

空港民営化の政策分析

——官民連携の将来像を考える——

野村宗訓

1. はじめに
2. 空港産業の分析アプローチ
 - 2-1 「上下一体」の意味と意義
 - 2-2 「複数一括」運営をめぐる評価
 - 2-3 空港規模・ランキングの変容
3. 空港民営化のフレームワーク
 - 3-1 民営化適用の背景
 - 3-2 空港間競争の視座
 - 3-3 公的関与の正当性
4. 空港会社のオーナーシップ
 - 4-1 欧州主要国
 - 4-2 ASEAN 諸国
 - 4-3 日 本
5. 空港ビジネスの将来課題
 - 5-1 VFR 増加と国際 LCC 誘致
 - 5-2 他国企業・ファンドの容認
 - 5-3 機材の技術革新による影響
6. 結 び

1. はじめに

空港の業務は周知の通り、航空機が離着陸する滑走路などの施設とそれに付随するサービス提供が中心となっている。1980年代以降、航空自由化の政策潮流は世界的に定着し、航空会社が収益重視という明確な戦略を追求しているために、空港は選択される立場にある。ハブ機能を果たす大規模空港のみならず、郊外や地方部に立地する空港、共用空港なども何らかの改革に着手しなければならないものの、世界的に空港改革の共通指針が存在するわけではない。各国は国土開発、交通インフラ整備、観光振興の政策を策定・更新する中で、改革の方向性を模索している。

空港運営の効率性向上を促進する目的から、「民営化」が1つのキーワードとなっているが、その具体的な手法はケースごとに異なる。現存する空港を株式会社化して、その株式を公開売却す

るのが、単純な民営化と考えられる。株式の引き受け手がない場合に、即座に業務を停止するという判断は拙速である。また、航空の民営化・自由化でも考慮されてきた国防上の判断が、一層強く求められるのも事実である。主要な業務が民間企業に委ねられたとしても、管制や CIQ（税関・出入国管理・検疫）については公的主体の関与が残ることは言うまでもない。

政府による民営化企業の株式保有や運営権譲渡によるコンセッションなど、空港民営化のタイプは多様であるが、結果的にどのような改革を実行したとしても、安全確保を前提にサービスを提供し、長期的な観点から設備を更新するためには、官民連携が不可欠となる。以下では、まず空港分析のアプローチを整理した上で、空港民営化のフレームワークを明示する。更に、現実の空港会社のオーナーシップについて他国の実態を紹介し、わが国の現状をそれらとの比較を通して評価する。最後に、空港ビジネスの将来課題を指摘し、国際的なレベルでの政策調和と官民連携による運営が求められる点を確認する。

2. 空港産業の分析アプローチ

2-1 「上下一体」の意味と意義

交通インフラの市場構造を考察する時に、「上下分離」という用語が使用されるが、どの業務を「上」と「下」に区分するかを明白にしておく必要がある。鉄道産業では、「上下一体」の組織を競争導入や費用負担軽減を目的に分離する政策がとられる。その場合、旅客列車運行部門を「上」、線路・信号・駅舎を中心とした施設管理部門を「下」と捉え、車両リース部門を独立的に「中」とみなすことがある。鉄道と同様に考えると、航空会社を「上」、空港会社を「下」、航空機リース会社を「中」と理解することができる。しかし現実には、航空会社と空港会社が一体となっているケースはほとんど存在せず、両者は分離されているのが一般的である。

空港会社だけに注目すると、更に「上下分離」なのか「上下一体」なのかを区分できる。「上」にあたるのはレストランやテナントの入ったターミナルビル、パーキングなどの商業施設であり、「下」に相当するのが滑走路や誘導路、エプロンなどの基本施設である。「上」から得られる非航空収入は規制を受けていない業務の料金から得られるものであるのに対して、「下」の航空収入は空港施設利用料を中心とする規制部門の料金に基づくものである。「上下一体」が実現されていれば、両部門の利益最大化を達成する戦略が採用できる。逆に「上下分離」状態の下では、空港経営の一貫性が保てないので、収益悪化に陥る危険性がある。

空港を1つの事業体として評価するためには、基本施設と商業施設を統合した組織の収支状況を把握する必要がある。空港施設利用料の設定にあたって、基本施設に要した費用に基づき利用料金を算出するのが経済学的には合理性に適っている。しかし、近隣空港との競争を意識して割安な利用料を提示しなければならない場合には、商業施設の利益からの補填を前提に、料金を引

き下げることができる。これは異なる需要層の内部相互補助にあたるが、現実の競争に弾力的に対応する上で正当化されている。

2-2 「複数一括」運営をめぐる評価

「上下一体」は1つの空港の基本施設と商業施設が統合されているかを問題にするが、1つの空港が単独で運営されているのか、別の空港とともに「複数一括」によって運営されているのかという点も重要である。途上国などで主要空港が国有企業として一括管理されるケースは多いが、それは政府主導であるために戦略的な行動を展開することはほとんどない。それに対して、航空自由化に伴い収益改善を意図して株式会社化された空港会社は、M&Aに基づきシナジー効果を発揮できるような「複数一括」運営を実行している。エアラインに弾力的な条件を提示できる点、資材調達や保険契約で強い交渉力を発揮できる点でメリットがある反面、空港の転売など再編成が起りやすい状況が生まれる。

どのような経緯で複数空港を一括的に運営することになったのかは、下記のような要因に分けられる¹⁾。

- ① 過去に国有企業として維持されてきた空港が株式会社形態へ移行後も、そのまま複数空港として一括運営されるタイプ。
- ② 過疎地域やリゾート地において一括運営によって航空サービスの充実を図ろうとするタイプ。これは地理的に近接した空港が協力を深めるタイプである。過疎地域では政府や自治体が、リゾート地にはキャリアが関与することが多い。
- ③ ノウハウの共有化やコスト削減による効率的経営を目的として、複数空港を積極的に運営するタイプ。このタイプでは戦略的なパートナーとなり得る空港を探すことが重要であり、地理的に近接した空港に限定されることはない。
- ④ 空港の所有者が株式売買を通して、結果的に複数空港を保有することになるタイプ。特に、年金基金や投資ファンドは転売を繰り返すので、このタイプに相当する。空港間での実質的な協力関係は希薄であり、空港会社にとっても経営上のメリットは必ずしも大きいとは言えない。

「複数一括」を通して市場支配力を持った空港会社が誕生する可能性があるため、利用者の便益を損なうような行動がとられていないか、近隣空港との競争が阻害されていないかという競争政策上の判断が求められる。空港間競争については後述するが、利用者便益や競争制限に関して、何を基準に判断するかは難しい。例えば、空港の利用者には航空会社と旅客が含まれる。航空会社が国内キャリアか他国キャリアなのか、競争促進上、育成すべきLCCなのかなどが論点にな

1) 石田・野村（2014）94頁。

る。また、旅客についてはインバウンドとアウトバウンドの違いなども視野に入れる必要がある。

2-3 空港規模・ランキングの変容

空港の規模を比較する場合に、滑走路長と本数、敷地面積、ターミナルビルの容積、ゲート数など、多様な尺度が利用可能であるが、一般的には年間の航空機着陸回数と乗降客数が使用される。航空自由化が推進される以前には、空港のランキングが大きく変動することは稀であった。ところが、自由化以降には欧米やASEANを中心に多数のLCCが創設され、新たな需要を開拓して旅客数を増大させているために、急速な勢いで空港規模が変動する現象が見られる²⁾。

LCCの特徴として費用削減行動に基づき過剰なサービスをしない点があげられるが、機材や空港の利用に関しては、主に以下のような行動をとる点が共通している。

- ① 使用機材を特定の機種に絞り込み、メンテナンス費用を抑える。
- ② ボーイング B737やエアバス A320などの中型機で高い搭乗率を維持する。
- ③ 定時運航のできるセカンダリー空港や地方空港を利用する。
- ④ 折り返しに要する時間を30分程度に抑え、機材の利用頻度を高める。
- ⑤ 4時間以内の路線を中心に2地点間の運航を行い、乗り継ぎ便の手配をしない。

自由化以前に独占的な地位を保持してきたレガシーキャリアも、LCCの出現によって効率性改善に努め、利益追求型の経営に転換しているものの、利用者の乗り換え便を手配するサービスを重視するので、基本的に都心部の主要空港に拠点を置いている。それとは対照的に、LCCは郊外に立地しているセカンダリー空港や地方空港を活用する傾向が強い。主要空港は混雑現象が起きているので、後発のLCCが発着枠を獲得するのは難しい。更に、離着陸に遅延が伴い、定時運航が維持できなくなる可能性が高い。LCCは多頻度運航で収益増加を狙うので、混雑空港を避けてセカンダリー空港と地方空港に就航することが多い。

LCCの路線開設により空港の収支が大きく改善されることもあれば、逆に撤退が決まると大打撃を受けることもあり得る。空港産業の分析を進める第1ステップとしては、空港別に乗降客数の動向を時系列で把握することが不可欠となる。それに加えて、レガシーキャリアとLCCの就航会社数、国際線・国内線の比率、定期便・チャーター便の内訳などに関する詳細なデータがあれば、今後の空港改革の方向性を見出すことが容易になる。

2) LCC台頭による航空市場の変化については、塩見・小熊(2016)第2章～第4章が詳しい。

3. 空港民営化のフレームワーク

3-1 民営化適用の背景

公的組織の民営化の主たる目的は、民間企業への市場開放と経営の効率向上があげられる。民営化を実行する政府は株式売却額の獲得を狙っているが、これは一過性の現象であり、売却額極大化を目的視することは政策遂行上、不適切である。市場開放によって、他国企業やファンド・年金基金のような多様な組織が関与することになる。航空と同様に空港は国防という観点から政府の判断が及ぶ、災害対応時に公共目的で使用されることもある特殊な施設である。しかし、その特殊性に固執しすぎると、閉鎖的な体質により観光や MICE（企業等の会議・研修旅行・国際会議・展示会）の振興が妨げられてしまう。

先進国における空港のほとんどが軍事目的で使用してきた飛行場を、民間航空の定期便が発着する空港に転換した歴史を持っている。その点からは民営化の適用が矛盾するようにも見えるが、航空自由化以降、空港が選ばれる時代に入り、着実に投資を継続する必要性が高まってきた。航空機の技術革新と歩調を合わせて、多額の費用をかけて施設改善の設備投資を行うだけでなく、利用者に対しても魅力あるサービスを提供するためにターミナルビルやパーキングの拡充も重視されている。

株式売却やコンセッションによる民営化で資金を動かす企業にとって、利益創出の期待できる将来性のある空港は限られる。都心部に立地する大規模空港が投資先としては魅力を持つが、それらを民間企業の手に乗せるだけで健全な空港改革を実行したことにはならない。むしろ、採算性の悪い空港の更新投資を確実に行う手法として民営化が考案されている。今後、株式売却の見込みが薄い空港の運営権を民間企業に譲渡するコンセッションが主流となるが、公的関与も継続させながら、マスタープランなどの策定に基づき適切な時期に合理的な設備投資を行うことが重要となる。

3-2 空港間競争の視座

空港産業は公益事業以外の製造業やサービス業のように、市場経済の中で自由な参入・退出が繰り返される環境にはない。民営化に基づく「新規参入者の出現」といっても、グリーンフィールドに立地し、近隣の既存空港と需要争奪戦を展開するわけではない。そもそも人口密度の高いエリアにおいて、空港に適した広大な用地を買収することは困難である。実際の民営化は、既存空港の運営を株式売却やコンセッションを通して新たな民間事業者に乗せるだけで、事業者数の増加は起こらない。むしろ、株式購入者やコンセッションを引き受ける事業者に魅力を与えるために、上下一体化や複数一括化を実施することもあるので、空港数が変わらなくても運営会社数

は減少する場合がある。

空港が一定数で変化が起きないことを前提にすると、ヤードスティック競争を促すために、運営主体に民間企業のような費用削減・利益追求の意識を持たせることが必須となる。従って、株式売却やコンセッションは適切な政策であると言える。更に、競争を機能させるために、空港間での競争を高める必要があるだろう。ある空港が近隣空港との競争を意識して、エアライン誘致に向けて発着料などの施設利用料をディスカウントする方策がとられることが多い。更に、パーキング料金を引き下げる措置やアクセス交通を改善する工事を計画することもある。

新たな視点であるが、複数一括に基づく空港運営によって空港間競争を促進できる。複数一括には前述したようなメリットがある反面、同一企業が大規模空港を独占すると競争を阻害する危険性もある。しかし、競争政策当局がハーフィンダール・ハーシュマン指数（HHI）を基準に、空港会社のM&Aをチェックしている限り、市場支配力の問題は抑制できる。むしろ、複数一括を行う空港会社が数社、出現していれば、空港間競争をうまく引き出せる。具体例として、イギリスではロンドンとスコットランド間の路線において、空港会社2社が異なる空港を拠点に旅客輸送を行うという施策がとられた。これは競争政策上、7空港を持つ既存空港会社から分離した空港を異なる空港会社に持たせ、複数一括を行う企業間の競争が機能することを狙った画期的な措置であった³⁾。

空港民営化のメリットは、民間企業の創意工夫によってエアラインとの交渉により搭乗率の高い路線を開拓し、「コネクティビティ」（他都市とのつながり）を高めることで収益改善を実現する点である。空港民営化は株式売却だけ実施すれば自動的に収支が改善したり、競争が機能するわけではない。新たに空港運営を手掛ける民間企業の効率性追求の姿勢も不可欠であるが、複数一括を活用した空港活性化やHHI基準に基づく競争環境の整備が極めて重要になる。今後は、他国エアラインや複数のLCCを受け入れるために、施設使用料の差別化やグランドハンドリングの拒絶が競争阻害要因とならないように監視する必要がある。

3-3 公的関与の正当性

空港民営化がどのように進められるかは、過去の政府介入の形態や程度に左右されるが、旅客需要の成長により将来の収入増加が見込まれる場合には株式売却が実行される。しかし、現実には滑走路やターミナルビルの老朽化が進み、更新投資の必要性が高いにもかかわらず、利益確保が難しいために株式売却を適用できないことが多い。そのために、中央政府や地方自治体が所有者（オーナー）という立場に残った上で、民間事業者に空港運営の権利を譲渡する入札を行い、運営者（オペレーター）を選定するコンセッションが採用されている。これは次善の策ではあるが、

3) 石田・野村（2014）95-98頁。

公共サービスの供給停止を避けるための窮余の策でもある。

株式売却もコンセッションも適用できないような離島や人口密度の低い地域の空港に関しては、適切な公的管理が求められる。それらの空港に対する批判として、しばしば立地条件が悪い点が指摘される。しかし、離島や山間部における鉄道敷設は技術的に困難であり、工事費用が高くなりすぎるので、航路が選択されたとも考えられる。空港開発にどのような経緯があったかは、個別のケースでまちまちである。政治家による誘致や自治体の威信により公共工事として空港が建設された例も少なくないが、現実問題としてフェリーと航空機のどちらか、または両方が整備されない日常生活や経済活動が成立しないところもある。

わが国の小規模な地方空港では、地元居住者が首都圏に移動する場所として空港を位置付け、かつ自国エアラインの就航に固執してきたので、需要が伸びず搭乗率が低くなり、採算が取れないために路線廃止につながるという悪循環が起きている。後背地の観光を振興すれば、インバウンドが増大する可能性もあるが、新たな需要を発掘する意識が希薄である。観光関係者とのコラボに基づき、自治体が主体的に空港運営に関与しなければ、空港民営化の成果はいつまでたっても実現されないだろう。

単に補助金を投入するだけではなく、空港運営主体を株式会社に移行させ、効率性インセンティブが機能する組織とすることが求められる。地方自治体は株主としての立場から、利益創出に関する助言や提案を積極的に行うべきである。騒音対策や安全規制については、どのようなタイプの空港にも共通する措置であるが、離島や過疎部の空港運営では自治体が路線と機材の選定に関わり、エアラインに最低補助額を申請させて、競争入札で就航キャリアを決める方策を使えば、空港に直接補助金を投入する手法よりも費用が削減できる⁴⁾。

4. 空港会社のオーナーシップ

4-1 欧州主要国

欧州の中で大規模空港を持つイギリス、フランス、ドイツ、オランダの4カ国に焦点をあてる。各国の年間乗降客数が500万人以上の空港について、運営会社のオーナーシップ（所有権）を調査すると表1のように整理できる⁵⁾。ここから導き出される大きな特徴は以下の通りである。

第1に、株式売却を通して民間企業に移行しているのは、イギリスだけである。そのイギリスでも Manchester Airports Group のように自治体が株主となっている空港会社も存在する。フランス、ドイツ、オランダの3カ国では空港会社の株式会社化は実現されていても、株主の大多数

4) 欧州における公共輸送サービス（PSO）の議論については、塩見・小熊（2016）第6章が詳しい。

5) ACI EUROPE（2016）は、欧州全域の空港に関する実態調査を網羅的に実施した点で貴重な資料である。

は中央政府や地方自治体であり、基本的に公有企業・公的組織として維持されている。

第2に、イギリスでは、空港運営会社の株主に他国企業やファンド・年金基金が多数、出資者として参画している。自治体経営を貫いていた Manchester Airports Group が首都圏の Stansted 空港を買収する時に、オーストラリアのファンド IFM に自社株式を売却して資金を調達する戦略的な行動をとった点は注目される⁶⁾。フランスの地方空港では、すべて地元の商工会議所 (Chamber of Commerce) が25%の比率で出資しているが、これは生活と経済の両面で空港を重要なインフラとみなしている証しである。

第3に、株主の数が3～7組織である点に共通性が見られる。単に出資者数を増やして、1組織あたりの負担額を軽減するという後ろ向きの発想ではなく、空港会社の利益創出に向けた戦略を策定する際に合意しやすい環境が整備されている。この点は後述するわが国の国管理空港で、ターミナルビルを運営する第三セクターの株主が15社以上となっている点と対照的である。

第4に、イギリスとフランスに関して、運営会社がまったく同一のところがあるが、これが複数一括にあたる。フランスの Aéroports de Paris がパリの2空港を動かしているのに対して、イギリスの Manchester Airports Group は首都圏と地方都市の地理的に離れた空港を運営している。表中には示されていないが、乗降客数の少ない空港についても同一主体が運営しているケースもある⁷⁾。

第5に、フランスの Aéroports de Paris とオランダ Schiphol Group が相互に株式を8%ずつ持ち合っている点を指摘できる。これは両国政府が国際レベルで株式相互持ち合いに踏み切った異例の措置である⁸⁾。背景には、ナショナルフラッグであるエールフランスと KLM の合併が関連している。更に、グローバルアライアンスのスカイチームが LCC と対抗する意図があったと推測できる。

6) 石田・野村 (2014) 98-100頁。

7) 複数一括によって空港経営を行うグループは、10社以上も存在する。石田・野村 (2014) 第6章、野村・切通 (2010) 第11章。

8) 石田・野村 (2014) 141-143頁。

表1 欧州主要国の空港運営会社と所有権

国	空港	乗降客数 (2015年)	運営会社	所有権	株主・所有比率 (%)
イギリス	London Heathrow	74,953,539	Heathrow Airport Ltd	完全民間	25.0 Ferrovial S.A. 20.0 Qatar Holdings 13.0 Caisse de dépôt et placement du Québec 11.0 Government of Singapore 11.0 Alinda Capital Partners 10.0 China Investment Corp. 10.0 Universities Superannuation Scheme (USS)
	London Gatwick	40,257,852	Gatwick Airport Ltd	完全民間	42.0 Global Infrastructure Partners, LP 17.2 Future Fund Board of Guardians 15.9 The Abu Dhabi Investment Authority 12.8 The California Public Employees Retirement System 12.1 National Pensions Service of Korea
	Manchester	23,088,236	Manchester Airports Group (MAG)	公的組織	35.5 IFM investors 35.5 City Council of Manchester 29.0 Greater Manchester local authorities (Bolton, Bury, Oldham, Rochdale, Salford, Stockport, Tameside, Trafford, Wigan)
	London Stansted	22,512,033	Manchester Airports Group (MAG)	公的組織	35.5 IFM investors 35.5 City Council of Manchester 29.0 Greater Manchester local authorities (Bolton, Bury, Oldham, Rochdale, Salford, Stockport, Tameside, Trafford, Wigan)
	London Luton	12,257,783	London Luton Airport Ltd	公的組織	n.a. Luton Borough Council
	Edinburgh	11,111,114	Edinburgh Airport Ltd	完全民間	80.90 Global Infrastructure Partners LP 9.55 Future Fund Board of Guardians 9.55 QSuper Fund
	Birmingham	10,177,646	Birmingham Airport Ltd	民間主導	49.00 Metropolitan Boroughs of the West Midlands 48.25 AGIL - Ontario Teachers' Pension Plan 2.75 AESOP - Birmingham Airport Staff Trust
	Glasgow	8,707,246	AGS Airports Ltd	完全民間	50.0 Ferrovial S.A. 50.0 Macquarie Group Ltd
	Bristol	6,775,895	Bristol Airport Ltd	完全民間	100.0 Ontario Teachers' Pension Plan (via South West Airports Limited)
フランス	Paris Charles-de-Gaulle	65,766,986	Aéroports de Paris	公的組織	50.63 State of France 21.49 Institutional investors 8.00 Schiphol 8.00 VINCI Airports 4.81 PREDICA 2.33 Retail investors 1.69 Employees 3.04 Others

フランス	Paris Orly	29,664,993	Aéroports de Paris	公的組織	50.63 State of France 21.49 Institutional investors 8.00 Schiphol 8.00 VINCI Airports 4.81 PREDICA 2.33 Retail investors 1.69 Employees 3.04 Others
	Nice	12,016,730	Aéroports de la Côte d'Azur	公有企業	60.0 State of France 25.0 Chamber of Commerce and industry of Nice Côte d'Azur 5.0 Regional Council of Provence Alpes Côte d'Azur 5.0 Departmental Council of Alpes Maritimes 5.0 Métropole Nice Côte d'Azur
	Lyon	8,703,354	Aéroports de Lyon SA	公有企業	60.0 State of France 25.0 Chamber of Commerce and Industry of Lyon 7.0 Lyon Metropole 5.0 Rhône Alpes Region 3.0 Rhône Department
	Marseille	8,264,930	Aéroport Marseille Provence	公有企業	60.0 State of France 25.0 Chamber of Commerce and industry of Marseille Provence 5.0 Regional Council of Provence Alpes Côte d'Azur Bouches du Rhône Department 5.0 Urban Community of Marseille Provence 4.0 Métropole (CUMP) 1.0 Town of Vitrolles
	Toulouse	7,669,054	Aéroport Toulouse-Blagnac	公的組織	49.9 CASIL EUROPE 25.0 Chamber of Commerce and Industry of Toulouse 10.1 State of France 5.0 Regional Council of Midi-Pyrénées 5.0 Departmental Council of Haute-Garonne 5.0 Greater Toulouse Urban Area Community
	Bordeaux	5,331,648	SA Aéroport de Bordeaux Mérignac	公有企業	60.00 Agence des Participations de l'Etat 25.00 Chamber of Commerce and industry of Bordeaux 3.75 Regional Council of Aquitaine 3.75 Bordeaux Métropole 3.00 Departmental Council of Gironde 3.00 City of Bordeaux 1.50 City of Merignac

ドイツ	Frankfurt	61,032,022	Fraport AG	公的組織	31.35 Land Hessen 20.02 City of Frankfurt 8.45 Deutsche Lufthansa AG 2.99 RARE infrastructure Ltd. 37.19 Free float
	Munich	40,982,384	Flughafen München GmbH	公有企業	51.0 Free State of Bavaria 26.0 Federal republic of Germany 23.0 City of Munich
	Düsseldorf	22,476,685	Flughafen Düsseldorf GmbH	半官半民	50.0 Land Capital Düsseldorf 20.0 AviAlliance GmbH (via Airport Partners GmbH) 20.0 ARI Aer Rianta International cpt (via Airport Partners GmbH) 10.0 Airport Partners Holding Verwaltungs GmbH (via Airport Partners GmbH)
	Berlin Tegel	21,005,196	Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	公有企業	37.0 State of Berlin 37.0 State of Brandenburg 26.0 Federal Republic of Germany
	Hamburg	15,610,072	Flughafen Hamburg GmbH	公的組織	94.9 FHK (Flughafen Hamburg Konsortial und Service GmbH & Co. oHG) 2.6 Hamburger Gesellschaft für Vermögens Beteiligungsmanagement mbH 2.5 Hamburg Airport Partners GmbH & Co. KG
	Stuttgart	10,512,225	Flughafen Stuttgart GmbH	公有企業	65.0 State of Baden-Württemberg 35.0 City of Stuttgart
	Cologne Bonn	10,338,375	Flughafen Köln Bonn GmbH	公有企業	31.1 City of Cologne 30.9 Federal republic of Germany 30.9 Beteiligungsverwaltungsgesellschaft des Landes Nordrhein-westfalen mbH 6.1 Stadtwerke Bonn GmbH 0.6 Rhein-Sieg-Kreis 0.4 District of Rheinisch-Bergischer
	Berlin Schönefeld	8,526,268	Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	公有企業	37.0 State of Berlin 37.0 State of Brandenburg 26.0 Federal Republic of Germany
	Hannover	5,452,669	Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH	公的組織	35.0 Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH 35.0 City of Hannover 30.0 Fraport AG
オランダ	Amsterdam	58,285,118	Schiphol Group	公的組織	70.0 Government of The Netherlands (via Ministry of Finance) 20.0 City of Amsterdam 8.0 Aéroports de Paris Group 2.0 City of Rotterdam

注) 完全民間：Fully private, 民間主導：Mostly private, 半官半民：Equal public & private, 公有企業：Fully public Corporatised, 公的組織：Mostly public.

出所) ACI EUROPE, Airline Network News & Analysis, Civil Aviation Authority 公表資料等に基づき筆者作成。

4-2 ASEAN 諸国

① タイ

タイには35空港が存在するが、主要6空港（Don Mueang/ Phuket/ Chiang Mai/ Hat Yai/ Chiang Rai/ Suvarnabhumi）は株式会社形態をとる Airports of Thailand Public Company Limited (AOT) により運営されている。表2の通り、財務省（Ministry of Finance）が株式の70%を保有しているのでAOTは公有企業とみなされる。首都バンコク Suvarnabhumi 空港の2015年乗降客数は5,000万人を超えている。それ以外の空港は航空省（Department of Civil Aviation）の管轄下にある。例外的に地方3空港（Koh Samui/ Sukhothai/ Trat）は、航空会社である Bangkok Airways により所有されている⁹⁾。

② ベトナム

ベトナムには現在、21空港が存在する。空港運営主体は、北部・中部・南部の3地域に独立的に設立された Regional Airport Authorities であったが、数度の改組を経て2012年に Airports Corporation of Vietnam (ACV) として1つに統合された。首都ハノイに Noi Bai 空港があるものの、乗降客数が最も多いのは南部のホーチミン Tan Son Nhat 空港である。空港の新規建設計画を明らかにしている政府は、ACVの株式売却を通して民間資金を調達しようと考えているが、表2の通り2016年3月段階での政府所有比率は75%であるので、依然として公的組織とみなすことができる。

③ マレーシア

マレーシアの空港運営主体は株式会社形態をとる Malaysia Airports で、国際線対応5空港、国内線対応16空港、地方部において短距離離着陸機に対応可能な18のストールポートを管理している。その主要株主は表2の通りで、筆頭株主は1993年に設立された政府系ファンド Khazanah Nasional Berhad である。財務大臣（Minister of Finance）が同社の株式を保有している。更に、財務大臣が「特別株」（Special Rights Redeemable Preference Share）を保持している点から、実質的に Malaysia Airports は政府系企業にあたる¹⁰⁾。2015年乗降客数は8,400万人であるが、首都クアラルンプール Kuala Lumpur International 空港がその半数以上の4,900万人を占めている。

④ インドネシア

多数の島嶼部から構成されるインドネシアには、200以上もの空港が存在する。運営主体は、PT Angkasa Pura I と PT Angkasa Pura II、及び運輸省（Transportation Ministry）の3つに分かれる。PT Angkasa Pura I と PT Angkasa Pura II は株式会社形態をとっているが、政府がそれらの株式を全面的に保有しているので、すべての空港が公的管理下に置かれているものと解釈できる。

9) Bangkok Airways (2016) p. 17.

10) Malaysia Airports (2016) p. 267.

表2 ASEAN 主要国の空港運営会社と所有権

国	空港運営会社・省庁	空港数	所有権	株主・所有比率 (%)	
				所有比率 (%)	株主
タイ	Airports of Thailand Public Company Limited	6	公有企業	70.00	Ministry of Finance
				5.12	Thai NVDR Company Limited
				1.98	State Street Bank Europe Limited
				1.91	Chase Nominees Limited
				1.21	Social Security Office
				1.19	Norbax Inc.
	Department of Civil Aviation	約30	政府	—	—
	Bangkok Airways	3	完全民間	24.94	The Group of Puttipong and Dennapa Prasarttong-Osoth
				15.79	Poramaporn Prasarttong-Osoth
13.38				Ariya Prasarttong-Osoth	
ベトナム	Airports Corporation of Vietnam	21	公有企業	75.00	The State
				20.00	Strategic investors
				3.47	Public investor in the IPO
				1.40	Employees
				0.13	ACV's Union
マレーシア	Malaysia Airports	39	公有企業	36.71	Khazanah Nasional Berhad
				13.19	Employees Provident Fund Board
				11.90	AmanahRaya Trustees Berhad – Skim Amanah Saham Bumiputera
インドネシア	PT Angkasa Pura I	13	公有企業	100.00	Department of Transport
	PT Angkasa Pura II	13	公有企業	100.00	Department of Transport
	Transportation Ministry technical operation units	約200	政府	—	—
フィリピン	Manila International Airport Authority 他	10	政府	—	—
	Civil Aviation Authority	75	政府	—	—
シンガポール	Changi Airport Group	2	公有企業	100.00	Minister for Finance

出所) 各国政府, 各社公表資料等に基づき筆者作成.

PT Angkasa Pura I が中東部の13空港を, PT Angkasa Pura II が首都ジャカルタから西部スマトラ島の13空港を運営している. その他の大多数の小規模空港は運輸省の傘下にある. 首都ジャカルタの Soekarno Hatta International 空港の2015年乗降客数は5,000万人を超えている.

⑤ フィリピン

フィリピンには85空港が存在するが, 国際線を扱う10空港はそれぞれ独立組織により運営され

ている。その内、Ninoy Aquino International/ Clark International/ Mactan-Cebu International/ Subic International の4つが主要空港になっている。他の国内線中心の小規模な75空港は、民間航空局（Civil Aviation Authority）の管轄下にある。首都マニラ Ninoy Aquino International 空港は年間3,400万人を超えるハブであるが、その運営主体の Manila International Airport Authority は国際航空運送協会（IATA）から効率性改善のみならず安全面での施設改修の警告を受けた¹¹⁾。フィリピン政府は首都圏の新空港建設と地方空港への PPP 適用を検討しているが、現状の施設や技術レベルは劣っている。

⑥ シンガポール

シンガポールでは2009年に、民間航空局（Civil Aviation Authority of Singapore）と空港運営主体 Changi Airport Group（CAG）が分離された。株式会社化された CAG の株式は100%、財務大臣（Minister for Finance）により保有されている。Changi の2015年乗降客数は5,000万人を超えている。国内線専門の小規模空港 Seletar も同様に CAG が運営している。CAG はブルネイやミャンマーの他、サウジアラビア、インド、イタリア、ロシアなどでも空港開発の業務に関わってきた。2013年にブラジルの Odebrecht TransPort と共同でリオデジャネイロ Antonio Carlos Jobim International 空港の運営権を取得したが、それは2016年のオリンピックに向けて投資を実行する意向があったからと考えられる¹²⁾。

4-3 日 本

わが国の航空・空港産業の発展は欧米に比べると大きく遅れたが、現在、全国に97の空港が存在する。国土交通省によると、それらは次のように分類される¹³⁾。まず、大分類として A 拠点空港 28、B 地方管理空港 54、C その他の空港 7、D 共用空港 8 に分けられる。更に、拠点空港は①会社管理空港 4、②国管理空港 19、③特定地方管理空港 5 に細分化される。それぞれの定義については、以下の通りである。

A「拠点空港」とは、次の①～③に掲げる空港をいう。（空港法（昭和31年法律第80号。以下「法」という。）第4条第1項）

- ①「会社管理空港」とは、会社が設置し、及び管理する空港をいう。
- ②「国管理空港」とは、国が設置し、及び管理する空港をいう。
- ③「特定地方管理空港」とは、国が設置し、地方公共団体が管理する空港をいう。

B「地方管理空港」とは、地方公共団体が設置し、及び管理する空港をいう。（法第5条第1項）

C「その他の空港」とは、空港（法第2条）のうち、「拠点空港」、「地方管理空港」及び「公共

11) IATA (2015b).

12) Changi (2013).

13) 国土交通省航空局 (2016).

用ヘリポート」を除く空港をいう。

D「共用空港」とは、自衛隊等が設置し、及び管理する飛行場をいう。（法附則第2条第1項）

97空港の内、基本施設と商業施設を上下一体で運営しているのは、会社管理の4空港（成田国際・中部国際・関西国際・大阪国際）に限られる。それ以外の空港では、独立的なターミナルビル会社が存在する。年間乗降客数が500万人を超える空港は、表3のように東京国際から鹿児島までの9空港である。なお、関西国際と大阪国際については2012年に、両空港の運営権を競争入札にかけるために経営が統合され、新関西国際空港株式会社がオーナーとなっている。2016年4月からコンセッションに基づき、オリックスとフランスのヴァンシ・エアポートの共同出資により設立された関西エアポートが、オペレーターとして両空港を運営している¹⁴⁾。

空港運営会社とターミナルビル会社の株主と所有比率から、次のような特徴が浮き彫りになる。第1に、上記の会社管理4空港・3社については株式会社形態をとりながらも、すべて非上場会社である。成田国際と新関西国際の2社は実質的に国有企業となっている。中部国際に関しては、政府・自治体が約50%の株式を保有しているが、上下一体化された空港会社3社の中では、唯一、民間企業の株主が存在する。

第2に、国管理のターミナルビル会社の中で、東京国際の日本空港ビルデングだけが株式を上場しているが、他の4社は自治体と公益企業・銀行を核にした非上場の第三セクターである。基本施設が国により設置・管理されているにもかかわらず、商業施設のターミナルビル会社への政府出資はない。政府が出資しているのは、皮肉にも会社管理の空港会社である。

第3に、第三セクター4社の株主構成は15~27社となっているが、民間企業の1社あたりの持ち分は少なく、商業施設の経営で主導権を発揮できる主体がない。欧州の空港運営会社の株主に関しては、3~7組織であるので合意形成がしやすい環境にある。今後、国管理空港を中心にコンセッションが進められるが、地方管理空港や共用空港の改革も含め、参加主体数にも注目すべきであろう。

第4に、大手キャリアの日本航空とANAホールディングスが、国管理の5空港すべてのターミナルビル会社の株主となっている。他の国管理空港のターミナルビル会社に関しても、この2社もしくはどちらか1社から同程度の出資を受けている。航空自由化以前には2社の出資は当然の判断であったと考えられるが、多様なキャリアの就航により乗降客数を伸ばすことが求められている現在、再考すべき時に来ている。この点については、最後に検討を加える。

14) 石田・野村（2014）第2章、第9章。

表3 日本の空港ターミナルビル会社の所有状況

空港運営会社（会社管理） ターミナルビル会社（国管理）	乗降客数 (2015年)	株主	所有比率 (%)
東京国際 日本空港ビルデング株式会社 (国管理)	75,254,942	日本航空株式会社	5.20
		A N Aホールディングス株式会社	5.20
		MSIP CLIENT SECURITIES	5.09
		日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社*	4.12
		株式会社三菱東京UFJ銀行	4.03
		株式会社みずほ銀行	3.90
		三菱地所株式会社	3.68
		大成建設株式会社	3.35
		日本通運株式会社	2.76
		東京海上日動火災保険株式会社	2.45
		小計	39.83
		その他 上場分	n.a.
		合計	100.00
成田国際 成田国際空港株式会社 (会社管理)	34,751,221	国土交通大臣	90.01
		財務大臣	9.99
		合計	100.00
関西国際 新関西国際空港株式会社 (会社管理)	23,136,223	国土交通大臣	91.53
		財務大臣	8.47
		合計	100.00
福岡 福岡空港ビルディング株式会社 (国管理)	20,968,463	日本航空株式会社	17.48
		九州電力株式会社	15.39
		A N Aホールディングス株式会社	14.96
		西日本鉄道株式会社	14.48
		福岡県	14.39
		福岡市	14.12
		西部瓦斯株式会社	1.59
		株式会社電気ビル	1.59
		小計	94.04
		その他 13社	n.a.
新千歳 北海道空港株式会社 (国管理)	20,461,531	北海道	13.33
		千歳市	13.33
		日本航空株式会社	9.33
		A N Aホールディングス株式会社	6.67
		株式会社フジ・メディア・ホールディングス	6.67
		株式会社北洋銀行	5.00
		株式会社北海道銀行	5.00
		札幌市	4.00

新千歳 北海道空港株式会社 (国管理)	20,461,531	王子ホールディングス株式会社	4.00
		北海道空港従業員持株会	4.00
		小計	58.00
		その他 17社	n.a.
		合計	100.00
那覇 那覇空港ビルディング株式会社 (国管理)	18,336,030	沖縄県	25.00
		ディーエフエス ベンチャー シンガポール リミテッド	14.58
		沖縄振興開発金融公庫	7.86
		オリオンビール株式会社	7.29
		ANAホールディングス株式会社	5.83
		日本航空株式会社	5.69
		日本トランスオーシャン航空株式会社	5.10
		ダイキン工業株式会社	4.50
		ロイヤルホールディングス株式会社	4.48
		那覇市	3.20
		株式会社琉球銀行	2.92
		株式会社沖縄銀行	2.92
		大同火災海上保険株式会社	2.42
		沖縄電力株式会社	1.50
		沖縄セルラー電話株式会社	1.50
		株式会社ローソン	1.50
		コクヨ株式会社	1.50
		株式会社沖縄海邦銀行	1.46
コザ信用金庫	0.75		
合計	100.00		
大阪国際 新関西国際空港株式会社 (会社管理)	14,541,936	国土交通大臣	91.53
		財務大臣	8.47
		合計	100.00
中部国際 中部国際空港株式会社 (会社管理)	10,177,713	国土交通大臣	39.99
		愛知県	5.87
		株式会社三菱東京 UFJ 銀行	3.22
		中部電力株式会社	2.98
		東海旅客鉄道株式会社	2.98
		トヨタ自動車株式会社	2.98
		名古屋鉄道株式会社	2.98
		名古屋市	2.83
		株式会社デンソー	0.71
		東邦瓦斯株式会社	0.71
		日本碍子株式会社	0.71
		小計	66.92
		その他 法人・個人	n.a.
		合計	100.00

鹿児島 鹿児島空港ビルディング株式会社 (国管理)	5,220,710	鹿児島県	20.00
		株式会社山形屋	17.00
		南国交通株式会社	15.00
		A N Aホールディングス株式会社	11.00
		日本航空株式会社	10.00
		株式会社鹿児島銀行	5.00
		M B C 開発株式会社	5.00
		鹿児島リース株式会社	5.00
		いわさきコーポレーション株式会社	4.00
		南国タクシー株式会社	2.00
		鹿児島海陸運送株式会社	2.00
		城山観光株式会社	1.00
		株式会社土佐屋	1.00
		株式会社島津興業	1.00
		瀨上印刷株式会社	1.00
合計	100.00		

注) 航空会社の持ち分について太字表記。

出所) 国土交通省、各社有価証券報告書、事業報告書等の公表資料に基づき筆者作成。

5. 空港ビジネスの将来課題

5-1 VFR 増加と国際 LCC 誘致

欧州では1990年代に中東欧が EU に参加したことに伴い、家族や友人を訪問するために移動する需要層、ビジッティング・フレンズ・アンド・リラティブズ (VFR) が急速に増加した¹⁵⁾。航空自由化の恩恵を受けて EU 域内で成長した LCC の easyJet と Ryanair は、先進諸国と中東欧の都市間で新たな需要を開拓していった。広域経済圏の中で企業立地は地価の安い国・地域に広がるとともに、労働者は賃金の高い国・地域に移動する傾向が高まる。その動きと連動して、家族・友人が週末や長期休暇に低運賃の LCC を頻繁に利用する。ロンドンの Luton と Stansted が典型的な例であるが、大都市近郊のセカンダリー空港が LCC の拠点となり VFR 需要との相乗効果で好循環を生み出した。

空港経営については、伝統的にビジネス客の需要層が多い首都圏や人口密度の高い都市、知名度の高い観光リゾート地だけが有利であると考えられてきた。しかし、LCC の出現と VFR 需要の増大によって、小規模な地方都市であっても、後背地に工業団地や総合大学が立地しているような場合には、成長する可能性がある。また、ホテルや観光資源を持つ自治体との密接な協力関係

15) VFR とセカンダリー空港については、野村・切通 (2010) 第12章を参照。

が築かれ、鉄道やバスなどのアクセス交通が充実していれば、MICEを目的としたインバウンド需要についても増加が期待できる。

イギリスの地方都市マンチェスターは、空港を核にした「エアポート・シティ構想」で地域活性化を実現している。空港会社の株主は自治体であるが、「コネクティビティ」をあげながら地元の大学や企業と協力して、長期的展望に基づき都市開発を進めている。2016年6月末にEUから離脱する決定を下した影響で、ロンドン発着の航空需要の減少が懸念されるため、今後は空港会社が「触媒」機能を発揮して、地元の特性を活かす方向で需要を開拓しようとする意識が一層、重要になる。

人口減少を避けられないわが国では、都心部以外の過疎化が加速する恐れがあるために、「地方創生」がキーワードになっているが、地方に立地する空港を活用する具体的な改革が進展しているわけではない。広域経済圏を既に確立しているASEAN諸国では、エアアジアやライオン・グループのLCCが台頭している。わが国ではアジア諸国からのLCCが関西国際空港を中心に増加してきたが、発着枠が混雑していないセカンダリー空港や地方空港を活用して、国際LCCを今まで以上に誘致すべきである。

5-2 他国企業・ファンドの容認

株式売却によって民営化を実施すると、前述したイギリスのように他国企業やファンドが株主として出現するのは当然である。過去に自由主義を標榜したサッチャー政権下でも、民営化企業で自国の利益に反する行動がとられる場合に、政府が拒否権を発動できる「黄金株（特別株）」が存在した。この方策は市場経済の理念に反しているという観点から、EUレベルで廃止する方向にある。わが国でも、東京国際空港のターミナルビル会社の株式を取得したファンドが持ち分を増やそうとした時に、混乱を招いたケースがあった。

航空・空港産業が国防と密接に関連した業種であることは明らかなだが、わが国のLCCであるピーチには香港のファンド、ファースト・イースタン・アビエーションが資金を投じ、33%の所有者となっている¹⁶⁾。更に、前述の関西国際空港と大阪国際空港のコンセッションには、フランスのヴァンシ・エアポートが参画している。このような前例を踏まえれば、空港民営化で他国企業とファンドを全面的に排除する論拠は成り立たない。空港ビジネスを発展させるためにも、業務内容を明瞭に規定し、一定の比率で他国企業やファンドからの出資を認めるルールを早急に策定することが求められる。

ただし、これらの企業が株式転売によって利ざやを得ることを主眼としている場合や、自己都合で設備投資を怠るような時には、空港運営の安定性が損なわれる。実際に、イギリスでは

16) 石田・野村（2014）第5章。

Luton のコンセッションで契約していたスペインの建設会社が満期終了前に撤退したケースや、ウェールズ Cardiff が公有化に戻されたケースがある。これらから他国企業・ファンドに限らず、民間企業に単に「丸投げ」することが、いかに愚策であるかが明白になった。政府・自治体のガバナンスの効いた規制改革によって、公共サービスの性格の強い空港が効率的かつ持続的に運営されるという点を再認識しておく必要がある。

5-3 機材の技術革新による影響

米国内や EU 域内、更には ASEAN における旅客移動で LCC が大きく貢献し、その影響により空港運営が急速にビジネスとして成長してきた。機材の価格で比較すると、LCC を中心に普及した A318 は 7,510 万ドルで、レガシーキャリアが国際線の幹線に投入している総 2 階建ての A380-800 は 4 億 3,260 万ドルである。また、B737-700 が 8,060 万ドルであるのに対して、燃費効率の良さから多様な路線に充当できる点が評価されている B787-10 は 3 億 610 万ドルである。新鋭機の価格が高く、採用できるエアラインは限られているが、空港経営上はこれらの新機材によってどのような路線が開拓できるのかを考慮しなければならない。

将来、新たな技術革新によって異なるタイプの飛行機が出現すると、航空需要と空港経営に変化が生じる。近年、低価格で入手できるドローンが注目を集めているが、それは無人飛行で工事や物資輸送に使用するのが主目的となっている。それとは別に、ドイツでリリウムジェット (Lilium Jet) という画期的な 2 人乗り電気飛行機の開発が進められており、2018 年 1 月に販売される予定である¹⁷⁾。225m²の敷地で垂直離着陸が可能であり、高度 3 km の飛行で航続距離は 500km に及ぶ。価格はまだ正式に公表されていないが、空港を使わずに飛べる自家用飛行機として普及させることが狙われているので、自動車数台分程度に抑制されると予想される。都心部では事故防止の観点から制約がかかるため、地方部や離島間の機材として普及する可能性がある。

電気飛行機よりも規模の大きい新技術として、宇宙船 (スペースシップ) と飛行機 (エアプレーン) のハイブリッド型の「スペースプレーン」が米国で製造され、既に飛行実験を繰り返している¹⁸⁾。このタイプの航空機が主流になると、地方部における空港が「スペースポート」として活用される可能性がある。現段階では同一の 1 地点で発着させているが、近い将来に 2 地点間輸送が可能になると考えられている。一時的に大気圏外で「サブオービタル飛行」に入るので、北米・欧州・アジアのそれぞれが約 2 時間で移動できることになり、航空・物流業界に激変が起きるであろう。イギリスでは、2030 年にスペースプレーンを就航させるという政府構想が発表され、既にスコットランドの Campbeltown など 8 空港がスペースポートの候補地に選ばれている¹⁹⁾。

17) Phenix (2016).

18) 野村 (2015a).

19) Civil Aviation Authority (2014a), (2014b).

6. 結 び

わが国の空港改革では株式売却による民営化の実現可能性は低く、運営権を民間企業に売却するコンセッションに期待が寄せられている。既に示したように、民間企業に運営を委ねているイギリスにおいても Manchester Airports Group のように自治体が株主となり、着実に乗降客数を伸ばす戦略を展開している空港会社がある。フランス、ドイツ、オランダの空港でも、政府や自治体が株式会社化された空港会社を運営してきた。わが国の国管理空港と地方管理空港は株式会社化されていないだけでなく、上下一体化もされていない点で大きな違いがある。

これまでの国管理や自治体管理空港に利益追求インセンティブが欠けていた点や、空港整備特別会計（現空港整備特別勘定）による全国一律プール制に弊害があった点が指摘される。それらに加えて他国との比較から明白になるのは、上下分離状態がとられていたために、基本施設と商業施設の組織間で一貫した戦略が練られてこなかった点が経営悪化の大きな要因としてあげられる。

大手キャリア2社がターミナルビル会社に出資しているにもかかわらず、空港独自の戦略がなかったのは、出資者が単に資金を拠出する役割だけに終わり、出資者全体の利害調整が図られなかったからである²⁰⁾。多数の地元企業間で上下一体に向けた合意を形成するのは難しいと予想されるが、コンセッションを通して経営改善を狙うのであれば、上下一体は早期に達成しておく必要がある。

ターミナルビル会社が大手キャリア2社の出資を受けているのは、資金調達を円滑化した点で評価できるが、カウンターやその他の付随的な施設利用で、他の新規参入キャリアに対して差別的な措置をとる恐れがある。過去に参入したキャリアの多くが経営悪化に伴いANAの傘下に入っているため、今となってはさほど大きな問題ではないかもしれない。しかし今後、国際線で他国キャリアや免税店を誘致する時に、商業施設利用の面で公平性を欠くという批判も起こり得る。「コネクティビティ」をあげるためにも、上下一体の実現を機に再検討すべき点である。

空港経営悪化のもう1つの要因は、国際線を利用する乗降客数の比率が極めて低いことである。97空港の内、国際線比率が高く安定的に推移しているのは、成田国際、中部国際、関西国際の3空港だけである。インバウンド増加や観光振興、MICE 促進を謳いながら、空港の自由化は遅れている。その理由として以下の3点が指摘できる。

- ① 「パイの奪い合いを回避する」ために、国際線の就航を大規模空港に集中させ、近隣の中規

20) ターミナルビル会社の株式所有と同様にコンセッションに関しても、関与する企業数・組織数が多い場合には、総花的な方針は示されるが、具体的な行動につながる戦略は出てこない。なぜなら出資者が相互に利害調整ができないことを察知しているからである。

模空港が積極的に国際線の誘致にのり出さなかった²¹⁾。

- ② インバウンド増加に伴い CIQ の人員増加が不可欠であるが、円滑な政策決定と迅速な設備増強ができず、遅れが生じている。
- ③ 海外に就航ニーズがあっても、空域や発着枠、地上援助業務の対応などに制約があり、就航できないことがある。

①については過去の規制根拠となってきたが、近年、中国や台湾からのインバウンドが増え、個人旅行のリピーターも現れている点から現実と乖離した判断だと言える。更に、一人当たり GDP がわが国よりも低い ASEAN 諸国で多数の LCC が設立されている点から、航空需要のパイは拡大していると言える。国際線を軸に国内線の「コネクティビティ」を充実させるためには、複数一括が効果的である。また、国際的なネットワークを持つキャリアを誘致するためには、相手国の企業が空港運営主体として参画していることも重要になる。

②と③については自治体と複数の省庁間の調整が必要であるが、透明性の確保された情報があれば解決できるはずである。空港をビジネスとして自立させる点で民間企業の意識を喚起することは重要であるが、所有権を完全に民間企業に移行させる必然性はない。むしろ上下一体化を進めて、個々の後背地の特性を活かした路線を設定し、国際線を含めた「コネクティビティ」で魅力を出す点にプライオリティが置かれるべきである。

参考文献

- 石田哲也・野村宗訓 (2014) 『官民連携による交通インフラ改革』 同文館出版。
- 引頭雄一 (2014) 「航空・空港」、栗田匡相・野村宗訓・鷺尾友春編著『日本の国際開発援助事業』日本評論社、第7章。
- 小熊仁 (2009) 「ASEAN における航空輸送と空港整備の展開」『運輸と経済』第69巻 第7号。
- 切通堅太郎 (2016) 「人口減少社会に求められる交通政策とは—ライドシェアや空港民営化をめぐる議論を中心に—」『しゃりばり』No. 403, 2-16頁。
- 国土交通省航空局 (2016) 『空港分布図』
- 西藤真一 (2016) 「空港の閉鎖に直面したイギリス地方空港における政策対応」『KANSAI 空港レビュー』No. 451。
- 塩見英治 (2006) 『米国航空政策の研究』文真堂。
- 塩見英治編 (2011) 『現代公益事業—ネットワーク産業の新展開』有斐閣。
- 塩見英治・小熊仁 (2016) 『国際航空自由化の制度的展開』文真堂。
- 杉山武彦監修、竹内健蔵・根本敏則・山内弘隆編 (2010) 『交通市場と社会資本の経済学』有斐閣。
- 中野宏幸 (2014) 『交通インフラ経営のグローバル競争戦略』日本評論社。
- 野村宗訓 (2015a) 「宇宙空間を飛ぶ新型航空機—スペースプレーンに米英が本腰」『エコノミスト』第93巻 第3号, 90-93頁。

21) 例えば、関西国際と大阪国際、神戸、南紀白浜との関係などがあてはまる。これはあたかも航空自由化以前の「45・47体制」が、空港分野で維持されているかのように映る。

- 野村宗訓（2015b）「空港民営化と地域振興政策」, 長峯純一編『公共インフラと地域振興』中央経済社, 第12章.
- 野村宗訓・切通堅太郎（2010）『航空グローバル化と空港ビジネス』同文館出版.
- 花岡伸也（2012）「アジアのオープンスカイと空港経営の課題」野村宗訓編『新しい空港経営の可能性—LCCの求める空港とは—』関西学院大学出版会, 第4章.
- ACI EUROPE（2014）, *Airport Industry Connectivity Report*.
- ACI EUROPE（2016）, *The Ownership of Europe's Airports*.
- Bangkok Airways（2016）, *Annual Report 2015*.
- Changi Airport Group（2016）, *Annual Report 2014–15*.
- Changi Airports International（2013）, *Changi Airports International Consortium Wins Auction for 25-year Concession to Manage Antonio Carlos Jobim International Airport (GALEÃO) in Brazil*.
- Civil Aviation Authority（2014a）, *UK Government Review of commercial spaceplane certification and operations: Summary and Conclusions*.
- Civil Aviation Authority（2014b）, *UK Government Review of commercial spaceplane certification and operations: Technical Report*.
- Federal Aviation Administration（2016）, *The Annual Compendium of Commercial Space Transportation: 2016*.
- Graham, A.（2014）, *Managing Airports*, 4th ed., Routledge.
- Graham, A., S. Saito and M. Nomura（2014）, “Airport management in Japan: Any lessons learnt from the UK”, *Journal of Airport Management*, Vol. 8 No. 3, pp. 244–263.
- IATA（2015a）, *Air Passenger Forecast Global Report*.
- IATA（2015b）, *Immediate and long-term priorities for Manila Airports*.
- ICAO（2013）, *Case Study on Commercialization, Privatization and Economic Oversight of Airports and Air Navigation Services Providers: Thailand*.
- InterVISTAS（2015）, *Economic Impact of European Airports: A Critical Catalyst to Economic Growth*.
- Malaysia Airports（2016）, *Annual Report 2015*.
- Phenix, M.（2016）, *The Flying Machine in Your Back Garden*. <http://www.bbc.com/autos/story/20160512-the-flying-machine-in-your-back-garden>（最終閲覧 2016年8月30日）
- PT Angkasa Pura II（2015）, *2014 Annual Report*.
- PwC（2015）, *Connectivity and growth: Issues and challenges for airport investment*.
- UK Trade and Investment（2011）, *The Airport Sector in Vietnam*.

（関西学院大学経済学部教授 博士（経済学））

