

# 空港経営改革の動向について

---

国土交通省航空局

# 三位一体の航空・空港政策

## 枠組み

国際定期便の路線・便数等に関する制限を撤廃するオープン  
スカイ(航空自由化)の推進

## 担い手

LCCをはじめとした  
新規航空企業の参入促進

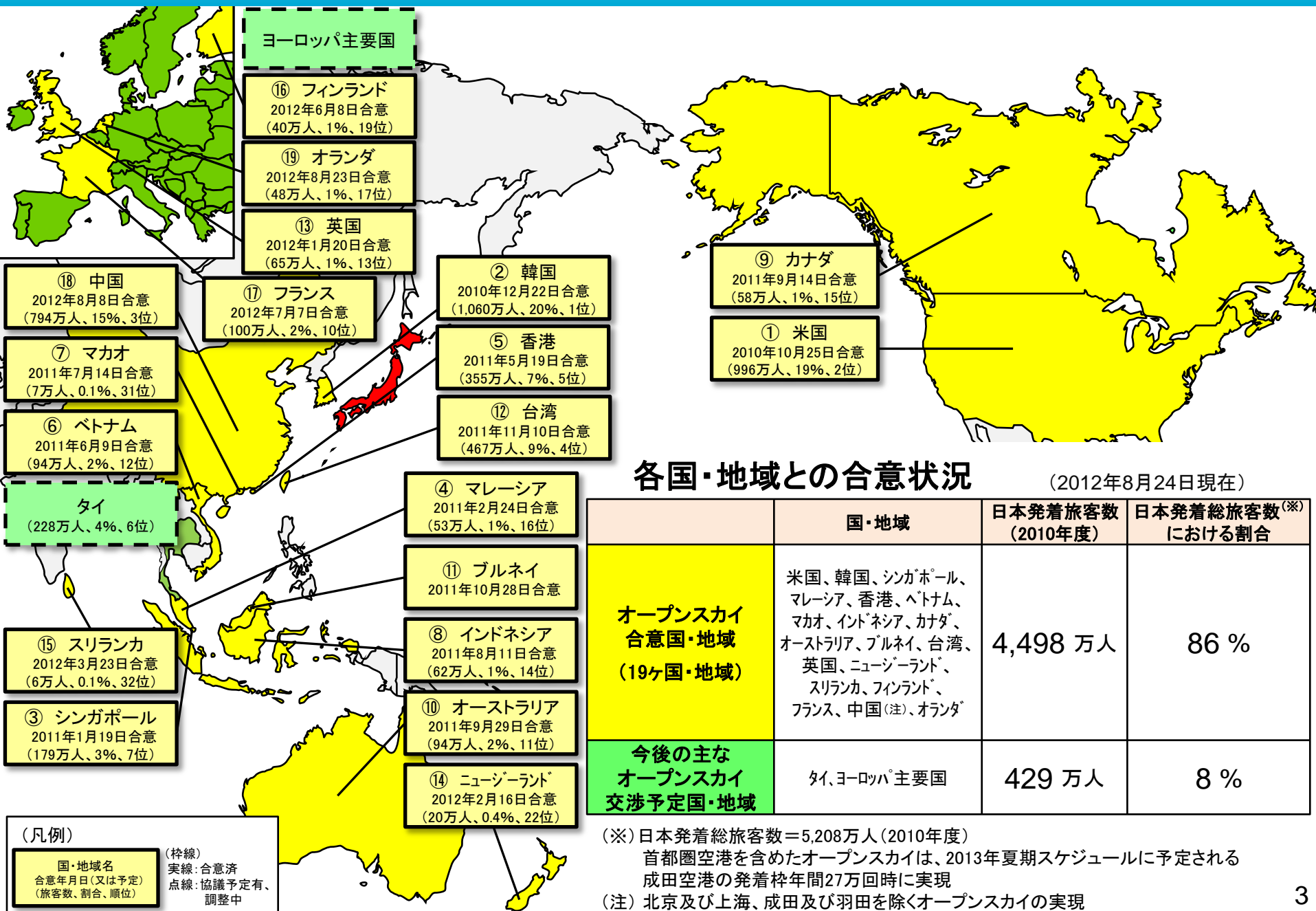
## 効果

○国際定期便・国際チャーター便  
の新規就航・増便  
○空港機能向上、利用料金負担の  
低減

○インバウンド観光客の増大等による  
地域経済の活性化  
○低運賃サービスの実現等による  
利用者利便の向上

## 受け手

着陸料の柔軟かつ機動的設定等、国際標準の戦略的空港経営

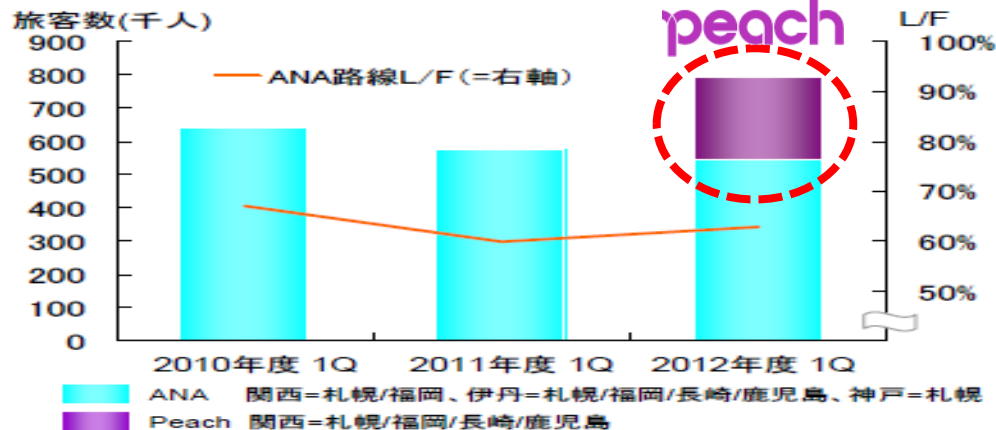


(※) 日本発着総旅客数=5,208万人(2010年度)  
 首都圏空港を含めたオープンスカイは、2013年夏期スケジュールに予定される成田空港の発着枠年間27万回時に実現  
 (注) 北京及び上海、成田及び羽田を除くオープンスカイの実現

我が国においても、LCCは新規需要創出により市場拡大を牽引している。

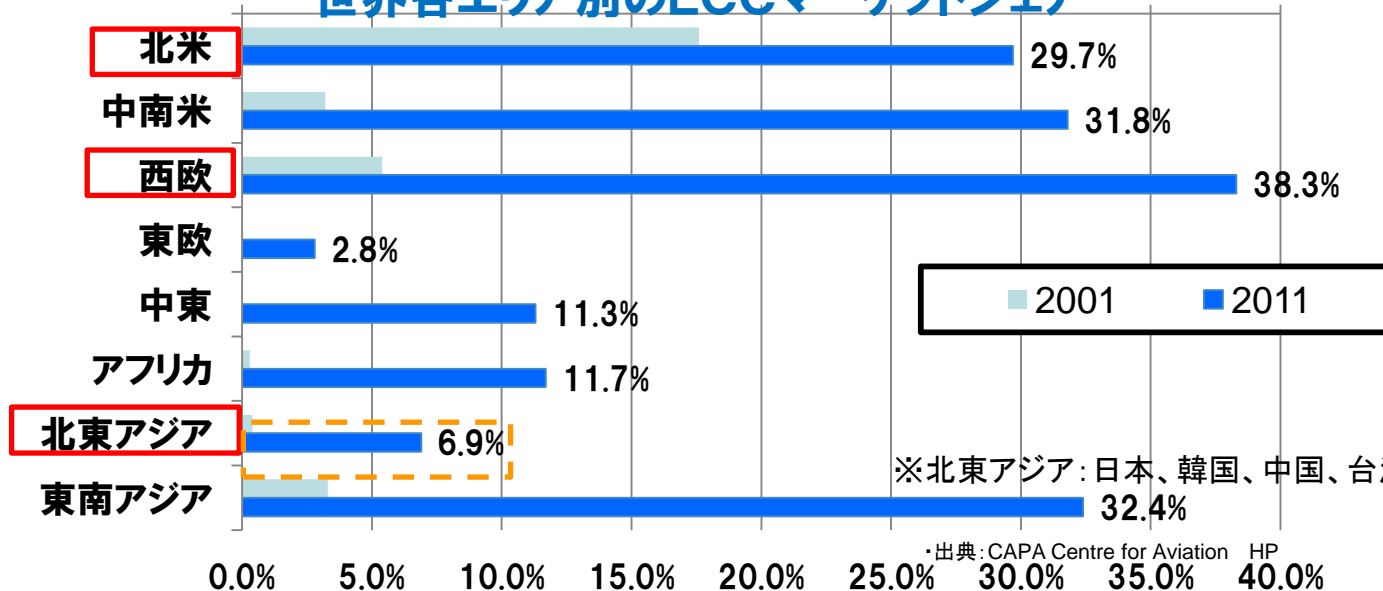
## 第1四半期 ANA/Peach競合路線実績

✓ Peach就航後の競合路線については、新規需要の創出により、全体旅客数増加が継続



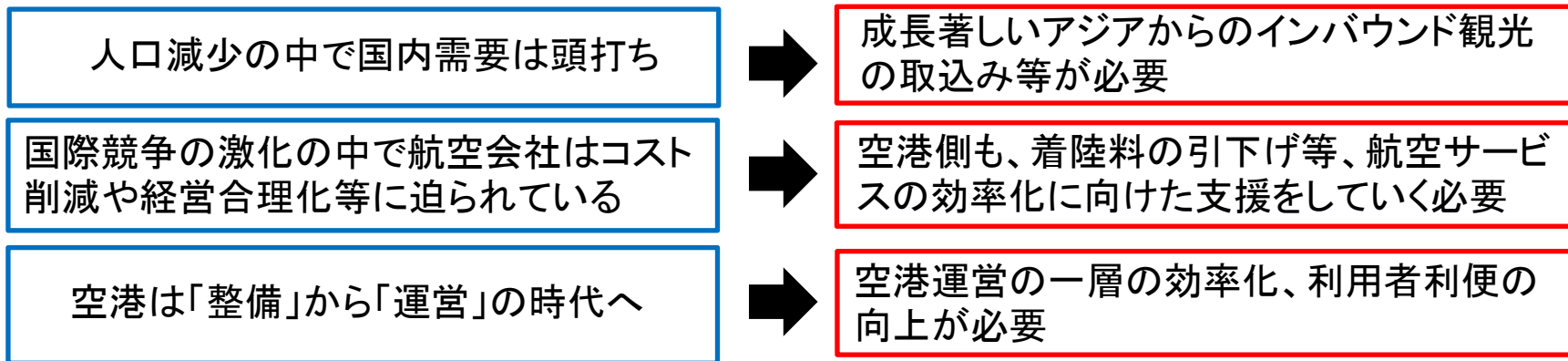
ANA2013年3月期第1四半期決算説明会資料より抜粋

## 世界各エリア別のLCCマーケットシェア

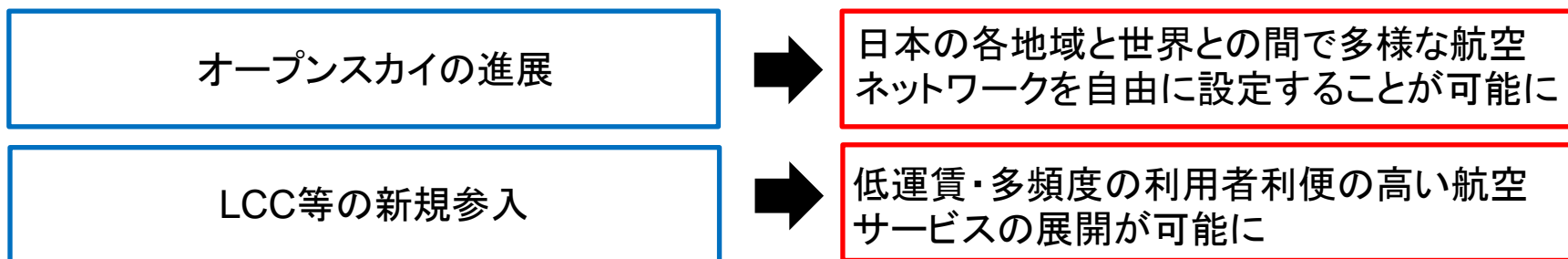


# なぜいま空港経営改革が必要なのか

## 1. 我が国の地域と空港は厳しい現状にあり、地域活性化の核となる空港への変革が必要



## 2. 一方で、現在、空港経営改革を行う環境が整いつつある



### 改革の具体的措置

- 個別空港ごとの経営
- 滑走路等と空港ビル等の一体的運営
- 民間の知恵と資金の導入

# 空港経営改革について

## 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: 一体的な経営による効率化を通じて着陸料を引き下げ、エアラインを積極的に誘致)

オープンスカイの推進

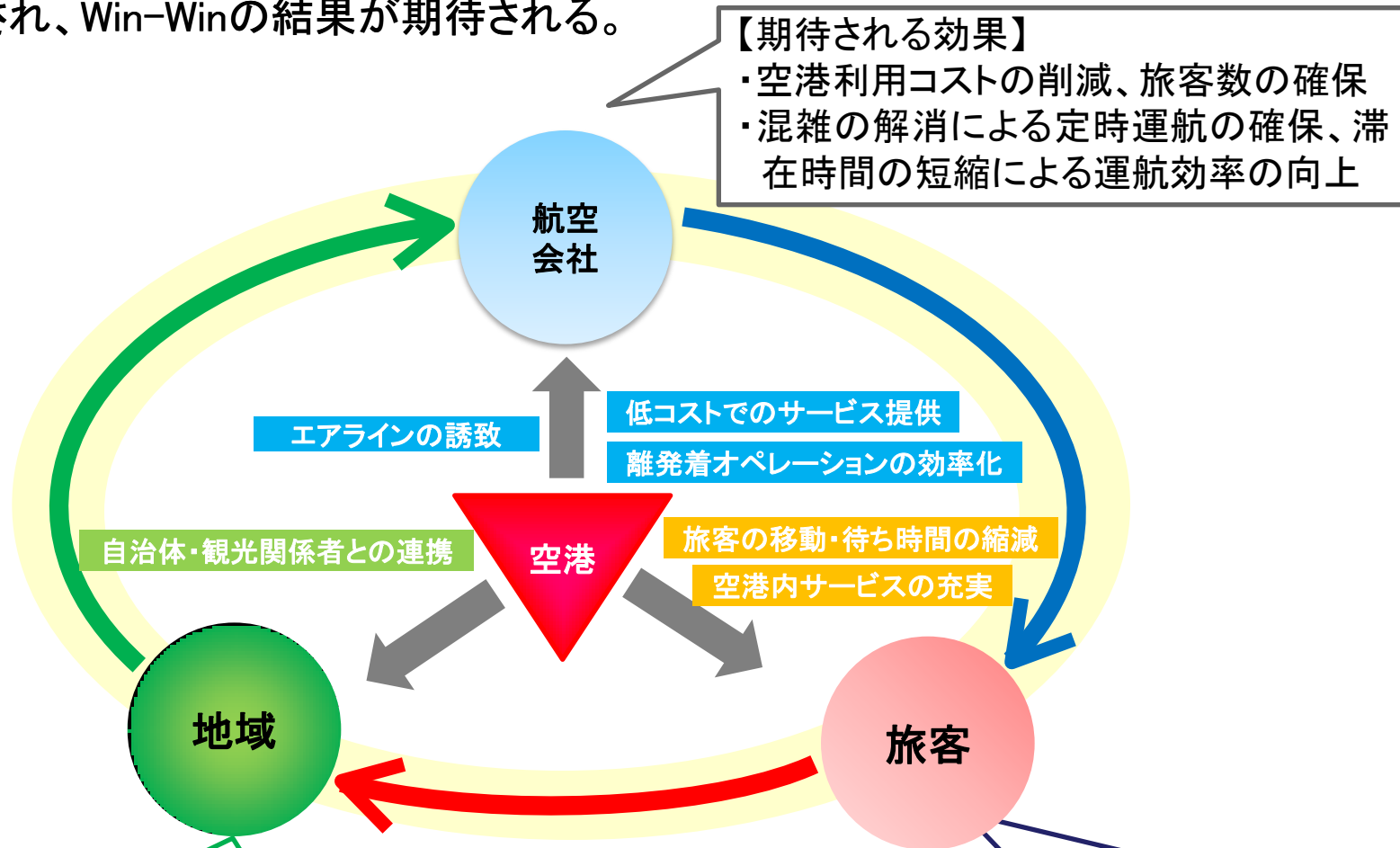
LCC等の新規参入促進

## 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**

民間への運営委託により、各主体にプラスの効果が出るとともに、プラスの効果が循環される仕組みが構築され、Win-Winの結果が期待される。



【期待される効果】

- ・観光客の増大、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

【期待される効果】

- ・低額・多頻度の航空サービス実現による利用者利便の向上
- ・到着・出発時間の短縮により、空港内でのショッピング等を楽しむことが可能に。

国家戦略会議において議論されている日本再生戦略(案)における11の成長戦略中の「観光立国戦略」において、「オープンスカイ」、「LCCの参入促進」、「空港経営改革の実現」が重点施策として位置づけられている。

日本再生戦略(抜粋)

[観光立国戦略]

[2020年までの目標]

訪日外国人旅行者数を2020年初めまでに2,500万人、将来的に3,000万人に2,500万による経済波及効果約10兆円、新規雇用56万人

新規需要の喚起により航空需要の底上げを図り、国内外航空旅客輸送に占めるLCCの割合を欧米並み(2~3割程度)とする。

休暇改革による国内観光需要の創出効果:約1兆円

[2015年度の間目標]

訪日外国人旅行者を1,800万人(2016年)

空港での外国人入国審査の最長待ち時間20分(2016年度)

国内における旅行消費額を30兆円(2016年度)

国際会議の開催件数を2010年の741件から5割以上増やす(2016年)

(重点施策:訪日外国人旅行者の増大に向けた取組、受入環境水準の向上)

(略)また、オープンスカイをアジア以外の地域・国にも対象を広げて展開するとともに、首都圏空港の強化や関空の再生と国際競争力の強化に努めるなど受入環境水準の向上を図る。

(重点施策:観光需要の喚起)

LCC(Low-Cost-Carrier)やビジネスジェットの参入を促進するべく環境整備に取り組む。安全性の確保を前提とした航空会社のコスト削減に資する技術規制の見直しを行う。また、LCCの参入促進にも資するよう、国管理空港等の経営改革の実現を進め、柔軟な着陸料体系の構築等を通じて地域活性化の核となる真に魅力ある空港の実現を目指す。(略)



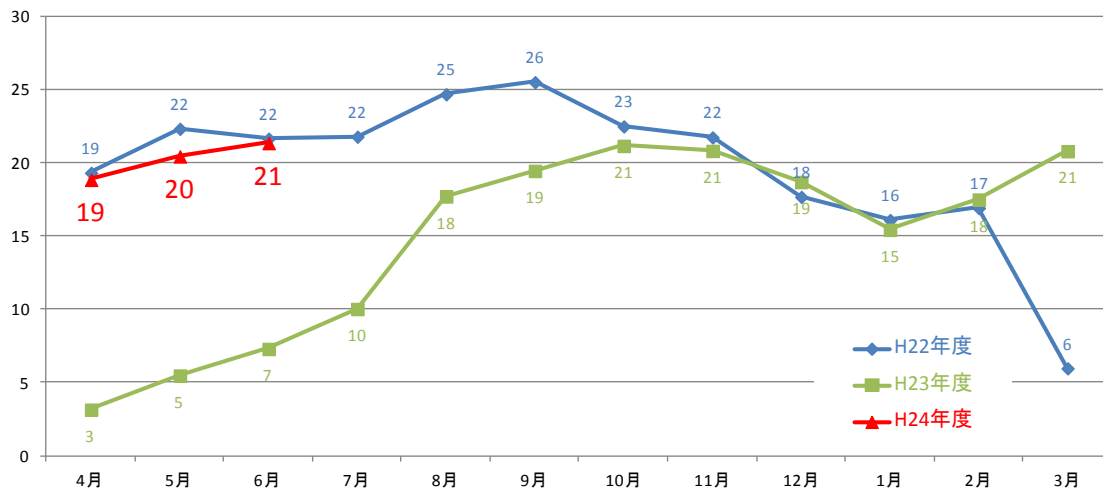
# 仙台空港の利用者数推移

## ○国内線

- H23.4.13 民航機の就航再開  
(昼間時間帯のみ 6往復/日)
- H23.4.29 民航機の夜間就航再開(9往復/日)
- H23.6.1 民航機の増便(14往復/日)
- H23.7.25 定期便の就航再開  
(41往復/日 震災前の水準に回復)

 利用者数  
(単位:万人)

国内線の利用者推移

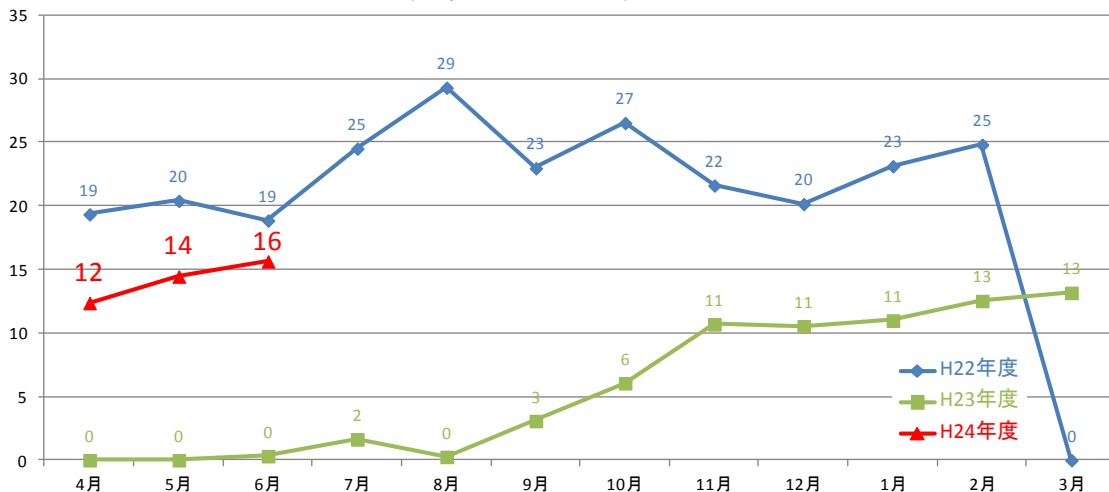


## ○国際線

- H23.6.23 国際チャーター便の受け入れ再開
- H23.7.25 国際臨時便の就航再開
- H23.9.25 国際定期便の就航再開
- H24.3.25 仙台－上海/北京線再開(2往復/週)
- H24.3.27 仙台－大連/北京線再開(2往復/週)
- H24.5.21 仙台－ソウル線増便(3往復/週→7往復/週)
- H24.7.30 仙台－長春線再開(2往復/週)

 利用者数  
(単位:千人)

国際線の利用者推移



(今後の予定)

- H24.10.1 仙台－グアム線増便(2往復/週→4往復/週)
- H24.10.18 仙台－上海線(新規)(4往復/週)