

研究指導 石光 真 教授

赤字空港からの脱出策

中村 香織

1. 研究の目的

平成22年3月に茨城県に百里飛行場と民間が併用して利用されるようになり茨城空港が開港した。これは日本で98番目となる空港である。しかし、現在日本国内にある58の地方空港のうち約9割となる53は赤字であると公表されている。そして、地方空港のひとつである福島空港は年々赤字額が増加し、平成22年度では赤字総額約69億円に上っている。これらの赤字を補填しているのは私たち国民の納める税金である。私たちの税金が福島空港の維持、管理、利用促進などさまざまな活動に使われていることを把握し、どのような活動に使用されるべきなのか明確にする。そして、今後取り組まれるべき利用促進活動を提案することを本研究の目的とする。

2. 福島空港の現状

2-1 利用者数

福島空港は平成4年に開港し、開港当時は国内線の定期便が札幌、名古屋、大阪の3便のみであったが、現在は国内線が札幌、大阪の2便と減少したものの上海、ソウルの2便が国際線の定期便として就航している。しかし、その利用者は平成11年度の国内線利用者70万6718人、国際線利用者5万907人の合計75万7625人が最も多く、それ以降は減少傾向にある。そして平成21年度には国内線22万6842人、国外線5万6172人と合わせて28万3014人となっている。これには、旅行需要の一巡化や定期便の本数が縮小されていることが要因であると考えられる。便数が削減されている背景には平成12年度の航空法¹の改正があり、これによって需給調整規制の廃止等が行われた。このため、航空会社の路線撤廃や参入が自由に行われるようになったことで

¹ 航空法とは国際民間航空条約の規定に沿って、航空機の安全を図り航空機の運送事業の秩序確立・発展を目的とする法律。

不採算路線の廃止・運休・減便などが行われた。

2.2 費用

表1 福島空港の費用と収入

年度	建設費	管理費	単位: 百万円			
昭和61年	30					
昭和62年	1,600					
昭和63年	3,997					
平成元年	6,052					
平成2年	8,409					
平成3年	5,572					
平成4年	860					
平成5年		434	利活用促進事業関係費	管理費 + 利活用費	使用料収入	収入 - (管理費 + 利活用費)
平成6年	80	545	434	206		-228
平成7年	4,361	693	545	351		-194
平成8年	5,640	774	693	423		-270
平成9年	9,050	682	774	436		-338
平成10年	6,028	404	682	447		-235
平成11年	2,035	454	404	470		66
平成12年		527	454	337		-117
平成13年		537	527	336		-191
平成14年		523	158	695	293	-402
平成15年		548	177	700	129	-571
平成16年		541	193	740	126	-614
平成17年		541	193	734	132	-602
平成18年		540	195	735	199	-536
平成19年		488	159	647	189	-458
平成20年		494	140	634	178	-456
平成21年		470	123	593	164	-429
平成22年		461	275	736	60	-676
平成22年		456	300	756	54	-702
累計	53,714	9,571	1,912	11,483	4,530	-6,953

出所: 日本共産党福島県議団資料を参考に中村作成

福島空港の建設は昭和61年から平成11年まで行われた。その間に使われた建設費は14年間で537億1400万円である。

また、管理費は開港時から現在までに総額95億7100万円が使用され、利活用促進事業費用は平成13年から19億1200万円が使われている。管理費と利活用促進事業関係費を合わせると総額114億8300万円が使用されているということになる。

2.3 収支

福島空港は開港以来、平成10年度まで使用料収入は増加傾向にあった。しかし、それ以降は減少し平成22年度には過去最低額である5400万円となり、1億円を下回る事態となっている。

また、収入 - (管理費 + 利用促進事業関係費) で求められる収支差額の累計は69億5300万円である。そして、平成10年度以外の収支はすべて赤字である。

3. 茨城空港の現状

3.1 概要

茨城空港は百里飛行場の別名である。航空自衛隊および在日アメリカ空軍が利用していたが、平成22年3月に官民共用の飛行場として開港した。

現在の定期便は国内線が神戸、国際線はソウルのインチョン国際空港の2便のみである。

3.2 費用

茨城空港は既存の自衛隊の飛行場を利用するため県の財政面において3つのメリットがある。

(1) 少ない全体事業費

茨城空港と同規模の空港を新設する場合の整備費は通常500億円以上かかるが、茨城空港は半分程度の事業費で整備が可能だった。

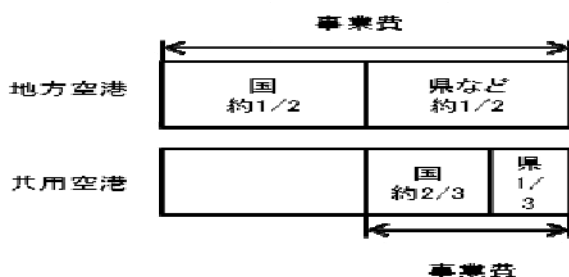
(2) 少ない県の負担費用

一般の地方管理空港の整備の場合、空港の設置者である地方公共団体の負担割合が二分の一以上になるのに比べて、国が設置する茨城空港のような共用空港の場合は費用の三分の一を負担するだけでよかった。

(3) 維持管理費は不要

一般の地方空港の場合、空港の維持管理費は地方公共団体の負担になるが国が設置・管理する共用空港の場合は県の維持管理費の負担はない。

図 同規模の空港整備事業費と費用負担



出所: <http://www.pref.ibaraki.jp/bukyoku/kuko/>
茨城空港利用促進等協議会資料を参考に中村作成

図1により、共用空港は既存の滑走路などを使用するため、事業費は同規模の地方空港の半分程度ですむということが分かる。

3.3 利用者数と需要予測

茨城空港は開港前、予想就航路線は国内線で札幌、大阪、福岡、広島、沖縄、国際線は最低でも1港以上としていた。そして、来客数は80万7000人、年間収入は4億1700万円で200万円の黒字になるとしていた。しかし、現在の国内線は神戸空港、ソウルのインチョン空港の2便であり来客数は当初予想していた需要予測の六分の一以下である。そして、茨城空港の初年度の収入予想は数千万円から1億円の見込みになる。

4. 需要予測

空港を建設するに当たって行われる需要予測は過大であることが多く、甘い需要予測の末に赤字となる空港は少なくない。

需要予測は空港の設置管理者である国や地方自治体が民間の調査機関に依頼するなどして開港や滑走路増設などの5年から10年前に行い、その後も毎年1年間の需要予測が行われている。この調査機関は国土交通省や内閣府、総務省などが調査した結果の需要データ²、社会経済データ³、交通サービス水準データ⁴を用いて需要予測モデルを構築している。

しかし、1990年代半ば以前に開港した空港はバブル期の経済指標をもとに算出されたものであったため、赤字となる空港を乱立させる結果となった。また、それ以降の空港は予想していた就航路線と実際の就航路線に差ができてしまったことで利用者数や使用料収入が減り赤字を抱えている。

そして、毎年行われる1年間の需要予測も実際の利用者数と大きく異なっている空港が多い。

² 主に旅客地域流動調査、全国幹線旅客純流動調査、航空旅客動態調査、航空輸送統計年報

³ 主に国内総生産・県内総生産(国民経済計算年報、県民経済計算年表)、夜間人口・就業者数・従業者数(国勢調査、推測人口)、集客力指数

⁴ 鉄道、リムジンバス、旅客船、自動車などによる空港までのアクセス環境

表 2 地方空港国内線の需要予測と実績(平成 20 年度)

空港名	需要予測	実績	達成率
紋別	37	5	13%
石見	51	7	13%
奥尻	7	1	15%
松本	36	6	17%
大館能代	72	13	17%
隠岐	27	5	18%
利尻	14	3	21%
福島	142	35	25%
種子島	33	9	26%
中標津	51	18	34%
佐賀	81	30	37%
神津島	5	2	37%
大島	17	7	41%
能登	39	16	41%
花巻	83	35	42%
奄美	131	56	42%
鳥取	71	31	43%
新島	5	3	49%
南大島	7	4	54%
女満別	160	88	55%
多良間	5	3	59%
沖永良部	13	9	65%
八丈島	31	20	66%
青森	145	109	75%
南紀白浜	19	15	79%
神戸	319	258	81%
宮古	126	108	85%
出雲	79	75	95%
岡山	104	123	119%
庄内	181	301	167%

単位: 万人

出所: http://www.usa-parking.com/news_100311.html
 参考に中村作成

表で示したように、平成 20 年度の福島空港の需要予測は実際の利用者大きく差があり、達成率は 25%となっている。その他の地方空港もほとんどが需要予測を実績が超えていないのが現状である。そして、実績が超えているのが岡山空港と庄内空港の 2 空港のみとなっている。このことから、需要予測は実際の利用者数と異なる場合が多いことが分かる。

開港前や滑走路増設の際に正しい需要予測データを用い、正しい需要予測を行うことが必要不可欠であるといえる。

5. 利活用促進事業

5.1 概要

福島空港利活用促進協議会は平成元年 7 月 10 日

に福島空港の効果的な利用活用を図ることを目的として設立された。会長は福島県知事であり会員は県内 60 市町村、53 企業・団体の計 116 団体。賛助会員として栃木県内 19 団体、茨城県内 5 団体が参加している。

5.2 主な事業内容

福島空港利用促進事業は 6 つに分けることができる。

(1) 福島空港広報事業

県内外で開催される各種イベントに参加し、福島空港の利便性を PR する。

(2) 広報パンフレット・広報資材の作成

各種パンフレットや広報資材を作成し、イベント等における PR 活動に利用する。また、福島空港ホームページを運営し、インターネット上での広報を実施する。

(3) 福島空港国際化推進事業

県の実施する国際定期路線交流促進活動と連携し、中国・韓国において PR 活動を行う。

(4) 福島空港路線維持・拡大事業

福島空港利活用促進事業を行う団体等への支援を実施する。また、航空会社と連携をし、路線毎に利用促進事業を実施する。

(5) 福島空港アクセス向上推進事業

エアポート乗り合いタクシー及び会津地区福島空港アクセスバス運行に支援を実施する。

(6) 航空貨物利用促進事業

上海、ソウル路線の利用拡大と関西国際空港のハブ機能の活用を図り、福島空港の国際航空貨物取扱量を促進する。

表 3 利活用促進費用⁵

年度	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	
費用	158	177	192	193	
平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
195	159	140	123	275	300

出所: 日本共産党福島県議団資料を参考に中村作成

表 3 のように福島空港では平成 13 年から利活用促

⁵ 単位は百万円。

進事業費が使われている。金額はほぼ毎年増加傾向にあり、平成22年度は過去最高額の3億円が使われている。

5.3 福島空港修学旅行利用促進事業

県は、修学旅行による福島空港の利用促進を図るために福島空港に就航する航空機を利用して修学旅行を実施する中学校、高等学校に対して予算の範囲内で補助金を交付するとして、具体的には学校等と福島空港間の貸し切りバスの借上げ費用に対する支援や国内・海外修学旅行に対する支援を行う。

補助の対象となるのは福島空港に就航する国内定期路線、国際定期路線、国内チャーター便及び海外チャーター便を利用して修学旅行を実施する福島県、山形県、栃木県の中学校や高等学校、養護学校、盲学校、聾学校、専修学校である。

平成22年度の修学旅行利用促進支援事業実績は北海道へ福島県と栃木県の学校が11校、関西へは福島県の学校が29校、韓国へ福島県の学校が5校行っている。しかし、修学旅行で飛行機を利用した県内の学校の利用度を見ると福島空港を利用していない学校の比率は中学校で31.1%、高等学校で56.8%となっている。

修学旅行生の福島空港利用への誘致は、一度に多くの利用者を増やすことにつながるため大切なビジネスのひとつである。このため、修学旅行を行う際に福島空港を利用する学校に福島空港をPRすることにより力を入れることで空港の利用者を増加させることになる。

6. 能登空港の利用促進への取り組み

福島空港が様々な利用促進事業を行っているように、他の空港でも促進協議会や自治体などを中心にあらゆる取り組みを行っている。その中でも福島空港と同じ第三種空港であり、唯一の優等生と言われている石川県の能登空港が行っている取り組みを紹介する。

能登空港は日本国内でも搭乗率保証制度を導入している数少ない空港であり搭乗率保証制度とは、空港側と航空会社とで取り決める制度である。石川県では全日空と搭乗率の7割達成を条件として提示した。そして、

達成できなかった場合には航空会社の赤字分を2億円まで石川県と自治体が補填するとして、その代わりに、もし達成できた場合には販売促進協力金をもらうとした。

表4 搭乗率保証制度

年度	平成15年	平成16年	平成17年
搭乗率	79.5%	64.6%	66.5%
目標搭乗	70%	63%	64%
平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
65.1%	65.4%	62.3%	62.2%
62%	62%	62%	62%

出所:

<http://www.noto-airport.jp/notosypher/www/index.jsp>
能登空港ホームページ掲載資料を参考に中村作成

表4で示したように、この制度を導入して以来能登空港はこれまで一度も目標搭乗率に実際搭乗率が届かなかったことはない。そして、販売促進協力金は飛行機の利用者を漆塗りや有名な輪島や加賀屋で有名な和倉温泉へと格安の値段で運ぶ“ふるさとタクシー”の赤字補填に使われている。このように、能登空港は空港の利便性を高めるために販売促進協力金を使うことで搭乗率を保っているのである。

7. 福島県における観光客の推移

7-1 国内観光客

国土交通省が実施した宿泊旅行統計調査⁶によると、この期間の福島県への国内からの宿泊旅行客数は202万3310人であり、全国で13位、東北地方では1位となっている。

表5 都道府県別の福島県宿泊者数上位10位

順位	居住地	宿泊客数	順位	居住地	宿泊客数
1	福島県	86339	6	茨城県	19089
2	東京都	50541	7	神奈川県	11803
3	宮城県	29756	8	栃木県	8046
4	千葉県	20293	9	新潟県	5944
5	埼玉県	19830	10	山形県	5152

出所: <http://www.mlit.go.jp/kankochou/index.html>
国土交通省 観光庁資料を参考に中村作成

表5を見ると、福島県に観光旅行客として訪れて

⁶ 平成19年7月から9月までの調査結果。

いるのは首都圏や隣接県が中心となっている。しかし、大阪府が2154人、北海道が823人と福島空港と定期線がある都道府県からの観光客は少ない。このことから、福島県は観光地域としての魅力はあるものの空港のPRが足りないため空港利用者数が伸ばせないということが分かる。

7-2 国外観光客

平成 19 年の 1 年間に福島県に宿泊した外国人観光客数は 10 万 382 人であり、平成 12 年の調査開始以来、初めて 10 万人を突破した。

表 6 国籍別の福島県宿泊客数⁷

順位	国籍	宿泊客数	順位	国籍	宿泊客数
1	韓国	12730	6	シンガポール	540
2	台湾	6320	7	カナダ	320
3	香港	2210	8	ドイツ	260
4	アメリカ	2200	9	オーストラリア	230
5	中国	2070	10	イギリス	220

出所: <http://www.mlit.go.jp/kankocho/index.html>
国土交通省 観光庁資料を参考に中村作成

宿泊者を国籍別にみると、韓国が全体の 43.1%を占める割合となっている。さらに、上位はアジアの国々が占めていることが分かる。また、日本国内と違い、福島空港との定期便のある地域からの観光客が多いということがわかる。このことから、今後福島県への観光客を増加させる策としてアジア各国からの旅行客を誘致することが重要であると考えられる。

表 7 地域別の福島県宿泊客数

	全体		外国人	
	人数	構成比(%)	人数	構成比(%)
県北	352285	26.9	5905	24.9
県中	213385	16.3	2166	9.2
県南	45541	3.5	341	1.4
会津	446807	34.2	13004	54.9
南会津	29871	2.3	292	1.2
相双	41067	3.1	373	1.6
いわき	178767	13.7	1588	6.7
合計(人)	1307723	100	23669	100

出所: <http://www.mlit.go.jp/kankocho/index.html>
国土交通省 観光庁資料を参考に中村作成

また、日本国内・国外に関わらず、観光客の多くが会津を訪れている。このことから、福島県を訪れる観光客は会津を観光することを目的としていることが多いということが分かる。

しかし、これらの外国人観光客は福島空港を利用するほかに新潟空港を利用している可能性がある。新潟空港は福島空港と比べて就航路線も多く、利便性が高いため新潟空港を利用し福島県に観光に来る人も少ないと予想できる。

福島空港は福島県内の有名観光地である会津までのアクセス改善などサービスの向上を図り、国外の観光客に利用してらえるような空港にならなければならない。

8. 総括

本研究の結果、福島空港の利用者を増加させ、赤字を減らすための取り組みとして改善すべき点は、利活用促進事業の見直しであると考えられる。利活用促進費用はこれまで増加し続け、平成 22 年度には過去最高額となる 3 億円が計上されているにもかかわらず、利用者数は増加することなくむしろ減少傾向にある。そこで、福島空港を活性化させるために力を入れるべきだと考えられる取り組みを挙げる。

第一に福島県を訪れる観光客の誘致である。福島県を訪れる観光客は日本国内や国外を問わず少なくない。そして、大阪や北海道、上海、ソウルなどのような福島空港との定期便がある地域からの観光客を誘致することが利用者増加のための近道である。そのため、これまでの PR 活動に加えこれらの地域へ向けた誘致活動により力を入れて取り組むべきである。そして、能登空港の例で挙げたように空港から観光地への利便性を高めることも重要である。そのため、福島空港から会津若松市へのアクセス向上など観光客に対するサービスの充実が必要である。

第二に修学旅行利用促進事業である。修学旅行客は一度に多くの利用者が見込めるため、なるべく多くの中学校・高等学校が利用することが望ましい。しかし、当然ながら旅行目的によって出発空港が異なるなど地理的・時間的な制約があるため仙台空港や新潟空港を

⁷ 国籍別宿泊客数の多い上位 10 位を抜粋。

利用することも理解できる。しかし、自分たちが生活し故郷である地に作られた空港を利用することをなるべく選択すべきである。

現在の日本は地方に数多くの赤字空港がつくられ、採算の取れない飛行機を飛ばし続けている。このような事態を改善するために最も重要なことは、空港を作る前に正しい需要予測を行い赤字空港を作らないことなのである。そして、つくられてしまった空港は、赤字を増やさないよう最善の利用促進活動を行うことである。

謝辞

本稿の執筆にあたり、お電話でご協力いただいた福島空港空港交流課の方々に心より御礼申し上げます。

参考文献・参考 URL

- 伊藤元重・下井直毅『日本の空を問う-なぜ世界から取り残されるのか』日本経済新聞出版社(2007)
猪瀬直樹『一気にわかる！空港の内幕』PHP研究所(2002)
上村敏行・平井小百合『空港の大問題がよくわかる』光文社新書(2010)
轟木一博『航空機は誰が飛ばしているのか』日経プレミアシリーズ(2009)
日本共産党福島県議団「福島空港の建設と収支」(2010)
福島空港空港交流課「平成 22 年度修学旅行利用促進支援事業実業一覧」(2010)
森功『血税空港』幻冬舎新書(2009)
<http://fkeizai.in.arena.ne.jp/kenkyujo.html> 財団法人福島経済研究所
<http://www.cms.pref.fukushima.jp/> 福島県ホームページ
<http://www.fks-ab.co.jp/> 福島空港ホームページ
<http://www.mlit.go.jp/kankocho/index.html> 国土交通省 観光庁
<http://www.noto-airport.jp/notosypher/www/index.jsp> 能登空港ホームページ
<http://www.pref.ibaraki.jp/bukyoku/kuko/info/index.html> 茨城空港利用促進等協議会