

空港の現状及び空港経営改革の推進について

平成24年2月

国土交通省 航空局

- 配置的側面からの空港整備の概成等により、空港政策の重要課題が「整備」から「運営」へシフトしつつあることを踏まえ、空港における利用者利便の向上を図るため、平成20年に「空港整備法」を改正して、名称を「空港法」とするとともに、空港基本方針の策定、空港の区分の見直し、協議会制度やターミナルビル事業者に係る指定制度等による空港の適確な管理の確保等所要の措置を講じた。

空港をめぐる社会経済情勢の変化



仁川国際空港より

東アジア地域における
空港整備の進展による
空港間競争の激化

【最寄りの空港までアクセス所要
時間と全人口に占めるシェア】

2時間以内の地域: 95%

航空需要が着実に
増大する一方、配
置的側面からの空
港整備は概成



空港利用者の
ニーズの多様化
や高質化

空港政策の重要課題は「整備」から「運営」へシフト

「空港整備法」を「空港法」とし、空港の効果的かつ効率的な利活用や適切な管理のための制度的な枠組みを整備

空港法の概要

空港基本方針の策定

- 国土交通大臣は、空港の設置及び管理に関する基本方針を策定し、公表。
- 基本方針を定めるに当たっては、交通政策審議会の意見を聴取

空港周辺地域や空港関係者との連携強化

- 空港の利用者利便の向上のための協議会制度を創設

空港の適確な管理を通じた空港利用者の利便の向上

- 空港の区分の見直し
→ 第一種、第二種、第三種としていた区分を見直し、各空港の果たしている機能や役割に応じて、空港の設置管理者や費用負担ルールを規定。
- 空港ターミナルの適確な運営の確保
→ 国管理空港において航空旅客ターミナル施設、航空貨物ターミナル施設、航空機給油施設の建設・管理を行う者を指定。旅客取扱施設利用料の上限認可等の措置により、指定された事業者の適確な運営を確保。

利用者本位の空港運営に

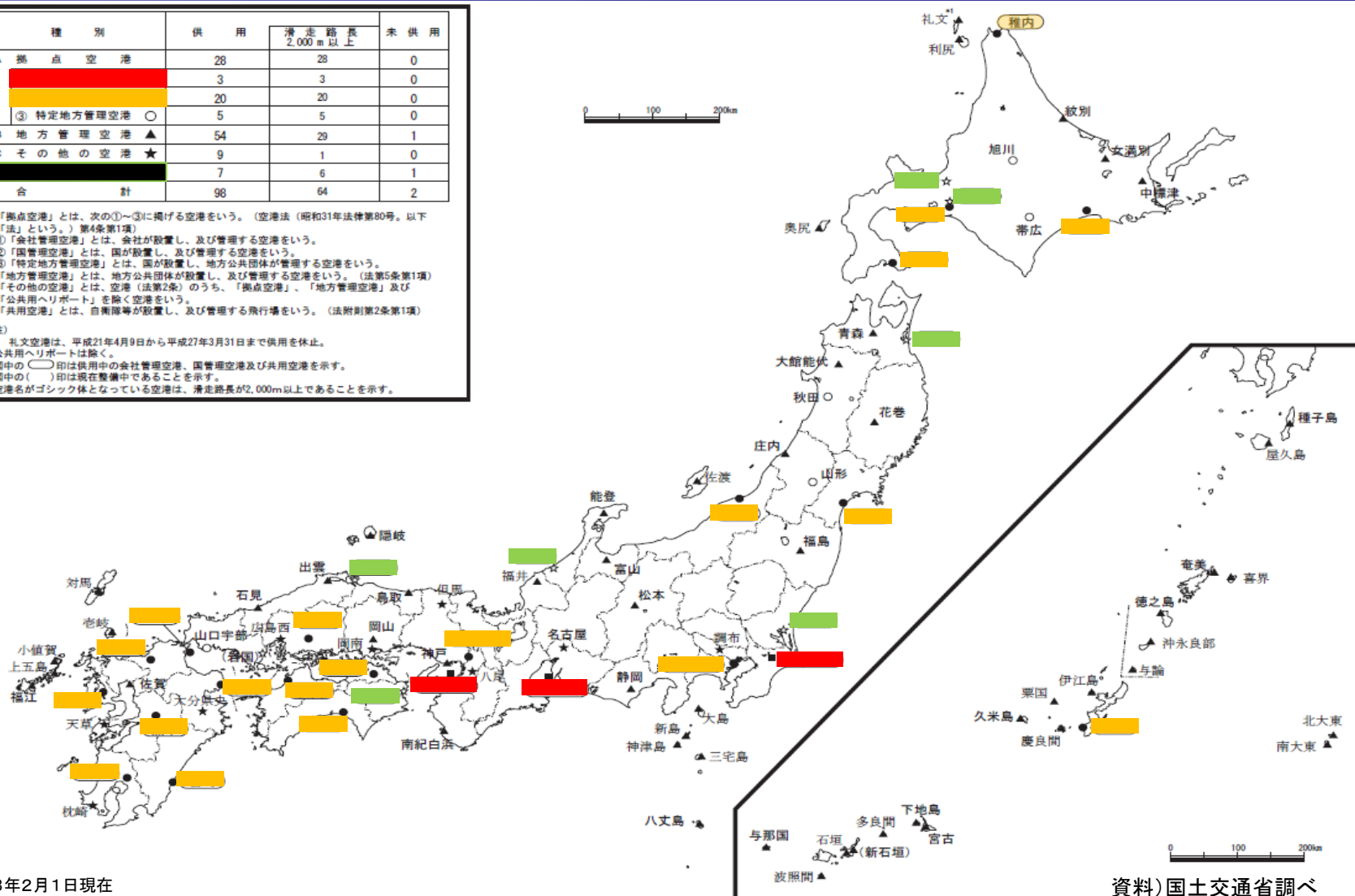
空港利用者のさらなる利便性の向上を実現！

- 空港は全国で98カ所となり、配置的側面から整備は概成。
- 航空輸送需要への的確な対応や老朽化施設の更新、耐震対策等の空港の運営の重要性が増加。

種別	供用	滑走路長 2,000 m以上	未供用
A 拠点空港	28	28	0
	3	3	0
	20	20	0
③ 特定地方管理空港 ○	5	5	0
B 地方管理空港 ▲	54	29	1
C その他の空港 ★	9	1	0
	7	6	1
合計	98	64	2

A 「拠点空港」とは、次の①～③に掲げる空港をいう。（空港法（昭和31年法律第80号。以下「法」という。）第4条第1項）
 ①「会社管理空港」とは、会社が設置し、及び管理する空港をいう。
 ②「国管理空港」とは、国が設置し、及び管理する空港をいう。
 ③「特定地方管理空港」とは、国が設置し、地方公共団体が管理する空港をいう。
 B 「地方管理空港」とは、地方公共団体が設置し、及び管理する空港をいう。（法第5条第1項）
 C 「その他の空港」とは、空港（法第2条）のうち、「拠点空港」、「地方管理空港」及び「公共用ヘリポート」を除く空港をいう。
 D 「共用空港」とは、自衛隊等が設置し、及び管理する飛行場をいう。（法附則第2条第1項）

（注）
 ・1 札文空港は、平成21年4月9日から平成27年3月31日まで供用を休止。
 ・公共用ヘリポートは除く。
 ・図中の○印は供用中の会社管理空港、国管理空港及び共用空港を示す。
 ・図中の()印は現在整備中であることを示す。
 ・空港名がゴシック体となっている空港は、滑走路長が2,000m以上であることを示す。

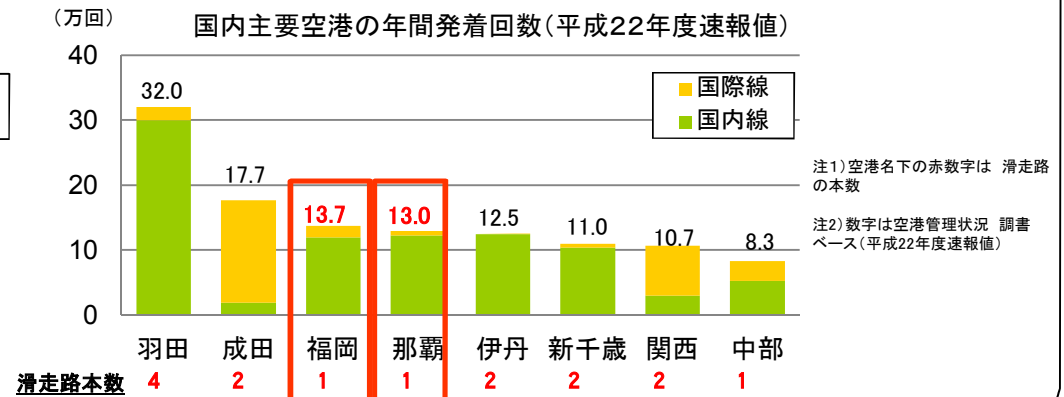
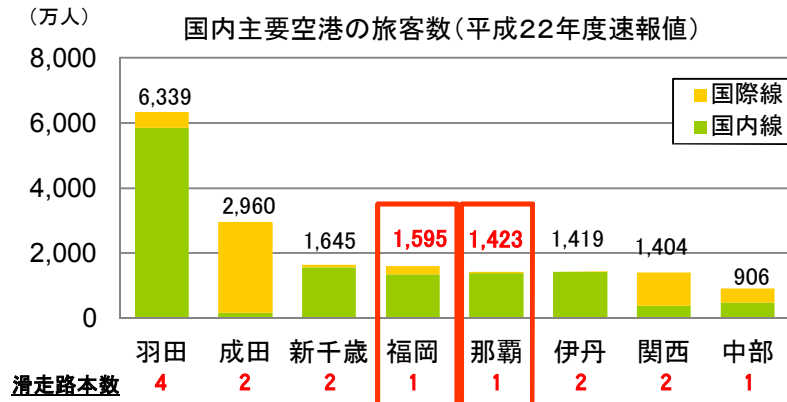


	空港会社管理	国管理	地方自治体管理
拠点空港(28) (国や空港会社が設置する拠点空港)	成田、関空、中部 (計3空港)	羽田、(伊丹)、新千歳、稚内、釧路、 函館、仙台、新潟、広島、高松、松山、 高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、 宮崎、鹿児島、那覇 (計20空港)	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部 (計5空港)
地方管理空港(54) (地方自治体が設置する重要な空港)			中標津、紋別、女満別、青森、大館能代、 花巻、庄内、福島、静岡、富山、能登、福井、 松本、神戸、南紀白浜、鳥取、出雲、石見、 岡山、佐賀 (計20空港) <離島空港> 利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、 三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、対馬、 小値賀、福江、上五島、壱岐、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

那覇・福岡空港の抜本的な空港能力向上に向けた取り組み

○那覇空港については、抜本的な空港能力向上策として滑走路増設案を選定し、平成22年度より環境アセスメント手続に着手したところ。
 ○福岡空港については、平成21年度より滑走路増設案を基本とした構想・施設計画段階調査を進めている。

○那覇空港は、滑走路1本の空港としては、旅客数は国内第2位、発着回数は第2位。
 ○福岡空港は、滑走路1本の空港としては、旅客数は国内第1位、発着回数は第1位。



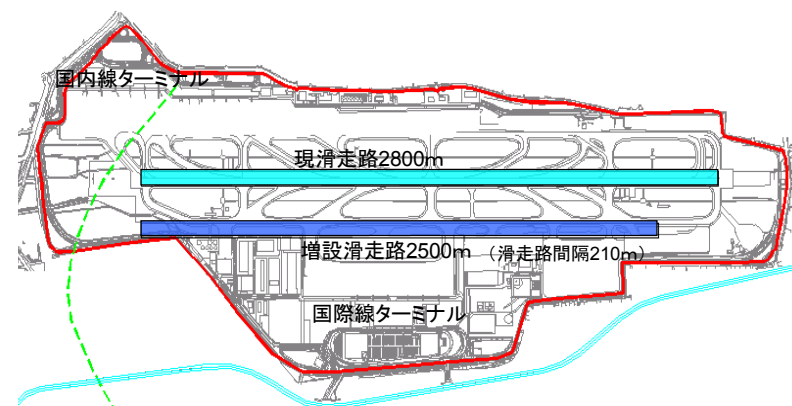
那覇空港の構想段階で選定した「滑走路増設案」の概要



- 処理容量：509回/日
- 工事期間：約7年
※他に環境影響評価や漁業補償等の期間が必要
- 概算費用：約1,900億円

・平成22年度から、環境アセスメントに必要な現地調査を実施。

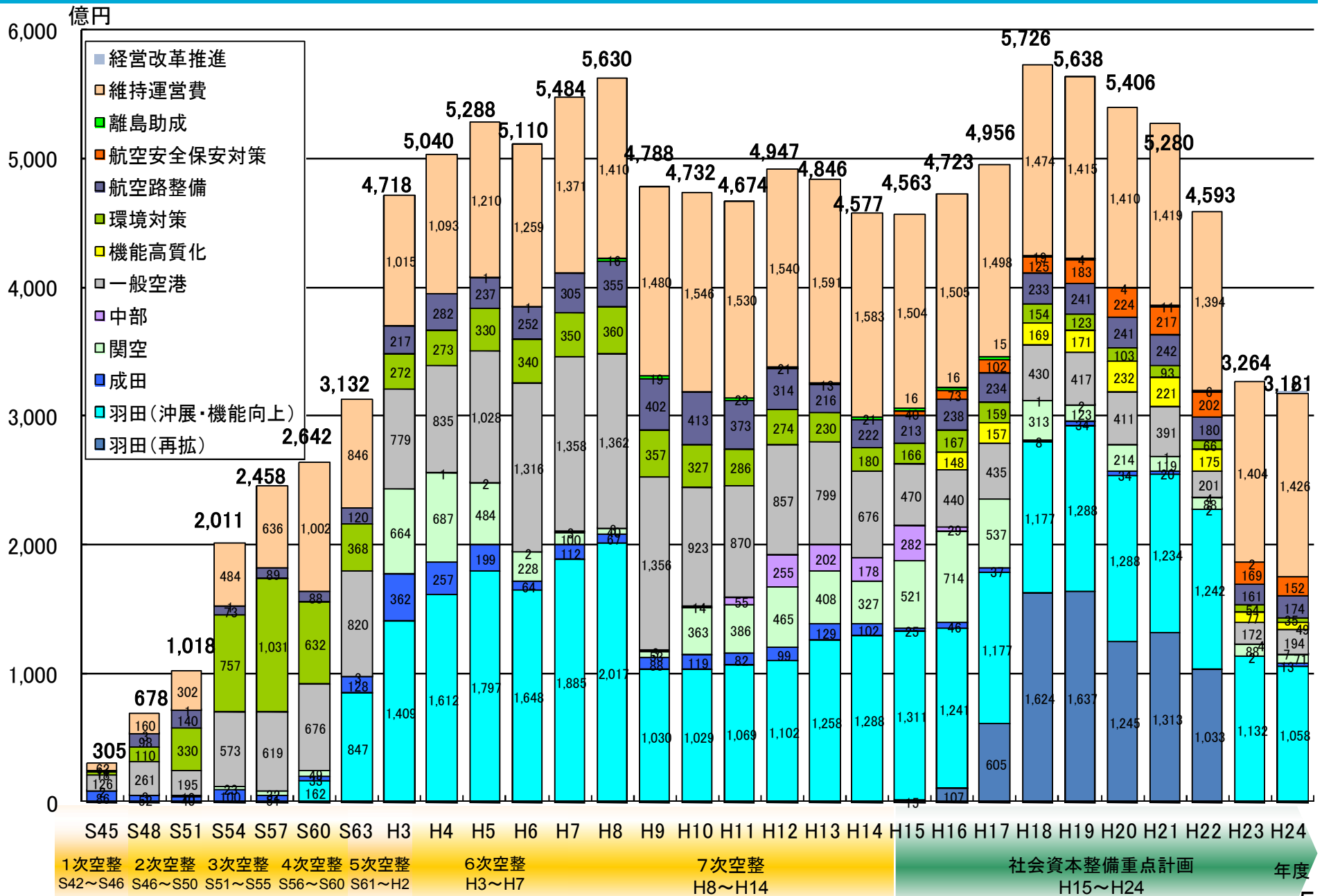
福岡空港の総合的な調査で示した「滑走路増設案」の概要



- 処理容量：18.3万回/年
- 工事期間：約7年
※他に環境影響評価、用地買収、埋蔵文化財調査等の期間が必要
- 概算費用：約1,800億円 (民間事業含む)

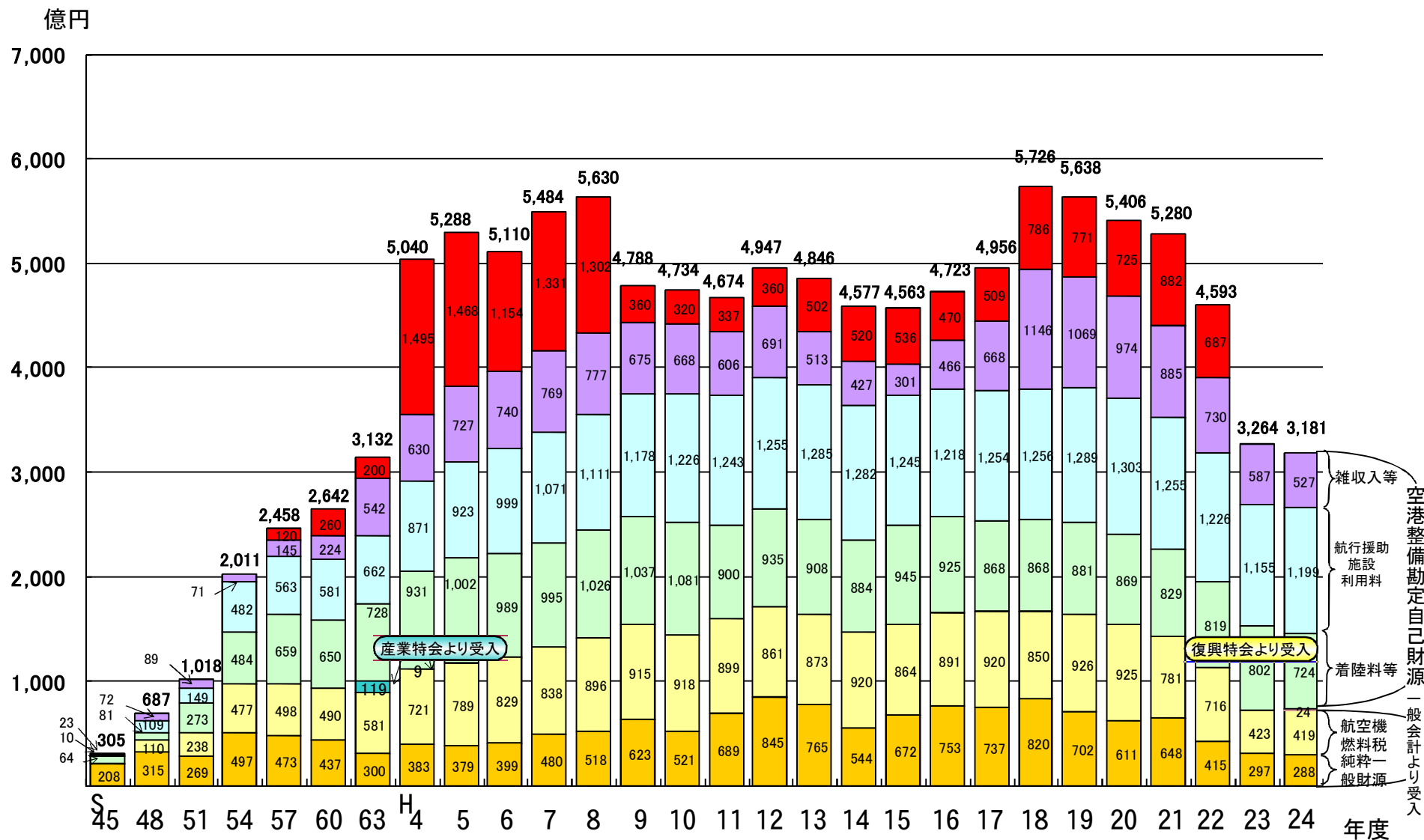
・平成21年度から、滑走路増設案を基本として、滑走路位置及び具体的な施設配置の検討を実施。

社会資本整備事業特別会計空港整備勘定 歳出の推移



※端数処理の関係で合計が合致しないところがある。

社会資本整備事業特別会計空港整備勘定 歳入の推移



我が国航空企業の国際競争力強化のため、平成23年度税制改正において、平成23年度から25年度までの3年間、航空機燃料税を引き下げ。

我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化の実現

世界の潮流

航空自由化の進展

- ▶ 航空会社間のグローバルな提携の進展
- ▶ LCCの台頭

グローバルなレベルでの競争の激化

我が国航空会社の現状

国際的に比較して
高コスト体質

- ▶ 人件費、燃料費等、どの費用項目も高い水準
- ▶ 世界的に希少な航空機燃料税も重い負担

我が国航空会社の国際競争力の低下

国際競争力強化のための集中改革の実施

平成23年度～25年度を「集中改革期間」と位置付け、我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化を実現。

航空会社の自己改革

- ▶ 人件費、燃料費、機材費等、あらゆる分野におけるコスト削減努力を集中的に実施。グローバルベースで優位な収益体質を構築。

航空行政の改革

- ▶ 成長戦略に基づく航空行政の改革を推進。徹底的なオープンスカイの推進、首都圏空港の機能強化、関空・伊丹の経営統合等を実現。

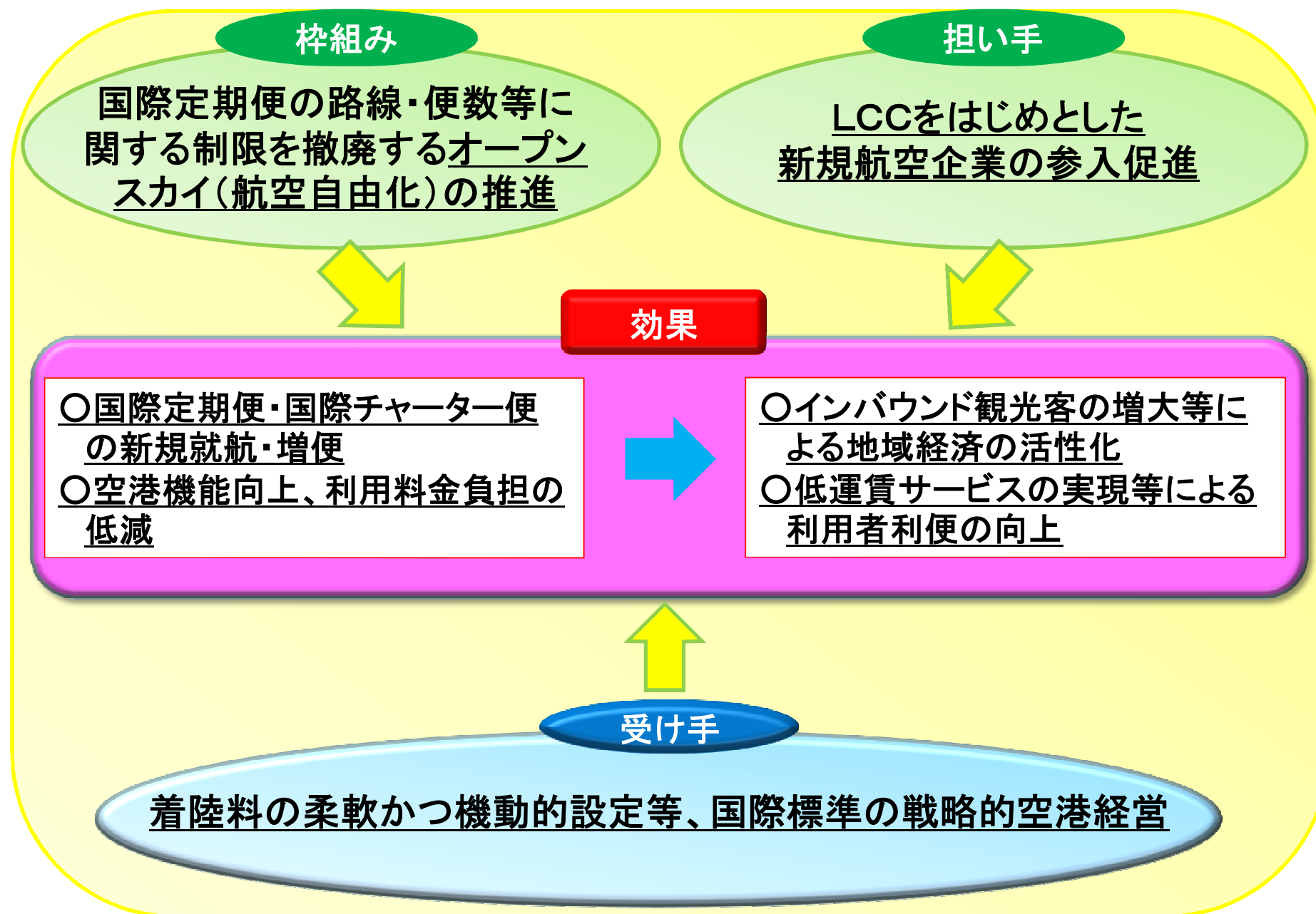
航空会社の自己改革を前提とした緊急的支援方策を実施

集中改革の促進のための緊急的支援

航空機燃料税の引き下げ

	改正前	改正後
本則	26,000円/キロリットル	18,000円/キロリットル
沖縄路線	13,000円/キロリットル	9,000円/キロリットル
離島路線	19,500円/キロリットル	13,500円/キロリットル

- ※1 航空機燃料譲与税については、自治体による空港対策に充てられていることから、現行どおり。
- ※2 沖縄路線の軽減措置については、沖縄振興特別措置法の期限である平成23年度末までとされていたが、平成24年度税制改正大綱において、平成25年度までの延長措置が盛り込まれたところ。



オープンスカイとは、企業数、路線及び便数に係る制限を二国間で相互に撤廃すること。

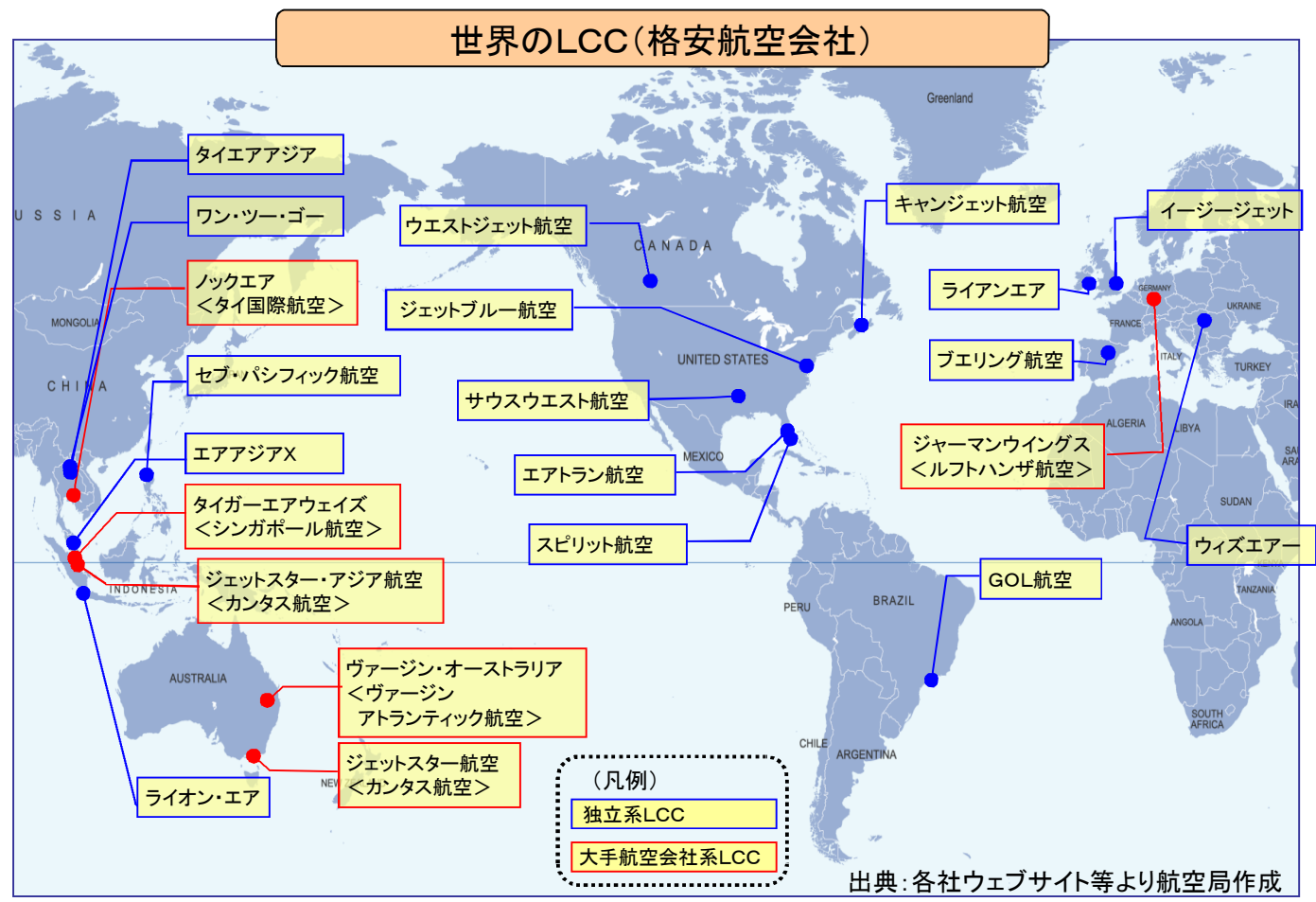
オープンスカイの具体的内容

- 成田の30万回化(2010年10月地元合意済み)、羽田の国際化(2010年10月国際定期便就航)により、首都圏空港の国際線の発着容量が急速に拡大することを踏まえて、首都圏空港を含めたオープンスカイを推進している。
 - 成田空港について、二国間輸送を自由化
 - 首都圏空港以外の空港において、二国間輸送の自由化に加え、以遠地点への輸送(相手国で旅客・貨物を積み込み、第三国へ輸送)を自由化

オープンスカイ交渉の進捗

- 東アジア、ASEANの国・地域を最優先に交渉を推進してきており、これまでに米国、韓国、シンガポール、マレーシア、香港、ベトナム、マカオ、インドネシア、カナダ、オーストラリア、ブルネイ、台湾、英国及びニュージーランドの計14ヶ国・地域との間でオープンスカイに合意。
- 今後、欧州等、アジアの国・地域以外にもオープンスカイの対象を拡大。

LCC(Low Cost Carrier: 格安航空会社) は、米国市場・欧州市場、さらには東南アジア市場等においても積極的に事業を展開しており、世界の航空輸送市場において、LCCのシェアは全体の2~3割を占めるに至っている。



世界の航空会社ランキング [旅客数 平成22年]

国際線

	航空会社	旅客数 (千人)
1	ライアンエア	71,229
2	ルフハンザ航空	44,460
3	イーージェット	37,665
4	エールフランス	30,882
5	エミレーツ航空	30,848
6	プリティッシュ エアウェイズ	26,320
7	KLMオランダ航空	22,787
8	デルタ航空	21,029

国内線

	航空会社	旅客数 (千人)
1	サウスウエスト航空	106,228
2	デルタ航空	90,130
3	中国南方航空	71,158
4	アメリカン航空	65,773
5	USエアウェイズ	45,530
6	ユナイテッド航空	44,390
7	中国東方航空	42,754
8	中国国際航空	39,846

会社名	ピーチアビエーション(株)	エアアジア・ジャパン(株)	ジェットスター・ジャパン(株)
資本金	150億円 (ANA 38.7%, First Eastern - Aviation Holding Limited 33.3%, 産業革新機構 28.0%)	10億円 順次50億円まで増資予定 (ANA 67%, エアアジア 33%)	48億円 (カンタスグループ 33.3%, JAL 33.3%, 三菱商事 33.4%) ※運航開始後には増資を含め、120億円を予定
拠点空港	関西国際空港	成田国際空港	成田国際空港
使用機材	エアバスA320-200型機 ※2011年11月に初号機受領、2年間で10機	エアバスA320-200型機 (就航後A330の導入計画あり)	エアバスA320 ※当初は3機、数年間で24機まで増機
運航路線	内) 関西＝札幌(2012年3月1日) 関西＝福岡(") 関西＝長崎(2012年3月15日) 関西＝鹿児島(2012年4月1日) 関西＝那覇(2012年秋) 際) 関西＝仁川(2012年5月) 関西＝香港(2012年秋) 関西＝桃園(")	内) 成田＝札幌(2012年8月) 成田＝福岡(") 成田＝那覇(") 際) 成田＝仁川(2012年10月) 成田＝釜山(")	内) 成田, 関西, 札幌, 福岡, 沖縄を予定(2012年7月) 際) 中国、韓国などの短距離国際線を予定(2013年中)
許可申請状況	申請日 平成23年4月13日 許可日 平成23年7月7日	申請日 平成23年10月27日 許可日 平成24年2月2日	申請日 平成23年12月21日 許可日 現在審査中
事業形態の特徴	ANAから独立した事業運営	ANAの連結子会社。連携・調整が図られる事業運営。	JALから独立した事業運営

- 国土交通省成長戦略（平成22年5月）を踏まえ、航空の安全に関する技術規制（法令・通達・運用）のあり方を見直す。
- 国際標準、欧米の状況等を踏まえ、安全性を確保しつつ、国際競争力の強化及び利用者利便の向上を目指す。
- 年度内に実施することを原則とする。

平成23年度

9~10月 全事業者からヒアリング → 251項目の要望

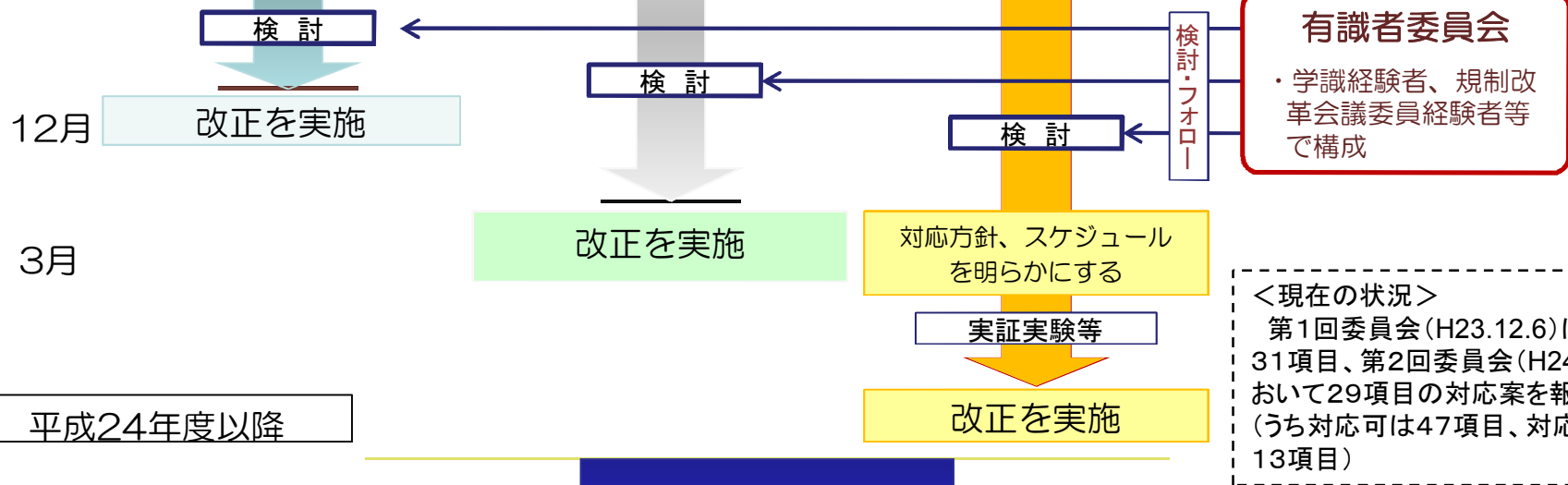
検討（重複を除くと、129項目）

要望D [対応不可]
 ・国際標準、欧米の状況等と遜色がないなど、見直しが困難なもの

要望A [年内対応]
 ・緊急性の高いもの
 ・早急に対応可能なもの

要望B [年度内対応]
 ・要望A以外のもので、実証実験等の必要がないもの

要望C [24年度以降に対応]
 ・実証実験等の必要があり検討に時間を要するもの



集中改革期間（平成23年度～25年度）内に、新たな基準の定着を図る

現在の国管理空港

全国27空港の着陸料収入をプール管理している

(空港ごとの経営効率化が図られない)

滑走路等(国)と空港ビル等(民間)の運営主体が分離している

(一体的・機動的な経営が行えない)

空港経営改革

目指す姿

個別空港ごとの経営

→[より地域と向き合った空港運営]

民間の能力を活用した空港ビルも含めた一体的な経営

→[機動的な空港経営]

(例: 空港ビルの収益を原資に着陸料を引き下げ、エアラインを積極的に誘致)

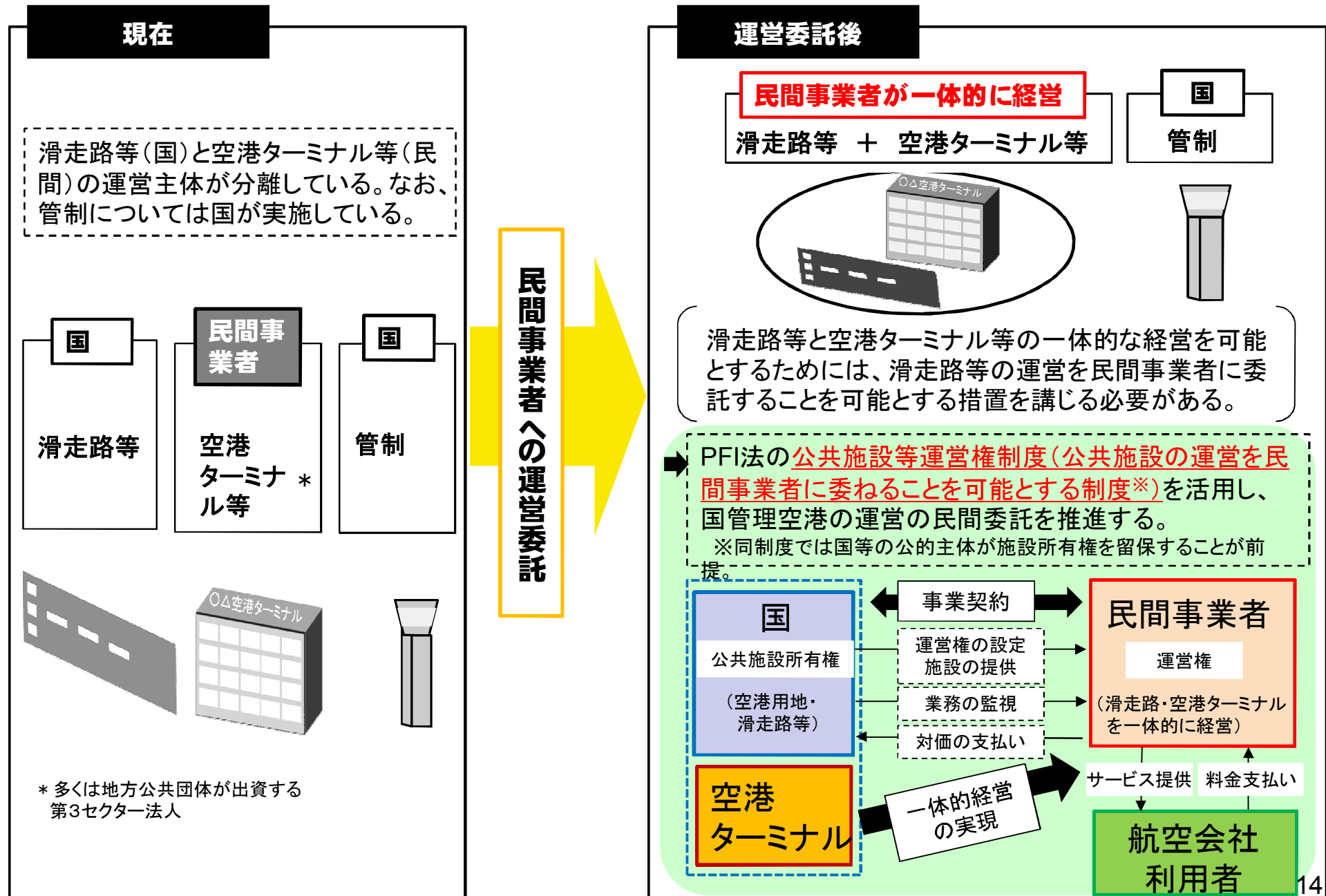
オープンスカイの推進

LCC等の新規参入促進

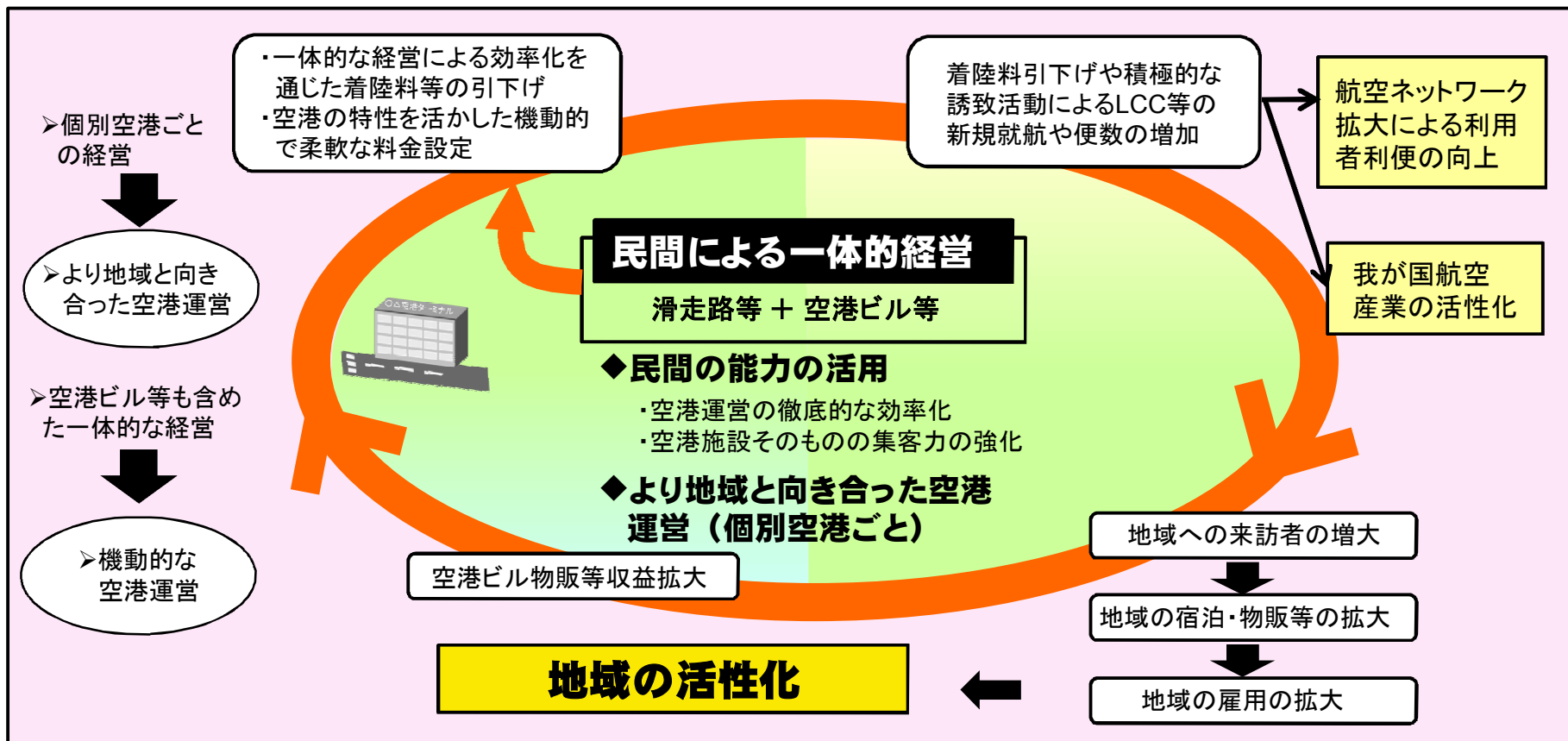
政策の効果

地域活性化の核となる真に魅力ある空港の実現

- 就航路線・便数の拡大、利用者数の増大、宿泊・物販等の拡大等を通じた地域経済の活性化、雇用の拡大
- 航空ネットワークの拡大による利用者利便の向上
- 空港経営の効率化を図るとともに、収益力・集客力を向上
- 我が国航空産業の活性化

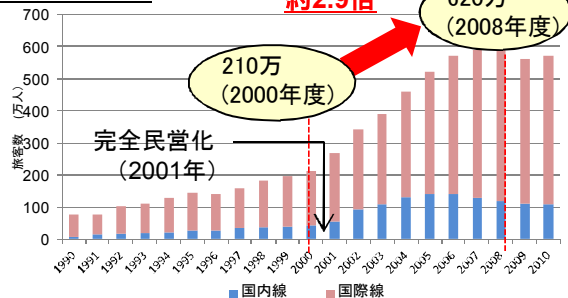


民間事業者への運営委託



（参考）英国プリストル空港における民間の能力の活用

○ 旅客数の推移



○ 旅客数増加の背景

新運営主体による取組の内容

- ▶ 着陸料等の引下げなどの対応を各航空会社別にオファーし、新規乗り入れLCCを誘致
- ▶ 旅客数の増加、商業施設・駐車場の拡充等により、拡大した非航空系収入を原資とし、着陸料等の引下げにつなげる

諸外国におけるコンセッション・リースの事例

		フランス	オーストラリア	韓国
空港名		ボルドー空港	パース空港	仁川国際空港
運営会社		ボルドー空港会社 ^{注2} (Bordeaux Merignac Airport SA)	パース空港会社 ^{注4} (Westralia Airports Corporation)	仁川国際空港公社 ^{注5}
運営委託の形態		コンセッション(30年間)	コンセッション(50年+49年)	無償リース ^{注6}
所有権	土地	政府	政府	政府
	基本施設(滑走路等) 旅客ターミナルビル等	空港会社	空港会社	政府
コンセッション料		毎年14,000ユーロ [※] (約140万円) ※土地代として	6.3億豪ドル(一括) (約504億円)	無償
整備等	修繕(維持管理)の場合	空港会社負担	空港会社負担	国土海洋大臣が航空需要の見通し、空港整備、空港開発費用及び調達計画を含む空港開発中長期総合計画を策定し、空港公社が実施。 <フェーズ1 建設プロジェクト> 総額:5兆6,323億ウォン(約3,717億円) (内、政府負担:2兆2,518億ウォン(約1,486億円)) <フェーズ2 建設プロジェクト> 総額:3兆918億ウォン(約2,040億円) (内、政府負担:1兆1,000億ウォン(約726億円))
	新規整備(増設)の場合	空港会社負担 ^{注3}	空港会社負担	
	災害時対応の場合	空港会社負担	空港会社負担+連邦政府の支援	

* 聞き取り調査により作成

(注1) 表中の金額は、1ユーロ=100円、1豪ドル=80円、1ウォン=0.066円で算出。

(注2) ボルドー空港会社は、政府(60%)、商工会議所(25%)、地方自治体(15%)が株式を保有。政府は保有株式を売却する方針であるとされている。

(注3) 安全性及び危機管理の面で、政府のサービスに必要な投資については、政府が費用負担。

(注4) パース空港会社は、民間が株式の100%を保有。

(注5) 仁川国際空港公社は、政府が株式の100%を保有。政府は保有株式のうち最大49%を民間に売却する方針であるとされている(51%は保有維持)。

(注6) 仁川国際空港の運営については、仁川国際空港公社法にて規定。

今後のスケジュールと現在の検討状況

今後のスケジュール

2012年度(平成24年度)の夏頃まで

(1)「空港経営改革の実行方針」の策定

(1)の策定以降

(2)民間事業者等のほか、地方自治体等、幅広い関係者から、個別空港を対象とした空港経営改革に関する具体的な提案の募集(マーケット・サウンディングの実施)

2014年度(平成26年度)以降、概ね2020年度(平成32年度)まで

(3)民間への運営委託等の実行

[第1フェーズ]2014年度(平成26年度)～2018年度(平成30年度)までの5年間

→可能な限り多くの空港の民間への運営委託を推進

[第2フェーズ]2019年度(平成31年度)～概ね2020年度(平成32年度)まで

→やむを得ず同様の取扱いができない空港についても、空港経営改革を実現

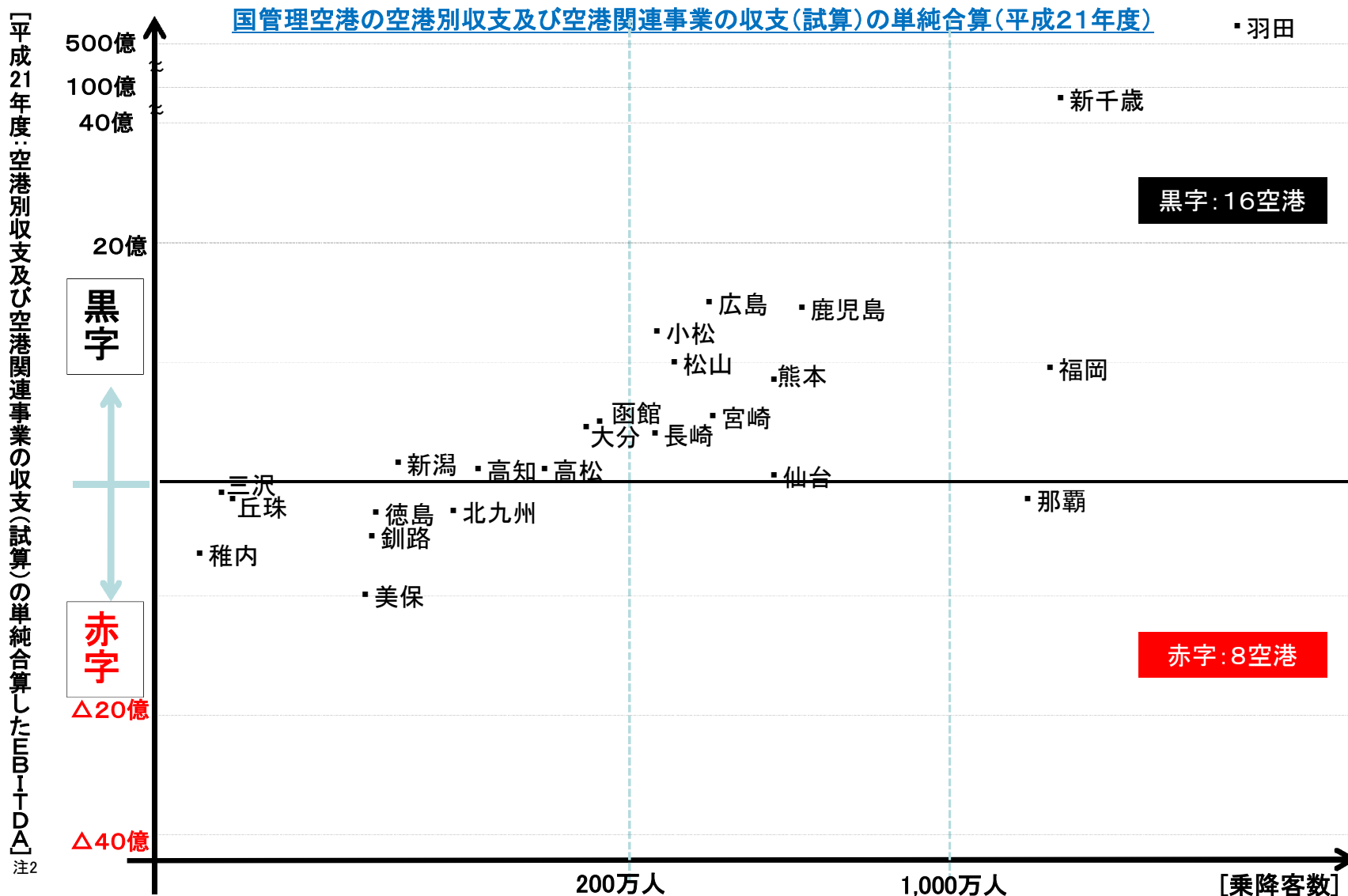
地方自治体と民間事業者の共同提案を含む
PFI法に基づく提案

現在の検討状況

各地方自治体と個別に連絡・調整を実施するとともに、以下について現在関係部局と調整中。

- ・マーケット・サウンディング等を実施し、**国管理空港の経営改革を推進するための所要の経費を2012年度(平成24年度)政府予算案に計上。**
- ・国管理空港等において公共施設等運営権制度を活用して民間への運営委託を可能とするための**所要の措置を定める関連法案を今通常国会に提出予定。**

空港毎の収支状況(EBITDA 試算) 注1



※注1:「EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (利払前税引前償却前営業利益) = 経常利益 + 支払利息 + 減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー(実質的な利益水準)を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用される指標のひとつ。

※注2:平成21年度空港別収支(パターン③):空港整備に係る経費を費用に計上するとともに、純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上)と空港関連事業(旅客、貨物ターミナルビル事業者及び駐車場事業者)の収支(試算)を単純合算したEBITDA。

※注3:八尾空港、千歳空港は乗降客数がゼロのため記載していない。また、百里空港は平成21年度末の開港のため記載していない。

※注4:羽田空港は、当該空港関連事業以外の事業についても単体決算に含まれているため、その状況により変動がある。

関西空港と伊丹空港

<関西国際空港(関空)>

[開港日] 平成6年9月4日
 [滑走路] 2本 (3,500m、4,000m)
 [総発着回数](※) 10.7万回
 [総旅客数](※) 1,418万人

┌ 国際 1,040万人
 │
 └ 国内 377万人

(※)平成22年度(回転翼機を含む)

関空会社管理



<大阪国際空港(伊丹)>

[開港日] 昭和33年3月18日
 [滑走路] 2本 (1,828m、3,000m)
 [総発着回数](※) 12.4万回
 [総旅客数](※) 1,419万人

(※)平成22年度(回転翼機を含む)

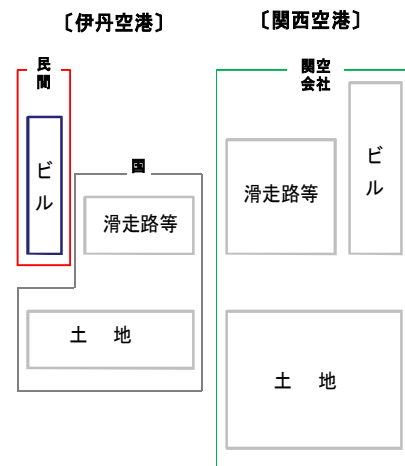
国管理



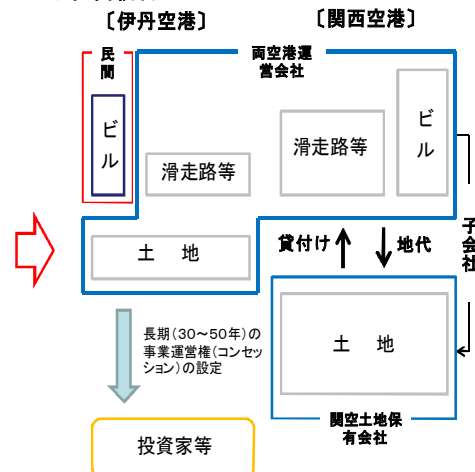
関西空港と伊丹空港の経営統合

○両空港の経営統合により、新たに設立する両空港運営会社(=新関西国際空港株式会社。国が100%出資)が伊丹空港及び関西空港を管理。
 ※伊丹の空港ビルは民間事業者が管理しているため、当分の間は現在の事業者が引き続き事業を行うこととする。
 ○経営統合後、両空港の長期の事業運営権の投資家等への売却(いわゆるコンセッション)を実施。

○現状



○経営統合



経営統合に向けてのスケジュール

平成23年5月 ○法案の成立

平成23年7月 ○関西国際空港・大阪国際空港経営統合準備室(設立委員会事務局)発足

平成23年12月 ○設立委員会発足

平成24年4月 ○新関西国際空港株式会社設立
 ○協議会の設置・基本方針の策定
 ○現関空会社との吸収分割契約の締結
 ○株主・債権者保護手続
 ○両会社株主総会

平成24年7月 ○経営統合
 ・関空会社からの事業承継
 ・国(伊丹)からの事業承継