

空港民営化と新千歳空港のバンドリング方式議論

2016年7月1日、仙台空港が全国19の国管理空港の中で初めて民営化（運営権譲渡方式）を実現した。空港の民営化は、空港ビルや滑走路などの運営権を民間事業者に売却することを基本形態としている。仙台空港の運営は、東京急行電鉄等7社で構成する「仙台国際空港」で、施設等の効率的運営に加え、国内外の新規路線を拡張して観光客等の増加に結び付けていく戦略を持っている。民営化としてスタートした仙台空港に続いて、関西空港、伊丹空港の検討が先行しており、さらに2016年度以降、高松、福岡、新千歳、広島、静岡、新潟の各空港の民間化が課題となっている。それぞれの空港で輻輳する個別の問題を抱えており、その進捗には紆余曲折が避けられない。例えば、現在の福岡空港はすでに発着容量が限界に達しつつあり、2016年の夏ダイヤ以降はレベル3という最高格の混雑空港となっている。このため、特区による建築制限の緩和等を活用し、2019年度末に向けて誘導路の複線化、2025年度末に平行滑走路の新設などが計画されている。しかし、滑走路の間隔が狭いことから実質的な容量は20%程度の増加に止まると見込まれている。コンセッション方式による運営権者（民間事業者）にとって発着容量が増えないことは、直接的に経営上の大きな制約とならざるを得ない。もちろん、容量として余裕がある近隣の北九州空港とのネットワーク化による発展性確保も選択肢となるが、利害関係者の拡大はビジネスモデルの輻輳性を高める要因となる。空港民営化は、今後30-40年にわたる発展可能性を如何にビジネスモデルとして描けるか大きなポイントとなる。

そして、大所として2020年を目途として民営化する方針が示されている新千歳空港である。新千歳空港は、仙台空港や福岡空港とは異なり、バンドリング方式、新千歳空港を核にして道内にある7空港を民営化する道内の国管理空港をひとまとめにした「一括経営権売却」である。現在の新千歳空港ターミナルビルの運営会社は第三セクター方式の「北海道空港会社」であり、お土産等の売上は全国一で黒字経営を続けている状況にある。北海道空港会社は1961年に設立され、北海道と千歳市が13.3%出資し、札幌市4%、その他に日本航空、ANAホールディングス、北洋銀行、北海道銀行などの出資で資本金3億7,500万円となっている。しかし、第三セクター方式の組織では運営権取得は不可となっていることから、新たな組織の形成や組織体の組み直しが不可欠であり、その構図づくりがまず大きな試金石となる。この組織の形成次第で運営権に基づく戦略性にも影響を与えることになる。2020年民営化実現のためには、年内での枠組み形成が不可欠であり、道内企業の新たな出資による組織形成議論も含めて検討の時間も限られたものとなっている。

また、一方では北海道内コミュニティー会社(HAC)の経営問題も以前から顕在化しており、小型機運航の非効率性の壁もあることからバンドリング方式による民間化と共にリージョナル航空会社の再生も同時並行的な課題となる。道内空港の民営化を論じるに際しては、新千歳の収益を道内他空港への内部補助として移転する仕組みを如何に形成するかの議論だけでなく、道内の航空ネットワークの再編という視点から大手航空会社と地域型エアライン、そして道内企業によるオペレーションがどうかみ合うか等の議論が不可欠となる。

新千歳空港も含めて全国の空港における下モノたる滑走路事業は基本的に赤字収益、上モノたる空港ビル事業は基本的に黒字となっている。このため、上モノは黒字で下モノが赤字なので「上下一体」で効率的な運用を実現することを意図したのが空港民営化の考え方であり、上モノの黒字収益を下モノの着陸料引き下げの財源として活用し、空港全体の競争力を高めて就航路線の増加を図り、外国人観光客等旅客数を増加させるビジネスモデルを基本としている。新千歳空港のバンドリング方式による民営化では、道内国管理4空港（新千歳、函館、釧路、稚内）のうち、上モノと下モノの収支合算で黒字となっているのは新千歳のみであり、加えて新千歳空港は下モノたる滑走路の営業収支が約34億円の黒字（2014年度）であり、国管理空港では数少ない黒字構造となっている。こうした新千歳空港の特性を活かしつつ、道内の航空ネットワークを確保できるか今後の議論が注視される点となる。