

琉球「特空」構想

慶應義塾大学
中条 潮

大きな沖縄の潜在力

- 沖縄県 人口 138万人
- 那覇都市圏 80万人
- アイスランド29万 ルクセンブルク 45万

目次

1. 琉球王国の独立

まずは、「特空化」(琉球の空の特区分化)から

2. 空港民営化による本島と主要離島の活性化

3. 遠隔地小離島“振興”策について

「振興」から「維持」への政策転換

1. 琉球王国の独立

琉球王国＝沖縄全県全産業特区のブランド名。

- ・琉球王国という歴史的独立体の万国津梁のイメージの最大限の活用。

- ・独立の気概、自立マインドの醸成

- ・グローバルゼーション経済に対応した「国」のオープン化(労働力、輸出入、資本の自由化)を日本にさきがけて行い、変化を先取りした競争対応の制度改革に挑戦！

＝日本ではできないことをやる

まずは、「空」の独立から＝航空特区構想

日本ではできないことをやる

たとえば.....

- 空港にカジノ設置
- 時差を設ける
- 自由物流基地化
- オープンスカイを先取り
- 国内線が国際線となる→外国LCCの「国内線」参入
- 空港民営化を本土にさきがけて実施

2. 空港民営化を活性化の核に

「空港を整備してもらえば地域が発展」×

という考え方ではなく、

● 「地域の自立的発展→航空需要の拡大」○

☆ 空港ビジネスの発展を地域経済独立のさきがけとする自立的な考え方が必要

世界の民営化空港数(2007年)

(グラハム『空港経営』中条潮要訳・解説、中央経済社、2010年7月)

- 上場 14
- 個別企業への売却 51+@
- 運営管理民間委託 38+@
- BOT等 12

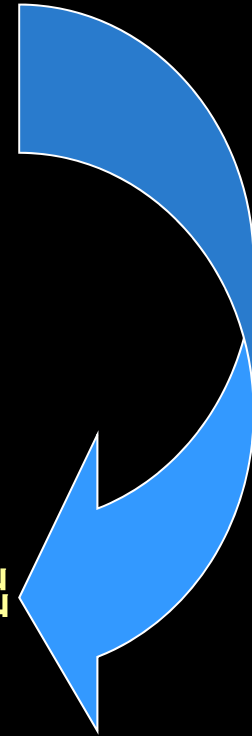
英国の空港民営化が世界に波及

- ☆ヒースロー等大規模空港(BAA(公社))を完全民営化
- ☆自治体空港＝株式会社化→民営化

多様な産業が新規参入
外資も参入

外国の空港へ進出

空港ビジネスのグローバル化が進展
これが世界に波及



英国の空港の大部分は民営

表2.5 英国主要空港の所有者（2007年現在）

空港	現行所有者	民間所有比率 (%)	民営化年
アバディーン	フェロヴィアル (BAA)	100	1987
ベルファスト・シティ	フェロヴィアル (BAA)	100	N/A
ベルファスト国際	アバーティス (TBI)	100	1994
バーミンガム	地元自治体, オンタリオ教員年金基金, ヴィクトリア・ファンド・マネジメント, 従業員持株会	51	1997
ボーンマス	マンチェスター空港	0	1995
ブリストル	マコーリー	100	1997
カーディフ	アバーティス(TBI)	100	1995
ドンカスター・ロビン・フッド	ピール	100	N/A
ダーラム	地元自治体/ピール	75	2003
イースト・ミッドランズ	マンチェスター空港	0	1993
エディンバラ	フェロヴィアル(BAA)	100	1987
エクセター	バルフォア・ビーティー	100	2007
グラスゴー	アバーティス(TBI)	100	1987
スコットランド高地島嶼地域空港群*	高地島嶼地域空港会社	0	N/A
リーズ/ブラッドフォード	ブリッジポイント	100	2007
リヴァプール	ピール	100	1990
ロンドン・シティ	AIG, GE, クレディ・スイス	100	N/A
ガトウィック	フェロヴィアル(BAA)	100	1987
ヒースロー	フェロヴィアル(BAA)	100	1987
ルートン	アバーティス(TBI)	100	1998
スタンステッド	フェロヴィアル(BAA)	100	1987
マンチェスター	地元自治体	0	N/A
ニューカースル	地元自治体, コペンハーゲン空港	49	2001
ノリッチ	地元自治体, オムニポート	80	2003
プレストウィック	インフレイティル	100	1987
サザンプトン	フェロヴィアル(BAA)	100	1961

注1：2005年度の年間旅客数50万人以上の空港について示した。ただし、*は9空港の合計が50万人以上。

2：所有者は、現在の所有者であって、必ずしも最初の民間部門所有者ではない。所有者が複数存在する場合、主要な所有者のみ示した。

出典：種々の資料に基づき原著者作成。

民営化による「儲ける意識」の向上

☆「利用者便益の向上」＝「儲けること」
儲からない＝利用者ニーズに対応していない

① 商業的マーケティングへの転換必要

(「陳情マーケティング」の限界)

空港経営はプロに任すべき→外資の積極的導入

② 空港を周辺地域も含め一体的に整備運営する必要

(外部効果の内部化・建前の外部効果の排除)

- ・航空系施設と非航空系施設の一体的経営
- ・周辺開発の空港経営との一体化

外資が運営する欧州の民営ハブ

ロンドン・ヒースロー6700万人



ブリュッセル1700万人



コペンハーゲン2000万人



那覇1500万人



- 那覇空港はアジア有数のハブ空港に成長可能
- 石垣、宮古、(久米島)は独立採算・民営化可能
- その他離島空港はコスト節約必要

那覇空港の収支(単位:百万円)

	航空系	商業系	合計
営業収入	3440	11400	14840
営業費用	8708	9712	18420
営業損益	5268	1688	3580
経常損益	4240	1302	2938

[除過去投資分]

営業収入	3440	11400	14840
営業費用	6331	9712	16043
営業損益	2891	1688	1203
経常損益	2857	1302	1555

+ 航燃税込 1000

- ・航燃税分の使用料引き上げだけで毎年収支は均衡
- ・費用1割削減すれば過去投資分も解消
- ・地代再交渉すればなお良い

北海道の空港の収支

☆函館空港(旅客数174万人)(石垣島空港に相当)

- ・過去投資分を含めない毎年の収支は、航空系と商業系あわせて**現行ですでに黒字**
- ・過去投資分を含めた場合、航空系と商業系をあわせ、かつ、燃料税分の空港使用料引き上げで黒字

☆釧路空港(旅客数80万人)(宮古島空港よりやや小)

- ・航空系と商業系をあわせたうえで、**燃料税分の空港使用料引き上げと費用1割削減で黒字**

☆稚内空港(旅客数20万人)(久米島空港よりやや小)

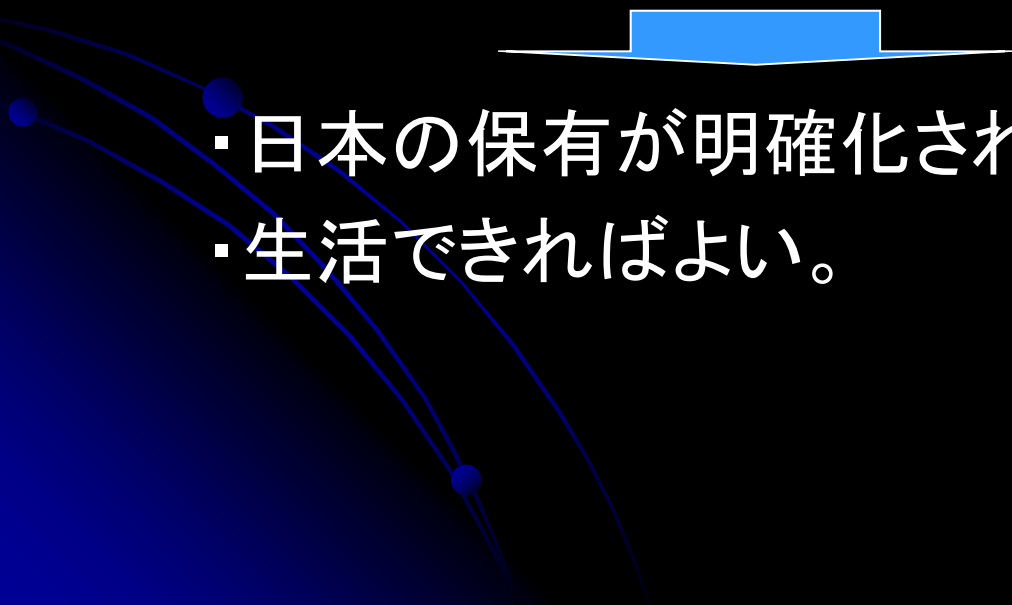
- ・航空系と商業系をあわせたうえで、**燃料税分の空港使用料引き上げと費用3割削減で黒字**

3. 振興から維持へ

～遠隔地小離島“振興”策について～

[離島補助の根拠]

- * 外部効果＝経済水域や海底資源の確保
- * 所得再分配＝所得が低く生活コストが高い

- 
- ・日本の保有が明確化されればよい。
 - ・生活できればよい。

[対応策]

①遠隔地離島は、自立可能な一定の大きさの離島以外は無理して離島振興策をとるのは非効率。ミニマムの維持に徹底。
(「格差ある発展」の容認)

②同じ補助額ならば、より高い効用(満足度)を与える手段を選べるようにすべき



個別の特定補助ではなく一括補助で
(たとえば、航空と航路は別個の補助ではなく、一括して地元を与えて選択させる。)