

インフラストラクチャーにおける PPPの現状と進展

第3回 空港

ひらしま かな
平島 佳奈

株式会社日本経済研究所公共デザイン本部インフラ部 主任研究員

1. はじめに

本稿では、我が国の空港におけるPPP（官民連携）の現状について整理した後に、地方管理空港におけるコンセッション方式の取組状況を紹介し、最後に、空港の活性化に向けたPPPの展望について意見を述べたい。

2. 空港におけるPPPの活用状況

空港のPPP手法には、個別業務委託や指定管理者制度といった手法があるが、近年、活用が最も進んでいる手法は、コンセッション方式である。当該手法の活用により、これまで別々で管理・運営されてきた空港基本施設と空港ターミナルビル等の経営を一体化して運営出来ることとなった¹。

我が国には97の空港があるが、そのうちの約20%にあたる19の空港でコンセッション方式を活用した民間委託がなされ、現在、8空港で同手法導入のための検討が進められている（令和4年9月現在）。

3. コンセッション方式を活用した地方管理空港の取組状況

本稿では、弊社がアドバイザーとして携わる静岡空港と、昨今ワーケーションやリゾートといったキーワードで注目を集め、コロナ禍において今年度4月から5ヶ月連続で月次搭乗者数の記録を更新している南紀白浜空港について、コンセッション方式導入後の取組みや変化をご紹介したい。

(1) 静岡空港

静岡空港は平成31年4月よりコンセッション方式を

導入した地方管理空港である。民間委託後、1期目の搭乗者数は過去最高（約73.8万人）を記録したものの、翌年にはコロナ禍により過去最低の搭乗者数（約11.7万人）となり、令和3年度も国内線の需要に回復の兆しがみられたものの国際線は全便運休・欠航であり、現在もなお非常に厳しい事業環境に置かれている。

①収入の多様化

静岡空港は地方管理空港の中では最も国際線利用者数が多い空港（令和元年度）であり、収入の大部分を免税売店の売上が占めていた。コロナ禍でこの売上が逸失したが、運営権者は有料の空港特別見学ツアーを多頻度開催したり、空港運営会社自らが旅行業免許を取得して富士山周遊フライトと県内の観光地を巡るツアーを企画・販売したりするなどして収入の多様化に努めている。

県が管理者である場合、空港見学ツアーを実施したとしても無料か、有料であっても数百円から、（多くても）数千円程度かと思う。一方、静岡空港のツアーは12,000円とやや高めの設定であるものの、内容は5時間に及び、担当者からは毎回好調な売れ行きと伺っている。このように企画内容の工夫によって適正な価格設定がなされ収入に繋がっている。

②受入環境整備のための大胆な先行投資とコスト削減

コロナ禍により、国際線が全便運休・欠航となっているが、旅客がいないことを機会と捉え、国際線チェックインカウンターの拡張、旅客の手荷物預け入れ時間の短縮のための工夫²、時間あたりの複数便受

¹ 「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（平成25年法律第67号）」により、空港の管理者である国等が基本施設等の所有権を留保しつつ運営権を設定し、民間事業者が航空系事業と非航空系事業を一体経営するコンセッション方式による運営が可能となった。

² セミインライン方式の導入。



【平島佳奈氏のプロフィール】

慶應義塾大学商学研究科修了。

2014年株式会社日本経済研究所入社。2019年より現職。

空港、上下水道を中心にインフラ事業の公共側アドバイザー業務に従事。主な実績に、富士山静岡空港公共施設等運営権制度導入支援業務、官民連携手法を活用した信州まつもと空港の運営方式に関する調査等。

入を可能とするための旅客搭乗橋の新設といった大型投資を行っている。コスト削減では、3点の工夫が凝らされている。一点目は、要求水準を満たしつつ業務の仕様を見直すことで維持管理費を圧縮、二点目は清掃や警備ロボット等の活用により自動化・省力化を図り、三点目は不急の更新投資の先送りを柔軟に判断し、実行している。

このように、更新投資や新たな技術の導入の意思決定にスピード感があるため、機を逸することなく事業が実施出来ている。

(2) 南紀白浜空港³

南紀白浜空港も平成31年4月よりコンセッション方式による空港運営を行っている。同空港に注目した理由は、大型投資は実施していないものの民間事業者のノウハウやアイデアで、①既存施設の新たな活用方法を次々に編み出していること、②空港運営にとどまらず、「空港型地方創生」をコンセプトに地域に人・投資を呼び込んでいる点である。

①既存施設の新たな活用

空港を民間事業者の実証実験の場所として積極的に提供することで、顔認証によるおもてなしサービスの導入や、滑走路点検等の維持管理にIoTを導入する等、民間事業者ならではのコネクションを活用した提携企業を見つけ、大きなコストをかけずに利便性向上や維持管理の効率化を図っている。また、空港保安区域の音楽室としての有料貸出、格納庫でのコンサート開催等、新たなアイデアで既存施設をさまざまに活用している。

②空港型地方創生の取組み

南紀白浜空港の空港運営会社は、「空港型地方創生」をコンセプトに一般的な空港運営会社の業務範囲を超えて地域活性化に取り組んでいる。具体的には、地域連携 DMO 候補として人を呼び込む仕組みを作り、さらに県内市町や地元事業者を巻き込みながら地域の魅力を向上させて投資も呼び込んでいる。また、空港利用者のためだけの二次交通の充実化だけでなく、地域の交通ハブとして空港を機能させることで、地元の人々や空港を利用しない観光客が空港に集うような地域拠点としての空港を作り上げている。

4. 空港運営における PPP の展望

令和4年6月に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2022（骨太方針）」では、「コロナ禍の経験等を踏まえ、（中略）原則として全ての空港へのコンセッション導入を促進する」としている。この方針に従えば、旅客規模が小さいために独立採算が困難で赤字を抱える地方空港においても民間委託の検討が進むが、航空業界はコロナ禍の影響を特に受け、空港運営事業のリスクに対する見方が一層シビアになっているため、今後の事業の成立要件はこれまで以上に厳しくなるものと感じる。さらに、地方管理空港は管理者である各県の個性が強く感じられ、事業スキームの構築にあたっては各々の空港の事情に寄り添った検討が必要となる。

しかしながら先述の通り、民間事業者の知恵やアイデアを活かして、みるみる変化を遂げる地方空港も現れており、空港が抱える課題や民間委託する目的を踏まえて、それぞれの空港に最適な運営方法が選択され、空港そして地域が活性化していくことを期待したい。

³ 本稿執筆にあたっては株式会社南紀白浜空港エアポート 代表取締役社長 岡田信一郎氏の協力を賜っている。この場を借りて御礼を申し上げます。