

参考資料

平成19年2月 国土交通省航空局

本資料は、第4回懇談会における議論において、事務局に対して求められた調査結果等を取りまとめたものである。

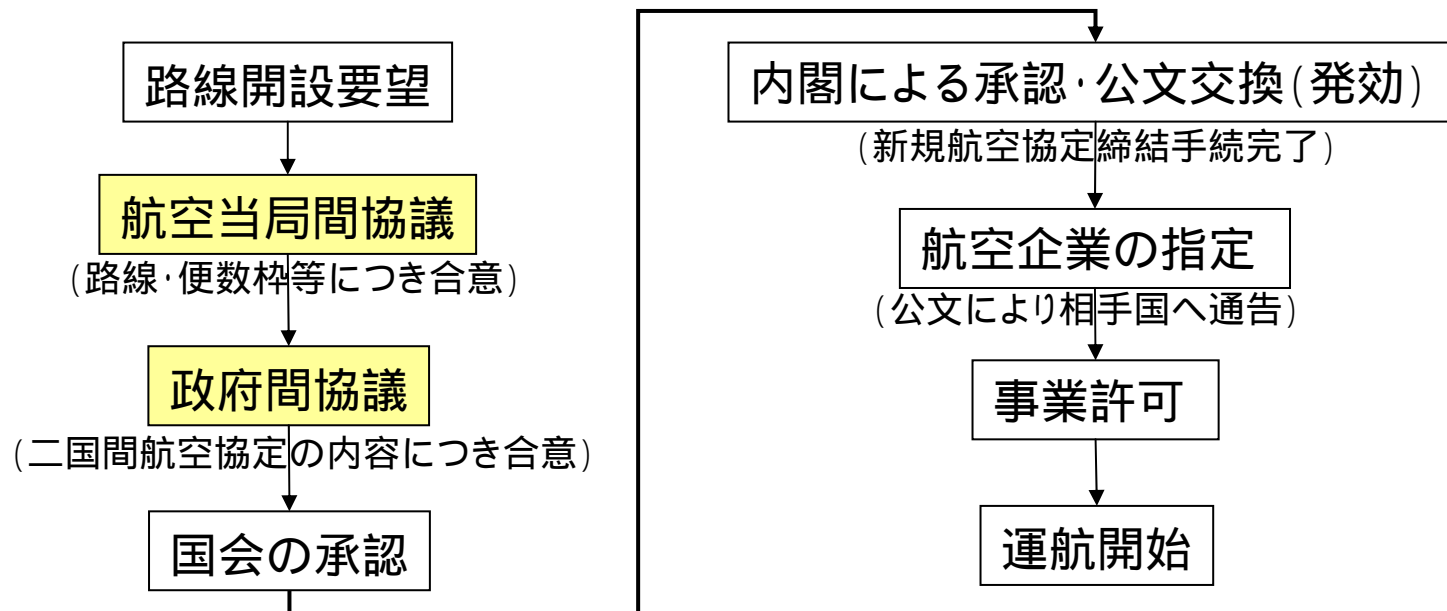
〔目次〕

- 1．国際空港における発着便数の配分について
- 2．民営化された海外空港等に関する評価
- 3．航空機1機当たりの着陸料の国際比較
- 4．海外空港の民営化に伴う料金の変化
- 5．シドニー空港で今後20年間滑走路の新設が必要ない理由

国際空港における発着便数の配分について

➤国際定期便は、二国間航空協定に基づき、相互に乗入れ地点・便数等を定めて運航されており、国際空港における各国航空会社に対する発着便数の配分は、この二国間航空協定で認められた範囲内で行われる必要がある。

< 航空協定を締結し、運航を開始するまでの手続 >



民営化された海外空港等に関する評価

空港民営化の先進事例である英国 / B A A に対する主な利害関係者からの評価については、以下のとおり。

利用者からの評価

利用者からの主な項目別の評価

▶ SKYTRAX RESEARCH社というロンドンの航空業界専門調査会社による空港利用者からのアンケートを集計したランキングによると、ヒースロー空港に対する主な評価は以下の通り。

商業施設の充実度に対する利用者からの評価が高い。

「トランジットの利便性」「入国審査や保安検査での待ち時間」等において評価が低い。

民営化以後、空港の集客力を活かした商業事業に着目し、商業施設を拡大していったことが、利用者の評価につながっている一方で、施設の利便性に対する不満も多いと推測できる。

【B A A 保有の3空港に対する項目別の評価】

2006年ランキングより一部項目を抜粋。

評価項目	評価		
	ヒースロー空港	ガドウィック空港	スタンステッド空港
ターミナルの快適性			
商業施設の充実度			
乗り継ぎの利便性			
保安検査の待ち時間			
入国審査の待ち時間			

5つ星がExcellent、4つ星がGood、3つ星がFair、2つ星がPoor、1つ星がVery poor。

エアラインからの評価

IATAからの評価

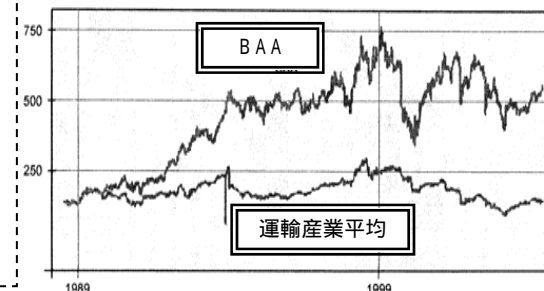
▶ IATAが公表しているレポート「AIRPORT PRIVATISATION」によると(2005.7.4)、BAA民営化に対する評価は以下の通り。空港の民営化の成功事例であり、民営化時に導入された経済規制(プライスカップ制度)も有効に機能している(結果として、ロンドンの空港の着陸料は、比較的低位に抑えられている)。

一方で、今後の新規投資(ターミナル5の建設)を踏まえた2003-08年のプライスカップが「+6.5%」に設定されて以降、料金が上昇しコスト削減等効率性も低下しているとの指摘もされている。

投資家からの評価

▶ 1987年・株式上場後のB A A 株価の推移を見るかぎり、運輸産業の平均を上回る評価を投資家から得ている。

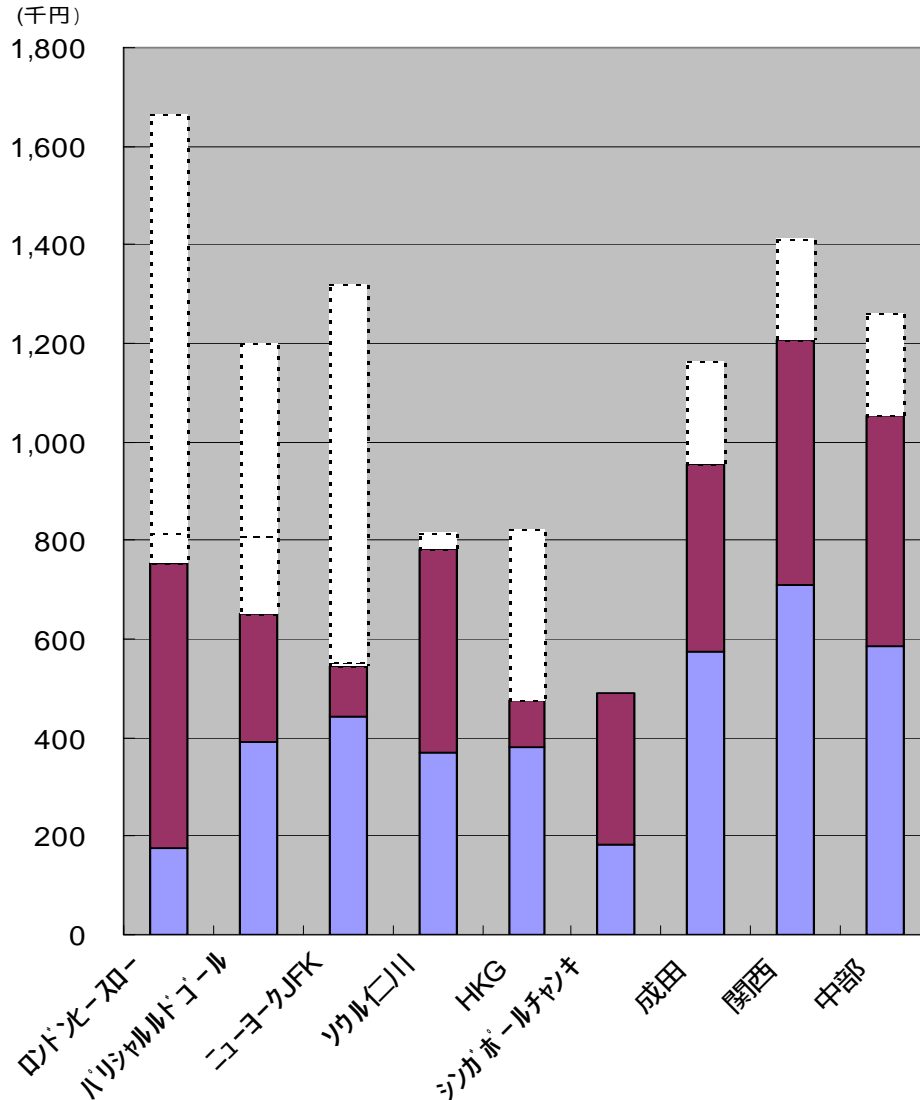
【B A A の株価の推移】



空港使用料（着陸料、PSFC等）の国際比較 = 1便あたり =

～ 定期航空協会調べ～

(注) P S F C : 旅客サービス施設使用料



空港使用料等の分類

旅客 国/地方自治体 等	税金関連 (航空旅客税、民間航空税等) CIQ関連料金 (入国管理料等) 等
旅客 航空会社 国/地方自治体等	ターミナル航行援助施設利用料 等 (TNC)
旅客 空港運営体 (On Ticket を含む)	PSFC、航空保安料 等
旅客 航空会社 空港運営体	着陸料、停留料、PBB使用料 等

(注) P B B : 搭乗橋利用料

(前提条件)
国際線、B777-200(最大離陸重量276トン、268席)
乗客187名(搭乗率70%)、昼間3時間駐機

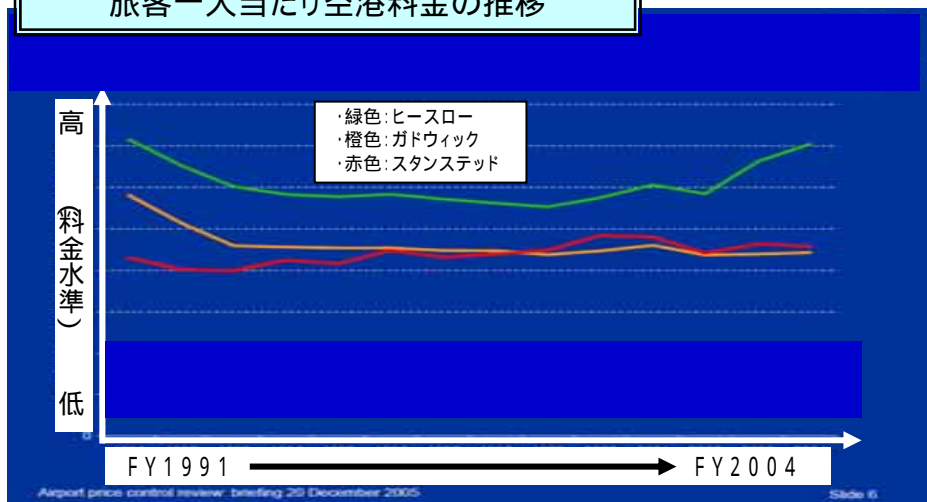
(出所) IATA AIRPORT & NAVIGATION MANUAL を元に定期航空協会にて作成

海外空港の民営化に伴う料金の変化

BAAのケース

- 1987年に民営化される以前は、経済規制の枠組みは存在せず、料金設定についての詳細も特に公表されていなかった。
- 民営化に際し、プライスカップ制度が導入されることとなり、料金規制の枠組みが明示されることとなった。
- 民営化当初、非航空系収入の増大が寄与したことで、空港料金の水準が一定程度下落した。一方で、IATAによれば、ピーク時の着陸料が、民営化前の1986年と比べ、民営化後3年の1990年には、2.5倍に上昇したとのデータもある。
- 近年では、料金水準を決める上での対象資産にターミナル5の建設が入ったことから、料金水準は上昇傾向にある。

旅客一人当たり空港料金の推移



【プライスカップの推移】 - RPI ± ~ % -

	1987-92	1993-94	1995	1996-97	1998-2002	2003-08
ヒースロー	-1.0%	-8.0%	-4.0%	-1.0%	-3.0%	6.5%
ガドウィック	-1.0%	-8.0%	-4.0%	-1.0%	-	0.0%
スタンステッド	-1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%

その他の民営化された空港会社のケース

ADP (フランス)

- 株式上市直前の2006年2月に、政府との間で「Economic Regulation Agreement」が締結され、プライスカップ制度が導入された（対象期間2006-10年）。
- シャルド・ゴール空港に要する予想投資額27億ユーロ（第2ターミナルの増設3建設等）に見合う水準として、CPI + 3.25%という水準で設定され、料金水準は大幅な値上げとなったことから、IATAからの抵抗も強くなっている。

コペンハーゲン (デンマーク)

- 1994年民営化当初、料金設定は、政府（運輸省）による認可という形で規制されており、1999年には国内/国際の着陸料を統合し、国際線着陸料を3%削減した。
- また、コペンハーゲン空港の2005年年次報告書によれば、2000年より3年間の上限価格を航空会社との合意で設定する新たな枠組みを採用し、2003～05年の3年間の年率換算での平均上昇率は+2.75%となっている。
- IATAの公表レポート（2004.3）によれば、コペンハーゲン空港は、民営化（1994年）以後、5回空港料金の変更を行っており民営化以降累積での上昇率は約30%程度に達している（年率換算では、単年度平均約3%の上昇）。
- ただし、コペンハーゲン空港は、ヨーロッパのその他の空港と比較して空港料金が低位で抑えられている模様。

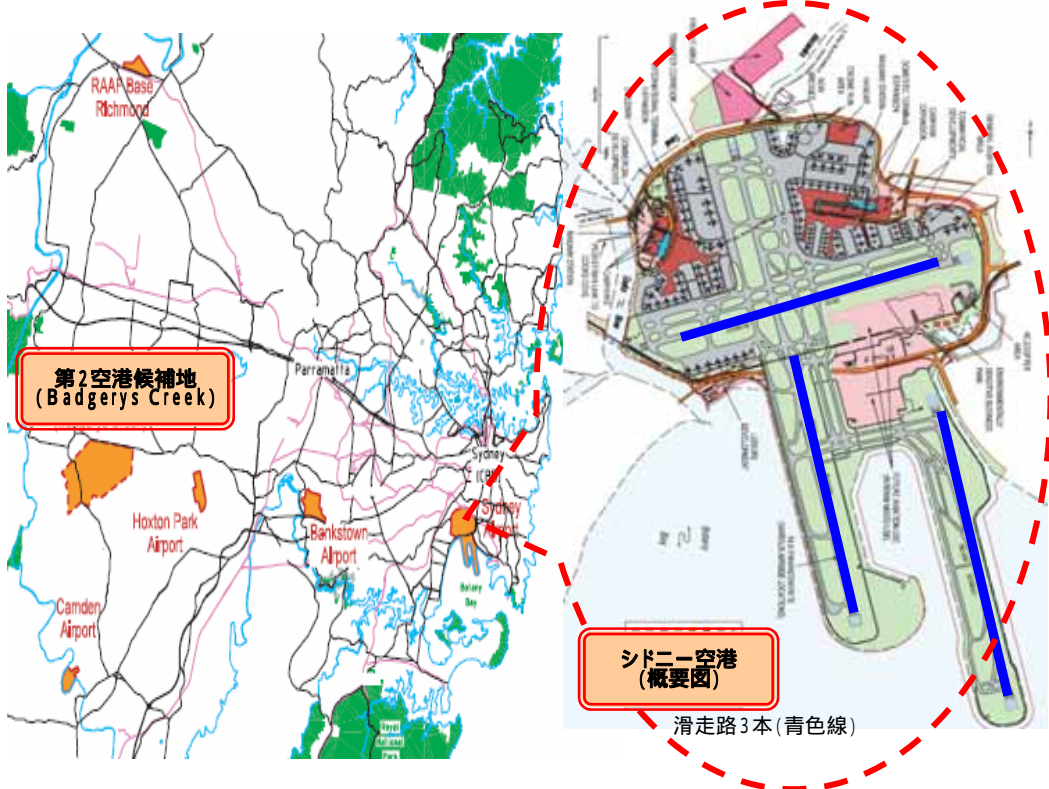
シドニー空港で今後20年間滑走路の新設が必要ない理由

シドニー空港会社MASTER PLANでの見解

➤ 豪州の空港法（1996）に基づき、Sydney Airport Company Limited (SACL)が策定している長期計画（Airport Master Plan03/04）では、「今後20年間滑走路の新設が必要ない」理由として、「現在のシドニー空港の1時間当たり発着回数の上限が80回であるのに対し、20年後（2023/2024年）の需要予測において、混雑時の1時間当たり発着回数が現状の空港容量である80回を上回らないため、新設滑走路の必要性はない」旨記載されている。

（ 参 考 ）

シドニー周辺地図・空港概要図



シドニー第2空港建設を巡る過去の経緯

➤ 1980年代より空港混雑が増加していく中で、第2空港や滑走路の新設の必要性が検討され、連邦政府によって「Badgerys Creek (シドニー西部)」が第2空港の建設予定地として選定された（1986年）。

➤ 滑走路の新設ではなく第2空港の建設を行うこととした政府の考え方として、「滑走路の新設には、用地の制約、周辺地域の問題があることや、仮に新設したとしても、空域やターミナル施設との関係で空港容量の増加につながらないこと」が言及されている。

➤ しかし、2000年になって、政府は現行のシドニー空港で今後の需要を概ね吸収できるとして、第2空港建設は時期尚早ということを表明している（以後現在に至るまで空港建設は見送られている）。 5