

地方空港の運営改善に関する一考察

Asset management strategy of local airport

室蘭工業大学工学部建設システム工学科
 室蘭工業大学大学院工学研究科建設システム工学専攻
 室蘭工業大学工学部建築社会基盤系学科
 室蘭工業大学工学部建築社会基盤系学科

○学生員 塩谷 賢平 (Yoshihei Shiotani)
 学生員 村井 祐太 (Yuta Murai)
 研究生 マバッサ ダニエル(Mabazza Daniel)
 フェロー 田村 亨 (Tohru Tamura)

1. まえがき

現在全国には98空港が設置され、既に供用が開始されている。そして、99港目として茨城空港が2010年3月より供用を開始する予定となっている。

2003年に閣議決定された社会資本整備重点計画では、「地方空港の整備に関して、新規空港の建設を抑制し、これまでの量的拡大から、ハード面・ソフト面の組み合わせや、既存空港の十分な活用を中心とする質的充実にシフトする」とある。従って、これまで量的整備を目的としてきた空港整備法、空港整備五箇年計画、空港整備特別会計については、その意義や制度そのものの見直しが検討された。2007年には、空港法が改正され、各空港が自立して採算を確保するよう要請している。また、2009年には国土交通大臣が、空港整備特別会計の見直しを宣言している。エアラインについても、国内大手航空会社である日本航空(JAL)の経営再建問題、航空自由化によるローコストキャリアの参入の可能性など、大きな問題を抱えており航空業界も大きく変化しつつある。以上を踏まえると、今後は各空港が自立して経営努力を重ね、空港機能強化に努めることが最大の課題となっており、このような背景から、現在空港の民営化や経営の効率化などの研究結果が蓄積されている。しかし、民営化や効率化に至るまでのプロセスや、その過程で生じる負の部分について言及しているものは少ない。

そこで本研究では、実際に国内において行われている事例を対象とし、調査と考察を行うことで、空港運営の効率化についての今後の課題を提起することを目的とする。

2. 地方空港の現状の整理

空港機能の維持管理には、日々の滑走路のチェック、航空灯火のチェック、警備や消防、積雪地帯に位置していれば除雪費用など、様々な経費がかかる。

航空政策研究会¹⁾の研究によれば、空港を運営する上で必要な経費の大半は、エアラインから支払われる着陸料で賄われている(表-1)。特に地方空港では、商業収入に乏しいため、エアラインから得られる収入が主な項目となる。自治体管理の空港では、運営上赤字が生じれば、その補填は各自自治体で負担しなければならず、切迫する地方財政にさらなる負担をかける。しかしながら、昨今の航空需要の低下を踏まえると、エアラインが地方空港に参入してくる可能性は少なく、むしろその空港から撤退する可能性の方が高いと言える。

空港の利便性の維持という点では、地方空港の運営はエアライン次第と言えるが、一方で自らの運営スタイルを改善することで、活路を見出していく、というオプションが存在する。

しかし、航空機の特性上、各国とも法体系などで、厳しい法規を作り管理基準や制限を設け、それに付随して責任の所在も明確にしており、上記のように制限の多い中で、新しい運営スタイルを構築するという事は容易ではない。特に空港自体を国が設置し、市などに管理を委託する形で運営している空港では、設置者である国の権限が強く設定されている場合が多い。現場での決定権、例えば運行状況(欠航など)の決定権などは、地方空港の管理事務所に与えられているものの、維持管理の仕組みなどを変更する際には、国との調整が必要となる。こうしたシステムは、地方空港に多く見られる形態である。

表-1 空港種別による収支内容 単位:100万円

	国管理空港 ^(E1)			自治体管理空港 ^(E2)
	国管理I(5)	国管理II(15)	計	
乗降客数(人)	129,978,367	33,153,810	163,132,177	14,566,058
着陸回数(回)	397,380	208,614	605,994	95,710
基本施設収入	88,170	16,383	104,553	5,971
着陸料等収入	70,603	15,097	85,700	5,542
土地建物賃付料収入	17,567	1,286	18,852	355
その他				74
基本施設支出 ^(E3)	92,949	42,212	135,161	27,474
人件費	2,730	1,774	4,504	2,592
物件費・維持管理費	24,456	20,723	45,179	9,194
土地建物借料	12,320	30	12,350	0
環境対策費	14,267	346	14,613	348
減価償却	39,176	19,338	58,514	15,341
基本施設収支	-4,779	-25,829	-30,608	-21,504
ターミナルビル収入	213,515	31,710	245,225	12,678
ターミナルビル支出	203,635	28,349	231,984	10,890
ターミナルビル収支	9,880	3,361	13,241	1,788
空港駐車場収入	5,124	1,698	6,822	0
空港駐車場支出	3,367	1,839	5,207	0
空港駐車場収支	1,757	-141	1,616	0
全体収支	6,858	-22,609	-15,751	-19,716
(参考)				
航行援助施設使用料	42,013	36,420	78,433	0

注1) 国管理I:羽田、伊丹、新千歳、福岡および沖縄の5つの空港。国管理II:国管理I以外の国管理空港。共用空港についても推計を行ったが、防衛省との収支区分が不明確であるため除外した。なお、羽田の財投への返済額を含んでいない。

注2) 自治体管理空港の利用促進費は除外した。

注3) 神戸空港と北九州空港は2005年に開港したため、2006年度のデータを使用した。

出典:航空政策研究会レポート

3. 現在の空港運営状況

3.1 海外の空港運営事例について

世界における空港の先進的な運営事例イギリスのBAAを挙げる。野村ら²⁾の研究によると、BAA(正式名称:British Airports Authority public limited company)は、旅客取扱数世界第3位のロンドン・ヒースロー空港をはじめ、利用者数国内第2位のガトウィック、第3位のスタンステッドのほか、第8位グラスゴー、第9位エディンバラ

ンバラなど巨大空港を運営すると同時に、2つの地方空港の運営も担当している。合計して、現在7つの空港を一括に運営し、旅客数約1億4,500万人、発着回数約132万回を誇る世界最大の空港運営会社である。

BAAは1965年に政府の全額出資によって設立された空港運営公団であった。しかし、1986年公益事業の民営化・規制緩和を推進するサッチャー政権の下、制定された空港法に基づき1986年8月に空港公団の資産をBAAが継承した。1987年7月株式市場に上場し、全政府保有株を売却し、完全民営化を果たした。この株式公開によって、イギリス政府は、総額12.6億ポンドの国庫収入があったと言われている。民営化後のBAAは、前身であるBritish Airports Authorityから7つの空港を受け継ぎ一括運営を行い、主に空港内のショッピングモール事業などの商業部門を強化し、生まれた利益を着陸料減額へと還元させることで、世界でも有数の着陸料を実現した。こうした企業努力もあり、BAAの時価総額は2000年ごろに60億ポンドを突破するなど、空港民営化における一番の成功例とされている。その後、2006年にスペインの建設会社Ferrovialが率いるコンソーシアムによって、BAAは買収されたが、英競争委員会は、BAA傘下の空港と他空港との競争が不十分とし、ロンドンにおいてガトウィックとスタンステッドの両方を売却、スコットランドにおいてエンディンバラとグラスゴーのどちらかを売却、合計で3空港を売却すべきとの提言を行った。この提言を受けて、2009年にガトウィック空港を日本円にして2,275億円で国際投資グループに売却し、現在は6空港を運営している。

このように海外では、様々な形態で空港が運営されており、かつ成功を収めている。

3.2 国内の空港運営事例

国内でも空港機能強化に向けた試みがいくつか実施されているが、ここでは福島空港と旭川空港を取り上げる。

(1) 福島空港

福島県では、地域住民（主に経済人）の組織が開港以前から存在し、福島の経済について活発な議論が交わされてきた。福島空港は、その中にあった空港誘致の議論がきっかけとなり、設置された経緯を持つ。

福島空港は、新幹線、高速道路といった航空競合路線が多く、交通需要における航空のポジションが定まりにくい空港であり、利用客が減少し経営状態が悪化していた。航空業界全体の不況もあり、2009年1月に日本航空（以下JAL）が全面撤退した。大手エアラインであるJALの撤退は、大きな衝撃を与え、福島空港の存続さえ危ぶまれる事態に陥った。

これを受けて、地元商工会議所が中心となり「福島空港利用促進研究会（FKS委員会）」が組織され、福島における空港機能について話し合われた。この会議には、地元経済人だけでなく有識者や、航空会社、また空港管理事務所やターミナルビルも参加していることもあり、多方面からの意見が集められ、極めて実務的かつ有益な議論が行われている。

(2) 旭川空港

旭川空港では、道内に位置する新千歳空港との兼ね合

いなど、福島空港とは競合の形態が違うものの、福島と同様、利用客の伸び悩みという問題を抱えていた。そこで旭川空港では、空港管理・運営業務を「総合維持管理業務委託」として外部への発注を行うことによって、空港運営コストの効率化を目指した。本研究では、この旭川空港における総合維持管理業務委託（以下アウトソーシング）と、駐車場の委託業務を対象として調査を実施し、調査結果を基に、効率的な地方空港の運営方法について考察する。

4. 調査結果の概要

旭川空港は、1966年に1,200m×30mの滑走路を持つ第三種空港として供用を開始し、1970年には航空灯火などの航法装置が整備され通年運航も可能となった。さらに、1980年に第二種空港に格上げされ、1982年7月にジェット化されて以降、東京便が1時間40分にまで短縮された。以降、2度の滑走路延長を行い、現在の滑走路は2,500m×60mの長さとなっている。2006年には初の定期国際線となる、韓国・ソウル便が就航された。また、2007年7月より、駐車場が有料化された。

2008年度には利用客数131万7,000人を達成し、過去最高を記録した。旭山動物園ブームによる伸びもあるが、利用しやすい空港として認知されてきている。利用客の内訳としては、全体の80%は東京からの利用客であり、観光客よりもビジネス客の方が圧倒的に多い。また、海外では台湾からの利用客が以前より多くなっている。東京からの利用が80%にのぼることを踏まえると、旭川の経済圏に大きな影響を与えている。今年度は金融不況の折りもあり利用客は減少傾向にあるが、経済がいずれ落ち着いてくると、利用客が再び伸びることが予測される。

なお、本題である旭川空港の運営改善の詳細な結果及び考察については、発表時に述べる。

5. おわりに

空港は建設・管理の時代から経営の時代に入った。これまでのわが国の地方空港は、羽田空港など大空港のイメージで経営されてきた。金融不況の影響もあってエアラインの経営は厳しく、公共性の観点から羽田路線の収益を担保にして地方の赤字路線を維持し続ける時代ではない。

地方空港の経営の要点は、

- (1) 情報の開示（透明性）
- (2) 地方自治体、ビル会社など多くの主体の一体化（複数の地方空港を運営するBAA方式もある）
- (3) 空港経営の責任者は地域住民・地元企業であるという地域化（ガバナンス）

の3点であろう。この点についても発表時にまとめる所存である。

参考文献

- 1) 航空政策研究会：今後の空港運営のあり方について、発表用資料、pp.5、2009。
- 2) 野村宗訓：欧州における空港会社の戦略展開-複数一括運営の推進を中心として-、経済学論究、第63巻・第1号、pp.119-pp.143、2009。