

航空輸送市場の政策課題と 改革の方向性

～自由かつグローバルな競争市場を前提とした
世界趨勢を先取りした政策～

慶應義塾大学

中条 潮

世界的な自由化・民営化の流れ

好むと好まざるとを問わず.....

- 航空輸送市場は、
世界の9割の市場の大部分が自由化
世界の9割の市場の相互を結ぶ国際航空も大半
が自由化協定
- 社会資本の市場化・グローバル化
空港・港湾の民営化・グローバル競争

あるべき改革の方向性

1. 自由かつグローバルな競争市場を前提とした政策(世界趨勢かつ世界を先取りした政策であること)
2. 社会資本についても、整備・運営の市場化・民営化、地方分権化による効率化を図ること

- 具体的には.....

(1) 需給調整規制撤廃の徹底：特に運賃介入条項の廃止

(2) 外資規制の撤廃、国内運航権の外国航空会社への開放

(3) 運輸企業の労働法制上の規制の撤廃

(4) 機材、従業員等についての先進国との相互承認の促進

(5) 米国を超えるオープンスカイ政策の展開

① 首都圏を含んだ実質的自由化航空協定の促進

② 航空協定のマルチ化（ASEAN等との多国間自由化航空協定）

③ 航空権益と他の権益との交換（航空交渉→通商交渉）

(6) 国から自治体への補助制度の一括化

(7) 空港整備運営制度の市場化

空港整備運営制度の市場化

1. 空港整備運営に関する誤解
2. 空港民営化の課題
3. ハブ競争・ハブ空港の課題
4. 発着枠配分のありかた

1. 空港整備運営に関する誤解

- 日本に空港は多すぎる？
多すぎない
- 日本の空港使用料は高い？
高くない
- 日本の空港は赤字だらけ？
大部分が民営化できる

空港整備運営の本質的な問題点

- 空港の収入確保策が着陸料だけに片寄ってしまっており、工夫がない。
- その水準が日本国内ではほぼ横並びで、他と競争しようとの意欲が空港経営に見られない。

着陸料一本槍で、かつ、水準も工夫がない
＝空港整備・運営制度に問題

空港整備運営制度の改革必要

- 全国プール制の空港整備特別会計制度
- 地方債の元利が地方交付税の対象

地元の努力なしで空港が整備可能なシステム
不要な投資、工夫の無い使用料の原因

廃止

独立採算化・民営化して
コストを自分で負担させる
リターンは自分のものに

日本の空港は赤字だらけ？

- 空港収支は以下の①~④を考慮すべき。

①長期で見るべき

②非航空系収支(商業系収支)を含めるべき

③当該空港の利用客の支払った航空機燃料税相当額を収入に含めるべき

これに加えて、

④減価償却費なしの数値も示すべき。

(過去投資は還ってこない→毎年の収入を毎年の維持費が上回っていれば、残したほうが得策。)

大部分の空港が売れる

世界の発展している空港に 共通の要素

- 航空会社・便・路線ごとに使用料をきめ細かく設定し、料金体系に応じた詳細な航空会社誘致マーケティング手法を開発。
- 商業系施設のテナントおよび旅客へのマーケティング強化
- アクセス交通の自前の整備
- 空港会社ごとの管制官の採用

など、市場に対応した諸施策をとりいれて効率化。

民営化・独立採算の成果

2. 民営化に関するいくつかの課題

- 全国プール制の廃止(空港整備特別会計の解体)
- 運営と整備の一体化
- 商業施設との一体的民営化
- 同一都市圏内複数空港は競争を
- security、safetyの規制は資本規制ではなく行為規制で
- 経済的規制は最小限に

民営化に関するいくつかの誤解

- 赤字でも民営化は可能
- まったく規制しない民営化はありえない
- 「公営であれば規制が不要」は誤解

3. ハブ競争の課題

* ハブの競争力を規定する要因

- ・地元需要(起終点需要)の大きさ
- ・需要に対応した容量・施設
- ・自由な(国際)航空政策
- ・マーケティング努力

- ハブの競争力は地元需要の大きさ
→仁川には負けてないし、負けない。
(いずれは負けるかも。)

首都圏は地元需要に対して容量不足



首都圏空港の容量拡大

に加えて

- ・国際航空政策の自由化
- ・マーケティングの工夫必要
→成田と羽田の民営化・競争

首都圏空港全体の容量拡大必要

羽田(2010年～13年=41万回)

- ☆離着陸飛行ルートの見直し、第5滑走路の建設
- ☆国際線への配分増加
- ☆国際線ターミナル容量の拡大
- ☆昼間の路線の距離規制の実質的解消

「首都圏空港を含むオープンスカイ政策」の概念的導入→実質的導入へ

羽田国際化で成田が衰退する？

- 首都圏全体の容量 < 首都圏全体の需要
- 成田の不利は決定的ではない。競争力は十分ある。
空港の経営努力次第。
 - ・ ツアー客は時間にセンシティブではない
 - ・ 滑走路長は成田のほうが有利（長距離国際線）
 - ・ すでに成田に投資した分を捨てて羽田に移る外国航空会社は多くない
- 両空港間の市場競争 → 全体の需要拡大
世界の趨勢は複数空港の一体的経営から
空港間の競争重視に転換

関空もハブになれる

- ・「身の丈ハブ」の提唱
- ・関空の営業利益はプラス→売れる
- ・関西各空港を個別民間売却・民営化し、
4空港の競争・市場による棲み分けを
- ・民間売却益による関空会社の負債整理と
関空会社の法的整理必要

4. 発着枠配分のありかた

- 裁量性・恣意性の高い現行配分方式



- 市場メカニズムの導入を