

◆ 民営化の評価と今後の展望

# 実現すべきは 3つの一体化

花岡伸也 東京工業大学環境・社会理工学院准教授

仙台空港の民営化、厳密には空港運営の民間委託が16年7月に開始されてから早くも1年以上が経過した。この間、タイガーエア台湾の新規就航などにより、国際線旅客数は順調に伸びている。また、ピーチ・アビエーションが仙台空港を拠点化したことにより、国内線需要も確実な増加が期待されている。

国土交通省航空局が設置し、筆者も委員を務めた「空港運営のあり方に関する検討会」が11年に提出した報告書では、航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進が第1の基本原則として提示された。これは、国が管理する滑走路、誘導路、エプロンなど空港基本施設（エアサイド）とターミナルビル（ランドサイド）の一体化を目的としたものであり、13年に制定された「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（民活空港運営法）」でも、経営一体化が民間委託の前提となっている。民間委託前後の空港運営の最大の違いがこの経営一体化であることは間違いない。一体化なくしては、将来を見据えた経営戦略を描けないからである。

仙台国際空港会社が運営を始めてから実施した重要施策の一つに、航空会社の需要変動リスク軽減を目的に今年4月に導入された空港使用料（着陸料・停留料・保安料）の新料金体系が挙げられる。これは筆者が以前から必要性を主張している「航空会社と空港の緩やかな一体化」に他ならない。緩や

かな一体化とは、資本や経営主体の統合ではなく、強力な協力関係を築くことを意味する。世界中で航空会社間や空港間の競争が激化するなか、生き残りをかけた競争力強化には両者の協力関係が不可欠となりつつある。地方空港も例外ではなく、仙台空港がこうした戦略を打ち出すのは自然な流れといえよう。経営を一体化したからこそ実施できる施策である。

## インバウンドは国内線も視野に

空港運営を委託された民間会社にとって、最も重要かつ本質的な経営方針は旅客数と貨物量を増やすことであり、その空港が持つポテンシャルを最大限活用することが当面の目標となる。その点で目を向けるべきはインバウンドだ。アウトバウンドの増加に必要なのは空港周辺地域の住民に対する施策であり、実施すべきことは当然あるものの選択肢は限られる。国際線のインバウンド需要が日本全体で急増し続けている現在、仙台空港でもそこに注力した路線誘致が効果的である。

しかし、今後も継続的な増加が確実に見込まれる空港は成田、関西、羽田、中部、新千歳、福岡、那覇の主要7空港に限られ、仙台空港の未来は決して楽観視できない。ピーチ・アビエーションが拠点空港として仙台を選んだいまこそ、国際線だけでなく国内線も含めたインバウンド旅客増加策を考

える必要がある。

人は航空輸送を利用するために空港を利用する。飛行機見学など空港そのものを目的として利用する人もいるが、ほんの一部にすぎない。インバウンド旅客数の増加に向けた最重要課題は、後背圏にある地域の魅力向上、なかでも観光地の魅力向上である。よって、空港と地域が連携した一体化が求められる。

空港と地域の一体化では、行政側の縦割りの壁を取り払うことが前提となる。特に空港担当部署と観光担当部署との互いの協力は欠かせない。近隣県との連携も不可欠だ。このような地域との連携は航空会社とともに検討・実施すべきことから、経営一体化を基本として航空会社との緩やかな一体化に基づく地域との一体化、すなわち「(経営)一体化による(航空会社との)一体化に基づく(地域との)一体化」という3つの一体化の推進が地方空港運営の民間委託の核になる。

以上のことを踏まえると、民間委託の成果は一体化の視点から評価すべきだ。仙台空港の経営一体化については、営業損失の圧縮という形で1年目から成果が出た。ただし、一体化直後の初年度に業績が改善されるのは当然ともいえる。効果は1年程度で出てくるものではないことから、現時点で仙台空港の民間委託を総合的に評価するのは非常に難しい。

ピーチ・アビエーションや他の航空会社との緩やかな一体化も、宮城県を含む東北6県との一体化も、成果が出るのは数年後となるだろう。国際貨物需要創出を目的とした「東北・食のソラみち協議会」の設立はユニークであり期待しているが、空港と地域の一体化の好事例となるかどうかは、まだわからない。評価は数年後にとっておくこととしたい。

## 近隣空港とは競争より協調

いま、高松、福岡、静岡、北海道7空港とそれぞれ段階は異なるものの、民間委託の手続きが着々と進められている。いずれの場合も、3つの一体化の推進を目標とするだけでなく、実際に実施できる

● 空港運営会社による旅客数目標 単位：万人

| 仙台空港 |          |      |      |
|------|----------|------|------|
|      | 15年度(実績) | 20年度 | 44年度 |
| 総旅客数 | 311      | 410  | 550  |
| 国内線  | 295      | 362  | 435  |
| 国際線  | 16       | 48   | 115  |
| 高松空港 |          |      |      |
|      | 15年度(実績) | 22年度 | 32年度 |
| 総旅客数 | 181      | 260  | 307  |
| 国内線  | 165      | 209  | 225  |
| 国際線  | 15       | 51   | 82   |

かどうか重要となる。域内の7空港の一体運用が予定されている北海道では、さらに複数の空港の一体化が加わり、「4つの一体化」を意識して民間委託を進める必要がある。委託後の運用の難しさは容易に想像がつく。

地方空港として注目すべきは高松空港である。優先交渉権者として選定されたコンソーシアムは、将来の旅客数について非常に大きな数値を目標に掲げている。実現するのは容易ではないだろう。そのため、香川県に魅力的な観光地はもちろんあるが、岡山県や徳島県などと連携し、広域な地域を観光資源とするアピールは欠かせない。四国地方・中国地方の周辺県はいずれも空港があることから、それらの空港との競争よりも協調を意識してポートセールスをするべきである。観光庁が認定した11の広域観光周遊ルートの中で、高松空港を含むのは「せとうち・海の道」と「スピリチュアルな島〜四国遍路〜」と2つあることから、積極的な活用を期待したい。

もう1つの地方空港である静岡空港は、羽田便がないという欠点と東京から近いという利点の両方を備えている。富士山という日本有数の観光資源を持ち、国際線のポテンシャルは大きい。

民間委託によって空港運営会社の裁量は格段に大きくなる。高松空港や静岡空港の試みが、他の地方空港のモデルケースとなるように期待したい。



### Profile

はなおか・しんや ● 1970年生まれ。94年東北大学工学部卒業、99年同大学院情報科学研究科博士課程修了。運輸政策研究所研究員、タイのアジア工科大学院助教授を経て、2007年から現職。航空・物流・途上国交通について幅広く研究を行っている。