

資料 1 福岡空港における民間委託の効果について

福岡空港における民間委託の効果について

(福岡空港の航空ネットワークの優位性による効果)

1 福岡空港の発展可能性

福岡空港は、国内線では、ビジネスを中心とする羽田路線（110 便/日）の充実はもとより、それ以外の路線についても26路線と、中部空港や関西空港を上回るネットワークを有しており、国際線においても19路線と成田、関空、中部、羽田に次いで多様な路線を有している。

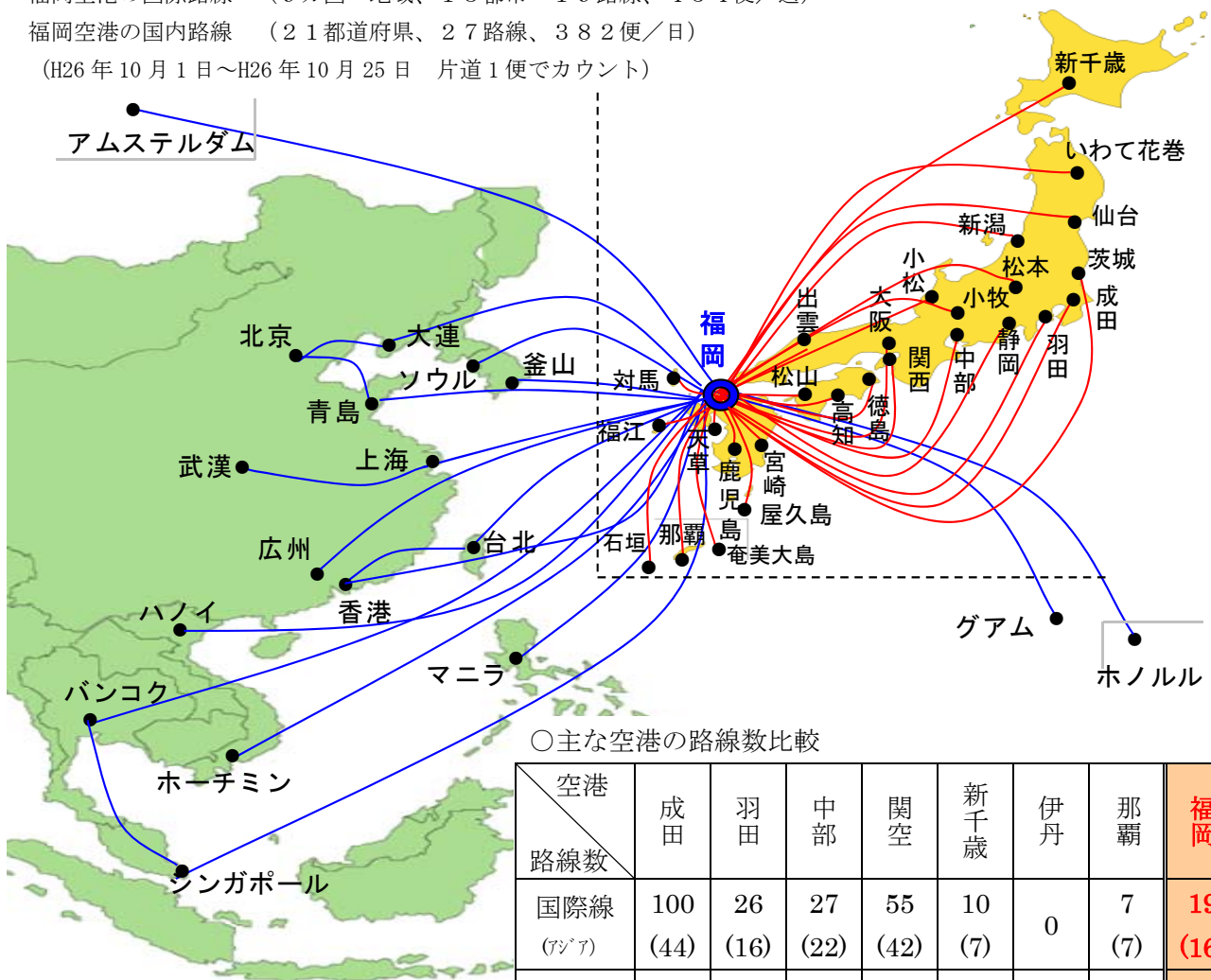
⇒ 今後、九州、西日本、アジアの拠点空港として、アジアに近い地理的優位性と多様な国内・国際路線のネットワーク網の相乗効果が発揮されることで、さらに発展可能性があるのではないかと。そのため、貴重な発着枠を、戦略的なネットワークづくりに生かしていくことが必要ではないかと。

⇒ 空港運営の民間委託により、航空ネットワークを強化するための路線誘致等の施策や、利用者サービスの向上が期待され、就航路線・便数、旅客数の増加、交流人口の拡大、ひいては地域の発展・振興への貢献が期待されるのではないかと。

福岡空港の国際路線 (9カ国・地域、18都市・19路線、454便/週)

福岡空港の国内路線 (21都道府県、27路線、382便/日)

(H26年10月1日～H26年10月25日 片道1便でカウント)



(出所 各空港 HP (10月時刻表) を元に作成
成田空港 (国際線) については H26.3.30 時点の旅客便・貨物便の乗り入れ都市数。その他空港は旅客便就航路線数)

(航空系事業と非航空系事業の経営一体化による効果)

2 路線誘致の一体性 (別添1)

福岡空港は、駐機場(スポット)や発着枠を調整・管理し、着陸料等を徴収する国と、旅客取扱スペース等(航空会社のチェックインカウンター等)を管理し、賃料を徴収する空港ビル会社で主体が分かれており、路線就航にあたっての交渉・調整主体が異なっていることから、航空会社に対して、駐機場や発着枠、着陸料等、ターミナルビルの利用スペース、賃料など包括的な権限で魅力的な提案が出来ない状況である。

一方で、成田、中部国際空港をはじめ、チャンギ空港(シンガポール)、仁川空港(韓国)等諸外国の空港では、空港基本施設と旅客ターミナルビルは同一の主体により運営されている。

⇒ 空港経営の一体化により、空港の発着枠や着陸料等、ターミナルビルの利用スペース、賃料等など、路線就航に直接関わる主体が一本化され、魅力的な提案が可能となり、一体性を持った路線誘致が可能となるのではないかと。

3 空港利用料金の柔軟な設定

現在、福岡空港において国が徴収する着陸料等(着陸料、停留料、保安料)は、原則、全国一律の料金設定とされている。また、航空会社等のターミナルビル使用に係る賃料等については、空港ビル会社において定められている。

⇒ 民間委託されることで、着陸料やターミナルビル賃料等を組み合わせることにより、柔軟な料金設定が可能になるのではないかと。また、全国一律の料金設定ではなく、航空会社のニーズや時間帯毎の空港の特性を踏まえた多様な料金設定が可能となり、より魅力的な提案が可能となるのではないかと。

4 発着枠の効率化、高度利用

現在は、発着枠については、航空会社の希望が優先されることから、管理者である国が主体的に対応することが難しい。

⇒ 民間委託された場合、着陸料等利用料金の柔軟な設定と相まって、地域戦略を踏まえた路線誘致を積極的に行うことが可能となり、多様なネットワークの形成が可能となるのではないかと。

5 北九州空港との補完の促進

福岡空港は市街地に立地しており利用時間が7時から22時までに制限されているため、24時間利用可能な海上空港である北九州空港との役割分担、相互補完を通じ、北部九州の需要を受け止め、地域全体の発展につなげていくことが必要ではないかと。

⇒ 福岡空港の発着枠を超える就航希望航空会社や深夜早朝便の希望に対して、北九州空港への就航など、現状の国管理空港では困難な提案を行うことが可能となり、北九州空港との補完関係を促すことが期待できるのではないかと。

(民間の知恵やノウハウの導入による効果)

6 コスト削減や収益の増等による利用者サービスの向上

国管理空港は、航空系事業が全国一律のルールの下で運営され、また、航空系事業と非航空系事業の担い手が分離していることから、空港全体では、効率的な経営が行われているとは言い難い状況にある。

- ⇒ 民間のノウハウや創意工夫による徹底的な効率化・コスト削減や非航空系収入の増大が見込まれる。これらを原資とした着陸料等の引き下げや需要に応じた戦略的な空港使用料等の設定により就航便数や旅客の増加につながり、空港の収益が拡大されることで、利用者サービス施設等への再投資が可能になる等、利用者サービスの向上が期待できるのではないかと。
- ⇒ 着陸料等の引き下げが就航便数や旅客の増加につながり空港の収益が拡大されることで、一層充実した物販、飲食、娯楽のサービス提供が可能となり、旅客利用者サービス向上のみならず、空港周辺住民をはじめ旅客以外の利用者サービス向上につながる好循環も期待でき、ひいては、福岡空港の魅力、評価の向上や、拠点性が高まることが期待できるのではないかと。

民生活空港運営法において期待される効果

- 民間のノウハウによる非航空系収入の増大と徹底的な効率化・コスト縮減
- 収益力の改善を原資とした着陸料等の引き下げや需要に応じた戦略的な空港使用料等の設定
- 航空会社・旅客ニーズに的確に対応した動線設定等、施設の利便性向上
- 地域と連携した観光振興や空港周辺開発の取り組み

➡ 就航路線・便数、旅客数、地域の交流人口の拡大等による地域活性化

地域活性化に向けた空港経営改革

国土交通省

我が国各地域の現状とニーズ

・人口減少が進む中、地域の玄関口たる空港を活用して交流人口の拡大による地域活性化を目指したい。

国管理空港の現状と課題



改革の具体的措置

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

PFI法を活用して地域の実情に応じた民間による経営の一体化

一方、空港は「安全・安心」の拠点でもある。

3.11後の公共インフラ機能のあり方 → 災害復旧等において国が適切に関与できる仕組みを導入

空港経営改革の目的

空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化に貢献する

国管理空港の経営一体化とそのメリット

国土交通省

我が国の国管理空港は、各施設の運営主体がバラバラ



経営一体化とそのメリット



アジアの主要空港の運営形態について

国・地域	韓国	中国	台湾	香港	シンガポール	タイ	日本	日本
空港名	仁川	上海浦東	桃園	香港	チャンギ	スワンナプーム	成田	福岡
空港運営主体	仁川国際空港公社 (※1)	上海機場(集団)有限公司 (※2)	桃園国際機場股份有限公司 (※4)	Airport Authority Hong Kong (※5)	チャンギ空港グループ (CAG) (※6)	Airports of Thailand Public Co Ltd (AOT) (※7)	成田国際空港株式会社	空港基本施設 : 国 ターミナルビル : 民間
空港運営主体に対する政府の所有	政府100%株式保有 (※1)	不明	国営企業 (※4)	香港SAR政府100%株式保有 (SAR=特別行政区)(※5)	政府系投資会社100%出資 (※6)	政府70%株式保有 (※7)	政府100%株式保有	国管理空港
乗降客数 (万人) (※8,9)	3,915	4,488	2,784(※4)	5,606	5,118	5,300	3,000	1,742
滑走路本数 (※10)	3本 4,000m 3,750m 3,750m	3本 4,000m 3,800m 3,400m	2本 3,660m 3,350m (※4)	2本 3,800m 3,800m	2本 4,000m 4,000m	2本 4,000m 3,700m	2本 4,000m 2,500m	1本 2,800m
備考	政府から無償リース(※1)	上場会社(※3)				株式の30%を上場(※7)		

※1 平成24年12月 国土交通省資料「これまでの航空政策について(後半)」より

※2 上海機場(集団)有限公司HPより

※3 平成14年11月 国土交通省資料「諸外国の空港民営化について」より

※4 中華民国交通部HP, 同経済部資料, 桃園空港HP, 桃園国際機場股份有限公司HPより

※5 香港国際空港HPより

※6 平成25年6月 国土交通省資料「シンガポール運輸事情」より

※7 タイ空港会社ホームページより

※8 成田, 福岡の乗降客数は空港管理状況調書—平成24年

※9 成田, 福岡, 桃園以外の乗降客数は, 国際空港評議会(ACI)資料—平成24年速報値

※10 成田, 福岡, 仁川, 桃園以外の滑走路本数は, 「数字で見る航空2013」より。仁川は空港HPより