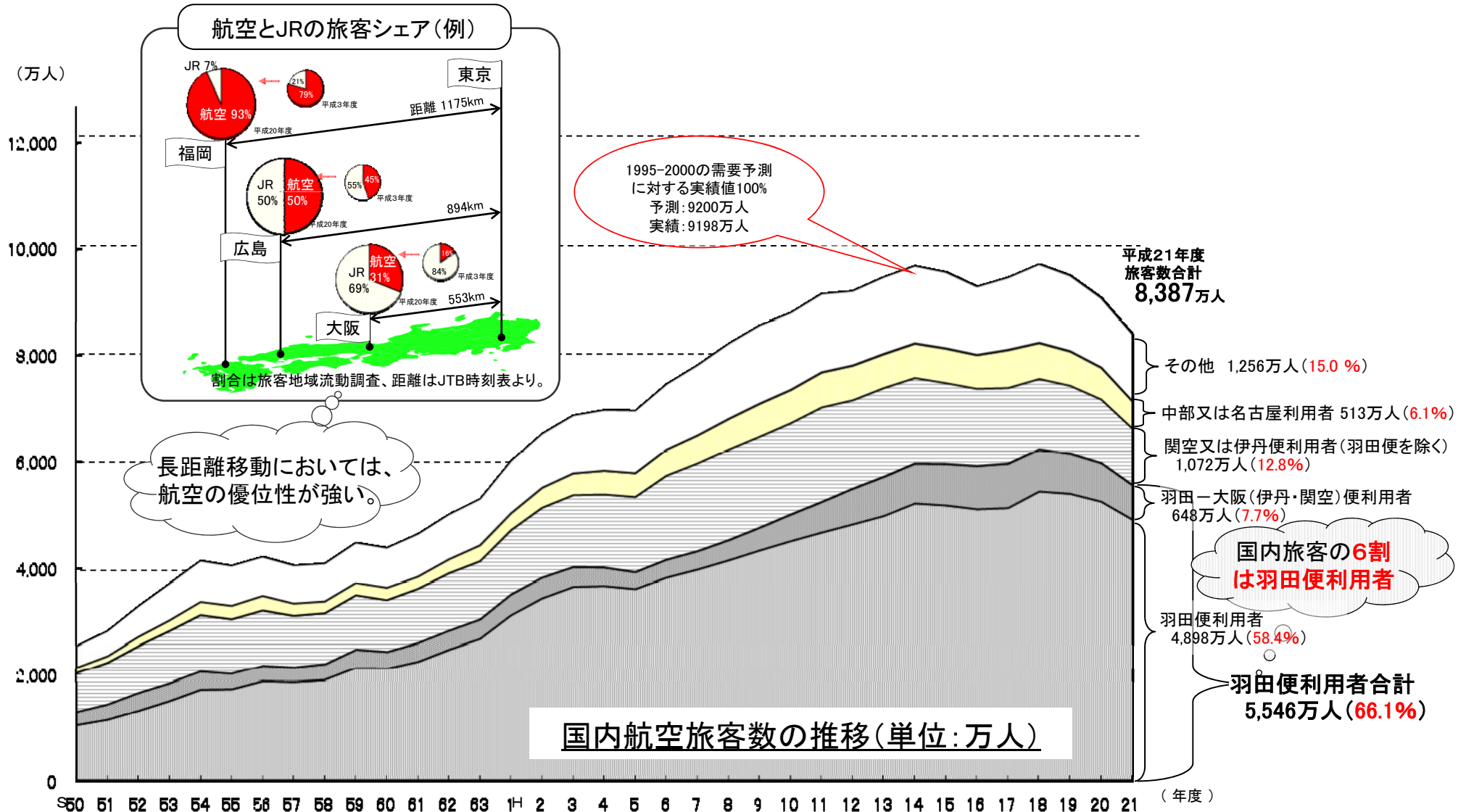


2. 空港を取り巻く状況 関係資料

- 航空輸送の動向（国内旅客、国際旅客、国内貨物、国際貨物）
- 空港利用実績（着陸回数、乗降客数、貨物取扱量）
- 空港運営に関する資料
- 地方空港に関する資料

国内航空旅客輸送の動向

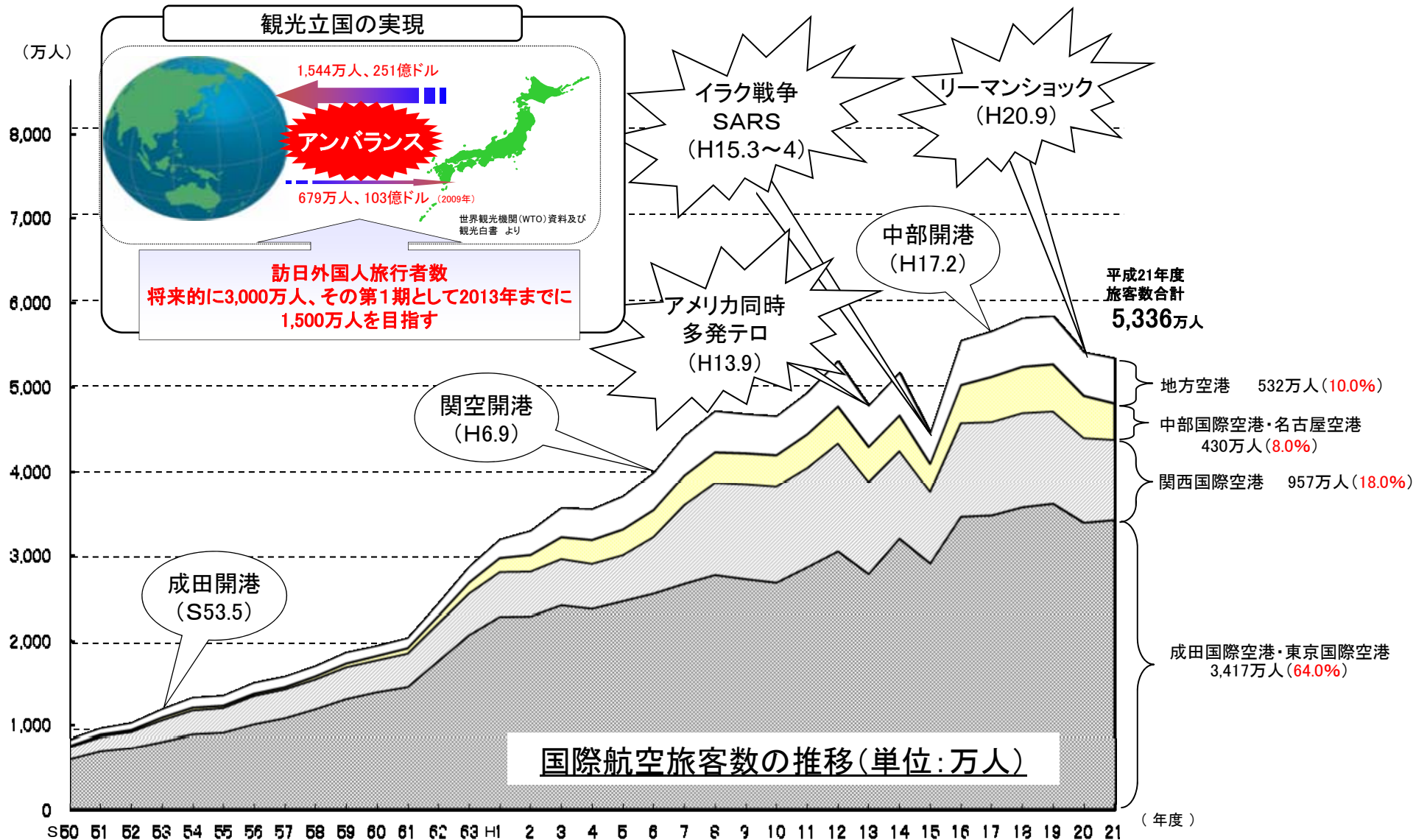
速く、快適に移動できる航空輸送の特性と航空サービスの低廉化により、国内航空旅客は増加してきたが、20年秋のリーマンショック以降の世界的な景気後退を受けて減少。



※ 航空輸送統計年報より航空局作成。

我が国の国際航空旅客輸送の動向

アジアの経済発展、国際観光交流の増大とともに、国際航空旅客需要は増加してきたが、20年秋のリーマンショック以降の世界的な景気後退を受けて低迷。

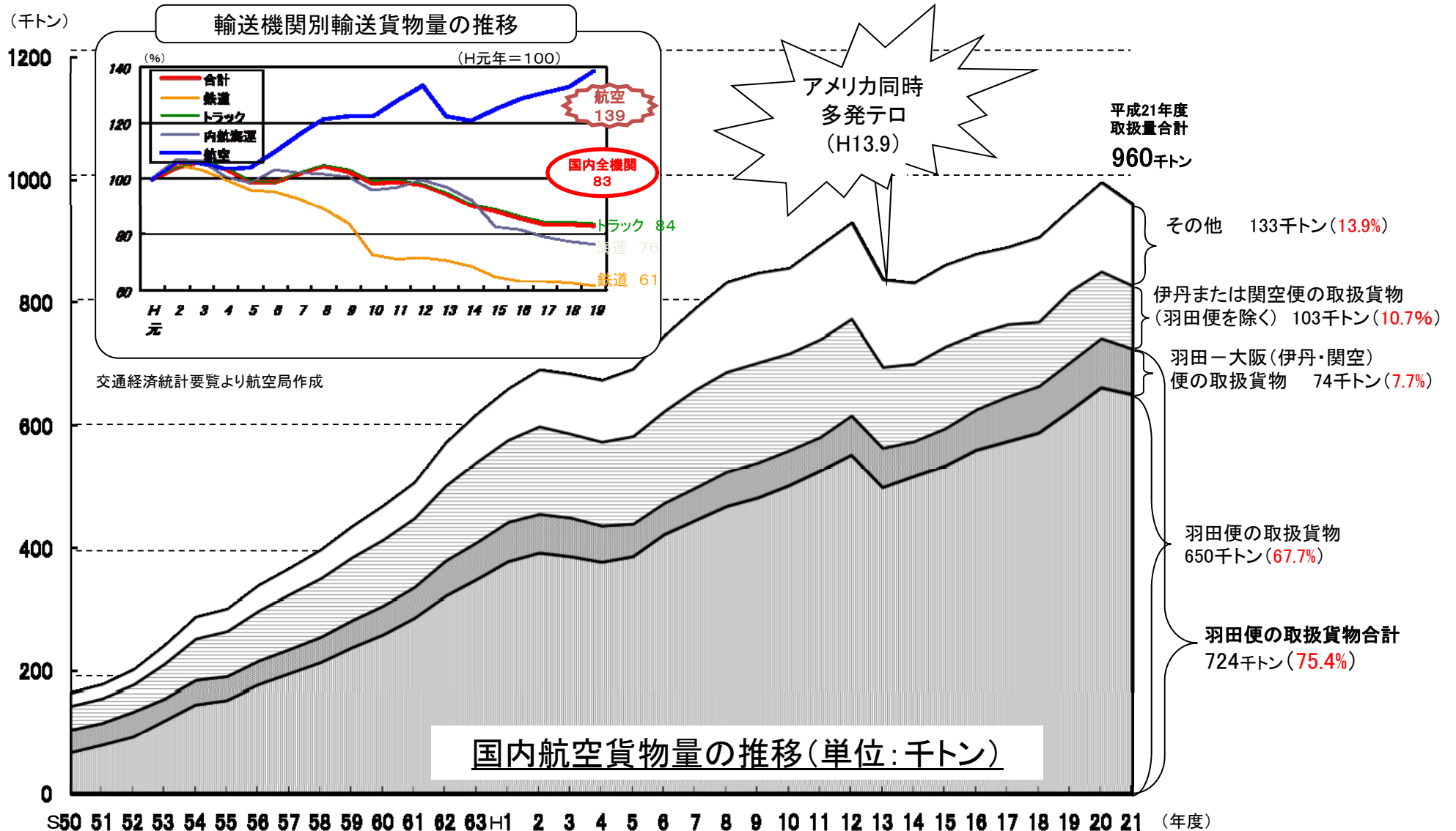


注) 関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における旅客数を示す。

※ 空港管理状況調書より作成

国内航空貨物輸送の動向

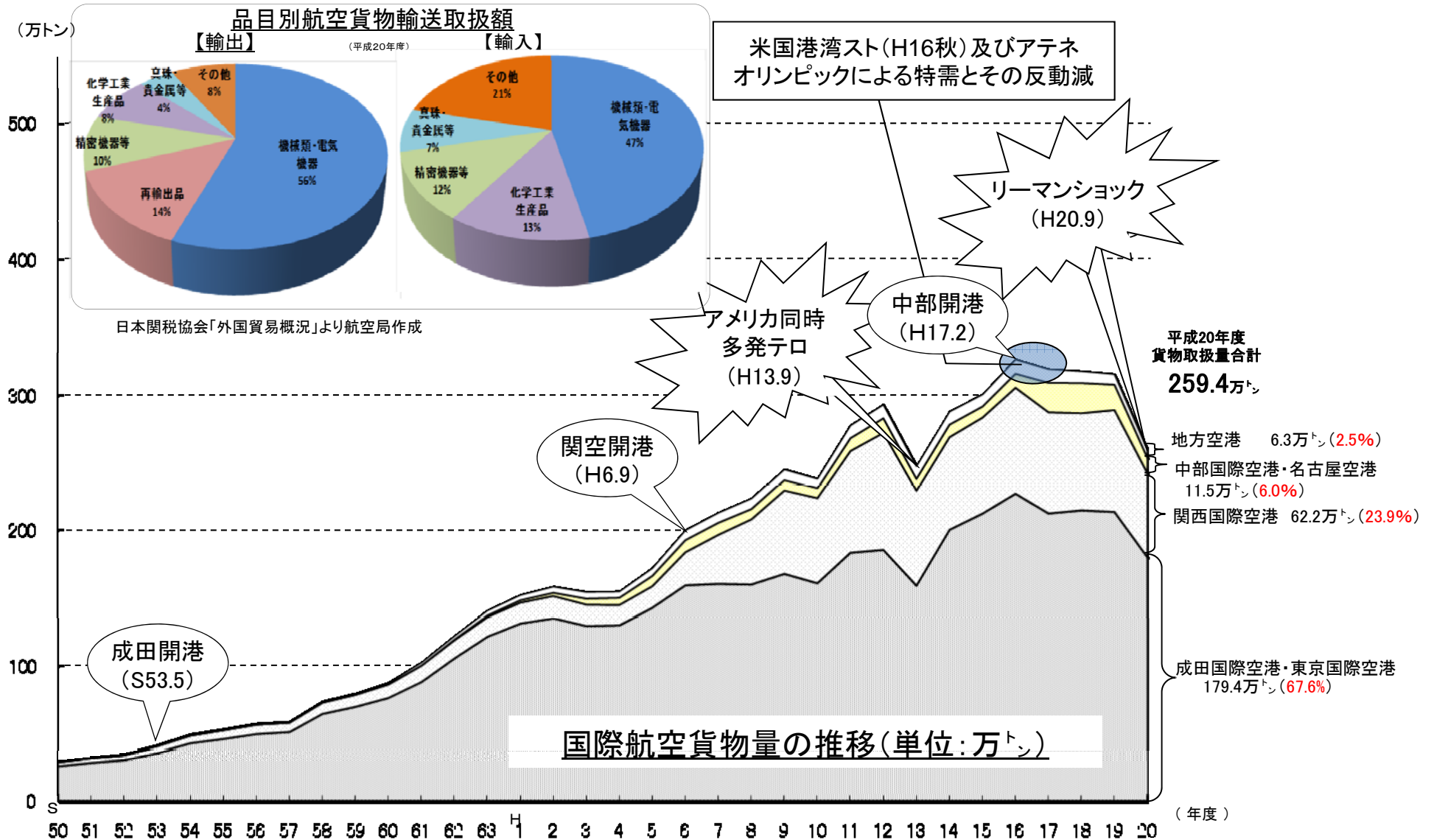
国内貨物輸送に占める航空の割合は、0.02%と極めて少ないが、国内貨物総輸送量が減少傾向にあるなか、航空貨物輸送量は増加してきた。



※ 航空輸送統計年報より航空局作成。

我が国の国際航空貨物輸送の動向

経済のグローバル化に伴い、高付加価値製品を中心に、我が国経済を支える国際航空貨物は増加してきたが、20年秋のリーマンショック以降の世界的な景気後退を受けて大幅に後退。



注) 関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における貨物量を示す。

※ 空港管理状況調査、税関資料より航空局作成。

空港数の推移

- (1) 第一次空港整備五箇年計画が開始された昭和42年の時点で、既に52空港が所在。(なお、同時点で返還前の沖縄に既に6空港が所在)
- (2) 昭和42年以降、平成22年までの43年間に新設された空港は41空港(※)であり、その内訳は以下のとおり。
- ①国や空港会社が管理する拠点空港(4空港) ②地方自治体が管理する重要な空港(離島:20空港)(離島以外:9空港)
- ③自衛隊との共用空港、コンピューター空港等その他の空港(8空港) ※弟子屈空港が廃止されたため、下表における新設空港の合計は40空港となる。
- (3) (1)の52空港及び沖縄所在6空港のうち、18空港はジェット化等に伴い、昭和42年以降に移転。

(第一次空整以前)	長崎、松山、大分、仙台、新潟、鹿児島、稚内、熊本、広島、北九州、釧路、函館、秋田(※)、山形(※)、帯広(※)、山口宇部(※)、旭川(※)	9	標準、福井、出雲、紋別 利尻、八丈島、種子島、福江、屋久島、大島、奄美、三宅島、老岐	小松、調布、美保、八尾、札幌、徳島
昭和42~45年度 (第一次空整)	0	4	南紀白浜 3 隠岐、喜界、沖永良部	1 弟子屈
昭和46~50年度 (第二次空整)	1 那覇、(鹿児島)、(大分)、(熊本)	12	12 佐渡、徳之島、久米島、南大東、宮古、石垣、与那国、多良間、波照間、奥尻、対馬、伊江島	0
昭和51~55年度 (第三次空整)	1 成田	5	5 与論、礼文、粟国、北大東、下地島	0
昭和56~60年度 (第四次空整)	0 (秋田)、(帯広)	2 (女満別)	2 上五島、小値賀	0
昭和61~平成2年度 (第五次空整)	1 新千歳、(高松)	1 <岡山>、(青森)	1 新島、(奄美)	2 岡南、枕崎
平成3~7年度 (第六次空整)	1 関西、<広島>	5 福島、庄内、石見	2 神津島、慶良間	2 広島西、但馬
平成8~14年度 (第七次空整)	0	2 大館能代、佐賀、(紋別)、(南紀白浜)	0 (南大東)	2 大分県央、天草
平成15~19年度 (社会資本整備重点計画①)	1 中部、(北九州)	2 能登、神戸	0 (種子島)、(多良間)、(隠岐)	0
平成20年度~ (社会資本整備重点計画②)	0	1 静岡	0	百里 ±0 (弟子屈:H21・9・24廃止)
合計(98)	28	54	34	16

- 注1: 供用後に港格の変更があった6空港(※秋田、山形、帯広、山口宇部、旭川、名古屋)については、現在の港格に基づいて記載。
- 注2: 下線及び二重線の8空港(那覇、久米島、南大東、宮古、石垣、与那国、多良間、波照間)は、昭和47年の沖縄返還に伴い日本に返還されたものであり、このうち、二重線の2空港(多良間、波照間)については、昭和42年以降に整備されたもの。
- 注3: ()の16空港及び<岡山>、<広島>は、ジェット化等に伴い移設したもので外数。
- 注4: <岡山>、<広島>については、新空港の供用後に旧空港(岡南、広島西)がその他の空港として存続。

空港種別と利用実績（着陸回数）の関係

平成19年度着陸回数

国管理空港 共用空港

(単位:回)

順位	空港	着陸回数		順位	空港	着陸回数		順位	空港	着陸回数	
		年間	日平均			年間	日平均			年間	日平均
1	東京国際	167,643	459	33	出雲	6,149	17	65	但馬	1,930	5
2	成田国際	97,722	268	34	岡山	6,072	17	66	屋久島	1,922	5
3	福岡	70,839	194	35	奄美	5,940	16	67	能登	1,844	5
4	関西国際	64,925	178	36	青森	5,675	16	68	種子島	1,838	5
5	大阪国際	64,315	176	37	女満別	5,431	15	69	新島	1,678	5
6	那覇	61,723	169	38	富山	5,150	14	70	与論	1,634	4
7	中部国際	51,297	141	39	福島	5,007	14	71	三沢	1,627	4
8	新千歳	51,051	140	40	旭川	4,886	13	72	稚内	1,503	4
9	鹿児島	32,817	90	41	広島西	4,807	13	73	佐渡	1,402	4
10	仙台	23,234	64	42	佐賀	4,416	12	74	大館能代	1,208	3
11	長崎	22,447	61	43	大島	4,260	12	75	粟国	1,131	3
12	名古屋	22,340	61	44	徳島	4,256	12	76	神津島	1,058	3
13	熊本	18,685	51	45	花巻	4,147	11	77	大分県央	1,043	3
14	宮崎	18,563	51	46	福井	4,046	11	78	石見	946	3
15	八尾	17,682	48	47	岡南	3,958	11	79	与那国	908	2
16	松山	15,542	43	48	美保	3,885	11	80	杵岐	902	2
17	新潟	15,003	41	49	松本	3,759	10	81	隠岐	876	2
18	石垣	12,146	33	50	山形	3,642	10	82	南大東	768	2
19	高知	11,334	31	51	対馬	3,607	10	83	多良間	750	2
20	広島	10,688	29	52	山口宇部	3,486	10	84	枕崎	631	2
21	神戸	10,638	29	53	南紀白浜	3,324	9	85	紋別	433	1
22	札幌	10,393	28	54	沖永良部	2,667	7	86	奥尻	412	1
23	調布	9,458	26	55	久米島	2,538	7	87	北大東	398	1
24	函館	9,324	26	56	福江	2,531	7	88	利尻	387	1
25	大分	8,371	23	57	鳥取	2,530	7	89	波照間	345	1
26	秋田	8,233	23	58	庄内	2,507	7	90	慶良間	330	1
27	北九州	8,098	22	59	八丈島	2,460	7	91	伊江島	122	0
28	宮古	7,686	21	60	下地島	2,317	6	92	小値賀	102	0
29	小松	7,384	20	61	天草	2,033	6	93	上五島	60	0
30	高松	7,321	20	62	喜界	1,995	5	94	礼文	10	0
31	釧路	6,612	18	63	徳之島	1,951	5				
32	帯広	6,356	17	64	中標津	1,948	5				

※三宅島空港は、平成19年度期間中、噴火災害による定期航空路線運休のため、実績がなく含まず。
 ※静岡空港及び百里飛行場は平成21年度開港のため含まず。
 ※千歳飛行場は新千歳空港が利用できない状況に限り民間航空に利用させるため、実績がなく含まず。

(備考) 臨時便、チャーター便、政府専用便等を含む。
 (出典) 空港管理状況調書(平成19年分)

空港種別と利用実績（乗降客数）の関係

平成19年度乗降客数

国管理空港 共用空港

(単位:人)

順位	空 港	乗 降 客 数		順位	空 港	乗 降 客 数		順位	空 港	乗 降 客 数	
		年 間	日 平 均			年 間	日 平 均			年 間	日 平 均
1	東京国際	66,901,810	183,293	33	釧 路	859,132	2,354	65	天 草	73,410	201
2	成田国際	32,229,486	88,300	34	徳 島	858,713	2,353	66	石 見	72,138	198
3	新千歳	18,276,205	50,072	35	出 雲	745,915	2,044	67	与 論	65,521	180
4	福 岡	17,826,082	48,839	36	帯 広	645,452	1,768	68	広島西	59,669	163
5	関西国際	16,489,240	45,176	37	奄 美	576,031	1,578	69	調 布	56,144	154
6	大阪国際	15,937,494	43,664	38	福 島	516,299	1,415	70	隠 岐	50,012	137
7	那 覇	14,935,933	40,920	39	美 保	500,007	1,370	71	紋 別	48,897	134
8	中部国際	11,586,849	31,745	40	名 古 屋	434,106	1,189	72	南大東	33,469	92
9	鹿児島	5,570,266	15,261	41	庄 内	415,235	1,138	73	多良間	31,224	86
10	仙 台	3,323,126	9,104	42	花 巻	401,550	1,100	74	壱 岐	31,148	85
11	広 島	3,291,482	9,018	43	札 幌	367,935	1,008	75	利 尻	27,381	75
12	熊 本	3,144,231	8,614	44	鳥 取	328,030	899	76	但 馬	25,861	71
13	宮 崎	3,024,044	8,285	45	三 沢	295,212	809	77	新 島	24,244	66
14	神 戸	2,974,983	8,151	46	対 馬	287,863	789	78	神津島	16,277	45
15	松 山	2,661,976	7,293	47	佐 賀	286,063	784	79	北大東	13,404	37
16	長 崎	2,610,594	7,152	48	久米島	252,101	691	80	佐 渡	12,886	35
17	小 松	2,429,027	6,655	49	八丈島	227,237	623	81	粟 国	10,525	29
18	函 館	1,881,375	5,154	50	稚 内	220,364	604	82	奥 尻	10,370	28
19	石 垣	1,867,634	5,117	51	山 形	201,486	552	83	波照間	3,628	10
20	大 分	1,825,931	5,003	52	中標津	198,237	543	84	慶良間	1,060	3
21	岡 山	1,511,244	4,140	53	能 登	170,001	466	85	下地島	329	1
22	高 松	1,506,919	4,129	54	徳之島	159,880	438	86	伊江島	207	1
23	高 知	1,385,729	3,797	55	福 江	155,645	426	87	大分県央	67	0
24	秋 田	1,280,649	3,509	56	屋久島	152,544	418	88	福 井	41	0
25	北九州	1,265,734	3,468	57	南紀白浜	146,813	402	89	八 尾	0	0
26	青 森	1,259,364	3,450	58	大館能代	140,308	384	90	岡 南	0	0
27	旭 川	1,253,163	3,433	59	大 島	99,802	273	91	枕 崎	0	0
28	富 山	1,232,166	3,376	60	松 本	97,601	267	92	小値賀	0	0
29	新 潟	1,193,147	3,269	61	種子島	95,515	262	93	上五島	0	0
30	宮 古	1,082,428	2,966	62	沖永良部	87,395	239	94	礼 文	0	0
31	女満別	953,713	2,613	63	与那国	78,479	215				
32	山口宇部	891,084	2,441	64	喜 界	77,128	211				

※三宅島空港は、平成19年度期間中、噴火災害による定期航空路線運休のため、実績がなく含まず。
 ※静岡空港及び百里飛行場は平成21年度開港のため含まず。
 ※千歳飛行場は新千歳空港が利用できない状況に限り民間航空に利用させるため、実績がなく含まず。

(備考) 臨時便、チャーター便、政府専用便等を含む。

(出典) 空港管理状況調書(平成19年分)

空港種別と利用実績（貨物取扱量）の関係

平成19年度貨物取扱量

国管理空港 共用空港

(単位:Kg)

順位	空港	貨物取扱量		順位	空港	貨物取扱量		順位	空港	貨物取扱量	
		年間	日平均			年間	日平均			年間	日平均
1	成田国際	2,229,572,384	6,108,417	33	秋田	3,747,483	10,267	65	北大東	46,208	127
2	関西国際	846,523,261	2,319,242	34	徳島	3,738,206	10,242	66	調布	36,679	100
3	東京国際	724,803,168	1,985,762	35	新潟	2,574,882	7,054	67	新島	31,953	88
4	福岡	264,111,992	723,594	36	富山	2,530,880	6,934	68	石見	24,438	67
5	中部国際	248,952,314	682,061	37	出雲	2,193,034	6,008	69	能登	17,790	49
6	新千歳	231,381,602	633,922	38	美保	1,809,155	4,957	70	粟国	16,381	45
7	那覇	188,674,989	516,918	39	久米島	1,719,406	4,711	71	佐渡	15,713	43
8	大阪国際	136,555,248	374,124	40	八丈島	1,716,521	4,703	72	松本	15,642	43
9	鹿児島	41,534,620	113,793	41	奄美	1,570,726	4,303	73	札幌	11,817	32
10	熊本	31,906,024	87,414	42	庄内	1,359,614	3,725	74	利尻	8,188	22
11	広島	26,207,738	71,802	43	花巻	1,188,249	3,255	75	天草	6,573	18
12	小松	20,053,317	54,941	44	鳥取	1,174,182	3,217	76	隠岐	5,275	14
13	長崎	17,071,673	46,772	45	福島	1,000,635	2,741	77	但馬	3,486	10
14	仙台	16,903,611	46,311	46	三沢	822,687	2,254	78	波照間	3,480	10
15	函館	16,194,209	44,368	47	対馬	557,592	1,528	79	舌岐	3,260	9
16	佐賀	15,940,270	43,672	48	稚内	415,987	1,140	80	奥尻	3,046	8
17	宮崎	14,316,261	39,223	49	中標津	378,573	1,037	81	神津島	1,817	5
18	大分	14,158,912	38,792	50	種子島	370,024	1,014	82	大分県央	168	0
19	神戸	12,159,468	33,314	51	福江	325,024	890	83	名古屋	0	0
20	高松	11,835,323	32,426	52	与那国	320,482	878	84	八尾	0	0
21	石垣	11,621,572	31,840	53	喜界	198,712	544	85	広島西	0	0
22	松山	11,253,922	30,833	54	山形	195,476	536	86	福井	0	0
23	旭川	10,451,668	28,635	55	屋久島	190,964	523	87	岡南	0	0
24	宮古	10,263,317	28,119	56	徳之島	160,701	440	88	下地島	0	0
25	岡山	7,924,286	21,710	57	多良間	150,822	413	89	枕崎	0	0
26	北九州	7,472,624	20,473	58	南紀白浜	148,939	408	90	慶良間	0	0
27	帯広	5,729,216	15,696	59	南大東	141,291	387	91	伊江島	0	0
28	青森	5,158,953	14,134	60	大館能代	119,795	328	92	小値賀	0	0
29	釧路	4,876,162	13,359	61	大島	108,684	298	93	上五島	0	0
30	高知	4,702,185	12,883	62	沖永良部	93,850	257	94	礼文	0	0
31	山口宇部	4,487,680	12,295	63	紋別	50,186	137				
32	女満別	4,067,700	11,144	64	与論	47,605	130				

※三宅島空港は、平成19年度期間中、噴火災害による定期航空路線運休のため、実績がなく含まず。

※静岡空港及び百里飛行場は平成21年度開港のため含まず。

※千歳飛行場は新千歳空港が利用できない状況に限り民間航空に利用させるため、実績がなく含まず。

(備考) 臨時便、チャーター便、政府専用便等を含む。

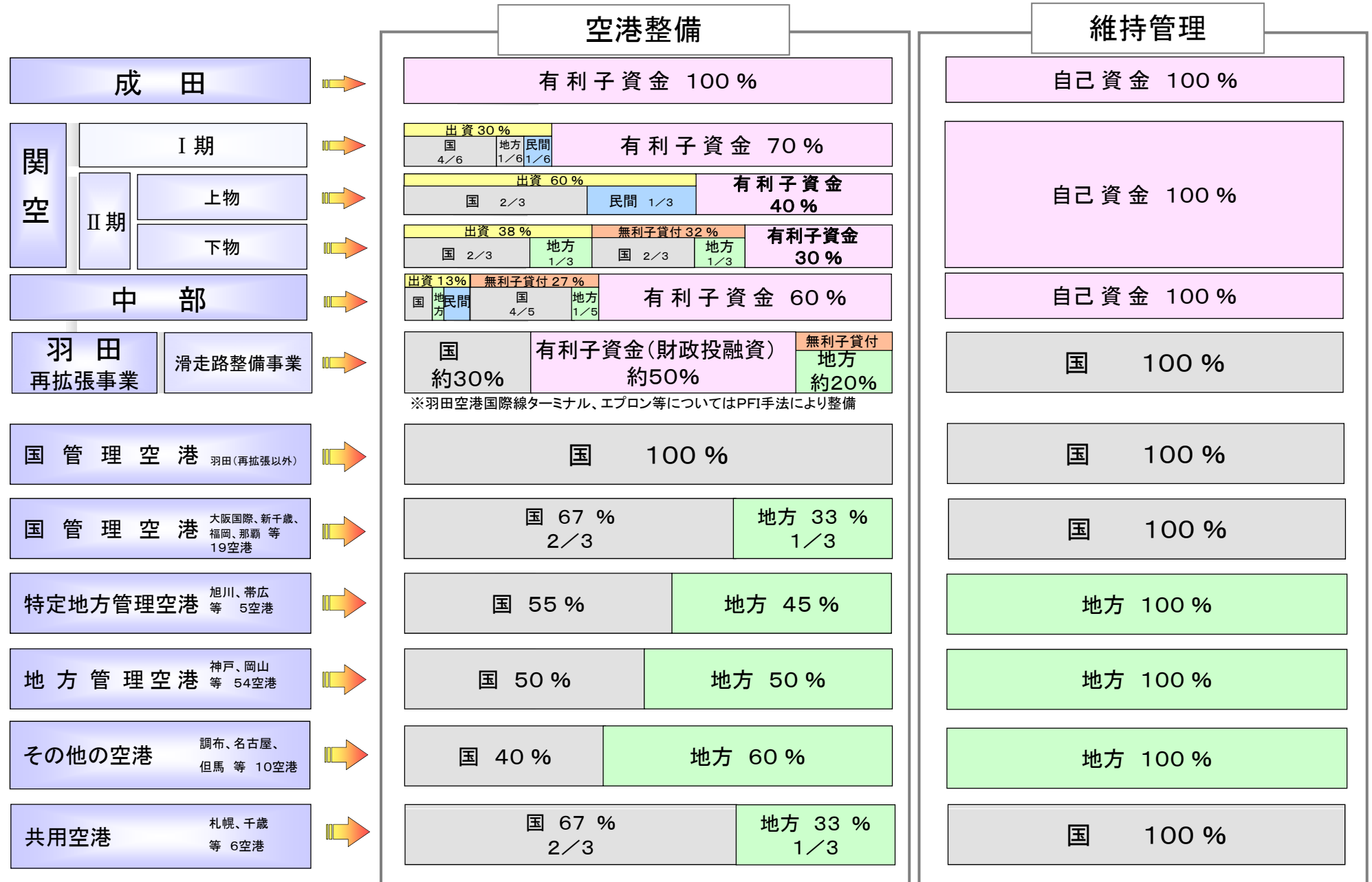
(出典) 空港管理状況調書(平成19年分)

空港の運営について

項目	内容	各空港の運営主体	各空港の運営主体		
			国管理空港	会社管理空港(成田の例)	共用空港
基本施設(滑走路、エプロン等)の整備、維持管理	滑走路、エプロン等の ①整備、改修工事 ②除草及び除雪		国土交通大臣	空港会社	(滑走路等) 自衛隊又は米軍 (民航エプロン) 国土交通大臣
航空保安等施設・機器(航空灯火、無線、庁舎等、機械)の維持管理	①整備、改修工事 ②運用管理及び保守点検 ③維持、修繕		国土交通大臣	空港会社(※)及び 国土交通大臣	自衛隊又は米軍 (民航)国土交通大臣
空港の消防・防災	①消火、救難業務 ②救急医療業務		国土交通大臣	空港会社	(消火、救難) 自衛隊又は米軍 (救急医療) 国土交通大臣
空港の保安対策	①空港内の出入管理・不法侵入対策 ②ハイジャック、テロ対策		国土交通大臣	空港会社	自衛隊又は米軍 (民航)国土交通大臣
空港営業・空港管理者財産等管理	①空港管理者財産の使用許可(貸付) ②空港内の営業の承認等		国土交通大臣	空港会社	(民航)国土交通大臣
空港の運航情報の提供等	①飛行計画の審査・受理 ②スポットの管理・運用 ③滑走路等の点検 ④航行の安全に必要な情報の提供		国土交通大臣	①④ 国土交通大臣 ②③ 空港会社	(民航)国土交通大臣
航空交通管制	空港(管制塔)及び空港周辺(レーダー室)における航空機との無線交信・指示		国土交通大臣	国土交通大臣	自衛隊
空港周辺の環境対策	①住宅防音工事 ②移転補償 ③緩衝緑地帯等整備 ④(空環協)国の環境対策の補完		①②③ 国土交通大臣 ④ 空港環境整備協会	空港会社	自衛隊
CIQ(税関、出入国管理、検疫)業務	①税関業務 ②出入国管理業務 ③検疫業務		国(CIQ官署)	国(CIQ官署)	国(CIQ官署)
旅客ターミナル、駐車場等	旅客ターミナル、駐車場等の ①建設、整備 ②管理、運営		民間事業者	空港会社	民間事業者

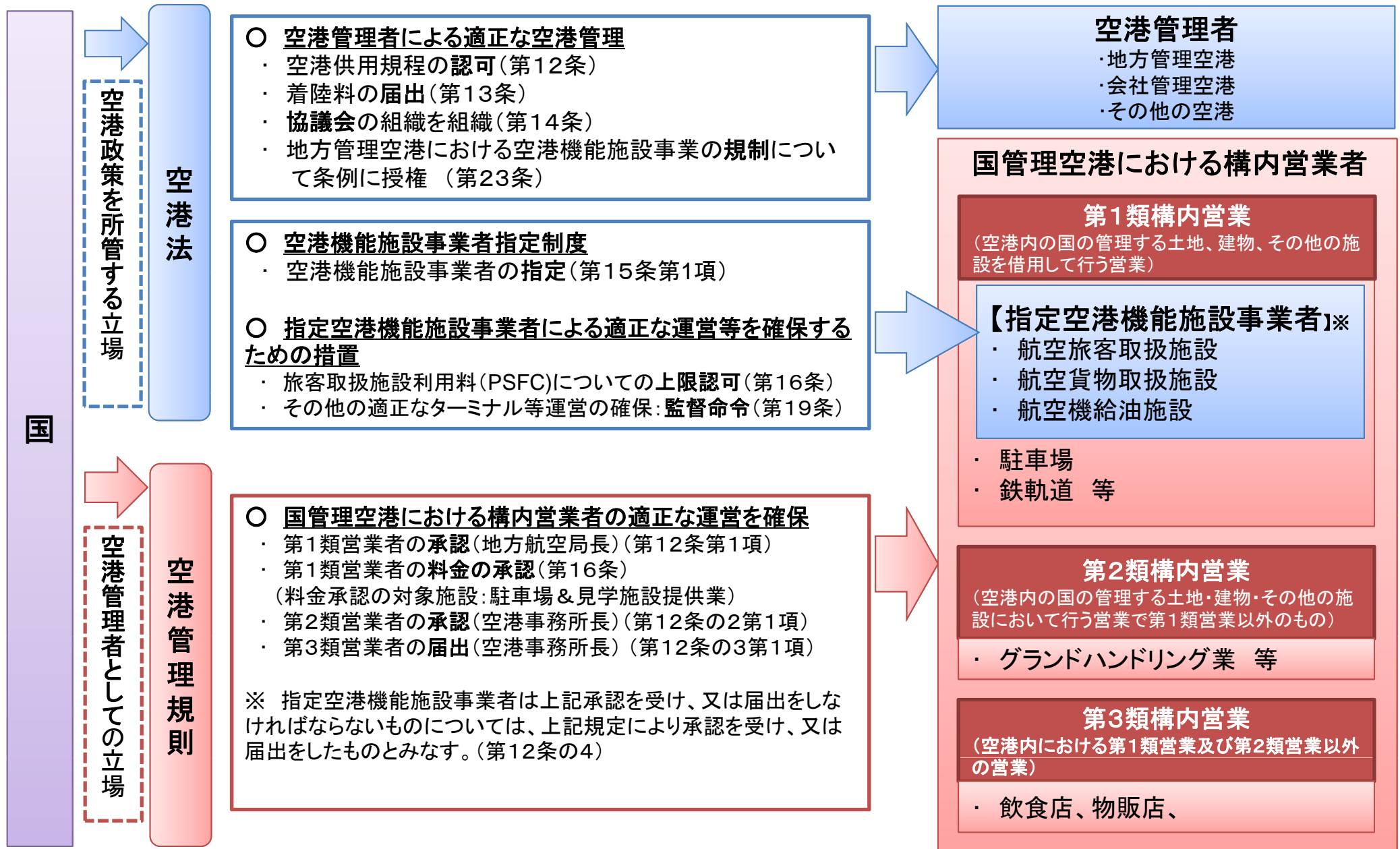
(※) 航空機の離着陸の安全確保に必要な施設・機器は空港会社

空港整備・維持管理の財源スキーム



* 大阪国際空港の事業費については、平成24年度末までの間、国土交通省告示1284号に定める工事に要する費用に限り、国がその三分の二、地方公共団体がその三分の一をそれぞれ負担する。
 * 関空のII期事業については、平成13年財務・国土交通大臣間合意に基づくスキーム見直しを反映している。

空港運営に関する制度



空港法協議会制度について

空港法第3条に規定する「空港の設置及び管理に関する基本方針」に沿って関係者が相互に連携及び協力し、空港の利便性の改善策や空港を活用した地域活性化策等について、必要な検討・協議を行う場。

空港法第14条
第2項第2号に
規定する者

空港ビル

エアライン

空港アクセス
事業者

空港管理者

観光関係団体

CIQ

その他空港
管理者が必要と
認める者

地方公共
団体

商工関係団体

学識
経験者

空港法第14条
第2項第3号に
規定する者

《既存の協議会等との関係》

○既存の協議会等を改組・統合して発足することも、新たに組織し、既存の協議会等を並立して存続することも可能。

《航空法第47条の3について》

○協議会の構成メンバーによる幅広い協議がなじむと判断される場合に、安全確保についても議題にできる。

※従前より省令等に基づき運営されてきている空港保安委員会、飛行場安全管理システムにおける飛行場委員会等は、本協議会とは別に引き続き設置・運営。

【空港法協議会設置状況(平成22年9月9日現在)】〔21空港〕

H21年度設置 小松空港(4/1)、大分空港(4/1)、宮崎空港(4/1)、新千歳空港(4/16)、長崎空港(4/22)、鹿児島空港(4/22)、仙台空港(4/24)、松山空港(5/14)、稚内空港(5/18)、北九州空港(5/28)、三沢空港(6/9)、広島空港(7/1)、高松空港(7/10)、熊本空港(8/6)、釧路空港(8/11)、米子空港(9/1)、那覇空港(10/30)、高知空港(3/3)、函館空港(3/10)、新潟空港(3/25)
H22年度設置 茨城空港(9/9)

地方空港における経営の好事例について

能登空港の取組みの例 (H15.7 開港)

○搭乗率保証制度の導入

羽田線の2便目を確保するため、地元が航空会社に対し、一定の搭乗率を保証。

- 目標搭乗率を下回った場合
→地元が航空会社に保証金を支払う
- 目標搭乗率を上回った場合
→航空会社が地元へ販売促進協力を支払う



航空会社と地元とが、リスクとリターンを共有し、共に利用促進に努力する仕組み。

○乗合タクシーの運行

「能登空港ふるさとタクシー」空港を利用するための交通手段として、能登空港と各地をバス並みの低料金で結ぶ乗合タクシーを運行。



○行政センターの合築

全国初の取組みとして、空港ターミナルビルと行政機関等を合築。

- 奥能登総合事務所（県税の納税相談、空港周辺の賑わい創出事業）
- パスポート窓口（パスポートの申請・交付）
- 市町村行政サービスセンター（住民票・印鑑証明の取得）
- 生涯学習センター
- 能登農林総合事務所

などの行政関連機関があり、200人以上の職員が勤務。

○日本航空学園の誘致（平成15年4月開校）

空港エリア内に、日本航空第二高等学校（航空科、航空工学科）及び（専）日本航空大学校（航空工学科、航空整備工学科、操縦科等）を誘致。

平成20年4月現在の在籍者992名（高等学校：585名、専門学校：272名、教職員135名）

【能登空港の定期路線(10/1現在)】

- 国内 ●能登-羽田（2便/日）：ANA

静岡空港の取組みの例 (H21.6 開港)

○教育、団体の利用促進

教育関係旅行利用促進

学校が主催する修学旅行、研修旅行等で児童、生徒が参加する旅行費用補助

団体利用送迎バスへの補助

団体で、旅行をするために利用する送迎バスの借上げ費用補助

団体利用への補助

団体で、利用して旅行するためにかかる費用補助

○旅行商品の開発促進

旅行会社が実施する旅行商品等に対する補助。

- 旅行商品広報
- チャーター便運航支援
- バック旅行促進

○静岡空港を拠点とする航空会社の誘致

FDA（フジドリームエアラインズ）の誘致。静岡空港から地方都市を小型ジェット機で結び、既存の航空会社とともに航空路線を維持する地域に密着した事業展開。

さらに、JALの地方空港等路線からの撤退により静岡県に隣接する長野県・松本空港、愛知県・名古屋（小牧）空港からも地方都市を結ぶこととなった。

【定期路線(10/1現在)】

- 静岡-新千歳（1便/日）
- 静岡-小松（1便/日）
- 静岡-福岡（3便/日）
- 静岡-熊本（1便/日）
- 静岡-鹿児島（1便/日）
- 松本-新千歳（1便/日）
- 松本-福岡（1便/日）



※10/31からは、名古屋-福岡（5便/日）、静岡-松本（1便/日）が予定されている。

○空港関連施設の使用料等に係る補助

- 空港ターミナルビル等の使用料の補助
- 警備人件費の一部を補助

【静岡空港の定期路線(10/1現在)】

- 国内 ●静岡-新千歳（2便/日）：ANA, FDA
- 国内 ●静岡-小松（1便/日）：FDA
- 国内 ●静岡-福岡（3便/日）：FDA
- 国内 ●静岡-熊本（1便/日）：FDA
- 国内 ●静岡-鹿児島（1便/日）：FDA
- 国内 ●静岡-那覇（1便/日）：ANA
- 国際 ●静岡-ソウル（2便/日）：大韓航空, アシアナ航空
- 国際 ●静岡-上海（4便/週）：中国東方航空

茨城空港の取組みの例 (H22.3 開港)

○LCC（ローコストキャリア）に対応

日本初のLCC（ローコストキャリア）に対応

- 自走式空港運用
- 旅客導線の一層集約
- ボーディングブリッジなし

とすることによりLCCのビジネスモデルとして対応



○航空会社への利用促進

アジアナ航空ソウル便の利用促進

- アジアナ航空、韓国観光公社、茨城県の3者共同のプロモーション
 - ・地元紙への新聞広告掲出
 - ・プレスツアーの実施
 - ・韓国フェアの実施
- ソウル市内への茨城県観光案内デスクの設置、韓国におけるプロモーション活動

○修学旅行への利用促進

修学旅行における利用促進

- 茨城空港を利用した韓国修学旅行の利用促進PR
- パスポート取得費助成
- バス代助成
- 他空港との差額助成

○アクセス対策

【民間事業者】

水戸駅・つくば駅・石岡駅からバスを運行

【茨城県事業】

東京都心へのアクセス向上を図るため、東京駅への直行バスの運行を開始（3便/日）。
（バス運行は関東鉄道・関鉄観光）

○空港を活用したイベントの開催

空港ターミナルビルを活用したイベント開催
地域振興の拠点として、土日を中心に韓国フェア、物産展等を開催

【茨城空港の定期路線(10/1現在)】

- 国内 ●茨城-神戸（1便/日）：SKY
- 国際 ●茨城-ソウル（1便/日）：アシアナ航空

地方空港における国際航空ネットワークの展開

**地方空港24空港において週436便の定期国際旅客便が就航
就航都市数:23都市**

2010年夏期当初の定期旅客便数。
便数は週当たりの往復便数。経由便の場合、経由地も1便としてカウント。
就航都市数には経由地も含む。

福岡空港(18都市179便) 14社

ソウル:35便 釜山:28便※ 濟州:3便
北京:11便(うち大連経由7便、青島経由4便)
大連:11便(うち北京行7便) 青島:4便(北京行)
上海:21便 広州:3便 瀋陽:2便
台北:21便(うち香港行7便) 香港:7便(うち台北経由7便)
シンガポール:5便 バンコク:5便 マニラ:5便
ホーチミン:2便 ハノイ:2便 グアム:7便 武漢:7便(上海経由)

広島空港(6都市34便) 6社

ソウル:7便 上海:7便
北京:5便(大連経由)
大連:8便(うち北京行5便)
台北:5便 グアム:2便

北九州空港 1社

ソウル:3便

長崎空港(2都市4便) 2社

上海:2便 ソウル:2便

大分空港 1社

ソウル:3便

熊本空港 1社

ソウル:2便

鹿児島空港(2都市5便) 2社

ソウル:3便 上海:2便

青森空港 1社

ソウル:4便

秋田空港 1社

ソウル:3便

新潟空港(6都市17便) 5社

ソウル:7便 上海:2便
ハルビン:4便
ウラジオストック:1便
ハバロフスク:1便
グアム:2便

小松空港(3都市10便) 3社

ソウル:4便 上海:4便 台北:2便

米子空港 1社

ソウル:3便

高松空港 1社

ソウル:3便

松山空港(2都市5便) 2社

ソウル:3便 上海:2便

宮崎空港(2都市5便) 2社

ソウル:3便 台北:2便

新千歳空港(9都市43便) 10社

ソウル:7便 釜山:3便
香港:8便 上海:4便
北京:2便 大連:2便
台北:14便 グアム:2便
ユジノサハリンスク:1便

函館空港 1社

ソウル:3便

仙台空港(7都市23便) 5社

ソウル:7便 台北:2便 長春:2便
北京:5便(うち大連経由2便、上海経由3便)
大連:2便(北京行) 上海:3便(北京行) グアム:2便

福島空港(2都市5便) 2社

ソウル:3便 上海:2便

富山空港(4都市9便) 4社

ソウル:3便 上海:2便 大連:3便
ウラジオストック:1便

茨城空港 1社

ソウル:7便

静岡空港(2都市18便) 3社

ソウル:14便 上海:4便

岡山空港(5都市22便) 3社

ソウル:7便 上海:7便
北京:3便(大連経由) 大連:3便(北京行) グアム:2便

那覇空港(4都市26便) 4社

ソウル:3便 上海:2便
台北:14便 香港:7便

3. 諸外国における空港民営化等の事例

諸外国における空港の民営化事例①

《継続調査中》

国名		イギリス	フランス	ドイツ	オーストラリア	韓国	アメリカ
空港の 運営主 体	国	—	—	—	—	—	—
	自治体	○(地方空港)	○(地方空港等)	—	—	—	○
	公社	—	—	—	—	○	○
	株式会社等 ^(※)	○(BAA等)	○(ADP等)	○	○	—	—
航空系と非航空系の 経営一体化有無		一体運営	一体運営	一体運営	一体運営	一体運営	一体運営

各国主要空港の民営化事例

(※)国、自治体等が株式の一部を所有している場合も含む

運営主体		BAA	ADP	Fraport AG	Sydney Airport Co.,Ltd	仁川国際空港公社	ニューヨーク・ニュージャージー 港湾公社
対象空港		当初はヒースロー空港、 ガトウィック ^(註1) 等7空港	シャルル・ド・ゴール空港、 オルリー空港等、14空港	フランクフルト空港等、 12空港	シドニー空港、 シドニー近隣小空港	仁川国際空港	JFK、ラガーディア、 ニューアーク・リバーティ空港
民営化時期 (上場・売却時期)		1986年に株式会社化 (1987年に株式上場)	2005年に株式会社化 (2006年に株式上場)	2001年に株式会社化 (2001年に株式上場)	1998年に株式会社化 (2002年に株式売却)	2001年に空港公社設立 (株式上場予定)	—
民営化形態		「株式会社化」	「株式会社化」	「株式会社化」	「株式会社化」 及び 「長期リース」 (50年+49年の延長オプション)	「株式会社化」 及び 「無償長期リース」(註8)	Port Authority (民営化形態とはっていない)
政府 の所有	株式	[当初]100%→[現状]0% (2009年12月時点) 株式上場により売却 ^(註2)	[当初]100%→[現 状]63.4% (2008年12月時点) 株式上場により売却	[当初]25.9%(100%)→ [現状]0%(51.6%) ^(註5) (2010年6月時点) 株式上場により売却	[当初]100%→[現状]0% (2009年12月時点) トレードセールにより売却	100% (2009年12月時点) (株式上場予定)	— —
	土地及び基本施設	保有せず	保有せず	保有せず	土地の所有権 ^(註6)	土地及び基本施設(滑走 路・ビル等)の所有権 ^(註8)	保有せず (自治体が土地を保有) ^(註9)
資本 規制	政府保有方針	無し (当初は黄金株を保有) ^(註3)	51% ^(註4)	政府保有方針はなし。連邦制で あり、公的セクター(州、市等)の 保有方針は確認中	無し	(51%) ^(註7)	—
	大口規制	無し (以前は1主体による15%以上の 株式保有を制限していた)	無し	無し	航空会社による5%以上の株 式保有を制限	(公企業民営化法に基づき、1主体 による15%以上の株式保有を制 限)	—
	外資規制	無し	無し	無し	外国資本による株式保有を4 9%以下に制限	— ^(註8)	—
備考欄		(註1)ガトウィック空港は英国競争委員会の指摘により2009年12月に売却済み。 (註2)スペインの建設会社のコンソシアムに買収され上場廃止。 (註3)欧州司法裁判所の指摘により2003年に黄金株は償却済。	(註4)法令により政府が51%以上の株式を保有する旨、規定。 スキポール空港と8%の株式の相互持合いと長期的提携を実施中。	(註5)ドイツは州の権限が大きい連邦制。連邦政府の保有比率は0.0%である一方、州及び市町村を含めると51.6%を保有。	(註6)政府は土地は所有しているが基本施設(滑走路・ビル等)の所有形態は不明。	(註7)法令によると、土地及び施設は国家に帰属され、政府は土地と施設の無償貸付が可能である旨、規定。 (註8)保有株式の49%を売却する方針。売却にあたり、外国政府・外国人の保有制限を検討中。	(註9)自治体が土地の大半を所有。ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社は土地の一部と基本施設(滑走路等)を保有。

各国主要空港以外の民営化事例

		イギリス	フランス	ドイツ	オーストラリア	韓国	アメリカ
運営主体		BAA以外の空港においては、100%自治体所有にある空港(マンチェスター空港)や一部公的主体が所有している空港、100%民間が所有している空港等、様々な形態が混在している模様(詳細不明)。	フランス中央政府・商工会議所・州等の公的セクターが出資する株式会社	有限会社 ミュンヘン空港	空港毎のコンソーシアム出資会社	韓国空港公社	シカゴ市
対象空港			ニス・リヨン・トゥールーズ等主要12地方空港	ミュンヘン空港	ブリスベン・メルボルン・アデレード等18空港 ^(註4)	金浦、清州等14空港(仁川以外の空港)	シカゴ・ミッドウェー空港
民営化形態			「株式会社化」及び「長期リース」 ^(註1)	有限会社	「長期リース」(50年+49年延長オプション)	「株式会社化」及び「無償長期リース」 ^(註6)	コンセッションリースによる民営化を予定していたが、現在中断している模様。
政府の所有	株式		空港毎で差異あり ^(註2)	[現状] 26%(100%) ^(註3)	政府は当初から運営主体への出資(株式の保有)をおこなっていない	100%	-
	土地及び基本施設		今後、売却可能性有り	今後、売却可能性有り	-	今後、売却可能性有り	-
	土地の所有権		土地の所有権	保有せず	土地の所有権 ^(註5)	土地及び基本施設(滑走路・ビル等)の所有権 ^(註6)	保有せず(シカゴ市が保有) ^(註8)
資本規制	政府保有方針	売却方針について(保有or売却)検討中	政府保有方針及び政府以外の公的セクター(州、市等)の保有方針は確認中	-	- ^(註7)	-	
	大口規制	無し	無し	航空会社による5%以上の株式保有を制限	(公企業民営化法に基づき、1主体による15%以上の株式保有を制限)	-	
	外資規制	無し	無し	外国資本による株式保有を49%以下に制限	-	-	
備考欄		(註1)各空港では政府が土地所有権を維持したまま中央政府・商工会議所・州等が出資した民間主体にコンセッションを実施。 (註2)商工会議所・州に加えてフランス中央政府も出資した民間主体はリヨン、ホルドール、トゥールーズ、ニス、モンパリエの5空港のみ。中央政府の出資割合は空港によって差異有り。	(註3)ドイツは州の権限が大きい連邦制。連邦政府の保有比率は26%である一方、州及び市町村を含めると100%を保有。	(註4)・第1段階としてブリスベン、メルボルン、パースの3空港のリース権を1997年に個別に売却(当該3空港の同一事業者による重複所有は制限)。 ・第2段階としてアデレード、キャンベラ等の15空港のリース権は1998年に売却(上記3空港と違い、重複所有に制限なし)。 (註5)政府は土地は所有しているが、基本施設(滑走路・ビル等)の所有形態は不明。	(註6)法令によると、土地及び施設は国家に帰属され、政府は土地と施設の無償貸付が可能である旨、規定。 (註7)株式売却とは別に、コスト構造比較を目的に、1空港モデルケースとして民間企業へのコンセッションを検討中。	(註8)シカゴ市が土地及び基本施設(滑走路等)を保有。 連邦航空局(FAA)は試験的プログラムとして、5空港に限定して試験的民営化プログラムの申請手続きを公表。	