

2002年7月1日
定期航空協会

空港整備部会による関係者ヒアリング (質問事項への回答)

国際線・国内線の基幹となる空港整備を円滑に推進し、増大する国民の航空輸送に対するニーズに応えること、さらには、空港や航空路整備の重点化と運営の効率化等により、国際的に割高な交通インフラ利用コスト(空港使用料等)を低減させることは、我が国経済の再活性化や国際競争力の回復に大きく貢献するものであり、今後の空港・航空政策にとり極めて重要な課題と考える。

羽田空港再拡張をはじめとする基幹空港の円滑な整備には巨額な資金が必要である。国家財政が極めて逼迫した状況においては、空港の民営化はその資金調達の有力な手段でもあり(国有財産の流動化)、民営化の対象となる空港が市場で適正に評価されるスキームを選択することが必要である。

なお、空港民営化だけではかかる巨額資金を賄うことは困難であると想定され、不足する資金については、空港使用料等の引上げに頼るのではなく、基幹空港整備が我が国経済の再活性化や国際競争力の回復に大きく貢献することを踏まえ、公共事業費の省庁別・事業別予算配分の見直しにより、現在、公共事業費の1%にも満たない空港整備への一般財源投入を拡大することが必要と考える。

また、空港の民営化を実施するに当たっては、その高い公共性と独占性に鑑み、民営化による効率化や非航空収入の増大からもたらされる果実が、空港利用者に適切に還元されるよう、諸外国の例に見られるような価格規制等の措置を採る必要があると考える。

これらの視点を持って、今回の収支算定結果や質問事項について意見を申し述べる。

1. 今回の収支試算結果についてどのように考えるか。

上下分離方式においては、「3空港の経営体力のアンバランスの平準化」が、成田空港上物法人の収益性に大きな影響を与えている。下物法人に設置される特定債務等処理勘定が分担する債務（12,536億円）のうち、成田空港はその48%に当たる6,017億円を実質的に負担する（4,258億円の増加）。

(*1)

この債務償還を含めた成田上物法人の施設使用料負担は、キャッシュフローに加えて、損益面（営業・経常・当期）でも大きな影響をもたらしている。これらの結果、上下分離方式においては、成田空港の企業価値が大きく減じられているとすることができる。

なお、資産が上下に切り分けられたことで、上物法人の資産が圧縮され、資産の回転率（売上高/資産）等の財務指標に改善が見られる。しかし、上物会社は下物法人の資産（施設）を施設使用料という対価を支払って使用し、下物法人はこれを債務の弁済に充当するという仕組みになっている。これより、下物法人の資産/負債は、実質的には上物法人の資産/負債を構成すると考えることが適当である。この点からは、成田空港の資産効率が向上したとすることはできず、また、各上物法人に割り当てられる下物法人の債務（債務の実質的な移管分を含む）は、上物法人の実質的債務として上物法人の財務体質が判断されることも考慮する必要がある。

3空港がすべて完全民営化できることを前提とすれば、成田空港の価値減少は他空港の価値増大によって埋め合わされると計算することもできる。しかし、今般の収支予測結果、あるいは、海上空港特有のリスク（将来の地盤改良等）を考慮に入れると関西空港の早期完全民営化は困難と判断され、その結果、今後の基幹空港整備に充当されるべき財源は大きく減少する。

このため、まずは成田空港を単独で民営化し、経営効率化を推進すると共に、その価値に対して正当な評価を受け、今後の基幹空港の整備財源を確保することが最も適切であると考え。関西・中部空港は現行の経営形態を維持すると共に、所要の財政的支援を継続することが必要と考える。

なお、スキームの選択について判断を下す前に、今般の収支予測結果に基づく完全民営化の可否や投資価値判断について、より専門的な立場から見解を求めることは極めて重要であり、中立的な機関に意見照会を行い、これを公表することが必要と考える。

(*1) 成田・関空は2003年度末、中部は2004年度末時点の値を合算して計算した。

2. 災害復旧に係る論点について、どのように考えるか。

大規模な災害が発生した場合には、国際拠点空港の公共性・交通インフラとしての重要性に鑑み、空港機能を維持することを目的とする国による適切な財政支援等の措置が、空港の経営形態に関わらず講じられる必要があると考える。

3. 今回の収支試算結果では、特定債務等処理勘定の設置により立地コストに係る負担のアンバランスが解消されており、かつ、下物法人を独立行政法人等の公的法人とすることにより、海上空港としてのリスクも小さくなる。このことを踏まえ、上下分離案についてどのように考えるか。

海上空港としてのリスクについては、現行の経営形態を継続する場合においても、上下分離案を採用する場合と同様に、国として適切な措置を講ずることが求められる。

4. 特定債務等勘定の設置により、各空港に投資・経営余力が生じ、外国航空会社の誘致について競争が生じるほか、利用者に対するサービス等も向上が図られると考えているが、この点についての考え方如何。長期的観点に立てば、3空港の上物法人が経営基盤を確保し、3空港で空港使用料の引下げの余力を持ちながら3空港全体で我が国の国際航空需要に対応できることとした方が、航空事業者としても良いのではないか。

3空港は、それぞれ後背地需要により成り立っており、空港間の競争、とりわけ成田と他の2空港との競争は極めて限定的と考える。外国航空会社は、各空港への投資規模が相対的に小さく、本邦航空会社に比べて便の移転を早期に決断しやすいとの特徴があるが、航空会社の路線・便数決定の判断は、基本的にはそれぞれの空港における需要により行われるものと考ええる。

利用者に対するサービスや空港使用料の引下げ余地に関しては、関西・中部空港が現行の経営形態を維持する場合においても、それぞれ独立した経営主体としてこれらに努められるものと考ええる。

なお、空港を民営化する重要な目的のひとつは、世界的に高い交通インフラ利用コスト（空港使用料等）を引き下げることにある。この点で、成田空港については、地元の皆様のご理解の下、早期に完全空港化を図ることに加えて、経営効率化の推進と非航空収入を高めること等を通じて、その成果が早期に利用者に還元されることを強く期待する。(*2)

(*2) 公表された収支算定には、運営効率の向上や制約が解除されることによる非航空収入の増大は折り込まれていない。

5. この収支試算結果を踏まえ、現行法人単独民営化、地域統合案について、どう考えるか。

単独民営化についての考えは、前述の通りである。地域統合案についてのみ、羽田再拡張投資（8,000億円）が盛り込まれていることから、他方式と数値的比較を行うことが出来ないと考える。

6. 「関空2期の基本施設の着工時期については、羽田空港で実施された「既存の滑走路における処理容量の限界の見直し」の可能性を見極めつつ、容量に余裕が生じると判断された場合には、見直しを実施する」旨の指摘をされているところであるが、この指摘を踏まえ、6月14日の第6回空港整備部会において、関空（1期）の処理能力について改めて検証を行った結果、処理能力は16万回である旨の説明を行ったところである（定期航空協会に対しては別途その内容を説明する予定）。この説明をどのように評価するか。

関西空港（1期）の処理能力については、第6回空港整備部会において「年間の処理容量は16万回と考えるのが適切」との国の見解が示されるとともに、航空局より定期航空協会として詳細な説明を伺っている。これらを踏まえた当協会の考え方は以下の通りである。

1時間当たりの処理能力（1時間値）について

関西空港における「現在の運用状況」を前提とした場合、今回示された「1時間値＝32回」は妥当な数字であると考えられる。

しかし、1999年1月に羽田空港において実施された着陸時における滑走路占有時間短縮トライアル結果を踏まえれば、関西空港においても、現在の滑走路占有時間（86秒）を1割強程度短縮することが可能と考えられ、この結果、年間2万回程度の容量拡大が可能と試算される。また、後続着陸機の進入速度のバラツキ等を勘案した現行の安全間隔（62秒）についても、進入速度を一定化するなどの施策が実施されれば短縮可能と考えることができる。加えてその他の施策の実現、効果の実証ができた場合には、前述の年間2万回に加え、さらにこれを上回る処理容量の拡大が期待できる。（資料1）

なお、2000年に新たな滑走路処理容量算出方式が導入され、処理能力が約2割向上した羽田空港においては、「処理能力の更なる向上」を目指して、現在、官民一体となったトライアルが実施されているところである（着陸時の進入速度の一定化を通じた、速度のバラツキ等を勘案した安全間隔の短縮、着陸後の滑走路からの離脱誘導路の指定と滑走路からの遅滞なき離脱による着陸機の滑走路占有時間の短縮）。（*3）

（*3）これらの運用改善は、AIP Supplement（航空路誌補足版）に公示され、羽田空港に着陸する航空機の運航乗務員に周知が図られている。

1日当たりの処理能力について

今回、関西空港の年間処理容量を、「恒常的に需要の多い時間帯である11時～18時」の最大処理回数を基に算定するという新たな考え方が示された。（*4）

しかし、現在の関西空港における需要パターンは、首都圏の圧倒的な需要を背景に羽田及び成田を駐機基地とする本邦航空会社の機材繰りや、羽田・成田と異なり、比較的発着枠に余裕のある現状に基づくものであると思われる。今後、需要が伸びていくにつれて、そのパターンも変化するものと考えられる。

また、示された案は、「11時～18時の間に発生する需要を、この時間帯で処理できない場合、超過需要分は事実上当日においては対処できず、旅客は当日の旅行をあきらめざるを得ないこととなり、利用者利便性の著しい低下を招くことになる」ことを理由として、「旅客の利便性を損なうことなく設定できる1日の処理能力の上限値（処理容量）を算出する」という考え方を採用している。

しかし、羽田空港発着便においては、例えば早朝便により深い割引運賃を設定し、また、より安いツアー料金の設定が可能となるようすること等により、昼間帯に発生していた筈の需要を早朝便に誘導するといった工夫が行われている。^(*5)

このようにして、需給が逼迫した空港において、早朝・深夜便が設定されることは、例えば日帰り出張等のニーズを持つビジネス旅客にとっても、むしろ航空の利便性が高まることになるということもできる。

関西空港における年間処理容量については、今回提示された考え方、並びに空港の効率的活用という観点も踏まえ、内外他空港の例も参考に、「高需要時間帯」をより柔軟に捉えることが適当と考える。仮に当該時間帯を8時～21時とした場合、年間の処理容量は1万回程度向上するものとする。^(*6)

(資料2)

(*4) 第6回空港整備部会 資料1 別紙

(*5) 時間選好よりも価格選好の高い(価格弾性値の高い)旅行者等の寡需要便への誘導により、結果的に昼間帯の便における需給関係の緩和が図られている。

(*6) 1時間値を32回とした場合の試算値

処理容量向上に向けた官民協力について

1999年10月の空港処理容量検討委員会最終報告にもある通り、関西空港における処理容量拡大の早期実現に向け、官民協力の下、具体策を早急に検討・策定することが必要と考える。

以 上