

成長戦略会議参考資料

2009年11月16日 中条潮

航空改革 2009

～JAL、羽田、関空～

I. JAL 問題

1. 背景・遠因

①航空会社の市場環境 1/3

世界のすべての航空会社に共通（競争の激化、原油高騰、世界経済の悪化等）

②航空・空港政策の責任 1/3

日本の航空会社に共通

空港整備特別会計

首都圏空港政策

航空会社に対する余計な規制・介入

（1986年に自由化を導入できなかったこと）

JAL 特有

半官半民で出発

フラッグキャリアとしての優遇策（45・47体制）

③会社の責任 1/3

国に頼る意識

まちがったプライド

→体質改善の遅れ

2. 具体的きっかけ=JAL/JAS の合併

不要な路線、不要な労働資源、不要な機材

3. 再建策

1) 再建策の基本的考え方

- ・普通の企業と同じ再建策（あるいは会社清算）
- ・航空輸送事業を特殊な産業とみなさない
- ・過去のしがらみからの解放
→リセットして一から出直す

意識改革

2) 再建策の内容

規模の縮小、人員の削減、不採算部門の廃止→生き残れる市場に特化
労働協定の廃棄

3) どう再建するか・誰が再建するか

(リセットできる再生策でなければならない)

- ・外資による再生（外資規制の撤廃必要）
残念ながら、今は無理
- ・次善の案：法的整理
（運航を維持しながら、会社を整理、新会社に移行）
産業支援機構では無理。

法的整理でも飛行機は飛ばし続けられる。

4) やってはいけないこと

- ・リセットできない私的整理+公的支援
→繰り返しになるだけ。
泥沼化してからでは前原大臣の信用問題
- ・全日空との合併あるいは強制的路線移管（JAL/JAS 合併の二の舞）
路線の選択は航空会社の自由意志によるべき

II. 羽田

1. オープンスカイ政策の促進

- ①空港政策の改革（後述）
- ②外資規制の緩和、外国航空会社の国内運航
（世界でもまだマイナーだが、世界の趨勢を先取りする政策が必要）
- ③本邦航空会社に対する（不要な）規制の緩和
 - ・航空機・乗員の相互認証促進
 - ・外国航空会社への委託運航を可能とする諸規制の緩和
（委託運航条件の緩和、外国人客室乗務員の国内線への活用等）

2. 空港政策の改革

(1) 首都圏空港容量の拡大

2030年の首都圏空港需要：94万回

2010年 羽田第4滑走路の完成 現行30万回→41万回

成田平行滑走路の北伸 現行20万回→22万回 計63万回

必要な改革

長期：羽田第5滑走路の建設（2030年めど）＝56～68万回

(新しい滑走路建設なしに)

短期：羽田＝飛行方式の工夫あるいは旧B滑走路の活用（最大49万回）、C滑走路の若干の延伸＝夜間発着増加

成田＝30万回に拡大可能（空港会社、国交省検討中）

超短期：・「羽田は国内線空港」という内際分離策の廃止

・需要の伸びの小さい国内線用の枠の国際線への活用

(2010年の11万回増枠：予定＝国際線3万回、国内線8万回
→少なくとも国際線6万回に)

・自社発着枠の国内線→国際線、国際線間の融通使用

・公用機枠の活用

(2) 空港整備特別勘定の廃止・解体

日本の社会資本整備システムに共通の問題点

①全国プール制内部補助 ②（市場によらない）政治的資金配分 ③縦割り

↓

必要なところに投資されず、不必要なところに投資される
人の財布である限り、たくさん出してもらおうと考えるのは当然
当該社会資本を節約しても他の社会資本が増えるわけではない

↓

必要な投資にカネのまわるシステムに改革

①今後、無駄な投資をさせない制度改革

②造ってしまった空港の効率的な活用のための制度改革

③過去の羽田の負担分の回収

空港整備特別勘定の解体・空港ごとの民営化

①全空港の株式会社組織への変更→民営化

- ・自治体保有とするか民間売却かは自治体に任せる
- ・継続して補助・維持すべきかどうかは自治体が判断
(赤字を補填するつもりのない空港は廃港)
(常識的に考えれば、「維持管理費用>空港収入」の場合は廃港)
(しかし、民営化すれば静岡空港もブリストル空港(民営化・外資経営)に近づけるかも)

②航空機燃料税の廃止、空港使用料の自由化(含む時間帯別料金)

③離島辺地空港(ライフライン空港)への補助は離島航路補助などとあわせて交付税に

④空港整備特別勘定整理会計の設置

- ・主として過去の金の出入りだけを過渡的に対応)
- ・各地方空港から羽田恩返し基金徴収(年限限定)→整理会計

⑤航空路航空管制の民営化→全国一体の航空管制会社に 空港航空管制は空港会社が責任を持つ

(自身で提供するか、航空管制会社に委託するかは各空港会社の選択)

⑥混雑空港発着枠の市場化

(3) 成田、中部、関西の完全民営化、大口資本規制の撤廃 民間売却(おそらくIPO)

III. 関空問題の改革

①強力な1空港で支える(当初計画に立ち返る)

～空港の競争力、便数、規模の利益の点で有利～

- ・伊丹、神戸は廃港。伊丹の跡地売却益で関空の過去債務を埋める。

②3空港で支える(現状追認)

～利用者にとってアクセスの点で便利～

- ・3空港を民営化・競争させる
- ・3空港民間売却益+国+地元で関空の過去債務を埋め合わせる
- ・関空二期の凍結

表2.1 株式上場による空港民営化の事例

空港	年	売却方法
英国：BAA	1987	100%IPO
オーストリア：ウィーン	1992	27%IPO
	1995	21%第2次株式売却
	2001	追加売却
デンマーク：コペンハーゲン	1994	25%IPO
	1996	24%第2次株式売却
	2000	17%追加売却
イタリア：ローマ	1997	45.5%IPO
ニュージーランド：オークランド	1998	51.6%IPO
マレーシア：マレーシア空港会社	1999	18%IPO
中国：BCIA	2000	35%IPO と特定企業への売却
スイス：チューリヒ	2000	22%IPO、28%第2次株式売却
イタリア：フィレンツェ	2000	39%IPO
ドイツ：フラポート	2001	29%IPO
中国：海南美蘭	2002	20% IPO
イタリア：ヴェネチア	2005	28% IPO
フランス：パリ空港群会社 (AdP)	2006	33% IPO
イタリア：ピサ	2007	21% IPO

注1：2001年のウィーン空港の追加売却では、従業員財団に譲渡した株式の事前買い取り後の追加株式売却により、空港株の40%は政府所有に残ることとなった。

出典：種々の資料に基づき著者作成。

(Graham、Ann (2008) ”Managing Airports” より抜粋)

表2.2 企業への売却による空港民営化事例

空港	年	売却株割合 (%)	主な買手
リヴァプール	1990	76	BAe
プレストウィック	1992	100	BAe
イースト・ミッドランズ	1993	100	ナショナル・エクスプレス
サウスエンド	1994	100	リージョナル・エアポート社
カーディフ	1995	100	TBI
ボーンマス	1995	100	ナショナル・エクスプレス
ベルファスト国際	1996	100	TBI
バーミンガム	1997	51	エア・リアンタ/ナット・ウエスト・ヴェンチャーズ(40%) その他投資家(11%)
ブリストル	1997	51	ファーストバス
リヴァプール	1997	76	ピール・ホールディングス
ケント国際	1997	100	ウィギンズ
ナポリ	1997	65	BAA

ブリスベーン、メルボルン、パース	1997	100	BAA、スキポールほか
サンフォード・オーランド	1997	100	TBI
デュッセルドルフ	1998	50	ホッホティーフ/エア・リアンタ・コンソーシウム
ストックホルム・スカブスタ	1998	90	TBI
南アフリカ：ACSA	1998	20	ADRI 南アフリカ・コンソーシウム(この中のローマ空港会社の持ち株は69%)
ハノーファー	1998	30	フラポート
ウェリントン	1998	66	インフラティル
オーストラリア：前記以外の15主要空港(シドニーを除く)	1998	100	様々
ハンバーサイド	1999	83	マンチェスター空港
スチュワート国際	1999	100	ナショナル・エクスプレス
リエージュ	1999	25	AdP
ローマ	2000	51	レオナルド・コンソーシウム
トリノ	2000	41	ベネトン・グループのコンソーシウム
ハンブルク	2000	36	ホッホティーフ/エア・リアンタ・コンソーシウム
ニューカースル	2001	49	コペンハーゲン空港
シドニー	2002	100	マコーリー/ホッホティーフ・コンソーシウム
マルタ	2002	40	ウィーン・コンソーシウム
ブダペスト	2005	75	BAA
リュベック	2005	75	インフラティル
エクセター/デヴォン	2006	100	バルフォア・ビーティーフ・コンソーシウム
コシチェ	2006	66	ツー・ワン/ウィーンコンソーシウム
リーズ/ブラッドフォード	2007	100	ブリッジポイント
西安	2007	25	フラポート
ムキノ	2007	100	メイニ空港

注：最初の売却のみ記載。現在では所有者が異なる場合もある。

出典：種々の資料に基づき著者作成。

(Graham、Ann (2008) ”Managing Airports” より抜粋)