

自治体管理空港の運営状況と活性化方策

平成19年4月13日 運輸政策研究機構 大会議室

1. 講師——内田 傑 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所主任研究員
2. コメンテーター——山内弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授
3. 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

1——はじめに

我が国の空港ネットワークは、配置的側面からみると概成したと認識されており、今後は、現在供用中の空港の質の向上と効率的な活用が重要とされている。こうした中、地方自治体が管理する地方空港には、利用が伸び悩み、運営に苦慮するケースが見られる。規制緩和後において、路線の撤退が自由に行われることになったことも、利用の伸び悩みに拍車をかけている。

一方、こうした比較的規模の小さい空港においては、将来的には、ローコストキャリアや小型機による利用が期待される。このため、こうした空港の適正な管理・運営方策、利用促進策について、地方自治体に提言することが重要であると考え、本研究に着手したものである。

調査研究の対象は、定期便の就航する第3種空港のうち離島空港を除く18空港を中心とし(図-1)、これらの空港

の管理者である地方自治体にアンケート調査を行った。また、そのうちいくつかの空港の管理者についてはヒアリング調査を行っている。これらの空港を対象としたのは、地方空港といわれる空港のうち国が管理する空港については、管理・運営方策についての先行研究があること、また、国が利用促進策について検討を進めているためである。一方、国管理空港に比較し、自治体管理空港の方が各自治体の判断で行える方策が多いはずであると考えたこともこれらの空港を対象とした理由である。



■図-1 研究対象とした空港

2——管理・運営状況

2.1 収支状況

2.1.1 概況

第3種空港の場合、滑走路、エプロンといった空港本体とターミナルビルの運営主体は異なる。空港本体は空港管理者である自治体が運営しているが、ターミナルビルは、空港管理者も出資した第三セクターが運営している。空港の意義を収支状況だけで判断することは避けねばならないが、あえて収支を把握しようとするのは、どのような主体がどのように管理・運営するのがよいのか、利用者負担と公的負担をどう理屈づけるかといった議論を進めるうえで重要なデータだからである。特に、厳しい財政状況下において自治体が収支両面での意識を向上させることは重要であるし、納税者への説明責任という点でも収支を把握する必要がある。

2.1.2 空港本体の収支の比較(維持管理費に限定した官庁会計ベース)

空港の収支について、まず自治体が運営する空港本体からみていくこととするが、各自治体は収支の公表に必ずしも積極的ではない。HPなどで積極的に公表しているのは神戸空港を管理する神戸市のみである。求められれば公表する、あるいは、情報公開条例等の正式な手続きを経れば公表するといった自治体も多かった。これは、公表義務がないこと、区分経理の義務がないことのほか、数字が表に出ることにより収入



コメンテーター：山内弘隆



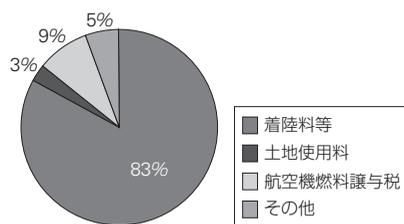
講師：内田 傑

で支出が賄えないことが判明し、これをマスコミ等が過度に強調することに対するおそれがあることが背景にあると思われる。また、作成公表されている収支の内容も自治体ごとにまちまちであることがわかった。

そこで、空港毎の比較がしやすいように、収入・支出項目の調整を行った。収入については、着陸料・停留料、土地・建物使用料、駐車場料金、航空機燃料譲与税とし、支出については、物件費、委託費、人件費とした。人件費については、計上していない空港が多かったので、自治体の平均給与や空港事務所の人数から推計した。維持管理費に限定するため、工事請負費や備品購入費は計上しないこととした。

18空港の収入の内訳は、8割以上が着陸料・停留料といった空港使用料である(図-2)。着陸料の水準の設定は、制度上は各自自治体の自由だが、実際は国管理空港の水準と同様になっている。個別の空港の整備、管理費用が反映されているわけではないので、空港使用料で運営費が賄えないというのはやむを得ない面もある。国管理空港の着陸料は、重量と騒音値に基づいて決められている。プロペラ機の場合、騒音値に基づく部分がないほか、重量比例部分も低く設定されている。航空ネットワーク維持・拡充のため国管理空港と同様に軽減措置がとられている(第3種空港の場合基準額の2/3)ほか、能登空港、佐賀空港などは、開港当初から他の空港の1/2に軽減されている(基準額の1/3)。

収入の増加している空港として佐賀



注：H17年度。神戸のみ18年度見込み、航空機燃料譲与税は一部推計

■図-2 収入の内訳 (18空港の合計)

空港があげられる。平成16年に羽田との間に夜間貨物便が就航し、昨年2月から羽田、中部に貨物専用機が就航したことが、収入の増加にも寄与している(図-3)。一方、着陸回数や乗降客数の減少以上に収入の減少している空港として松本空港がある。平成16年から17年にかけて小型化が進んだこと、平成17年度から国際便の着陸料を免除していることが原因と考えられる(図-4)。

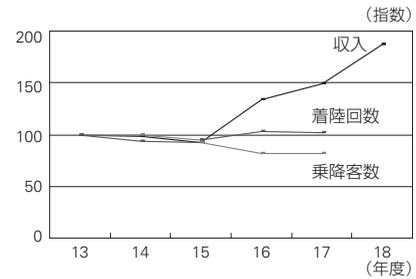
駐車場料金を有料にしている空港は少ない。国管理の第2種空港が有料なのに比べ、無料であることが一つの売りになっている。

支出について、直轄と委託の割合の判明している14空港の内訳をみると、委託の割合が高いことがわかる(図-5)。委託の対象は、消防、清掃、警備、鳥獣駆除、点検などとなっている。

こうした前提にしたがって各空港の収支を比較したのが図-6である。

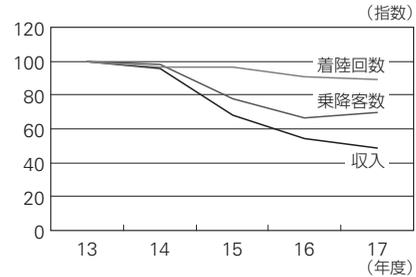
2.1.3 空港本体の収支の比較(発生主義での試算)

ところで、自治体会計は、予算の適正・確実な執行に資する現金主義がとられているが、近年、活動の実態をコストに着目して、より適切に把握するため、減価償却費など非現金支出を含めた発生主義をとる必要があるのではないかという考え方が唱えられはじめています。こうした考え方を受け、すべての都道府県がバランスシート(貸借対照表)



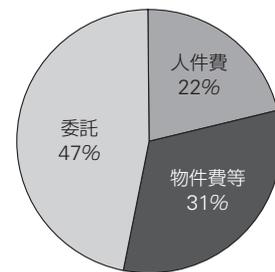
注：H13年を100とした。18年度収入は見込み
佐賀県資料 空港管理状況調査 航空機燃料譲与税を除く

■図-3 収入の増加している空港 (佐賀空港)



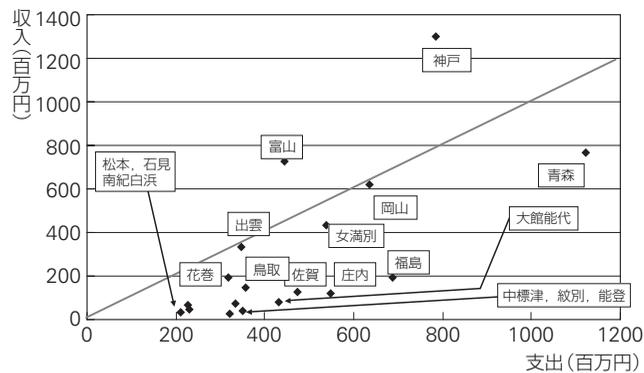
注：H13年を100とした
空港管理状況調査、長野県資料 航空機燃料譲与税を除く

■図-4 収入の減少している空港 (松本空港)



注：支出の内訳として委託費のわかる14空港の計
H17年度 神戸は18年度見込み

■図-5 支出の内訳



注：18空港の公表データから推計
H17年度 神戸は18年度見込み

■図-6 各空港の収支の比較

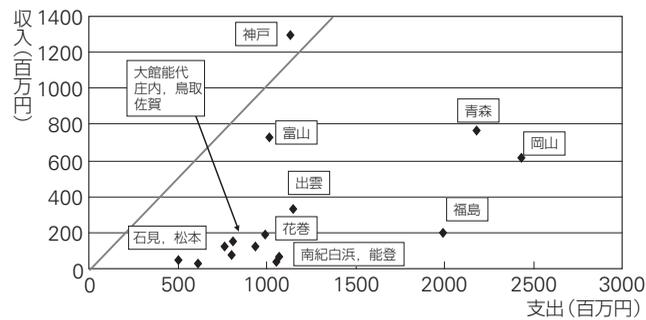
と行政コスト計算書(損益計算書)を作成している。行政コスト計算書は目的別になっており、空港分は土木費の内数になっているが、その内訳は不明である。そこで、発生主義の考え方に沿って空港の損益計算書にあたるものを試算してみることにした。

費用の項目として減価償却費と借入金利息をどう計上するかというのが問題となる。まず、減価償却費については、各自治体が総務省の指導に基づいて作成している有形固定資産明細表から算出できる。ただし、同一道県に複数の空港がある場合には、各空港の減価償却費が算定不能のケースもあった。また、空港の整備費用の50%は国の補助金であることから、圧縮記帳の考え方をを用い、減価償却費の半分を支出に計上することにした。借入金利息については全体で計算しており、空港分を算出することは困難であったため、借入金利息は支出に計上しないこととした。一方、公債の元利償還金が算定対象となる地方交付税相当額も収入の対象としないこととした。したがって、試算はいわば空港の営業収支にあたるものとなった。

発生主義による支出を減価償却費のわかる空港を合計して内訳をみると、減価償却費が半分以上となっている。また、発生主義で推計可能な15空港を比較したのが図-7である。

2.1.4 ターミナルビル会社の収支

ターミナルビル会社は、自治体の直営ではなく、空港管理者を含む関係自治体が50%前後を出資する第三セクターが経営している。空港管理者の土地を一時使用し、建物を整備する。主な収入は、テナントやエアラインからの家賃、自営の売店、広告等である。空港管理者に支払う使用料は県統一の行政財産使用料ルールに従っている等低くなりがちである。



注：公表データから推計可能な15空港
H17年度 神戸は18年度見込み

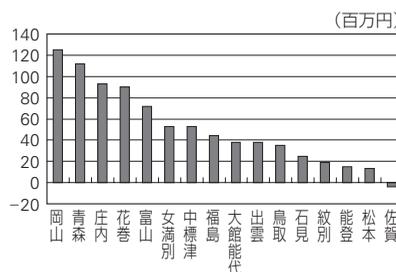
■図-7 発生主義での試算

経営状況を見ると、独占性が高いこともあり、ほとんどの空港において経常利益が黒字となっている(図-8)。高収益を維持しなければならないのは、将来の建て替えに向けた資金留保が必要だからという意見が多かった。空港本体とターミナルビル会社(経常収支)の収支を合成したのが図-9である。

2.1.5 収支についてのまとめ

以上、自治体管理空港の収支状況について見てきたが、収支について自治体としてどう取り組むべきかいくつか指摘したい。

まず、自治体ごとに空港別の行政コ

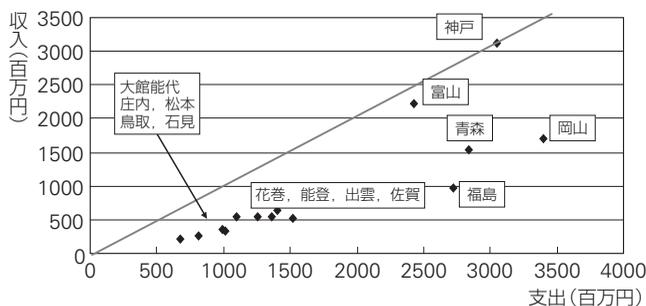


出典：各空港ターミナルビル会社資料

■図-8 ターミナルビル会社の経常利益 (H17年度)

スト計算書(発生主義)を作成し、公表すべきであると考え。統一した基準があれば望ましいが、それぞれの自治体の事情もあるだろうから、必ずしもそれにこだわる必要はないと考える。また、収支にもう少し敏感になってもよいのかもしれない。もちろん主たる収入である空港使用料は独立採算可能な水準に設定されているわけではないし、着陸料を簡単に上げるわけにはいかないので、収入で支出が賄えないことを強調すべきではない。ただ、どの程度のコストを空港使用料等の受益者負担で賄うべきか各自治体で目標をたてるのも一案かと考える。

収入については、貨物の受け入れに力を入れることが、収入増加の点でも寄与することがわかった。小型化は路線維持や便数増のポイントの一つではあるが、収入の激減に注意する必要がある。駐車場については、一律無料(公費負担)でよいのか検討の余地があると思われる。また、着陸料の水準については、考え直すべき点はないか検討



注：発生主義での試算とターミナルビル会社の経常収支の合計・14空港分
H17年度 神戸は18年度見込み

■図-9 空港本体とターミナルビルの合成収支

する必要がある。特に他空港に比し一律に軽減している空港は効果との関係を検討する必要があるのではないかと。

また、空港本体の収支は厳しく、ターミナルビル会社の収益性が高いことを考えると、空港本体とターミナルビルの一体経営の可能性を検討する必要がある。

2.2 指定管理者制度

指定管理者制度は、公の施設(自治体が設ける住民の福祉増進のための施設)について、管理を民間事業者等に行わせることを可能とする制度で、平成15年の地方自治法改正で導入された。民間活力を活用した住民サービスの向上と経費の節減等が目的である。空港本体業務の指定管理者をターミナルビル会社に指定することにより、空港本体とターミナルビルの一体運営が検討可能となる。

指定管理者に指定された者は、管理業務を委託された者とは異なり、使用許可のような権限行使も行える。しかし、国土交通省の見解では、第3種空港は地方自治体が設置、管理し(空港整備法第5条第1項)、管理者には施設の管理義務が課されている(航空法第47条第1項)ことから、安全に関するもの及び他人の権利・利益を制限するもの(用地・施設使用の許可、料金設定、料金を自らの収入として徴収すること等)については、施設の設置・管理者に最終的な責任があるとされている。指定管理者たる民間事業者が行うことが可能とされているのは、事実行為である警務・消防業務、料金徴収業務である。しかし、これでは、空港の指定管理者に指定されても、用地・施設使用の許可、料金の自らの収入としての徴収といった管理の重要部分ができない。このため、指定管理者制度を活用しても、空港本体とターミナルビルを民間会社が一体的、包括的に管理することは難しいと思える。

第3種空港ではないが、指定管理者制度の導入されている空港として名古屋飛行場がある。平成17年2月に中部国際空港開港時に国から県管理に変わったが、この際に指定管理者制度が導入され、公募の結果、名古屋空港ビルディング(株)が指定管理者となった。当初、「滑走路や駐機場を含めた空港全体の管理を一元的に民間に委ねていく方向で検討」(平成15年9月定例議会神田知事答弁)されていたが、現在の条例では、可能な業務は限定されている。

今回研究対象とした18空港について指定管理者制度の導入についてアンケート調査を行った結果は、緩衝緑地帯についてのみ指定管理者制度を導入している空港があるほかは、導入を考えていないか、国の見解が前述のようなもののため、導入の意義がないとの回答であった。

一方、空港と類似の港湾においてはマリナーを中心に指定管理者制度が広く導入されている。公共マリナー69施設のうち、公の施設に該当する56施設を昨年(社)マリナービーチ協会が調べたところによると、73%が指定管理者制度を導入済みで、9%が検討中であった。港湾法上も、港湾管理者は自治体と港務局に限定されており、港湾管理者に係留施設の運営義務が課せられているため、法の建て方は空港と変わらないように見える。しかし、平成16年国土交通省通知によれば、港湾の指定管理者は「使用許可、自らの収入とする利用料金の収受が可能」とされており、指定管理者の行える範囲が空港より広がっている。

空港についても、自治体は指定管理者制度の導入を視野に入れており、一部の自治体ではこの制度を活用した空港とターミナルの一体運営も模索している。しかし、前述のような国の見解が導入を躊躇する原因の一つとなっている可能性がある。自治体側にこうしたニー

ズがある以上、制度の柔軟な運用、場合により制度の改正も考えてもよいのではないかと。

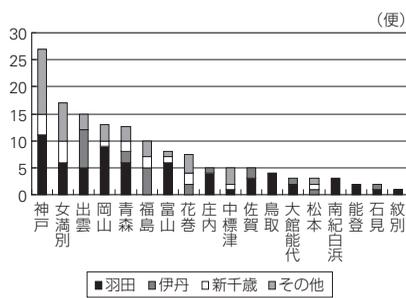
空港について仮に指定管理者に広範囲な業務が可能とされたとき、空港本体とターミナルビルの一体経営を行おうとするのであれば、公募方式をとらずターミナル会社を指定管理者に指定するのが現実的である。しかし、この場合、コスト削減が最大限に行われるのか、また、第三セクターが真に効率的な運営を行えるのかといった問題点があることに留意する必要がある。

3— 利用促進策 ～特に利便性向上策～

空港の活性化というテーマで研究を始めたが、活性化にもいくつかの切り口がある。自治体にとってイメージがわきやすく、また、関心も高いのは空港利用者の利便性向上による利用促進である。空港利用者の利便性が向上すれば多くの人が空港を利用し、増便や路線の新設が望め、それがまた空港利用者の利便性向上につながるという好循環が生まれれば言うことはない。また、できるだけ安い運賃で、使いやすいダイヤであればさらに利用者の利便向上に資するであろう。空港の利用促進策にはいろいろなものがあり、今後も研究を進めていくが、今回は利便性向上策にしぼって話を進めたい。

3.1 路線、便数の維持・増加

研究対象とした空港の1日あたり便数は図10のとおりである。便数を確保するための方策として注目されたものに能登空港で導入された搭乗率保証制度がある。これは、能登空港が平成15年に開港した際、ANAは1日1便を主張したが、空港を管理する石川県は複数便ないと需要が顕在化しないと見て、2便目について目標搭乗率を設定し、これを上回れば地元で販売促進協力金、下回ればANAに保証金を支払うというしく



注：H19年3月上旬各社時刻表

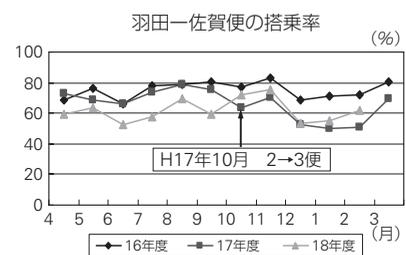
■図—10 1日あたり便数

みを提案し、開始されたものである。3年間の実績はいずれも目標値を上回り、地元が協力金を受け取った。地元が利用促進策を進めるうえでインセンティブとなる制度ではあるが、他の空港では、地元側のリスクが大きいとしてその導入には消極的であった。

路線・便数の維持、増加のため着陸料を減免している例も多く見られる。新規、増便や同一事業者の高頻度運航などが対象となっている。

増便が輸送実績に影響を与えている例として佐賀空港の佐賀—羽田便があげられる。平成17年10月に1日2便から3便に増やしたが、その後の利用促進策ともあいまって、1日2便のころの搭乗率に近づく勢いである(図—11)。利便性の向上が新たな需要を掘り起こしたともいえる事例である。

また、便数が減っても善後策により利便性の低下を軽減した例として富山空港の富山—羽田便があげられる。この便は平成14年からJALが参入しダブルトラック路線となっていたが、県の強い存続希望にもかかわらず平成18年4月にJALが撤退し、ANAの単独路線となり、



提供座席数が5割アップしたがH18年度平均搭乗率約62%

出典：有明佐賀空港ホームページ

■図—11 便数増と輸送実績(羽田—佐賀)

合計の便数も8便から6便に減った。県がANAに対し機材の大型化を要請したところ、6便中2便が大型化し、全体の提供座席数の減少は10%強で食い止めた。こうしたこともあり、利用者数はほとんど減っていないが、逆に、予約が取りづらい便もでており、県は、現在、ANAに増便または大型化を要請中である。

最近の航空会社の不採算路線からの撤退は厳しく進められている。路線の廃止は代替路線や他社路線があれば2ヶ月前、それがなくとも6ヶ月前の事前届出があれば可能であり、航空会社側もぎりぎり地元へ通告するため地方自治体側も有効な反論ができない傾向がある。羽田便には1日1便未満の減便の場合、発着枠を国が回収し他社に譲渡するという1便ルールがあるが、他路線にはこうしたルールもないため比較的簡単に廃止が可能である。研究対象の空港に関係した路線だけでも今年中に10路線が廃止予定または廃止検討中とされている。搭乗率が6割近い福岡—青森便も廃止された。

松本—新千歳便は平成6年に松本空港がジェット化された当初より就航している唯一のジェット路線である。松本空港国内旅客数の50%を占め、搭乗率60%を超える良好な路線であったが、JALは一度は廃止を決定した。しかし、地元が全県署名活動を行うなど存続要請活動を行った結果、本年10月から小型化(MD87→Q400)及び減便(週7便から4便)にはなるが、存続が決定した。ただ、これと併せて福岡便が週7便から3便に減便されるほか、小型化の費用負担を県が検討することになっているなど地元側の負担も大きい。

3.2 運賃

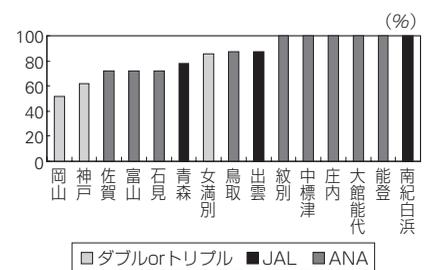
運賃については、事前の購入により、ビジネス客でも割安の運賃で搭乗できるようになっているが、同じ羽田便でも相手方空港によって割引率や割引の態

様が異なる。図—12は、前日購入の場合の正規運賃と比較した率だが、岡山のようにダブルトラック化されていて新幹線との競争が激しいところは割引率も高い。神戸は伊丹と、佐賀は福岡と同様の割引設定がなされていることもあり割引率が高い。一方、紋別、中標津、庄内、大館能代、能登、南紀白浜からの羽田便には前日購入の場合の割引がない。

割引率の低い空港は、利用者減の懸念や不公平感の是正を理由に運賃引き下げを要望し、いくつかの成功例もある。また、鳥取県などは、数字を示して不公平感を主張したが、これにANAが拒否したところ、他の空港(出雲、岡山)の利用を訴える等の戦略に出るなどの方策をとっている。また、南紀白浜空港では、前日購入のみならず、7日前購入の割引すらなかったが、アンケート結果を踏まえ、「ビジネスの潜在需要がある」、「高運賃のため他のモードが利用されている」などをJALに主張し、平成19年4月から9月に特便割引7(正規運賃の66%)を暫定導入することとなった。平成19年4月から6月までの収入(特便+特便以外)が前年同期以上なら10月から正式導入となっており、今後の動向が注目される。

3.3 ダイヤの変更

ダイヤの変更も輸送実績に影響を与える場合がある。羽田—石見便(ANA1日1便)のダイヤは平成18年3月まで羽田



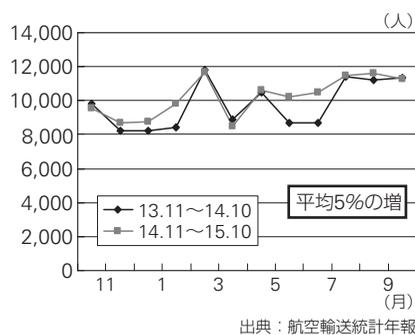
注：H19年3月時刻表

各便の平均 岡山は2社の平均 女満別はJALのみ、神戸はJAL、ANAのみ

■図—12 正規運賃と比較した運賃(羽田便前日購入)

15:55発であったが、4月から6:55発に変更になった。変更後の輸送実績は年平均25%の大幅減となった。県がダイヤ改善を要望し続けた結果、今年4月から羽田発が30分繰り下がり、7:25発となった。県と地元が一体で利用促進の努力をしていること、一往復のためダイヤの影響が大きいこと、石見銀山の世界遺産登録を控えた観光利用の見込みがあることなどが、要望のポイントであった。

一方、大館能代空港はダイヤの変更によって利用実績が増加したケースである。1日2便の運航であるが、大館能代発の午後便を2時間半延長することによって、大館能代の滞在時間が延長され、利用実績が増加したといわれている(図-13)。



■図-13 ダイヤの変更と輸送実績 (大館能代)

3.4 利便性向上策のまとめ

利便性向上策推進に際し、自治体は、航空会社側の動きにタイミングよく対応することが重要である。搭乗率をアップさせるための施策を不断に推進することが重要なのはもちろん、アンケートの実施や統計の活用による情報の充実が重要である。同時に、航空会社の考え方を敏感にキャッチするため、密な情報交換が必要となる。路線廃止等の決定後においても、客観的なデータを示した対応が必要となる。商工会議所等を含めた地域ぐるみのとりくみが必要なのはいうまでもない。そして、路線の廃止等が実施された後も、影響を最小限

に食い止めるための施策を実施することが重要である。

4——全体のまとめと今後の進め方

管理・運営面で重要なことの一つは、収支を作成・公表することである。と考える。運営の効率性を検証し、管理・運営形態の適正さを検討するための資料であると考えられるからである。運営にあたっては、どういった施策が収支の増減をもたらすかについても注意する必要がある。また、空港本体とターミナルビル会社の経営状況を比較した場合、これらの一体運営について検討してみる必要があると思われる。利便性向上面では、情報を充実させ航空会社とのタイミングよい調整が重要となる。

今後研究を進めるにあたっては二つの動きに注目したい。一つは本年1月に始まった規制改革会議である。空港運営の効率化が検討事項となっており、ただちに検討に着手し、第一次答申に向け特に重点をおいた調査審議を行うこととなっている。もう一つは交通政策審議会航空分科会である。空港の利活用・運営、維持管理・更新が検討事項となっている。

また、利用者をターゲットにした利用促進策、空港サービスの高度化、小型機エアライン・ローコストキャリアへの働きかけ、国際化への対応、活性化の体制づくりといった活性化方策について、第2種空港のとりくみも参考にして検討を進めたい。

■ コメントの概要

1——本研究の意義

本研究の意義として、まず、自治体管理空港の収支を明確にしようとしている点があげられる。現金主義だけではなく、減価償却などを考慮した発生主義の観点で分析し、さらにターミナルの収支を空港本体の収支と連結させ政策上

の含意を引き出している。次に空港管理・運営における指定管理者制度導入の可能性を示し、その限界を明確にしている点があげられる。そして収入を増やすための空港利用促進策について具体例を示しつつ、地方空港の活性化について提案している。

2——研究の理論的枠組みの整理

結論は同じでも、理論的枠組みに言及すれば議論に幅が出ると思われる。その枠組みの整理のため、以下の点を補足説明する。

2.1 空港本体部分とターミナルビルの一体化

ターミナルの利益は、本体部分の利用から生ずる外部経済である。鉄道事業で言われるように、開発利益の内部化の論拠が効率性・公平性の観点から示される。すなわち、外部経済は、内部化することにより最適供給量が確保される(効率性)。また、特定の者に「棚ぼた式利益」を受けさせないためにも、外部経済の内部化が必要となる(公平性)。こうした考え方を踏まえれば、空港本体部分とターミナルビルの一体化は自然である。発生主義会計のもとで空港本体とターミナルビルを一体化し、それでも採算がとれない場合には、何らかの公的負担が正当化できる。その場合、費用負担についてどのように考えるかが問題となる。

2.2 費用負担問題

交通社会資本の費用負担原則においては3つの負担者が考えられる。1つ目が利用者負担、2つ目が利用者以外にも便益を受ける主体を含めた間接的な受益者負担、3つ目が公共負担である。どの負担が適切なのかは、受益の範囲と程度に依存する。

2.3 指定管理者制度

指定管理者制度の導入について理解

するために、組織の経済学が有効である。それは、ある仕事を組織内で行うか、外部に委託するかという議論である。

「3セクは非効率であり、政府はより非効率である」などの議論があるが、その議論の妥当性は便益とコストを用いて説明できる。市場には、競争にさらされて効率的で革新的な専門企業が存在する。したがって、指定管理者制度を用いるにしても、随意契約ではなく、競争プロセスにさらすことで、コストの低下・サービスの向上といった便益の増加が期待される。

また、市場の専門企業が複数の空港を受託すれば規模の経済が働き、コストが下げられる可能性がある。空港本体とターミナルビルの一体化による空港収支の改善だけでなく、新しいビジネスモデルの展開など、より広がりのある政策提言ができる。

しかし、コストとしては、自ら行えば発生しない種類の取引費用が生じることがあげられる。それらを比較することによって、制度選択(指定管理者制度の導入)理由が得られる。

なお、旧建設省系である道路や河川は、完全な公物管理の法律体系であるため、指定管理者で管理運営を行うのは難しいと思われるが、空港と港湾については完全な公物管理法の法体系になっていないため、解釈によっては指定管理者制度の導入が可能かもしれない。

2.4 空港の本来的機能と地域政策の問題

能登空港の成功は、搭乗率保証制度のみではなく、全県的な集客交流促進の成果であったのではないかと思われる。

3— その他のコメント

1) 利用促進策について、空港を地域政策の中にどう生かしていくか具体的

に広く論じた方がいい。

2) 細部について3点ある。

1点目は、補助金部分を圧縮して資産計上している点。会計処理としては正しいが、投入された資源がいかにコストを発生させていてそれが収支上どうなるかを見るという点では、資産はすべて計上すべきである。資産が国費負担で再構築されることはなかなか難しいので、意思決定者に機会費用を意識させることが重要である。

2点目として、営業損益レベルの議論でも意味があるが、限界がある。利子を含めた資本コストを算出して、経済に与えている影響を考慮する必要がある。

3点目として、環境対策費についてどのように扱われているか明確でない。

■ 質疑応答

Q 搭乗率保証制度、着陸料軽減など、地域の取り組みの差がどういう要因で生まれているのか。例えば住民意識や知事の意欲などであろうが、このような差異を考慮することも今後考えられる。収支分析においても、取り組みの差が影響を与えるのかどうかなどの議論が期待される。

A ヒアリングにおいては、取り組みに積極的な人がいるかどうか重要であるという意見をよく頂いた。収支構造の客観的な要因は現在検討中である。面積、委託率、降雪量などと費用の関係を考えていたが、取り組み姿勢の差など、その他の要因も今後考慮したい。

Q 商業利用以外の用途はあるのか。例えば防災などを考慮すると税金を入れる理由付けとなる。

A 防災は重要と聞く。能登地震の復興にも、能登空港の果たした役割は大きかったときいている。報道用・警察に使われるほか、遊覧飛行・ビジ

ネスジェット受け入れを行っている空港もある。

Q ダイヤの設定を変更するナイトステイなどが期待されるが、その場合の自治体負担は大きいと聞く。その点についてはどう考えるか。

A ナイトステイについても調べているが、エアラインへの補助、着陸料軽減など自治体負担が大きい場合がある。費用対効果も合わせて研究したい。

Q 企業会計の財務諸表の意義は、同業他社との比較・時系列比較において生まれる。一方、もともと赤字の公共事業的なものについて財務諸表を作成した場合に、それをどう評価するかということが今まで議論されていない。かつて大蔵省が特殊法人について財務諸表作成を指導しているが、どうして評価の仕方も合わせて議論していないのか。

A 会計は利益の確定と帰属の明確化のためである。公的部門において企業会計処理を行うのも目的は同様であるが、赤字額の確定とそれをだれが負担するか、という逆のことをやることになっている。評価をどうするかということについては、分野によっても違うし、まだまとめられたものはない。

主要参考文献

- 1) 出井信夫 編著 [2005]「指定管理者制度」, 学陽書房。
- 2) 加藤一誠・榊原胖夫 [2006] “空港政策の透明性の向上と空港形態”, 「運輸と経済」, 第66巻第5号。
- 3) 村上英樹・加藤一誠・高橋望・榊原胖夫 編著 [2006]「航空の経済学」, ミネルヴァ書房。
- 4) 佐藤一・山内弘隆 [2006] “空港整備と経営の課題”, 「運輸と経済」, 第66巻第5号。
- 5) 添田慎二 [2000]「空港経営」, 運輸政策研究機構。
- 6) 総務省自治財政局 [2001]「地方公共団体の総合的な財政分析に関する調査研究会報告書」。
- 7) 山内弘隆, 上山信一 編 [2003]「パブリック・セクターの経済・経営学」, NTT出版。