

CLAIR REPORT No. 437

フランスの空港改革及び自治体の空港運営の現状

Clair Report No.437(Jul 13, 2016)
(一財)自治体国際化協会 パリ事務所



一般財団法人

自治体国際化協会

「CLAIR REPORT」の発刊について

当協会では、調査事業の一環として、海外各地域の地方行財政事情、開発事例等、様々な領域にわたる海外の情報を分野別にまとめた調査誌「CLAIR REPORT」シリーズを刊行しております。

このシリーズは、地方自治行政の参考に資するため、関係の方々に地方行財政に関わる様々な海外の情報を紹介することを目的としております。

内容につきましては、今後とも一層の改善を重ねてまいりたいと存じますので、御叱責を賜れば幸いに存じます。

本誌からの無断転載は御遠慮ください。

問い合わせ先

〒102-0083 東京都千代田区麹町 1-7 相互半蔵門ビル

(一財)自治体国際化協会 総務部 企画調査課

TEL: 03-5213-1722

FAX: 03-5213-1741

E-Mail: webmaster@clair.or.jp

はじめに

今年 2016 年は、「空港民営化元年」とも言われる。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」が制定されて空港民営化が準備されてきたが、いよいよ今後本格化していく。

空港改革と聞けば英国の空港民営化が有名であるが、フランスもまた、EU における諸々の市場統合の中で改革が進められてきた。とりわけ、2000 年代に入り、地方空港の地方自治体への移管が行われる中で、いわゆるコンセッション方式の民営化の有様も大きく様変わりしてきた。英国の事例に比べ日本で紹介されることの少ないフランスの空港制度やその現状についてまとめたものが本レポートである。フランスでは主要な地方空港は州の管轄となっているものが多い。本レポートで紹介した空港改革は、地域経済活性化のため、国が主導したフランスの分権改革の一具体例でもある。

各地域で「地方創生」が叫ばれている。既に人口減少社会に突入して久しい多くの自治体にとっては、交流人口をいかに増加させるかが短期的なターゲットとなろう。折しも、政府は、訪日外国人数を 2020 年に現在の 2 倍の 4000 万人、30 年には同 3 倍の 6000 万人に増やす新しい目標を決めたところでもある。現在日本全国に 97 存在する空港は、交流人口を増やすための最重要インフラの一つであり、空港の利活用・価値向上策は、立地自治体や周辺自治体にとって必然的に重要な施策となる。

2015 年 11 月、YS-11 以来実に 53 年振りとなる国産旅客機 MRJ の初飛行が大変話題となった。本レポートが空港立地自治体や周辺自治体の皆様の参考となり、日本の地方空港が MRJ のように力強く飛行して地方創生の先導役となっていくことを願ってやまない。

一般財団法人自治体国際化協会 パリ事務所長

目 次

背景と概要	1
第1章 フランスの空港と航空市場	
第1節 フランスの空港の概要	2
第2節 フランスの空港が置かれた環境	6
第3節 EUにおける航空自由化とLCC	10
第2章 フランスの空港制度改革	
第1節 改革以前の空港運営の形態	14
第2節 2002年～2005年の空港制度改革	17
(1) 地方空港の地方自治体への移管	17
(2) 主要空港の会社組織への転換	19
(3) 空港運営企業の実例－Vinci Airports	21
第3節 その後の動き	23
(1) 国外の空港運営への参画	23
(2) 地域空港法人の国持分の売却	24
第3章 州の空港運営施策の実例	
第1節 旧ラングドック＝ルシヨン州	26
(1) 州および州の空港の概要	26
(2) ヒアリング調査結果	28
第2節 ブルターニュ州	29
(1) 州および州の空港の概要	29
(2) ヒアリング調査結果	31
第3節 まとめ	32
おわりに	34
参考文献	35

背景と概要

フランスで 1500 年代に始まったと言われるほど長い歴史を持ち、有料道路・駐車場・病院・鉄道等、様々な社会インフラで広く適用されている「コンセッションによる公共施設の民間運営」（施設の所有権は公的機関に残したまま、施設に『運営権』を設定し、民間事業者が契約の下で独占的に施設の運営を行う。）が、2011 年の PFI 法改正により、日本においても可能となった。

また、同年に「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」、さらに、2013 年には「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、日本でもようやく空港民営化に向けた動きが本格化した。特に後者の法律では、民間の資金とノウハウにより、これまで画一的な「管理運営」がなされてきた地方空港を、地域の事情に即してより適切に「経営」し、どんぶり勘定と指摘されてきた空港の収益性を高めるとともに、空港の潜在能力を最大限に活かして地域活性化につなげることが目指されている。

2015 年 9 月、同法による民営化の第 1 号として、仙台空港のコンセッション契約優先交渉権者に東急前田豊通グループが選定され、翌年 6 月末に予定される運営開始に向けた手続きが進められている。続いて高松空港で、2016 年の事業者公募及び 2018 年春の民営化を目指し、2015 年 10 月～11 月に国土交通省による投資意向調査が行われた。ここで示された空港運営スキーム案の中で、地元自治体が民営化後も引き続き空港運営に関与することとその具体策（出資および常勤役員の派遣）を明記していることは特筆に価する。

関西・大阪（伊丹）両空港についても同年 11 月、オリックスとフランスの空港運営企業 ^{ヴァンシ} Vinci Airports 等で構成されるコンソーシアムが優先交渉権者に選定された。日本初となる外資の参加による空港運営に、大きな注目が集まっている。

フランスでは、日本に先立つこと 10 年、2002 年から 2005 年にかけて空港運営制度が大きく改革された。その特徴は、大都市の拠点空港（年間利用者数順位が概ね 10 位以内）が会社組織となったこと（＝民営化）と、それ以外のほとんどの空港が所有権を含めて国から自治体に移管され、自治体自らが空港の運営・発展、究極的には存廃にも責任を持つ体制となったこと（＝分権化）である。

本レポートでは、空港民営化の先進地として有名な英国の事例に比べて日本で取り上げられることの少ないフランスの空港制度について概観する。第 1 章では、フランスの空港の現状と、空港を取り巻く外部環境の大きな転換である EU 航空自由化等について記述する。続く第 2 章では、フランスにおける一連の空港制度改革とその後の主なトピックについて説明する。第 3 章では、ケーススタディとして、改革により空港の所有者となった自治体でのヒアリング調査の結果を紹介する。

第1章 フランスの空港と航空市場

第1節 フランスの空港の概要

フランスの空港の数、規模、整備状況等について日本と比較しながら概観する。なお、フランスには欧州内の領土（大陸部分 94 県＋コルシカ島 2 県）のほかに、中南米・インド洋・南太平洋等に 5 海外県及び海外領土が存在するが、本章では欧州内領土の空港のみを考察の対象とする。

フランスは EU 最大、日本の 1.5 倍の約 55 万¹km²の面積を有し、人口は日本の約半分、約 6,300 万人である。フランスに存在する民生用空港の数は 372²で、日本（97 空港）の約 4 倍だが、その多くは小型機専用の極めて小規模な「飛行場」であり、専らレジャー用途に利用され利用者も限られている。年間利用者数 20 万人以上の空港に限ってみると、2014 年の場合、フランスは 34 空港と日本（50 空港）よりやや少なくなる。フランス及び日本の同年の空港別（20 万人以上）利用者数の一覧を次ページ表 1－1²に示す。

フランスの空港の多くは、1920～30 年代に整備された民生又は軍用の飛行場を母体としており、第二次世界大戦後、機体の大型化や利用者の増加に合わせて拡張を繰り返し、現在に至っている。

パリは、1930 年代から既に、北東 13km に位置するル・ブルジェ空港と南方 14km のオルリー空港の 2 空港体制となっていたが、増え続ける航空需要と大型機材への対応のために、1974 年、北東 23km にシャルル・ド・ゴール空港（空港のある地名からロワシー（Roissy）と呼ばれる。）が開港した。これに伴い、ル・ブルジェ空港は定期



図 1－1 パリ首都圏の空港の位置

<http://www.abcorporate-aviation.fr/Plan-des-aeroports-de-Pari>

便の就航がなくなり、ビジネス機・自家用機専用空港に変わった³。これらの空港の位置を図 1－1 に示す。現在、シャルル・ド・ゴール空港は中長距離国際線を、オルリー空港は近距離国際線と国内線をそれぞれ中心とし、緩やかな機能分担がなされている。フランス第二の都市リヨンでも、同様に 1975 年、市の 20km 東方に新しくサン・テグジュペリ空港が開港し、ブロン空港はビジネス用となった。一方、地方では、1968 年の冬季オリンピック大会開催に合わせて整備されたグルノーブル空港、州の計画により 1991 年に開港したロレーヌ空港等があるものの、空港の新設例は稀であり、90 年代以降だけで 18 もの空港が新設・移転開設された日本とは様相が異なる。

¹ Yves TATIBOUET / DGAC 「La décentralisation des aérodromes」 2006.3

² フランス：フランス民間航空総局（DGAC）2014 年商業航空輸送統計、日本：国土交通省 2014 年空港管理状況調書により作成。

³ 世界最大の国際航空見本市であるパリ航空ショーが開催されることでも有名である。

フランス		順位	日本	
空港名	利用者合計		空港名	利用者合計
Paris Charles de Gaulle	63,648,955	1	東京国際（羽田）	72,743,763
Paris – Orly	28,842,143	2	成田国際	32,866,898
Nice Côte d'Azur	11,656,050	3	福岡	19,703,769
Lyon Saint Exupéry	8,399,557	4	新千歳	19,270,922
Marseille Provence	8,126,172	5	関西国際	19,218,083
Toulouse – Blagnac	7,493,271	6	那覇	17,293,780
Bâle – Mulhouse	6,499,082	7	大阪国際（伊丹）	14,526,575
Bordeaux – Mérignac	4,906,103	8	中部国際	9,755,531
Nantes Atlantique	4,081,116	9	鹿児島	5,154,250
Beauvais – Tillé	4,023,363	10	仙台	3,213,337
Lille – Lesquin	1,571,898	11	熊本	3,067,624
Montpellier Méditerranée	1,442,246	12	長崎	2,964,474
Ajaccio - Napoléon Bonaparte	1,353,923	13	宮崎	2,852,009
Bastia – Poretta	1,161,095	14	松山	2,838,910
Strasbourg-Entzheim	1,157,391	15	広島	2,677,134
Biarritz - Anglet - Bayonne	1,063,735	16	神戸	2,497,755
Brest – Bretagne	985,447	17	石垣	2,325,230
Pau – Pyrénées	617,823	18	小松	2,313,403
Toulon – Hyères	548,107	19	大分	1,732,422
Rennes - Saint-Jacques	502,106	20	高松	1,725,227
Figari - Sud Corse	497,946	21	函館	1,686,747
Clermont-Ferrand - Auvergne	416,451	22	岡山	1,348,209
Carcassonne Sud de France	412,467	23	高知	1,335,214
Tarbes Lourdes Pyrénées	387,793	24	宮古	1,298,304
Perpignan Sud de France	353,872	25	北九州	1,277,717
Calvi - Sainte-Catherine	325,976	26	秋田	1,219,815
Grenoble – Isère	320,119	27	旭川	1,098,230
Limoges-Bellegarde	290,971	28	新潟	1,011,945
Bergerac Dordogne Périgord	277,046	29	徳島	1,011,853
Béziers - Cap d'Agde	242,121	30	富山	994,134
Metz - Nancy – Lorraine	240,285	31	青森	912,990
Chambéry – Savoie	223,049	32	美保（米子）	864,528
La Rochelle - Ile de Ré	210,581	33	山口宇部	863,421
Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes	207,505	34	出雲	783,626
		35	女満別	737,504
		36	釧路	680,607
		37	名古屋	653,766
		38	奄美	603,762
		39	帯広	583,480
		40	百里（茨城）	513,852
		41	静岡	506,950
		42	佐賀	573,616
		43	花巻	395,329
		44	庄内	368,618
		45	岩国	360,141
		46	鳥取	335,333
		47	対馬	261,169
		48	福島	251,034
		49	久米島	243,349
		50	三沢	242,013

表 1－1 フランスと日本の各空港利用者数（空港別、20 万人以上の空港のみ、2014）
（赤太字は国際線利用者比率 60%以上、赤字は同 30%以上 60%未満の空港を示す）

表1-1で明らかのように、フランスは大都市の国際空港だけでなく比較的小規模の地方空港でも国際線利用者比率の高いことが日本と大きく異なる特徴である。日本では、成田・関西・中部の3国際空港以外で3割を超える国際線利用者がある空港はわずかに静岡空港のみ⁴であるが、フランスでは年間利用者数20~50万人の14空港中実に11空港で国際線利用者が3割を超えている（うち5空港ではその比率が97~100%、すなわち定期便としては国際線しか就航していない。）。

空港の立地は、図1-2に示すとおりであり、人口希薄地域にはいくつか空港の空白地域があるものの、ほぼ全土にわたり満遍なく立地している。また、パリ近郊には小規模の飛行場が多数存在している。

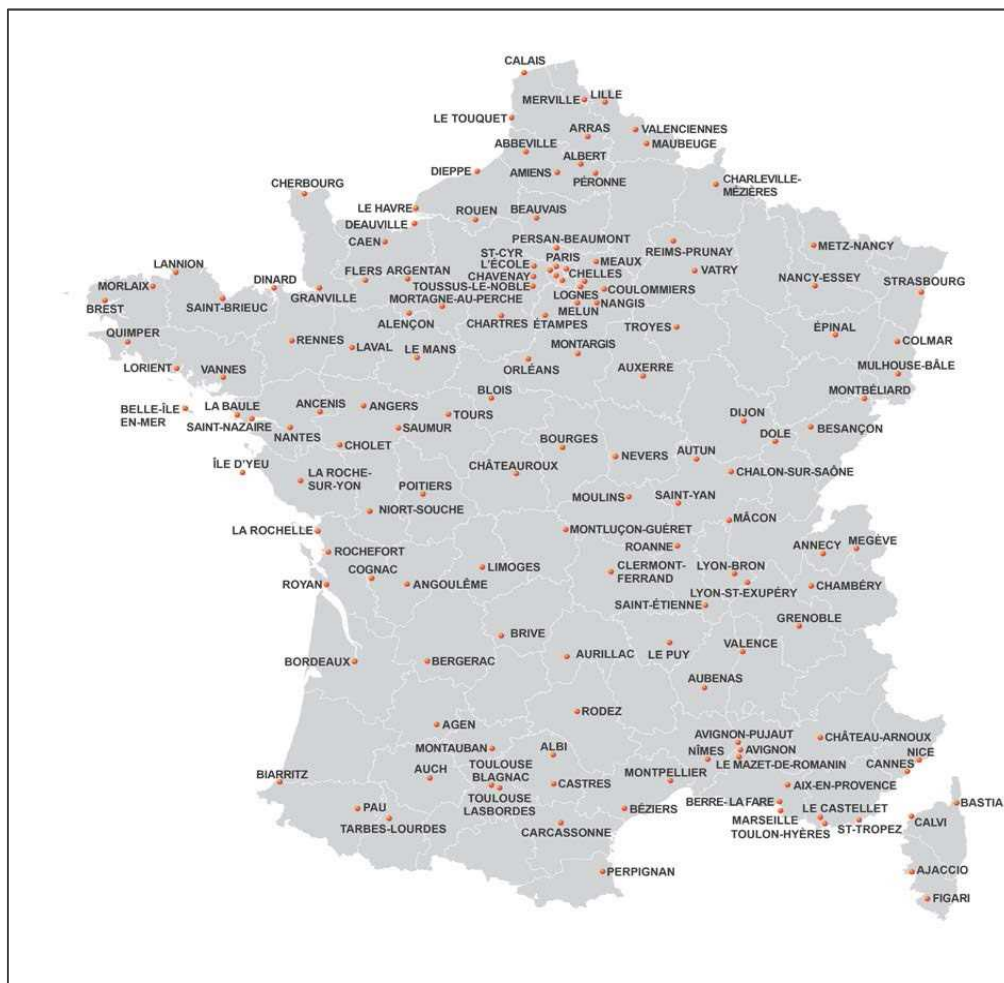


図1-2 フランスの主な空港の位置⁵

また、フランスは東部でベルギー・ルクセンブルク・ドイツ・スイス・イタリアの5ヶ国と国境を接している。国境地帯にある非常にユニークな空港が、バーゼル＝ミュルーズ空港（Bâle - Mulhouse）、別名“ユーロエアポート”である（図1-3）。スイス第三の

⁴ なお、静岡空港は、増え続けるインバウンド需要を背景として2015年も中国路線の新規開設が相次ぎ、3国際空港以外で初めて年間の国際線利用者（39万人）が国内線（31万人）を上回った。

⁵ 全仏空港連合会（UAF）「Les aéroports français, le défi de la compétitivité」2012, p.2

都市バーゼルの旧空港が拡張できなかったため、国境をまたいだフランス側に新しいバーゼル空港を建設する計画が両国により 1930 年代に合意され、第二次世界大戦による中断を挟み 1949 年に空港を整備・運営する公施設法人が両国政府により設立された⁶（フランス側が空港用地を提供し、スイス側が滑走路等インフラの建設を担当することとされた）。滑走路（2,370m、のち 3,900m に延長）やターミナルビル、格納庫、空港とバーゼル市街を直接結ぶ高速道路等が 1970 年までに完成、1987 年からは、フライブルク都市圏のあるドイツを含めた三国での運営となった。

開港当初から国際共同運営という他に類のない極めて特殊な性格を有する空港で、国際航空運送協会（IATA）により定められる 3 レター空港コードは、フランス（ミュルーズ）の空港としての MLH、スイス（バーゼル）の空港としての BSL、そして国際空港（“ユーロエアポート”）としての EAP の 3 つが同一空港に割り当てられている。



図 1 - 3 バーゼル＝ミュルーズ空港（同空港 web サイト <http://www.euroairport.com/fr/>）

バーゼル、ミュルーズという地域の二大都市を背後にもつのみならず、欧州の中心、三国の国境という交通の要衝に位置する同空港の利用者数は順調に拡大を続け、直近 10 年では、2005 年の利用者 333 万人から、2014 年には 652 万人へとほぼ倍増している⁷。同年の対前年比伸び率も 11.1%と極めて高く、利用者 20 万人以上の 34 空港中第 2 位（1 位はコルシカ島南部のフィガリ空港（Figari - Sud Corse）で 11.4%）となっている。また、3,900m の滑走路という同空港の優れたインフラを活かした貨物便の誘致⁸にも積極的で、公施設法人の全額負担により最新の貨物ターミナルを整備し、2015 年から供用している。

このように、フランスの空港整備状況は、概して日本と同程度以上となっている。日本に比べて地方空港の平均規模はやや小さいが、国際線の就航等、空港の存在感、地域に果たす役割は決して小さくないと言える。

⁶ <http://www.euroairport.com/fr/autoportrait/presentation.html>

⁷ 空港発表の統計 <http://www.euroairport.com/fr/autoportrait/statistiques.html> による（DGAC 統計と若干の差異がある。）。

⁸ 一般に、貨物専用機は旅客専用機に比べて積荷を含めた機体総重量が重くなるため、特に離陸時において重量に対応した長い滑走路が必要とされる。同空港の 2014 年貨物取扱量は 98,175t で、シャルル・ド・ゴール空港に次ぐフランス第 2 位の規模である。5 社の貨物定期便が、モスクワ・ソウル・ドバイ・ドーハ・サンパウロ・ブエノスアイレス・サンティアゴを結んでいる。

第2節 フランスの空港が置かれた環境

2014年のフランスにおける年間の空港利用者数(チャーター便を含む。)は、国内線⁹6000万人・国際線1億1500万人の計1億7500万人で、国内線旅客が多数を占める日本に比べて国内線市場は3分の1弱、国際線が約2倍となっている(表1-2)。2000年は国内線6600万人・国際線6900万人、計1億3500万人であった。直近15年間の推移を見ると、国内が横ばい〜微減となっているのに対し、国際線市場はリーマンショックが影響した2009年を除き順調に拡大していることがわかる(図1-4)。

	国内線(千人)	国際線(千人)	合計(千人)
フランス ¹⁰	59,460	115,067	174,527
日本 ¹¹	200,974	63,664	264,638

表1-2 フランスと日本の空港利用(発着)者数(2014年)

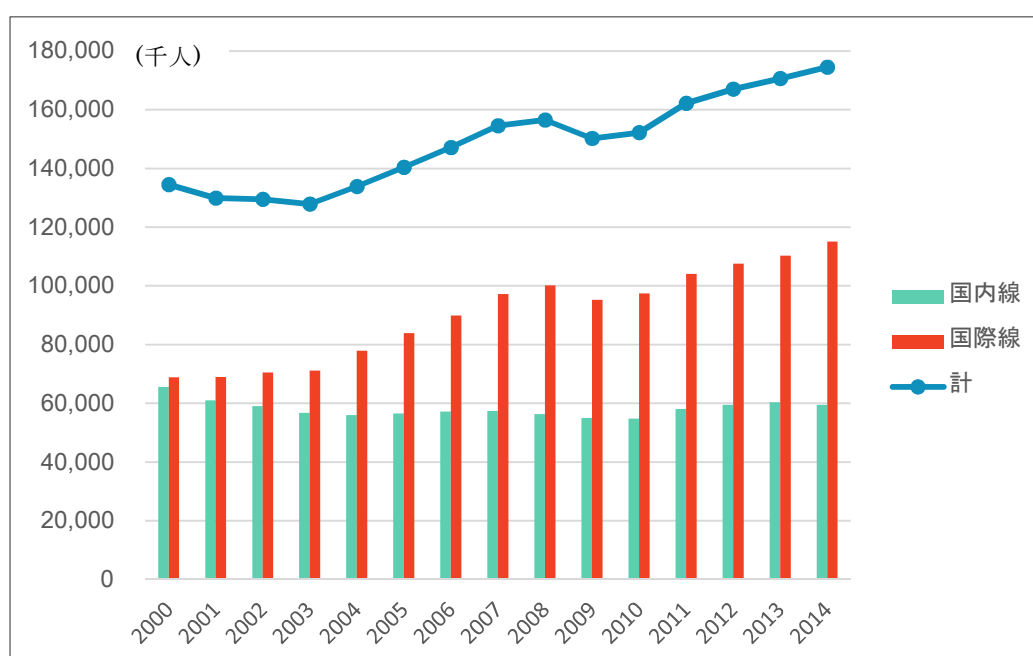


図1-4 フランスの空港利用者数(国内・国際線別、2000~2014年)¹²

次に、海外県・海外領土を除く国内線乗客数(通常、国内線1区間に乗る1人の乗客は2空港を利用するので、数値は空港利用者数のおよそ半分になる。)の推移を見ると、次ページ図1-5に示されるとおり、パリと地方を結ぶ路線の乗客が直近15年間で2割以上減少しているのに対し、地方都市間の路線は約3割の利用者増加を記録している。

⁹ フランスの欧州内領土と5つの海外県及び海外領土とを結ぶ路線は、距離としては中長距離国際線に匹敵するが、国内線に含まれる。

¹⁰ フランス民間航空総局(DGAC)2014年商業航空輸送統計

¹¹ 国土交通省2014年空港管理状況調書

¹² DGAC「L'Observatoire de l'Aviation Civile – 28 années de données de trafic commercial」

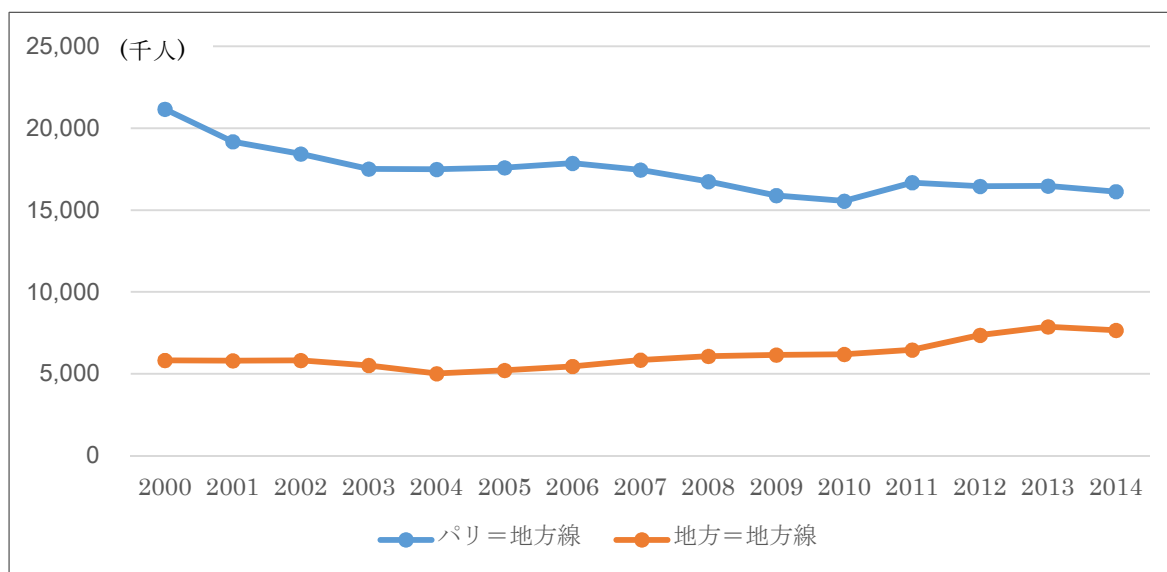


図 1-5 フランス国内線の路線区分別乗客数 (2000～2014 年、DGAC)

路線別（都市間移動）の利用者数は、表 1-3 に示すとおりであり、最も上位のパリ＝トゥールーズ線でも年間乗客数は約 300 万人と、世界でも屈指の高需要路線である東京＝札幌線や東京＝福岡線に比べてその規模はかなり小さい。また、日本同様に、政治・経済等あらゆる面で首都パリへの一極集中が激しいため、パリ発着路線が圧倒的に多くの旅客を集めている状況である。地方間路線では首位のリヨン＝ボルドー線でも、パリ線を含めた全体では 10 位以内に入らない。

	フランス		順位	日本	
	区間	乗客数 (人)		区間	乗客数 (人)
首都線	パリ＝トゥールーズ	3,158,331	1	東京＝札幌(新千歳)	10,126,805
	パリ＝ニース	2,865,602	2	東京＝福岡	8,985,215
	パリ＝ボルドー	1,539,478	3	東京＝大阪	7,576,284
地方線	リヨン＝ボルドー	458,128	1	大阪＝札幌(新千歳)	2,043,902
	リヨン＝ナント	362,802	2	大阪＝那覇	2,008,716
	リヨン＝トゥールーズ	344,807	3	福岡＝那覇	1,543,803

表 1-3 フランスと日本の路線別利用者数 (2014 年) ¹³

2015 年 3 月の北陸新幹線金沢延伸開業により、高需要路線であった羽田＝小松線や羽田＝富山線の利用者は、新幹線との競合の結果大きく減少した¹⁴が、日本同様にフランスでも高速鉄道と航空輸送は概して競合関係にある。フランスの新幹線 TGV は、東海道新幹

¹³ フランス：DGAC 2014 年商業航空輸送統計、日本：国土交通省 2014 年航空輸送統計調査速報により作成。パリ：シャルル・ド・ゴール空港及びオルリー空港、東京：羽田空港及び成田空港、大阪：関西空港及び伊丹空港。

¹⁴ 小松空港発表 <http://www.komatsuairport.jp/about/achievement.html>、東洋経済 ONLINE 記事 <http://toyokeizai.net/articles/-/73153>

線に遅れること 17 年の 1981 年にパリ＝リヨン間で開業、以後順次路線を拡大した。2015 年現在、TGV により、パリからリールまで 1 時間、リヨン・レンヌ・ナントまで 2 時間、マルセイユ・ボルドーまでは 3 時間半で到達できる。レンヌ・ボルドー・ストラスブールの各方面へ高速新線の延伸工事が進められており、完成後はパリ＝ボルドー間が 2 時間¹⁵（2017 年予定）になるなど、さらなる時間短縮が見込まれている。TGV は高速新線のない地域では在来線を走行するため、在来線区間が長くなるトゥールーズ・ニースでは所要時間が 5 時間半～6 時間超¹⁶となる。従ってこれらの都市とパリとの移動には、空港までのアクセス時間を考慮しても空路が時間的に優位となり、先に見たとおり航空のシェアが高いが、他の大都市では空路の優位性はほとんどなくなる。また、新幹線と異なり TGV には早期購入割引や家族割引、深夜早朝等の特定便割引といった数多くの割引制度が存在し、費用面でも競争力を持っている。

ここでストラスブール空港（Strasbourg - Entzheim）の事例をみる。ストラスブールは都市圏人口約 77 万人¹⁷、全国で 9 番目・フランス東部最大の都市で、ライン川をはさみドイツと国境を接する。欧州評議会や EU 欧州議会等の主要な国際機関が置かれる、欧州の主要都市の一つとして知られる。

市中心部から西へ 10km に位置し、2006 年まで年間利用者 200 万人規模で推移していた同空港の状況は、2007 年 6 月、高速新線の東ヨーロッパ線が一部開通し、TGV のパリ＝ストラスブール間がそれまでの 4 時間から 2 時間 20 分へと短縮された¹⁸ことで一変する（図 1－6）。

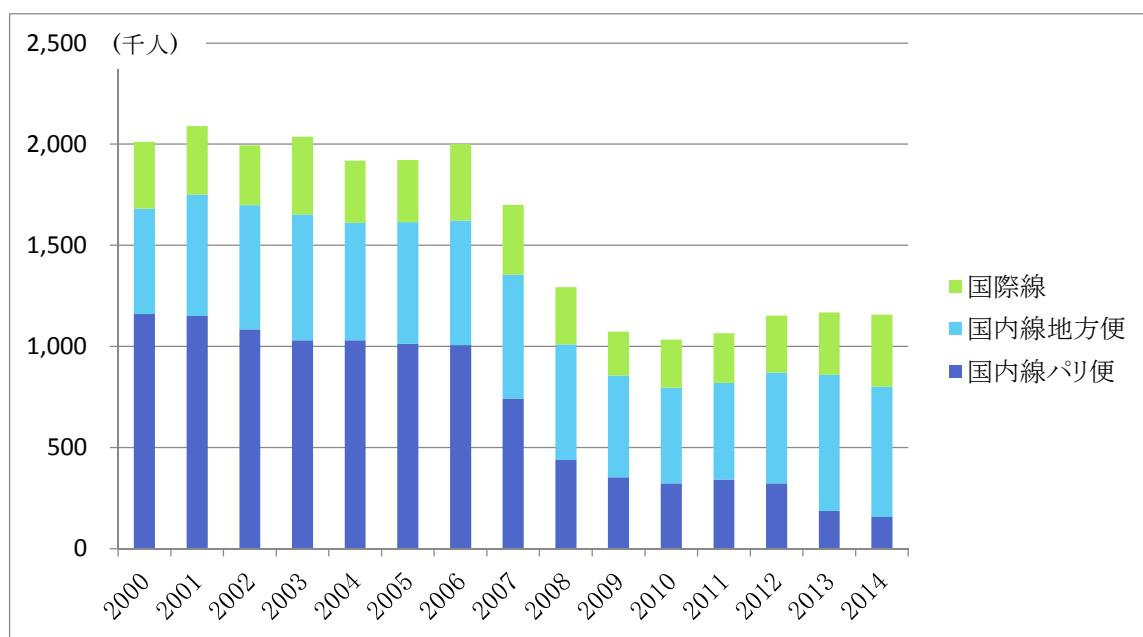


図 1－6 ストラスブール空港利用者数（国内（パリ／地方）／国際別、DGAC）

¹⁵ <http://www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr/carte-et-chiffres-cles>

¹⁶ フランス国鉄（SNCF）時刻表による。

¹⁷ 統計経済国立研究所（INSEE）2012 年統計 <http://www.insee.fr/fr/>

¹⁸ さらに二期工事の完成により、2016 年 4 月から所要時間は 1 時間 48 分まで短縮される見込みであったが、2015 年 11 月、試験運転時の死亡事故発生により開業時期は延期された。

全体の半数以上を占めていたパリ便利用者が一気に TGV 利用へとシフトした¹⁹結果、わずか3年間で空港の利用者数は半減した（2006年 2,001 千人→2009年 1,074 千人）。その後、国際線や地方路線についてはやや持ち直しているものの、2006年まで 100 万人を超えていたパリ便利用者は減り続け、2014年にはわずか 16 万人弱まで落ち込んでいる。

一方で、明るい話題としては、2012年以降、LCC²⁰による新規路線の開設が相次いでおり、2015年からはスペインのバルセロナに本社を置く LCC のヴォロテア²¹ (Volotea) が、同空港をボルドー、ナントに続くフランス3番目のハブ空港として使用し、フランス及びイタリアの 11 都市を結んでいる。同社の路線のみで 2015 年中に 22 万人（全体の 2 割に相当）の利用客があると見込まれている²²。

また、空港利用者と周辺住民の双方に恩恵のある、近距離鉄道インフラへの投資を自治体は進めた。ストラスブール国鉄駅から空港方向に向かう在来線があるものの駅とターミナルビルが離れていたため、在来線駅をターミナルビル寄りに 300m 移設した上で、ホームからビルまで屋根付きの歩行者通路（図 1－7）を設置し、2008 年 12 月から新型車両による 1 時間 3～4 本の多頻度運行を実施するようになった。国鉄駅からの所要時間はわずか 9 分と、フランスの中でも最も公共交通でのアクセスに優れた空港の一つとなっている。



図 1－7 在来線ストラスブール空港駅（奥）と歩行者通路（2015,筆者撮影）

なお、空港と高速鉄道における他の特徴として、シャルル・ド・ゴール空港とサン・テグジュペリ空港での、TGV 駅と空港ターミナルビルとの接続が挙げられる。パリ又はリヨンの市街中心部を経由することなく、地方都市から両空港へダイレクトに移動して国際線に搭乗する（又はその逆）ことが可能となっている。一例として、パリから南西へ直線で約 200km²³にある都市トゥール（Tours）からシャルル・ド・ゴール空港を利用する場合、パリ市内を経由すると乗り換えが必要で最短でも 3 時間半程度を要するところ、直通の TGV により約 100 分で同空港に到着する。地方都市の利用者にとっては大変便利なアクセス手段である反面、地方空港にとっては乗り換え需要を奪い合う競合関係にある。

¹⁹ http://www.lexpress.fr/informations/face-au-train-les-aeroports-cherchent-la-parade_722732.html によれば、2008 年時点での鉄道対航空のシェア割合は 65%：35%である。

²⁰ 格安航空会社（Low Cost Carrier）の略称。簡素なサービスと低価格運賃を特徴とする。対する Air France 等の伝統的航空会社は FSA（Full Service Airline）、又は FSC（Full Service Carrier）と呼ばれる。

²¹ 2012 年に運航開始、わずか 3 年でフランス・イタリア・スペイン・ギリシャ等 60 都市以上に就航するなど急成長を遂げている LCC。欧州の LCC については第 3 節も参照。

²² 2015 年 4 月 10 日付同空港報道発表資料

²³ 東京－浜松間又は東京－郡山間に相当する。

第3節 EUにおける航空自由化とLCC

首都パリと、南西部の中心都市で、かつ、エアバスの本社をはじめとした航空宇宙産業の集積でも知られるトゥールーズを結ぶ航空路線は、地中海観光の中心都市ニースへの路線とともに、フランスの国内線では最も利用者数の多い路線である²⁴。この路線に就航している航空会社は2社あり、1社は言うまでもなくフランスのナショナル・フラッグ・キャリア、エールフランス航空（Air France）であるが、もう1社はイギリスのロンドン近郊ルートンに本拠地を置くLCCのイーजीジェット（easyJet）である。すなわち、フランスの国内線を他国の航空会社が運航しているわけである。我が国で例えるならば、羽田＝新千歳線や羽田＝福岡線に中国や韓国の航空会社が就航しているようなものであり、日本の常識からすると驚きを禁じ得ない（図1－8）。

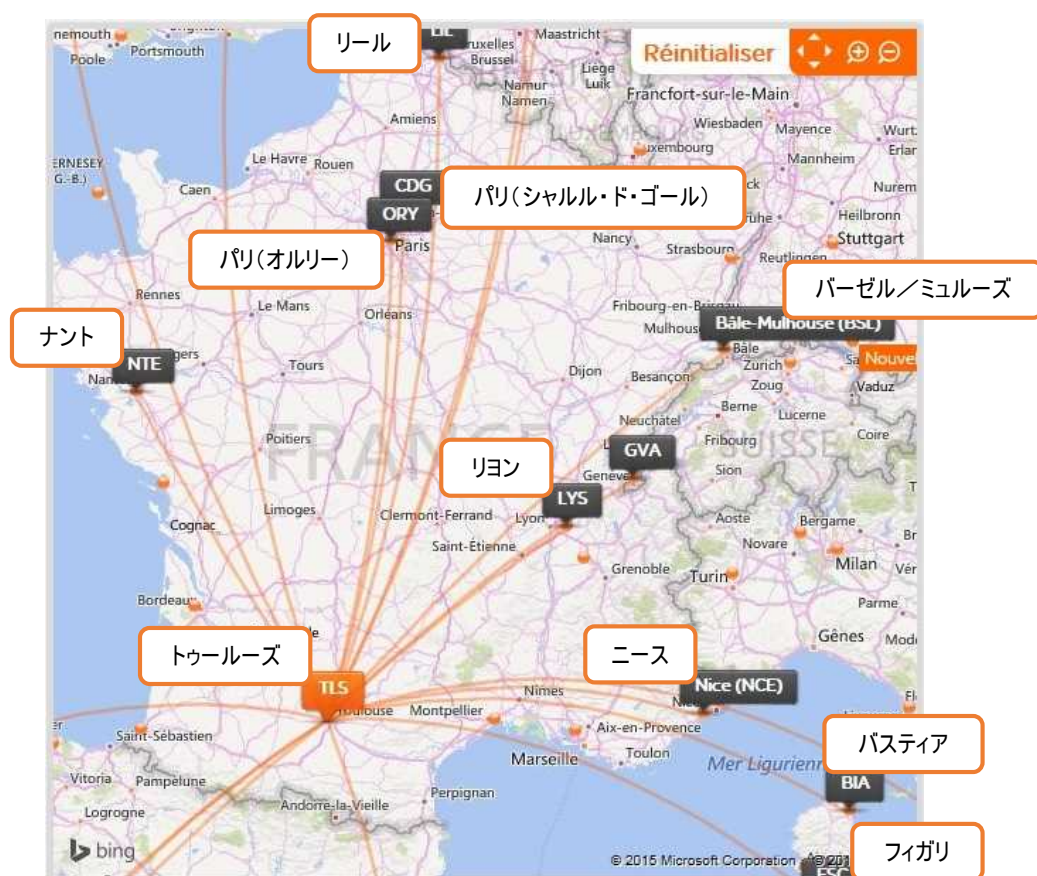


図1－8 トゥールーズ空港（TLS）起点の easyJet のフランス国内線ネットワーク（easyJet web サイトより。なお図中ジュネーブ（GVA、スイス）路線は国際線である。）

航空輸送において自国内の運送の権利を自国の事業者のみに限定することをカボタージュ²⁵といい、この規制は「領空主権」の概念とともに、巨大な国内市場を有する米国をはじめ世界で広く認められている²⁶。欧州でも同様の規制が長く維持され、EU（EC）加

²⁴ 第2節参照。

²⁵ カボタージュは、もともとは海上運送において国際慣習として成立し発達したルールであるが、航空や輸送一般についての自国事業者規制を指す。

²⁶ 日本では、航空法第4条及び第101条で外資規制が規定されている。

盟国各国の市場における独占は許されないとしたローマ条約（1957 年締結）のいわば例外となってきた。しかし、1970 年代後半から国内の規制緩和を進めた米国の例、また、1984 年にイギリスとオランダの間で行われた二国間協定の見直し、さらには、1986 年に欧州裁判所によって競争規定が航空部門にも適用されると確認されたことが契機となり、1987 年から「パッケージⅠ～Ⅲ」と呼ばれる EU 理事会指令によって、乗り入れ航空会社・路線・輸送力・運賃設定の自由化が段階的に進められた。

自国の航空会社を保護したい各国の困難な利害調整の結果、ついに、1993 年 1 月に発効したパッケージⅢにおいて定められた最終期限である 1997 年 5 月以降、カボタージュ規制の画期的な完全撤廃を含む EU 域内航空市場の統合が完成したのである。航空会社は、加盟国のうち一国から「EU 航空企業」としての免許（EU 共通免許）を取得すれば、域内航空市場全体への参入が自由とされた²⁷。

先に述べた「easyJet によるフランス国内線の運航」は、まさにこの EU 航空自由化の結果、実現した事例である。欧州全域にわたる広大な単一航空市場の誕生により、easyJet とライアンエア²⁸（Ryanair）に代表される LCC が急速に成長し、徹底した効率化によって実現した低価格を武器にして新たな利用者層の開拓に成功したほか、一部路線においては Air France やルフトハンザドイツ航空（Lufthansa, ドイツ）、ブリティッシュ・エアウェイズ（British Airways, 英国）といった各国の伝統的航空会社（FSA²⁹）が持っていたシェアを奪っている。また、かつてナショナル・フラッグ・キャリアであった航空会社であっても、2001 年のサベナ・ベルギー航空のように LCC との競争に敗れ倒産するといった事例も出ている。

2014 年の国際航空運送協会（IATA）の統計 World Air Transport Statistics によれば、航空会社別輸送旅客数のランキングにおいて、国際線部門で Ryanair・easyJet がそれぞれ 8,637 万人・5,631 万人で第 1 位・2 位を占めており、Air France 等あらゆる FSA を上回っている（表 1－4）。FSA は LCC に対抗するため、特定路線で LCC 並みの新たな割引運賃³⁰の設定、機内サービスの簡素化、自社グループ内子会社 LCC の設立又は LCC の買収等の対策を講じている。また、近年、FSA 同士の経営統合³¹や買収による企業規模の拡大も相次いでおり、EU 統一航空市場では、航空会社同士の生き残りをかけた激しい競争が繰り広げられている。

このような LCC のシェア拡大により、全仏空港連合会（UAF）の資料では、2014 年、フランス全体の航空便利用者の 26.4%、パリの 2 空港を除く地方空港発着では実に 38.7%

²⁷ EU の航空自由化に関する詳細は、佐竹真一「EU における航空自由化と LCC」大阪観光大学紀要第 11 号 2011.3、小熊仁「EU における航空自由化と LCC の展開」運輸と経済第 70 巻第 6 号 2010.6 を参照。

²⁸ 1985 年創業、現在アイルランドのダブリンに本拠地を置く欧州最大の LCC。

²⁹ 第 2 節脚注 20 参照。

³⁰ 例えば、変更や払い戻しができない代わりに割引となるインターネット限定の航空券で、便数は限られるが、Air France 利用のパリーミラノ間往復を約 100 ユーロで購入できる（2015 年）。

³¹ Air France は 2004 年 KLM オランダ航空と経営統合した。British Airways は 2010 年にスペインのイベリア航空と経営統合し、その後アイルランドのエアリングスを傘下に収めた。Lufthansa は 2007 年にスイスインターナショナル航空、2009 年にオーストリア航空を傘下に収めた。

が LCC の利用となっている。地方空港発着の LCC 利用割合が高い理由としては、①LCC がコストを削減し、空港滞在時間を切り詰めて機体の稼働率を上げるため、あえて着陸料が安く混雑のない地方空港を選んで就航している、②FSA（＝Air France）が地方空港の路線を縮小する傾向にある、③地方空港が LCC のニーズをとらえて積極的に誘致している、といった点が挙げられる。地方空港及び自治体にとって、彼らの存在はもはや欠くことのできないものとなっている。

順位	航空会社	国名	旅客数（千人）
1	Ryanair	アイルランド	86,370
2	easyJet	英国	56,312
3	Lufthansa	ドイツ	48,244
4	Emirates	アラブ首長国連邦	47,278
5	British Airways	英国	35,364
6	Air France	フランス	31,682
7	Turkish Airlines	トルコ	31,016
8	KLM	オランダ	27,740
9	United Airlines	米国	25,708
10	Delta Air Lines	米国	24,243
（以下参考）※旅客数は両社発表資料による			
-	JAL	日本	7,745
-	ANA	日本	6,931

表 1－4 IATA 航空会社別輸送旅客数ランキング（国際線部門 2014 年）

LCC の就航により劇的な変化を遂げた空港に、ボーヴェ空港（Beauvais - Tillé）がある。ボーヴェ空港はフランス北部オワーズ県（Oise）の県庁所在地ボーヴェから約 3km、パリから約 70km 北に位置する。もともと第二次世界大戦時に当時のドイツ軍により開設された軍用飛行場が、戦後の 1956 年に商業用空港として開港した。1997 年、Ryanair がパリから車で 1 時間強³²の距離にあるこの空港を“パリの空港”として活用する目的でダブリン線を開設した。その目論見は見事に当たり、同年にわずか 21 万人だった利用者は増え続け、10 年後の 2007 年には約 10 倍の 216 万人に達し、2014 年にはついに 400 万人を突破するまでになった（図 1－9）。2015 年夏の運航スケジュールでは、北欧・東欧・南欧及び北アフリカの 21 ヶ国・60 都市以上と結ばれる³³空港に成長している。定期便として就航している航空会社は Ryanair を含めて 4 社³⁴あるが全て LCC である。

³² 連絡バスの場合、パリ市西部ポルトマイヨ駅から空港まで 75 分である。なお、東京駅から成田空港へのバス所要時間はターミナルにより 60～75 分、茨城空港までは 100 分である。

³³ 空港公式サイト <http://www.aeroportbeauvais.com> による。なお関西国際空港は 20 ヶ国（地域）・73 都市、中部国際空港は 14 ヶ国（地域）・38 都市である（いずれも 2015 年冬ダイヤ）。

³⁴ Ryanair、Wizz Air（ハンガリー）、Blue Air（ルーマニア）、Air Moldova（モルドバ）

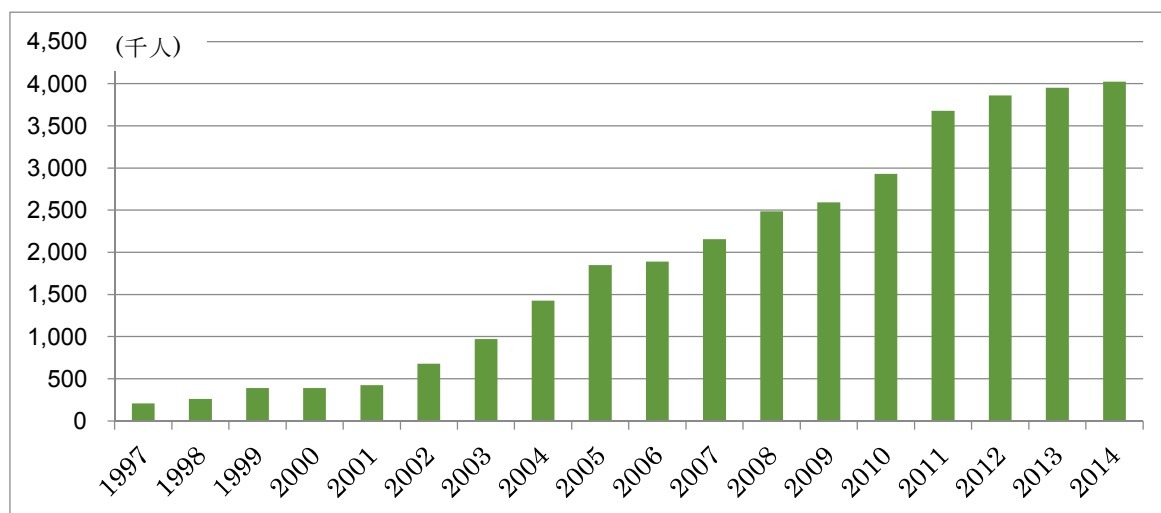


図 1－9 ボーヴェ空港の利用者数の推移（1997－2014 年、UAF）

一方、旅客ターミナルに格納庫を転用した建物が使用されるなど、施設整備は最低限に留められており、利用者の評判が良いとは言えず、2015 年「Sleeping in Airports」が発表³⁵した世界のワースト 10 空港に欧州の空港で唯一ランクインする結果（欧州ではワースト 1 位）となった。「LCC にとっての使い易さ」に特化し、専らパリを出発・目的地とする低価格志向の強い（安さと引き換えに様々な不便さを受容する）旅客をターゲットとした空港の代表例である。



図 1－10 ボーヴェ空港の簡素なターミナルビルの様子³⁶

EU では、空港もまた、タフネゴシエーターである³⁷LCC といかに協調し、Win-Win の関係を築くことができるかという、空港間競争にさらされているのである。

³⁵ La Tribune 2015/10/21、<http://www.sleepinginairports.net/2015/worst-airports-world.htm>

³⁶ <http://france3-regions.francetvinfo.fr/picardie/beauvais-tille-en-10e-position-des-pires-aeroports-du-monde-834675.html>

³⁷ 石田哲也「アジア航空大競争時代と三位一体による空港経営」産研論集 40 号 2013.3

第2章 フランスの空港制度改革

第1節 改革以前の空港運営の形態

本節では、改革以前のフランスの空港がどのような主体によって運営されていたか、その代表的な組織について述べる。

フランスで空港運営を担ってきた主な組織として、「商工会議所」「パリ空港公団」「自治体（複数自治体による共同運営を含む。）」の3つが挙げられる（表2-1）。割合としては商工会議所が最も多く、全体の約3分の2を占めていた。各々の概略は次のとおりである。

組織の種類	空港	日本の類似例
商工会議所	多くの国設置空港	—
パリ空港公団	パリ首都圏の空港（シャルル・ド・ゴール、オルリー他）	成田、関西、伊丹、中部の各空港
自治体	小規模の空港・飛行場	多くの地方管理空港 ³⁸

表2-1 フランスの空港運営組織と日本の類似例

（a）商工会議所

フランスにおいて商工会議所（Chambre de commerce et d'industrie, CCI と略される。）の歴史は非常に古く、1599年、南仏マルセイユに設立されたものが世界初とされる。公施設法人（établissement public）として1898年4月9日の法律（以下「憲章」という。）で位置付けられており、日本のそれ³⁹と異なる点は、全ての登記企業が会員となること（強制加入：「仏独系」と呼ばれる。）、一般職員の身分が公務員と同等に扱われること、徴税権を持つこと、税収と商工業サービス・公役務事業の収益が収入の大部分を占めることである。事業活動の範囲は多岐にわたり、地域事情に応じて、専門学校や語学学校の経営・工業団地の運営・見本市の開催等を行っている。

憲章（第15条）は、商工会議所が「土木工事の委託事業者となり、又はその管轄区域の海灣及び航行路を始めとする公役務の管理者と宣言されうる」と規定している。さらに、1933年、この規定の対象が空港に拡大されたことで、フランスの多くの空港



図2-1 ブレスト空港内、同空港運営開始80周年を示す商工会議所の看板（筆者撮影）

³⁸ 日本の地方空港の場合、離島空港等一部を除き、滑走路・エプロン・管制塔等の基本施設は自治体が直接管理し、ターミナルビルは第三セクターのターミナルビル会社による設置・管理と分離されている場合が多い。ターミナルビル会社への自治体の関与割合は様々で、中には静岡空港のように当初民間資本のみで設立された会社もある（その後同空港ターミナルビル会社には地元の牧之原市も出資、開港に至る。）。

³⁹ 戦後の日本の商工会議所は英米系と呼ばれる任意加入型の公益経済団体となっている。

が商工会議所によって運営されることとなった(図2-1)。国から数十年にわたる長期の委託を受けるこの特権的な体制は、次節で述べる空港改革までの70年間ほとんど変わることなく継続した。

(b) パリ空港公団

第二次世界大戦終戦後の1945年10月、「パリから約50km圏の民生用空港及び飛行場の整備・運営管理を行う」公施設法人としてパリ空港公団 Aéroport de Paris (ADP、1989年以降の名称は Aéroports de Paris) が設立された。

1960~70年代はオルリー空港のターミナルビル(南・西)整備に始まり、シャルル・ド・ゴール空港の建設⁴⁰、80年代は引き続きシャルル・ド・ゴール空港のターミナルビル拡張(ターミナル2A~Dの供用開始。2F:1999年、2E:2003年、2Gは2008年完成。)、90年代は同空港への鉄道アクセス線(パリ市内等と結ぶ近郊線 RER、地方都市と同空港を直接結ぶ TGV)の開業、平行滑走路2本の完成と、半世紀にわたり空港建設・拡張が続き現在に至っている。

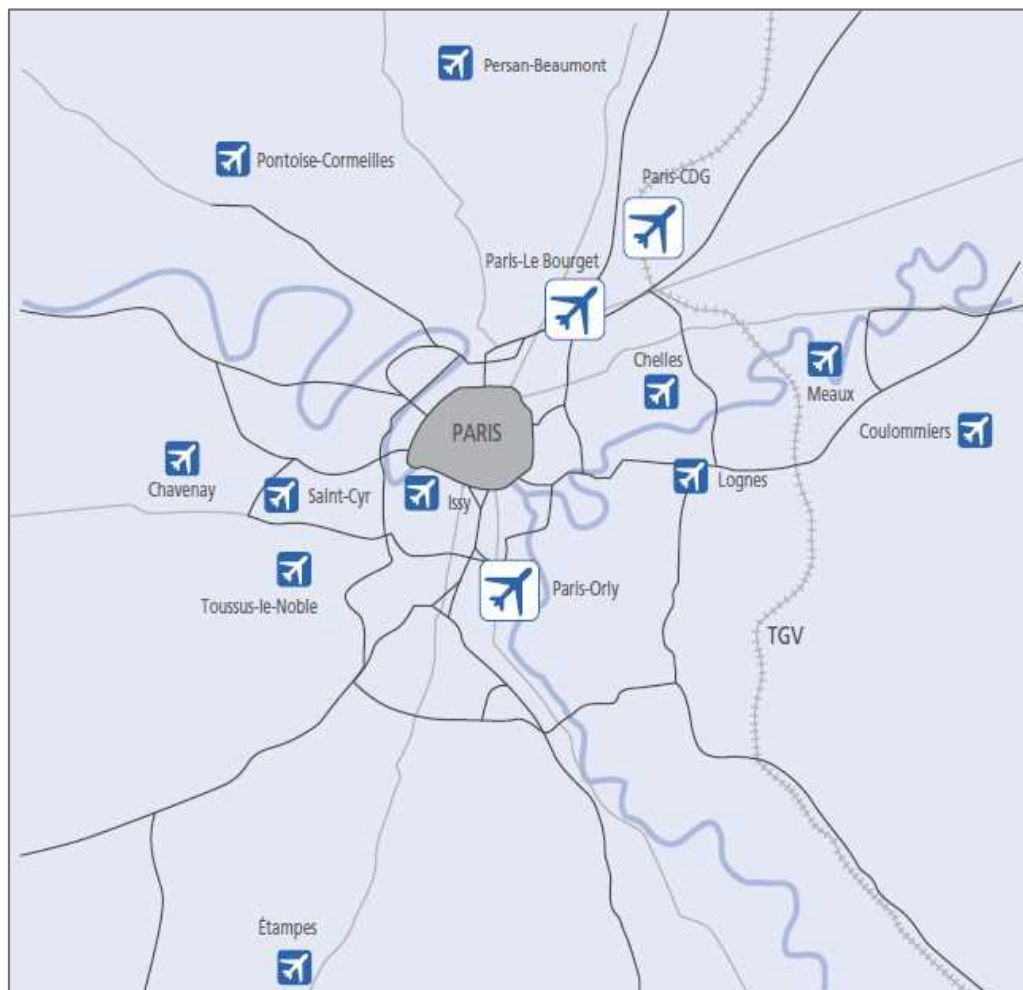


図2-2 ADPが運営する空港・飛行場・ヘリポートの一覧
(同社アニュアルレポート、中央グレーの部分がパリ市の行政区域)

⁴⁰ なお、日本の成田空港は開港1978年、鉄道アクセスの開業1991年と、偶然にも同時期である。

また、ADPは前ページ図2-2に示されるとおり、3空港だけでなくパリ周辺の11飛行場（Issyのみヘリポート）の管理をも行っている。いずれも滑走路の長さが数100m程度、一部は未舗装の非常に小規模な飛行場であり、専らレジャー用途と、レジャーとして軽飛行機等の操縦をするためのライセンス取得用（民間の教習所が立地）として利用されている（図2-3）。



図2-3 サン＝シール飛行場（Saint-Cyr）（左）と軽飛行機の操縦訓練の様子（右）
（ブローニュ＝ビヤンクール航空クラブ⁴¹（ACBB）web サイト <http://www.acbb.org/>）

（c）自治体

2002年時点で、国所有のうち約50の空港が、合意のもとで所有権はそのままに、その管理のみが自治体に移管されていた。また、より小規模の飛行場（ほとんどは定期便の就航がなく上述のようなレジャー用途に利用される。）については、自治体によって直接所有及び管理がなされていた。一自治体で管理を担いきれない、又は複数自治体の関与が必要とされる場合、多くは、空港管理を目的に設立された混成事務組合（syndicat mixte）が、その実務を行っていた。

フランスではコミューン（commune, 基礎自治体）等による広域行政組織が幅広く活用されており、特定の事務を執行することができる。このうち混成事務組合は、日本の一部事務組合に相当するコミューン事務組合（syndicat de communes）と異なり、様々なレベル（州、県、コミューン）の自治体で設立すること、及び他の公施設法人（コミューン事務組合、商工会議所、農業会議所等）が加入することができる点に特徴がある。

主要な空港の運営について、商工会議所という実働組織を備えた公的主体が受け持つという仕組みが、民間航空事業成立初期の段階⁴²から法律により確立され、かつ、最近まで継続していたことがフランスの空港施策の特徴であった。

⁴¹ フランス全国で600を超える数の航空クラブ（aéro-club）が存在する。

⁴² Air France 設立は1933年である。

第2節 2002年～2005年の空港制度改革

前節で触れたような、自治体が直接管理する空港・飛行場だけでなく、国が所有し商工会議所が運営する空港であっても、空港運営に必要な予算の大部分を自治体が補助金として拠出しているなど、地方空港への自治体の関与は半ば必然的に増大していた。また、所有・管理・予算配分のひずみ、責任所在のあいまいさ等も表面化していた。このような背景と、1980年代から進められた一連の地方分権改革の流れに沿う形で、フランスでは2002年から2005年にかけて、大規模な空港制度改革が行われた。本節では、フランス運輸省／DGAC「Décentralisation et création des sociétés aéroportuaires: Le renouveau des aéroports français (分権化と地域空港法人の設立: フランスの空港再生)」2007.3を基に、この制度改革について概観する。

(1) 地方空港の地方自治体への移管

ほとんどの地方空港（国所有のうち、2003年当時、年間利用者数が100万人以下の空港）は、自治体が「空港経営戦略を自ら立案し、自らの責任において実施し、地域の発展に資する」ことを目的に、所有権も含めて自治体へと全面的に移管されることとなった。

まず、コルス州における分権を進める2002年1月22日コルス関連法により、コルシカ島の4つの民生用空港（同年時点で、同島最大規模のアジャクシオ Ajaccio 空港は年間利用者数100万人超。バスティア Bastia 空港は約80万人、フィガリ Figari・カルヴィ Calvi の2空港は30万人前後）が翌2003年、コルス州に移管された。

続いて、交通を含む様々な行政分野の大幅な地方分権化を定めた2004年8月13日「地方自治体の自由と責任」法が、港湾と共に、地方空港の自治体移管を決定した。国所有の183空港のうち、首都圏空港と大都市の拠点空港、軍民共用空港を除く150の空港が対象とされ、州の地方長官（*préfet*）が、複数の立候補自治体がある場合の自治体間の調整（ただし州に優先権が与えられる。）、立候補自治体がない場合の自治体の指名等、移管先となる自治体の選定に関与することとされた。

法令では当初、遅くとも2006年中に全ての空港について受け入れを希望する自治体を決定し、2007年1月1日をもって地方空港の分権が完了するよう求められていたが、当然ながら自治体との調整は難航した。最終的に、2006年12月30日法律でその期限を2ヶ月延長し、2007年3月1日での移管完了となった。移管先となった自治体の種類は下表のとおりであり、3分の1が州・県、3分の2がコミューン主体となっている。

自治体の種類	空港数（合計150）
州又は州を中心とする混成事務組合	19
県又は県を中心とする混成事務組合	29
コミューン・レベルの広域行政組織（コミューン共同体等）	61
コミューン	41

表2-2 2004年8月13日法律による地方空港移管先自治体の種類（DGAC）

この制度改革によって、自治体は自らが所有する空港の経営に対して全面的な責任を負うこととなり、予算の策定、運営方法の決定（直営か委託か、委託の場合は委託先の選定とコンセッション⁴³契約）、空港利用に係る各種の税・料金の決定が自治体の権限とされた。国（民間航空総局）の責務は、空港に必要な公共サービスのうち引き続き国家がすべきとされる業務、すなわち航空管制・税関・出入国管理・国境警備・安全基準策定・検査等に限られることとなった。

2004 年以降、自治体では国から引き継いだ商工会議所との契約が満了となるタイミングで公募入札を行う動きが広がっており、新たなコンセッションで民間企業へ運営委託する割合が増加している。UAF 加盟の全 155 空港（首都圏空港を含む。）の運営主体のうち、商工会議所が占める割合は 2011 年時点で既に 32%（図 2－4）と、同法成立前の 64%⁴⁴から半減した。

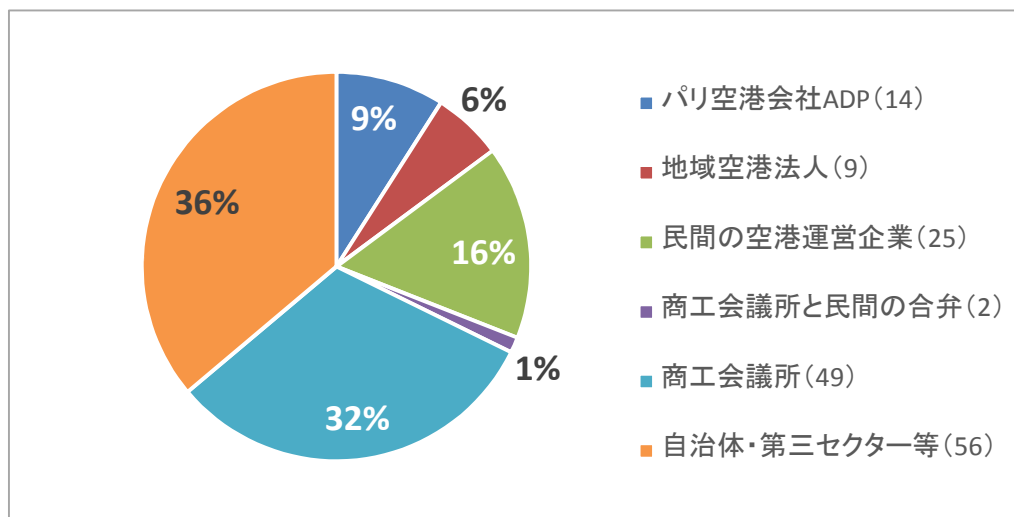


図 2－4 フランス民生用空港の運営主体別割合（UAF、2011 年）

フランスでは、コンセッションによる公共施設の民間運営は非常に長い歴史をもち、それ故に同分野で国内外を問わず幅広く事業展開している大企業が複数存在している。主なものに、上下水道のヴェオリア（Veolia）、フランス国鉄（SNCF）関連会社でトラム・路線バス等の地域公共交通運営を担うケオリス（Keolis）、同じく都市交通運営で Veolia と政府系金融機関 Caisse des dépôts et consignations（CDC）の共同子会社トランスデヴ⁴⁵（Transdev）等がある。また、ヴァンシ（Vinci）、エファージュ⁴⁶（Eiffage）といった大手ゼネコン各社は傘下にコンセッション専門会社を持っており、高速道路や橋、病院、スタジアム等の建設から管理運営までを一括して受注できる仕組みが整えられている。

現在、フランスで空港運営を手がけている民間企業としては、Vinci の子会社 Vinci

⁴³ 「背景と概要」参照。

⁴⁴ 伊東誠「フランスの地方分権—交通分野を対象として—」運輸政策研究 Vol.10 No.2, 2007

⁴⁵ もともと各地の小規模な公共交通運営会社を統合してつくられた旧 Transdev が Veolia の交通部門を吸収する形で 2011 年合併。

⁴⁶ 同社のルーツは 19 世紀オスマンのパリ改造、万博のエッフェル塔建設に遡る。

Airports（後述）、Transdev と、カナダのモントリオールに本社を置く建設・エネルギー・エンジニアリングの複合企業エスエヌサー＝ラヴァラン（SNC-Lavalin）がある。運営する空港の数は SNC-Lavalin が 16（海外領土の 2 空港を含む。）と、3 社の中で最も多いが、空港の規模では Vinci Airports が受け持つナント（後述）、Transdev が商工会議所との合弁組織で運営するボーヴェ（第 1 章第 3 節参照）が大きく、SNC-Lavalin は年間利用者が 10 万人に満たない小規模空港がほとんどである。

民間企業への運営委託という流れは今後も継続すると思われるが、既に撤退事例も存在する。ヴァトリー空港（Châlons - Vatry）⁴⁷は、第二次世界大戦後すぐに建設され、1967 年まで使用された NATO の空軍基地跡地を、①パリから直線で 140km（東）かつドイツやベルギー等へのアクセスも可能な位置、②戦闘機の離着陸用に整備された 3,860m という滑走路長、③周辺人口が少なく 24 時間運用が可能で工業用地に使える土地も豊富、といった立地条件を活かし、航空貨物に特化した空港と陸上輸送の結節点を目指してマルヌ県（Marne）により再整備された空港である。

開港 10 年後の年間取扱貨物量の目標を 15 万トンとした同空港の運営には SNC-Lavalin が手を挙げ、同社が 51%を出資する混合経済会社（société d'économie mixte、日本の第三セクターに相当）により 2000 年からコンセッションが始まった。契約期間は 1998 年末から 2018 年末までの 20 年間とされた。貨物ターミナルやエプロンの拡張等、当初は積極的な投資が行われたが、2008 年のリーマンショックに端を発する世界経済の冷え込みが影響して航空会社の撤退が続き、同年の 4 万トンをピークに、近年は 5～6 千トンと目標値にはるかに及ばない結果に留まった。2013 年、契約期間を 5 年近く残して SNC-Lavalin は撤退、商工会議所が後を引き継ぐ形となっている。

（2）主要空港の会社組織への転換

（1）で自治体への移管対象とされなかった、首都圏を除く「国際空港及び国家的ミッションに使用される空港」（概ね年間利用者 100 万人以上⁴⁸の、ニース、リヨン、マルセイユ、トゥールーズ、ボルドー、ナント、モンペリエ、ストラスブールの各空港と、海外県の主要 4 空港）は、2005 年 4 月 20 日空港関連法第 7 条によって、それまでの国－商工会議所間のコンセッション契約から、特定目的の株式会社（地域空港法人 société aéroportuaire régionale）による運営へと転換されることが決まった。設立時の地域空港法人は、国：60%、商工会議所：25%、自治体：15%の割合により、当分の間、100%公的主体によって構成されることと定められた。ただし、ナントについては例外で、拡張の余地がない現空港の移転新設計画⁴⁹が決まっていたため、新空港の建設と完成までの現空港の運営管理を目的とする、Vinci 主体の会社が設立された。

⁴⁷ 同空港についての本節の記述は、シャンパーニュ＝アルデンヌ州経済社会委員会「Quel avenir pour l'aéroport de Paris-Vatry?」2010, <http://www.cesdefrance.fr/pdf/9666.pdf> による。

⁴⁸ 2003 年当時。バーゼル＝ミュルーズ空港は第 1 章第 1 節でみたとおり、当時既に 300 万人を超える大空港であったが、その特殊性から公施設法人の形態が維持された。2014 年で 100 万人超の リール Lille、ビアリッツ Biarritz 両空港は当時 80 万人前後、ボーヴェも 97 万人であった。

⁴⁹ ナント新空港については、当初 2017 年に開港が予定されていたが、建設反対運動が社会問題となっており、2015 年現在、全く見込みが立っていない。

リヨン（2007年3月）を皮切りに、トゥールーズ・ボルドー（2007年）、ニース（2008年）、モンペリエ（2009年）、ストラスブール（2011年⁵⁰）、マルセイユ（2014年⁵¹）の組織転換が順次完了した。また、各地域空港法人は、同地域の小空港を合わせて一体運営しているケースがある（例えば、ニースの地域空港法人は、社名を「コート・ダジュール空港会社 Aéroports de la Côte d'Azur」として、ニース、カンヌ、モール＝サントロペの3空港を運営している。）。

首都圏空港については、パリ空港公団 ADP が、同法第1条によって株式会社（société anonyme）のパリ空港会社に転換された。法令により当分の間国が株式の過半を所有することと定められているが、2006年からユーロネクスト（旧パリ証券取引所）に上場、株式公開がなされており、国の持分比率は低下している。2014年末現在の主要株主は、国（50.6%）、Schiphol Group⁵²（8.0%、オランダのスキポール空港の運営）、Vinci（8.0%）である。

空港会社 主な運営空港（国名）	会社 形態	営業収益 （百万€、2014年）
Aéroports de Paris シャルル・ド・ゴール、オリイ空港（フランス）	旧 公 団 ↓ 民 営 化	2,791
Fraport AG フランクフルト空港（ドイツ）		2,384
Aena - ENAIRE マドリッド、バルセロナ空港（スペイン）		3,165
Heathrow Airport Holdings Limited ロンドン・ヒースロー空港（英国）		3,469 (1€=0.776 £) ⁵³
成田国際空港㈱ 成田国際空港（日本）		1,563（2014年度） (1€=130 円) ⁵⁴
Vinci Airports ナント（フランス）、リスボン（ポルトガル）、 シェムリアップ（カンボジア）	民間	717

表2-3 欧州の主な空港会社と成田国際空港㈱の営業収益（各社公表資料）

⁵⁰ 同空港 web サイト <http://strasbourg.aeroport.fr/FR/>

⁵¹ 同空港 web サイト <http://www.marseille.aeroport.fr/>

⁵² ADP と Schiphol Group とは、それぞれの空港の最大顧客である Air France と KLM が経営統合した（第1章第3節脚注31）ことを受け、2008年から株式持合いによる資本提携関係にある。

⁵³ 2014年12月末為替レートによる。

⁵⁴ 2015年3月末為替レートによる。

1980 年代後半の英国を皮切りに、欧州各国で、主要空港運営会社の民営化や株式上場が進められた。ADP と欧州の主な空港会社、日本の成田空港会社の営業収益（売上高）を比較したのが表 2－3 である。空港利用者数で欧州全体でもトップ 10 に入るシャルル・ド・ゴール、オルリーの 2 大空港を運営する ADP は、2014 年の売上高約 28 億€で、これは Heathrow Airport Holdings⁵⁵（旧英国空港公団）には及ばないものの、ドイツ最大のフランクフルト空港等を運営する Fraport、スペインで国内 46 空港を一括運営する Aena とほぼ同程度、成田国際空港の約 1.8 倍となっている。民営化された ADP は、欧州内でも有力な空港運営企業の一つとして数えられ、国内外でその存在感を発揮している。

株主の公・民を問わない⁵⁶ならば、図 2－4（19 ページ）に示されるとおり、一連の制度改革によって ADP・地域空港法人・民間合わせておよそ 3 分の 1 の空港がフランスでは既に民営化されており、その割合は今後も増加していくものと思われる。

（3）空港運営企業の実例－Vinci Airports⁵⁷

Vinci Airports による最初の空港コンセッションは、フランスではなくカンボジアの首都プノンペン空港で 1995 年に開始され、その後同国のシェムリアップ（アンコール遺跡群の最寄り空港）、シアヌークヴィル各空港の運営も担うようになった。アジア全域からの路線誘致を通じて、カンボジアの観光セクターの発展（観光客数が 2001 年の 60 万人から 2012 年は 420 万人へと 7 倍に拡大した。）の一翼を担っている。

フランス国内の空港への参画は 2004 年、グルノーブル空港（Grenoble・Isère）からで、前述の改革に対応して自治体のニーズを捉え、着実に運営空港数を増やしてきた。2015 年現在、図 2－6 にあるとおり、西部・南東部の 11 空港のコンセッション契約を有し、ナント以外は自治体所有空港である。

自社の強みについて同社は、①Vinci グループ全体として公共事業請負、高速道路建設等で州議会や県議会と強いつながりを有し、企業の信用度も高い、②空港の日常業務（現業部分）だけでなく、営業・経営戦略・財務・法務・広報といったバックオフィス機能のスペシャリストを擁しており、商工会議所や自治体になじみのあるノウハウ（とりわけ「採算性」「コスト意識」といった部分）を提供できる、③同じ国内で複数空港を運営することで、航空会社との交渉において有利な立場をとれる、の 3 点を挙げている。



図 2－5 Vinci Airports 本社の入るビル（パリ近郊リュエヌ＝マルメゾン市）

⁵⁵ 同社は 2006 年、スペイン建設大手 Ferrovial 等を買収されたことを受け上場廃止した。

⁵⁶ 日本では「民営化」事例である成田国際空港（旧空港公団）及び高速道路会社（旧道路公団）等も株主は公である。

⁵⁷ 本節の記述及び図表は、同社アニュアルレポート、web サイト <http://www.vinci-airports.com/fr> 及びヒアリング調査による。

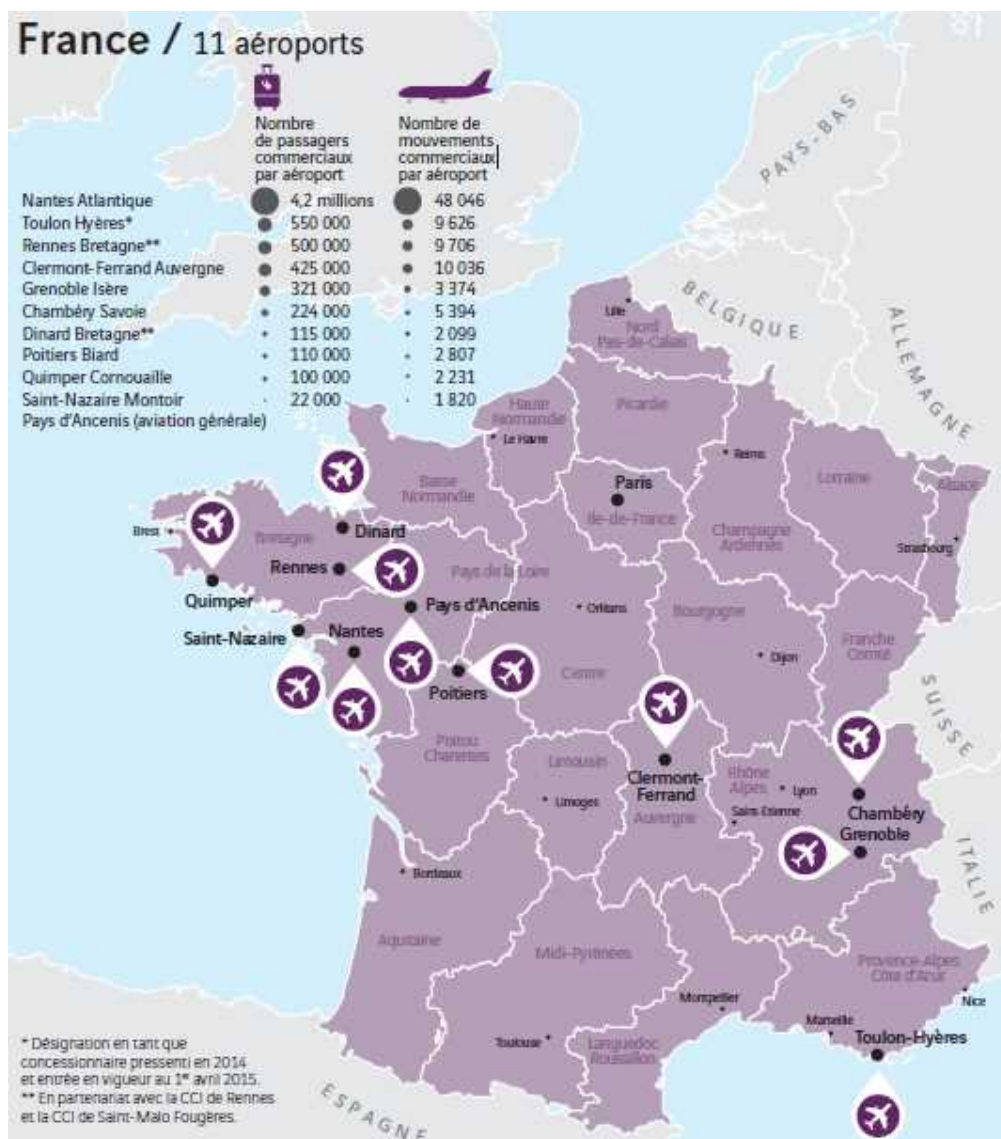


図 2 - 6 Vinci Airports が運営するフランス国内の空港

空港の地域経済への寄与については、グルノーブル、シャンベリー (Chambéry - Savoie) 両空港を例に、「同地域で観光の最も大きな割合を占めるウィンタースポーツ分野では、英国・北欧・東欧といった地域からみると、スイスやオーストリアと直接の競合関係にあるが、両空港が存在し、英国等とダイレクトに結ばれていることで、アクセスが確保されて両地域のスキー場の競争力が高まる。地域にとって空港の存在は地域発展に不可欠である。」としている。また、同社は自治体に求めることとして、「自治体と民間とが同じベクトルを向いて地域発展のために協力する関係」を構築すること、契約の誠実な履行はもちろん重要であるとした上で「コンセッション (=事業特許 *délégation de service public*) の概念でもある、契約に定められた範囲内の『事業者の自由な活動』もまた、空港や地域発展のためには重要なポイントである。」との共通認識を持つことを挙げている。

同社が運営する空港の利用者数の伸び率が全国平均のそれを上回っていることから、民間のノウハウが空港運営に活かされ、利用者がそれを支持していると言える。

第3節 その後の動き

前節でみた空港制度改革に前後して、空港法人に外資が導入されたり、逆に国外の空港に資本参加したりといった国境を越える展開が活発になっている。本節ではこれらの動きについて最近の主な事例に触れる。

(1) 国外の空港運営への参画

ADP は既に 1999 年からリエージュ空港⁵⁸（ベルギー）の運営会社に 25.6%出資し、新しいターミナルビル建設等の技術支援を行うとともに、2000 年にはメキシコの北中部 13 空港の運営を担う空港法人に 25.5%出資するなどの国外展開例があった。

株式会社化以後、同様の展開は大きく加速している。2007 年サウジアラビアのジッダ空港ハッジ・ターミナル⁵⁹へ 5%、ヨルダンの首都アンマン空港へ 9.5%をそれぞれ出資し、2008 年インド洋の島国モーリシャスの国際空港への 10%出資と新ターミナルビル建設技術支援、そして 2012 年には、クロアチアの首都ザグレブ空港のコンセッションに参画（比率 20.8%）する 1 社に選定されるとともに、トルコの空港会社 TAV Havalimanlari Holding A.S.の 38%を買収し筆頭株主となった。TAV はトルコの主要 5 空港と、ジョージア・マケドニア・チュニジア・サウジアラビア各国で 1～2 空港を運営し、トルコの経済発展を追い風に成長を続けている⁶⁰。同国最大のイスタンブール・アタテュルク空港の年間利用者は、欧州第 4 位の約 5,700 万人に達する。その他、出資のない技術支援はアジア・中東・アフリカ等で数十件に上る。

現時点でも ADP の過半数が国の持分であることを考えると、地理的・歴史的な関係が必ずしも深いとはいえない国（例えば、ヨルダンとモーリシャスはどちらも旧英国領である。）の空港にまで出資するという、非常に積極的な国外展開を進めていることに驚かされる。半世紀にわたって欧州のハブ空港を運営してきた高い技術力とノウハウを持っていること、アジア等の新興国のビジネスチャンスを取り込もうという強い意欲が、これらの成果を生んでいるものと考えられる。

Vinci Airports は、2013 年、ポルトガルの主要 10 空港を運営する公社 ANA_Aeroportos de Portugal の民営化に際して同社の買収に成功した⁶¹ことで一気に事業規模が拡大している。同国最大のリスボン・ポルテラ空港の年間利用者は約 1,800 万人で、欧州トップ 30 に入る規模である。2014 年には、ADP、イタリアの建設大手 Astaldi と共同（ADP : 45%、Vinci : 40%、Astaldi : 15%）で、南米第 6 位規模であるチリの首都サンティアゴ空港を 2015 年 10 月から 20 年間運営するコンセッション契約を獲得した（図 2-7）。

そして 2015 年、同社は日本に進出した。オリックス・Vinci Airports が各々 40%、関西電力・大阪瓦斯といった関西地盤の企業 32 社が合計 20%出資し設立された特別目的会社

⁵⁸ 同空港は、国際物流企業 TNT 等複数の貨物航空会社が拠点としており、貨物便の欧州ハブ空港の一つとして知られる。2010 年までは軍民共用であった。

⁵⁹ ジッダは同国第二の都市でメッカ巡礼者の中継拠点となっている。ハッジ・ターミナル（Hajj）は巡礼者専用、2014 年の同ターミナル利用者数は約 720 万人であった。

⁶⁰ TAV の 2014 年営業収益は約 9 億 8300 万ユーロ、前年比+8.8%の伸びである。

⁶¹ <http://www.ana.pt/en-US/Topo/institucional/aboutANA/AboutANA/Company-History/>



図 2-7 サンティアゴ空港新旅客ターミナルのイメージ (Vinci Airports web サイト)

関西エアポート(株)は、12月15日、関西・伊丹両空港を管理する新関西国際空港(株)とコンセッション契約を締結した。運営期間は2016年4月から2060年3月までの44年間で、関西エアポートが支払う運営権対価等の総額は2兆円を超える、世界でも最大規模の空港コンセッションが我が国で開始される。Vinci にとっては、リスボンやサンティアゴを上回る2,000万人規模の空港運営権を手にし、さらなる事業規模の拡大に成功したこととなる。路線開拓に当たっては、カンボジアでの20年間の事業展開で培われたアジアの航空各社とのコネクションが活用されるであろう。

同社は2015年9月、東京都港区虎ノ門に日本法人を設立し、また、公式 web サイトの日本語化を行う⁶²といった、日本市場重視の姿勢がうかがえる。2016年以降に加速するとみられる日本の地方空港のコンセッションにおいて、同社の動向は注目に値する。

(2) 地域空港法人の国持分の売却

前述のとおり、100万人以上レベルの主要な地方空港は2005年以降、基本的に「国6：地方4」の持分で法人化されたが、当然ながら、国や地方の持分を売却することによる将来的な民間資本の参入可能性を排除するものではなかった。

2007年の法人設立から7年後の2014年、政府はその第1弾として、トゥールーズ・ブラニャック空港 (Toulouse-Blagnac、図2-8) の国持分のうち6分の5 (全株式の49.99%) について売却する方針を固め、入札を実施した。中国企業 (山東高速集団及び香港の投資ファンドによるコンソーシアム) が3億800万ユーロで落札した。同社は、最高額を提示したことに加え、中国等アジアの都市との長距離路線を拡充し、30年後に利用者数を750万人 (2014年)



図 2-8 トゥールーズ・ブラニャック空港 (2015, 筆者撮影)

⁶² <http://jp.vinci-airports.com/> なお公式サイトの言語は仏・英・日の3ヶ国語である。

から 1,800 万人まで増加させるという野心的な空港発展・投資計画が評価された。なお、2015 年現在のスケジュールでは、トルコを除いて同空港からアジア方面への直行便はなかった。

国内の有力候補 Vinci や ADP を退ける形での中国企業への売却決定、しかも「フランス航空の父」クレマン・アデル以来の歴史を持ち、フランスの航空産業全体の象徴とも捉えられることの多いトゥールーズ空港への外資参入という事態に、地元議員を中心に反対の声が多数上がった。トゥールーズ市 Jean-Luc Moudenc 市長（中道右派）は、この決定を「警戒」しているとし、国は残りの持分（10.01%）について売却オプションを行使しないこと、非常に重要な意思決定について同市等の出資自治体が拒否権を持てるように出資者間協定を締結することを要求した⁶³。反対派グループは弁護士を通じて「同空港は民営化されたのではなく、中国によって国有化されてしまった」とのコメントを発表した⁶⁴。また、トラフィック数の増加により騒音公害が悪化することを懸念する、空港周辺住民や環境保護団体等の反発も強い。

政府はこれに対し、Emmanuel Macron 経済相の「フランス人がなぜ中国人に対して飛行機は売っても空港は売ってはいけないと考えるのか、理解できない」とのコメントに見られた強気の姿勢を転換せざるを得なくなった。さらに 2015 年 6 月頃から、コンソーシアムのトップで中国の大手航空機リース会社中国飛機租賃集団（China Aircraft Leasing, CALC）の CEO、Mike Poon 氏が音信不通状態になるという事態が発生した。同年 7 月 6 日の経済省の記者発表では、コンソーシアムへの株式売却手続きが既に完了していること、Poon 氏の状況は契約に何ら影響を及ぼすものではないことが強調され、また残り 10.01% の売却オプションについてはその予定はないとの見解が改めて示された⁶⁵。

トゥールーズ空港のこの問題は当然ながら、他の空港の売却計画にも影響を与えた。政府は経済成長戦略及び財政再建の目玉の一つとして、地域空港法人の売却を進めることを計画しており、2015 年 4 月 18 日には上院でニース・リヨン両空港の売却手続きが承認されていた。パリの 2 空港に続く規模の両空港（2014 年の利用者数合計は 2 千万人超）に民間資本が入ることにより、国庫に 8 億～11 億ユーロ程度の収入がもたらされると見込まれていた。先のトゥールーズ空港入札に敗れた Vinci、ADP はもちろん、オーストラリアの Macquarie（インフラ投資大手・コペンハーゲン空港等運営）、イタリアの Atlantia（高速道路・ローマ空港運営）、スペイン Ferrovial（建設大手・ヒースロー空港買収）といった内外の大手企業が関心を示しており⁶⁶、2016 年 1 月頃と示された入札に向けてスムーズに進んでいるかに見えたが、計画は延期されている⁶⁷。

⁶³ Le monde web 版 2015/04/17、France3 Midi-Pyrénées web 版 2015/05/27

⁶⁴ Le Figaro web 版 2015/06/29

⁶⁵ Le Figaro web 版 2015/07/06。なおこの見解は、Macron 経済相自身の上院での答弁と同一であるが、反対派の Valérie Rabault 国民議会議員（社会党）は「経済相の口約束だけでは全く不十分である。いつ大臣が変わるとも限らないのに」と痛烈に批判している。

⁶⁶ なお、これら 3 社は関西・伊丹両空港のコンセッションにも関心を表明、参加資格審査を通過したが、応札には至らなかった。<http://www.nkiac.co.jp/concession/result/pdf/result01.pdf>

⁶⁷ Reuters France web 版 2015/12/11、Les Echos 2016/02/08

第3章 州の空港運営施策の実例

本章ではケーススタディとして、第2章で述べた制度改革によって空港の所有者となった自治体の中でも、比較的規模の大きな空港を運営する州に対して行ったヒアリング調査の結果を紹介する。

第1節 旧ラングドック＝ルシヨン州

(1) 州及び州の空港の概要

旧ラングドック＝ルシヨン州はフランス南部に位置し、東側で地中海に面し、南端はピレネー山脈でスペインと国境を接している。同州は2015年に決定した州制度改革により、2016年1月1日をもって西隣のマディ＝ピレネー州と統合したため「旧」ラングドック＝ルシヨン州と表記する。人口270万人と、姉妹提携関係にある京都府とほぼ同規模であるが、面積は約6倍の27千km²である（なお、2州統合後の現在の規模は、人口・面積とも北海道に近い）。海沿いは温暖で夏が特に乾燥する典型的な地中海性気候で、旧州都⁶⁸モンペリエを中心としてニーム、



図3-1 ラングドック＝ルシヨン州の位置

ペルピニャン、ベジエ、ナルボンヌといったいくつかの都市に人口が集中している。ロゼール県（Lozère）を中心とした北部山間部は人口希薄地域となっている（同県の人口密度は15人/km²と、フランス本土96県の中で最も小さい）。西部のカルカソンヌは、古代ローマ時代の城塞が修復を経て今によみがえり、「歴史的城塞都市カルカソンヌ」としてユネスコ世界遺産に登録されている。フランス国内でモンサンミッシェルに次いで多い⁶⁹年間200万人を超える観光客がある。

主な都市間の移動距離をみると、パリーモンペリエ間は直線距離で約600kmあり、鉄道（TGV）利用で3時間半を要する一方、バルセロナーモンペリエ間は直線距離ではその半分以下、国境を直通する高速鉄道では3時間である。このことからスペインとの近さがうかがえる。州南端の主要都市ペルピニャンからバルセロナまでは鉄道で1時間20分しか要しない。

州内の空港（年間利用者数20万人以上）は、利用者の多い順に①モンペリエ（Montpellier Méditerranée、144万）、②カルカソンヌ（Carcassonne Sud de France、41万）、③ペルピニャン（Perpignan Sud de France、35万）、④ベジエ（Béziers - Cap d'Agde、24万）、⑤ニーム（Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes、21万）の5空港である。第2章で述べた空港制度改革に関しては、これら5空港のうち①モンペリエ空港は地域空港法人管理に移行、④ベジエ空港はエロー県（Hérault）を中心とした混成事務組合に移管、⑤ニーム空港は軍民共用部分があるため自治体移管されず国管理のままとなっている。よって、州が

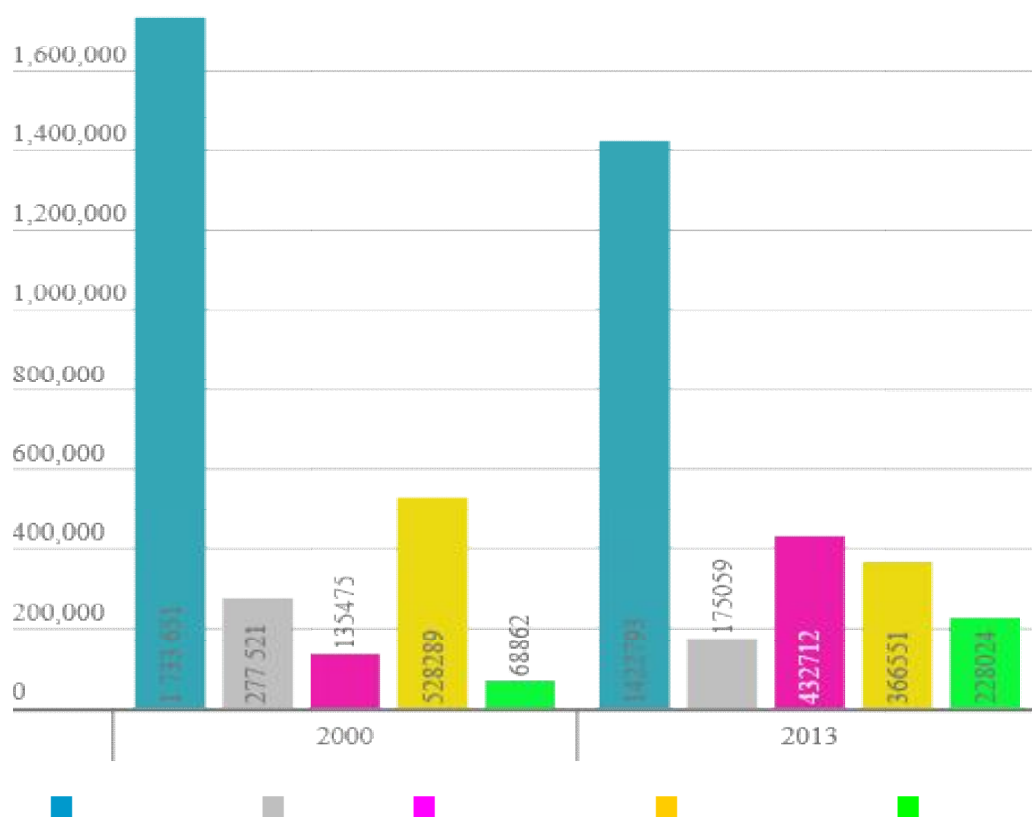
⁶⁸ 現在、統合後の州都はマディ＝ピレネー州都であったトゥールーズと定められている。

⁶⁹ Enquête clientèle 2012, <http://pro.audetourisme.com/fr/observatoire/documents/enquete-sites-majeurs-2012-synthese.pdf>

所有する空港は②カルカソンヌ（100%）、③ペルピニャン（州を中心とする混成事務組合の所有、州の持分 70%）の 2 空港となる。



図 3－2 ㊤モンペリエ空港、㊦カルカソンヌ空港外観（2015,筆者撮影）



3－3 旧ラングドック＝ルシヨン州 5 空港の利用者推移（2000 年・2013 年）
（France3 地方版 web 記事）

図 3－3 をみるとわかるように、カルカソンヌとベジエでは対 2000 年比で 3 倍を超える利用者の伸びを記録しているものの、他の空港は利用者数が減少しているため、州全体

でみた空港利用者数は微減傾向にある（2000 年 274 万人→2013 年 263 万人）。同図を掲載した 2014 年 8 月 20 日の France3（国営放送局）地方版記事⁷⁰では、5 空港の合計利用者が、ペルピニャンからほど近いスペインのジローナ空港（Girona-Costa Brava）1 空港の利用者数（2013 年時、274 万人）にも及ばないレベルに留まっていることが批判されている。ただし、ジローナ空港は Ryanair が拠点の一つとしたことで急成長を遂げ、2008 年に 550 万人の利用者を記録したものの、その後同社の戦略の変更により、2014 年には 216 万人まで落ち込んでいる。

（2）ヒアリング調査結果

2015 年 7 月 7 日、同州交通・通信局長に対して行った、州の空港運営についてのヒアリング結果は以下のとおりである。

Q. 州の空港への関わりは？

A. （旧）ラングドック＝ルシヨン州は 5 県に 5 空港が存在し、空港の数が多い州と言える。州は国から移管された 2 空港を所有する。カルカッソンヌ空港が地元自治体の希望がなかったために州所有となったのに対し、ペルピニャン空港は地元自治体と協議の結果、組合設立となった（地元自治体がそれぞれの関与を求めた。）。最大のモンペリエ空港は、2004 年地方移管の対象外であった。実は、利用者数は国内 12 位ということもあり、一旦は地方移管対象となったのだが、最終的に土地移転の問題等の諸事情があり見送られた。ニーム空港とベジエ空港は州の所有ではないが、補助金を支出している。

Q. 2004 年移管以前の空港の状況は？

A. 国は全体的に必要なインフラ投資を怠っていた。委託を受ける商工会議所についても、非常に古い契約によって、専門的人材を欠いたままに運営を続けており、「最低限のことしかない」状態であった。これは、現在と異なり、空港が地域経済発展のツールとみなされていない時代が長く続いたことが原因と考えている。以前から商工会議所に対して補助金が支払われていたが、専ら赤字補填されるばかりで、建物のリニューアル等の新規投資に回らなかった。州や自治体は、商工会議所に対する補助金の使途を指示する権限がほとんどなかった。

Q. 州に移管されたことによる変化は？

A. 各空港のトップが集まり、課題やノウハウを共有する会議を定期的を開催するようになった。個々の空港だけでは解決しにくい課題へのヒントが得られ、有効に機能している。一方、州の財政的な負担は当然ながら増えているが、交通関連全体でみた場合の空港関連支出は鉄道⁷¹に比べ 10 分の 1 程度であり、大きな割合ではない。州によるガバナンス体制が整ったことで、国管理時代のさまざまな問題点が解消されつつある。

Q. 州の経済政策における空港の位置付けは？

⁷⁰ <http://france3-regions.francetvinfo.fr/languedoc-roussillon/2014/08/19/aeroports-en-languedoc-roussillon-des-disparites-dans-la-frequentation-534500.html>

⁷¹ フランスでは地域の都市間列車 TER を州が運営している。州の負担により車両や駅に対する投資が行われ、実際の運行をフランス国鉄 SNCF に委託する形式をとる。

A. 調査によると、州内 5 空港の合計で、8 億 800 万ユーロ／年の経済効果がある。逆に、州内にモンペリエの 1 空港しかないと仮定した場合、州に訪れる観光客が 3 ～ 4 割も減少してしまう。州にとって大きなファクターである観光産業にとって、空港の存在は非常に重要である。州では、空港はそれ自体が利益を出すものと位置付けていない。すなわち、空港自体の経営が赤字でも、経済効果を得るための投資を行う。LCC の発展が観光業に果たす役割は大きい。LCC を利用する観光客は、観光地とダイレクトに結ばれていることが大きな理由となってその観光地を訪れている。例えば、ベジエの海岸に来る観光客の多くは、ベジエへの直行便があるからこそそこに訪れているのであって、もしフライトがなければ他のビーチリゾートへ流れてしまうだろう。

Q. 空港施策に関して州に専門的人材はいるか？

A. 10 年前の地方移管の実行時に 1 名の航空関連コンサルタントを州で雇用した。外部からの専門家がプロジェクトを率いつつ、同時に州職員を教育することにより、州の担当セクション内に専門知識を持つ人材が育ってきた。現場の職員に関してはモンペリエ空港近くにある国立民間航空学校（ENAC）からの専門人材が確保できる。

Q. 路線の誘致、空港の発展の目標は？

A. 新規路線の誘致は運営会社の役割であり、州は関与しないが、例外的に、モロッコとの関係を特に重視していた州知事の時代には、モンペリエ空港からモロッコへの国際線誘致・維持に州が取り組んだことがあった。今後は、モンペリエ空港を含めた 5 空港が全体で一つの空港のように機能し、効率的な運営がなされることが目標である。まだその段階には及んでいない。

第 2 節 ブルターニュ州

（1）州及び州の空港の概要

ブルターニュ州はフランス北西部、大西洋に突き出たブルターニュ半島のほぼ全体を占める州である。人口 327 万人、面積 27 千km²は、岩手県と福島県を合わせたほどの規模である。かつてブルターニュ公国であったが 16 世紀フランスに併合されたという歴史を持ち、今も地域言語ブルトン語（英国ウェールズで話されるウェールズ語等と同系統）をはじめとしたケルト独特の文化が色濃く残る地域となっている。半島沿岸は非常に入り組んだリアス式海岸となっており、天然の良港に恵まれ、ブレスト、ロリアン、サン＝マロといった港町が点在する。国内の漁港取扱高の 47%⁷²を同州が占めており、漁業は州内総生産に占める割合は小さいものの重要な産業の一つである。州都レンヌは州東部に位置しており、西岸の主要都市とは 220～250km の距離がある。海に囲まれる地形の影響で、



3－4 ブルターニュ州の位置

⁷² 2014 年。ブルターニュ州商工会議所 web サイトによる。

フランスの中でも特に雨の多い地域であるが、夏と冬の気温差が少なく冬でも比較的温暖である。2015 年現在世界遺産に登録された地域はないものの、独特のケルト文化や、カルナック列石という新石器時代の巨石遺構等の有名な観光資源を有している。また、夏季のバカンスの目的地としても人気が高い。

パリと州都レンヌ間は前述のように TGV で約 2 時間の距離であるが、レンヌ以西は高速鉄道路線が未整備であるため、パリ＝ブレスト・カンペール間は直通する最も速い列車でも 4 時間半程度を要し、本数も少なくなる。したがって、これら両都市とパリ間の移動では空路の競争力が高い。

州に移管された空港は 4 つある。そのうち最大の空港はブレスト空港（Brest – Bretagne）で、年 100 万人弱の利用者がある。レンヌ空港（Rennes-Saint-Jacques）が約 50 万人で続くが、年間利用者数 20 万人以上となるのは両空港のみである。次に、共に利用者 10 万人規模のディナール（Dinard Pleurtuit）及びカンペール（Quimper Cornouaille）の 2 空港も州の所有となった。州内には、もう 1 つ 10 万人規模のロリアン空港（Lorient）も存在するが、ニーム空港同様に軍民共用部分があるため移管対象とされなかった。なお、ブルターニュ州には地域空港法人化された空港は存在しない。



図 3－5 レンヌ空港外観（2014,筆者撮影）

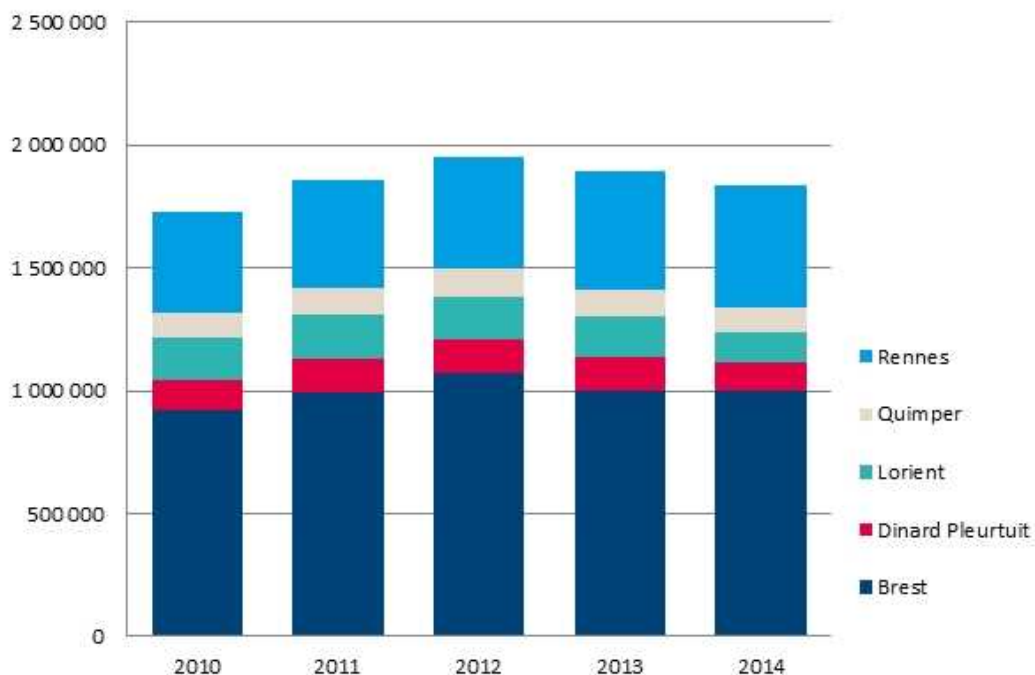


図 3－6 ブルターニュ州 5 空港の利用者推移（2010～2014 年）
（同州商工会議所 web サイト）

州内の直近 5 年間の空港利用者数の推移は図 3－6 のとおりである。(1) でみた旧ラングドック＝ルシヨン州に比較して、州人口が約 2 割多いにも関わらず空港の利用者が 3 割ほど少ない。この理由としては、最大都市レンヌがパリと近いために、総移動における航空需要の占める割合がそもそも小さいこと、州南東部からは隣接するペイ＝ド＝ラ＝ロワール州のナント空港 (Nantes Atlantique) も近く、就航地・便数の多さから同空港の利用者が多いことが考えられる。

(2) ヒアリング調査結果

2015 年 9 月 30 日、同州事務次長 (海洋・エネルギー・運輸交通戦略担当) に対して行った、州の空港運営についてのヒアリング結果は以下のとおりである。

Q. 州の空港への関わりは？

A. 州に移管された 4 空港は、10 万人規模以上の利用者数を目安として決定した。ブレスト空港は 5,000 万ユーロ規模のターミナル改修工事を行い 2007 年に完成した。財源は、EU・国・州・県・都市圏・商工会議所が分担した。また、ブルターニュ州はナントの新空港計画⁷³に (隣の州だが) 関与している。特に州南東部の住民にとっては関連が強い。高速鉄道新線 LGV (ペイ＝ド＝ラ＝ロワール州にとってデメリット) と新空港 (ブルターニュ州にとってデメリット) が、両州にとってちょうど補完関係にあり、2つのプロジェクトについて協力体制をとっている。

Q. 空港の地方移管の実際と、その後の空港施策は？

A. 移管の際に国からの財源移譲・財政的措置はほとんど行われなかった。国が運営していた時代から既に、国の予算圧縮のため、国からの求めに応じ、州・県・一部都市圏が空港運営主体に対して運営補助金を拠出していた経緯がある。このスキームは、州に移管されたことで、県・都市圏が手を引く (=補助金拠出をやめる) 結果となった。4 空港に対しては、国から引き継いだ旧コンセッション契約が切れるタイミングごとに、空港の位置付けや特徴に応じた活用策を検討してきた。空港移管後すぐの 2008 年、レンヌ・ディナールの 2 空港の契約が満了したことに伴い、両空港を一つの運営者が一体運営することが望ましいとの考えから、新しいコンセッション契約を構築するなどし、成果を出している。国時代よりも明確に変わったこととしては、利用者数の変化に自治体が大変敏感になったこと、利用者増加策・減少対策、問題解消を迅速に講じることができるようになったことが挙げられる。

Q. 州の経済政策における空港の位置付けは？

A. 州として取り組まなければならない課題に、小規模空港の維持がある。例として、西端のフィニステール県 (Finistère) 南部の交通手段確保が挙げられる。県・商工会議所等との継続的な協議・会合が行われ、州の担当者は現地に何度も出向いて様々な意見を吸い上げている。複数空港の一体運営は有力な解決策となる。モルレ (Morlaix) にはブルターニュ地盤の地域航空会社 Brit Air の本社 (現在は合併しエールフランス子会社 HOP!) が

⁷³ 第 2 章第 2 節参照。

置かれており、定期便はないが機体整備や乗務員・社員の研修に使用されている。この会社の存在は州にとって重要であるため、同社に対して支援を行っている。

Q. 空港施策に関して州に専門的人材はいるか？

A. 州は計画立案・契約・監督に関する業務のみを行い、いわゆる運営に関する業務は全て運営会社の責任において行われており、年に数回開催される技術委員会・財務委員会で契約の履行を確認する。2007 年以降、コンセッション契約を専門に担当する部局を新設し、港湾と空港のコンセッションを管轄する体制とした。空港単独のセクションはないが、部局の人員は技術者を含み、比較的長期にわたり同じ部署を担当する体制である（例えば事務次長は港湾空港のセクションに 15 年以上在籍）。財務、EU 指令に関連することを含む法的問題については外部コンサルタントの力を借りるケースがある。なお、移管に際し国から人の移動は全くなかった。

Q. 路線の誘致、空港の発展の目標は？

A. 路線維持は航空会社の判断となるため、もちろん必要があればロビー活動を行うこともあるが、州にできる手段は極めて限られている。新規路線の誘致は運営会社の役割であり州は関与していない。フランスの空港運営の特色は、単なる民営化とは異なる「ミックス」の主体であり、レンヌ・ディナールの場合も Vinci と商工会議所の協業が機能している。引き続き、ブレスト・カンペールの 2 空港一体運営等の、より効率的な空港運営を推し進めたい。

第 3 節 まとめ

2 州のヒアリングからは、国（及び委託を受けた商工会議所）が行ってきた地方空港の整備・運営が必ずしも地域の要望に適うレベルに達していなかったこと、補助金等で少なからぬ財政支出があったにもかかわらず、空港の意思決定に関われない旧来のシステムへの不満が募っていたことが浮き彫りとなった。これらの点は、財政面の負担増加と引き換えではあるが、移管によって州の権限による計画と実行が可能になったことを 2 州とも評価している。

一方、空港の役割と地域に及ぼす効果については方針が分かれた。観光を重視する旧ラングドック＝ルシヨン州は、空港はアクセス面から観光地の魅力を高める有効なツールであり、観光客呼び込みに不可欠であるという認識の下、たとえ赤字でも投資を行い、州内の空港を発展させる戦略を取る。これに対し、ブルターニュ州は地域住民の移動手段確保が主眼であり、複数空港の一体運営といった経営上の効率化を専ら追求している。旧ラングドック＝ルシヨン州の空港の位置付けは、民間 Vinci Airports が考える、空港強化による地域発展の戦略を裏付けるものである。

外部からのヘッドハンティングか、内部人材の強化かといった手段は異なるものの、両



3-7 改装工事中のペルピニャン
空港ターミナル（2015,筆者撮影）

州では職員の専門的育成も既に行われていた。また、日本と異なり、新規路線の誘致を行政トップが先導するケースは稀であることがわかった。この点は、新しく空港コンセッションを導入するに当たって民間に最も期待されるミッションと言えるであろう。

おわりに

ブルターニュ州でのヒアリング調査で、海洋・エネルギー・運輸交通戦略担当事務次長が語った「ミックス」という言葉が、フランスの空港政策、ひいては経済体系全体を端的に表現している。

フランスは伝統的に英米的自由主義とは一線を画した混合経済政策を採ってきた国であり、特にエネルギー・金融・重工業といった分野では国営企業が経済発展に主要な役割を果たした。民営化された現在も多く主要企業に政府の直接の関与が残っている。日本よりも官の要素が大きい商工会議所も、その歴史の長さと相まって、実働組織として確固たる位置を占めている。さらには水道や地域交通といった住民にとって身近な公共サービスを提供するコンセッション受託企業群があり、それらは民間企業でありながらしばしば「官」と一体的なイメージで捉えられることも多い。

経済グローバル化と欧州統合による規制緩和・市場開放という一連の流れの中で、空港政策についても対応を迫られたフランスは、そこに地方分権を組み合わせ、それまでの「国－商工会議所」というミックスから、「自治体－民間」「国－（商工会議所）－民間」といった新しい、より民へとシフトした形のミックスへと移行した。財政再建を焦る政府が決定した中国資本の導入への反対等、世論を見誤った部分も確かにあるが、空港に関連する既存のプレーヤーを残しつつ現在の課題に対応させるという一連の改革は、国民感情にも配慮した現実的な政策であると言える。

フランスで分権改革の度にその権限が強化されている州の最大の役割は、域内経済の発展である。国から提示された新しいミックスの枠組をいかに最適化し、ますます激しくなるであろう国内外の空港間競争に打ち勝ち、空港と地域発展をいかに結び付けるか、地方空港に関する責任と権限を手に入れた州の手腕が問われる。

日本の状況を見ると、近年ようやくコンセッションの法整備が進められたが、主要なプレーヤーとなるべき「コンセッション受託企業群」の不在がフランスとの最大の違いであろう。本稿で紹介した、関空・伊丹で日本に初進出する Vinci Airports をはじめとする世界の空港オペレーターなくして我が国の空港改革の進展はあり得ない。

訪日外客数2千万人時代を迎え、空港経営にも追い風の吹く今が、空港民営化最大の好機となることは自明であろう。関空・伊丹や仙台といった先行事例及び海外の成功事例等を基に、日本における空港運営の「ベストミックス」を自治体が主導して実現し、空港インフラの持つポテンシャルを最大限発揮させることが、全ての空港立地自治体に求められている。

最後に、執筆に当たりご協力をいただいた全ての関係者の方々に謝意を申し上げ、本稿の結びとしたい。

参考文献

- 「空港経営と地域 航空・空港政策のフロンティア」加藤一誠・引頭雄一・山内芳樹
一般財団法人関西空港調査会 監修
- 「航空グローバル化と空港ビジネス」野村宗訓・切通堅太郎
- 「制度としての EU 共通航空政策の展開」中村徹
- 「航空競争と空港民営化 アビエーション・ビジネスの最前線」関西学院大学産業研究所 編
- 「東アジア航空市場とローコストキャリアの将来像」高橋広治
国土交通政策研究 第 74 号
- 「フランスにおける空港管理の動向 ー港湾管理との比較および判例分析を交えてー」
木村琢磨、千葉大学法学論集第 26 巻第 4 号
- 「コンセSSIONを活用した空港経営改革」佐藤正謙・岡谷茂樹
月刊資本市場 2014 年 3 月号 No.343
- 「月刊エアライン 2015 年 11 月号 vol.437」
- 「ていくおふ 2013 年 3 月 No.132」
- 「空港事業の民営化とコンセSSION方式①～③」福島隆則
ARES 不動産証券化ジャーナル vol.26～28
- 「英国における空港施策の現状および空港の現状について」
CLAIR REPORT No.406、一般財団法人自治体国際化協会ロンドン事務所
- 「フランスの地方自治」一般財団法人自治体国際化協会パリ事務所
- 「Bulletin statistique trafic aérien commercial - année 2014」フランス民間航空総局
- 「Résultats d'activité des aéroports français 2014」全仏空港連合会

- 「Current challenges and future prospects for EU secondary airports」
Study for the European Parliament's Committee on Transport and Tourism
- 「Document de reference et rapport fi nancier annuel 2014」Aéroports de Paris
- 「Le magazine de la Direction Générale de l'Aviation Civile No.368 2013.11」
- 国土交通省（航空）web サイト <http://www.mlit.go.jp/koku/index.html>
- 一般財団法人日本航空機開発協会 web サイト <http://www.jadc.jp/>
- 新関西国際空港株式会社（特定空港運営事業等について）web サイト
<http://www.nkiac.co.jp/concession/index.html>
- エコロジー・持続可能開発・エネルギー省（航空）web サイト
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Aerien,1633-.html>
- 全仏空港連合会 web サイト <http://www.aeroport.fr/>
- Fly Team web サイト <http://flyteam.jp/>
- Aviation Wire web サイト <http://www.aviationwire.jp/>

【執筆者】

一般財団法人自治体国際化協会パリ事務所 所長補佐 細川 和久

【監 修】

一般財団法人自治体国際化協会パリ事務所 所長 荒井 陽一
次長 古橋 悦子
調査役 岡山 宏二
調査員 Charles-Henri HOUZET