

広域な面積や離島を有する自治体に
存する複数空港の民営化手法
—北海道と鹿児島県を事例として—¹

一橋大学国際・公共政策大学院
公共経済プログラム 修士2年

有浦 智紘

2015年7月

¹ 本稿は、一橋大学国際・公共政策大学院公共経済プログラムにおけるコンサルティング・プロジェクトの最終報告書として、指導機関である株式会社野村総合研究所に提出したものです。本稿の内容は全て筆者の個人的見解であり、指導機関の見解を示すものではありません。

要約

今日の日本には 97 の空港（平成 26 年 4 月 1 日現在）が存在するが、その多くが赤字運営であるとされる。そこで日本の空港運営に関する現状を確認した結果、①空整勘定のプール制、②航空系施設と非航空系施設の運営分離、③運営の自由度・柔軟性とコスト意識の低さの 3 点が問題点として明らかとなった。これらの問題点の解決策の一つとして空港の民営化が考えられる。日本の空港の中でも特に厳しい財務状況にあるのは地方空港である。本稿では、北海道と鹿児島県の空港を事例として取り上げ、これらの空港を民営化する場合の適切な手法について検討を行った。はじめに国内での空港民営化は事例が少ないため、主にイギリス HIAL の空港運営について事例研究を行った。次に北海道と鹿児島県の空港の旅客状況や運営状況を確認した。その結果、HIAL が運営する空港は旅客数の増加が見られるなど、順調な経営を続けていることが分かった。一方で HIAL が運営する空港と北海道・鹿児島県の空港には様々な共通点があることも明らかとなった。したがって、北海道と鹿児島県の空港について、HIAL の空港運営を成功事例として、①航空系施設と非航空系施設の一体運営、②地域内複数空港の一括運営による民営化を提言した。

謝辞

本研究は、一橋大学国際・公共政策大学院公共経済プログラムにおけるコンサルティング・プロジェクトの一環として行われたものである。指導機関として本プログラムに快くご協力くださった株式会社野村総合研究所の石井伸一上席コンサルタントには、研究テーマの選定から分析の段階にわたり非常に有益なご指導及びご助言をいただいた。また、一橋大学国際・公共政策大学院の渡辺智之教授、山重慎二准教授には、ゼミや報告会の場で数多くのご助言をいただいた。あらためて厚く御礼申し上げたい。

目次

序章（はじめに）	-----1
第1章 空港民営化の必要性	
1. 我が国の空港政策の現状整理	-----2
1. 1 国内空港の整備と種別・配置・運営	-----2
1. 2 進行中の主な空港整備事業と今後の見通し	-----3
1. 3 空港整備に係る特別会計の変遷と改革	-----4
1. 4 空整勘定の歳入歳出項目と資金の流れ	-----4
1. 5 空港別収支	-----6
2. 現状整理を踏まえた課題と問題点	-----8
第2章 空港民営化の事例	
1. 我が国の空港民営化	-----10
1. 1 成田国際・中部国際・関西国際・大阪国際	-----10
1. 2 その他の民営化	-----11
2. 海外の空港民営化概況	-----12
3. イギリスの空港民営化	-----13
3. 1 BAAの空港運営と分割	-----13
3. 2 HIALの空港運営	-----14
3. 3 HIALの財務状況と公的補助の仕組み	-----16
第3章 北海道と鹿児島県の空港運営状況	
1. 北海道	-----18
1. 1 旅客動向	-----18
1. 2 収支	-----18
1. 3 競合交通	-----19
2. 鹿児島	-----19
2. 1 旅客動向	-----19
2. 2 収支	-----20
2. 3 競合交通	-----20
第4章 提言	-----21
図表	-----24
参考文献等	-----40

序章（はじめに）

戦後の日本の復興と成長に当たっては、南北に長い国土を持ち、離島が多い我が国の地理的特性から、空港の整備と航空ネットワークの早期構築が強く要望されていた。そこで、昭和31年の「空港整備法」（現空港法）²制定に端を発し、以降、第1次から第7次までの空港整備五箇年計画（以下「空整」という。）や空港整備特別会計（現自動車安全特別会計空港整備勘定）³といった枠組みの中で、空港の整備が進められてきた⁴。その中では、首都圏を始めとした大都市部の空港機能強化と併せて、地方空港⁵の拡充に重点が置かれた。そして今日では、我が国の空港数は97（平成26年4月1日現在）を数えるに至り、量的な空港整備は既成した⁶。

しかしながら、原油価格高騰やリーマンショック以降の世界的な景気後退等を背景に、国内旅客数は平成19年度を境に減少に転じ、地方空港を中心として、巨額の運営赤字等、厳しい状況に直面している現状が明らかとなってきた⁷。

そこで本稿では、赤字の縮小を目指した効率的な運営、地域の実情に沿った柔軟な運営を可能とするため、空港を民営化することを前提とする。民営化に当たっては検討すべき論点が多数存在するが、その一つとして、北海道や鹿児島県といった広域な面積や離島を有する自治体に存する複数空港の運営手法がある。そこで本稿では、これらの自治体の空港民営化手法について提言することを目的としている。まず第1章では、我が国の空港政策の現状を概観して課題と問題点を整理し、空港民営化の必要性を指摘する。次に、第2章では、主として海外の民営化事例を紹介し、我が国への示唆を得ることを試みる。続く第3章では、北海道と鹿児島県の空港の現状を整理する。そして、第4章では、海外の事例を踏まえ、北海道と鹿児島県の複数空港の民営化手法について提言を行う。

² 昭和31年4月20日に「空港整備法」が施行された後、平成20年6月18日に改正され、「空港法」となった。改正の経緯等については、斎藤[2008]を参照。

³ 空港整備に係る特別会計の変遷と改革については、第1章第1節第3項を参照。

⁴ 我が国の空港整備の歴史については、財団法人日本航空協会編[1992]等を参照。

⁵ 本稿では、地方に所在する空港を便宜的に「地方空港」と呼ぶことにする。（第1章第1節第1項で述べる「地方管理空港」とは一致しないことに注意。）

⁶ 山重[2007]では、「高速道路や新幹線が発達しているわが国では、地方空港の面的配置は既成したといえ、（略）」との記述があるほか、国土交通省資料においても、同様の認識が示されている。

⁷ 空港別収支については、第1章第1節第5項参照。

第1章 空港民営化の必要性

1. 我が国の空港政策の現状整理

1. 1 国内空港の整備と種別・配置・運営

国内空港の設置及び管理については「空港法」で定められており、空港の国内・国際航空輸送網における重要性や、設置者及び管理者に応じて、図表1のとおり分類され、図表2のとおり配置されている。

これらの図表のとおり、会社管理空港4空港を除く全ての空港を国または地方公共団体が設置及び管理しており、航空以外の重要な交通インフラである鉄道や高速道路等と比較しても、公的主体が直接に関与している比率が非常に高い点が特徴的である。

空整の下で進められた我が国の空港整備は、東京と大阪をはじめとする大都市圏における空港機能の充実と、地方空港の整備が両輪となって進められてきた。その結果、国内空港数は「その他の空港」や「共用空港」を合わせて97空港となり、空整のもとで掲げられたいわゆる「一県一空港」の目標は達成され、量的に既成するに至った⁸。したがって、今後の空港政策については、量的拡充よりも質的拡充にシフトし、「インフラ整備よりもこれらをいかにうまく使いこなすのかという運営に重きを置く時代になった」（斎藤[2008]）と言えよう。

ただし、ここで注意を要する点がある。我が国の空港は、そのほぼ全てを国または地方公共団体が設置及び管理しているものの、ここでいう「管理」の対象は空港の基本施設（以下、「航空系施設」という⁹。）に限られている。航空系施設とは、滑走路、誘導路、エプロン、管制塔等のほか、航空灯火や無線設備といった航空保安施設をいう。これに対して、ターミナルビルや駐車場等の施設（以下、「非航空系施設」という¹⁰。）については、多くの場合、民間企業が運営している。運営する民間企業は、土地や建物の使用料を所有者である国や地方公共団体等に支払っているが、それらの施設から得られた収益は、基本的に当該民間企業の収入となる¹¹。

⁸ 我が国の空港は量的には既成したが、ここに至るまでの空港政策について、木谷[2007]や空港競争編集委員会編[2003]等では、その「戦略性」における問題点が指摘されている。例えば、首都圏空港の容量不足から、（地方空港を整備したものの）地方航空ネットワークが形成されていない点や、国際線就航の障害となっている点を挙げている。本稿では、これまでの空港整備における問題点についてはここで指摘するとともに、今後の空港の効率的な運営や活用のための提言に重点を置くこととする。

⁹ 航空系施設からの収入を「航空系収入」と呼ぶこととする。

¹⁰ 非航空系施設からの収入を「非航空系収入」と呼ぶこととする。

¹¹ 非航空系施設の建設者や所有者といった権利関係については空港により様々であるが、いずれにしても、使用者である民間企業が土地や建物を借り受け、権利者に使用料を支払い、収益を得ている構造には変わりがない。なお、国管理空港においても、一部で航空系施設と非航空系施設を一体的に運営する取組が試行的に行われている。

航空系施設と非航空系施設の運営主体が分離することとなった経緯は歴史的に様々考えられるが、森他[2002]によれば、戦後、東京国際空港（羽田空港）が米軍から返還され民間空港が再開した際に、ターミナルビル建設の予算が国で認められず、また国がターミナルビルを運営するのは難しいという財政法上の制約があったためであるとされている。

1. 2 進行中の主な空港整備事業と今後の見通し

那覇空港については、国土交通省交通政策審議会航空分科会答申（平成14年12月）において、「那覇空港は将来的に需給が逼迫することが予想されることから、既存ストックの有効活用方策や滑走路増設を含む抜本的な空港能力向上方策について、幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、『総合的な調査』を進める必要がある」とされた。そして、これを受けて実施された国と沖縄県による「総合的な調査」において、滑走路増設の必要性が認められたため、平成26年1月から滑走路の増設が進められている。海水面埋立により、既存の滑走路と約1,300メートルの間隔で平行な滑走路を増設し、平成31年末の完成と平成32年3月の供用開始を目指している。

福岡空港についても、同分科会答申において同様の指摘がなされ、国と福岡県及び福岡市による「総合的な調査」において、那覇空港と同様に滑走路の増設が適当との結論に至った。そして、平成21年4月に国土交通大臣に対して滑走路増設を要請し、平成27年6月現在、各種手続きが進行中である。

この他にも、例えば東京国際空港（羽田空港）のC滑走路延伸事業（平成26年12月供用開始）や、エプロンの整備事業等、様々な事業が展開中である。また、地方空港を中心に、主として東京便への需要増加や海外への直通運航等のため、滑走路の延長や空港機能の強化を要望する声は多く聞かれている状況である。ただし、前項で述べたように、我が国の空港は量的側面から見れば既成しており、空港そのものの新規設置については、平成27年6月現在、具体的な計画は公表されていない¹²。

詳細は第2章第1節第2項参照。

¹² 首都圏においては航空需要が拡大しており、東京国際・成田国際の両空港の容量が将来的に逼迫することが予想されている。これに対応するため、両空港を補完する第3の空港を建設することが一部で検討されており（首都圏第3空港構想）、新規空港の設置、既存空港の拡張、米軍横田基地や航空自衛隊入間基地、海上自衛隊厚木基地の軍民共用等、様々な案が議論されている。ただし、これらはいずれも構想あるいは地域からの要望の段階であり、具体的な計画段階には入っていない。

1. 3 空港整備に係る特別会計の変遷と改革

昭和 45 年度予算より、空港整備事業に関する政府の経理を一般会計と区分して明確にすることを目的として（空港整備法第 1 条）、「空港整備特別会計」が設置された。昭和 31 年に制定された空港整備法や、昭和 42 年から始まった空整に基づく空港の計画的な整備を財政面から支える仕組みとして、「戦後の空港整備の歴史において、中心的、効果的な役割を果たしてきた」と言える（阿部[2014]）。

一方で、三角[2013]によれば、特別会計制度に対しては、受益と負担の関係や事業ごとの収支が明確になるといったメリットがある半面、近年では、多くの特別会計が設置されることにより予算の仕組みが複雑になること、固有財源を持つことにより不要不急の事業が自己増殖的に行われることといった問題点が指摘されるようになっており、財政制度審議会においても特別会計の見直しが議論されるようになった。

このような背景から、平成 20 年には、「特別会計に関する法律」により、空港整備特別会計は他の 4 特別会計¹³と統合されて、「社会資本整備事業特別会計空港整備勘定」となった。さらに、社会資本整備事業特別会計で経理する社会資本インフラの整備がある程度既成するなどといった社会情勢の変化により、区分経理の必要性が薄れてきたことを主な理由として、「特別会計に関する法律の一部を改正する等の法律」により、社会資本整備事業特別会計は平成 25 年度末をもって廃止され、一般会計へ統合されることとなった。ただし、空港整備勘定に関する経理については、「平成 26 年度から借入金償還完了年度の末日までの間、『自動車安全特別会計』において行う」（同法附則）とされた。空港整備勘定では、東京国際空港（羽田空港）の沖合展開事業（昭和 59 年～）や再拡張事業（平成 13 年～）に係る借入金が多額に上っており、社会資本整備事業特別会計が廃止される平成 25 年度末においても償還が完了していないため、それらの償還が完了するまでの今後数十年の間は、「自動車安全特別会計空港整備勘定」（以下「空整勘定」という。）として、引き続き区分経理されるものと見込まれる。

1. 4 空整勘定の歳入歳出項目と資金の流れ

空整勘定の収支の仕組みと資金の流れを、図表 3 に示している。平成 26 年度予算を例にすると、歳入歳出規模は 3,656 億円である。

歳入項目としては、「着陸料等収入」704 億円（歳入全体に占める割合 19.2%）と「航行援助施設利用料収入」1,314 億円（同 35.9%）を合わせ

¹³ 治水特別会計、道路整備特別会計、港湾整備特別会計、都市開発資金金融通特別会計。

た「空港使用料」が 2,018 億円（同 55.2%）で最大である。次いで、「航空機燃料税」のうち 7/9¹⁴が一般会計を経由して受入れられ、584 億円（同 16%）である。航空機燃料税については、会計上は一般会計からの受入れの形を取っているが、事実上、空整勘定の固有財源と見なすことができよう。一般会計からは、航空機燃料税の他、純粋一般財源からの受入れも 313 億円（同 8.6%）存在する。

歳出項目としては、滑走路や誘導路等、各空港施設の維持管理に充てられる「空港等維持運営費等」が 2,178 億円（歳出全体に占める割合 59.6%）で最大である。平成 26 年度予算における空整勘定の借入金償還経費は 705 億円であるが、これも空港等維持運営費等に含まれる。次いで、各空港の整備等を行う「空港整備事業費」が国際拠点空港と一般空港等を合わせて 1,162 億円（同 31.8%）などとなっている。

ここで、空整勘定の仕組みで特徴的な点をいくつか指摘しておきたい。第一に、空整勘定の歳入がプール制となっている点である。航空会社の支払う空港使用料等は、空整勘定に歳入として一括してプールされた後、政府の重点項目に沿う形で各空港に配分され、整備等に充てられている。各空港は、空整勘定にプールされた資金で整備や運営を行うことになっているため、制度的に、自主財源を調達しそれを原資とした整備を行う余地がない。

第二に、合算すると歳入の約 71%にも及ぶ空港使用料収入と航空機燃料税の大半が、最終的に航空運賃に上乗せする形で利用者に負担転嫁される点である。さらに、空港整備事業費の原資はこれらの空港使用料収入と航空機燃料税であるため、結果的に、空港の整備は全国の空港利用者の航空運賃を基に行われていることになる。これは、マクロ的には空港利用者が空港を整備する受益と負担の関係が成立しているように思われるが、ミクロ的には空港ごとに受益に見合う負担がなされているか、判断が難しくなっている。

第三に、純粋一般財源による一般会計からの受入れが存在している点である。先に述べたように、航空機燃料税を一種の空整勘定独自財源と見なしても、なお空整勘定独自の歳入で歳出を賄えないことを意味している。

第四に、着陸料が全国一律となっていることである¹⁵。空港法上は空港

¹⁴ 航空機燃料税は、一定の比率で国と空港を擁する関係地方公共団体とへ配分されることとなっている（地方公共団体への配分は「航空機燃料譲与税」）。平成 23 年度から 3 年間、我が国航空会社の国際競争力を強化する観点から、航空機燃料税の軽減措置が講じられていたが、この措置が平成 26 年度以降もさらに 3 年間延長されることとなった。これらの措置を受けて、当該措置実行中は、航空機燃料税の国と地方公共団体の配分比率を特例的にそれぞれ 7/9 と 2/9 にすることとした。本来の配分比率はそれぞれ 11/13 と 2/13 である。

¹⁵ 沖縄や離島については軽減措置が取られている。

ごとに定めることが可能となっているが、国土交通大臣の認可が必要であるなどの理由のため、結果的に全国一律となっているのが現状である。

1. 5 空港別収支

前項で指摘したように、空整勘定がプール制となっていることから、空港ごとの収支を厳密に計算することは困難である。よって、空港ごとの収支はこれまで長く公表されてこなかった。しかしながら、空港ごとの収支を計算することで、経営状況を明らかにすべきであるとの意見が広く聞かれるようになったことを受けて、平成 20 年 6 月には、「経済財政改革の基本方針 2008」（骨太の方針 2008）や「空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案に対する附帯決議」において、それぞれ「平成 20 年度内を目途に共通的な経費の取扱い等技術的な課題を整理し、早期に空港別の収支の開示を検討する」、「空港ごとの収支について明確にすること」などと明記された。さらに平成 20 年 12 月には「空港の設置及び管理に関する基本方針」（国土交通省告示第 1504 号）において、「空港の収支状況等を踏まえながら、情報開示・透明化等を通じた空港運営の効率化・提供サービスの高度化を図り、利用促進のための措置を講じ、ネットワークの維持増強につながるような運営に努めることとする」、「各空港別の収支の明確化等透明性の確保のための措置を通じた支出抑制への努力を含め空港の有効活用や需要拡大等に向けた空港・地域の取組を活性化させることとし、これらによって効率的な空港運営を推進する」といった方針が示された。そして、平成 21 年 8 月に、国管理 26 空港¹⁶を対象とした平成 18 年度の空港別収支が初めて公開され、その後、平成 27 年 6 月現在で平成 24 年度分までが公表されている。なお、地方管理空港についても、先述の「経済財政改革の基本方針 2008」や「空港の設置及び管理に関する基本方針」において、それぞれ「地方公共団体が管理する空港についても、国における検討を踏まえ、空港別の収支の開示を検討するよう要請する」、「地方公共団体が管理する空港については、（略）国管理空港における効果的・効率的な運営に向けた取組に準じ、収支状況等の空港運営情報の明確化・透明性等を通じた 運営効率化を図ることが望まれる」と記載され、平成 27 年 2 月 1 日現在、27 自治体 62 空港分が公開されている。ただし、地方管理空港の収支の試算方法や公表内容は各自治体で異なっており、国管理空港等や他の地方管理空港との間で基準が統一されていない。

¹⁶ 第 1 章第 1 節第 1 項で示した「国管理空港」とは異なる。ここでいう「国管理 26 空港」とは、「国管理空港」の他、自衛隊等が設置及び管理している飛行場（美保飛行場＝米子空港等）も含み、設置及び管理の主体が自衛隊等も含んだ国である空港との整理である（以下、「国管理空港等」という）。以降、平成 24 年度空港別収支まで、同様。

平成 24 年度空港別収支の概要を図表 4 に示す¹⁷。対象空港は「国管理 27 空港」である。この空港別収支は、先に述べたように、空整勘定がプール制となっていることから、個別の空港ごとに厳密に配分することが難しい。例えば、歳入項目の一般会計からの受入れ（純粋一般財源＋航空機燃料税）については、一定のルールに基づいて各空港に配分されている。歳出項目のうち、航空路整備事業費等、個別の空港に帰属させることが適当でないものについても、同様の取り扱いとなっている。また、そもそも一般会計からの受入れを財源として歳入や収益に計上すべきかどうかについても、議論が分かれるところである。さらには、この空港別収支は企業会計の考え方を取り入れたものではあるものの、企業会計で経理されていない空整勘定を、企業会計に合わせるように簡便的に適用したものであり、厳密な企業会計に基づく計算方法ではないなど、様々な注意点がある。これらの注意点については、公表された空港別収支でも明確に示されており、国土交通省では空港別収支は「あくまで試算」とのスタンスを取っている。そこで、一般会計からの受入れや航空路整備事業費等の扱いについて、いくつかの仮定と前提により試算したものを 4 パターン公表している。本稿では、一般会計のうち、航空機燃料税は空港ごとの独自財源であるとみなすが、純粋一般財源からの受入れについては、あくまでも空港行政の赤字を一般会計からの補てんで賄っているものと捉え、純粋に空港に係る歳入と歳出を比較すべきであるとの観点から、これを歳入や収益への財源に加えないパターンを提示している¹⁸。また、国土交通省では、航空系施設の収益のほか、非航空系施設についてもターミナルビル事業者の単体決算と駐車場事業者の収支を合算することで簡易的に算出しており、これらを合算した航空系施設＋非航空系施設の収益も公表している。今後の議論のため、両収益を併せて示している。

図表 4 から読み取ることができる点をいくつか指摘しておく¹⁹。第一に、国管理 27 空港のうち、航空系施設の経常損益が黒字となっているのは、新千歳、松山、長崎、熊本、鹿児島、小松の 6 空港のみであり、その他の 21 空港は赤字となっている点である。東京国際（羽田）は沖合展開事業や再拡張事業にかかる借入金の償還が大きく、福岡は空港内の民有地に対する貸借料が大きいなど、赤字の要因はそれぞれの空港ごとに異なる。

第二に、航空系施設の経常損益がほぼ赤字であることとは対照的に、非

¹⁷ 地方管理空港の収支については、北海道と鹿児島県の空港についてのみ第 3 章で取り上げる。

¹⁸ 試算に当たっての仮定や前提についての詳細、その他注意点、本稿で取り上げたもの以外の試算パターンになどについては、国土交通省公表資料を参照。

¹⁹ ここでは、借入金にかかる利息等も考慮に入れるべきとの考えから、「経常損益」を基に経営状況を判断することとする。

航空系施設の経常損益では、岩国を除く 26 空港が黒字となっている点である。民間事業者によるターミナルビル等の収益が好調であることがうかがえる。

第三に、それぞれの施設の経常損益を合算すると、黒字 10 空港、赤字 17 空港となり、依然として多くの空港が赤字ではあるものの、黒字空港数はほぼ倍増することが分かる。しかしながら、現状では第 1 章第 1 節第 1 項で述べたとおり、空港系施設と非航空系施設の運営主体は別であることが多く、これらの一体運営により収益改善を目指す方向性が示唆される。

2. 現状整理を踏まえた課題と問題点

前節で整理した我が国の空港政策の現状から、次の 3 点の課題及び問題点が明らかとなった。

<課題及び問題点①> 空整勘定のプール制

空整勘定が全国の空港からの歳入を一括してプールするため、個別の空港ごとの収支が明確になっていない。そして、空港ごとの受益と負担の関係も曖昧となり、経営改善に向けた方向性が見えづらくなっている。近年では国土交通省から空港別収支が公表されてはいるものの、一括の歳入や歳出を一定のルールに従って再配分したものにすぎず、厳密な空港別収支とは言えない。それらのルールの設定方法如何によっては、収支や解釈が全く異なったものとなりうる上、集計に要する費用と労力も相当程度と見込まれる。

また、現状では、制度的にある空港の赤字を他の空港の黒字が埋め合わせる仕組みとなっている（内部補助）。すなわち、個別の空港の収支が赤字であっても、空整勘定にプールされた資金によって補てんがきくのである。よって、個別の空港の経営改善に対してインセンティブが働きにくい構造になっている。さらには、そのような構造にあってなお、純粋一般財源からの受入れで歳出の不足額を補う必要があることから、我が国の空港は総じて赤字体質であると言える。

したがって、空港ごとに個別の歳入歳出管理ができるよう財政スキームを見直し、厳密な収支を明らかにすることが課題であると言える。

<課題及び問題点②> 航空系施設と非航空系施設の運営分離

国管理空港等や地方管理空港については、航空系施設と非航空系施設の運営主体が別であり、一体的・効率的な経営がなされていない。これまで見てきたように、航空系施設は大半の空港で経常赤字となっている半面、非航空系施設はほぼ全ての空港で経常黒字であり、その財務状況には大きな歪みが生じている。したがって、航空系施設の赤字は非航空系施設の黒字で補てんするとともに、両施設の運営主体を統一し、より効率的かつ多

様な運営を行う体制を構築することが課題であると言える。実際に、森他[2002]は、世界ではターミナルビルの収入比率を高める方向で経営を行っている空港が多くなっていることが指摘されている。

<課題及び問題点③> 運営の自由度・柔軟性とコスト意識

我が国の空港は、空港法、空整、空整勘定といった強力な枠組みの中で、全国横並びで整備が進められてきた。戦後期や高度経済成長期にあっては、内部補助のシステムを内包したこれらの枠組みで、均一な航空ネットワークの発展を期することに意味があったと考えられるが、今日のようにそれが既成した社会にあっては、逆に経営の自由度や柔軟性が少ないことから、個別の事情に沿った経営が行えないといった弊害が目立つようになってきている。そればかりか、横並びのシステムでは、コスト意識や各空港の経営効率化へのインセンティブが低下し、空港間で競争原理が働かなくなってしまう危険性がある。このことは、法律上空港ごとに設定可能な着陸料が、結果的に全国一律となっている現状にもよく現れている。したがって、コストを意識するとともに、より自由度が高く、地域の実情やニーズに合った空港運営ができるような体制の構築が課題と言えよう。

これら3点の課題及び問題点を解決するための手段として、国または地方公共団体管理となっている大多数の空港の民営化²⁰が考えられる。そこで第2章以降では、我が国の空港を民営化する際の一例として、広域な面積や離島を有する自治体に存する複数の空港の民営化手法について検討する。具体的には、北海道と鹿児島県の空港を事例として、これらの自治体に存する空港をそれぞれ単独で民営化するべきか、あるいは複数一括で民営化するべきかについて検討していく。

²⁰ 民営化の定義は文献や文脈により様々であるが、本稿では、国や地方公共団体が直接に所有し、かつ運営することを「公営」、民間が所有または運営あるいは一部運営することを「民営」、公営を民営に移行することを「民営化」と定義することとする。すなわち、空港の所有者（所有権そのものあるいは株主）が民間に移行するかどうかは問わない。民営化の手法については、野田[2004]に詳しい。

第2章 空港民営化の事例

1. 我が国の空港民営化

1.1 成田国際・中部国際・関西国際・大阪国際

我が国では、成田国際、中部国際、関西国際及び大阪国際の4空港が既に民営化されている。各空港の管理者（運営者）や株主、国の関与の度合について、図表5にまとめた。いずれの空港も、民間の手法を導入した航空系施設と非航空系施設の一体的かつ効率的な運営、独自の着陸料の設定等、国際競争に打ち勝つことのできる自由度の高い経営を目指して、民営化されたものである。しかしながら、いずれの管理者も株式会社の形態は取るものの、図表5のとおり、現時点では、出資比率や法的な規制において、国の関与が非常に高いのが現状である。以下、会社ごとに個別に概観をまとめる。

まず、成田国際空港については、「新東京国際空港公団」時代を含めれば、我が国の空港で最初に独立し事業主体による設置及び管理へと移行した。平成16年に新東京国際空港公団から事業を承継した成田国際空港株式会社により、我が国の空の玄関口たる成田国際空港の効率的な経営のため、各種事業を行っている。株式会社（特殊会社²¹）の形態を取っているが、政府の100%出資であり、法的にも国の影響力が大きい。ここ数年、当期純利益は黒字を計上しており、比較的安定した経営を続けている²²。

次に、関西国際空港と大阪国際空港については、新関西国際空港株式会社により平成24年7月から一体的な設置及び管理が行われている。成田国際空港株式会社と同様、株式会社（特殊会社）であるが、政府の100%出資であり、国の影響力が大きい。平成24年4月に旧関西国際空港株式会社の業務のうち、空港用地の保有及び管理以外の業務を承継して設立された。ここ数年、当期純利益は黒字傾向ではあるものの、旧関西国際空港株式会社時代からの長期債務残高が1兆円を超えるなど、財務状況は非常に厳しい状況にある²³。したがって、新関西国際空港株式会社は、関西国際・大阪国際両空港のコンセッション方式導入による一括かつ効率的な運営のほか²⁴、これによって関西国際空港の経営状況を改善し、債務の早期かつ確実な返済をも目的としている点が特徴的である（「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」第1条）。

²¹ 国策上必要不可欠な公共的事業ではあるが、行政機関が行うよりもより効率的に行うために設立される会社。個別の特別法により設立される。

²² 成田国際空港株式会社の経営分析については、会計検査院[2012]等を参照。

²³ （旧）関西国際空港株式会社の経営分析については、会計検査院[2006]等を参照。

²⁴ 両空港のコンセッション方式による経営については、第2章第1節第2項を参照。

最後に、中部国際空港については、平成 10 年 5 月に設立された中部国際空港株式会社により設置及び管理が行われている（空港の設置は平成 17 年）。他の空港会社と同様に株式会社の形態であるが、特殊会社ではなく、商法上の株式会社である点が特徴的である。他の空港会社が当初から各空港の設置及び管理の主体として設立されたのに対して、中部国際空港株式会社は別途の法律（「中部国際空港の設置及び管理に関する法律」）でもって中部国際空港の管理会社に指定された「指定会社」である。ゆえに、法律上、必要な条件を満たさなくなった場合は、中部国際空港株式会社は空港の設置及び管理の主体ではなくなる可能性もある。出資についても他の 2 社とは異なる特徴がある。国や地方公共団体合わせた出資比率が 50 % であり、残りは民間企業からの共同出資である。国の関与も幾分弱く、当初から民間出身の社長が就任して空港以外の用途で施設を開放するなど、独自の経営を行っている。ここ数年、当期純利益で赤字を計上することがあったものの、概して黒字体質であり、空港の会社管理移行としては成功の部類に入ると言えよう。

1. 2 その他の民営化

ここでは、前項で触れた 4 空港以外で、現在国が行っている民営化の試みについて、簡単に触れたい。国では、これまで整理してきたような現状や背景を受けて、①全国一律の着陸料等、②国の地元感覚・経営感覚不足、③航空系施設と非航空系施設の運営分離、といった点を問題点として、空港経営の改革を行っている。平成 25 年 6 月には、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」が施行され、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に必要な措置を定めることにより、国管理空港等の機能の強化及びその有効な活用による利用者の利便の向上を通じた我が国における航空輸送需要の拡大を図」ることを目的として（同法第 1 条）、次のような取組を行っている。

第一に、関西国際・大阪国際両空港をコンセッション方式により完全民間運営化するというものである。コンセッション方式とは、国が所有権を保有しつつ、民間事業者が公共施設等の運営を行い、利用料金を自らの収入として収受することであり、この権利を「公共施設等運営権」という（「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」第 2 条）。すなわち、新関西国際空港株式会社が、両空港の運営権を一括で民間事業者へ売却し、民間の能力を活用した経営の効率化を図るとともに、新関西国際空港株式会社は、得られたコンセッションフィーを関西国際空港に係る債務の返済に充てるモデルである。国土交通省では、早期にコンセッションを実現したいとしており、平成 27 年 6 月現在、各種手続が進められているところである。関西国際・大阪国際両空港のコンセッション方式に

よる民間運営が実現すれば、我が国で最初の複数空港の一括運営の事例となるとみられる。

第二に、仙台空港等²⁵における個別の取組みが挙げられる。現在、国管理空港として、航空系施設と非航空系施設の所有と運営をそれぞれ国と民間が行っているが、これを一体として民間に運営権譲渡し、効率的な経営を行わせようとするものであり²⁶、平成 27 年 6 月現在、運営事業者の選定手続き中である。これも関西国際・大阪国際両空港と同様に、一種のコンセッションと言える。ただし、関西国際・大阪国際両空港のコンセッションが新関西国際空港の債務返済を早期に進める狙いが大きい一方、仙台空港等は、今後の空港運営に対する国の姿勢を示すものの一つとして、試行的に行う取組である点が意義深いと言えよう。

国が現在行っているこういった取組みを見る限り、航空系施設と非航空系施設の一体運営により、効率的かつ多様な運営を目指す方向性が強く打ち出されていると言える。一方で、関西国際・大阪国際両空港の複数一括運営については、関西国際空港の債務返済を大きな目的としていることから、複数一括運営のメリットを活かすといった積極的理由によるものではないと見るべきであろう。

2. 海外の空港民営化概況

我が国においては、既に民営化された 4 空港のほか、仙台空港等の民営化が議論されてはいるものの、複数空港の一括運営の事例については、関西国際・大阪国際両空港の一括運営手続きが進行中の 1 例のみである。

一方で海外に目を向けると、1986 年の英国空港公団の株式会社化と翌年の株式上場を皮切りに、1990 年代から 2000 年代にかけて、ヨーロッパを中心に空港の民営化が拡大した。この流れはオーストラリア、中南米、アジアにまで広がり、現在では、世界中の多くの空港が民営化され、空港民営化は世界的なトレンドとなっている。また、イギリス BAA、フランス ADP、ドイツ Fraport、スペイン AENA、オランダ Schiphol など、複数の空港を一括で運営している空港会社も多数出現している²⁷。これらの空港会社の中には、自国の空港のみならず、他国の空港運営に参画している会社も存

²⁵ 仙台空港の他、広島空港、高松空港、福岡空港でも同様の動きが見られる。

²⁶ 国土交通省では、航空系施設と非航空系施設の運営は一体として権利移転するが、航空管制業務については、引き続き国において行うとしている。仙台空港に限らず、①航空管制業務は交通警察と同様の公権力の行使であり、テロ等の発生時には国家的見地からの対応が必要である、②景気動向や企業の財務状況によらず常に安定的な業務提供を行う必要がある、③我が国では自衛隊や米軍が使用する空域と民航機の空域が入り組んでおり、自衛隊や米軍との連携が不可欠であることを理由に、航空管制業務を国以外の主体に行わせることについては慎重な姿勢を示している。

²⁷ ただし、BAA は後に分割されている。詳細は第 2 章第 3 節第 1 項参照。

在する。さらには、他国の空港会社同士が資本提携を行ったり、ある国の空港会社が他国の企業に買収され、所有権が国外企業へ移るなど、国境を越えた提携・所有関係が見られる²⁸。

このような海外の民営化事例では、複数一括運営の他、航空系施設と非航空系施設は一体的に運営されている²⁹。そして、森他[2002]では、一体運営の利点を活かして、非航空系収入の増加とこれを原資とした着陸料等の空港使用料を引き下げる、いわゆる「BAA型民営化」は世界で評価され、空港民営化の成功例とされていると述べている。次節では、世界の空港民営化の先駆けとなったイギリスについて、より詳細に説明する。

3. イギリスの空港民営化

3. 1 BAAの空港運営と分割

1979年のサッチャー首相就任以降、いわゆる「小さな政府」を志向する政治的流れの中で、イギリスでは国有企業の民営化が次々に行われた。空港部門では、1986年、英国空港公団が株式会社化され、翌1987年に株式上場してBAAが誕生した。旧公団から引き継ぐなどした、Heathrow空港等のロンドン近郊3空港を含む7空港を一括運営することとなった³⁰。図表6は、BAAが運営する空港とその所在を示している。

BAAは、非航空系収入の拡大と、これを原資とした着陸料等の空港使用料引き下げにより、利用者や就航する航空事業者を獲得する経営戦略をとった。国土交通省資料によれば³¹、民営化後の1990年代以降、全体に占める非航空系収入の割合は、高いときで7割超、2007年時点でも約5割を占めていた。この「BAA型民営化」は、その後のヨーロッパ、オーストラリア、中南米、アジアに広がる空港民営化のモデルケースとなり、今日では空港民営化の先駆けとして評価されている。

BAAはその後、2006年にスペイン、カナダ、シンガポールの企業連合に買収され、株式上場は廃止された。また、BAAは、2009年、英国競争委員会(The Competition Commission)から、ロンドン近郊の3空港の一括所有による競争の阻害やサービスの低下等を理由として、GatwickとStansted両空港並びにEdinburgh、Glasgowのどちらかを売却すべきとの

²⁸ ヨーロッパの複数一括経営や空港会社の所有関係等については、野村[2009]参照。

²⁹ 航空系施設と非航空系施設の経営分離は日本独特のものであり、海外では(民営化以前から)一体的に運営されることが一般的である。

³⁰ 英国空港公団民営化の目的については、イギリス政府の公式発表では「公的部門の規模縮小」、「効率性とサービスの向上」、「経営の自由度の確保」等が挙げられていた。しかし、売却益に政府への収入確保や、公団への財政支出の縮小が目的であったとの指摘も見られる。事実、公団が運営していた空港を分割ではなく一括売却したのは、売却価格の最大化が目的であったとされる(添田[2000])。

³¹ 「世界の空港民営化の動き」 <http://www.mlit.go.jp/common/000134690.pdf>

勧告を受けた³²。これにより、BAA は、Gatwick (2009 年)、Edinburgh (2012 年)、Stansted (2013 年) の各空港を相次いで売却した。さらに、Glasgow、Aberdeen、Southampton の各空港についても、2014 年にスペインとオーストラリアの企業連合に売却している。今日では BAA は Heathrow Airport Holdings として、ロンドンの Heathrow 空港を単独運営している。

3. 2 HIAL の空港運営

Highlands and Islands Airports Limited (HIAL) は、1986 年に設立され、現在、11 の空港を運営している。株式会社であるが、その株式はスコットランド政府が 100% 保有している。いわゆる「官有民営」の形態であり、我が国の会社管理空港（中部国際は若干毛色を異にする）と所有関係では類似の形態と言えよう。図表 7 は、HIAL が運営する空港とその所在を示している。会社名のとおり、スコットランド北部（ハイランド地方；Highlands）とその周辺の離島（Islands）を中心とした空港群を運営していることが見て取れる。スコットランドは、本島とおよそ 800 の離島から成っており、特にハイランド地方は人口密度が低く、決して豊かな航空需要がある地域とは言えない。しかしながら、「ハイランド地方の首都」とも呼ばれ、当地方唯一の市（City）でもある Inverness をハブとして、離島を結ぶ路線を積極的に展開している。

HIAL は、スコットランド政府の所有と財政補助（次節にて詳述）を受けつつも、民間の株式会社として、効率的な運営へのインセンティブを持ち、補助金に頼らない経営を目指している（野村[2008]）。また、複数空港の一括運営を強みとして、離島路線を維持し、地域の経済的発展において重要な役割を担う覚悟と姿勢を、経営戦略等で明確に示している。HIAL の複数空港運営の工夫や離島航路維持の具体的な取り組みをいくつか紹介する。

① 地域の開発と振興

不動産部門の子会社（Inverness Airport Business Park Limited）を通じて、地域開発と振興に積極的に取り組んでいる。例えば、Inverness 空港に隣接したホテル、商業・工業用地、鉄道を一体で開発し、超高速ファイバーストランドを提供するなどしている。地方空港の活性化にとって不可欠な、地域そのものの魅力創造と人や企業の誘致に自ら積極的に取り組むことで、利用者増を狙っている。

② 「点」ではなく「線」の経営

³² The Competition Commission[2009]

空港会社の顧客としては、航空便を利用する旅客はもちろんのこと、実際に航空便を運行する航空会社（キャリア）が非常に重要である。HIAL は、複数空港を一括運営していることを強みとして、地元スコットランド政府やキャリアと交渉することで、定期便を飛ばしている。

③ ビジネス客・観光客の呼び込み

HIAL が運営する空港は、離島や僻地の住民にとっての重要な移動手段であることは言うまでもない。しかしながら、地域住民の足としてのみでは、商業ベースでの運営を続けることが難しいこともまた事実である。そこで HIAL は、ハイランド内での路線のみならず、ロンドン線や国際線を充実させることで、ビジネス客や観光客を呼び込む戦略をとっている。国内線では、Gatwick、Birmingham、Manchester、Edinburgh、Glasgow といった主要な空港と結ぶとともに、国際線では、アムステルダム、デュッセルドルフ、チューリッヒ、ジュネーブ、ベルゲン、ジャージーといった地域とスコットランドを結び付けている。ビジネス需要は、前述の地域開発や企業誘致とも相まって相乗効果が見込める。また、ハイランド地方は豊かな自然や観光名所が豊富であり、特に夏季を中心に、避暑客に人気があるという。その他にも、例えば Barra 空港は、定期便が就航する空港としては世界で唯一、砂浜を滑走路とする空港であり、空港そのものが観光名所となっている場合もある。実際に、HIAL はウェブサイト等で、こういった各空港周辺の観光地や観光プランを積極的に紹介し、観光客獲得に向けた PR を行っている。

④ 地域の雇用創出、空港の積極的な解放やイベントの開催

地域の活性化のためには、地域住民、企業、自治体との連携が必要不可欠である。HIAL は、運営する空港での雇用創出とともに、空港の積極的な解放やイベントの開催によって、地域との結びつきを強めている。具体的には、ターミナルビルでの音楽演奏会、地元学生のバックヤード見学受け入れ、滑走路を利用したドラッグレースの開催等を行っている。

こういった HIAL の空港運営の結果、空港の利用者数は増加傾向にある。図表 8 は、2009 年から 2014 年までの直近 6 年間の HIAL が運営する空港の旅客状況を示している。一部では、2009 年と比較して減少している空港があるものの、ハブである Inverness 空港が 4.8% 増加しているほか³³、

³³ CAA ウェブサイトで今日でも統計が閲覧可能な 1995 年から比較しても、旅客数は約 2.5 倍に増加している。Inverness 空港以外の空港でも、1995 年比でも増加している空港が多い。

Sumburgh 空港が 88.7%、Wick 空港が 28.8% 増加するなど、大多数の空港が旅客数を増やしていることが分かる。運営する 11 空港全体でも、2009 年との比較で 10.7% 増加している。ロンドン等と結ばれたハブ空港のみならず、その先にある離島の空港の多くも旅客数を伸ばしているのは、HIAL の空港運営が評価され、また成功しているからに他ならない。

3. 3 HIAL の財務状況と公的補助の仕組み

HIAL は、前節で指摘したとおり、様々な取り組みにより、離島路線を維持するとともに、順調に旅客数を増加させている。しかしながら、ロンドンやその他の大都市に存する空港のように、潤沢な航空需要が望まれないハイランド地方においては、商業ベースでの運営が難しいという実態がある。事実、HIAL の営業損益は毎年赤字を計上しており、スコットランド政府から補助金を受けている³⁴。営業ベースの運営が難しいことを理由に、運営から撤退することは、公共性の観点から問題がある。その意味で、民間の株式会社でありながら、公共部門（スコットランド政府）に所有が残されたことには大きな意味があると言える。スコットランド政府が HIAL に補助金を支給することは、公共性の観点から正当化されるべきものであろう。

補助金を支給する法的根拠として、イギリスの法律“Civil Aviation Act1982”が挙げられる。同法第 34 条では、「担当大臣は、財務当局の承認のもと、補助や貸付を行うことができる」と規定されている。これを受けてスコットランド政府は、通常の運営補助金に加えて、次のような補助金を創設した。

① Route Development Fund（新規路線開設基金：RDF）

新規に路線を開設する際に補助を与える制度で、2002 年に創設された。

② Air Discount Scheme（航空運賃割引制度：ADS）

離島等の住民に対して、一律に航空運賃の 40% を政府が負担するという画期的な制度で、2006 年に創設された³⁵。

図表 9 は、HIAL の 2008 年度から 2013 年度までの直近 6 年度分の売り上げ、営業費用、営業損益と、スコットランド政府からの補助金額を示している。図表 9 では、毎年 1500 万～1800 万ポンドの営業赤字が生じており、補助金が必要であることが分かる。これに対して、運営補助金や上記の RDF、ADS を合算すると、毎年 1500 万～2000 万ポンドの補助金が支給され

³⁴ HIAL は、スコットランド政府以外からの補助金も受けているが、補助金の総受給額に占める割合は非常に小さいため、本稿では割愛する。

³⁵ RDF は、民間の路線新設に公的部門が介入することで、競争を歪めるとの指摘がなされ、今日では廃止されているようである。

ている。また、運営補助金の他に、資本強化のための補助もなされている。

補助金は支給されるものの、HIALは補助金に頼らない経営を目指していることは既に述べたとおりである。実際に、少なくとも直近6年度では、売上の増加とそれに伴う赤字幅の縮小が見られ、補助金の支給額も減少傾向であることが分かる。

ここまで述べたのは、HIAL（つまり空港会社）に対する補助金であるが、就航する航空会社に対する補助金も支給されている。Public Service Obligations（公共サービス義務：PSOs）と呼ばれる制度である³⁶。この制度はEUの制度であり、加盟国に共通に適用される。地域経済の発展に必要な不可欠な路線を運行する航空会社に対して、補助が与えられる³⁷。ただし、実際の導入については、加盟各国の政府がそれぞれの実情に合わせて判断することが可能であるとされている。イギリスでは、図表10のとおり、22の路線でPSOsが適用されており、うち14路線がHIALの運営する空港に就航する路線である。補助の主体は、スコットランド政府の他、Western Isles Council、Orkney Islands Councilなど、路線の恩恵を受ける地方政府である。

空港会社への補助、航空会社への補助双方ともに、HIALの所有者であるスコットランド政府を含む地方政府が実施することで、運営基盤の強化が図られるとともに、HIALにとっては、当然のことながらキャリアを誘致する上での強力な交渉材料となっていると言える。

³⁶ この制度は、航空のみならず、他の交通モードにも適用される。

³⁷ 欧州委員会（European Commission）の説明による。PSOsは、該当路線に就航する航空会社を1社に絞り、これに補助を与えることで、必要な路線を確実に維持することを目的としている。当然のことながら、航空会社の選定については透明性の確保が不可欠であり、EUの官報による公募が行われることになっている。

第3章 北海道と鹿児島県の空港運営状況

1. 北海道

1.1 旅客動向

北海道には、図表1のとおり、国管理空港4、共用空港1、特定地方管理空港2、地方管理空港6、合計13空港が存在する。各空港の近年の旅客数動向と平成25年度における路線別内訳を図表11に示す。まず、路線別内訳を見ると、北海道内では、新千歳空港が羽田路線により北海道と首都圏を結んでいるほか、その他の空港でも、羽田との直行便が運航されている空港では、羽田路線が大きなウェイトを占めていることが分かる。特に、特定地方管理空港である帯広空港では、その全てが羽田路線である。一方で、新千歳空港と同じ札幌周辺に存在する丘珠空港は、もっぱら道内との路線に用いられている。しかし、新千歳空港も一部道内路線に利用されており、平成25年度ではその比率は3%であるため、約50万人が道内路線を利用していることになる。これは、比率としては小さいものの、丘珠空港の約16万人を凌いでおり、一概に丘珠空港のみを道内でのハブ空港とみなすことはできない。新千歳空港と丘珠空港の役割分担についても様々な議論があり、単に形式的な分担により、利用者の利便性が考慮されていないといった批判もなされているところである。よって、新千歳空港、丘珠空港を一体としてハブの役目を果たしていると考えられる。その他の空港においても、羽田路線が大きいとはいえ、道内路線も無視できないウェイトを占めていると言える。特に、札幌から遠い道東や道北に位置する空港（稚内、釧路、中標津、紋別、女満別）では、道内路線がかなりの部分を占めている。さらに、離島（利尻、奥尻）にいたっては、その全てが道内路線である。以上のことから、北海道の空港は、道内での移動手段として、非常に重要な役割を果たしていると言える。

旅客数については、新千歳空港をはじめ、ごく一部の空港に増加傾向が見られるが、大多数が旅客数の減少に直面している。北海道内全体では、1.1%の増加ではあるものの、この増分はほぼ全てが新千歳空港の増分によるものであり、新千歳空港を除くその他の空港では、旅客数減少により非常に厳しい状況にあることが分かる。このことは、ほぼ全てが道内路線である丘珠空港の旅客減少率が大きいことからもうかがいすることができる。

1.2 収支

北海道の空港の収支状況を図表12に示す。図表12の注意書きにもあるとおり、奥尻、利尻、礼文各空港の非航空系施設収支は、航空系施設収支に含まれている。また、旭川、帯広両空港については、非航空系施設の収

支が公表されていない。それを踏まえて収支を確認すると、公表されている空港の非航空系施設収支はいずれも黒字であり、好調に収益をあげていることが分かる。一方で、航空系施設の収支は、新千歳空港を除き全て赤字（あるいはゼロ）である。一部公表されていない部分があり、また、国と地方公共団体とで試算方法が統一されていないため、単純比較はできないものの、道内の空港の合算では、航空系はもちろんのこと、航空系と非航空系の合算においても、赤字である可能性が高いと思われる。

1. 3 競合交通

北海道は、非常に広域な面積を持つため、航空便との競合交通手段は、主として鉄道によるものと考えられる。そこで、競合交通について JR を中心としてまとめたものが図表 13 である。ここでは、道内で運行されている航空便に対して、その出発地、目的地に対応する JR その他の直通便があるものに限り、また、新千歳と丘珠はともに札幌駅発として、旅客数、距離、便数、所要時間及び料金を整理している。これによると、運行本数は同程度か、競合交通のほうが多い傾向にあり、所要時間は圧倒的に航空が有利、一方で料金は圧倒的に JR やバスが有利である。利用者にとっては、選択肢が豊富であると言える。競合交通の駅間旅客数のデータが入手できなかったため、確実に示すことはできないが、ある程度、距離や時間、料金によって棲み分けがなされているものと考えられる。

2. 鹿児島県

2. 1 旅客動向

鹿児島県には、図表 1 のとおり、国管理空港 1、地方管理空港 7、合計 8 空港が存在する。各空港の近年の旅客数動向と平成 25 年度における路線別内訳を図表 14 に示す。鹿児島県の特徴としてまず挙げられるのは、離島が多く、交通手段が航空機か船しか存在しないことである。路線別内訳を見ると、鹿児島、奄美両空港のように、羽田路線がある空港はこの割合が比較的大きい。また、九州に近い種子島、屋久島、奄美では、羽田や県内のほかは九州各地を結ぶ便が多く、逆に沖縄県と近い与論島では、那覇との便が多い。しかし、これらを除くと、鹿児島県の空港では県内路線が圧倒的に高い割合を占めていることが分かる。これらの多くは鹿児島空港と結ぶ便であるが、喜界島、沖永良部島、徳之島、与論では、奄美と結ぶ便も一部あり、鹿児島県内では、鹿児島空港が羽田をはじめとした県外とのハブ、奄美が県内におけるハブの役割を果たしているものと考えられる。いずれにしても、鹿児島県の空港では、県内路線が極めて重要な役割を担っていると言うことができよう。

一方で、旅客数については、屋久島と徳之島の微増を除く他は全てが減

少傾向にあり、全体としても 5.7%減である。県外とのハブである鹿児島空港も 6 年間で約 400 人、6.7%減少しているなど、新千歳空港が順調に旅客数を伸ばしている北海道と比較して、地域全体への人の出入りが減少傾向にあるものと見られ、厳しい状況と言える。もちろん、航空以外の手段による人の出入りも変動している可能性がある上に、平成 20 年度と比較して平成 25 年度は減少してはいるものの、平成 23 年度付近を底にして、全体的に回復傾向が見られる点も指摘しておきたい。

2. 2 収支

鹿児島県の空港の収支状況を図表 15 に示す。鹿児島県に存する地方管理空港 7 空港については、非航空系施設の収支が公表されていない。公表されている非航空系施設収支は鹿児島空港のみであるが、黒字である。一方で、航空系施設の収支は、鹿児島空港は黒字であるものの、その他は全て赤字である。北海道の場合と同様の理由から単純比較はできないものの、県内の空港の合算では、航空系、航空系と非航空系の合算のいずれにおいても、赤字である可能性が高いと思われる。ただし、全国的な傾向と同様に、鹿児島県における地方管理空港の非航空系収入も好調であれば、航空系と非航空系の合算では赤字幅は幾分縮小する可能性もある。

2. 3 競合交通

鹿児島県は、既に述べたとおり、離島が多いことが特徴である。したがって、航空便との競合交通手段は船（フェリーあるいは高速船）に限られる。そこで、これらを競合交通としてまとめたものが図表 16 である。北海道同様、直通便のみ記載している。これによると、北海道以上に所要時間と料金に差別化が図られていることが分かる。すなわち、航空は所要時間が短いが高額、フェリーは所要時間が長いが料金が安い。一般に公共交通は一定数の機材を折り返し運転で使用するが、フェリーの片道所要時間が極めて長いため、必然的に便数も少なく、奄美、沖永良部、与論のような一部を除いては、便数は航空便がはるかに多い。鹿児島県についても、北海道同様に、ある程度の棲み分けがなされているものと考えられる。

ただし、鹿児島-屋久島、鹿児島-種子島のみは、ジェットfoilが航空便に対して競争力を持っており、この区間のみ、航空とジェットfoilの競合が生じているものと見られる。

第4章 提言

提言に先立って、これまでの流れを簡単にまとめたい。まず第1章では、我が国の空港政策の現状を概観し、①空整勘定のプール制、②航空系施設と非航空系施設の運営分離、③運営の自由度・柔軟性とコスト意識の3点を問題点として指摘した。そして、その解決方法として空港の民営化が必要との認識を示した。続く第2章では、我が国と、イギリスをはじめとする海外の民営化事例を紹介した。中でも HIAL の空港運営について、人口密度、環境等、様々な面から運営が難しいとされる地方路線、離島路線において、公的補助を受けつつも旅客数を伸ばしつつ順調な運営を行っていることを指摘した。続く第3章では、北海道と鹿児島県の空港について、航空ネットワークが道内・県内の移動に重要かつ必要不可欠な要素であること、旅客数は減少傾向にあり、厳しい運営状況であること、航空とその他の交通では棲み分けがなされていることを指摘した。

ここで、HIAL が空港を運営するスコットランド・ハイランド地方と、北海道、鹿児島県の類似点について、次の4点を指摘しておく。

① 地方空港であること

イギリスにおけるロンドン周辺、我が国における首都圏をはじめとした大都市圏と違い、人口密度、経済規模等様々な条件で不利な地方空港では、地域の魅力創造と積極的な利用者・企業の誘致が必要不可欠である。

② 当該地方内の路線が重要な意味合いを持つこと

都市圏と比較して人口は少ないながらも、当該地方やそこに住む人々にとっては、経済発展の基盤や移動の手段として、航空ネットワークが非常に重要である。特に、北海道のような広域な面積を持つ地域においては、速達性、また、ハイランド地方や鹿児島のような離島が多い地域においては、代替不可能性から、航空ネットワークの担う役割は非常に大きく、かつ必要不可欠なものである。

③ 地域内に基幹となるハブ空港を持つこと

ハイランド地方においては Inverness 空港、北海道においては新千歳、丘珠両空港、鹿児島県においては鹿児島、奄美両空港が当該地域と他地域を結ぶハブとなっている。

④ 観光客を呼び込める観光資源を持つこと

地方であるからこそその自然環境や独特の文化等、地域住民の足として以外にも、観光客を呼び込める資源を持ち、かつその呼び込みに当たっては航空ネットワークが重要な役割を果たす。

以上を踏まえて、北海道と鹿児島県の空港を民営化するに当たり、次の

2 点を提言する。

【1】 航空系施設と非航空系施設の一体運営

【2】 地域内複数空港の一括運営

航空系施設と非航空系施設の運営主体が異なることによる弊害は、既に様々な先行研究等でも指摘されているとおりである。一体運営が実現すれば、空港の実情に応じた多様な運営スタイルを取ることが可能となり、財務の強化が期待される。

そして、空港は本来、それ単体で意義があるものではなく、他空港と接続されて初めて価値を成す上、北海道や鹿児島県のように、地域内での移動と地域の経済発展において空港と航空ネットワークが果たす役割が非常に重要である地域においては、ネットワーク全体を一括して管理・運営することがより効果的である。ゆえに、地域的な特徴等において、多くの類似点を持つ HIAL の空港運営が成功していることをモデルケースとして、北海道や鹿児島県の空港においても一括運営することが望ましいと考えられる。複数一括運営には多くのメリットがある。例えば、地域的な結びつきを強めること、地域の魅力を創造し、積極的に PR していくこと、そしてこれによる利用客や企業の呼び込み、キャリアとの交渉力アップのためには、一括運営が有利であると言えよう。また、地域を面で広域的に捉えることにより、乗り継ぎの利便性、パッケージとしての路線設定等、利用者利益の向上にも繋がると考えられる。また、広域的視点から各空港の適切な役割分担を検討することは、例えば先に述べた新千歳空港と丘珠空港の役割分担のように、現在指摘されている問題に効果的な解決策を与える上でも重要である。さらに、民営化により効率的な運営へのインセンティブを与えつつ複数空港を一括で運営することにより、単独では運営が難しいような空港でも、ハブ空港をはじめとした比較的利用が見込まれる空港との内部補助により、運営していくことが可能であると考えられる³⁸。逆に、現在順調な運営がなされている空港から単独で民営化させると、空整勘定に赤字空港ばかりが残り、さらに運営が立ち行かなくなるといった悪循環に陥る可能性も考えられる。

³⁸ 第 1 章第 2 節で、空整勘定の内部補助を問題点として指摘したが、本稿では、公営のまま運営の自由度がなく、効率的運営へのインセンティブが働かない状況下での内部補助を問題としており、効率的運営が達成された上での内部補助までも否定する意図ではない。当然のこととして、内部補助が可能な体制を構築しつつも、最大限の効率性確保とキャリアや利用者の誘致といった経営努力によって、各空港が独立採算を目指すべきことは言うまでもない。また、複数空港を一括運営するとしても、企業会計原則に基づき各空港の財務諸表を作成することで、空港ごとの受益と負担の関係を明らかにすることも可能であると考えられる。

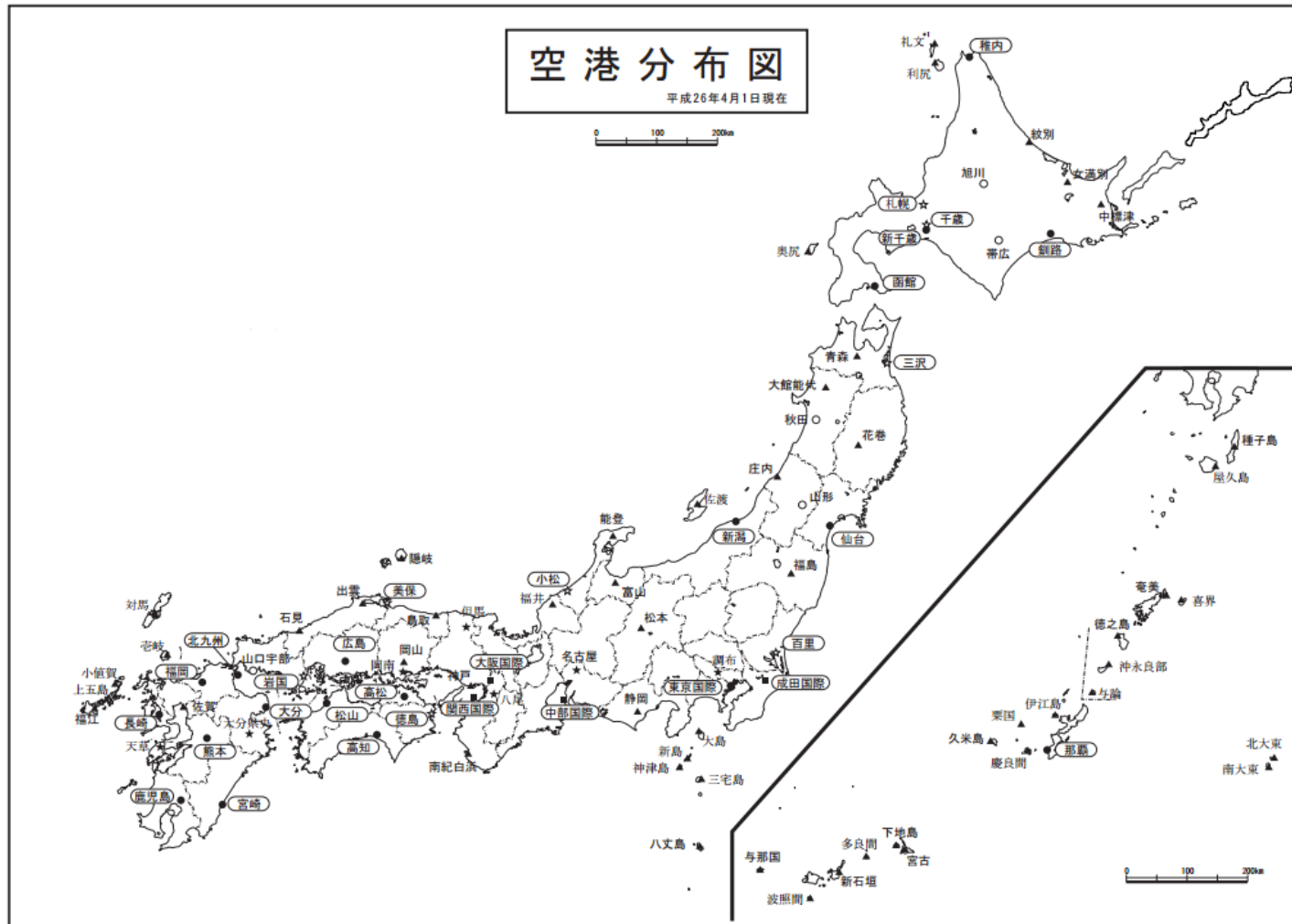
民営化に当たっては、所有そのものを民間へ移す、いわゆる「完全民営化」にこだわる必要はない。すなわち、HIALのように、公共性確保の観点から、株式を国、北海道、鹿児島県といった公的主体が所有する株式会社化や、運営権を上下一体かつ複数一括で民間に譲渡するコンセッションのような手法でも差し支えない。あるいは、公的主体の株式の保有比率を徐々に下げたり、当初コンセッションのような方法から、運営が軌道に乗った時点で所有権を移譲するといった段階的な方法を踏んでもよいだろう。もちろん、公的主体の関与については、民間の柔軟な運営を阻害することがないよう注意を要することは言うまでもない。いずれにしても、重要なことは、まずは効率性のインセンティブと運営の自由度、柔軟性、多様性を確保するため民間による運営に移行し、かつ、有利な条件で運営するためにこれを複数空港一括で行うことである。

図表 1 国内空港の種別と定義

種別	定義	空港名	
A 拠点空港	国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港	-	
①会社管理空港	拠点空港のうち、会社が設置し、及び管理する空港	成田国際、中部国際、関西国際、大阪国際	4
②国管理空港	拠点空港のうち、国が設置し、及び管理する空港	稚内、釧路、新千歳、函館、仙台、東京国際、新潟、広島、高松、松山、高知、北九州、福岡、大分、長崎、熊本、宮崎、鹿児島、那覇	19
③特定地方管理空港	拠点空港のうち、国が設置し、地方公共団体が管理する空港	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部	5
B 地方管理空港	地方公共団体が設置し、及び管理する空港	礼文、利尻、紋別、女満別、中標津、奥尻、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、能登、富山、福井、松本、静岡、神戸、南紀白浜、隠岐、鳥取、出雲、岡山、石見、対馬、壱岐、佐賀、小値賀、上五島、福江、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、伊江島、粟国、慶良間、北大東、南大東、久米島、下地島、宮古、多良間、新石垣、波照間、与那国	54
C その他の空港	「拠点空港」「地方管理空港」「公共用ヘリポート」を除く空港	調布、名古屋、八尾、但馬、岡南、大分県央、天草	7
D 共用空港	自衛隊等が設置し、及び管理する飛行場	札幌(丘珠)、千歳、三沢、百里(茨城)、小松、美保(米子)、岩国、徳島	8
合計			97

(出所) 国土交通省資料より作成

図表 2 空港分布図

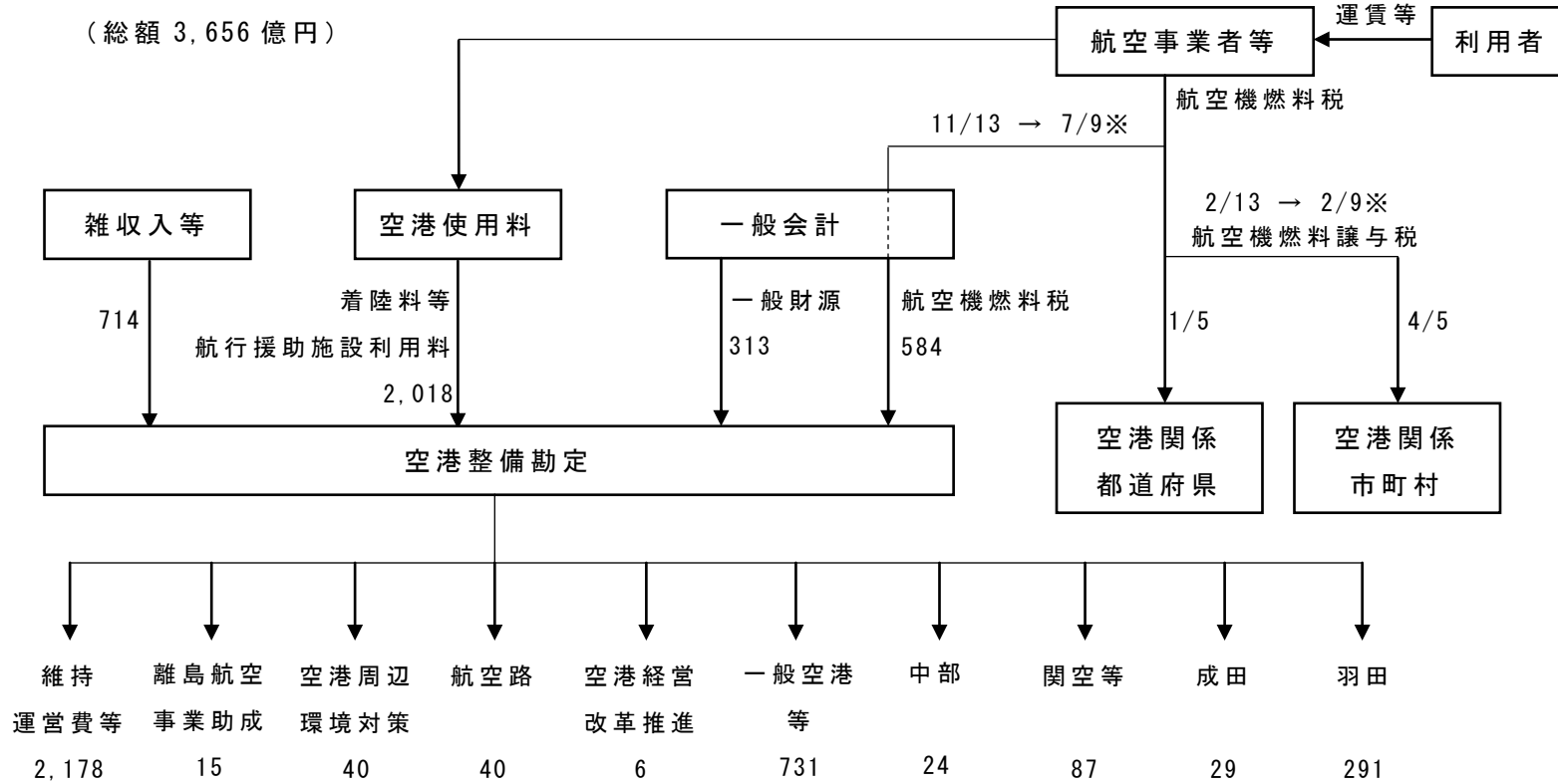


(出所) 国土交通省資料を一部加工して作成

図表 3 空整勘定の収支の仕組みと資金の流れ

平成 26 年度予算額ベース
(総額 3,656 億円)

(単位：億円)



※平成 26 年度から 3 カ年の特例措置

(出所)国土交通省平成 26 年度航空局関係予算概要、予算書等を基に作成

図表 4 空港別収支（国管理空港等のみ）

（単位：百万円）

種別	空港名	航空系施設の収支			非航空系施設の収支			合算		
		営業収益	営業損益	経常損益	売上高	営業損益	経常損益	営業収益	営業損益	経常損益
国管理	東京国際	59,006	-4,883	-9,857	167,337	4,102	611	226,343	-781	-9,246
	新千歳	7,999	1,394	2,591	45,428	1,496	684	53,427	2,890	3,275
	福岡	9,112	-4,426	-2,121	16,743	2,219	2,396	25,855	-2,207	275
	那覇	3,820	-5,942	-4,654	11,008	2,463	2,146	14,828	-3,479	-2,508
	稚内	63	-823	-789	160	23	23	223	-800	-766
	釧路	244	-918	-637	624	130	134	868	-788	-503
	函館	621	-1,229	-931	2,047	380	305	2,668	-849	-626
	仙台	1,061	-3,487	-1,070	2,054	236	313	3,115	-3,251	-757
	新潟	498	-2,458	-2,224	1,848	257	192	2,346	-2,201	-2,032
	広島	1,266	-212	-195	2,428	485	471	3,694	273	276
	高松	704	-367	-166	944	107	106	1,648	-260	-60
	松山	924	-199	161	2,013	491	532	2,937	292	693
	高知	481	-681	-428	1,133	181	191	1,614	-500	-237
	北九州	655	-891	-775	1,002	135	131	1,657	-756	-644
	長崎	1,111	-137	128	5,156	237	250	6,267	100	378
	熊本	1,252	53	259	1,831	238	319	3,083	291	578
	大分	681	-204	-109	2,738	142	128	3,419	-62	19
宮崎	1,119	-223	-23	4,303	344	294	5,422	121	271	
鹿児島	1,728	-244	103	2,514	125	223	4,242	-119	326	
その他	八尾	102	-243	-243	0	0	0	102	-243	-243
共用	札幌(丘珠)	32	-379	-367	171	6	6	203	-373	-361
	小松	1,214	686	756	2,457	321	370	3,671	1,007	1,126
	美保(米子)	201	-308	-308	350	32	36	551	-276	-272
	徳島	458	-336	-336	596	12	10	1,054	-324	-326
	三沢	88	-223	-209	195	10	14	283	-213	-195
	百里(茨城)	153	-242	-242	429	20	27	582	-222	-215
	岩国	30	-1,448	-768	78	-52	-56	108	-1,500	-824
計		94,623	-28,370	-22,454	275,587	14,140	9,856	370,210	-14,230	-12,598

注 1：千歳飛行場については、民間利用がなかったため記載していない。

注 2：八尾空港については、陸上自衛隊や国土交通省等の官庁のほか、民間事業者が利用しているが、定期航空便は就航しておらず、旅客はゼロである。

注 3：大阪国際空港については、平成 24 年 7 月より関西国際空港との一体運営として会社管理空港へ以降しているため、除外している。詳細は第 2 節第 6 項参照。

注 4：端数の処理方法が異なるため、元資料とは一部係数が一致しない。

（出所）国土交通省公表資料「平成 24 年度空港別収支」を基に作成

図表 5 会社管理空港の管理者等

成田国際空港

管理者	成田国際空港株式会社
設置根拠	成田国際空港株式会社法
形態	株式会社(特殊会社)
設立	平成16年4月1日
株主	政府100%(国土交通大臣90.01%、財務大臣9.99%)
国の関与	無利子貸付(第8条)、新株発行・代表取締役等選出・事業計画策定等の際の国土交通大臣認可(第9条～13条)、国土交通大臣の監督権・業務命令権等(第15条～16条)、債務保証(附則第15条)

中部国際空港

管理者	中部国際空港株式会社
設置根拠	商法、中部国際空港の設置及び管理に関する法律(中部国際空港法)
形態	株式会社(商法上の株式会社。ただし、中部国際空港法により、国の「指定会社」)
設立	平成10年5月1日(同7月1日より指定会社) ※中部国際空港の開港は2005年
株主	政府及び地方公共団体50%(国土交通大臣39.99%、愛知県5.87%、名古屋市2.83%、岐阜県0.66%、三重県0.66%)、三菱東京UFJ銀行3.22%、中部電力2.98%、東海旅客鉄道2.98%、トヨタ自動車2.98%、名古屋鉄道2.98% 他
国の関与	新株発行等の際の国土交通大臣認可(中部国際空港法第6条)、債務保証(第8条)、無利子貸付(第9条)、国や地方公共団体からの人的・技術的援助(第11条)、代表取締役等選出・事業計画策定等の際の国土交通大臣認可(第13条～17条)、国土交通大臣の監督権・業務命令権等(第19条～20条)、指定取消等(第21条～22条) など

関西国際空港株式会社・大阪国際空港株式会社

管理者	新関西国際空港株式会社
設置根拠	関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律
形態	株式会社(特殊会社)
設立	平成24年4月1日(同7月1日より両空港一体運用開始)
株主	政府100%(国土交通大臣91.53%、財務大臣8.47%)
国の関与	政府の全株式保有義務(第7条)、債務保証(第19条)、国や地方公共団体からの人的・技術的援助(第20条)、代表取締役等選出・事業計画策定等の際の国土交通大臣認可(第21条～25条)、国土交通大臣の監督権・業務命令権等(第27条～28条) など

(出所)各根拠法、各社財務諸表、有価証券報告書等から作成

図表 6 BAA の運営空港

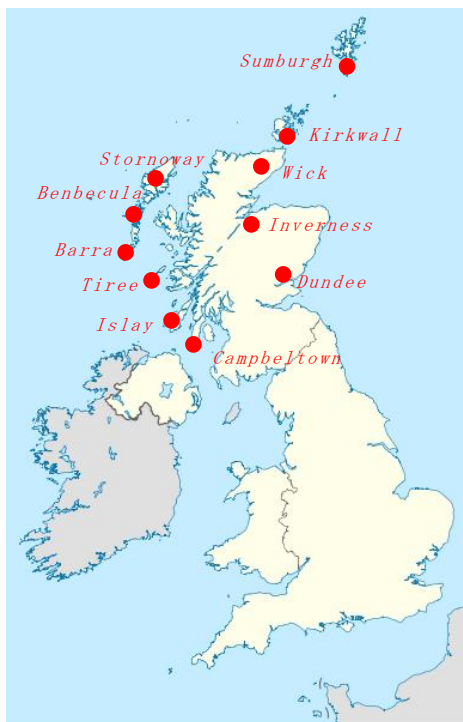
空港会社	空港名
BAA	Heathrow(ヒースロー)
	Gatwick(ガトウィック)
	Stansted(スタンステッド)
	Edinburgh(エディンバラ)
	Glasgow(グラスゴー)
	Aberdeen(アバディーン)
	7空港 ※ Southampton(サウサンプトン)

※2008 年現在



図表 7 HIAL の運営空港

空港会社	空港名
HIAL	Inverness(インバネス)
	Sumburgh(サンバラ)
	Kirkwall(カークウォール)
	Stornoway(ストーンウェイ)
	Dundee(ダンディー)
	Benbecula(ベンベキュラ)
	Islay(アイラ)
	Wick(ウィック)
	Barra(バラ)
	Campbeltown(キャンベルタウン)
	11空港 Tiree(タイリー)



図表 8 HIAL が運営する空港群の旅客状況

空港名	(人)						(%)
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	増加率 (vs2009)
Inverness	583,374	528,447	579,123	601,550	606,722	611,150	4.8
Sumburgh	139,146	139,171	142,615	148,861	209,747	262,626	88.7
Kirkwall	138,383	129,022	133,930	132,235	149,574	150,877	9
Stornoway	122,475	112,226	122,439	115,860	119,904	127,237	3.9
Dundee	72,466	70,360	61,648	54,642	27,560	22,069	-69.5
Benbecula	32,692	30,023	34,240	30,849	30,612	31,190	-4.6
Islay	26,285	24,946	25,784	21,230	25,721	27,412	4.3
Wick	21,460	22,299	24,262	24,920	33,091	27,633	28.8
Barra	10,182	10,192	10,482	11,414	9,410	10,521	3.3
Campbeltown	9,389	8,682	9,201	8,689	9,427	9,331	-0.6
Tiree	8,202	7,859	8,310	7,317	8,270	9,026	10
合計	1,164,054	1,083,227	1,152,034	1,157,567	1,230,038	1,289,072	10.7

(出所) Civil Aviation Authority *UK Airport Statistics* を基に作成

図表 9 HIAL の財政状況と補助金受給額

(単位: 1000ポンド)

Year	Turnover	Operating Cost	Operating Loss	Subsidies from Scottish Government			
				Revenue			Capital
				Operating Subsidy	RDF	ADS	
2008	17,994	36,249	-18,255	16,753	456	172	9,447
2009	16,316	33,483	-17,167	19,200	80	191	7,000
2010	16,626	34,072	-17,446	18,100	0	156	7,000
2011	17,437	33,493	-16,056	17,900	0	196	8,700
2012	17,989	34,032	-16,043	17,900	0	149	4,140
2013	19,740	34,864	-15,124	14,710	0	129	7,008

(出所) Highlands and Islands Airport Limited *Annual Report and Group Financial Statements 2008-2009 ~ 2013-2014* を基に作成

図表 10 イギリスにおける PSO の適用路線

2014.12現在

No	Airport A	Airport B	Operator	Subsidised by
1	Benbecula	Barra	NA	Western Isles Council
2	Cardiff	RAF Valley, Anglesey	Links Air Limited	Welsh Government
3	Coll	Tiree	Hebridean Air Services	Argyll and Bute Council
4	Glasgow	Barra	Loganair	Scottish Government
5	Glasgow	Campbeltown	Loganair	Scottish Government
6	Glasgow	Tiree	Loganair	Scottish Government
7	Kirkwall	Eday	Loganair	Orkney Islands Council
8	Kirkwall	North Ronaldsay	Loganair	Orkney Islands Council
9	Kirkwall	Papa Westray	Loganair	Orkney Islands Council
10	Kirkwall	Sanday	Loganair	Orkney Islands Council
11	Kirkwall	Stronsay	Loganair	Orkney Islands Council
12	Kirkwall	Westray	Loganair	Orkney Islands Council
13	Newquay	6 Airports in London	※	※
14	Oban	Coll	Hebridean Air Services	Argyll and Bute Council
15	Oban	Colonsay	Hebridean Air Services	Argyll and Bute Council
16	Oban	Tiree	Hebridean Air Services	Argyll and Bute Council
17	Stornoway	Benbecula	Loganair	Western Isles Council
18	Tingwall	Fair Isle	Directflight	Shetland Islands Council
19	Tingwall	Foula	Directflight	Shetland Islands Council
20	Tingwall	Out Skerries	Directflight	Shetland Islands Council
21	Tingwall	Papa Stour	Directflight	Shetland Islands Council
22	Dundee	London Stansted	Loganair	※

※手続中

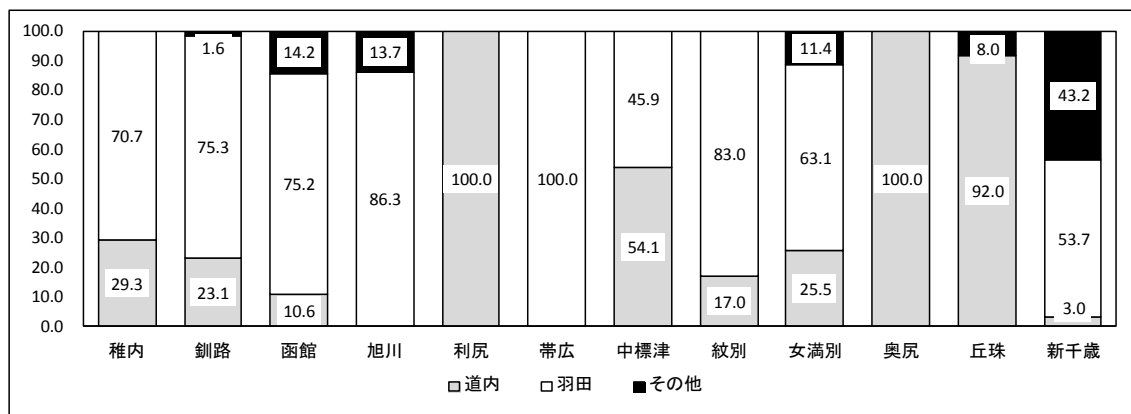
(網掛けは HIAL の空港に就航する路線)

(出所) European Commission *List of routes concerned* を基に作成

図表 11 北海道の空港の旅客数と内訳

空港名	(千人)						(%)
	20	21	22	23	24	25	増加率 (対20)
稚内	186	166	160	159	166	167	-10.2
釧路	743	691	637	560	587	631	-15.1
函館	1,536	1,383	1,396	1,279	1,347	1,458	-5.1
旭川	1,179	1,066	1,023	871	963	941	-20.2
利尻	29	28	25	22	29	35	20.7
帯広	547	520	485	493	504	526	-3.8
中標津	169	161	163	167	179	182	7.7
紋別	45	44	47	44	52	53	17.8
女満別	831	711	645	624	670	678	-18.4
奥尻	11	10	10	9	9	10	-9.1
丘珠	348	319	153	128	132	163	-53.2
新千歳	15,640	14,809	14,597	14,237	15,656	16,660	6.5
合計	21,264	19,908	19,341	18,593	20,294	21,504	1.1

(平成 25 年度)



(出所) 国土交通省航空輸送統計年報を基に作成

図表 12 北海道の空港の収支

(百万円)

地域	種別	空港名	航空系	非航空系	合算
北海道	国	新千歳	2,591	684	3,275
		函館	-931	305	-626
		釧路	-637	134	-503
		稚内	-789	23	-766
	共用	丘珠	-367	6	-361
	特定地方	旭川	-411	-	-
		帯広	0	-	-
	地方	奥尻	-216	※2	-216
		中標津	-359	15	-344
		女満別	-644	53	-591
		紋別	-335	8	-327
		利尻	-264	※2	-264
		礼文 ※1	-5	※2	-5

(注1) これらの試算方法は統一されていない。

(注2) 特定地方管理空港のみH25年度、その他はH24年度

※1 礼文空港は現在供用休止中(～平成33年)

※2 これらのターミナルビルは各自自治体が運営しているため、エアサイドに含まれる。

(出所) 国土交通省公表資料「平成 24 年度空港別収支」、および各自自治体公表資料を基
に作成

図表 13 北海道の競合交通の状況

空港A	空港B	航空					主な競合交通					
		旅客数 (人)	距離 (km)	便数 (回/日)	所要時間 (分)	料金 (円)	旅客数 (人)	距離 (km)	便数 (回/日)	所要時間 (分)	料金 (円)	手段
新千歳	女満別	172,506	354	7	45	24,000	-	359	4	320	9,390	JR
	中標津	98,699	374	3	50	24,800	-	383	1	405	7,400	夜行バス
	釧路	98,281	276	3	45	22,100	-	349	6	250	8,850	JR
	函館	60,057	160	2	35	18,800	-	319	7	210	8,310	JR
	稚内	48,948	357	2	55	24,100	-	396	3	300	9,930	JR
	利尻	18,029	368	1	50	26,300	-	-	-	-	-	-
	紋別※	8,921	319	1	50	-	-	274	4	300	4,930	都市間バス
丘珠	函館	84,982	257	6	40	18,800	-	319	7	210	8,310	JR
	釧路	48,059	282	4	45	22,100	-	349	6	250	8,850	JR
	利尻	17,414	238	1	55	24,200	-	-	-	-	-	-
函館	奥尻	10,260	176	1	30	16,100	-	-	-	-	-	-

※羽田からの乗継のみ

(注1)「-」はデータなし

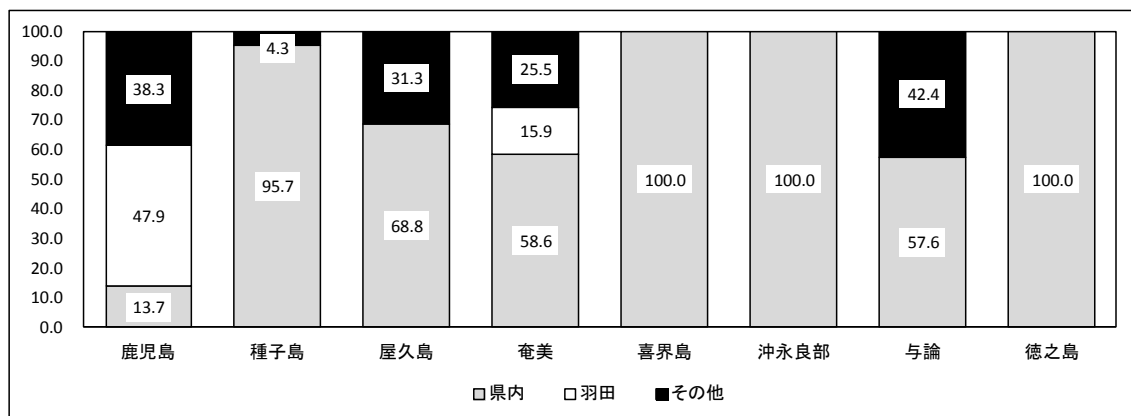
(注2)競合交通は航空便に対応する直通便のみ記載

(出所) 国土交通省航空輸送統計年報 (H25 年度)、運航各社ウェブサイト・時刻表を
基に作成

図表 14 鹿児島県の空港の旅客数と内訳

空港名	(千人)						(%)
	20	21	22	23	24	25	増加率 (対20)
鹿児島	5,106	4,685	4,517	4,162	4,442	4,765	-6.7
種子島	83	81	74	66	70	70	-15.7
屋久島	152	148	145	141	154	159	4.6
奄美	529	516	490	508	505	522	-1.3
喜界島	71	71	70	68	66	68	-4.2
沖永良部	81	82	77	79	80	80	-1.2
与論	66	59	60	58	61	65	-1.5
徳之島	141	141	145	144	143	144	2.1
合計	6,229	5,783	5,578	5,226	5,521	5,873	-5.7

(平成 25 年度)



図表 15 鹿児島県の空港の収支

(百万円)

地域	種別	空港名	航空系	非航空系	合算
鹿児島	国	鹿児島	103	223	326
	地方	種子島	-116	-	-
		屋久島	-71	-	-
		奄美	-215	-	-
		喜界	-45	-	-
		徳之島	-95	-	-
		沖永良部	-42	-	-
		与論	-49	-	-

(注1)これらの試算方法は統一されていない。

(注2) 国管理空港はH24年度、地方管理空港はH24年度

(出所) 国土交通省公表資料「平成 24 年度空港別収支」、および各自治体公表資料を基
に作成

図表 16 鹿児島県の競合交通の状況

空港A	空港B	航空					主な競合交通					
		旅客数 (人)	距離 (km)	便数 (回/日)	所要時間 (分)	料金 (円)	旅客数 (人)	距離 (km)	便数 (回/日)	所要時間 (分)	料金 (円)	手段
鹿児島	奄美	233,265	467	7	60	25,900	101,415	383	1	660	9,050	フェリー
	徳之島	120,237	560	4	70	30,100	30,180	589	1	1,140	17,380	フェリー
	屋久島	109,851	194	5	35	15,600	325,769	-	7	110	8,800	ジェットフォイル等
	沖永良部	67,051	579	3	75	33,000	13,928	659	0.5	1,320	12,340	フェリー
	種子島	66,670	181	3	40	14,200	441,327	-	7	95	7,400	ジェットフォイル等
	喜界島	31,828	467	2	80	27,300	18,722	377	1	660	9,050	フェリー
	与論	25,765	627	1	80	34,800	5,216	594	0.5	1,200	13,370	フェリー
奄美	喜界島	36,425	81	3	20	10,700	-	65	1	120	3,600	フェリー
	徳之島	23,875	181	2	35	14,900	-	109	0.5	200	2,980	フェリー
	沖永良部	7,046	204	1	40	18,900	-	145	0.5	290	4,010	フェリー
	与論	5,578	256	1	45	22,000	-	211	0.5	470	5,760	フェリー
沖永良部	与論	6,030	100	1	25	11,200	-	48	0.5	100	1,440	フェリー

(注1) 隔日運航の路線もある

(注2) 「-」はデータなし

(注3) 競合交通は航空便に対応する直通便のみ記載

(出所) 国土交通省航空輸送統計年報 (H25年度)、鹿児島県鹿児島港港勢船舶乗降人員地域別表 (H18)、運航各社ウェブサイト・時刻表を基に作成

【参考文献等】

<書籍・論文>

- ・ 斎藤貢一[2008]「転換期を迎えた空港政策－空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案－」『立法と調査』No281（2008年5月）参議院事務局企画調整室
- ・ 財団法人日本航空協会編[1992]『日本航空史<昭和戦後編>』日本航空編纂委員会
- ・ 山重慎二編著[2007]『日本の交通ネットワーク』中央経済社, pp152
- ・ 木谷直俊[2007]『航空需要の増大と航空・空港問題』広島修道大学総合研究所, pp80-83
- ・ 空港競争編集委員会編[2003]『空港競争』海事プレス社, pp50-55
- ・ 森浩、太田成昭、渡邊信夫編著[2002]『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, pp34-57, pp167-175 ほか
- ・ 阿部純哉[2014]「空港運営の新たなステージへの飛躍」みずほ総合研究所, pp1
- ・ 三角政勝[2013]「連綿と続いてきた特別会計制度の見直し－社会資本整備事業特別会計の廃止について－」『経済のプリズム』No121（2013年11月）参議院事務局企画調整室
- ・ 野田由美子[2004]『民営化の戦略と手法－PFIからPPPへ－』日本経済新聞社, pp32-33, 64-107 ほか
- ・ 野村宗訓[2009]「欧州における空港会社の戦略的展開－複数一括運営の推進を中心として－」『経済学論研』第63巻第1号
- ・ 添田慎二[2000]『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, pp33-38 ほか
- ・ 野村宗訓[2008]「イギリスにおける地方空港の発展と離島路線の維持－LCCの貢献とHIALの経営を中心として－」『運輸と経済』第68巻第11号, pp47 ほか

<官公庁・企業公表資料>

- ・会計検査院[2012]「成田国際空港株式会社の経営について」『平成 23 年度決算検査報告』, pp1283-1297
- ・会計検査院[2006]「関西国際空港の経営において、長期有利子債務の確実な償還を図り、安定的な経営基盤を確立するため、経営改善に努めることが必要な事態について」『平成 17 年度決算検査報告』, pp532-553
- ・The Competition Commission[2009] *BAA airports market investigation: A report on the supply of airport services by BAA in the UK* ”

<ウェブサイト>

- ・国土交通省
<http://www.mlit.go.jp/koku/index.html>
- ・Heathrow Airport Holdings
<http://www.heathrowairport.com/about-us/>
- ・Highlands and Islands Airports Limited
<http://www.hial.co.uk/about-us/>
- ・UK Civil Aviation Authority
<http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=80&pagetype=88&sglid=3&fld=2014Annual>
- ・European Commission
http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/pso_en.htm
- ・北海道
http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/stk/discuss_top.htm
- ・鹿児島県
<http://www.pref.kagoshima.jp/infra/port/minato/kagoshima/ko-usei/>