

不要空港廃止政策¹

明治大学 戸崎肇研究会 分科会名

小芝佑樹 小林里菜 劔持昌義 伊藤菜見子 河島康臣 小俣景子
風谷絢子 加部菜々美 金生由香里 中村賢 加藤健太 横山冴樹
福田詩織 金森裕子 岡亮兵 細川さつき 高梨由莉 大山千春
吉川穰 大村知奈美 伊藤庸介 小口洋平

2008年12月

¹本稿は、2008年12月20日、21日に開催される、ISFJ日本政策学生会議「政策フォーラム2008」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、戸崎肇教授（早稲田大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

要約

「時間価値」が非常に高くなっている現代において、あらゆる経済活動がグローバルな交通を通じて行われ、中でも航空は最も重要な交通機関と言えるだろう。また、近年アジア・ゲートウェイ構想や、ビジット・ジャパン・キャンペーンを掲げる日本において、航空の発展については、最も議論が交わされるべき議題だと我々は考えている。現在、国内空港の多くは毎年赤字を計上していると言われており、その赤字が地方の財政を圧迫している事は確かである。空港は、国土の均衡ある発展という観点から、その整備を広く推し進められ、現在までに 97 の空港が建設された。これだけの数の空港は、この狭い日本に見合った数なのだろうか。本論文ではこれらの問題意識を踏まえ、日本の空港政策や建設の経緯、不透明な収支のヒアリング等、現在の各空港の現状を調査した上で空港経営のあり方を考察していく。

第 2 章では、国内主要空港、地方空港の現状を整理していく。国内には空港が 97 あり、大まかに、国際便を扱う国際空港と国内便のみを扱う地方空港とに分けられる。これらは更に、第一種空港、第二種空港、第三種空港、その他空港と分類される。これらは、空港整備法によって定義付けられている。空港経営は国や地方自治体によって管理されており、経営に関する財源は空港整備特別会計（以下空整特会）によって賄われている。この財源は、歳入を一度特別会計に集積し、そこから各空港の整備費を捻出するというプール制を取っている。この財源によって国内の空港が概成したが、空港整備がネットワークの拡充から質の向上に力点が移った現在では、歳入と歳出の関係が不透明となるプール制は、問題が大きい。

次に現段階での国内空港の現状について触れていく。まず首都圏、関西圏、中部圏における国際線を擁する主要空港については、アジアを中心とした人や物の流れに対応すべく、更なる拡張やそれぞれの有効活用が期待されている。地方空港については、1956 年の空港整備法制定後、伸び続ける航空需要と共に、運輸省による「1 県 1 空港主義」の原則など、安易な計画で次々と建設が進められた。

空港の収支については、原資となる空港収入を一度国庫にプールし、政府が一元管理して全国の空港に振り分けているため、個々の空港の実態を表す財務報告書は公表されていない。ただし、第一種空港と第二種空港の一部主要空港に関しては、空港維持運営費が空整特会から補填されるのに対し、それ以外の第二種、第三種地方空港については維持運営費などの費用を地方自治体が負担している為、地域財政の圧迫に繋がっている。

地方空港の赤字の原因としては、主として開港当初の過大な需要予測の誤差による減便、路線撤退によって着陸料等の収入が減少した事が挙げられる。それに加え現在も減便を防ぐ為、着陸料などの空港使用料を減免するなどの悪循環が生まれている。このような状況の中、一時期²の著しい燃料高を受け、日本航空と全日本空輸が過去最多規模で地方路線の廃止・減便に乗り出し、今年度初めには国内、国際線の両社合計で 50 便もの路線が廃止される事となった。不採算路線撤退に伴い、地方空港の存廃が厳しく問われ始めていることがわかる。

空整特会の仕組みで述べた通り、空港ごとの収支公表義務はなく、ほとんどの空港で公表していなかった。そこで、我々は各地方空港の運営状況、収支、将来展望を調査する為、ヒ

² 日経プレリリースによると 1 バレル当りは 5 月から 7 月のシンガポールケロシン市場、3 カ月平均 163, 54 米ドル

アリング調査を実施した。しかし、有効な回答はほとんど得られず、また再度電話での調査となったが、結果は同じであった。今回の調査では、収支の公表義務が無いことだけで無く、収支データに関する算出方法や管理が統一されていないといった管理体制の甘さが浮き彫りとなった。

先の調査で有効な回答が得られなかった為、本論文では、『日経グローバル』に掲載されていた地方空港 24 空港の収支データに加え独自に調査した各空港の定期便数、搭乗率を基に検証していく事にした。この結果、やはり大半の地方空港が赤字を計上している事実が明らかになった。また、この 24 空港に関して、定期便数・搭乗率に関するデータを独自に集計した結果、赤字である空港のほとんどは、定期便数は少なく、搭乗率においてはすべてが 70%以下ということが明らかとなった。また乗降客数推移は、各空港利用促進を行っているにもかかわらず、ほぼ横ばいかやや下降傾向にあることが分かる。現在、国内地方空港において実施されている利用促進策の例をみても、概ねその効果を表わしていない。本論文では存続が危うい福島空港と、地方の特色を活かした能登空港の 2 つの事例を挙げ、比較を行った。

ここまで、空港の置かれている厳しい状況を記述してきた。これらの状況に対し、経営改善策として叫ばれる代表的なものとして、空港の民営化が挙げられる。実際、日本国内においても、民営化による成功例をいくつか挙げる事が出来るが、いずれも大規模である国際拠点空港に限られている。空港民営化の可能性を述べている添田（空港経営）においても、地方空港は検討対象から除外されており、我々は、需要予測に見合わない不採算路線の増加に悩む国内の地方空港に対して、国際拠点空港と同じく民営化の流れを汲むことで、経営改善を行うのは、難しいのではないかと考えた。

以上のように、これまで、地方空港の赤字改善策として空港の有効活用や民営化が議論されてきたが、ここで新しい視点を取り入れるべきだと我々は考えている。それが廃港という選択肢である。航空という公共交通の観点から、廃止が謳われることはなかったが、その公共性が多く赤字空港問題を引き伸ばしにしてきたのであるならば、厳しい経営状況と思われる空港に関しては、廃港するべきであると我々は考えた。廃港に関するメリットとしては、空港自体の維持運営費等の消失による地方財政圧迫の緩和に加え、無駄を省くことで浮いた費用をより効果的に利用可能という事が考えられる。ただし、廃港によってデメリットも生じる。その社会的価値がゼロになる事と、廃港コストがかかることである。

単に廃港にするだけでも毎年生まれる赤字を食い止める事は出来るので、十分価値はあるが、その土地に社会的価値を見出すことで、更に廃港にする必要性が強まる。その一つの例として、我々は現在既に廃港となり新しい土地に移転した旧北九州空港の跡地利用が挙げる事にし、分析を行った。

第 4 章の政策提言では、空港に費やされる財の最適化を目指し、3 つの提言を行った。一つ目に、ヒアリングによって明らかになった不透明な収支を公表するよう義務付けた。二つ目に、廃港の妨げとなっている国庫補助金返還の免除。三つ目に、独自に収集したデータを基に、廃港基準を策定した。そして、実際に基準を満たした空港の廃港コストを試算し、その有効性を証明した。

目次

はじめに

第1章 問題意識

第1節 問題意識

第2章 現状整理

第1節 日本の空港

- (1. 1) 近年の空港政策
- (1. 2) 空港の種類と数
- (1. 3) 空港整備特別会計の仕組み

第2節 地方空港の現状

- (2. 1) 建設の経緯
- (2. 2) 各空港の現状
- (2. 3) 利用状況と撤退路線

第3節 地方空港の需要喚起策

- (3. 1) 福島空港の対策
- (3. 2) 能登空港の対策

第3章 現状分析

第1節 民営化について

第2節 廃港の可能性

第4章 廃港に関する分析

第1節 廃港にかかる費用

第2節 跡地利用の例（旧北九州空港の場合）

第3節 廃港に伴うコストの算出方法

第5章 政策提言

第1節 収支の公表

第2節 不要空港廃港政策

- (2. 1) 国庫補助金返還額の免除
- (2. 2) 廃港基準策定
- (2. 3) 廃港にすべき空港

おわりに

参考文献

- ・ (株) ANA 総合研究所編著 (2008 年) 『航空産業入門 オープンスカイ政策からマイルー
ーの仕組みまで』 東洋経済新報社
- ・ 戸崎肇著 (2005 年) 『交通論入門 交通権保障と新しい交通政策のあり方』 昭和堂
- ・ 戸崎肇著 (2007 年) 『国際交通論の構築に向けて』 税務経理協会
- ・ 杉浦一機著 (2002 年) 『航空大競争 日本版「航空ビックバン」の行方』 中央書院
- ・ 杉浦一機著 (2002 年) 『空港大改革』 中央書院
- ・ 添田慎二著 (2000 年) 『空港経営国際比較と日本の空港経営のあり方』 運輸政策研究機
構
- ・ 猪瀬直樹著 (2002 年) 『日本病のカルテ 一気にわかる! 空港の内幕』 PHP 研究所
- ・ 森浩・太田成昭・渡邊信夫著 (2000 年) 『空港民営化日本再生と生まれるビジネスチャ
ンス』 東洋経済新報社
- ・ 週刊東洋経済 2008/ 7/26 特大号 (2008 年) 東洋経済新報社
- ・ 航空統計要覧 二〇〇七年度版 日本航空協会
- ・ 運輸と経済第 66 巻 第 5 号 (2006 年 5 月) 運輸調査局
- ・ 日本経済新聞 2008 年 10 月 27 日

・ データ出典

- ・ 航空連合 HP: <http://www.jfaiu.gr.jp/> 11 月 18 日
- ・ 国土交通省 HP: www.mlit.go.jp 11 月 18 日
- ・ ジョルダン・乗換案内 <http://www.jorudan.co.jp/> 11 月 18 日
- ・ JR <http://jr-central.co.jp/> 11 月 18 日

はじめに

我が国では高度経済成長に伴い、首都圏を中心に公共交通機関を充実させてきた。それにより、我々の移動手段は飛躍的に多様化し、移動範囲も大幅に拡大した。

航空産業においても、地域間格差の是正や地域社会活性化による国土の均衡な発展を目指し、国内空港の急速な整備を空港整備特別会計（以下、空整特会）によって押し進めてきた。その結果、日本の空港数は来年開港予定の静岡空港を含め 98 となっている。

しかしその一方で、地方の空港需要が少ないエリアに対する予測に見合わない整備が、地方の財政を大きく圧迫している。それに対し、各地方空港はそれぞれ経営改善の努力を講じてはいるが、その効果は表れていないのが現状である。更に近年、採算の取れない国内路線の撤退が相次ぎ、赤字経営に拍車をかけていることに我々は着目した。

つまり、地方空港の多くは空港建設の際の需要予測の甘さから、空港建設費・維持費などを賄うほどの黒字には至らず、利用者数も需要予測には程遠い。結果、航空会社は搭乗率の低い不採算路線から撤退し、公共交通としての本来の目的を果たせていない。その一方で、地方空港は十分に機能していない空港の整備・維持によって、莫大な税金を無駄につき込み続けるといった悪循環となっている。本論文の目的は、この悪循環を解決することにある。

そこで我々は、空整特会による国からの補助がない、国内の二種、三種空港に目を向け、これからの空港経営の在り方を模索すると共に、まだ議論が交わされていない廃港という選択肢についても、独自に廃港コストを試算し、その可能性を検討していく。

大規模な建設費をかけた空港を潰すことに対し、地方の反発が上がる可能性もある。しかし、これまで議論のなかった「廃港」という選択肢を視野に入れることで、各地方が健全な発展を遂げられるよう、最善の提言をしていく。

第1章 問題意識

第1節 問題意識

近年、あらゆる経済活動が国を通して、広く、グローバルに行われるようになり、人や物の輸送スピードは非常に重要なものとなった。航空は移動において最も速く、また大量輸送を可能とするため、時間価値が高騰した現代においては最も重要な交通機関と言えるだろう。今年の通常国会では道路特定財源の一般財源化が非常に大きな焦点となったが、道路についてあれだけ多くの議論が交わされたにも関わらず、道路以外の国の特別会計のあり方については議論が成されることは殆どない。特に、近年アジア・ゲートウェイ構想³やビジット・ジャパン・キャンペーン⁴を掲げる日本においては、グローバル交通としての航空は非常に大きな分野であり、最も議論が交わされるべき議題であると我々は考えている。

そこで我々は、国内の地方空港に目を向けた。現在、日本国内には、97の空港が設置されているが、その内多くの地方空港が毎年赤字を計上し、地方の財政を圧迫している。各地方空港において経営改善の努力や有効活用の可能性を模索しているが、その効果が表れているとは言い難い。赤字の主な理由としては、建設前の過大な需要予測の誤差による航空会社の不採算路線からの撤退・減便による収入の減少が挙げられる。この状況では、十分な便数を飛ばすことができず、公共交通として機能していないと言えるだろう。実際、国内の地方空港の中には、立派な施設が完成されているにも関わらず、日に数回しか利用されず閑散としている空港もある。空港は汎用性のない施設なので、飛行機が飛んでこなければ、無駄な社会資本になってしまう。

空港は幹線交通体系の一つとして、地域間格差の是正や地域社会の活性化などによる国土の均衡ある発展という観点から広く推し進められ、来年開港予定の静岡空港を含めると98もの空港が存在する事になる。果たしてこれだけ多くの空港は、この狭い日本に見合った数なのだろうか。維持費はもとよりこれらが莫大な税金を投入されて建設された事も忘れてはならない。

地域間格差の是正、地域社会の活性化をうたい建設され続けてきた地方空港だが、結局のところ地方財政を苦しめているのではないだろうか。機能していない空港に対し、現状のまま税金を注ぎ込み続けることには疑問を感じざるを得ない。また、2008年10月の日本経済新聞⁵で、「山形県新庄市の新幹線開通を巡るハコモノ行政が、自由になる金がほとんどないという市の超緊縮財政を強いている。」という記載があった。新幹線の駅周辺は、二時間に一本程度の発着時以外は閑散としており、空港でも同じ事が起きていると言える。そこで

³ 日本の将来像をアジアと世界の架け橋となるゲートウェイ国家として示すことを目的とした構想。「羽田の更なる国際化、大都市圏国際空港の24時間化」が軸となっている。(2007年5月16日とりまとめ)

⁴ 2010年に訪日外国人旅行者数を1,000万人にするとの目標に向け、日本の観光魅力を海外に発信するとともに、日本への魅力的な旅行商品の造成等を官民一体で行っているもの。

⁵ 日本経済新聞朝刊10月27日

我々は、日本の空港政策や建設の経緯、不透明な収支の聞き込み等、現在の各空港の現状を調査した上で、地方の空港の存在意義を考察していく。

第2章 現状整理

第1節 日本の空港

第1項 近年の空港政策

本題に入る前に、現段階での我が国の空港現状について触れていく。具体的なものとして、平成 19 年 6 月に行われた交通政策審議会航空分科会⁶では、各地域で、これまでの空港政策とこれからの在り方についての言及がなされている。

まず、首都圏空港では、増大する首都圏航空需要に対応すべく平成 22 年の完成を目標として、空港のさらなる拡張事業が進められている。具体的には、東京国際空港では第 4 滑走路の建設、成田国際空港では滑走路の長さを 2180m から 2500m にする延長事業がそれぞれ展開され、この完成を機に両空港の一体的活用を目指している。つまり、この拡張事業を最後に新たなインフラ整備の時代から、今ある施設の有効活用へと、政策をシフトしていく予定である。両空港拡張事業後の発着能力は、東京国際空港は 40.7 万回（現在 29.6 万回）、成田空港は 22 万回（現在 20 万回）となっているが、現在の需要予測によると、概ね 10 年後には首都圏の空港容量は限界に達するとされている。⁷また、アジア・ゲートウェイ構想では、首都圏の 24 時間化、東京国際空港の更なる国際化が掲げられ、特定時間帯・深夜早朝時間帯のチャーターの運用変更を軸に対応が図られている。

次に、関西圏についてだが、大阪国際空港、関西国際空港に加え、2006 年 2 月には神戸空港が開港し、大阪湾を囲む狭い地域に 3 つの空港がひしめく状況となっている。更に、2007 年 8 月には関西国際空港の第 2 滑走路が完成したことにより拡張事業が終了、首都圏空港同様、現在のインフラの有効活用が期待される。一方、関西国際空港を含む、関西三空港（他大阪国際空港、神戸空港）であるが、現実には経済の中心が北部にある大阪の経済構造やアクセスの良さから、大阪国際空港へ需要が偏っている。各空港の役割分担の中で 3 空港ともに有効活用されることが適当であるとされてはいるものの、今後も必要価値を含めた協議が続けられる予定である。

続いて中部圏であるが、中部国際空港は貨物便を夜間に飛ばすことができないといった問題を抱えている。なぜなら、滑走路が 1 本しかないために、週 3 回にわたる深夜のメンテナンスが必須となっているからだ。2007 年 6 月の交通政策審議会航空分科会は、「完全 24 時間化を検討」という間接的な表現ながら二本目滑走路整備事業の必要性を示し、現在ある滑走路から 300 m 沖合に現在の滑走路と平行に 3500m 滑走路を 1 本新設し、空港

⁶国土交通大臣の諮問に応じて、交通政策の重要事項を調査審議し、関係各大大臣に意見陳述する使命を持つ交通政策審議会の航空分科会

⁷航空連合ホームページより引用

島の面積を約 200 ha を埋め立てて増やす計画を打ち出した。同時に「地元関係者の努力による需要の拡大」や「中部圏における県営名古屋空港との空港間の役割分担」の必要性も示した。しかし、2 本目滑走路整備事業について国土交通省航空局幹部は「空港会社の収入は着陸料。需要の伸びは極めて重要な要素で、計算上 10 年経っても 13 万回を達成できない条件下で、巨額の設備投資をする意思決定はできない」としており、両者の方向性に相違がみられる。

地方空港については後に詳しく述べるが、地域における拠点的な空港は、機能やネットワークの充実に向けた活動が推奨されている。その他の一般空港に関しては、空港の質的な充実を図ると共に、観光振興のためにも空港利用を促進し、既存の施設を最大限に利用することが望まれている。

このように国内空港の現状を述べてきたが、我が国における空港運営の大きな流れとしては、アジアを中心とした人や物の流れに対応すべく、現在すでに需要のある空港に関しては再拡張と完成後の有効活用が期待されている。一方で、人口減少、高齢化といった我が国の状況を踏まえた、地方空港における相互の連携・役割分担の強化、根本的な空港の必要性についての協議が進められている。

第2項 空港の種類と数

空港の数は全国に 97、大まかに国際便を扱う国際空港と国内便のみを扱う地方空港とに分けられる。より詳細に分ける場合には第一種空港、第二種空港、第三種空港、その他空港と言った具合に分けることが出来る。これらの定義は、空港整備法によって、国際便の有無と、設置、管理において国土交通省か地方自治体かのどちらが携わるのかによって決められている。第一種空港は国土交通省が設置、管理する国際空港であり、これは全国に 5 存在する。現存する国際空港はすべてこの第一種空港に分類される。第二種空港は、国内便のみを扱う地方空港であり、国土交通省によって設置される。この第二種空港に関しては、管理をするものが国土交通省である場合と地方自治体である場合の二通りあり、前者は第二種A空港として 19、後者は第二種B空港として 5 存在する。第三種空港は地方自治体によって設置、管理されたもので 53。これら第一種から第三種に含まれない防衛庁や米軍管轄の空港はその他空港と呼ばれ、現時点で 15 存在する。しかしながら、2008 年 1 月末、これらを定義する空港整備法は空港法と名前を変え、空港種別も上記した従来の第一種、第二種などから、成田、中部、関西の法人管理空港、羽田、大阪などを国管理空港、神戸、岡山などを地方自治体管理空港といった具合に管理主体によって空港種別が改められた。これらの空港経営は国や地方自治体によって管理されており、経営に関する財源は空港整備特別会計によって賄われている。空港整備特別会計に関しては次項で詳細を述べる。

第3項 空港整備特別会計の仕組み

空港整備特別会計は、航空需要の増大に伴い空港の整備の促進と維持運営の円滑化を図るために、国土交通省の管理のもと、昭和 45 年度に設置された空港整備に係る特定財源である。1956 年に空港整備法を制定し、1967 年から 7 次にわたる空港整備五箇年計画で空港投資を急ぎ、それを財政面から支えるために、この空整特会を制定し、整備を行ってきた。その甲斐あって、日本の空港ネットワークは 50 年で完成の域に達した。空整特会では、空港使用料や航空機燃料税といった利用者・事業者負担を主な財源とし、それらを一旦特別会計

に集積し、そこから各空港の整備費を捻出するというプール制⁸を取っている。内部補助の効果により、建設条件・規模や時期の違いにより空港ごとに差が出る整備費用の対価の差異を平準化して、地方の空港整備の迅速化を図り、ネットワーク機能を向上させ、これまで日本の空港整備において大きな役割を果たしてきた。

具体的な歳入項目としては、一般会計から受け入れられる一般財源、航空事業者等から徴収する空港使用料（着陸料等、空港援助施設利用料）、財政融資資金からの借入金等があり、歳出としては、空港整備事業、環境対策事業、空港路整備事業、空港等維持運営費等が挙げられる。

また、平成 20 年度から国土交通省は、経理の明確化を目的として、空港整備特別会計を港湾整備・道路整備・都市開発資金融通・治水業務と統合し、社会資本整備特別会計とした。各業務の予算は各勘定として別個に運用され、空港整備特別会計は「社会資本整備特別会計 空港整備勘定」という呼称となったが、これまでの空港整備特別会計と基本的に仕組みは変化していない。

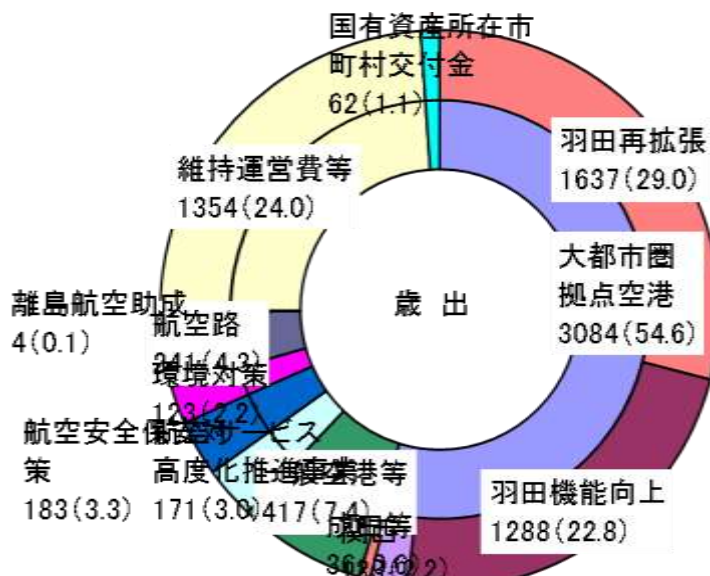
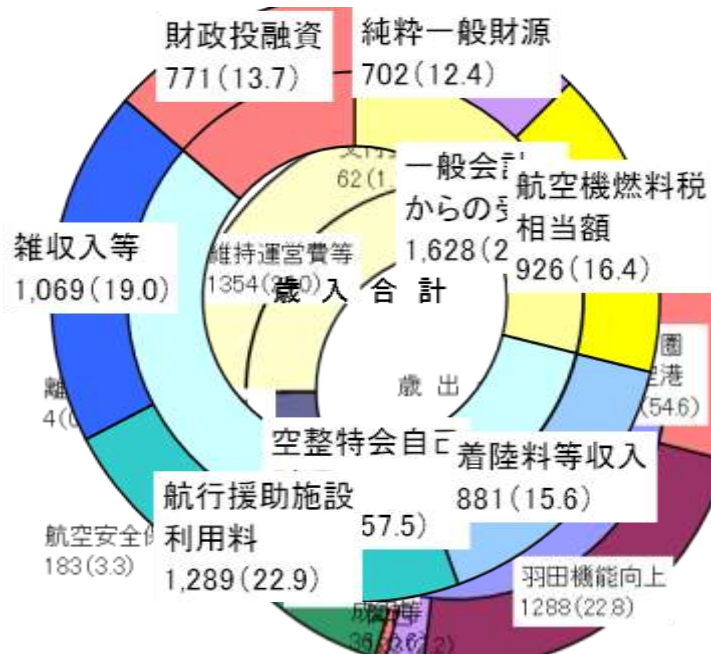
以上のように、我が国における空港整備に大きく貢献してきたといえる空港整備勘定であるが、一方で、この会計には様々な問題点がある。一つ目としては、日本の空港整備補助制度では、基本施設の新設または改良事業に対する国の負担率と地方自治体の負担率に差があるために、地方自治体の財政を圧迫してしまっている。例を挙げると、第一種空港では 100%、第二種 A 空港では 3 分の 2、第二種 B 空港では 55%、第三種空港では 50%を国が負担し、残りは地方自治体が負担しているのである。

二つ目は、プール方式であるがゆえに全国に 100 近い日本の空港は、いったいどこが黒字でどこが赤字なのか、空港ごとの収支やその内訳が不透明であるということだ。何故ならば、空港整備勘定は財務データを公表する義務がない上に、航空事業とそれ以外の事業が別々に運営されているため、収支の集計作業が困難となるためである。しかし、国内の空港が概成し、空港整備がネットワークの拡充から質の向上に力点が移った現在では、適切な規模の利用者負担を効率的・効果的に運用する事が求められており、歳入と歳出の関係が不透明となるプール制は問題が大きいといえる。

その構図は、旧日本道路公団の高速道路網がプール制会計の一元管理により、必要のない高規格道路を次々と建設してきた経緯と似ている、と酷評されてきた。それにより、各空港の経営が健全であるかという議論が出来ないだけでなく、空港自体の経営効率化のインセンティブが図れないといった問題が生じる。また、プール制という豊富な財源により、無駄な空港や滑走路建設の温床になっていたことも事実である。これに対し、今後は個別空港の独立採算制度が必要であるとする声も少なくない。

⁸ すべての収入を特会に集め、改めて各空港等に配分する内部補助の仕組み。

図 1 空整特会の歳入と歳出（平成 19 年度）



出典：国土交通省HPより作成

第2節 地方空港の現状

第1項 空港建設の経緯

1952年にスタートした戦後初の空港整備は羽田飛行場を中心に進められた。その後、日本の高度成長に伴い、全国各地から航空路線の開設と空港整備を求める声が高まるが、空港整備を進める上での法制面の不備が目立つようになり、1956年に空港整備法が制定された。同法によって、空港の分類、整備のための費用分担、空港の管理責任の明確化が図られた。その後も航空重要は伸び続け、航空輸送量は1957年度の3億人kmから1962年度の16億人kmと5倍以上に達した。そのような状況下の中で、計画的な空港整備を進める目的で1967年から五箇年整備計画がスタートした。1971年から始まった第二次五箇年計画では多くの空港が整えられ、釧路、函館、仙台、広島、新熊本、新大分など8箇所の主要空港が完成し、新たに新潟、新長崎、那覇など7空港が着工した。続いて、1981年からの第四次、1986年から始まる第五次五箇年計画では東京・大阪圏の三大プロジェクト（成田の二期、羽田の沖合展開、関西空港）に重点が置かれたが、順調に展開せず、その手詰まり感を打開するために、地方空港の新設が積極的に行われた。その結果、函館などの9空港が完成し、12空港が着工した。安易な計画で地方空港がどんどん誕生する一方で需要予測に見合わない不採算路線の増加が予想されたため、1989年に航空大手3社は、新たな地方空港の建設を控えるよう当時の運輸省に要望を出したが、受け入れられなかった。さらに、1991年から始まる第六次五箇年計画では、関西空港など11空港が完成し、15空港が着工という大盤振る舞いの有様であった。

そのような中、地方空港の建設要望が殺到したため、運輸省は「1県1空港主義」の原則を打ち出し、空港未設置県での建設を優先させることにした。このように運輸省が地方空港の建設に積極的なのは、猪瀬(2002)によると、空整特会の資金が豊富に余っていたこと、さらに杉浦(2002)によれば、1990年の日米構造協議で米国から「公共投資の拡大」を求められた政策に「欧米並みの空港整備＝滑走路の合計距離の大幅延伸」が含まれていたことが指摘されている。その結果、我々が使う意思もない空港が出来上がり、利用者の少ない地方空港が頭在化し始めたのだ。このように戦後の空港整備は長期計画もないまま5年ごとの計画で目前の課題の解決だけに奔走し、場当たりに進められてきたのである。

第2項 各空港の現状

現在、地方空港の中には、1日に数回しか使用されず閑散としている空港がある。空港は汎用性のない施設であり飛行機が着陸しなければ、無駄な社会資本となってしまう。経営の状況は、一部の拠点空港とわずかな地方空港が収益を上げているだけで、多くの空港が赤字経営を余儀なくされている。しかし、前節の第2項、空港整備特別会計の仕組みで述べた通り、各空港収支は、国による一元管理の下、プール制をとっている。そのため、空港毎の収支公表義務はなく、大半の空港が公表していなかった。そこで、我々は各地方空港の運営状況を知るためヒアリング調査を実施した。調査は、メールでの送付の他、電話で行った。本調査の目的は、各空港の収支を明らかにし、現在の状況・将来展望を調査することであり、

本州と交通体系の異なる北海道、沖縄、離島並びに、国際線が主流である第一種空港を除く33空港に実施した。

しかしながら返答は9空港（回答率27.3）に留り、回答のあった空港のうち、設問1「収支」に関する有効回答は福岡・庄内・福井の3空港に留まった。調査回答で収支が不明確であった空港、及び未回答の空港に再度電話での調査を行ったところ、対応のあった12空港のうち8空港から「収支を公表していない・収支データを算出していない」との回答を得た。今回の調査で、公表義務が無いことだけで無く、収支データに関する算出方法や管理が統一化されていないといった管理体制の甘さが浮き彫りとなった。

各空港に対してのヒアリング結果は以下の通りである。

表 1 ヒアリング結果

区分	番号	空港	収支の有無	メール送付	電話
第二種空港	1	仙台	無	×	×
	2	秋田	無	○	×
	3	山形	無	○	○
	4	新潟	無	×	×
	5	八尾	無	○	○
	6	広島	無	○	×
	7	山口宇部	有	○	×
	8	高松	無	○	×
	9	松山	無	○	×
	10	高知	無	○	×
	11	福岡	有	◎	×
	12	北九州	無	○	×
	13	長崎	無	○	×
	14	熊本	無	○	×
	15	大分	無	○	×
	16	宮崎	無	○	×
	17	鹿児島	無	○	×
第三種空港	18	青森	有	○	×
	19	花巻	有	◎	○
	20	大館能代	無	○	○
	21	庄内	有	◎	○
	22	福島	有	×	×
	23	松本	無	◎	×
	24	富山	無	◎	×
	25	福井	有	◎	×
	26	能登	無	◎	×
	27	神戸	無	○	×
	28	南紀白浜	無	○	○
	29	鳥取	無	○	○
	30	出雲	無	◎	○
	31	石見	無	○	○
	32	岡山	無	○	×
	33	佐賀	無	○	×

先の調査で有効な回答が得られなかったため、本論文では、地方空港の現状を把握するために『日経グローバル』⁹に掲載されていた、地方空港 24 空港の収支データを参考に検証していくこととする。この 24 空港の調査は、地方自治体が管理・運営する第 2 種 B の 5 空

⁹ 2007 年 5 月 7 日発売

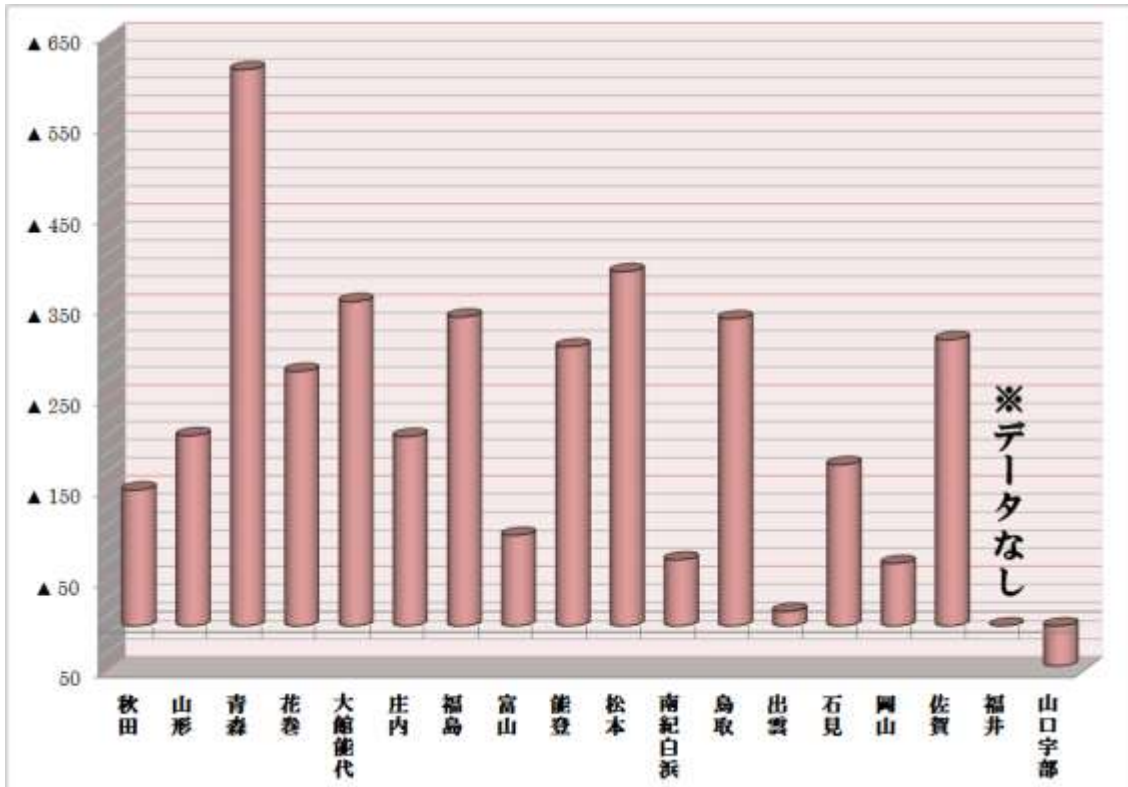
港と第3種の54、合わせて59のうち石垣島などを除く離島空港と定期便が就航していない福井空港を除いて行われた。調査方法は、2005年度決算ベースの収支をアンケート方式で行ったものであり、施設設備に関わる地方債の収入・償還費を除く、プライマリーバランスを調査した。支出は、空港の維持管理費・直接人件費・自治体補助金などで、空港に管理運営に必要な直接費用である。収入は、航空機の着陸料と空港使用料・土地などの使用料・国から受け取る航空機燃料譲与税などで、自治体が管理・運営することにより直接受け取る金額としている。これを基に本論文では、北海道・離島を除く17の地方空港と福井空港を含めた全18空港を検証対象とする。また、定期便数・搭乗率については独自に調査したもので、以下の通りである。

表2 収支2005年度、定期便数2008年11月現在

	空港名	定期便	搭乗率	収支(百万)
1	秋田	16	0.589	-150
2	山形	7	0.644	-210
3	山口宇部	12	0.675	44
4	青森	13	0.622	-614
5	花巻	7	0.545	-281
6	大館能代	3	0.645	-358
7	庄内	4	0.488	-209
8	福島	8	0.565	-341
9	松本	4	0.628	-100
10	富山	7	0.66	-308
11	福井	0	-	-
12	能登	2	0.673	-391
13	南紀白浜	3	0.545	-73
14	鳥取	4	0.679	-339
15	出雲	16	0.639	-16
16	石見	2	0.3	-178
17	岡山	13	0.7	-69
18	佐賀	10	0.26	-316

出典：各空港HP・日経グローバルより独自に作成

図 2 地方空港の収支（平成 17 年度）



出典：日本経済新聞社産業地域研究所『日経グローバルNo.75 2007.5.7』P7 より作成

この結果から、大半の空港が赤字を計上していることがわかる。赤字要因としては、最大の収入項目である空港使用料の減免が挙げられる。減免を行うのは、空港間の競合、路線の誘致合戦が激しくなる中で、国内外の路線誘致や維持のためには運航する航空会社へのインセンティブが欠かせないからである。その他の赤字になる原因としては、航空需要が新幹線や高速道路など他の交通手段へ転換すること、近隣の地方拠点空港などとの競合で、地域の利用が期待通りではなかったこと等も挙げることができる。また、最近下降傾向にはあるものの、一時期の燃料価格の高騰、開港当初の過大な需要予測の誤差による航空会社の不採算路線からの撤退・減便・運休したことによる着陸料などの収入の減少も赤字の原因として挙げられる。地方空港にとって、収支改善には収入増につながる増便が必要であるが、航空会社を誘致するためには空港使用料の減免は欠かせず、地方空港は苦しい立場に置かれている。赤字は地域の税金から補填されるため、地域の財政に与える影響も大きい。

第3項 利用状況と撤退路線

上記の 18 空港の多くは、赤字経営を余儀なくされており、乗降客数の推移を見ても横ばいで、利用実績から見てもこれ以上の需要喚起は厳しいものと言えるだろう。また、一時期

の著しい燃料高を受け、日本航空（JAL）と全日本空輸（ANA）が過去最多規模で地方路線の廃止・減便に乗り出しており、JALは国内・国際線合計で19、ANAも10路線で廃止・減便を予定している。今年度初めにもJAL・ANAが13路線の廃止・減便を決定していたが、これに今回の追加分を加えると両社合計で50近くも廃止・減便されることになる。図4を見ると、特に大きな変化のある空港はないものの、近年の推移は、ほぼ横ばいかやや下降傾向にあることがわかる。今後、利用促進がなされなければ、さらに苦しい経営が強いられることになる。

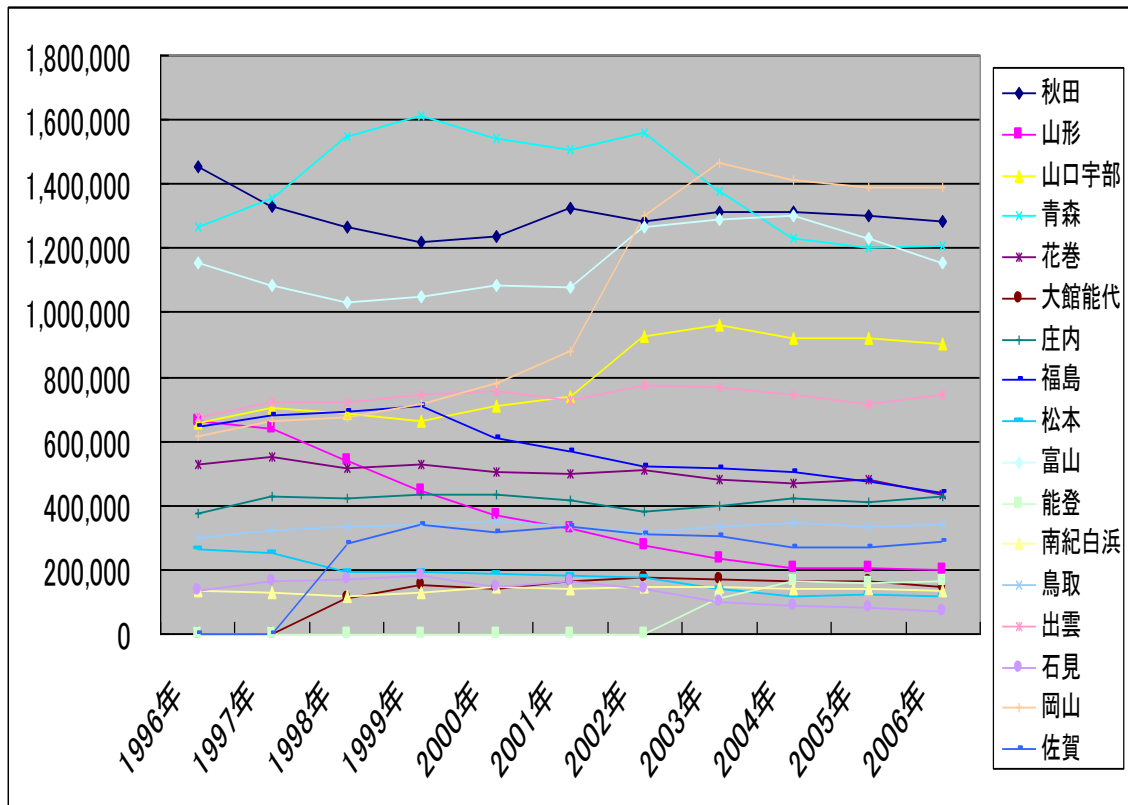
このような厳しい現状下でほとんどの地方空港が赤字を計上しており、国内線の参入・撤退が原則自由化されて8年余りである。不採算路線撤退に伴い、地方空港の存廃が厳しく問われ始めていることがわかる。経済的規制が撤廃される以前は航空会社の内部補助により、空港設置が路線開設を伴うことが容易な環境だった。しかし、航空規制緩和に伴い国内航空旅客輸送のイールドが低下し、もはや航空会社に内部補助を行う余裕はなくなった。すなわち、地方自治体にとっては小さな負担で空港が設置されたとしても、ほぼ無条件で路線が開設される時代は去り、利用者や航空会社に選ばれる時代になった。このような環境変化のもとで、地方自治体には路線誘致・維持を目的とした施策が求められている。

表 3 19年度の廃止・減便路線

	廃止路線		減便路線	
JAL	関西－函館	関西－仙台	関西－新千歳	
	関西－秋田	関西－仙台花巻	関西－福岡	
	関西－福島	福島－伊丹	関西－那覇	
	福島－那覇	高知－那覇	小牧－熊本	
	仙台－那覇	花巻－那覇		
	鹿児島－那覇	神戸－鹿児島		
	神戸－仙台	神戸－熊本		
	札幌－信州松本	札幌－三沢		
	福岡－青森	福岡－花巻		
	小牧－北九州	大阪－石垣		
	中部－福岡	中部－長崎		
ANA	長崎－那覇	新千歳－女満別	関西－新千歳	関西－女満別
	仙台－函館	関西－宮崎	関西－那覇	関西－羽田
	神戸－鹿児島	神戸－新潟	羽田－大島	新千歳－仙台
	大分－沖縄		中部－松山	鹿児島－那覇

出典：東洋経済オンラインより作成

図 4 乗降客数の推移



出典：航空統計要覧より作成

第3節 地方空港の利用促進策（需要喚起策）

地方空港においては、利用客数増加の目的で、さまざまな促進策が実施されている。不採算路線を抱え毎年の経営が苦しい中で、各空港自治体によって特徴深い取り組みが行われている。以下では、近年大幅な減便が行われた福島空港、並びに、積極的な利用促進策で有名な能登空港の例を挙げ、その効果について述べる。

第1項 福島空港の利用促進策

まず、福島空港はその存続すら危ういと言える。年間収支をみると、昨年度は収入1億8100万円に対し、支出が5億円となっており、累積赤字は数10億円に上るとみられる。需要予測達成率は38.0%という低い水準に留まっており、その結果、航空会社の相次ぐ撤退を呼んでいる。主な航空会社では全日本空輸が、福島空港から帯広・函館・中部国際・広島西・福岡の各空港への定期便を既に廃止し、2009年1月には日本航空が大阪・関西空港への定期便を、また日本トランスオーシャンは那覇空港への定期便の撤退をそれぞれ決めている。結果として、福島空港に残された国内便は、全日本空輸の新千歳・大阪への定期便のみとなっている。2009年の各航空会社の撤退後は、収入源の着陸料は4割近くも減り、来年度以降さらに赤字額が膨らむのは確実である。

このような厳しい経営状況の中で、現在福島空港では、現状の打開と利益の確保を目指し、以下の5つの取り組みを行っている。

1) 低価格乗り合いタクシー

…空港のない栃木（主に日光・那須）県民を対象に、2人以上の事前予約で費用を低価格にするというサービス。

2) 2300 台の無料駐車場

…駐車料金を気にせず出張できるビジネスマン向けのサービス。

3) 福島空港公園

…お祭り、イベント、サッカー大会を催すことで、空港自体の認知度アップを狙う。

4) チャーター便の増加

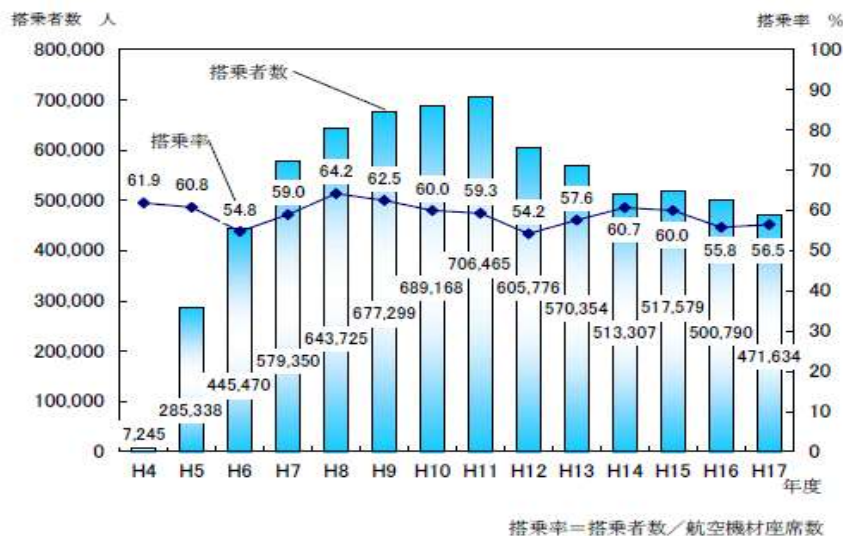
…定期便からチャーター便にシフトすることで、無駄を削減する。

5) 国際貨物ハブ空港

…東北からの貨物をストックしておく“場”として、福島空港を利用するという新しいビジネスモデル。

しかし実際は、上記のような取り組みを行うも、その効果が表れているとは言い難い。平成17年度の搭乗者数は471,634人と、ピークであった平成11年度の66.8%の搭乗者数となっており、以前として利用者数の増加へとつながっていないのが現状である。

図 5 福島空港国内線定期便搭乗者数と搭乗率



出典：福島県企画調整部情報統計領域より引用

第2項 能登空港の利用促進策

何かと「無駄な公共事業の典型」として批判を受けやすい地方空港ではあるが、成功を収めた例もある。それは、石川県能登半島にある能登空港である。能登空港は滑走路1本の第3種空港で、羽田に1日2便の定期便が飛んでいるだけの小さな地方空港である。能登半島には年間700万人の観光客が訪れるが、半島であるため交通の便が悪く、もともと石川県にある小松空港を利用して東京から能登へ行くには、6時間もかかってしまう。そこで2003年7月、県内2つ目の空港となる能登空港を開港した。しかし、空港は創設されたものの、十分な便数の確保が行われず、その経営状況は苦しかった。というのも、現在の航空便の路線は届出制のため、参入も撤退も自由であることから、当初全日空は1日1往復便の就航に抑えたいという意向にとどまっていた。しかし、1往復便だと関東からの日帰りは出来ないし、また、2往復便ないと首都圏の利用需要に応えられない。そこで、石川県は全日空に搭乗率の補償を提示した。つまり、路線が赤字になれば、それを全て全日空に補填してもらうわけではなく、県も赤字を補填する、ということだ。その代わり、目標数字を達成した場合は全日空から販売促進協力金を受け取る。全日空が最終的に提示した目標搭乗率は70%。能登空港はこれを5年連続で達成している。

その秘訣は2つある。空港の2次交通手段の確保と、空港ターミナルビルの活性化だ。空港のアクセス手段として、「ふるさとタクシー」と呼ばれる乗り合いタクシーを導入した。10人乗りワゴン車5台をタクシー会社に頼んで用意し、空港から輪島市や、加賀屋で有名な和倉温泉に運んでいる。和倉まではタクシーなら1万4000円程かかっていたが、この方法ならば1300円程度で済んでしまう。ふるさとタクシーの路線では赤字も出るが、その場合は、全日空から受け取っている販促協力金で補填している。しかし、1日2往復便だけだと、空港ターミナルビルは閑散としてしまう。レストランを誘致しようとしてもなかなか来てはもらえない。そこで、常にビルに人がいるようにするため、県の出先機関をターミナルビルに常駐させる方法を取った。能登半島に散らばっている300人の県職員を、空港ターミナルビルに集約させたことになる。結果として、喫茶店やレストランも繁盛し、ターミナルビルとしての体裁も整った。これが、能登空港の搭乗率が70%以上を保っている秘訣である。

また、能登空港は国内線だけでなく、年間約60~100便もの国際チャーター便が行き来している。この国際チャーター便の仕掛け人は、先ほど述べた和倉温泉の旅館・加賀屋である。加賀屋は「プロが選ぶ日本のホテル旅館100選」で、28年連続1位を達成している老舗旅館である。加賀屋は1996年から台湾からの誘客を開始しており、東京や京都旅行だけでは飽き足りないリピーターを中心に、初年度は約8000人の宿泊客を得た。その後も積極的に宣伝活動を展開し、台湾では36%の人が加賀屋を知っているという抜群の知名度となった。そこで、加賀屋の台湾誘客に弾みを付けたのが、能登空港の開港だったのである。せっかく地元でできた空港を活用しようと、加賀屋は台湾の旅行会社と連携してチャーター便を計画した。それ以来、前述のように年間約60~100便のチャーター便を飛ばしている。台湾からのツアーの場合、加賀屋に宿泊するのは1日だけで、他は奥能登や金沢、立山などのルートを回る。加賀屋による台湾誘客が地域経済に及ぼす影響は非常に大きいといえるだろう。

以上のように、能登空港は、各地方空港の持つ独自の特徴を効果的に活かし、空港の利用促進に成功した例と捉える事ができる。

以上2つの事例を挙げたが、地方空港活性化の取り組みにおいて、利用促進策は必ずしも有効であるとは言い難いだろう。それは、空港に限らず各地方はそれぞれの特徴を有しており、その特徴をうまく活かすことの難しさを物語っている。

第3章 現状分析

第1節 民営化について

以上のように、地方空港の現状は明るくない。地方空港の経営改善策として各地方自治体による利用促進策が挙げられるが、既に前章で述べたように、地域ごとに様々な取り組みがなされるものの、効果が表れているものはごく僅かである。そのため、制度自体の改革が必要であるという指摘も多い。その代表的なものとしては、空港の民営化が挙げられるだろう。「これからの空港は公益事業体の座に安住せず、民営化によって乗客にとって快適で利用しやすい空港、エアラインが積極的に乗り入れて来るくらいの魅力ある空港をつくり上げるよう努力するべきだ。」と言う意見もある。その他に、(株)ANA総合研究所(2008)や杉浦(2002)でも民営化を支持しており、この種の著作は枚挙に暇がない。確かに日本や世界で国営の航空会社や鉄道会社、空港など民営化された公企業で、効率が低下したという例はほとんど耳にしない。実際に日本でも日本航空や国鉄、電信電話、専売の旧3公社が完全民営化され、公企業時代を大きく上回る効率性やサービスを生み出している。¹⁰

また、空港経営における大きな成功例としては、ロンドン・ヒースロー空港の民営化の事例が存在する。ヒースロー空港はロンドンの西部にあるイギリス最大の空港である。2004年の取り扱い旅客人数が世界第3位で、ヨーロッパでは1位を誇っている。所有・運営は、民間会社のイギリス空港会社(BAA)である。ブリティッシュ・エアウェイズとヴァージン・アトランティック航空のハブ空港になっており、世界有数の大規模空港といえる。現在でこそ民営化の元祖と言えばイギリスと言われているが、かつては「公益事業が採算を考えるのは邪道」という考えさえあった。しかし、時代の流れとともに民営化が進むにつれ、その成功事例が数多く挙げられ、イギリス国内に利用者のサービス精神を尊重し、経営マインドを大切にする風潮が浸透した。現在では、オーストラリアやドイツの空港においても民営化の動きが高まっている。

民営化の狙いは、サービスの向上と空港利用料の引き下げを図ることである。つまり、運営の効率化により集客能力を向上し、主に商用施設での売り上げを伸ばすことで、施設の維持・拡充と空港整備のための財源に還元できるのである。また、経営の透明性の確保にも寄与すると考えられる。

以上のような流れを受け、近年では我が国においても民営化の動きが高まっている。

¹⁰ (株)ANA 総合研究所編著(2008年)『航空産業入門 オープンスカイ政策からマイレージの仕組みまで』東洋経済新報社 105頁参考

我が国では 2002 年の交通政策審議会航空分科会答申において、「経営のより一層の合理化・効率化、利用者利便の向上を図るため、民営化を進める事が必要である」とされ、成田空港は 2004 年に新東京国際空港公団から成田国際空港株式会社に民営化された。そして、当初から特殊会社で設立された関西国際空港株式会社、中部国際空港株式会社と合わせて、将来の完全民営化対象としての整理がなされている。

第2節 廃港の可能性

第1節でも述べた通り、日本では空港民営化の実現を推し進めることが声高に叫ばれている。民営化のメリットは先に述べた通り、今より更に効率の上昇が予想される。ではここで、国管理空港を民営化する際の問題点を述べている添田（2000）を参考に検討していきたい。

まず1点目としては、添田（2000）は民営化した場合、空港の運営にかかる費用が国管理時と比較してかなりのコスト増を招くことになるかと述べている。というのも、国が民間に空港を売却やリースするため、資産額や営業権相当額の購入費を払わなければいけないからである。2点目は、現在は空整特会により各空港の整備費、運営費がプールされた資金の中で運営されており、単体では不採算の空港であっても維持は可能であるが、空港別に民営化をすると、維持できない空港が出てくるということである。その解決策としては、地域別に空港群を形成して不採算空港を補填する形態と、国が黒字空港のリース料などを元に赤字空港に対して運営補助費を支払う形態とが考えられると述べている。

これらの問題点は、国管理空港の民営化に関して述べている為、決して地方空港の民営化も同様の結果とはいきれない。その理由として、添田（2000）も「地方管理空港は公営である点で国管理空港と同じ問題を有するが、空港ごとに別々の経営主体である点が違うこと、地方ごとに改革のあり方が異なってもいいと考えられることからここでは検討対象から除外した。」と述べている。

しかし、採算が合わずに赤字が続く地方空港が、民営化に耐える事のできる財政基盤と需要予測があるとは考えにくいのも事実である。その根拠として、民営化の議論が実を結んだのは大規模空港であり、その他では進展が見受けられない事が挙げられる。また、実際に民営化を推し進めることはいいが、最終的に民営化出来ないと判断された時のことも考えなければいけないだろう。

以上のことを踏まえて、これまでの地方空港の運営を鑑みると、「公営の持続」か「民営化」という選択肢だけではいずれも地方空港の特徴を明確に把握しているとは言い難い。それならば、厳しい経営状況と思われる空港に関しては、今まで議論されることのなかった廃港という新たな視点を導入するべきであると我々は考える。

なぜなら、廃港するメリットは以下のように挙げられるからである。まず、現在、地方財政負担となっている空港自体の維持運営費等の負担が消失することにより、地方財政の圧迫が緩和される。次に、その費用を利用することでインフラ整備、教育、福祉の充実を可能にすることが期待できる。しかし、交通という公共性を完全に無視して一方的に潰してしまうことはできないので、そういった事態を回避するためにも廃港に関する明確な基準の設定は必要不可欠である。その基準に基づき、廃港を実施するに相応しい空港の選定を行う必要がある。具体的には、実際に廃港にかかる諸費用を算出し、廃港後の跡地利用や効果的な将来予測を講じることで、より実施の可能性を高めることができると考える。

国内の空港建設は来年の静岡空港の完成で一段落すると言われている。不採算路線があぶりだされ、国内ネットワークが整備された今だからこそ、廃港という選択肢も考える時期なのではないだろうか。

第4章 廃港に関する分析

第1節 廃港にかかる費用

ここでは、現在機能していない空港を廃港にすることによって生じるメリットとデメリットを検証する。廃港の定義は、「空港機能の停止」（建物は解体しない、つまり、解体にかかるコストは考えない）とする。メリットは言うまでもなく、空港が現在抱えている赤字を食い止めることができ、将来生じるであろう負債が無くなることである。しかし、いくら赤字を出している空港といえども、多少なりともその場所を利用している人々がいる以上、その空港には社会的価値が存在する。その社会的価値がゼロになることが廃港のデメリットと言える。

また、当然廃港にし、土地などの財を活用するためには解体費などのコストがかかる。

更に、空港の建設や整備には多額の国費、地方交付税など一般財源であるものを除く、使途を特定した国庫補助金（地方財政法第16条）が含まれている。この国庫補助金の返還額もコストとして考えなければならない。

しかし、廃港にする時点でこの国庫補助金を返還する義務が生じるかどうかについては、議論すべきである。国庫補助事業の事業を停止する場合、通常その国庫補助事業が目的を達成していれば補助金の返還の義務は負わない。しかし、ここで問題としている地方空港の現状では、各地方が先導し、安易な計画のもとに次々と空港を建設するに至り、そのための費用を国から借り入れている。更に、目的を達成することなく廃港に至る場合、補助金の返還しなければ、これに他の空港も次々と追随する、いわゆるモラルハザードが起こる。このような背景から我々は、地方は、原則としてはその責任を負うべき、つまり国庫補助金を返還すべきだと考える。

これらの解体費・国庫補助金返還額などの廃港にかかるコストも、デメリットになるだろう。このコストの試算式については第3節で詳しく述べることにする。

第2節 跡地利用の例（旧北九州空港の場合）

廃港にするためには、これらのデメリットを解消しなければならない。単に廃港にするだけでも毎年何億と生まれる赤字を食い止めることは出来るので、十分に廃港の価値はある。さらに、空港があった土地に新たな社会的価値を見出すことで、廃港にする必要性が強まると我々は考えた。その方法の一つとして、土地の跡地利用が考えられる。例としては、現在既に廃港となり、新しい土地に移転した旧北九州空港の跡地利用が挙げられる。

旧北九州空港は「国有財産九州地方審議会」において、「北九州空港移転跡地の利用に関する基本方針」の策定にあたり、地元自治体の意見を聞く事とし、基本方針策定と並行して

空港と隣接する市では、有識者、経済・産業関係者、地域関係者などからなる委員会を設置し、空港跡地の利用方法を地域住民の声などを反映させながら意見を募り、独自のまちづくり構想をまとめ、国の定める基本方針に反映させる事で活性化を図った。

実際、北九州市では上記の方法で、委員会により「北九州空港移転跡地利用まちづくり構想」を取りまとめ、これを市の意見として処理部に表明した。内容は、「環境」「暮らし」「産業」の3要素をまちづくりに展開し、「商業複合エリア」「医療・生活エリア」「新産業エリア」「オープンスペースエリア」「環境調和エリア」の5つのエリアとこれらを繋ぐ「緑の軸線」で構成されるというもので、国の定めた「北九州空港移転跡地の利用に関する基本方針」では、「商業複合エリア」を除いて市の考え方がおおむね反映されており、医療・社会福祉施設など市民の福祉や生活の質の向上に資する用途、中枢都市としての機能の充実などに寄与する用途、曾根干潟等を中心とした自然環境との調和・保全・共生が図れる用途、などの用途が定められた。

北九州港移転跡地は「新産業地区」「医療生活地区」「環境保護地区」に分けられている。2006年には、九州労災病院の医療生活地区への移転が決まり、現在新病棟6棟の建設が進められている。また、翌年には北九州市が約80億円を投じて42haを購入し、産業団地の整備を開始し、2008年には、初企業進出となる愛知県の自動車部品メーカー「サカエ理研工業」の工場建設が決定し、2009年操業を目指し、現在建設が進められている。

旧北九州空港の場合は、経営難による廃港ではなく移転による廃港ではあるが、このように空港跡地を利用することもできる例となる。空港があった土地に空港としての機能以上の社会的価値を見出すことができれば、赤字を出し続ける空港を廃港する必要性をより強く訴えることが出来る。また、赤字を補填していた財を有効活用することで、地域の活性や医療や教育・福祉などの分野に当てられると考える。

第3節 廃港に伴うコストの算出方法

次に、前節までに述べた廃港に際してのデメリットの一つでもある空港を廃港にするためのコストについて試算していく。

我々は、既に廃港となり、新たな場所に移転した北九州空港に対して、「旧北九州空港を廃港にする際のコスト」に関するヒアリング調査を行ったが、明確な回答を得ることが出来なかった。そこで、移転のために廃港となった空港、旧北九州空港を例にとって廃港コストを独自に試算してみた。前節で述べたように、廃港にかかるコストは、解体費用と国庫補助金返還額を考慮に入れなければならない。しかし、空港を解体した後、その土地の売却料が収入となるので、式は「廃港コスト＝（解体費用＋国庫補助金返還額）－土地売却料」とした。

この式は次章で政策提言を行う際に使用する。旧北九州空港の場合、移転のための廃港なので、国庫補助金返還額は考慮に入れない。つまり、旧北九州空港の廃港コストは「解体費用－土地売却料」となる。

土地売却料は、「旧北九州空港の跡地の内、42万㎡を北九州市が45億8500万円で買い取った」¹¹という記事より、空港全体の面積61万㎡の地価は¹²約66億5917万円であると試

¹¹ <http://kyushu.yomiuri.co.jp>参照

¹² 式 42 : 19 = 45億8500万円 : X X ≒ 66億5917万円

算した。解体費用は一坪当たり 45,000 円より、¹³83 億 362.5 万円、よって、旧北九州空港の廃港コストは¹⁴16 億 4445.5 万円となる。

そして、廃港コストを考える場合、その空港が出している赤字の累積と比べることが最も重要である。例え廃港コストが1年間の赤字額より大きかったとしても、長期的に見た赤字の累積額(例えば5年分)と比べて廃港コストの方が少ない場合、廃港した方が有益である。詳しくは次章で述べるが、赤字の累積額よりも廃港コストの方が少ないからと言って、そういった空港全てを廃港にするわけではない。しかし、赤字を出し続ける空港の経営を続けていくよりは、現段階で財を投入し廃港してしまった方が長期的に見た場合は有益であると我々は考える。

¹³ 式 $1 \text{ m}^2 = 0.3025 \text{ 坪}$ $61 \text{ 万 m}^2 \times 0.3025 \text{ 坪} = 184,525 \text{ 坪}$
解体費用 45,000 円 (1 坪) より、 $184,525 \text{ 坪} \times 45,000 \text{ 万円} = 83 \text{ 億 } 362.5 \text{ 万円}$

¹⁴ 式 廃港コスト = 解体費用 - 土地売却料 より
 $83 \text{ 億 } 362.5 \text{ 万円} - 66 \text{ 億 } 5917 \text{ 万} = 16 \text{ 億 } 4445.5 \text{ 万円}$

第5章 政策提言

前章までに、日本国内には、機能していない地方空港が多数存在することを論じてきた。第3章の先行研究で有効活用や民営化といった空港としての機能を残す議論を取り上げたが、廃港については議論されていないことが分かった。そして、第4章の分析で廃港の効果について検証した。そこで我々は、空港に費やされる財の最適化を目指し、その選択肢の一つとして、廃港を提言する。

第1節 収支の公表義務

第2章のヒアリング調査で明らかになったように収支の公表に関しては、空港ごとに様々ではあるが、HPなどで積極的に公表しているのは神戸空港だけで、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回答も多かった。このように、空港によって対応の違いがあり、情報の開示が空港全体でルール化されていないことは問題である。そこで、我々は、収支の公表義務を提言する。各空港が収支を公表していない理由としては、公表義務がないこと他に数字が表に出ることにより収入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。しかし、収支の公開には以下のようなメリットがある。第一に、不採算空港であっても、国として維持していくべきかどうか議論する基準が作れる。第二に、各方面から意見を受けつつ改善していくことが、空港に関する政策作りに役立つ。これは、情報の入手困難さによって分析が行われなくなってしまうと、今後の空港経営に支障をきたすのではないかと考えるからだ。第三に、個々の空港による経営努力の未熟さや、税金である空整特会の無駄遣いが浮き彫りになる、という点である。日本の空港は、過大な需要予測により新設されてきたため、採算が採れない赤字空港が大半であるし、全ての空港の空港使用料等の収入が独立採算可能な水準に保たれている訳ではなく、これを公表したからといって赤字が解決するわけではない。しかし、その収支が不透明であるため、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ことなど、空港に対する議論が生まれにくくなっている。これでは今後の空港経営を考え、より良く改善していくためには不十分であると我々は考える。情報の公開によって空港管理者の責任が大きくなり、今まで以上の経営努力をすると考えられる。上記の理由から、我々は空港収支の情報公開が義務化されることを提言する。それにより、我々の研究を更に深め、これからのより良い空港経営の在り方を考察していくことが可能となる。

第2節 不要空港廃港政策

前章までに、日本国内には、機能していない地方空港が多数存在することを論じてきた。第3章の先行研究で有効活用や民営化といった空港としての機能を残す議論を取り上げたが、廃港について議論されていないことが分かった。そして、第4章の分析で廃港の効果について検証した。そこで我々は、空港に費やされる財の最適化を目指し、その選択肢の一つとして、廃港を提言する。

第1項 国庫補助金返還額の免除

空港建設及び、整備には国からの補助金が使われている。廃港にする際に、この国庫補助金を返還すべきかどうかに関しては、第4章第1節で述べた通り、返還の義務を負うべきだと我々は考える。その場合、廃港には数百億というコストが掛かり、地方空港は赤字を計上していても廃港できないという恐れがある。これでは何ら事態が改善されない可能性が高い。よって、ここでは空港建設と空港整備に掛かった国庫補助金返還を免除することを提言する。

空港整備に掛かった費用に関しては、空港を整備し利便性を高めることで利用者に利益を還元しているため、目的を達成したものとし、返還免除とした。

空港建設に掛かった費用に関しては、本来は返還の義務を負ったままとするべきである。なぜなら第2章第2節第1項の「空港建設の経緯」で述べたように、地方が先導して、安易な計画のもとに次々と地方空港を建設したからである。しかし、その額があまりに膨大であるため、今回は当面の間免除とした。地方空港の多くは第三種空港であり、建設費の2分の1は国庫補助金で賄われている。地方空港の建設費は通常約500億円以上であると言われており、その半額、約250億円の返還を義務付けるのでは、空港廃止のインセンティブが完全に働かなくなってしまう。そのため、『廃港』が政策として選択可能な手段となるよう、今回は当面の措置として免除とした。本論文において”当面の措置”としたのは、当然返還義務は地方が負うべきものであり、それを今後どのようにしていくかは今後の課題であるからである。

繰り返し述べている通り、本来なら地方は建設費の返還義務を負うべきである。そして、返還義務を負うことで責任の所在を明確化し、この空港廃止政策が安易な計画に基づく公共事業の抑止力となることを期待したい。

第2項 廃港基準策定

次に、実際廃港するに当たり廃港とする空港の基準策定を提言する。基準は、公平性と効率性の観点から公共交通としての機能を果たしているか否かを問う。ここでの公平性とは、地方格差が問われる中で、公共財としての役割を十分に考慮することであり、効率性とは、ヒト・カネの動きの効率性を損なわないように考慮することである。つまり、収支や需要のみに重きを置き、地域の足がなくなることが無いよう考慮することとする。

廃港の基準は、第一に公共交通としての機能を満たしているか否か。第二に、廃港にした場合にその地域の移動は確保されているか否か。第三に、空港収支を評価対象とする。評価基準は、項目ごとに以下に分類する。①空港としての機能(表2)、「1」=1日4便以下で、搭乗率が採算ラインの60%以下の空港。「2」=1日4便以上7便以下かつ、搭乗率が採算ラインの60%以下の空港。「3」=「1」「2」以外。②乗降客数の推移(図4)、「1」=減少。

「2」＝横ばい。「3」＝増加。③代替交通（表4）、「1」＝県の中心市街地から代替交通機関（他空港、新幹線）までの所要時間が、空港までのそれと等しい又は、それ以下。「2」＝県の中心市街地から代替交通機関までの所要時間が、空港までのそれ以上要する。「3」＝県内に代替交通がない。

これらを基に、第一に便数、搭乗率共に低い空港は必要性が低いと判断し、乗降客が増加傾向にある、あるいは代替交通が無い場合を除き廃港。第二に、便数はある程度あるが搭乗率が低い場合かつ、乗降客数が減少傾向にあり、代替交通機関がある程度整備されている場合は廃港。第三に、便数はある程度あるが搭乗率が低い場合かつ、乗降客数が横ばいであり、代替交通が整備されている場合も廃港とする。すなわち、①の「1」かつ、②の「1」又は「2」かつ、③の「1」又は「2」は廃港。①の「2」かつ、②の「1」かつ、③の「1」又は「2」も廃港。①「2」かつ、②の「2」かつ、③の「2」も廃港とする。但し、①～③の各「3」を含む場合は、廃港対象から除くものとする。これらを除く理由は、その空港の必要性を考慮するためである。各基準に関して、①の基準便数は、二種B空港と三種空港の平均便数7.27から7便と設定。さらに7便以下の空港の平均便数3.75便から4便と設定した。また、各便の損益分岐点である搭乗率が概ね60%前後であることから、これに設定した。③に関しては、国内ネットワークが充実している新幹線も対象に考慮する。航空と新幹線の役割は同等ではなく、競争原理も考慮としなければならないが、今回は移動機能の著しい低下を防ぐ比較ということで対象とする。代替交通との比較は、各県庁所在地から各空港までの所要時間と、各県庁所在地からその他の空港又は、新幹線の停車駅までの最短時間を比較対象とした。但し、実際の廃港にはコストがかかるため、ここで基準を満たした空港に関しては、次項で廃港コストと収支を基に廃港可能か判断することとする。

・表4 空港までの所要時間と他交通手段までの最短所要時間

空港名	空港までの所要時間	他空港又は新幹線までの最短所要時間
秋田	秋田ー秋田空港 40分(バス)	0分:秋田駅
山形	山形ー山形空港 45分(バス)	0分:山形駅
山口宇部	山口ー山口宇部空港 43分(電車・バス)	23分:新山口駅
青森	青森ー青森空港 40分(バス)	1時間2分:八戸駅
花巻	盛岡ー花巻空港 33分(電車)	0分:盛岡駅
大館能代	秋田ー大館能代 1時間35分(電車・バス)	0分:秋田駅
庄内	山形ー庄内空港 2時間29分(新幹線・電車・バス)	0分:山形駅
福島	福島ー福島空港 54分(新幹線・バス)	0分:福島駅
松本	長野ー松本空港 1時間16分(電車・バス)	0分:長野駅
富山	富山ー富山空港 25分(バス)	0分:富山駅
福井	福井ー福井空港 45分(バス)	0分:福井駅
能登	金沢ー能登空港 1時間45分(バス)	0分:金沢駅
南紀白浜	和歌山ー南紀白浜空港 1時間27分(電車・バス)	1時間2分:新大阪駅
鳥取	鳥取ー鳥取空港 20分(バス)	1時間30分:姫路駅
出雲	松江ー出雲空港 25分(バス)	松江ー石見空港 2時間27分(電車・バス)
石見	松江ー石見空港 2時間27分(電車・バス)	松江ー出雲空港 25分(バス)
岡山	岡山ー岡山空港 32分(バス)	0分:岡山駅
佐賀	佐賀ー佐賀空港 35分(バス)	14分:鳥栖駅

出典：ジョルダン・乗換案内<http://www.jorudan.co.jp/>・JR <http://jr-central.co.jp/>を基に独自に作成。

上記の基準で選定する空港は、現状整理で述べた、収支が明らかである2種B空港と3種空港の24空港から、本州と交通体系が異なる北海道・離島を除いた18空港を対象とする。すなわち、対象空港は、秋田空港・山形空港・山口宇部空港・青森空港・花巻空港・大館能代空港・庄内空港・福島空港・松本空港・富山空港・福井空港・能登空港・南紀白浜空港・鳥取空港・出雲空港・石見空港・岡山空港・佐賀空港となる。評価に関しては、以下の表を参照。

表 5 空港評価シート

	空港名	①空港としての機能	②乗降客数の推移	③代替交通	存・廃
	廃港例 1	1	1・2	1・2	廃
	廃港例 2	2	1	1・2	廃
	廃港例 3	2	2	1	廃
1	秋田	3	2	1	存
2	山形	3	1	1	存
3	山口宇部	3	3	1	存
4	青森	3	1	2	存
5	花巻	2	2	1	廃
6	大館能代	3	2	1	存
7	庄内	1	2	1	廃
8	福島	3	1	1	存
9	松本	3	2	1	存
10	富山	3	2	1	存
11	福井	1	1	1	廃
12	能登	3	2	1	存
13	南紀白浜	1	2	3	存
14	鳥取	3	2	3	存
15	出雲	3	2	2	存
16	石見	1	1	1	廃
17	岡山	3	3	1	存
18	佐賀	3	2	1	存

①空港としての機能

「1」= 1日4便以下で、搭乗率が採算ラインの60%以下の空港。

「2」= 1日4便以上7便以下かつ、搭乗率が採算ラインの60%以下の空港。

「3」= 「1」「2」以外。

②乗降客数の推移

「1」= 減少。

「2」= 横ばい。

「3」= 増加。

③代替交通

「1」= 県の中心市街地から代替交通機関（他空港、新幹線）までの所要時間が、空港までのそれと等しい又は、それ以下。

「2」= 県の中心市街地から代替交通機関までの所要時間が、空港までのそれ以上要する。
「3」= 県内に代替交通がない。

評価の結果、花巻・庄内・福井・石見の4空港が廃港候補に該当した。我々はこれらの空港を廃港にすべきと判断し、実際の廃港コストを次項で検証する。

第3項 廃港にすべき空港

第4章第3節で記した式を用いて、花巻空港・庄内空港・福井空港・石見空港の4空港の廃港コストを試算する。

国庫補助金返還額は免除とするため、式は「廃港コスト＝解体費用－土地売却料（※土地売却料＝地価試算額）」となる。

公共の利益となる事業（道路・空港・河川・ダム等）を行うために土地が必要な場合、通常事業の実施主が土地所有者から土地を買い取る。この4空港は第三種空港なので、設置・運営共に地方自治体が行っている。つまり、土地の所有者は地方自治体である。そのため土地を売却した場合は地方自治体の収入になるので、支出となる解体費用から収入になる土地売却料を引いた数値を廃港コストとした。

土地売却料に関しては、旧北九州空港の跡地が約45億円で売却されたことは、先に述べた通りである。そして、そこから空港跡地全体の地価は約66.6億円と推測した。しかし、我々が独自に試算した旧北九州空港の跡地の地価（389.2億円）とは誤差が出たことから、一団の広大な土地を購入することで何らかの割引が発生したのではないかと考えた。そこで、実際に売買された価格と試算した価格の割引率を計算し、各空港の地価を算出する際に適用することにした。¹⁵

地価試算方法は、インターネットの不動産物件検索エンジン¹⁶より、空港所在地域の地価を調べた。登記簿上の用途に関しては、国土交通省に問い合わせた結果「用途指定なし」と言われ不明だったので、各用途地域別地価の平均値を適用した。

解体費用に関しては、全国の解体費用の平均坪単価を公開しているインターネットサイト¹⁷より、空港所在地の解体坪単価を調べ、算出した。解体費用には最高値、平均値、最安値と3通りあるが、公共事業の解体費用に関してはゼネコンの入札制度がとられているため、平均値よりは高額になるであろうと推測される。よって、最高値を適用した。つまり、廃港コストの計算式は、「廃港コスト＝解体費用－地価試算額×0.17」となる。

¹⁵ 計算式：66.6億円÷389.2億円＝0.17

¹⁶ 不動産物件検索エンジン いえーい (<http://www.ie-ei.jp/>)

¹⁷ 解体.com (<http://www.k-kaitai.com>)

表 6 廃港コスト試算結果

空港名	花巻空港	庄内空港	福井空港	石見空港
空港面積(万㎡)	170	107	27	111
坪数(坪)	514,250	323,675	81,675	335,775
解体費用(億円)	282.8	194.2	37.8	127.5
地価(1㎡あたり万円)	4.67	2.902	8.4	6.6275
地価(億円)	793.9	493.3	226.8	735.7
地価×0.17(億円)	134.963	83.963	38.556	125.1
廃港コスト(億円)	147.8	110.2	-0.8	2.4
収支(億円)	-2.81	-2.09	-	-1.78

第4章3節でも述べたように、廃港コストを考える際は累積赤字との比較が重要である。福井空港、石見空港に関しては廃港コストも少なく、福井空港に至っては、廃港コストは費用どころか収益にすらなる可能性がある。石見空港の廃港コストも年間の赤字額よりは上回るものの、2年分の累積赤字と比較すると、廃港コストのほうが少ない。よって、この2空港に関しては廃港すべきであると考ええる。

一方、花巻空港、庄内空港に関しては収支に対する廃港コストが大きすぎるため、廃港は現実的ではない。よって、今回はこの両空港は存続とする。

今回の提言では、廃港は2空港に留まった。しかし、廃港コストが多大な額に及ぶからと言って、赤字の地方空港がこのままで良いわけではない。極論を言えば、機能を停止し、赤字を止めるだけでも十分に効果はあると考える。しかし、機能を停止し、放置しておくには治安の問題や環境への影響が懸念されるため、解体に多大なコストを伴う空港に関しては今回廃港を見送ることにした。しかし、繰り返し述べているように、赤字の空港の運営を続けるのであれば、今の時点で財を投入して廃港にし、赤字を補填していた財を有効活用することで、地域の活性化や医療や教育・福祉などの分野に再分配することの方が重要であると考ええる。

おわりに

これまで我々は、燃料価格の高騰や過大な需要予測の誤差による、航空会社の不採算路線からの撤退。また、減便による収入の減少により、国内の大半の空港が赤字を計上し地方財政を圧迫している現状からの打開を目指してきた。空整特会をはじめとする、日本の空港政策、地方空港運営の現状を研究すると同時に、実際に各空港に対するヒアリング調査を行い、空港運営の生の声を聞いた。それにより、空港の管理・運営にかかる収支は公表義務が無い事や、収支データに関する算出方法や管理が統一化されていないという現状が浮き彫りとなった。

こうした現状を踏まえた上で、地方空港再生策の一つである民営化の可能性を先行論文を基に研究したが、大半が赤字を計上している地方空港に民営化策を講じることは最善策ではないと我々は考えた。また、民営化策の他にも、利用促進を図る事業の見直し等の議論は数多く存在するが、廃港に関する議論は成されていなかった。赤字を出し続けながら空港経営を行うことに比べ、現段階で財を投入し廃港する方が長期的に見た場合に有益であると我々は考える。この考えは、第4章の廃港に関する分析で、累積赤字と廃港コストの比較によって証明している。

廃港によるメリットは、地方財政負担となっている空港自体の維持運営費等が消失し、地方財政の圧迫が緩和される事である。一方で、デメリットとして考えられるのは、空港の社会的価値がゼロになること、土地などの財を活用するために解体コストがかかることである。しかし、土地を売却する事でこれらのデメリットを克服出来る事を分析で証明した。

よって我々は以下の三点を提言する。第一に、各地方に空港の管理・運営に対する収支の公表を義務付けることである。これは、建設から現在までの収支(内訳)を公表することで、空港の経営状態を透明化し、適切な事業の運営を狙いとする。第二に、空港建設に係る国庫補助金返還の免除を提言する。しかし、地方が先導して安易な計画のもとに進めた空港建設に係る補助金は本来なら返還すべきである。しかし、廃港のインセンティブを働かせるため当面の措置として補助金を免除とした。第三に、各空港データ、および分析結果を基に独自の廃港基準を制定し、廃港後の効果を試算した。この結果18空港中福井と石見の2空港が廃港基準を満たした。今回はこの2空港に留まったが、土地売却で利益が出ないからと言って、そのまま赤字経営を続けていく事には疑問を感じる。また、今回廃港基準に当てはまらなかった空港に関しても問題は山積みである。更なる空港整備をしない事には国際競争力を失いかねない。何より、我々の税金が費やされている事を忘れてはならない。本論文では、廃港という選択肢について述べてきたが、廃港後の雇用の問題などは今後の研究課題として残る。これを次回の反省点としつつ、本論文が今後の地方空港の発展、更には日本の空港政策に役立つことを期待してこの論文を終えることとする。

参考文献・データ出典

《先行論文》

- ・ 添田慎二著（2000年）『空港経営国際比較と日本の空港経営のあり方』運輸政策研究機構
- ・ 杉浦一機著（2002年a）『空港大改革』中央書院 64頁
- ・ （株）ANA 総合研究所編著（2008年）『航空産業入門 オープンスカイ政策からマイルージの仕組みまで』東洋経済新報社 100-108頁
- ・ 戸崎肇著（2005年）『交通論入門 交通権保障と新しい交通政策のあり方』昭和堂
- ・ 戸崎肇著（2007年）『国際交通論の構築に向けて』税務経理協会
- ・ 猪瀬直樹著（2002年）『日本病のカルテ 一気にわかる！空港の内幕』PHP研究所 41頁

《参考文献》

- ・ （株）ANA 総合研究所編著（2008年）『航空産業入門 オープンスカイ政策からマイルージの仕組みまで』東洋経済新報社
- ・ 戸崎肇著（2005年）『交通論入門 交通権保障と新しい交通政策のあり方』昭和堂
- ・ 戸崎肇著（2007年）『国際交通論の構築に向けて』税務経理協会
- ・ 杉浦一機著（2002年）『航空大競争 日本版「航空ビックバン」の行方』中央書院
- ・ 杉浦一機著（2002年）『空港大改革』中央書院
- ・ 添田慎二著（2000年）『空港経営国際比較と日本の空港経営のあり方』運輸政策研究機構
- ・ 猪瀬直樹著（2002年）『日本病のカルテ 一気にわかる！空港の内幕』PHP研究所
- ・ 森浩・太田成昭・渡邊信夫著（2000年）『空港民営化日本再生と生まれるビジネスチャンス』東洋経済新報社
- ・ 週刊東洋経済 2008/7/26 特大号（2008年）東洋経済新報社
- ・ 航空統計要覧 二〇〇七年度版 日本航空協会
- ・ 運輸と経済第66巻 第5号（2006年5月）運輸調査局
- ・ 日本経済新聞 2008年10月27日
- ・

《データ出典》

- ・ 航空連合 HP: <http://www.jfaiu.gr.jp/> 11月18日
- ・ 東洋経済オンライン <http://www.toyokeizai.net/> 11月18日
- ・ 国土交通省 HP: www.mlit.go.jp 11月18日
- ・ ジョルダン・乗換案内 <http://www.jorudan.co.jp/> 11月18日

- ・ JR <http://jr-central.co.jp/> 11月18日
- ・ 秋田空港<http://www.akita-airport.com/> 11月18日
- ・ 山形空港<http://www.yamagata-airport.co.jp/> 11月18日
- ・ 山口宇部空港<http://www.yamaguchiube-airport.jp/> 11月18日
- ・ 青森空港<http://www.aomori-airport.co.jp/> 11月18日
- ・ 花巻空港<http://www.hna-terminal.co.jp/> 11月18日
- ・ 大館能代空港<http://www.odate-noshiro-airport.com/> 11月18日
- ・ 庄内空港<http://www.shonai-airport.co.jp/> 11月18日
- ・ 福島空港<http://www.fks-ab.co.jp/> 11月18日
- ・ 松本空港<http://www.pref.nagano.jp/kikaku/koutuu/airport/airport.htm> 11月18日
- ・ 富山空港<http://www.pref.toyama.jp/sections/1504/1515/index.html> 11月18日
- ・ 福井空港<http://www.pref.fukui.jp/doc/kouwan/airport/airport.html> 11月18日
- ・ 能登空港<http://www.noto-airport.jp/notosypher/www/index.jsp> 11月18日
- ・ 南紀白浜空港<http://www.aikis.or.jp/~airport/> 11月18日
- ・ 鳥取空港<http://www.pref.tottori.lg.jp/dd.aspx?menuid=33518> 11月18日
- ・ 出雲空港<http://www.izumo-airport.co.jp/> 11月18日
- ・ 石見空港<http://www.iwami.or.jp/airport/> 11月18日
- ・ 岡山空港<http://www.okayama-airport.org/> 11月18日
- ・ 佐賀空港<http://www.pref.saga.lg.jp/at-contents/kuko/> 11月18日

《添付資料 各空港へのヒアリング調査》

【ヒアリング調査の目的】 各空港の収支を明らかにし、現在の状況・将来展望を調査する。

【ヒアリング実施状況】 2008年10月～11月にかけて本州と交通体系の異なる北海道、沖縄、離島並びに、国際線が主流である第一種空港を除く33空港にE-mailを送付。未回答の空港には再度電話での調査を行う。

【ヒアリング項目】

空港の収支、運営に関する調査

設問 1：空港の収支(内訳)のデータを公開していますか？

はい・いいえ

- ・はい→公開先を教えてください。
- ・いいえ→データを公開しない理由を教えてください。

設問 2：現在の空港運営に問題があれば教えてください。

設問 3：空港の将来展望は？

[我々は、将来的に地域の人口が減少し、それに伴い空港の需要も減少すると考えている。今後の需要予測を踏まえてお答えください。]

設問 4：現在の日本の空港政策についてどうお考えですか？

[我々は、空港整備特別会計の仕組みに問題があると考えている。]

【ヒアリング結果と返答例】 返答は 9 空港 (回答率 27.3) に留り、回答のあった空港のうち、設問 1「収支」に関する有効回答は福岡・庄内・福井の 3 空港に留る。調査回答で収支が不明確であった空港、及び未回答の空港に再度電話での調査を行ったところ、対応のあった 12 空港のうち 8 空港から「収支を公表していない・収支データを算出していない」との回答を得る。

設問 1：空港の収支(内訳)のデータを公開していますか？

- ・〇〇空港は国管理空港ですのでこちらではわかりません。
- ・空港費に係る歳入、歳出の決算額については、「歳入歳出決算事項別明細書」に掲載し、〇〇県庁内の行政情報センターや各地方振興局の行政サブセンターに配架しています。なお、空港の管理・運営に係る収支(歳入・歳出の状況)について、一覧できるような形では公表しておりません。これは空港の管理・運営に係る収支の算出ルール等がないため公表しておりません。
- ・平成 20 年 6 月 20 日付「官報」に平成 19 年度当社収支状況等を掲載しましたので参照下さい。まず、当社の事業は、「国」を中心とする空港の運営方針に基づき、航空会社などと調整を図りながらターミナルを建設しそれを管理している株式会社です。主な収入は 2 つです。航空会社や物販・飲食店舗などへスペースを貸す「賃貸料収入」。もう一つは、免税店等直営店舗による「売上収入」となります。以上を踏まえていただき、以降の問いに回答します。

設問 2：現在の空港運営に問題があれば教えてください。

- ・〇〇空港は国管理空港ですのでこちらではわかりません。
- ・近年、航空会社が経営上の理由から不採算路線の整理を進めており、〇〇空港においても、平成 19 年 10 月に△△—■■線(3 便/週)が運休とされ、また、平成 21 年 2 月以降、△△—●●線(1 便/日)、△△—◆◆線(3 月中、2 週間程度の季節運航)が運休される予

定となっているなど、国内定期路線の維持・充実が大きな課題となっています。このため、航空会社に対し、国内定期路線の維持・充実やダイヤ改善等を求めるとともに、県、市町村、関係団体が連携して、空港の利用促進に取り組んでいく必要があります。

設問 3：空港の将来展望は？

- ・国及び自治体が空港を交流人口の拡大拠点と考え、国内のみでなく海外からの需要拡大に力を入れることにより、空港の需要も高まると思われます。
- ・〇〇空港においては、国内定期便の路線休止や航空運賃の値上げに伴い、利用者の数が減少傾向にあります。今後は国内定期便の適正な輸送力の維持確保、利用者のニーズに合った運航ダイヤの設定などに取り組むとともに、国際定期便の就航も見据えて国際チャーター便の誘致拡大に努め、空港の国際化を推進していきたいと考えます。また、空港ターミナルビルの魅力向上、空港の情報発信機能の充実など、空港を核とした賑わい創出のための取り組みを進め、空港を核とした地域活性化を図り、〇〇空港をあらゆる交流の拠点として確立させていきたいと考えています。
- ・空港の将来展望について、当社は国を中心とする空港の運営方針に基づき、航空会社などと調整しながらターミナルを建設しますので、当社には将来を決める決定権はございません。また需要予測についても公表できる資料はございません。

設問 4：現在の日本の空港政策についてどうお考えですか？

- ・日本国内に多くの空港がある中で、各空港の役割分担を明確にしていく必要があるのではないかと考えます。例えば成田、羽田の役割をもう一度明確化すべき等です。
- ・全国の空港整備もほぼ一段落し、空港政策の課題が空港整備から空港の管理・運営にシフトしていく流れにあると考えています。こうした中、地方自治体が地域の活性化を図るために、空港の利用促進に積極的に取り組んでいるところ、これまで主に空港の整備や維持運営等に用途が限定されている空港整備勘定予算について、地方自治体が利用促進等を図るために実施する事業についても活用できるよう見直しが必要と考えています。また、そうした取り組みについて、地方の独自性を高める観点から、空港整備勘定を通さずに、航空機燃料譲与税の地方への配分割合を高めるなどの検討も必要と考えています。
- ・申し訳ありませんが、当社はお答えする立場にございません。