17)</sup>。そのため、地方自治体管理空港への民間活力の導入は、乗降者数の多い国管理空港よりも、厳しいと考えられる<sup>18)</sup>。

さらには、日本に固有の特徴として、空港と競合する新幹線網がある。国内の新幹線網は今後も発達してゆくと考えられるが、これが特に地方自治体管理空港の運営を厳しいものにするのは必至である。現状では収支ないし損益に問題がない空港でも、新幹線網の拡大によって、赤字に転落する可能性がある。そのため、新幹線網が発達しそうな地域の空港については、民間事業者は参入を躊躇すると考えられる。

以上の理由から、「民活空港運営法」の成立によっても、直ちに日本の空港運営に民間活力が入ってゆくとは考えられない。とはいえ、いくつかの空港では、現実的な検討に入っており、興味を示す民間事業者もいくつかある。官民お互いのノウハウを蓄積しながら成功事例をつくるのが、まずは求められているといえよう。

その際、カギを握ると考えられるのは、民間事業者にどこまでの経営上の自由を与えるかだと考えられる。空港ならびに航空の業界は、多くの規制がかけられている業界でもある。民間事業者による効率的な空港運営に加えて、規制緩和がなされることで、空港運営の成長戦略が描けるかどうか、民間事業者の参入をうながす。

さらに、民間事業者がコンセッションを検討しやすいように、どの収益を民間事業者にもたせ、どの費用を国ないし地方自治体がつのか、収支の切り分けが重要である。当然ながら、多くの収益を民間事業者にもたせるほど、少ない費用を国ないし地方自治体がつくほど、コンセッションは成立しやすい。ただし、費用を国ないし地方自治体がつくほど、国民ないし住民の負担は大きくなる。

今後、「民活空港運営法」が適用される国管理空港が増えるならば、それらの

17) たとえば、航空政策研究会 (2009)、内田 (2008, 2009)、上村・平井 (2010) を参照。

18) もっとも乗降者数が多い地方自治体管理空港は神戸空港である。神戸空港はいくつかの国管理空港よりも乗降者数が多く、民間活力を導入する場合に有力な候補となる。



空港の運営は空港整備勘定（特別会計）から離脱することになる。その結果、乗降者数が少なく赤字で厳しい運営を強いられている空港が残ってゆく。そういった空港をどのようにすべきかは、「民間空港運営法」の次の問題として認識すべきだろう。

### 参考文献

- Kato K., T. Uemura, Y. Indo, A. Okada, K. Tanabe, S. Saito, H. Oguma, H. Yamauchi, E. Shiomi, M. Saegusa and K. Migita (2011) “Current Accounts of Japanese Airport,” *Journal of Air Transport Management*, Vol.17, pp.88-93.
- 赤井伸郎・上村敏之・澤野孝一郎・竹本亨・横見宗樹（2007）「地方自治体のインフラ資産活用に対する行財政制度のあり方に関する実証分析：地方空港がバランズ（整備・運営）制度に関する考察」*RIETI Discussion Paper Series 07-J-045*。
- 上村敏之（2002）「空港整備事業の問題点と空港政策のあり方」『経済論集（東洋大学）』第 27 巻第 1・2 合併号。
- 上村敏之（2008a）「空港整備事業特別会計の財政構造と空港整備事業」『経済学論究（関西学院大学）』第 62 巻第 1 号。
- 上村敏之（2008b）「空港整備に関わる特別会計の現状と将来」『運輸と経済』第 68 巻第 8 号。
- 上村敏之（2010）「地方空港の経営再建築：住民の将来負担、明確に」『日本経済新聞』朝刊、経済教室、9 月 23 日。
- 上村敏之（2011）「地方管理空港の財務書類と民間活力導入の可能性」『運輸と経済』第 71 巻第 4 号。
- 上村敏之（2013）「空港「民活」で地域活性化を」『日本経済新聞』朝刊、経済教室、9 月 18 日。
- 上村敏之・平井小百合（2010）『空港の大問題がよくわかる』光文社新書。
- 内田傑（2008）「地方空港の現況と活性化方策」『運輸と経済』第 68 巻第 8 号、pp.38-46。
- 内田傑（2009）「地方管理空港の管理・運営の実態と今後のあり方」『運輸政策研究』第 11 巻第 4 号、pp.37-46。
- 航空政策研究会（2009）『今後の空港運営のあり方について』航空政策研究会特別研究プロジェクト。