

稼ぐインフラ

民が変える公

—上—

「仙台オペレーションセンター」。7月に東京急行電鉄が前田建設工業、豊田通商などと組んで運営に乗り出した仙台空港。民営化を契機に新組織の検討が進む。狙いは安全管理の一元化だ。

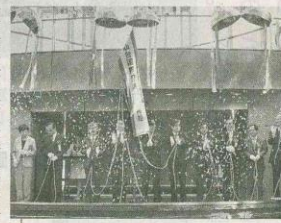
年間乗降客数が約300万人の同空港ではビル、警備や防災、滑走路や搭乗ゲートまでの航空機の誘導など、それぞれ別の組織が担当する。年間輸送人員が11億人を超える東急電鉄から見ると非



空港や道路 企業が新風

効率に映る。新たな体制 公共施設の運営権を売りに向け、鉄道の安全 却する「コンセッション管理の経験者5人を仙台」。

企業のノウハウを生かしてインフラを運営する。空港運営に参入した東急電鉄の野本弘文社長は「駅を中心とする街づくりのノウハウが通用するなら積極的に入る」と意欲を見せる。仙台空港の2014年度の営業損益は6億7600万円



東急電鉄など企業連合が持つノウハウで効率運営を図る仙台空港（7月の民営化式典）

▼コンセッション 空港や港湾、上下水道といった公共インフラの所有権を国や自治体、公営企業に残したまま、事業の運営権を売却すること。運営権を得た企業は利用者からの料金収入などを運営業務に充て、効率化や新事業で生み出した収益を出資者への配当などに回す。国や自治体は売却資金を財政再建に生かすことができる。

黒字化へ効率運営

の赤字。それでも運営権 4日だった仙台—ソウル 東山基社長は言う。入札には複数の企業グループが参加。黒字化の余地ありと見たからだ。

東急連合は旅客数を44年までに15年度比で8割増やす目標を掲げる。カルーブが、愛知県道路公社が持つ中部国際空港連絡道路など有料道路8路線の運営を始めた。

使用料が割安な搭乗口を新設するほか、搭乗率にに応じて着陸料が変わる仕組みを導入する考え。航空会社の負担を繁閑に連動させ定期便を設定しやすくする。

民間ならではの誘致策に航空会社は反応した。6月に台湾のLCCのタイガーエア台湾(台北市)が仙台—台北線を就航。韓国のアジアナ航空は週

線を週7日にした。道路でも新たな動きが出ている。10月から前田建設工業、大和ハウス工業、森トラストなどのグループが、愛知県道路公社が持つ中部国際空港連絡道路など有料道路8路線の運営を始めた。

パキングエリアの充実や、ホテルの誘致などで利用者を増やす方針だが、まず着手したのはムダの洗い出しだ。すべての業務を再検討し、各事務所で重複していたものを本社に集約する。支出も一から見直し、「メリハリをつけ物品購入をする」と運営会社である愛知恵を生かす仕組みに期待が集まっている。

の赤字。それでも運営権 4日だった仙台—ソウル 東山基社長は言う。入札には複数の企業グループが参加。黒字化の余地ありと見たからだ。

東急連合は旅客数を44年までに15年度比で8割増やす目標を掲げる。カルーブが、愛知県道路公社が持つ中部国際空港連絡道路など有料道路8路線の運営を始めた。

使用料が割安な搭乗口を新設するほか、搭乗率にに応じて着陸料が変わる仕組みを導入する考え。航空会社の負担を繁閑に連動させ定期便を設定しやすくする。

民間ならではの誘致策に航空会社は反応した。6月に台湾のLCCのタイガーエア台湾(台北市)が仙台—台北線を就航。韓国のアジアナ航空は週