

編集委員会委員

金成秀幸 | KANENARI, Hideyuki

日本航空株式会社上席執行役員  
戦略リサーチ部担当, 総合経営企画室副室長, 政策業務室副室長(兼)業務部長

首都圏では、成田空港がこの4月1日から政府出資100%の特  
殊法人として民営化され、最短3年で株式上場したいとの意気込  
みが新経営陣から示されている。羽田空港では4本目の滑走路  
建設へ向けての具体的な動きが本格化している。

一方、関西地区では、関西空港利用が低迷している中で、来年  
には中部空港と神戸空港が開港する。関西空港と中部空港は政  
府出資が入っているものの、その経営主体は株式会社という株  
主への配当を基本命題とする民間会社である。

このような東と西の生活・経済圏にある空港をめぐる動きに  
は、航空の利用者利便、全国民の利益という観点から、少なくと  
も「自然独占の空港運営事業における私益と公益との関係調整」  
という政策的研究課題が内在しているように思われる。成田空港  
会社の株式上場意向を勘案すれば、この課題に対する解答はこ  
こ1,2年以内に必要とされている。しかも、空港の民営化は、今  
後、これら3空港にとどまらない可能性が高い。航空界に身を置  
く「運輸政策研究」の一編集者として、研究機関、学界からの当  
課題に対する研究成果・提言を期待しつつ論点と思われるもの  
を挙げてみたい。

先ず、空港は国の基本交通インフラであることからその使用料  
金は公共料金そのものであり、わが国経済の活性化、並びに国  
際コスト競争力の回復・強化という観点から、経済合理性に基づ  
きこの水準をできるだけ低水準に維持することは国の責任である  
(= 公益)。そして、その空港運営事業は、空港間競争が極めて少  
ない日本においては自然独占事業そのものである(= 事業の性  
格)。一方、かかる事業の民営化によって作られ、且つ空港使用  
料金を主要な収入源とする空港運営株式会社(以下「空港会社」)  
は、会社利益極大化を基本命題とする(= 私益)。

日本における空港の民営化目的は、このような自然独占的な  
「事業の性格」を間にして相対立する公益と私益を適切に調整し  
ながら、民間経営手法の導入によってより効率的な空港運営の実  
現を図ることと思われる。このことは、成田国際空港株式会社法  
第1条が成田空港会社の目的を、「成田国際空港の設置及び管理  
を効率的に行うこと等により、航空輸送の利用者の利便の向上  
を図り、もって航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の  
産業、観光等の国際競争力の強化に寄与すること」と謳ってい  
ることからも窺い知れよう。

一方、空港会社の私益に密接にかかわる空港使用料(着陸  
料・停留料)は、自然独占者である空港会社が、空港利用者(航  
空会社)との事前協議は行うものの、最終的には、自らが決めた  
料金を航空法第54条に基づいて国土交通大臣に届け出ること

よって成立する。当該大臣は、同条第2項により、かかる料金が  
「特定の利用者に対し不当な差別的取扱いをするもの」、または  
「社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、利用者が当  
該飛行場又は航空保安施設を利用することを著しく困難にする  
おそれがあるもの」である場合にかぎり変更を命ずる事ができる  
ことになっている。

成田空港公団が第5回新東京国際空港債券を発行する際に出さ  
れた「投資家の皆さまへのお知らせ」第2部第1「法人の概要」に  
よれば、当公団は1999年度から2002年度までの間、当期利益は各  
年ゼロであるものの、各年約50億円から230億円の幅で経常利益  
を計上しており、財務的には優良会社と見られている。このような  
経営状況にある成田空港公団は、上述の料金規制制度の下でも、  
世界に突出して高い着陸料を設定しつづけている。現行の法的規  
制のままで成田空港会社の株式が上場されれば、成田空港会社は  
自然独占で、且つ空港発着枠供給が需要に追いつかないという売  
り手市場にあることから、料金引き上げに対する民間株主圧力が  
高まるのは必然であり、経済合理的でもある。自然独占である関  
西空港、中部空港も売り手市場になれば同様の圧力が発生する。

一方、成田、関空、中部の3空港会社は、営業収入に占める関  
連事業収入(= 非航空収入)の比率を高めて着陸料等の航空収入  
への依存度を軽減して、近隣諸国の低廉な着陸料水準に近づけ、  
空港の国際競争力を強化したいとの意向も表明されている。この  
こと自体は海外の空港運営事業主体も採用している経営戦略で  
あるが、空港運営事業のみならず関連事業の失敗は、競争が存す  
る市場であれば損失の株主負担・市場からの撤退に帰結するの  
に対し、空港の場合は自然独占であるが故に、その失敗を空港使  
用料金値上げ等により空港利用者に転嫁することが可能である。

以上のことから、公共性が高く、自然独占である空港運営事業  
を民営化するには公益と私益との関係をいかに調整するのか、と  
いう十分な議論が必要と思われる。成田空港会社の株式が上場  
された場合、現行の法的規制だけで公益が確保されるとは言い難  
い。競争市場にある一般の株式会社との関係を踏まえながら、空  
港会社経営に関する情報公開(= 経営の透明性)の在り方、プライ  
スキャップ等の空港使用料金設定方式、第3者機関による経営モ  
ニタリング制等々、今から、世界の空港運営事例・民営化事例を  
参考に、新たな法的枠組みが研究・提言される事を期待したい。

日本のみならず世界の投資家は、株式上場意向が表明されて  
いる成田空港会社経営に対し、いかなる法的枠組みが適用され  
るのか、現行のままなのか、あるいは新たな法的枠組みが設定  
されるのか、を注目しているのではないかとと思われる。