

東アジア三カ国の不採算空港の現状と急増する 中国客需要に対する期待について

The Status Quo of Deficit Airports in Three East-Asian Countries and
Meeting the Expectations of the Increasing Population of Chinese Tourists

楊政樺¹⁾・潘江東²⁾・紙矢健治³⁾

摘要

韓国の襄陽国際空港や務安国際空港、日本の大館能代空港や石見空港、台湾の屏東空港や新竹空港などは経営困難にあり、中には襄陽空港や新竹などのように一旦は開港しながら定期便が撤退した空港もある。ここで不採算、つまり経営困難というのは、定期便が未就航、または少ないという点から判断したものであるから、そもそもポテンシャルという観点から見て、空港の誘致そのものが必要であったのかという点が議論されるべきものであろう。韓国の襄陽や務安、日本の大館や石見は、相当大きな公的資金を投入して、空港施設を建設したのに対し、台湾の新竹や屏東は、既存の空軍基地を軍民共用化することによって民間機の定期便を誘致したものであって、空港ターミナルや駐機場等の付随施設の建設だけで済んだのが特徴的であるが、本稿では台湾と日本、韓国にある不採算空港の現状を比較し、それら不採算空港がどのような状況にあるのかを検証し、それらが急増する中国人観光客の需要をどう見ているかを比較する。

キーワード：東アジア三カ国、不採算空港、定期便未就航空港、中国人観光客

Abstract

Yangyang International Airport and Muan International Airport of Korea, Odate-Noshiro Airport and Iwami Airport of Japan, and Pingtung

-
- 1) 国立高雄餐旅大学副教授兼航空暨運輸服務管理系主任兼運輸與休閒服務規画碩士學位学程主任
 - 2) 国立高雄餐旅大学副校長
 - 3) 徳山大学経済学部教授

Airport and Hsinchu Airport of Taiwan are facing difficulty in operation. Among these, Yangyang International Airport and Hsinchu Airport have suspended regular flights soon after they were open. The difficulty in operation of airport is determined by the suspension of regular flights and the low frequency of flights. Therefore, from the perspective of potential, whether it is worthwhile for these airports to solicit flights should be discussed. Yangyang International Airport and Muan International Airport of Korea, and Odate-Noshiro Airport and Iwami Airport of Japan invested a large amount of public funding to construction the airports, while Pingtung Airport and Hsinchu Airport of Taiwan utilized the existing Air Force airports and solicited regular flights based on the military-civilian dual use mode. These airports in Taiwan only needed to build the auxiliary facilities, such as terminals and parking lots. Therefore, this paper compares the deficits of the airports in Taiwan, Japan, and Korean, validates the situation of these airports, and discusses the proper responses to the increasing population of Mainland Chinese tourists.

Keyword: Three East-Asian Countries, Airports with Deficits, Airports without Regular Flights, Chinese Tourists

一、はじめに

日本と韓国では、道路や空港建設に特別会計や特定財源というようなプール制予算が使われる。日本では、国会の承認を必要とする一般予算88兆円以外に、230兆円と呼ばれる特別予算が存在し、採算を考慮せず、きわめてあまい需要予測などにに基づき、地方空港が建設されてきた⁴⁾。行政改革が言われる今日、不採算空港に対する批判も強くなっている⁵⁾。これに対し台湾の空港は一部を除き、そのほとんどが軍民共用空港であり、新竹空港や屏東空

4) 日本の不採算空港についての状況は、共同通信社「日本の地方空港の9割(90%)以上が赤字」2009年3月28日、韓国の不採算空港についての状況は中央日報(社説)「全国の「幽霊空港」と予算浪費の教訓」の内容を参照のこと。

5) 日本では特別会計の取り扱いについて議論が展開され、2009年8月30日に実施される衆議院の次期選挙の焦点となっている。共同通信社<http://www.47news.jp/kyodonews/>などの報道に基づく。

港など比較的新しい空港も既存の軍事基地を民間航空に共用させるという方法を取り、1970年代に実施された十大建設のうちの一つの項目として建設された桃園国際空港以外において、日本や韓国の地方空港のような大規模な建設を行わず、空港を確保してきた。現在、台湾では、空軍などが所管する「滑走路を有する軍事基地」において、民間航空機就航のためのターミナルビルなどの施設を併設しない個所は少ない。本稿の目的は、日本と韓国、台湾の東アジアの3カ国（以下、東アジア3カ国と略す）の空港、とりわけ地方空港の確保の過程を比較し、検証することである。

二、公共事業としての空港建設の制度的比較

赤井らは「成熟化社会を迎え、多様化したニーズに応えるため、地方が自己責任で行財政運営を効率的に行える制度に向けた改革が必要となっている。そのためには、効率的なインフラ資産の活用が不可欠で、その際、重要な要素となるインフラ資産が空港であり、地方経済を活性化させる柔軟な制度整備が必要」としている⁶⁾。これは政府が財政投融资を行うさい、その効率を上げるべきだとの主張である。日本と韓国は、特別会計によって空港が整備建設されてきたが、台湾では大規模な空港建設は1979年に開港した桃園国際空港のみで、空港への過剰な集中投資は行われなかった。また、松山や高雄といった空港は、日本統治時代に建設され、用地等にかかる投資は当然抑えることができた。これ以外の空港のほとんどは軍民共用空港であるため、空港ターミナルや駐機場等の民間航空施設に対する投資も可能な限り抑制されてきたと言っても過言ではない⁷⁾。これが台湾の優れた点であると筆者は判断する。軍事空港との共用が中心の台湾と特別会計で大規模な財政出動を行って空港を建設してきた日本と韓国は、台湾と比較すると、その問題点は多い。

6) RIETI研究報告書プロジェクト (<http://www.rieti.go.jp/jp/publications/dp/07j045.pdf>)

7) 台湾本島の滑走路を持つ空軍基地では、高雄県岡山鎮にある岡山空軍基地のみが軍民共用空港ではない。

三、保護主義的な航空政策と地方空港

東アジア3カ国では1980年代まで制度上の規制によって競争原理ではなく、きびしい現存企業に対する保護政策が加えられたため、航空会社間の競争もほとんどなかった。日本では戦後、いち早く日本航空株式会社（1951年設立）が、翌1952年には、全日本空輸（全日空と略される）も創立され、民間航空史の幕がきっておとされた。その後、1971年に整理統合された東亜国内航空が加わり、3社体制が始まってからは、国際線と国内幹線は日本航空に運航を許されたのに対し、全日空は国内幹線とローカル線、東亜国内航空はローカル線のみを運行するという住み分けが、いわゆる「航空憲法」と呼ばれる「45・47体制」によってでき、新規参入が規制されただけでなく営業範囲を分けるという航空保護政策によって、3社独占の状況が、1985年の政策転換まで続いた⁸⁾。韓国は1945年8月、日本の植民地統治から解放され、大韓民国を建国した後、1962年まで民間航空を担当する航空会社がなく、1962年に最初の航空会社である大韓航空が設立されてからは、1988年のアジアナ航空設立まで大韓航空1社の独占状態が続いた⁹⁾。台湾では、国際線と国内線を中華航空を、遠東航空などの航空会社が国内線を分け合う状況が、1989年のエバー航空設立まで続いた¹⁰⁾。1980年代まで東アジア3カ国では、政策的に非競争の状態が続き、不採算の空港は温存され、それは段階的な航空会社多社化の時代まで続くことになる。

四、東アジア3カ国の空港の概要

2008年度の日本と韓国、台湾の東アジア3カ国の経済水準は、一人当たりのGDP（国内総生産）が日本は38,559米ドル、韓国は19,504米ドル、台湾は

8) 国土交通省ホームページ「国内定期航空運送事業者の参入・運賃に係る制度の沿革」
http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/11_service/img/kisei.pdfを参照のこと。

9) 대한항공 기업정보 http://www.koreanair.com/아시아나_회사소개 <http://flyasiana.com/index.htm>

10) 紙矢健治（2008）「遠東航空の経営破綻に見る台湾の航空業界の新局面」大阪観光大学観光学研究所所報『観光&ツーリズム』第8号、大阪：大阪観光大学観光学研究所（ISSN:1347-6769）の内容を参照のこと。

17,040ドルであり、IMF（国際通貨基金）の基準によれば、いずれも先進国の水準に達したとされている¹¹⁾。当然、このような国民経済の先進国化は、自ずと業務や観光のための海外渡航、国内旅行のための航空機、空港に対する需要を高めた。このように、所得が高いとされる東アジア3カ国の首都圏に立地する空港の利用状況は世界的に見てもその需要は高い。例えば、日本では東京国際空港（羽田）が6,673万人、成田国際空港が3,548万人、韓国では仁川国際空港が2,622万人、台湾では桃園国際空港が2,170万人であり、東京首都圏の2つの国際空港の合計は1億人を超えている（表1参照）。

また、東アジア3カ国における空港の設置状況を見ると、日本が98空港、韓国が15空港、台湾が16空港となっており、いずれも人口と面積に対する密度は高い状況にある。

海外旅行の渡航の需要が高く、表2のように東アジア3カ国の出国者数は日本が1,730万人、韓国が1,160万人、台湾が867万人であり、その出国者の総人口に対する割合も、日本が13.6パーセント、韓国が23.9パーセント、台湾が37.6パーセントであり、東アジア3カ国で海外旅行に出かける人の割合が一番高いのは台湾で100人中、38人、一方、日本は一人当たりのGDPが4

表：1 東アジア3カ国の首都圏における主要空港の利用状況

都市圏名	空港名		旅客数 (年間)	発着回数	就航航空 会社数
東京首都圏	成田国際空港	NRT	3,548万人	20.0万回	74社
	東京国際空港	HND	6,673万人	28.5万回	12社
関西都市圏	関西国際空港	KIX	1,670万人	12.8万回	61社
	大阪国際空港	ITM	1,851万人	6.6万回	5社
ソウル首都圏	仁川国際空港	ICN	2,622万人	16.3万回	63社
	金浦国際空港	GNP	1,344万人	10.4万回	10社
台北首都圏	桃園国際空港	TPE	2,170万人	15.2万回	27社
	松山空港	TSA	68万人	6.8万回	13社

(注) 成田（2007）、東京（2008）、関西（2007）、大阪（2005）台湾の数値は（2007）で交通部より集めた。その他は、『エアポートガイド（2007）』や空港HPを参照し集計した。台湾の数値は中国直行便を含む。

11) IMF: World Economic Outlook Database, April 2009（2009年4月）の記述に基づく数値。

表：2 東アジア3カ国の全空港数

国名	日本	韓国	台湾
全空港数	98空港 (09)	15空港 (09)	16空港 (09)
出国者数	1,730万人 (07)	1,160万人 (06)	867万人 (06)
総人口	12,715万人	4,846万人 (07)	2,305万人 (09)
面積	377,835km ²	98,480km ²	約3,600km ²

(出所) 空港のデータについては『エアポートガイド (2007)』や国土交通省、外務省、法務省の各ホームページ、韓国は外交通商部、国土海洋部、韓国空港公社のホームページと YONHAPNEWS2008年1月2日を、台湾は交通部、内政部出国及移民署の各ホームページをそれぞれ参考にした。() は年度 (西暦) である。

万米ドルに近いにも関わらず、100人中13.6人しか海外旅行に出かけていないという意外な数値となっている¹²⁾。このような旺盛な出国需要に応える国際線の定期便が発着する空港は、日本が26空港、韓国が7空港、台湾が4空港となっている。

しかし、高い需要をもつ都市部の空港では、表3のような国際線も発着する空港があるが、国際線の発着しない地方の空港は、その経営が容易でないところが多い (表4参照)。本稿で取り上げる不採算空港とは、このような地

表：3 東アジア3カ国の国際線就航空港

国名	空港名 (空港数)
日本	成田、羽田、関西、中部、新千歳、福岡、那覇、旭川、函館、青森、秋田、仙台、福島、新潟、富山、小松、静岡、米子、岡山、広島、高松、松山、長崎、熊本、鹿児島、宮崎、大分 (26空港)
韓国	仁川、金浦、金海 (釜山)、済州、大邱、清州、務安 (7空港)
台湾	桃園、松山 (台北)、高雄、台中 (4空港)

(出所) 日本は国土交通省、韓国は国土海洋部、台湾は交通部のホームページ上の空港紹介の内容を参考にして作成した。

表：4 東アジア3カ国のその他の国内線空港数

国名	日本	韓国	台湾
空港数	72空港	8空港	12空港

(注) 離島の空港も全て含む。日本は国土交通省、韓国は国土海洋部、台湾は交通部のホームページ上の空港紹介の内容を参考にして作成した。

12) 表2の内容に基づいて、総人口 ÷ 出国者数 = 出国者の全人口における割合で求めた数値。

方空港であり、そのうち多額の税金の投入を行って建設した空港であっても、存続の危機にある空港もある。

五、東アジア3カ国の不採算空港の状況

5.1 日本の不採算空港の状況

日本の空港は全国98箇所ある。そのうち国際線の定期便が就航する空港は26ヶ所である。そのうち、成田国際空港や関西国際空港、中部国際空港についてはそれぞれの経営に関する法律によって経営会社が設けられ、2009年度現在において形式的には株式会社によって運営されている¹³⁾。これらは「形式的」とは言え、民間活力を導入し、民間の出資の比率にはばらつきがあるものの、明らかに民間主導の経営に移行している。これら大都市の国際空港、とりわけ空港法で国際空港と規定されている空港をのぞき、地方空港は、それぞれの経営状況は公表されないため、その実態はわからない。1970年度に「航空需要の増大に対処して空港の整備の促進とその運営の円滑化を図るとともに、その経理を明確にすることを目的」¹⁴⁾として「空港整備特別会計（空港整会と略される）」が創設された。¹⁵⁾1964年度には、全国の空港数は45であったが、2009年度現在では98となっているので、空港の数は2倍となった。これによりおもに新幹線、高速道路網の整備のおくれた地方の交通の利便性は格段に向上したが、1990年代初頭におけるバブル経済の崩壊や、とくに最近の傾向としての少子高齢化による影響により、地方に建設された空港の経営は、次第に苦しくなってきた。中でも、1993年開港の石見空港や1998年開港の大館能代空港や2003年開港の能登空港などは、建設されたものの所期の需要予測に反して利用者が伸びず、最も需要の見込まれる羽田（東京）線の存続をも危ぶむ状況にある。¹⁶⁾

13) 紙矢健治、黄招憲、萬光満「台湾の地方空港と日本の空港経営についての考察－日本の空港経営会社を中心に－」『2009応用外語国際学術研討会論文集』2009年7月、p167－187。高雄：国際瓊汶出版（ISBN:978－986－01－4673－8）を参照のこと。

14) 国土交通省（HP）http://www.mlit.go.jp/chosahokoku/financial/financial_13/images/07.pdf

15) 根拠となるのは空港整備特別会計法（昭和45年法律第25号）である。

表：5 空港整備特別会計の主な業務内容

業務項目	業務内容
空港の設置・管理	(1) 国が設置する空港の設置、改良、管理（直轄） (2) 国以外の者が管理する空港の設置・改良に対する助成。 (地方管理空港に対する補助など)
航空保安業務の実施	(1) 管制、情報、通信及びこれらに係る航空保安施設の保守業務 (2) 航空保安施設に対する航空機による飛行検査業務 (3) 航空保安大学の航空保安職員養成

(注) 国土交通省ホームページの内容に基づき、筆者が作成した。

路線を維持するため着陸料を大幅に割引したり、搭乗率保証をする空港もある。全体的に経営に関する情報公開も積極的ではない状況にあり、不採算空港の実態把握は難しい。その中において収支を詳細に回答した17空港のうち、15空港の赤字は合計で19億6,000万円に達した。自治体は一般会計から赤字を補てんする必要にせまられ、空港が財政負担となっていることが裏付けられている。¹⁷⁾

収支を詳細に答えた空港の中で、赤字額が最も多かったのは、秋田県の大館能代の3億3,000万円、岩手県の花巻空港3億円、長野県の松本の2億4,000万円が続いた。一方、黒字の空港は神戸のほか富山、鳥根県の出雲空港、沖縄県先島諸島の石垣空港、同じく下地島で、額は神戸空港が4億円、富山空港が4,000万円であった¹⁸⁾。しかし、個々の空港の詳細な赤字については、ほとんど公表されていない¹⁹⁾。この原因は、前述の空港整備特別会計が「プール制」の特別会計であり、各空港ごとの財務状況はほとんど非公開であるため、各空港に赤字が出た場合においては、この空港整備特別会計からの補助が補填されるために、形式的には地元の都道府県を中心とする地方公共団体による第三セクターによる株式会社経営の空港であっても、自由に使える特

16) 琉球新報、2009年3月30日。

17) 共同通信、2009年3月29日

18) 下地空港は、沖縄県宮古島市にある空港であるが、おもにパイロットの操縦訓練が行われ、2009年7月現在は民間航空の定期便の就航はない。

19) 共同通信社、2009年9月3日。

別会計がある限り、どれだけ赤字を出しても空港は倒産しないという仕組みをつくりだしている。

さらに石川県の能登空港については、全日空（ANA）の就航時において搭乗率が70パーセントをしたまわった場合、「搭乗率保障」という補助金を設けている²⁰⁾。需要に見合わない空港を建設し、その赤字を税金でまかなおうという例である。

表：6 日本の空港整備特別会計のしくみ（単位：億円）

財政投融资（786）	一般会計（820） 航空機燃料税（850）	空港使用料（2,124）	その他（1,146）
↓ 空港整備特別会計 5,726 億円 ↓			
その他 2,005 億円	空港整備事業 3,721 億円		

(注) 大和総研（HP）<http://www.dir.co.jp/>の内容から引用した。

5.2 韓国の経営困難空港について

韓国は90年代に高速道路網が、2004年にはKTX韓国高速鉄道が整備運用されはじめると、国内線の地方空港の運営がきびしくなり、まず1989年に開港した醴泉空港が2004年に廃止されたのに続き、襄陽国際空港が2002年に開港したものの、2007年7月に唯一の定期路線であったチェジュ航空の金浦線が廃止された後、定期便の就航が中止された。韓国国内には、この他に原州空港や群山空港、務安国際空港など1日に2便以下の運行便数の空港が存在し、その運営は苦しいものとなっている。

①韓国の建設破綻空港

襄陽国際空港（以下、襄陽空港と略す）は、朝鮮半島の東海岸に位置する江原道に位置する空港であるが、2009年5月現在、襄陽空港に就航する定期便はない。襄陽空港は金泳三政権当時の97年1月に建設が決定、着工された。

20) 日経ビジネス、2008年7月20日。「閉ざされた日本の空（第13回）1日2往復便の能登が元気な理由」能登空港（<http://www.noto-airport.jp/notosypher/www/info/detail.jsp?id=125>）

当時、建設交通部（現、国土海洋部）は軍民共用空港である東草空港と江陵空港を集約すれば、中国や日本から多くの観光客を招致できると主張したが、結局、襄陽空港は開港初年度に49億ウォンの赤字を記録して以来、毎年数十億ウォンから100億ウォン台の赤字を出し、期待された国際線も時々チャーター便が利用するにすぎない状況にある²¹⁾。江陵市から4時間以内でソウルに到達できる嶺東高速国道の路幅拡張や周辺道路の充実により、空港利用者が減少しはじめた。

一方、慶尚北道蔚珍に建設された蔚珍空港は、需要が見込めず開港が延期され、結局、一度も定期便が就航することなく、空港を民間操縦士を養成する飛行訓練院として使用する案が推進されることになった²²⁾。このずさんな計画は、2005年に韓国監査院が利用客の見込み数が誇張されている疑いがあり、計画を再検討すべきであると指摘したため、全体の工事の85パーセントまで進んだところで急遽建設を中止した²³⁾。

また、全羅北道の全羅北道金堤市に建設中であった金堤空港も2004年5月以来、工事が中断したままである。この空港についてもやはり監査院が利用客の見込み数に誇張の疑いがあるとして再検討を指示したため工事自体を中断している。金堤市内の建設予定地の白山面と孔徳面一帯に、480億ウォンを費やしてすでに購入した空港用地（157万平方メートル）は、地元の農家に有償で貸し出している状況にある²⁴⁾。

韓国の空港の多くは軍民共用空港であるが、一度は、地元の要望で軍事基地が民間航空が就航する空港となったものの、需要の低迷のために廃止された空港の例もある。慶尚北道醴泉郡にあった醴泉空港は、全斗煥政権時代に

21) (韓国)「中央日報」2008年11月2日国土海洋部の鄭日永(チョン・イルヨン)航空鉄道局長は31日、「政府が訓練院として使用するよう基本設備を整えた後、民間資本を誘致して運営する案を推進している」とし「具体的な案をまとめるために準備を進めている」と述べた。

22) (韓国)「中央日報」2008年11月2日着工直後の00年には韓国交通研究院が「一日の利用客が50人にすぎない」という報告書を出したためである。

23) 「朝鮮日報」2009年2月9日

24) 「朝鮮日報」2009年2月9日

表：7 建設後破綻した韓国の空港一覧

空港名	建設費	開港時期	状況
襄陽空港	3,567億ウォン	2002年開港	全定期便廃止
蔚珍空港	1,320億ウォン	開港できず	開港断念
金堤空港	480億ウォン	開港できず	建設中止
醴泉空港	386億ウォン	1989年開港	2004年閉港

(注) なお、襄陽空港は2007年7月以降全部の定期便が廃止となった後も閉港には至っていない。韓国空港公社や(韓国)「中央日報」2008年11月2日、「朝鮮日報」2009年2月9日の報道記事を参考にして作成した。

地元から選出された国会議員の運動もあり、1989年開港し、醴泉－ソウル線と醴泉－済州線などの路線が就航した。一時は空港利用者数が40万人に達したものの、中央高速国道の開通以後、利用客が急減して2004年廃止となった²⁵⁾。

②建設後における経営困難空港

一方、巨額の建設費を投じて建設したものの、やはり初期の需要予測に反し、きわめて苦しい状況にある空港も多い。務安国際空港は、韓国の西南部全羅南道務安郡に総工費3,056億ウォンをかけて2007年1月に開港した空港である²⁶⁾。2009年7月現在、アジアナ航空によるソウル（金浦）線が毎日1往復と国際線では中国東方航空による上海（浦東）線が週2往復就航しているが、この空港も利用者が所期の需要予測に反して少なく、1日平均300人ほどの状況が続いている²⁷⁾。務安国際空港の建設は、隣接する木浦空港が韓国軍の基地と共用している上、滑走路も1,600メートルと短い、また1993年7月にアジアナ航空が着陸時に墜落したことが、務安新空港建設構想が大きく前進させるきっかけになった。全羅南道の中心地である光州市近郊にある光州国際空港を務安国際空港後は新空港に集約する方針になっていたが、現在のところ光州国際空港は存続している。1日当りの就航便数が1便から2便の空港は務安だけではなく、原州空港や群山空港の2空港あり、これらの空港

25) 「朝鮮日報」2009年2月9日 空港誘致に尽力した地元選出の国会議員の名前をとって、「ユ・ハクソン空港」という通称で呼ばれた。

26) YONHAPNEWS 2007年2月16日

27) 朝鮮日報、2008年11月3日

の経営は当然厳しい状況にあることには変わらない。大邱国際空港や清州国際空港も国内線は済州線のみであり、2009年7月現在就航する便数は大邱が8便、清州が12便の状態である上、昨年まで柔軟に運行されていたチャーター便も減少し、両空港の国際線は大邱の上海（浦東）線（週5便）のみとなっている。

表：8 存続困難の状況にある空港の一覧（韓国）

空港名	開港時期	就航便数（週当り、往復）	種別
務安国際空港	2007年11月	金浦（7）、上海（2）、北京（2）	民間航空空港
原州空港	1993年1月	済州（7）	軍民共用空港
群山空港	※	済州（14）	軍民共用空港

（出所）韓国空港公社ホームページなどの内容を総合して作成した。※群山空港は1970年に1974年に一旦閉港し、1992年に再開した。

5.3 台湾の不採算空港の状況

台湾の空港の中で、純粋な民間空港は桃園、高雄、恆春だけである²⁸⁾。その他の空港は不採算の場合であったとしても、滑走路や航空管制を軍と共用しているため、例えば成田や仁川のような空港のように、空港の敷地を買収するための必要な莫大な投資は控えられた。近年整備がすすめられている台中清泉崗国際空港（以下、台中空港と略す）の例では、38億台湾元を投じて年間135万人の旅客数に対応できる空港ターミナルを2012年度を目標に建設中である²⁹⁾。台中空港の周辺人口は台中市や苗栗県、南投県、彰化県の1市3県だけでも500万人を超える³⁰⁾。現在、香港線が1日3-4往復、ホーチミン線が1日1往復、金門線が1日7往復などきわめて旺盛な需要があり、最近増加している中国直行便の就航を考慮すれば十分需要が期待でき、38億台湾元（108億円）は日本や韓国の例と比べると投資効率はきわめて高い。

28) その他に離島に緑島空港や蘭嶼空港、北竿空港、南竿空港、望安空港、七美空港の6空港も交通部民用航空局の所管空港である。

29) 中央社、2009年6月8日及び行政院院台交字第0980038918号函に基づく。

30) 内政部人口統計に基づく（内政部<http://sowf.moi.gov.tw/stat/month/list.htm>）

六、東アジア3カ国的高速鉄道の整備状況が空港経営に与える影響

東アジアにおける高速鉄道の歴史は世界的に見ても古いと言える。日本において東海道新幹線が開業した1964年10月から1981年9月にフランスTGVがパリ－リヨン間で開業するまで、時速210キロを超える高速鉄道は東アジアにのみに存在していた³¹⁾。その後、日本では山陽や東北、上越、北陸、九州などの路線が開業し、路線数も8路線（総延長2,542km）に達している³²⁾。韓国では2004年4月にKTX京釜高速線（ソウル－釜山間）が開業した後、ソウルと全羅南道の木浦や光州を結ぶKTX湖南高速線を開業した³³⁾。一方、台湾では2007年3月に台北－左営（高雄）間（339km）の営業運転を開始している³⁴⁾。東アジア3カ国では、すでに営業最高速度時速300キロの高速鉄道が開業しており、世界的に見ても西欧に匹敵する高い密度の高速交通網を

表：9 東アジア3カ国的高速鉄道の運用状況

国名	路線名	総延長 (km)	運行区間	所要時間 (最速)	開業年
日本	東海道新幹線	515.4	東京－新大阪間	2時間25分	1964
	山陽新幹線	644.0	新大阪－博多間	2時間28分	1975
	東北新幹線	593.1	東京－八戸間	2時間57分	1982
	上越新幹線	269.5	大宮（東京）－新潟間	1時間37分	1982
	北陸新幹線	117.4	高崎（東京）－長野間	48分	1997
	九州新幹線	126.8	新八代－鹿児島中央間	35分	2004
	山形新幹線	148.6	新庄－福島（東京）間	1時間53分	1992
	秋田新幹線	127.3	秋田－盛岡（東京）間	1時間31分	1997
韓国	KTX京釜高速線	423.0	幸信－釜山間	2時間40分	2004
	KTX湖南高速線	287.0	龍山－木浦（光州）間	3時間17分	2004
台湾	台湾高速鉄路	339.2	台北－左営間	1時間36分	2007

(注) 韓国KTX京釜高速線は幸信－始興分岐点までの距離を含む。KTX湖南高速線は大田操作場（253キロ）－木浦駅間に加え、長城－光州間の距離（34キロ）を加えた距離である。それぞれ、JR東日本、JR西日本、JR東海、JR九州、韓国鉄道公社（KORAIL）、台湾高速鉄道（THSR）のホームページ上の内容を総合したものである。

31) フランスTGVリヨン線の1981年9月の開業当初の最高時速は260キロであった。（TGV.com）

32) 国土交通省 白書（<http://www.mlit.go.jp/statistics/>）を参照のこと。

33) 한국철도공사（<http://www.korail.com/>）KTX部分を参照のこと。

34) 台湾高速鉄路（<http://www.thsrc.com.tw/>）会社紹介などを参照のこと。

完備する地域となっている。

日本が8路線、韓国が2路線（3系統）、台湾が1路線の高速鉄道路線を有するに至ると、それぞれ並行する航空路線に大きな打撃を与えるようになり、日本では東京（羽田）－名古屋、新潟、花巻、仙台、福井線などが、韓国ではソウル（金浦）－大邱、木浦線などが、さらに台湾では台北（松山）－台中、台南、嘉義線が廃止された。

表：10 東アジア3カ国の高速鉄道開業による影響

国名	路線名	廃止	減便
日本	東海道新幹線	羽田－名古屋、福井	※
	東北新幹線	羽田－仙台、花巻	羽田－三沢、青森
	上越新幹線	羽田－新潟	※
韓国	KTX京釜高速線	金浦－大邱	金浦－釜山
	KTX湖南高速線	金浦－木浦	金浦－光州
台湾	台湾高速鉄路	松山－台中、台南、嘉義	松山－高雄線※

(注) ※日本の東海道新幹線は、並行する路線としては東京－大阪（伊丹）空港間があったものの1994年度に関西国際空港が開港するまで、大阪（伊丹）空港は東京（羽田）線が1日10便しか確保されていなかったため、国際線が関西空港に移管された後は逆に東京（羽田）線が増便された。上越新幹線は並行する航空路線は新潟－東京（羽田）線以外なかった。韓国は韓国空港公社の内容を総合した。台湾の松山－高雄線は交通部民航局が華信航空に存続を要請し、2009年7月現在、週3便（往復）運行されている。（1月22日筆者高雄国際航空駅訪問インタビュー）

七、東アジア3カ国の高規格道路の整備が空港経営に与える影響

1964年に東アジア最初的高速道路である名神高速道路が開通すると、日本は東名高速道路など大都市圏間を結ぶ高規格道路の建設が始まった。韓国は1968年12月に京釜高速国道と京仁高速国道が部分開通、台湾では1974年7月に中山高速公路が部分開通し、高速道路時代が到来した。東アジア3カ国のうちで最も高速道路が充実しているのは韓国である。韓国は1988年にソウルでオリンピックを開催した前後に、既設の京釜高速国道（ソウル－釜山間）、京仁高速国道（ソウル－仁川間）、湖南高速国道（大田－光州間）、南海高速国道（光州－釜山間）に加え大邱－光州間に「88オリンピック高速国道」も開通させた。このころから「一日生活圈」という新語が登場し、全国が日帰り圏内となった。総面積が10万平方キロメートルに満たない国土に、2005

年度には、その総延長は2,968キロとなっている。2010年代には総延長距離は4,000キロとなる³⁵⁾。日本は法令上の高規格道路を8,983キロ有しているが、国土の総面積37万平方キロメートルであることを考慮しても、その密度は韓国ほど高くない。また、高速道路建設に対する「道路特定財源」の支出方法に批判があり、新規の路線建設に着手しにくい状況にある³⁶⁾。

表：11 東アジア3カ国の高速道路総延長

国名	日本	韓国	台湾
総延長	8,983キロ	2,968キロ	1009.26キロ (快速公路500.5)
高速道路開業時期	1964年	1968年	1974年

(注) 日本の数値は国土交通省道路局の発表のもの。韓国の数値は韓国道路公社総延長は2005年度のもの、台湾の数値は交通部高速公路局と同部公路局発表の数値を合計したもので、高速道路と快速公路の距離を合計すると1509.76キロにも及ぶ。

台湾は高速公路の総延長は1,009キロ余りであるが、その他に交通部公路局所管の快速公路が13路線共用しており、その総延長は500.5キロであり、高速公路との合計は1,509.76キロにも及ぶ。島国で国土が細長い日本では、航空会社に大きな脅威にはなっていないが、韓国では東西方向と南北方向に伸びる高速道路によってソウル－釜山間でも5時間前後で到達できる交通環境となっているため、また、台湾では台北－高雄間が4時間前後で到達できるため、並行する航空路線に少なからず影響を与えたのは言うまでもない。

八、高まる中国の観光客のインバウンドプレゼンス

これまで論述してきたように、東アジア3カ国の空港経営を取り巻く環境は、ますますさびしさを増している。少子化は東アジア3カ国の共通の問題であり、やはり、近隣諸国との観光交流を活発化する方法も真剣に検討しなければならない課題である。中国は人口が13億人を超える大国であり、日本や韓国、台湾から至近距離にある。中国国家统计局が発表した「2008年中国国民经济和社会发展統計公報」によると同年度に海外旅行のために出国した

35) 한국도로공사 (<http://www.ex.co.kr/portal/index.jsp>) を参照のこと。

36) 国土交通省 (<http://www.mlit.go.jp/road/ir/kihon/siry46.pdf>) を参照のこと。

中国人の総数は4,584万人で、前年度（2007年）に比べると14.9パーセント増加している³⁷⁾。経済成長が著しい状況が続き、2020年には1億人に達するという予測もあり³⁸⁾、また日本の観光庁は、インバウンドを2020年には延べ600万人としたいとの目標をかかげている³⁹⁾。

ニールセンによる意識調査「中国出境旅遊監測報告」によると、1年以内に海外旅行を予定している中国人観光客が行ってみたい国家（地域）は、香港が約45パーセントで1位、マカオが31パーセントで2位、台湾は27パーセントで3位であった⁴⁰⁾。大陸別の行き先では、アジアが最も多く64パーセント、次いでヨーロッパが43パーセント、大洋州が24パーセントであった。

同じニールセンの調査で、海外旅行の経験のある中国人観光客に対して行った意識調査によれば、最も満足度指数の高かったのは日本で81、次いで

表：12 12ヶ月以内に海外旅行を予定している中国公民の希望する目的地

順位	1位	2位	3位	4位	10位
行き先	香港	マカオ	台湾	日本	韓国
百分率	45%	31%	27%	19%	13%

(注) ニールセン社調査。日本はフランスと同位、韓国はドイツと同位であった。

表：13 12ヶ月以内に海外旅行予定の中国公民の行き先（大陸別）

順位	1位	2位	3位	4位	5位
行き先	アジア	欧州	大洋州	北米	南米
百分率	64%	43%	24%	20%	5%

(注) ニールセン社調査。以下、アフリカ（%）、中米（3%）の順であった。

表：14 中国人観光客の各国に対する旅行満足度

順位	1位	2位	10位
国名	日本	韓国	台湾
満足度	81	71	73

(出所) 海外旅行をした4,103人を対象に調査した。(広州日報2008年9月1日)

37) 中国新聞社（中国新聞網）、2009年2月26日

38) 中国中央広播電台（中国中央放送局）<http://jp1.chinabroadcast.cn>

39) 新華社、2009年6月30日

40) ニールセン台湾 <http://tw.cn.nielsen.com/site/news20090617.shtml>

韓国の71、台湾は10位で73であった。東アジア3カ国に対する中国人観光客の満足度は全体として高く、将来において空港を利用してさらに多くの観光客を中国から誘致できる可能性がある。

九、まとめにかえて（結論）

戦後、産業保護の観点から航空業界の住み分けや独占状態が続いた日韓両国は、最大手の航空会社が国際線などで高い利益を吸い取り続け、地方空港を結ぶローカル空港は、政府の補助を必要とする状況に陥る性質を温存しつづけた⁴¹⁾。以上の内容を見る限り、日本や韓国、台湾の3カ国では、地方空港の運営をとりまく環境がますますわるくなりつつあることが分かる。なかでも韓国の事情は深刻であり、地方空港で黒字の経営を維持しているのは釜山金海国際空港のみであった。台湾の地方空港は、ほとんどが台湾空軍の基地と併用の軍民共用空港であるため、台中や新竹、屏東といった10年以内に開港した空港もすべて既存の基地の中に民間航空のターミナルとそれに付随する施設を建設するだけであるので、その経済効率は高い。新竹はその後一旦は閉港したものの、近い将来需要が高くなった場合、再開することは十分可能である。日本の地方空港は、韓国の場合ほど深刻ではないが、大館能代や石見空港の経営不振は深刻になってきており、前述の報道の通り90パーセント以上の地方空港が赤字であることにはかわりはない。とりわけ日本では、すべての自治体が自ら経営している空港の経営状態を全面公開していない状況もあり、特別会計から損失を補填するという制度を抜本的に見直さない限り、そういう性質的が不採算空港を減少させられないという悪循環は継続していくであろう。いずれにせよ、巨費を投じて不採算空港を建設した日韓両国と軍事基地の軍民共用化を推進して地方空港を確保している台湾の状況には明らかな差がある。ただ、東アジア3カ国にとって、中国からのインバウンド需要は今後の空港経営にとって、ますますその重要度が増して行くであ

41) 最近でも日本航空は最大の航空会社で最大に規模を持つ立場でありながら、経営困難のため日本政策投資銀行など5金融機関との間で、計約1,000億円の融資契約を結んだ。毎日新聞や日本経済新聞、2009年7月1日。

ろうし、とりわけ同一言語の台湾では、中国との直航による空港の発展が待たれるところである。

参考文献

(論文・報告)

- 赤井伸郎、上村敏之、澤野孝一朗、竹本亨、横見宗樹、(2007), 「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 プロジェクト, 独立行政法人経済産業研究所, (RIETI Discussion Paper Series 07－J－045)
- 紙矢健治、黄招憲、萬光満、(2009), 台湾の地方空港と日本の空港経営についての考察－日本の空港経営会社を中心に－, 2009応用外語国際学術研究会論文集, 高雄: 国際瓊汶出版 (ISBN:978－986－01－4673－8)
- 紙矢健治、黄招憲、萬光満、(2008), 新幹線開業と航空業界路線再編に関する考察－日本新幹線と台湾高速鉄路の比較を中心に, 2008応用外語国際学術研究会論文集, 高雄: 国際瓊汶出版 (ISBN:978－986－01－4673－8)
- 紙矢健治、(2008), 遠東航空の経営破綻に見る台湾の航空業界の新局面, 大阪観光大学観光学研究所所報観光&ツーリズム, 第8号, 大阪: 大阪観光大学観光学研究所 (ISSN:1347－6769)

(専門書)

- 藤井弥太郎、中条潮、(1992), 『現代交通政策』, 東京大学出版会。
- 吉田茂、高橋望、(1995), 『国際交通論』東京: 世界思想社。
- 大久保哲夫、松尾光芳、(2000), 『現代の交通－環境、福祉、市場』, 東京: 税務経理協会。
- 関西空港調査会編『エアポートガイド』月刊同友社、2007年。

(政府機関)

- 国土交通省ホームページ <http://www.mlit.go.jp/>
 航空局 <http://www.mlit.go.jp/koku/index.html>
 道路局 <http://www.mlit.go.jp/road/index.html>
 観光庁 <http://www.mlit.go.jp/kankocho/index.html>
 法務省 <http://www.moj.go.jp/>
 独立行政法人経済産業研究所 <http://www.rieti.go.jp/jp/index.html>
 대한민국 국토해양부 <http://www.mltm.go.kr/>
 국토해양부 항공철도국 <http://aviation.mltm.go.kr/intro.do>
 한국공항공사 <http://www.gimhaeairport.co.kr/>
 한국도로공사 <http://www.ex.co.kr/portal/index.jsp>
 한국관광공사 <http://korean.visitkorea.or.kr/kor/index.kto>
 台湾交通部ホームページ <http://www.motc.gov.tw/>
 民用航空局 <http://www.caa.gov.tw/>
 高速公路局 <http://www.freeway.gov.tw/>
 公路総局 <http://www.thb.gov.tw/>
 内政部出国及移民署 <http://www.immigration.gov.tw/aspcode/info9805.asp>
 鉄道総合研究所 <http://www.tgv.com/>

TGV.com <http://www.tgv.com/>

한국철도공사 <http://www.korail.com/>

한국철도시설공단 <http://www.kr.or.kr/main.html>

関西国際空港 <http://www.kiac.co.jp/data/index.html>
(新聞)

日本経済新聞 <http://www.nikkei.co.jp/>

毎日新聞 <http://mainichi.jp/>

朝日新聞 <http://www.asahi.com/news/>

読売新聞 <http://www.yomiuri.co.jp/>

연합뉴스 <http://www.yonhapnews.co.kr/>

조선일보 <http://www1.chosun.com/>

한국일보 <http://news.hankooki.com/>

중앙일보 <http://www.joins.com/>

동아일보 <http://www.donga.com/>

中新网 <http://www.chinanews.com.cn/>

中国广播网 <http://www.cnr.cn/>