

透明性を高め歳出削減を促し、利用者負担の軽減を

背景と課題

空港を取り巻く環境

2009年6月に静岡空港が開港し、日本の空港は98にまで増加しました。その後、9月に弟子屈空港が廃港されましたが、今後、日本では空港は淘汰の時代に入るとも言われています。既に、数の面では十分であり、一部離島を除いて今後は新たな空港整備に対する投資は原則必要なくなります。

国の政策も、2010年の首都圏の空港容量拡大も見据え、本格的に政策の力点を空港整備から空港運営へとシフトさせる必要があります。

近年の動きを見れば、2008年10月より空港整備法が改正され、新たに空港法^{※1}が施行されました。同年12月には、空港法に基づき「空港の設置および管理に関する基本方針」が策定されました。その中では、今後の空港整備について「配置の側面からの整備は全国的に概成し、離島を除き新設を抑制する」「今後は将来需要への的確な対応、空港機能の高質化、耐震、防災保安の確保が求められる」という趣旨が記されています。また、効果的かつ効率的な空港運営の必要性についても謳われています。

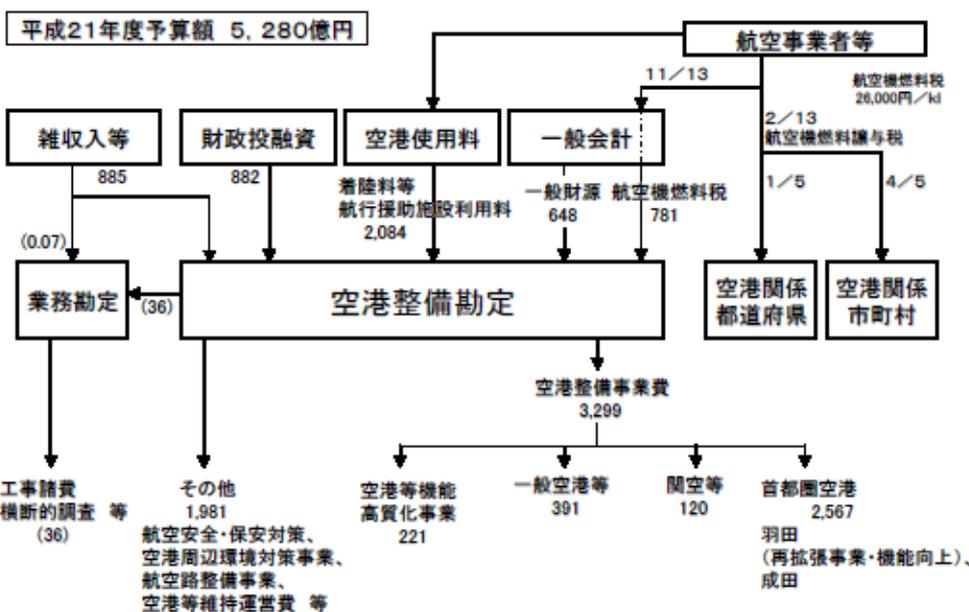
この基本方針の方向性は私たちの主張と大きく隔たりはありませんが、現時点では、空港の整備や運営に関して、行政の対応に明確な変化は見られません。更に、2007年6月の交通政策審議会航空分科会答申^{※2}に示された「空港使用料や航行援助施設利用料など料金体系のあり方」など、本質的課題については結論が示されていません。

空港整備財源の状況

空港整備財源である社会資本整備特別会計空港整備勘定^{※3}の歳入の半分以上は空港使用料や航空機燃料税などの公租公課で賄われており、日本の空港整備は航空利用者・事業者の負担で支えられています。

現時点で財政投融资からの借入金は、1兆円規模となっていますが、現在の償還計画のままでも10年程度で借入金規模が半減し、その後は空港整備勘定に余剰が発生することが予想されます。その一方で、福岡空港や那覇空港の滑走路増設など、新たな大規模投資が発生する可能性も示されています。

借入金規模が下がっても新規投資を増加させれば、現状と同等の歳入規模が必要となり、結果として公租公課の水準は下がらず、利用者・事業者負担の軽減にはつながりません。



歳入の特徴

- 純粋一般財源が12.3%と全体に占める割合が低い。(国の公共事業関係費の1%にも満たない)
- 利用者・事業者の負担(航空機燃料税、着陸料等収入、航行援助施設利用料)は54%と高い水準となっている。

歳出の特徴

- 大都市圏と一般空港を合わせた空港整備事業費に3,299億円(62.5%)が当てられており、そのうち羽田関連は42.8%と歳出の半分近くを占めている。
- 歳出の3割程度を占める空港等維持運営費には行政費用である空港職員の給与・旅費が含まれており、水準は約700億円。

※1 空港法：参考資料1

※2 交通政策審議会航空分科会：参考資料2

2 ※3 社会整備資本特別会計 空港整備勘定：参考資料3

(注) () 書きは再掲。(出典：国土交通省 2009年度航空局関係予算概要)

提 言

空港整備財源のあり方

国内の空港が概成した現在、航空ネットワークの基盤作りを担うという空港整備勘定はその役割を終えたと言えます。

したがって、歳入と歳出の関係が不透明で投資効果の精査がなされにくいプール制という枠組みは、抜本的な見直しを行い、歳入と歳出の関係を透明性が確保できる形態に移行する必要があります。

その上で、今後は現在の歳入規模を前提に使い方を検討するのではなく、徹底した歳出削減を行い、歳入に余裕が生まれた分の公租公課を少しでも引き下げ、利用者への還元をすすめるべきです。

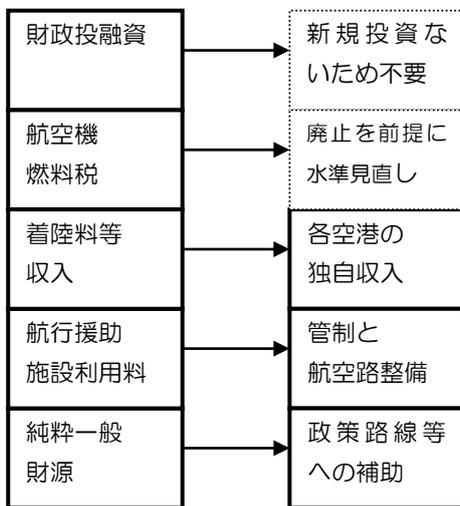
それらを実現するための基本的な方策として、以下の3点が必要です。

- ① 空港運営の主たる財源として、着陸料収入を各空港の収入とし、各空港で独立した運営を行い、効率化を進める。
- ② 航行援助施設利用料は管制と航空路整備の原資とし、管制については、独立行政法人化も視野に入れ、今後の運営体制の検討を行う。
- ③ 海外でもほとんど例の無い航空機燃料税については、一般財源化は行わず、廃止を前提に水準を見直す。

これらの方策を実現するにあたっては、「独立採算では赤字になる空港の維持・運営のあり方」「純粋一般財源の投入のあり方」など、現実的に検討しなければならない課題があり、今後、航空連合としても具体的な議論が必要です。

更には、近隣の空港間や鉄道・高速道路など、他の交通モードとの役割分担も含め、日本の航空ネットワークのあり方を議論することも必要と考えます。

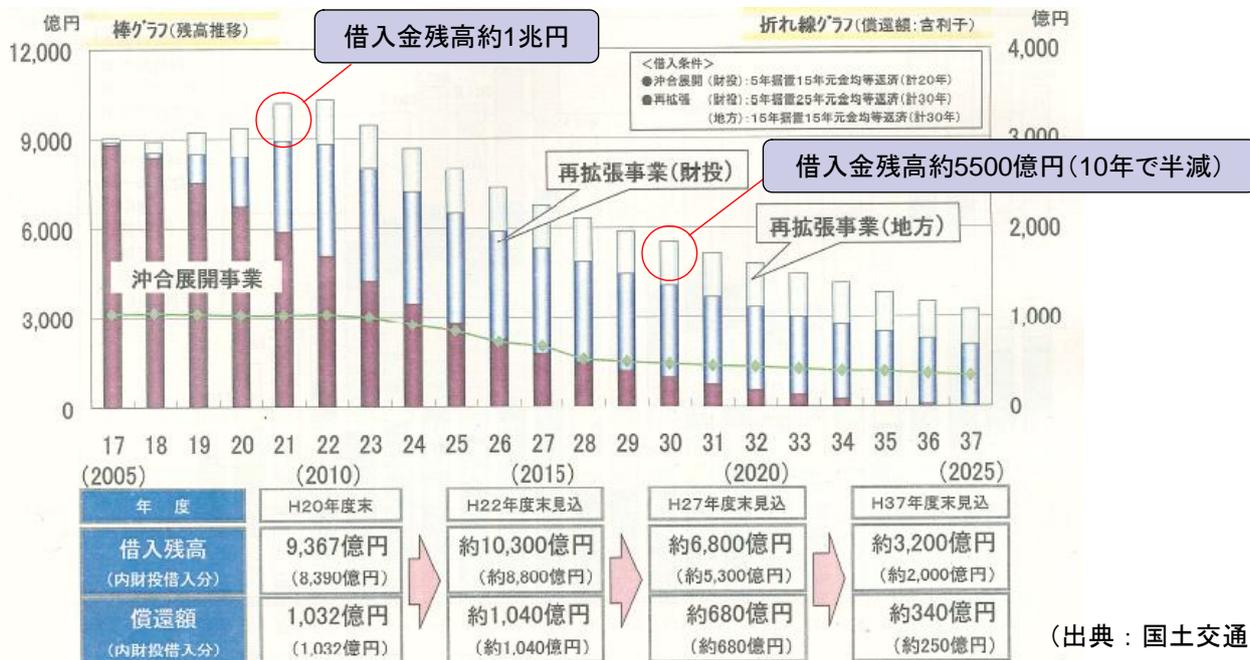
<歳入と歳出の明確化>



行政改革推進法では、空港整備勘定の独立行政法人化を検討する方針も示されています。また、道路整備特定財源の一般財源化を受け、他の特別会計も一般財源化すべきという議論もあります。しかし、空港整備勘定が一般財源化されれば、空港整備勘定の余剰分が他に振り向けられるため歳出削減はできず、結果、利用者・事業者負担の軽減が困難になります。また、着陸料や航行援助施設利用料などの空港使用料は、航空サービスへの利用料そのものです。それらの目的や位置付けからも、空港整備財源を一般財源化すべきではありません。

更に、同法では「航空機燃料税の一般財源化を検討する」という方向性も示されています。航空機燃料税は、多種多様な道路関連税制と比べて、受益と負担の関係が大きく限定されています。空港整備という本来の使用目的に必要ななくなるのであれば、一般財源化ではなく廃止すべきです。

羽田空港に係る借入金について



(出典：国土交通省)

※20年度以前は実績、21年度は予算額、22年度以降は見込額をベースに試算。平成30年度予算以降の借入については金利見直し時に一定の金利変動を勘案して試算。

収支を明確にし、効率的な空港運営をすすめるべき

背景と課題

空港運営の現状

これまで、日本では、民営化空港を除き、空港ごとの収支は明確になっていませんでした。2009年6月、空港別収支の算出方法のあり方を検討すべく、交通政策審議会航空分科会に空港別収支部会が設置され、7月には2006年度国管理空港の空港別収支の試算結果が公表されました。

全ての国内空港の収支を明らかにすべきというのは、従来より航空連合が主張してきた内容であり、一歩前進と言えます。しかし、3年前の試算結果が単発的に開示されただけであり、今後も継続的に開示を進めることが求められます。

また、地方管理空港の収支は開示されていません。今後地方自治体に開示を要請するとされていますが、その実現には注視が必要です。

加えて、ランドサイドの収支が開示対象とされていないことも問題です。多くの空港では、ターミナルビル・駐車場等のランドサイドと、滑走路・エプロン等のエアサイドの運営主体が分離しており、個別の空港全体での運営が効率的に行われているかどうかを把握するのは難しい状況です。

空港のターミナルビルは主に空港ビル会社が経営していますが、その経営実態に関する情報公開は不十分です。ビルの建設費用も含めて、経営に関する情報を公開し、チェックを十分に行うことで、ターミナルビルの賃料を妥当な額に抑え、運賃や食事代、商品代が高止まりする要因を解消する必要があります。ランドサイドで稼ぐことができる非航空系収入は収益性が高くなったとしても、エアサイドの運営主体は別であるため、滑走路やエプロンの整備費には回らず、結果、利用者・事業者負担の軽減にはつながらないという悪循環が発生しています。

また、エアサイドとランドサイドを合わせた空港全体の経営実態が不明確であるが故に、空港整備や運営に係る財源のあり方について議論が具体的に進まないことも認識する必要があります。

交通政策審議会航空分科会空港別収支部会による試算結果（抜粋）

【企業会計の考え方を取り入れた空港別収支（損益）】

科 目	国管理空港 共用空港 合 計													
	東京国際	大阪国際	新千歳	福岡	那覇	稚内	釧路	函館	仙台	新潟	広島	高松	松山	
【損益計算書】														
営業収益	109,327	50,948	15,443	9,514	10,729	3,386	100	379	896	1,809	709	1,751	752	1,281
着陸料等収入	89,230	38,275	13,820	8,813	8,505	2,283	100	359	816	1,594	571	1,692	695	1,139
賃付料収入等	20,098	12,674	1,623	701	2,224	1,103	0	19	80	215	137	60	57	142
営業費用	49,603	11,212	3,426	3,234	11,469	6,169	515	816	828	1,129	948	825	611	743
人件費	7,031	1,615	693	700	722	598	100	177	139	319	135	161	86	120
庁費等	18,436	4,115	1,758	1,958	1,507	1,177	354	462	475	579	484	469	319	411
土地建物借料	12,444	16	4	1	8,381	3,942	3	11	17	14	8	7	1	0
滑走路等修繕費等	3,202	1,060	238	287	225	118	37	80	74	76	84	86	102	61
国有資産所在市町村交付金	8,097	4,298	703	250	602	296	15	81	114	124	228	94	98	144
その他経費	394	107	31	38	32	39	6	6	9	17	9	8	5	6
営業損益	59,724	39,736	12,017	6,281	-740	-2,783	-415	-438	68	681	-239	926	141	538
営業外収益	858	0	0	0	0	0	0	0	0	0	858	0	0	0
受託工事納付金収入	858	0	0	0	0	0	0	0	0	0	858	0	0	0
経常損益	60,583	39,736	12,017	6,281	-740	-2,783	-415	-438	68	681	619	926	141	538

科 目	国管理空港 共用空港 合 計												
	高知	北九州	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	八尾	丘珠	小松	美保	徳島	三沢
【損益計算書】													
営業収益	634	751	1,342	1,590	964	1,472	2,407	105	61	1,427	231	491	155
着陸料等収入	534	663	1,246	1,498	923	1,306	2,284	21	39	1,311	204	397	141
賃付料収入等	100	88	96	92	41	166	123	84	21	115	27	94	14
営業費用	731	733	857	705	685	878	1,332	349	284	344	257	250	273
人件費	139	162	119	140	102	127	399	49	52	39	48	32	55
庁費等	381	496	486	417	351	526	660	114	198	225	160	155	199
土地建物借料	0	1	21	0	0	0	6	5	0	0	6	0	0
滑走路等修繕費等	65	53	66	82	46	83	112	63	18	46	17	16	7
国有資産所在市町村交付金	144	12	156	57	172	138	138	118	16	26	21	46	8
その他経費	2	9	8	9	15	5	16	0	1	7	5	1	5
営業損益	-97	18	485	885	279	594	1,075	-243	-224	1,083	-25	241	-119
営業外収益	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
受託工事納付金収入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
経常損益	-97	18	485	885	279	594	1,075	-243	-224	1,083	-25	241	-119

※ 2006年度の決算データに基づき試算されている。

※ 「一般会計財源非配分型」「一般会計財源（航空機燃料税）配分型」「一般会計財源配分型」「一般会計財源非配分かつ空港整備関係歳出・費用除外型」の4つの前提で試算された。上記は「一般会計財源非配分かつ空港整備関係歳出・費用除外型」のデータ。

提 言

空港運営の方向性

空港運営の透明性を高めるため、空港ごとの収支を明確化し、更に空港ごとに独立した経営を実施すべきです。その上で、ランドサイドとエアサイドの一体運営を行い、可能な限り効率性を高めていく必要があります。

国管理空港の空港別収支の試算結果が公表されましたが、企業会計ベースで多くの空港が赤字に陥っていることが明らかになりました。

今後はこの試算結果を元に、分析を進め、需要の問題で着陸料収入が少なすぎるのか、費用がかかりすぎているのか、空港特有の課題があるのか等、各空港における課題を明らかにすることが必要です。

黒字か赤字かという点のみで、その空港の必要性を論じることは出来ませんが、空港毎の採算性を意識することにより、無駄を省き、より効率的な運営が進められるものと考えます。

また、2007年6月の航空分科会の答申では、今後10年間の維持管理経費で6,300億円、耐震対策で2,000億円が必要との試算が示されています。しかし、追加投資についても、各空港収益からの投資を原則とすることで、経費の効率化や投資効果の精査が実施されるようになります。結果、無駄な経費の削減や投資抑制等が行われ、利用者負担の軽減につながります。

加えて、今回の試算結果は、エアサイドに限定されていますが、ターミナルビルや駐車場等のランドサイドについても収支を明らかにすべきです。特にターミナルビル収入はエアサイドの収入を大きく上回る場合もあると推測されるため、ターミナルビル経営が空港全体の収支を大きく左右する可能性があります。

更に、民営化が可能と考えられる空港は民営化^{※4}し、飲食店、構内販売、駐車場などの非航空系収入を拡大させることで着陸料を引き下げ、より多くの航空会社を誘致するというサイクルが確立されるものと考えられます。

2008年10月より施行された空港法では、民営化された空港会社および空港ビル会社の着陸料や空港施設利用料について、行政による上限設定が行われることとなりましたが、これは必要最低限のルールに過ぎません。地域的に独占性が高い空港を運営することによる弊害が利用者及びことを避けるためには、第三者が各種料金の妥当性を客観的に判断できるように、会社法で求められる以上に情報を開示することが不可欠です。さらに、決定プロセスの透明性を確保するため、規制対象となる料金の算定ルールを明確にすることも重要です。

世界の主要国際空港及びその運営主体

04年順位 (旅客数)	都市名	空港名	運営主体名	上場	主要株主	過半数	旅客数 (千人)
1	ロンドン	ヒースロー	British Airports Authority public limited company	○→× (87-06)	フェロビアル等(93.28%)	民	60,184
2	パリ	シャルル・ド・ゴール	パリ空港公園(ADP)	○ (06-)	フランス政府(68.3%)	公	45,893
3	フランクフルト	フランクフルト	Fraport	○ (01-)	ヘッセン州(31.8%) フランクフルト市(20.3%) ルフトハンザ航空(9.1%) ドイツ連邦政府(6.6%)	公	43,383
4	アムステルダム	アムステルダム	Schiphol	×	オランダ政府(75.8%) アムステルダム市(21.8%) ロッテルダム市(2.4%)	公	42,298
5	香港	香港国際	Airport Authority Hong Kong	×	香港行政当局(100%)	公	36,287
6	シンガポール	チャンギ	The Civil Aviation Authority of Singapore	×	-	公	28,606
7	ロンドン	ガトウィック	British Airports Authority public limited company	○→× (87-06)	フェロビアル等(93.28%)	民	27,460
8	成田	成田国際	成田国際空港株式会社	×	国(100%)	公	26,514
9	バンコク	バンコク国際	Airports of Thailand Public Co Ltd	○ (04-)	タイ政府(70%)	公	25,825
10	ソウル	仁川国際	仁川国際空港公社	×	韓国政府(100%)	公	23,621

(出典：国土交通省)

(注1) 上場欄の「○」は上場を示し、「×」は非上場を示す。また、「○→×」は当初上場していたが、後に非上場になったことを示す。

(注2) 過半数欄の「公」は政府、地方自治体等の公的主体が発行済み株式総数の過半数を有することを示し、「民」は民間主体が発行済み株式総数の過半数を有することを示す。

(注3) チャンギ空港については、運営主体が政府そのものであり、公社や株式会社等の形態をとっていないため、主要株主欄は「-」と表記し、過半数欄は便宜上「公」と表記した。

過大な投資を抑え既存インフラの有効活用を

背景と課題

2007年6月の交通政策審議会航空分科会によると、日本の航空需要は旅客・貨物ともに国内線・国際線のいずれも持続的な成長が続くと予測されています。

しかし、2008年度秋以降、世界的な景気悪化に伴

い航空需要は大きく落ち込んでいます。また、高速道路の大幅割引や整備新幹線の設置計画の進展など、需要予測の前提条件は変化してきています。

国際需要は景気回復の時期によるものの、大きなトレンドはアジアを中心に拡大傾向にあると言えます。一方、国内需要は地方路線を中心に非常に厳しい状況が継続する可能性があります。

前提条件や需要動向の変化を見れば、再度需要予測を見直す必要があると考えます。

首都圏の空港整備

日本の経済活動を支える重要なインフラである首都圏空港は、今後の国内・国際航空需要に適切に対応していく必要があります。

現在、首都圏空港の拡張事業が進んでおり、2010年には羽田空港D滑走路、成田空港B滑走路の2,500m化（成田平行滑走路延伸）ともに供用が開始され、

発着能力は羽田空港が40.7万回（現在30.3万回）、成田空港が22万回（現在20万回）と、これまでと比べて大きく拡大することになります。

環境変化により需要予測の見直しの必要性はあるものの、首都圏の航空需要が拡大する方向性に変わりはありません。先にも述べた2007年6月の航空分科会の需要予測では、おおむね10年後には首都圏の空港容量は限界に達すると予想されており、更なる空港整備の必要性も議論されています。

その一つである、2008年5月に提示された「首都圏空港における国際航空機能拡充プラン^{※5}」では、2010年以降の将来の方向性として「管制・機材・環境・施設等あらゆる角度から可能な限りの空港容量拡大施策を検討」等が掲げられています。

首都圏以外の空港整備

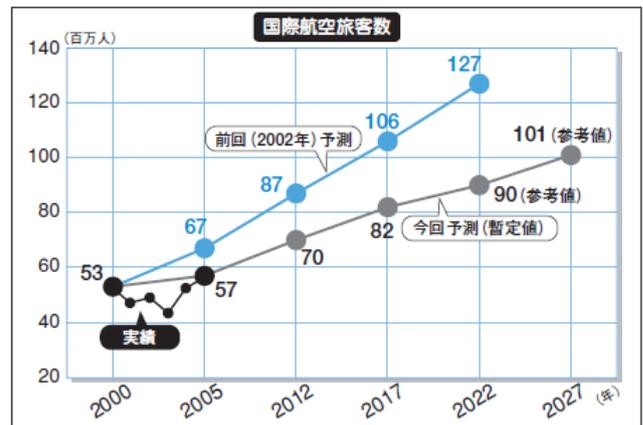
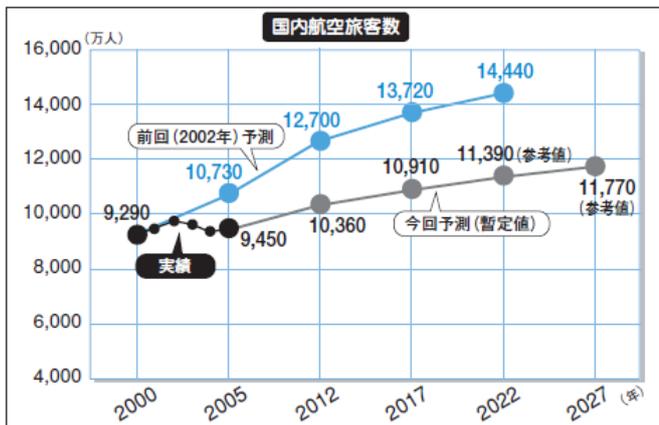
首都圏以外の空港整備については、現状で十分に数は足りています。国の社会資本整備重点計画(2009年3月)には、「一般空港については離島を除き新設を抑制するとともに、従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組合せを十分に考え、就航率の改善や国際化対応の強化等その質的な充実を図るとともに、観光振興のためにもその利用を促進し、既存ストッ

クを最大限活用していく」とあり、この方針を具現化する必要があります。

また「関西国際空港、中部国際空港については、国際拠点空港としてふさわしい路線の開設や増便を推進する」「関西空港は、地元による関西利用促進事業等を継続しつつそのフル活用を推進し、残る二期事業については需要動向等を見つづける」「中部空港は、地元関係者の努力による需要の拡大を図りつつ、将来に向けて、完全24時間化を検討し、活用ができるよう、地域と連携して空港機能の拡充に向けて努力する」とされています。

一方で、現状を見れば、首都圏以外の拠点空港については、現状で需要が大きく落ち込んでおり、今後の需要動向を注視する必要があります。

また、同計画によると、「空港等機能の高質化の推進」や「空港の耐震化の推進」なども掲げられており、更なる投資の必要性にも触れられていますが、空港新設や滑走路の増設/延長のみならず、維持管理経費や耐震対策についても、必要性・水準性を十分に検証することが重要です。



※5 首都圏空港における国際航空機能拡充プラン：参考資料5

※6 関西圏の3空港：参考資料6

提 言

首都圏の空港整備

羽田空港は、航空連合結成以来の強い要望を掲げていたD滑走路の供用が開始されます。先ずは、極力早期に計画どおり40.7万回の発着枠を実現できるように進めることが求められます。

また、首都圏航空の需要がさらに増加するとの予測を受け、羽田5本目の滑走路建設や首都圏第3空港の必要性も指摘され始めています。

これまで首都圏の航空需要増加への対応は、空港整備や滑走路増設・延長など地上施設整備による容量拡大で対応してきました。

しかし容量拡大は、首都圏上空空域の再編や、航空機の性能向上による騒音レベルの低下を踏まえて市街地上空空域の活用を行うことでも可能です。また、管制の生産性を向上し、処理能力を強化することによっても容量を拡大できるため、幅広い観点で検討する必要があります。

羽田空港の国際線については、2010年再拡張時には昼間3万回、夜間3万回の枠が配分され、その後は国内線の使用状況や管制の運用状況などを見極めながら拡大の可否を判断していくこととなっています。

今後予想される国内路線の需要拡大や、機材の小型化による多頻度運航の可能性、国内線の貨物需要を見極めながら、羽田と成田を合わせて最適な利用者利便を確保できるよう、十分注視が必要です。

成田空港については、B滑走路の2,500m化で止まることなく、地元との共生を図ることを前提に、将来的には3,640m化も目指す必要があります。

成田空港会社では、両滑走路の同時離発着を可能にすることにより、年間約30万回まで発着回数を増加できると試算しています。その実現に向けては、地元との協力関係の強化、百里空域を含めた首都圏空域の再編等が不可欠であり、国・空港会社・地元自治体等、関係者間による徹底した対話が求められます。

また、今後予定されている成田空港会

社の株式売却による利益については、関西空港の借入金返済や一般財源として使用するのではなく、空港整備財源の借入金返済や着陸料の減額による運賃低減など、航空利用者に還元されるような使途を検討すべきです。

関西圏の空港

関西3空港（関西、伊丹、神戸）^{※6}の役割分担については、地上交通に対する競争力の確保や利用者利便を踏まえれば、抜本的な見直しも含めて、徹底的に議論する必要があります。

関西空港は、2010年首都圏空港発着容量の拡大などの環境変化がある中、巨額の負債を抱えたまま、採算性を向上させていくことは極めて困難です。年90億円程度の補給金では対症療法に過ぎないため、補給金を廃止した上で、国民的議論の中で、空港用地の国有化など空港運営のスキームを抜本的に見直すことが必要です。

今後の空港整備のあり方

新たな空港建設は原則として必要ありません。滑走路延長など追加投資も含めて、国が地方空港整備のあり方をきちんと明示する必要があります。その上で、個別空港への投資については、都度需要予測を精査し、慎重に必要性を検討すべきです。

中部国際空港の第2滑走路建設については、関西国際空港の第2滑走路の利用状況や直近の需要伸び悩みを勘案し、慎重に検討する必要があります。

福岡空港は、「平行滑走路の増設」という案が地元自治体から示されていますが、一部では、今後の需要動向によっては平行誘導路の整備で対応可能という見方もされています。最終的な検討にあたっては前提となる需要予測を再度精査することが必要です。

那覇空港は、自然環境への影響などを検証し、沖合1310mに平行滑走路を増設する案が決定しています。今後は、自衛隊との間で、民間優先の施設配置と運用を実現することが求められます。

茨城空港（百里飛行場）は、首都圏航空需要の一翼を担う空港という位置付けで、2010年3月の開港を予定しています。空港運営をローコスト化しLCC誘致を推進するなど、他空港との差別化を目指していますが、需要の弱さから、未だ国内定期便の就航は決まっておらず、その必要性は疑問視せざるを得ません。

不況の影響や空港別収支の試算状況など、今後の空港運営を取り巻く環境は一層厳しくなる可能性があります。収入規模に合った運営を目指して、無理な投資は極力避け、現在のインフラをいかに有効活用するかを検討することが第一に求められます。

仮に需要が逼迫する際にも、現在の管制処理が本当にこれでよいのかという視点など、これまでの方法に固執することなく幅広い観点から検討すべきです。

また、どうしても新規投資が必要であるならば、空港整備勘定から支出するのではなく、各空港の収益を原資とし、不足分は地方自治体が出資するという形態を基本とすべきです。

滑走路の延長等



※神戸空港は、平成18年2月16日に開港し、21年度予算は用地取得に要する事業費の計上のみ。

航空路線のあり方、維持運営方策を検討すべき

背景と課題

航空輸送サービスの健全な発展のためには市場原理に基づく自由な競争環境が不可欠との認識の下、需給調整規制廃止後は、路線の参入・撤退は原則としてエアラインの判断に委ねられることになりました。

一方で、私たちは国民の移動する権利である「交通権」の保障と行使を目指して、いわゆる「交通基本法」の必要性を訴えています（2006年12月、民主党と社民党が共同で法案を衆議院に提出）、その観点からも、政策的に維持すべき航空路線（以下、「政策路線」と表記）に対しては、その維持を目的としたルールが必要と考えています。

離島空港については、国土交通省が2007年6月に答申した交通政策審議会航空分科会答申において、島民生活の安定や離島振興などの観点から、航空ネットワークの維持や活性化等を図るため、就航率の向上施策、必要な施設整備等を着実に推進していく必要があるとしています。

離島航空路線については、維持のための助成として、航空機購入費補助制度（機体補助金、運航費補助金）やその他支援措置が行われていますが、その補助水準は十分とは言えません。

米国では地域航空ネットワークを維持

＜運輸政策審議会航空部会答申での「離島航空路線」の定義＞

（1998年4月）

- ナショナルミニマムの観点から真に地域住民の日常生活に不可欠な路線であり、地理的・気象的制約の高い離島路線で一定の要件に該当するもの。
- 具体的には、代替交通機関がないか、あっても一定時間以上の所要時間がかかることや、日常生活に必要な不可欠な機能を有する都市までの路線。

するために EAS（Essential Air Service：不可欠路線運航サービス）という制度によって、採算性の乏しい地方路線を維持しています。EASでは、一定の基準を満たす路線を運航しているエアラインに対して、赤字路線に適正な利益（費用の5%相当）を加えた額を助成しています。

一方、日本における運航費補助制度は「路線収支経常損失の9割を上限」として、「部品購入費」を補助する仕組みになっています。また、その補助方式は国の負担割合を1/2以内、しかも内部補助である空港整備財源から支出されており、残りは地方自治体が負担しています。しかし、小型航空機の部品費は高額でないため、実際には補助が不十分な水準に留まり、路線維持が困難な状況にあります。

昨年からの世界的な景気悪化に伴い、航空業界を取り巻く環境は過去に例がない程の危機的状況に陥っており、エアライン各社とも収支改善策の柱として、不採算路線からの撤退を余儀なくされています。地方自治体を中心に路線維持を求

める声は強く、公共交通機関としての社会的責務を十分に果たすことが困難になりつつあります。

国土交通省は、2009年4月に「航空事業経営の基盤強化に向けた支援政策パッケージ」をとりまとめ、地方航空ネットワークの維持・拡充という位置付けで、地方路線の着陸料軽減を拡大するなどの支援措置を実施しました。異例のスピードでの対応は評価できますが、一方でその水準は業界全体で約50億円で留まっており、路線維持策としては不十分と言わざるを得ません。

＜離島航空事業助成＞

項目	補助方式・措置内容	補助対象
機体補助金	・機材購入費の9割×45/100※を補助（※沖縄は75/100）	・9人以上の旅客を乗せることができ、1500メートル以下の長さの滑走路で離発着できる性能を有する飛行機
運航費補助金	・航空機に係る部品等購入費相当額を1/2の範囲内で補助（経常損失額の9割を上限）	・前年度に経常損失を計上した路線のうち、最も日常性を有する路線で、船舶等の主たる代替交通機関により2時間以上かかり、2社以上の競合路線でない路線
その他	・航空機燃料税を通常の3/4に軽減（2009年度末まで）	・一定の離島路線
	・着陸料を通常の1/16～1/6に軽減	・離島路線
	・航空機固定資産税を通常の1/4～2/3に軽減（6年間）	・離島路線（70t未満の航空機）
	・衛星航法補強システム（MSAS）受信機購入費補助金	・離島路線でMSAS受信機を使用し、計器飛行を行う路線等

提 言

路線選定に対する基本的な考え方

航空路線の維持、撤退、開設に関しては、基本的に事業者であるエアラインの判断に委ねられるべきと考えます。公共交通機関として路線維持に対する自助努力が前提なこととは言ってもありませんが、一方でエアラインは民間企業であり、事業運営を大きく左右する路線選定に対する自由度は確保されなければなりません。

政策路線（離島生活路線）の選定、維持

航空自由化の一方で、地域住民の日常生活に不可欠な路線は、エッセンシャルサービスとして維持すべき「政策路線」として、具体的な選定基準と対象となる路線を明らかにする必要があります。さらに、実際の選定に際しては、公正かつ透明なプロセスが必要です。

私たちは、「政策路線」は「離島生活路線」に限定すべきと考えます。そして、安定的な旅客輸送の前提となる路線維持のための具体策を示すべきです。

特に補助制度のあり方は、離島における住民生活に必要な旅客輸送を確保することが補助制度の目的であることを踏まえれば、部品購入費に限定することなく、当該路線収支経常損失を国が一般財源で全額補助することを基本とした制度として再構築すべきだと考えます。

離島生活路線以外の地方路線（採算性が厳しく、地方の維持要請が強い路線）

地域住民の利便性向上や地域振興などを目的とした、地方の強い要請がある路線については、具体的な路線維持のためのルールを検討する必要があります。地方自治体とエアラインが事前に公正かつ透明な協議を行い、決定する仕組みが必要です。その場合、路線維持のために必要な運航費補助などの支援措置は、要請元である地方自治体による負担が基本と考えます。

昨年以降の景気悪化に伴い、航空産業を取り巻く環境は極めて厳しい状況にあります。エアラインは生き残りをかけて不採算路線からの撤退を余儀なくされており、地方自治体はエアラインに対して路線維持に対する強い要請を実施しています。また国も、路線を指定しないものの、航空ネットワーク維持の重要性について言及しています。

特に地方との関係では、エアラインが批判に晒されることも少なくありません。自由化による競争促進と地方航空ネットワークの維持というテーマは、そもそも両立が困難との指摘もあります。エアラインのみが批判に晒されるという状況を放置するのではなく、国・地方自治体も含め、当事者が果たすべき役割／責任を明確にすべく議論を深め、行政としても何らかの対応を図る必要があるものと考えます。

路線維持のための環境整備

「政策路線」やそれ以外の地方路線も含めて、必要な路線を維持するために、空港運営コストの削減や、地方路線のみを運航する事業者にとって負担となっている運航乗務員の確保および養成コストの軽減策の検討など、さまざまな環境整備を進めることも重要です。

離島航空事業助成の制度とは別に、政府の沖縄振興策として着陸料や航空機燃料税の軽減などが行われている沖縄路線に対する支援措置については、政策路線としての対応が実現しない場合、5年毎の見直しではなく、恒久的な措置とすべきです。

また、高速道路料金の大幅減額が航空需要の低下を招き、結果、地方路線の維持に悪影響を与えることが懸念されます。このことは航空だけの問題ではなく、船舶や鉄道等は既に大きな影響を受けています。適切な交通ネットワークを形成するためには、高速道路料金についても、公共交通全体の視点で議論することが必要です。

【あるべき姿】

