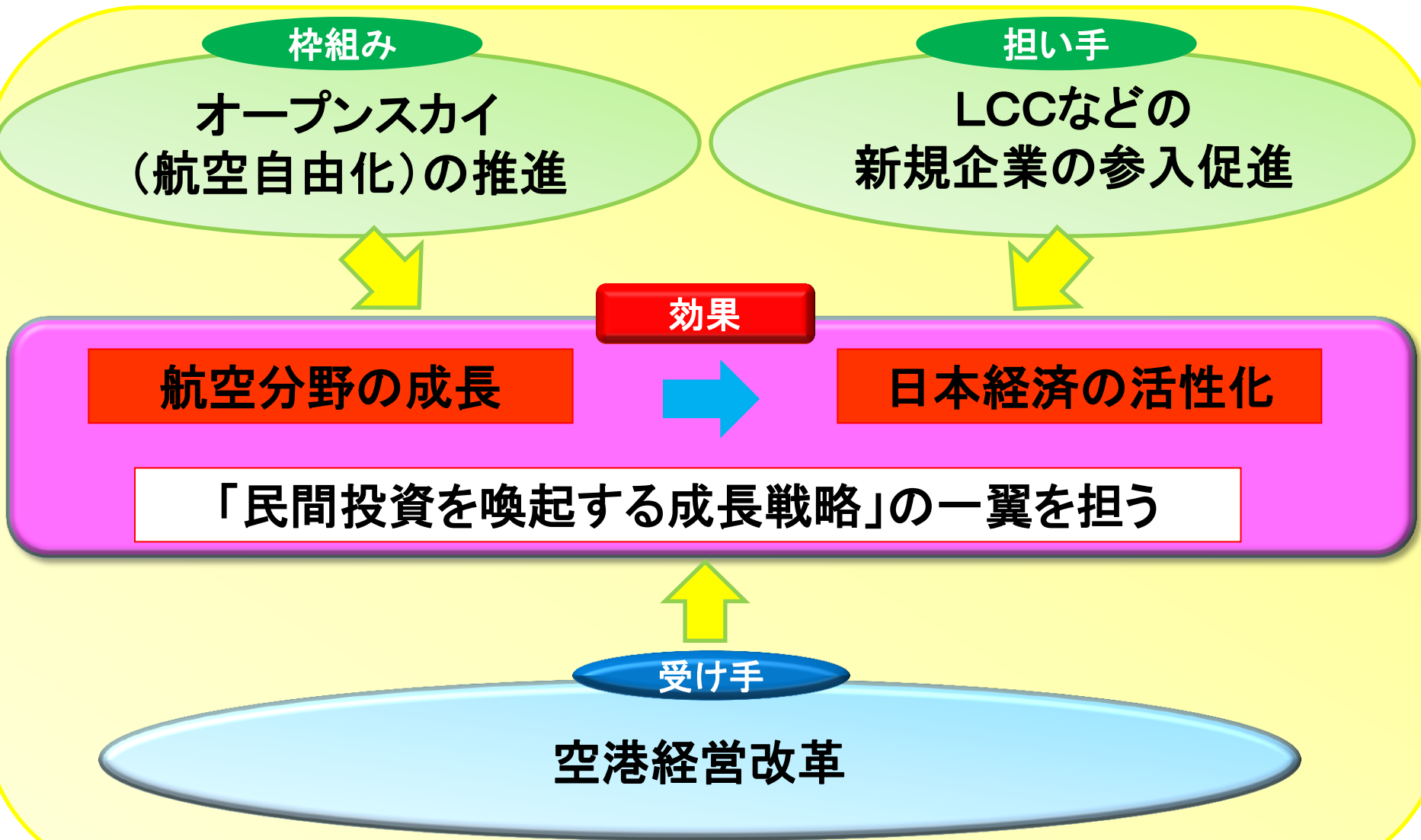


地域活性化に向けた空港経営改革について

平成25年2月
航空局

首都圏空港（羽田・成田）の発着枠の増加を背景に、三位一体の取組



これまでの航空政策を大転換し、アメリカ流のいわゆるオープンスカイではない、国際的に遜色のない航空自由化<アジア・オープンスカイ>を、スピード感を持って戦略的に推進。

具体的には

航空自由化(アジア・オープンスカイ)による 戦略的な国際航空ネットワークの構築

◆関西国際空港、中部国際空港

- ・国際拠点空港として、ふさわしい路線の開設や増便が実現できるよう、アジア各国との間で互いに、旅客・貨物分野双方について、事業会社、乗入地点、便数の制約をなくす「航空自由化」を二国間交渉により推進。

◆地方空港

- ・観光振興等を推進するため、自由化交渉を加速化。交渉妥結前でも、路線開設や増便等を暫定的に認める。安全の確認、CIQ、自衛隊等との調整を除き、実質的には届出化、国際旅客チャーター便を促進。

◆首都圏空港

- ・当面戦略的に活用するとともに、将来の容量拡大等をにらみ、さらに自由化について検討。

※まず、中国をはじめとするアジアの各国との自由化交渉を推進。

羽田の更なる国際化、 大都市圏国際空港の24時間化

◆羽田再拡張前

- ・昼間:上海虹橋とのチャーター便、北京オリンピック期間中の国際臨時チャーター便等を実現。
 - ・深夜・早朝:新たに特定時間帯を含め、欧米便を含む国際チャーター便を積極的に推進。
- ※特定時間帯:20:30-23:00の出発、6:00-8:30の到着。協議を開始。

◆羽田再拡張後

- ・昼間:供用開始時に3万回。
- ・深夜・早朝:騒音問題等に配慮しつつ、貨物便も含めた国際定期便の就航(欧米便も可能)を推進。

◆首都圏空港の一体的運用、国際空港24時間化等

- ・成田・羽田の効率的・一体的運用を一層推進。
- ・羽田の昼間の国際線は、距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も合わせて判断。(これまでは、国内線の最長距離を目安)
- ・首都圏空港(成田・羽田)の容量拡大に向けて、可能な限りの施策を検討。
- ・国際空港の深夜早朝利用を促進し、フル活用を推進。
- ・羽田ー関空ー海外の路線展開・乗継利便を改善。

1. 「行政改革の重要方針」（平成17年12月24日 閣議決定）

- 空港整備特会については、「道路特会等と平成20年度までに統合」し、さらに、「将来の独立行政法人化等について検討する」こととされた。

2. 行革推進法（平成18年6月2日 公布）

- 「空港整備特会において経理されている事務及び事業については、将来において、独立行政法人その他国以外の者に行わせることについて検討する」こととされた（法第20条第2項）。

3. 規制改革会議第3次答申（平成20年12月22日）

- 今後は、空港の民営化等も見据えた上で、効率的・効果的な空港の管理・運営制度の在り方について検討を行う必要があり、既に完全民営化の方針が示されている空港以外の空港についても、民営化や空整勘定の見直しによって、不必要に過大な投資の抑制と効率的な運営を求めることとされた。
また、この取組の第一歩として空港別収支の開示を検討すべきとされた。

4. 自由民主党成長戦略「日本フェニックス戦略」（中間報告）（平成22年5月14日）

- 空港の上下一体運営、民営化、経営委託等による効率化
地方空港・地方路線の改革の具体策として「空港別収支の開示ルールを定め、3年以内に独立採算化と民営化を実行」とされた。

5. 国土交通省成長戦略（平成22年5月17日）

- 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化
・空港関連企業と空港の経営一体化及び民間への経営委託ないし民営化により、空港経営を抜本的に効率化

自由民主党政権公約における航空・空港関係の記述は以下のとおり。

IX. 地方の重視・地域の再生

251 世界と競争できる航空・空港環境及び港湾機能の整備

航空自由化(オープンスカイ)を戦略的に進めるとともに、アジア諸国など世界と競争できる環境を整備するため、航燃税の更なる引き下げ、着陸料・航行援助施設利用料の低減、規制改革等、諸外国とのイコールフットイングを目指します。

(13)国土交通

新たな社会インフラの構築 社会インフラの総点検

社会インフラの維持管理については定期点検(インフラドック)の実施により計画的に予防保全を進め、長寿命化をはかる仕組み(アセット・マネジメント)を導入し、安全・安心の確保に加え、費用を縮減します。

PFI制度(公共施設などの建設、維持管理、運営を民間の資金や経営能力、技術的能力を生かして行う手法)を積極的に活用し、費用対効果の高い公共サービスを提供します。

LCC参入促進と空港強化

格安航空会社(LCC)の参入を踏まえ、既存の航空会社間はもとより、LCCと既存の航空会社間で適切な競争原理が機能する航空行政を目指します。

LCCの新規参入や運行便の拡充を後押しします。また、LCCの安全性や運航の安定性の確保を求めるとともに、成田・羽田・関西空港をはじめとする各空港での受け入れ態勢を強化します。

ハブ(拠点)空港としての機能を強化して国際競争力を回復するため、欧州やアジア以外の国ともオープンスカイ(航空自由化)を拡大や羽田・成田空港、関西・伊丹・神戸の関西3空港の一体的活用などを推進します。

オープンスカイへの対応力を強化するため、燃料税や空港使用料の低減などを含め、航空会社の経営基盤の強化を支援します。

地方や離島路線に対する支援拡充など、地域特性とニーズに対応した空港機能の強化や、利便性の向上に主眼を置いた航空政策を展開します。

空港と空港関連企業との経営一体化や民営化によって、効率的な航空インフラや維持管理体制の構築を目指します。

民間の医療機関が運営するドクターヘリに対する航空燃料税の軽減をめざします。

地域の実情を踏まえつつ民間の能力を活用した効率的な空港運営を図るため、国が管理する空港等についてPFI法に基づく公共施設等運営権を設定して運営等が行われる場合における関係法律の特例を設ける等の所要の措置を講ずる

背景

地域の交通基盤としての空港を活用し、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る必要

現状と課題

全国28空港の着陸料収入をプール管理（特別会計）

国が運営することによる地元感覚、経営感覚の不足

滑走路等(国)と空港ビル等(民間)の運営主体が分離

改革の方向性

地域特性とニーズに対応した個別空港ごとの経営

民間の資金・経営能力の活用

空港と空港関連企業との経営一体化

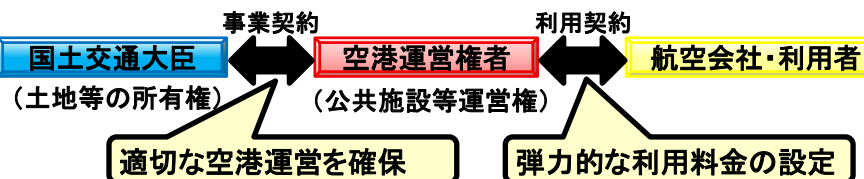
地域の実情に応じた民間による経営の一体化

災害復旧等に国が適切に関与できる仕組みが必要

多様な空港管理形態の1つの選択肢として、国が土地等を所有した上で対象空港・事業者を選定できるPFI法の公共施設等運営権制度を活用できる仕組みを創設

法案の概要

【基本スキーム】: 国管理空港におけるPFI法の公共施設等運営権制度の活用



【PFI法の特例措置】: 対象空港等は地域の実情を踏まえ、その意見を聴いた上で選定

- 国土交通大臣は、地域の実情を踏まえ、関係者相互の連携の下に、地域活力の向上が図られるべきことを基本理念として空港運営に係る基本方針を策定。
- 国土交通大臣は、対象空港・事業者等の選定の際には、関係地方公共団体、関係事業者等により空港ごとに構成されている協議会の意見を聴取。

【航空法、空港法等の特例措置】: 空港運営権者を適切に監督

- 空港運営権者による空港運営の安全性、利用者利便の確保のため、空港保安管理規程の策定、届出及び着陸料等の届出を義務付けるとともに、国の変更命令の対象とする等、国の監督措置を規定。

- 地方管理空港等についても、設置管理者である地方公共団体の判断により、同様に運営等の民間委託を可能とするため、PFI法、航空法、空港法の特例措置等の関係規定を整備。

第183回国会(常会)提出予定法律案(国土交通省関係)

提出予定 総計8件(うち※ 4件、その他 4件)

| 予算 関連 | 件名 | 要旨 | 国会提出予定 時期 |
|----------|------------------------------|---|--------------|
| ※ | 建築物の耐震改修の促進に関する法律の一部を改正する法律案 | 大規模な地震の発生に備えて、建築物の地震に対する安全性の向上を一層促進するため、要安全確認建築物(仮称)の耐震診断の実施の義務付け、耐震改修計画の認定基準の緩和等の所要の措置を講ずる。 | 3月上旬 |
| ※ | 気象業務法及び国土交通省設置法の一部を改正する法律案 | 重大な災害が発生した場合における国民の安全の確保を図るため、気象庁は、重大な災害の起こるおそれが著しく大きい場合に特別警報(仮称)を行うこととともに、気象観測、予報等を行う体制強化に資するよう海洋気象台を管区気象台等に統合する等の措置を講ずる。 | 3月上旬 |
| ※ | 道路法等の一部を改正する法律案 | 大規模な災害の発生の可能性及び道路の老朽化を踏まえた道路の適正な管理を図るため、防災上重要な道路において占用を制限できるとともに、道路の劣化の要因となる大型車両の通行を特定の道路に誘導する制度を創設する等の所要の措置を講ずる。 | 3月中旬 |
| ※ | 港湾法の一部を改正する法律案 | 非常災害時における港湾機能の維持に資するよう、国土交通大臣が障害物の除去を行うことにより啓開できる航路を指定できるとともに、海上運送の効率化に資するばら積み貨物の輸入拠点を形成するため、国土交通大臣が指定した港湾における港湾施設の整備等に係る協定制度を創設する等の措置を講ずる。 | 3月中旬 |

| | | |
|---------------------------------|---|------|
| 不動産特定共同事業法の一部を改正する法律案 | 不動産特定共同事業の活用の一層の推進を図るため、一定の要件を満たす者が届出により特定の不動産特定共同事業を営むことを可能とするとともに、その業務の委託を受ける不動産特定共同事業者について必要な規制を行う等の所要の措置を講ずる。 | 3月下旬 |
| 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案(仮称) | 地域の実情を踏まえつつ民間の能力を活用した効率的な空港運営を図るため、国が管理する空港等について公共施設等運営権を設定して運営等が行われる場合における関係法律の特例を設ける等の所要の措置を講ずる。 | 3月下旬 |
| 水防法及び河川法の一部を改正する法律案 | 水防活動及び河川管理をより適切なものとするとともに、その連携を強化するほか、再生可能エネルギーの普及の促進を図るため、河川管理者等による水防活動への協力の推進を図るための措置、河川管理者等に対する河川管理施設等の維持及び修繕の義務付け、河川協力団体(仮称)制度の創設、従属発電のための水利使用手続の簡素化等の所要の措置を講ずる。 | 4月上旬 |
| 海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案(仮称) | 海賊行為が多発している海域において、国民生活に不可欠な物資であって輸入に依存せざるを得ないものの輸送に従事する日本船舶の航行の安全を確保するため、国土交通大臣の認定を受けた計画に従って、船舶所有者の依頼を受けて警備を行う事業者であって一定の要件を満たすものが実施する警備について、一定の要件を満たす従事者が海賊の船舶内への侵入を制止するための小銃の使用ができることとする等の所要の措置を講ずる。 | 4月上旬 |

<参考> 「提出予定」以外の検討中のもの

○ 交通政策基本法案(仮称)

海外空港経営事例(英・ブリストル空港)

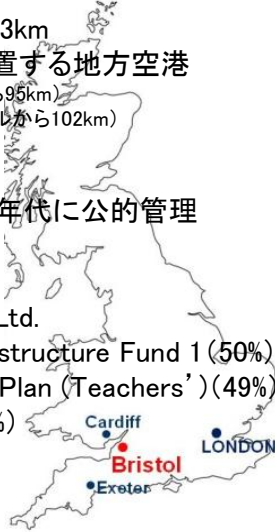
空港概要

○所在: ブリストル市中心地から13km
 ロンドン中心地から190kmに位置する地方空港
 (近隣空港): カーディフ空港(ブリストルから95km)
 エクスター空港(ブリストルから102km)
 ※ブリストル空港発のロンドン便はない。

○民間経営への移行: 80年~90年代に公的管理から株式会社管理へ移行

○現在の運営者: Bristol Airport Ltd.
 出資 Macquarie European Infrastructure Fund 1 (50%)
 Ontario Teachers' Pension Plan (Teachers') (49%)
 Sydney Airport Holdings (1%)

○滑走路: 2,011m



地域への貢献

空港会社

・協議会における頻繁な意見交換・定期報告
 ・投資計画についての提出・認可等

・住民の足としての機能
 ・住民代表による協議会への参加

出資
 (約1300万円/年)

地域
 ファンド

・交流人口の拡大に貢献
 ・地域へのアクセス向上による企業集積
 ・地域住民の雇用創出

住民の地域活動に活用
 (例: 地域教育、エコ照明設置)

地方公共団体

地域住民

ビジネスモデル

滑走路・ビル・駐車場の一体的経営

LCCハブ化等による路線・旅客数拡大・収益向上を実現

航空系戦略

航空会社と空港のパートナーシップ構築

- 需要に応じた戦略的な料金体系
 例: ①旅客数に応じた割引制度
 ②重量ベース→旅客ベースの料金による航空会社とのリスクシェア
- 空港会社自身がマーケティング & 航空会社への営業活動
- 航空会社に好まれる空港施設の拡充

非航空系戦略

利用者の利便性・満足度の向上

- エアサイドに商業施設集中・配置の工夫→空港滞在時間中の消費機会最大化
- 混雑度・利便性等に対応した駐車場料金体系の設定
 →駐車場収入は非航空系全体の約半分
- 消費単価はLCC客>FSA客

LCC等誘致の成功

旅客数・路線数の拡大

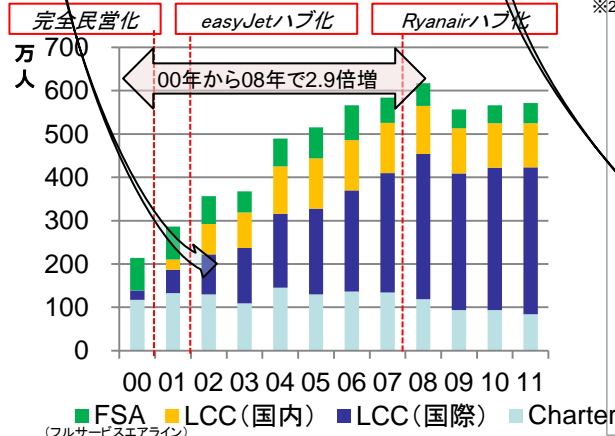
非航空系収入の増加

さらなる着陸料等低廉化への原資の創出

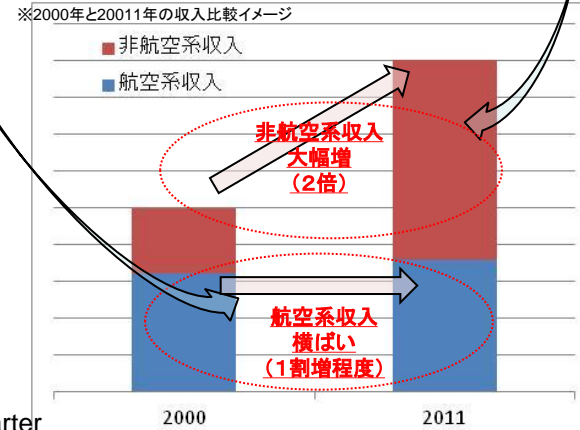
さらなる設備投資による利便性向上・収益増

(例)・ターミナルビル約2倍拡張
 ・駐車場約1.5倍に拡張 & 立駐化

<旅客動向>



<収入動向>



○210万(2000年)→620万(2008年): 現体制運営開始以降、約2.9倍増

○総収入の大幅増は非航空系収入の伸びによるもの。
 (非航空系の収入割合: 約3割(2000)→約6割(2008))
 ○航空系収入は旅客1人あたり単価が約半分まで低下