

空港整備システムの課題と展望

内田 信行

はじめに

我が国の空港整備は「空港整備法」及び「空港整備特別会計法」を中心とする制度的枠組みの中で、空港整備5箇年計画を推進することにより比較的順調に進展してきた。第6次空港整備5箇年計画（平成3年度～7年度）も終局を迎え、この計画により我が国の航空ネットワークはほぼ概成するといわれている。現在はまさに1県1空港の量的整備の時代が終り、空港機能を高めるための質的整備の時代への転換期にあるといえよう。したがって、この期にあたりこれまで重要な役割りを果してきた空港整備法や空港整備特別会計制度の考え方や制度そのものの一部見直しが必要になるということが現実の問題として浮び上がってくる。

事実、我が国をめぐる航空需要の多様化、競争市場環境の厳しさがより進行するにつれ、これに対応した空港整備のあり方が問われ始めている。例えば第6次空港整備5箇年計画の評価をめぐる、これまでも様々な議論が展開されてきたけれども、そこでの議論の中心は現在の空港整備システムと空港運営のあり方に関するものであった。すなわち、空港整備法及び空港整備特別会計制度、財源の確保と負担の問題、管理・運営の方式と方法などについて具体的な検討と見直しを求める意見が大半を占めている。とりわけ、現行の空港整備特別会計に対する評価は厳しく、財源のプール制から派生する様々な問題点が指摘されている。現実問題として、すでにこの特別会計制度の枠組みから離れた公団方式（新東京国際空港）及び株式会社方式（関西国際空港）による空港整備が登場しており、空港整備システムそのものが変化を余儀なくされているともいえよう。

本稿では以上の点を踏まえて、現状の空港整備システムの概要と問題点を整理するとともに、今後の空港整備の方向・あり方について考えてみたい。

1. 空港整備法をめぐる諸問題

我が国の空港整備システムは、航空法第5条「航空路、飛行場及び航空保安施設」条項（昭和27年制定）、「空港整備法」（昭和31年制定）、及び「空港整備特別会計法」（昭和45年制定）により制度的枠組みが形成されている。いずれも法律制定から四半世紀を経過し変化の激しい航空界の実態とは合わない面も多々みられるようになってきている。そこで、ここでは政策的観点から今日まで重要な役割を果たしてきた空港整備法、空港整備特別会計制度について、その現状と問題点を検討することとしたい。まず、空港整備法についてみると以下のとおりである。

(1) 空港整備法の内容

空港整備法では空港種別、設置・管理主体別に整備費における国の負担割合を定めている。現状についてみると次のとおりである。

空港種別については、そこで行われる航空運送の種類により第一種、第二種、第三種に分類されている。第一種空港は国際航空路線に必要な空港（新東京国際、関西国際、東京国際、大阪国際の4空港）、第二種空港は主要な国内航空路線に必要な空港（新千歳、名古屋、福岡など25空港）、第三種空港は地方的な航空輸送を確保するために必要な空港（離島空港など49空港）が現在政令指定されている。

空港の設置・管理主体については、第一種空港は国（運輸大臣）が設置し管理する。但し、新東京国際空港及び関西国際空港は各々空港公団、空港株式会社が設置・管理主体となっている。第二種空港も基本的には設置・管理主体は国であるが、管理のみを地方自治体が担当するケース（旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部の5空港）が出てきている。第三種空港の設置・管理主体は地方自治体となっている。

空港整備事業費における国と地方自治体の負担割合は、空港種別ごとに、また空港内施設のうち基本施設とは付帯施設の相違により異なっている（表1参照）。

第一種空港の整備費は国際空港という空港の性格からして、基本施設及び付帯施設ともに設置・管理者である国が全額負担することになっている。但し、設置・管理者が空港公団、空港株式会社である新東京国際空港及び関西国際空港については、各々が全額負担し整備することになるが、国は空港公団、空港株式会社に対して出資・融資のかたちで援助している。

第二種空港についての国・地方の基本的な負担割合は次のとおりである。基本施設の整備では国が整備費の75%、地方が残り25%を負担する。付帯施設は国が100%全額負担

表1 空港整備事業費における国の負担率及び補助率

空港の種類	設置管理者	負担補助の別	施設	新設又は改良					災害復旧
				一般	北海道	離島	奄美	沖縄	
第一種空港	運輸大臣	負担	基本施設	100 (%)	—	—	—	—	100
		〃	附帯施設	100					100
第二種空港	運輸大臣	負担	基本施設	75 (2/3)	95 (8.5/10)	90 (8/10)	—	[9.5/10]	80
		〃	附帯施設	100	100	100	—	100	100
	(設)運輸大臣	負担	基本施設	75 (6/10)	80 (2/3)	90 (7.5/10)	—	[9/10]	80
		(管)地方公共団体	補助	附帯施設	75 (6/10) 以内	80 (2/3) 以内	90 (7.5/10)	—	100 (9/10)
第三種空港	地方公共団体	負担	基本施設	50	75 (6/10)	90 (7.5/10)	90 (8/10)	100 (9/10)	80
		補助	附帯施設	50 以内	75 (6/10) 以内	90 (7.5/10)	90 (8/10)	100 (9/10)	80 以内

- (注) (1) 基本施設とは、滑走路、着陸帯、誘導路及びエプロンをいう。
 (2) 附帯施設とは、排水施設、照明施設、護岸、道路、自動車駐車場、橋及び政令で定める空港用地をいう。
 (3) 一般、北海道及び災害復旧については、「空港整備法」及び「同法施行令」による。
 (4) 離島の特例は、「離島振興法」による。
 (5) 奄美群島の特例は、「奄美群島振興開発特別措置法」及び「同法施行令」による。
 (6) 沖縄の特例は、「沖縄振興開発特別措置法」及び「同法施行令」による。
 (7) 後進地域の地方公共団体については、「後進地域の開発に関する公共事業に係る国の負担割合の特例に関する法律」により、負担金の軽減又は補助金の高上げが行われる。
 (8) []内の数字は、「国の補助金等の臨時特例等に関する法律」等による、平成3年度から5年度までの各年度における国の負担又は補助の引き下げ割合である。

出所：航空振興財団「数字でみる航空」1993年版

することになっている。但し、地方自治体が管理するケースではこの付帯施設の整備は国が整備費の75%以内で補助できることとしている。なお、負担と補助の相違は、負担が決められた割合を国が支出するのに対して、補助は最高限度の補助率が規定されており、その範囲内で国が補助するものである。第三種空港については基本施設整備が国の50%負担、付帯施設への国の補助が50%以内である。

本表から分かるとおり、空港の性格により国の負担率、補助率は異なっており、地方自治体が管理する第二種空港のケースや第三種空港では当然のことながら負担率、補助

率は低くなる傾向にある。しかし、一方で北海道、離島、奄美群島、沖縄の空港については、財政基盤の弱体な地方自治体に対して別途国の負担率、補助率を嵩上げし、地元負担の軽減を図る対策が講じられている。

(2) 空港整備法の問題点

昭和30年代初頭の航空輸送状況を背景に制定された空港整備法は、急速な発展期を経て成熟段階にある今日では法律と実態とが相反する不整合な状況も生じている。

まず第一に挙げられるのは空港整備法で定められた空港種別と実態との乖離である。最近の例でいえば、関西国際空港の開港に伴い大阪国際空港の国際路線は全て関西国際空港に移行している。しかし、大阪空港はなお第一種空港として留まっている。空港整備法における第一種空港の規定からいえば相反する現象といわねばならない。さらに、近年における地方空港の国際化にみられるように、福岡空港、名古屋空港など第二種空港の中にも国際路線において重要な役割を果たす空港が登場している。また、地方自治体が管理する第二種空港のケースは、本来は第三種空港に分類されていたものが昇格したものである。このように、空港整備法における空港分類そのものが現状にそぐわなくなってきており、新たな空港種別分類を検討すべき時期にきているといえよう。

第二の問題点として空港整備法と公団、株式会社方式による空港整備の関係の希薄さがある。国際空港として最も重要な位置を占める新東京国際空港及び関西国際空港は、第一種空港ながら設置・管理主体が各々空港公団、空港株式会社であるために、表1にみるように空港整備法に基づく国の整備費負担の対象には含まれていない。確かに公団、株式会社方式による空港整備には国費として空港整備特別会計からの出資はあるものの、基本的には利用者負担による独立採算を原則としている。したがって、空港整備法との関係でみれば、この公団、株式会社方式による空港整備は空港整備法と完全に切り放して考える必要がある。

第三の問題点として次のことが挙げられる。航空整備法は確かに後述の空港整備特別会計とともに航空ネットワークの形成に重要な役割を果たしてきた。ネットワークの早期完成という政策目標のためには必要であったかもしれないが、一方で第一種空港の極端な整備遅れの原因ともなった。空港整備特別会計の収入プール制による全国一元的整備方法は、第二種、第三種の地方空港を優先する傾向にあったし、また空港整備法における空港種別の国費負担割合も地方空港という性格からいってかなり高めに設定されていたと思われる。このことは過去の国費投入実績にもよく表われている。昭和60年以前の5カ年間の実績についていえば、国の整備事業費（新東京国際及び関西国際を除く）に占める割合は第二種、第三種空港が約36%であるのに対し、第一種空港は6%を占めた

にすぎない。この点については昭和61年以降徐々に改善され、最近では第一種空港の国費投入比率も50%前後まで上昇している。空港整備法との絡みでいえば、その空港種別の国費負担割合は臨時措置法を通して地方空港に対する負担率、補助率の軽減を図る対策が講じられ近年低下の傾向にある。

2. 空港整備特別会計をめぐる諸問題

(1) 空港整備特別会計の内容

空港整備法の制定以後の10余年間、空港整備のための財源は主として一般会計からの拠出に依存していた。通行税と着陸料等の料金も存在していたが、その収入規模は極めて小さいものであった。そこで、急速な航空需要の拡大に対応するために早期の空港整備が必要であったこと等を背景として、昭和45年空港整備特別会計制度が創設された。これにより我が国の空港整備は利用者負担原則が採られるとともに、空港整備のかなりの部分を空港整備特別会計の資金で賄うようになっている。

現行の空港整備特別会計の仕組みと収入・支出の流れは図1、表2にみるとおりである。

空港整備特別会計の主な収入源は航空事業者等に対する航空燃料税と空港使用料からなる。毎年の航空燃料税の税収から13分の11が国の空港整備特別会計に充当され、残り13分の2が地方自治体に交付される。空港整備特別会計に充当される税収としてはこの他に昭和63年度まで通行税収入があったが、平成元年に消費税の導入により通行税は廃止されたために、表2にみるように元年度以降はこれまでの通行税収入に相当する額300~400億円が純粋な一般財源から空港整備特別会計に繰入れられている。空港使用料は着陸料、特別着陸料、航行援助施設料等からなり、空港整備特別会計収入の4割前後を占める重要な収入源となっている。

航空機燃料税及び空港使用料のほかに、空港整備特別会計の収入には資金運用部からの借入金(財政投融资)、産業投資特別会計からの繰入れ、負担金等の収入がある。資金運用部資金は比較的収益性の高い羽田沖合展開事業に充当され平成3年度以降毎年1000億円を超える資金が投入されている。産業投資特別会計からの繰入れは産業基盤整備のためのNTT資金の無利子貸付け制度を利用したものであるが、平成5年度はこれからの収入計上は全くない。また、負担金等とは地方空港の建設に際し、国が地方負担分の事業を行った場合の一時立て替え資金で地方から国へ支払われる。

歳出面についてみると、過去10年間で予算規模は2倍強の5300億円に達し、このうち羽田空港沖合展開を中心とした空港整備事業への支出がここ数年急増している。一方で

図1 空港整備特別会計のしくみ

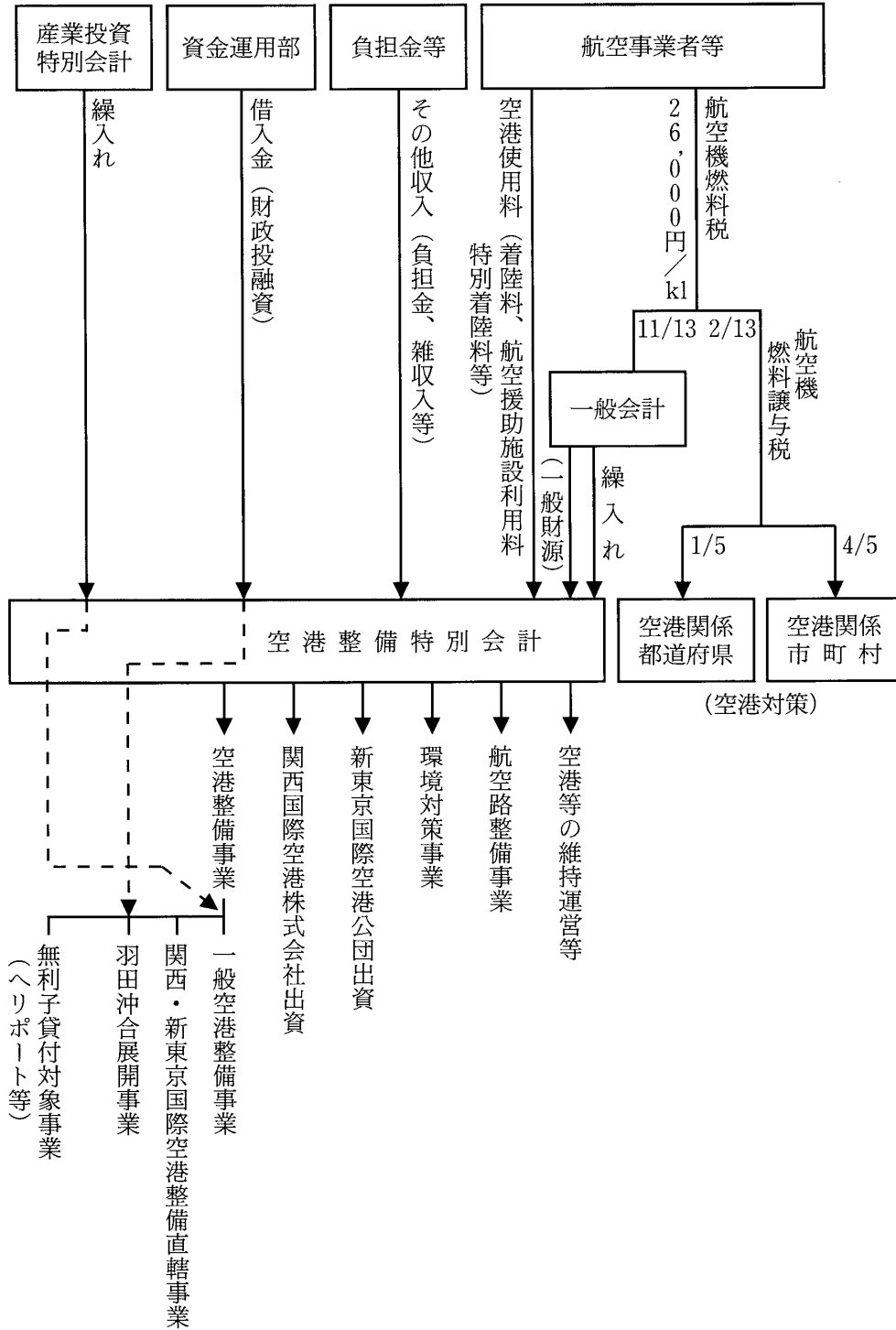


表2 空港整備特別会計の収支推移

(単位：億円)

	区 分	59	60	61	62	63	元	2	3	4	5
歳	空港整備事業費	713	840	1,003	1,460	1,687	1,695	1,824	2,446	2,631	2,945
	新東京国際空港 公 団 出 資	30	32	40	103	111	152	231	250	226	193
	関西国際空港 株式会社出資等	34	48	150	0	0	231	270	518	516	334
	環境対策事業費	803	632	410	407	368	379	301	272	273	329
	航空路整備事業費	89	88	113	113	120	164	215	217	282	237
	小 計	1,669	1,640	1,716	2,083	2,286	2,621	2,841	3,703	3,928	4,038
出	空港等維持運営費	687	726	754	796	826	863	932	995	1,073	1,190
	予 備 費 等	226	276	276	20	20	20	20	20	39	61
	合 計	2,582	2,642	2,746	2,899	3,132	3,504	3,793	4,718	5,040	5,289
入	一般会計より受入 (一 般 財 源)	949	927	907	883	881	909	917	972	1,104	1,169
	(航空機燃料税)	488	437	359	342	300	294	307	300	383	379
	(航空機燃料税)	461	490	548	541	581	615	610	672	721	790
	産投会計より受入	—	—	—	—	119	113	108	98	9	—
	空港使用料収入 (着陸料等収入)	1,225	1,231	1,282	1,319	1,390	1,477	1,568	1,693	1,802	1,925
	(特別着陸料収入)	328	331	342	352	372	398	428	458	491	532
	(航空援助施設 利用料収入)	325	319	332	340	356	378	395	416	440	470
	(航空援助施設 利用料収入)	572	581	608	627	662	701	745	819	871	923
	雑 収 入 等	158	224	287	388	542	705	785	720	630	727
	借 入 金	250	260	270	309	200	300	415	1,235	1,495	1,468
合 計	2,582	2,642	2,746	2,899	3,132	3,504	3,793	4,718	5,040	5,289	

(注) (1) 当初予算ベース。

(2) 一般会計より受入には、北海道及び沖縄の一般会計工事諸費を含む。

(3) 関西国際空港株式会社に対する62年度の出資(622億円)は、産業投資特別会計から行われた。

(4) 昭和62年度以降の空港整備事業費には建設利息を含む。

出所：航空振興財団「数字でみる航空」1994年版。

空港等維持運営費も増加の傾向をみせており、年間1,000億円を超えるまでになっている。昭和50年代に年間1,000億円を超えた環境対策費も現在では一段落し他の支出分野に振り向けられている。

(2) 空港整備特別会計の問題点

以上のような空港整備特別会計の仕組みから明らかなように、その最大の特徴は利用

者負担原則と収入プール制にある。しかし、その機能も限界にきており利用者負担原則、収入プール制も再検討すべき時期にきている。

1) 利用者負担原則の限界

表2の空港整備特別会計の歳入からその財源構成をみると、利用者負担による空港使用料が全体の36%を占める。また、15%を占める航空機燃料税(特定財源)もそもそもは利用者負担となるものである。さらに、28%を占める資金運用部借入金(財政投融资)は後年度の利用者負担により償還されることになるから、空港整備特別会計の約8割ちかくが利用者負担によって支えられていることになる。逆にいえば純粋な国費(一般財源)は7%程度を占めているにすぎず、ほとんど投入されていないといつてよい。

このように空港整備特別会計が原則的に利用者負担の考え方に立っているため、航空機燃料税という特定財源以外の一般会計からの純粋な国費の補填はほとんどなく、他の交通基盤整備の財源と比較して極めて脆弱であるといわざるをえない。しかも、利用者負担原則を引続き堅持していくとしても、そこにはいくつかの問題点が残されている。

第一に利用者負担の骨格をなす航空機燃料税及び空港使用料などの税収・料金収入の伸びが今後それほど期待できないことが挙げられる。航空機の大型化や新鋭機の導入による輸送効率・燃料消費効率の向上、空港処理能力の限界による発着制限などから大幅な燃料消費需要の増加は見込めないこと、さらには着陸料など空港使用料についても既に我が国は世界最高水準にあり、空港の国際競争力の確保や航空会社の負担軽減を図るうえからもこれ以上の引上げは困難であること、がその理由となっている。

第二に空港整備の投資規模が現在の航空需要動向に大きく左右されることである。空港整備にかかる費用が膨大になるにつれ、航空需要に直結する利用者負担のみの収入では財源的に対応できなくなってきた。とくに航空需要が何らかの要因で落ち込んだ場合には、必要な空港整備が見送られることになったり、過小投資とならざるをえない状況も生れる。

第三に費用負担の世代間不公平の問題が生ずる。空港が整備されることによる利益は必ずしもその時代の利用者のみが受けるわけではなく、後世の利用者にも等しく費用負担させるべきとするものである。空港整備特別会計では毎年の歳出と歳入のバランスをとる単年度収支主義を採っているため、この費用負担の世代間公平の問題は最近までそれほど重視されてこなかったことが問題の根本にある。

以上のように、空港整備特別会計の利用者負担原則に内在する問題から、長期的資金調達計画を必要とする第一種空港等の大規模空港整備においては空港整備特別会計で対応することが不可能になっている。前述のように、既に新東京国際空港公団、関西国際空港株式会社では空港の整備に関して空港整備特別会計の別枠として独立した資金調達

を行っている。そこでは財政投融资からの資金調達や外債発行といった手段で空港整備費にかかる資金の金利負担や元本返済を後年度にわたり負担していく方法が採られている。また、空港整備特別会計でも財源不足から東京国際空港沖合展開事業見合い資金として財政投融资からの借入を行っており、近年その資金規模は急速に拡大している。このような資金調達の方法は確かに資金面では安定した整備計画が実施しうるし、空港整備特別会計の単年度収支とは異なり長期的収支の中で金利負担や元本返済を行える利点があるが、一方で航空需要が小さい地方空港等の整備ではその金利負担が空港の経営を圧迫する危険性もある。

2) 収入プール制の問題点

収入プール制は各空港の収入を空港整備特別会計にプールし、整備を必要とする空港に対して相互に内部補助するシステムである。空港整備法が制定された昭和31年に空港数は僅か7空港（第一種1，第二種6，第三種0）にすぎなかったが、昭和45年の空港整備特別会計のプール制導入以後急速にその数を増やしていった。昭和40～50年代にかけて地方空港のジェット化や航空ネットワークの整備などこのプール制が果たした役割は極めて大きかったといえる。しかし、空港数がほぼ所期の水準に達し、一応全国的な航空ネットワークが整備されたといえる現段階では、この収入プール制の効果も薄らぎ、逆にいくつかの問題点が指摘されることとなった。

まず第一に各空港別の収支が明らかにされていないために、効率的な投資基準が曖昧になることが挙げられる。内部補助、相互補助とはいっても、実際は主要基幹空港から地方空港への一方的な資金の流れとなっているのが実態であった。したがって、投資基準の不明確さは空港経営の採算性が全くないような不良プロジェクトを抱える危険性をはらんでいる。

第二に航空ネットワークの早期形成を政策目標とし、地方空港の整備が集中的に行われた結果、大都市圏の基幹空港（第一種空港）の整備が遅れる事態をもたらした。

第三にプール資金によって空港整備を行うには限界にきていることである。大都市圏基幹空港の整備には膨大な資金を必要とし既存の空港収入では対応しきれなくなっている。前述のように、新東京国際空港や関西国際空港では空港整備特別会計の枠外で資金調達を行わざるをえなくなっているし、また空港整備特別会計自体も財政投融资による借入を余儀なくされている。

第四に空港の設置・管理者が空港公団、空港株式会社である新東京国際空港及び関西国際空港に対しても空港整備特別会計から資金が拠出されている。しかも、国際線の着陸料等は空港整備特別会計の収入とはならないから、両空港への資金の拠出は全く一方通行的なもので空港整備特別会計にとって負担のみを抱える状態となっている。このよ

うに、収入プール制の枠外にある空港に対する資金負担により、本来の内部補助の機能は低下している。

第五に大都市圏基幹空港（羽田空港、大阪空港）の利用者及び航空会社はほとんど利用しない地方空港の整備資金を何故に負担しなければならないかという素朴な疑問を呈する。彼等は実質的に両空港から得られる便益以上の利用者負担を強いられていると感じているのである。各空港収支の不透明さ、それからもたらされる投資基準の曖昧さはこの問題を経済合理的に説明することはできない。

以上のように、空港整備特別会計における収入プール制には多くの問題があり、投資基準の明確化・透明性の確保等を含めて今後検討していくことが必要である。

3. 今後の空港整備の方向

空港整備法及び空港整備特別会計を中心とした空港整備システムには、これまで述べたように今日様々な問題が発生し、システム自体が変質を余儀なくされている。第6次空港整備五箇年計画も終局を迎え、平成8年度からは第7次整備計画に入る。こうした状況を踏まえて、ここでは今後の空港整備に必要とされる考え方、方向性といったものについてとりまとめた。

今後の空港整備において留意すべき点として次の4点を挙げることができる。すなわち、①地方プロジェクトと国の関与の問題、②利用者負担の軽減の問題、③地域（エアフロント）開発の問題、④空港運営の問題、である。各問題別に内容を述べると以下のとおりである。

(1) 地方プロジェクトと国の関与

空港整備法における国の負担割合（基本施設：第一種100%、第二種75%、第三種50%）にみるように、我が国の空港整備は国主導で行われてきた。近年臨時措置法により地方空港に対する国の負担率は減少傾向にあるが、国主導で整備が行われていることに変わりはない。

しかしながら、空港数もほぼ所期の目標を達成し全国航空ネットワークが概成した現段階では、空港整備特別会計の本来の意義も薄れつつあり、地方空港整備プロジェクトへの国の関与はできる限り縮小すべきである。むしろ国の整備資金は国家レベルの目標達成を目指すプロジェクトに集中的に投入すべき段階にきている。また、これまでの地方プロジェクトでは、空港を有する地方自治体が国の援助を求めて陳情合戦を繰り広げてきたことは記憶に新しい。そこには経済合理性に基づいた投資決定は行われにくいし、

また地方独自の空港整備や運営のインセンティブは出てこない。したがって、今後は資金調達を含めて地方空港独自の整備システムを確立し国の関与を極力縮少していく方向が模索されるべきであろう。

(2) 利用者負担の軽減

前述したように、空港整備の主要財源は空港整備特別会計でみると着陸料等の空港使用料が約36%、借入金（財政投融资）が約28%、負担金・雑収入などその他の収入が約14%を占める。残り約22%が国の負担となり、このうち航空燃料税による特定財源としての国費が約14%、一般財源からの充当は全体の約7%を占めるにすぎない。

このように空港整備特別会計における国費の充当率は22%にすぎず、道路整備特別会計の84%（特定財源64%、一般財源17%、産業投資特別会計3%）や港湾整備特別会計の79%（一般財源77%、産業投資特別会計2%）と比較して格段に低い値となっている。その一方で利用者負担の比率は圧倒的に高い。空港使用料に加えて、実質的に利用者負担となる航空燃料税や将来返済が必要な借入金（財政投融资）等、財源のほとんどが利用者負担となっている。したがって、今後は利用者負担の軽減のためにも一般財源からの国費投入を拡大していくことが必要になってこよう。

利用者負担による収入に限界があり、膨大な資金を必要とする大都市圏空港への投資が見込めないならば、従来の利用者負担の原則を超えて一般財源からの国費の投入が必要であろう。空港は国民の重要な生活社会資本であり、国や地域の産業立地を誘導し、育成・活性化する産業基盤でもある。将来の国際競争力の保持や次世代産業の育成など多面的、戦略的視点から、利用者負担に傾斜した現行整備システムからの脱却を図り、国際拠点空港の整備を中心に一般財源を投入する新たな財源対策を確立することが必要である。

(3) 地域（エアフロント）開発

空港整備が一応の整備水準を達成した現状において、今後の地方空港プロジェクトは地域開発の核としての機能を重視する傾向が強まるものと考えられる。しかし、現行の空港整備特別会計に基づいて地域開発という政策目標により空港整備を進めるのは特別会計の本来の目的とは異なる。空港整備の目的は航空ネットワークの形成であり、高速輸送システムの基礎構造の整備にあったからである。したがって、地域開発を主たる政策目標として空港整備を行う場合には、その政策目標にかなった財源によるか、空港整備特別会計にそのための一般財源を繰り入れ強化することが必要である。また、開発の受益者は空港周辺に特定されるから、その意味で現在の整備費負担割合での地方負担分

の引上げの論拠ともなろう。

しかしながら、空港整備特別会計での地方負担分の引上げが伴うものの、その開発利益は大きく将来の整備財源として一つの要素になるうるものと考えられる。現在、空港を核とした地域開発ではエアカーゴ基地など物流や貿易機能、ハイテク産業や研究開発地区、コンベンションなど交流空間の形成など多面的な開発が行われている。これらの貨物取扱い施設の整備や土地造成事業などを促進するため、港湾整備事業などでみられる起債事業の導入も開発利益還元の一方法として空港整備財源の確保に有効であろう。

(4) 空港運営の問題

空港における事業主体は、航空管制については国が、滑走路などの基本施設及び駐車場等付帯施設については国ないし地方自治体が担当し、ターミナル部分については原則的に民間事業が担当する方式が採られてきた。この方式に一大転機をもたらしたのが新東京国際空港公団、関西国際空港株式会社による一括事業・管理方式の導入である。これは空港全体（航空管制を除く）を一つの事業主体が管理運営し、事業として独立採算を確保していく方向性を示したことで従来の考え方とは根本的に異なる。そこでは空港運営の効率性が強調されているのである。

確かに、既存の多くの空港ではターミナルビル、格納庫、倉庫、燃料供給施設等に対してかなりの民間投資が行われており、公的主体と民間の役割分担は確立されているとみることができる。しかし、このことが空港を単独の事業体で運営する場合の阻害要因にもなっている。欧米ではターミナルビル内での賃貸料や駐車場の料金収入が空港運営の大きな収入源となっているが、我が国では整備主体が異なるために地方自治体など公的主体が一括して空港運営にあたることは制度的に問題がある。むしろ現状の整備システムを考えた場合、空港運営の効率性という視点から民営化の考え方もあるのかもしれない。このように、空港運営の効率化の問題は空港整備システムと直結する問題であり、整備システムのあり方とともに今後検討していくことが必要であろう。

参考文献資料

- (1) 「新しい空港整備システムの探究」航空政策研究会 平成3年2月
- (2) 「交通整備制度」(社)土木学会 平成3年11月
- (3) 「海外主要空港の整備手法と経営」(社)日本プロジェクト産業協議会 平成5年1月
- (4) 「〈フォーラム〉わが国航空の基本的課題」『運輸と経済』平成4年3月
- (5) 塩見英治「空港整備の基本的論点と政策課題」『運輸と経済』平成4年4月
- (6) 山内弘隆「大規模社会資本整備と第三セクター」『第三セクターの研究』中央法規 平成5年

流通問題研究

9月

- (7) 太田和博「ポスト三大空港プロジェクトの展望と課題」『ていくおふ』No.66 全日空 平成6年

4月

- (8) 空港問題研究会「空港を考える」『ていくおふ』No.60～66
(9) 木谷直俊訳, リーガス・ドガニス「エアポートビジネス」成山堂書店 平成6年9月
(10) 「数字でみる航空」航空振興財団各年版