ニッポンの空港力 上

民営化・新機器が武器

利用者目線で改革競う

ニッポンの玄関である空港が変わりつつある。羽田空港と成田空港が競うように容量拡大に動いているほか、地方空港は相次ぎ民営化の検討を始めた。訪日客など利用者を引き寄せるための「空港力」が問われている。

仙台空港が7月の民営化によって小さな一歩を踏み出した。デッキの入場料100円を無料にし、買い物や食事で駐車料金を割り引く。「展望デッキで飛行機を眺めた後に食事や買い物を楽しむ人が多い」（空港会社）という。

これまで滑走路は国、ターミナルは第三セクター、駐車場は財団法人と運営主体がバラバラだった。東急グループなどへの民間委託で一体的な空港運営が可能になった。民営化の取り組みはこれからが本番だ。ターミナルビルの改修にも着手し「東北観光の玄関口」をめざす。

待ち時間を短縮

高松、福岡、新千歳、広島など民営化を検討する空港は全国各地に広がる。マッキンゼー日本法人の桑原祐パートナーは「訪日客を地方に呼び込むために官民の連携は必須だ」と話す。

利用者目線の空港改革は民営化だけではない。政府は空港内での必要な手続きのスピードアップに取り組む。

高松空港では今月から審査場に見慣れないOA機器のような機械が登場した。日本に来た外国人が係員のいる審査ブースに入る前に顔写真の撮影や指紋読み取りの手続きを実施する「バイオカート」だ。訪日客が急増し、長くなりがちな入国審査での待ち時間を20分以内に縮めるのが目標だ。法務省は入国審査官を2年で500人増やした。自動審査ゲートなど利便性を高める工夫もしている。

出発時の保安検査も大きく変わりつつある。国土交通省は電波で服を透視し不審物がないかを調べる「ボディースキャナー」を年度内に羽田、成田、新千歳、福岡など8空港に導入。2017年度には那覇や鹿児島にも広げる。現行の検査を厳格化するのと比べて時間が短くて済む。

逆風も強まる

国交省によると、訪日客の増加を背景に地方空港の国際定期便は最近5年で1・7倍に増えた。しかし、すべての空港に追い風が吹いているわけではない。

「いつになったら実現するのか」。青森空港の関係者はため息をつく。中国の杭州と天津から定期便が夏までに就航する予定だったが延期になった。中国経済の減速や円高が影響している可能性があるといい、就航時期は未定だ。

静岡空港は就航していた中国路線の運休が相次ぎ、冬ダイヤの国際定期便は6路線と1年前の半分以下になった。羽田へのシフトが原因という。

安倍晋三首相は7月「全国に広がる地方創生回廊をつくり上げる」と宣言した。国交省は訪日客に海外と地方を結ぶ直行便だけでなく、羽田から地方に向かう国内線をもっと利用してほしいと呼びかける。狭い国土に97の空港が点在する日本。官民でサービス力を高められない空港は淘汰の波にさらされる。

空港民営化の動きが相次ぐ

日本経済新聞　平成28年10月21日