

空港民営化の基礎知識

慶應義塾大学

中条 潮

空港の独立採算化・民営化アジェンダ

- ・航空系の株式会社化
- ・非航空系(商業系)との統合
- ・空港航空管制との統合
- ・空港ごとの独立採算・民営化
- ・空港使用料の自由化
- ・不採算空港の自治体の責任による維持ないし廃港の選択
- ・航空路航空管制の民営化
- ・国から自治体への補助金を縦割りではなく一括補助に

民営化の消極的メリット

(空港民営化と市場の失敗)

- 市場介入の必要性はあっても、公営形態を正当化する市場の失敗は存在しない。
(民営＋市場規制で十分)
- **空港に関する市場の失敗**
 - * 外部不経済(騒音)、情報の不完全(安全、保安)は規制で十分対応可能。
 - * 十の外部効果は民営化によって内部化可能。
空港があるから地域が発展するのではない。経済力があるから航空需要が発生。

民営化による「儲ける意識」の向上

☆「利用者便益の向上」＝「儲けること」
儲からない＝利用者ニーズに対応していない

①商業的マーケティングへの転換必要

路線獲得競争に勝つことが必要

(「陳情マーケティング」の限界)

空港経営はプロに任すべき→外資の積極的導入

②空港を周辺地域も含め一体的に整備運営する必要

(外部効果の内部化)

- ・航空系施設と非航空系施設の一体的経営
- ・周辺開発の空港経営との一体化

独立採算化のメリット

- 空港整備勘定を解体し、空港ごとの独立採算とすることによって

受益と負担の一致
縦割り制度の弊害除去

民営化とあわせて効率化

解体して一般財源化するのではなく、受益と負担の関係を一層近づけるような制度改革(空港ごとの独立採算化)を行うべき。

民営化空港数(2007年)

(グラハム『空港経営』中条潮要訳・解説、中央経済社、2010年7月)

- 上場 14
- 個別企業への売却 51+@
- Concession 38 +@
(いずれも発展途上国)
- BOT等 12

ロンドン・ヒースロー6700万人



ブリュッセル1700万人



コペンハーゲン2000万人



羽田 6600万人
成田 3040万人

規模や収支状況によって 民営化手法は異なるか？

- それほど規模と売却方式は関連しない。
- 英国の民営化空港の最低旅客数は10万人。
- ごく小規模でも民間運営は数多くある。
- 民間委託、コンセッションは赤字でも可能
- 基本的には運営収支がプラスでなければ経営的にうまみはないが、補助金つきもあり。
- 価格規制、資本規制は市場の状況により必要。規模の問題ではない。外資規制は規模にかかわらず不要。

日本の空港は赤字だらけ？

- 空港収支は以下の①~③を考慮すべき。

①長期

②非航空系収支を含める

③当該空港の利用客の支払った航空機燃料税相当額を含める

これに加えて、

④減価償却費なしの数値も示すべき。

(サンクコスト化した投資は考慮しなくてよい。)

日本の空港使用料は高い？

- 高くない。高いのは着陸料。
- 問題なのは水準ではなく、多様性と自由度のなさ。使用料の自由化必要

空港間競争か一体経営か

- 世界の主要都市は複数空港体制
基幹空港＋二次空港
- 「複数空港の一元的経営重視」
→「空港間競争重視/市場による棲み分け重視」へ
の変化
 - ・規模の利益よりも競争の利益重視
 - ・民営化による独立採算の重視
 - ・LCCの発展と二次空港の役割の変化

国の成長戦略と空港政策

- なるべく余計なことはしない。市場に任せる。
 - 市場規制は思い切って自由にして外資の参入を制限しない。
 - 「格差ある発展」を認めるべき。
- 