

創造都市研究科 都市公共政策 ワークショップ 2 議事録

講師 野村 宗訓 (関西学院大学 経済学部 教授)

mune@kwansei.ac.jp

指導教員 久末 弥生

講義日時 平成 27 年 10 月 9 日午後 6 時 30 分～8 時 30 分

場所 梅田サテライト教室 107 号

議事録担当 M1 井上良男

コンセッションに基づく空港改革

ーグローバル・インフラ・ビジネスの展開ー

はじめに

学内の授業で他学部生に、今回とほぼ同じ講義をしたところ、LCC を知らない学部生がいたり、固有名詞が多くて混乱してしまったと言われたのがショックでした。しかし、海外旅行の経験を持つ学生からは、よく実態が解ったという意見ももらえました。

世界の空港経営にはファンド会社に相当する仏会社 Vinci 社や独 HOCHTIEF 社など、多様なタイプの経営主体が出現している。今回、日本のコンセッション実施の関空、伊丹にも Vinci が参画するということで話題になっているが、年金基金やファンド会社が公益事業に出資するのは、欧米では一般的になっている。

コンセッションは空港改革のみならず、水道民営化等にも適用できるほか、今後、教育改革にも入ってくる可能性も考えられる。従来の大学経営者は、単に土地の不動産上の所有者で、授業運営については、有名予備校のスタッフを入れてニーズにマッチした授業を行うということで人気が高まり、ビジネスもうまく行くということもありうる。この様にオーナーとオペレーターを分離するビジネスモデルがコンセッションモデルである。

しかし、コンセッションとは裏を返せば、道路公団が実施したような借金分離の側面も含んでいる。政府が公的負担の減少を狙っている時に、効果的なビジネスモデルとなり得る。

官民連携・民営化の定義

官民連携の PPP という用語を定義するのは難しいが、PFI や株式売却までも含むと理解できる。民営化とは株式を発行し、株式売却をすること。

株式会社に移行した日本郵政、ゆうちょ、かんぽの株式が売り出されるが、その目的は、東日本大震災の復興財源を調達する点に置かれ、郵政サービスの向上とか効率化の追求については軽視されているのは問題だ。

DHL は、郵便事業と物流事業の融合化を進めている。日本の空港は民営化されていない。日本では空港は国管理か地方管理である。成田、セントレア (中部国際空港)、関空は株式会社形態になっているが、セントレアを除いて政府が保有している特殊会社である。新関空会社は民間企業とみなされているが、政府によって、すべての株式を所有されており、伊丹と同一会社となっている。セントレアだけが一部の自治体と民間が持っている。成田の株式については、売却される予定であったが、まだ政府が持っている。従業員は公務員ではない。このように民営化というのはとらえにくい面もある。

コンセッションとは

オーナーとオペレーターを分けるという手法は、例えばコンビニのような他業種でも利用されて

いるが、これらは公的サービスではないので、比較するには適切ではない。公的サービスの場合、資産所有は政府または自治体である点が重要となる。関空は民間会社であったが、政府がオーナーとなって運営権に関して民間企業に譲渡する計画になっている。

コンセッションとは民間企業に設備投資させ、利益をあげることを認める手法。民間企業に長く責任をもって動かしてもらうのがコンセッションの本来のやり方である。概念的に委託契約、民間委託と類似しているように見えるが、運営権を得た民間企業が自らの判断で経営できる点に大きな特徴がある。

空港民営化はすべての空港でできるか？

コンセッションは大規模空港で黒字であれば出来るが、赤字であれば株式の買い手がつかないから困難である。日本の空港は複数一体経営を進めてこなかった、イギリスでは複数空港を束ねて動かし、エアライン誘致の面でも工夫している事例がある。人の移動も含め、うまく運営している事例がある。

私は、鹿児島+関空、伊丹+函館、この様な組み合わせを主張してきた。なぜなら飛行機が飛べる距離だから。関空が借金を作ったので、推測であるが借金の責任を関西に立地している空港がとるべきであるという考え方が支配的であったのかもしれないが、エアラインから見ると魅力は大きくない。市町村合併を進める主体は相互に近接している必要があるが、空港改革は近隣でなく、離れたところで一体化できるというメリットがあるが、日本ではこの点についての理解が深まっていない。

地方空港では静岡空港と茨城空港が注目されている。東京に行くのに不便ではないので潜在力を持っていると言っても過言ではない。特に茨城空港が注目されているが、これは首都圏にすぐ入れるからである。セカンダリー空港で都心から約 1 時間、PPP を実施しながら民営化に近づけていく手法がとられてもおかしくない。

日本の空港の状況は

日本は都市部以外のローカルエリアも含めると、98 空港が存在するが、その 3 分の 1 は離島に立地している。地方部の空港の路線をつないでいるのは、JAL か ANA のみで、多様な路線が張られているわけではない。2010 年に JAL の経営破綻を受けて、空港改革が成長戦略の中で示され、本格的に始動することになった。

日本では成田、セントレア、関空・伊丹が株式会社形態をとっているだけで、多くの空港はまだ株式会社化されているわけではない。ヨーロッパはほぼすべて株式会社化を実現し、出資者が自治体なのか、他国企業なのか、ファンド会社なのかといった点が注目されている。

ファンド会社は、原子力については将来、負債額が大きくなる可能性がある一方で、発電部門への投資を避けている面がある。それに代わって、水道、配電、空港が利益を生み出す部門として有望視されている。しかし、収益が変動したら撤退することもあるので、ファンドからファンドへ転売されているケースもかなり多い。

コンセッションに誰が入るか

関空・伊丹のコンセッションにオリックスが「代表企業」となり、仏の Vinci が「空港運営能力を有する者」として関与することになった。当初、計画を進めていた銀行や不動産会社は実際には参加するまでには至らなかった。「その他投資家」という立場で、オリックスの下にオール関西の会社が集まって約 30 社が集まっている。「船頭多くして」経営戦略が迅速に決定できるのか、

オリジナリティのある空港として特徴を出せるのか、参加企業数が多すぎると無責任体制にならないか。このように多くの点からコンセッション運営の難しさが明らかになってきた。

コンセッションでは、一般的に30年の期間の中で投資して回収する。関空・伊丹のケースでは44年後に契約期間が終了した時点で、次に誰が運営者となるのかという点も重要だ。45年後には、宇宙船と飛行機の中間的な乗り物である「スペースシップ」が実現されているかもしれない。これは都心部から遠い空港を使用する可能性が高いので、都市部の空港はリスクがある。空港はインフラ施設であるが、航空会社が使用するのは滑走路とエプロンである。日本は戦後、空港建設にかかわる資金不足もあり、商業施設、ターミナルビルは第三セクターによって整備する形で進められてきた。第三セクターの出資者がどのような主体であるかを明らかにするデータは、全国レベルでは整備されていない。実際には、JAL、ANAが10～20%の比率で必ず入っている。残る部分については、地元の有力企業である銀行、不動産、交通関連企業等10社超が出資して運営しているのが一般的である。

コネクティビティが重要

空港の魅力は、世界の主要都市とつながっているが、関空はイギリスのロンドンやエディンバラ、ドイツのデュッセルドルフやミュンヘン、イタリアのローマやミラノと結ぶ直行便がない。国内線に関しても、関空からのネットワークは北海道、首都圏、九州・沖縄が中心で、仙台と松山が追加されたものの、東北・甲信越地方とつながる路線が弱い。アジアのインバウンドを今後も継続的に増加させるためには、乗り換え需要を意識して国内路線の充実も視野に入れるべきであろう。

路線拡大の可能性

Vinci はカンボジアのプノンペン空港のコンセッションで実績をあげている。日本・カンボジア間のコネクションを強くするなど、JAL・ANA以外のエアラインとの交渉を進めて、オリックスは新たな路線を増やせるのか、関心が集まっている。

空港がエアラインとの交渉によって、路線を増やしコネクティビティを上げるが、伊丹空港は1500万人の乗客を運びながら、主たるエアラインはJALとANA2社だけである。一般的には、大規模空港におけるエアライン数は100社位で、目的地数も100ヶ所くらいになっている。国交省から空港改革の長期的展望を示した政策方針が文章化されているわけではない。更に、個別の空港がどのように独自性を発揮して地方創生に貢献するのかについても明らかではない。

関空のコンセッションは

コンセッションは通常、途上国や後発国で技術や資金がない場合に使われるモデルである。関空のケースでは、多額の累積債務により株式売却の実現可能性が低いので、窮余の策としてコンセッションが採用された。

44年をかけて1兆3千億円を返済していかなければならないが、総額は2兆2千億にも達する、1年で約500億円の返済となる。

2013年に「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」が制定されたので、コンセッションができるようになった。運営権を取得した事業者は、料金を収受しながら設備投資もできるのはこの法律があるから。

新関空会社の約500人の社員は、オリックスが中心に設立するSPCに移行すると考えられる。関

空のコンセッションのスケジュールは、二次審査に入る時期を6月から9月に3か月も遅らせた。これは提案内容の協議を十分に行うためであったとみられる。しかし、実際には応募する会社が十分に出てこなかったのではないかという見方もある。このコンセッションには国交省のみならず、財務省も国交省と協議する形でコミットしている。

代表企業がオリックスとVinciで契約し、その他に関西企業が約30社も入っているが、独自性のある空港経営ができるのか疑問である。サントリー、南海、近鉄、京阪やH20(阪神・阪急)が入るのはターミナルビルのテナントに入りたい思惑があるのであろう。その他に特別な目的があるとは考えにくい。空港経営の独自性という点からは、新たな戦略展開が何も見えない。

イギリスでは外国企業が関与

GIPの出資者はアメリカのGEとスイスのクレディ・スイスである。多くの空港経営にファンド会社が参画しており、利益をあげる目標を明確にしている。日本のコンセッションとは違い参加企業数が10社を超えることはない。マンチェスターのMAGは近隣自治体で構成されてきたが、最近オーストラリアのファンドも参画した。これはスタンステッドのM&Aに要する資金を調達するために、自らの株式を外国企業に売却した結果である。

日本の多くの空港では、国際線の比率が低く、国内線専用の乗り物になっている。欧州では広域経済圏が確立されているので、当然、国際線が主流である。とりわけ近隣諸国との路線が中心であり、わが国もそのような路線が増えないと空港経営の収益改善は難しい。

Vinci はファンドマネー

Vinciは基本的には道路、トンネル、鉄道、山間部の小さな空港を運営していた。もともとカンボジアのプノンペンがコンセッションのスタート地点で、最近ポルトガルでコンセッションでの買い付けに行っている。Vinciモデルは株式を保有しながら、運営権限も持っている。

日本の関空・伊丹のケースでは負債があるから、逆算して支払額を決めるのとは明らかに異なる。コンセッションの支払額の決め方は日本では借金返済として計算されたもの。

カンボジアは近隣諸国、とりわけ中国との路線を強化している。

VFR 需要層も重視すべき

イギリスに関してはVFRの需要が増加している。これは友人、親戚を訪ねる需要層、家族に会いに行く需要層で、近年大きく伸びている。更に、訪問先では多額の支出をしてくれる。その需要層をつかんでいかないと、空港経営も地方創生もできない。コラボして、ファンドマネーを使い、産業クラスターを築いているのが実態。日本の空港改革は遅れているという印象がある。

イギリスのコンセッションは失敗したケースもある。ルートン市が設備投資をオーナーに依頼したがスペインの会社が断ったというトラブルが起きている。

関空については見直し条件を整備することが重要と考えられる。最悪のケースではあるが、撤退条件を明確にしておく必要がある。現在、進められている「オール関西」は参加企業数が多くなってしまい、オリジナリティのある戦略を打ち出しにくいという点で問題である。静岡空港は中国路線を充実させている。担当者は公務員であるが、熱心に営業活動を展開して路線を張っている。

本日の講義これで終了。

議事録担当者感想；

野村先生、大変貴重な講義ありがとうございました。今後ともご指導の程よろしく願いいたします。

さて、私は野村先生や久末先生のように、ヨーロッパに行ったことがなく、コネクティビティの良さ、悪さを体験しておりませんが、今後もし、フランスへ等へ旅行するようなことがあれば感じるができるでしょう、この時は先生の講義内容を思い出すことにします