

【航空分野】我が国の成長に貢献する航空政策へ ～国土交通省成長戦略会議～

I 日本の空を世界へ、アジアへ開く（徹底的なオープンスカイの推進）

- 成田の30万回化に係る地元合意を前提に首都圏空港を含めたオープンスカイを推進。
- 国際航空物流の活性化のため、従来の枠組みを超えた抜本的な自由化を推進するとともに、フォワーダー・チャーター等に係る規制を緩和。
- 観光立国の実現、LCCはじめ新規参入促進のため、アジアの諸国・地域を最優先に新たな枠組みの合意を目指す。

II 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

- 羽田の24時間国際拠点空港化を進め、国際線枠を9万回とし、欧米・長距離アジアを含む高需要・ビジネス路線を展開。
- 成田は、30万回化を機に、更なる国際線ネットワークの強化とともに、国内フィーダー、LCCやビジネスジェットの受け入れ等の機能強化によるアジア有数のハブ空港化。

III 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

- 中期的には、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。
- 短期的には、空港整備に係る各歳入・歳出の在り方の見直しを通じ、小型機の優遇等、時代の要請に応じた着陸料体系を再構築。

V 真に必要な航空ネットワークの維持

- 地方が主体となった地方路線維持方策の実現。
- 市場メカニズムを活用した新たな手法による羽田の発着枠の配分。

IV バランスシート改善による関空の積極的強化

- 関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生するため、伊丹も活用しつつ、バランスシートを抜本的に改善。
- これにより、貨物ハブの実現やLCCの誘致等、関空の特色を活かした戦略的経営を実現。

VI LCC参入促進による利用者メリット拡大

- 拠点空港におけるLCC専用ターミナルの整備検討。
- 国際動向に迅速・的確に対応した技術規制の緩和等による航空会社の低コスト化支援。

利用者利便性の向上を通じた我が国の成長を実現

Ⅲ 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

～国土交通省成長戦略会議

1. 現状の課題・問題点(抜粋)

空港整備勘定(旧空港整備特会)は、空港の利用者である航空会社が負担する着陸料等の空港使用料や一般会計からの繰り入れ(いわゆる真水)を主な財源とし、国が管理する空港の整備、維持・運営を行うとともに、地方自治体が管理する空港の整備にも補助を行ってきた。この空港整備勘定によって、結果として利用実績が乏しい空港も含め整備を行い、全国で98の空港が供用されている。

国も最近になって空港政策を「整備」から「運営」へとシフトさせ、平成20年に「空港整備法」を「空港法」と改正したところである。この際、空港を整備の財布である空港整備勘定の在り方についても必要な見直しを行うべきであったが、実際には、空港政策のシフトが不完全な状態のままとなっている。

また、既に整備された空港の運営の効率化の観点からも課題が多い。特に、大部分の空港においては、航空インフラの構築・維持主体としての国や自治体等(着陸料等の航空系収入の受け手)と空港ビル等の空港関連企業(物販、テナント料、駐車場代等の非航空系収入の受け手)が別組織となっている(いわゆる上下分離)ことに加え、非航空系収入の受け手たる空港関連企業へのガバナンスの仕組みが十分とは言えない状況である。そのため、非航空系部分で十分な収益を上げ、これを原資として着陸料や施設利用料等の低廉化を図り、利用促進につなげるという、諸外国の空港で一般的なビジネスモデルが確立されていない。

こうした状況を改善するため、中期的には、諸外国の空港と同様に、空港関連企業と空港との経営一体化、民間への経営委託(コンセッション)ないし民営化を通じて、航空インフラの構築と維持の双方に、可能な限り「民間の知恵と資金」が投入されるような仕組みの構築を指向すべきと考える。

その上で、そこに至る具体的な道筋として、空港経営の効率化のためのガバナンス構築(2-1)を図るとともに、公租公課も含めた空港整備勘定の各歳入・歳出のあり方の見直し(2-2)を行う。

2. 課題に対応した政策案(抜粋)

2-1: 空港経営効率化のためのガバナンス構築

(2)課題に対応した政策案

①経営一体化、民間への経営委託・民営化に関する取組み

空港関連企業と空港との経営一体化及び民間への経営委託(コンセッション)ないし民営化については、平成22年度から有識者による検討会を立ち上げ、経営一体化等に向けた論点整理、ベストプラクティスの早期展開等に関して検討を開始し、おおむね1年程度を目処に結論を得る。

地方自治体等の関係者との調整が整い、経営一体化等に向けた環境が整備され次第、対応が可能な空港について先行的に経営の一体化等を実施していく。

これら先行事例の蓄積(戦略4に基づく関空・伊丹の成果等も検証)と課題抽出・解決策の検討を踏まえ、他の空港にも経営一体化等の取組みを広げていくこととしたい。

なお、経営一体化等を円滑に進めるため、現在、国管理空港において公益法人が行っている環境対策事業とその原資としての駐車場事業についても、新たな空港運営主体が決定した段階で、遅滞なく移管するものとする。

(3)留意点

現段階での初期分析によれば、ガバナンスの欠如もあり、空港そのものと空港関連企業とをあわせても、赤字状態にある空港が相当数存在。地方自治体の巻き込み、および適切な経営を行うことへのインセンティブスキームを構築することが、変革実行上の必要条件となる。

民間への経営委託(コンセッション)か民営化のいずれを選択するのかについては、空港運営主体に対して国が航空政策の観点からどのように関与すべきか、国民の重要な資産である空港をどのように活用するのか等に関する国民の目線や広い視野に立った議論が必要。また、空港に対する国と地方自治体等の関与のあり方に関する検討も欠かせない。

羽田空港のターミナル会社は、上場企業であり、上下一体型を志向するためには、TOB等の手段が必要となるが、実効性があるか検討が必要である。

また、経営一体化等を行う際には、環境対策に加え、既存の空港関連企業や公益法人、行政部局等の職員の雇用対策について懸念する声があるが、この点については、新たな空港運営主体に対し、一定の配慮を求めることにより対処すべきである。

空港の種別

	空港会社管理	国管理	地方自治体管理
拠点空港(28) (国や空港会社が設置する拠点空港)	成田、関空、中部 (計3空港)	羽田、伊丹、新千歳、稚内、釧路、函館、 仙台、新潟、広島、高松、松山、高知、 福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、 鹿児島、那覇 (計20空港)	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部 (計5空港)
地方管理空港(54) (地方自治体が設置する重要な空港)			中標津、紋別、女満別、青森、大館能代、 花巻、庄内、福島、静岡、富山、能登、福井、 松本、神戸、南紀白浜、鳥取、出雲、石見、 岡山、佐賀 (計20空港) <離島空港> 利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、 三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、対馬、 小値賀、福江、上五島、奄岐、種子島、 屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、 与論、粟国、久米島、慶良間、南大東、 北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、 石垣、波照間、与那国 (計34空港)
その他の空港(16) (自衛隊等との共用空港、コ ミューター空港等)		札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三 沢、八尾 (計8空港)	調布、名古屋、但馬、広島西、岡南、 大分県央、枕崎、天草 (計8空港)
合計 (98)	3	28	67