

第26回 運輸政策セミナー

米国における空港整備とネットワーク拡充 に関わる助成制度について

平成17年7月13日 運輸政策研究機構 大会議室

1. 講師———**屋井鉄雄** 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
橋本安男 (財)日航財団研究開発センター主任研究員
三輪英生 (株)ニュージェック総合計画グループ主任

2. 司会———**森地 茂** (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所長

■ 講演の概要

世界的には、各国の空港整備建設、航空利便性維持に関する助成制度は縮小される方向にあると言われる中で、米国における空港整備に関わる連邦政府の助成制度は逆に拡充され、特に2001年以降の助成額の伸びは著しい。また、我が国の空港整備特別会計における空港整備事業が、空港の基本施設である、いわゆるエアサイドに限定されているのに対し、米国連邦政府のAIP (Airport Improvement Program: 空港改善プログラム)の助成は、一部ターミナル整備等のランドサイドにも供与されている。一方、米国においては、AIP (空港改善プログラム)の助成に比べ、その規模は小さいものの、EAS (Essential Air Service Program: 不可欠路線運航サービス)によるネットワーク維持のための助成制度が永年に亘って機能してきている。本研究調査は、空港整備とネットワーク拡充に関わる助成制度について、主に米国のAIPとその財源

であるAATF (Airport and Airway Trust Fund: 空港・航空路信託基金)に焦点をあてたものであり、小型航空機の利便性向上と活用、航空ネットワーク維持等の目的のために、具体的にどのような形態によって財源を確保し、歳出がされているかについて研究を行い、更に米国と我が国の状況との比較研究を行うことにより、今後の空港整備計画の参考とすることを目的としている。

これまでも米国の空港整備制度については、多くの機関により様々な研究調査がなされて来ているが、どちらかと言えば、ドキュメントの分析調査を主体としたものが多かった。本研究調査でも、まずは米国運輸省、FAA連邦航空局、米国会計検査院(GAO)から議会への報告書等、膨大なドキュメントの分析調査を行った。その上で、米国運輸省、FAA連邦航空局を訪問し、ミーティングを行い最新の情報の入手を行った。FAAのAIP担当者に、空港戦略の基本を尋ねたところ、その答えは「行政の側からのトップ・ダウンと空港の現場から

のボトム・アップの適正な融合」というものであった。しかしながら、ドキュメント調査や行政の側からの調査、すなわち「トップ・ダウン」サイドの調査だけでは助成の実態を知る上で必ずしも十分とは言えない事から、本調査ではウェブサイト情報等も含め、可能な限り空港側、すなわち「ボトム・アップ」サイドから見た助成の実態を調査することを狙った。更に、米国内4州の8つの空港について受入れの同意を取り付け、現地に赴き、空港当局とのミーティングと空港現地視察を実施した。この結果、今回の調査で明らかになったことは、

- (1) AATF (空港・航空路信託基金) が順調に税源を獲得して確固たる財政基盤を持ち、これによって米国の航空全般を財政的側面から強固に支えている事実
- (2) 従来考えられていた以上にAIP (空港改善プログラム)が各空港の現場において柔軟な運用の下で活用され、特に財政面では小さな空港をほぼ全面的に支えており、これによ



講師：屋井鉄雄



講師：橋本安男



講師：三輪英生

て小型機を運航する地域航空会社はAIPから大きな恩恵を享受している事実等々である。

次項にエッセンスを要約する。

■ 要約

下記に、航空関連財源AATF(空港・航空路信託基金)、AIP(空港改善プログラム)、EAS(不可欠路線運航サービス)について要約を示す。

・航空関連財源AATF(空港・航空路信託基金)について

米国において、我が国の空港整備特別会計に相当する航空関連財源は、AATF(Airport and Airway Trust Fund: 空港・航空路信託基金)と呼ばれる信託基金であり、基金としての財源規模は空港整備特別会計歳入額の2倍から3倍である。

航空税源については、チケット税を核とする利用者税中心の米国と業者税中心の我が国との際立った対照となっている。

AATF歳出の99%がFAA予算を構成している。FAAという組織運営を支え、空港整備を助成し、航空路のための管制施設・機器、航行援助施設の整備、維持を行うという意味で、AATFは米国の航空全般を財政的に支える基盤である。

米国では、AATF関連税以外に、同時多発テロ以降のセキュリティ料など一部空港でのCFC(顧客施設利用料)等の新たな料金が空港関連で設定されており、今後の更なる調査が望まれる。

・AIP(Airport Improvement Program: 空港改善プログラム)について

米国の空港整備は、国家空港整備計画NPIAS(National Plan of Integrated Airport System)に基づく5ヵ年基本計画によってなされ、これに対応してAIP

資金助成制度が設けられている。各空港がAIP資金の助成を受けるための大前提としては、国家空港整備計画NPIASの指定空港としてリストアップされなければならない。

AIP資金には大別すると2つの方式があり、数式による公式で自動的に資金助成額が決まる公式ファンド(Formula Fund)と、FAAの審査を経て決まる裁量ファンド(Discretionary Fund)がある。量的には公式ファンドが半分以上を占める。

公式ファンドは、搭乗数と公式によって一律に助成額が決まるので、極めて透明性が高い。重要なことは、公式ファンドによって、空港は搭乗者数に応じて毎年自動的に整備資金の助成を受けることが出来、さらに、搭乗者数からあらかじめ助成額規模が予想できるため、空港整備計画を立てやすいという点である。また、FAAの理解を得ることによって、公式ファンドを上回る裁量ファンドを獲得することも可能である。

FAAは連邦航空法の中で、空港が自ら長期マスタープラン(20年)を策定することを助成の前提条件にしている。『FAAは各空港のプランを集約してNPIAS 5ヵ年基本計画を策定し、一方、各空港は毎年の助成を前提に長期的展望に立って空港の改善を計画する』という全体スキームが成立している。

AIP制度においては、プライオリティはエアサイドよりは低いが、ランドサイド/ターミナルについても助成の対象となり、例えば、AIP助成で設置されたボーディング・ブリッジは月額250ドルという破格の利用料、あるいは、無料で地域航空会社に提供される。その意味で、地域航空会社も、AIP資金制度の恩恵を強く受けている。

AIPによる資金助成は、小型航空機の活躍の場である小さな規模の空港に手厚く、その改善を促進している。言い換えると、AIPによる資金助成が、小規

模空港の改善を行う中で、地域航空を支え、その発展に寄与していることは疑いない。

FAIR21法は、AIP資金助成制度の構造、機能に大きな変更を加えずに、AIP助成割当額を飛躍的に高めた。AIP資金額は、2000年度の19億ドルから2001年度には約70%増の32億ドルに増額された。

・EAS(Essential Air Service: 不可欠路線運航サービス)について

1978年の米国航空自由化の際、参入退出の自由のために、採算性の乏しい地方路線が切り捨てられるという危惧があった。そこで、1978年時点で運航していた全ての路線の地域を“EAS小地域”とし、引き続き航空路線網へのアクセス、つまり地方空港から近隣のハブ空港への路線の維持を保証した。当初は10年間だけの時限立法であったが、10年延長の後、現在は無期限化されている。

EASの財源の多寡等により、実際の助成対象となる小地域は年度ごとに異なっている。現在の主な条件は以下の通りである。

- ① 2便(往復)/日を6日間運航
- ② パイロット2人、エンジン2基を搭載する15席以上の機材
- ③ 8,000ft以上の上空を飛行する場合は与圧が必要
- ④ 直近のラージ・ハブ空港かメディアム・ハブ空港から、70ハイウェイマイル以上離れているか、直近のスマール・ハブ空港から、55ハイウェイマイル以上離れているか、もしくは直近のノン・ハブ空港(1日当たりの搭乗旅客100人以上のみ)から、45ハイウェイマイル以上離れている(事実上、助成の対象はノン・プライマリー空港に限定される)
- ⑤ 1人当たりの助成金は200ドル以内

我が国の離島路線助成においては、航空機購入補助金と対象路線の赤字に対する最大90%までの赤字補填(部品費補助の形)に止まっているが、米国のEASにおいては、100%の赤字補填に加え、5%程度の利益分を助成する形態となっている。

助成額の増加と助成対象路線の利用率の低下を理由に、GAO(米国会計検査院)は、使用機材の小型化や少頻度化、直近ハブ空港までの距離延長、複数の小地域をまとめるなどして、助成金を減額することを提言しており、今後の動きが注目される。

■ 質疑応答

Q 米国で航空貨物の荷主から日本の宅配業者(日本通運など)への空港内施設の改善に役立つ制度や財源などはあるのか。

A AATF(信託基金)の税源要素の中に荷主に課せられるウェイビルズ税があり、航空貨物施設対象とは言えないが、一般的な空港施設改善の財源の一部となっている。

Q EAS(不可欠路線運航サービス)で補助額を決めるとき、費用および赤字等をいつの時点で設定し、また見直しを行っているのか。エアラインのリスクとインセンティブの観点から気になる。

A 助成額の決定は、前年度の費用や収入からエアラインが申請し、DOTが他社の類似路線の実績や、前年度の実績を踏まえて申請額を精査し、決定している。毎月の実績に応じて助成を行っている。

Q 補助や関与に関する州の役割はどのようなものか。特に、小さい空港は

州との関わりが大きいと思われる。

A アメリカでは州によりバラツキがあり一概に言えないが、州の補助は全体の4%程度である。財源は計画段階において州の運輸局が関与するが、建設面で州の関与はない。今後、制度面についても再確認していきたい。

Q AIP(空港改善プログラム)の歳入項目の中に上空通過税があるが、上空通過料が歳入項目に入っているのか確認したい。上空通過税は裁判所で違法とされ、今は上空通過料として徴収しており、これは税金でない。日本でも着陸料のほかに上空通過料を徴収しているが、これは正規に認められている。

A 上空通過料はAIP(空港改善プログラム)の財源であるAATFの歳入項目には入っていない。AIPではなくEAS(不可欠路線運航サービス)の財源である。

Q 旅客が支払う費用で地方空港を整備していることは、所得の再配分として日本の東名高速道路の料金収入で北海道の道路整備をしていることと同様に思えるが、いかがか。

A 基本的にはそのとおりである。大規模空港では連邦政府に頼らないようにファンドや独自財源を作ってきた。大規模空港よりも小規模空港の方にウエイトがあるAIPは、結果的に今のようになっている。このような仕組みは、航空に対する文化の違いと感じる。商業空港が殆どの財源をまかなっており、全般的な航空を支えるという哲学である。

Q コミューター、リージョナルエアライン、LCC(ローコストキャリア)は違う

ものであるが、統計上は統一されているのか。

A LCCは明確に違うが、リージョナルエアラインの方がコンピューターより大きいですが、明確にわけていない。法的な定義はないが、リージョナル協会のガイドラインでは、100人未満の機体を運航しているのをリージョナルエアラインとしている。また、リージョナルエアラインの中でより従業員が小さいのがコンピューターであるという感覚である。

Q アメリカの付加価値税とチケット税はどういう違いがあるのか。日本では通行税がかつてあったが、消費税導入のときに一緒になって廃止した経緯がある。アメリカのチケット税やセグメント税が入っているが、二重税に感じられてしまうと利用者から反対されると思うがどうか。

A アメリカのセールスタックスは州ごとに決まっており、オレゴン州ではそれがない。チケット税は1950年からあるもので別の存在であると思われる。また、消費税を0.5%上げて道路を造るような事例もあるが、消費税による空港施設整備は一般的とはいえないのではないか。

Q 自動車の駐車場収入は大きな財源となっているが、費目は空港収入のどこか。また駐車場の整備は連邦補助金で可能か。

A 収益を大別すると、航空系収益と非航空系収益に分けられるが、駐車場収入は非航空系収入の中で大きなマジョリティがある。ただし、駐車場の整備は連邦補助金ではネガティブである。一つだけ可能な場合は、ノンプライマリーの料金を徴収しない駐車場だけが建設可能で、基本的に収益施設の建設はネガティブである。