

シンポジウム

北海道の航空ネットワークの未来

平成24年3月16日、北海道大学および(株)日本政策投資銀行（以下DBJ）は、シンポジウム「北海道航空ネットワークの未来」を開催しました（後援：北海道経済連合会、(社)北海道商工会議所連合会）。

本シンポジウムでは、成長著しいLCC^{※1}の展開可能性や公民連携による空港運営の効率化の可能性、北海道の航空ネットワークを支える空港運営の現状と課題についての基調講演とパネルディスカッションが行われました。（役職は開催当時のもの）

基調講演 1

LCCの展開可能性

航空市場の動向



藤原 健治
DBJ産業調査部次長

世界の航空市場規模は、経済成長、運賃の低下、個人の可処分所得向上や機材の改善によるサービス向上等の要因により増加基調にあります。最も伸びが大きいのは経済成長著しいアジア・パシフィック域内ですが、成熟市場と目される北米、欧州でも域内航空需要は拡大しており、その

最大の要因がLCCの伸長といわれています。なお、航空機メーカーの予測では、今後20年でも新興国の経済成長等を要因として航空市場は平均5%前後伸びると見込まれています。

LCCのビジネスモデル

LCCのビジネスモデルの基本原則は、他の装置産業と同様、「できる限り少ない機材での生産規模拡大」、つまり「ピッチを詰めて1機当たりの座席数を増やす」「ポイントtoポイントによる運航頻度を上げる」こと

です。さらに、「ローコスト」実現のため、①短距離中心で機材稼働時間が長い、②単一機材の大量発注によるイニシャルコスト・整備コスト削減、③人員のマルチタスク^{※2}化等により人件費でのコスト競争力確保、などの特徴があります。

LCCの市場シェア

各国の国内航空市場規模は、アメリカが最大で第2位中国、3位ブラジル、4位日本、5位豪州となっています。ブラジルや豪州のように経済規模に比して国内航空市場規模が大きい国では、LCCのシートシェアが高い傾向にあります（ブラジル50.4%、豪州48.9%）。

また、地域別にLCCのシートシェアを見ると、北米では横ばいで成熟期に入っていますが、EU、アジア・パシフィックでは右肩上がりとなっており、全世界でも増加しています。この背景には、コスト比較において、北米のNWC^{※3}はLCCとの格差が小さくなりLCCのコスト競争力が縮小している一方、EUやアジアのNWCはLCCとの格差が大きくLCCのコスト競争力が強いことがあると考えられます。このため、アジアでのLCCのシェアは引き続き拡大が見込まれます。

LCCの導入効果

LCCの先行事例としてよく紹介される英国の業態別航空旅客推移を見ると、2007年頃までは航空旅客数は増加基調にあり、LCCの旅客数を拡大する中でNWCも一定の旅客数を維持しており、市場拡大効果が見られました。しかし、航空需要が減少に転じた2008年以降、NWCの旅客数が減少局面に入ったにもかかわらず、LCCはそうではない。つまりLCCがNWCの需要を侵食し始めていると言えます。

また、マレーシアにおいてはLCCであるエア・アジア

※1 LCC (Low-cost Carrier)
格安航空会社

※2 マルチタスク (multitasking)
同時にいくつかの仕事をすること。

※3 NWC (Network Carrier)
フルサービスで運航する航空会社。航空会社のカテゴリとしては先述のLCCのほかGBC (Global Carrier: フルフル (飾り) サービスで中長距離運航を行う航空会社) がある。

アの伸びが外国人入国者数の増加に貢献しており、LCCによるインバウンド拡大効果が見られます。

日本におけるLCCの展開可能性

私は、日本においても、LCCが定着すると思います。それは低価格サービスが供給されれば、消費者にその価格イメージが形成されるとともに、需要が拡大し、市場がそのサービスを要求するからです。低価格実現の支障となる制約要因、例えば機材整備や運行に関する規制等が想定されますが、これらは時間を要するとしても緩和の方向に進み、LCCの低価格がマーケット指標になると考えます。需要拡大に関しては、LCC就航により近場でレジャーに行っていた客層が飛行機で旅行をする傾向が既に出ています。2、3年では困難かもしれませんが、長期的にはLCCは確実に定着すると思います。

基調講演 2

新PFI法による空港民営化の可能性

～空港経営改革はどう進むか～

空港経営改革の背景・目的

平成22年5月の国土交通省の成長戦略において、航空分野が成長5分野に位置づけられ、航空自由化などとともに、空港経営改革が掲げられました。

空港経営改革が必要となっている背景には、①社会環境の変化を踏まえた「整備」から「運営」への空港政策のシフト及び整備中心の政策を支えてきた空港整備勘定にかかる債務問題等への対応、②国管理空港の航空系事業（空港本体）と非航空系事業（民間企業等が行っている空港ターミナルビルなど）の担い手が分離しているため戦略的な空港経営が困難、といった課題がありました。

今回の空港経営改革の目的は、これらの解決に向けて、①航空系事業と非航空系事業の経営一体化、②民間への運営委託ないし民営化の導入を柱として、「世界標準の空港経営」を目指した空港経営改革へチャレ

ンジする、具体的には、①航空系事業の効率的経営を通じた利用料金の低廉化・適正化→就航便数増→利用客増→飲食・物販などターミナルビル等の非航空系事業収入の増加、さらに②非航空系事業収益の向上→航空系事業の利用料金の低廉化・適正化という好循環を生み出そうということです。

海外の空港経営改革

「世界標準の空港経営」という言葉が出ましたが、海外では1987年のBAA（英国空港公団）民営化を皮切りに90年代に欧州、アジア、豪州で多数の空港が民営化されました。民営化の形態としては、①国が空港の土地や基本施設を保有・運営する会社を設立し、株式を上場して民間企業に売却する方法、②国が土地や基本施設を保有しつつ、会社を設立して運営を行わせる方法（コンセッション方式）、③国が引き続き基本施設を保有しつつ、民間に運営を委託する方法（管理委託方式）などがあります。大規模かつ多様な完全民営化が行われた英国や豪州、空港運営会社の政府による株式過半保有により緩やかな民営化を実施したフランス、公的セクターによる一定期間の株式保有により段階的民営化を行うドイツなど、個々の事情や目的により各国での取り組みは多様です。

「空港運営のあり方に関する検討会」とその内容

国土交通省成長戦略を受け、空港経営改革の具体的な進め方について検討会が設置され、私も委員として参加しました。

検討の結果、空港の課題解決に向けて、①航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進、②民間の知恵と資金の導入とプロの経営者による空港経営の実現、③空港経営に関する意見の公募と地域の視点の取り組み、④プロセス推進のための民間の専門的知識・経験の活用の四つの基本原則のもと、空港経営改革の具体的手法として、土地（場合によっては空港基本施設（滑走路、エプロン等を含む）の所有権については引き続き国に残し、航空系事業と非航空系事業を一体的に運営する権利（公共施設等運営権）を民間の空港運営主



金谷 隆正 氏
（株）日本経済研究所
代表取締役専務

体へ付与する、いわゆる「コンセッション」方式を主たる手法として想定しました。

また、「原則を守りつつ、既存のターミナルビル事業者や自治体等広範な意見募集の結果も踏まえ、その他の民営化手法を含めて検討し、空港経営の改革を実現すべき」とされ、重要な論点であった地域事情への配慮についても、最終報告に反映されました。

PFI法改正とコンセッション方式導入

PFI^{※4}は近年件数・事業費とも伸び悩み、閉塞感^{へいそく}がありました。しかし、厳しい財政状況下で今後必要となる社会資本の整備・更新に対応するためには、民間の資金や創意工夫を最大限活用することが必要であり、民間の事業機会の創出は我が国の成長にも寄与します。そこで、平成22年6月に閣議決定された国の新成長戦略では、社会資本、特にインフラ分野で施設所有は公共のまま運営は民間に任せる仕組みであるコンセッション方式の導入等を柱とするPFI制度の拡充を実施し、PFI事業規模を2020年までに10兆円以上（従来の2倍）に拡大する目標設定がされました。これを受け、23年6月にPFI法改正によりコンセッション方式が導入され、空港等に活用していくことになりました。

空港経営改革にいかに取り組みか

検討会の提言を受け、23年3月に民活空港運営法^{※5}が閣議決定され、国会で議論されます。国土交通省では夏頃に空港経営改革の実行方針を策定し、秋頃には幅広く提案を募集する方針です。

北海道には規模、役割あるいは設置・管理主体（国管理、道管理、国設置自治体管理）が異なる多様な13空港が存在しています。さらに、北海道における交通ネットワークの重要性を考えれば、北海道の各空港は、道内と本州、道内各地相互を結ぶ重要な結節点かつ地域活性化の拠点として貴重な地域資源です。空港経営改革の動きはチャンスとも言えます。30年の大計に立ち、北海道及び道内各地域にとって最善の改革プランを追求し、地域として提案をしっかりと行っていく必要と重要な意義があると思います。

※4 PFI (Private Finance Initiative)

民間の資金や経営手法・技術力を活用して公共施設などの社会資本を整備すること。PFI法の正式名称は、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。

基調講演3

北海道の航空ネットワークの課題

～北海道におけるこれからの空港政策のあり方～

国の航空政策の動向

空港法（2008年）は、「地域経済活性化その他の地域の活力の向上に資すること」を目的としていましたが、地域が自ら空港を運営する視点は弱いという印象がありました。

しかし、国交省成長戦略会議を契機に平成23～25年度に航空行政の集中改革が行われることとなり、大きな転換期を迎えています。「空港運営のあり方に関する検討会」では、運営方式の転換プロセスの随所において、地域から意見・提案を募ることを明示しています。また、23年に設置された「安全に関する技術規制のあり方検討会」では、航空安全に関する技術規制（法令・通達・運用）のあり方を見直すこととしており、競争力ある空港運営に向けた規制緩和につながることを期待されます。

このような状況を見ると、地方独自の航空・空港政策を考える土壌ができつつあり、北海道の空港のあり方について本質的な議論を始めるべき時であると考えられます。

このような状況を見ると、地方独自の航空・空港政策を考える土壌ができつつあり、北海道の空港のあり方について本質的な議論を始めるべき時であると考えられます。

「地方空港」＝「北海道の空港」が抱える課題

道内空港の利用状況を見ると、近年減少傾向にあり、国内航路線数も同様の傾向にあります。一方、道民の航空運賃支出額は全国平均に比して高く、航空機を使用する頻度が高いと推測されます。また、交通費支出に占める航空運賃の割合も高く、全国平均との格差が拡大傾向にあります。

他の地方空港も同様ですが、北海道の13空港は、空港基本施設に複数の管理主体（国管理、道管理、自治体管理）があり、各空港にはそれぞれ空港ビル事業者、駐車場運営にまた別の事業者と複雑な運営体制となっており、空港に付随して発生する様々な費用に関して



切通堅太郎 氏
（社）北海道総合研究調査会主任研究員

も多くの関係主体が関わっています。

また、地元自治体は、航空会社を呼び込むため、着陸料減免など多種多様な支援策を講じており、諸外国に比しても遜色ない支援を行っているものの、航空需要の伸びには結びついていないのが現状です。

英国の「地方空港」の運営事例

1999年から2008年までの日本の地方空港（首都圏以外の空港）と英国の地方空港（ロンドン周辺以外の空港）の利用者を比較すると、日本ではほぼ横ばいですが、英国では1.64倍に増加しています。これは既に紹介のあったLCC効果が大きく、また、地方空港における特徴ある取り組みも効果を上げています。

英国の地方空港運営の主なポイントは、①複数空港の一体的運営等による低コスト化と業務効率化、②空港事業者の積極的なLCC誘致など複数エアライン確保による活性化、③長期的かつ包括的な空港使用料金設定によるエアラインとの友好的・安定的な関係構築、④地域の「触媒」としての役割を意識した積極的な運営（対地空港との連携イベント等）などであり、日本においても参考にすべき点があります。

北海道の空港政策のあり方に向けて

北海道の空港政策を考えるには、①将来を担う若い世代を交えての検討、②地域が空港を支えるというよりも地域のためにプラスとなるような空港運営を考える、③空港運営における責任体制の明確化、④地域が自ら発信する提案主義、⑤各空港が連携して北海道地域を支えていくという視点が重要です。

その上で、空港にかかる収支等の数字の精査、投資の評価を検証し、複数空港で連携したエアラインに対するインセンティブ（誘因）の検討や長期契約、地域間で連携した周遊ルート開発など北海道独自の空港運営コンセプトを考え、北海道の自立や活性化に航空ネットワークを活用していくことが重要だと思います。



パネルディスカッション

パネルディスカッションでは、LCCの可能性、コンセッション方式導入の具体的なイメージ、北海道の航空ネットワークの可能性等を論点に議論が行われ、以下の意見（抜粋）が示されました。

藤原 LCCの定着は確実だと思いますが、航空業界は新陳代謝が活発でビジネスモデルも常に変化しておりその形態、時期は様々な可能性があります。しかし、結局エアラインはコンテンツが強い所に集まります。北海道は他地域に比べてコンテンツが豊富であり、悲観的になることはないと思います。

金谷 空港コンセッションには、空港施設部分の情報開示とリスクに対応しながら運営体制を構築できる民間の担い手形成が必要です。一方、地域の空港運営のあり方はコンセッションに限りません。地域の視点で、空港運営のあり方に知恵を絞り、空港を地域活性化の核として活用してほしいと思います。

石井 道内ネットワークにおけるLCCの可能性にぜひ期待したいが、既存エアラインもコスト削減を徹底しているものの、経営状況は厳しい。航空ネットワークの維持という観点では、既存のエアラインがどこまでLCC的経営ができるかという視点で、規制緩和に対する提言も含め地域で取り組めることを考えることも重要です。

切通 LCCには、新規路線就航による需要創出など北海道の航空ネットワークの活性化における活躍に大いに期待したい。また、地域でもエアラインが参入しやすい環境整備を行う必要があります。北海道は魅力的な地域であり、航空ネットワークの活性化による発展が期待できる。北海道から日本の航空を変えていくというくらいの気概を持って取り組んでいくべきです。



コーディネーター
石井 吉春 氏
北海道大学公共政策
大学院教授

(株)日本政策投資銀行北海道支店企画調査課)