

## 国管理空港の収支を分析する(その3)

### ～ 1便当り・旅客当りの収入・費用、そして問題と課題 ～

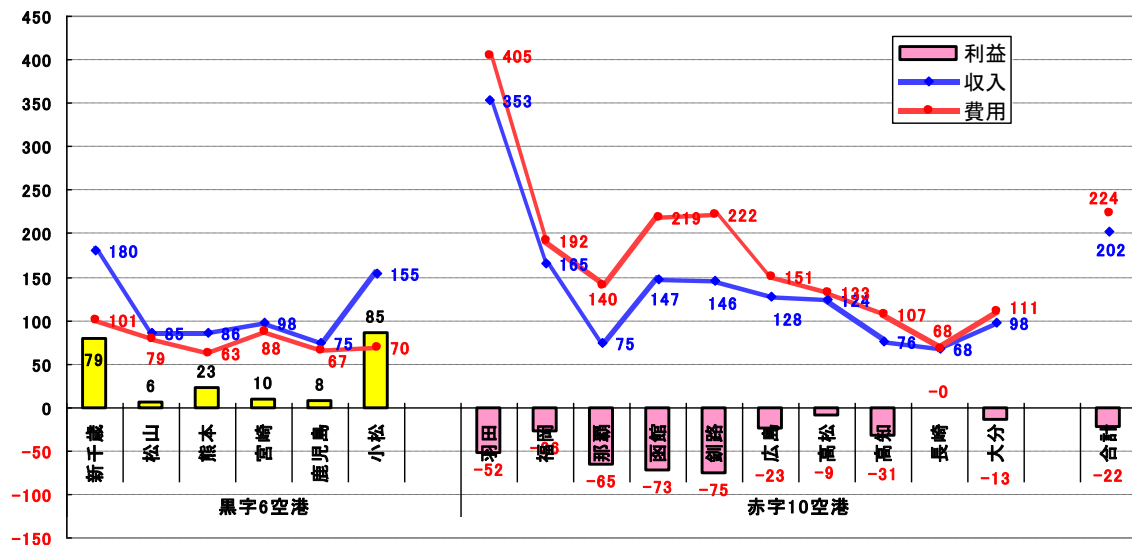
空港の収入と費用について、1便当りと旅客当りの収入・費用をみた。  
ここでは「黒字6空港」と「赤字10空港」を対象とした。

#### 1. 1便当りの収入・費用・利益（単位；千円）

① 1便当りの平均収入は202千円、費用は224千円、赤字は▲22千円であった。

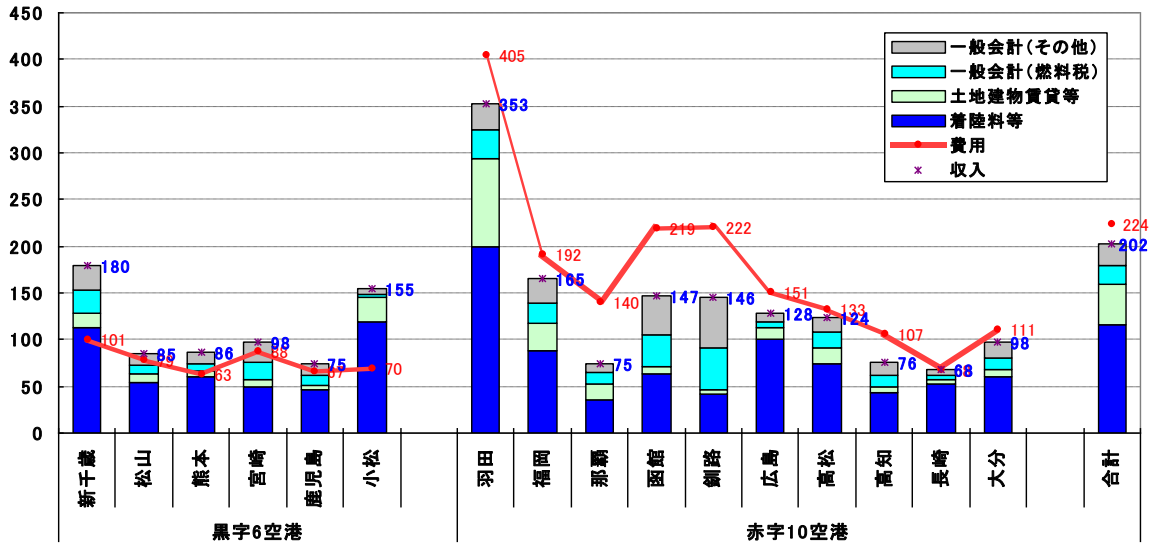
空港別にみると、

- ・ 羽田；1便当り収入は353千円、費用は405千円、▲52千円の赤字。  
全空港の中で、収入・費用とも突出して大きい。
- ・ 新千歳；収入は180千円、費用は101千円、79千円の黒字。
- ・ 那覇；収入は75千円で、羽田の約5分の1



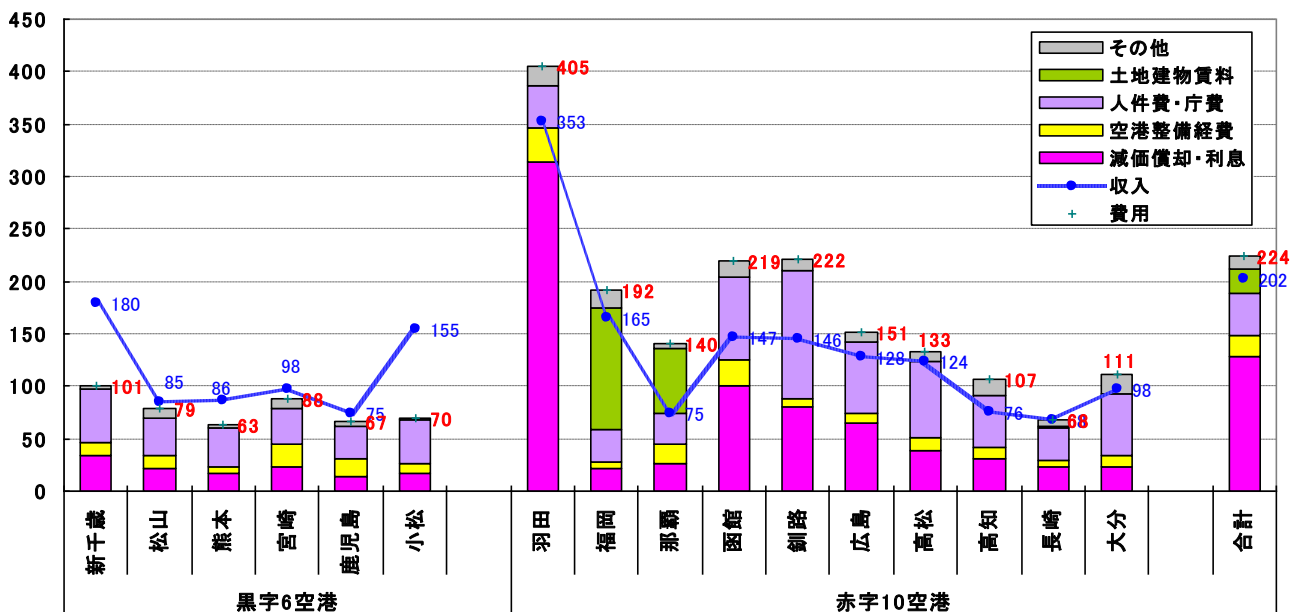
② 1便当りの収入とその内訳を空港別にみると；

- ・ 平均収入 202 千円のうち 115 千円が着陸料
- ・ 羽田収入は 353 千円であるが、うち 200 千円が着陸料、賃貸収入も多い



③ 1便当りの費用とその内訳を空港別にみると；

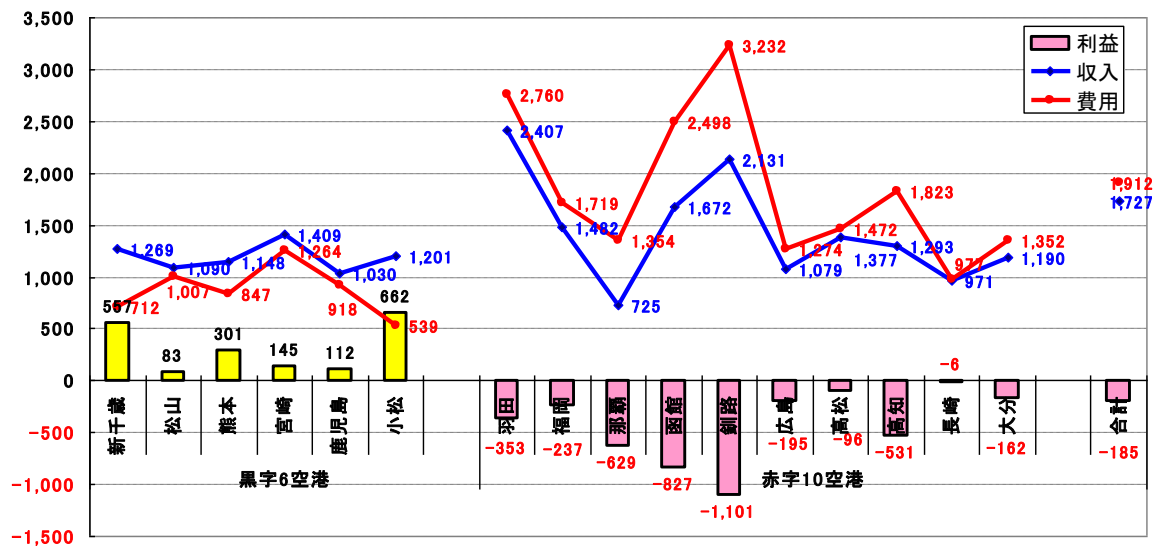
- ・ 平均費用 224 千円のうち 129 千円が減価償却費・支払利息、空港整備費・人件費・庁費は 60 円
- ・ 羽田の費用は 405 千円であるが、うち 313 千円が減価償却費・支払利息
- ・ 福岡の費用は 192 千円であるが、うち 116 千円が土地等の借り上げ料



2. 旅客当りの収入・費用・利益（単位；円）

① 1旅客当りの平均収入は1,727円、費用は1,912円、赤字は▲185円であった。  
空港別にみると、

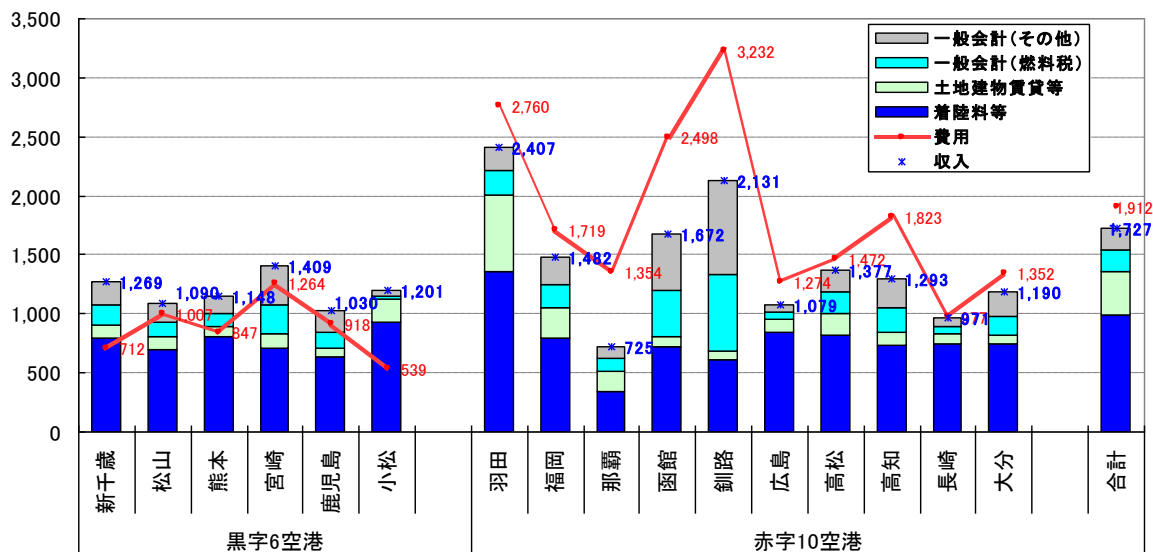
- ・ 羽田；旅客当り収入は2,407円と全空港の中で最も高レベル、  
但し費用はそれを上回る2,760円、1人当り▲353円の赤字。
- ・ 新千歳；収入は1,269円と羽田のほぼ半分、費用は712円、557円の黒字。
- ・ 那覇；収入は羽田の約4分の1の725円、費用は羽田のほぼ半分の1,354円、1人当り629円の赤字。
- ・ 釧路の1人当り費用は羽田を上回る3,232円、1人当り▲1,101円の赤字。





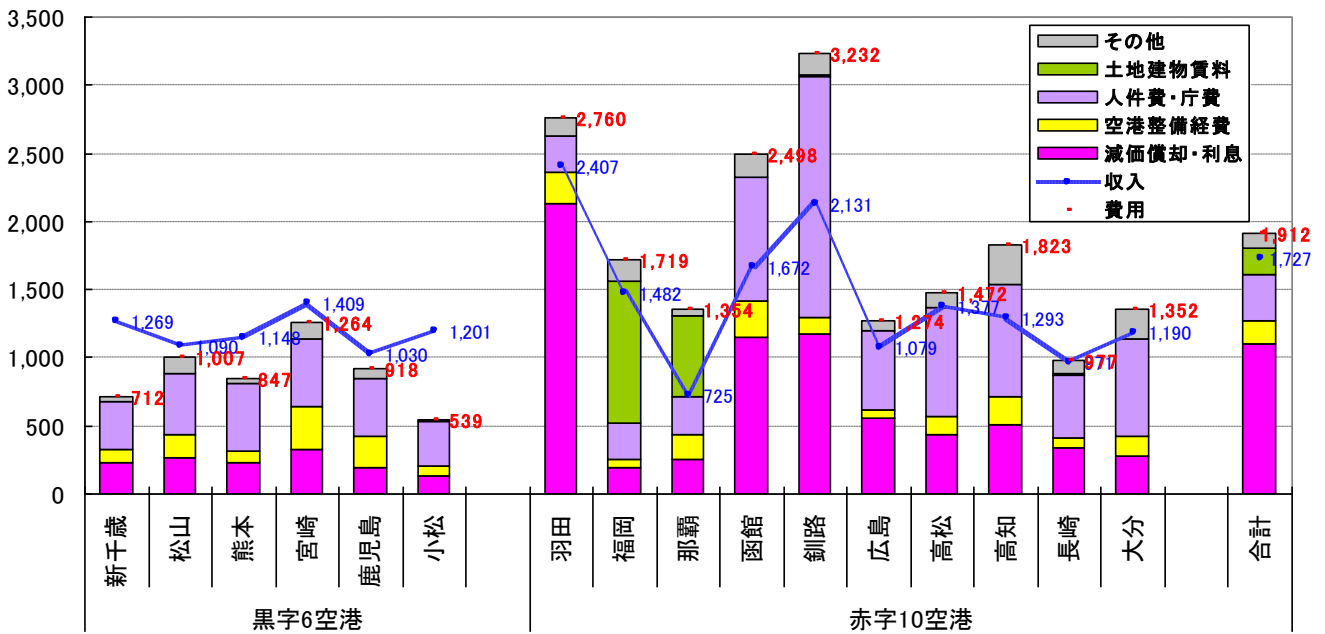
② 1 旅客当りの収入とその内訳を空港別にみると；

- ・ 平均収入 1,727 円のうち 987 円が着陸料
- ・ 羽田の収入は 2,407 円であるが、うち 1,361 円が着陸料、賃貸収入は 641 円



③ 1旅客当りの費用とその内訳を空港別にみると；

- ・ 平均費用 1,912 円のうち 1,103 円が減価償却費・支払利息、空港整備費・人件費・庁費は 510 円
- ・ 羽田の旅客当り費用は 2,760 円で、うち 2,137 円（約 8 割）が減価償却費・支払利息
- ・ 福岡の旅客費用は 1,719 円で、その 6 割の 1,037 円が土地等の借り上げ料
- ・ 新千歳の費用は 712 円であるが、半分の 354 円が人件費・庁費  
同様に、釧路は費用 3,232 円に対して人件費・庁費が 1,770 円



### 3. 問題と課題

国管理空港の収入・費用を分析して、問題や課題と思われることは以下のとおり。

#### ① 問題と課題

##### 1) 非常に高いコストレベル；

旅客当りの費用が 2,000 円規模というのはどうみても高い。

うち減価償却費と支払利息が 1,100 円、土地賃料は 200 円である。

空港整備経費は 170 円でしかないし、人件費＋庁費も 340 円である。

また 1,200 円は着陸料と燃料税による収入でカバーしているが、これも高い。

##### 2) コストの検証；

何が高いのか、なぜ高いのか、それは妥当なのか、に踏み込み、それを解決していくことが重要である。それを抜きにして現状のコストを無条件に肯定し、与件として扱う限り、たとえ民営化してもコストは大きくは下がらないであろう。

##### 3) 空港コストの負担者；

現在、空港（航空）の受益者は乗降客であり、その受益者だけで空港コストを賄うべきとの考え方で課金制度が成り立っている。それでいいのだろうか？

例えば福岡や那覇の土地等の借上げ料（旅客当りで福岡が 1,000 円、那覇は 600 円）を、乗降客だけに帰属させることが適切と言い切れるだろうか？

空港はより沢山の人々が利用し益を得ている。しかしそれにすら限らない。

空港は、商業活動、社会活動、ひいては国家安全と反映の重要なツールでもある。それを近視眼的「受益者負担」の原則で処理しようとするれば、アジアで沸き起きている国の発展・反映競争に、日本だけ取り残されることになることが危惧される。

##### 4) 減価償却費、支払利息、土地賃料の扱い；

建設コスト（減価償却費と支払利息）、土地賃料については、「単純計算による乗降客への転嫁」といった考え方ではなく、「国家百年の計」に立った負担の仕組みが必要と思われる。

② 特に羽田の問題

- 1) 全体の32%の便数（発着回数）、42%の旅客数、58%の収入を得ている「超ガリバー」空港の羽田が、赤字の半分を生産しているのは異常の感がぬぐえない。
  
- 2) 旅客当りで「1,600 円」の公租公課（着陸料と燃料税）を含む「2,400 円」もの収入を得ても、「2,800 円」にもなる超高コストのために、旅客当りで「350 円」もの赤字なのだ。
  
- 3) これでは、羽田が「低運賃化」による需要拡大、経済活性化の障害物にならざるを得ない。  
空港関連事業会社を含めて、抜本的低コスト化の努力が極めて重要な所以である。

以上