



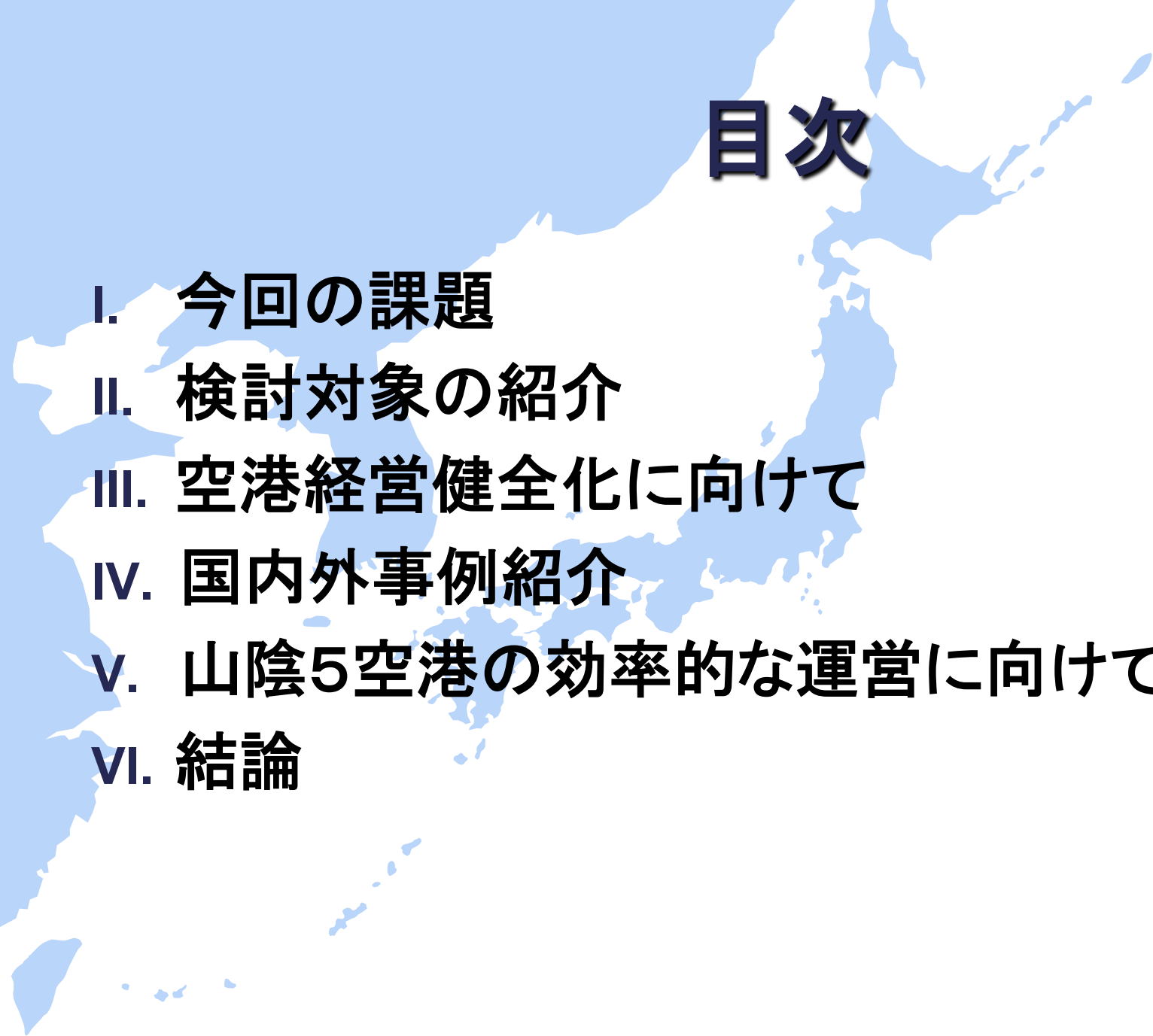
日本の空港のあり方

一橋大学国際・公共政策大学院 公共政策セミナー I

靱木速、安永拓也、大林督

課題

- 日本の空港のうち、どれか一つの空港を取り上げ、その空港が公営／民営で運営されるべきか、民営の場合は、民営化形態はどれが望ましいか、また、単独運営かグループ運営のどれが望ましいか等につき、選んだ空港の将来あるべき姿を描いてください。



目次

- I. 今回の課題
- II. 検討対象の紹介
- III. 空港経営健全化に向けて
- IV. 国内外事例紹介
- V. 山陰5空港の効率的な運営に向けて
- VI. 結論

検討対象：山陰5空港

【出雲縁結び空港】【米子鬼太郎空港】

【鳥取空港】【萩・石見空港】【コウノトリ但馬空港】

○ この地域の特徴

- 複数の空港が比較的近くにまとまっている
- 空港数に対し利用圏の人口が少なく、典型的な過疎地域
- 新幹線が通っておらず、高速道路網も未完成であるなど、代替交通手段に乏しい

結論

- 最終的にはグループ一括経営による民営化が目標
- 運営形態としてはコンセッション方式が望ましい
- 上下一体化すると共に、5空港を2空港へ集約化し、効率的な運営に努めながら、潜在需要を喚起すべき

検討対象の空港の位置概略図



出雲縁結び空港

(経営主体: 島根県)

			平成22年度		平成17年度		(数値出展: 島根県公表資料)
乗降客数			683, 798人		713, 183人		(△4. 1%)
定期便の状況	運航会社	路線	利用者数	搭乗率	利用者数	搭乗率	便数／日
	JAL	羽田	519,368	66.0%	518,064	65.5%	5往復
	JAC	伊丹	110,686	65.2%	139,149	63.3%	6往復
	JAC	隠岐	14,247	56.3%	14,648	59.0%	1往復
	JAC	福岡	34,348	61.2%	35,719	67.5%	2往復
	JAC	札幌	5,149	64.8%	5,603	64.9%	廃止
滑走路			2,000m * 1				
ターミナル			出雲空港ターミナルビル株式会社 (県30%、斐川町9%、JAS30%、一畑電気鉄道30%) 飲食店2、売店2、宅急便 など				

＜MEMO＞ ・整備費用を除外した収支では、H20,H21と黒字
・J-Airの撤退により名古屋便廃止(2004年)

萩・石見空港

(経営主体: 島根県)

			平成22年度		平成17年度		(数値出展: 島根県公表資料)
乗降客数			72, 592人		80, 931人		(△10.3%)
定期 便の 状況	運航会社	路線	利用者数	搭乗率	利用者数	搭乗率	便数／日
	ANA	羽田	50,134	56.4%	55,413	55.3%	1往復
	ANA	伊丹	22,458	63.4%	25,518	47.9%	1往復
滑走路			2,000m * 1				
ターミナル			石見空港ターミナルビル株式会社 (地方公共55%、航空会社30%、一般財界15%) 飲食店1、売店1				

＜MEMO＞・伊丹便は休止中。2011年7月15日から8月末まで再開
 ・空港へのアクセスのためのJR運賃補助や、22歳未満の往復利用者に対する5,000円バックなどの支援を実施しているが、利用客減少に歯止めがかからない

米子鬼太郎空港

(経営主体:国[自衛隊]+鳥取県)

			平成22年度		平成17年度		(数値出展:鳥取県公表資料)
乗降客数			448,600人		471,009人		(△4.8%)
定期便の状況	運航会社	路線	利用者数	搭乗率	利用者数	搭乗率	便数/日
	ANA	羽田	398,730	66.0%	389,343	62.9%	5往復
	ANA	名古屋	20,253	54.4%	51,737	52.0%	廃止
	AAR	仁川	29,617	59.8%	29,929	52.6%	3往復/週
滑走路			2,500m * 1 (H21.12.17拡張完了)				
ターミナル			米子空港ビル株式会社 飲食店3、売店4、など				

<MEMO>・AAR:アジアナ航空

- ・管制は航空自衛隊が行っている。滑走路等の管理も国(自衛隊)。
- ・美保基地のイベントとして、年1回航空祭を開催。4万人程度の集客力を持つ。

鳥取空港

(経営主体:鳥取県)

			平成22年度		平成17年度		(数値出展:鳥取 県公表資料)
乗降客数			296,750人		315,038人		(△5.8%)
定期 便の 状況	運航会社	路線	利用者数	搭乗率	利用者数	搭乗率	便数／日
	ANA	羽田	296,750	61.6%	315,038	63.5%	4往復
	ANA	名古屋	H18廃止		資料なし		廃止
滑走路			2,000m * 1				
ターミナル			鳥取空港ビル株式会社 飲食店1、売店1 など				

コウノトリ但馬空港

(経営主体:兵庫県)

			平成21年度		平成16年度		(数値出展:豊岡市公表資料)
乗降客数			24,976人		27,418人		(△8.9%)
定期便 の状況	運航会社	路線	利用者数	搭乗率	利用者数	搭乗率	便数/日
	JAC	伊丹	24,976	61.1%	27,418	60.4%	2往復
滑走路			1,200m * 1				
ターミナル			但馬空港ターミナル株式会社 飲食店1、スカイダイビング1 など				

<MEMO>・「その他空港」として兵庫県が中心となり設置

- ・収支データ未確認だが、兵庫県平成20年度決算特別委員会議事録によると、20年度決算ベースで歳入500万円、に対し、空港管理費1億8千万円、運行対策補助費1億4千万円を要している
- ・豊岡市街と大阪市街については、
JR特急160分(5,130円)、高速バス170分(3,350円)
当便40分(12,400円、豊岡市街からバスで15分ほど)

山陰5空港の収支状況

(単位:百万円)

	空港運営に係る収支		ターミナルビル食	備考
	歳入	歳出		
出雲綾羅び空港	48*	379*	331	79 平成21年度
米子鬼太郎空港	△ 86	222	308	27 平成19年度
鳥取空港	△ 158*	149*	308	不明 平成21年度
萩・石見空港	△ 100	32	212	32 平成21年度
コウノトリ但馬空港	不明		3	平成21年度

<出典>

総務省等:財政状況一覧表(平成21年度決算、鳥取県、島根県、兵庫県)

国土交通省:平成19年度国管理空港の空港別収支

「一般会計財源非配分かつ空港整備関係歳出・費用除外型」の値を使用

島根県:島根県管理の空港別収支について(平成21年度)

鳥取県:鳥取空港の収支について(平成21年度)

「維持運営に係る収支」の値を使用

* 空港運営に係る収支については、空港整備事業費と、それに対応する 国庫補助金・借入金等は計上していない

空港経営健全化へ向けて

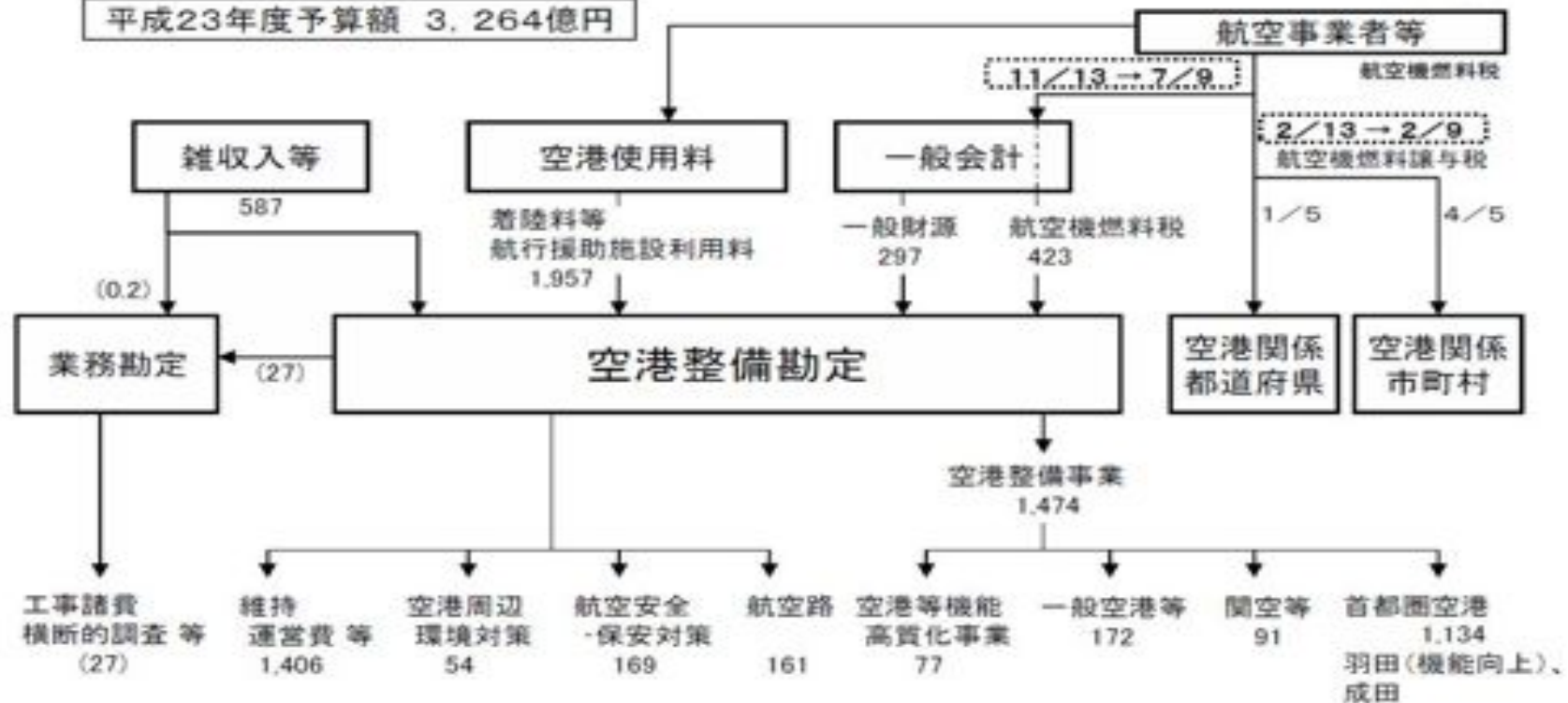


『特別会計』について①

3. 空港整備勘定のしくみ

平成23年度予算額 3,264億円

(単位:億円)



(注)()書きは再掲。

は平成23年度税制改正。

出典:平成23年度航空局関係(公共)予算総括表

『特別会計』について②

○ 平成21年度決算（社会資本整備事業特別会計空港整備勘定）

・歳入歳出決算の概要

（単位：百万円）

歳 入		歳 出	
空 港 使 用 料 収 入	198,155	空 港 等 維 持 運 営 費	135,396
一 般 会 計 よ り 受 入	185,739	空 港 整 備 事 業 費	282,819
地方公共団体工事費負担金 収入	6,242	北 海 道 空 港 整 備 事 業 費	11,596
		離 島 空 港 整 備 事 業 費	1,374
借 入 金	143,672	沖 縄 空 港 整 備 事 業 費	15,610
償 還 金 収 入	13,547	航 空 路 整 備 事 業 費	34,376
配 当 金 収 入	1,182	関西国際空港株式会社補給金	9,000
空 港 等 財 産 処 分 収 入	2,300	航空機騒音対策事業資金貸付 金	85
雑 収 入	26,473	地域公共交通維持・活性化推 進費	514
前 年 度 剰 余 金 受 入	46,461	業務取扱費業務勘定へ繰入	3,230
		収益回収公共事業資金貸付金 償還金一般会計へ繰入	2,616
		国債整理基金特別会計へ繰入	102,888
		予 備 費	—
合 計	623,775	合 計	599,509

※百万円未満を切り捨てて計算しているため、合計が一致しないことがある。

出典：平成23年度航空局関係(公共)予算総括表

『特別会計』について③

○ 『特会』が抱えている問題

1 空港利用者間の不公平

- ・ 赤字空港の整備費用を羽田などの優良空港の稼ぎで穴埋め
- ・ このことは、政治的な資金分配も呼び起こす

2 地元自治体に、非効率でも空港整備を進めるインセンティブ

- ・ 自己負担分：地方債の発行→交付税で補填

3 各空港の経営努力に対するインセンティブを阻害

- ・ 航空機燃料税など収入に裁量がなく、経営上の権限・責任が空港に与えられていない

『特別会計』について④

○ 特別会計の廃止の必要性

- 各空港に裁量の余地と自助努力の必要性
- 廃止の前提として、一定の支援の継続は必要。
支援については、金額などが明示される形で行う

* 社会資本整備事業特別会計については事業仕分けにより廃止と判定されているが、現状では法案提出の目途も立っていない(H23.6.28朝日新聞朝刊)

経営の一体化／ターミナルビル

- ・ 公営空港のターミナルビルは、空港本体から切り離された、空港ビル会社が経営
- ・ 空港ビル会社は、官民共同出資による第3セクター方式（羽田空港を除く）
- ・ H17においては、平均218百万の黒字。赤字は5空港のみ（壱岐、南紀白浜、種子島、久米島、佐賀）
- ・ また、各種ショップやサービス業などテナントの選定など、経営者の努力が大きく反映される箇所ともいえる

→ 空港経営の中で、収入源として一体化すべき

経営の一体化／駐車場

- 地方管理空港の多くは、駐車場は無料
（多くは空港管理会社とは別の主体が管理）
- 国管理空港では、有料（別の財団により運営）

→ 経営資源として活用するため、駐車場と 空港の経営を一体化すべき

- 経営状況の改善や、受益者負担の観点から、有料化が望ましいと考える
- 近隣空港との競合や、利便性による集客数への影響を考慮すると、有料化が必ずしもプラスに働くとは言えないが、この観点を含めた経営判断は、空港全体を見て行うべきであろう

経営の一体化／グランドハンドリング

グランドハンドリング：空港での業務の総称

旅客サービス	発券カウンター、ラウンジ、ゲート改札 など
ランプサービス	航空機の駐機場への誘導・移動、給油、機内清掃 など
貨物サービス	貨物や郵便の受託・引渡・仕分け など
機体整備	航空機の洗浄、整備 など
車両・施設整備	特殊車両や施設のメンテナンス など
オペレーション管理	駐機場の管理、機体重量管理 など
セキュリティ	保安検査

- ・ 運営主体は、航空会社出資の子会社を中心
- ・ 空港での主要業務だが、空港経営からの関与が薄い

→ 経営コストや専門性の点で見合う範囲において、
空港経営との一体化を図るべき

- 【理由】
- ・ 提供サービスでの差別化が可能
 - ・ 関連設備への投資と合わせた戦略決定が行える

国内外の事例紹介



時刻 TIME	行先 TO	便名 FLIGHT	座席 SEAT	搭乗口 GATE	備考 REMARKS
13:00	SAPPORO	ANA	85	60	Gate changed
13:00	OSAKA/ITAMI	ANA	25	62	Gate changed
13:00	OITA				
13:05	TOYAMA	SNA	98	54	Operated by Solaseed Air
13:15	SAPPORO	RR	3745	68	PLEASE PROCEED TO SECURITY CHECK D
13:15	NAGASAKI	ANN	95	55	Operated by AIR DO
13:20	FUKUOKA	SNA	35	51	Aircraft changed
13:25	OSAKA/KOBE	ANA	255	87B	PLEASE PROCEED TO SECUR
13:30	HIROSHIMA	ANA	413	52	
13:30	YONAGO	ANA	878	701	Gate changed
13:30	YONAGO	ANA	815	89	PLEASE PROCEED TO SECUR
13:35	OKINAWA	ANA	995	58	
13:45	ASAHIKAWA	ANN	93	58	Operated by AIR DO

国内外の事例紹介

- 海外における民営化及び一括運営の事例
- LCCの現状
- 地方空港での需要喚起への様々な取組み事例

民営化の形態

IPO(株式上場)の事例

国名	空港名	年	売却方式
イギリス	B A A	1987	100%IPO
オーストリア	ウィーン	1992	27%IPO
		1995	21%第2次株式売却
		2001	追加売却
デンマーク	コペンハーゲン	1994	25%IPO
		1996	24%第2次売却
		2000	17%追加売却
イタリア	ローマ	1997	45. 5%IPO
ニュージーランド	オークランド	1998	51. 6%IPO
マレーシア	マレーシア空港会社	1999	18%IPO
中国	B C I A	2000	35%IPO+トレードセール
スイス	チューリッヒ	2000	22%IPO+28%第2次売却
イタリア	フィレンツェ	2000	39%IPO
ドイツ	フラポート	2001	29%IPO
中国	海南美蘭	2002	20%IPO
イタリア	ヴェネチア	2005	28%IPO
フランス	パリ空港群会社	2006	31%IPO
イタリア	ピサ	2007	21%IPO

民営化の形態 トレードセールの事例

国名	空港名	年	売却割合	国名	空港名	年	売却割合
イギリス	リヴァプール	1990	76%	ニュージーランド	ウェリントン	1998	66%
イギリス	プレストウィックウィーン	1992	100%	オーストラリア	15空港	1998	100%
イギリス	イースト・ミッドランズ	1993	100%	イギリス	ハンバーサイド	1999	83%
イギリス	サウスエンド	1994	100%	アメリカ合衆国	スチュワート国際	1999	100%
イギリス	カーディフ	1995	100%	ベルギー	リエージュ	1999	25%
イギリス	ボーンマス	1995	100%	イタリア	ローマ	2000	51%
アイルランド	ベルファスト国際	1996	100%	イタリア	トリノ	2000	41%
イギリス	バーミンガム	1997	51%	ドイツ	ハンブルク	2000	36%
イギリス	ブリストル	1997	51%	イタリア	ニューカッスル	2001	49%
イギリス	リヴァプール	1997	76%	オーストラリア	シドニー	2002	100%
イギリス	ケント国際	1997	100%	マルタ	マルタ	2002	40%
イタリア	ナポリ	1997	65%	ハンガリー	ブタペスト	2005	75%
オーストラリア	ブリスベン他2空港	1997	100%	ドイツ	リュベック	2005	75%
アメリカ合衆国	オーランド・サンフォード	1997	100%	イギリス	エクスター／デヴォン	2006	100%
ドイツ	デュッセルドルフ	1998	50%	スロバキア	コシチェ	2006	66%
スウェーデン	ストックホルム・スカプスタ	1998	90%	イギリス	リーズ／ブラッドフォード	2007	100
南アフリカ	A C S A	1998	20%	中国	西安	2007	25%
ドイツ	ハノーファー	1998	30%				

一括運営

一括経営のタイプ

- 1 国有企業であったため、民営化後も複数空港がそのまま一括運営となっているタイプ
- 2 リゾート地や過疎地域において一括運営によって航空サービスの充実を図ろうとするタイプ
- 3 ノウハウの共有化やコスト削減などによって効率的経営を目的として、複数空港を積極的に運営するタイプ
- 4 空港の所有者が株式売買を通して、結果的に複数空港を保有することになるタイプ。

野村宗訓（2010）「地方空港再生策としての複数一括運営イギリスの実態とわが国への示唆」『経済学論究』（63巻3号）P 379-398より作成

一括運営の事例①

オーストラリア

赤字の空港を民営化する際に、黒字空港とパッケージで売却

イギリス

ロンドン近隣の空港を運営するBAAが単一組織として一括民営化。

スコットランドのHighland&Island Airports limitedは離島空港を包括的に運営し効率化に努めている。

一括運営の事例②

アルゼンチン

33空港を30年間でAA2000（100%民間資本）に独占営業権を付与。
元々の契約が非現実的であつとこともあり、支払額が
変更された。

メキシコ

ごく小さな空港以外を4つのグループに分けて民営化。
グループの中に最低一つは黒字空港を含む。

LCC (low cost carrier) による効果

 イギリスではLCCの拡大によって潜在的な航空需要が喚起され、航空需要が伸びた。

 2008年の定期便航空会社の輸送旅客ランキング

国内線1位: サウスウエスト航空 (5700万人)

国際線1位: ライアンエア (1億人)

→共にLCCが首位に輝く。

 アジアにおいても、エア・アジア等のLCCが航空需要を伸ばしてきた。

タイにおけるLCCの需要への効果

タイ国内線旅客数(全空港合計値)

単位(千人)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
総旅客数	15095	16176	16412	15774	15644	21785	21537
変化率		7.16%	1.46%	-3.89%	-0.82%	39.25%	-1.14%
LCC3社計						4139	6141
LCC割合						19.00%	28.51%

出典:花岡伸也(2007)「タイにおけるローコストキャリア参入の影響と利用者属性」『運輸政策研究』(第10巻1号), p38-46

日本におけるLCCの状況

-  JALが、オーストラリアの格安航空会社(LCC)ジェットスター航空と合併で日本にLCCを設立、国内線の運航を検討
-  ANAが、香港の投資ファンド等と「A & Fアビエーション」ブランド名「Peach(ピーチ)」を設立
-  しかしながら、日本では人件費の高さからLCCは育ちにくい
※スカイマーク、エアドゥー等は世界的に見れば、LCCとは呼べないのが現状

有償座席キロ当たり費用の比較

単位 円	
JAL	13.80
ANA	14.05
ブリティッシュ・エアライン	9.34
エア・アジア	3.37
サウスウエスト航空	5.82
シンガポール航空	8.92

出典：上村敏之、平井小百合（2010）「空港の大問題がよくわかる」光文社、p189図3-4より作成

事例① 能登空港での取り組み

2003年開港の地方管理空港（総事業費239億円）

- 就航便数：能登～羽田間1日2往復4便（ANA）
- 後背人口：約22万人
- 鉄道が廃線となり、陸の孤島化
- 観光地：和倉温泉等
- H21年度赤字額約2.8億円

事例① 能登空港での取り組み

- ・航空会社との間での双方向の搭乗率保証制度の導入
⇒開港以来7年連続目標搭乗率クリア
- ・各種誘客・利用キャンペーンを地域ぐるみで開催
- ・乗り合い式「ふるさとタクシー」の運行
- ・空港ターミナルビルと県行政庁舎を合築
⇒20機関・200人が常駐することで賑わいを創出
- ・日本航空学園の誘致
- ・空港自体を道の駅に指定 etc.

出所 石川県及び能登空港HPより

事例② 県営名古屋空港での取り組み

- 中部国際空港（セントレア）との棲み分け
⇒ コンピューター航空・ジェネラルアビエーション
発着空港に特化
- 駐機用施設の増強
⇒ ビジネス用チャーター機キャリアの誘致
- 専用の待合室等や専用イミグレーション施設の整備
⇒ ビジネスジェット利用客の利便性の向上
空港到着後20～25分以内での離陸
※ただし、今後は競争の激化が予想される
(Ex; 成田空港他の参入等)

事例③ その他地方空港での取り組み

旭川市(旭川空港)

- ・ いち早く指定管理者制度を導入し経営を効率化
- ・ 国内ローカル空港唯一の4社乗入れ
- ・ 観光資源(旭山動物園・美瑛・富良野等)を前面に打ち出し、積極的に観光客を受入れ

神戸市(神戸空港)

- ・ ガラス張りの経営
(経営内容を全て公表)
⇒市の特別会計にて運営
- ・ 市税での赤字補てんを行わない

事例④ 貨物ハブ空港への取組み

小松空港(国)の取組み

- ・ルクセンブルグ貨物航空(CARGOLUX)の誘致(週3便)
⇒国内唯一の欧州貨物定期便
(CARGOLUX:貨物取扱量世界第9位 ルクセンブルグ国際空港:貨物取扱量EU第5位)
- ・グランドハンドリング施設の増強・ノウハウの蓄積
⇒顧客の利便性が大幅に向上
- ・高速道路接続網の整備
⇒3大都市圏への24時間以内の輸送体制の完備

空港名	紋別	旭川	帯広	釧路	函館	青森	三沢	花巻	大館能代	秋田
航空会社への支援	—	282	130	—	0	—	—	73	—	14
利用促進策	44	1	—	45	10	261	2	16	8	—
空港名	仙台	庄内	山形	新潟	福島	富山	能登	小松	松本	名古屋
航空会社への支援	—	166	105	32	108	268	—	—	5.2	133
利用促進策	5.5	9	11	107	148	126	12	96	7.2	3
空港名	南紀白浜	神戸	岡山	広島	鳥取	出雲	石見	高松	徳島	松山
航空会社への支援	48	300	290	0	0, 6	114	16	57	—	17
利用促進策	30	—	57	52	2.5	1	13	—	13	37
空港名	高知	北九州	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島		
航空会社への支援	0	18	22	184	15	46	23	18		
利用促進策	3	—	215	70	20	31	72	48		

助成内容	旭川	新千歳	青森	いわき花巻	大館能代	福島	秋田	庄内	山形	松本
国内線キャリアに対する助成（※１）						○	○	○	○	○
国際線キャリアに対する助成（※２）	○	○		○			○			
貨物便に対する助成（※１）		○								
国内線利用客に対する助成（※３）			○		○	○			○	○
国際線利用客に対する助成（※３）	○		○				○			
アクセス用交通機関に対する助成					○					
助成内容	能登	但馬	米子	石見	佐賀	熊本	大分	宮崎	鹿児島	
国内線キャリアに対する助成（※１）	○	○		○	○					
国際線キャリアに対する助成（※２）			○	○				○		
貨物便に対する助成				○	○					
国内線利用客に対する助成（※３）	○	○		○	○					
国際線利用客に対する助成（※３）						○	○	○	○	
アクセス用交通機関に対する助成	○									

- ※１ 国内線キャリアに対する着陸料減免、駐機料減免などが該当
 ※２ 国際線キャリアに対する着陸料減免、駐機料減免などが該当
 ※３ 団体利用客への旅行代金補助などが街灯

出典
 ・慶應義塾大学 井手秀樹研究会
 交通分科会 ISFJ政策フォーラム
 2010発表論文「地方空港活性化
 のための政策～日本版LCC の確
 立～
 ・杉浦一機『100空港時代』を生き
 残れ』中央書院刊より作成

山陰5空港の 効率的な運営に向けて



山陰地方の空港における 民営化形態のメリット・デメリット

	メリット	デメリット	実現性	理由
IPO (株式上場)	売却収入獲得 リスク転嫁可能	買収されるリスクあり 地方自治体との連携欠如の可能性	×	・継続して収益計上の見込みが立たず実現性が乏しい
トレード セール	特定の売却先を選定可能 リスク転嫁可能	買収されるリスクあり 地方自治体との連携欠如の可能性	○	・莫大な減価償却費が経営圧迫 ・固定資産税の負担大 ・集約化後には可能性有
コンセッション	コントロール権保持 契約解除可能 リスク転嫁可能	土地使用に関する制約を課す場合がある	◎	・公共性が担保される ・固定資産税が掛からない ・周辺開発の余地あり
運営委託	民間ノウハウの獲得	整備は所有者の責任	△	・経営自由度に制限 ・責任の所在に問題あり

山陰5空港への提言

- ① 上下一体経営化及び空港経営の収支の明確化
- ② 石見空港、出雲縁結び空港、但馬空港の廃港
- ③ 米子鬼太郎空港及び鳥取空港の一括経営化
- ④ 山陰地方が一体となった需要喚起策の構築
- ⑤ 最終的にはコンセッション方式による民営化を目標

山陰5空港への提言

山陰地方は、5空港合計の年間利用客数が約160万人しかおらず、現状は明らかに供給過多状態にある。

※ 地方管理空港では170万人が損益分岐点と見込まれる
(西藤 真一(2011)「地方空港運営の効率化に向けて」より)



すべての空港の維持には莫大な税金投入が必至！



一部空港の廃止はやむなし

民営化のプロセス

一部空港廃止へのコンセンサスを得るためには？



まず、独立採算による完全なる地方営（地域営）化の実現

理由：第一段階として、上下一体経営化と共に、（国・地方税）税金投入額が明らかになるよう収支を明確化する必要がある。

第二段階として、地域住民によるガバナンスを有効化し、最終的に、残す空港・残さない空港を地域住民の意思を踏まえ決定。

⇒非常に困難が予想されるため、国の関与も重要

山陰5空港への提言

地域バランスを考慮すれば出雲縁結び空港を残すべきであるが、米子鬼太郎空港は自衛隊との共用空港なので・・・



滑走路などの「下」の運営のコストを節約できるメリット

※ 利用者数を考えれば、1空港への集約も考えられるが、天候や災害発生時等の不安定要因に対するリスク分散を考えると、代替機能を有する2空港体制のほうが望ましいと考えられる。

空港集約化で利便性の向上が期待可能

1空港へ集約化した場合、羽田便一日10往復以上も可能に！

山陰5空港への提言

☆ 統合後の空港アクセスの悪化について

例 松江↔米子鬼太郎空港:45分(連絡バス)

松江↔出雲空港:30分(連絡バス)

空港集約化によってアクセス需要が増えれば、鉄道・バス・高速道路等のインフラ整備が進みアクセス改善の可能性もあり！

山陰5空港への提言

- 空港利用客の増加が経営改善への一番の処方箋
空港集約化により、空いた羽田枠をLCCに振り分けることで、関東圏の観光需要を喚起できる可能性がある

※ MRJ等の小型機(70~100席)を使えば、地方路線やアジアからの観光需要の開拓も可能

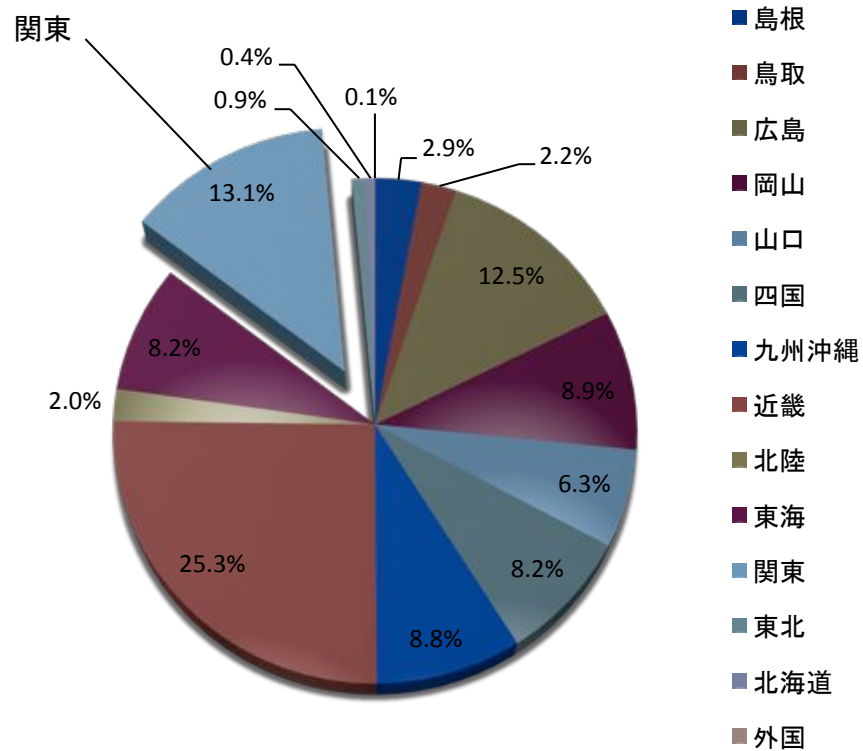
そのためには、山陰地方が有する数多くの観光資源(出雲大社、石見銀山(世界遺産)、鳥取砂丘、温泉、その他風光明媚な景色・文化)の全面的PRが重要



関東以北や海外からの観光客をいかに増やすかが、空港利用者拡大の鍵

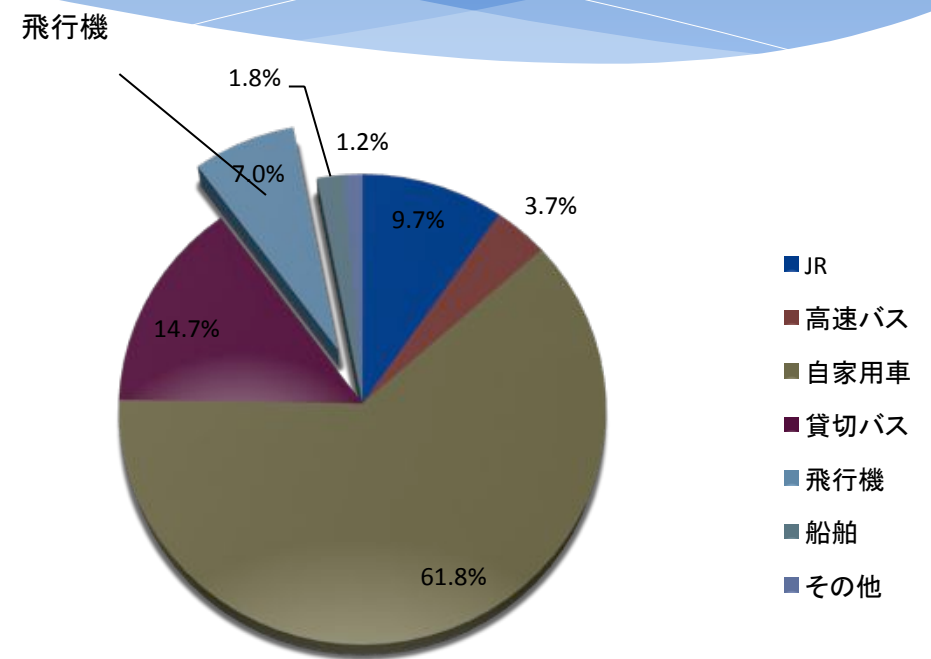
島根県の観光状況

観光客住所



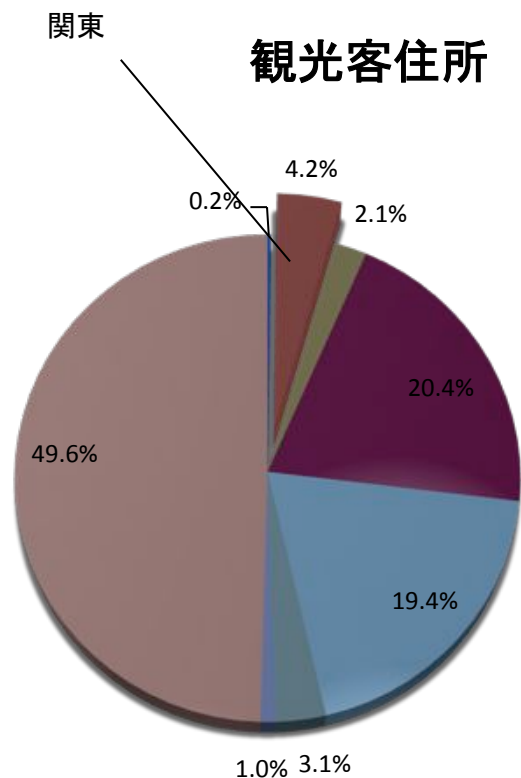
出典: 平成21年島根県観光動態調査

交通手段

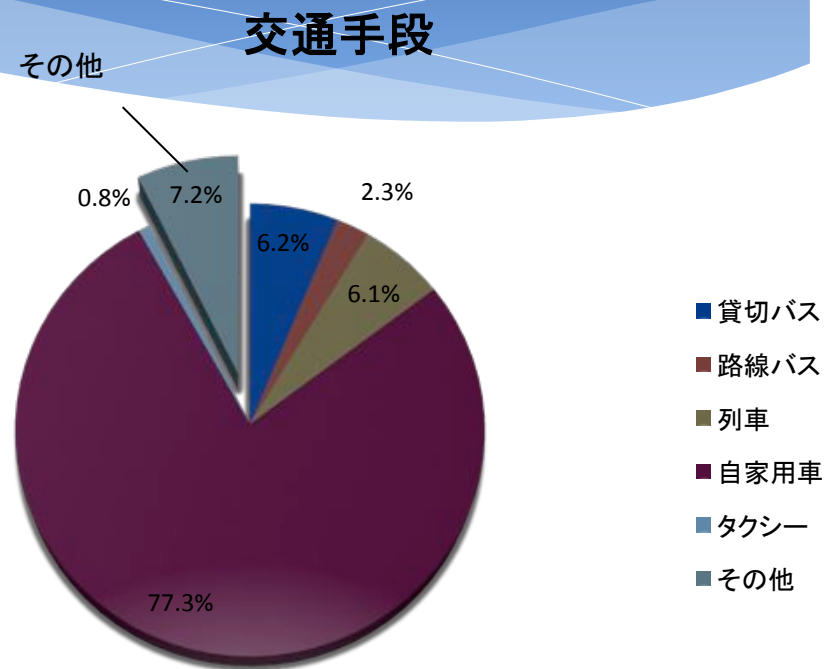


出典: 平成21年島根県観光動態調査

鳥取県の観光状況



出典：鳥取県平成22年観光入込動態調査



出典：鳥取県平成22年観光入込動態調査

結論

- 山陰5空港の場合、明らかに供給過多であり、5空港すべてを維持・存続させることは非現実的
- 上下一体化を図ると共に経営の可視化を行い、赤字補てんとして投入される税額を額を地域住民が把握可能な形にする必要がある。その上で、地域住民を中心として空港存続の是非について判断すべき(国にも積極的な関与が必要)
- 集約化が図れた後は、民営化(コンセッション方式かつ一括経営)で効率経営に努めるべきであるが、国又は地方政府の財政的補助が必要となる場合には、モラルハザードが生じにくいスキームの構築が必要
- 集約化の利点を生かし、潜在的需要の喚起に努める必要性

参考文献

- アン・グラハム著、中条潮、塩谷さやか訳(2010)『空港経営 民営化と国際化』中央経済社
- 上村敏之、平井小百合(2010)「空港の大問題がよくわかる」光文社
- 花岡伸也(2007)「タイにおけるローコストキャリア参入の影響と利用者属性」『運輸政策研究』(第10巻1号)p38-46
- 横見宗樹(2008)「日本の地方空港における効率的な所有・運営体系の日英比較に基づく実証研究」『交通学研究2008年年報』p221-230日本交通学会
- 横見宗樹(2009)「イギリスの地方空港における所有形態と経営成果の定量分析」『大阪商業大学論集』(第5巻第1号)p339-352
- 野村宗訓(2010)「地方空港再生策としての複数一括運営イギリスの実態とわが国への示唆」『経済学論究』(63巻3号)p379-398
- 西藤真一(2011)「地方空港運営の効率化に向けて～旭川空港の総合的民間委託の取組み～」『エネルギー地域経済レポートNo.443』中国電力(株)エネルギー総合研究所
- 内田傑(2009)「地方管理空港の管理・運営の実態と今後のあり方」『運輸政策研究』(第11巻第4号)p37-46運輸政策研究機構
- 添田慎二(2000)「我が国の空港運営体制に関する検討－国管理空港の民営化の可能性と問題点－」『運輸政策研究』(第3巻第3号)p4-14運輸政策研究機構
- 平井小百合(2006)「海外民営化空港の経営戦略」経営戦略研究 2006年春季号 VOL.8
- 平井小百合(2006)「空港整備特別会計の見直しに関する考察」経営戦略研究 2006年夏季号 VOL.9
- 赤井伸郎、上村敏之、澤野孝一朗、竹本亨、横見宗樹(2006)「地方自治体のインフラ資産活用に対する行財政制度のあり方に関する実証分析－地方空港ガバナンス(整備・運営)制度に関する考察－」RIETI 研究報告書2006-2007中条潮(2010)「求められる地方空港の自立」『都市問題』(2010年1月号)p4-p8
- 中条潮(2010)「求められる地方空港の自立」『都市問題』(2010年1月号)p4-p8
- 杉谷愛、丹生清輝(2010)「地方空港における国際路線・旅客の推移と現状」国土技術政策総合研究所資料No.603
- 明治大学戸崎肇研究会(2007)「国内空港の民営化政策－完全民営化へのプロセス」ISFJ2007 政策フォーラム発表論文
- 慶應義塾大学井手秀樹研究会交通分科会(2010)「地方空港活性化のための政策～日本版LCCの確立～」ISFJ2010 政策フォーラム発表論文
- 石川県奥能登総合事務所「能登空港賑わい創出 事業の取り組み概要」能登空港賑わい創出実行委員会
- 「月刊CARGO」2008年6月号p40～p47
- その他各種国土交通省の資料
- Graham Anne, and Nigel Dennis(2007), "Airport traffic and financial performance: a UK and Ireland case study.", Journal of Transport Geography, Volume 15, Issue 3, pp. 161-171.

(順不同、敬称略)